

## FİLİPİNLER LOJİSTİK ÜLKE NOTU

### 1. Ülkenin Dış Ticaretinde Kullandığı Taşıma Modları

Bir ada ülkesi olarak Filipinler'in dış ticaretinde deniz ve havayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Bu kapsamda, Filipin İstatistik Kurumu tarafından yayımlanan veriler göre, 2023 yılında dış ticarete deniz yolu taşımacılığının aldığı pay %96,2 olarak gerçekleşmiştir. Havayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen dış ticaret ise %3,8'dir. Filipin Liman Otoritesi tarafından yayımlanan verilere göre, Filipinler'in 2023 yılı ihracat ve ithalatında toplam denizyolu taşımacılık hizmet bedelinin 81,5 milyar Filipin Pezosu (yaklaşık 1 milyar 458 milyon ABD Doları) olduğu belirtilmiştir. Yine, Filipin Sivil Havacılık Kurulu tarafından yapılan açıklamada, 2023 yılında Filipinler'in dış ticaretinde havayolu taşımacılığının 903,4 milyon ABD Doları olduğu hususu aktarılmıştır.

### 1. Lojistik Alt Yapısı

- a. Filipinler'in ülke içinde 3 ayrı yarımada olmasına bağlı olarak, ulaştırma endüstrisi adalar arasında ve ada içinde olmak üzere tasarlanmıştır. Bu kapsamda, gerek adalar arasında gerekse yarımada içerisinde deniz, hava, kara ve demiryolu taşımacılığı yaygın olarak kullanılmaktadır. Ancak, ülkenin tamamen bir ada ülkesi olmasına bağlı olarak Filipinler'in dış ticaretinde sadece denizyolu ve havayolu taşımacılığı kullanılmaktadır.

Bu kapsamda, Filipinler'de hükümetin 2016 yılından bu yana süregelen kamuda altyapının modernizasyonuna yönelik Better Build More! Programları içerisinde ulaştırma altyapılarına yönelik olarak hava limanı, demiryolu ve sistemleri inşaatı ile karayolları modernizasyonu ve yeni karayolları inşaatları yoğun pay almaktadır.

2024 yılında, yeni karayolu inşaatı için 882,2 milyar Filipin Pezosu (yaklaşık: 15,75 milyar ABD Doları) ödenek ayrılmıştır. Özellikle, başkent ve ticaretin merkezi konumunda olan Metro Manila'yı kuzey ve güneyde Clark, Pampanga, Bulacan, Cavite, Laguna bölgelerine bağlayan karayolu inşaatları son dönemlerde gerçekleştirilmiştir. Yine, Visayas Yarımadasının önemli şehirlerinden olan Cebu şehrini Mactan ve diğer adalara bağlayan ve ticareti olumlu etkileyecek karayolu projeleri hayata geçirilmiştir. Luzon bölgesini Bicol bölgesine

bağlayan karayolları projeleri de yürütülmeye devam etmektedir. Bu kapsamda, Filipinler’de karayolu altyapısının her geçen dönemde iyileşerek ilerlediğini söylemek mümkündür. Filipin hükümeti tarafından 2023-2026 yılları arasında toplamda 2.800 km uzunlukta yeni projeler ile karayolu altyapısının güçlenmesinin sağlanması planlanmaktadır.

Hali hazırda özellikle başkent Metro Manila ana arterleri ve bölgeler arasında geçiş yollarının yetersiz kaldığı ve yoğun trafik oluşturduğu bilinmektedir. Bu durum, ticari hayatı da etkilemektedir. Bu kapsamda, Metro Manila için de birçok şehirleri bağlayan kısa link projeleri ve ana yolları rahatlatacak alternatif projeler yürütülmeye devam etmektedir.

Ayrıca, demiryolu projeleri de hükümetin altyapı projeleri arasında önemli bir yer tutmaktadır. Metro Manila’yı kuzeye bağlayan Malolos-Clark Bölgesi Güney Banliyö Demiryolu projesi yürütülmeye devam etmektedir. Yine, Metro Manila’nın kuzeyinde Bicol bölgesine kadar uzanan Kuzey Banliyö Demiryolu Projesinde de ihale süreci devam ettirilmektedir. Bu kapsamda, önümüzdeki dönemde Metro Manila için 163,3 km uzunlukta kuzey-güney hattı demiryolu projesi için çalışmalar son hızla devam ettirilmektedir. Yine, Visayas ve Mindanao Yarımadalarındaki yeni projeler ile birlikte 2026 yılı sonu itibarıyla 750 km uzunlukta yeni demiryolu hattı oluşturulması planlanmaktadır.

Yukarıdaki projelerden bağımsız olarak, ülkenin dış ticaretinde de büyük etki yaratacak havalimanı ve liman projeleri de yoğundur. 2023 yılında Filipin Liman İdaresi tarafından çeşitli ölçeklerde 30 yeni liman projesi tamamlanmıştır. Bu yeni limanlar yerel ve uluslararası ticareti canlandıracaktır. Önümüzdeki 3 yıllık süreçte 19 yeni liman projesinin yapılması planlanmaktadır. Bu projelerin, 11 adedi Luzon Yarımadası için öngörülmekte iken, 4’er adet proje Visayas ve Mindanao’da gerçekleştirilecektir. 2024 yılında yeni havalimanları ve mevcut havalimanlarının modernizasyonu için 7,5 milyar Filipin Pezosu (yaklaşık: 134 milyon ABD Doları) bütçe ayrılmıştır. Hali hazırda, Metro Manila’ya yakın olan Cavite, Clark, Laguna ve Pampanga bölgelerinde 4 yeni havalimanı projesi yürütülmektedir. Mevcut durumda, başkent Manila’da yer alan Ninoy Aquino Havalimanı yolcu ulaşımı ve kargo-

lojistik faaliyetleri için yetersiz durumdadır. Hükümet tarafından bu havalimanının modernizasyonu için ihaleler açılmıştır. Ayrıca, yeni havalimanları projeleri kapsamında ihale sürecinde olan veya inşası devam eden 22 yeni havalimanı mevcuttur.

Genel olarak, yüksek ve yoğun bir nüfus, elverişsiz arazi şartları ve mevcut ekonomik durum kapsamında kara, deniz, hava ve demiryolu altyapısı Filipinler için yeterli olmamakla birlikte, son dönemde hükümetin en yüksek önemi attığı Better Build More! Programı ile Filipinler’de ulaştırma altyapısının güçlendirilmesine yönelik dinamik bir mücadele ve proje ağı artarak devam etmektedir.

- b. Filipinler’de dış ticarete yön veren önemli 17 adet gümrük bölgesine bağlı liman ve hava alanı bulunmaktadır. İlgili birimler aşağıda yer almakta olup, Batangas limanı, Manila limanı, Manila havalimanı, Cebu, Clark, Subic ve Davao limanları toplam ticaretten %78,2 oranında pay almaktadır. Bu gümrük bölgelerinin 16 adedi denizyolu taşımacılığında profesyonel ticari liman gümrük ve işletmesi iken, 1 adedi başkent Metro Manila’da olan havalimanıdır.

Gümrük Bölgesi	Liman Adı	Şehir/Bölge
Customs District I	Port of San Fernando	San Fernando, La Union
Customs District II-A	Port of Manila (POM)	Manila (Port Area)
Customs District II-B	Manila International Container Port (MICP)	Manila (Tondo)
Customs District III	Ninoy Aquino International Airport (NAIA)	Pasay
Customs District IV	Port of Batangas	Batangas City
Customs District V	Port of Legazpi	Legazpi, Albay
Customs District VI	Port of Iloilo	Iloilo City
Customs District VII	Port of Cebu	Cebu City
Customs District VIII	Port of Tacloban	Tacloban
Customs District IX	Port Surigao	Surigao City
Customs District X	Port of Cagayan de Oro	Cagayan de Oro
Customs District XI	Port of Zamboanga	Zamboanga City
Customs District XII	Port of Davao	Davao City
Customs District XIII	Port of Subic	Olongapo, Zambales / Morong, Bataan (Subic Freeport Zone)
Customs District XIV	Port of Clark	Mabalacat, Pampanga (Clark Freeport Zone)
Customs District XV	Port of Aparri	Aparri, Cagayan
Customs District XVI	Port of Limay	Limay, Bataan

c. Filipinler’de dış ticarete önemli lojistik firmalara ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

•**Ernest Logistics Corporation** (<https://www.ernest.com.ph/>)

•**AAI Worldwide Logistics** (<https://www.aai.com.ph/>)

•**Royal Cargo** (<https://www.royalcargo.com/about-us/#company-history>)

•**2GO Travel** (<https://travel.2go.com.ph/>)

•**Fast Logistics Group** (<https://fast.com.ph/>)

d. Hali hazırda, Filipinler’de mukim ve faaliyetlerine devam eden bir Türk firması mevcuttur. Manila merkezli olarak kurulan firma “Barsan Global Lojistik A.Ş.”nin şubesi olarak “Barsan Logistics PH Branch” unvanı ile faaliyetlerini sürdürmektedir. Firma denizyolu taşımacılığı ile iştiğal etmektedir.

## 2. LPI Endeksi Sıralaması

2018 yılında Filipinler’in endeks sıralaması 2,9 puan ile 60 ıncı sıra olmuştur. 2023 yılında ise, 3,3 puan ile 17 basamak ilerleyerek 43 üncü sırada yer almıştır. 2023 yılında 139 ülke sıralamada yer almıştır.

## 3. Önemli Ticari Rotalar

Filipinler’de uluslararası ticaretin %96’sı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda, en önemli ticari rotaları denizyolu rotaları oluşturmaktadır. Uluslararası ticarete Filipinler’de çoğunlukla Manila limanı merkez olarak kullanılmaktadır. Özellikle, transit ticarete çevre ülkelerde durak yapan gemiler Filipinler’e intikal etmektedir. Bu kapsamda, Çin, Endonezya, Japonya, Tayland ve Malezya Filipinler’in dış ticaretinde önemli rotaların başında gelmektedir.

Çin’de Shanghai, Dalian ve Yantian limanları üzerinden hareket eden rotalar Filipinler’in dış ticarete mallarını taşımaktadır. Shanghai limanı merkez olmak üzere, Ningbo, Sheku, Xiamen Thaliwa, Yangon, Sandagan (Çin) limanları üzerinden Filipinler’de Manila, General Santos, Davao ve Cagayan De Oro limanlarına dağıtım yapılmakta ve aynı sıra ile

Filipinler'in ihraç ürünleri Inchon, Busan (Güney Kore), Tokyo, Yokohama, Nagoyo, Osaka (Japonya) üslerinden geçerek Gwangyang ve Shanghai (Çin) limanlarına ulaşmaktadır. Yine, Çin'in Dalian limanından hareket eden diğer bir rota, Xingang, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaosing (Çin) üzerinden Filipinler'de Manila ve Davao limanlarına uğramakta ve buradan Pyeong Taek (Tayland) üzerinden tekrar Dalian limanına dönmektedir. Filipinler'e Çin üzerinden ticari rotaların 3 üncüsü Yantian limanı (Çin) üzerinden hareket ederek, Hong Kong limanı ve Filipinler'de Manila ve Cagayan De Oro ile Cebu limanlarına yönlenecek ve Filipinler üzerinden tekrar hareketle Yantian (Çin) limanına dönmektedir.

Endonezya üzerinden Filipinler'e ticari rota kapsamında, Jakarta ve Surabaya limanlarından doğrudan Manila'ya deniz yolu seferi yapılmaktadır. Endonezya'da Bitung limanı üzerinden Filipinler'de Cagayan De Oro limanına giden bir Ro-Ro güzergahı da bulunmaktadır.

Japonya'da Tokyo'da Ohi liman terminali üzerinden Manila ve Batangas limanına doğrudan seferler düzenlenmektedir. Aynı şekilde Manila üzerinden hareket eden güzergah Japonya'da Tokyo ve Osaka terminallerine gitmektedir.

Malezya'da Tanjung Pelipas ve Pasir Gudang limanlarından Manila, Subic ve Cebu limanlarına yönelik deniz yolu rotası bulunmaktadır. Ayrıca, Tayland'da Bangkok limanı üzerinden sırasıyla, Vung Tau (Vietnam), Bandar Seri Pagawan (Brunei) üzerinden Manila'ya gitmektedir.

Filipinler üzerinden çevre ülkelere yönelen ticari deniz yolu rotası kapsamında konteynırlar bu bölgelerden Ortadoğu, Amerika ve Avrupa üzerine ana hatlardan nakledilmektedir. Filipinler'den diğer kıtalara yönelik doğrudan deniz yolu taşımacılığı bulunmamaktadır.

Öte yandan, havayolu taşımacılığı da dış ticaretin %3,8'ini oluşturmakta olup, başkent Metro Manila ve diğer önemli bir havalimanı olan Cebu şehri havalimanı üzerinden Seul (Güney Kore), Tokyo, Osaka (Japonya), Tayvan, Guanco ve Shanghai (Çin) havalimanlarına ticari lojistik ve kargo uçak seferleri yapılmakta olup daha sonra bu merkezler üzerinden Ortadoğu ve Avrupa'ya yönelik direk uçak seferleri düzenlenmektedir.

Filipinler'in Türkiye ile ticaretinde Manila limanı üzerinden yukarıda belirtilen Shanghai, Dalian ve Yantian limanına giden rotalar kullanılmakta olup bu limanlardan hareket eden

gemiler İstanbul'a yönelmektedir. Filipinler-Türkiye arasında denizyolu taşımacılığı ortalama lojistik süresi 42 gündür.

Yine, Manila üzerinden Çin'de Xiamen limanına kadar denizyolu güzergahı ile iletilen ticari rotadan sonra, karayolu güzergahı ile Chaoyong (Çin) demir yolu terminaline iletilen konteynırlar, buradan Stata Zagora (Bulgaristan) demiryolu terminaline iletebilmekte ve doğrudan demiryolu yada karayolu ulaşımı ile İstanbul'a nakledilebilmektedir. Bu nakliye de 46 gün ortalama süre almaktadır.

Ayrıca, havayolu taşımacılığı kapsamında Manila'da yer alan Ninoy Aquino Uluslararası Havalimanı üzerinden sefer Suvarnabhumi Uluslararası Havalimanına iletebilmekte ve karayolu ile buradan Bangkok limanına (Tayland) intikal eden ürünler buradan diğer denizyolu rotaları bünyesine katılarak İstanbul'a yönlendirilebilmektedir. Ayrıca, Manila üzerinden doğrudan İstanbul'a havayolu nakliyesi de mümkündür.

#### **4. Filipinler ile Türkiye Arasında Taşıma Ücretleri**

Filipinler ile Türkiye arasında denizyolu ile gerçekleştirilecek taşımalarda 20 feet'lik konteynırda taşımalarda 25.000 kg'a kadar taşıma ücretleri çeşitli şirketlere ve rotalara göre teslim süresi değişmek üzere 1.129 ABD Doları ile 1.889 ABD Doları arasında değişmektedir. Bu kapsamda, tam dolu bir konteynırda kg başına 0,05 ABD Doları ila 0,08 ABD Doları arasında değişen ücret tarifeleri oluşmaktadır. 40 feet'lik bir konteynırda 28.750 kg'a kadar taşıma ücretleri ise yine çeşitli şirket ve rotalara göre İstanbul'dan çıkış ve Manila limanı giriş olmak üzere 1.766 ila 2.452 ABD Doları arasında değişen fiyatlarda olup, kilogram başına 0,06 ABD Doları ila 0,09 ABD Doları tutarında taşıma ücretleri oluşmaktadır. Öte yandan, taşımacı şirketlerin konteynır durumlarında yüksek dolu kapasite olması sebebiyle özellikle Manila limanı son durak olan taşıma ücretlerinde yoğun olarak fiyat artışlarının yaşandığı ve dönem dönem bu ücretlerin %80 kadar artabildiği bilinmektedir.

Filipinler ile Türkiye arasındaki hava kargo taşımacılığı kapsamında 500 kg ağırlığa kadar yapılan sevkiyatlarda çeşitli havayolu ve kargo şirketlerine göre kilogram başına taşıma ücretleri Manila-İstanbul (tersi de geçerli) güzergahında 28,12 ABD Doları ila 42,03 ABD Doları arasında değişen ücretlerde gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, Düsseldorf (Almanya) ve Amsterdam (Hollanda) aktarmalı hava kargo taşımacılığında yine aynı şartlara bağlı olarak

kilogram başına 41,90 ila 49,80 ABD Doları ücretler yansıtılmaktadır. Öte yandan, ağırlığı 500 kg ve üzerindeki taşıma ücretlerinde İstanbul havalimanında teslim taşıma ücretleri ise kilogram başına 38,17 ABD Doları ile 56,31 ABD Doları arasında değişmektedir. Yine, Manila ile İstanbul arasında 1.000 kg üzerinde havayolu taşımacılığı yapılmamaktadır.

## **5. Dış Ticaret Taşımalarında Lojistik Sorunlar**

Filipinler ile ticarete lojistik maliyetleri en önemli sorun olarak göze çarpmaktadır. Diğer bölge ülkeleri arasındaki coğrafi konum dezavantajı nedeniyle en yüksek taşıma maliyetleri Filipinler’de oluşmaktadır. Örneğin, Avrupa ülkelerinden yapılan ithalatta belirli bir destinasyon üzerinden bölge ülkelerine ticarete taşıma ücretlerinin satış rakamına oranı aynı tip taşıma yolu ve güzergah için Endonezya’da %21, Vietnam’da %16 iken Filipinler’de bu oran %27’ye ulaşmaktadır. Zira, Filipinler’e dış ticaret taşıması yapan Ro-Ro gemilerinin ilk durak noktaları genellikle Endonezya, Çin, Vietnam, Malezya, Güney Kore veya Japonya olmaktadır.

Ayrıca, Filipinler’de iç ticaretteki dağıtımaya yönelik taşıma maliyetlerinin yüksekliği de dış ticaret yapan firmaların taleplerini azaltıcı etki yaratmaktadır. Dış ticarete en önemli limanların Metro Manila, Cagayan De Oro, Subic ve Davao olması, diğer limanların daha az etkin kullanımı, bu limanlardan karayolu ve diğer yollar ile perakendecilere ek taşıma maliyetleri yaratmaktadır.

Özellikle, havayolu ve denizyolu taşımacılığında, ihracatta tedarikçi konumdaki Avrupa ülkelerinden yapılacak lojistik frekans azlığı da önemli sorun oluşturmaktadır. Bu durumda, pazarın genel ithalat yapısı %79 oranında komşu ülkeler ve ABD’nin payına geçmektedir. Filipinler’in ithalatında ilk 10 ülke arasında Avrupa’daki ihracatçı ülkelerin yer almamasında lojistik maliyetler ve frekans sıklığının az olması önemli bir faktördür.

## **6. Müşavirlik Değerlendirmesi**

Filipinler’de ülke için lojistik kara, hava, deniz ve demiryolu kullanılarak yönetilmekte iken dış ticarete coğrafi konum gereği sadece deniz ve havayolu kullanılabilir. Havayolu taşımacılık maliyetlerinin yüksek olmasına bağlı olarak dış ticaretin hemen hemen tamamında denizyolu taşımacılığı ön plana çıkmaktadır.

Bu kapsamda, Filipinler ile ülkemiz arasında ikili ticarete lojistikte öne çıkan en önemli sorunun denizyolu sefer frekans sıklığının az olması olarak karşımıza çıktığı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, taşımacı firmaların Filipinler'e ek sefer düzenlemelerinin faydalı olabileceği değerlendirilmektedir.

Yine, ülkemizden Filipinler'e faaliyette bulunan sadece bir lojistik firmanın bulunması, ilgili firmanın Filipinler'de faaliyetlerine henüz yeni başlamış olması ve firmanın diğer bazı firma gemileri üzerinden faaliyet yürütmesi, ihracatçıları farklı yabancı şirket arayışına yönlendirmekte, buna bağlı olarak da en uygun program dahilinde istenilen lojistik maliyeti ve zaman etkinliğinde ihraç ürünlerinin intikali sağlanamamaktadır.

Filipinler'e ihracatta özellikle diğer Güneydoğu Asya ülkeleri ve Çin'in ara durak olması sebebiyle ihracat ve ithalatta teslim süreleri çok uzamaktadır. Bu durumda, bazı bozulabilir veya hassas mal ticaretinde talep düşmekte veya ek maliyetler çıkarmaktadır.

Söz konusu hususlara çözüm önerisi olarak, Türkiye'den taşımacı şirketlerin Filipinler'e doğrudan sefer yapmasının sağlanması ve frekans sıklığının artırılmasının faydalı olabileceği değerlendirilmektedir. Ülkemiz ile Filipinler'in ikili ticaret verileri göz önüne alındığında, taşıma maliyetlerinde etkinliğin sağlanması açısından lojistik firmalarının bölge bağlantı noktası konumuna gelmesi ve diğer ülkelerin ihraç malları ile birlikte ülkemizden düşük maliyetle ihracatçıların mallarını taşınması gerek lojistik sektörü gelirlerinin artması gerekse ülkemiz ihracatçılarının maliyet ve fiyat etkinliğinin artmasında etkili olabileceği değerlendirilmektedir.