

## DIŞ TİCARET LOJİSTİĞİ

Kıtalar arasında bölgesel bir merkez olan ve Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu'nun geçiş koridoru üzerinde yer alan Türkiye, dünyanın en önemli lojistik üslerinden biri olabilecek konumda bulunmaktadır. Ülkemiz, doğu-batı ve kuzey-güney ticareti için büyük önemi haiz olan Akdeniz Bölgesi ile doğal bir bağlantı noktası oluşturmaktadır.

Bu kapsamda Türkiye, sektördeki küresel gelişmelerden en çok ekonomik fayda sağlayacak ülkeler arasında yer almaktadır. Doğu-batı ve kuzey-güney ekseninde Türkiye'den geçen taşıma koridorları üzerinde, lojistik hizmetlerin birleştirilmesi, ölçeklerin büyümesi ve intermodal taşımacılık için aktarma merkezleri oluşturulması, Türkiye'nin küresel hedefleri arasındadır. Söz konusu durum, ülkemizi küresel ve jeopolitik anlamda en önemli ülkelerden birisi haline getirmekle kalmayıp global lojistik sektörü bağlamında yaşanan gelişmelerden en çok etkilenecek ülke konumuna getirmektedir.

Türkiye, jeopolitik konumu gereği Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak, küresel ticaret için önemli bir kesişme noktasında yer almanın yanı sıra stratejik konumu bakımından geniş çapta dış ticaret hacmine sahip birçok pazara erişim sunmaktadır. Türkiye'nin Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya kolay erişim imkânı sağlayan avantajlı coğrafi konumu, bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir üs işlevi görmesini sağlamaktadır.

Ülkemizde lojistik sektörünün geliştirilmesi adına çok önemli projeler hayata geçirilmiş olup bu alanda çalışmalar sürdürülmektedir. İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Marmaray, 1915 Çanakkale Köprüsü, Bakü-Tiflis Kars, yüksek hızlı tren sistemleri gibi altyapı yatırımları, Türkiye Lojistik Master Planı çalışmaları, demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi ve Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması kapsamında sürdürülen çalışmalar gibi gelişmeler, gerek ulusal gerekse uluslararası taşımacılık faaliyetleri üzerinde kolaylaştırıcı rol oynayacak etkenlerdir.

Son 20 yılda gerçekleştirilen yaklaşık 183 milyar dolar tutarındaki ulaştırma-altyapı yatırım ve harcamalarının temel hedefi, Türkiye'yi lojistik bir üs haline getirmek ve Asya ile Avrupa arasında hızlı ve kesintisiz bir bağlantı sağlamaktır.

Türkiye'de lojistik ve taşımacılık sektörünün hizmet ihracatımızdan aldığı pay her geçen yıl artarak devam etmektedir. 2022 yılında gerçekleştirdiğimiz 90,5 milyar dolarlık ihracatımızın 36,6 milyar dolarlık kısmı lojistik ve taşımacılık hizmetleri sektöründe gerçekleşmiştir. Bu oran, lojistik sektörünün ülkemiz açısından önemini göstermektedir. Önümüzdeki dönemde bu miktarın daha da artırılarak 40 milyar dolar seviyelerine ulaştırılması hedeflenmektedir.

Söz konusu sektörün gelişiminde Bakanlığımız tarafından sağlanan desteklerin de büyük bir önemi ve etkisi bulunmaktadır. Nitekim, lojistik ve taşımacılık hizmetleri sektörüne 2022 yılı sonuna kadar, Genel Destekler kapsamında yaklaşık 2,7 milyon TL, Turquality Destek Programı kapsamında ise yaklaşık 447 milyon TL destek sağlanmıştır.

## Dış Ticaretimizin Taşıma Şekillerine Göre 2019-2022 Yılları Arasındaki Dağılımı

Taşıma Şekli	İhracat				İthalat			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
<b>Karayolu (\$)</b>	54.461	53.127	68.749	78.879	37.177	41.883	48.896	59.446
Genel İçindeki Payı (%)	<b>%30,1</b>	<b>%31,3</b>	<b>%30,5</b>	<b>%31</b>	<b>%17,7</b>	<b>%19,1</b>	<b>%18</b>	<b>%16,3</b>
<b>Denizyolu (\$)</b>	109.114	100.907	133.714	150.255	112.967	114.838	157.390	193.799
Genel İçindeki Payı (%)	<b>%60,3</b>	<b>%59,5</b>	<b>%59,4</b>	<b>%59,1</b>	<b>%53,7</b>	<b>%52,3</b>	<b>%58</b>	<b>%53,3</b>
<b>Demiryolu (\$)</b>	971	1.287	1.648	2.460	1.447	2.144	2.891	2.968
Genel İçindeki Payı (%)	<b>%0,5</b>	<b>%0,8</b>	<b>%0,7</b>	<b>%1</b>	<b>%0,7</b>	<b>%1</b>	<b>%1,1</b>	<b>%0,8</b>
<b>Havayolu (\$)</b>	14.849	12.732	18.735	20.686	29.238	39.260	26.057	38.581
Genel İçindeki Payı (%)	<b>%8,2</b>	<b>%7,5</b>	<b>%8,3</b>	<b>%8,1</b>	<b>%13,9</b>	<b>%17,9</b>	<b>%9,6</b>	<b>%10,6</b>
<b>Diğer (\$)*</b>	1.436	1.581	2.366	1.892	29.514	21.389	36.189	68.917
Genel İçindeki Payı (%)	<b>%0,8</b>	<b>%0,9</b>	<b>%1,1</b>	<b>%0,7</b>	<b>%14</b>	<b>%9,7</b>	<b>%13,3</b>	<b>%18,9</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>180.832</b>	<b>169.637</b>	<b>225.214</b>	<b>254.172</b>	<b>210.345</b>	<b>219.516</b>	<b>271.425</b>	<b>363.711</b>

Kaynak: Ticaret Bakanlığı 14/02/2023. Değer: Milyon ABD Doları

\* Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır.

Dış ticaret verilerimiz taşımacılık modları itibarıyla değerlendirildiğinde, 2021 yılında ihracat taşımalarının ilk sırasında denizyolunun yer aldığı görülmektedir. 225,2 milyar dolarlık ihracatımızın %59,4'ü denizyolu ile taşınmıştır. İkinci sırada %30,5 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %8,3 ile havayolu bulunmakta, son sırayı %0,7 ile demiryolu almaktadır. 2022 yılında da ihracat taşımalarının ilk sırasında denizyolunun yer aldığı görülmektedir. 254,2 milyar dolarlık ihracatımızın %59,1'i denizyolu ile taşınmıştır. İkinci sırada %31 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %8,1 ile havayolu bulunmakta, son sırayı %1 ile demiryolu almaktadır.

İthalatımızda da denizyolu taşımacılığının ilk sırada yer aldığı görülmektedir. 2021 yılı itibarıyla 271,4 milyar dolarlık ithalatımızın 157,4 milyar dolarlık kısmı yani %58'i denizyolu ile taşınmıştır. İthalatımızda %18'lik pay ile karayolu ikinci sırada yer almakta, bunu %9,6 ile havayolu izlemekte ve son sırayı da %1,1 ile demiryolu almaktadır. 2022 yılında ise 363,7 milyar dolarlık ithalatımızın 193,8 milyar dolarlık kısmı, yani %53,3'ü denizyolu ile taşınmıştır. İthalatımızda %16,3 pay ile karayolu ikinci sırada yer almakta, bunu %10,6 ile havayolu izlemekte ve son sırayı %0,8 ile demiryolu almaktadır.

Dış ticaretimizin 2019-2022 döneminin taşıma modlarına göre değerlendirilmesinde gerek ihracat gerekse ithalat taşımalarında sıralama değişmemekte, miktar ve oranlarda oynama olsa da sıralama denizyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu olarak gerçekleşmektedir.

## DIŞ TİCARETTE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Ülkemiz Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir.

Türkiye üç kıtanın geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum kabotaj, uluslararası ve transit taşımacılık yönünden ülkemizin önemini ortaya çıkarmaktadır.

Denizyolu eşya taşımacılığı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'nin de gerek hacim gerekse taşınan eşyanın değeri açısından en yüksek paya sahip taşımacılık türüdür. TÜİK istatistiklerine göre, 2022 yılında ihracatın %59,1'i, ithalatın ise %53,3'ü denizyoluyla gerçekleştirilmiştir.



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Ülkemizde yer alan limanlar dış ticaretimizin etkinliği açısından büyük önem arz etmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan 2022 verilerine göre ülkemiz limanlarında elleçlenen ton bazındaki yük miktarları aşağıdaki tablolarda gösterilmektedir.

Liman Başkanlığı	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Dış Ticaret
Alanya	0	98.242	98.242
Aliğa	3.203.018	64.760.917	67.963.935
Amasra	0	0	0
Ambarlı	3.166.923	15.980.433	19.147.356
Antalya	130.550	3.742.402	3.872.952
Ayvalık	4.562	0	4.562
Bandıma	433.001	4.713.466	5.146.467
Bartın	56.207	1.382.726	1.438.933
Bodrum	1	0	1
Ceyhan	312.211	15.707.477	16.019.688
Çanakkale	31.871	3.525.497	3.557.368
Çeşme	1.678.117	7.878	1.685.995
Dikili	3.300	652.451	655.751
Fatsa	3.353	84.461	87.814
Gemlik	1.051.275	10.813.454	11.864.729
Giresun	0	745.791	745.791
Göcek	0	0	0
Güllük	1.617.082	6.330.827	7.947.909
Hopa	8.320	211.938	220.258
İnebolu	8.922	78.660	87.582
İskenderun	1.254.135	57.486.856	58.740.991
İstanbul	46.587	829.915	876.502
İzmir	328.111	6.506.059	6.834.170
Karabıga	418.281	11.506.112	11.924.393
Karadeniz Ereğli	225.878	7.471.857	7.697.735
Karasu	13.697	1.437.322	1.451.019
Kocaeli	4.541.851	64.969.664	69.511.515
Marmara Adası	7.807	624.007	631.814
Marmaris	0	18	18
Mersin	2.218.758	33.696.466	35.915.224
Mudanya	0	0	0
Rize	11.500	195.769	207.269
Samsun	515.084	10.582.403	11.097.487
Silivri	0	0	0
Sürmene	0	65	65
Taşucu	49.900	4.743.268	4.793.168
Tekirdağ	647.964	20.797.796	21.445.760
Tirebolu	0	22.550	22.550
Trabzon	70.871	1.876.708	1.947.579
Tuzla	3.638.296	1.494.893	5.133.189
Ünye	149.672	493.768	643.440
Yalova	2.507.594	763.937	3.271.531
Zonguldak	88.436	11.310.833	11.399.269
<b>Toplam</b>	<b>28.443.135</b>	<b>365.646.886</b>	<b>394.090.021</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

## **RUSYA-UKRAYNA KRİZİ ve TAHIL KORİDORU**

Rusya-Ukrayna Krizi, diğer alanlarda olduğu gibi lojistik alanında da ülkemizi derinden etkilemekte, özellikle gıda sektörü tedarik zincirinde bozulmalara neden olabilmektedir.

Dünyanın önde gelen hububat, yağlı tohum ve çelik ürünlerinin önde gelen üreticilerinden olan Ukrayna, Uluslararası Hububat Konseyi verilerine göre, 2020/21 sezonunda dünyanın dördüncü en büyük tahıl ihracatçısı konumunda bulunmaktadır. Diğer taraftan, kriz sebebiyle Afrika ülkeleri başta olmak üzere birçok ülkede de Ukrayna ihraç ürünlerine bağımlılık ölçüsünde gıda krizleri yaşanması ihtimali oluşmuştur.

Bu kapsamda, anılan sorunların çözülmesi amacıyla 22 Temmuz 2022 tarihinde İstanbul'da, Türkiye, Rusya, Ukrayna ve Birleşmiş Milletler (BM) arasında "Tahıl ve Yiyecek Maddelerinin Ukrayna Limanlarından Emniyetli Sevki Girişimi Belgesi" imzalanarak Müşterek Komuta Koordinasyon Merkezi 27 Temmuz 2022 tarihinde yine İstanbul'da açılmıştır.

Merkezin vazifesi, Ukrayna'dan ihraç edilecek tahıl ve benzeri gıda ürünlerinin Odesa, Çernomorsk ve Yuzhne limanlarından emniyetle denizden nakliyatını sağlamaktır. Merkez, asker ve sivil olmak üzere Türkiye ile birlikte Rusya, Ukrayna ve BM'den 5'er temsilciden oluşmaktadır. Müşterek Komuta Koordinasyon Merkezi'nin takip ve temsil faaliyetleri Bakanlığımız nezdinde Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğünce yapılmaktadır.

Anlaşma ile 1 Ağustos 2022 tarihinden bu yana 1.003 adet gemi ile 32 milyon tonu aşkın tahılın Türkiye üzerinden ilgili ülkelere taşınması sağlanmış ve gıda tedarik zincirinde yaşanan aksaklıklar çözüme kavuşturulmuştur. Taşınan bu ürünlerin %51'ini mısır, %27'sini buğday ve %5,8'ini ayçiçeği küspesi oluşturmaktadır.

Müşterek Koordinasyon Merkezi'nin kurulmasını sağlayan Tahıl Koridoru Anlaşması karşılıklı olarak 3 kez uzatılmış olup son durumda 17 Temmuz 2023 tarihi itibarıyla Rus tarafı anlaşmanın tekrar uzatılmayacağını ilan ederek çekildiğini açıklamıştır.

## **RO-RO TAŞIMACILIĞI**

Ro-Ro taşımacılığı, karayolunda taşıma yapan araçların, yolculuğun bir bölümünü gemiyle yapmalarına imkân vermektedir. Tekerlekli araçların, Ro-Ro taşımacılığını tercih etmelerinin birçok nedeni bulunmaktadır:

- Ro-Ro taşımacılığı süre olarak uzun olsa da maliyet açısından ucuzdur,
- Güvenlidir,
- Farklı ülkelerdeki geçiş belgesi ve trafik sorunlarından kurtulmayı sağlar,
- Şoförlerin yurtdışında kalış süresini kısaltır,
- Vize sorunlarını en aza indirir.

Ro-Ro taşımacılığı, taşımacılık sistemleri içerisinde çoklu ulaştırma, yakın yol denizyolu taşımacılığı, uzak yol denizyolu taşımacılığı ve tarifeli denizyolu taşımacılığı kapsamında değerlendirilmektedir. Dünyada pek çok farklı coğrafyada ülkelerarası, şehirlerarası, kıtalar arası denizyolu ve iç su yolu taşımacılığında uzun yıllardır etkin ve verimli bir şekilde kullanılmaktadır.

Ro-Ro, ¼zellikle kıtalar arası denizyolu taşımacılığında bitmiş ¼r¼n olarak otomotiv sekt¼r¼ne ait ticari ¼r¼nlerden araba, kamyon ve benzeri ¼r¼nlerin ¼retim merkezlerinden t¼kretim merkezlerine olan taşımalarında tek ulaştırma modu olarak değerlendirilmektedir.

¼te yandan, Avrupa Birliği ¼lkeleri arasında ger¼ekleřtirilen yakın yol denizyolu taşımacılığı sıklıkla tercih edilmekte ve yasal ve politik olarak desteklenmektedir. Yakın yol denizyolu taşımacılığı, Avrupa Birliği ¼lkeleri arasında her ge¼en yıl daha fazla tercih edilmektedir.

Diğer taraftan, 8.400 km'den fazla kıyı şeridiyle ¼ tarafı denizlerle ¼evrili olan T¼rkiye'nin k¼resel taşımacılık faaliyetlerinin b¼y¼k bir b¼l¼m¼n¼n ger¼ekleřtirildiđi deniz taşımacılığı alanında avantajlı bir konumda olduğu da bir ger¼ektir.

Kombine taşımacılığın en ¼nemli ve işlevsel t¼r¼ olan Ro-Ro taşımacılığı, ¼lkemizin coğrafı konumunun avantajıyla karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığımıza yeni ¼ıkıř yolları ve g¼zerg¼hlar sunmaktadır.

Avrupa Birliği ¼lkeleri arasında ger¼ekleřtirilen yakın yol denizyolu taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığında Akdeniz'in en ¼ok taşımacılık yapılan deniz olduğu g¼r¼lmektedir ve T¼rkiye'nin de bu denizdeki İtalya-T¼rkiye Ro-Ro hattının en yoğun hat olduğu bilinmektedir.

#### **Ro-Ro Limanlarımız**

- ¼eřme Limanı
- Samsun Limanı
- Ambarlı Limanı
- Haydarpaşa Limanı
- Trabzon Limanı
- Pendik Limanı
- Mersin Limanı
- İskenderun Limanı
- Zonguldak Limanı
- Taşucu Limanı
- Tekirdağ Limanı
- Tuzla Limanı

### Yurtdışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç istatistikleri, 2022

Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Tuzla (Pendik)-Trieste	108.599	108.005	216.604
Yalova-Sete	58.157	60.210	118.367
Çeşme-Trieste	34.848	35.165	70.013
Mersin-Trieste	32.893	24.924	57.817
İzmir-Tarragona	6.542	7.128	13.670
Yalova-Lavrio-Trieste	3.099	5.370	8.469
Tuzla (Pendik)-Patras	2.978	2.822	5.800
Yalova-Bari	1.307	3.349	4.656
Çeşme-Sakız Adası	393	1.221	1.614
Tuzla (Pendik)-Bari	795	684	1.479
İzmir-Sete	527	746	1.273
İzmir-Selanik	24	917	941
Yalova-Tarragona	470	390	860
Kocaeli-Zeebrugge	0	794	794
Yalova-Patras	680	0	680
Gemlik-Salerno	400	47	447
Kocaeli-Anvers	218	28	246
Kocaeli-Bremerhaven	0	224	224
Kocaeli-Portbury	0	134	134
<b>Toplam Avrupa Ro-Ro Hatları</b>	<b>251.930</b>	<b>252.158</b>	<b>504.088</b>
Samsun-Tuapse	20.779	21.362	42.141
Samsun-Novorossiysk	19.163	22.006	41.169
Karasu-Çornomorsk	3.693	3.406	7.099
Samsun-Temrük	2.718	3.180	5.898
Samsun-Kavkaz	1.852	2.618	4.470
Karasu-Kavkaz	1.627	2.075	3.702
Zonguldak-Çornomorsk	899	976	1.875
İstanbul (Haydarpaşa)-Çornomorsk	723	675	1.398
Karasu-Tuapse	247	308	555
<b>Toplam Karadeniz Ro-Ro Hatları</b>	<b>51.701</b>	<b>56.606</b>	<b>108.307</b>
Mersin-Gazimağusa	19.647	19.384	39.031
Taşucu-Girne	12.745	14.048	26.793
Taşucu-Tripoli (Lübnan)	13.311	13.363	26.674
Mersin-Hayfa	4.042	4.336	8.378
Mersin-Girne	1.264	637	1.901
Taşucu-Gazimağusa	614	26	640
Kocaeli-Aşdod	5	122	127
<b>Toplam Akdeniz Ro-Ro Hatları</b>	<b>51.628</b>	<b>51.916</b>	<b>103.544</b>
İskenderun-Darüsselam	0	238	238
Mersin-Sittwe	147	0	147
<b>Toplam Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları</b>	<b>147</b>	<b>238</b>	<b>385</b>
<b>Diğer Ro-Ro Hatları</b>	<b>2.186</b>	<b>1.078</b>	<b>3.264</b>
<b>Toplam</b>	<b>357.592</b>	<b>361.996</b>	<b>719.588</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

## DIŞ TİCARETTE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Karayolu taşımacılığı, ülkemizde hem yurt içi hem de yurt dışında halen yoğun olarak kullanılan bir taşıma modudur ve ihracatçılarımız tarafından sıklıkla tercih edilmektedir. Elbette bunda ülkemizin sahip olduğu yüksek taşıma kapasitesine bağlı olarak arz-talep dengesinin arz lehine bozulmuş olmasının etkisi yüksektir. Özellikle yurt içi taşımalarında karayolunun tercih edilmesinde diğer taşıma modlarına kıyasla daha gelişmiş bir karayolu ağının bulunması, aktarma yapılmadan tüm taşımanın yapılabilmesi ve ülkedeki gelişmiş araç filosu temel sebepler olarak sayılabilir.

Dış ticaret açısından karayolu modu ülkemizin sahip olduğu özel konumu, uluslararası karayolu güzergâhları bakımından önemli koridorların üzerinde yer alması ve kıtalar arası önemli bir kavşak noktasında bulunması nedeniyle hem doğu-batı ekseninde hem de sayısı her geçen gün artan limanlar sayesinde kuzey-güney ekseninde önemini korumaktadır.

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



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2022 yılı itibarıyla karayolu ile en fazla ihrac taşıması Habur'dan gerçekleştirilmektedir. 2022 yılında Habur'dan toplam 524 bin 264 araç geçiş yapmıştır. Bunun 518 bin 180'i Türk araçlar, 6.084'ü ise yabancı araçlardır.



İkinci olarak karayolu ile en fazla ihraç taşıması Kapıkule'den yapılmıştır. 2022 yılında Kapıkule'den yapılan ihraç taşıması 424 bin 380 araçtır. Bunun 277 bin 223 adedi T¼rk plakalı, 147 bin 157 adedi ise yabancı plakalı araçlardan oluşmaktadır.

¼ç¼nc¼ olarak karayolu ile en fazla ihraç taşıması Hamzabeyli Sınır Kapısından yapılmıştır. 2022 yılında Hamzabeyli Sınır Kapısından 245 bin 812 adet araç ihraç taşıması yapılmıştır. Bunun 108.835 adedi T¼rk plakalı, 136.977 adedi ise yabancı plakalı araçlarla gerçekteştirilmiştir.

## DIŞ TİCARETTE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Havayolu taşımacılığı, son dönemlerde hızlı ve güvenilir olması nedeniyle tercih edilmeye başlanan ve büyük bir ivme ile büyüyen ulaştırma biçimlerinin başında yer almaktadır. Havayolu taşımacılığı, son on yıllık süreçte tüm dünyada en hızlı gelişim gösteren ulaşım türüdür.

Küreselleşmenin getirdiği hızlılık zorunluluğu, coğrafi konumlar dolayısıyla ulaştırma yollarının giderek zorlaşması, havayolu taşımacılığının bu şekilde gelişmesinin en önemli nedenleri arasında sayılmaktadır.

Havayolu taşımacılığı, birim taşımacılık maliyetlerinin en yüksek düzeyde yapıldığı taşımacılık türüdür fakat bu olumsuz özelliğine rağmen, günümüzde yaşanan uluslararası rekabet ve küresel pandemi süreci bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern hava limanları, son teknoloji ürünü araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sistemlerinin varlığı havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde kullanılmasına olanak tanımaktadır.

Dünya ekonomisinin küreselleşmesi ile müşterilerin daha hızlı ve güvenilir teslimat beklentileri raf ömrü kısa olan ürünlerin hava yoluna yönelmelerini, yük ve acil trafik alanında rekabetin artmasını ve hava kargonun gelişmesini sağlamıştır.

YILLAR	2019	2020	2021	2022*	2021/2020 Değişim (%)	Son 10 Yılda Ortalama Yıllık Değişim
<b>Yük Trafik (Ton)</b>	<b>4.090.168</b>	<b>2.490.521</b>	<b>3.432.517</b>	<b>3.975.237</b>	<b>37,8%</b>	<b>%4,8</b>
- İç Hat	<b>833.768</b>	<b>500.551</b>	<b>698.344</b>	<b>772.694</b>	<b>39,5%</b>	<b>1,1%</b>
- Dış Hat	<b>3.256.399</b>	<b>1.989.970</b>	<b>2.734.174</b>	<b>3.202.543</b>	<b>37,4%</b>	<b>6,0%</b>
<b>Kargo Trafik (Ton)</b>	<b>1.522.404</b>	<b>1.368.577</b>	<b>1.711.151</b>	<b>1.691.683</b>	<b>25,0%</b>	<b>11,9%</b>
- İç Hat	<b>65.667</b>	<b>51.043</b>	<b>106.317</b>	<b>111.636</b>	<b>108,3%</b>	<b>2,6%</b>
- Dış Hat	<b>1.456.737</b>	<b>1.317.533</b>	<b>1.604.833</b>	<b>1.580.047</b>	<b>21,8%</b>	<b>12,9%</b>

Kaynak: DHMİ (\*Tahmini)

Ülkemizde de hava kargo taşımacılığı önemli ölçüde artmıştır. 2020 yılında dış hat yük trafiği 1,9 milyon ton seviyesinde, kargo trafiği ise 1,3 milyon ton seviyesinde gerçekleşmiştir. Diğer taraftan, 2021 yılında, dış hat yükü %37 artış göstererek 2,7 milyon ton seviyesine çıkmıştır. Dış hat kargo yükü de %21 artış göstererek 1,6 milyon ton seviyesine çıkmıştır.

SHGM verilerine göre 2022 yılsonu itibarıyla Türkiye’de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 12 havayolu şirketinin toplam 598 adet uçağının 563’ü yolcu, 35’i ise kargo uçağıdır. 2003-2021 döneminde Türkiye’nin kargo kapasitesi %757 aratarak 2.593.450 kg’a ulaşmıştır.

2022 yılında havayolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Irak, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Almanya, Hong Kong, Güney Kore, İngiltere, İsrail ve Libya olmuştur.

Söz konusu 10 ülke 2020 ve 2021 yıllarında toplam havayolu ile ihracatımızın %64'ünü, 2022 yılında ise %59'unu oluşturmuştur.

#### Havayolu İle İhracatımızda İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2020	%	2021	%	2022	%
1	ABD	1.971.762.442	15	2.989.215.391	16	3.497.057.932	17
2	BAE	1.210.574.161	10	3.470.346.099	19	2.948.294.498	14
3	Irak	931.373.929	7	1.458.289.561	8	1.766.193.727	9
4	KKTC	113.906.578	1	291.559.177	2	746.836.082	4
5	Almanya	848.681.058	7	692.032.097	4	708.412.499	3
6	Hong Kong	294.639.936	2	557.797.989	3	686.121.255	3
7	Güney Kore	702.587.802	6	472.750.836	3	531.296.786	3
8	İngiltere	1.715.276.325	13	1.138.787.840	6	480.790.668	2
9	İsrail	242.121.897	2	400.729.343	2	464.543.348	2
10	Libya	130.646.878	1	432.501.736	2	394.212.931	2
	<b>İLK 10 TOPLAM</b>	<b>8.161.573.026</b>	<b>64</b>	<b>11.904.012.090</b>	<b>64</b>	<b>12.223.761.748</b>	<b>59</b>
\$	<b>TOPLAM</b>	<b>12.732.560.855</b>	<b>100</b>	<b>18.735.586.027</b>	<b>100</b>	<b>20.685.755.777</b>	<b>100</b>

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2022 yılında havayolu ile ithalatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla İsviçre, Çin, ABD, BAE, İtalya, Almanya, Hindistan, Güney Kore, Fransa ve Rusya Federasyonu'dur. Söz konusu 10 ülke 2020 yılında havayolu ile ithalatımızın %58'ini oluştururken, 2021 yılında %68, 2022 yılında ise %80'lik paya sahip olmuştur.

#### Havayolu ile İthalatımızda İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2020	%	2021	%	2022	%
1	İsviçre	3.803.820.821	10	1.467.114.404	6	11.894.116.100	31
2	Çin	4.903.541.557	12	6.531.145.023	25	5.319.546.221	14
3	ABD	2.937.246.837	7	3.227.024.562	12	3.770.681.994	10
4	BAE	5.242.128.845	13	1.707.868.497	7	3.521.663.624	9
5	İtalya	796.837.277	2	960.623.275	4	1.800.166.171	5
6	Almanya	2.199.174.751	6	1.446.778.369	6	1.233.622.952	3
7	Hindistan	1.033.940.338	3	766.142.194	3	964.919.959	3
8	Güney Kore	876.980.966	2	716.873.091	3	846.050.866	2
9	Fransa	518.200.883	1	506.480.700	2	728.130.519	2
10	Rusya Federasyonu	465.800.064	1	387.998.700	1	646.128.651	2
	<b>İLK 10 TOPLAM</b>	<b>22.777.674.359</b>	<b>58</b>	<b>17.718.050.836</b>	<b>68</b>	<b>30.725.029.079</b>	<b>80</b>
\$	<b>TOPLAM</b>	<b>39.260.477.529</b>	<b>100</b>	<b>26.057.025.313</b>	<b>100</b>	<b>38.581.051.303</b>	<b>100</b>

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Havayolu ile ihracatımızda 2022 yılına göre sıralı ilk 10 ürünün ile 2021 yılındaki durumlarının yer aldığı tabloya aşağıda yer verilmektedir:

## Havayolu ile İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA	GTİP KODU	GTİP ADI	2021	%	2022	%
1	71	İnciler,kıymetli taş ve metal mamulleri,medenî paralar	10.681.477.648	57	10.053.236.217	49
2	84	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reakt	1.125.966.575	6	1.333.620.480	6
3	88	Hava taşıtları,uzay araçları,aksam ve parçaları	185.028.923	1	1.133.306.111	5
4	27	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından el	397.125.563	2	1.115.447.354	5
5	62	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	799.747.309	4	979.066.883	5
6	30	Eczacılık ürünleri	880.139.757	5	795.368.830	4
7	61	Örme giyim eşyası ve aksesuarı	813.589.638	4	767.423.066	4
8	85	Elektrikli makina ve cihazlar,aksam ve parçaları	534.965.932	3	716.755.641	3
9	93	Silahlar ve mühimmat,bunların aksam,parça ve aksesuarları	532.949.408	3	709.112.914	3
10	90	Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi al	479.828.699	3	543.121.407	3
	\$	İLK 10 TOPLAM	<b>16.430.821.473</b>	<b>88</b>	<b>18.146.460.925</b>	<b>88</b>
	\$	GENEL TOPLAM	<b>18.735.586.027</b>	<b>100</b>	<b>20.685.755.777</b>	<b>100</b>

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2022 yılında havayolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk ve en önemli ürün açık arayla “İnciler, kıymetli taş ve metal mamulleri, madeni paralar” GTİP grubudur. Söz konusu ürün grubu, 2021-2022 yılları arasında havayolu ile ihracat kalemleri içinde sırasıyla %57 ve %49 pay almıştır. İlâveten ilk 10 sıradaki ürünlerin toplamının havayolu ile ihracatımızda aldıkları pay 2021-2022 döneminde %88 oranında gerçekleşmiştir.

Ülkemizde yer alan 64 hava hudut kapısı içerisinde; 53’ü sivil, 10’u askeri, 1’i hac ve umre amaçlı kullanılmakta, 4’ü dışında hepsi faal kullanımda bulunmaktadır.



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

## DIŞ TİCARETTE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Dünya genelinde karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması, çevreyle ilgili duyarlılıkların artması, özellikle son 30 yılda demiryolu ulaşımına daha fazla önem verilmesine sebep olmuştur. Tarihin akışını değiştiren ve modern dünyanın şekillenmesinde büyük katkı sağlayan icatlardan biri olan demiryolu taşımacılığı, kalkınmaya ve değişime yönelik küresel anlamdaki etkisini artırarak sürdürmekte; emniyet, çevre, enerji ve ekonomik ihtiyaçlara paralel olarak ulaştırma sektörü içerisinde her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır. Dünya genelinde küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak oluşturulan ulaştırma ağları içerisinde, uluslararası demiryolu koridorları; emniyetli, yapım maliyetinin ucuz, kullanım ömrünün uzun olması, daha az arazi gerektirmesi, çevre dostu ve petrole bağımlı olmaması nedeniyle kitlesel yüklerin taşınmasında sadece ülke sınırları içerisinde değil, ülkeler hatta kıtalar arasında rakipsiz konuma gelmektedir. Demiryolu taşımacılığı en yeşil taşıma modu olarak çevre dostu en büyük toplu taşıma şekli olarak kabul edilmektedir.

Türkiye, jeopolitik konumu gereği Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak, küresel ticaret için önemli bir kesişme noktasında yer almanın yanı sıra stratejik konumu bakımından geniş çapta dış ticaret hacmine sahip birçok pazara erişim sunmaktadır. Türkiye'nin Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya kolay erişim imkânı sağlayan avantajlı coğrafi konumu, bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir üs işlevi görmesini sağlamaktadır. Türkiye üzerinden geçen ulaşım koridorları yük ve yolcu taşımacılığı için büyük önem arz etmektedir.

Demiryolu hatlarının bu ulaşım koridorlarında yer alması ülkeler arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı için avantaj oluşturacak ve demiryolu sektörünün gelişimine önemli katkısı olacaktır.

Bu itibarla ülkeler arası karşılıklı işletilebilirliği sağlayacak ortak altyapı ve işletmecilik standartları ile mevzuatların oluşturulması, sınır geçişlerinde yaşanan zaman kayıplarının azaltılması ve demiryolu koridorları üzerindeki darboğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanmasına yönelik politikalar ve yatırımlar büyük önem taşımaktadır.

Gelinen noktada küresel ekonominin hızla büyümesi ve bu büyüme amacı ile çevresel hassasiyetin göz ardı edilmesi neticesinde ciddi ekolojik sorunlarla karşı karşıya kalınmış, özellikle pandemi süreci ile “yeşil” farkındalık artmış ve hem ulusal hem uluslararası düzeyde adımlar atılmaya başlanmış ve süreçten önce atılan adımlar da hızlandırılmıştır. Bu kapsamda Avrupa Birliği 11 Aralık 2019 tarihinde 2050 yılında iklim nötr ilk kıta olma hedefiyle Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM) isimli eylem planını açıklamıştır.

Mutabakatın lojistik ve taşımacılık sektörü açısından etkisine baktığımızda ise öne çıkan en önemli mesele düşük emisyon ve enerji ile üretilen ürünlerin mümkün olan en düşük emisyonu sahip araçlarla taşınması zorunluluğudur. Tüm bunların faaliyete geçmesi ve yaygınlaşması lojistik ve taşımacılık sektörünün yeniden yapılanmasını gerektirmektedir.

## TÜRKİYE DEMİRYOLU LOJİSTİK ALTYAPISI

TCDD Taşımacılık A.Ş. 1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla faaliyetlerine başlamış olup, ülkemizde yük taşımacılığı, lojistik hizmetler ve yük taşımacılığı hizmetlerinin büyük bir kısmı TCDD Taşımacılık A.Ş. olmak üzere Körfez Ulaştırma A.Ş., Omsan Lojistik A.Ş. ve Sun Tren Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi tarafından yürütülmektedir.

TCDD Taşımacılık A.Ş., 2021 yılı sonu itibarıyla 11.590 km konvansiyonel hat, 219 km hızlı ve 1.213 km yüksek hızlı hat olmak üzere toplam 13.022 km ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde tren işletmeciliği yapmaktadır. Ulusal demiryolu altyapı ağı Van Gölü üzerinde kesintiye uğradığından demiryolu taşımacılığı Tatvan-Van arasında feribot ile sağlanmaktadır.

Yolcu ve yük tren işletmeciliği yapılan ve lojistik hizmetler verilen ulusal demiryolu altyapısı üzerinde 62 adet gar müdürlüğü, 73 adet gar şefliği, 227 adet istasyon şefliği, 302 adet durak ile 12 adet lojistik merkez bulunmaktadır.

Ülkemizdeki 217 adet mevcut liman ve iskelenin 21 adedinde, 368 adet mevcut OSB'nin de 12 adedinde demiryolu bağlantısı mevcuttur. Demiryolu bağlantısı olan liman, iskele, OSB ve fabrika gibi toplam 240 adet yük üretim ve aktarma merkezinde demiryolu ile yük taşıma ve lojistik faaliyetleri yürütülmektedir.



*Türkiye Ulusal Demiryolu Altyapı Ağı Haritası*

## DEMİRYOLU SINIR BAĞLANTILARI

Ülkemizde 6 ülke üzerinden 8 adet demiryolu sınır geçişi mevcuttur. Ancak bunlardan üçü (Suriye (2) ve Ermenistan) halihazırda kapalı durumdadır. Demiryolu hudut kapılarımıza dair detaylı liste aşağıda yer almaktadır:

		DEMİRYOLU HUDUT KAPILARIMIZ					
	HUDUT KAPISININ ADI	GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	KARŞI ÜLKEDEKİ HUDUT KAPISI	DURUMU		BAKANLAR KURULU TARİHİ/ SAYISI	SINIR ÜLKESİ
1	KARS TREN GARI (Kars)	KARS GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	(KARTSAKHİ)	FAAL	GEÇİCİ	26.10.2017- Bakan Onayı	GÜRCİSTAN
2	UZUNKÖPRÜ (Edirne)	UZUNKÖPRÜ GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	PITYON	FAAL	DAİMİ	04.09.1953-4/1407	YUNANİSTAN
3	KAPIKULE (Edirne)	KAPIKULE GAR GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	SVILENGRAD	FAAL	DAİMİ	01.04.1988-88/12821	BULGARİSTAN
4	KAPIKÖY (Van)	KAPIKÖY GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	RAZİ	FAAL	DAİMİ	07.10.1971-7/3238	İRAN
5	İSLAHİYE (Gaziantep)	İSLAHİYE GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	MEYDAN-I EKBEZ	FAAL DEĞİL	DAİMİ	04.09.1953-4/1407	SURİYE
6	ÇOBANBEY (Kilis)	ÇOBANBEY GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	AR RA'İ	FAAL	DAİMİ	04.09.1953-4/1407	SURİYE
7	NUSAYBİN (Mardin)	NUSAYBİN GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	KAMIŞLI	FAAL DEĞİL	DAİMİ	04.09.1953-4/1407	SURİYE
8	AKYAKA (Kars)	AKYAKA GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	AHURYAN	FAAL DEĞİL	DAİMİ	04.09.1953-4/1407	ERMENİSTAN

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

## DEMİRYOLU İLE DIŞ TİCARETİMİZİN KOMPOZİSYONU

Demiryolu ile ihracatımızda 2022 yılına göre sıralı ilk 10 ülke ve bu ülkelerin 2020-2021 yıllarındaki durumu ile Çin Halk Cumhuriyeti'ni gösterir tablo aşağıda sunulmaktadır:

### Demiryolu ile İhracatta İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2020	%	2021	%	2022	%
1	Almanya	262.397.306	20,4	420.141.374	25,5	537.129.668	21,8
2	Hollanda	139.101.578	10,8	174.857.395	10,6	254.268.774	10,3
3	Çekya	39.431.531	3,1	81.121.644	4,9	171.665.141	7,0
4	Polonya	28.823.906	2,2	55.814.816	3,4	170.721.883	6,9
5	Avusturya	69.481.512	5,4	104.091.409	6,3	143.195.974	5,8
6	Bulgaristan	56.208.279	4,4	108.719.612	6,6	133.993.305	5,4
7	İngiltere	80.371.378	6,2	116.889.986	7,1	131.722.724	5,4
8	Belçika	21.923.530	1,7	41.341.334	2,5	102.044.514	4,1
9	Ukrayna	23.896	0	1.025.105	0,1	96.911.538	3,9
10	Sırbistan	21.077.606	1,6	41.539.663	2,5	82.877.022	3,4
\$	TOPLAM	1.287.765.134	100	1.648.442.237	100	2.460.331.422	100

\* Ticaret Bakanlığı 15/02/2023

2022 yılında demiryolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla Almanya, Hollanda, Çekya, Polonya, Avusturya, Bulgaristan, İngiltere, Belçika, Ukrayna ve Sırbistan'dır. Söz konusu ülkelerin 2021 ve 2020 yıllarındaki verileri tablodan takip edilebilmektedir. Bu ülkelerden Almanya ve Hollanda analiz yıllarının tümünde ilk 2 sırada yer almıştır. **Demiryolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke, toplam demiryoluyla ihracatımızın 2022 yılında yüzde 74'ünü oluşturmuştur.**

2022 yılında demiryolu ile ihracatımızda ton bazında ilk 10 ülke, aşağıdaki tablodan görüleceği üzere, sırasıyla Bulgaristan, İran, Sırbistan, Almanya, Avusturya, Afganistan, Türkmenistan, Çekya, Azerbaycan ve Macaristan,'dır.

### Demiryolu ile İhracatımızda Ton Bazında İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2021	%	2022	%
1	Bulgaristan	605.134	44	652.979	40
2	İran	172.100	12	200.118	12
3	Sırbistan	98.290	7	170.290	10
4	Almanya	112.573	8	136.433	8
5	Avusturya	71.521	5	70.041	4
6	Afganistan	33.816	2	48.333	3
7	Türkmenistan	21.366	2	44.393	3
8	Çekya	22.081	2	36.903	2
9	Azerbaycan	19.039	1	29.914	2
10	Macaristan	32.221	2	29.596	2
TON	TOPLAM	<b>1.381.733</b>	<b>100</b>	<b>1.651.891</b>	<b>100</b>

\* Ticaret Bakanlığı 15/02/2023

**2022 yılı itibarı ile Bulgaristan ve İran, demiryolu ile ihracatımızın %52'sini oluşturmaktadır. Demiryolu ile ihracatımızda ton bazında ilk 10 ülke gerek 2021 gerekse 2022 yıllarında toplam ihracatımızın %86'sını oluşturmuştur.**

Demiryolu ile ithalatımızda 2022 yılına göre sıralı ilk 10 ülke ve bu ülkelerin 2020-2021 yıllarındaki durumu ile Çin Halk Cumhuriyeti'ni gösterir tablo aşağıda sunulmaktadır:

### Demiryolu ile İthalatta İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2020	%	2021	%	2022	%
1	Bulgaristan	436.239.954	20,3	696.871.172	24,1	441.887.231	14,9
2	Almanya	558.623.090	26,0	359.398.720	12,4	392.206.789	13,2
3	Polonya	206.187.399	9,6	356.298.773	12,3	325.761.682	11,0
4	Çekya	237.072.113	11,1	242.414.551	8,4	290.693.922	9,8
5	Kazakistan	12.179.718	0,6	26.982.373	0,9	254.331.020	8,6
6	Özbekistan	70.316.424	3,3	129.644.528	4,5	135.762.061	4,6
7	Avusturya	101.276.367	4,7	139.651.134	4,8	127.969.963	4,3
8	Macaristan	74.055.190	3,5	116.302.290	4,0	119.092.183	4,0
9	Çin	51.954.101	2,4	139.260.910	4,8	114.732.523	3,9
10	İran	51.811.989	2,4	79.029.908	2,7	83.040.331	2,8
\$	TOPLAM	<b>2.144.863.384</b>	<b>100</b>	<b>2.891.133.631</b>	<b>100</b>	<b>2.967.908.135</b>	<b>100</b>

\* Ticaret Bakanlığı 15/02/2023



2022 yılında demiryolu ile ithalatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla Bulgaristan, Almanya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Kazakistan, Özbekistan, Avusturya, Macaristan, Çin ve İran'dır. Söz konusu ülkelerin 2021 ve 2020 yıllarındaki verileri tablodan takip edilebilmektedir. Demiryolu ile ithalatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke toplam demiryoluyla ithalatımızın 2022 yılında yüzde 77'sini oluşturmuştur.

2022 yılında demiryolu ile ithalatımızda ton bazında ilk 10 ülke, aşağıdaki tablodan görüleceği üzere, sırasıyla Bulgaristan, İran, Almanya, Avusturya, Kazakistan, Rusya Federasyonu, Polonya, Türkmenistan, Azerbaycan ve Macaristan'dır.

### Demiryolu ile İthalatımızda Ton Bazında İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2021	%	2022	%
1	Bulgaristan	513.754	35	353.291	28
2	İran	137.464	9	148.556	12
3	Almanya	95.873	7	102.042	8
4	Avusturya	107.867	7	87.886	7
5	Kazakistan	20.934	1	73.889	6
6	Rusya Federasyonu	129.488	9	69.902	6
7	Polonya	66.983	5	50.401	4
8	Türkmenistan	76.409	5	47.199	4
9	Azerbaycan	28.975	2	45.523	4
10	Macaristan	39.441	3	36.997	3
TON	TOPLAM	<b>1.455.049</b>	<b>100</b>	<b>1.260.080</b>	<b>100</b>

\* Ticaret Bakanlığı 15/02/2023

Bulgaristan 2021 ve 2022 yılları itibarıyla demiryolu ile ithalatımızın, sırasıyla %35'ini ve %28'ini tek başına oluşturmaktadır. Demiryolu ile ithalatımızda ton bazında ilk 10 ülke, demiryolu ile toplam ithalatımızın 2021 yılında %84'ünü ve 2022 yılında %81'ini oluşturmuştur.

## LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖN VEREN TRENDLER

### 1. Yeşil Mutabakat

Geldiğimiz noktada küresel ekonominin hızla büyümesi ve bu büyüme amacı ile çevresel hassasiyetin göz ardı edilmesi neticesinde ciddi ekolojik sorunlarla karşı karşıya bulunmaktayız. Lojistik ve taşımacılık faaliyetleri de sera gazı emisyonlarına en çok artıran faaliyetlerin başında gelmektedir.

Özellikle pandemi süreci ile "yeşil" farkındalık artmış ve hem ulusal hem uluslararası düzeyde adımlar atılmaya başlanmış, süreçten önce atılan adımlar da hızlandırılmıştır. Bu kapsamda, Avrupa Birliği 2050 yılında iklim nötr ilk kıta olma hedefiyle Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM) isimli eylem planını açıklamıştır. AYM Eylem Planı 9 ana başlıktan oluşmaktadır. Bunlar,

- Sınırdaki karbon düzenlemeleri,
- Yeşil ve döngüsel bir ekonomi,
- Yeşil finansman,

- Temiz, ekonomik ve güvenli enerji arzı,
  - Sürdürülebilir tarım,
  - Sürdürülebilir akıllı ulaşım,
  - İklim değişikliği ile mücadele,
  - Diplomasi,
  - Avrupa Yeşil Mutabakatı bilgilendirme ve bilinçlendirme faaliyetleri
- olarak belirlenmiştir. Bu 9 ana başlık altından 32 hedef ve 81 eylem bulunmaktadır.

Mutabakatın lojistik ve taşımacılık sektörü açısından etkisine baktığımızda ise öne çıkan en önemli mesele, düşük emisyon ve enerji ile üretilen ürünlerin mümkün olan en düşük emisyonla sahip araçlarla taşınması zorunluluğudur. Bu kapsamda taşımacılık sektöründe;

- Sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik stratejisi benimsenecek.
- Çevreci araçlar ve alternatif yakıtlar (biodizel, bioetenol) desteklenecek.
- Altyapı dâhil olmak üzere düşük ve sıfır emisyonlu araçlara yatırıma odaklanılacak.
- Çevreyi daha az kirleten taşımacılık modelleri öne çıkarılacak.
- Karayolu ile yapılan taşımacılığın %75'i demiryolu ve iç suyollarına aktarılacak.
- AB Kombine Taşımacılık Direktifi yenilenecek.
- AB Komisyonu hava ve denizyolunda kullanılan yakıtlar için vergi muafiyetini yeniden değerlendirecek.
- Alternatif yakıtların üretimi ve yayılması desteklenecek.
- Karbondioksit salım standartları gözden geçirilecek.
- Fosil yakıtlara sağlanan teşvikler sona erdirilecek.
- Dijitalleşme ile akıllı trafik yönetim sistemlerinin önemi artırılabilecek.
- Havacılık emisyonlarının düşürülmesi amaçlanacak.
- Çevreci üretim yapan Avrupalı firmaların rekabetçiliğini korumak amacıyla "Karbon Sınır Vergisi" getirilecek.

Tüm bu uygulamalar, lojistik sektörünün yeniden yapılanmasını gerektirecektir. Bu kapsamda sektör bileşenleri uygulamalara uyum amacıyla halihazırda çalışmalar yürütmektedir.

## 2. Dijital Dönüşüm

Tüm dünyada yaşanan pandeminin yıkıcı etkileri, lojistik sektöründe dijital dönüşüm ve temassız ticaret gibi uygulamaların yaygınlaşmasının gerekliliğini gözler önüne sermiştir. Salgın sürecinde E-ticaret ve dijitalleşme ön plana çıkmış olup uzun süredir kullanılan geleneksel yöntemler terk edilmeye başlanmıştır. Oluşturulan dijital platformlar üzerinden veri aktarımı sağlanmakta, aynı zamanda araç ve yük takibi kolay bir şekilde yapılabilmektedir. Bu kapsamda, gümrük işlemlerinin hızlanması ve limanlar arasındaki entegrasyonun sağlanması amacıyla altyapı modernizasyon ve dijital platform oluşturma çalışmaları başlamıştır.

Otonom araçlar, nesnelerin interneti, robotik, büyük veri, yapay zekâ, giyilebilir teknolojiler gibi gelişmeler lojistik sektörünü hızla dönüştürmekte firmaların verimliliğine doğrudan katkı sağlamaktadır.

Bunun dışında, küresel bir trend haline gelen blockchain teknolojisi lojistik sektöründe de önemli rol oynamaya başlamıştır. Bu kapsamda tedarik zinciri yönetimi, tek pencere sistemi gibi konularda blockchain teknolojisinden yoğun şekilde yararlanılmaktadır. Bu teknoloji sayesinde hem süreçlerin daha şeffaf şekilde yönetimi hem de tedarik süreçlerin daha hızlı gerçekleşmesi sağlanmaktadır. Blockchain teknolojisi ile veriler doğru bir biçimde kaydedilecek, işlemler kolaylaşacak ve olası dolandırıcılıklara karşı önlem alınmış olacaktır. Bu özellikler sayesinde blockchain teknolojisi, lojistik sektöründe çok uzun süre trend olmaya devam edecektir.

Özetle, tedarik zincirinde üretimden nihai tüketiciye kadar olan mesafelerin kısaltılması ve ulaşımın tam ve etkin biçimde sağlanması adına önümüzdeki dönemde küresel ticarete dijital dönüşümün lojistik sektörüne büyük oranda yön vereceği değerlendirilmektedir.

### **3. E-Ticaret Lojistiği**

Pandemi, lojistikte esnekliğin ve pazar çeşitlendirmesinin önemini, tek bir pazara bağlı kalmanın yol açtığı sorunları açık bir şekilde göstermiştir. Bu bağlamda, yeni ürünlerle yeni pazarlara erişmenin önemi açıkça görülmüştür. Ticaret Bakanlığı Uzak Ülkeler Stratejisi çerçevesinde ilan edilen ülkemizin ihracat menzilinın 2 bin kilometreden 8 bin 500 kilometreye çıkarılması hedefi bu bağlamda oldukça stratejiktir.

Bununla birlikte pandemi, e-ticaretin ve e-ticaret lojistiğinin hızla yükseldiği bir dönem olmuştur. Küresel rakamlara bakıldığında e-ticaret lojistiğinin pozitif ivmeli hızlı bir büyüme yaşadığı görülmektedir. Çevrimiçi satışlardaki büyümeden etkilenen e-ticaret lojistik pazarının 2025 yılına kadar 557 milyar Avroya yükselmesi öngörülmektedir. (Statista verileri) Ülkemiz de Avrupa, Asya ve Orta Doğu'ya hızlı erişime imkân veren coğrafi ve jeopolitik konumu itibarıyla global ölçekte e-ticaret lojistik pazarında kilit bir öneme sahiptir. Önümüzdeki süreç e-ticaretin daha da büyüdüğü ve lojistik sektörünün de dijital dönüşüm ve otomasyon ile bu sürece eşlik edeceği bir dönem olarak izlenecektir.

## LOJİSTİK VE TAŞIMACILIK HİZMETLERİNE YÖNELİK DESTEK UNSURLARI

1. **5448 sayılı “Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Karar”** 20 Nisan 2022 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Anılan Karar’da lojistik firmalarına ve işbirliği kuruluşlarına yönelik tescil ve koruma, pazara giriş belgeleri, birim, reklam, tanıtım ve pazarlama, bireysel katılım, milli katılım, ürün yerleştirme, sanal fuar organizasyon, sektörel alım ve ticaret heyetleri ve yarışma ve etkinlik desteği bulunmaktadır.

2. **5449 sayılı “Yurt Dışı Lojistik Dağıtım Ağlarının Desteklenmesi Hakkında Karar”** 20 Nisan 2022 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Karar’ın amacı; ülkemiz ihracatının etkin ve kapsamlı akışını sağlamak, ihracatçılarımızın uluslararası tedarik ve dağıtım zincirlerine daha hızlı ve rekabetçi fiyatlarla nüfuz etmelerini temin etmek ve önemli pazarlardaki ihracat performansımızı istikrarlı kılacak altyapı olanaklarını oluşturmak üzere yurt dışı lojistik dağıtım ağlarının kurulmasına ve/veya işletilmesine ilişkin giderlerin Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu’ndan karşılanmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

3. **2564 sayılı “Döviz Kazandırıcı Hizmet Sektörleri Markalaşma Destekleri Hakkında Karar”** 20 Mayıs 2020 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Karar’ın amacı; döviz kazandırıcı hizmet sektörlerinde faaliyet gösteren ve Türkiye’de yerleşik şirket, kurum ve kuruluşların markalaşmak için gerçekleştirdikleri faaliyetlere ilişkin giderler, Türkiye İhracatçılar Meclisi ve ihracatçı birliklerinin TURQUALITY® Programı kapsamında şirket, kurum ve kuruluşların markalaşma sürecinde yurt içi ve yurt dışında vereceği desteklere ilişkin harcamalar, Türk markalarının pazara giriş ve tutunmalarına yönelik gerçekleştireceği her türlü faaliyet ve organizasyona ilişkin giderler ile hizmet sektörlerine yönelik olumlu Türk malı ve hizmeti imajının oluşturulması ve yerleştirilmesi için yurt içinde ve yurt dışında gerçekleştirilecek her türlü harcamanın Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu’ndan karşılanmasına dair usul ve esasların belirlenmesidir.

TURQUALITY®, uluslararası markalaşma potansiyeli olan firmalarımızın, üretimlerinden pazarlamalarına, satışlarından satış sonrası hizmetlerine kadar bütün süreçleri kapsayacak şekilde yönetsel bilgi birikimi, kurumsallaşma ve gelişimlerini sağlayarak uluslararası pazarlarda kendi markalarıyla küresel bir oyuncu olabilmeleri ve söz konusu markalar aracılığıyla olumlu Türk malı imajının oluşturulması ve yerleştirilmesi amacıyla oluşturulmuş bir marka destek programıdır. Bu itibarla, söz konusu destek programı kapsamında firmaların; akreditasyon ve marka tesciline ilişkin harcamaları, sertifikasyona ilişkin giderleri, istihdam, ruhsatlandırma ve test işlemleri, uluslararası kuruluşlara üyelik giderleri, tanıtım, reklam ve pazarlama faaliyetleri, yurtdışı birimlere ilişkin giderleri, yurtdışı, yurtiçi katılım giderleri, vergi/resim/harç dâhil olmak üzere brüt kira, depo için ardiye gideri, belediye giderleri, anılan birimlerin kiralanmasına yönelik uygun mahal araştırması ve komisyon harcamaları ile hukuki danışmanlık giderleri ve yurt dışında gösterimi yapılan sinema filmi, belgesel, dizi, animasyon filmi ve program formatı ile dijital oyunlara, destek kapsamına alınan markalı ürün/hizmetlerin yerleştirilmesine yönelik giderleri desteklenmektedir.

**2564 SAYILI DÖVİZ KAZANDIRICI HİZMET SEKTÖRLERİ MARKALAŞMA  
DESTEKLERİ HAKKINDA KARAR  
ÖZET TABLO**

Destek Unsuru	Destek Oranı	Destek Üst Limiti (TL) Marka Destek Programı (4 yıl)	Destek Üst Limiti (TL) (Turquality® (5 + 5 Yıl)
<b>Tescil/Koruma Desteği</b>	%50	600 bin TL	
<b>Reklam, Tanıtım ve Pazarlama Desteği</b>		4 milyon 800 binTL	
<b>Yurt Dışı Birim Kurulum ve Dekorasyon</b>		3 milyon 600 binTL	2 milyon 400 bin TL (Birim başına)
<b>Yurt Dışı Birim Kira Desteği</b>		7 milyon 200 binTL	(50 adet mağaza)
<b>Yurt Dışı Satış Alanı Kira ve Kurulum Desteği</b>		2 milyon 400 binTL	2 milyon 400 bin TL (Birim başına)
<b>Belgelendirme Desteği</b>		2 milyon 400 binTL	
<b>Franchising Desteği(Kira)</b>		600 bin TL (En Fazla 10 Adet Mağaza) (Her bir birim için en fazla 2 yıl süresince)	2 milyon 400 bin TL (En Fazla 100 Adet Mağaza) (Her bir birim için en fazla 2 yıl süresince)
<b>Franchising Desteği (Kurulum ve Dekorasyon)</b>		600 bin TL (En Fazla 10 Adet Mağaza)	1 milyon 200 bin TL (En Fazla 100 Adet Mağaza)
<b>Danışmanlık Desteği</b>		3 milyon 600 binTL	
<b>İstihdam Desteği</b>		2 milyon 400 binTL (Aynı Anda En Fazla 6 Kişi)	(Aynı Anda En Fazla 10 Kişi)
<b>Pazar Araştırması Desteği</b>		1 milyon 200 binTL	
<b>Yurt Dışı/Yurt İçi EtkinlikDesteği</b>		300 bin TL	
<b>Acente/Komisyon</b>		2 milyon 400 binTL	
<b>Uluslararası Kuruluşlara Üyelik Desteği</b>		1 milyon 200 binTL	
<b>Ürün Yerleştirme Desteği</b>	1 milyon 400 binTL		

## 5448 SAYILI HİZMET İHRACATININ TANIMLANMASI, SINIFLANDIRILMASI VE DESTEKLENMESİ HAKKINDA KARAR

### YARARLANICILAR

Destek Unsuru	Destek Oranı	İlave Destek (+10 puan)	Destek Üst Limiti (TL)	Süre / Limit	Ön Onay
Tescil ve Koruma	%50	✓	1 milyon 202 bin/yıl		
Pazara Giriş Belgeleri		✓	3 milyon 607 bin/yıl		
Birim		✓	1 milyon 442 bin/yıl	5 yıl	
Reklam, Tanıtım ve Pazarlama		✓	3 milyon 607 bin/yıl	5 yıl	
Bireysel Katılım		✓	601 bin/etkinlik		
Milli Katılım	%60	✓	601 bin/etkinlik		1 ay önce
Ürün Yerleştirme	%50		1 milyon 202 bin/yıl	5 yıl	Harcamadan önce

### İŞBİRLİĞİ KURULUŞLARI

Destek Unsuru	Destek Oranı	İlave Destek (+10 puan)	Destek Üst Limiti (TL)	Süre / Limit	Ön Onay
Reklam, Tanıtım ve Pazarlama	%50	✓	3 milyon 607 bin/yıl	5 yıl	2 ay önce
Bireysel Katılım		✓	601 bin/etkinlik		
Milli Katılım	%60	✓	601 bin/etkinlik		1 ay önce
Milli Katılım Etkinliğinin Organizasyonu <sup>1</sup>		✓	2 milyon 404 bin/organizasyon		1 ay önce
Ürün Yerleştirme	%50		1 milyon 202 bin/yıl	5 yıl	Harcamadan önce
Sektörel Alım Heyeti Programları			1 milyon 202 bin/program		2 ay önce
Sektörel Ticaret Heyeti Programları			1 milyon 803 bin/program		2 ay önce
Sanal Fuar Organizasyon			1 milyon 202 bin/faaliyet		1 ay önce
Yarışma ve Etkinlik			2 milyon 404 bin/etkinlik		2 ay önce

<sup>1</sup> Milli Katılım Etkinliğinin Organizasyonu desteği için milli katılım organizatörü

## 5449 SAYILI YURT DIŞI LOJİSTİK DAĞITIM AĞLARININ DESTEKLENMESİ HAKKINDA KARAR

### ÖZET TABLO

### İŞBİRLİĞİ KURULUŞLARI

Destek Unsuru	Destek Oranı	Destek Üst Limiti (TL)	Süre / Limit	Ön Onay
<b>İlk Kurulum Desteği</b> (cep depoların ve bu ağın işletilmesine yönelik kurulum, destek, bakım, biliŐim sistemleri, teknik donanım ve dekorasyon giderleri, yatırım, ruhsat ve izin giderleri, bunlarla ilgili hukuki danışmanlık giderleri ile YSV kiralınması ve işletilmesi giderleri)	%70	120 milyon 234 bin	5 yıl	
<b>YLDA'ların İşletilmesine İlişkin Kira/Ruhsat/Komisyon/Hukuki Danışmanlık Giderleri Desteği</b>	İlk iki yıl %70, diğer yıllar %50	48 milyon 93 bin	5 yıl	
<b>Reklam, Tanıtım ve Pazarlama Desteği (Yurt dışı)</b>	%50	6 milyon 11 bin	5 yıl	Programın başlangıç tarihinden önce
<b>Reklam Tanıtım ve Pazarlama (Yurt iÇi)</b>	%50	2 milyon 404 bin	5 yıl	Programın başlangıç tarihinden önce
<b>İstihdam Desteği</b>	İlk iki yıl %70, diğer yıllar %50 oranında (Maks. 10 kişi)	9 milyon 618 bin (Maks. yıllık kişi baŐı 1 milyon 202 bin)		
<b>Navlun Borsası Desteği</b>	%60	7 milyon 214 bin		