

 **utikad**

LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU



2022

www.utikad.org.tr



Hazırlayan: UTİKAD Sektörel İlişkiler Departmanı

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2022

İçindekiler

| | |
|---|-----|
| Başkanın Önsözü | 6 |
| Yönetici Özeti | 7 |
| Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü | 11 |
| Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış | 35 |
| Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı | 61 |
| Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı | 84 |
| Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı | 102 |
| Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı | 123 |
| UTİKAD'ın Penceresinden 2022 | 140 |
| Kaynakça ve Notlar | 143 |

Şekil Listesi

Grafikler:

- Grafik 1 - Buğday İthalat Bağımlılığı, Net İthalatçılar - 2021 (%)
Grafik 2 - Küresel Konteyner Taşımacılık Pazarı Büyüme Oranları - 2015 - 2022
Grafik 3 - Konteyner Taşımacılığında Arz-Talep Büyüme Oranları, 2007–2022 (Yüzdeler Değişim)
Grafik 4 - Küresel Konteyner Navlun Fiyatları Endeksi Ocak 2019 - Kasım 2022 (ABD Doları)
Grafik 5 - Küresel Tedarik Zincirleri Baskı Endeksi (Global Supply Chain Pressure Index-GSCPI) Ocak 2005–Haziran 2022
Grafik 6 - Drewry Dünya Konteyner Endeksi (40'lık Konteyner için Dolar Bazında Fiyatlama)
Grafik 7 - OECD Ülkelerinde GSYİH Büyüme Oranları, 2022 Yılı (2021 Yılına Göre Yüzdesi)
Grafik 8 - Küresel Ticaret Hacmi
Grafik 9 - Küresel Lojistik Sektörünün Pazar Büyüklüğü 2018 - 2024 (Trilyon Euro)
Grafik 10 - Küresel Denizyolu Ticareti ve Dünya GSYİH (Yıllık Değişim Yüzdesi)
Grafik 11 - EUROCONTROL Ülkeleri Hava Trafik, 2010-2022
Grafik 12 - Hava Kargo Talebinde Büyüme Oranları
Grafik 13 - Enerji Fiyatları (Euro Bölgesi), 2014-2022
Grafik 14 - Yıl Bazında GSYH Büyüme Oranları
Grafik 15 - Dış Ticaret Dengesi (Milyon Dolar)
Grafik 16 - Ulaştırma ve Depolama (H) Sektörü ve GSYH Büyüme Karşılaştırması
Grafik 17 - Ulaştırma ve Depolama'nın GSYH İçerisindeki Payı
Grafik 18 - 2021 Yılı Hizmet İhracatının Hizmet Türlerine Göre Dağılımı
Grafik 19 - 2021 Yılı Hizmet İthalatının Hizmet Türlerine Göre Dağılımı
Grafik 20 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2022
Grafik 21 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2021
Grafik 22 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2022
Grafik 23 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2021
Grafik 24 - Türkiye'nin 2022 Yılı İhracatında İlk 5 Fası
Grafik 25 - Türkiye'nin 2022 Yılı İthalatında İlk 5 Fası
Grafik 26 - Ülke Gruplarına Göre 2022 Yıl Sonu İhracatı
Grafik 27 - Ülke Gruplarına Göre 2021 Yıl Sonu İhracatı
Grafik 28 - Ülke Gruplarına Göre 2022 Yıl Sonu İthalatı
Grafik 29 - Ülke Gruplarına Göre 2021 Yıl Sonu İthalatı
Grafik 30 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılım Yüzdesi
Grafik 31 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 32 - Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
Grafik 33 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 34 - Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
Grafik 35 - 2022 Yılında Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı
Grafik 36 - 2022 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı
Grafik 37 - Türkiye'de Karayolu Uzunluğu
Grafik 38 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 39 - Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
Grafik 40 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 41 - Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
Grafik 42 - 2022 Yılında Değer Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 43 - 2022 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 44 - Türkiye Genel Havalimanları Yük Trafik
Grafik 45 - İstanbul'daki Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafik
Grafik 46 - İstanbul Harici Seçilmiş Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafik
Grafik 47 - Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram)
Grafik 48 - Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu
Grafik 49 - Türkiye'nin Toplam Uçak Filosu
Grafik 50 - Türkiye'de Uçak Trafik
Grafik 51 - 2022 Yılında Türkiye'de Uçak Trafik
Grafik 52 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 53 - Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
Grafik 54 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 55 - Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
Grafik 56 - 2022 Yılında Değer Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 57 - 2022 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 58 - Türk Deniz Ticaret Filosu
Grafik 59 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük
Grafik 60 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük
Grafik 61 - Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı
Grafik 62 - Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı
Grafik 63 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 64 - Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
Grafik 65 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 66 - Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
Grafik 67 - 2022 Yılında Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı
Grafik 68 - 2022 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

Tablolar:

- Tablo 1 - Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı
Tablo 2 - Ödemeler Dengesi'nde Taşımacılık Faaliyetleri
Tablo 3 - Hizmet Türlerine Göre İhracat ve İthalat
Tablo 4 - Bankalarca Kullanılan Kredilerin Sektörel Dağılımı
Tablo 5 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdeler Payları (Değer Bazında)
Tablo 6 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdeler Payları (Ağırlık Bazında)
Tablo 7 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$)
Tablo 8 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı
Tablo 9 - 2022 Yılında Toplam İthalat Ağırlık Bazında İlk 10 Ülke (Ton)
Tablo 10 - 2022 Yılında Toplam İthalat Değer Bazında İlk 10 Ülke (Dolar)
Tablo 11 - 2022 Yılında Toplam İhracat Ağırlık Bazında İlk 10 Ülke (Ton)

Tablo 12 - 2022 Yılında Toplam İhracat Değer Bazında İlk 10 Ülke (Dolar)
Tablo 13 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi
Tablo 14 - Çeken Araç Sayısı (Adet)
Tablo 15 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı
Tablo 16 - Çekilen Araçların Faal Durumu
Tablo 17 - Yapımı Tamamlanan Lojistik Merkezler
Tablo 18 - Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımlar (Net Ton)
Tablo 19 - İhracatta İlk 5 Ülke (Demiryolu)
Tablo 20 - İthalatta İlk 5 Ülke (Demiryolu)
Tablo 21 - Ülkemizdeki Uluslararası Karayolu Koridorları
Tablo 22 - İhracatta İlk 5 Ülke (Karayolu)
Tablo 23 - İthalatta İlk 5 Ülke (Karayolu)
Tablo 24 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları
Tablo 25 - İhracatta İlk 5 Ülke (Havayolu)
Tablo 26 - İthalatta İlk 5 Ülke (Havayolu)
Tablo 27 - Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi (Milyon Ton, Yükleme)
Tablo 28 - İhracatta İlk 5 Ülke (Denizyolu)
Tablo 29 - İthalatta İlk 5 Ülke (Denizyolu)

Haritalar:

Harita 1 - Kuzey Koridoru - Orta Koridor
Harita 2 - Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Demiryolu Ağı
Harita 3 - Demiryolu Bağlantılı Limanlar
Harita 4 - Türkiye'nin Yük Taşıma Coğrafyası
Harita 5 - Kuşak ve Yol Girişiminin Ülkemizi İçeren Orta Koridor Haritası
Harita 6 - Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Hattı
Harita 7 - Kuşak ve Yol Girişimi Haritası
Harita 8 - Ülkemizde İşletmede Olan ve Kurulması Planlanan Lojistik Merkezler
Harita 9 - KGM Karayolu Ağ Durumu Haritası
Harita 10 - Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları
Harita 11 - Kara Hudut Kapıları
Harita 12 - Türkiye: Ulaşımında Kavşak Noktası
Harita 13 - Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları

Başkanın Önsözü

Değerli Dostlar,

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, kurulduğu 1986 yılından bu yana Türkiye ve dünyadaki lojistik yapılanmanın ve tedarik zincirinin kurgulanması ve optimize edilmesine yönelik her türlü oluşum ile gelişime öncülük etmek adına faaliyetlerini sürdürüyor. 2019 yılından itibaren hayata geçirdiğimiz sektör raporları ile de bu çalışmalarımızı hem sektör temsilcileri hem akademik çevreler hem de devlet yetkilileri ile paylaşmaya devam ediyoruz. UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2022'de de Türkiye'deki uluslararası lojistik sektörünün faaliyetlerini, taşımaları, kapasiteyi, önemli gelişmeleri ve ilgili mevzuatı bir araya getirerek sektörümüzün geleceğine ışık tutuyoruz.



Ayşem ULUSOY
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

Raporumuzun sektördeki önemli bir veri ve analiz eksikliğinin giderilmesindeki rolü, akademik çevrelerde bir referans kaynağı olarak gösterilmesi UTİKAD ve üyelerimiz için önemli bir değer yaratıyor. UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu - 2022 ülkemizin dış ticaretinde ve dolayısıyla ekonomisinde önemli rolü olan lojistik sektörü hakkında temel bilgileri içeriyor. Ülkemizin dış ticaretinde ve dolayısıyla ekonomisinde önemli rolü olan lojistik sektörü hakkında temel bilgilere sahip olmanın hem sektörde yer alan hem de sektöre girmek isteyen paydaşlar için önemli olduğu kanaatindeyiz. Üçüncü kez yayınladığımız sektör raporumuzun lojistik sektöründe yatırım tercihleri açısından da rehber olacağını umuyoruz.

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2022'de COVID-19 sonrası küresel lojistik sektörünün durumu ayrıntılı bir şekilde yer alıyor. Rusya ve Ukrayna arasında yaşanan krizin etkileri, Rusya'ya

uygulanan ambargolar sonucunda lojistik operasyonlarda aksamalar, tedarik zincirlerinin bozulması gibi birçok önemli konuya değiniliyor.

Lojistik sektörü raporumuzda bu gelişmelerin yanı sıra küresel boyutta yaşanan konteyner krizinin ardından konteyner fazlalığı, navlun fiyatlarındaki düşüş eğilimi ve küresel resesyonun etkileri konuları başta olmak üzere birçok önemli başlık yer buldu. 2022 yılında UTİKAD'ın lojistik sektörüne yönelik girişim ve faaliyetleri de özet olarak raporumuzda sunuldu.

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu - 2022'nin hazırlanmasında emeği geçen tüm UTİKAD İcra Kurulu üyelerine teşekkür ederim.

Yönetici Özeti

2020 yılına damgasını vuran koronavirüs pandemisinin olumsuz etkileri 2022 yılında da devam etti ve teknolojik altyapıların da desteği ile lojistik süreçler tüm zorluklara rağmen sürdürüldü, güçlü bir toparlanma süreci devam etti.

2022 yılında lojistik sektörü farklı krizler ile baş etmeye çalıştı. 24 Şubat 2022 tarihinde Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, Ukrayna'ya karşı özel bir askeri operasyon başlattığını duyurdu. Uluslararası toplum, ivedi bir şekilde aksiyon alarak Rusya'nın işgaline ekonomik yaptırımlarla karşılık verdi, ihracat ve ithalat yasakları başlatıldı. Savaştan en çok etkilenen sektörler arasında yer alan lojistik sektöründe, tedarik zincirinde meydana gelen aksaklıklar fiyatları artırınca bu durum Avrupa ekonomilerinde resesyon sonucunu doğurdu. Savaş gıda ürünlerinin tedariki ve ihracatında da ciddi problemler yaşanmasına neden oldu.

Rusya-Ukrayna savaşının en önemli sonuçlarından birinin de ticaret rotalarındaki kademeli değişim olduğu düşünülmektedir. Rusya'nın Ukrayna'ya karşı savaşının birçok önemli jeopolitik sonucu arasında Orta Koridor'un yeniden canlanması yer aldı. Kuzey Koridoru'ndaki ticaret hacmi ağır ekonomik yaptırımlar neticesinde kesintiye uğradı.

2022 yılına gelindiğinde bir önceki yılın aksine küresel ekonomide konteyner açığı yerini fazlalığa bıraktı, navlunlarda azalma trendleri gözlemlendi.

Dünya ekonomisi için 2022 zorlu bir yıl oldu. Küresel üretim, yılın ikinci çeyreğinde daralırken, tüketici harcamaları beklentilerin altında kaldı. Enflasyon, satın alma gücünü düşürdü, özellikle ABD ve büyük Avrupa ekonomilerinde daha sıkı finansal koşulları tetikledi, ekonomik durgunluk baş gösterdi.

Küresel ticaret 2021 yılında toparlanma eğilimi gösterdi, yılın ilk yarısı daha hızlı başlayan bu toparlanma süreci yılın ikinci yarısı yavaşladı. 2022 yılına gelindiğinde ise, küresel ticaretteki toparlanma yeniden düşüşe geçti.

Enerji krizi sebebiyle 2022 yılında küresel tedarik zincirinde aksaklıklar yaşandı. Pandemi şartlarının hafiflemesinin ardından artan enerji talebine arz yetersiz kalınca küresel piyasalarda doğal gaz ve kömür fiyatları rekor kırdı, arz-talep dengesizliği yaşandı.

Sınır kapılarındaki yığılmalar 2022 yılında da devam etti. Özellikle Kapıkule ve Hamzabeyli Sınır Kapısı'nda yoğunluklar yaşandı.

2022 yılında dünyada lojistik sektörünün gündeminde olan önemli konulardan bir diğeri Avrupa Birliği'nin yeni gümrük emniyeti ve güvenliği varış öncesi programı ve düzenleyici rejiminin uygulanmasını destekleyen erken yükleme bilgilendirme sistemi olan İthalat Kontrol Sistemi 2 yani ICS2 oldu.

Türkiye'nin en önemli ihracat ortağı Avrupa Birliği'nin (AB) son yıllarda karbon salınımının azaltılması ile ilgili ciddi girişimleri başladı, süreç kapsamındaki Avrupa Yeşil Mutabakatı (Europe Green Deal) ile 2050 yılına kadar kıtanın karbon-nötr olması hedefleniyor.

2022 yılında Ulaştırma ve Haberleşme sektörü toplam yatırım planında en büyük payı aldı.

2022 yılında Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYH) %5,6 arttı, 2022'de bir önceki yıl zincirlenmiş hacim endeksine göre mal ve hizmet ihracatı %9,1, ithalatı ise %7,9 yükseldi. Mal ve hizmet ihracatı, 2022 yılının dördüncü çeyreğinde bir önceki yılın aynı çeyreğine göre zincirlenmiş hacim endeksi olarak %3,3 azalırken ithalatı %10,2 arttı.

Türkiye'de taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en büyük paya sahip oldu. Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında değer bazında ikinci sırayı aldı. Taşıma türleri arasında Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında havayolu taşımacılığı üçüncü sırada yer aldı. Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türü oldu. Değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da denizyolu taşımacılığı önde geldi. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2022 yılında yaklaşık %18,28 seviyelerinde oldu. Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin hem ithalatında hem de ihracatında son 10 yıllık dönem içerisinde ağırlık bazında %1'den az paya sahip oldu. Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türü olarak yer aldı.

Türkiye'nin ihracatının ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde, hem 2021 hem de 2022 yılı sonunda AB-27 ülkelerinin %41,3 ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir. İthalatta ise AB-27 ülkelerinin payı 2021 yılı sonunda %31,5, 2022 yılı sonunda ise %25,6 oranında gerçekleşti. AB harici Avrupa ülkelerinden 2021 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %16,5'ini teşkil ederken bu oran 2022 yılı sonunda %24 oldu.

Türkiye'de uluslararası demiryolu yük taşımacılığının payı diğer taşıma modlarına göre en düşük seviyededir, son on yıllık döneme bakıldığında demiryolu taşımacılığının payının %1,5'e ulaşamadığı görülmektedir. 2019 yılında başlayan pandemi etkisiyle 2020 yılında diğer yıllara göre daha yüksek bir paya erişse bile yine de beklenen seviyede değildir. Demiryolu taşımacılığının değer bazında en yüksek payının son on yıllık dönemde ithalat taşımalarında 2021 yılında, ihracat taşımalarında ise 2022 yılında olduğu görülmektedir. Demiryolu yük taşımacılığının toplam ithalat taşımalarında değer bazındaki payı en yüksek 2021 yılında %1,23'lük oran ile gerçekleşti. İthalat taşımalarında 2020 yılında %1,08 olan pay, 2021 yılında %1,23 oranına ulaştı ancak 2022 yılında tekrar %1,01 oranına gerileyerek 2020 yılındaki seviyenin de altına düştü. Demiryolu yük taşımacılığının toplam ihracat taşımalarında değer bazındaki payı son on yıllık dönemde en düşük %0,44'lük oran ile 2017 ve 2018 yıllarında oldu. İhracat taşımalarında 2018 yılı sonrasında ise düzenli bir artışın devam ettiği söylenebilir. 2022

yılında bu artış %0,98'lik oran ile en yüksek seviyede gerçekleşti. Demiryolu yük taşımacılığında ithalatta taşınan yüklerin değeri 2012 ve 2022 yılları arasında bakıldığında ihracat yüklerinin değerinden yüksek oldu. Demiryolu yük taşımacılığında ithalatta 2012 yılında 2.346.113 bin Dolar değerinde yük taşındı. 2020 yılında 2.144.863 bin Dolar olan ithalat taşıması değeri 2022 yılında 2.967.908 bin Dolara ulaştı. Demiryolu yük taşımacılığının ithalat ve ihracat taşımalarındaki ağırlık bazındaki payı ithalatta en yüksek 2021, ihracatta ise 2022 yılında gerçekleşti. Demiryolu yük taşımacılığında ihracatta taşınan yüklerin ağırlık bazında payı 2013 yılında %0,35 ile en düşük, 2022 yılında %0,94 ile en yüksek seviyesindedir. İthalatta taşınan yüklerin ağırlık bazındaki payı 2022 yılında %0,62 olmuştur.

Karayolu taşımacılığı değer bazında Türkiye'nin dış ticaretinde ikinci sırada yer almaktadır. Karayolu taşımacılığının ithalatta 2012-2022 yılları arasındaki son on yıllık dönemde en düşük oranı %17,88 ile 2018 yılındadır. İhracatta da %28'lik oran ile 2018 yılında benzer bir tablo göze çarpmaktadır. Karayolu ile ihracat taşımalarında en yüksek değer %35,66'lık oran ile 2013 yılındadır. 2022 yılında ise karayolu taşımacılığının ihracatta değer bazında payı %31,27 oldu. Karayolunda ithalat taşımalarına bakıldığında son on yıllık dönemde en yüksek değere 2021 yılında %21,14'lük oran ile erişti. Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu ile yük taşımacılığının ağırlık bazında ithalattaki payı 2022 yılında %7,10 oranında, ihracattaki payı ise %18,28 oranında gerçekleşti. Karayolu taşımacılığının ağırlık bazında ithalatta 2012-2022 yılları arasındaki son on yıllık dönemde payının en fazla 2022 yılında, en az ise %3,72'lik oran ile 2016 yılında olduğu görülmektedir.

2012 ve 2022 yılları arasındaki zaman zarfında havayolu ile ithalat ve ihracat taşımalarında dalgalanmalar oldu. 2012 yılında havayolu taşımacılığının ithalatta değer bazındaki payı %12,23'tü. Bu oran 2022 yılının sonunda %13,09'a yükseldi. 2022 yılında havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı %8,20 olarak gerçekleşti. 2012 yılından 2022 yılına kadar olan dönemde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı toplam ithalat taşımaları içerisinde düşük bir orana sahiptir. 2012 yılında ithalat taşımalarında ağırlık bazında %0,06 olan havayolu taşımalarının payı 2022 yılının sonunda da aynı oldu. 2012 yılından 2022 yılına kadar olan dönemde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı toplam ithalat taşımaları içerisinde düşük bir orana sahiptir. 2012 yılında ithalat taşımalarında ağırlık bazında %0,06 olan havayolu taşımalarının payı 2022 yılının sonunda da aynı oldu.

Türkiye'nin 2012 ve 2022 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 2022 yılının sonunda da %65,74 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 2022 yılının sonunda %59,56 olarak gerçekleşti. Denizyolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretindeki önemli rolü, dış ticarete ağırlık bazında denizyolu taşımalarının payı incelendiğinde daha net anlaşılabilir. 2012 ve 2022 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. 2022 yılı sonunda %92,22 olmuştur. Aynı dönemde ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı 2015 yılı itibarı ile payını sürekli artırmaktadır. 2012 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı oranı %75,83 iken 2022 yılının sonunda payı %80,08 oldu.

Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü



Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü

COVID-19 Sonrası Küresel Lojistik Sektörünün Durumu:

Sadece lojistik sektörünü değil tüm sektörleri sarsan koronavirüs pandemisi, sınırların kapatılmasına, ekonomik istikrarsızlığa yol açtı, ulusal ve uluslararası lojistik akışları durma noktasına getirdi. Tüm dünyayı etkisi altına alan pandemide teknolojik altyapıların da desteği ile lojistik süreçler tüm zorluklara rağmen sürdürüldü, kırılmanın ardından güçlü bir toparlanma süreci ile yoluna devam etti.

Alışlageldik iş modellerinin evrilmesi, iş modellerini değiştirmesi sayesinde başlayan toparlanma süreci taşımacılık ve lojistik sektörünün küresel ekonomik çarklar içindeki kritik konumunu daha da güçlü hale getirdi.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Genel Direktörü Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus Cenevre'de gerçekleştirilen



basın toplantısında, 2022 yılında pandeminin biteceğine işaret edip COVID-19'un küresel acil durumunu sonlandırmaya yönelik yayınladıkları planın detaylarını paylaştığında tüm dünya rahat bir nefes aldı.¹

Ancak aşılara erişimin artması ve yeni varyantların hafif seyretmesi sayesinde pandemi şartlarının hafiflemesiyle lojistik sektöründe pandeminin beraberinde getirdiği kaos ortamının sona ermesi, küresel tedarik zinciri ve lojistik endüstrisini zorlayan birtakım aksaklıkların bitmesi umutla beklenirken 2022 yılına Rusya-Ukrayna Savaşı damgasını vurdu.

2022 yılı Mart ayı itibarıyla Rusya-Ukrayna Savaşı planları tamamen alt üst edince küresel lojistik faaliyetlerde yeniden aksaklık yaşanmaya başladı, savaş pandemi nedeniyle iki yılı aşkın süredir yaşadığı şokları atlatmaya çalışan küresel ekonomiyi ve tedarik zincirini yeni bir çıkmaza soktu. Belirli güzergahlarda taşımacılık faaliyetleri durma noktasına gelince, alternatif rota ve taşıma modu arayışları başladı. ABD, Kanada ve Avrupa ülkelerinin Rusya'ya yönelik yaptırım kararları Türk lojistik sektörünü de etkiledi.

¹ Euronews, "Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ): Covid-19 pandemisi bu yıl bitebilir".

Lojistik Sektörünün Yeni Sınavı – Rusya'nın Ukrayna'yı İşgali:

24 Şubat 2022 Perşembe sabahı Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, Ukrayna'ya karşı özel bir askeri operasyon başlattığını duyurdu. Operasyon Ukrayna'nın doğusundaki Donbas'ta başlatıldı.

Uluslararası toplum, ivedi bir şekilde aksiyon olarak Rusya'nın işgaline ekonomik yaptırımlarla karşılık verdi, ihracat ve ithalat yasakları başlatıldı.

Enerji kaynakları, tahıl ve gıda gibi birçok emtianın ihracatında dünyanın iki önemli ülkesi olan, dış ticaret faaliyetlerinin büyük bir bölümünü denizyolu taşımacılığı ile



gerçekleştiren Rusya ve Ukrayna arasında çıkan bu çatışma, ambargoların da etkisiyle lojistik operasyonların aksamasına, tedarik zincirlerinin bozulmasına neden olurken, küresel ticaretin sürdürülebilirliği ve gelişimi için büyük bir risk oluşturdu ve oluşturmaya devam etmektedir. Zira Rusya ve Ukrayna limanlarına gemi uğrakları iptal edildi, gemi rezervasyonları askıya alındı, navlunlar ve sigorta primleri sert bir yükseliş gösterdi, taşımacılık maliyetleri hızlı bir şekilde arttı.²

Savaşın en çok etkilenen sektörler arasında yer alan lojistik sektöründe, tedarik zincirinde meydana gelen aksaklıklar fiyatları dramatik bir biçimde artırınca bu durum Avrupa ekonomilerinde resesyon sonucunu doğurdu.³ Washington merkezli düşünce kuruluşu Wilson Center, önüne geçilemeyen çatışmanın şüphesiz Avrupa'nın istikrarı üzerinde ciddi sonuçlar doğuracağını açıklayan ne ilk ne de son kuruluş oldu.

² Toygar, A. & Yıldırım, U. (2022). *Rusya Ukrayna Çatışmasının Deniz Lojistiğine Etkisi*. Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 4 (2), 163-180. DOI: 10.54410/denlojad.1170425

³ Ünlü, İsmail & Duran, Emre. (2022). *Rus-Ukrayna Savaşı'nın Avrupa Birliği Tedarik Zincirine Etkileri*. Social Sciences Studies Journal. 8. 3933-3354. 10.2922 8/sss.64835.

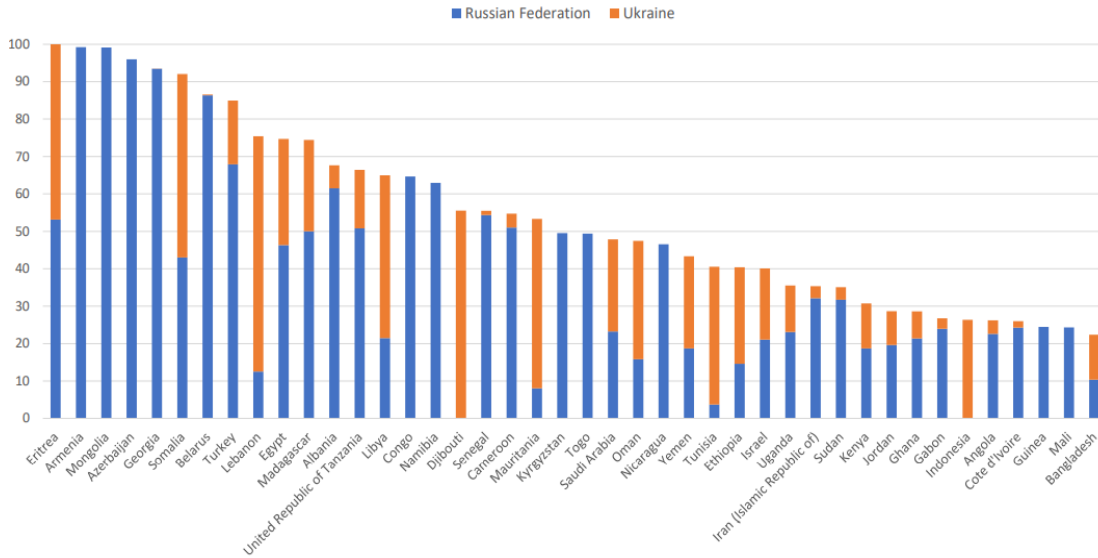
Savaş gıda ürünlerinin tedariki ve ihracatında da ciddi problemler yaşanmasına neden oldu. Pandemi döneminde tarımda yüksek değerli malların temininde öngörülemez süreçler başladı, hem hareket kısıtlamaları hem de sınır kapılarının kapatılmasından dolayı lojistik darboğazlar yaşandı. 2022 yılında da savaş bir kez daha tarım darboğazını tetiklemiş oldu.

Bilhassa Rusya'nın, dünyanın en büyük tahıl ihracatçısı olması, Ukrayna'nın ise dünya tahıl ihracatında beşinci sırada yer alması buğday krizine yol açtı. Ayrıca Ukrayna tek başına dünya ayçiçeği ihracatının %52'sini karşıladığından, Rusya ise ayçiçeği ihracatında ikinci sırada yer aldığından ayçiçeği konusunda da benzer bir durum yaşandı.⁴

Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü'ne göre, savaş ile birlikte uluslararası gıda emtia fiyatları, enerji ve gübre fiyatlarındaki dalgalanma gibi unsurların etkisi ile tüm zamanların zirvesine ulaştı. Rusya ve Ukrayna, küresel gıda ve tarım ürünleri ticaretinde önde gelen oyuncular arasında yer almakta olup 2021 yılında Ukrayna ve Rusya dünyanın buğday ihracatının %30'unu karşılamaktaydı.⁵

Yine Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü'ne göre 50'ye yakın ülke, buğday ithalatının en az %30'unu Rusya ve Ukrayna'dan karşılıyor. Bu ülkelerden 26'sı buğday ithalatının %50'den fazlasını bu iki ülkeden sağlıyor.

Grafik 1 - Buğday İthalat Bağımlılığı, Net İthalatçılar - 2021 (%)



Kaynak: United Nations, Food and Agriculture Organization (FAO)

⁴ UTİKAD, "Gıda Taşımacılığında Özel Koşulların Sağlanması Büyük Önem Taşıyor".

⁵ Impact of the Ukraine-Russia conflict on global food security and related matters under the mandate of the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO).

Tarım ürünlerinde yaşanan arz ve tedarik krizi özellikle Kuzey Afrika, Sahra altı Afrika ülkeleri, Orta Doğu ülkeleri ve Pakistan, Sri Lanka gibi Asya ülkeleri savaş halindeki iki ülkeden en çok tahıl ithal eden ülkeler olduğundan büyük bir gıda ve açlık kriziyle karşı karşıya kaldı.⁶

ABD'de yaşanan kuraklık, pandeminin yarattığı küresel ekonomik krizlerin enflasyonist etkileri ve tedarik zincirindeki kırılmanın etkileri hala devam ederken Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle gıda arzının da azalması ciddi riskler oluşturmayı sürdürmektedir.

Avrupa'da doğal gaz fiyatları da savaşın ardından ilk 6 ayda %120-130, kömür fiyatları ise %95-97 oranında yükselişe geçti, artan petrol ve gaz fiyatları, çatışmadan kaynaklı jeopolitik risklerle birleşince, özellikle yüksek miktarlarda enerji kullanan lojistik sektörlerinde, küresel tedarik zincirlerini felce uğrattı, limanlar kapandı.⁷ Hava ve deniz limanlarındaki kapanmalar, artan petrol fiyatları lojistik sektörü için zorlu bir sınavı daha beraberinde getirdi.



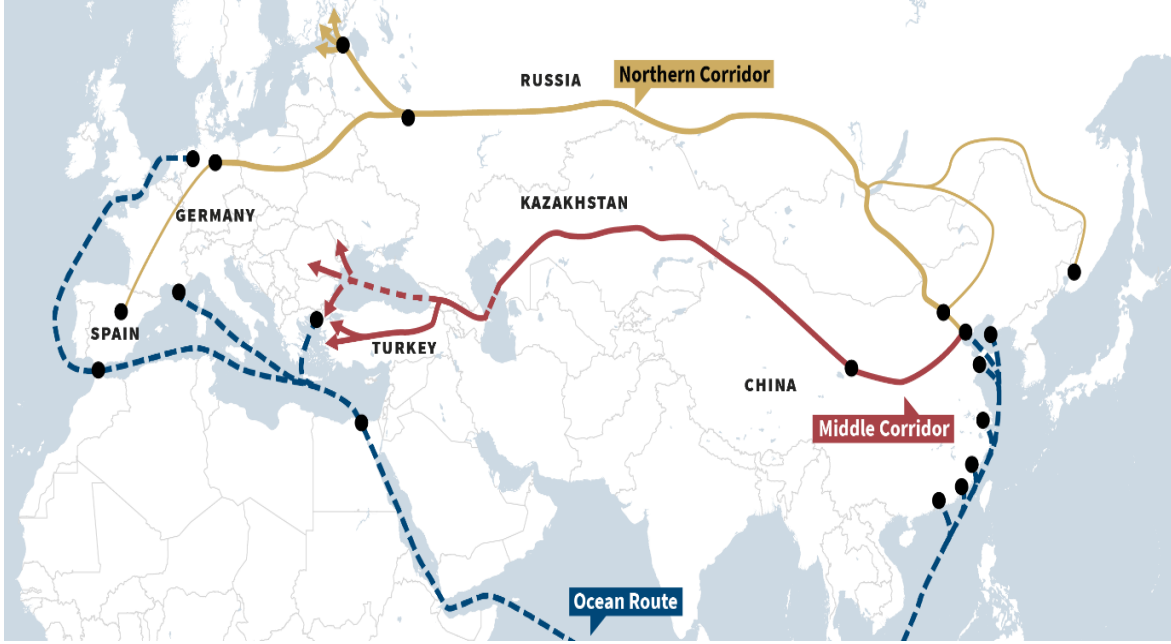
⁶ UTİKAD, "Gıda Taşımacılığında Özel Koşulların Sağlanması Büyük Önem Taşıyor".

⁷ Russia-Ukraine War: Global Impact on Logistics

Kuzey Koridoru - Orta Koridor Hacminde Yaşanan Dalgalanmalar:

Rusya-Ukrayna savaşının en önemli sonuçlarından birinin de ticaret rotalarındaki kademeli değişim olduğu düşünülmektedir. Rusya'nın Ukrayna'ya karşı savaşının birçok önemli jeopolitik sonucu arasında Orta Koridor'un yeniden canlanması yer aldı. Kuzey Koridoru'ndaki ticaret hacmi ağır ekonomik yaptırımlar neticesinde kesintiye uğradı.⁸

Harita 1 - Kuzey Koridoru - Orta Koridor



Kaynak: Stiftung Wissenschaft und Politik

Kuzey Koridoru'nda yaşanan güvenlik sorunları Avrupa Birliği'nde üretilen ve satılan malın çatışma sebebi ile gidecek bir yol bulamamasına neden oldu ki bu durum Türkiye'den Kafkaslara, oradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ile Kazakistan'ı da içine alan Orta Asya ve Çin'e ulaşan Orta Koridor'u daha da değerli hale getirdi.

Savaş, Rusya ile Avrupa arasındaki neredeyse tüm ticaret akışlarını etkiledi, ticari faaliyetler darbe aldı, operasyonlar aksadı. Kuzey Koridoru boyunca Çin-AB sevkiyatları, Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinden bu yana %40 azaldı ki bu Orta Koridor girişiminin cazibesini artırdı.⁹

Bu kapsamda Orta Koridor, Rusya demiryollarına alternatif olarak değerlendirilmektedir. Bu güzergahta yer alan özellikle Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezler ve serbest ticaret sahalarının kurulması, Trans-Hazar iş birliğinin gelişmesine ve derinleşmesine katkı sağladı ve sağlamaktadır.

⁸ "Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity" – German Institute for International and Security Affairs.

⁹ The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment – World Bank.

Orta Koridor'un Kuzey Koridoru'nun yerini tam olarak doldurması için kat edilmesi gereken epey yol olduğu değerlendirilse bile gelişmeler kapsamında Türkiye'nin, üzerinde bulunduğu Orta Koridor'un önemini daha da artırması ile avantaj yakalamış olduğu sonucu çıkarılabilir. Ülkemizin bu vesile ile transit taşımacılıktaki rolünü güçlendirmesi epey olasıdır. Orta Koridor'un aktive edilmesi konusunda geçiş ülkelerinin mevzuat, gümrük ve altyapı sistemlerinin yeniden düzenlenmesi ise oldukça büyük önem arz etmektedir.

Savaşın sebebiyle ticaret koridorlarında gözlemlenen kaymaların da etkisiyle Türkiye demiryolu ağının geliştirilmesinin ve modlar arası entegrasyonun önemi ortaya çıktı.

Hem Türkiye'nin krizi fırsata çevirerek coğrafi konumunu güçlendirmesi hem de küresel ısınma ve çevre kirliliği ile ilgili alınması gereken acil önlemler gereği demiryolu taşımacılığını geliştirmesi stratejik bir adım olacaktır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2025 yılına ilişkin demiryolu taşımacılığının tüm taşımalarındaki hizmet oranını %20 düzeyinde gerçekleştirmeye yönelik planları bu amaç için önemlidir.¹⁰ Zira pandemi öncesi karayolu üzerinden yapılan taşıma ağırlıklı iken sektörün başta demiryolu taşımacılığı olmak üzere diğer taşıma 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 görüldü.¹¹

Bu yöndeki gidişatın sürdürülebilir kılınması, ülkemizin lojistik sektörü bağlamında dünyadaki konumunu ve etkisini artırması için şüphesiz önemli bir adım olacaktır.

¹⁰ KPMG, *KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış*, 2021.

¹¹ Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, *Lojistik Sektörü Analiz Raporu ve Kılavuzu TR31 Bölgesi (İzmir)*

Konteyner Krizinde Yeni Boyut:

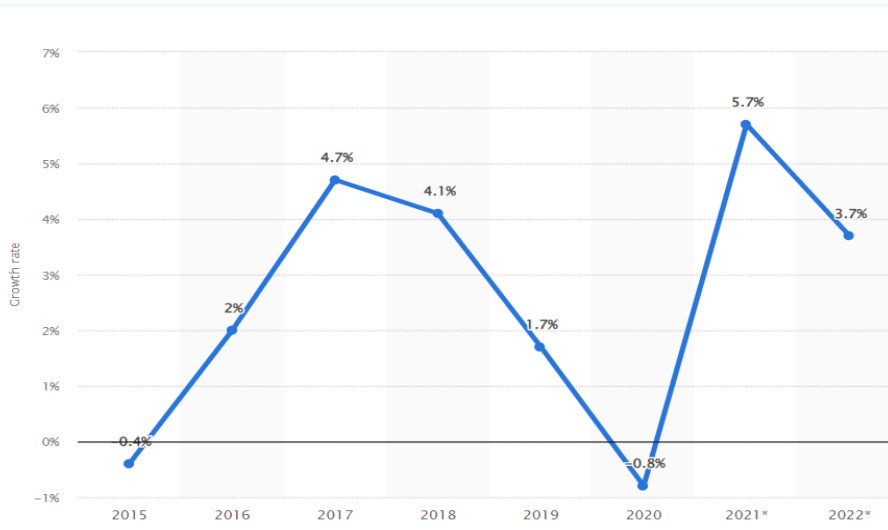
Pandemi süreci ile başlayan yeni dünya düzeninde lojistik sektörü farklı krizlerle baş etmeye çalıştı, 2021 yılında sektörün gündeminde olan gelişmelerden bir de yüksek maliyet artışlarına sebebiyet veren konteyner krizi oldu.

2022 yılına gelindiğinde ise bir önceki yılın aksine küresel ekonomide konteyner açığı yerini fazlalığa bıraktı, navlun fiyatları düştü. Bu durum yavaşlayan küresel ekonomi ve arzın bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir.¹²



¹² The Global Shipping Industry is Facing a New Problem — Too Many Containers.

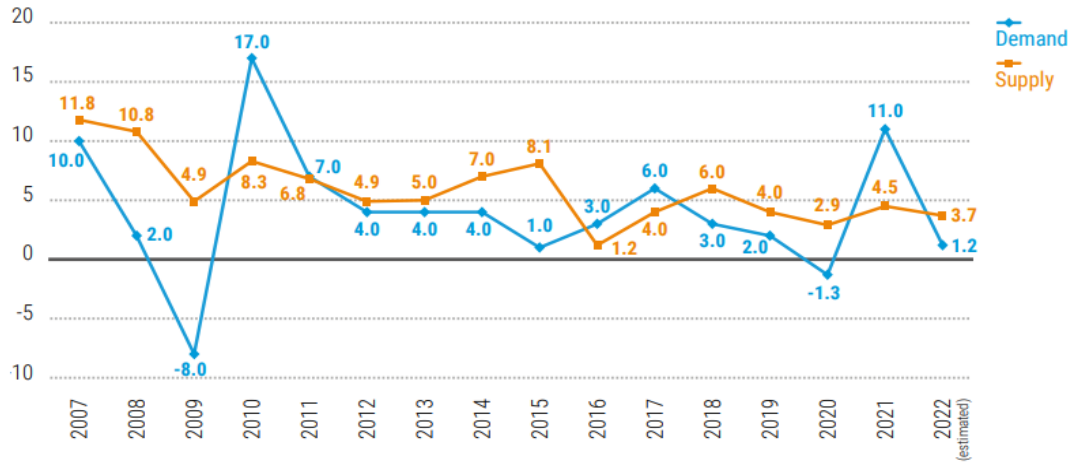
Grafik 2 - Küresel Konteyner Taşımacılık Pazarı Büyüme Oranları - 2015 - 2022



Kaynak: Statista

2015 ile 2022 yılları arasındaki küresel konteyner taşımacılık pazarı büyüme oranı COVID-19 pandemisi başlangıcında - %0,8, 2021 yılında %5,7, 2022’de ise %3,7’dir.

**Grafik 3 - Konteyner Taşımacılığında Arz-Talep Büyüme Oranları, 2007–2022
(Yüzdelerik Değişim)**



Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2022

2007–2022 yılları arasında konteyner taşımacılığında arz-talep büyüme oranları incelendiğinde ise 2021 yılında küresel konteyner filo kapasitesinin, %11 oranında artış gösteren talebin altında olmak üzere yalnızca %4,5 arttığı, 2022 yılında savaşın da etkisiyle, %15'ten fazla olmak üzere zaman zaman kapasitenin önemli ölçüde azaldığı gözlemlendi. Arz-talep dengesizliği pazarı etkilemeye devam etmektedir.¹³

¹³ UNCTAD Review of Maritime Transport 2022, S. 61.

Navlun Fiyatlarındaki Düşüş Eğilimi:

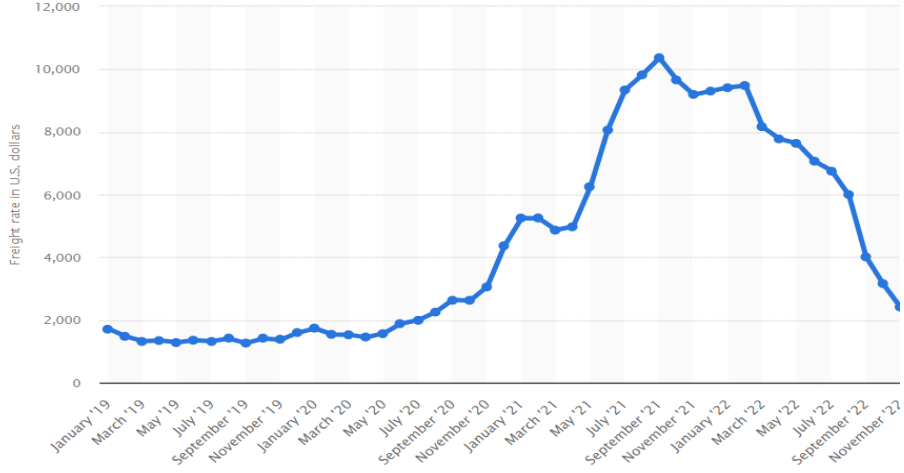
2022 yılındaki düşüş eğilimini incelemeye başlamadan önce 2021 yılına bakacak olursak lojistik ve taşımacılık sektörünü etkileyen gelişmelerden bir diğeri de sert bir yükseliş eğilimi gösteren navlun fiyatları oldu.

Navlun fiyatlarındaki bu sert yükselişin ardında pek çok sebep yatmaktaydı. Emtia pazarlarındaki talebin normale dönmesi ile taşımacılık hizmetine olan talep arttı, pandemi etkisi azalmaya başlayınca mal ve hizmetlere olan talep salgın öncesi düzeye geldi, pandemide gemi seferlerinin özellikle doğu/batı rotasında iptal edilmesi sebebi ile yığılan siparişler, Çin'in pandemiye hızlı şekilde adapte olması ve bekleyen tüm siparişlerin 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 pozisyonlandırılmasından dolayı ekipman sıkıntısı baş gösterdi, küresel tedarik zincirinde aksaklıklar yaşanmaya başlayınca mevcut olan kısıtlı hizmetlerin fiyatının doğru orantılı olarak artması kaçınılmaz oldu. İthalat yüklerinin boşaltılmasındaki yavaşlama sonucu, boş ekipman temininde de sorunlar yaşandı. Boş konteynerler dünyanın çeşitli yerlerinde birikince konteynerleri ihtiyaç olan yerlere taşımak büyük külfetler yarattı ve bu durum navlun fiyatları üzerinde başka bir krize sebep oldu.



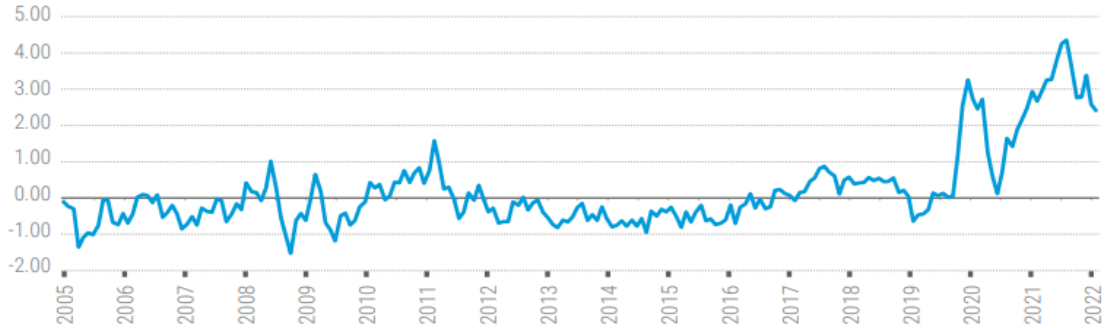
**Grafik 4 - Küresel Konteyner Navlun Fiyatları Endeksi Ocak 2019 - Kasım 2022
(ABD Doları)**



Kaynak: Statista.

2021 yılında pandeminin etkisiyle tarihe geçen navlun fiyatlarının ardından 2022 yılı Ocak ayında navlun fiyatları 9,420 ABD Doları iken, 2022 yılı sonuna doğru Kasım ayında navlunlar 2,400 ABD Doları seviyelerine düştü.¹⁴

Grafik 5 - Küresel Tedarik Zincirleri Baskı Endeksi (Global Supply Chain Pressure Index-GSCPI) Ocak 2005–Haziran 2022



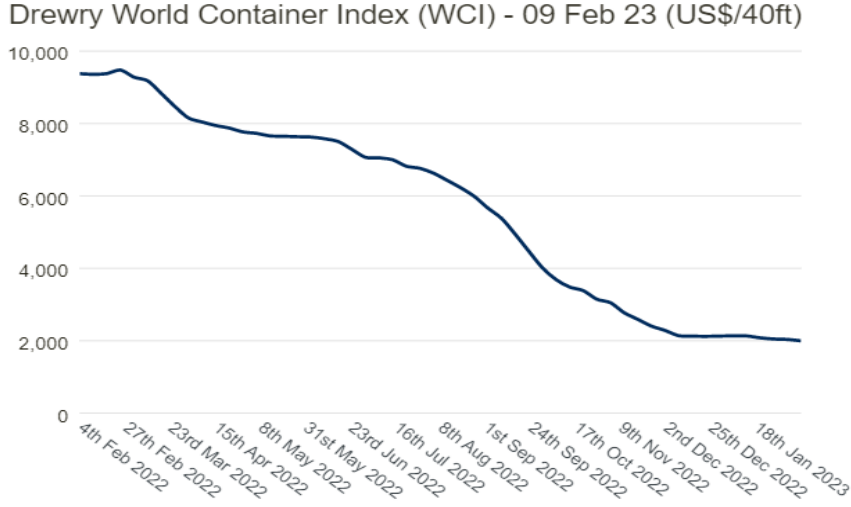
Kaynak: UNCTAD Trade and Development Report 2022

Ukrayna'daki savaş, beraberinde Rusya'ya uygulanan yaptırımlar ve Çin'de özellikle Şangay'da devam eden pandemi kısıtlamaları/kapanmalara rağmen, dünya ticareti 2022'nin ilk yarısında dirençli bir duruş sergiledi.

Bu gelişmelerden önce, 2020'den beri sürmekte olan küresel tedarik zinciri üzerindeki zorlukların sona ereceği beklentisi hakimdi. Navlun fiyatları 2021 yılının üçüncü çeyreğinden itibaren düşmeye başlarken, küresel tedarik zincirleri ve diğer lojistik faaliyetlerdeki aksamalar 2021'in sonlarında zirveye ulaştıktan sonra azalmaya başladı.

¹⁴ Statista, *Global container freight rate index from January 2019 to November 2022*.

Grafik 6 - Drewry Dünya Konteyner Endeksi (40'luk Konteyner için Dolar Bazında Fiyatlama)



Kaynak: Drewry

2022 yılına gelindiğinde ise navlun fiyatlarında düşüş başladı. Drewry tarafından hazırlanan Küresel Konteyner Endeksi (Global Container Index) verilerine göre, 40'luk konteynerin spot navlun fiyatlaması 2022 yılı başında yaklaşık 9 bin ABD Doları iken 2022 yılı sonunda yaklaşık 2 bin ABD Doları olarak seyretti. Konteyner fiyatları 2022 yılı Mart ayından itibaren hızlı bir şekilde düşüşe geçti. 2022 yılı boyunca navlun fiyatlarında zirve ise 9 bin 478 ABD Doları ile 24 Şubat 2022 günü görüldü.¹⁵

Özetle salgın kısıtlamalarının hafifletilmesi ve ülkelerin yeniden dışa açılmaya başlamasıyla ekonomik toparlanma görüldü. Ertelenmiş talebin etkisiyle tarihi seviyelere çıkan, ardından düşüşe geçen navlun fiyatlarının bu dalgalanması birkaç sebep ile açıklanabilir. Yüksek yakıt masrafları ticarete pandemi öncesi seviyelere dönüşü engellerken spot navlun fiyatlarındaki düşüşün ana nedenlerinden birinin zayıf kargo talebi olduğu değerlendirilmektedir. Diğer yandan yüksek enflasyonun yol açtığı potansiyel küresel resesyon navlun fiyatlarını aşağı çekti, tüketim ürünlerine pandemi sonrası talep artışının yavaşlaması düşüşe katkı sağladı.

Global ekonomik kriz, siyasi krizler, savaşlar ve kısıtlamalar geleceğin öngörülmesini zorlaştırırsa da navlun fiyatlarının kısa-orta vadede artması beklenmemektedir. Sektör paydaşları, pandemi sebebi ile bilhassa 2021 yılında zirveye çıkan, ancak küresel resesyon nedeniyle kademeli bir düşüş eğiliminde olan navlun fiyatlarındaki düşüşün devam etmesini, fiyatların gitgide normalleşmesini öngörmektedir.¹⁶

¹⁵ Statista, *World Container Index*.

¹⁶ Dünya Gazetesi, "Navlun fiyatlarındaki düşüşün devam etmesi bekleniyor".

Küresel Resesyon ve Ekonomik Gelişmeler:

Pandemi nedeni ile zaten zayıflamış dünya ekonomisi için 2022 zorlu bir yıl oldu. Küresel üretim, yılın ikinci çeyreğinde daralırken, tüketici harcamaları beklentilerin altında kaldı. Enflasyon, satın alma gücünü düşürdü, özellikle ABD ve büyük Avrupa ekonomilerinde daha sıkı finansal koşulları tetikledi, ekonomik durgunluk baş gösterdi. Faiz artırımları nedeniyle gelişmekte olan ülkelerde ciddi bir alım gücü düşüşü görüldü. Tüketim mallarına olan talep, küresel büyüme ve ticarete önemli bir yavaşlamaya yol açacak şekilde azaldı. Enflasyon lojistik maliyetlerini de ciddi şekilde artırdı. Küresel ekonomideki daralmanın etkisinin Türkiye’de de hissedilmesi kaçınılmaz oldu.



**Grafik 7 - OECD Ülkelerinde GSYİH Büyüme Oranları, 2022 Yılı
(2021 Yılına Göre Yüzdesi)**



Kaynak: OECD Economic Outlook (Edition 2022/2)

OECD ülkelerinde GSYİH Büyüme Oranları incelendiğinde 2022 yılında 2021 yılına kıyasla en yüksek büyüme %10,1 ile İrlanda, en düşük büyüme ise %0,8 ile Estonya'da iken Türkiye'nin oranı %5,3 oldu.¹⁷

Dünya Ticaret Örgütü, savaş nedeniyle dünya ticaret hacmine yönelik öngörülerini önümüzdeki iki yıl için aşağı çekti, 2022 yılında mal ticaret hacmindeki büyüme tahmini %4,7 iken %3,0 olarak değiştirildi.¹⁸

Rusya savaşı ve enerji krizi özellikle Avrupa halklarını tedirgin ederek harcamaların kısılmasına neden olmaya devam etmektedir. Enerji krizi ve güvensizlik nedeni ile Avrupa hane halkının harcamalarının, dolayısıyla ihracatının ciddi anlamda azalmaya devam etmesi öngörülmektedir. Dünya Bankası Eylül 2022'de ülkeleri uyararak faiz artırımlarının durağanlaşan piyasayı daha da kötü hale getirebileceğini bildirdi. Uzun yıllardır büyüme ve artan ekonomik değerlere alışkın olan dünya ekonomisi durgunluk ve küçülme ile karşı karşıya kaldı.¹⁹

¹⁷ Confronting the Crisis OECD Economic Outlook, November 2022.

¹⁸ World Trade Organization Annual Report 2022.

¹⁹ Dünya Gazetesi, "Navlun fiyatlarındaki düşüşün devam etmesi bekleniyor".

Savaşın yansımaları ile küresel ekonomi ivme kaybetmeye, enflasyon ise küresel düzeyde artarak kalıcı nitelik kazanmaya başladı. Artan enerji fiyatları, finansal koşullardaki olumsuz görünüm ve tedarik zinciri aksaklıkları gelişmiş ülkelerde iktisadi faaliyetin hız kesmesine yol açarken, daha sıkı finansal koşulların yaratacağı durgunluk neticesinde oluşan dış talepteki zayıflık ile arz sıkıntıları, çoğu gelişmekte olan ülkenin faaliyetlerinde yavaşlamayı ve küresel ticaretin geleceğine dönük belirsizlikleri beraberinde getirdi.²⁰

Neticede birçok uluslararası kuruluş küresel büyüme ve ticaret tahminlerinde aşağı yönlü, enflasyon tahminlerinde ise yukarı yönlü güncellemeler yaptı, küresel eğilimin sert parasal sıkılaştırma yönünde olması, küresel resesyon beklentisinin kuvvetlenmesine yol açtı.

Rusya-Ukrayna savaşının devam etmesi bilhassa bölgesel tedarik zincirlerinde bozulmalara ve enerji fiyatlarının yükselerek girdi maliyetlerinin artmasına neden oldu.²¹

Devam eden Rusya-Ukrayna savaşı, ABD-Çin eksenli ticari gerginlikler, enerji kaynaklarına erişim ve fiyatlandırma gibi etmenler belirsizlikleri artırmaktadır. Küresel ekonominin güçlendirilmesi için kapsamlı bir uluslararası iş birliği içerisinde hareket etmek ve küresel ekonomideki krizin temelinde yatan nedenleri analiz etmek önemlidir.²²



²⁰ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Dünya Ekonomisindeki Son Gelişmeler Bülteni 2022-2.

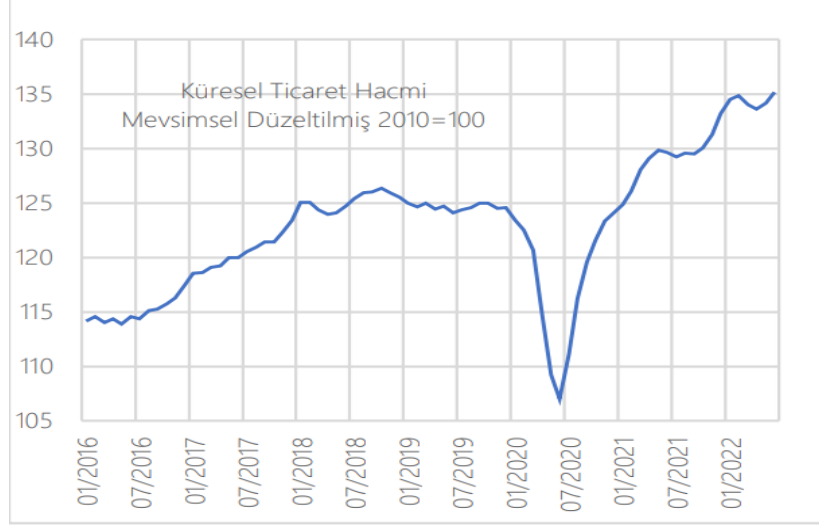
²¹ *Ibid.*, 2022-3.

²² PwC Transport and Logistics Barometer – 2022 Mid-year Analysis.

Küresel Ticarete Dalgalanma:

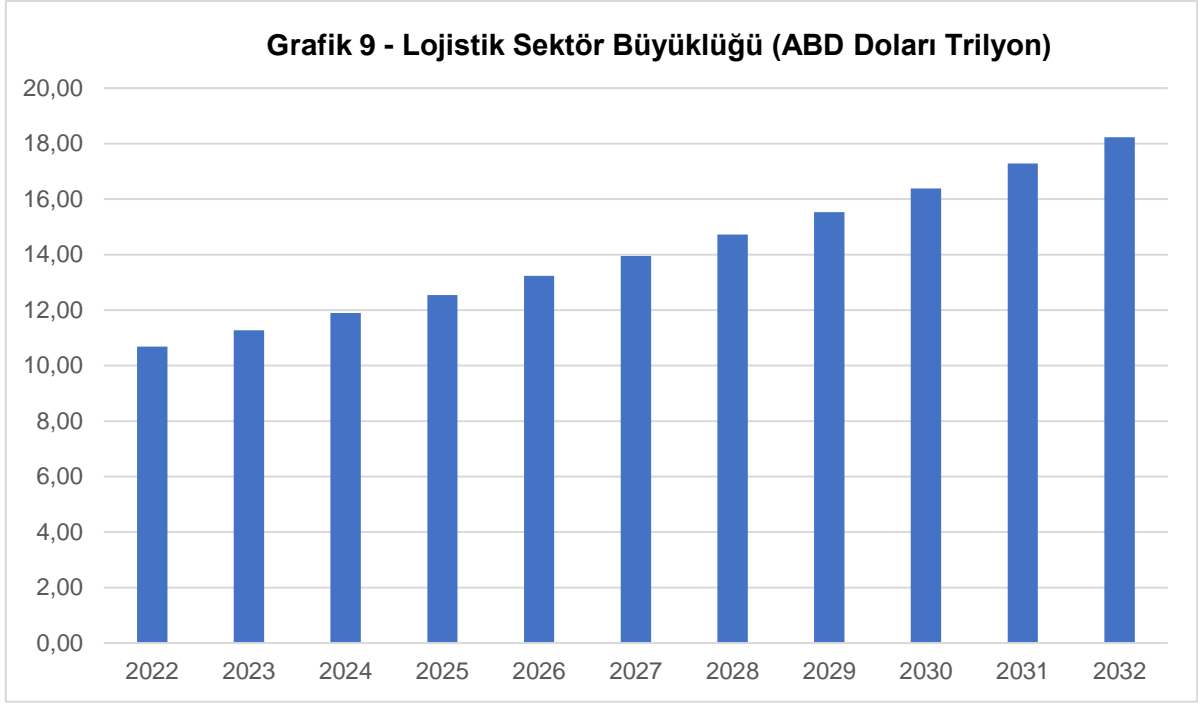
2021 yılı küresel ticaret üzerinde pandeminin etkilerinin hissedilmeye devam ettiği bir yıl oldu. Ancak küresel ticaret 2021 yılında toparlanma eğilimi gösterdi, yılın ilk yarısı daha hızlı başlayan bu toparlanma süreci yılın ikinci yarısı yavaşladı. 2022 yılına gelindiğinde ise, küresel ticaretteki toparlanma yeniden düşüşe geçti.

Grafik 8 - Küresel Ticaret Hacmi



Kaynak: CPB, UNCTAD



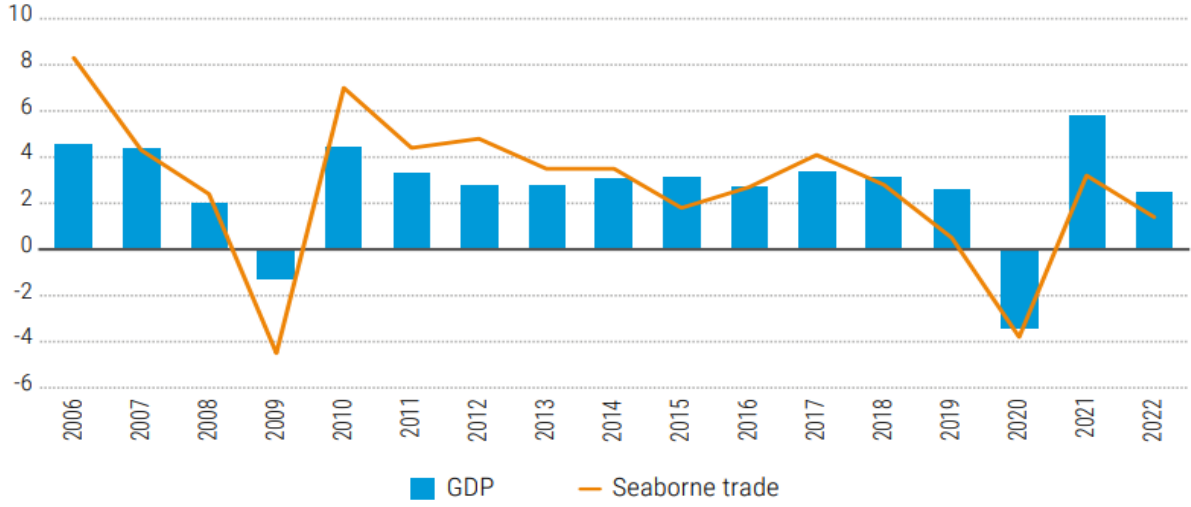


Küresel lojistik pazar büyüklüğü 2022 yılında 10,68 trilyon ABD Doları olarak hesaplandı. E-ticaret endüstrisinin gelişmesi lojistik sektörünün de gelişimine katkı sundu. E-ticaret endüstrisi genişledikçe lojistik hizmetlerine olan talep de arttı. Artan talep doğrultusunda küresel lojistik pazar büyüklüğünün 2032 yılına kadar yaklaşık 18,23 trilyon ABD Dolarına ulaşması bekleniyor.²³



²³ GlobeNewswire, "Logistics Market Size to Attain Around USD 18.23 Trillion by 2032".

Grafik 10 - Küresel Denizyolu Ticareti ve Dünya GSYİH (Yıllık Değişim Yüzdesi)



Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2022

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD), 2022 yılı denizyolu taşımacılığıyla yapılan ticaretteki büyümenin %1,4 civarında olmasını öngördü.

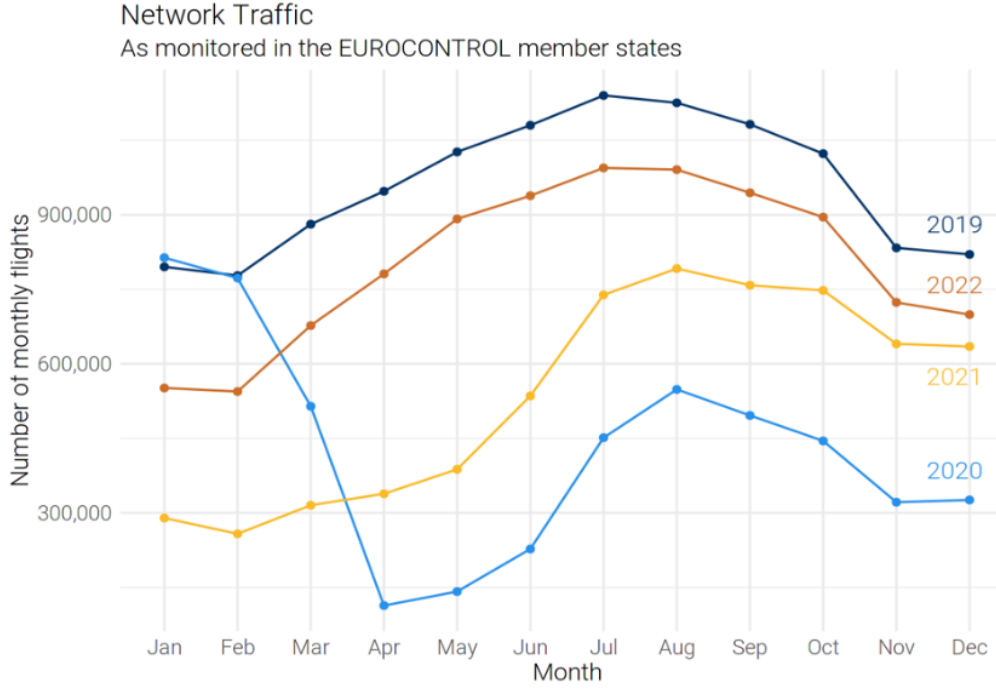
Diğer yandan pandemi sonrası büyük firmalar tedarik zincirlerini güvence altına almak amacıyla kendi lojistik ağlarını kurdular.

Pandeminin ardından Rusya ile Ukrayna arasındaki çatışma, küresel tedarik zincirinde tüm dengeleri değiştirirken, ticaret rotaları yeniden oluşturuldu, tedarikte tek bir ülkeye bağımlı olmanın riskleri tespit edildi, lojistikte alternatif rotalara sahip olmanın önemi bir kez daha ortaya kondu.

Lojistik sektöründe en fazla büyümenin gerçekleştiği alan denizyolunda görüldü, küresel ticaretin %80'den fazlasının yapıldığı denizyolunda pandemiyle birlikte ortaya çıkan darboğazlar, armatörleri harekete geçirdi.

Havayolu taşımacılığına bakıldığında ise pandeminin ardından toparlanma eğilimi seyrini sürdürdü.

Grafik 11 – EUROCONTROL Ülkeleri Hava Trafiği, 2010-2022



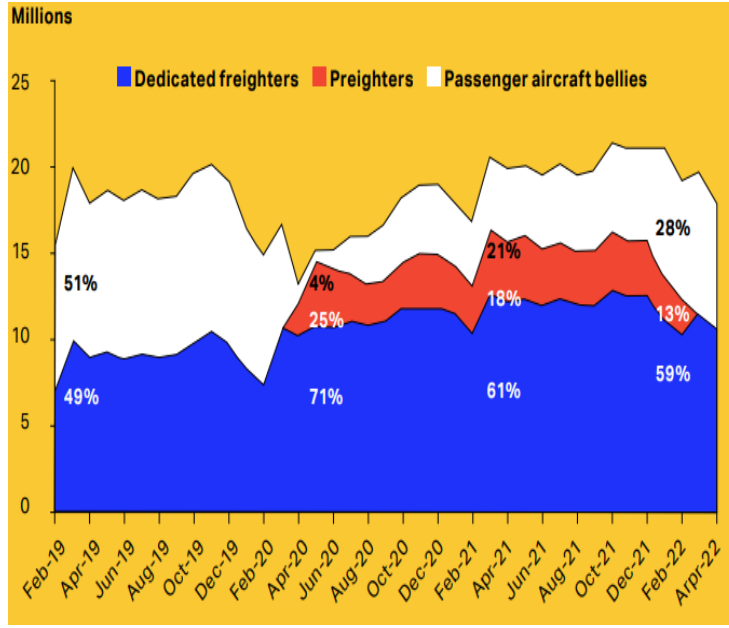
Görsel: Eurocontrol.

Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı Eurocontrol'e göre, havacılık endüstrisi, COVID-19'un etkisinden kurtulma konusunda büyük zorluklarla karşı karşıya kalmasına rağmen pek çok havalimanındaki uçuşun kademeli olarak pandemi öncesi seviyelere dönmesiyle, endüstri genel olarak istikrarlı bir şekilde toparlandı.

Hem Avrupa içi hem de kıtalararası uçuşları kapsayan, 2019'dan 2022'ye hava trafiği gelişimini gösteren Eurocontrol verilerine göre, 2020 yılında COVID-19'un etkisiyle trafikte yaşanan önemli düşüşün ardından, sonraki yıllarda Avrupa'daki hava trafiğinde istikrarlı bir artış görüldü. 2022'nin sonunda, tüm yıl boyunca genel iyileşme oranı pandemi öncesi seviyelerin %83'üne ulaştı.²⁴

²⁴ EUROCONTROL Data Snapshot #38 on the path to recovery for intra-European and intercontinental flights.

Grafik 12 - Hava Kargo Talebinde Büyüme Oranları



Kaynak: IATA

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) 2022 yılı değerlendirme raporuna göre²⁵, hava kargo taşımacılığı 2021 yılında güçlü bir şekilde büyüdü, ancak 2022 yılı zorlu geçti. Ekonomik toparlanma dönemlerinde tipik olduğu gibi, küresel hava kargo taşımacılığı 2021 yılında genel mal ticaretinden daha hızlı büyüdü. Bunun nedeni, mallara olan talebin güçlü bir şekilde artması ve işletmelerin genellikle bu talebi karşılamak için yeterli envantere sahip olmamasıydı ve bu da onları hızlı yeniden stoklama için hava kargosuna yönelmeye sevk etti. Bu stok yenileme döngüsü, ekonomik aktivitedeki toparlanmanın yavaşlaması ve enflasyonun yükselmeye başlamasıyla 2021 yılının sonundan 2022 yılının başına kadar bir miktar azaldı. Hava kargo trafiği yıllık bazda büyümeye devam ediyor, ancak büyümesi 2021 yılının ikinci yarısında belirgin bir şekilde yumuşadı.

Diğer yandan karayolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığı için de 2022 yılı savaşın etkisinde geçti. Pandemi döneminde bilhassa Çin ile Avrupa arasındaki ticarete büyük pay alan demiryolu taşımacılığı savaşın sebebiyet verdiği yüksek tansiyondan nasibini aldı.²⁶ Küresel karayolu taşımacılığında da operasyonlar sık kullanılan güzergahların kapanması, sınır geçişlerinde aksaklıklar, uygulanan ambargolar, halihazırda karayolu taşımacılığının en büyük sorunu olan şoför eksikliğinin daha da içinden çıkılmaz bir hal alması ve artan maliyetler başta olmak üzere pek çok unsur sebebi ile sekteye uğradı.

²⁵ IATA, Annual Review 2022.

²⁶ Russia's war on Ukraine: Implications for transport European Parliamentary Research Service.

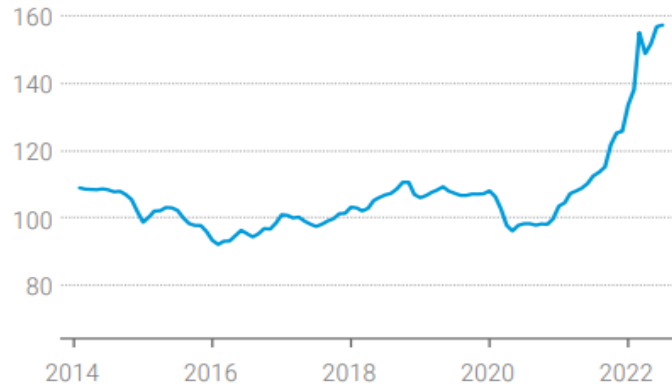
Enerji Krizi:

Enerji krizi sebebiyle 2022 yılında küresel tedarik zincirinde aksaklıklar yaşandı. Pandemi şartlarının hafiflemesinin ardından yaşanan arz talep dengesizliği sebebiyle doğal gaz ve kömür fiyatlarında büyük artışlar gözlemlendi.

Bu bazı ülkelerde sert tasarruf tedbirlerine başvurulmasına yol açtı. Çin'de elektrik enerjisindeki kriz kimi fabrikaların belirli saatler çalışmasına sebep olurken bu durum üretim kapasitelerinin düşmesine, küresel tedarik zincirinin büyük ölçüde etkilenmesine ve beraberinde emtia pazarında artış gösteren talep ile fiyatların daha da artmasına neden oldu.



Grafik 13 - Enerji Fiyatları (Euro Bölgesi), 2014–2022



Kaynak: UNCTAD Trade and Development Report 2022

Ukrayna'da devam eden savaş sebebi ile Rusya'ya uygulanan ekonomik yaptırımlar, 2022 yılında elektrik ve yakıt fiyatlarında rekor artışlara neden oldu.

Her yıl İsviçre'nin Davos Kasabası'nda gerçekleştirilen, pandemi şartları sebebi ile 2022 yılında çevrim içi olarak yapılan Dünya Ekonomik Forumu'nda küresel enerji krizi konusunda yapılan değerlendirmede, dünyanın enerji krizinin tam da ortasında bulunduğu vurgulandı, krizin temelinde Rusya'nın Ukrayna'yı işgali olduğu belirtildi, krizle mücadele edilmesinin, bu kapsamda Rusya'nın enerjisine olan bağımlılığın azaltılmasının enerji kaynağında sürdürülebilirlik için önem arz ettiği aktarıldı.²⁷

²⁷ Davos 2022: We are in the middle of the first global energy crisis. Here's how we can fix it

İthalat Kontrol Sistemi 2 (ICS2):

2022 yılında dünyada lojistik sektörünün gündeminde olan önemli konulardan bir diğeri İthalat Kontrol Sistemi 2 yani ICS2 oldu.

Avrupa Birliği'nin yeni gümrük emniyeti ve güvenliği varış öncesi programı ve düzenleyici rejiminin uygulanmasını destekleyen erken yükleme bilgilendirme sistemi olan İthalat Kontrol Sistemi 2 (ICS2), Avrupa Birliği sınırlarına girecek veya transit olarak geçiş yapacak kargolara ait emniyet ve güvenlik datalarını kargoların varışından önce ekonomik operatörlerden toplayacak şekilde tasarlanmış olup ekonomik operatörler ilgili dataları Giriş Özet Beyanı (ENS) formatında olduğu gibi ICS2 sistemine aktarmakta kanuni olarak yükümlü sayıldı.

İthalat Kontrol Sistemi 2 (ICS2) Sürüm 1, 15 Mart 2021 tarihinde havayolu kargo taşımacılığı ön yükleme ve havayolu posta taşımacılığı ön yükleme süreçlerinde devreye girmiştir. Sürüm 2, 1 Mart 2023 tarihinde havayolu genel kargo taşımacılığı, tam hizmet sunan havayolu taşımacılığı ve tam hizmet sunan havayolu posta taşımacılığı için yürürlüğe girmiştir. Avrupa Birliği ülkelerinin sisteme entegrasyonunun tam olarak sağlanması için 1 Mart 2023 - 30 Haziran 2023 tarihleri arası geçiş dönemi olarak belirlenmiştir. 1 Mart 2024'te ise sistemin denizyolu, demiryolu ve karayolu taşımacılığı için devreye alınması planlanmaktadır.



Küresel Lojistiğin Karbon Ayak İzi:

Türkiye'nin en önemli ihracat ortağı Avrupa Birliği'nin (AB) son yıllarda karbon salınımının azaltılması ile ilgili ciddi girişimleri başladı, süreç kapsamındaki Avrupa Yeşil Mutabakatı (Europe Green Deal) ile 2050 yılına kadar karbon salınımının nötr olması hedeflendi.

Dünya Ekonomik Forumu'na göre dünyadaki karbon salınımının %5,5'i lojistik ve ulaştırma sektörlerinden kaynaklı olarak gerçekleşmektedir.²⁸ Sektör paydaşlarının karbon salınımını azaltmak için bilinçlenmesi, bir an evvel strateji belirlemesi, dünyanın kriz ile mücadele için beraber hareket etmesi şarttır.

İleri seviyeye çıkarılması planlanan emisyon azalımı önlemleri nedeni ile yoğun enerji üretiminin AB sınırları dışına çıkmasının (karbon kaçağı / carbon leakage) ve bunun sonucunda AB ekonomisinin negatif etkilenmesinin önlenmesi için de "Sınırdaki Karbon Vergisi Uygulaması"nın (Carbon Border Adjustment Mechanism - CBAM) devreye girmesine karar verildi.

Uygulama ile mevcut olan AB Emisyon Ticareti Sistemi (EU ETS), ithal malları kapsayacak şekilde genişletilecek. 14 Temmuz 2021 tarihinde Avrupa Komisyonu, Fit for 55 paketini yayınladı, paketin içinde Sınırdaki Karbon Vergisi Uygulaması'nın (Carbon Border Adjustment Mechanism - CBAM) kurulması önerisi yer aldı. Taslak olarak yayınlanan CBAM Yönetmeliği'nin, 1 Ocak 2023'te yürürlüğe girmesi planlandı, 31 Aralık 2025'e kadar da geçiş dönemi yoluyla CBAM'nin aşamalı olarak uygulanması hedefleniyordu. Ancak 13 Aralık 2022 tarihinde Avrupa Parlamentosu, Sınırdaki Karbon Vergisini (CBAM) uygulamak için Avrupa Birliği Konseyi (AB) ile geçici bir anlaşmaya vardı, rejimin geçiş sürecinin 1 Ekim 2023'ten itibaren başlamasına karar verildi.²⁹



²⁸ Logistics Trends 2022: The Future of Logistics Is Digital and Sustainable

²⁹ Sınırdaki Karbon Vergisi Uygulaması Ekim 2023'e Erteleniyor

Dijital Evrim:

Dijitalleşme, lojistik faaliyetlerin ekosisteme verdiği zararları azaltmak adına daha da önemli hale geldi. Lojistik faaliyetler kapsamında yer alan depolama, taşıma, stoklama, ambalajlama süreçlerinde çevreyi etkileyen durumlar ortaya çıktı. Doğal kaynakların tüketiminden kaçınılarak çevrenin korunması biçiminde ifade edilen sürdürülebilirlik konusu ön planda oldu. Bu kapsamda lojistik hizmet sunan firmalar çevreye verilen zararı minimuma indirmek için yeşil lojistiğe yönelmeli, bu kapsamda yeşil satın alma, yeşil ambalajlama, yeşil dağıtım, yeşil tersine lojistik, yeşil üretimi göz önünde bulundurmalıdır.³⁰

Dijitalleşmenin öneminin daha da artacağı, lojistik ve taşımacılık süreçlerinde dijitalleşen firmaların geleneksel evrak ve usul yöntemlerine bağımlı kalan firmalara nazaran avantaj yakalayacağı göz önünde bulundurulduğunda lojistik sektöründeki firmaların dijitalizasyon altyapıları ile ilgili hazırlıklarını önceliklendirmeleri önemlidir. Bu sayede konşimento dahil olmak üzere evrak işlerinde, yük takiplerinde küresel ticaret paydaşlarının arasındaki uzak mesafeler kalkacaktır.



³⁰ Akbal, H. (2022). Sürdürülebilir Lojistik Kapsamında Yeşil Lojistik Uygulamaları. Kapadokya Akademik Bakış, 6(1), 15-23.

Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış



Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış

Türkiye lojistik sektörü son yıllarda hızla gelişmekte ve büyümektedir. Türkiye'nin jeopolitik konumu, lojistik sektörünün gelişmesinde önemli bir yere sahiptir. Türkiye, Asya ile Avrupa arasında stratejik bir konumda olduğu için, lojistik sektöründe önemli bir geçiş ülkesi olarak kabul edilmektedir.

Türkiye'de lojistik sektöründe, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi farklı taşımacılık modları kullanılmaktadır. Son yıllarda lojistik sektörünün gelişmesinin en önemli unsurları ihracat ve ithalat hacminin artması olarak değerlendirilebilir. Gelişen sektöre ayak uydurabilmek için Türk lojistik firmalarının birçoğu teknolojiyi kullanarak verimliliği arttırmakta ve müşteri memnuniyetini sağlamak için sürekli olarak kendilerini yenilemektedir.

Sektörün büyümesinin olumlu etkilerine karşı 2022 yılında özellikle navlun fiyatlarındaki artış, ekonomideki dalgalanmalar, yol ve geçiş ücretlerindeki artış gibi etkenler lojistik maliyetlerin artmasına sebep oldu.

Artan lojistik maliyetlere rağmen, Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan kriz ile beraber Türkiye transit taşımacılık için önemli bir üs olma fırsatı yakaladı.

Türkiye'nin dış ticaretinde oldukça büyük etkiye sahip iki ülke olan Rusya ile Ukrayna arasındaki savaşın Türkiye lojistik sektörüne etkileri analiz edildiğinde;

- Çok sayıda TIR şoförü araçlarıyla birlikte bölgede mahsur kaldı.
- Ukrayna hattının kapandığına dair bilgi geldiğinden bu yana, hacmin neredeyse tamamı Verhniy Lars Kapısı'na yöneldi. Bu durum ise sınır kapısında uzun kuyrukların oluşmasına sebebiyet verdi.
- Türkiye limanlarında dolumu yapılmış, Ukrayna limanları için gemiye yükleme bekleyen konteynerler de oldu, dolayısıyla liman ardiye, armatör demuraj masraflarında artış yaşandı.
- Ukrayna hava sahası kapandı, uçuş rotaları Ukrayna hava sahasından geçmeyecek şekilde değiştirildi. Savaş ayrıca enerji fiyatlarının artmasına sebep oldu.

Avrupa Birliği ülkelerinin kullandığı Ukrayna üzerinden geçen rota savaş nedeniyle bir alternatif olmaktan çıktı ki bu durum Türkiye'nin transit taşımacılıktaki rolünü güçlendirmiş oldu, Türkiye ön plana çıktı.

Bu gücün korunabilmesi adına doğu-batı yönünde kesintisiz demiryolu taşımacılığının yapılabilmesi, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaştırma türleri arasında entegrasyonun sağlanması, intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, OSB'lerin demiryolu ile limanlara bağlanması, demiryolunun karayoluna alternatif bir taşıma moduna dönüştürülerek payının artırılması ve karayolu üzerindeki baskının azaltılması, limanların demiryolu bağlantılarının yapılması öne çıkan öneriler arasında yer almaktadır.



Türkiye'nin küresel lojistik ağlarında pozisyonunu daha da güçlendirmesi, tercih edilebilir bir merkez olması için Orta Koridor'un işlerlik kazanması da oldukça önemlidir. Koridorda doğudan batıya kesintisiz erişimin sağlanması açısından kritik bir konuma sahip olan ülkemizin bu amaçla yukarıda belirtilen, transit taşımacılığın geliştirilmesi dışında yapması gereken düzenlemelerden bazıları şunlardır:

- Bölgedeki ülkeler ile mevzuat ve altyapı uyumluluğunun sağlanması,
- Kars Lojistik Merkezi ile Ahılkelek arasında yeni hat yapımı,
- Ülkelerin gümrük sistemlerinin birbirine uyumlu hale getirilmesi,
- Marmaray'ın yük geçişleri için kapasitesinin artırılması,
- Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden demiryolu geçişinin sağlanması.

Türkiye'nin dış ticaretini sekteye uğratan bir başka konu da sınır kapılarında yaşanan yoğunluklardır. Sektör üzerine büyük baskı oluşturan bu sorun operasyonları aksatmakta, maliyetleri ciddi oranda artırmaktadır. Kapıkule başta olmak üzere sınır kapılarındaki ve gümrük çıkışlarındaki bekleme sürelerinin azaltılması, insani çalışma şartlarının sağlanması hayati önem taşımaktadır. Bu kapsamda sınır kapıları ve gümrüklerdeki personel sayısının artırılması, mesailerin düzenlenmesi, geçiş belgelerinin sayısının artırılması, diğer yandan şoför vizelerindeki prosedürlerin basitleştirilmesi, şoförlük mesleğine teşvik sağlanması, böylelikle profesyonel şoför eksikliğinin giderilmesi önemli adımlar arasında sayılabilir.

Ticaretin geliştirilmesi için kamu yatırımları da büyük önem arz etmektedir. Son 5 yılda yapılan kamu yatırımları göz önünde bulundurulduğunda 2021 yılında Ulaştırma ve Haberleşme sektörünün toplam yatırım planında en büyük payı aldığı görülmektedir.

Tablo 1 - Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı

| Yıllar | Ulaştırma-Haberleşme | Tarım | Madencilik | İmalat | Enerji | Turizm | Konut | Eğitim | Sağlık | Diğer Kamu Hizmetleri | Toplam |
|--------|----------------------|------------|------------|-----------|------------|---------|---------|------------|------------|-----------------------|-------------|
| 2022 | 49.746.105 | 18.607.005 | 23.258.456 | 2.725.957 | 23.837.043 | 327.181 | 789.273 | 24.442.774 | 17.057.215 | 23.515.545 | 184.306.554 |
| 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)

2022 yılına gelindiğinde ise “2022 Yılı Yatırım Programı”nda da en yüksek payı yine %27 ile Ulaştırma ve Haberleşme sektörü almaktadır.³¹

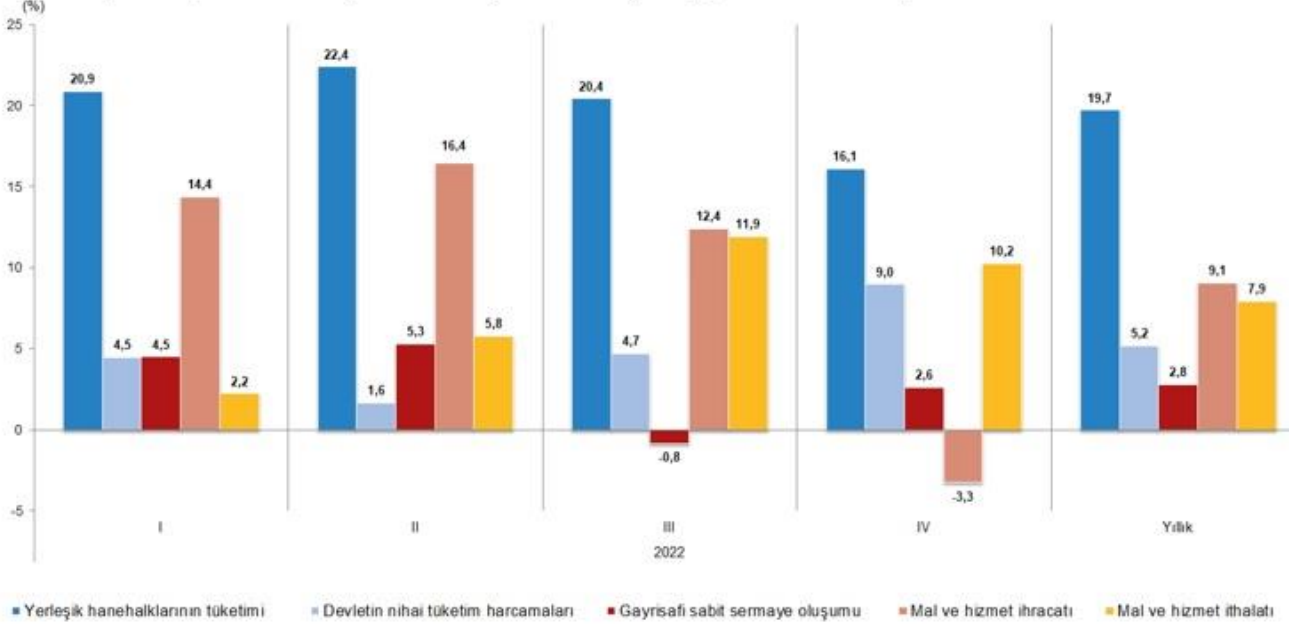
Ekonomik büyüme oranlarının artırılması ve küresel pazarlardan daha çok pay alınabilmesi adına dış ticaretin önemi oldukça büyüktür. Sürdürülebilir bir ihracat için ise, katma değeri yüksek ürün ihraç edilmesine odaklanmak, ürün ve pazar çeşitliliğini geniş bir yelpazede tutmak gerekmektedir.³²

³¹ T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *2022 Yılı Yatırım Programı*.

³² Doç. Dr. Birol Erkan: *“Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü”*.

2022 yılına bakılacak olursa Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GSYH) %5,6 arttı, 2022'de bir önceki yıl zincirlenmiş hacim endeksine göre mal ve hizmet ihracatı %9,1, ithalatı ise %7,9 yükseldi. Mal ve hizmet ihracatı, 2022 yılının dördüncü çeyreğinde bir önceki yılın aynı çeyreğine göre zincirlenmiş hacim endeksi olarak %3,3 azalırken ithalatı %10,2 arttı.³³

Harcama yöntemiyle GSYH bileşenlerinin büyüme hızları, IV. Çeyrek: Ekim-Aralık, 2022



Kaynak: TÜİK

Diğer yandan ülkemizde tüm taşıma modlarında ithalat ve ihracat arasında bir dengesizliğin olduğu söylenebilir. Türkiye'den çıkan ihracat yüklemeleri artarken, ithalattaki kısıtlayıcı önlemler sebebi ile ekipman bulma sıkıntısı başladı ve bu da navlun fiyatlarında dalgalanmalara sebep oldu. İthal ürünlere getirilen ek vergiler de durumu gittikçe çıkmaza sürükledi. Türkiye gibi ihraç ettiği ürünlerin üretilmesinde ithal hammadde girdisine ihtiyaç duyan ülkelerin etkilenmeye devam etmesi muhtemeldir.

Ülkemizin tedarik zincirinin durumunu da küresel tedarik zincirinden bağımsız olarak değerlendirmek mümkün değildir. Ancak Türkiye pandemi döneminde 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. Küresel ticaretteki sunduğu alternatif rotaları ile her geçen gün Türkiye lojistik sektörü yerini daha da sağlamlaştırdı. Türkiye'nin avantajlı konumunu sürdürebilmesi ekonomi için önemli katkılar sağlayacaktır.

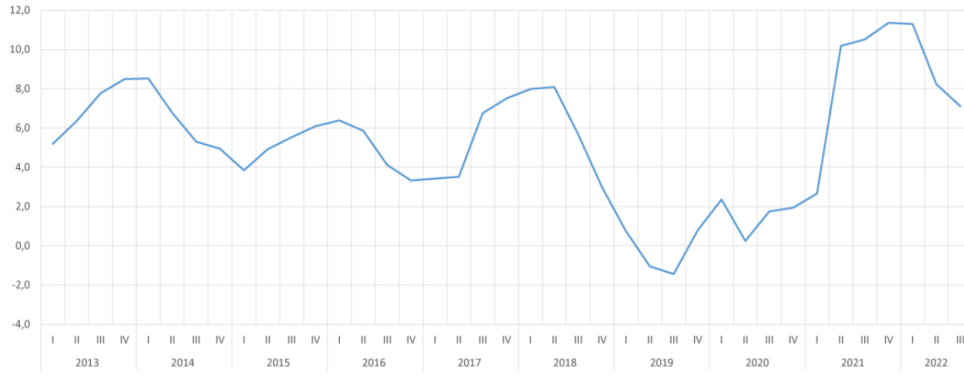
³³ Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni, *Dönemsel Gayrisafi Yurt İçi Hasıla, IV. Çeyrek: Ekim - Aralık, 2022.*

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.

Türkiye’nin 2022 yılı Kasım ayı sonu itibarıyla mal ithalatı yaklaşık 331 milyar dolar, ihracatı ise 231 milyar dolar olarak gerçekleşti.

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası verilerine göre Ocak-Ekim 2022 döneminde bir önceki yıl aynı döneme göre yaklaşık %52,92 artışla 76 milyar dolar tutarında hizmet ihracatı gerçekleştirildi. Taşımacılık hizmetlerinde %57,89’luk bir artış yaşandı. Yük gelirleri 10 milyar 385 milyon dolar olarak gerçekleşti.

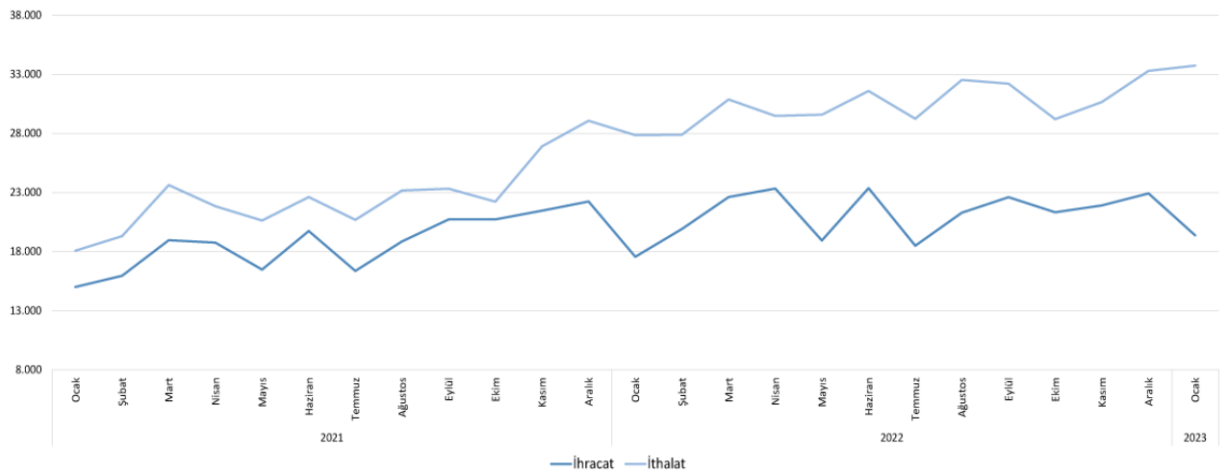
Grafik 14 - Yıl Bazında GSYH Büyüme Oranları



Kaynak: TÜİK / Ticaret Bakanlığı³⁴

GSYH 2022 yılının üçüncü çeyreğinde %3,9 oranında büyüme kaydetti. Üçüncü çeyrekte tarım sektörü %1,1, sanayi sektörü %0,3 ve hizmetler sektörü %5,8 oranında büyüme kaydetti.

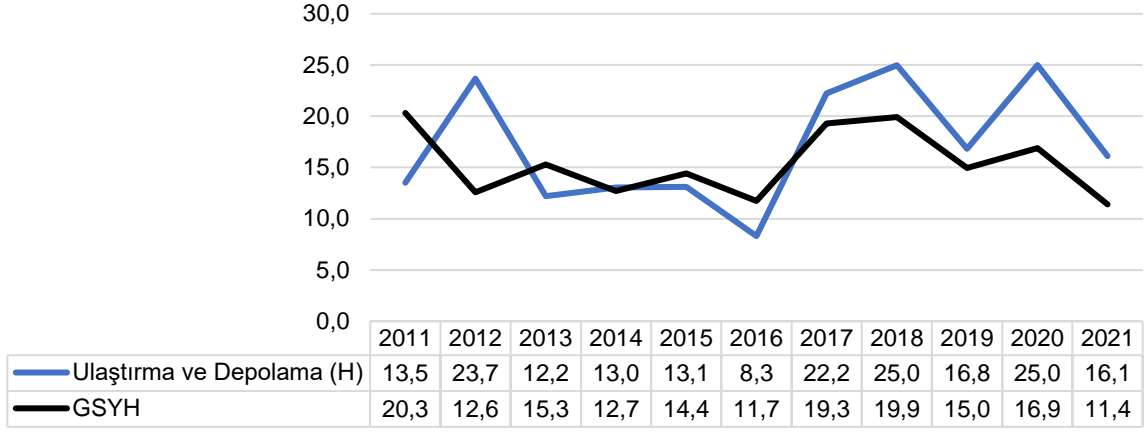
Grafik 15- Dış Ticaret Dengesi (Milyon Dolar)



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

³⁴ T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Ekonomik Veriler – Büyüme*.

Grafik 16 - Ulaştırma ve Depolama (H) Sektörü ve GSYH Büyüme Karşılaştırması*

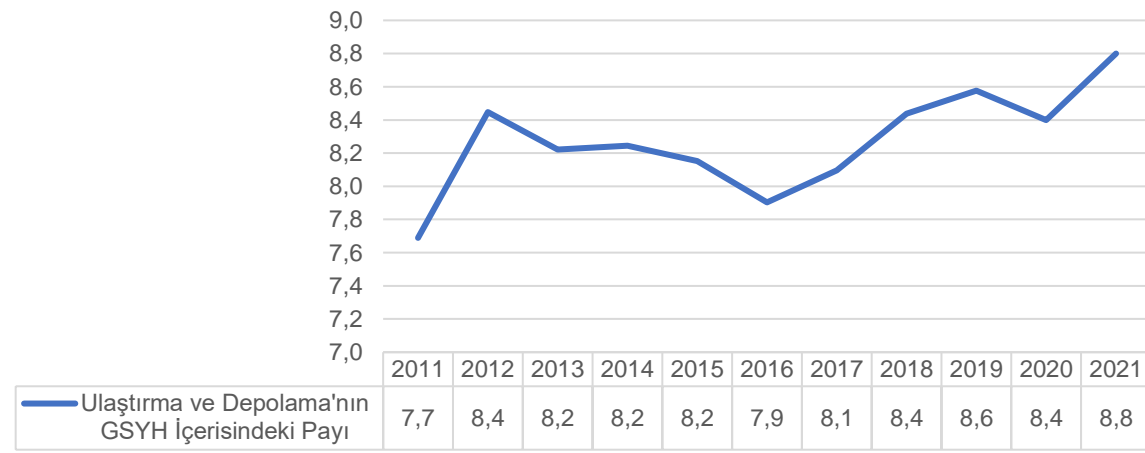


Kaynak: TÜİK (Cari Fiyatlarla GSYH). *Rapor hazırlanma tarihi itibarıyla 2022 yılı TÜİK verileri yayınlanmadığı için 2021 yılı verileri kullanılmıştır.

Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanı altında sadece yüke ilişkin faaliyetler değil; yolcu taşımacılığı faaliyetleri de yer alır. 2011 yılından itibaren hem GSYH hem de Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının istikrarlı bir şekilde büyüdüğü gözlemlenmektedir. 2017, 2018, 2019, 2020 ve 2021 yıllarında Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanı GSYH'den daha büyük oranda büyüme gösterdi.

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 2021 yılında ekonomi içerisindeki payını artıran ulaştırma sektörünün on yıllık dönem içerisinde %8,8 ile en yüksek orana ulaştığı gözlenmektedir.

Grafik 17 - Ulaştırma ve Depolama'nın GSYH İçerisindeki Payı*



Kaynak: TÜİK (Cari Fiyatlarla GSYH) *Rapor hazırlanma tarihi itibarıyla 2022 yılı TÜİK verileri yayınlanmadığı için 2021 yılı verileri kullanılmıştır.

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.³⁵

Tablo 2- Ödemeler Dengesi'nde Taşımacılık Faaliyetleri

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Taşımacılık | 3.705 | 15.415 | 16.567 | 14.415 | 12.681 | 14.272 | 14.890 | 14.587 | 8.224 | 12.775 | 18.735 |
| Gelir | 12.643 | 21.769 | 22.835 | 19.689 | 19.734 | 22.123 | 24.342 | 24.195 | 16.280 | 24.949 | 36.492 |
| Gider | 8.938 | 6.354 | 6.268 | 5.274 | 7.053 | 7.851 | 9.452 | 9.608 | 8.056 | 12.174 | 17.757 |
| Yolcu | 5.730 | 9.787 | 10.217 | 8.765 | 6.847 | 8.473 | 10.098 | 10.342 | 3.007 | 7.237 | 16.028 |
| Gelir | 6.221 | 9.987 | 10.476 | 9.032 | 7.762 | 9.515 | 11.571 | 11.586 | 3.377 | 7.672 | 16.681 |
| Gider | 491 | 200 | 259 | 267 | 915 | 1.042 | 1.473 | 1.244 | 370 | 435 | 653 |
| Navlun | -2.413 | 2.389 | 2.982 | 2.789 | 3.511 | 4.016 | 3.514 | 2.974 | 3.398 | 4.017 | 732 |
| Gelir | 3.894 | 8.314 | 8.721 | 7.520 | 8.207 | 8.954 | 9.103 | 9.036 | 9.482 | 12.210 | 12.652 |
| Gider | 6.307 | 5.925 | 5.739 | 4.731 | 4.696 | 4.938 | 5.589 | 6.062 | 6,084 | 8.203 | 11.920 |
| Diğer Taşımacılık | 388 | 3.239 | 3.368 | 2.861 | 2.323 | 1.783 | 1.278 | 1.271 | 1.819 | 1.531 | 1.975 |
| Gelir | 2.528 | 3.468 | 3.638 | 3.137 | 3.765 | 3.654 | 3.668 | 3.573 | 3.421 | 5.067 | 7.159 |
| Gider | 2.140 | 229 | 270 | 276 | 1.442 | 1.871 | 2.390 | 2.302 | 1.602 | 3.536 | 5.184 |

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. 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.

³⁵ TCMB, *Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi*.

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.³⁶ T.C. Ticaret Bakanlığı'nın TCMB verileriyle açıkladığı Hizmet Ticaret İstatistikleri'ne göre 2022 yılında %47 artış ile 90,3 milyar dolar ihracat rakamına ulaşan uluslararası hizmet ticaretimiz hizmetler dengesinde 49,9 milyar dolara yükselmiştir.³⁷

Tablo 3 - Hizmet Türlerine Göre İhracat ve İthalat

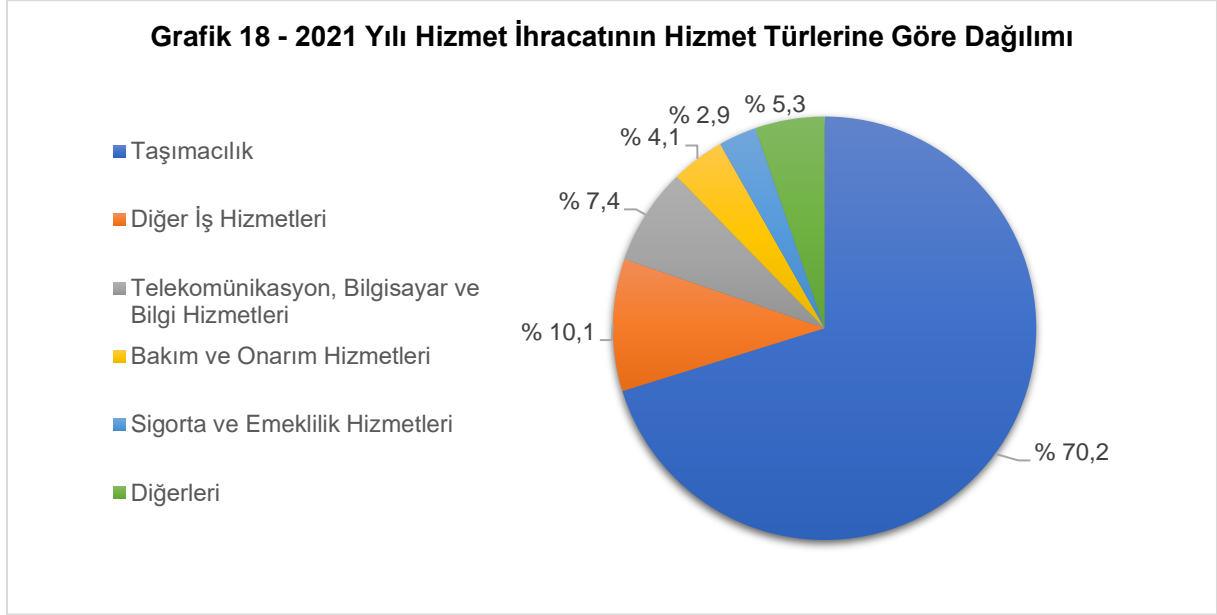
| Hizmet Türleri | İhracat | | | | | İthalat | | | | | İhracat-İthalat Dengesi | | | | |
|---|---------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|-------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Toplam | 31,001 | 33,403 | 33,759 | 24,918 | 34,777 | 22,326 | 23,859 | 23,953 | 22,839 | 27,943 | 8,674 | 9,544 | 9,807 | 2,079 | 6,834 |
| Başkasına Ait Fiziksel Girdiler İçin İmalat Hizmetleri | 329 | 299 | 354 | 286 | 282 | 135 | 139 | 98 | 67 | 159 | 194 | 160 | 256 | 219 | 123 |
| Bakım ve Onarım Hizmetleri | 1,012 | 1,134 | 1,163 | 1,166 | 1,419 | 637 | 746 | 748 | 597 | 694 | 374 | 388 | 415 | 570 | 726 |
| Taşımacılık | 22,123 | 24,340 | 24,197 | 16,087 | 24,420 | 7,851 | 9,453 | 9,611 | 7,989 | 10,923 | 14,272 | 14,887 | 14,587 | 8,098 | 13,497 |
| İnşaat | 564 | 559 | 366 | 239 | 260 | 137 | 186 | 60 | 19 | 33 | 427 | 373 | 306 | 220 | 227 |
| Sigorta ve Emeklilik Hizmetleri | 1,326 | 1,277 | 1,366 | 960 | 1,011 | 2,495 | 1,967 | 1,850 | 2,037 | 2,281 | -1,169 | -690 | -484 | -1,077 | -1,270 |
| Finansal Hizmetler | 511 | 555 | 470 | 381 | 386 | 684 | 688 | 507 | 605 | 518 | -173 | -133 | -38 | -224 | -131 |
| Fikri Mülkiyet Hakları Kullanım Ücretleri | 113 | 167 | 174 | 258 | 377 | 1,778 | 2,114 | 2,096 | 2,349 | 2,738 | -1,665 | -1,947 | -1,922 | -2,092 | -2,361 |
| Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri | 1,176 | 1,430 | 1,564 | 2,114 | 2,567 | 2,387 | 2,132 | 2,174 | 3,134 | 3,261 | -1,211 | -703 | -609 | -1,020 | -694 |
| Diğer İş Hizmetleri | 2,970 | 2,739 | 3,183 | 2,908 | 3,521 | 4,980 | 5,243 | 5,523 | 4,833 | 6,008 | -2,009 | -2,504 | -2,340 | -1,925 | -2,488 |
| Kişisel, Kültürel ve Eğlence Hizmetleri | 146 | 126 | 144 | 154 | 193 | 131 | 108 | 184 | 255 | 302 | 15 | 19 | 61 | -101 | -109 |
| Resmi Hizmetler | 731 | 777 | 778 | 365 | 341 | 1,112 | 1,082 | 1,203 | 956 | 1,026 | -380 | -305 | -424 | -590 | -685 |

Kaynak: TÜİK (Milyon ABD Doları)

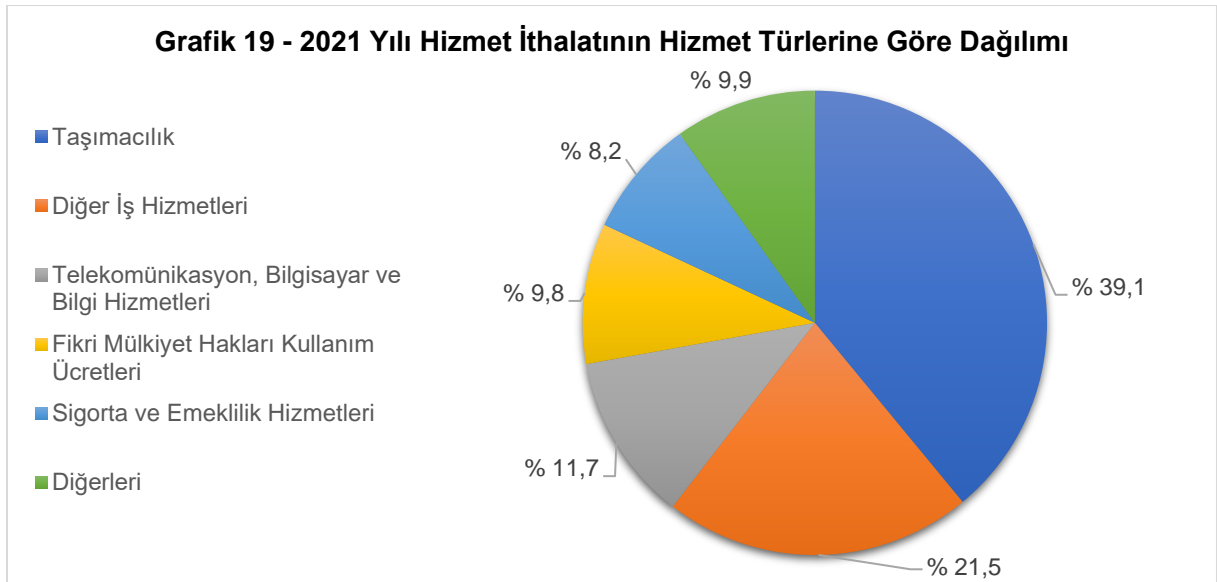
³⁶ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Hizmet Ticaret İstatistikleri*.

³⁷ *Ibid.*

2021 yılına ait Uluslararası Hizmet Ticareti verilerine göre “Taşımacılık” en büyük payı alarak ihracatta %70,2 oranında paya sahip oldu ve “Taşımacılık” hizmet türünü %10,1 ile “Diğer İş Hizmetleri”, %7,4 ile “Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri” takip etti.



2021 yılına ait Uluslararası Hizmet Ticareti verilerine göre taşımacılık ithalatta da en büyük paya sahip olup hizmet ticareti ithalatında %39,1 paya sahiptir, bu rakam bir önceki yılda %35 idi. Taşımacılığı 2021 yılında %21,5 ile “Diğer İş Hizmetleri”, %11,7 ile “Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri” takip etmektedir.



Türkiye Bankalar Birliği (TBB) Risk Merkezi'nin 2022 yılı Aralık ayı "Bankalarca Kullanılan Kredilerin Sektörel Dağılımı" verilerine göre "Taşımacılık, Diğer Taşımacılık Faaliyetleri ve Depolama" sektörleri istatistikleri aşağıda olup verilere göre "Taşımacılık" sektörü brüt kredisi 259.148.373 bin TL iken, "Diğer Taşımacılık Faaliyetleri, Depolama" sektörü brüt kredisi ise 190.056.255 bin TL olmuştur. Nakdi krediler "Taşımacılık" sektörü için 253.738.707 bin TL, "Diğer Taşımacılık Faaliyetleri, Depolama" sektörü için 188.594.674 bin TL, tasfiye olunacak krediler ise sektör sırasına göre 188.594.674 bin TL ve 1.461.581 bin TL olmuştur.

Tablo 4: Bankalarca Kullanılan Kredilerin Sektörel Dağılımı

| Sektörler | Brüt Krediler | % Dağılım | Nakdi Krediler | % Dağılım | Tasfiye Olunacak Krediler | % Dağılım |
|---|---------------|-----------|----------------|-----------|---------------------------|-----------|
| Taşımacılık | 259.148.373 | 3,3 | 253.738.707 | 3,3 | 188.594.674 | 2,8 |
| Diğer Taşımacılık Faaliyetleri, Depolama | 190.056.255 | 2,4 | 188.594.674 | 2,5 | 1.461.581 | 0,8 |

Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği Risk Merkezi (Bin TL)



Türkiye'nin Uluslararası Taşımacılık Faaliyetleri

Taşımacılık ve lojistik, en önemli döviz kazandırıcı hizmet ihracatı sektörleri arasında yer almaktadır. İyi bir lojistik performansı şüphesiz ekonomik büyümeye katkı sunmaktadır. Dolayısıyla küresel lojistik performansının izlenmesi de ülkelerin konumunu değerlendirmeleri ve gerekli pozisyonları alması bakımından önemli bir araç haline geldi.³⁸

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

Tablo 5 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdese Payları (Değer Bazında)

| Yıl | Karayolu | | Havayolu | | Denizyolu | | Demiryolu | |
|------|----------|---------|----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat |
| 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 |
| 2022 | 20,17 | 31,27 | 13,09 | 8,20 | 65,74 | 59,56 | 1,01 | 0,98 |

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

³⁸ 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. 2012-2022 yılları arasında ithalatta denizyolu taşımacılığı en yüksek payını 2015 yılında %69,14 ile göstermişken bu pay 2022 yılında %65,74 olarak gerçekleşti. İhracat taşımalarında 2012 yılından 2022 yılına kadar denizyolu payı en yüksek 2018 yılında %63,31 ile gerçekleşti, bu pay 2022 yılında %59,56 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. Bu rakam 2022 yılında ise %20,17 oldu. Karayolu taşımacılığının incelenen dönem içerisinde ihracattaki payının en yüksek olduğu yıl ise %35,65 ile 2013 yılıdır; 2012 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. 2022 yılında ise bu rakam %31,27 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 2012 ve 2019 yılları arasında yaklaşık %11-16 arasında pay alırken 2020 yılında %19,82'ye yükseldi, 2021 yılında ise %11,08'e düştü. 2022 yılında bu rakam %13,09 oldu. İhracatta son 10 yıllık süre içerisinde havayolu taşımacılığının payı yaklaşık %7-14 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. 2022 yılında ise pay %8,20 oldu.

Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türüdür. İncelenen son 10 yıllık dönem içerisinde demiryolu taşımacılığının 2012 yılında ithalattaki payı %1,21 iken ihracattaki payı ise %0,67 oldu. 2013-2019 yılları arasında demiryolu taşımacılığının ithalat ve ihracattaki payı %1'in üzerine çıkmadı; hatta 2017 yılında en düşük performans göstererek ithalattaki payı %0,56, ihracattaki payı ise sadece %0,44 oldu. Koronavirüs pandemisi ve Ukrayna'da devam eden savaş ve doğa dostu bir taşıma modu olması sebepleri ile önemi anlaşılan ve dış ticarete tercih edilmesi ile gündeme gelen demiryolu taşımacılığının 2021 yılında ithalattaki payı %1,23, ihracattaki payı ise %0,74 olarak gerçekleşti. 2022 yılına bakıldığında ise demiryolu taşımacılığının ithalattaki payı %1,01, ihracattaki payı %0,98'dir.

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

| Tablo 6 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesele Payları (Ağırlık Bazında) | | | | | | | | |
|--|----------|---------|----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| Yıl | Karayolu | | Havayolu | | Denizyolu | | Demiryolu | |
| | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat | İthalat | İhracat |
| 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 |
| 2022 | 7,10 | 18,28 | 0,06 | 0,70 | 92,22 | 80,08 | 0,62 | 0,94 |

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, 2022'de ise oran %92,22'dir. 2015 yılında ihracatta ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının payı %73,69 iken 2021 yılında bu oran %80,96'ya, 2022'de ise %80,08 kadar yükseldi.

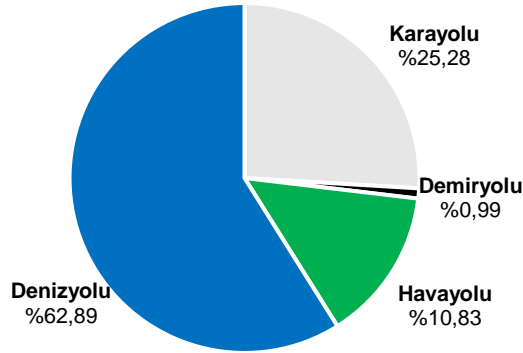
Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2016 sonrası yaklaşık %4 seviyelerindedir, 2021 yılında pay %5,36, 2022'de ise %7,10 oldu. Yine aynı yıl sonrası karayolu taşımacılığının Türkiye'nin ihracatındaki payı azalma eğiliminde iken 2021 yılında pay %17,78, 2022'de ise %18,28 oldu.

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; 2012 yılında ithalatta ağırlık bazında demiryolunun payı %0,59 iken 2017 yılında bu oran %0,37 oldu. 2018 yılından itibaren ithalatta demiryolunun payı artmakta olup 2021 yılında payı %0,64, 2022 yılında ise %0,62'dir. Demiryolunun ihracat taşımalarında ağırlık bazındaki payı 2012 yılında %0,63 seviyelerinde iken 2021 yılında oranı %0,77, 2022'de ise bir miktar artış göstererek %0,94 oldu.

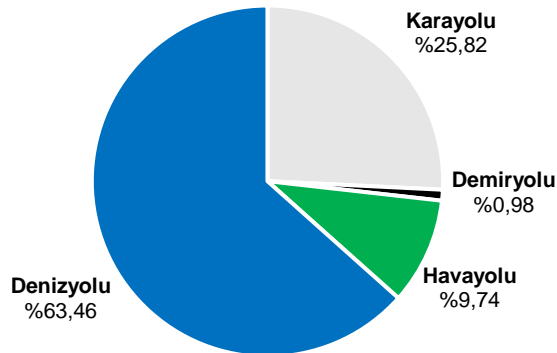
Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türüdür. Son 10 yıllık dönemde havayolu taşımacılığının ithalat taşımalarındaki payında doğrusal olmasa da azalma eğilimi mevcuttur; 2012 yılında ağırlık bazında havayolu taşımacılığının payı %0,06 iken 2021 yılında payı %0,05, 2022 yılında da %0,06'dır. İhracatta son 10 yıllık dönemde yaklaşık %1 oranında pay sahibi iken 2021 yılında payı %0,49'a geriledi. Bu rakam 2022 yılında %0,70'e yükseldi.

Türkiye'nin değer bazında dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarının 2021 yılı ve 2022 yılı oranları karşılaştırıldığında büyük değişimlerin olmadığı gözlemlenmektedir. 2021 yılında denizyolu taşımacılığı %63,46 oranında kullanılırken 2022 yılında bu oran %62,89'a düştü. Buna karşın havayolu taşımacılığının payı 2021 yılında %9,74 iken 2022 yılında bu oran %10,83'e yükseldi. Karşılaştırılan dönemlerde karayolu yaklaşık %25 oranında pay almaya devam ederken demiryolunun payı 2022 yılında %0,99 oldu.

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



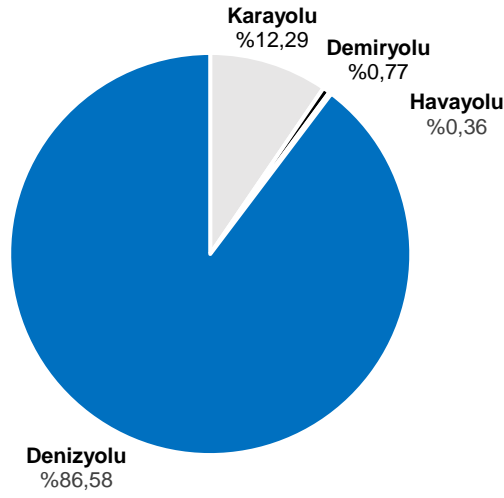
Grafik 21 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2021



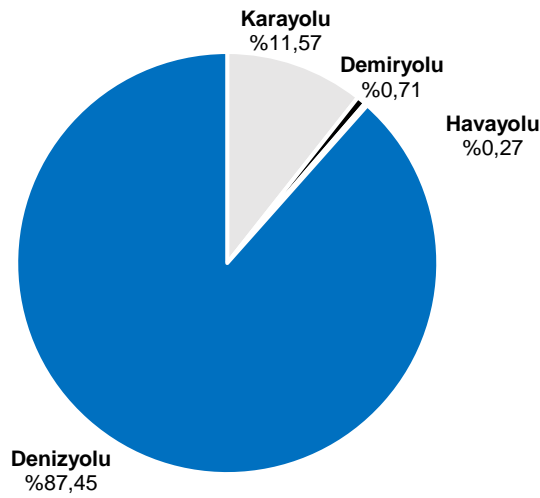
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Değer bazında karşılaştırmada olduğu gibi ağırlık bazında 2021 yılı ve 2022 yılı dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarında büyük oranda değişiklik gözlemlenmemektedir. Denizyolu taşımacılığı 2021 yılında %87,45 oranında pay sahibiyken 2022 yılında payı %86,58 olmuştur. Demiryolu taşımacılığının payı ağırlık bazında her iki dönemde de %1'in altındadır; 2021 yılında %0,71 olan payı, 2022 yılında %0,77 olmuştur. 2021 yılında karayolu taşımacılığının payı %11,57 iken 2022 yılında bir miktar artış gerçekleşti ve payı %12,29 oldu. Ağırlık bazında 2021 yılında %0,27 olan havayolu taşımacılığının payında da artış gerçekleşti ve 2022 yılında payı %0,36 oldu.

Grafik 22 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2022



Grafik 23 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2021



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.

Tablo 7 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$)

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

Kaynak: TÜİK

2018 yılında havayolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 253,14 ABD Doları iken 2022 yılı sonunda bu rakam 317,81 ABD Doları olarak gerçekleşti. Havayolu ihracat taşımalarında ise 2018 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 13,10 ABD Doları iken bu rakam 2022 yılında 16,74 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2018 yılında karayolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 4,27 ABD Doları iken 2022 yılı sonunda bu rakam 4,12 ABD Doları olarak gerçekleşti. Karayolu ihracat taşımalarında ise 2018 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,80 ABD Doları iken bu rakam 2022 yılında 2,45 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2018 yılında demiryolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 1,45 ABD Doları iken 2022 yılı sonunda bu rakam 2,35 ABD Doları olarak gerçekleşti. Demiryolu ihracat taşımalarında ise 2018 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,20 ABD Doları iken bu rakam 2022 yılında 1,48 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2018 yılında denizyolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 0,68 ABD Doları iken 2022 yılı sonunda bu rakam 1,03 ABD Doları olarak gerçekleşti. Denizyolu ihracat taşımalarında ise 2018 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,07 ABD Doları iken bu rakam 2022 yılında 1,06 ABD Doları olarak gerçekleşti.

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

Tablo 8 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı

| Yıllar | İhracat (\$) | Değişim (%) | İthalat (\$) | Değişim (%) | İhracat-İthalat Farkı (\$) | Dış Ticaret Hacmi | İhracatın İthalatı Karşılama Oranı |
|--------|--------------|-------------|--------------|-------------|----------------------------|-------------------|------------------------------------|
| 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 |
| 2022 | 254.201.009 | 12,9 | 363.708.914 | 34,0 | -109.507.905 | 617.909.923 | 69,9 |

Kaynak: TÜİK. 2011-2019 yılları verileri Özel Ticaret Sistemi, 2020-2021 yılları verileri Genel Ticaret Sistemi verileridir.³⁹ 2022 yılı verisi TÜİK tarafından "geçici veri" kategorisinde açıklamıştır.⁴⁰ (Bin ABD Doları)

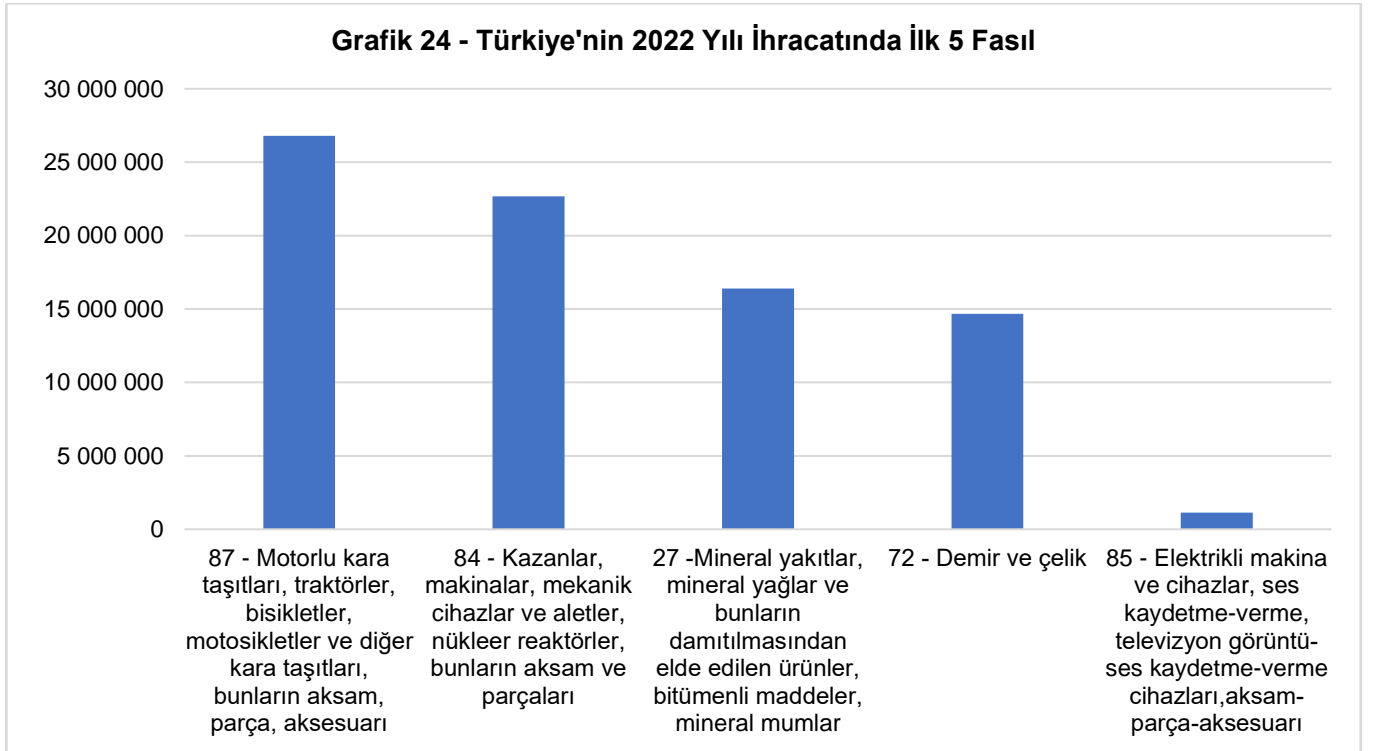


³⁹ Genel Ticaret Sistemi'nde (GTS), Gümrük alanlarına ve serbest bölgelere giren ve çıkan mallar da dış ticaret verisinde yer almaktadır. Özel Ticaret Sistemi'nde (ÖTS) ise gümrük sınırı esas alınmaktadır. Bu tanıma göre serbest bölgeler ve gümrük antepoları gümrük sınırı dışında yer almaktadır.

⁴⁰ Türkiye İstatistik Kurumu

Türkiye'nin 2022 yılı sonunda bir önceki yıla göre %12,9 artarak 254.201.009 ABD Doları olarak gerçekleşen ihracatında ilk 5 sırayı "87 - Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı", "84 - Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları", "27 - Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar", "72 - Demir ve çelik", "85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı" fasılları kapsamında ihracatı yapılan ürünler oluşturmaktadır.

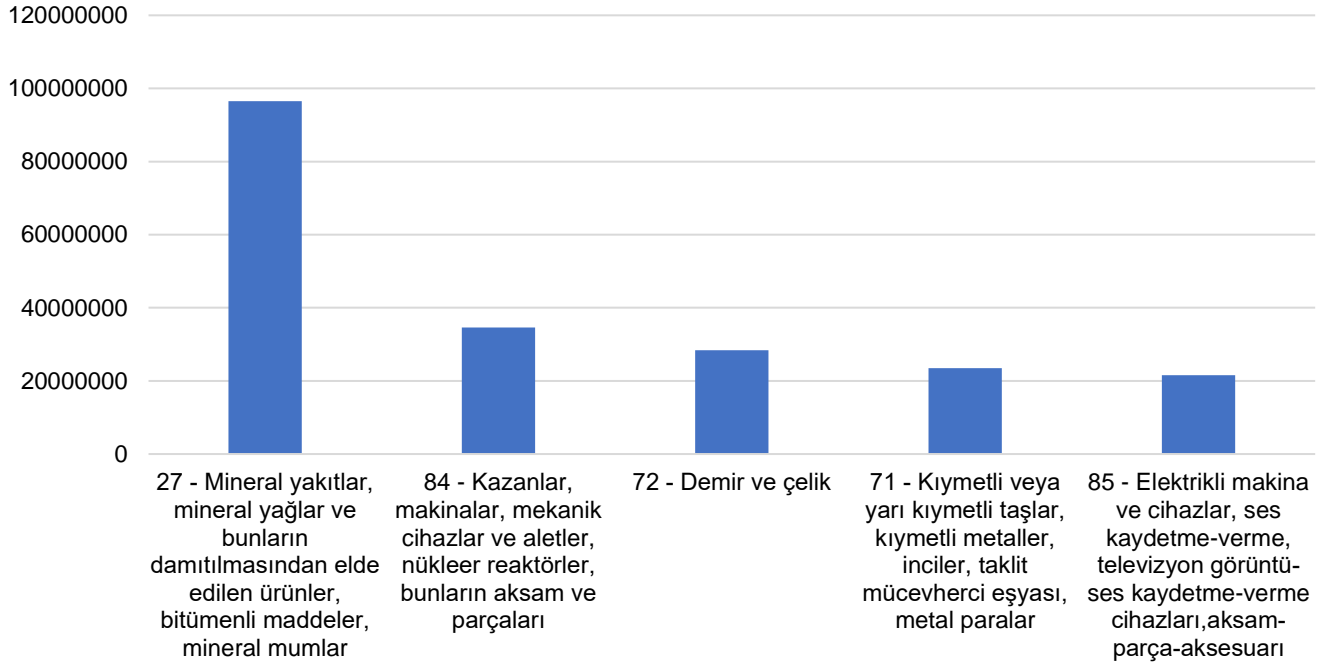
Grafik 24 - Türkiye'nin 2022 Yılı İhracatında İlk 5 Fasıllı



Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin 2022 yılında önceki yıla göre %34,0 artarak 363.708.914 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", "71 - Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar", "85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı" fasılları kapsamında ithalatı yapılan ürünler oluşturmaktadır.

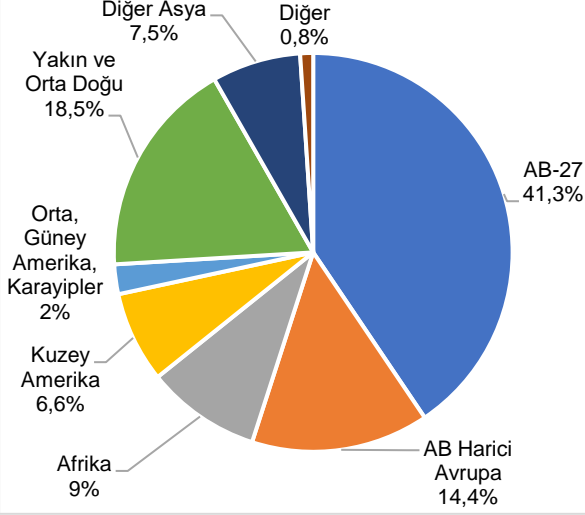
Grafik 25 - Türkiye'nin 2022 Yılı İthalatında İlk 5 Fasıll



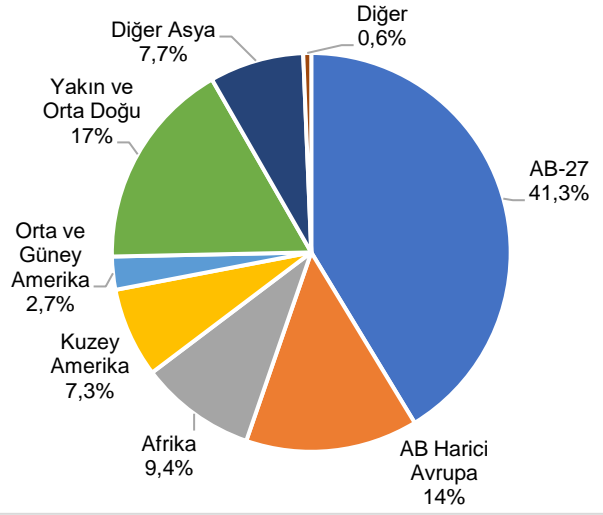
Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin ihracatının ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde, hem 2021 hem de 2022 yılı sonunda AB-27 ülkelerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

Grafik 26 - Ülke Gruplarına Göre 2022 Yıl Sonu İhracatı



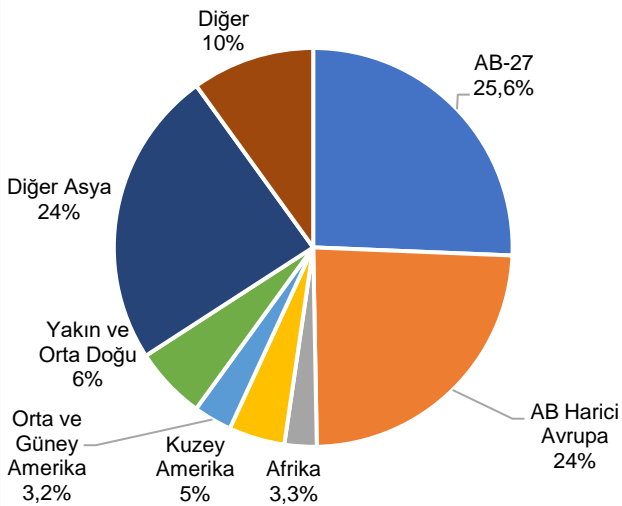
Grafik 27 - Ülke Gruplarına Göre 2021 Yıl Sonu İhracatı



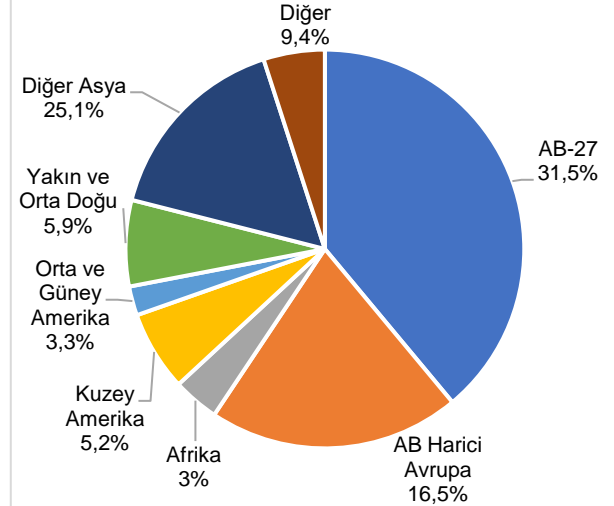
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İthalatta ise AB-27 ülkelerinin payı 2021 yılı sonunda %31,5, 2022 yılı sonunda ise %25,6 oranında gerçekleşti. AB harici Avrupa ülkelerinden 2021 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %16,5'ini teşkil ederken bu oran 2022 yılı sonunda %24 oldu.

Grafik 28 - Ülke Gruplarına Göre 2022 Yıl Sonu İthalatı



Grafik 29 - Ülke Gruplarına Göre 2021 Yıl Sonu İthalatı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 10 Ülke

| Tablo 9 - 2022 Yılında Toplam İthalat Ağırlık Bazında İlk 10 Ülke (Ton) | | |
|---|-------------------|------------|
| 1 | Rusya Federasyonu | 51.983.617 |
| 2 | ABD | 13.057.870 |
| 3 | Kolombiya | 11.121.848 |
| 4 | Çin | 10.936.896 |
| 5 | Ukrayna | 8.443.707 |
| 6 | Brezilya | 8.273.014 |
| 7 | Hindistan | 6.078.620 |
| 8 | Almanya | 4.383.341 |
| 9 | İtalya | 3.841.161 |
| 10 | Hollanda | 3.787.085 |

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (TÜİK verilerine göre 2. sırada 31.178.436 ton ile "Gizli Ülke" ibaresi ile yer alan ülke sıralamaya dahil edilmemiştir.)

| Tablo 10 - 2022 Yılında Toplam İthalat Değer Bazında İlk 10 Ülke (Dolar) | | |
|--|-------------------|----------------|
| 1 | Çin | 41.158.187.556 |
| 2 | Rusya Federasyonu | 28.496.658.383 |
| 3 | Almanya | 22.573.282.254 |
| 4 | İsviçre | 15.335.297.437 |
| 5 | ABD | 14.957.694.509 |
| 6 | İtalya | 14.016.793.278 |
| 7 | Hindistan | 10.694.639.474 |
| 8 | Güney Kore | 8.946.441.491 |
| 9 | Fransa | 8.424.820.033 |
| 10 | İspanya | 6.951.327.719 |

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Rusya Federasyonu, ABD ve Çin 2022 yılı toplam ithalatının hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 sırasında yer almaktadır.

| Tablo 11 - 2022 Yılında Toplam İhracat Ağırlık Bazında İlk 10 Ülke (Ton) | | |
|--|-------------------|------------|
| 1 | ABD | 17.835.737 |
| 2 | Irak | 11.003.718 |
| 3 | İtalya | 10.089.850 |
| 4 | İsrail | 8.963.485 |
| 5 | İspanya | 8.270.575 |
| 6 | Çin | 7.092.127 |
| 7 | Romanya | 5.963.432 |
| 8 | Almanya | 5.530.918 |
| 9 | Rusya Federasyonu | 4.802.318 |
| 10 | Suriye | 4.628.856 |

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

| Tablo 12 - 2022 Yılında Toplam İhracat Değer Bazında İlk 10 Ülke (Dolar) | | |
|--|-------------------|----------------|
| 1 | Almanya | 21.143.623.900 |
| 2 | ABD | 16.863.982.179 |
| 3 | Irak | 13.734.013.559 |
| 4 | Birleşik Krallık | 12.989.940.629 |
| 5 | İtalya | 12.322.101.079 |
| 6 | İspanya | 9.650.288.990 |
| 7 | Fransa | 9.432.588.597 |
| 8 | Rusya Federasyonu | 9.179.757.892 |
| 9 | Hollanda | 8.020.983.690 |
| 10 | İsrail | 7.032.860.735 |

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

ABD, Irak ve İtalya 2022 yılı toplam ihracatının hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 sırasında yer almaktadır.

Taşıma Modu Bazında Türkiye'nin 2022 Yılı İhracat ve İthalat Verileri

TÜİK verilerine göre 2022 yılında havayolu taşıma modunda değer bazında ihracatta ilk 5 ülke ABD, BAE, Irak, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Almanya iken, ağırlık bazında ilk 5 ülke arasına Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Birleşik Krallık, ABD, BAE ve Hollanda girdi. İthalatta ise ilk 5 sırayı değer bazında İsviçre, Çin, ABD, BAE ve İtalya alırken, ağırlık bazında Çin, ABD, Almanya, Hindistan ve Japonya aldı.



Denizyolu taşıma modunda değer bazında ihracatta ilk 5 ülke ABD, Birleşik Krallık, İtalya, Almanya ve İspanya, ağırlık bazında ilk 5 ülke arasına ABD, İtalya, İsrail, İspanya, Çin girdi. İthalatta ise ilk 5 sırada değer bazında Çin, Rusya Federasyonu, Almanya, ABD, Hindistan, ağırlık bazında ise Rusya Federasyonu, ABD, Kolombiya, Çin, Brezilya yer aldı.

Karayolu taşıma modunda değer bazında ihracatta ilk 5 ülke Almanya, Irak, Romanya, Rusya Federasyonu ve Bulgaristan, ağırlık bazında ilk 5 ülke Irak, Suriye, Romanya, Almanya, Bulgaristan yer alırken ithalatta ise değer bazında Almanya, Çin, İtalya, İran, İsviçre ilk 5 sırada, ağırlık bazında Irak, İran, Almanya, Rusya Federasyonu ve Bulgaristan ilk 5 sırada bulundu.

Demiryolu taşıma modunda ihracatta değer bazında ilk 5 ülke Almanya, Hollanda, Çekya, Polonya, Avusturya, ağırlık bazında Bulgaristan, İran, Sırbistan, Almanya ve Avusturya yer aldı. İthalatta ise değer bazında Bulgaristan, Almanya, Polonya, Çekya, Kazakistan, ağırlık bazında ise Bulgaristan, İran, Almanya, Avusturya ve Kazakistan yer aldı.



Avrupa Yeşil Mutabakat Barometresi 2022:

Avrupa Birliği'nin iklim değişikliğiyle mücadele amacı ile 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 açıklandı.

Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında açıklanan 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 denizyolu 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 9 ana başlık altında toplam 32 hedef ve 81 eylem içeren "Yeşil Mutabakat Eylem Planı" 2021 yılında yayımlandı. Türkiye'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı ile yapılacak değişikliklere uyum sağlayabilmesi amacı ile hazırlanan Eylem Planında ise sınırda karbon düzenlemeleri, yeşil ve döngüsel bir ekonomi, yeşil finansman, temiz, ekonomik ve güvenli enerji arzı, sürdürülebilir tarım ve akıllı ulaşım, iklim değişikliği ile mücadele, diplomasi, Avrupa Yeşil Mutabakatı bilgilendirme ve bilinçlendirme faaliyetleri hedeflerine ulaşılması için uygulanacak eylemlere yer verildi. Eylem Planı ile önümüzdeki dönemde lojistik sektörünün de söz konusu hedefler kapsamında yeni regülasyonlara gitmesi gerekmektedir.

Diğer yandan Avrupa Yeşil Mutabakat Barometresi 2022'ye göre 2024 yılına kadar Yeşil Mutabakatı uygulama ve 2030 yılına kadar emisyonları en az %55 oranında azaltma hedefine dair güvenin sarsıldığını gösteriyor.⁴¹

T.C. Ticaret Bakanlığı, Ticaret Araştırmaları ve Risk Değerlendirme Genel Müdürlüğü söz konusu barometre için ankete katılanların %45'inin Yeşil Mutabakatın 2024'e kadar uygulanma olasılığının düşük olduğuna inandığını gösteriyor. Temel sebeplerinden biri de Ukrayna'da devam etmekte olan savaş. Katılımcıların %73'ü savaşın Yeşil Mutabakatın uygulanması üzerinde olumsuz bir etkisi olacağını düşünüyor.

Yeşil Mutabakatın uygulanmasının önündeki en büyük engellerden birinin üye devletlerin taahhüt eksikliği olduğu düşünülüyor.

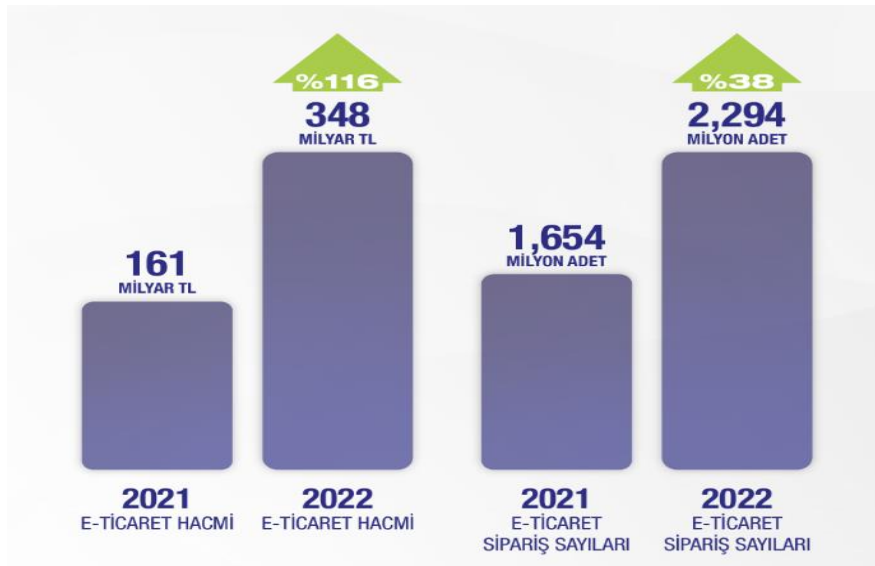
⁴¹ European Green Deal Barometer: 2022 Edition.

2022 Yılı Türkiye E-Ticaret Hacmi:

Perakende sektörü salgın sonrası yeni dünyaya kendini adapte etti, e-ticaret hacminde hem dünyada hem Türkiye’de öngörülemeyen 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.

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.

T.C. Ticaret Bakanlığı’na göre, Türkiye’nin 2021 yılı e-ticaret hacmi 161 milyar TL iken bu rakam 2022 yılında %116 artarak 348 milyar TL oldu.⁴²



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

⁴² E-Ticaret Bilgi Platformu, İstatistikler.

Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Uluslararası demiryolu yük taşımacılığı Türkiye’de en az tercih edilen taşıma türüdür. Ülkemizde demiryolu ağının yaygın olmaması, demiryolu bağlantısının olduğu limanların sınırlı olması, karayolunda olduğu gibi kapıdan kapıya bir hizmet sunma imkanı olmaması sebepleriyle her ne kadar güvenli, çevreci ve ekonomik bir taşıma türü olsa da taşımacılıktaki payı diğer taşıma modlarına kıyasla daha düşüktür.

1851 yılında Mısır’da Osmanlı Devleti sınırları içerisindeki ilk demiryolunun yapımına başlandı. İskenderiye-Kahire arasında yapılan bu demiryolundan sonra 1856 yılında Anadolu’daki ilk demiryolu inşaatı İzmir-Aydın Demiryolu ve İzmir Kasaba Demiryolu hatları ile başlatıldı. Avrupa’daki ilk demiryolu faaliyetleri ise Çernavoda-Köstence ve Rusçuk-Varna hatları ile hayata geçirildi.

Sonrasındaki yirmi sene içerisinde demiryollarının uzunluğu 778 kilometreye ulaştı. 1881 yılı itibarıyla demiryolu alanındaki faaliyetler Düyun-ı Umumiye tarafından idare edildi. 19. yüzyılın sonundan itibaren Osmanlı topraklarında Hicaz Demiryolu, Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa hatları dışındaki tüm demiryollarının inşa ve işletme faaliyetleri imtiyaz sahibi yabancı şirketler tarafından gerçekleştirildi.⁴³

Cumhuriyetle birlikte tüm demiryolları millileştirildi. Demiryollarının yapım ve işletilmesi 24 Mayıs 1924’te çıkarılan bir kanunla kurulan Nafia Vekaleti’ne bağlı (Bayındırlık Bakanlığı) Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi’ne verilmiştir. 1939 yılında demiryolları ve liman işletmesi bir çatı altında toplanmış olup 1953 yılında ise Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) olarak son şeklini aldı.⁴⁴

Cumhuriyet döneminde üretim merkezlerinin liman bağlantıları demiryolu ile sağlandı. Ergani’den bakır, Ereğli’den kömür, Adana’dan pamuk demiryolu hatlarıyla limanlara ulaştırıldı. Karayollarının yükselişinin yanı sıra sanayi üretiminin de her geçen gün artmasıyla taşıma ihtiyacının karşılanması için demiryollarına bakım ve teknolojik yatırım yapılmaması demiryolu çabalarının boşa çıkmasına sebep oldu.⁴⁵

⁴³ TCDD Web Sitesi, *Kurumsal*.

⁴⁴ Kaplan, Kemal. *Anadolu Lojistik Tarihi*, İstanbul, UTİKAD Yayınları, S. 302.

⁴⁵ *Ibid.*, S. 304.



Türkiye’de şebeke genelinde 8.402 km ana hat, 756 km ikinci, üçüncü ve dördüncü hatlar olmak üzere toplam 9.158 km konvansiyonel ana hat bulunmaktadır. Bu uzunluğa 1.993 km istasyon yolu ve 439 km iltisak hattı olmak üzere toplam 2.432 km tali hatların da eklenmesiyle toplam konvansiyonel hat uzunluğu 11.590 km’ye ulaşmaktadır.

Yüksek Hızlı Tren hattının uzunluğu 1.213 km’dir. Konvansiyonel, Hızlı Tren hattı ve

Yüksek Hızlı Tren hatları ile birlikte toplam demiryolu uzunluğu 13.022 km’dir.⁴⁶

Harita 2 - Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Demiryolu Ağı



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2021*, S. 84.

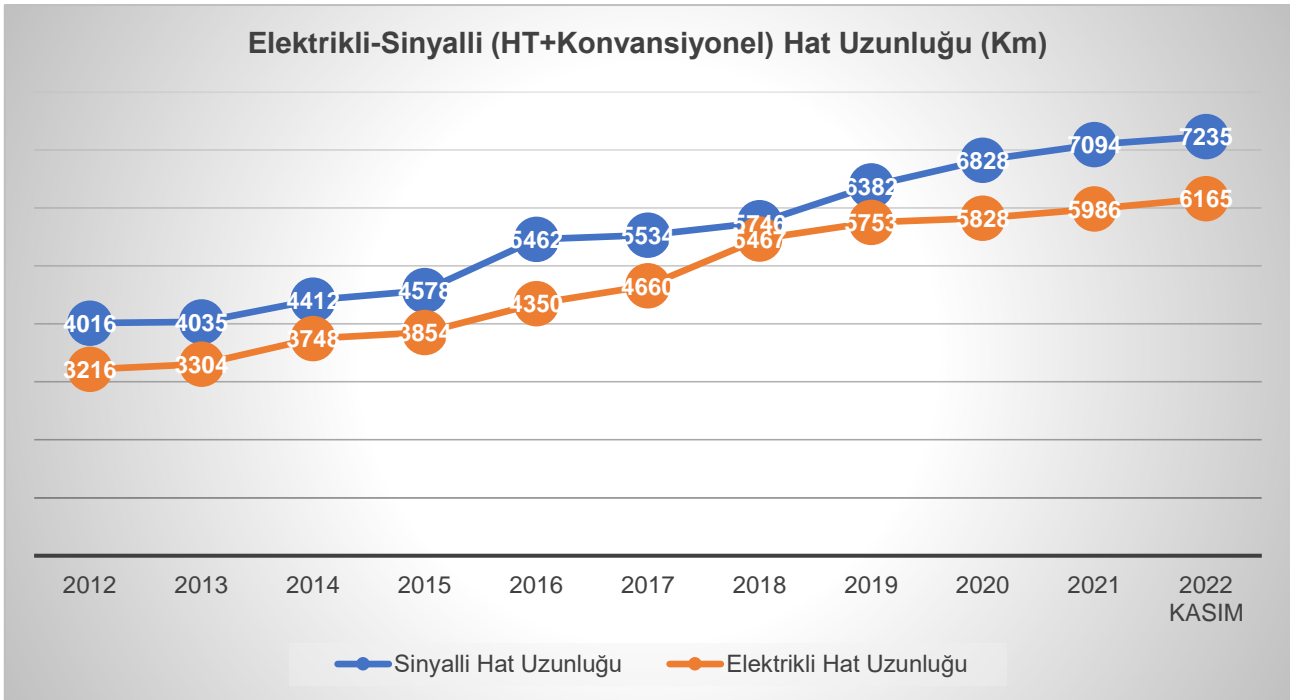
⁴⁶ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2021*, S. 83.

Tablo 13 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi

| Yıl | Konvansiyonel (Ana Hatlar) | Konvansiyonel (İltisak Hatları+ İstasyon Yolları) | Konvansiyonel Hat Toplamı | Hızlı Tren Hatları | Toplam Hat Uzunluğu |
|--------------|----------------------------|---|---------------------------|--------------------|---------------------|
| 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 | 9.158 | 2.432 | 11.590 | 1.432 | 13.022 |
| 2022 (Kasım) | 9.235 | 2.433 | 11.668 | 1.460 | 13.128 |

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2022*, S. 36.

Mevcut sistemin modernizasyonu kapsamında sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarına da önem verildi ve tüm hatların elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi çalışmalarına hız verildi. 2012 yılında 4.016 olan sinyalli hat uzunluğu 7.235 km'ye; 3.216 km olan elektrikli hat uzunluğu 6.165 km'ye yükseltildi.⁴⁷



⁴⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2022*, S. 37.

Türkiye’de demiryolu ile uluslararası yük taşımacılığı Kapıkule Sınır Kapısı bağlantısıyla Bulgaristan’a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine, Uzunköprü Sınır Kapısı bağlantısıyla Yunanistan’a ve Yunanistan ilerisindeki ülkelere, Canbaz Sınır Kapısı ile Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, Orta Asya Ülkeleri ve Çin Halk Cumhuriyeti’ne, Kapıköy Sınır Kapısı ile İran’a ve İran ilerisindeki Orta Asya ülkelerine yapılabilmektedir. İslahiye, Nusaybin ve Çobanbey sınır bağlantıları ikinci bir bildirme kadar kapalı durumdadır.⁴⁸



Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Tekirdağ, Zonguldak, Yılport, Evyap, DP World ve Nempot 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.

⁴⁸ TCDD Taşımacılık A.Ş. Web Sitesi, *Yurtdışı Yük Taşımacılığı*.

| Tablo 14 - Çeken Araç Sayısı (Adet) | |
|-------------------------------------|-------------|
| Çeken Araç Grubu | 2021 Mevcut |
| Dizel Anahat Lokomotifi | 431 |
| Elektrikli Anahat Lokomotifi | 125 |
| Manevra Lokomotifi | 103 |
| Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU) | 99 |
| Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU) | 86 |
| Yüksek Hızlı Tren (YHT) | 31 |

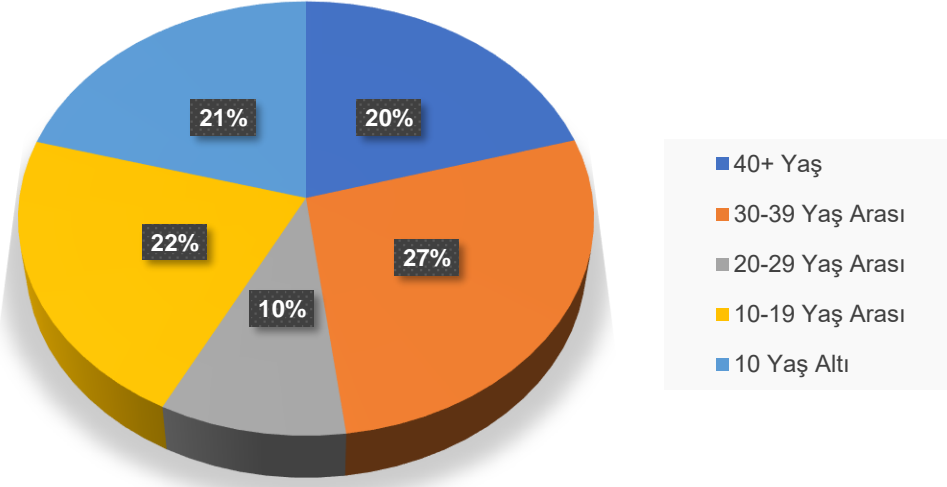
Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S. 39.

2021 yılında çeken araç gruplarında dizel anahat lokomotifinin mevcut adedi 431, elektrikli anahat lokomotifinin 125, manevra lokomotifinin 103 olurken konvansiyonel dizel dizinin mevcut adedi 99, konvansiyonel elektrikli dizinin 86 ve yüksek hızlı trenin 31 oldu.

| Tablo 15 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı | | | | | | |
|---|---------------|--------------|-------|-------|-------|-----|
| Çeken Araç Grubu | Toplam (Adet) | Yaş Grupları | | | | |
| | | 0-9 | 10-19 | 20-29 | 30-39 | 40+ |
| Dizel Anahat Lokomotifi | 431 | 20 | 88 | 0 | 146 | 177 |
| Elektrikli Anahat Lokomotifi | 125 | 80 | 0 | 9 | 36 | 0 |
| Manevra Lokomotifi | 103 | 2 | 2 | 41 | 58 | 0 |
| Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU) | 99 | 52 | 12 | 34 | 0 | 1 |
| Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU) | 86 | 9 | 75 | 0 | 0 | 2 |
| Yüksek Hızlı Tren (YHT) | 31 | 18 | 13 | 0 | 0 | 0 |

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S. 39.

Grafik 30 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılım Yüzdesi



Çeken araçların yaşlara göre yüzdelerle dağılımına bakıldığında %20'si 40 yaşın üzerindeki araçlar, %27'lik oran ile 30-39 yaş arasında, %10'luk oran ile 20-29 yaş arasında araçlar, %22'si ile 10-19 yaş arasında, %21 ile 10 yaşın altında araçlar bulunmaktadır.⁴⁹

2021 yıl sonu itibarıyla TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 16.476 adet mevcut ticari yük vagonu bulunmaktadır. Yük vagonlarının yaşlara dağılımına göre %9,7'si 40 yaşın üzerinde, %19,6'sı 30-39 yaş arasında, %13,2'si 20-29 yaş arasında, %30,3'ü 10-19 yaş arasında ve %27,2'si ise 10 yaşın altındadır.

Tablo 16 - Çekilen Araçların Faal Durumu

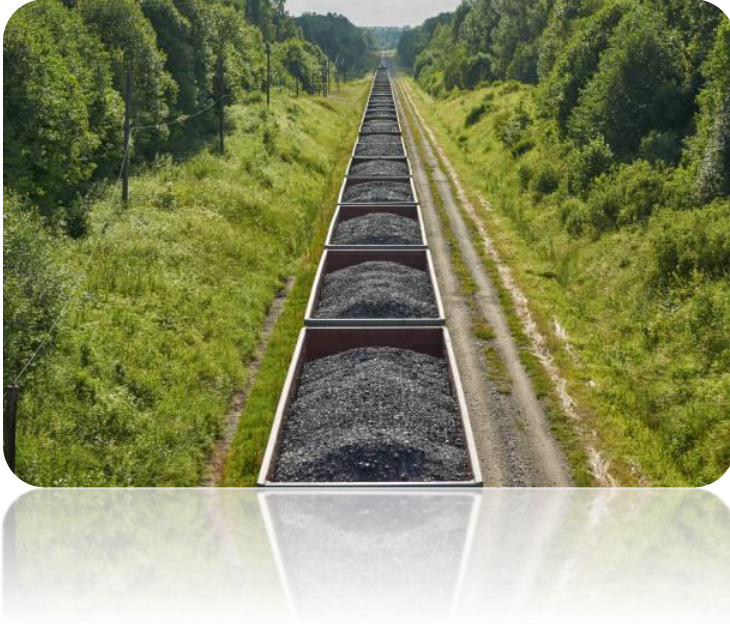
| Çekilen Araç Grubu | 2021 Mevcut |
|------------------------|--------------|
| Yük Vagonu (İdari) | 236 |
| Yük Vagonu (Ticari) | 16.476 |
| <i>Kapalı Vagon</i> | <i>2.747</i> |
| <i>Açık Vagon</i> | <i>5.972</i> |
| <i>Platform Vagonu</i> | <i>7.038</i> |
| <i>Sarıklı Vagon</i> | <i>719</i> |

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S. 40.

⁴⁹ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S. 39.

Mevzuat

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 yönelik düzenlemelerden sorumlu olan kurum T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak belirlendi.



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

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

19 Ağustos 2016 tarihli ve 29806 sayılı Resmi Gazete’de Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği yayınlandı. Söz konusu yönetmelik ile Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun kapsamındaki yetkilendirmelere ilişkin usul ve esaslar düzenlendi. Yönetmelik ile demiryolu taşımacılığında faaliyet gösteren paydaşların hizmet esasları, mali yeterlilik, mesleki yeterlilik gibi şartlar ile hak, yetki, yükümlülük ve sorumlulukları düzenlendi.

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

1980 yılında imzalanan Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme'ye (COTIF) taraf olan ülkeler arasında Türkiye de bulunmaktadır. 27 Mart 1985 tarihli ve 18707 sayılı Resmi Gazete'de Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşmenin (COTIF) Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun yayınlandı.



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

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

Türkiye'nin Demiryolu Bağlantıları

2021 yılında yük taşımacılığında 2020 yılına göre net ton bazında %11, net ton-km bazında %5 artış gerçekleşti. 2020 yılında 8,1 gün olan yük vagonu rotasyon süresi, 2021 yılında %8,6 düşerek 7,4 gün olarak gerçekleşti.⁵⁰

Türkiye'de doğu-batı ve kuzey-güney yönlerinde kesintisiz bir demiryolu ulaşımı sağlanması ve Avrupa-Asya-Ortadoğu arasında transit ulaşımın artırılması ve kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla demiryolu yük taşımacılığı projelerine öncelik verildi.⁵¹

Türkiye'den batıda; başta Bulgaristan, Macaristan, Almanya, Avusturya, Polonya, Romanya, Çekya, Bosna-Hersek, Slovakya ve Sırbistan olmak üzere Avrupa'da birçok noktaya, doğuda; İran, Afganistan ve Pakistan'a, kuzeyde; Rusya'ya, Orta Asya'da Gürcistan, Azerbaycan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Kazakistan ve Çin'e karşılıklı olarak blok yük trenleri işletilmektedir.⁵²

Harita 4 - Türkiye'nin Yük Taşıma Coğrafyası



Görsel: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S.63)

30 Ekim 2017 tarihinde Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı işletmeye açıldı. Bununla birlikte Türkiye ile Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Kazakistan ve Çin arasında; ayrıca bu ülkeler ile Avrupa arasında Türkiye üzerinden daha rekabetçi yük taşımalarının yapılması olanaklı hale geldi.⁵³

⁵⁰ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S. 62.

⁵¹ *Ibid.*, S. 62.

⁵² *Ibid.*, S. 63.

⁵³ *Ibid.*, S. 31.

29 Ocak 2021 tarihinde Moskova'ya Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı üzerinden beyaz eşya yüklü ilk ihracat blok konteyner treni uğurlandı.⁵⁴

BTK hattı üzerinden 2020 yılında 309 trenle 267 bin ton yük taşınması gerçekleştirildi. Bu sayı 2021 yılında 735 trenle 480 bin tona ulaştı. BTK hattı üzerinden, 2021 yılında yük taşınmasında gerçekleşen artış, 2020 yılına göre %80'dir.⁵⁵

2021 yılında Türkiye ile Azerbaycan arasında Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattındaki yük taşımacılığına Karabağ güzergahı da eklendi, eklenen yeni güzergahta buğday tohumları taşınmaktadır.⁵⁶

Harita 5 – Kuşak ve Yol Girişiminin Ülkemizi İçeren Orta Koridor Haritası



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2021*, S. 29.

Türkiye'den Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Rusya ve Çin'e inşaat malzemesi, demir cevheri, manganez, boraks, beyaz eşya, gıda maddesi, temizlik ürünleri, soya küspesi, yaş sebze ve meyve, makine, tekstil hammaddesi, mdf, feldspat gönderilmektedir. Türkiye'ye ise tahıl, hububat, yem, ceviz, silikon, kâğıt, demir-çelik, rulo sac, bakır katot, çinko, gübre, kimyasal ve elektronik ürünler taşınmaktadır.⁵⁷

⁵⁴ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 249.

⁵⁵ TCDD Taşımacılık A.Ş., *2021 Yılı Faaliyet Raporu*, S. 64.

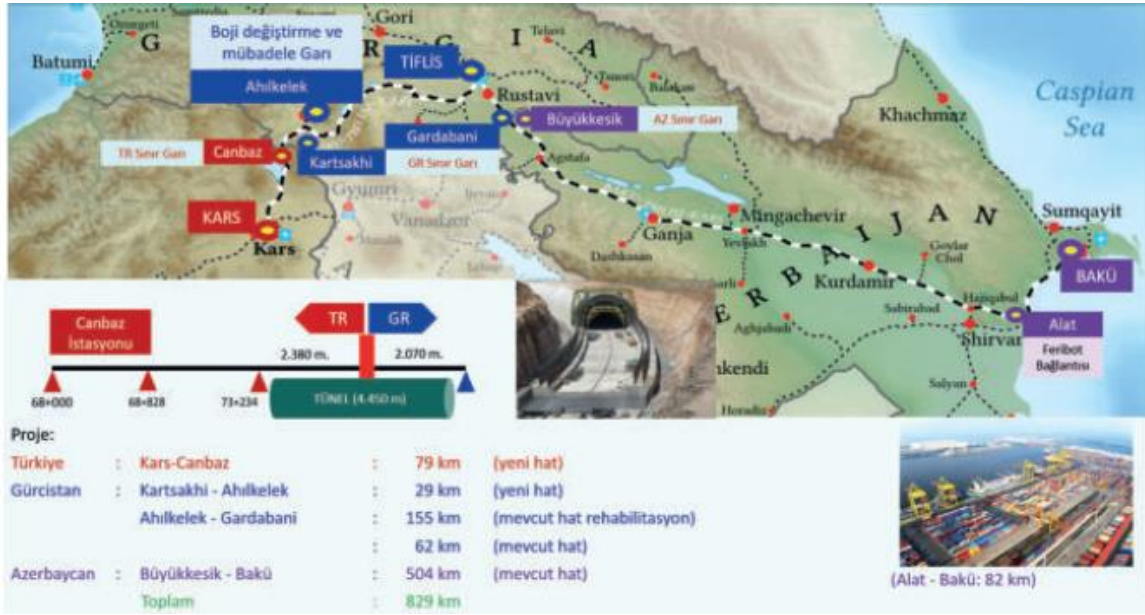
⁵⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 248.

⁵⁷ TCDD Taşımacılık A.Ş., *2021 Yılı Faaliyet Raporu*, S. 64.

Çin-Türkiye arasında Orta Koridor ve Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı üzerinden düzenli seferleri devam eden blok konteyner trenlerinde; orta vadede yıllık 200'ün üzerinde blok tren, uzun vadede ise yıllık 1.500 blok tren işletilmesi ve Çin-Türkiye arasındaki toplam taşıma süresinin 10 güne düşürülmesi hedeflenmektedir.⁵⁸

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.

Harita 6 - Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Hattı



Görsel: TCDD Taşımacılık A.Ş. 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S. 64

Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kırgızistan demiryolu idarelerinin katılımı ile 17 Aralık 2021 tarihinde gerçekleştirilen toplantı sonrası imzalanan protokol ile TCDD Taşımacılık A.Ş., "Asya-Pasifik Ülkeleri-Çin-Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Avrupa Uluslararası Multimodal Koridorunun Geliştirilmesine İlişkin Taşkent Protokolü"ne dâhil oldu. Bu kapsamda, bölge ülkeleri ile BTK hattı üzerinden yük taşıma bağlantılarının güçlendirilmesi ve ilave yük kazandırılması konusunda çalışmalar yürütülecektir.⁵⁹

⁵⁸ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S. 65.

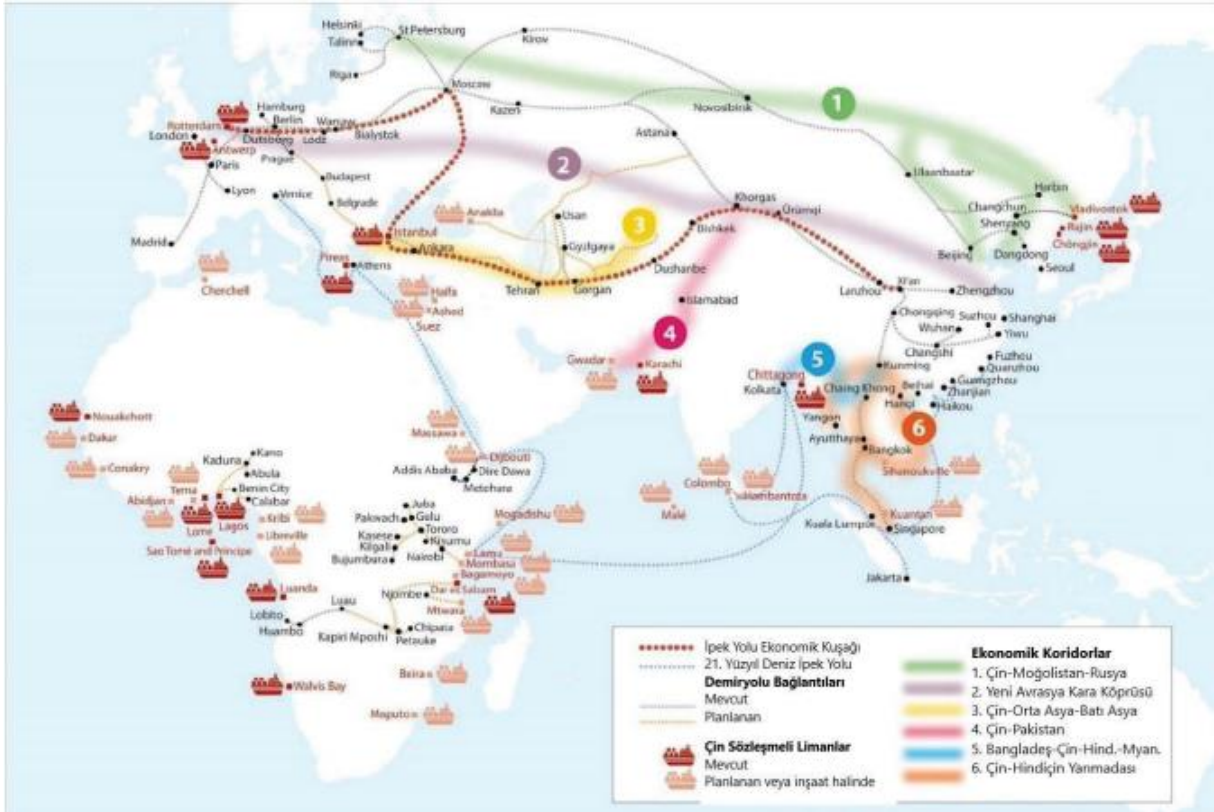
⁵⁹ *Ibid*, S. 66.

Demiryolu Ulaştırma Koridorları ve Türkiye

Türkiye, uluslararası demiryolu ulaştırma koridorları ile bağlantılı konumdadır. Avrupa, Orta Doğu ve Asya üzerinden Türkiye ile bağlantısı olan 7 adet uluslararası ulaştırma koridoru vardır.⁶⁰

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

Harita 7 – Kuşak ve Yol Girişimi Haritası



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2021*, S. 28.

⁶⁰ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2021*, S. 27.

Lojistik Merkezler

Türkiye’de farklı amaçlara yönelik lojistik alanlar bulunmakta olup Türkiye Lojistik Master Planı’na göre lojistik merkezler A, B ve C tipi olarak üç şekilde sınıflandırıldı.⁶¹

2021 yılı itibarıyla Samsun, İzmit, İstanbul, Eskişehir, Balıkesir, Kahramanmaraş, Erzurum, Konya, Mersin, Kars, Uşak ve Denizli’de olmak üzere TCDD tarafından 12 adet lojistik merkez işletmeye açıldı. Sivas Lojistik Merkezi’nin yapımı devam etmektedir.

| Tablo 17 - Yapımı Tamamlanan Lojistik Merkezler |
|---|
| Samsun (Gelemen) |
| İzmit (Köseköy) |
| İstanbul (Halkalı) |
| Eskişehir (Hasanbey) |
| Balıkesir (Gökköy) |
| Kahramanmaraş (Türkoğlu) |
| Erzurum (Palandöken) |
| Konya (Kayacık) |
| Mersin (Yenice) |
| Kars |
| Uşak |
| Denizli (Kaklık) |



Kars Lojistik Merkezi

⁶¹ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2021*, S. 94.

Üretim merkezlerinin, organize sanayi bölgelerinin demiryollarıyla limanlara bağlanması ve kombine taşımacılığın geliştirilmesine öncelik verildi. Türkiye'nin öncelikli lojistik değer içeren OSB, fabrika ve limanlarına lojistik merkezler planlayıp bunların bir kısmını da kurarak ulusal, bölgesel ve küresel taşımacılık açısından yeni bir taşımacılık konsepti geliştirildi. Özellikle ihracatta büyük imkan sağlama beklenen lojistik merkezlerle ülkemizin bölgesinde önemli bir lojistik üs haline getirilmesi hedeflendi.⁶²

Harita 8 – Ülkemizde İşletmede Olan ve Kurulması Planlanan Lojistik Merkezler



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2021*, S. 100.



Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Merkezi

⁶² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2022*, S. 35.

İşletmeye açılan lojistik merkezlerde 2013-2021 yılları arasında toplam 20.015.536 net ton yük taşındı.⁶³

Tablo 18 - Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımlar (Net Ton)

| Lojistik Merkez | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2013-2021 Toplam |
|--------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Uşak | 210.915 | 277.904 | 93.925 | 110.440 | 28.716 | 25.854 | 28.025 | 28.156 | 24.969 | 828.904 |
| Denizli (Kaklık) | 156.794 | 23.530 | 229.582 | 219.180 | 176.700 | 66.669 | 79.085 | 96.804 | 60.068 | 1.108.359 |
| İzmit (Köseköy) | 13.388 | 121.949 | 345.416 | 351.192 | 316.482 | 331.201 | 285.697 | 287.680 | 443.649 | 2.496.655 |
| Eskişehir (Hasanbey) | 110.528 | 184.648 | 159.061 | 184.629 | 69.040 | 45.341 | 65.788 | 83.257 | 125.488 | 1.027.779 |
| İstanbul (Halkalı) | 493.933 | 12.964 | 13.253 | 412.642 | 435.068 | 462.133 | 596.814 | 781.191 | 952.148 | 4.160.146 |
| Balıkesir (Gökköy) | - | - | 90.521 | 70.289 | 218.938 | 287.468 | 207.989 | 150.714 | 170.631 | 1.196.550 |
| Kahramanmaraş (Türkoğlu) | - | - | 0 | 0 | 17.351 | 48.600 | 102.641 | 276.908 | 443.582 | 888.993 |
| Erzurum (Palandöken) | - | - | - | 0 | 0 | 34.918 | 51.844 | 131.325 | 169.597 | 387.683 |
| Samsun (Gelemen) * | 1.327.485 | 1.288.107 | 814.430 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 643.159 | 4.073.181 |
| Mersin (Yenice) | - | - | - | - | - | - | 1.207.945 | 1.258.443 | 1.250.816 | 3.717.203 |
| Konya (Kayacık) | | | | | | | | | 105.084 | 105.084 |
| Toplam | 2.313.043 | 1.909.102 | 1.746.188 | 1.348.372 | 1.262.295 | 1.302.184 | 2.625.828 | 3.094.478 | 4.414.191 | 20.015.536 |

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

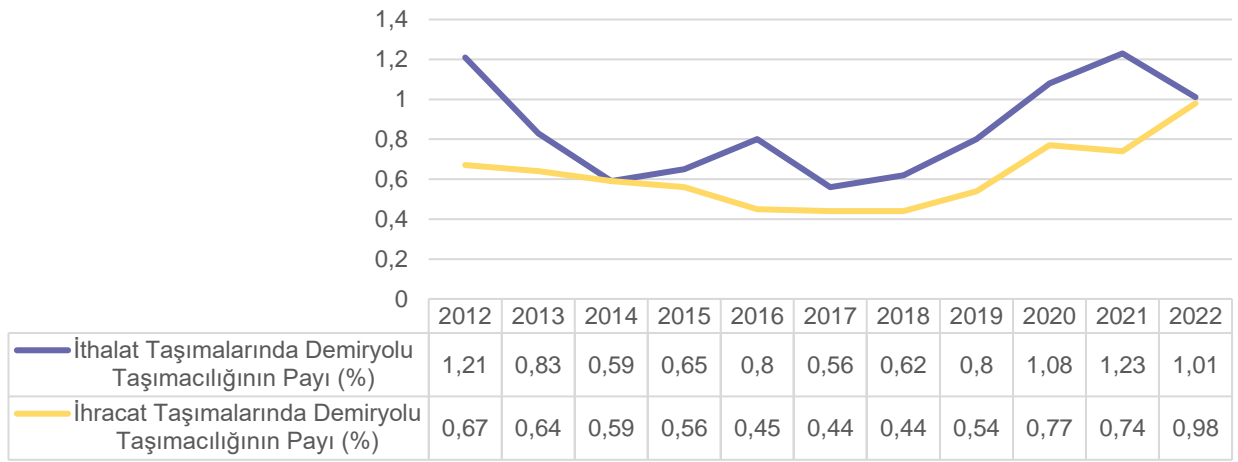
Kaynak: TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2021, S. 102.

⁶³ TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2021, S. 101.

Türkiye'nin Dış Ticareti ve Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye'de demiryolu yük taşımacılığının payı diğer taşıma modlarına göre en düşük seviyededir, son on yıllık döneme bakıldığında demiryolu taşımacılığının payının %1,5'e ulaşamadığı görülmektedir. 2019 yılında başlayan pandemi etkisiyle 2020 yılında diğer yıllara göre daha yüksek bir paya erişse bile yine de beklenen seviyede değildir. Demiryolu taşımacılığının değer bazında en yüksek payının son on yıllık dönemde ithalat taşımalarında 2021 yılında, ihracat taşımalarında ise 2022 yılında olduğu görülmektedir.

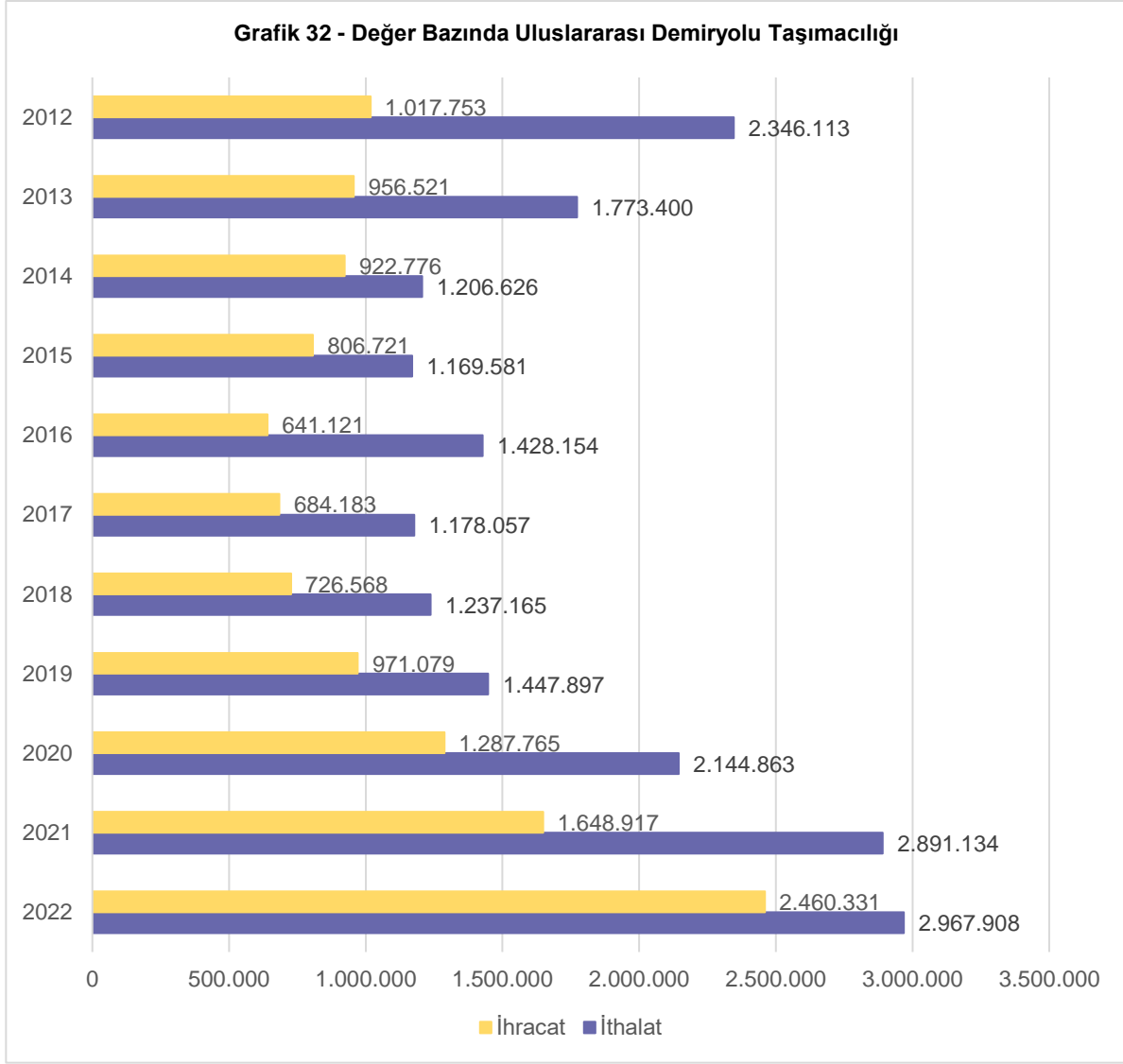
Grafik 31 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Demiryolu yük taşımacılığının toplam ithalat taşımalarında değer bazındaki payı en yüksek 2021 yılında %1,23'lük oran ile gerçekleşti. Bu paya en yakın değer 2012 yılına aittir. 2012 yılında %1,21'lik bir orana sahip olan demiryolu yük taşımacılığı 2013 yılı itibarıyla düşüşe geçti. 2013 yılı dahil olmak üzere ithalatta demiryolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2020 yılına kadar %1'in altında seyretti. İthalat taşımalarında 2020 yılında %1,08 olan pay, 2021 yılında 1,23 oranına ulaştı ancak 2022 yılında tekrar %1,01 oranına gerileyerek 2020 yılındaki seviyenin de altına düştü.

Demiryolu yük taşımacılığının toplam ihracat taşımalarında değer bazındaki payı son on yıllık dönemde en düşük %0,44'lük oran ile 2017 ve 2018 yıllarında oldu. 2012 yılından itibaren her yıl yaşanan düşüş, 2018 yılında en alt seviyeye indi. İhracat taşımalarında 2018 yılı sonrasında ise düzenli bir artışın devam ettiği söylenebilir. 2022 yılında bu artış %0,98'lik oran ile en yüksek seviyede gerçekleşti.



Kaynak: TÜİK. Veriler Bin Dolar olarak belirtilmiştir.

Demiryolu yük taşımacılığında ithalatta taşınan yüklerin değeri 2012 ve 2022 yılları arasında bakıldığında ihracat yüklerinin değerinden yüksek oldu. 2012 yılında 1.017.753 bin Dolar olan ihracat yüklerinin değeri en düşük 641.121 bin Dolar ile 2016 yılında oldu. İhracatta demiryolu ile taşınan yükün değeri 2016 yılından sonra artmaya başladı. Düzenli artışın sonucunda 2022 yılında ihracatta demiryolu ile taşınan yüklerin değeri 2.460.331 bin Dolar oldu.

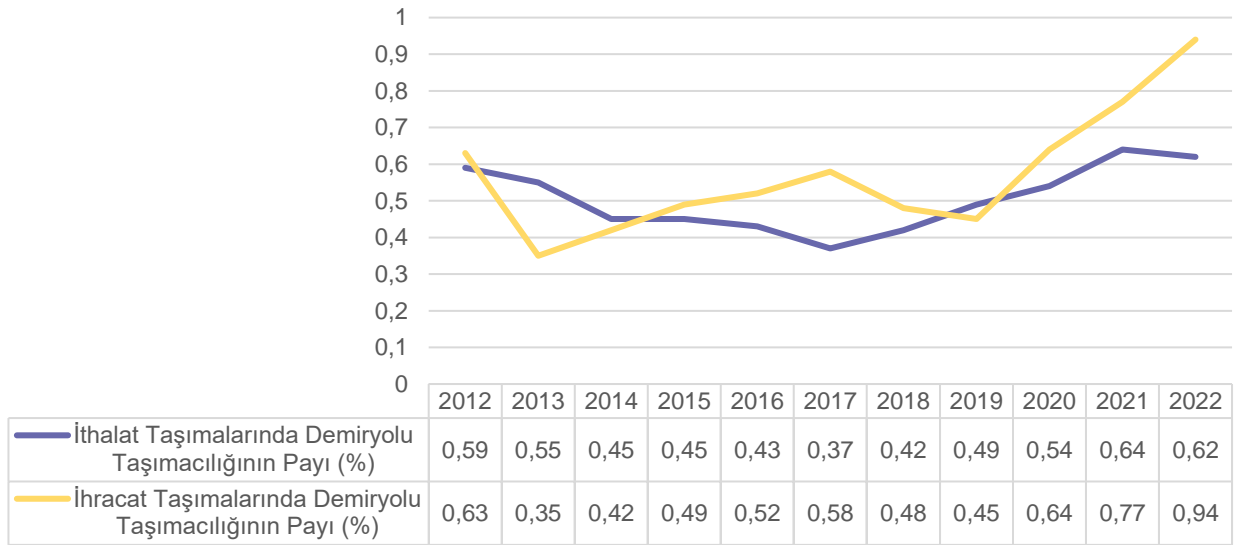
Demiryolu yük taşımacılığında ithalatta 2012 yılında 2.346.113 bin Dolar değerinde yük taşındı. Bu değer 2013 yılıyla birlikte düşmeye başladı. 2016 yılında düşüşler sonrasında önceki yıllara göre bir artış söz konusu oldu ve 1.428.154 bin Dolarlık bir yükleme gerçekleşti. Ardından bu değere göre yaşanan 2 yıllık düşüşün devamında 2019 yılında yeniden bir yükselme yaşandı. 2020 yılında 2.144.863 bin Dolar olan ithalat taşıması değeri 2022 yılında 2.967.908 bin Dolara ulaştı.

Demiryolu yük taşımacılığının ithalat ve ihracat taşımalarındaki ağırlık bazındaki payı ithalatta en yüksek 2021, ihracatta ise 2022 yılında gerçekleşti. Ağırlık bazında demiryolunun payı diğer taşıma türlerine göre son on yılda %1'e ulaşamadı.

Demiryolu yük taşımacılığında ihracatta taşınan yüklerin ağırlık bazında payı 2013 yılında %0,35 ile en düşük, 2022 yılında %0,94 ile en yüksek seviyesindedir. Demiryolunun ihracatta payının son on yıllık dönemde ortalama %0,6'lık bir orana sahip olduğu görülmektedir. 2019 yılı itibarıyla düzenli bir artış söz konusudur.

İthalatta taşınan yüklerin ağırlık bazındaki payı 2017 yılında %0,37'lik oran ile en düşük paya sahiptir. 2012 ile 2017 arasındaki dönem incelendiğinde 2012 yılında %0,59 olan oranın yıllar içerisinde azaldığı söylenebilir. 2017 yılı sonrasında yükselişe geçen demiryolu yük taşıması pandeminin de etkisiyle 2021 yılında en yüksek seviyesi olan %0,64 oranına erişti. Ancak 2022 yılına gelindiğinde bu yükselişin durduğu ve demiryolu yük taşımacılığının ağırlık bazında payının 2022 yılında %0,62 olduğu görülmektedir.

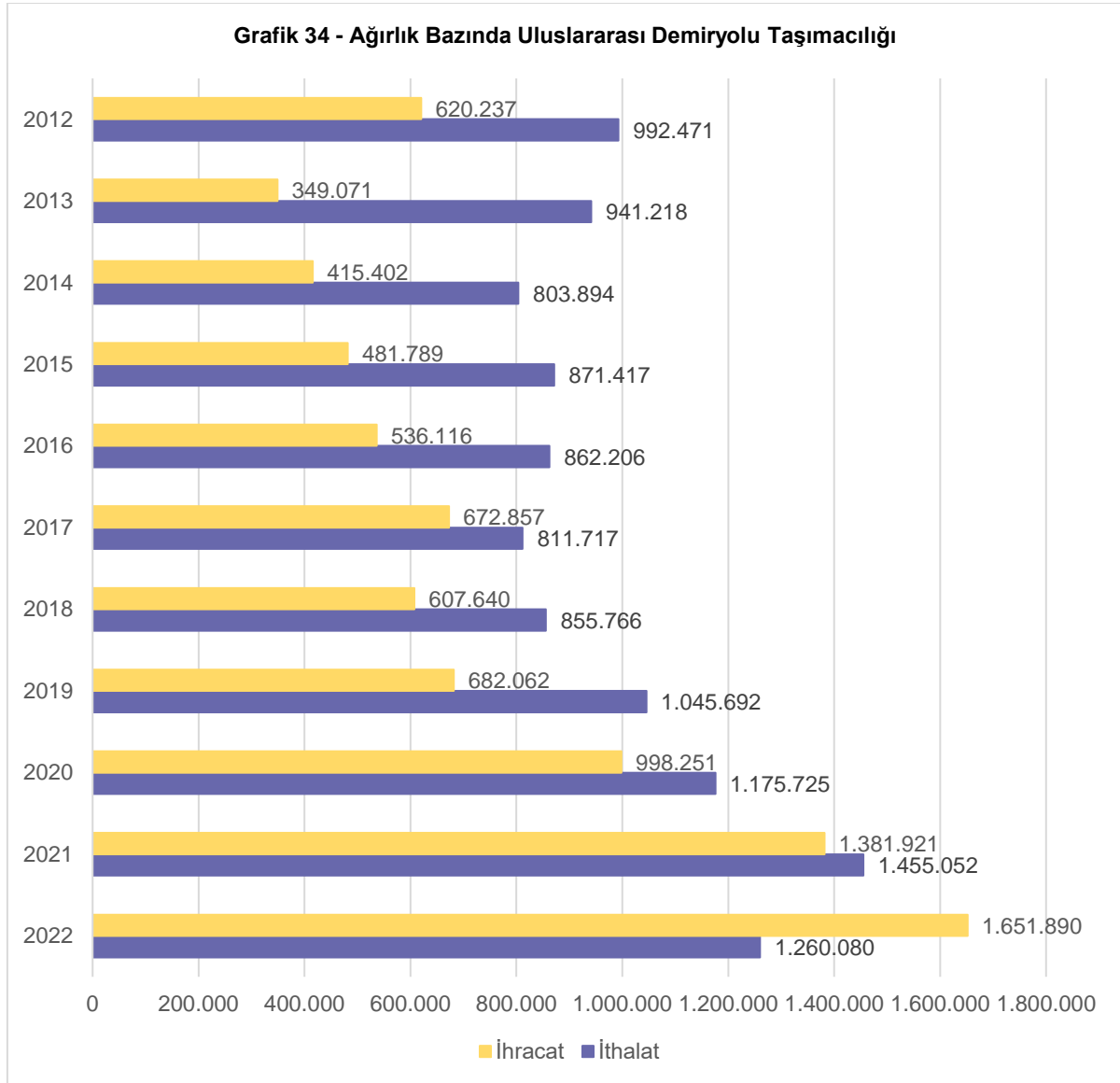
Grafik 33 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Demiryolu taşımacılığında ihracatta en düşük ağırlıkta taşıma 349.071 ton ile 2013 yılında yapıldı. En yüksek ağırlıkta ihracat taşıması 1.651.890 ton ile 2022 yılında gerçekleşti. 2013 yılında demiryolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığının 2013 yılında taşınan ithalat yükünün ağırlığının yarısından daha az olduğu görülmektedir. 2022 yılına gelene kadar ithalat taşımaları ihracat taşımalarından daha fazlayken 2022 yılında ihracatta taşınan yükün ağırlığı ithalattaki yükün ağırlığını geçti.

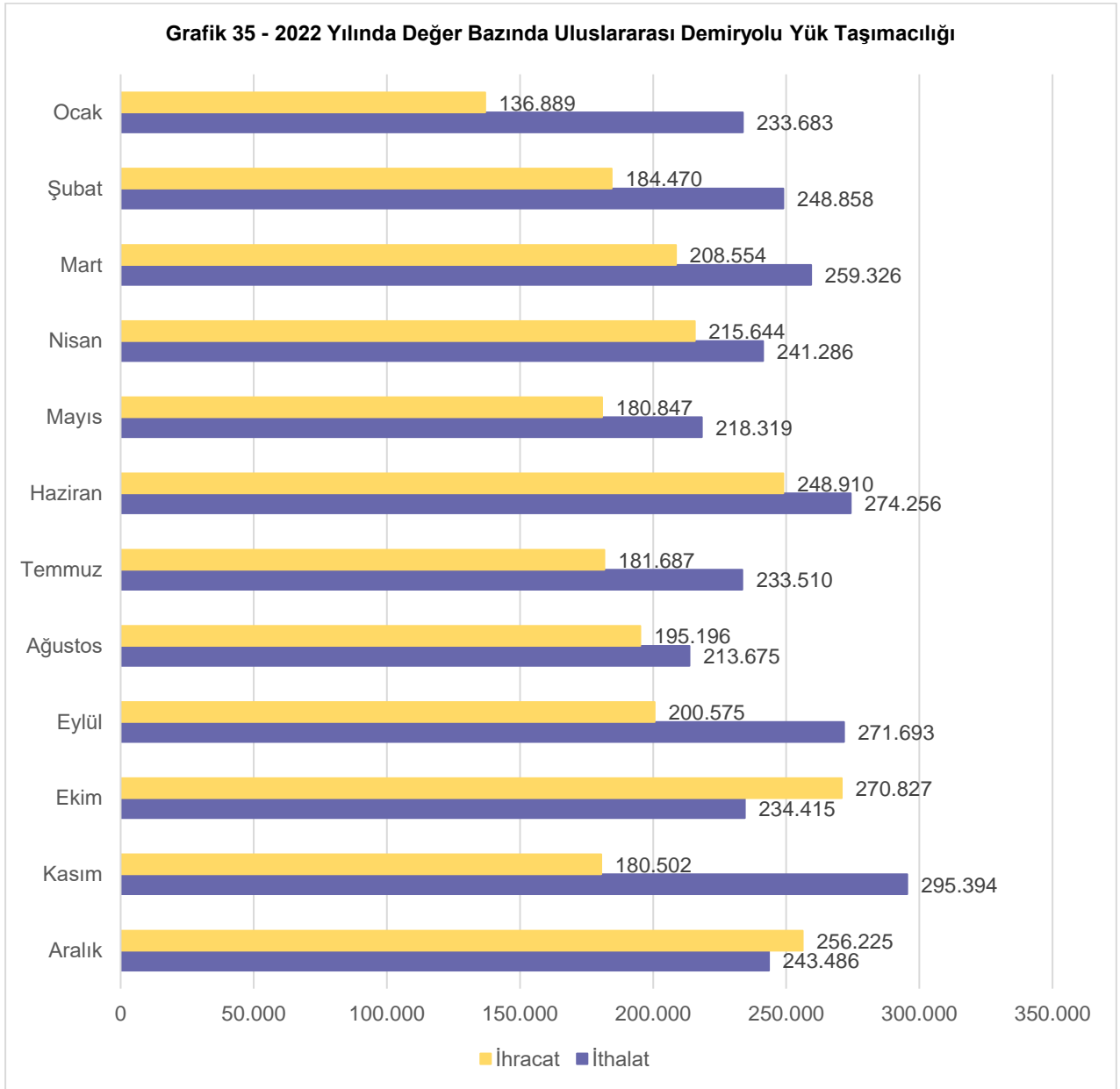
İthalat taşımalarında en düşük ağırlıkta taşıma 803.894 ton ile 2014 yılında yapıldı. En yüksek ağırlıkta taşıma ise 1.455.052 ton ile 2021 yılında yapıldı. Son on yıllık dönemde ithalat taşımalarının ağırlığı ihracat taşımalarının ağırlığından fazlayken 2022 yılında ithalat taşımalarının ağırlığı ihracat taşımalarının ağırlığından düşük oldu. 2022 yılında demiryolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı 1.260.080 ton olarak gerçekleşti.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

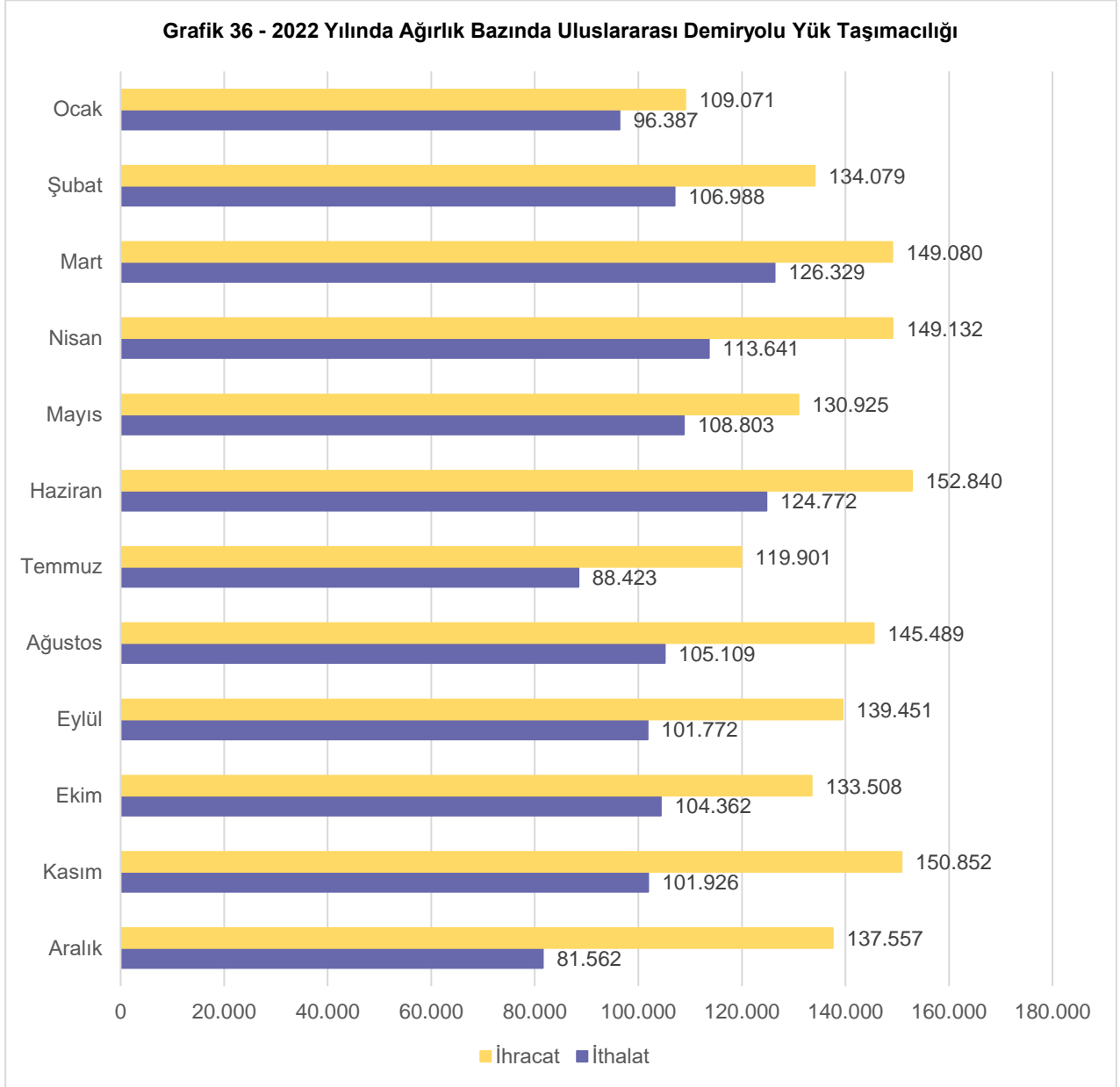
2022 Yılı Demiryolu Taşımacılığı Verileri

Demiryolu yük taşımacılığında 2022 yılında taşınan yüklerin değer bazında aylara göre dağılımında ithalatta Kasım ayı ihracatta ise Ekim ayı en yüksek değerlere ulaştı. 2022 yılının Ocak ayında 136.889 bin Dolar ihracat taşıması yapılırken Aralık ayında 256.225 bin Dolar ihracat taşıması yapıldı. İthalatta ise yıl başında 233.683 bin Dolar değerinde taşıma gerçekleşti. Yıl sonunda ise ithalattaki yüklerin değeri 243.486 bin Dolar oldu. Yılın en düşük değerli taşımaları ithalatta Ağustos ayında, ihracatta Ocak ayında gerçekleşti. Ekim ve Aralık ayları haricinde tüm yıl boyunca ithalatta taşınan yüklerin değeri ihracatta taşınan yüklerin değerinden fazla oldu.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2022 yılında uluslararası demiryolu yük taşımacılığında ağırlık bazında en fazla yük ihracatta Haziran ayında, ithalatta Mart ayında taşındı. 2022 yılının Ocak ayında 109.071 ton ihracat yükü taşınırken Aralık ayında 137.557 ton taşıma yapıldı. İthalatta ise yıl başında 96.387 ton taşındı, yıl sonunda ithalat taşıması 81.562 ton olarak gerçekleşti. İthalatta en düşük ağırlıkta taşıma Aralık ayında olurken ihracatta en düşük ağırlıkta taşıma Ocak ayında yapıldı. 2022 yılında tüm aylarda ihracatta taşınan yüklerin ağırlığı ithalat yüklerinin ağırlığından fazla oldu.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Demiryolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2022 yılında TÜİK verilerine göre Türkiye'den demiryolu ile yapılan ihracat taşımalarında Almanya değer bazında birinci ülke konumundadır. Ağırlık bazında ise Almanya dördüncü sıradadır. Ağırlık bazında Bulgaristan ihracatta birinci ülkedir. Değer bazında ise ilk 5 ülke arasında yer almamaktadır. Avusturya hem değer hem ağırlık bazında ihracatta beşinci sıradadır.

Tablo 19 - İhracatta İlk 5 Ülke

| Sıralama | Değer | Ağırlık |
|----------|-----------|-------------|
| 1 | Almanya | Bulgaristan |
| 2 | Hollanda | İran |
| 3 | Çekya | Sırbistan |
| 4 | Polonya | Almanya |
| 5 | Avusturya | Avusturya |

Türkiye'ye demiryolu ile yapılan ithalat taşımalarında Bulgaristan değer ve ağırlık bazında birinci ülke konumundadır. Almanya değer bazında ikinci sırada yer alırken ağırlık bazında üçüncü sıradadır. Kazakistan ise hem değer hem ağırlık bazında beşinci ülke olarak yer almaktadır.

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

Tablo 20 - İthalatta İlk 5 Ülke

| Sıralama | Değer | Ağırlık |
|----------|-------------|-------------|
| 1 | Bulgaristan | Bulgaristan |
| 2 | Almanya | İran |
| 3 | Polonya | Almanya |
| 4 | Çekya | Avusturya |
| 5 | Kazakistan | Kazakistan |

Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Türkiye’de en çok tercih edilen taşıma modu olarak uluslararası karayolu yük taşımacılığı değer ve ağırlık bazında uluslararası denizyolu yük taşımacılığının ardından ikinci sıradadır. Karayolu taşımacılığının tercih edilmesinin sebepleri olarak yatırım maliyetinin düşüklüğü ile çıkış ve varış noktaları arasında kesintisiz taşımacılığın yapılmasına imkan tanınması sayılabilir.

2021 yılı itibarıyla Türkiye’de yük taşımacılığının %90’ı karayolu ile yapılmaktadır.⁶⁴

1950’lerde karayolu taşımacılığının taşımacılık içindeki payı %17 olup her geçen yıl karayolu taşımacılığının payı arttı.⁶⁵

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.⁶⁶

Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda olan yol ağı 31 Aralık 2022 tarihi itibarıyla 3.633 km (%5) otoyol, 30.954 km (%45) devlet yolu ve 34.113 km (%50) il yolu olmak üzere toplam 68.700 km’dir. Toplam yol ağının 28.986 km’si (%42) bölünmüş yoldur.

⁶⁴ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2022*, S. 31.

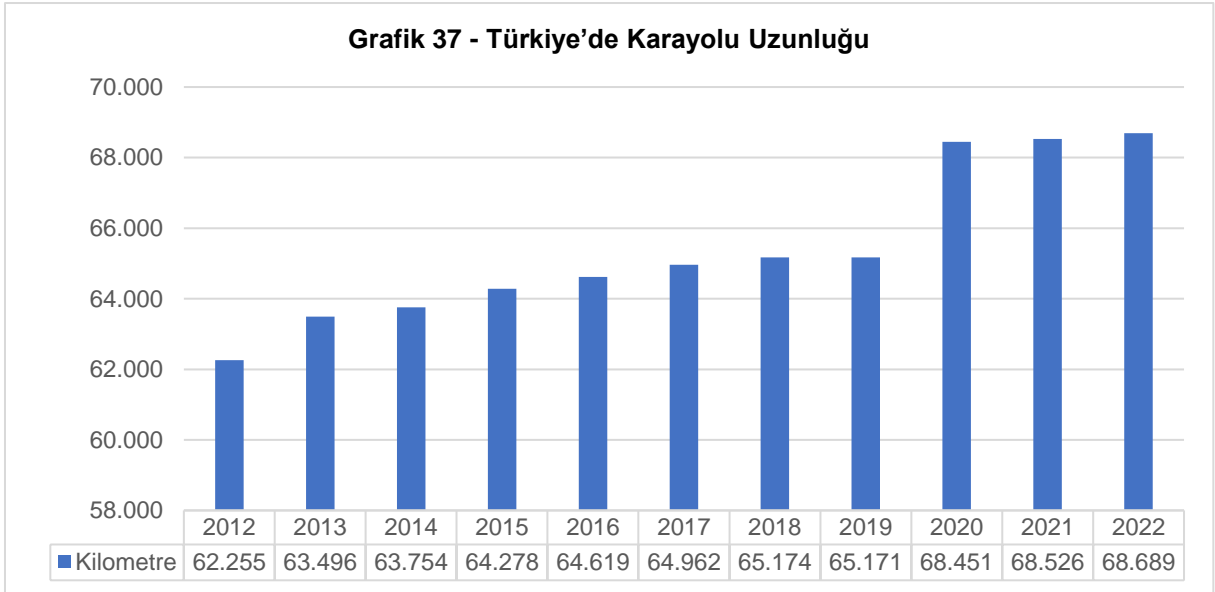
⁶⁵ Kaplan, Kemal. *Anadolu Lojistik Tarihi*, İstanbul, UTİKAD Yayınları, S. 235.

⁶⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Tarihçe*.

Harita 9 – KGM Karayolu Ağ Durumu Haritası



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2022 Yılı Faaliyet Raporu, S. 60



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

Türkiye'de karayolu uzunluğu 2021 yılında 68.526 km olurken 1 Ocak 2023 tarihi itibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında bulunan karayolu uzunluğu 68.689 km'ye ulaştı.

Mevzuat

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

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



27 Ağustos 2022 tarihinde yayınlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği ile 6 Temmuz 2018 tarihli ve 30470 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği yürürlükten kalktı. Yeni yönetmelikle daha önce aranan en az 300.000 TL sermayeye sahip olunması şartı en az 150.000 TL sermayeye sahip olunması olarak değiştirildi. Yönetmelikte mesleki yeterlilik şartı olarak en az bir adet ÜDY3 türü ve en az bir adet ODY3 türü mesleki yeterlilik belgesine sahip kişileri istihdam etme şartı getirildi. Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre adlarına C2, C3, G1, G2, G3, G3*, H1, H2, K1, K1(Ö), K1*, K3, K3*, L1, L2, M1, M2, N1, N2, P1 veya P2 yetki belgesi düzenlenen ve söz konusu yetki belgesi geçerli bulunan gerçek veya tüzel kişilerin bu yönetmelik kapsamında TİO yetki belgesi almak üzere müracaat etmesi halinde; yetki belgesinin ilk düzenlendiği tarih esas alınarak yönetmelikte yer alan tabloya göre TİO yetki belgesi ücreti belirleneceği ve bu ücretin tahsil edilerek adlarına TİO yetki belgesi düzenleneceği bildirildi. Bu kapsamda olmayan gerçek veya tüzel kişilerin, TİO yetki belgesi almak üzere müracaat etmesi

halinde, müracaat sahiplerine yetki belgesi ücretinde %40 indirim uygulanacağı, yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce TİO yetki belgesi bulunan gerçek veya tüzel kişilerin, mevcut TİO yetki belgesi geçerlilik sürelerine 10 yıl ilave edileceği belirtildi. Belirtilen indirimler ile TİO yetki belgesi alınması için son tarih 14 Temmuz 2023 olarak açıklandı.

2022 yıl sonu itibarıyla Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi sahibi 7268 firma bulunmaktadır.

18 Haziran 2022 tarihli ve 31870 sayılı Resmi Gazete'de Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik yayınlandı. Yayınlanan yönetmelik ile 24 Nisan 2019 tarihli ve 30754 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik yürürlükten kaldırıldı. Yönetmelik ile kamuya açık karayolu, denizyolu ve demiryoluyla yapılacak tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinin insan sağlığına, diğer canlı



varlıklara ve çevreye zarar vermeden güvenli, emniyetli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla bu faaliyetlerde yer alacak, tehlikeli madde güvenlik danışmanlarının ve tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluşlarının çalışma usul ve esasları belirlendi. Yönetmelik tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluşlarını, bu kuruluşlarda ve işletmelerde istihdam edilecek tehlikeli madde güvenlik danışmanlarını ve tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı hizmeti almak zorunda olan işletmeleri kapsamaktadır.



2 Temmuz 2021 tarihinde Resmi Gazete'de 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 Bozulabilir Gıda Maddelerinin Taşımacılığında Kullanılacak Özel Ekipmanlar Hakkında Yönetmelik yayınlandı. Bahsi geçen yönetmelik 1 Ocak 2022 tarihinde yürürlüğe girdi. 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, ayrıca aşağıdaki uluslararası anlaşmalara da taraftır:

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

22 Mayıs 2014 tarihli ve 29007 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Hakkında Tebliğ 4 Ağustos 2022 tarihli ve 31913 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan tebliğ ile yürürlükten kaldırıldı. 18 Haziran 2022 tarihli ve 31870 sayılı Resmi Gazete'de Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hizmetleri Hakkında Yönetmelik yayınlandı. Yönetmelik ile kamuya açık karayolu, denizyolu ve



demiryoluyla yapılacak tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinin; insan sağlığına, diğer canlı varlıklara ve çevreye zarar vermeden güvenli, emniyetli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla bu faaliyetlerde yer alacak, tehlikeli madde güvenlik danışmanlarının ve tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı kuruluşlarının çalışma usul ve esaslarını belirlemek amaçlandı.

Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı ve Tehlikeli Mal Taşımacılığı Sürücü Eğitimi Yönetmeliği 6 Temmuz 2022 tarihli ve 31888 sayılı Resmi Gazete'de yayınlandı. Yayınlanan yönetmelik tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinin; insan sağlığına, diğer canlı varlıklara ve çevreye zarar vermeden güvenli, emniyetli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla, bu faaliyette yer alacak tehlikeli madde güvenlik danışmanlarının ve tehlikeli madde taşıyan araç sürücülerinin eğitimleri, sınavları, belgelendirilmelerine ilişkin usul ve esaslar ile bunlara eğitim verecek eğitim kuruluşları ve eğiticilerin yetkilendirilmeleri, yükümlülükleri, denetimleri ile idari yaptırımlara ilişkin usul ve esasları belirlemek üzere hazırlandı.

Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM): 14 üye ülke (Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çekya, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye) ve dört gözlemci statüde ülkeden (İsveç, Ukrayna, Sırbistan ve Karadağ) oluşan TEM Projesi, batıda Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Yol Ağına ulaşırken, doğuda ve güney-doğuda Kafkasya ve Batı Asya'nın karayolu sistemleriyle doğrudan bağlantılar sağlamaktadır.⁶⁷

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

Bu güzergahlar, Anadolu üzerinden Türkiye'nin Güney ve Doğu sınırındaki Orta Doğu ve Asya uluslararası karayolu ağlarına bağlantı sağlamaktadır.⁶⁸

Karadeniz Ekonomik İş Birliği-KEİ (BSEC): Türkiye'deki Karadeniz Çevre Karayolu, doğu ile batı arasında yeni bir bağlantı oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle, iki şeritli karayolu kesimlerinin daha yüksek standartlı güzergâhlara dönüştürülmesi planlanmış ve tamamlanan kesimler trafiğe açılmıştır. Ayrıca bu koridor, ana yol ağıımızı Karadeniz ülkelerine, Kafkasya'ya, ferî yoluyla da Hazar Denizinden, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlamaktadır.⁶⁹

Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO): Ülkemizdeki ECO güzergahları ECO ülkelerini Avrupa ülkeleri ile Orta Doğu ülkelerine bağlayan en kısa ve yüksek standartlı karayolu güzergahlarıdır. Afganistan, Azerbaycan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan ve Özbekistan ECO'ya üye ülkelerdir.⁷⁰

Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP): Birleşmiş Milletler (BM) Ekonomik ve Sosyal Konseyi tarafından, 1947 yılında Asya ve Uzakdoğu Ekonomik Komisyonu adı altında kuruldu, 1974 yılında da Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP) adını aldı. Asya Karayolu ağının geliştirilmesinin ana hedefi Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyeleri arasında ilişkilerin güçlendirilmesi, uluslararası ticaret ve turizmin geliştirilmesi amacıyla uluslararası ulaştırma ve çevre koşullarına uyumlu altyapının teşkil edilmesidir.⁷¹

⁶⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *Önemli ve Global Projeler, TEM.*

⁶⁸ *Ibid*, AGR.

⁶⁹ *Ibid*, BSEC.

⁷⁰ *Ibid*, ECO.

⁷¹ *Ibid*, ESCAP.

Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA): TRACECA Avrupa, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinde İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak uluslararası ulaştırmanın gelişmesini hedefleyen hükümetlerarası bir programdır. TRACECA Teşkilatı üye grubu Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna'dan oluşmaktadır.⁷²

Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL): Coğrafi konumu nedeniyle Türkiye Avrasya Karayolu Bağlantılarının tesis edilmesi sürecinde önemli rol oynamıştır. EATL Projesinin I. ve II. aşamalarında çalışmalar sonucunda Türkiye hem E - Yolları hem de Asya Karayollarından oluşan 5.663 km uzunluğundaki karayolu ağını "Türkiye Avrasya Karayolu Ağı" olarak tanımladı. Ayrıca, yaklaşık 208 km uzunluğundaki Filyos ve Çandarlı liman bağlantı yollarının da Avrasya Karayolu Ağı kapsamına alınması önerildi.⁷³

Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı: Türkiye'de TEN-T (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları) ile Türkiye ve Avrupa Birliği ülkeleri arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımının kolaylaştırılması için iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturularak bunun trans-Avrupa ulaştırma ağlarına eklenmesini sağlamak amaçlanmaktadır. Türkiye TEN-T Kapsamlı Karayolu Ağı uzunluğu toplam 16.799 km'dir. Bunun 9.212 km'sini Çekirdek Karayolu Ağı oluşturmaktadır.⁷⁴



⁷² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *Önemli ve Global Projeler, TRACECA.*

⁷³ *Ibid, EATL.*

⁷⁴ *Ibid, TEN-T.*

Harita 11 - Kara Hudut Kapıları



Görsel: Emniyet Genel Müdürlüğü

Kapıkule Sınır Kapısı, Türkiye'nin en yoğun ve aktif kara sınırı olup Bulgaristan'a açılmaktadır. Bulgaristan ile Türkiye arasında faaliyet gösteren Hamzabeyli ve Dereköy Sınır Kapıları da vardır. Edirne'den Yunanistan'a geçişi sağlayan Pazarkule ve İpsala Sınır Kapıları bulunmaktadır. Doğuda Türkiye ile Gürcistan arasında Sarp, Türkgözü, Aktaş ve Muratlı Sınır Kapıları vardır. Nahcivan ile Türkiye arasındaki sınır kapısı Dilucu'dur. İran ile Türkiye arasında Gürbulak, Kapıköy ve Esendere Sınır Kapıları bulunmaktadır. Irak ile Türkiye arasında Hakkari'de bulunan Derecik, Üzümlü Sınır Kapıları, Şırnak'ta bulunan Habur, Gülyazı, Aktepe ve Ovaköy Sınır Kapıları vardır. Suriye ile Türkiye arasında 11 adet sınır kapısı bulunmaktadır ancak güvenlik gerekçesiyle Yayladağı ve Nusaybin Sınır Kapıları hizmet vermemektedir.

| | HUDUT KAPISININ ADI | DURUMU | | SINIR ÜLKESİ |
|----|-------------------------|------------|--------|--------------|
| 1 | PAZARKULE (Edirne) | FAAL | DAİMİ | YUNANİSTAN |
| 2 | İPSALA (Edirne) | FAAL | DAİMİ | YUNANİSTAN |
| 3 | KAPIKULE (Edirne) | FAAL | DAİMİ | BULGARİSTAN |
| 4 | HAMZABEYLİ (Edirne) | FAAL | DAİMİ | BULGARİSTAN |
| 5 | DEREKÖY (Kırklareli) | FAAL | DAİMİ | BULGARİSTAN |
| 6 | SARP (Artvin) | FAAL | DAİMİ | GÜRCİSTAN |
| 7 | TÜRKGÖZÜ (Ardahan) | FAAL | DAİMİ | GÜRCİSTAN |
| 8 | AKTAŞ (Ardahan) | FAAL | DAİMİ | GÜRCİSTAN |
| 9 | MURATLI (Artvin) | FAAL DEĞİL | DAİMİ | GÜRCİSTAN |
| 10 | DİLUCU (İğdır) | FAAL | DAİMİ | NAHCİVAN |
| 11 | GÜRBULAK (Ağrı) | FAAL | DAİMİ | İRAN |
| 12 | KAPIKÖY (Van) | FAAL | DAİMİ | İRAN |
| 13 | ESENDERE (Hakkari) | FAAL | DAİMİ | İRAN |
| 14 | HABUR (Şırnak) | FAAL | DAİMİ | IRAK |
| 15 | DERECİK (Hakkari) | FAAL DEĞİL | DAİMİ | IRAK |
| 16 | ÜZÜMLÜ (Hakkari) | FAAL | DAİMİ | IRAK |
| 17 | GÜLYAZI (Şırnak) | FAAL DEĞİL | GEÇİCİ | IRAK |
| 18 | AKTEPE (Şırnak) | FAAL DEĞİL | DAİMİ | IRAK |
| 19 | OVAKÖY (Şırnak) | FAAL DEĞİL | DAİMİ | IRAK |
| 20 | KARKAMIŞ (Gaziantep) | FAAL | DAİMİ | SURİYE |
| 21 | CİLVEGÖZÜ (Hatay) | FAAL | DAİMİ | SURİYE |
| 22 | YAYLADAĞI (Hatay) | FAAL* | DAİMİ | SURİYE |
| 23 | NUSAYBİN (Mardin) | FAAL* | DAİMİ | SURİYE |
| 24 | AKÇAKALE (Şanlıurfa) | FAAL | DAİMİ | SURİYE |
| 25 | ÖNCÜPINAR (Kilis) | FAAL | DAİMİ | SURİYE |
| 26 | ÇOBANBEY (Kilis) | FAAL | GEÇİCİ | SURİYE |
| 27 | CEYLANPINAR (Şanlıurfa) | FAAL | GEÇİCİ | SURİYE |
| 28 | MÜRŞİTPINAR (Şanlıurfa) | FAAL DEĞİL | GEÇİCİ | SURİYE |
| 29 | KUMLU (Hatay) | FAAL | GEÇİCİ | SURİYE |
| 30 | ŞENYURT (Mardin) | FAAL DEĞİL | DAİMİ | SURİYE |

* Suriye/güvenlik nedeniyle fiilen hizmet verilmemektedir.

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, Kara Hudut Kapıları.

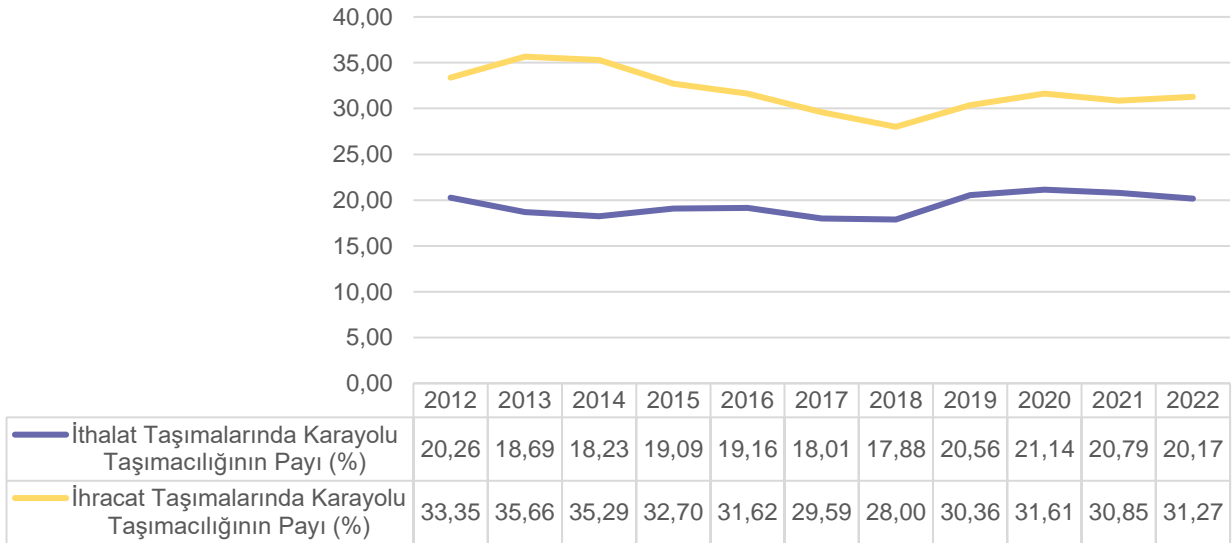
Türkiye'nin Dış Ticareti ve Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığı değer bazında denizyolu taşımacılığından sonra ikinci sırada yer almaktadır. Karayolu taşımacılığının ithalatta 2012-2022 yılları arasındaki son on yıllık dönemde en düşük oranı %17,88 ile 2018 yılındadır. İhracatta da %28'lik oran ile 2018 yılında benzer bir tablo göze çarpmaktadır.

Karayolu ile ihracat taşımalarında en yüksek değer %35,66'lık oran ile 2013 yılındadır. İhracat taşımalarında 2013 yılındaki yükselişin ardından 2019 yılına kadar karayolu taşımacılığının dış ticaret içindeki payında düşüş gözlemlendi. 2019 sonrasında ise en yüksek oran %31,61 ile 2020 yılında görüldü. 2022 yılında ise karayolu taşımacılığının ihracatta değer bazında payı %31,27 oldu.

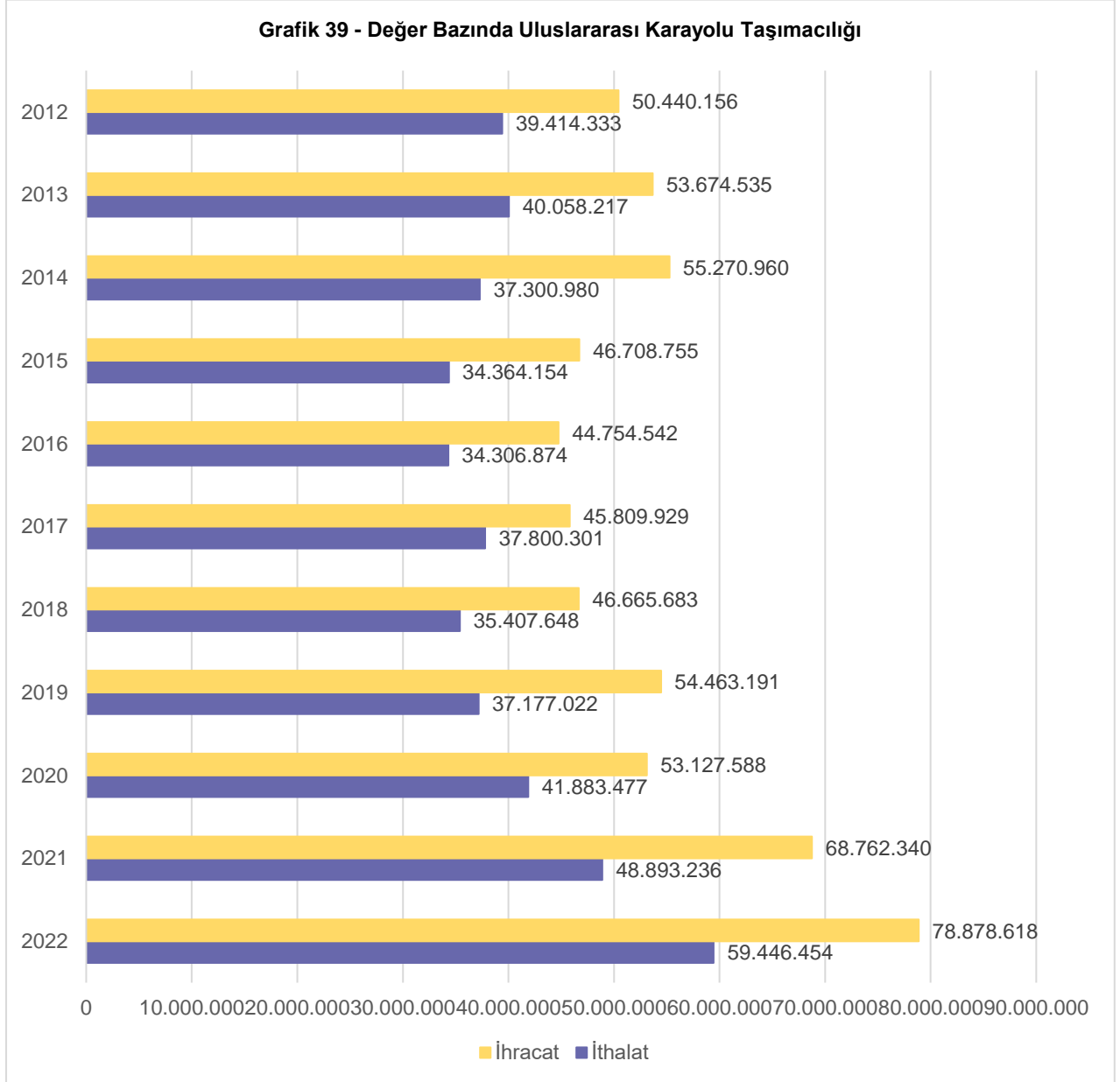
Karayolunda ithalat taşımalarına bakıldığında son on yıllık dönemde en yüksek değere 2021 yılında %21,14'lük oran ile erişti. 2012 yılında %20,26 olan karayolu taşımacılığının ithalatta değer bazındaki payı devam eden yıllarda %20'lik oranın altında kaldı, ardından 2019 yılına gelindiğinde %20,56'lık oran ile yeniden %20'lik dilimi yakaladı.

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



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Uluslararası karayolu taşımacılığında taşınan yüklerin değer bazında en fazla olduğu yıl 2012-2022 yılları arasında ithalatta 59.446.454 bin ABD Doları ile ihracatta 78.878.618 bin ABD Doları ile 2022 yılındadır. 2012-2022 yılları arasında ithalat taşımalarında en az değer 34.306.874 bin ABD Doları ile, ihracat taşımalarında ise 44.754.542 bin ABD Doları ile 2016 yılında oldu. İncelenen döneme bakıldığında 2016 yılında karayolu taşımacılığında dış ticarete değer bazında en düşük taşımaların, 2022 yılında da değer bazında en yüksek taşımaların yapıldığı söylenebilir.

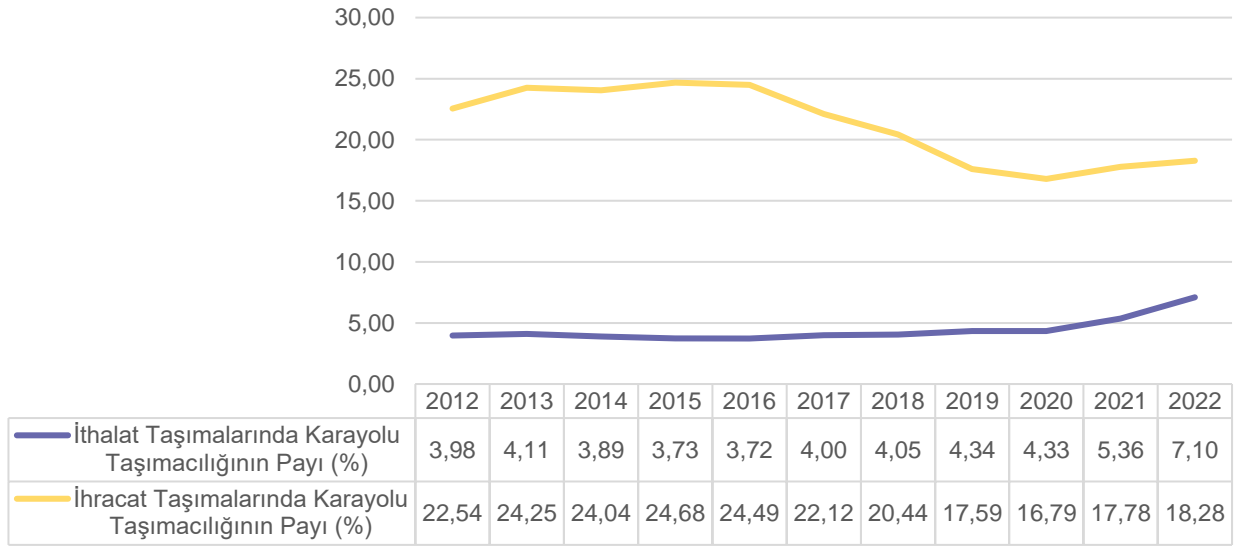


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Bin Dolar)

Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu ile yük taşımacılığının ağırlık bazında ithalattaki payı 2022 yılında %7,10 oranında, ihracattaki payı ise %18,28 oranında gerçekleşti. Karayolu taşımacılığının ağırlık bazında ithalatta 2012-2022 yılları arasındaki son on yıllık dönemde payının en fazla 2022 yılında, en az ise %3,72'lik oran ile 2016 yılında olduğu görülmektedir. Karayolu yük taşımacılığının incelenen dönemdeki ithalatta ağırlık bazında ortalama payı %4,86 oranındadır. 2017 yılı itibarıyla %4'ün altına inmedi ve bir yükseliş sergiledi.

Karayolu taşımacılığının ağırlık bazında ihracatta 2012-2022 yılları arasındaki dönemde payı en fazla %24,68'lik oran ile 2015 yılında, en az %16,79 oranla 2020 yılında oldu. İhracat taşımalarında 2019'a kadar karayolu yük taşımacılığında ihracat gönderilerinin ağırlık bazındaki payı %20'nin altına düşmedi. COVID-19 pandemisinin etkisinde kalan karayolu yük taşımacılığında pandeminin üst seviyede olduğu 2019 ve 2020 yıllarında en düşük paya gerilediği söylenebilir. Pandeminin etkisini azaltmasıyla yeniden artış yaşandı ve karayolu ile taşınan ihracat gönderilerinin ağırlık bazında payı düzenli olarak yükseldi.

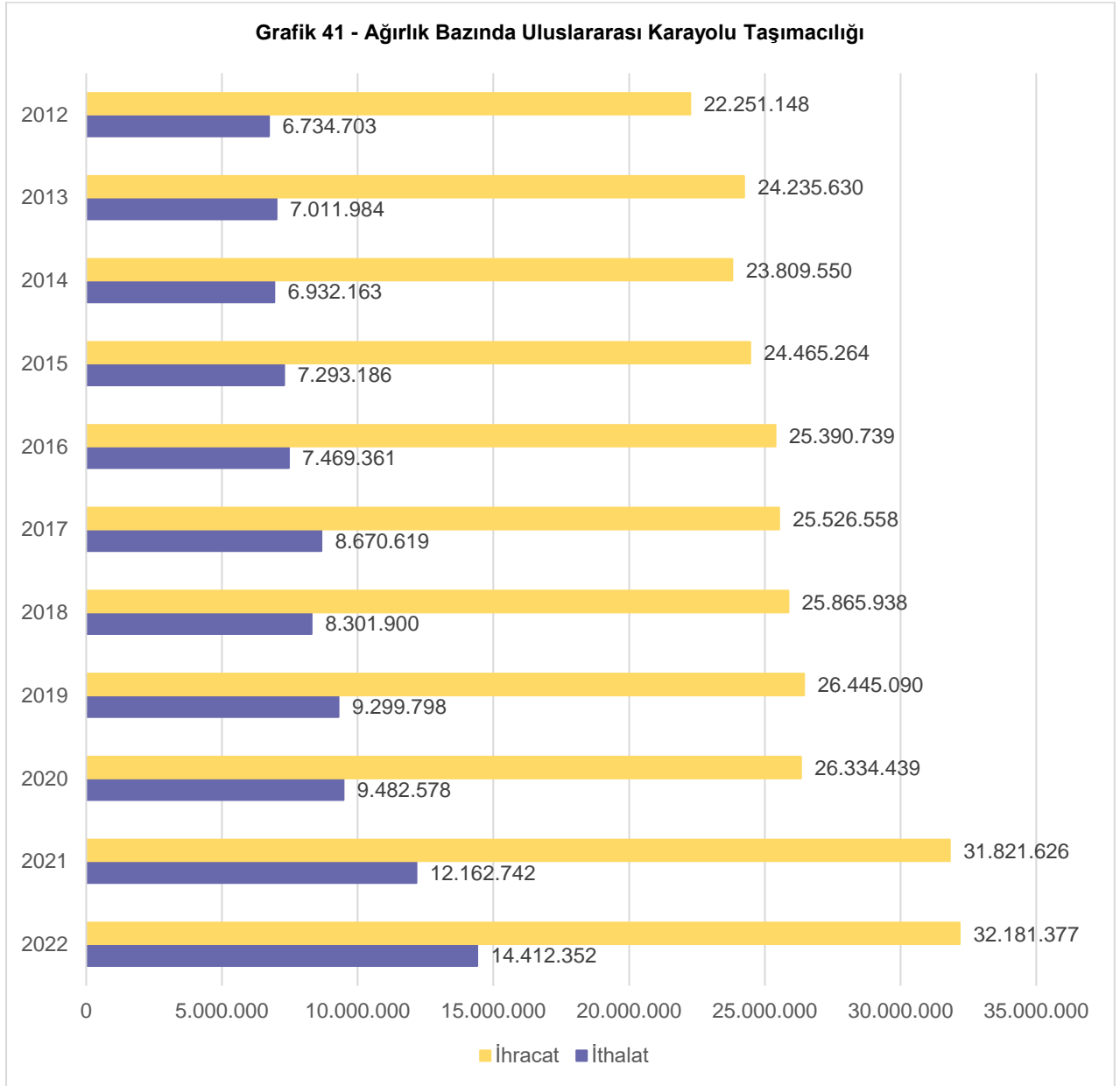
Grafik 40 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Ağırlık bazında uluslararası karayolu taşımacılığında 2012-2022 yılları arasına bakıldığında ihracat taşımalarının 2012 yılından 2021 yılına kadar ortalama 25 milyon ton olduğu söylenebilir. 2021 ve 2022 yıllarında ise taşınan yük miktarı 30 milyon tonun üstüne çıktı. İhracat taşımalarında en yüksek tonajlı taşıma 2022 yılında 32.181.377 ton ile gerçekleşti. En düşük ihracat taşıması ise 2012 yılında 22.251.148 ton ile oldu.

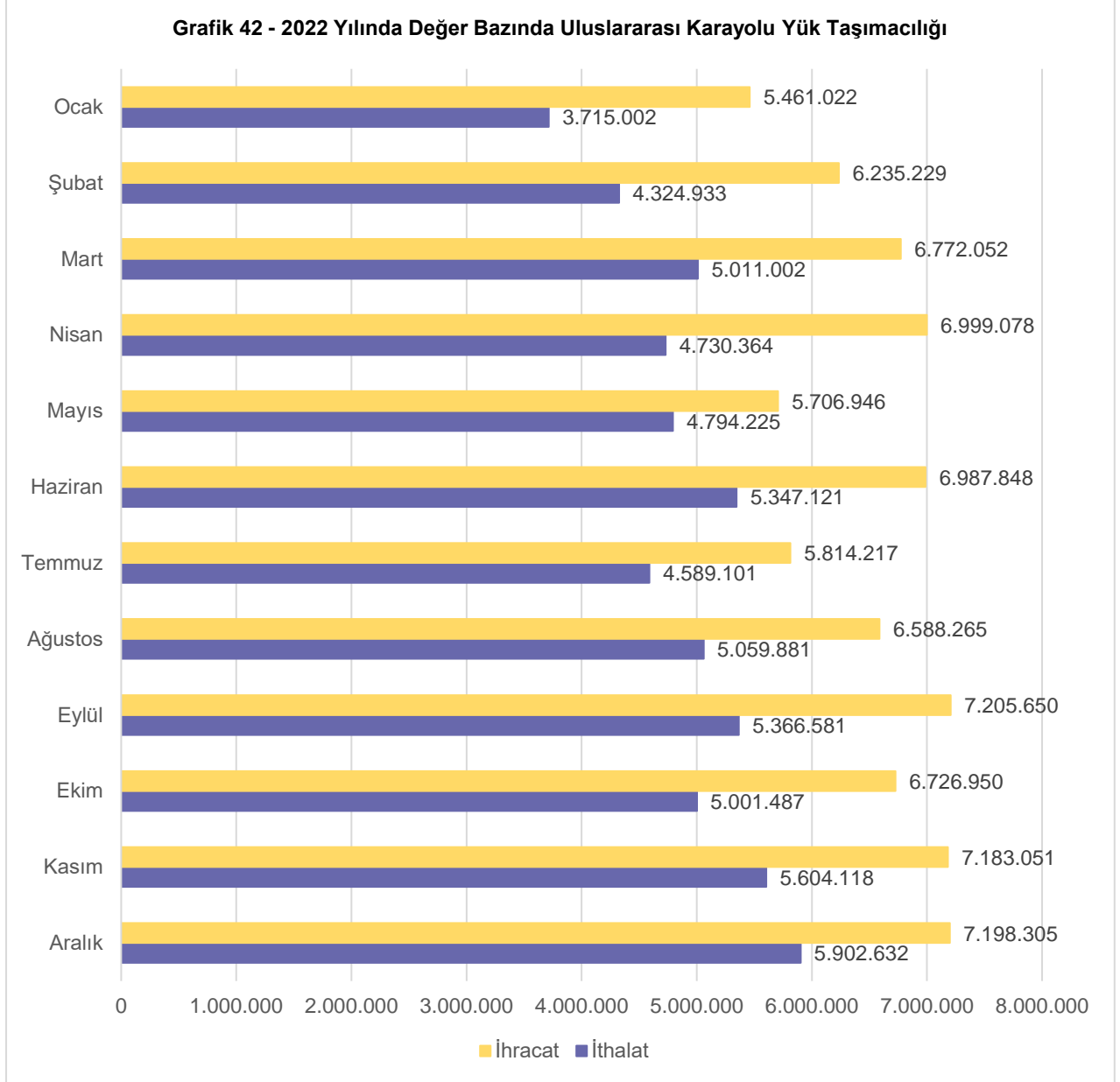
İthalat taşımalarında da ihracattaki benzer durum görülmektedir. İthalatta ağırlık bazında karayolu ile taşınan yük en az 6.734.703 ton ile 2012 yılında, en fazla 14.412.352 ton ile 2022 yılında gerçekleşti.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

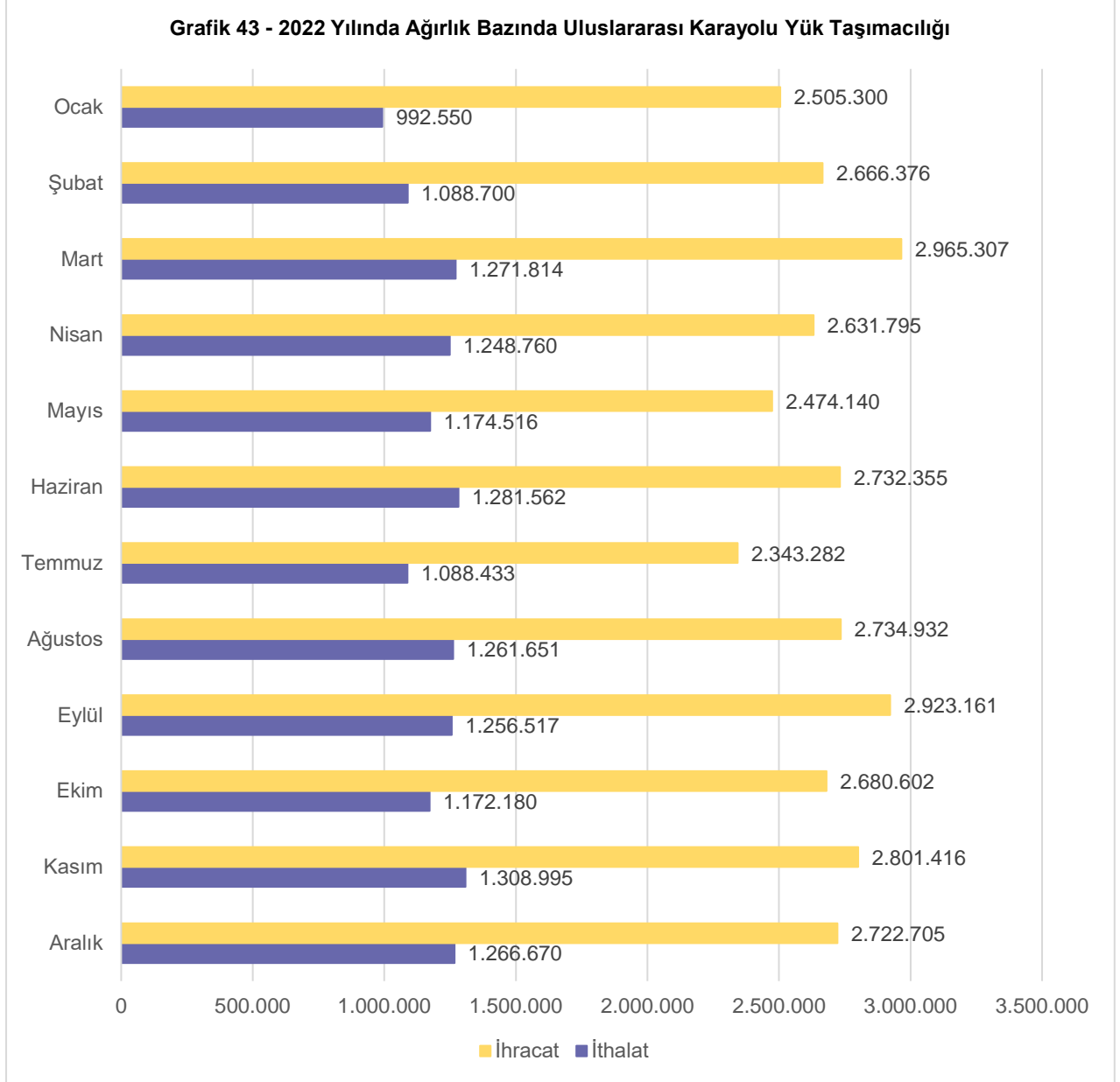
2022 Yılı Karayolu Taşımacılığı Verileri

2022 yılında değer bazında uluslararası karayolu taşımacılığında ihracat taşımalarının değeri ithalat taşımalarının değerinden yüksek oldu. İhracat taşımalarının değerinin en fazla olduğu ay Eylül ayı, en düşük olduğu ay ise Ocak ayıdır. İthalat taşımalarında ise karayolu ile taşınan yüklerin değeri en fazla Aralık ayında, en az Ocak ayında oldu.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2022 yılında ağırlık bazında uluslararası karayolu taşımacılığında ihracat taşımalarının ağırlığı ithalat taşımalarının neredeyse iki katıdır. İhracat taşımalarının ağırlığının en fazla olduğu ay Mart ayı, en düşük olduğu ay ise Temmuz ayıdır. İthalat taşımalarında ise karayolu ile taşınan yüklerin ağırlığı en fazla Kasım ayında, en az Ocak ayında oldu.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Karayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

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

Tablo 22 - İhracatta İlk 5 Ülke

| Sıralama | Değer | Ağırlık |
|----------|-------------------|-------------|
| 1 | Almanya | Irak |
| 2 | Irak | Suriye |
| 3 | Romanya | Romanya |
| 4 | Rusya Federasyonu | Almanya |
| 5 | Bulgaristan | Bulgaristan |

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 23 - İthalatta İlk 5 Ülke

| Sıralama | Değer | Ağırlık |
|----------|---------|-------------------|
| 1 | Almanya | Irak |
| 2 | Çin | İran |
| 3 | İtalya | Almanya |
| 4 | İran | Rusya Federasyonu |
| 5 | İsviçre | Bulgaristan |

Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Havayolu yük taşımacılığı genel olarak birim fiyatı en yüksek ürünlerin taşınmasında kullanılmakta ve teknolojik ürünler başta olmak üzere zaman duyarlılığı yüksek olan yüklerde de havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Uzak mesafelerin kısa sürede kat edilmesini sağlaması sayesinde havayolu taşımacılığı küresel ticaretin hızının artması üzerinde önemli bir paya sahiptir. Son dönemde çok büyük bir ilerleme kaydeden havayolu taşımacılığı lojistik sektöründe vazgeçilemeyen bir konuma yükseldi.

Havayolu, dünyada hızla gelişmektedir. Entegrasyon ve bütünleşmede büyük öneme sahiptir. Havayolu sektörü, kargo ve yolcu taşımacılığı ayrımı yapılmaksızın, ülke ekonomilerine önemli katkılar sağlamaktadır.⁷⁵ 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.⁷⁶

Türkiye coğrafi konumu gereği 1,6 milyar insanın yaşadığı, 43,2 trilyon ABD doları GSMH ve 11 trilyon ABD doları ticaret hacmine sahip ülkelere sadece 4 saat uçuş mesafesindedir.⁷⁷ 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 12 – Türkiye: Ulaşımında Kavşak Noktası



Görsel: UAB

⁷⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*. S. 186

⁷⁶ ICAO, *Aviation Benefits Report*, S. 7

⁷⁷ UAB, *2023 Yılı Bütçe Sunumu*. S. 4

SHGM tarafından yayınlanan verilere göre Türkiye'nin, 2021 yılında 558 uçaklık bir filoya sahipken 2022 yılında yaklaşık %7 oranında artış sonucu 598 uçaklık bir filoya sahip olduğu görülmektedir. 2011 yılında kargo kapasitesi 1.136.866 kilogramken 2021 yılında ise bu kapasite 10 yıl sonra %128 artarak 2.593.450 kilogram oldu.⁷⁸ 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.⁷⁹ Türkiye'de sivil havacılığın gelişimi 2. Dünya Savaşı'ndan sonra daha net bir şekilde izlenmektedir. 1945 yılında imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması gereği Yeşilköy'de uluslararası bir havalimanı kurulmasına karar verildi.

1949'da hava meydanı ve ilgili tesislerinin uluslararası standartlara göre genişletilmesi ve iyileştirmeleri ile yenilerinin yapılması görevi Bayındırlık Bakanlığı'na verildi ve Şose ve Köprüler Reisliği'ne bağlı Hava 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 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi⁸⁰.

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.⁸¹ Havacılık sektörünün tam anlamıyla serbestleşmesi ancak özel sektörün pazara girişi önünde birtakım kısıtlamaların 2003 yılında kaldırılmasıyla mümkün olabildi.

⁷⁸ *Ibid.*, S. 39.

⁷⁹ SHGM Web Sitesi, *Tarihçe*.

⁸⁰ SHGM, *2010 Faaliyet Raporu*. S. 84.

⁸¹ T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, *Ulaştırma Hizmet Alanı: Havayolu Taşımacılığı*. S. 6.

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 44 şehre, yurt içinde ise 50 şehre uçuş gerçekleştirmektedir.⁸²

| Tablo 24 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları | | |
|--|------------|------------|
| Havayolu Şirketleri | 2021 | 2022 |
| THY A.O. | 356 | 381 |
| Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş. | 90 | 96 |
| Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. | 55 | 62 |
| Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. | 15 | 20 |
| Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. | 8 | 10 |
| Tailwind Havayolları A.Ş. | 5 | 5 |
| Mavi Gök Havacılık A.Ş. | - | 4 |
| Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş. | - | 3 |
| MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş. | 7 | 7 |
| ACT Hava Yolları A.Ş. | 5 | 5 |
| ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş. | 3 | 3 |
| Air Anka Havayolları A.Ş. | - | 2 |
| Toplam | 558 | 598 |

Kaynak: SHGM Web Sitesi, İstatistikler.



⁸² THY, 1Ç'22 Sonuç Özeti. S. 14

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 Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A), Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) ve Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHT-17.6)'ndan oluşmaktadır.

Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) ile ticari hava taşımacılığı yapmak için izin ve işletme ruhsatı almak üzere başvuracak gerçek ve tüzel kişilerde aranacak şartları, izin ve işletme ruhsatı verilmesine ait esasları ve bu işletmelerin faaliyetlerinde uymak zorunda buldukları usul ve standartları kapsamaktadır.

Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) havaalanları yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak için uygulanacak usul ve esasları düzenlemektedir.

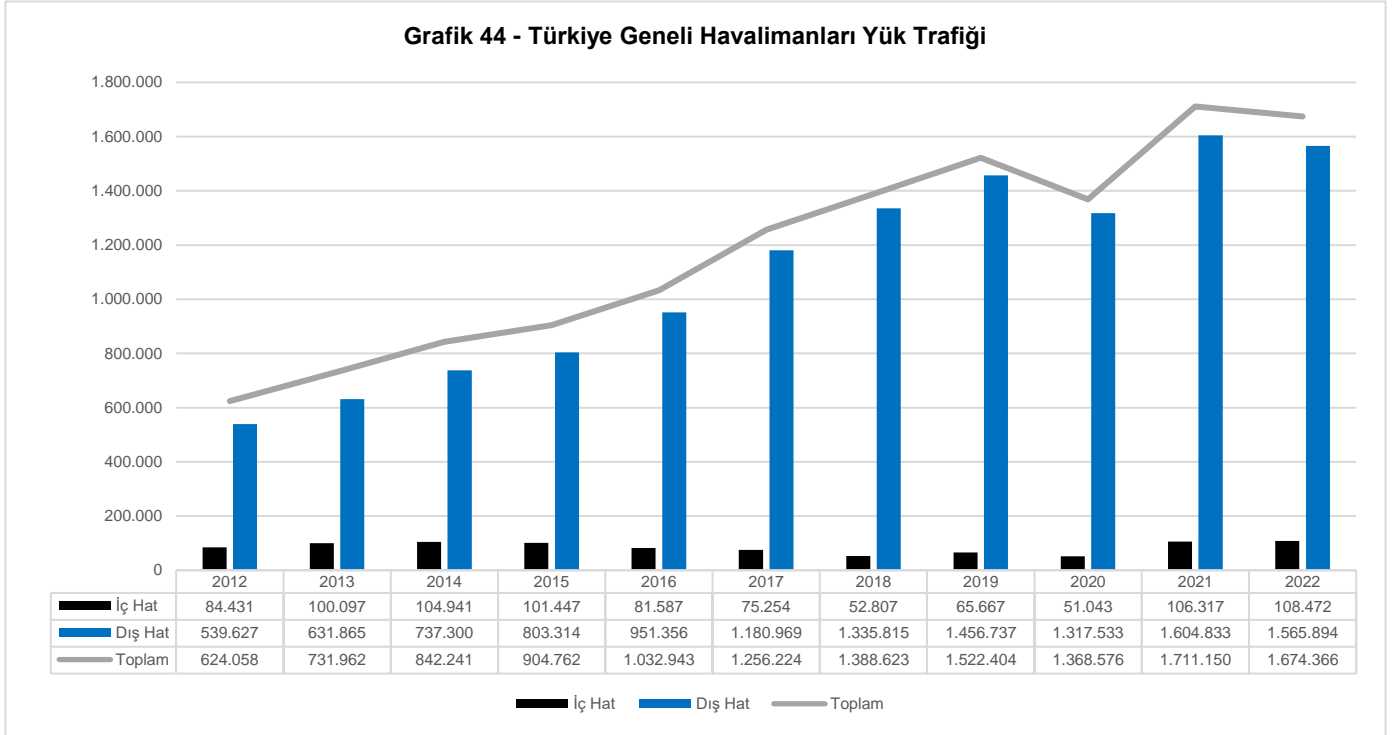
Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHT-17.6) ile havayolu ile kargo ve posta taşımacılığının uluslararası standartlarda yapılmasını ve güvenliğini sağlamak üzere havayolu işletmelerinin, yer hizmetleri kuruluşlarının, taşıma işleri organizatörlerinin, güvenlik kontrollerini uygulayan entegre depolama ve nakil hizmetlerinden sorumlu lojistik sağlayıcıların, göndericilerin ve tedarik zincirinde yer alan diğer kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarına dair düzenlemeler getirmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumludur. Sektöre ilişkin mevzuat SHGM tarafından düzenlenmektedir ve lisanslandırma, yetkilendirme ve denetleme gibi fonksiyonlar SHGM tarafından yürütülmektedir. DHMİ, Türkiye'deki havalimanlarının işletilmesi ile hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolünden sorumludur.

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

Havalimanlarında Kargo Trafığı

DHMİ tarafından yayınlanan “Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafığı İstatistikleri’ne göre 2012 yılından 2022 yılı Aralık ayı sonuna kadar olan dönem içerisinde dış hat kargo trafiği iç hat kargo trafiğine kıyasla daha büyük ve doğrusal bir gelişme gösterdi.

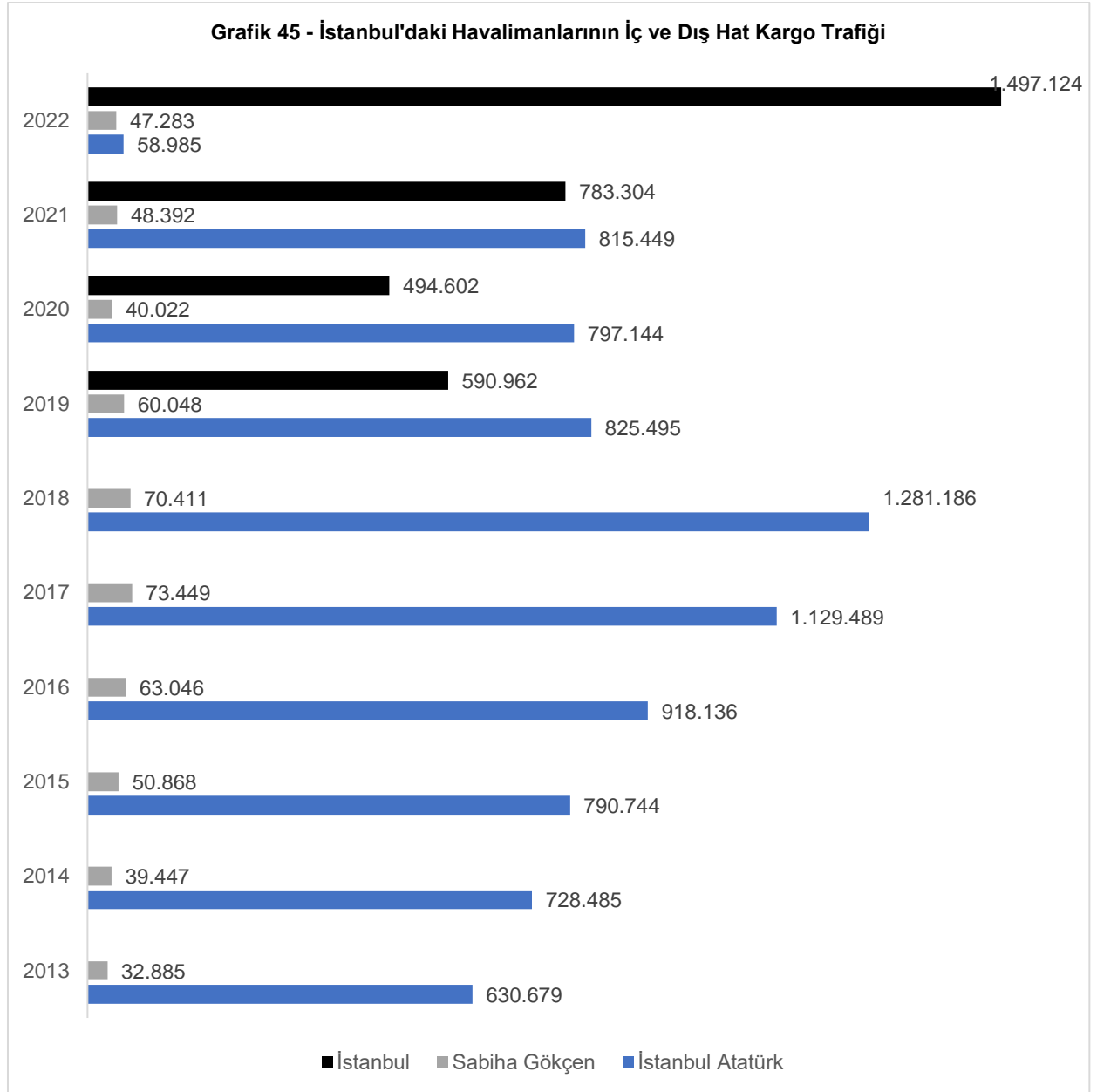


Kaynak: DHMİ (Ton. 2022 yılı Aralık ayı sonu verileri kesinleşmeyen verilerdir.)

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. 2022 yılı Aralık ayı sonunda iç hat kargo trafiği 108.472 ton, dış hat kargo trafiği ise 1.565.894 ton şeklinde istatistiklere yansıdı. 2022 yılı Aralık ayı sonunda toplam kargo trafiği 1.674.366 ton oldu. Bir önceki yılın aynı dönemine göre iç hat kargo trafiğinde %2 artış, dış hat kargo trafiğinde yaklaşık %2 düşüş, toplam kargo trafiğinde ise yaklaşık %2 oranında düşüş yaşandı.

İstanbul Havalimanlarında İç ve Dış Hat Kargo Trafığı

2019 yılında İstanbul Havalimanı'nın faaliyete girmesi ile birlikte Atatürk Havalimanı'nın iç ve dış hat toplam kargo trafiği 2022 yılının Aralık ayı sonunda 58.985 ton oldu ve bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla yaklaşık %91 oranında azalma gösterdi. Aynı şekilde Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki toplam kargo trafiğinde de düşüş yaşandı. 2022 yılının Aralık ayı sonunda İstanbul Havalimanı'ndaki toplam iç ve dış hat kargo trafiği 1.497.124 ton oldu ve bir önceki yılın aynı dönemine göre yaklaşık %91 oranında artış yaşandı.



Kaynak: DHMİ (Ton)

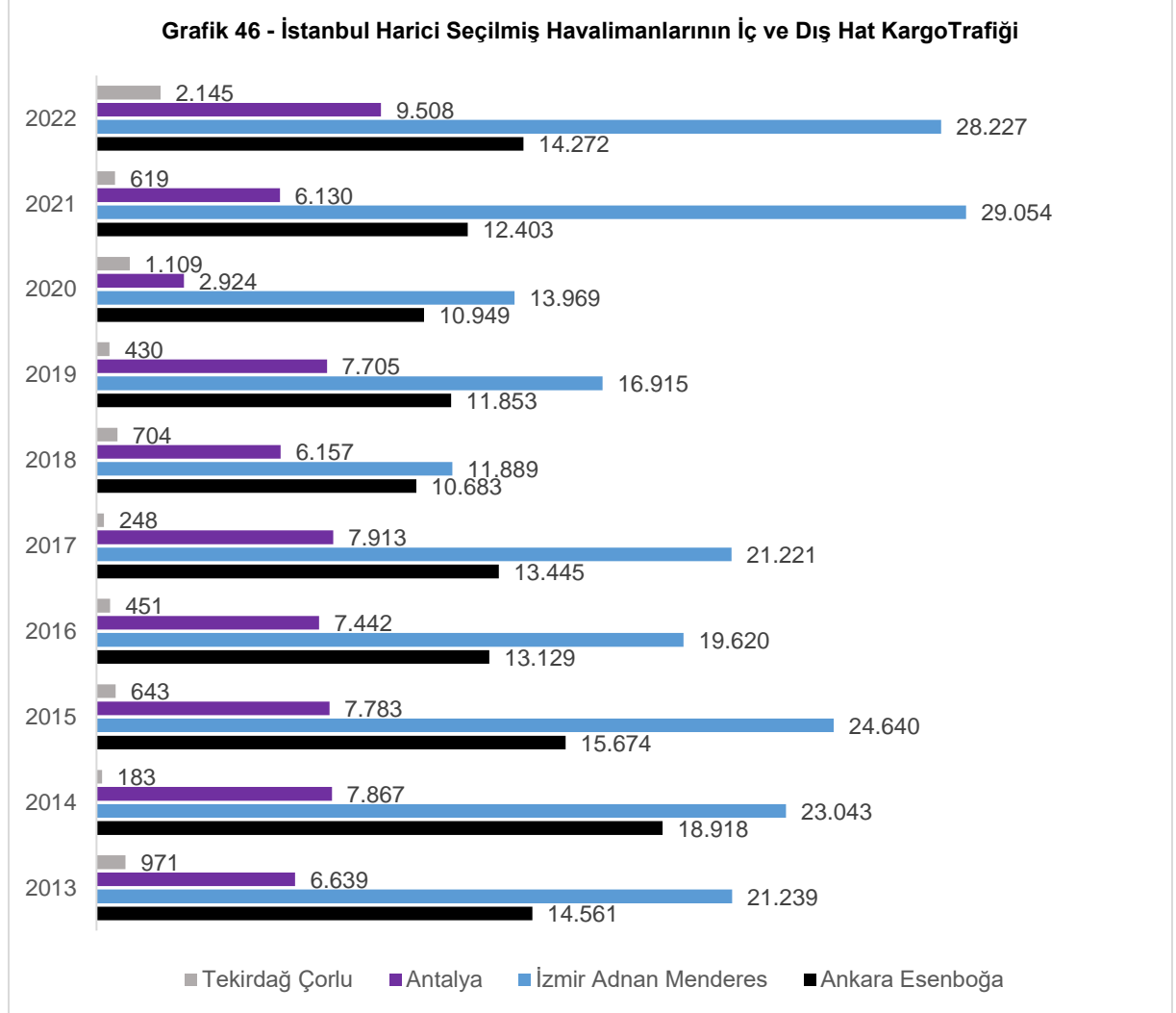
Turkish Cargo, 2022 yılı başında hava kargo taşıma faaliyetlerinin tamamını Mega Kargo Tesisi SmartIST'e taşıdı. İstanbul Havalimanı'nda tek çatı altında en büyük endüstriyel bina olacak şekilde tasarlanan SmartIST, tüm fazları tamamlandığında 340.000 metrekarelik alanda yıllık 4 milyon tonluk bir kapasiteye ulaşacak. Otomatik Depolama Sistemleri ve Robotik Süreç Otomasyonu gibi akıllı teknolojiler ile donatılan tesis, operasyonel hız ve kalite noktasında Turkish Cargo'nun hizmet kalitesini 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.⁸³



⁸³ Turkish Cargo, Web Sitesi, *Network*

Diğer Şehirlerdeki İç ve Dış Hat Kargo Trafığı

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



Kaynak: DHMİ (Ton)

Ankara Esenboğa Havalimanı'nda iç ve dış hat kargo trafiği 2014 yılında 18.918 ton iken bu yıldan sonra dalgalanmalar yaşandı. 2021 yılında, 2014 yılına kıyasla yaklaşık %34 hacim kaybı sonucu 12.403 ton iç ve dış hat kargo trafiği oldu. 2022 yılının sonunda ise 2021 yılının sonuna göre %15 artış ile iç ve dış hat kargo trafiği 14.272 ton olarak gerçekleşti.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda da dalgalanmalar söz konusudur. 2013 yılından itibaren 2014 ve 2015 yıllarında iç ve dış hat kargo trafiği artış gösteren İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda kargo trafiği 2021 yılında 29.054 ton oldu. 2021 yılının sonunda İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda 29.054 ton iç ve dış hat kargo trafiği mevcut iken bir yıl sonra aynı dönemde 28.227 ton iç ve dış hat kargo trafiği gerçekleşti ve yaklaşık %3 oranında düşüş yaşandı.

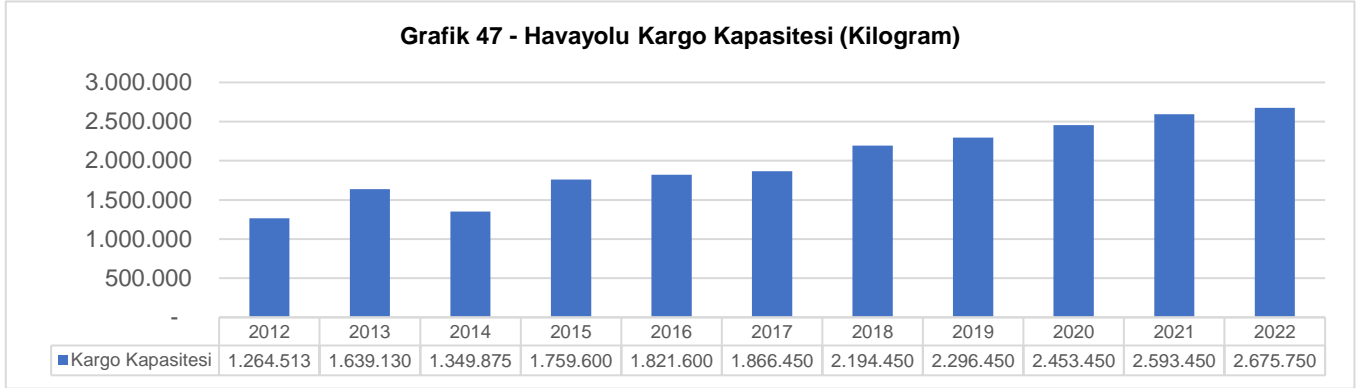
2022 yılının sonunda Antalya Havalimanı bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla iç ve dış hat kargo trafiğinin artış gösterdiği bir havalimanı oldu; 2021 yılının sonunda Antalya havalimanında kargo trafiği 6.130 ton iken bir yıl sonra kargo trafiği yaklaşık %55 hacim artışı ile 9.508 ton oldu.

Tekirdağ Çorlu Havalimanı, incelenen havalimanları içerisinde en küçük hacme sahiptir. İç ve dış hat kargo trafiğinde 2.145 tona ulaşılan 2022 yılının sonunda, incelenen dönem içerisinde en yüksek hacme ulaşılan yıldır. Tekirdağ Çorlu Havalimanı 2022 yılının sonunda bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla iç ve dış hat kargo trafiğinin artış gösterdiği bir havalimanı oldu; 2021 yılının sonunda iç ve dış hat kargo trafiği 619 ton hacim iken, bir yıl sonra yaklaşık %247 oranında artış oldu.



Türkiye'nin Havacılık Filosu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre 2022 yıl sonu itibarı ile Türkiye'de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 12 havayolu şirketinin toplam 598 olan uçaklarının 553'ü yolcu, 35'i ise kargo uçağıdır. 35 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.675.750 kilogramdır.



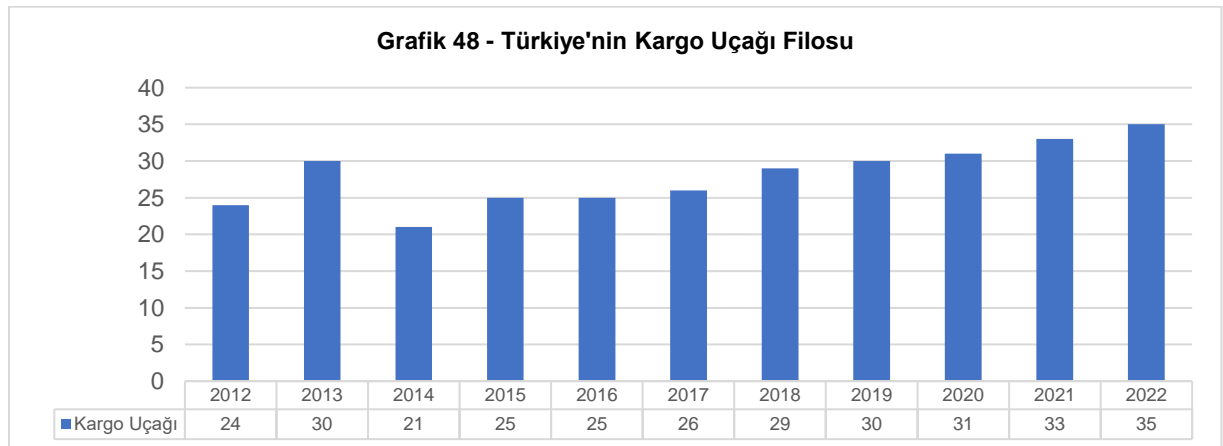
Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2022*. S. 38.

THY A.O.'ya ait yolcu uçağı sayısı 363, 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.

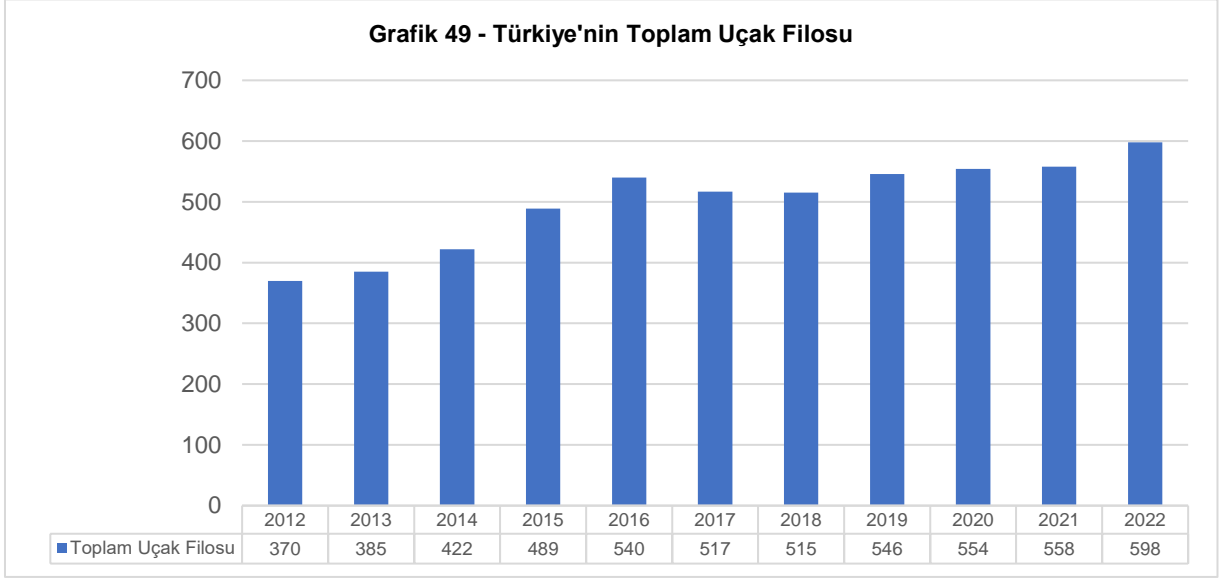
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.'ye ait 3 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 121.575 kilogramdır.



Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2022*. S. 35.

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. 96, Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. 62, Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. 20, Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. 10, Tailwind Havayolları A.Ş. 5 yolcu uçağına sahiptir.



Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2022*. S. 35.

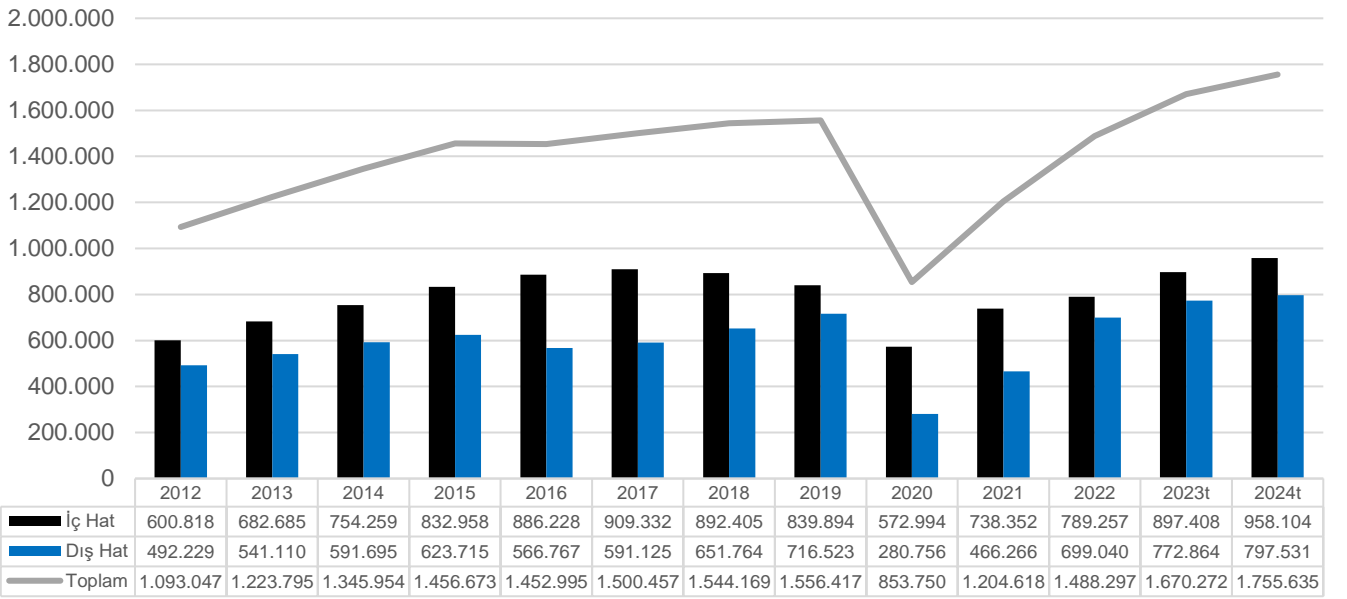


Türkiye'de Uçak Trafikği

2012-2022 yılları arasında Türkiye havalimanlarındaki uçak trafikği dış hat için 2016 ve 2020 yılları ve iç hat için 2018, 2019 ve 2020 yılları hariç tutulduğunda sürekli artış gösterdi. 2021 yılı sonunda 1.204.618 olan toplam uçak trafikği 2022 yılında yaklaşık %24 artarak 1.488.297 oldu.

2022 yılında iç hat uçak trafikği 2021 yılına göre %7 artış ile 789.257, dış hat uçak trafikği ise %50 artış ile 699.040 olarak gerçekleşti.

Grafik 50 - Türkiye'de Uçak Trafikği

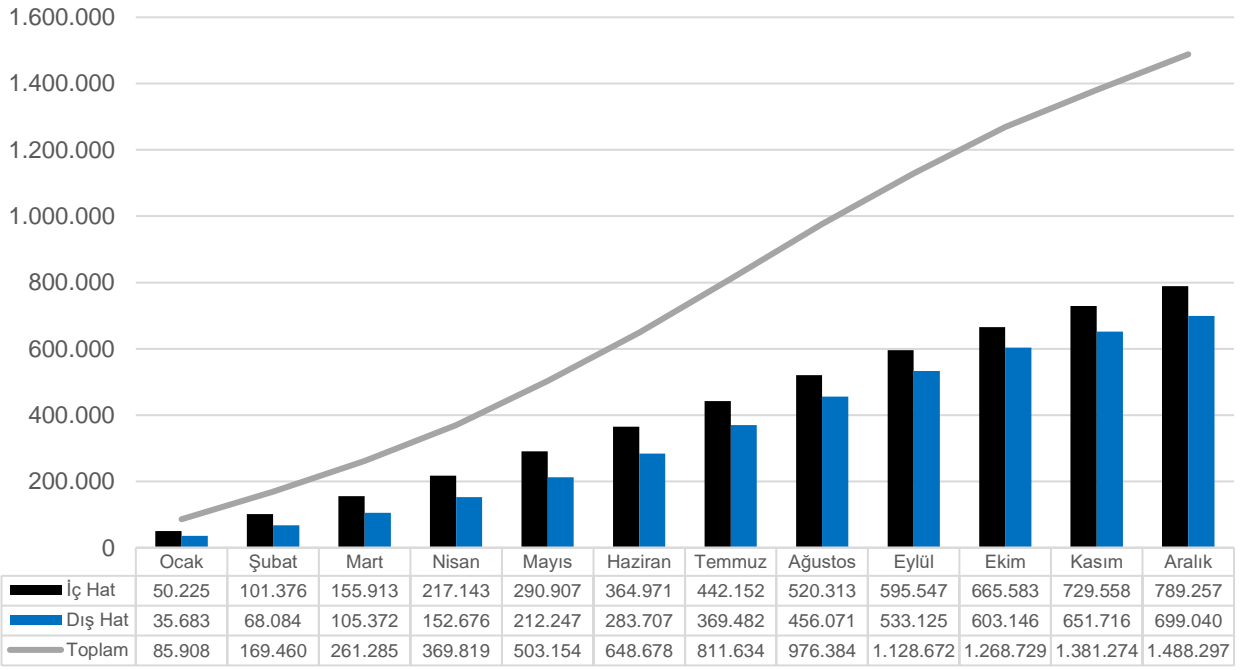


Kaynak: DHMİ (2022 verileri kesin değildir.)



Ay bazında ise 2022 yılında önemli artışlar gözlemlendi. Ocak ayı itibarıyla iç ve dış hat toplam uçuş trafiğinde yaşanan artışlar Aralık ayında en yüksek seviyeye çıkarak 1.488.297 oldu. Ocak ayında iç ve dış hat toplam uçuş trafiği 85.908 olurken bu miktar Aralık ayında %1632 artış ile 1.488.297 olarak istatistiklere yansıdı. Ocak ayında iç hat uçuş trafiği 50.225 ton iken, Aralık ayında %1471 artış ile 789.257 olarak gerçekleşti. Dış hat uçuş trafiği ise Ocak ayında 35.683 iken, Aralık ayında %1859 artış 699.040 oldu.

Grafik 51 - 2022 Yılında Türkiye'de Uçak Trafiği



Kaynak: DHMİ (2022 verileri kesin değildir.)



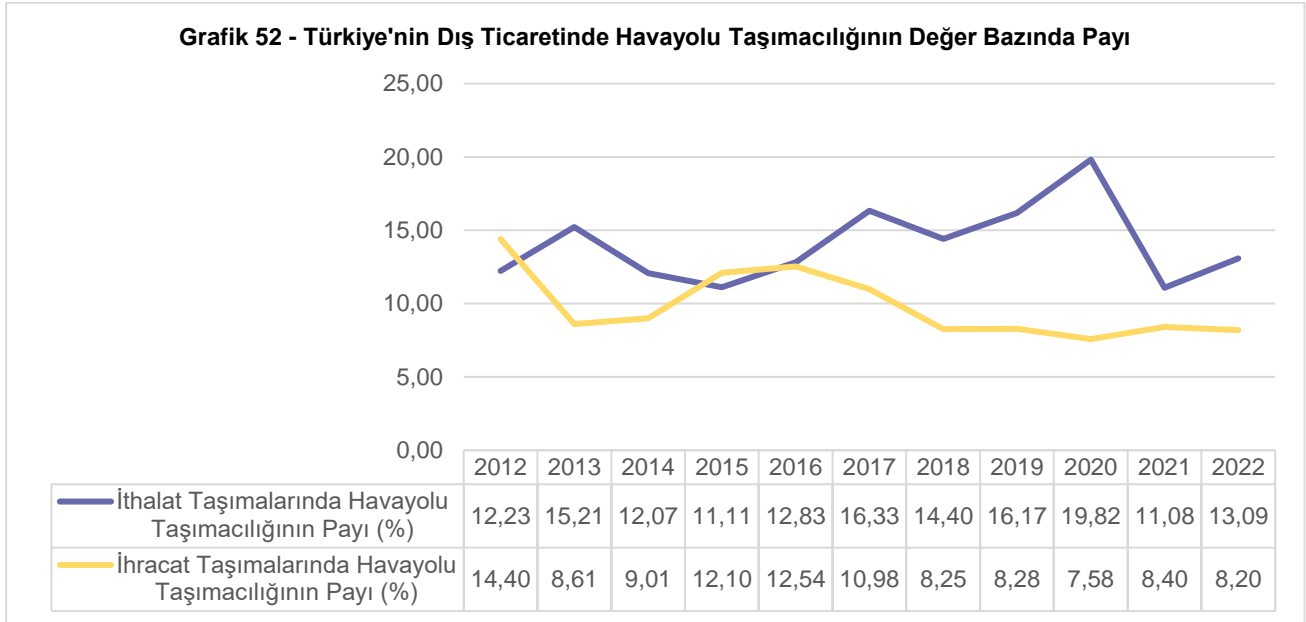
Türkiye'nin Dış Ticareti ve Havayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde 2012 ve 2022 yılları arasındaki zaman zarfında havayolu ithalat ve ihracat taşımalarında dalgalanmalar oldu. İhracat taşımalarında 2012, 2015, 2016 ve 2017 yıllarında havayolu taşımacılığının değer bazındaki payı %10'un üzerine çıktı.

2012 yılında havayolu taşımacılığının ithalatta değer bazındaki payı %12,23'tü. Bu oran 2022 yılının sonunda %13,09'a yükseldi.

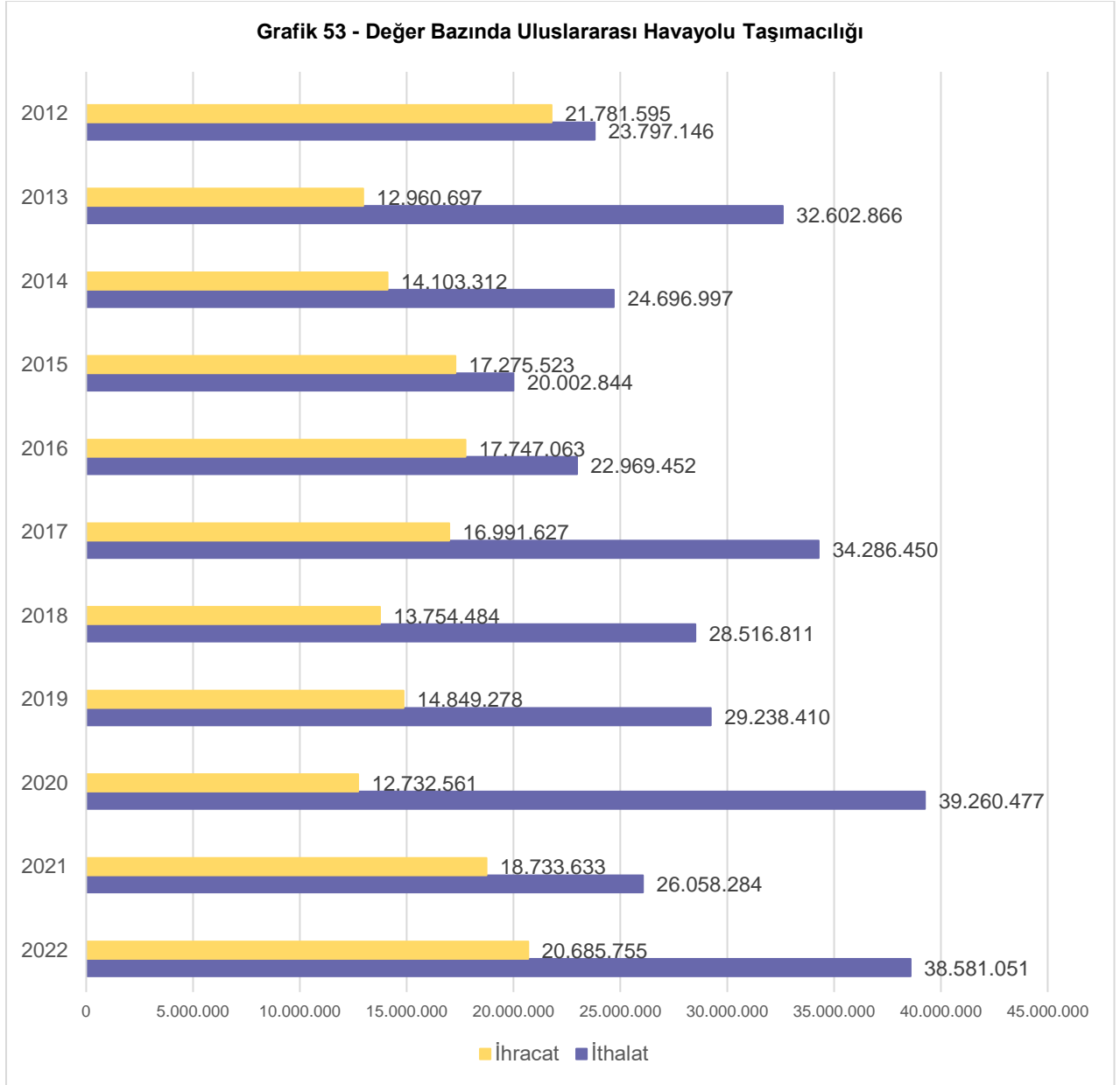
Havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı 2012 yılında %14,40'tı. İncelenen dönem içerisinde havayolu taşımacılığı değer bazında en yüksek paya 2012 yılında %14,40 ile sahip oldu. 2022 yılında havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı %8,20 olarak gerçekleşti.

2012 yılından 2022 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 2012 ve 2022 yıllarını kapsayan dönem boyunca havayolu ile ithalatı gerçekleştirilen yüklerin değerinin, havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin değerinden daha yüksek olduğu görülmektedir. 2012 ve 2015 yılları, havayolu ile taşınması yapılan ihracat ve ithalat yükleri arasındaki değer bazındaki farkın dönem içerisindeki diğer yıllara kıyasla en düşük olduğu yıllar oldu. 2021 yılında havayolu ithalat yüklerinin toplam değeri havayolu ihracat yüklerinin yaklaşık %39, 2022 yılının sonunda ise yaklaşık %87 katı oldu.

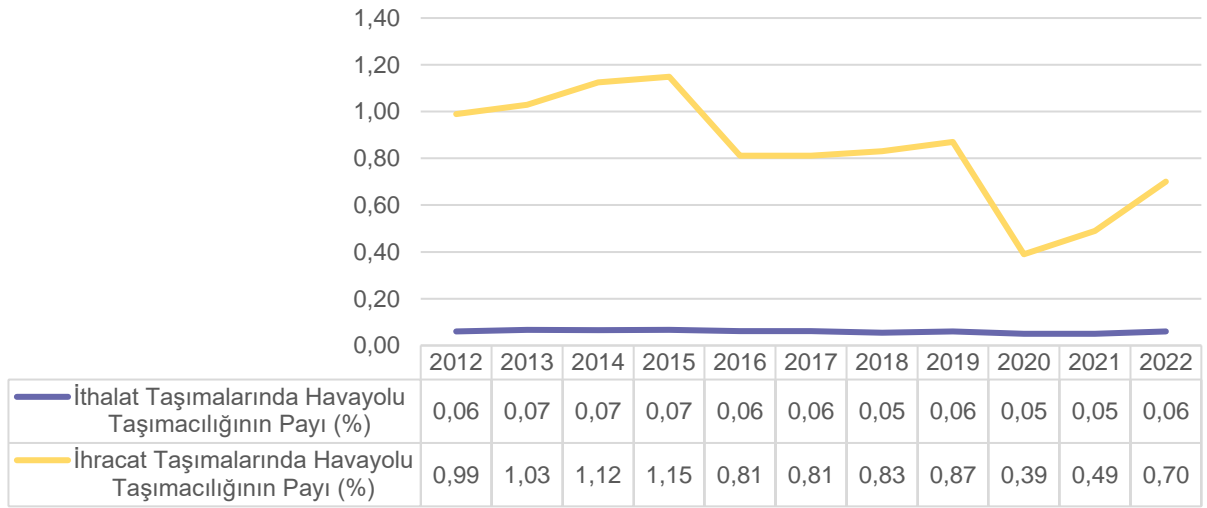


Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2012 yılından 2022 yılına kadar olan dönemde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı toplam ithalat taşımaları içerisinde düşük bir orana sahiptir. 2012 yılında ithalat taşımalarında ağırlık bazında %0,06 olan havayolu taşımalarının payı 2022 yılının sonunda da aynı oldu. 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 2022 yılının sonunda havayolu ile taşınan 1 kilo ithalat yükünün değeri %23 artış ile ortalama 317,81 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. 2022 yılının sonunda ihracat taşımalarında havayolu taşımacılığının payı incelenen dönem içerisinde 2020 ve 2021 yıllarından sonra %0,70 pay ile en düşük orana sahip oldu.

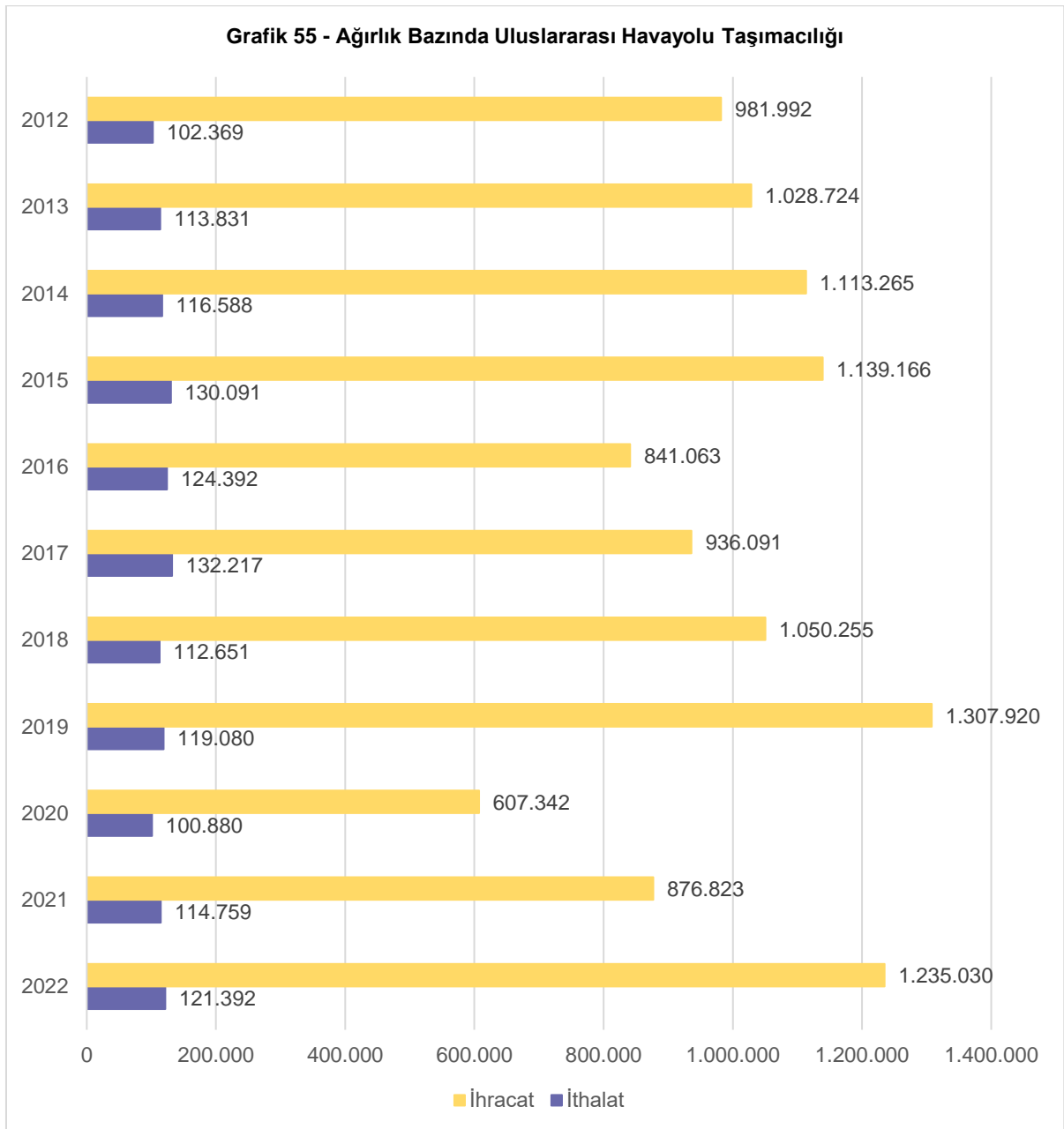
Grafik 54 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İncelenen 10 yıllık dönem içerisinde sürekli olarak havayolu ile taşınan toplam ihracat yükünün ağırlığının ithalat yükünden fazla olduğu görülmektedir. 2015 yılına kadar havayolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığı artmakta iken düşüş yaşanan 2016 itibarı ile tekrar havayolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığında artış bulunduğu ve 2019 yılında incelenen dönem içerisinde en fazla havayolu ihracat yükünün taşındığı görülmektedir. 2020 yılında yeniden bir azalma görülürken 2021 ve 2022 yıllarında tekrar artış yaşandı.

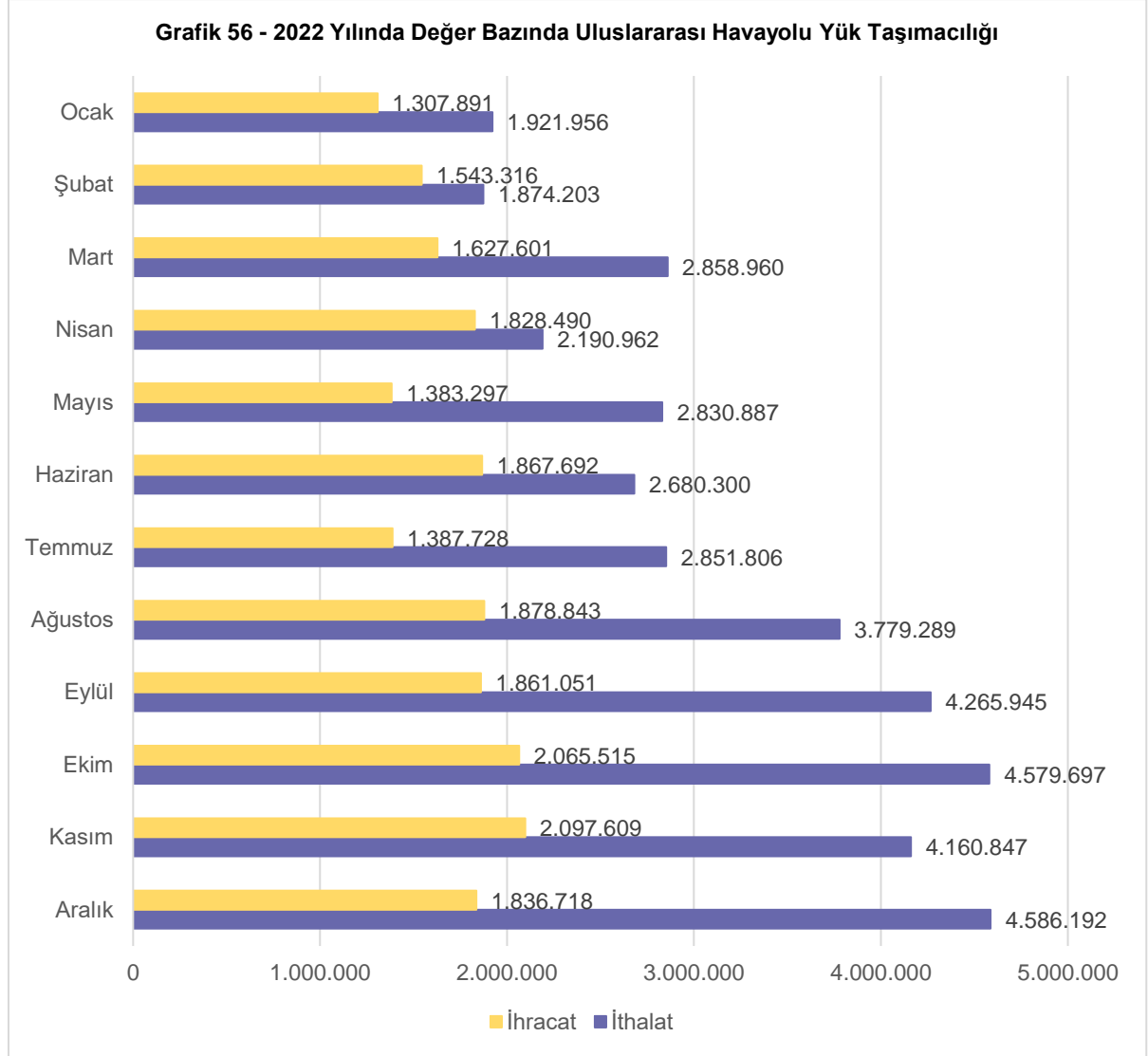
İncelenen dönemde havayolu ithalat yüklerinin ağırlığında fazla bir değişim olmadı. 2012 yılında ithalat yüklerinin ağırlığı 102.369 ton iken bu oran 2022 yılında %19 oranında bir artış ile 121.392 ton oldu.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

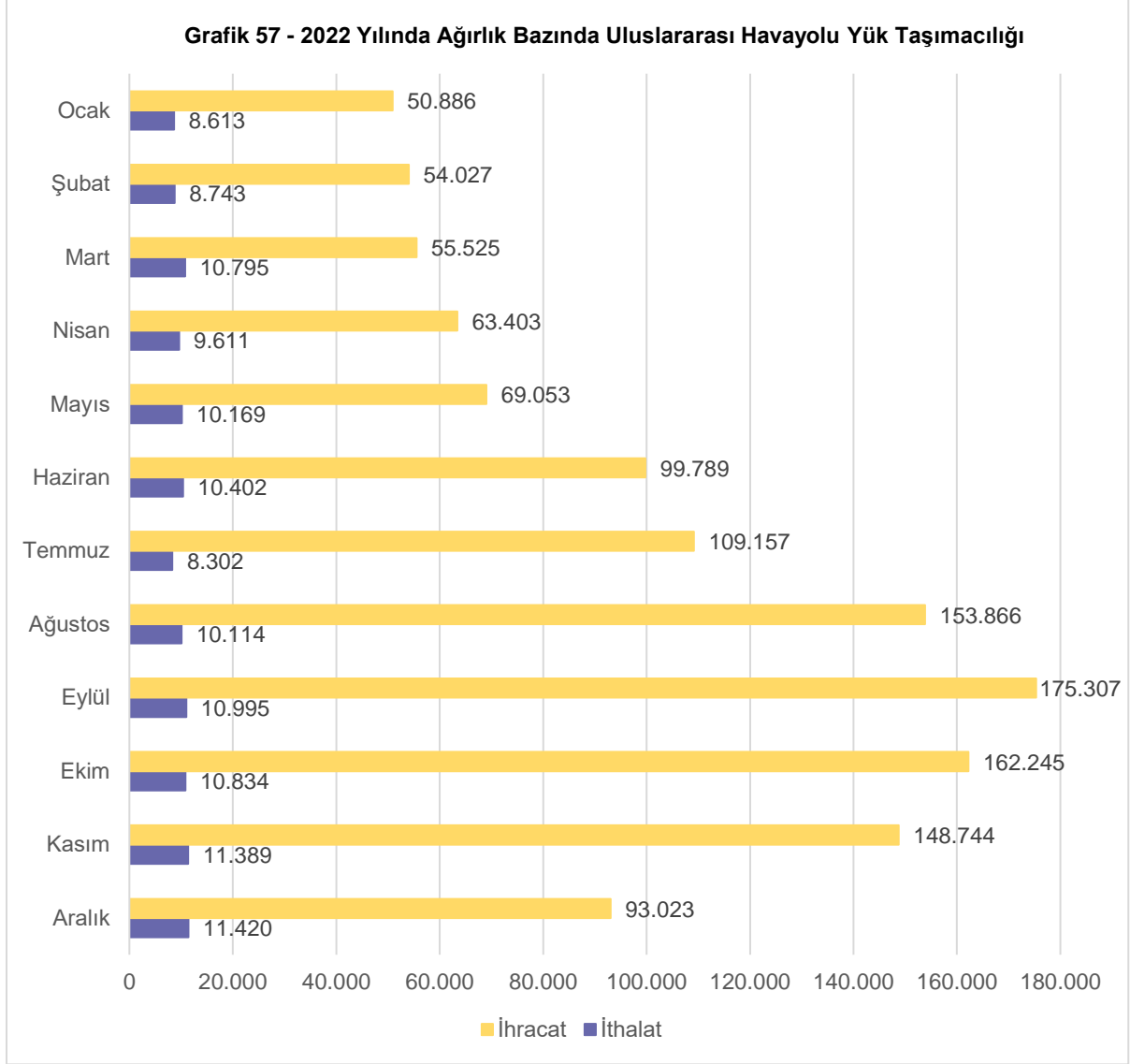
2022 Yılı Havayolu Taşımacılığı Verileri

2022 yılında uluslararası havayolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında dalgalanmalar oldu. Aralık ayında ithalatta en yüksek değerde havayolu taşıması yapılırken ihracat taşımalarının Kasım ayında en yüksek değerde olduğu gözlemlendi.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2022 yılında uluslararası havayolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında ilk dokuz ay ihracat taşımaları miktar bazında yükseliş gösterse de Eylül ayı sonrası düşüş yaşandı. İthalat taşımaları Aralık ayında 11.420 ton ile en fazla hacme sahipti. Ocak, Şubat ve Temmuz ayları ithalat taşımalarında miktar bazında en fazla daralmanın olduğu aylar oldu.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Havayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2022 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 25 - İhracatta İlk 5 Ülke

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

İhracat taşımalarında ilk 5'te yer almayan Çin havayolu ithalat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasındadır. Ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında sadece Almanya Avrupa kıtasında yer almaktadır. ABD ve Çin havayolu ithalat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer alan ülkelerdir.

Tablo 26 - İthalatta İlk 5 Ülke

| Sıralama | Değer | Ağırlık |
|----------|---------|-----------|
| 1 | İsviçre | Çin |
| 2 | Çin | ABD |
| 3 | ABD | Almanya |
| 4 | BAE | Hindistan |
| 5 | İtalya | Japonya |

Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Ticaretin küreselleşmesinde önemli paya sahip olan denizyolu taşımacılığı genellikle büyük hacimli, birim fiyatı ve zaman duyarlılığı düşük yüklerin taşınması için kullanılmaktadır. Konteynerleşme ile birlikte denizyolu taşımacılığı kombine taşımacılığın gelişiminde de katkı sağlayan önemli bir mod olmuştur.

Harita 13 - 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 konuma sahip denizyolu taşımacılığının önünde özellikle transit taşımacılık faaliyetleri açısından gelişim alanları vardır⁸⁴. 2022 yılında dünyada taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık %86,58'i için denizyolu tercih edildi. Ülkemizde 2022 yılında hacim olarak ithalat amaçlı yüklerin yaklaşık %92,22'si, ihracat amaçlı yüklerin yaklaşık %80,08'i denizyolu ile taşındı. Bu veriler doğrultusunda küresel bazda denizyolu ile yapılan yük hacmi son yarım yüzyılda 20 kat büyüdü. Lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığı parasal olarak yüksek bir paya sahiptir. Bu durum denizyolu sektörünün küresel ticarete en stratejik sektör konumunda olmasını sağlamaktadır.⁸⁵

⁸⁴ Daha fazla bilgi için UTİKAD Transit Taşımacılık Odak Grubu tarafından hazırlanan "Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları" raporunu inceleyiniz.

⁸⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*. S. 358.

Tablo 27 - Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi (Milyon Ton, Yükleme)

| Yıl | Tanker | Dökme | Diğer Kuru Yük | Toplam |
|------|--------|-------|----------------|--------|
| 2012 | 2.850 | 2.564 | 3.791 | 9.195 |
| 2013 | 2.828 | 2.734 | 3.951 | 9.513 |
| 2014 | 2.825 | 2.964 | 4.054 | 9.842 |
| 2015 | 2.932 | 2.930 | 4.161 | 10.023 |
| 2016 | 3.058 | 3.009 | 4.228 | 10.295 |
| 2017 | 3.146 | 3.151 | 4.419 | 10.716 |
| 2018 | 3.201 | 3.215 | 4.603 | 11.019 |
| 2019 | 3.169 | 3.225 | 4.682 | 11.076 |
| 2020 | 2.918 | 3.181 | 4.549 | 10.648 |
| 2021 | 2.952 | 3.272 | 4.761 | 10.985 |

Kaynak: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2022*. 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.

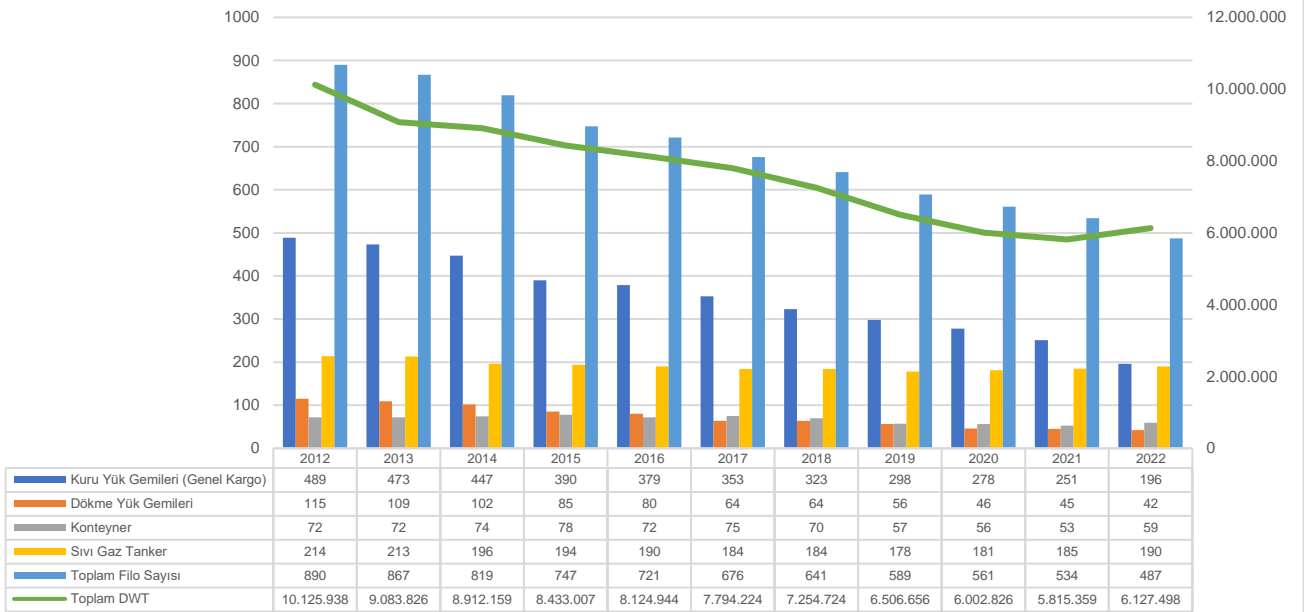


Türk Deniz Ticaret Filosu: DWT ve Adet Gelişimi

150 groston ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filusunda 2012 yılından bu yana DWT ve adet bazında kapasite düşüşü yaşanmaktadır. 2012 – 2022 yılları arasında konteyner gemilerinin sayıları 2015 yılında en yüksek seviyeye ulaştı ve 78 adet oldu. 2021 yılında 53 olan konteyner gemisi sayısı 2022 yılında yaklaşık %11 arttı ve 59'a yükseldi.

Kuru yük ve dökme yük gemileri, konteyner ve sıvı gaz tanker gemilerinin 2012 yılında toplam sayısı 890 iken, bu sayı 2022'de yaklaşık %45 azaldı ve 487 oldu. DWT bazında ise azalış yaklaşık %39 oldu ve 2012 yılında 10.125.938 DWT olan kapasite 2022 yılında 6.127.498 DWT oldu.

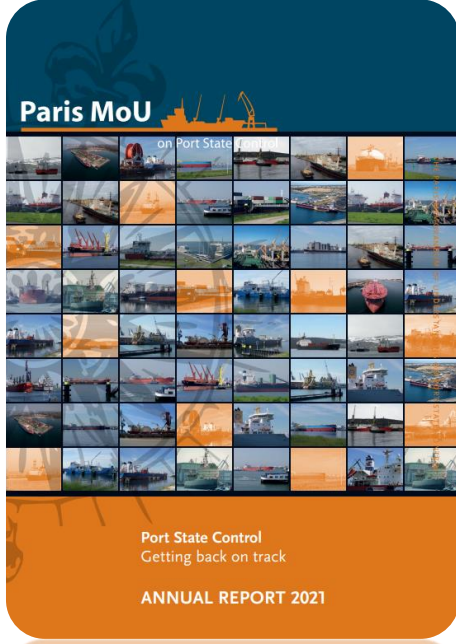
Grafik 58 - Türk Deniz Ticaret Filosu



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

UNCTAD verilerine göre 2022 yılında Türkiye'de yabancı bayraklı 1.175 geminin toplam kapasitesi 24.653.060 DWT'dir; milli bayraklı gemiler ile birlikte toplam DWT bazında Türkiye dünyada 16. sırada olup Türk ve yabancı bayraklı gemiler, tüm dünyadaki DWT kapasitesinin %1,4'ünü oluşturmaktadır. İlk sırada dünyadaki toplam DWT kapasitesinin %17,63'üne sahip Yunanistan, ikinci sırada %12,74'üne sahip Çin ve üçüncü sırada %10,85'e sahip konumda olan Japonya yer almaktadır.⁸⁶

⁸⁶ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2022*. S. 40.



Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris Memorandum of Understanding) kapsamında limanlarda yapılan denetimler sonucunda Türk bayraklı gemiler 2008 yılından beri beyaz listede yer almaktadır. 2000 yılı itibarı ile Türk bayraklı gemiler kara listede yer almakta iken yürürlüğe alınan Denetim ve Eğitim Seferberliği ile 2006 ve 2007 yıllarında gri listeye ve sonrasında beyaz listeye yükseldiler. 2021 yılında Türk bayraklı gemilere yapılan toplam 193 denetim sonrasında tutulan gemi sayısı 4'tür.⁸⁷ 2021 yılının Ocak ayı itibarı ile tutulan Türk bayraklı gemi sayısı bulunmaz iken⁸⁸ yasaklı gemi sayısı da 1'dir.⁸⁹



⁸⁷ Paris MoU, 2021 Annual Report "Getting back on track". S. 38.

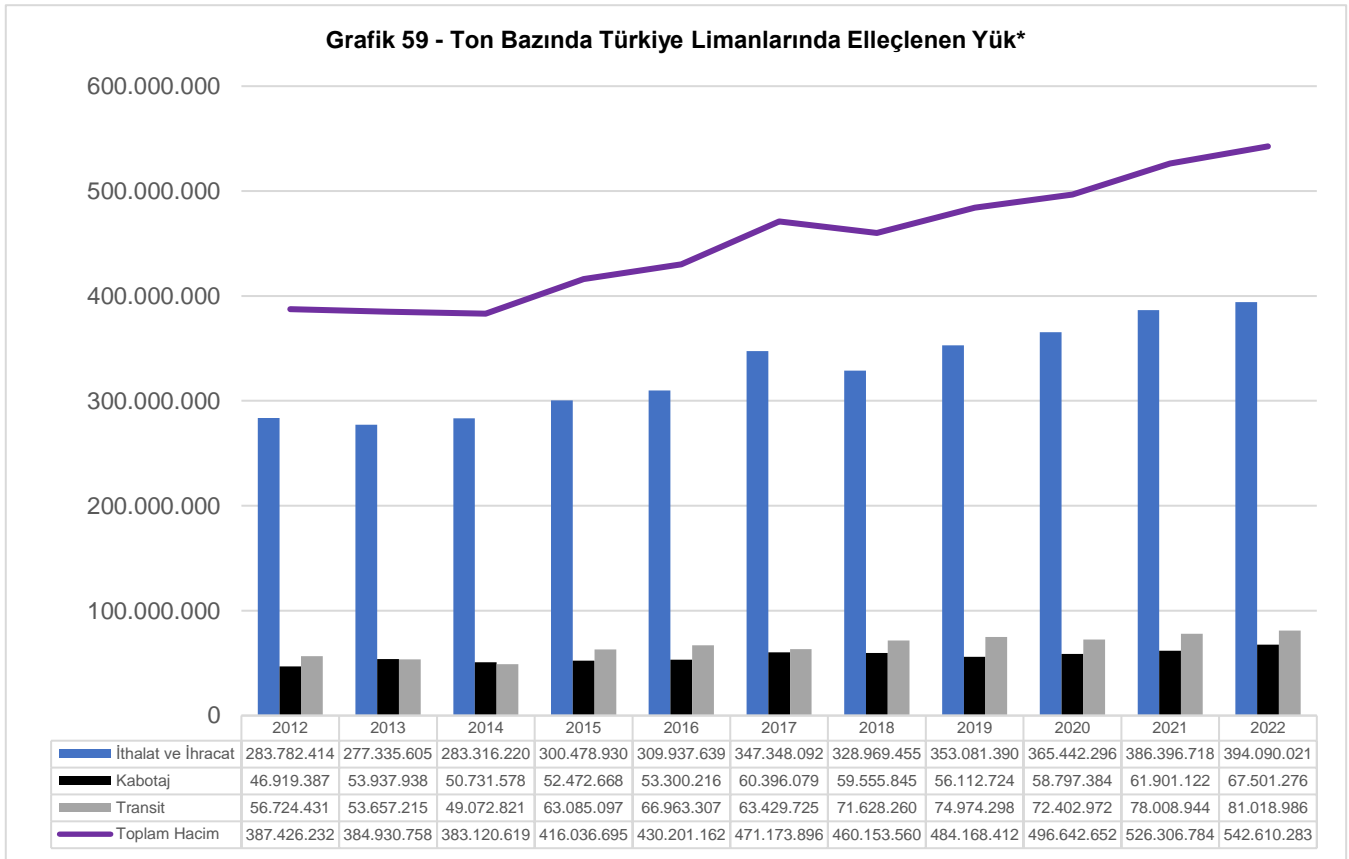
⁸⁸ Paris MoU Web Sitesi, *Current Detentions*.

⁸⁹ Paris MoU Web Sitesi, *Current Bannings*.

Limanlarda Elleçlenen Yük

2012 yılından 2022 yılına kadar olan dönemde Türkiye limanlarında elleçlenen yükler yıllar içerisinde TEU bazında hacmen artış gösterdi. 2012 yılında elleçlenen TEU 7.192.396 iken 2022 yılında yaklaşık %72 artış gösterdi ve 12.366.382 oldu ancak 2021 yılına göre %2 oranında düşüş yaşandı.

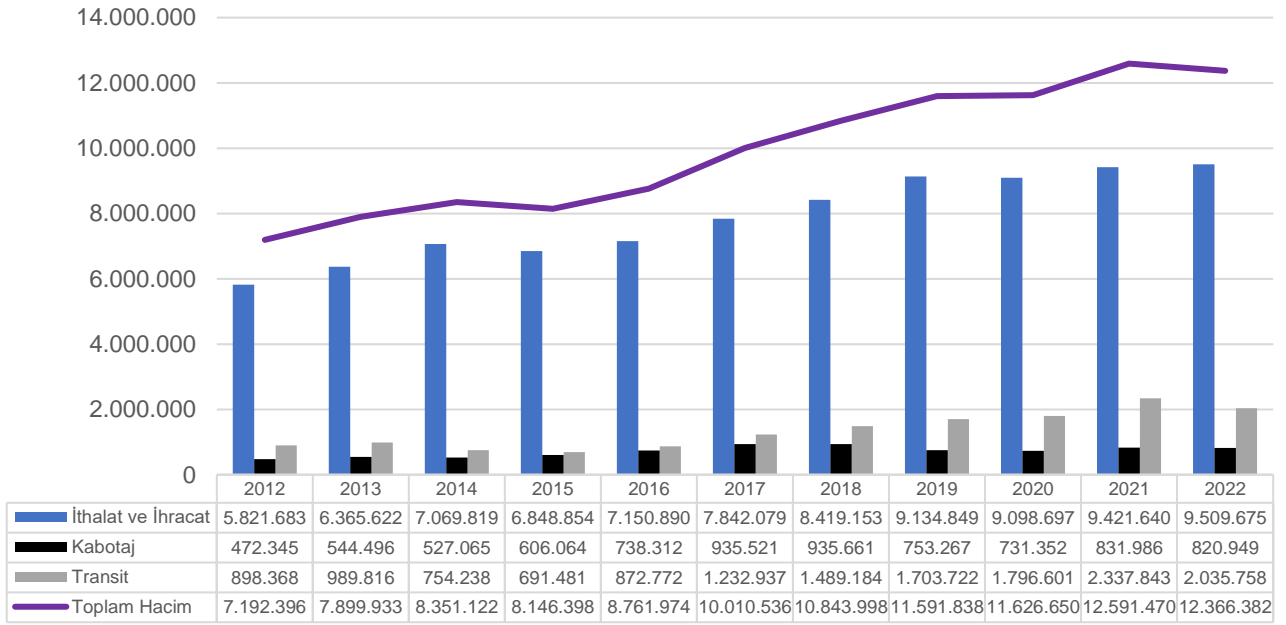
2012 – 2022 yılları içerisinde ton bazında aynı oranda büyüme gerçekleşmedi; 2012 yılında Türkiye limanlarında 387.426.232 ton yük elleçlenirken 2022 yılında 2012 yılına kıyasla yaklaşık %42 artış oldu ve 542.610.283 ton yük elleçlendi. Aynı yıllar içerisinde TEU ve ton bazında gerçekleşen farklı büyüme oranları konteynerleşmenin bir sonucu olarak değerlendirilebilir.



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

Transit taşımalarda TEU bazında yıllar içerisinde önemli bir gelişme yaşanmadı ve ton bazında transit yük miktarında çok büyük gelişme olmadı. TEU bazında 2012 yılında elleçlenen yüklerin yaklaşık %12'si transit yükü; 2022 yılının sonunda bu oran yaklaşık %16'ya yükseldi. TEU bazında transit yüklerin oranı 2012 yılından 2022 yılına kadar olan süreçte %127 arttı. Ton bazında transit yük doğrusal bir gelişme göstermedi; 2012 yılında ağırlık bazında transit yük miktarı 56.724.431 tondur, 2022 yılında ise sadece 81.018.986 ton oldu. Ton bazında payı 2012 yılında yaklaşık %15 olan transit yükün payı 2022 yılında da aynı oranda gerçekleşti.

Grafik 60 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük



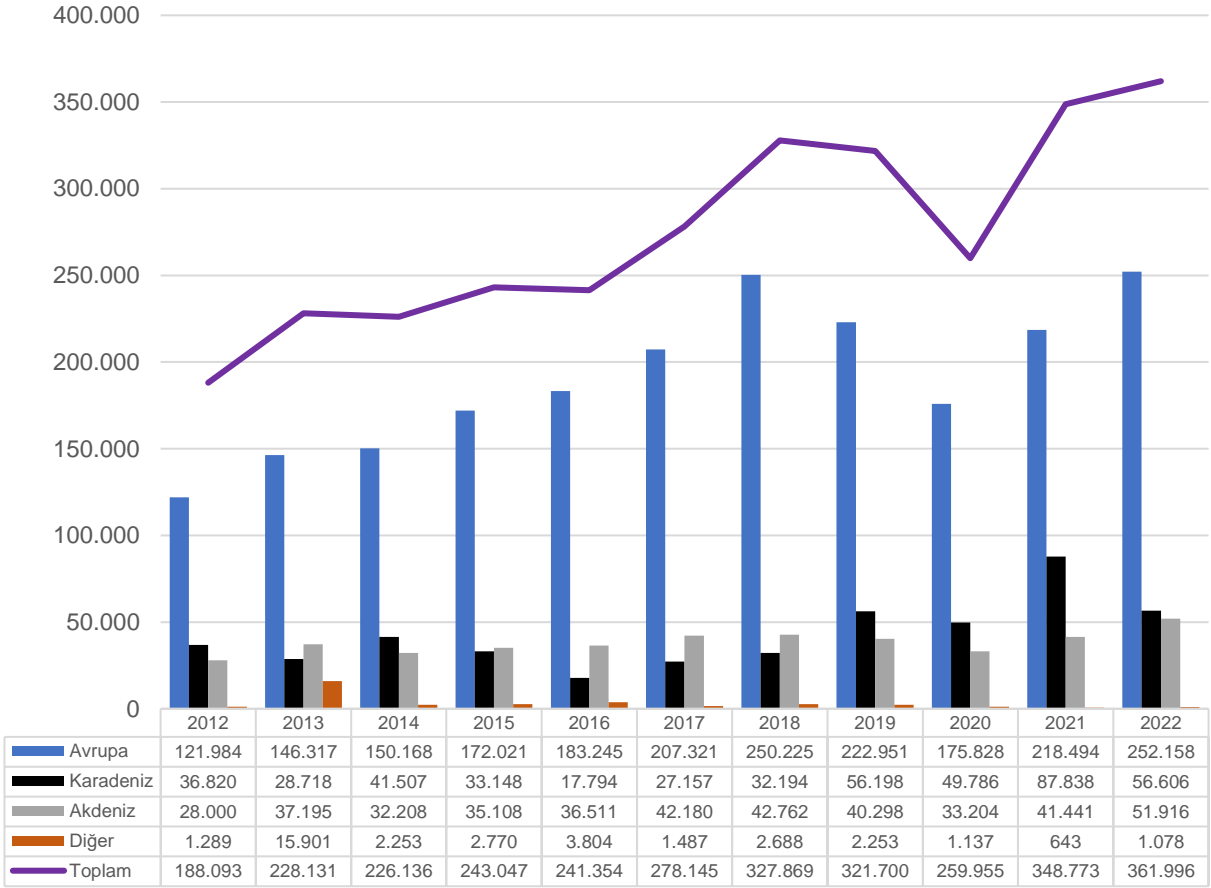
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü



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

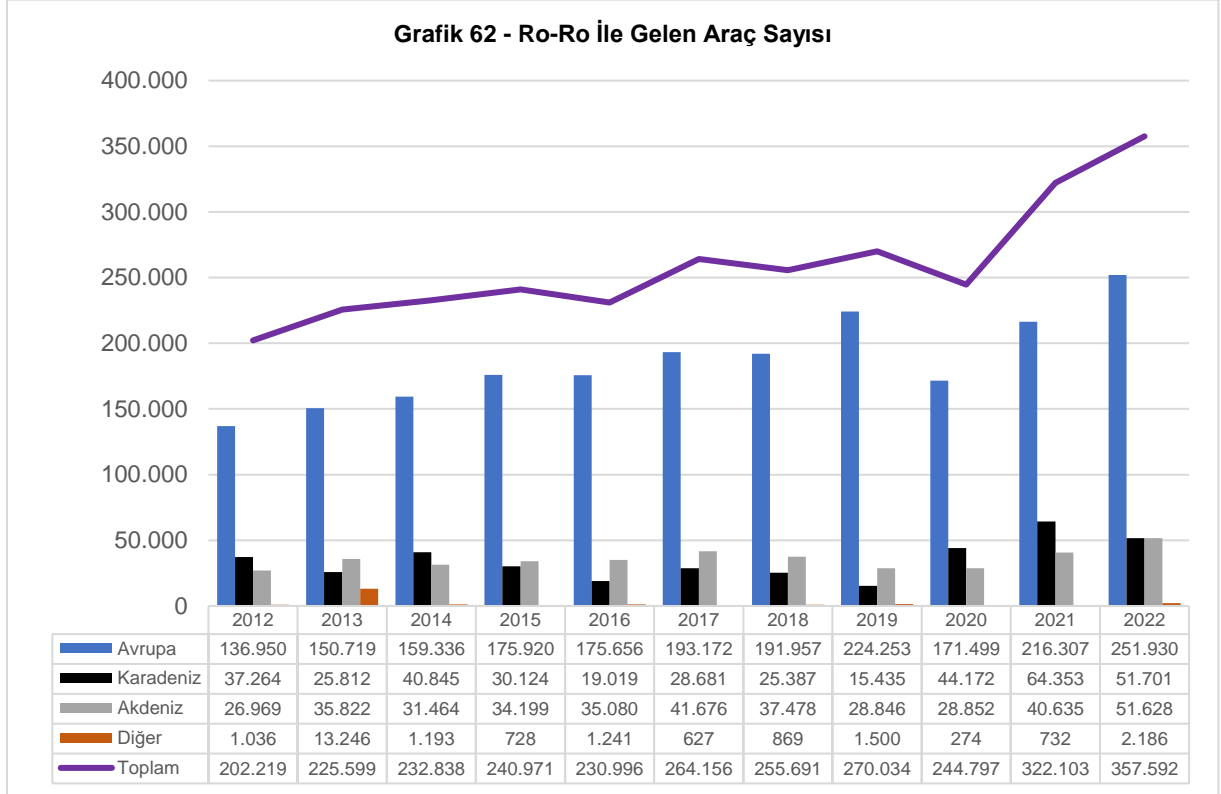
Yurt dışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonu sayıları 2019 ve 2020 yılları hariç olmak üzere Avrupa yönünde doğrusal olarak artmaktadır. 2012 yılında Ro-Ro ile giden toplam araç sayısı 188.093 iken 2022 yılında bu sayı yaklaşık %92 arttı ve 361.996 oldu. Aynı dönemde Avrupa yönünde giden araç sayısındaki artış yaklaşık %107, Karadeniz'de %54 ve Akdeniz'de %85 oldu.

Grafik 61 - 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 2012 ve 2022 yılları arasında %77 arttı. 2012 ve 2022 yılları arasındaki gelişim incelendiğinde Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı yaklaşık %84 oranında artış gösterdi ve Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı 251.930 oldu. Karadeniz ve Akdeniz limanlarından Türkiye'ye gelen araç sayısı doğrusal bir gelişme göstermedi ve Türkiye'ye gelen araç sayısında Avrupa limanları 2012'de gelen tüm araçlar içerisinde %68 oranında pay sahibiydi; 2022 yılında bu oran %70 oldu.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

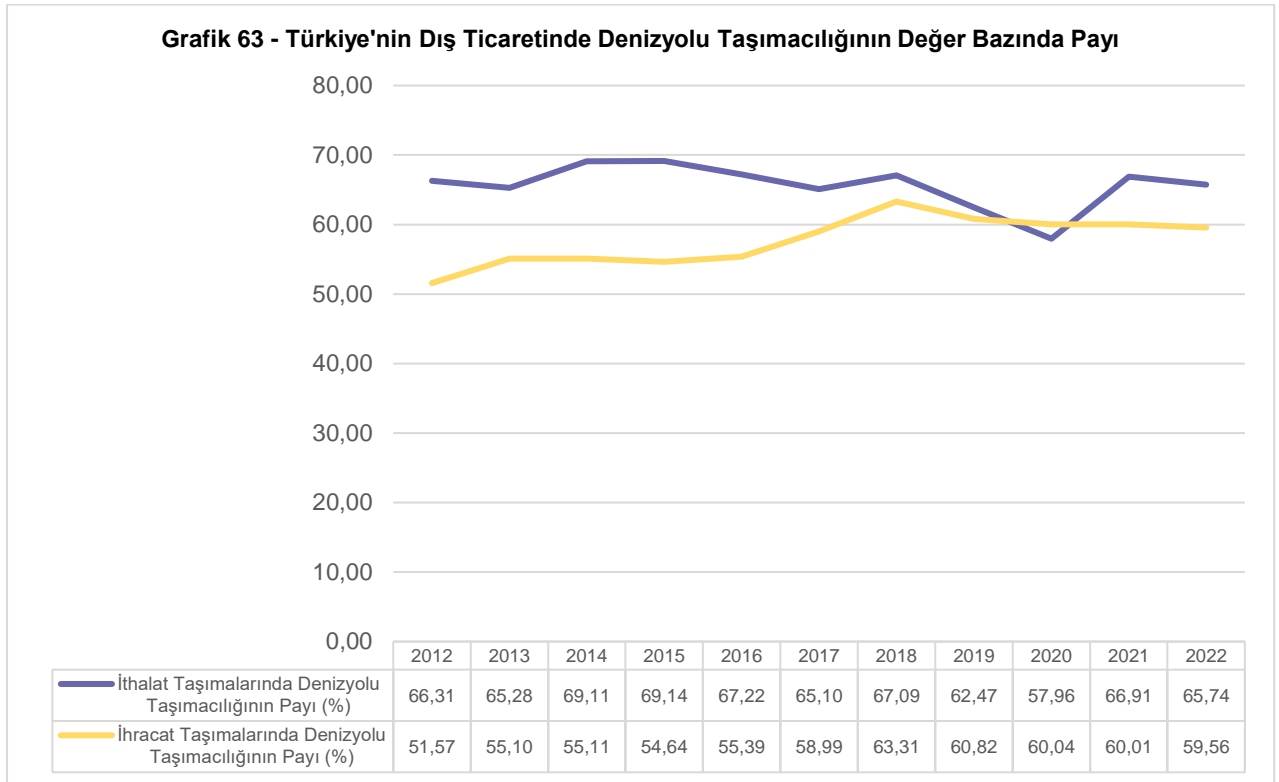
2021 yılında Türkiye'ye ve Türkiye'den yapılan Ro-Ro seferleri: Akdeniz; Mersin-Gazimağusa, Taşucu-Tripoli (Lübnan), Taşucu-Girne, Mersin-Hayfa, Taşucu-Gazimağusa, Mersin-Girne ve Kocaeli-Aşdod. Karadeniz; Samsun-Tuapse, Karasu-Chornomosk, Zonguldak-Chornomorsk, Samsun-Novorrossiysk, Haydarpaşa-Chornomorsk, Samsun-Kavkaz, Karasu-Tuapse, Samsun-Temrük ve Karasu-Kavkaz. Avrupa; Pendik-Trieste, Yalova-Sete, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Pendik-Patras, Pendik-Bari, Yalova-Bari, Kocaeli-Zeebrugge, Çeşme-Sakız Adası, Yalova-Lavrio-Trieste, İzmir-Sete, İzmir-Selanik, Yalova-Tarragona, Kocaeli-Anvers, İzmir-Tarragona, Gemlik-Salerno, Yalova-Patras, Kocaeli-Portbury ve Kocaeli-Bremerhaven.⁹⁰

⁹⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Ro-Ro Araç İstatistikleri 2022*

Türkiye'nin Dış Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye'nin 2012 ve 2022 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 2022 yılının sonunda da %65,74 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 2022 yılının sonunda %59,56 olarak gerçekleşti.

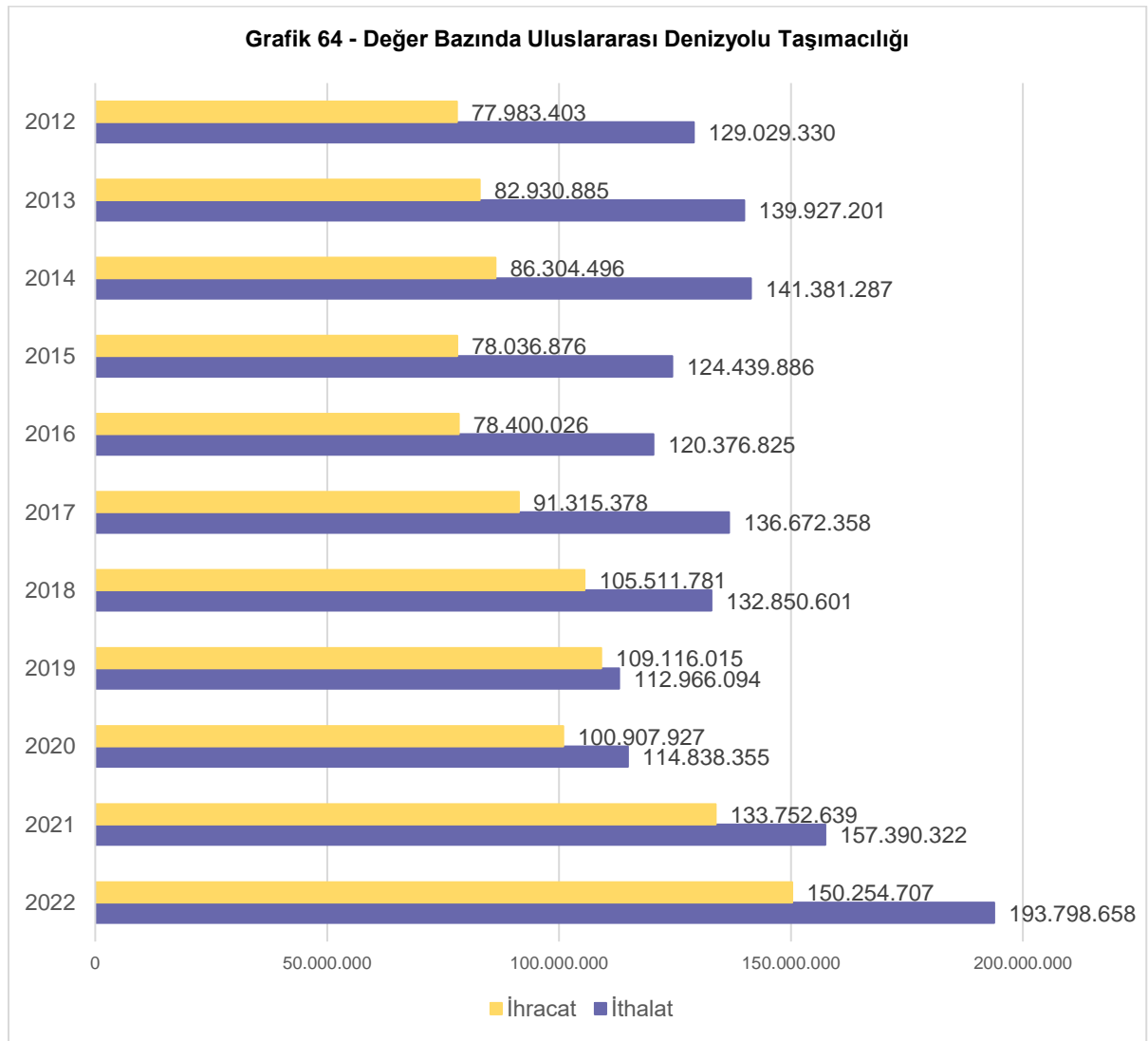


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Değer bazında denizyolu ile taşınan ihracat yüklerinin değeri 2015 ve 2020 yılları harici sürekli artış göstermektedir. 2012 yılında 77.983.403 bin ABD Doları tutarındaki denizyolu ihracat yükünün değeri 2022 yılının sonunda 2012 yılına kıyasla yaklaşık %93 artış gösterdi ve 150.254.707 bin ABD Doları oldu.

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

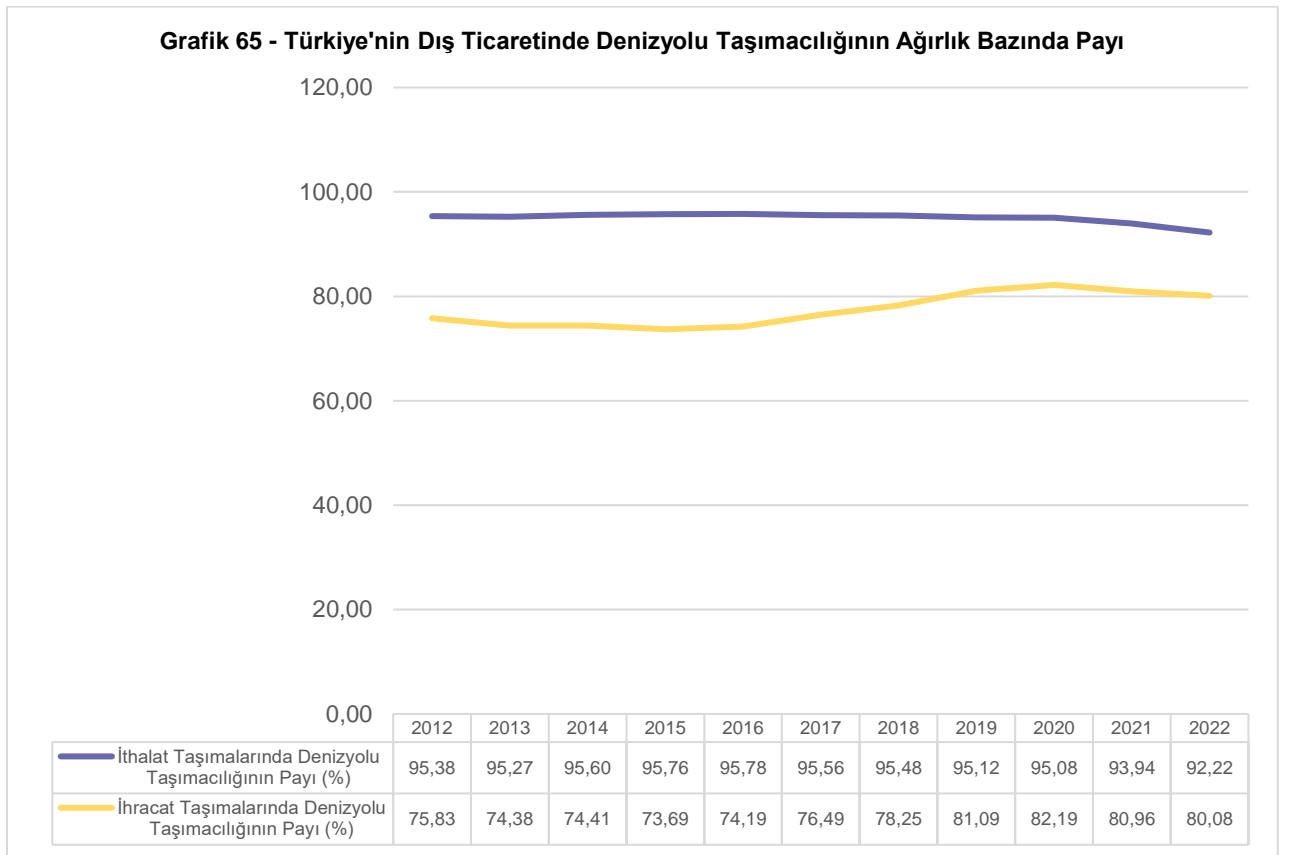
Değer bazında denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin değeri 2012 yılında 129.029.330 bin ABD Doları iken 2022 yılının sonunda 2012 yılına kıyasla yaklaşık %50 oranında artış gösterdi ve 193.798.658 bin ABD Doları oldu.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar)

Denizyolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretindeki önemli rolü, dış ticarete ağırlık bazında denizyolu taşımalarının payı incelendiğinde daha net anlaşılabilir. 2012 ve 2022 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. 2022 yılı sonunda %92,22 olmuştur.

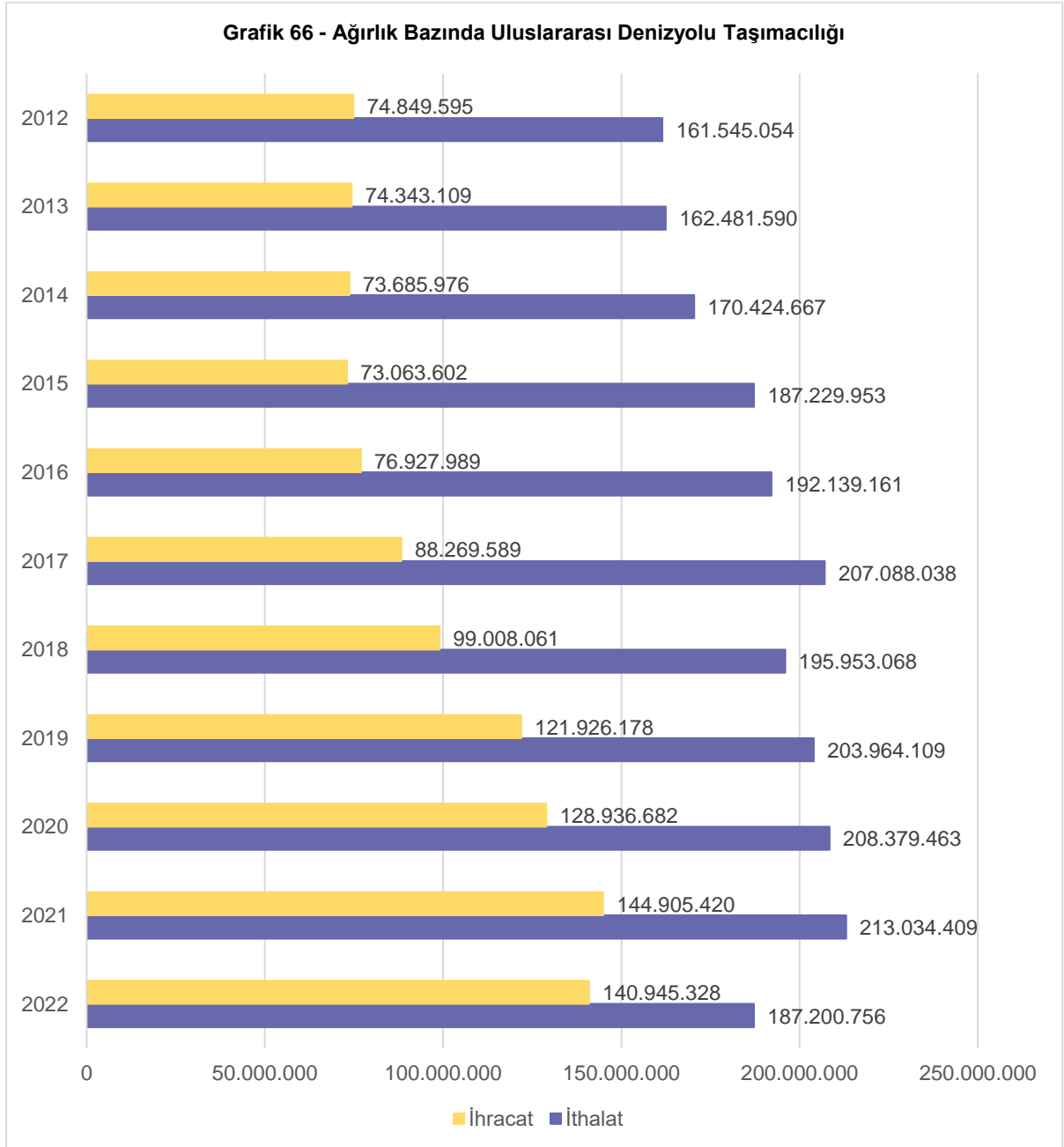
Aynı dönemde ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı 2015 yılı itibarı ile payını sürekli artırmaktadır. 2012 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı oranı %75,83 iken 2022 yılının sonunda payı %80,08 oldu.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2012 ve 2022 yılları arasındaki dönemde ithalat taşımalarında denizyolu ile taşınan yüklerin ağırlığı 2018 ve 2022 yılları hariç olmak üzere artış göstermektedir. 2012 yılında 161.545.054 ton yük denizyolu ile ithal edildi ve 2022 yılının sonunda bu hacim yaklaşık %16 artış göstererek 187.200.756 ton oldu.

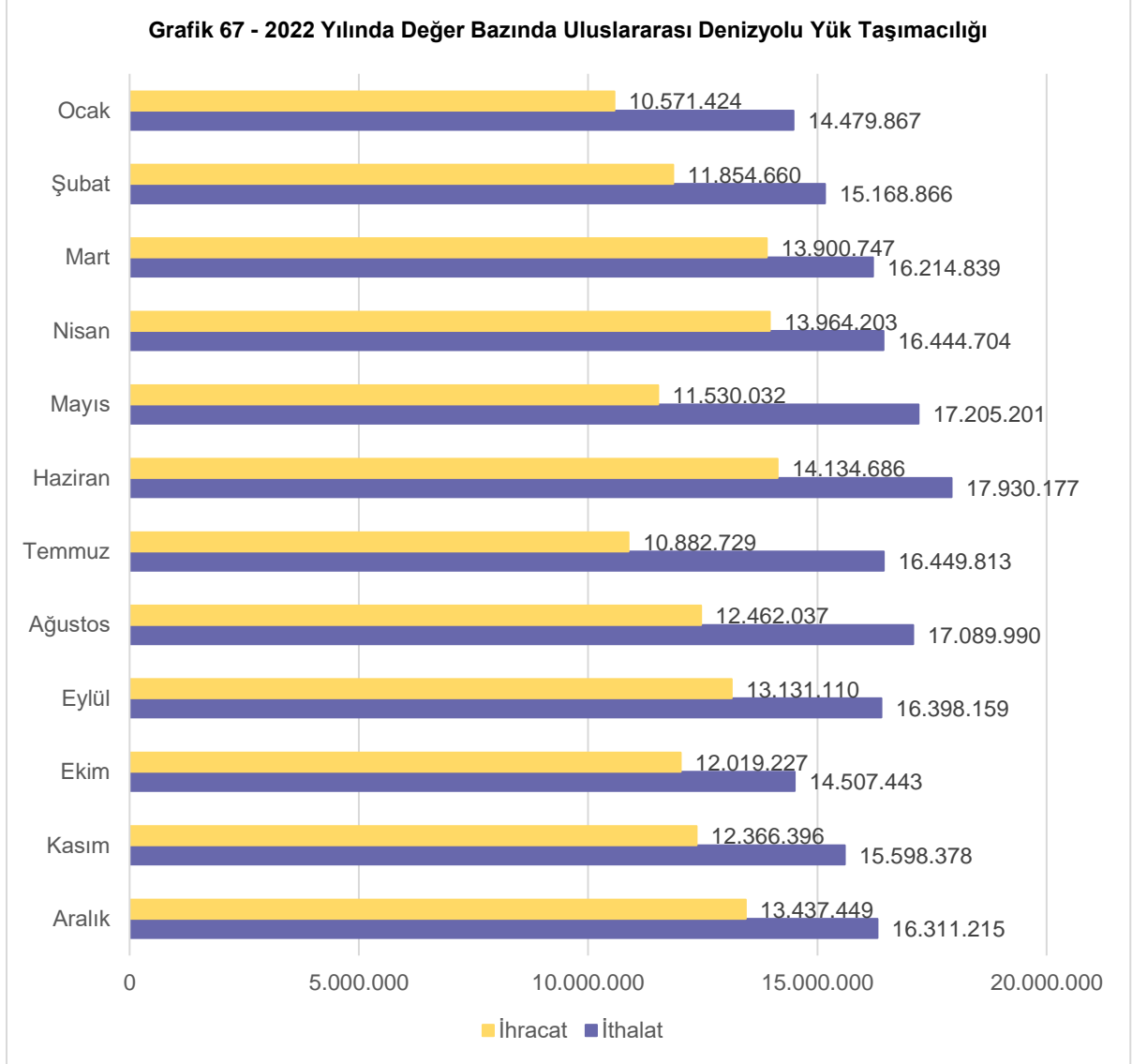
Denizyolu ile Türkiye'den ihracatı yapılan yüklerin ağırlığı 2015 yılından itibaren artmaktadır, 2022 yılında ufak bir düşüş yaşandı. 2012 yılında 74.849.595 ton yük denizyolu ile Türkiye'den ihraç edilirken 2022 yılının sonunda ihracat yüklerinin ağırlığı yaklaşık %88 artış göstererek 140.945.328 ton oldu.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

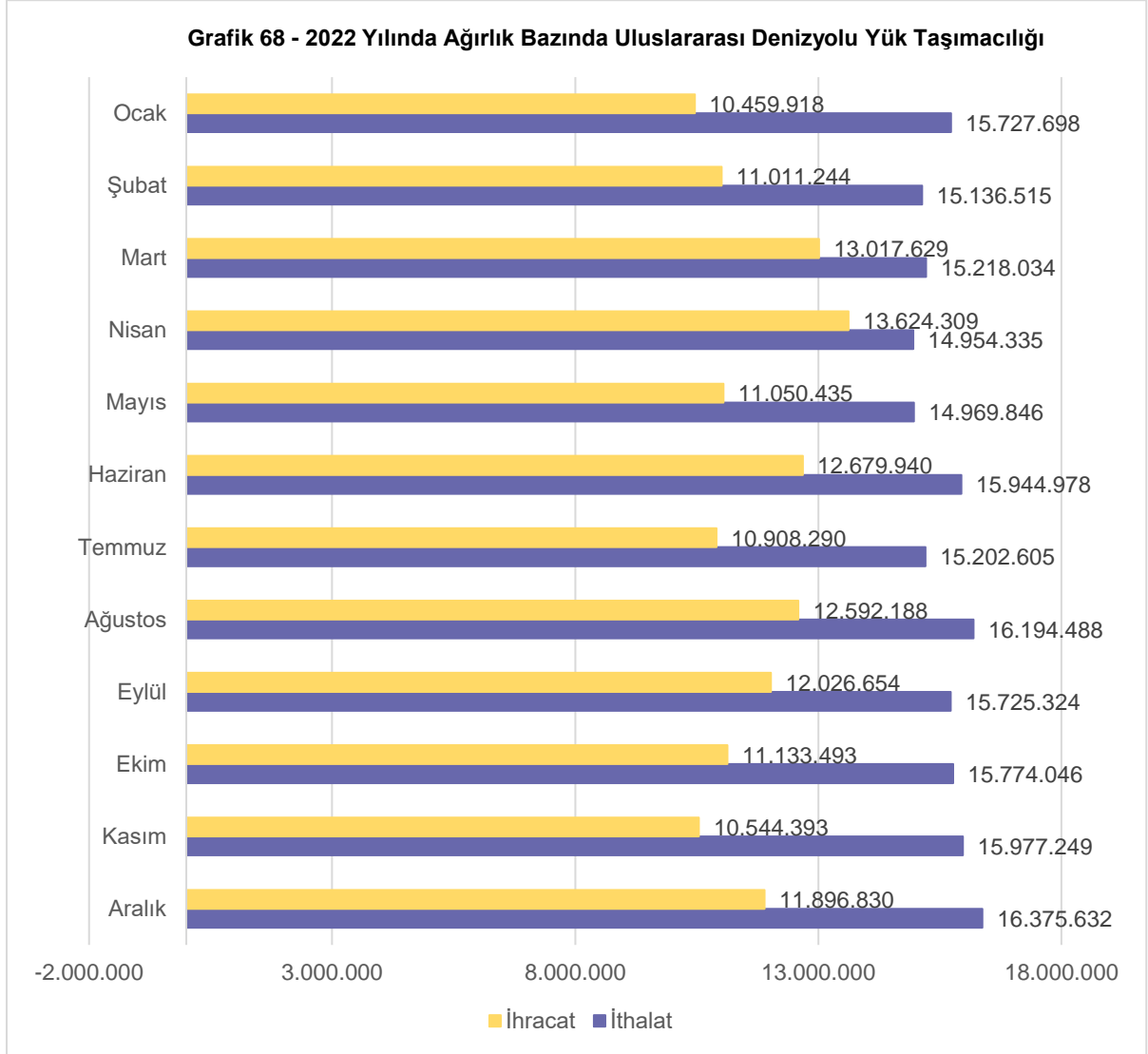
2022 Yılı Denizyolu Taşımacılığı Verileri

2022 yılında uluslararası denizyolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında Temmuz ve Ekim aylarında hem ihracat hem de ithalatta azalma söz konusudur. Belirtilen aylarda ihracatta ithalata oranla daha büyük bir düşüş yaşandı. Tüm aylarda ithalat her zaman ihracattan daha fazla oldu.



Kaynak: TJİK. (Bin Dolar).

2022 yılında uluslararası denizyolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında değer bazında gözlemlenen daralma paralelinde Mayıs, Temmuz, Eylül, Ekim ve Kasım aylarında ihracat yük hacminde azalma olduğu görülmektedir.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Denizyolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2022 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 ülke konumundadır. Ağırlık bazında Çin ihracatta beşinci ülkedir.

Tablo 28 - İhracatta İlk 5 Ülke

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

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

Tablo 29 - İthalatta İlk 5 Ülke

| Sıralama | Değer | Ağırlık |
|----------|-------------------|-------------------|
| 1 | Çin | Rusya Federasyonu |
| 2 | Rusya Federasyonu | ABD |
| 3 | Almanya | Kolombiya |
| 4 | ABD | Çin |
| 5 | Hindistan | Brezilya |

UTİKAD'ın Penceresinden 2022

- UTİKAD e-ticaret sektöründeki sorunlara ve bunların yanı sıra sektörün karşılaştığı bir takım yeni zorluklara yönelik önerilerin sunulduğu “B2C E-Ticaretin Kolaylaştırılmasına ve Hacminin Artmasına Yönelik İyileştirici Öneriler” raporunu 27 Ocak 2022 tarihinde yayınladı.
- UTİKAD, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın himayesinde 22-23 Şubat 2022 tarihlerinde düzenlenen Karayolu Taşıma Yönetmeliği Değerlendirme Çalıştayı'na katıldı. “Pazara Giriş Koşulları, Yetki Belgelerinin Sadeleştirilmesi ve Ücretler”, “Mesleki Yeterliliğe İlişkin Kriterler” ve “Denetim Yöntemleri ve Cezalar” konularında görüş bildirildi.
- UTİKAD internet sitesinde 8 Mart 2022 tarihinde açılan Rusya-Ukrayna bölümü ile, Rusya Ukrayna Savaşı'nın lojistik sektörüne etkileri paylaşıldı.
- Kadın Lojistikçiler Odak Grubu faaliyetleri çerçevesinde Mentor-Mentee projesi başlatıldı. Projenin ilk adımı İstanbul Üniversitesi ile 5 Nisan 2022 tarihinde imzalanan protokolle hayata geçirildi. 15 üye firmanın kadın yöneticileri İstanbul Üniversitesi tarafından belirlenen 15 kız öğrenciye staj dönemleri boyunca mentorluk yaptı.
- UTİKAD'ın T.C. Ticaret Bakanlığı'na ilişkin gündem maddeleri çerçevesinde 8 Nisan 2022 tarihinde Ticaret Bakanı Mehmet Muş'a ziyaret gerçekleştirildi.
- UTİKAD 22 Haziran 2022 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen “Araçların Ağırlıkları, Boyutları ve Yüklenmelerine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik Çalıştayı”na katıldı ve UTİKAD Görüşleri aktarıldı.
- UTİKAD, 30 Haziran 2022 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen Körfez Lojistik Çalıştayı'na katıldı ve UTİKAD Görüşleri aktarıldı.
- Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) lojistik sektörünü yakından ilgilendiren önemli bir iş birliğine imza attı. Elektronik FIATA multimodal konşimentosu (eFBL), 10 Mart 2022 itibarıyla resmi olarak duyuruldu. UTİKAD e-FBL hizmeti hakkında 2 Ağustos 2022 tarihinde Zoom platformu üzerinden FIATA ile webinar düzenledi.

- UTİKAD, 27 Ağustos 2022 tarihli ve 31936 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'ne yönelik Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor'u ziyaret etti.
- UTİKAD'ın destekçileri arasında bulunduğu "Logistech Lojistik Depolama ve Teknolojileri Fuarı" İzmir Büyükşehir Belediyesi ve İzmir Fuarcılık Hizmetleri Kültür ve Sanat İşleri Tic. A.Ş. (İZFAŞ) tarafından 29 Eylül - 1 Ekim 2022 tarihlerinde Fuar İzmir'de düzenlendi.
- UTİKAD, 27 Ekim 2022 tarihinde Horizon Danışmanlık şirketinin kurucusu Eser Erginoğlu'nun konuşmacı olduğu "Lojistikte Yeşil Dönüşüm" konulu bir webinar düzenledi. Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın lojistik sektörüne etkisi ve karbon ayak izi hesaplama metodolojileri konularında üyelerine yol gösterdi.
- UTİKAD, 9 Kasım 2022 tarihinde Piri Reis Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın konuşmacı olduğu "Küresel-Finansal Ekonomi Değerlendirmesi ve Lojistik Sektörü" konulu bir webinar düzenledi.
- UTİKAD, 7 Aralık 2022 tarihinde Yönetim Danışmanı Selma Akdoğan'ın konuşmacı olduğu "Geleceğin İK Trendleri ve Z Kuşağı" konulu bir webinar düzenledi.
- İthalat Kontrol Sistemi 2 (ICS2) hakkında gelişmeler takip edildi, UTİKAD üyeleri bilgilendirildi.
- 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.
- UTİKAD'ın son dönemdeki ve gelecekteki çalışmaları hakkında bilgiler verilmesi, üyelerin dile getireceği konular ve önerilerin görüşülmesi adına İstanbul ve Ankara Üye Buluşmaları gerçekleştirildi.

- UTİKAD tarafından yürütölen eğitim faaliyetleri 2022 yılı içerisinde zenginleştirildi ve İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Faköltei İşletme Bölümü Öğretim Üyesi Dr. Ahmet Tuzcuoğlu ile Lojistik Hizmetlerde Müşteri İlişkileri Yönetimi (CRM) Eğitimi, Congar Hukuk Bürosu Kurucusu Av. Cem Congar ile Havayolu Taşımacılığı Hukuku Eğitimi ve MNG Airlines Özel Kargolar ve Operasyonel Uyumluluk Müdürü Cihan Emre ile Tehlikeli Maddelerin Havayolu ile Taşınması Standartları ve Sorunların Çözümü Eğitimi UTİKAD Mesleki Eğitim Seminerleri arasına eklendi.
- UTİKAD resmi internet sitesi için kurumsal kimlik revizyonu çerçevesinde çalışmalar sürdürüldü, yeni internet sitesi faaliyete geçirildi.
- UTİKAD Tüzüğü güncellendi.
- UTİKAD tarafından sektörel sivil toplum kuruluşları ile iş birlikleri yapıldı.
- UTİKAD Üniversiteler Odak Grubu, “UTİKAD Okulda” ve “Stajyer İstihdamı” projeleri ile lojistik sektörünün geleceğine ışık tuttu.



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>

Akbal, H. (2022). Sürdürülebilir Lojistik Kapsamında Yeşil Lojistik Uygulamaları. Kapadokya Akademik Bakış, 6(1), 15-23.

<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/2507322>

Confronting the Crisis OECD Economic Outlook, November 2022.

<https://www.oecd.org/economic-outlook/november-2022#gdp>

Davos 2022: We Are in the Middle of the First Global Energy Crisis. Here's How We Can Fix It

https://www.weforum.org/agenda/2022/05/first-global-energy-crisis-how-to-fix-davos-2022/?DAG=3&gclid=EAlaIqobChMlteqbxoia_QIVDZBoCR1liw5rEAAYAiAAEgl-p_D_BwE

Doç. Dr. Birol Erkan, Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü.

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/assam/issue/32283/358468>

EUROCONTROL Data Snapshot #38 on the Path to Recovery for Intra-European and Intercontinental Flights

<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-38-path-recovery-intra-european-and-intercontinental-flights>

Euronews, "Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ): Covid-19 pandemisi bu yıl bitebilir".

<https://tr.euronews.com/2022/03/31/dunya-sagl-k-orgutu-dso-covid-19-pandemisi-bu-yil-bitebilir>

European Green Deal Barometer: 2022 Edition

<https://ieep.eu/publications/green-deal-barometer-second-edition/>

Global Container Freight Rate Index from January 2019 to November 2022.

<https://www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/>

GlobeNewswire, "Logistics Market Size to Attain Around USD 18.23 Trillion by 2032".

[https://www.globenewswire.com/en/news-release/2023/02/24/2615323/0/en/Logistics-Market-Size-to-Attain-Around-USD-18-23-Trillion-by-2032.html#:~:text=24%2C%202023%20\(GLOBE%20NEWSWIRE\),USD%2010.68%20trillion%20in%202022](https://www.globenewswire.com/en/news-release/2023/02/24/2615323/0/en/Logistics-Market-Size-to-Attain-Around-USD-18-23-Trillion-by-2032.html#:~:text=24%2C%202023%20(GLOBE%20NEWSWIRE),USD%2010.68%20trillion%20in%202022)

ICAO. (2019). Aviation Benefits Report 2019.

<https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>

Impact of the Ukraine-Russia Conflict on Global Food Security and Related Matters Under the Mandate of the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)

<https://www.fao.org/3/nj164en/nj164en.pdf>

IATA, Annual Review 2022.

<https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-review-2022.pdf>

IMF. World Economic Outlook, October 2022.

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/10/11/world-economic-outlook-october-2022>

KPMG, KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış, 2021.

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

Logistics Trends 2022: The Future of Logistics Is Digital and Sustainable
<https://dhl-freight-connections.com/en/trends/logistics-trends-2022-the-future-of-logistics-is-digital-and-sustainable/>

Manavgat, Gökçe & Demirci, Ayhan (2021), Lojistik Performans Endeksi Tutarlılığının Sıralı Lojistik Regresyon Modeliyle İncelenmesi.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/jyasar/issue/64991/934418>

Oğuz, İbrahim Halil ve Oğuz, Demet, Türkiye Ekonomisinde Lojistik, Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi, 2019, C.1, S.2, ss.65-74.
<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/970053>

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

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

Paris MoU (2021). 2021 Annual Report "Getting back on track."
<https://www.parismou.org/2021-paris-mou-annual-report-%E2%80%9Cgetting-back-track>

Russia's War on Ukraine: Implications for Transport European Parliamentary Research Service.
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI\(2022\)733536_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI(2022)733536_EN.pdf)

Russia-Ukraine War: Global Impact on Logistics
<https://www.gep.com/blog/mind/russia-ukraine-war-logistics-impact>

Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity – German Institute for International and Security Affairs
<https://www.swp-berlin.org/en/publication/russias-war-on-ukraine-and-the-rise-of-the-middle-corridor-as-a-third-vector-of-eurasian-connectivity>

PwC Transport and Logistics Barometer – 2022 Mid-year Analysis
<https://www.pwccn.com/en/transportation/transport-and-logistics-barometer-nov2022.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>

SHGM. Faaliyet Raporu 2022.
<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2022.pdf>

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>

Sınırdaki Karbon Vergisi Uygulaması Ekim 2023'e Erteleniyor
https://www.ey.com/tr_tr/tax/sinirda-karbon-vergisi-uygulamasi-erteleniyor

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Dünya Ekonomisindeki Son Gelişmeler Bülteni 2022-2
<https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/10/Dunya-Ekonomisinde-Son-Gelismeler-2022-Yili-2-Ceyrek.pdf>

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Dünya Ekonomisindeki Son Gelişmeler Bülteni , 2022-3

<https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2023/01/Dunya-Ekonomisinde-Son-Gelismeler-2022-Yili-3-Ceyrek.pdf>

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı 2022 Yılı Yatırım Programı

https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/01/2022-Yili-Yatirim-Programi_21012022.pdf

T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmet Alanı: Havayolu Taşımacılığı. Ankara.

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

T.C. Ticaret Bakanlığı, Hizmet Ticaret İstatistikleri.

<https://ticaret.gov.tr/hizmet-ticareti/hizmet-ticaret-istatistikleri>

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>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). Ro-Ro Araç İstatistikleri.

<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/ro-ro-arac-istatistikleri>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. 2023 Yılı Bütçe Sunumu.

<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/butce-sunumu/2023-bu-tc-e-sunumu.pdf>

TCMB, Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi.

<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Istatistikler/Odemeler+Dengesi+ve+Ilgili+Istatistikler/Odemeler+Dengesi+Istatistikleri/>

THY. 1Ç'22 Sonuç Özeti.

<https://investor.turkishairlines.com/documents/sunumlar/ir-presentation-1q22tr.pdf>

THY Web Sitesi. Network.

<https://www.turkishcargo.com.tr/tr/network/smartist>

The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment – World Bank

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099750104252216595/pdf/IDU0008eed66007300452c0beb208e8903183c39.pdf>

The Global Shipping Industry is Facing a New Problem — Too Many Containers.

<https://www.cnbc.com/2022/11/11/global-shipping-industry-faces-a-new-problem-too-many-containers.html>

The Global Shipping Industry is Facing a New Problem — Too Many Containers.

<https://www.cnbc.com/2022/11/11/global-shipping-industry-faces-a-new-problem-too-many-containers.html>

Toygar, A. & Yıldırım, U. (2022). Rusya Ukrayna Çatışmasının Deniz Lojistiğine Etkisi . Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi , 4 (2) , 163-180 . DOI: 10.54410/denlojad.1170425

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/denlojad/issue/74356/1170425>

TÜİK Verileri

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

Türkiye Bankalar Birliği Risk Merkezi İstatistikleri.

https://www.riskmerkezi.org/Content/Upload/istatistikraporlar/ekler/3631/Bankalarca_Kullandirilan_Kredilerin_Sektorel_Dagilimi- Aralik-2022.pdf

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

UNCTAD. (2022). Review of Maritime Transport 2022.
https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2021
<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>

Ünlü, İsmail & Duran, Emre. (2022). Rus-Ukrayna Savaşı'nın Avrupa Birliği Tedarik Zincirine Etkileri. Social Sciences Studies Journal. 8. 3933-3354. 10.2922 8/sssj.64835.
https://www.researchgate.net/publication/365978263_Rus-Ukrayna_Savasi'nin_Avrupa_Birliqi_Tedarik_Zincirine_Etkileri/link/638aea202c563722f2333380/download

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

World Trade Organization Annual Report 2022.
https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/ar22_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 2012 yılından itibaren 10 tam yıl verileri sunulmaktadır.
- 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.

