

Almanya Lojistik Pazarı Bilgi Notu

Avrupa'nın merkezinde yer alan Almanya, kıtanın en büyük ekonomisi ve en önemli lojistik merkezi olup dünya standartlarında altyapı ve son teknoloji lojistik hizmetlerine sahiptir.

AB'nin coğrafi merkezi olan Almanya, onu Avrupa'daki lojistik merkezleri ve dağıtım merkezleri için ideal bir konum haline getirmiştir. Avrupa'nın açık ara en büyük lojistik pazarına ve Avrupa en gelişmiş ulaşım altyapısına sahiptir. 82 milyondan fazla Almanya, 9 komşu ülkedeki 150 milyon tüketiciye ve yaklaşık 500 milyon AB sakinine hizmet veren Almanya, batı ve doğu Avrupa pazarlarına arasında köprü görevi görmektedir.

Almanya havaalanı, dış ve iç liman, taşımacılığa elverişli su kanalları ve demir yolları imkanları ile lojistik sektörü bakımından benzersiz bir konuma gelmiş bulunmaktadır. Bu çerçevede temel alt yapının depolar, pazarlama ve dağıtım tesisleri ve yük indirme bindirme tesisleri ile de desteklendiği görülmektedir.

AFC'de Dış Ticarete Kullanılan Taşıma Şekilleri 2022¹

Taşıma Şekli	Birim	Toplam	Bunun			
			Almanya İçi	Sınır Ötesi		Transit
				Gönderim	Teslim alma	
Demir Yolu	1 000 ton	358 858	231 890	48 119	56 756	22 092
İç Su Yolları	1 000 ton	182 448	44 620	43 748	84 887	9 193
Deniz Yolu	1 000 ton	274 886	4 260	106 704	163 922	X
Yurtiçi Tırların Karayolu Taşımacılığı	1 000 ton	3 060 939	2 954 735	55 070	36 111	1 468
Bir Önceki Yıla Göre Değişim						
Demir Yolu	%	0,4	0	-1,6	-1,2	15,1
İç Su Yolları	%	-6,5	-3,8	-12,1	-3,8	-13,5
Deniz Yolu	%	-3,5	16,3	-7	-1,5	X
Yurtiçi Tırların Karayolu Taşımacılığı	%	-1,5	-1,4	-6,1	-5,7	-3,6

¹ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/verkehrstraeger-hauptverkehrs-relation-a.html>

Yük taşımacılığı, her türlü malın karayolu, demiryolu, su, hava veya boru hattı ile farklı yerler arasında taşınmasını içermektedir. Ham petrolün taşındığı boru hatları ve hava taşımacılığı, yük taşımacılığında önemli bir rolü olmadığı için yukarıdaki istatistiklerde yer almamıştır.

AFC'deki Ulaşım Yolları (1000 kilometre)²

Açıklama/Tanım (1.000 Km)	Gün/Ay	2023	2022	2021	2020	2019
Yol Ağı	1 Ocak	229,6	229,6	229,7	229,8	229,8
Bunun Dağılımı						
- Otoyol	1 Ocak	13,2	13,2	13,2	13,2	13,1
- Federal Yollar	1 Ocak	37,8	37,8	37,8	37,8	37,9
- Eyalet Yolları	1 Ocak	86,8	86,8	86,9	86,9	86,9
- Yerleşim Yeri Yolları	1 Ocak	91,8	91,8	91,8	91,8	91,9
Demir Yolları	31 Aralık	---	39,9	39,8	39,8	38,4
Su Yolları	31 Aralık	---	7,7	7,7	7,7	7,7
Ham Petrol Boru Hattı	31 Aralık	---	2,4	2,4	2,4	2,4

Almanya, toplam uzunlukları 13.000 kilometreye varan otoyolları, birbirine uzak, stratejik açıdan önemli noktaları bağlayan 38.000 kilometre uzunluğundaki ana yolları ile geniş ve etkili bir karayolu ağına sahiptir. 40.000 kilometre uzunluğunda demiryolları ile Avrupa'da stratejik bir konuma sahiptir. Yüksek hızlı tren hatları, şehirleri ve ülkeleri birbirine bağlayarak hızlı ve sürdürülebilir demiryolu taşımacılığını mümkün kılmaktadır. Bu avantaj, özellikle büyük hacimli ve uzak mesafeli taşımalarda etkili bir çözüm sunmaktadır. 7.700 kilometrelik uzunluğu ile Alman iç suyollarının %70'i uluslararası öneme sahiptir.

Almanya, özellikle Frankfurt, Münih ve Düsseldorf gibi büyük şehirlerdeki uluslararası hava limanları ile havayolu taşımacılığı konusunda da güçlüdür. Bu hava limanları, hızlı ve acil taşımalarda etkili bir çözüm sunar. Almanya'nın havayolu taşımacılığı, küresel ticaretin hızına ayak uydurabilecek bir kapasiteye sahiptir.

Almanya, Kuzey Denizi ve Baltık Denizi kıyıları boyunca uzanan Hamburg ve Bremerhaven gibi modern limanlarıyla deniz taşımacılığı açısından da önemli bir rol oynamaktadır.

Almanya, denizyolu taşımacılığını kapsamlı bir iç ulaştırma ağı ile entegre etmiştir. Limanlardan alınan yükler, karayolu ve demiryolu bağlantıları ile iç bölgelere sorunsuz bir şekilde taşınır.

² <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Unternehmen-Infrastruktur-Fahrzeugbestand/Tabellen/verkehrsinfrastruktur.html>

AFC'de Yıllara Göre Mal Taşımacılığı ve Taşıma Şekli

Mal Taşımacılığı³							
Yıl	Toplam	Alt Branşlar					
		Demir Yolu	Kara Yolu	İç Su Yolu	Deniz Yolu	Boru Hattı Ham Petrol	Hava Yolu
Taşınan Miktar 1000 Ton							
2022	4 583 963	386 217	3 642 700	188 448	274 866	86 722	5 010
2021	4 639 693	387 703	3 687 200	195 021	284 781	79 616	5 372
2020	4 561 901	358 783	3 656 700	188 022	272 093	81 712	4 591
2019	4 734 650	390 752	3 758 700	205 066	290 233	85 127	4 772
2018	4 719 674	402 269	3 739 100	197 904	290 985	84 481	4 935
Taşıma Performansı Milyon Ton km							
2022	703 029	134 754	504 800	44 117	X	17 723	1 635
2021	702 845	131 035	506 100	48 182	X	15 738	1 790
2020	671 860	119 790	487 500	46 338	X	16 686	1 546
2019	697 942	129 161	498 700	50 919	X	17 649	1 587
2018	692 963	129 991	497 200	46 901	X	17 234	1 637

Lojistik branşı, otomotiv endüstrisi ve ticaretten sonra Almanya'daki en büyük ekonomik sektördür. 3 milyondan fazla çalışanıyla elektronik ve makine sanayisinin önünde yer almaktadır.

Mal ve bilgi akışının yönetilmesinin yanı sıra malların taşınması ve depolanması da yüksek değer yaratan önemli ekonomik faaliyetlerden biridir. 2023 yılında lojistik branşında Almanya'da yaklaşık 330 milyar avro ciro elde edilmiştir. Bu, 2022'ye kıyasla yaklaşık yüzde 2,5'lik bir büyümeye tekabül etmektedir.

Avrupa lojistik pazarı 1.180 milyar Avro (2021) tutarındadır. Almanya bu pazarda yaklaşık yüzde 25 ile büyük bir paya sahiptir. Bu sadece Avrupa'nın kalbindeki coğrafi konumundan kaynaklanmamakta Almanya lojistik altyapı kalitesi ve lojistik teknolojisi de bunda büyük bir rol oynamaktadır.

Almanya'da sağlanan lojistik hizmetlerin yalnızca yarısından biraz azı, malların hizmet sağlayıcılar tarafından genel olarak görünür şekilde hareket ettirilmesinden oluşmaktadır. Diğer yarısı ise şirketler bünyesinde planlama, kontrol ve uygulama aşamalarında gerçekleşmektedir.

³ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/verkehrstraeger-hauptverkehrs-relation-a.html>

Lojistik hizmetleri sektöründe 70.000'den fazla şirket faaliyet göstermekte ve bunların çoğu orta ölçekli şirketlerden oluşmaktadır.

Lojistik, sadece istihdam üzerindeki etkisi ve tedarik işlevi nedeniyle değil, bir ekonomi merkezi olarak Almanya için hayati önem taşımaktadır. Küresel standartlara göre son derece verimli olan lojistik altyapı, Alman sanayisinin ve dış ticaretinin uluslararası rekabet gücünü artırmaktadır. Şirketler için Almanya'da üretim yapmanın ve buradan tüm dünyaya mal ihraç etmenin çekici olmasını sağlamaktadır.

Almanya'nın deniz ve iç limanları dünyanın en iyi aktarma merkezleri arasında yer almaktadır. Lojistik hizmet sağlayıcıları ve büyüme motorları olarak tüm ekonomi için olağanüstü öneme sahiptirler. Limanlar tarafından sağlanan hizmetler olmadan Almanya'nın dünyanın önde gelen ihracatçı ülkelerinden biri olması mümkün değildir. Ekonominin neredeyse her sektörü işleyen limanlara ve iyi geliştirilmiş altyapılara bağımlıdır. Limanlar, cazip iş olanaklarına sahip yüksek teknoloji merkezleridir. Bölgesel ve makroekonomik açıdan büyük önem taşırlar ve yüksek nitelikli işgücüne ihtiyaç duyarlar.

Alman limanlarında yük elleçleme ve liman hizmetleri için 36.000 kişi istihdam edilmektedir. Ayrıca, limana bağlı taşımacılık zincirinde 124.000 ve limana bağlı sanayide 1,35 milyon çalışan bulunmaktadır. Bu da Almanya'da istihdam edilen yaklaşık 45 milyon kişiden toplam 1,5 milyonunun liman endüstrisine bağımlı olduğu anlamına gelmektedir, yani Almanya'da istihdam edilen her otuz kişiden biri bu sektörde çalışmaktadır.

Alman limanları mükemmel rekabetçi konumlarını ancak elleçleme kapasitelerini talebe uygun olarak artırmayı ve büyük konteyner gemilerinin neden olduğu artan pik yükleri karşılamayı başarmaya devam ettikleri takdirde koruyabilirler. Limanlar, örneğin üst yapılarını genişleterek ve modernize ederek, lojistik zincirlerinde yer alan oyuncuların bilişim teknolojileri sistemlerini birbirine bağlayarak ve işgücünü eğitip becerilerini arttırarak rekabet güçlerini arttırmaya devam edebilmektedirler. Karayolları, demiryolları, su yolları ve hava taşımacılığında araçların ve altyapının otomasyonu ve dijital ağı, küresel lojistik zincirlerinin temelini oluşturacaktır. Bu aynı zamanda Alman limanlarını ve iç limanlarını daha rekabetçi hale getirmek, liman terminallerinin elleçleme kapasitesini arttırmak ve çevre ve iklim koruma için dijital altyapı ve liman teknolojilerini geliştirmek amacıyla liman lojistiğinin iyileştirilmesini ve yenilikçi liman teknolojilerinin geliştirilmesini de içermektedir. Federal hükümet, yenilikçi liman teknolojileri için finansman programı (IHATEC), limanlarda planlanan dijital test alanları ve diğer finansman araçlarıyla limanları desteklemektedir. ⁴

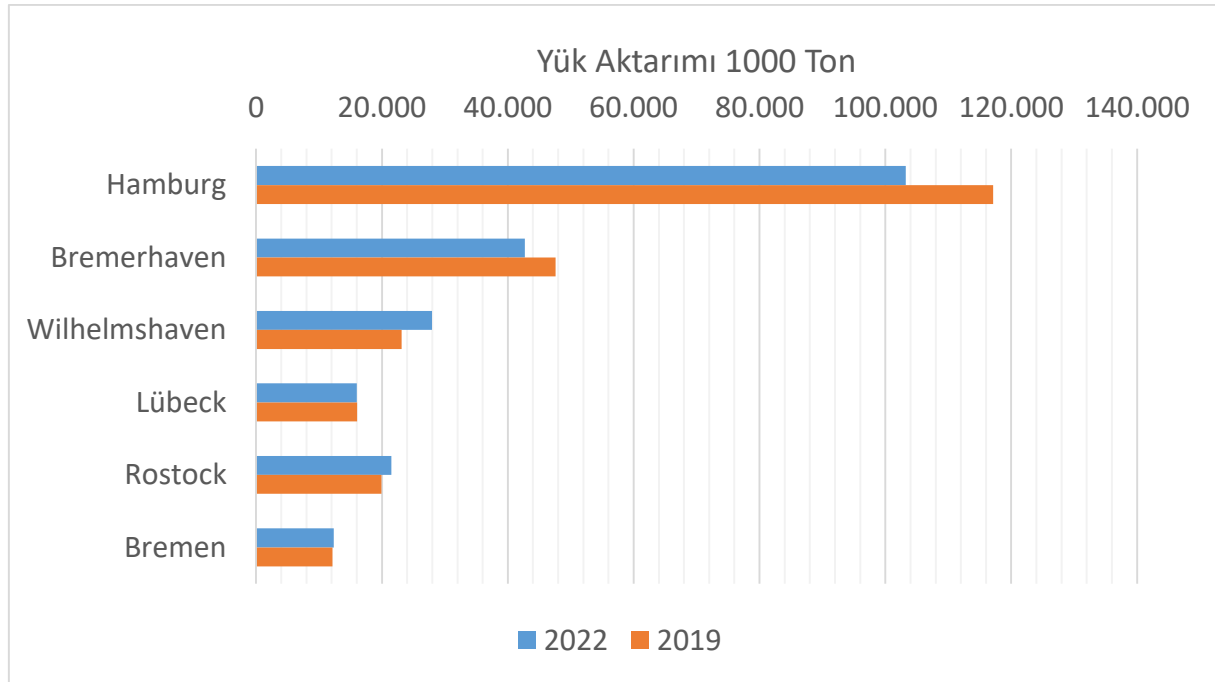
Limanlar, Almanya'nın dış ticaret odaklı ekonomisi için olduğu kadar, bir denizcilik merkezi olarak Almanya'da istihdam ve yaratılan katma değer için de vazgeçilmezdir.

Hamburg limanı Almanya'nın en büyük limanıdır. 2022 yılında burada yaklaşık 103 milyon ton mal elleçlenmiştir. Almanya'da 2022 yılında en başarılı ikinci liman, yaklaşık 42,7 milyon ton mal ile Bremerhaven olurken, onu yaklaşık 27,9 milyon ton mal ile Wilhelmshaven izlemiştir. Koronavirüs krizi ve Ukrayna'daki savaş nedeniyle Alman limanlarındaki yük hacmi 2020-2022 yılları arasında (2019'a kıyasla) önemli ölçüde düşmüştür.

⁴ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Branchenfokus/branchenfokus-maritime-wirtschaft-05.html>

Hamburg'un Almanya'daki deniz yoluyla taşınan toplam yük hacmindeki payı açık ara en büyüktür. Konteyner hacmi açısından Rotterdam ve Antwerp'ten sonra Avrupa'nın üçüncü büyük limanıdır.

Almanya'nın en başarılı üç limanı - Hamburg, Bremerhaven ve Wilhelmshaven - Kuzey Denizi'nde yer almaktadır. Bremerhaven limanı özellikle açık deniz rüzgar enerjisi endüstrisi için araç ve mal elleçlemede başarılıdır. Wilhelmshaven ise petrol ithalatında Almanya'nın önde gelen limanıdır.



Kaynak: Statista

Avrupa'daki merkezi konumu sayesinde Almanya, bir lojistik merkezi olarak İskandinavya ile Güney ve Doğu Avrupa gibi önemli pazarlara kolayca erişmek için ideal koşulları sunmaktadır. Sadece gelişmiş ulaşım altyapısı değil, aynı zamanda dijitalleşme ve yenilikçi teknolojiler gibi geleceğin konularına odaklanması da Almanya'daki lojistik lokasyonlarını Volkswagen, Daimler ve IBM gibi küresel şirketler için cazip kılmaktadır.

Hamburg, Münih, Berlin, Stuttgart, Düsseldorf, Leipzig, Köln, Frankfurt ve Ruhr bölgesi gibi büyük şehirler, malların demiryolu, hava ve (iç) su yolu ile taşınması için kurumsal lojistiğin idare edildiği lojistik merkezlerdir.

Almanya'daki En Büyük Lojistik Firmaları⁵

Sıralama	Firma Adı	Ciro Milyon Avro
1	Deutsche Post AG	94.400
2	Deutsche Bahn AG	47.075
3	DSV Solutions Group GmbH	43.000
4	Hapag-Lloyd AG	34.542
5	DPD Deutschland GmbH	14.700

⁵ https://www.datenmarkt.de/liste-30-groesste-speditionen-deutschland/#Top_30_Spedition

6	DACHSER Group SE & Co. KG	7.065
7	Rhenus Logistics GmbH	5.500
8	Kühne + Nagel AG & Co. KG	5.268
9	General Logistics Systems Germany GmbH & Co. OHG	5.000
10	CSAV Germany Container Holding GmbH	4.100
11	Hellmann Worldwide Logistics SE & Co. KG	4.068
12	UPS Holding GmbH	3.370
13	Nagel-Group SE & Co. KG	2.016
14	Hermes Germany GmbH	1.902
15	BLG Logistics Solutions GmbH & Co. KG	1.900
16	Hoyer GmbH Internationale Fachspedition	1.293
17	BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT -AG von 1877	1.065
18	Aerologic GmbH	1.012
19	BEUMER Group GmbH & Co. KG	858
20	DSV Air & Sea Germany GmbH	937
21	Lexau, Scharbau GmbH & Co. KG	919
22	KN Airlift GmbH	869
23	Jungheinrich AG	700
24	Zeitfracht Logistik Holding GmbH	557
25	trans-o-flex Express GmbH & Co. KGaA	450
26	Glovis Europe GmbH	426
27	L.I.T. AG	409
28	Friedrich Zufall GmbH & Co KG Internationale Spedition	399
29	APM Terminals Deutschland Holding GmbH	340
30	F.H. Bertling Holding GmbH	310

Almanya'da faaliyet gösteren Türk lojistik firmaları

Sıralama	Firma Adı	Ciro Milyon Avro
1	Barsan Global Logistik GmbH	59.372
2	EKOL Logistik GmbH	42.434
3	Star Alliance Services GmbH	27.962
4	Celebi Cargo GmbH	24.521
5	Istanbul Logistics GmbH	11.000
6	EU Trucking Service GmbH	9.663
7	Interplast Vertrieb - Logistik - Service GmbH	9.444
8	Ka-Bu GmbH	6.259
9	VAKO Logistik GmbH	6.247
10	MDL Logistik West GmbH	5.029
11	Asset GLI GmbH	5.000
12	AFS All Freight Service GmbH	3.786
13	EREN Dienstleistungen GmbH	3.709
14	Denex GmbH	3.100
15	A.G. Autoteile GmbH	3.000

16	Baya GmbH	3.000
17	GND Gesellschaft für internationale Transportvermittlung und Handel mbH	3.000
18	TURKON Deutschland GmbH	2.528
19	Werner Jarsch Spedition GmbH & Co. KG	2.500
20	Hawk-Transportlogistik GmbH	2.338
21	Akar Logistics und Handel GmbH	2.200
22	MEGA Logistics GbmH	2.012
23	Gezer Speditions GmbH	2.000
24	ZEUS Spedition und Logistik GmbH	1.900
25	Bati Logistics GmbH	1.709
26	Hüner Eurologistik & Spedition GmbH	1.550
27	Best-Park GmbH	1.500
28	NOKTA GmbH	1.500
29	trans & log + GmbH	1.422
30	MTH Logistik GmbH	1.400

Kaynak: Markus Veritabanı

Dünya Bankası tarafından düzenli olarak yayımlanan “Uluslararası Lojistik Performans Sıralaması - Logistics Performance Index⁶-LPI-2023”ni oluşturan hemen hemen bütün ölçütlerde (gümrükleme, alt yapı, uluslar arası yükleme, lojistik yetkinlik, yükü takip ve iz sürme ve zamana uyma) ve toplamda 4,10 düzeyindeki puanı ile Singapur, Finlandiya ve Danimarka’dan sonra 4. sırada yer almaktadır. Ülkemiz ise aynı kıyas belgesinde 3,4 seviyesindeki toplam puanı ile 42. sırada bulunmaktadır. 2018 yılındaki lojistik performans sıralamasında Almanya 1. sırada yer almaktaydı.

Hamburg Limanı, Almanya’nın dünyaya açılan kapısıdır. Hamburg’un büyük arayla en büyük ticaret ortağı olan Çin için gerçekleştirilen konteyner elleçleme hizmetlerinde pandemi dönemine kıyasla yüzde 16’lık bir artış sağlanmıştır. Hamburg’un ikinci en büyük ticaret ortağı ABD ile gerçekleştirilen elleçleme hizmetlerinde de yükseliş görülmektedir. Demiryolu taşımacılığı da bu yükselişten nasibini almıştır. Hamburg limanı demiryolunda, limanın yaklaşık 300 kilometre uzunluğundaki demiryolu ağı üzerinde, her gün 200’den fazla yük treniyle 5.500’den fazla vagon taşınmaktadır.

Duisburg, Hamburg ve Köln iç nakliye için en önemli limanlar arasındadır. Ruhr nehrinin Ren nehri ağzında yer alan Duisburg Limanı, Avrupa’nın en büyük iç limanıdır. Duisburg Limanı’nın en önemli özelliği Çin’in Shenzhen kentiyile direkt bir demiryolu bağlantısına sahip olmasıdır: Polonya, Beyaz Rusya, Rusya ve Kazakistan’dan geçen 12.000 kilometrelik bir demiryolu olup 2013 yılında başlatılan "Yeni İpek Yolu "nun bir parçasıdır. Tek bir sefer 13 gün sürmekte ve her tür gemi taşımacılığında daha hızlı, hava taşımacılığında daha ucuzdur. Konteynerler Duisburg’dan Avrupa’nın dört bir yanına gemi ya da trenle gönderilmektedir. Almanya'nın en önemli su yolları arasında Ren Nehri, Batı Alman Kanal Bölgesi ve Mittelland Kanalı yer almaktadır.

⁶ <https://lpi.worldbank.org/international/global>

Frankfurt Havalimanı 1936 yılından bu yana faaliyet göstermektedir ve şu anda Avrupa'nın önde gelen kargo merkezlerinden ve dünyanın ilk 10'undan biridir. En iyi uluslararası kargo havalimanlarından biri olarak kabul edilmektedir. Havaalanında yılda yaklaşık 2,5 milyon ton kargo elleçlenmektedir.

Ocak-Ağustos 2022 döneminde Almanya'ya 395.0 milyon ton mal ithal edilirken, Almanya'dan 250.7 milyon ton mal ihraç edilmiştir. Federal İstatistik Ofisi'ne⁷ (Destatis) göre ithalatın %62,9'u (248,3 milyon ton) Avrupa Birliği'nin (AB) diğer üye ülkelerinden gelirken, malların %37,1'i (146,7 milyon ton) doğrudan AB dışındaki ülkelere (üçüncü ülkeler) ithal edilmiştir. AB ülkeleriyle yapılan ticaret Almanya'nın ihracatının %74,8'ini (187,4 milyon ton) oluştururken, malların %25,2'si (63,3 milyon ton) doğrudan üçüncü ülkelere ihraç edilmiştir. AB içindeki ticarete malların çoğu tırlarla karayoluyla taşınırken, üçüncü ülkelerle ticarete deniz yolu hakim olmuştur. Demiryolu veya havayolu ile taşınan malların hacmi toplam dış ticaret içinde nispeten düşük kalmıştır.

AB üyesi ülkelerle yapılan ticarete en önemli taşıma aracı açık ara tırlar olmuştur: Ocak-Ağustos 2022 döneminde diğer AB üyesi ülkelere ithal edilen malların hacim olarak %52,0'si karayolu ile taşınmıştır. İkinci en önemli taşıma şekli %16,5'lik pay ile iç su yolu taşımacılığı olurken, bunu %12,2'lik pay ile boru hatları, %5,7'şer pay ile demiryolu ve deniz yolu taşımacılığı takip etmiştir. İhracat tarafında ise, karayolu taşımacılığı %69,2'lik payla daha da önemli hale gelirken, bunu %7,9 ile demiryolu taşımacılığı, %7,7 ile iç su yolu taşımacılığı ve %5,3 ile deniz yolu taşımacılığı takip etmiştir.

Ocak-Ağustos 2022 döneminde, üçüncü ülkelere yapılan ithalatta deniz yolu taşımacılığı %59,6'lık payla açık ara en önemli taşıma şekli olurken, bunu boru hatları (%32,3) ve karayolu taşımacılığı (%6,3) izlemiştir. Malların sadece %0,4'ü hava yoluyla ithal edilmiştir. Malların çoğu da deniz yoluyla ihraç edilmiştir (%61,9). Diğer önemli taşıma araçları ise karayolu (tır) (%25,6), demiryolu (%5,2) ve havayoludur (%4,4). Bu sonuçlar yorumlanırken, Almanya sınırındaki taşıma şeklinin belirleyici olduğu AB üye ülkeleriyle yapılan ticaretin aksine, AB'nin dış sınırındaki taşıma şeklinin üçüncü ülkelere yapılan ticaret için kaydedildiği unutulmamalıdır. Bu nedenle, bu tür ihracatlar için istatistiklerde kaydedilen taşıma araçları, malların Almanya sınırını geçtiği taşıma araçlarından farklı olabilir.

Rus mallarının Almanya'ya doğrudan ithalatının %61,4'ü boru hatları üzerinden gerçekleşmiştir

Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısının başlamasından sonra bile Rusya'dan petrol ve gaz tedarikinin önemini koruması nedeniyle, Rus malları Ocak-Ağustos 2022 döneminde Almanya'ya ağırlıklı olarak boru hatları üzerinden gelmiştir. Rusya'dan yapılan tüm doğrudan ithalatın %61,4'ü bu yolla taşınmıştır. Deniz taşıtları Rus mallarının %36,3'ünü doğrudan Almanya'ya taşımıştır. Geri kalan taşıma araçları (örneğin demiryolu, uçak, kamyon) birlikte yalnızca %2,3'ünü oluşturmuştur. Rus mallarının diğer ülkelere üzerinden ithalatı (dolaylı ithalat) Ocak-Ağustos 2022 döneminde iç su yolu gemileri tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu ulaşım aracı, bu malların %59,1'ini Almanya'ya getirmiştir. Bunu %19,6'lık pay ile demiryolu takip etmiştir

⁷ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/10/PD22_456_51.html

Almanya'dan Rusya'ya yapılan ihracatın büyük çoğunluğu karayolu ile yapılmaktadır. 2022 yılının Ocak-Ağustos döneminde Rusya'ya yapılan ihracatın %80,8'i tırla yapılmıştır. Deniz taşımacılığı (%13,5) ve demiryolu (%4,4) ise bu oranı oldukça geriden takip etmiştir.⁸

Türkiye- Almanya nakliye sürecinde sıkça tercih edilen çıkış ve varış noktaları aşağıda sıralanmıştır;

- İstanbul- Köln
- Ankara- Frankfurt
- Gaziantep- Hamburg
- İzmir- Bremen
- Mersin- Berlin

Türkiye ve Almanya nakliye lojistik sürecinde izlenen bazı karayolu güzergahları ise şunlardır;

- Türkiye- Bulgaristan- Sırbistan- Hırvatistan- Slovenya- Avusturya- Almanya
- Türkiye- Bulgaristan- Romanya- Macaristan- Avusturya- Almanya

Türkiye'den Almanya'ya karayolu ile nakliye hizmeti alındığında bunun birkaç farklı varyasyon ile farklı fiyatlandırmalara tabi olacağı söylenebilir. Almanya'nın bir Avrupa ülkesi olmasının yanında aradaki mesafe ve daha pek çok unsur lojistik fiyatlarını etkilemektedir. Ücretlendirmeyi belirleyen birden fazla etken bulunmaktadır. Bunlar gönderim yolu, güzergâh ve yükün özellikleridir. Yükün türü, korunma şekli ve ağırlığı da fiyat politikasını doğrudan etkilemektedir.

Türk taşımacıları tarafından yılda yaklaşık 100.000 adetlik taşıma yapılan Almanya'da, son dönemde karşılaşılan en önemli sorunlardan biri nakliyecilerimizin Alman vizesini temin edememeleri olmaktadır. Almanya son zamanlarda TIR şöförü vizesi alan ülkemiz vatandaşlarının başka amaçlarla bu vizeyi kullandığı gerekçesiyle TIR şöförü vize başvurularında istenen belgelerin şartlarını ağırlaştırmış olup bu uygulama nakliyecileri olumsuz etkileyebilmektedir.

Bu süreçte, TIR sürücülerimizin vize başvuru sürecinin sonuçlanması 20-25 günü bulabilmektedir, vize başvuruları sonucunda sürücülerimize sadece 30 günlük vizelerin verildiği durumlarla karşılaşabilmektedir veya sürücülerimizin pasaportlarında daha önce Schengen vizeleri bulunmasına rağmen sürücülerimizin vize başvuruları “sunulan evrakların inandırıcı olmaması gerekçesi” ile reddedilebilmektedir.

Söz konusu süreç, başta ülkemiz ihracatını olumsuz yönde etkilemekle birlikte, Türk taşımacılık firmalarının ve sürücülerinin zaman ve maliyet kaybına neden olmaktadır. Aynı zamanda, uluslararası rekabet güçlerine de zarar vermektedir.

Ayrıca, Türk taşımacılık sektöründe çalışan profesyonel TIR sürücülerini için 6 ay süreli vizelerde 90 gün, 1 yıl süreli vizelerde ise 180 günlük oturma izni uygulanmaktadır. Bu kapsamda, Türk sürücüler Yunanistan'a girdikleri andan itibaren Schengen vizelerinin kalış sürelerini tüketmeye başlamaktadırlar.

Bu çerçevede, bir ülkeye turist olarak giden kişilerin bile o ülkede 90 günlük kalış süresinin olduğu düşünüldüğünde, taşımacılık işi ile uğraşan TIR sürücüleri için bu süre çok az gelmektedir. Bu kapsamda, kalış süresinin aşımı nedeniyle sürücülerimiz ya yüksek ceza ödemekte ya da 3-4 ay iş yapamaz hale gelmektedirler. Konunun Almanya ile aramızda kurulan JETCO çalışma gruplarında gündeme getirilebileceği değerlendirilmektedir.

Bilindiği üzere, Türkiye ve Almanya arasındaki taşımacılık serbesttir. Bununla birlikte, Almanya'dan Türkiye'ye ve Türkiye'den Almanya'ya yapılan taşımalarda transit geçiş yapılan ülkelerin koymuş olduğu kısıtlamalar, iki ülke arasındaki ticareti engelleyici etki yaratmaktadır. Bu çerçevede, söz konusu kısıtlamaların yarattığı ilave geçiş ücretleri ile bekleme kaynaklı ilave maliyetler her iki ülke ihracatçısının rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemektedir.

Bu kapsamda, Almanya'ya gelene kadar Türkiye'den hareket eden nakliyecilerimiz Macaristan, Çekya, Slovenya, Avusturya ve Yunanistan'da transit geçiş sorunlarıyla karşılaştıklarından, taşımacılarımız yüklerini zamanında teslim edememektedirler. Bu süreçte, bir Türk aracı Almanya'ya toplam 14 günde gidip, yüklerini boşaltıp, Almanya'dan yük alıp Türkiye'ye dönebilmektedir. Yani bir nakliyecisi 1 ayda Almanya'ya sadece 2 sefer düzenleyebilmektedir.

Almanya'da TIR şoförü açığı lojistik sektöründeki büyüme potansiyelini engellemektedir. Sürücü eksikliği uzun zamandır lojistik sektörünün karşı karşıya olduğu en büyük zorluklardan biridir. Araştırmalara göre, 2023 yılında Almanya'da en az 70.000 kamyon şoförü açığı olduğu tahmin edilmektedir ve bu eğilim giderek artmaktadır. Geçen yıl bu rakam 53.000 civarındaydı.

Akut tır şoförü sıkıntısı, lojistik sektörünün büyüme potansiyeli önünde önemli bir engel teşkil etmektedir. Bu darboğaz, zaten değişken olan piyasada sadece artan maliyetlere ve muazzam bir zaman baskısına yol açmakla kalmamakta, aynı zamanda karayolu yük taşımacılığının verimliliği ve kapasitesi üzerinde de geniş kapsamlı etkilere sahip olmaktadır.

Alman şirketleri Türkiye'nin ekonomik potansiyelinin orta ve uzun vadede yüksek olarak değerlendirmektedir. Kullanışlı lojistik altyapısı, geniş sanayi tabanı, Avrupa ile ticaret için birçok lojistik seçenekler sunması, üretimin halen nispeten ucuz ve işgücü ve kalifiye işçi mevcudiyetinin iyi bir seviyede olması Alman firmaları için cazip bir pazar olarak görülmesini sağlamaktadır. Bu nedenlerle giderek daha çok firma Türkiye'ye yatırım yapmaktadır.

Almanya ve Türkiye coğrafi olarak yakın konumda bulunması, hava/kara ve deniz yoluyla ticaret, rakiplerine kıyasla daha kısa sürede ve esnek yapılarda gerçekleştirilebilmesi her iki ülke için lojistik olarak avantajlar sağlamaktadır. Ayrıca, korona pandemisi ve savaşlardan kaynaklanan tedarik zincirindeki dar boğazların da avantaj olarak değerlendirilmesi ve özellikle rakiplerimizden ithal edilen ürünlere odaklanılıp, bu ürünlerin Türkiye'den ithalatının gerçekleştirilmesi için gerekli çalışmaların başlatılmasının faydalı olacağı düşünülmektedir. (Uzun tedarik zincirleri sorun yarattığında, nearshoring bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır: şirketler bu sorunu çözmek için bulunduğu yere daha yakın üretim yapabilecek şirketler arar.. Alman perakendeciler şu anda bu gibi nedenlerle Türkiye ile yakından ilgilenmektedir.)⁹⁾

Alman firmalarının üretim tesislerinin yakınlarında şirketlerden bir depo tutmasını istediği, kendi ürünü üretime gireceği zaman şirket deposundan anlık mal aldığı ve o zaman faturaların kesildiği bilgisi alınmaktadır. Alman firmaları stok maliyetini tedarikçinin üstlenmesini

⁹ <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/nearshoring-tuerkei-wird-zum-fluchtpunkt-deutscher-firmen/28662642.html>

isteyebilmektedir. Bu nedenle Almanya’da lojistik değerlendirmelere göre depo kurulması yada Türk firmalarının kullanabileceği ortak lojistik merkezlerinin kurulması, firmalarımızın rekabetine pozitif katkı sağlayabilecektir.

Almanya Lojistik Pazarı Bilgi Kaynakları

BMDV - Bundesministerium für Digitales und Verkehr

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/statistik-daten-und-fakten.html>

GTAI – Germany Trade and Invest

<https://www.gtai.de/en/invest/industries/services/logistics/logistics-industry-66266>

DSLV – Bundesverband Spedition und Logistik

<https://www.dslv.org/de/>

BVL – Bundesvereinigung Logistik

<https://www.bvl.de/service/zahlen-daten-fakten/umsatz-und-beschaeftigung>

STATISTA

<https://de.statista.com/themen/733/transport-und-logistik/#editorsPicks>

DESTATIS

https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/_inhalt.html

YGL- Your German Logistic

<https://www.your-german-logistics.com/>

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Branchenfokus/branchenfokus-maritime-wirtschaft-05.html>