



DIŞ TİCARET LOJİSTİĞİ

2024

T.C. Ticaret Bakanlığı
Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü
Nisan 2024

GİRİŞ

Türkiye, coğrafi konumu, gelişmiş ulaşım altyapısı, büyük ticaret hacmi ve dinamik ekonomisiyle küresel lojistikte önemli bir rol oynamaktadır. 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 ticaretinde önemli bir transit geçiş ve doğal bir bağlantı noktası oluşturmaktadır.

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

Türkiye'de lojistik ve taşımacılık sektörünün hizmet ihracatımızdan aldığı pay, her geçen yıl artarak devam etmektedir. 2021 yılında 61 milyar dolarlık hizmet ihracatımızın 24 milyar doları lojistik ve taşımacılık sektörü tarafından gerçekleştirilmiştir. 2022 yılında gerçekleştirdiğimiz 89 milyar dolarlık ihracatımızın yüzde 39,6'sı, 35,3 milyar dolar ile lojistik ve taşımacılık hizmetleri sektörüncce gerçekleşmiştir. Bu oran, lojistik sektörünün turizm ile birlikte hizmetler sektörünün lokomotif sektörleri olduğunu göstermektedir. 2023 yılı sonunda ise 100 milyar dolar hizmet ihracatına ve 35 milyar dolar seviyesinde lojistik ve taşımacılık gelirine ulaşılmıştır. Ülkemiz 35 milyar dolarlık ihracat ile lojistik hizmet ihracatında dünyada yüzde 2,5 paya sahip olup 11. sırada yer almaktadır.

2024 yılında 110 milyar dolar hizmet ihracatı hedefinin 40 milyar dolarının lojistik ve taşımacılık sektöründen gelmesi öngörülmektedir. 2028 yılı sonunda ise 78 milyar dolar lojistik ve taşımacılık hizmet ihracatı olmak üzere 200 milyar dolar hizmet ihracatı hedefi konulmuştur.

Söz konusu sektörün gelişiminde Bakanlığımız tarafından sağlanan desteklerin de büyük bir önemi ve etkisi bulunmaktadır. Nitekim, lojistik ve taşımacılık hizmetleri sektörüne 2023 yılı sonuna kadar, Genel Destekler kapsamında yaklaşık 18,5 milyon TL, Turquality Destek Programı kapsamında ise yaklaşık 1 milyar TL destek sağlanmıştır.

Türkiye küresel ticaretteki mevcut konumunu güçlendirmek ve daha da ileriye taşımak için ulaştırma ve lojistik sektörlerinde altyapı yatırımlarını artırmakta kararlıdır. Türkiye'den geçen taşıma koridorları üzerinde, lojistik hizmetlerin birleştirilmesi, ölçeklerin büyümesi ve intermodal taşımacılık için aktarma merkezleri oluşturulması, yurt dışında lojistik merkezler kurulması ve tedarik zincirlerini güçlendirecek lojistik dağıtım ağlarının desteklenmesi ülkemizin hedefleri arasında yer almaktadır. Bu yatırımlar, kentleşme, sürdürülebilirlik, çevreye duyarlılık, büyük pazarlara bağlantı sağlayabilme ve yeni nesil ulaşım gibi sektördeki küresel güncel eğilimlerle de uyumlu bir şekilde hayata geçirilmektedir.

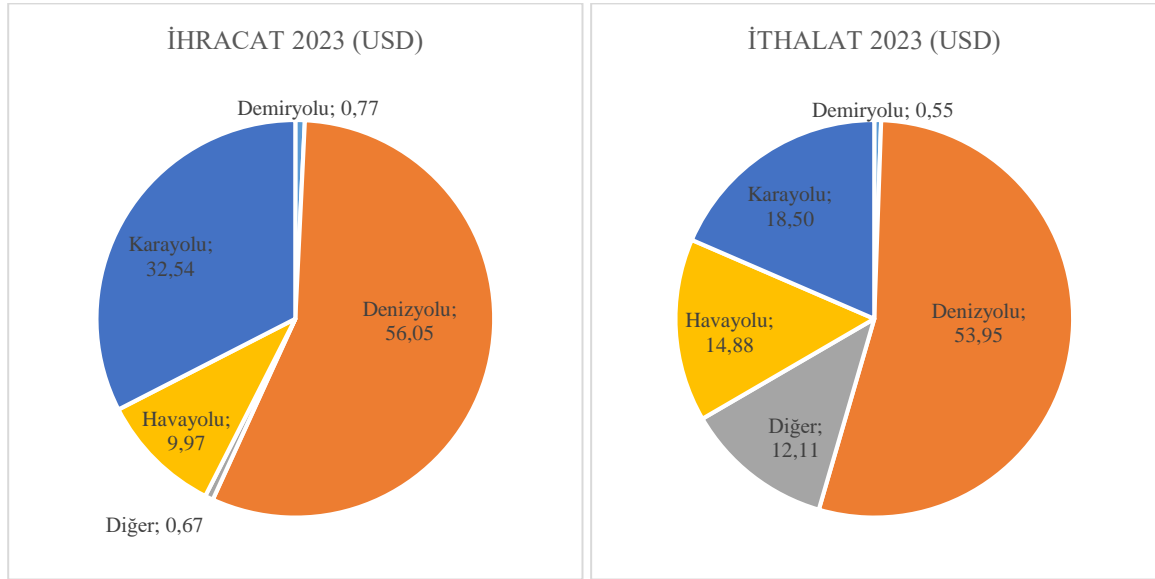
Önümüzdeki dönem, lojistik sektörüne sağlanan desteklerin artırılarak devam ettiği, taşımacılarımızın önüne çıkan lojistik engellerin aşıldığı ve ihraç ürünlerimizi daha hızlı, daha ekonomik ve emniyetli bir şekilde ihraç pazarına ulaştırılmasının sağlanması adına yapılan çalışmaların sürdürüldüğü bir dönem olacaktır.

TAŞIMA ŐEKİLLERİNE GÖRE DIŞ TİCARETİMİZ (USD)

Taşıma Őekli	İhracat (USD)			İthalat (USD)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Karayolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	68.749 %30,5	78.879 %31	83.235 %32,5	48.896 %18	59.446 %16,3	66.942 %18,5
Denizyolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	133.714 %59,4	150.255 %59,1	143.358 %56,0	157.390 %58	193.799 %53,3	195.172 %53,9
Demiryolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	1.648 %0,7	2.460 %1	1.960 %0,7	2.891 %1,1	2.968 %0,8	1.996 %0,5
Havayolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	18.735 %8,3	20.686 %8,1	25.511 %9,9	26.057 %9,6	38.581 %10,6	53.840 %14,8
Diğer (\$)* Genel İçindeki Payı (%)	2.366 %1,1	1.892 %0,7	1.710 %0,6	36.189 %13,3	68.917 %18,9	43.821 %12,1
TOPLAM	225.214	254.172	255.777	271.425	363.711	361.774

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 19/02/2024. Değer: Milyon ABD Doları

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



Parasal değer itibarıyla (USD) ihracat verilerimiz taşımacılık modları itibarıyla değerlendirildiğinde, 2023 yılında ihraç taŐımalarının ilk sırasında %56 ile denizyolunun yer aldığı görülmektedir. İkinici sırada %32,5 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %9,9 ile havayolu bulunmakta, son sırayı da %0,7 ile demiryolu almaktadır.

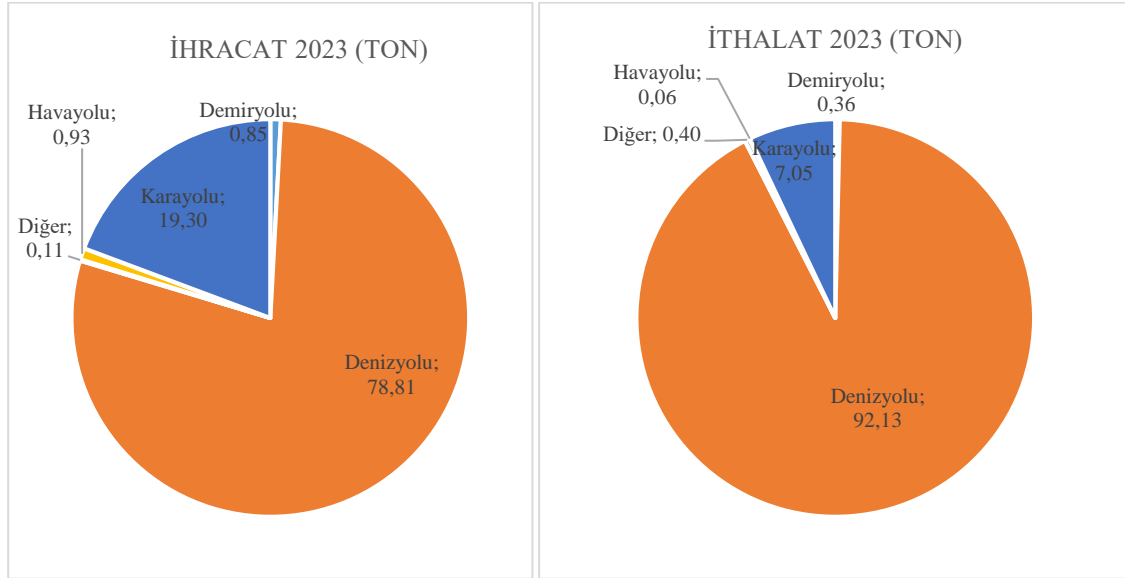
Parasal değer itibarıyla (USD) ithalatımızda da 2023 yılında ilk sırada denizyolunun yer aldığı görülmektedir. 361 milyar dolarlık ihracatımızın %53,9'u denizyolu ile taŐınmıŐtır. İkinici sırada %18,5 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %14,8 ile havayolu bulunmakta, son sırayı da %0,55 ile demiryolu almaktadır.

TAŞIMA ŐEKİLLERİNE GÖRE DIŞ TİCARETİMİZ (MİKTAR-TON)

Taşıma Őekli	İhracat (Miktar-Kg)			İthalat (Miktar-Kg)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Karayolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	31.810 %17,7	32.164 %18,2	31.405 %19,3	12.161 %6,1	14.409 %7,0	15.821 %7,0
Denizyolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	144.882 %80,8	140.831 %79,91	128.231 %78,8	184.041 %92,6	187.196 %91,7	206.814 %92,1
Demiryolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	1.381 %0,7	1.651 %0,9	1.382 %0,8	1.455 %0,7	1.260 %0,6	811 %3
Havayolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	913 %0,5	1.234 %0,7	1.513 %0,9	117 %0,06	121 %0,06	130 %0,06
Diğer (\$)* Genel İçindeki Payı (%)	240 %0,13	174 %0,10	174 %0,11	863 %0,43	1.095 %0,54	893 %0,40
TOPLAM	179.228	176.056	162.707	198.639	204.083	224.471

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 19/02/2024. Değer: Bin Ton

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



Miktar (ton) olarak ihracat verilerimiz taşımacılık modları itibarıyla değerlendirildiğinde, 2023 yılında ihrac taŐımalarının ilk sırasında %78,8 ile denizyolunun yer aldığı gürılmektedir. İkinci sırada %19,3 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %0,9 ile havayolu bulunmakta, son sırayı da %0,8 ile demiryolu almaktadır.

Parasal değer itibarıyla (USD) ithalatımızda da 2023 yılında ilk sırada denizyolunun yer aldığı gürılmektedir. 361 milyar dolarlık ihracatımızın %53,9'u denizyolu ile taŐınmıştır. İkinci sırada %7 ile karayolu modu yer almaktadır.

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 Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk Boğazları'nın 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, 2023 yılında ihracatın %56'sı, ithalatın ise %53,9'u denizyoluyla gerçekleştirilmiştir.



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Denizyolu ile İhracatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2023 (USD)	Oran (%)
1	ABD	10.215.794.394	13,7
2	İtalya	10.117.183.427	13,6
3	İngiltere	9.833.552.574	13,2
4	İspanya	8.624.789.204	11,6
5	Almanya	8.605.335.350	11,5
6	Fransa	8.187.678.687	11,0
7	Rusya Fed.	6.026.534.332	8,1
8	Hollanda	4.523.748.262	6,6
9	Belçika	3.243.908.589	6,0
10	Mısır	3.040.152.061	4,3
	İLK 10 TOPLAM	72.418.676.880	50,5
	GENEL TOPLAM	143.358.000.000	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Denizyolu ile İthalatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2023 (USD)	Oran (%)
1	Çin	34.017.277.169	26,90
2	Rusya Fed.	29.351.294.398	23,21
3	Almanya	12.522.928.968	9,90
4	ABD	8.367.031.726	6,62
5	İtalya	8.278.587.713	6,55
6	İspanya	8.233.947.471	6,51
7	Güney Kore	7.955.325.615	6,29
8	Fransa	7.138.720.416	5,64
9	Hindistan	6.154.564.188	4,87
10	İngiltere	4.449.442.739	3,52
	İLK 10 TOPLAM	126.469.120.403	64,79
	GENEL TOPLAM	195.172.000.000	100,0

2023 yılında denizyolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla ABD, İtalya, İngiltere, İspanya, Almanya, Fransa, Rusya Federasyonu, Hollanda, Belçika ve Mısır'dır.

2023 yılında denizyolu ile ithalatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla Çin, Rusya Federasyonu, Almanya, ABD, İtalya, İspanya, Güney Kore, Fransa, Hindistan ve İngiltere'dir.

Denizyolu ile ihracatımızda 2023 yılına göre sıralı ilk 10 ürünün durumlarının yer aldığı tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Denizyolu ile İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2023 (USD)	ORAN (%)
1	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	87	22.121.490.346	28,85
2	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar	27	13.963.077.676	18,21
3	Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	84	9.651.435.525	12,59
4	Demir ve çelik	72	7.485.530.332	9,76

5	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	85	5.981.563.084	7,80
6	Demir veya çelikten eşya	73	4.852.362.943	6,33
7	Plastikler ve mamulleri	39	4.594.914.360	5,99
8	Tuz, kükürt, topraklar ve taşlar, alçılar, kireçler ve çimento	25	2.986.138.519	3,89
9	Inorganik kimyasallar, kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikleri	28	2.548.527.706	3,32
10	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	87	2.502.098.284	3,26
İLK 10 TOPLAM			76.687.138.775	53,49
GENEL TOPLAM			143.358.000.000	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2023 yılında denizyolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk ve en önemli ürün açık arayla “Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı” GTİP grubudur. İlk 10 sıradaki ürünlerin toplamının denizyolu ile ihracatımızda aldıkları pay 2023 yılında %53,49 oranında gerçekleşmiştir.

Ülkemizde yer alan limanlar dış ticaretimizin etkinliği açısından büyük önem arz etmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan alınan 2023 verilerine göre ülkemizin ilk 10 limanında elleçlenen ton bazındaki yük miktarları aşağıdaki tablolarda gösterilmektedir.

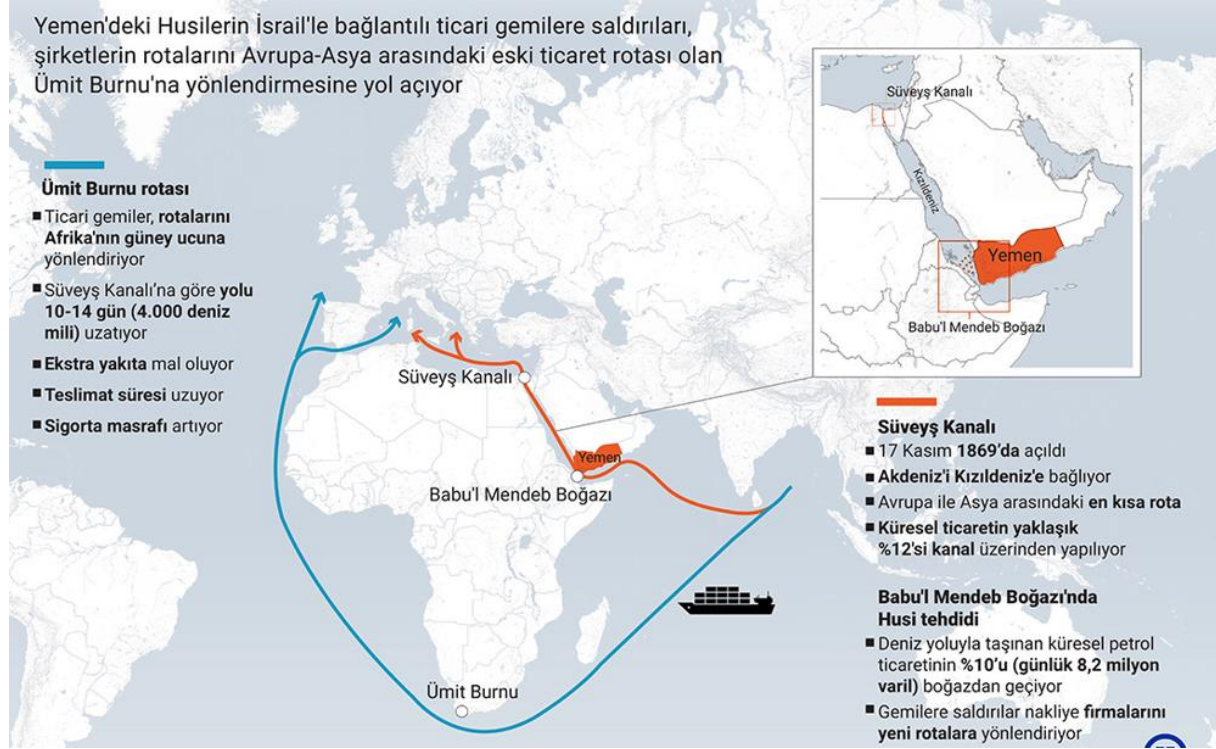
Sıra No	Liman Başkanlığı	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Dış Ticaret
1	Kocaeli	5.207.437	63.673.890	68.881.327
2	Aliağa	2.815.315	65.829.169	68.644.484
3	İskenderun	2.165.726	50.972.189	53.137.915
4	Mersin	2.434.532	38.246.687	40.681.219
5	Tekirdağ	715.971	22.106.635	22.822.606
6	Ambarlı	3.308.007	16.812.690	20.120.697
7	Ceyhan	520.115	17.644.348	18.164.463
8	Samsun	641.626	11.041.354	11.682.980
9	Gemlik	1.328.546	10.159.604	11.488.150
10	Karabiga	695.717	10.537.295	11.233.012
TOPLAM		19.832.992	307.023.861	326.856.853

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DENİZYOLU TAŞIMALARINDA GELİŞMELER

1. SÜVEYS KANALI'NDA YAŞANAN SORUNLAR

19 Kasım 2023 tarihinden bu yana Yemen'de faaliyet gösteren İran yanlısı Husiler, Hamas'a destek için, İsrail'e yük taşıdığı iddiasıyla Babu'l Mendeb Boğazı'ndan geçen uluslararası gemileri hedef almaya başlamış, bu gelişme üzerine büyük uluslararası konteyner taşımacılık şirketleri söz konusu boğazdan geçişi durdurmuş ve gemilerini Ümit Burnu'na yönlendirmiştir. (Süveyş Kanalı'nda darboğaz en son Mart 2021'de Ever Given konteyner gemisinin altı gün boyunca geçişi engellemesiyle gerçekleşmişti.)



Kaynak: AA

Konteyner gemilerinin küresel ticaretin yaklaşık yüzde 12'sinin taşındığı Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu'ndan geçecek olması, hem maliyetleri hem de transit süreleri arttırmıştır. Süveyş Kanalı çıkış ve varış limanlarının yerine göre Asya ve Avrupa arasındaki taşımacılığı 10 gün ilâ 14 gün arasında kısaltmakta olup örneğin Singapur ve Rotterdam arası mesafe Süveyş Kanalı kullanılarak yaklaşık 8.400 deniz mili iken bu rotada Ümit Burnu'nun geçilmesi halinde mesafe yaklaşık %40 artarak 11.700 deniz miline yaklaşmaktadır. Bu da yaklaşık 10 gün-14 gün ilâve taşıma süresi ve 6 bin 500 kilometre ilave taşıma mesafesine ve konteyner başına teslim limanına göre yaklaşık 1.000 dolar ilâ 2.000 dolar arasında ilâve maliyete tekabül etmektedir. Konteyner tedarik akışının bozulması halinde anılan navlun maliyetlerinin daha da artması öngörülmektedir. Bu nedenle, güvenlik endişelerinin giderilememesi halinde Ümit Burnu rotasının küresel tedarik zinciri üzerinde kısa süre içerisinde baskı oluşturması beklenmektedir. Ayrıca, rotalarının uzaması sebebiyle başta akaryakıt fiyatları olmak üzere ürün fiyatlarında zincirleme artış ihtimali de söz konusudur.

Ülkemiz açısından, Süveyş Kanalı'nın ticari gemilerce kullanılmaması, Türkiye'yi çevreleyen taşımacılık koridorlarını doğrudan etkilemektedir. Bu olumsuz durum Doğu

Akdeniz'deki limanlarda ve ÷lkemizin Akdeniz'deki limanlarında konteyner stokunun ve boş ekipman miktarının azalmasına ve ihracat ve ithalat navlun fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır.

Her yıl yaklaşık 19.000 gemi Süveyş Kanalı'ndan geçmektedir. Hâlihazırda Süveyş Kanalı'nı kullanamayan ticaret gemileri alternatif rota olarak Afrika'nın güney ucu olan Ümit Burnu'nu dolaşarak hizmet sağlamaya çalışmaktadır.

Çöz÷me yönelik olarak ABD yönetimi, Husiler'in Kızıldeniz'de uluslararası gemilere yönelik artan saldırılarına karşı, çok uluslu bir misyon kurulduğunu duyurmuştur. Saldırıların önüne geçmek için kurulan Refah Muhafızı Operasyonu adlı çok uluslu misyonda ABD'nin yanı sıra İngiltere, Bahreyn, Kanada, İtalya, Fransa, Hollanda, Norveç, Seyşeller ve İspanya yer almakta olup misyonun genişletilmesi adına ABD tarafından diğer ÷lkelerin de katılımları için girişimde bulunulmuştur. Bu ÷lkelere ait donanma birliklerinin Husiler'in ticari gemilere saldırılarına karşın, Aden Körfezi ve Kızıldeniz'de koordineli bir şekilde devriye düzenleyeceği belirtilmiştir.

Bununla birlikte, kısa vadede konteynerle Uzak Doğudan Süveyş kanalını geçerek ÷lkemiz limanlarına ulaşan yüklerin, bu güzergâh yerine Basra Körfezi'ndeki limanlarda yüklerini boşalttıktan sonra karayoluyla ÷lkemize ulaştırılması mümkündür. Ancak, bu yol üzerinde Irak, Suriye ve İsrail'de devam eden iç karışıklıklar, anılan limanlardaki altyapı eksiklikleri ve mevcut kapasitelerinin yetersiz olması bu güzergâhın etkili kullanımını engellemektedir.

2. PANAMA KANALINDA YAŞANAN GEÇİŞ KISINTILARI

Bilindiği üzere, küresel ısınma ve son dönemdeki sıcaklık artışlarının en önemli sonuçlarından biri olan El Niño, özellikle Pasifik Okyanusu'nun orta ve doğu kısımlarında deniz suyu sıcaklıklarının artmasına neden olmakta ve 2 ilâ 7 yıl arasında değişen aralıklarla ortaya çıkmak suretiyle dokuz ilâ on iki ay sürmektedir. El Niño, iklimsel değişikliklerin yanı sıra ekonomik etkenler üzerinde de sonuçlarını göstermeye başlamaktadır.

Bu kapsamda, 2023 yılı başından itibaren beklenenden daha az yağış alan Panama'da hava sıcaklıklarının rekor derecede artışı sebebiyle deniz suyu seviyesinde düşüş yaşanmaya başlanmıştır. Su seviyesindeki düşüş, yaklaşık 80 kilometre uzunluğunda olan, Atlas Okyanusu ile Pasifik Okyanusunu birbirine bağlayan ve dünya ticaretinin yaklaşık %6'sının geçtiği Panama Kanalı trafiğinin aksamasına yol açmıştır.

Yıllık bazda yaklaşık 14.000 geminin geçtiği ve yılda 203 milyon ton yükün geçtiği kanalda, Panama Kanalı Otoritesi tarafından transit geçiş sayısının kademeli olarak azaltılacağı açıklanmış, Kanal'daki geçiş sayısı 2024'ün ilk çeyreği için günlük ortalama 36'dan 24'e düşür÷lmüştür. Mart 2024 tarihinden itibaren günlük 24 gemi geçiş sınırlamasının 27'ye çıkarılacağı ve bir sonraki duyuruya kadar 7'si neomax, 20'si panamax gemilerinin günlük geçişlerine izin verileceği açıklanmıştır.

Bu itibarla, Kanal'da oluşan uzun bekleme sürelerini önlemek için gemilerin rotaları değiştirilmek zorunda kalmış ve bu kapsamda Asya'dan gelen gemilerin rotaları Süveyş Kanalı'na yönlendirilmeye başlanmıştır. Dolayısıyla, Kızıldeniz'deki sorunların etkisini göstermeye başladığı 2023'ün sonuna kadar Süveyş geçişleri artış göstermeye başlamıştır.

En önemli kullanıcıları ABD ve Çin olan Panama Kanalı'nda yaşanan anılan kısıntılar, söz konusu su yoluna bağımlı olan büyük ve küçük ekonomileri etkilemeye devam etmektedir.

3. RUSYA-UKRAYNA KRİZİ ve TAHIL KORİDORU

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

Bilindiği üzere, Rusya-Ukrayna arasındaki kriz sebebiyle tahıl ticaretinde yaşanan 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.

Tahıl Koridoru Anlaşması Dönemleri

1. DÖNEM İlk İmza Tarihi	22.07.2022 – 19.11.2022
2. DÖNEM İlk Uzatma (120 gün)	19.11.2022 – 18.03.2023
3. DÖNEM İkinci Uzatma (60 gün)	19.03.2023 – 18.05.2023
4. DÖNEM Üçüncü Uzatma (60 gün)	18.05.2023 – 17.07.2023

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.

Anlaşma ile 1 Ağustos 2022 tarihinden 17 Temmuz 2023 tarihine kadar 1.004 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 oluşturmuştur.

Tahıl Koridoru Anlaşması'nın sona ermesinin ardından 16 Ağustos 2023 tarihinde Ukrayna tarafınca başlatılan yeni bir girişim çerçevesinde (insani koridor) Türkiye, Bulgaristan, Romanya ülkelerinin karasularından geçen geçici bir deniz koridoru oluşturulmuştur.

Büyük Odesa Limanı içerisinde yer alan Çornomorsk, Pivdenniy ve Odesa Limanlarının geçici koridor kapsamında tekrar işlerlik kazanması neticesinde, altı ay içerisinde yaklaşık 27 milyon ton ürünün ihracatı gerçekleştirilmiştir.

4. 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, özellikle kıtalar arası denizyolu taşımacılığında bitmiş ürün olarak otomotiv sektörüne ait ticari ürünlerden araba, kamyon ve benzeri ürünlerin üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine olan taşımalarında tek ulaştırma modu olarak değerlendirilmektedir.

Öte yandan, Avrupa Birliği ülkeleri arasında gerçekleştirilen yakın yol denizyolu taşımacılığı sıklıkla tercih edilmekte ve yasal ve politik olarak desteklenmektedir. Yakın yol denizyolu taşımacılığı, Avrupa Birliği ülkeleri arasında her geçen yıl daha fazla tercih edilmektedir.

Diğer taraftan, 8.400 km'den fazla kıyı şeridiyle üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin küresel taşımacılık faaliyetlerinin büyük bir bölümünün gerçekleştirildiği deniz taşımacılığı alanında avantajlı bir konumda olduğu da bir gerçektir.

Kombine taşımacılığın en önemli ve işlevsel türü olan Ro-Ro taşımacılığı, ülkemizin coğrafi konumunun avantajıyla karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığımıza yeni çıkış yolları ve güzergâhlar sunmaktadır.

Avrupa Birliği ülkeleri arasında gerçekleştirilen yakın yol denizyolu taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığında Akdeniz'in en çok taşımacılık yapılan deniz olduğu görülmektedir ve Türkiye'nin de bu denizdeki İtalya-Türkiye Ro-Ro hattının en yoğun hat olduğu bilinmektedir.

Ro-Ro Limanlarımız

- | | |
|---------------------|---------------------|
| ▪ Çeşme Limanı | ▪ Mersin Limanı |
| ▪ Samsun Limanı | ▪ İskenderun Limanı |
| ▪ Ambarlı Limanı | ▪ Zonguldak Limanı |
| ▪ Haydarpaşa Limanı | ▪ Taşucu Limanı |
| ▪ Trabzon Limanı | ▪ Tekirdağ Limanı |
| ▪ Pendik Limanı | ▪ Tuzla Limanı |

Yurtdışı Bağlantılı Düz enli Ro-Ro Hatlarında Taşınan Araç İstatistikleri, 2023

Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Tuzla (Pendik)-Trieste	132.393	107.659	240.052
Yalova-Sete	61.083	56.353	117.436
Çeşme-Trieste	34.327	35.037	69.364
Mersin-Trieste	27.873	28.797	56.670
Tuzla (Pendik)-Patras	3.268	2.731	5.999
Çeşme-Sakız Adası	175	800	975
Tuzla (Pendik)-Bari	3.362	4.029	7.391
İzmir-Sete	1.824	3.458	5.282
Kocaeli-Zeebrugge	15	450	465
Gemlik-Anvers	93	13	106
Kocaeli-Anvers	362	6	368
Kocaeli-Bremerhaven	0	154	154
Kocaeli-Koper	2	115	117
Kocaeli - Valensiya	475	1	476
Toplam Avrupa Ro-Ro Hatları	265.252	239.603	504.855
Samsun-Tuapse	20.633	21.271	41.904
Samsun-Novorossiysk	15.990	21.047	37.037
İstanbul - Novorossiysk	73	978	1.051
Karasu-Tuapse	4.294	7.830	12.124
Karasu- Novorossiysk	280	1.622	1.902
İstanbul - Tuapse	124	662	786
Toplam Karadeniz Ro-Ro Hatları	41.394	53.410	94.504
Mersin-Gazimağusa	20.482	21.662	42.144
Taşucu-Girne	13.675	15.311	28.986
Taşucu-Tripoli (Lübnan)	8.441	7.998	16.439
Mersin-Hayfa	2.465	2.654	5.119
Mersin-Girne	1.332	460	1.792
Taşucu-Gazimağusa	887	2	889
İskenderun - Hayfa	716	721	1.437
Toplam Akdeniz Ro-Ro Hatları	47.998	48.808	96.806
İskenderun-Darüsselam	0	114	114
Toplam Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları	0	114	114
Diğer Ro-Ro Hatları	897	657	1.554
Toplam	355.541	342.592	698.133

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

5. KARASU-KÖSTENCE RO-RO HATTINA İLİŞKİN BİLGİLER

Türkiye-Romanya arasında Ro-Ro taşımacılığı ile ilgili olarak iki girişim gerçekleştirilmiştir. Pendik (İstanbul)-Köstence (Romanya) arasında 9 Aralık 2011 tarihinde bir Ro-Ro hattı işletmeye açılmış ancak 2012 yılı Eylül ayında sona ermiştir. Karasu-Köstence Ro-Ro hattı ise 03.02.2021 tarihi itibarı ile açılmış ancak 18.02.2021 tarihi itibarıyla faaliyetlerini durdurmuştur. Bahse konu iki hattın da açılmasından kısa süre sonra kapatılmasında Romanya'nın liman ücretleri bakımından dünyanın en pahalı ülkeleri arasında yer alması, iç gümrük, köprü ve otoyol maliyetleri, gemi türü (Ro-Pax gemisi olmaması), gemi sefer sayısı, Köstence Limanı'nda Ro-Ro taşımalarına tahsis edilmiş bir gümrük bulunamaması nedeniyle gümrüklerde karşılaşılan sıkıntılar, uzun süren resmi işlemler, tüm araçların X-Ray ve fiziki kontrol uygulamasına tâbi tutulması, parsiyel yüklerde tam tespit yapılması gibi uygulamalar sonucunda maliyetlerin artması, sefer sürelerinin uzaması, özellikle yaş sebze ve meyve gibi ürünlerin analizlerinin yapılmasına ilişkin laboratuvarların eksikliği, bunların sonucunda da müşteri talebinin azalması etkili olmuştur. Özellikle Rusya-Ukrayna savaşı sonrası Ukrayna limanlarının devre dışı kalması Köstence Limanı yoğunluğunun artmasına neden olmuştur.

Karasu-Köstence Ro-Ro hattının yeniden uygulamaya geçebilmesi ve süreklilik kazanabilmesi adına sektörün destek talebi çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 09.08.2022 tarih ve 31918 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Karayoluyla Taşınan Yüklerin Deniz Yoluna Aktarılmasının Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik" yürürlüğe girmiş olup bu kapsamda yeni açılacak hatlarda pilotaj ve römorkaj ücretlerinin bayrak ayrımı olmaksızın tüm gemiler için desteklenecek, Türk bayraklı gemiler (Ro-Ro ve Ro-Pax) içinse ek olarak; her bir yük birimi başına 10 mil deniz mili için Ro-Ro için 2 dolar, Ro-Pax için 3 dolar ödenecektir. Bu şartlarda 200 deniz mili için hesaplandığında 100 adet TIR taşıyan bir gemi 2 bin dolarlık bir destek alabilecektir. Ayrıca Romen hükümetinin bahse konu hattın maliyetlerinin düşürülmesi amacıyla bazı muafiyetler tanınması hususunda çalıştığı, bu aşamada kılavuzluk (pilotaj) ve römorkaj muafiyeti verilmesi noktasında bir yaklaşımı olabileceği belirtilmiştir.

Güney Köstence-Agıgea Limanı Ro-Ro terminalinin işleticisi DP World, yapmış olduğu duyuruda Karasu-Köstence hattında Ro-Ro seferlerinin yeniden başlaması ile ilgili terminal hazırlığının tamamlandığını ve 15 Nisan 2024 tarihinde operasyonların başlamasının öngörüldüğünü bildirmiştir. Nisan ayında Karasu-Köstence hattındaki 120 kamyon kapasiteli ilk Ro-Pax gemisinin seferlerine başlaması planlanmakta olup haftada 3 kez olmak üzere karşılıklı seferlerin gerçekleştirilmesi beklenmektedir.

DIŞ TİCARETTE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Karayolu taşımacılığı, ülkemizde hem yurt içi hem de yurt dışında halen yoğun olarak kullanılan bir taşıma modudur ve kapıdan kapıya hizmet verdiği için ihracatçılarımız tarafından sıklıkla tercih edilmektedir. 2023 yılında ihracatımızın %32,5'i, ithalatımızın ise %18,5'i karayoluyula gerçekleştirilmiştir. Elbette bunda ülkemizin sahip olduğu yüksek taşıma kapasitesine bağlı olarak arz-talep dengesinin arz lehine bozulmuŐ olmasının etkisi yüksektir. Özellikle yurt içi taşımalarında karayolunun tercih edilmesinde diğer taşıma modlarına kıyasla daha gelişmiş bir karayolu ağının bulunması, aktarma yapılmadan tüm taŐımanın yapılabilmesi ve ülkedeki gelişmiş araç filosu temel sebepler olarak sayılabilir.

Dış ticaret açısından karayolu modu, ülkemizin sahip olduğu özel konumu, uluslararası karayolu gzerghları bakımından önemli koridorların üzerinde yer alması ve kıtalar arası önemli bir kavŐak 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 AktaŐ), Irak (Haber ve zml), İnan (Gürbulak, Kapıky ve Esendere), Nahçıvan (Dilucu), Suriye (KarkamıŐ, 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, MürŐitpınar vd.) fiilen kullanılmamaktadır.



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2023 yılı itibarıyla karayolu ile en fazla ihraç taşıması Habur'dan gerçekleştirilmiştir. 2023 yılında Habur'dan toplam 458 bin 476 araç geçiş yapmıştır. Bunun 449 bin 968 Türk araçlar, 8.508'i ise yabancı araçlardır.

İkinci olarak karayolu ile en fazla ihraç taşıması Kapıkule'den yapılmıştır. 2023 yılında Kapıkule'den yapılan ihraç taşıması 432 bin 380 araçtır. Bunun 280 bin 251 adedi Türk plakalı, 151 bin 881 adedi ise yabancı plakalı araçlardan oluşmaktadır.

Üçüncü olarak karayolu ile en fazla ihraç taşıması Hamzabeyli Sınır Kapısından yapılmıştır. 2023 yılında Hamzabeyli Sınır Kapısından 255 bin 207 adet araç ihraç taşıması yapmıştır. Bunun 104.276 adedi Türk plakalı, 150.931 adedi ise yabancı plakalı araçlarla gerçekleştirilmiştir.

Karayolu İle İhracatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2023 (USD)	Oran (%)
1	Almanya	11.362.261.174	13,6
2	Irak	9.573.321.448	11,5
3	Romanya	4.378.091.032	5,2
4	Rusya Federasyonu	4.315.731.573	5,1
5	Polonya	3.629.146.688	4,3
6	Bulgaristan	3.341.292.038	4,0
7	İran	2.820.163.810	3,3
8	Hollanda	2.801.986.135	3,3
9	Gürcistan	2.355.605.564	2,8
10	Kazakistan	2.266.373.021	2,7
	İLK 10 TOPLAM	46.843.972.483	56,2
	GENEL TOPLAM	83.235.885.354	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Karayolu İle İthalatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2023 (USD)	Oran (%)
1	Almanya	13.271.789.282	19,8
2	İtalya	4.585.208.064	6,8
3	Çin	4.210.313.432	6,2
4	Polonya	3.263.017.755	4,8
5	Fransa	2.534.656.362	3,7
6	Romanya	2.309.699.147	3,4
7	ABD	2.107.626.667	3,1
8	İran	2.099.900.528	3,1
9	Çekya	1.993.287.883	2,9
10	İsviçre	1.968.435.313	2,9
	İLK 10 TOPLAM	38.343.934.433	57,2
	GENEL TOPLAM	66.942.645.897	100,0

Karayolu İle İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2023 (USD)	ORAN (%)
1	Kazanlar, Makinalar, Mekanik Cihazlar Ve Aletler, Nükleer Reaktörler, Bunların Aksam Ve Parçaları	84	11.454.711.485	13,8
2	Elektrikli Makina Ve Cihazlar, Ses Kaydetme-Verme, Televizyon Görüntü-Ses Kaydetme-Verme Cihazları, Aksam-Parça-Aksesuarı	85	6.854.464.211	8,2
3	Örme Giyim Eşyası Ve Aksesuarı	61	5.558.875.220	6,7
4	Plastikler Ve Mamulleri	39	4.987.678.612	6,0
5	Motorlu Kara Taşıtları, Traktörler, Bisikletler, Motosikletler Ve Diğer Kara Taşıtları, Bunların Aksam, Parça, Aksesuarı	87	4.704.691.799	5,7
6	Demir Veya Çelikten Eşya	73	4.119.585.931	4,9
7	Örülmemiş Giyim Eşyası Ve Aksesuarı	62	3.981.950.460	4,8

8	Alüminyum Ve Alüminyumdan EŞya	76	2.712.176.196	3,3
9	Mobilyalar, Yatak Takımları, Aydınlatma Cihazları, Reklam Lambaları, IŐıklı Tabelalar Vb., Prefabrik Yapılar	94	2.696.619.586	3,2
10	Yenilen Meyveler Ve Sert Kabuklu Meyveler	08	2.336.974.557	2,8
	İLK 10 TOPLAM		49.407.728.057	59,4
	GENEL TOPLAM		83.235.885.354	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Karayolu İle İthalatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2023 (USD)	ORAN (%)
1	Kazanlar, Makinalar, Mekanik Cihazlar Ve Aletler, Nükleer Reaktörler, Bunların Aksam Ve Parçaları	84	14.357.600.989	21,4
2	Elektrikli Makina Ve Cihazlar, Ses Kaydetme-Verme, Televizyon Görüntü-Ses Kaydetme-Verme Cihazları,Aksam-Parça-Aksesuarı	85	8.001.302.878	12,0
3	Motorlu Kara Taşıtları, Traktörler, Bisikletler, Motosikletler Ve Diğer Kara Taşıtları, Bunların Aksam, Parça, Aksesuarı	87	4.157.168.109	6,2
4	Plastikler Ve Mamulleri	39	3.850.347.037	5,8
5	Eczacılık Ürünleri	30	3.031.908.022	4,5
6	Bakır Ve Bakırdan EŞya	74	2.702.044.643	4,0
7	Optik, Fotoğraf, Sinema, Ölçü, Kontrol, Ayar, Tıbbi, Cerrahi Alet Ve Cihazlar, Bunların Aksam, Parça Ve Aksesuarı	90	2.110.041.188	3,2
8	Alüminyum Ve Alüminyumdan EŞya	76	1.794.265.795	2,7
9	Demir Veya Çelikten EŞya	73	1.637.108.224	2,4
10	Demir Ve Çelik	72	1.440.850.292	2,2
	İLK 10 TOPLAM		43.082.637.177	64,4
	GENEL TOPLAM		66.942.645.897	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2023 yılında karayolu ile ihracatımızda dolar değerı bazında ilk ve en önemli ürün açık arayla “Kazanlar, Makinalar, Mekanik Cihazlar ve Aletler, Nükleer Reaktörler, Bunların Aksam Ve Parçaları” GTİP grubudur. İlk 10 sıradaki ürünlerin toplamının karayolu ile ihracatımızda aldıkları pay 2023 yılında %59,4 oranında gerçekleşmiştir.

2023 yılında karayolu ile ithalatımızda dolar değerı bazında ilk ve en önemli ürün açık arayla yine “Kazanlar, Makinalar, Mekanik Cihazlar ve Aletler, Nükleer Reaktörler, Bunların Aksam Ve Parçaları” GTİP grubudur. İlk 10 sıradaki ürünlerin toplamının karayolu ile ithalatımızda aldıkları pay 2023 yılında %64,4 oranında gerçekleşmiştir.

KARAYOLU TAŞIMALARINDA GELİŞMELER

1. KALKINMA YOLU PROJESİNE İLİŞKİN GELİŞMELER

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



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

Bununla birlikte, anılan proje ile ilgili bazı engeller de söz konusudur. Projenin hayata geçmesi için en önemli hususlardan biri Merkezi Irak Hükümeti ile Kuzey Irak Bölgesel Yönetimi'nin proje üzerinde uzlaşmaya varmalarıdır. Uzlaşma gerçekleştiği takdirde, Kanal'ın yapım aşamasında hem karayolu hem de demiryolu inŐaasında ve sonrasındaki dönemde müteahhitlik ve teknik müşavirlik şirketlerimiz dâhil olmak üzere Türk firmalarının bölgede çok kritik roller üstlenebilecekleri değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, Irak'ta El-Anbar ve Basra Körfezi'ni geçmek suretiyle çok çeŐitli illeri geçmesi öngörüldüğünden, kanalın, ülkemiz ihracatında üçüncü sırada bulunan Irak'a yönelik ihracatımızı çok büyük ölçüde ve pozitif anlamda etkilemesi beklenmektedir. Diğer taraftan, Ortadoğu ve Körfez ülkeleri başta olmak üzere Güneydoğu ülkelerine yapılacak ihracatı tetikleyebileceği ve ihracat rakamlarımıza da

çok olumlu yansımalarda bulunacağı öngörülmektedir. 2030 yılında tamamlanması öngörülen bahse konu projenin yapımı ve etkilerinin, yıllara sâri olmak üzere uzun bir döneme yayılarak elde edilmesi mümkün bulunmaktadır.

2. ZENGEZUR KORİDORU'NA İLİŞKİN GELİŞMELER

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



Bu koridor açıldığında Anadolu ve Nahçıvan, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya bağlanacaktır. İmzalanan ateşkes anlaşmasının 9. maddesi; "*Bölgenin ekonomik ve ulaşım bağlantılarında engeller kaldırılacak. Ermenistan, vatandaşların, araçların ve yük araçlarının iki yönde hareketini organize etmek amacıyla Azerbaycan'ın batısındaki bölgeler ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında ulaşım iletişimini sağlayacak.*" şeklindedir.

Bölgede 2021 yılında açılan ilk havalimanı olan Fuzuli Havalimanı'nın ardından ikinci havalimanı Zengilan Havalimanı'nın 2022 yılının Ekim ayında Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Aliyev tarafından açılışı yapılmıştır.

1 Mart 2023 tarihli haberlerde Zengilan'ı Nahçıvan ile karayolu birleştirecek Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan kısmında çalışmalarda sona gelindiği, Zengezur Koridoru'nun %73'ü

nün tamamlandığı, Koridor'un bir sonraki aŐamasının ise Ermenistan topraklarında yapılması gereken 30-40 km uzunluğundaki yol olduğu bilgisine yer verilmiştir.

Öte yandan, açılması planlanan Zengezur Koridoru üzerindeki demiryolu hattının (İĞdir-Nahçıvan) Türkiye sınırları içindeki kesimi olan **Kars-İĞdir-Aralık-Dilucu Demiryolu Hattı** çalıŐması, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından 2022 Yılı Yatırım Programı'na alınmış olup projeye ilişkin revize etüt çalıŐması Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 2020 yılının sonunda tamamlanmıŐtır. İhale çalışmaları tamamlanan ve yakında yatırıma başlanacağı belirtilen hattın 224 kilometre uzunluğunda çift hatlı olacağı, saatte 160 kilometre hıza uygun olarak tasarlandığı belirtilmiştir. Bu proje, tek hat olarak tamamlanan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve inŐası devam eden Kars Lojistik Merkezi ile birlikte Orta Koridor'u tamamlayacak bir hat niteliğindedir.

DIŞ TİCARETTE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

2023 yılında ihracatımızın %9,9'u, ithalatımızın ise %14,8'i havayoluyla gerçekleştirilmiştir.

Havayolu taşımacılığı, son dönemlerde hızlı ve güvenilir olması nedeniyle tercih edilmeye baŐlanan ve buyuk bir ivme ile buyuyen ulaştırma biçimlerinin başında yer almaktadır. Havayolu taşımacılığı, son on yıllık süreçte tüm dünyada en hızlı geliŐim gösteren ulaşım turudur.

KureselleŐmenin getirdiği hızlılık zorunluluğu, coğrafi konumlar dolayısıyla ulaştırma yollarının giderek zorlaŐması, havayolu taŐımacılıĐının bu Şekilde hızlı geliŐmesinin en önemli nedenleri arasında sayılmaktadır.

Dünya ekonomisinin kureselleŐmesi ile muŐterilerin daha hızlı ve güvenilir teslimat beklentileri raf ömrü kısa olan ürünlerin hava yoluna yönelmelerini, yük ve acil trafik alanında rekabetin artmasını ve hava kargonun geliŐmesini saĐlamıŐtır.

Havayolu taşımacılığı, birim taşımacılık maliyetlerinin en yüksek olduğu taşımacılık turudur, fakat bu olumsuz ozelliğine rağmen, gunumuzde yaşanan uluslararası rekabet bu türün geliŐmesini hızlandırmakta; modern hava limanları, son teknoloji urunu araçlar, geliŐtirilmiŐ kapasiteler, ileri depolama sistemlerinin varlığı havayolu taŐımacılıĐının yaygın bir biçimde kullanılmasına olanak tanımaktadır.

YILLAR	2020	2021	2022	2023*	2022/2021 DeĐiŐim (%)	Son 10 Yılda (2013-2022) Ortalama Yıllık DeĐiŐim (%)
Yük Trafiki (Kargo+Posta+Bagaj) (Ton)	2.490.521	3.432.517	4.163.142	4.133.175	21,3	5,4
- İç Hat	500.551	698.344	784.022	862.743	12,3	0,6
- Dış Hat	1.989.970	2.734.174	3.379.120	3.270.432	23,6	6,9
Kargo Trafiki (Ton)	1.368.577	1.711.151	1.678.249	1.552.927	-1,9	9,7
- İç Hat	51.043	106.317	105.088	127.080	-1,2	0,5
- Dış Hat	1.317.533	1.604.833	1.573.161	1.425.847	-2,0	10,7

Kaynak: DHMİ (*Tahmini)

ülkemizde de hava kargo taşımacılığı önemli olde artmıŐtır. 2021 yılında dış hat yük trafiki 2,7 milyon ton seviyesinde, kargo trafiki ise 1,6 milyon ton seviyesinde gerçekleşmiştir. Diğer taraftan, 2022 yılında, dış hat yuku %23,6 artış göstererek 3,4 milyon ton seviyesine çıkmıŐtır. Dış hat kargo yuku ise %2 azalarak 1,6 milyon ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

SHGM verilerine göre 2023 yıl sonu itibarıyla Türkiye'de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 13 havayolu Őirketinin toplam 668 adet uçağının 634'u yolcu, 34'ü ise kargo uçağıdır. 2003-2022 döneminde Türkiye'nin kargo kapasitesi %784 artarak 2.675.750 kg'a ulaŐmıŐtır.

Havayolu İle İhracatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2023 (USD)	Oran (%)
1	BAE	6.454.381.166	25,3
2	ABD	3.481.162.434	13,6
3	Irak	1.621.469.556	6,4
4	KKTC	835.479.160	3,3
5	Almanya	704.873.261	2,8
6	Hong Kong	645.066.246	2,5
7	Rusya Federasyonu	562.712.958	2,2
8	İsviçre	554.015.231	2,2
9	Azerbaycan	552.988.112	2,2
10	İngiltere	545.062.179	2,1
	İLK 10 TOPLAM	15.957.210.303	62,5
	GENEL TOPLAM	25.511.667.077	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Havayolu ile İthalatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2023 (USD)	Oran (%)
1	İsviçre	17.444.146.868	32,4
2	BAE	10.788.020.274	20,0
3	Çin	6.585.712.004	12,2
4	ABD	3.978.268.164	7,4
5	İtalya	2.105.853.391	3,9
6	Almanya	1.370.168.696	2,5
7	Hindistan	1.344.337.930	2,5
8	Fransa	927.062.997	1,7
9	Güney Kore	876.108.418	1,6
10	Vietnam	849.408.135	1,6
	İLK 10 TOPLAMI	46.269.086.877	85,9
	GENEL TOPLAM	53.840.528.088	100,0

2023 yılında havayolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Irak, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Almanya, Hong Kong, Rusya Federasyonu, İsviçre, Azerbaycan ve İngiltere olmuştur.

2023 yılında havayolu ile ithalatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla İsviçre, BAE, Çin, ABD, İtalya, Almanya, Hindistan, Fransa, Güney Kore ve Vietnam'dır.

Havayolu ile ihracatımızda 2023 yılına göre sıralı ilk 10 ürünün durumlarının yer aldığı tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Havayolu ile İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2023 (USD)	ORAN (%)
1	İnciler, kıymetli taş ve metal mamulleri, madeni paralar	71	13.431.677.396	52,6
2	Hava taşıtları, uzay araçları, aksam ve parçaları	88	1.924.334.566	7,5
3	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reak.	84	1.428.541.608	5,6
4	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından el	27	1.135.237.983	4,4
5	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	62	1.003.622.308	3,9
6	Örme giyim eşyası ve aksesuarı	61	838.666.085	3,3
7	Elektrikli makina ve cihazlar, aksam ve parçaları	85	817.670.336	3,2

8	Eczacılık ürünleri	30	809.495.497	3,2
9	Silahlar ve mühimmat, bunların aksam, parça ve aksesuarları	93	792.209.520	3,1
10	Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi al.	90	658.284.488	2,6
	İLK 10 TOPLAM		22.839.739.787	89,5
	GENEL TOPLAM		25.511.667.077	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2023 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, 2023 yılında havayolu ile ihracat kalemleri içinde %53 pay almıştır. İlâveten ilk 10 sıradaki ürünlerin toplamının havayolu ile ihracatımızda aldıkları pay 2023 yılında %90 oranında gerçekleşmiştir.

Ülkemizde yer alan 66 hava hudut kapısı içerisinde; 55’i sivil, 10’u askeri, 1’i hac ve umre amaçlı kullanılmakta, 5’i dışında hepsi faal kullanımda bulunmaktadır.

Hava Hudut Kapıları



Kaynak: İçişleri Bakanlığı

DIŞ TİCARETTE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Dış ticaret taŐımlarımızda gerek ihracat gerekse ithalatta demiryolu taŐımacılıĐının payı yıllar itibarıyla hiğbir dđnemde yzde 1 seviyesinin üzerine ıkamamıŐtır. 2023 yılında ihracatımızın %0,7'si, ithalatımızın ise %0,5'i demiryoluyla gerĐekleŐtirilmiŐtir.

Dünya genelinde karayolu ulaŐtırmasının doyum noktasına ulaŐması, çevreyle ilgili duyarlılıkların artması, özellikle son 30 yılda demiryolu ulaŐımına daha fazla önem verilmesine sebep olmuştur. Tarihin akıŐını deĐiŐtiren ve modern dünyanın Őekillenmesinde büyük katkı sağlayan icatlardan biri olan demiryolu taşımacılığı, kalkınmaya ve deĐiŐime yđnelik küresel anlamdaki etkisini artırarak sürdürmekte; emniyet, evre, enerji ve ekonomik ihtiyağlara paralel olarak ulaştırma sektörü içerisinde her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır.

Dünya genelinde küresel ticaretin geliŐmesine paralel olarak oluşturulan ulaştırma ağları içerisinde, uluslararası demiryolu koridorları; emniyetli, yapım maliyetinin ucuz, kullanım ömrünün uzun olması, daha az arazi gerektirmesi, evre dostu ve petrole bağımlı olmaması nedeniyle kitlesel yüklerin taŐınmasında sadece ölke sınırları içerisinde değil, ölkelere hatta kıtalar arasında rakipsiz konuma gelmektedir. Demiryolu taşımacılığı en yeşil taşıma modu olarak evre dostu en büyük toplu taşıma Őekli olarak kabul edilmektedir.

Türkiye, jeopolitik konumu gereği Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa Kıtalarını birbirine bağlayarak, küresel ticaret için önemli bir keŐiŐme 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, ölkelere arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı için avantaj oluŐturacak ve demiryolu sektörünün geliŐimine önemli katkısı olacaktır.

Bu itibarla, ölkelere arası karşılıklı iŐletilebilirliĐi sağlayacak ortak altyapı ve işletmecilik standartları ile mevzuatların oluşturulması, sınır geçiŐlerinde yaşanan zaman kayıplarının azaltılması ve demiryolu koridorları üzerindeki darboğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanmasına yđnelik politikalar ve yatırımlar büyük önem taŐımaktadır.

Gelinen noktada küresel ekonominin hızla büyümesi ve bu büyüme amacı ile çevresel hassasiyetin göz ardı edilmesi neticesinde ciddi ekolojik sorunlarla karşı karşıya kalınmıŐ, 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 sağlayan araçlarla taşınması zorunluluğudur. Tüm bunların faaliyete geçmesi ve yaygınlaŐması, lojistik ve taşımacılık sektörünün demiryolu taşımacılığını önceleyen bir yaklaŐımla yeniden yapılanmasını gerektirmektedir.

TÜRKİYE DEMİRYOLU LOJİSTİK ALTYAPISI

Cumhuriyetin ilk yıllarında Anadolu'nun birçok noktasına demiryolu ulaşımının yaygınlaştırılmasını hedefleyen demiryolu atağı 1950'li yıllardan sonra yerini kara yolu öncelikli politikalara bırakmıştır. 2000'li yılların başına kadar hız kesen demiryolu yatırımları 2002 yılından sonra tekrar devlet politikası olarak ele alınmış demiryolu öncelikli ulaşım politikaları ile başta uluslararası koridorların geliştirilmesi olmak üzere çalışmalara hız verilmiştir. Bu kapsamda, yüksek hızlı tren ve hızlı tren ağının yaygınlaştırılması, hatların tamamının elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesi, yerli ve milli demiryolu sanayinin geliştirilmesine hız verilmesi, lojistik merkezlerin yaygınlaştırılması, sanayinin ihtiyaç duyduğu lojistik altyapısının güçlendirilmesi amacıyla yük merkezlerinin demiryolu bağlantısının sağlanması, sektörün serbestleştirilmesi uygulamalarının hayata geçirilmesine ilişkin hedef ve politikalar takip edilmektedir.

Son 22 yılda demiryollarına toplam 960 milyar TL'nin üzerinde yatırım yapılmıştır. Demiryollarına verilen önem ve yapılan yatırımlarla 2023 yılı sonu itibarıyla 2.251 km'si hızlı ve 11 bin 668 km'si konvansiyonel olmak üzere toplam 13 bin 919 km'lik demiryolu hattımızda işletmecilik faaliyetleri devam etmektedir. Hatlarımızın, 8 bin kilometre ile yüzde 60'ı sinyalli, yarısı elektrikli hale getirilmiştir. "Tek Yol Tek Kuşak" girişiminin en önemli halkasını oluşturan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı inşa edilmiş, bu proje ile Asya ve Avrupa Kıtaları arasında kesintisiz demiryolu ulaşımını mümkün hale getiren Marmaray ile Londra'dan Pekin'e kadar en güvenli, kısa ve ekonomik uluslararası demiryolu koridoru oluşturulmuştur.

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. tarafından gerçekleştirilmektedir. TCDD Taşımacılık A.Ş. dışında demiryolu tren işletmecisi (DB2/yük taşıma) yetki belgesi sahibi olan diğer firmalar Körfez Ulaştırma Anonim Şirketi, Omsan Lojistik A.Ş., Sun Tren Sanayi ve Ticaret LTD., Pars Demiryolu İşletmeciliği A.Ş., Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş., Arkas Lojistik Anonim Şirketi ve Mir Global Lojistik A.Ş.'dir.

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. "İltisak Hatlarının Projelendirilmesi, Yapımı Ve İşletmesinde Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik" taslak aşamasında olup kısa zaman içerisinde yayımlanarak yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Mevcutta 439 km olan iltisak hat uzunluğunun 663 km'ye çıkarılması hedefi kapsamında çalışmalar devam etmektedir.

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) hâlihazırda kapalı durumdadır. Demiryolu hudut kapılarımıza dair detaylı liste aşağıda yer almaktadır:

DEMİRYOLU HUDUT KAPILARIMIZ							
SIRA NO	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 (Edime)	UZUNKÖPRÜ GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	PITYON	FAAL	DAİMİ	04.09.1953-4/1407	YUNANİSTAN
3	KAPIKULE (Edime)	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	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	KAMIŐLI	FAAL	DEĞİL	04.09.1953-4/1407	SURİYE
8	AKYAKA (Kars)	AKYAKA GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	AHURYAN	FAAL	DEĞİL	04.09.1953-4/1407	ERMENİSTAN

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

DEMİRYOLU İLE DIŞ TİCARETİMİZİN KOMPOZİSYONU

Demiryolu İle İhracatımızda İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2023 (USD)	ORAN (%)
1	Almanya	411.898.976	21,0
2	Hollanda	191.575.940	9,8
3	Çekya	176.156.330	9,0
4	Avusturya	131.818.739	7,8
5	Bulgaristan	97.294.657	6,7
6	Belçika	94.952.817	5,0
7	Polonya	84.097.479	4,8
8	Macaristan	76.957.368	4,3
9	İspanya	74.509.344	3,9
10	İngiltere	70.812.502	3,8
	İLK 10 TOPLAMI	1.410.074.152	79,7
	GENEL TOPLAM	1.960.344.701	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Demiryolu İle İthalatımızda İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2023 (USD)	ORAN (%)
1	Çekya	338.322.028	16,9
2	Almanya	293.737.289	14,7
3	Polonya	273.256.415	13,7
4	Bulgaristan	148.361.240	7,4
5	Macaristan	132.856.230	6,7
6	Slovakya	102.066.295	5,1
7	Belçika	89.358.408	4,5
8	Avusturya	79.094.522	4,0
9	Çin	74.190.136	3,7
10	Hollanda	58.592.991	2,9
	İLK 10 TOPLAMI	1.589.835.554	79,6
	GENEL TOPLAM	1.996.883.258	100,0

Demiryolu İle İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2023 (USD)	ORAN (%)
1	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	84	242.750.939	12,4
2	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	87	224.176.807	11,4
3	Örme giyim eşyası ve aksesuarı	61	176.305.915	9,0
4	Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar	88	151.930.953	7,8
5	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	85	141.241.087	7,2
6	Kauçuk ve kauçuktan eşya	40	139.582.755	7,1
7	Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı	62	110.731.698	5,6
8	Demir veya çelikten eşya	73	96.483.444	4,9
9	Demiryolu vb hatlara ait taşıtlar ve malzemeler, bunların aksam-parçaları, mekanik trafik sinyalizasyon cihazları	86	94.492.849	4,8
10	Demir ve çelik	72	60.205.357	3,1
	İLK 10 TOPLAM		1.437.901.804	73,3
	GENEL TOPLAM		1.960.344.701	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Demiryolu İle İthalatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2023 (USD)	ORAN (%)
1	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları,aksam-parça-aksesuarı	85	354.238.529	17,7
2	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	84	261.836.752	13,1
3	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	87	235.405.588	11,8
4	Plastikler ve mamulleri	39	123.454.946	6,2
5	Kauçuk ve kauçuktan eşya	40	106.904.074	5,4
6	Sabunlar, yüzey-aktif organik maddeler, yıkama-yağlama müstahzarları, mumlar,bakım müstahzarları, dişçilik müstahzarları	34	90.909.045	4,6
7	Bakır ve bakırdan eşya	74	83.399.940	4,2
8	Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar, bunların aksam, parça ve aksesuarı	90	69.411.642	3,5
9	Uçucu yağlar ve rezinoitler, parfümeri, kozmetik veya tuvalet müstahzarları	33	57.561.518	2,9
10	Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.)	38	54.689.486	2,7
	İLK 10 TOPLAM		1.437.811.520	72,0
	GENEL TOPLAM		1.996.883.258	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

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 su yollarına aktarılacak.
- AB Kombine Taşımacılık Direktifi yenilenecek.
- AB Komisyonu hava ve deniz yolunda 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 artırılacak.
- Havacılık emisyonlarının düşürülmesi amaçlanacak.
- Çevreci üretim yapan Avrupalı firmaların rekabetçiliğini korumak amacıyla “Karbon Sınır Vergisi” getirilecek. Tüm bu uygulamalar, lojistik sektörünün yeniden yapılanmasını gerektirmektedir. 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 erişimin 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 Avro’ya 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.

5448 sayılı Karar kapsamında Aralık 2023 itibarı ile 73 firma desteklenmiş olup toplamda 18,5 milyon TL destek ödemesi gerçekleştirilmiştir. Karar’a ilişkin destek limitleri, her takvim yılı başında (Ortalama TÜFE + Ortalama Yİ-ÜFE)/2 oranında güncellenmektedir.

5448 SAYILI KARAR KAPSAMINDAKİ ÖDEME TUTARLARI (2022-2023)

YIL	KARAR NO	FİRMA SAYISI	TOPLAM ÖDENEN TUTAR (TL)
2022	5448	16	2.534.797
2023	5448	57	16.042.004
TOPLAM			18.576.801

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; ölkemiz ihracatının etkin ve kapsamlı akıŐını 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 iŐletilmesine ilişkin giderlerin Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu’ndan karşılanmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

5449 sayılı Yurt Dışı Lojistik Dağıtım Ağlarının Desteklenmesi Hakkında Karar ile; Türk ihraç ürünlerine ilişkin depolama, yükleme ve boşaltma, elleçleme, sevkiyat, kargo birleştirme ve bölme ve ilgili ölkenin iç kesimlerine dağıtım hizmetlerini tek noktadan sunacak olan yurt dışı lojistik dağıtım ağları sayesinde yurtdışında teslimat sürelerinin 24 saatin altına inmesi sağlanacak, hızlı gümrükleme ve doğru iade lojistiği ile ihracata yönelik hedef pazarlarda müşteri memnuniyeti ve marka bilinirliği artırılarak kaliteli ve hızlı katma değerli hizmet sunumu ile ölkemiz rekabette öne çıkacaktır.

Karar kapsamında Bakanlığımıza yapılan baŐvurular devam etmekte olup Őu ana kadar Avrupa’da dört, ABD’de iki olmak üzere toplam altı adet baŐvuruya onay verilmiştir.

5449 sayılı Karar kapsamında Aralık 2023 itibarıyla desteklenmekte olan firmalara 28 milyon TL destek ödemesi gerçekleştirilmiş olup Karar kapsamındaki destek üst limitleri, her takvim yılı başında (Ortalama TÜFE + Ortalama Yİ-ÜFE)/2 oranında güncellenmektedir.

Sıra No	Merkez Depo	Cep Depo Sayısı
1	ABD/New Jersey	9 adet (Los Angeles/Houston Savannah/Memphis/ Baltimore/Columbus/ Dallas/Phoenix/ Seattle)
2	Almanya/Düsseldorf	15 adet İspanya (Barcelona/Madrid/Valencia), İtalya (Treviso/Milano), Portekiz (Porto), Fransa (Paris/Lyon/Sete), Almanya (Hamburg/Münih/Berlin), Hollanda (Amsterdam), Birleşik Krallık (Manchester/Dover)
3	Almanya/Hamburg Fransa/Marsilya İspanya/Barselona	7 adet Almanya (Berlin), İtalya (Milano),İspanya (Barselona, Madrid), Hollanda (Alblasserdam), Birleşik Krallık (Londra), Fransa (Marly La Ville)
4	Almanya/Duisburg	5 adet İtalya(Milano), Fransa(Lyon), İspanya(Valencia), Birleşik Krallık(Northampton), Slovakya(Bratislava)
5	İtalya/Trieste Fransa/Sete	7 adet (Polonya, Almanya, Belçika, Slovenya, İsveç, Romanya, Fas, Fransa)
6	ABD/Chicago	10 adet Philadelphia, New Jersey, Savannah, Miami, Houston, Dallas, Los Angeles, Las Vegas, Tacoma, Kent

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.

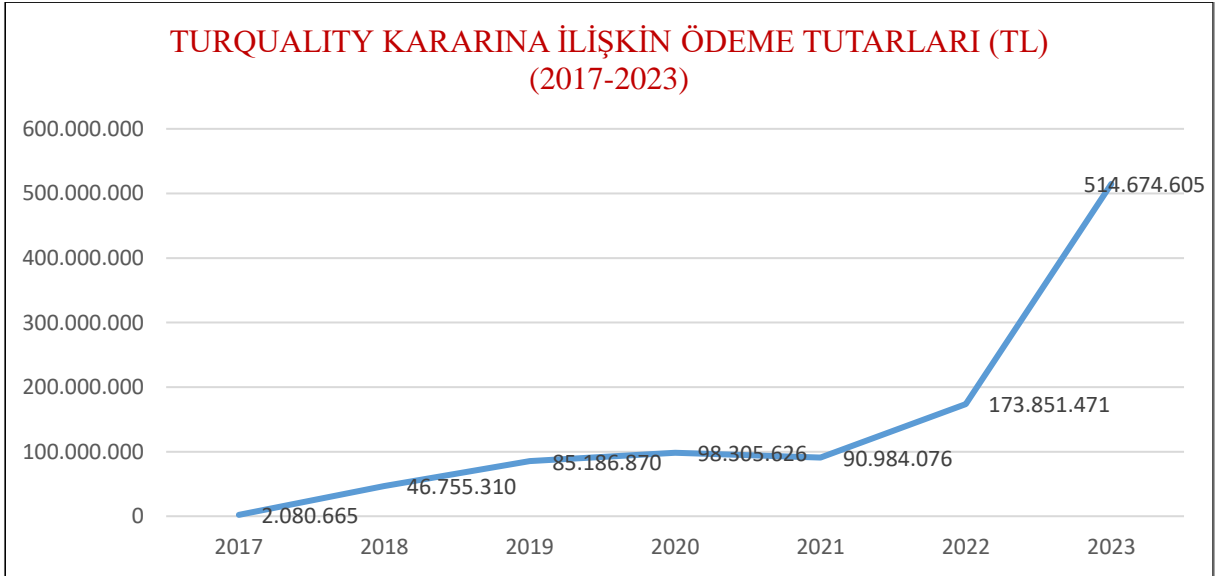
TURQUALITY®, uluslararası markalaşma potansiyeli olan firmalarımızın, üretimlerinden pazarlamalarına, satışlarından satış sonrası hizmetlerine kadar bütün süreçleri kapsayacak şekilde yönetsel bilgi birikimi, kurumsallaşma ve gelişimlerini sağlayarak uluslararası pazarlarda kendi markalarıyla küresel 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.

Bu çerçevede, Mart 2024 itibarıyla, 2564 sayılı Karar kapsamında, Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri Daire Başkanlığı tarafından Turquality Destek programında 11, Marka Destek Programında ise 9 adet firma desteklenmektedir. Turquality Programı kapsamında yeni başvurular da alınmaya devam etmektedir. Bu karar kapsamında lojistik sektörüne Bakanlığımız tarafından 2023 yılı Aralık ayına kadar toplam 1 milyar TL destek sağlanmış durumda bulunmaktadır.

TURQUALITY KARARINA İLİŞKİN ÖDEME TUTARLARI (2017-2023)

YIL	KARAR NO	FİRMA SAYISI	ÖDEME TUTARI (TL)
2017	2015/9	1	2.080.665
2018	2015/9	10	46.755.310
2019	2015/9	14	85.186.870
2020	2015/9, 2564	13	98.305.626
2021	2564	16	90.984.076
2022	2564	15	173.851.471
2023	2564	15	514.674.605
TOPLAM			1.011.838.623



2564 sayılı Karar kapsamında sağlanan desten kalemleri ile 2023 yılı için belirlenmiŐ olan üst limitler aŐađdaki tabloda sunulmaktadır. Diğer taraftan, söz konusu destek limitleri, her takvim yılı başında (Ortalama TÜFE + Ortalama Yİ-ÜFE)/2 oranında güncellenmektedir.

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

YARARLANICILAR

Destek Unsuru	Destek Oranı	İlave Destek (+10 puan)	Destek Üst Limiti (2024) (TL)	Süre / Limit	Ön Onay
Tescil ve Koruma	%50	+	1 milyon 825 bin/yıl		
Pazara Giriş Belgeleri	%50	+	5 milyon 478 bin/yıl		
Birim	%50	+	2 milyon 192 bin/yıl	5 yıl	
Reklam, Tanıtım ve Pazarlama	%50	+	5 milyon 478 bin/yıl	5 yıl	
Bireysel Katılım	%50	+	912 bin/etkinlik		
Milli Katılım	%60	+	912 bin/etkinlik		1 ay önce
Ürün Yerleştirme	%50		1 milyon 825 bin/yıl	5 yıl	Harcamadan önce

İŞBİRLİĞİ KURULUŐLARI

Destek Unsuru	Destek Oranı	İlave Destek (+10 puan)	Destek Üst Limiti (2024) (TL)	Süre / Limit	Ön Onay
Reklam, Tanıtım ve Pazarlama	%50	+	5 milyon 478 bin/yıl	5 yıl	2 ay önce
Bireysel Katılım	%50	+	912 bin/etkinlik		
Milli Katılım	%60	+	912 bin/etkinlik		1 ay önce
Milli Katılım Etkinliğinin Organizasyonu ¹	%60	+	3 milyon 651 bin/organizasyon		1 ay önce
Ürün Yerleştirme	%50		1 milyon 825 bin/yıl	5 yıl	Harcamadan önce
Sektörel Alım Heyeti Programları	%50		1 milyon 825 bin/program		2 ay önce
Sektörel Ticaret Heyeti Programları	%50		2 milyon 738 bin/program		2 ay önce
Sanal Fuar Organizasyon	%50		1 milyon 825 bin/faaliyet		1 ay önce
Yarışma ve Etkinlik	%50		3 milyon 651 bin/etkinlik		2 ay önce

**5449 SAYILI YURT DIŞ LOJİSTİK DAĞITIM AĞLARININ DESTEKLENMESİ
HAKKINDA KARAR**

ÖZET TABLO

İŞBİRLİĞİ KURULUŐLARI

Destek Unsuru	Destek Oranı	Destek Üst Limiti (2024) (TL)	Süre / Limit	Ön Onay
İlk Kurulum Desteği (cep depoların ve bu ağın iŐletilmesine yönelik kurulum, destek, bakım, biliŐim sistemleri, teknik donanım ve dekorasyon giderleri, yatırım, ruhsat ve izin giderleri, bunlarla ilgili hukuki danışmanlık giderleri ile YSV kiralanması ve iŐletilmesi giderleri)	%70	182.629.000	5 yıl	
YLDA'ların İŐletilmesine İlişkin Kira/Ruhsat/Komisyon/Hukuki Danışmanlık Giderleri Desteği	İlk iki yıl %70, diğer yıllar %50	73.050.000	5 yıl	
Reklam, Tanıtım ve Pazarlama Desteği (Yurt dışı)	%50	9.130.000	5 yıl	Programın baŐlangıç tarihinden önce
Reklam Tanıtım ve Pazarlama (Yurt iÇi)	%50	3.651.000	5 yıl	Programın baŐlangıç tarihinden önce
İstihdam Desteği	İlk iki yıl %70, diğer yıllar %50 oranında (Maks. 10 kiŐi)	14.609.000 (Maks. yıllık kiŐi baŐı 1.460.000)		
Navlun Borsası Desteği	%60	10.957.000		