

RAPOR: TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK GÖRÜNÜMÜ

Giriş:

Malumları olduğu üzere, bir ülkenin kalkınması için üretimin olması ve bu üretimin hedefe ulaşması bir zorunluluktur. Lojistik, ilk olarak coğrafyanın bir ürünüdür, coğrafyadan bağımsız değildir. Bu coğrafya, lojistiğin mümkünatını belirler. Örneğin, Çin ve Hindistan birbirine sınırdır, siyasi olarak komşudur; ancak sınır Himalayalar’dan geçmektedir ve iki sınır ülkesi lojistik anlamda aslında birbirine çok uzaktır. Hint malları sınırdan geçmek yerine başka ülkelerden Çin’e ulaşmaktadır.

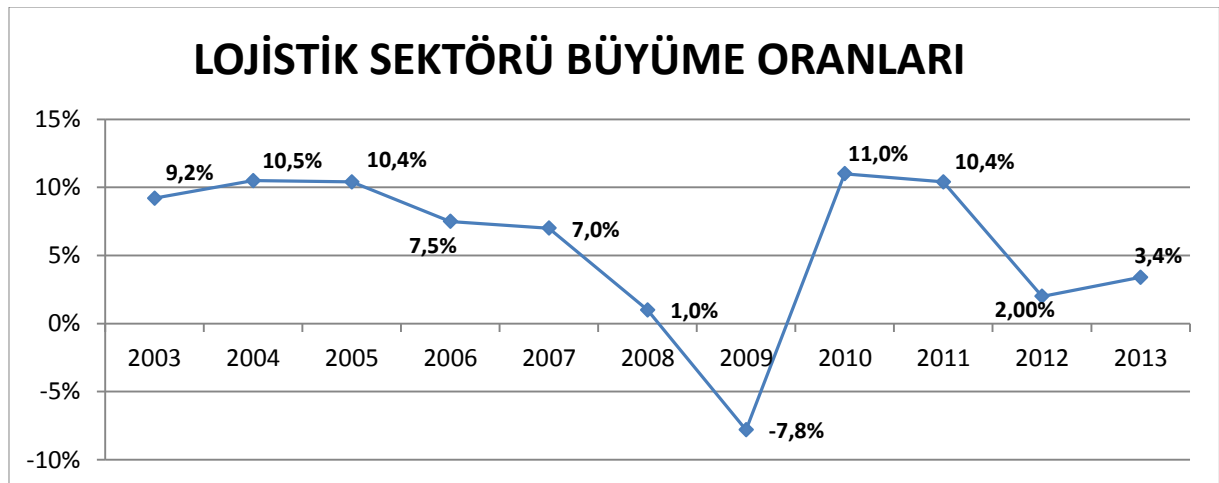
Yine coğrafya, lojistiğin maliyetlerini belirler. Büyük Mississippi Havzası gemi ulaşımına uygun kilometre olarak dünyanın geri kalanındaki tüm nehirlerdeki gemi ulaşımı mümkün kilometrenin toplamından daha fazladır. Sonuç olarak Amerika, kurulduğu yıllardan bu yana çok düşük maliyetlerle denizden en uzak noktalara bile lojistiği sağlamıştır. Bu durum Amerika’nın ekonomik kalkınmasına olumlu etkide bulunmuştur.

Türkiye ise, stratejik bir noktada yer almasına rağmen; Anadolu’daki hiçbir ırmağın gemi ulaşımına uygun olmaması nedeniyle, çok yüksek maliyetlerle lojistik altyapılar kurmak zorunda kalmıştır. Sonuçta ülkenin kaynakları büyük ölçüde tünellere, karayollarına ve köprülere harcanmıştır. Lojistik imkanların en gelişmiş olduğu Marmara Bölgesi bu nedenle ülkenin en gelişmiş alanı olmuştur.

Bu rapor, ülkemizin 2013 yılı lojistik görünümünü yansıtmaya amaçlamaktadır.

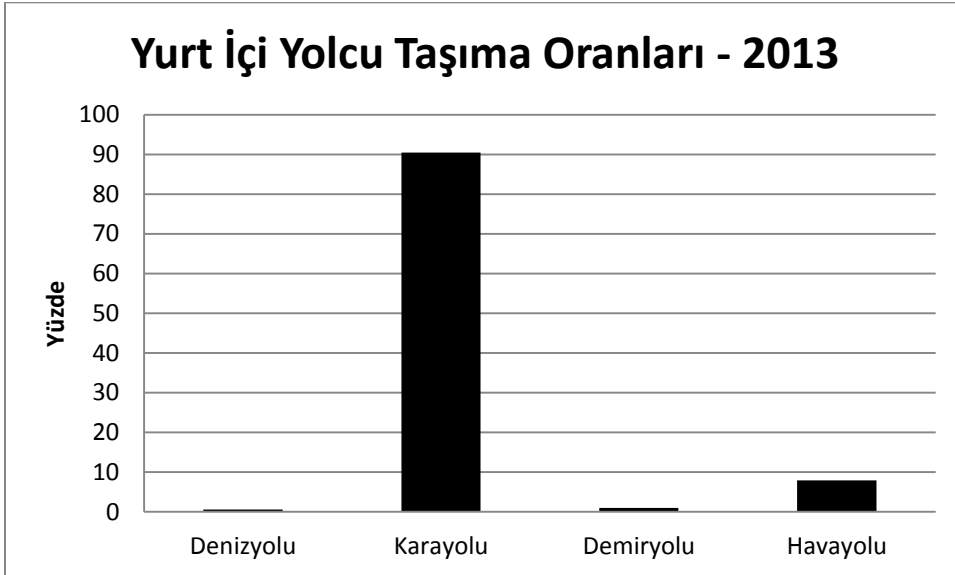
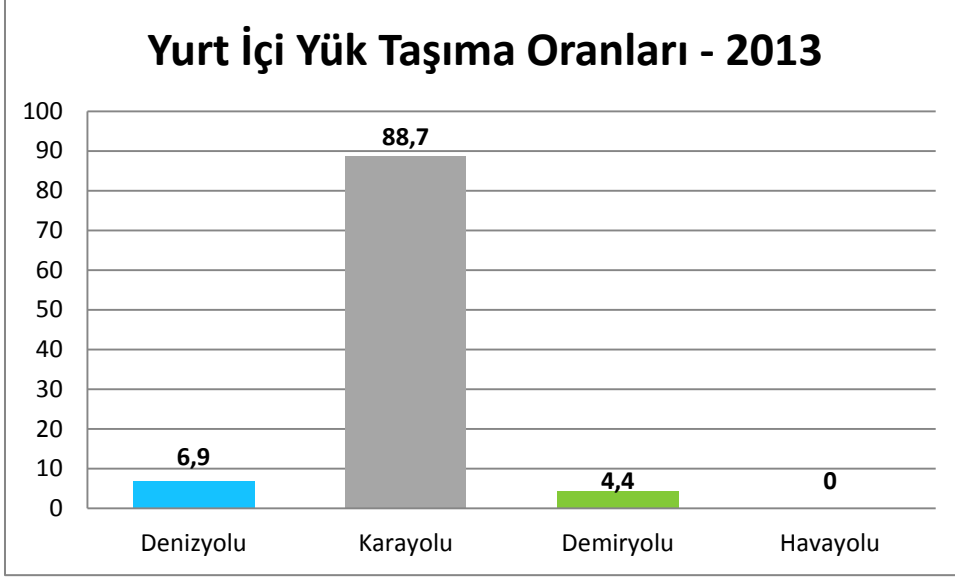
a. Genel Bilgiler:

Lojistik sektörünü kabaca yük-yolcu ulaştırması ve depolama olarak ele alırsak 2013 yılı TÜİK rakamlarına göre sektörün milli gelir içindeki oranı %12.3 olarak belirlenmiştir. Bu miktar, rakam olarak 101.7 milyar dolara denktir. Yıllar itibarıyla lojistik sektörünün milli gelire oranı ortalama olarak %12 civarındadır, diğer bir ifade ile lojistik sektörü milli gelir gelişme hızına yakın oranda büyüyen bir sektördür.



b. Yurtiçi Taşıma Modları:

Ülkemizin gemi ulaşımına uygun olmayan coğrafi yapısı iç bölgelerle limanları demiryolu ve karayolu ile bağlanmasını zorunlu hale getirmiştir. 1950 sonrası dönemlerden başlayarak son yıllara kadar demiryolu ulaşımı ihmal edilmiş, daha pahalı bir lojistik yöntem olan karayolu ile lojistik anlayışı benimsenmiştir. Gelişmiş ülkelerde özellikle yük taşımacılığında demiryoluna ağırlık verilmişken ülkemizde karayolu ile taşınan yük ve yolcu oranı gelişme yolundaki ülkelerle ve geri kalmış ülkelerle benzerlik göstermektedir.



c. Dış Ticarete Taşıma Modları:

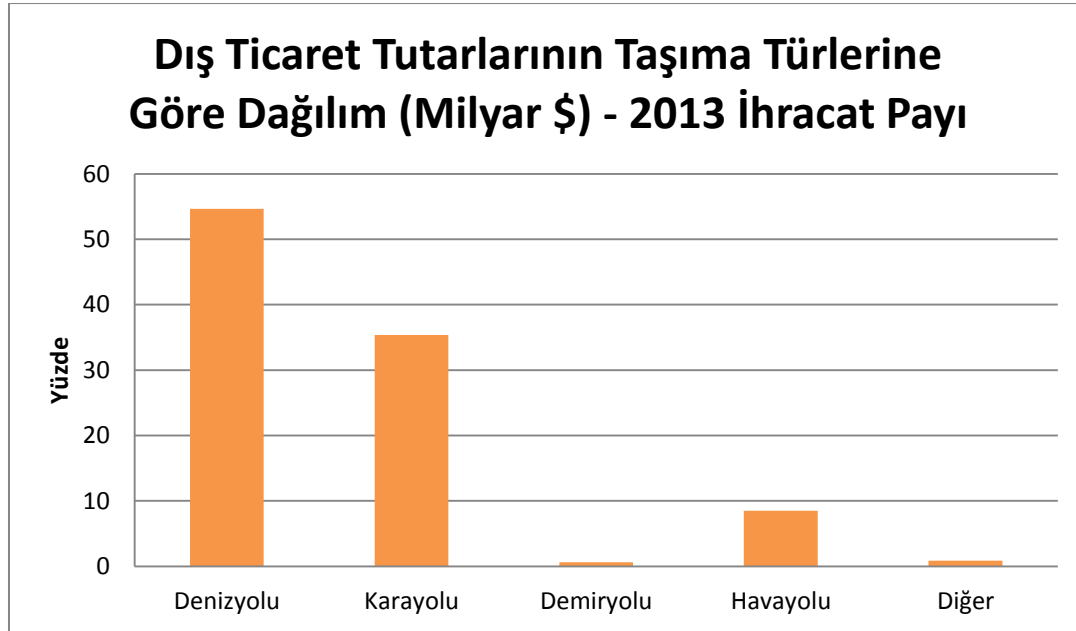
Yurtiçindeki lojistik ve coğrafi yapı, limanlara yakın kentlerimizin sanayileşmesi ile sonuçlanmıştır. Sonuç olarak, limanlara kolay ulaşan şehirlerimizin dünya pazarlarına açılımı daha erken gerçekleşmiştir.

Taşıma modu olarak dış ticarete denizyolu ve karayolu taşımacılığının payı önemlidir. Son yıllarda Irak başta olmak üzere Ortadoğu ve Orta Asya'ya yönelik artan ihracat karayolunun payını yüksek tutmaktadır. Gelişmiş ülkelerde %80'ler civarında olan denizyolu taşımacılığının dış ticaretteki oranı ihracatımızda %54.6, ithalatımızda ise %55.6'dır.

2013 YILI DIŞ TİCARET TUTARLARININ TAŞIMA TÜRLERİNE GÖRE DAĞLIMI (MİLYAR \$)

İhracat Payı:

Denizyolu	Karayolu	Demiryolu	Havayolu	Diğer
54,64	35,37	0,63	8,52	0,84

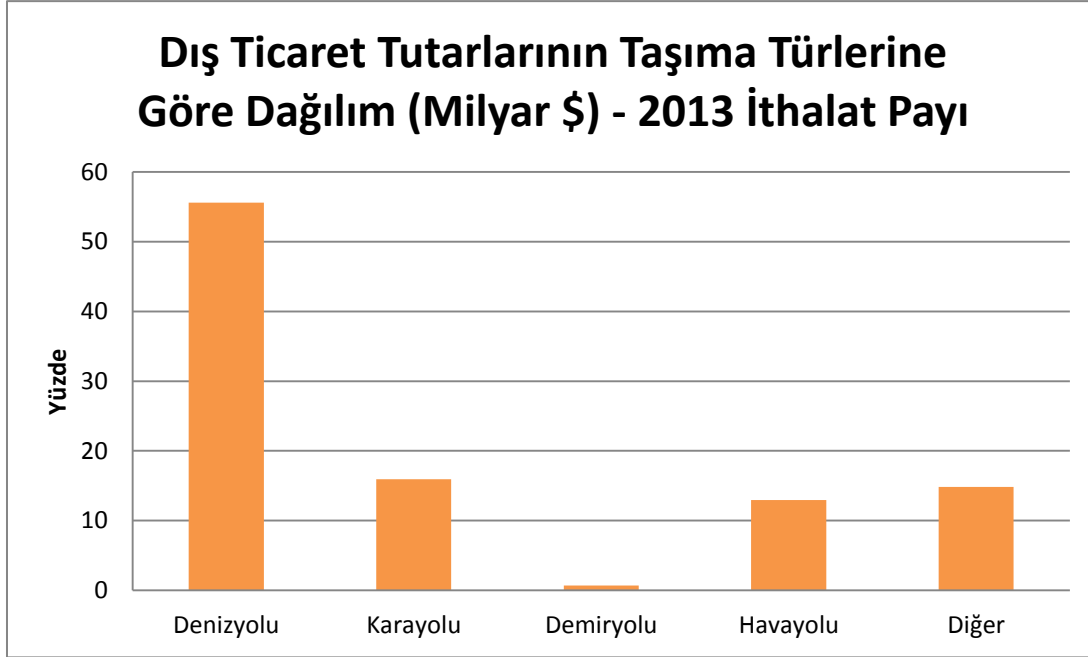


Son yıllarda, dünya ticaretine lojistik anlamda damgasını vuran iki gelişme mevcuttur. Bunlardan birisi dünya ticaretinin hızla **konteynerleşmesi** (genellikle teknik ve ölçek ekonomisi nedeniyle); diğeri ise dış ticaret lojistiğinde **hava yolu ile taşımının paylarının artmasıdır**.

Lojistiğin geldiği noktada "hız" her zamankinden önemli hale gelmiştir. Aynı zamanda havalimanları arasında bağlantı kurulması, demiryolu ve karayoluna göre çok daha kolaydır. Transit geçilen ülkelerde "gümrük bürokrasisi yükü" oluşmamaktadır. Tüm bu nedenler, uluslararası ticarete havayolu taşımacılığının payını artırmaktadır. Ülkemiz ihracatında da havayolu taşımacılığının oranı %8.52'ye ulaşmıştır.

İthalat Payı:

Denizyolu	Karayolu	Demiryolu	Havayolu	Diğer
55,6	15,92	0,7	12,95	14,82

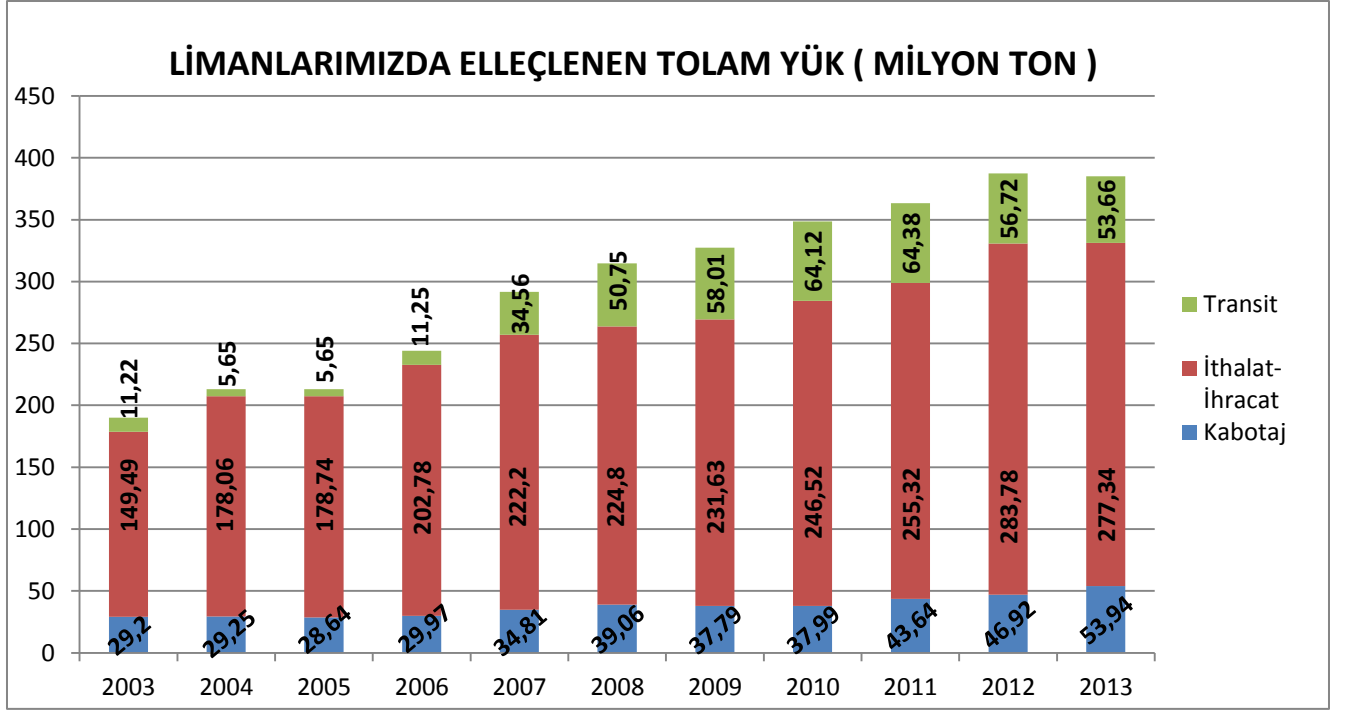


İthalatımız taşıma modlarına göre incelendiğinde; deniz yolunun ana taşıma modu olduğu görülmektedir. İhracat modlarından farklı olarak kara yolu daha az, diğer yollar (petrol, doğal gaz boru hatları) daha fazla kullanılmaktadır. İthalatta karayolunun daha az kullanılması, ithal ürünlerinin daha rekabetçi fiyatlarla ülkemize ulaşmasını sağlamaktadır.

d. Denizyolu:

Limanlarımızda elleçlenen yük miktarı Türkiye'nin gelişen ekonomisi ve dış dünyaya daha fazla bağlanması nedenleriyle ekonomik büyüme hızının birkaç katı hızla artmaktadır. 2012 yılında 387.4 milyon ton mal, limanlarımızda işlem görmüşken 2013 yılında bu rakam %0.6 düşüşle 384.9 milyon tona gerilemiştir. 2023 yılı hedeflerine göre yıllık 850 milyon ton malın limanlarımızda elleçlenmesi beklenmektedir. Bunun için çok büyük liman yatırımlarına ihtiyaç bulunmaktadır. Şu an Çandarlı, Aliğa, Mersin ve Filyos limanlarında yatırımlar devam etmektedir.

2013 yılında limanlarımızda elleçlenen yükün %72'si yani 277,3 milyon tonu ihracat ve ithalatta elleçlenmiştir. Son yıllarda kabotaj ve transit yükte de artışlar görülmüştür.



Dünyadaki ana trendlere paralel olarak limanlarımızdaki yük de giderek **konteynerleşmektedir**. Aşağıdaki grafikte yıllık konteyner elleçleme miktarları görülmektedir. Yukarıdaki Tablonun incelenmesinden görüleceği üzere 2003-2013 döneminde dış ticaretteki elleçlenen yük miktarı %85'lik artışla 149.5 milyon tondan, 277.3 milyon tona çıkmıştır. Oysa aynı dönemde elleçlenen konteyner miktarı %179 artış göstermiştir.

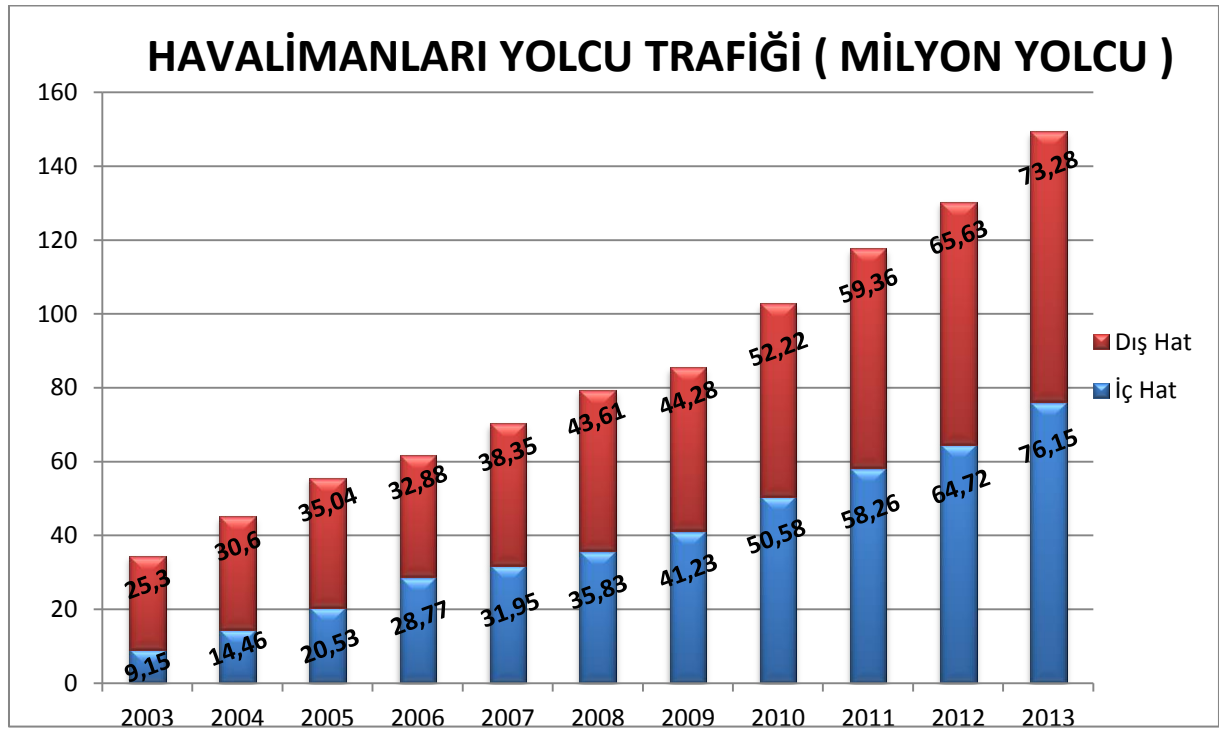
	İthalat- İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam
2003	2.284.686	97.838	110.226	2.492.750
2004	2.899.860	37.708	176.288	3.113.856
2005	3.119.465	18.322	174.421	3.312.208
2006	3.650.082	23.050	184.921	3.858.053
2007	4.375.112	61.417	145.739	4.582.268
2008	4.813.107	162.908	115.606	5.091.621
2009	4.249.875	142.025	12.542	4.404.442
2010	4.660.981	208.325	874.239	5.743.455
2011	5.461.078	305.256	757.171	6.523.505
2012	5.821.683	472.345	898.369	7.192.396
2013	6.365.622	544.496	989.815	7.899.933

Yine aynı dönemde kabotajdaki konteynerleşme %462 artış göstermiştir. Toplamda 2003 yılında 2.5 milyon olan konteyner elleçlenme miktarı 7.9 milyon adete ulaşmıştır.

e. Havayolu:

Dünya dış ticaretindeki konteynerleşme dışındaki bir diğer “mega-trend” de lojistikte havayolunun payının artmasıdır. 2013 yılında ithalatımızın %13’ü, ihracatımızın %8.5’i havayolu ile taşınmıştır.

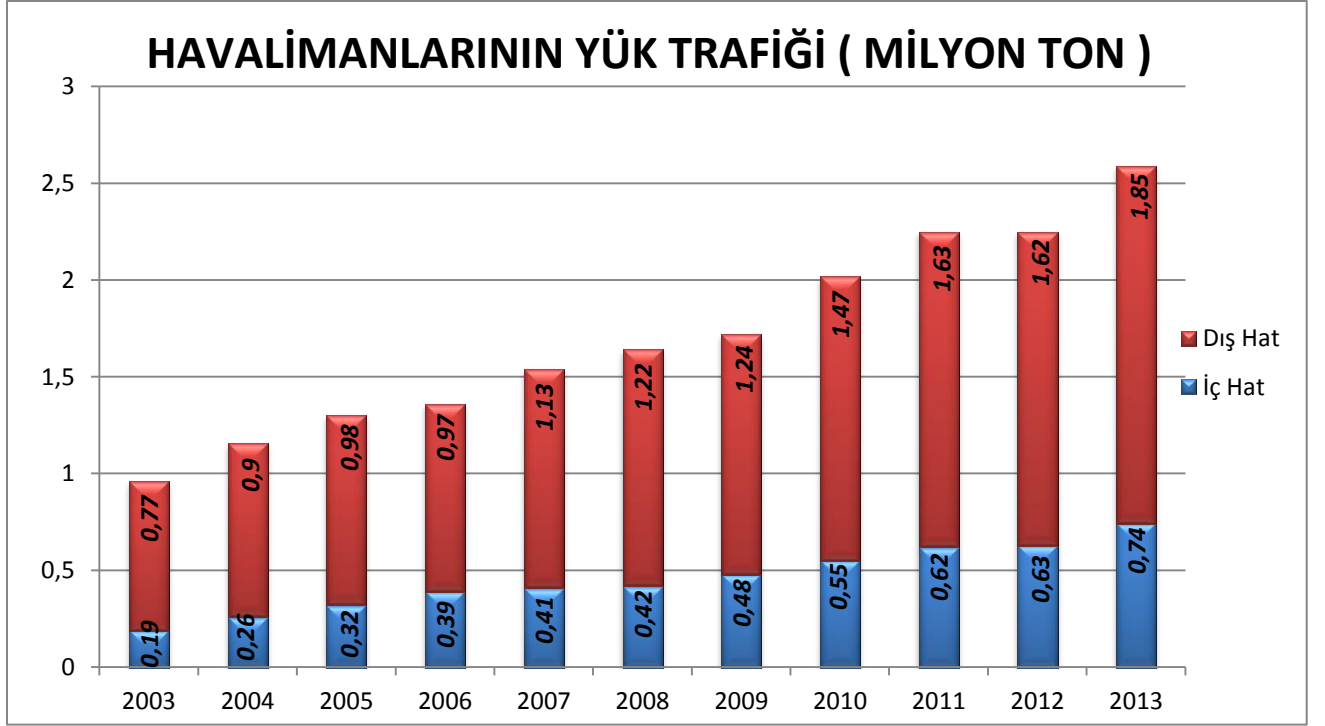
Yine 2003-2013 yılları arasında Türkiye’nin, yolcu ve yük taşımacılığında havayolu alternatifinin altyapısında önemli adımlar attığı görülmektedir. Sonuç olarak 10 yılda, dış hatlarda uçan yolcu sayısı %190 artışla 25.3 milyondan 73.3 milyona; iç hatlarda taşınan yolcu sayısı da daha çarpıcı biçimde %732 artışla 9.1 milyon yolcudan 76.1 milyon yolcuya ulaşmıştır.



2003-2013 döneminde gerek iç ticarete gerekse dış ticarete havayolu ile taşınan yük miktarı da tüm dünyaya paralel şekilde hızla artmıştır. Yine bu dönemde internet alışverişinin Türkiye’de yayılması da bu noktada etkili olmuştur.

2003-2013 döneminde, iç hat yük taşıması %290 artışla 190 bin tondan 740 bin tona ulaşmışken; dış hatlarda aynı dönemde %140 artışla 770 bin tondan 1.85 milyon tona ulaşmıştır.

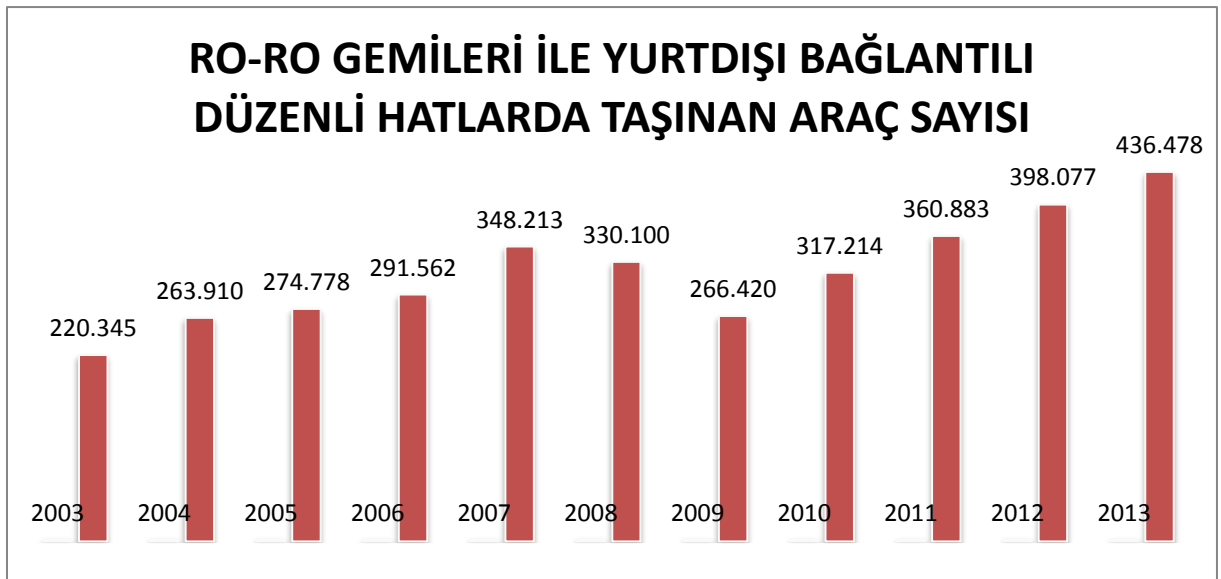
Bu noktada, Türkiye’nin hava ulaştırmasındaki stratejik konumunun uluslararası havayolu yük taşımacılığı ve lojistik merkez olma yolunda da kullanılabileceği düşünülmektedir.



f. Ro-Ro:

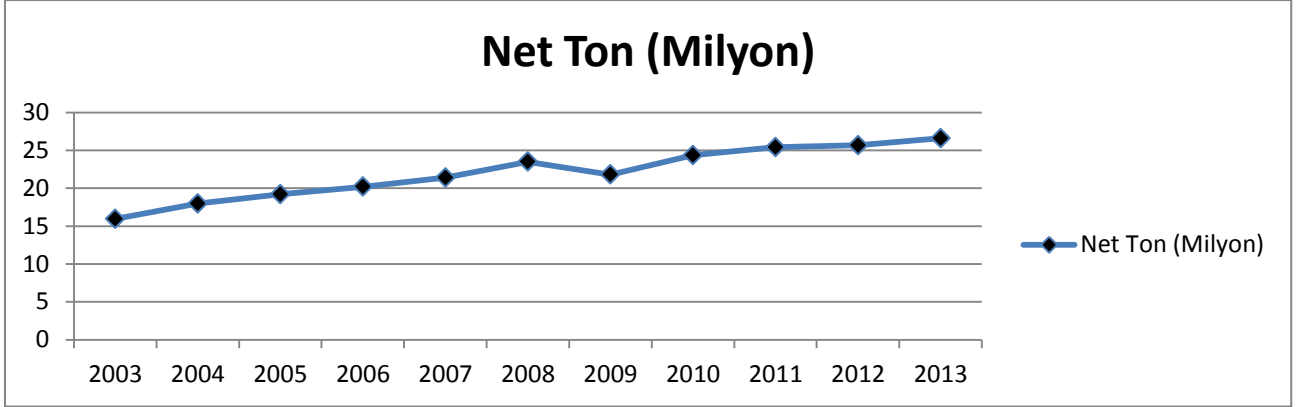
Türkiye'ye AB'nin uyguladığı transit kotalar başta olmak üzere pek çok mali dezavantaj ve eski Sovyet Bloğu ile Ortadoğu'nun sorunlu siyasi yapısı Ro-Ro taşımacılığının gelişmesini sağlamıştır.

Ro-Ro taşımacılığının gelişmiş olmasının bir diğer nedeni de ülkemizin karayolu taşımacılığı temelli taşımacılık stratejisidir. Bu nedenle, mümkün olabildiği ölçüde TIR'larla taşınan bir yapı ortaya çıkmıştır.



Önümüzdeki dönemde, kültür coğrafyamızın bir parçası olan Orta Asya'ya yönelik bir Hazar Koridoru oluşturarak, ekonomik potansiyeli çok yüksek olan bu bölgeye İran ve Rusya yollarını bypass ederek Ro-Ro hattı ile ulaşılması hedeflenmektedir.

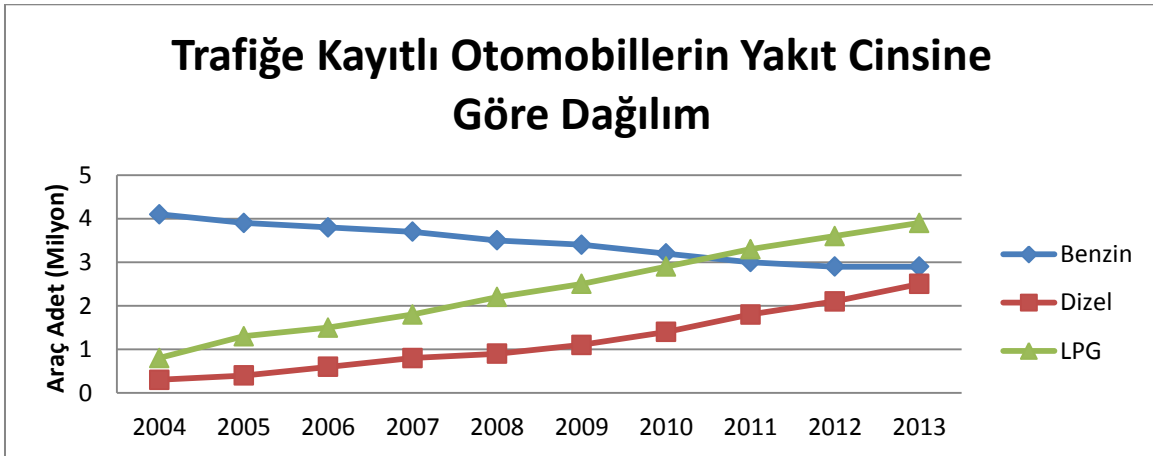
g. Demiryolu:



Ülkemizde demiryolu taşımacılığı 1950 sonrası ihmal edilmiştir. Türkiye'de fert başına yaklaşık 0.3 ton yük demiryolu ile taşınırken gelişmiş ülkelerde bu rakam bunun yaklaşık 25 katıdır. Sonuçta iç bölgelerle limanların bağlantısı geri kalmıştır. Grafikte görüleceği üzere son yıllarda bu alanda artan bir grafik vardır.

h. Yakıt Cinslerine Göre Lojistik:

Yurtiçi ve yurtdışı lojistik maliyetleri dolayısıyla malların fiyatlarını artıran ve rekabet gücünü düşüren bir diğer konu da enerji pahalılığıdır. Bu nedenle ülke genelinde son 10 yılda LPG, lojistikteki en önemli yakıt haline gelmiştir. Yine dizel kullanımında bir artış, benzin kullanımında da bir düşüş mevcuttur.



Arz ederim.