

Sektörel Görünüm

Lojistik ve Ulaştırma

Ağustos - 2020

Sektörel Görünüm

Lojistik ve Ulaştırma

Lojistik sektörü gerek küresel gerek yurtiçinde hem ticaret hem de turizm ile çok yakın ilişki içerisinde. Küresel ticaretin çok büyüdüğü ve bütün ülkeleri birbirine entegre ettiği günümüzde, dünya ekonomisinin büyüklüğü küresel ticareti çok derinden etkilemektedir. Uluslararası ticaret de lojistik sektörünün büyümesini derinden etkilemektedir.

Korona salgınıyla beraber dünyada hem iç turizmin hem de dış turizmin durması hem ülkemizi hem de tüm dünyayı olumsuz etkilemiştir. Firmaların üretiminin durması arz tarafından ayrıca üretim olmadığı için çalışanların gelir eksikliği yüzünden talep tarafından yaşanan şoklar; dünya ticaretini ve büyümesinde keskin düşüslere maruz bırakmıştır. Lojistik sektörü gerek yapısı gerek virüsün etkilediği alanlardan dolayı en ağır etkilenen sektörlerden birisidir.

Neredeyse tüm dalları durma noktasına gelen Lojistik sektörü, en derin etkisini turizmden almıştır. Turizm sektörü virüsün etkisiyle durmuştur. Ayrıca karantina uygulamaları sebebiyle ülkelerdeki üretim durmuştur. Bu ekonomik yavaşlama ticareti doğrudan etkilediğinden lojistik sektörü bu alanda da küçülme yaşamıştır.

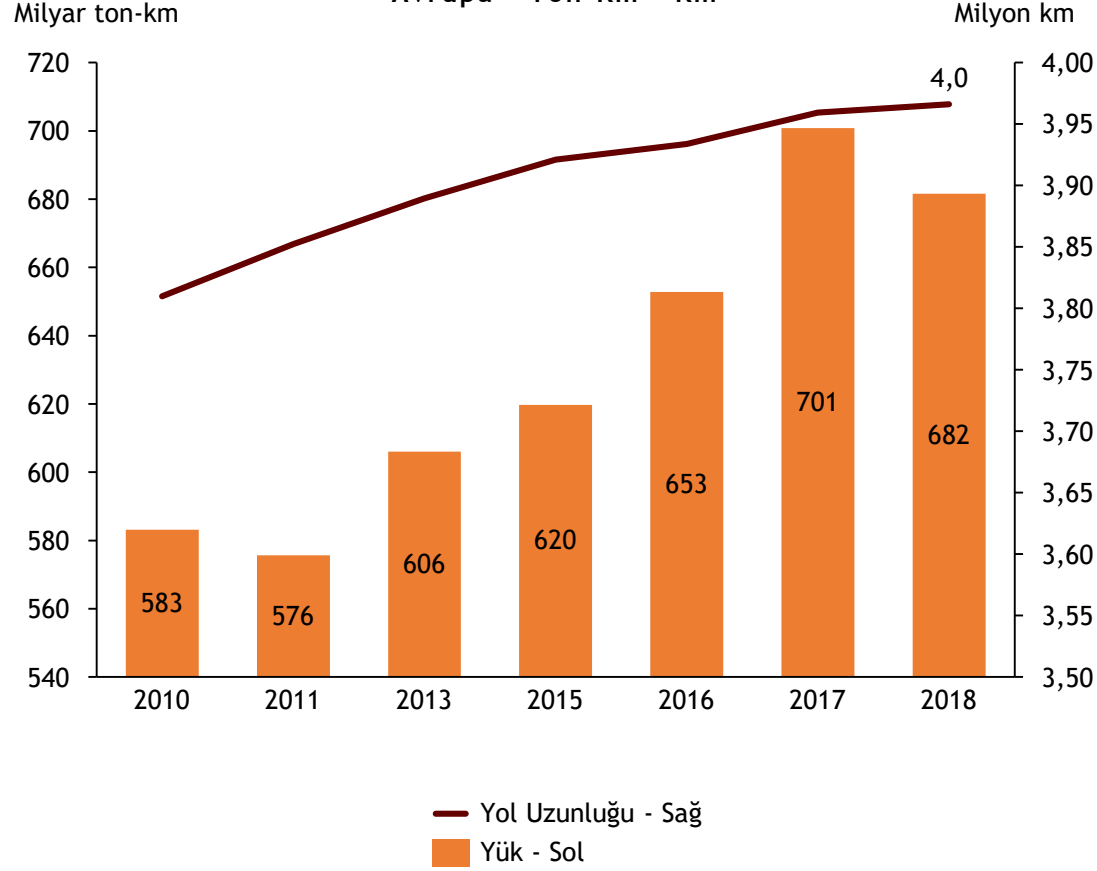
Bunlara rağmen virüs salgını normale döndüğünde, lojistik sektörü başta turizmin ardından ticaretin öncülüğünde hızlı bir büyüme dönemine girecektir. Bu büyümenin hızını belirleyecek en önemli etkenlerden birisi de kapasite ve altyapıdır. Ayrıca tüm dünyanın tedarik zincirlerini Çin'e dayandırmasının sıkıntıları da gün yüzüne çıkmış bulunmaktadır. Bundan dolayı ülkelerin tedarik zincirlerini yayması beklenmemektedir. Türkiye bu yeni politikalardan yararlanabilecek potansiyeli yüksek bir ülkedir. Herhangi bir tedarik zinciri yayma politikasında ise hedef ülkenin altyapı ve kapasitesi büyük önem sarf etmektedir. Bu bilgiler ışığında, bu raporda lojistik ve ulaştırma sektörünün hem küresel ve yurtiçi kapasite ve altyapı durumu hem de virüsün sektör üzerine etkileri incelenecektir



Avrupa virüs öncesinde 2012 krizinin etkilerinden ancak toparlanabilmişti.

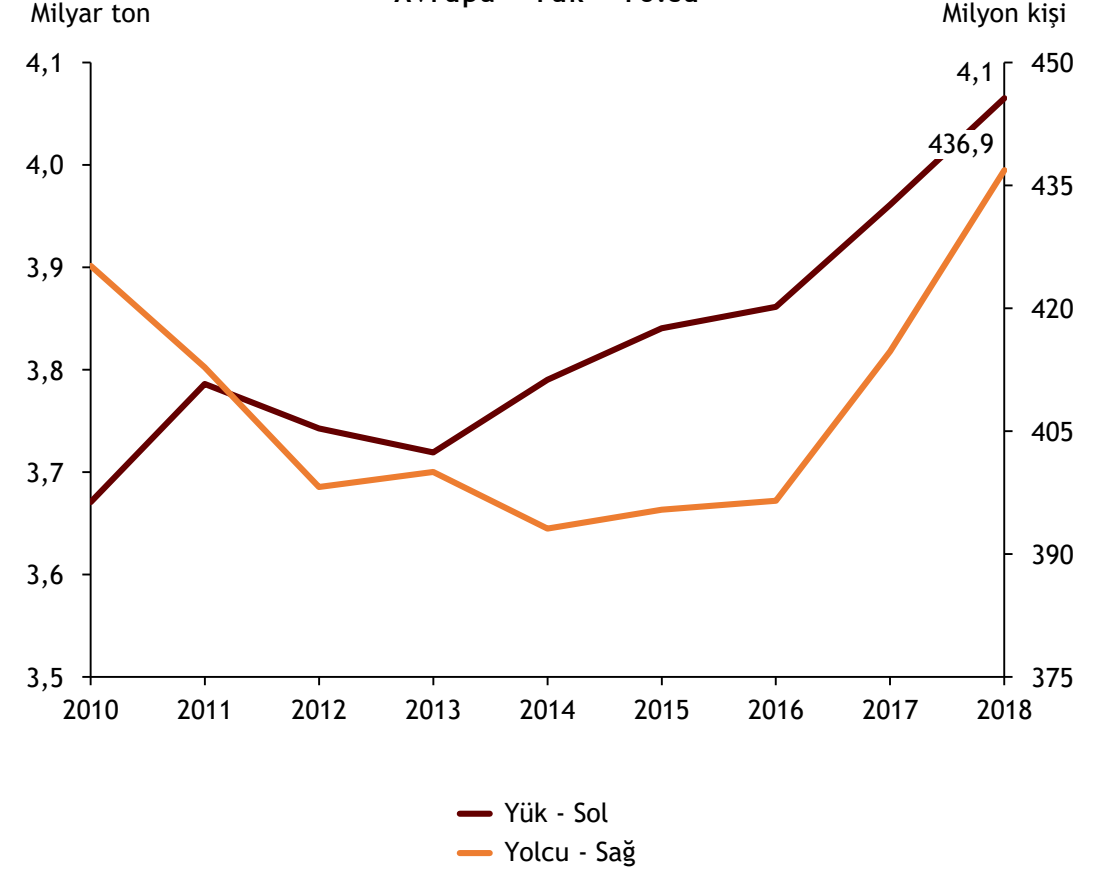
Karayolu Kapasite

Avrupa - Ton-Km - Km



Denizyolu Taşımacılık

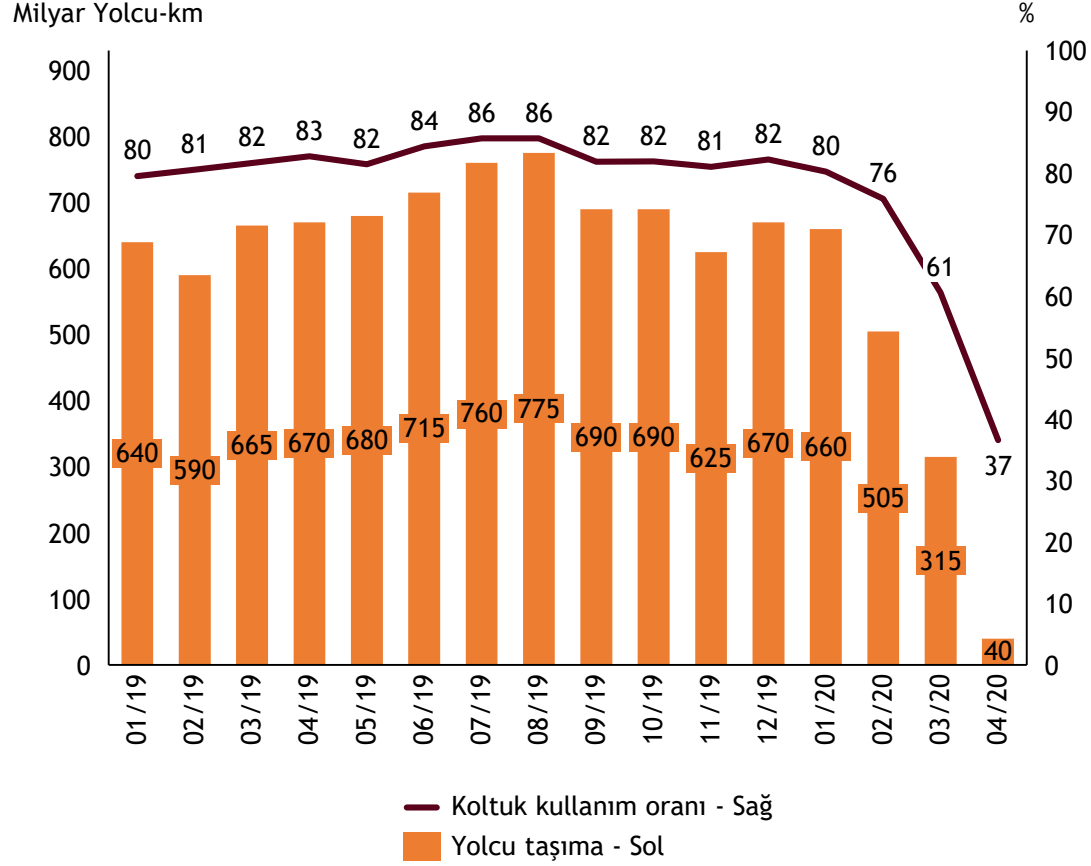
Avrupa - Yük - Yolcu



Virüs, havayolu taşımacılığının iki ayağında da keskin düşüslere sebep oldu.

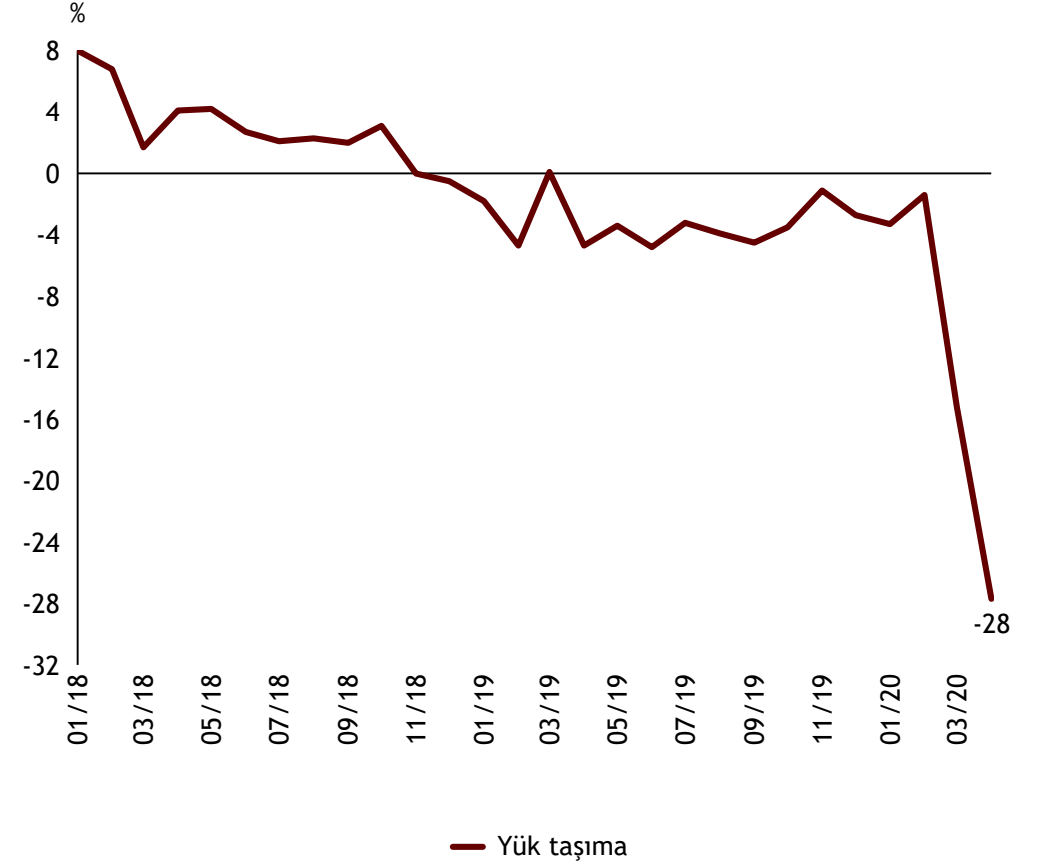
Yolcu Taşıma

Yolcu-KM - Yüzde



Yük Taşıma

Yıllık % Büyüme

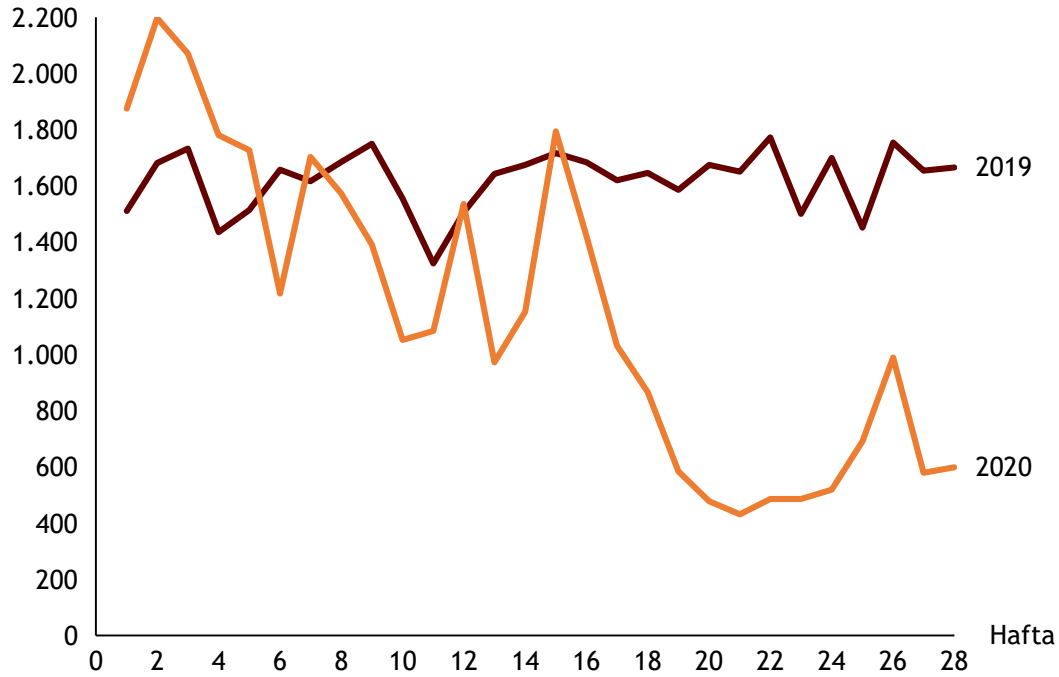


Denizyolu insan taşımacılığı da virüs sonrası henüz toparlanmaya başlamadı. Yaş ortalaması 46-47 olan «Cruise» gemilerinde toparlanma daha geç olabilir.

Denizyolu Taşıma

AB&Çin ve AB&ABD arası toplam

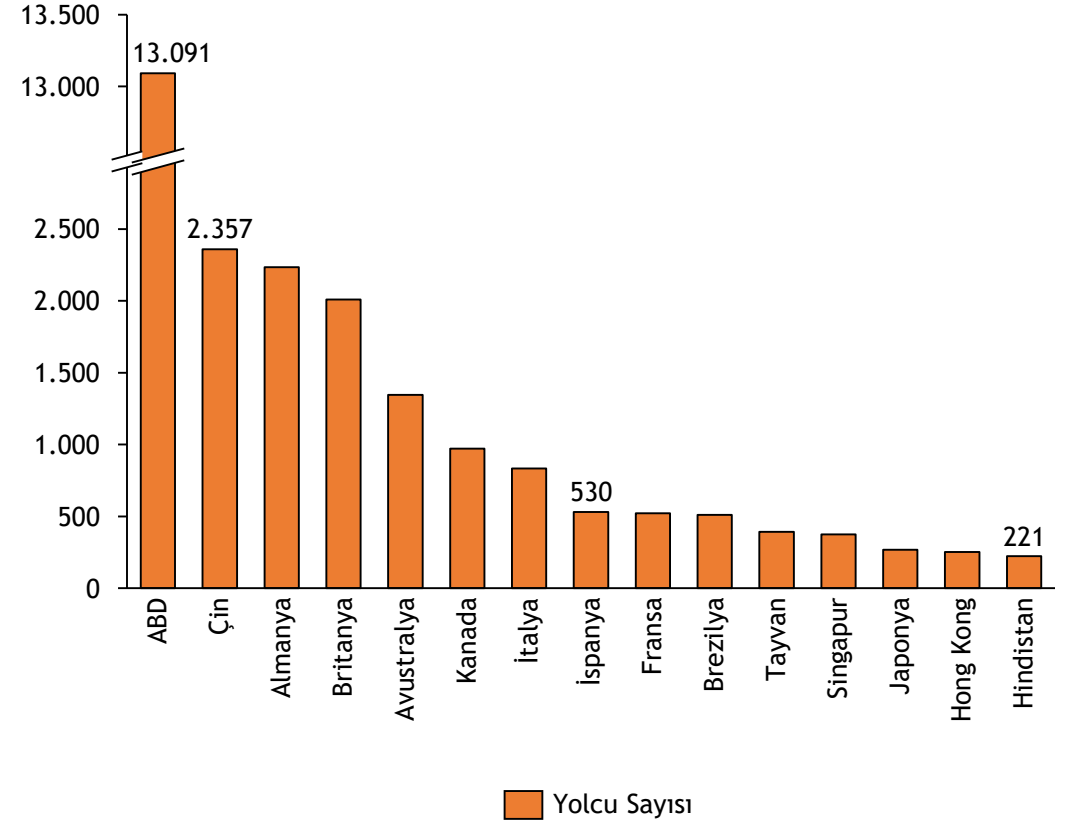
Limana uğrama isteği sayısı



Limana uğrama isteği: Bir geminin durak noktalarına uğrama isteğinde bulunması, geminin uğradığı liman sayısını temsil eder.

Denizyolu Taşımacılık

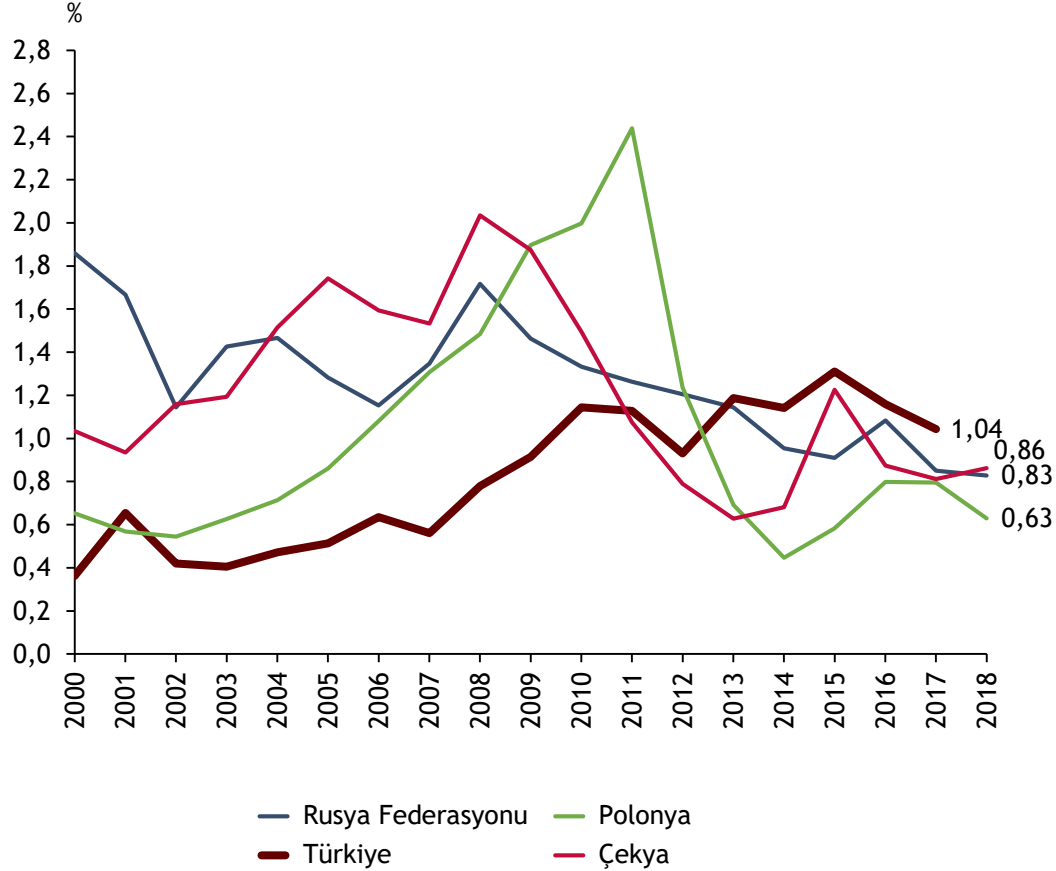
Kruvaziyer Yolcuları - Ülkelere Göre - Bin Kişi



Türkiye son yıllarda lojistik altyapısına, benzer ülkelere göre daha fazla yatırım yapıyor.

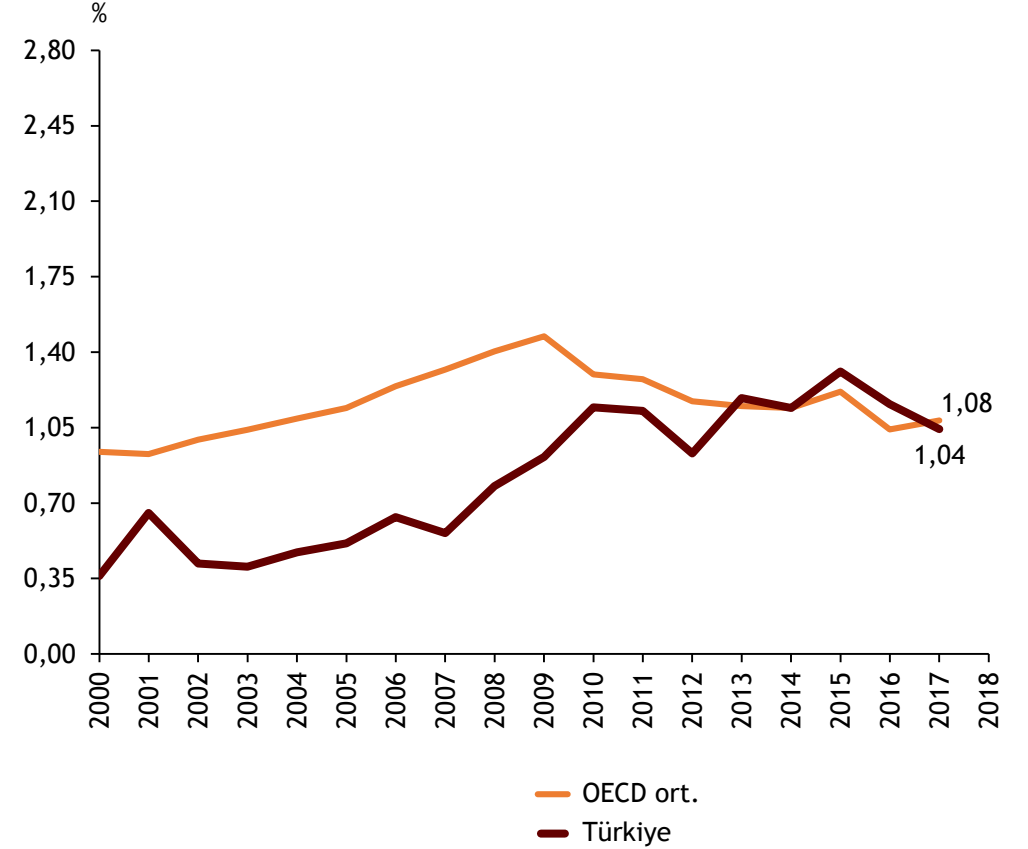
Ulaştırma Yatırımları

Seçilmiş Ülkeler - GDP Oranı



Ulaştırma Yatırımları

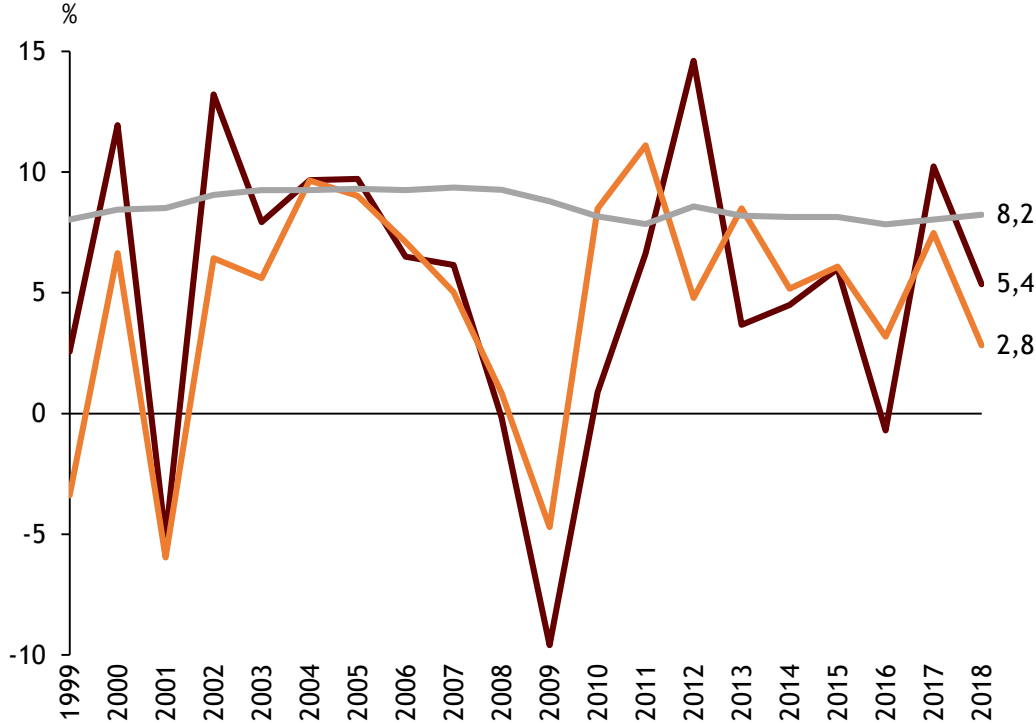
OECD - GDP Oranı



Ulaştırma ve depolama sektörü ortalama Türkiye GSYH'sinden %8,5 pay alıyor..

Büyüme Oranları

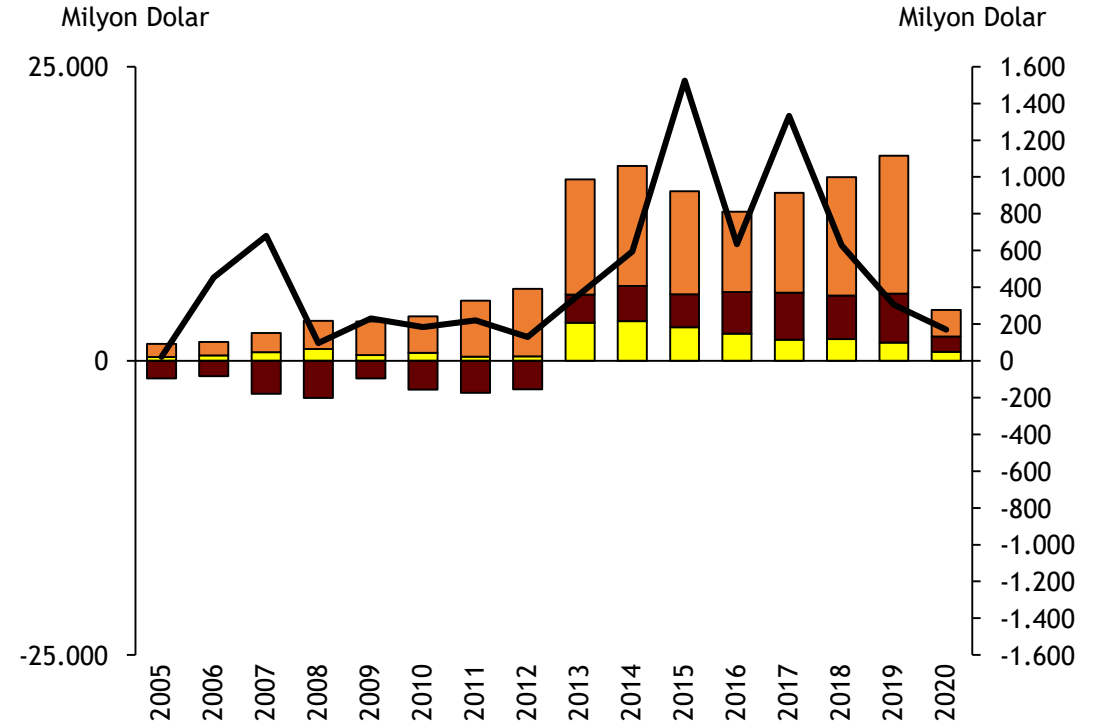
Zincirleşmiş Hacim Endeksi - Yıllık % Değişim / % Oran



— Ulaştırma ve Depolama
— GSYH
— Ulaştırma ve Depolama/GSYH

Ödemeler ve Hizmetler Dengesi

Net Ulaştırma Hizmetleri ve Doğrudan Yabancı Yatırımlar



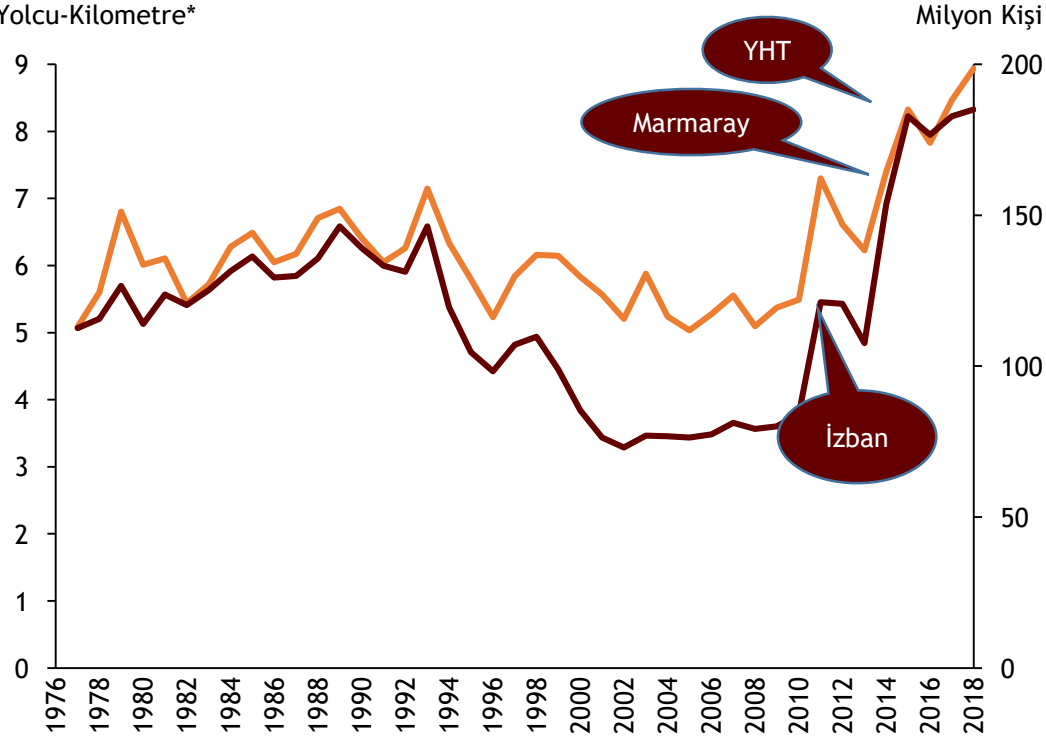
— Yolcu
— Navlun
— Diğer Taşımacılık
— Ulaştırma ve Depolama - DYY - Akım - Sağ

Karayollarının gelişimiyle azalan demiryolu yolcu taşımacılığında İZBAN, YHT ve Marmaray etkileri ile artış gözlemleniyor.

Demiryolu Taşımacılığı

Yolcu

Milyar Yolcu-Kilometre*



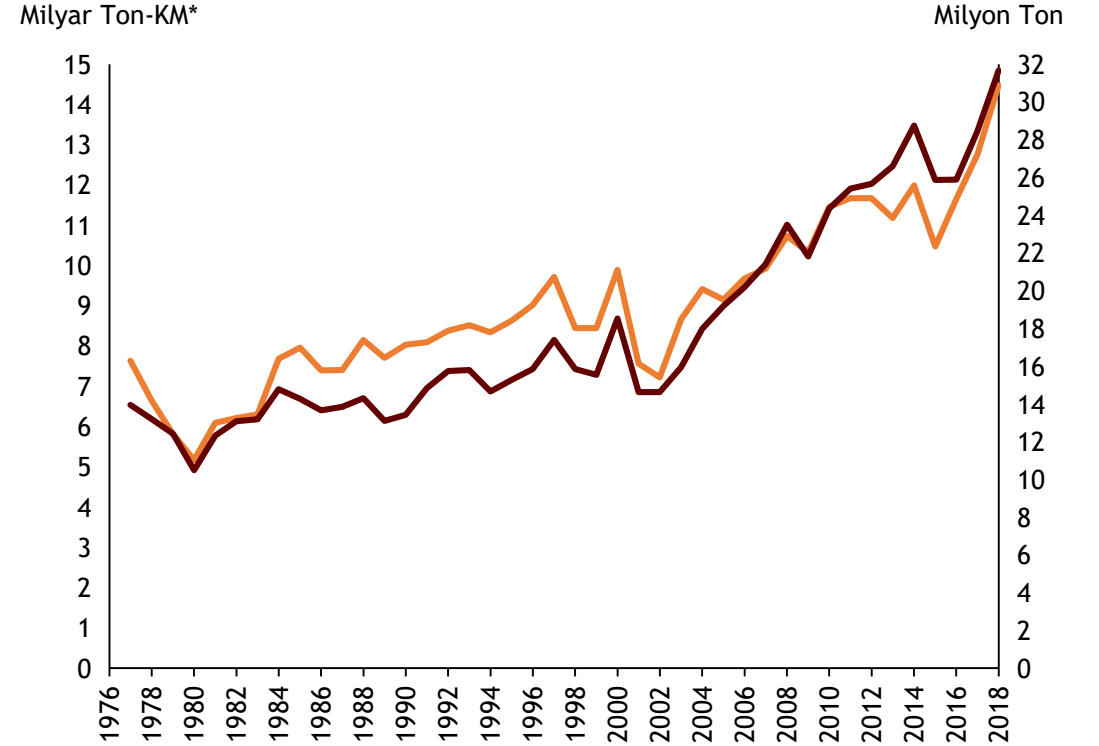
*Bir yolcunun bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen trafik ölçü birimidir.

— Yolcu - Sağ
— Yolcu-km - Sol

Demiryolu Taşımacılığı

Yük

Milyar Ton-KM*



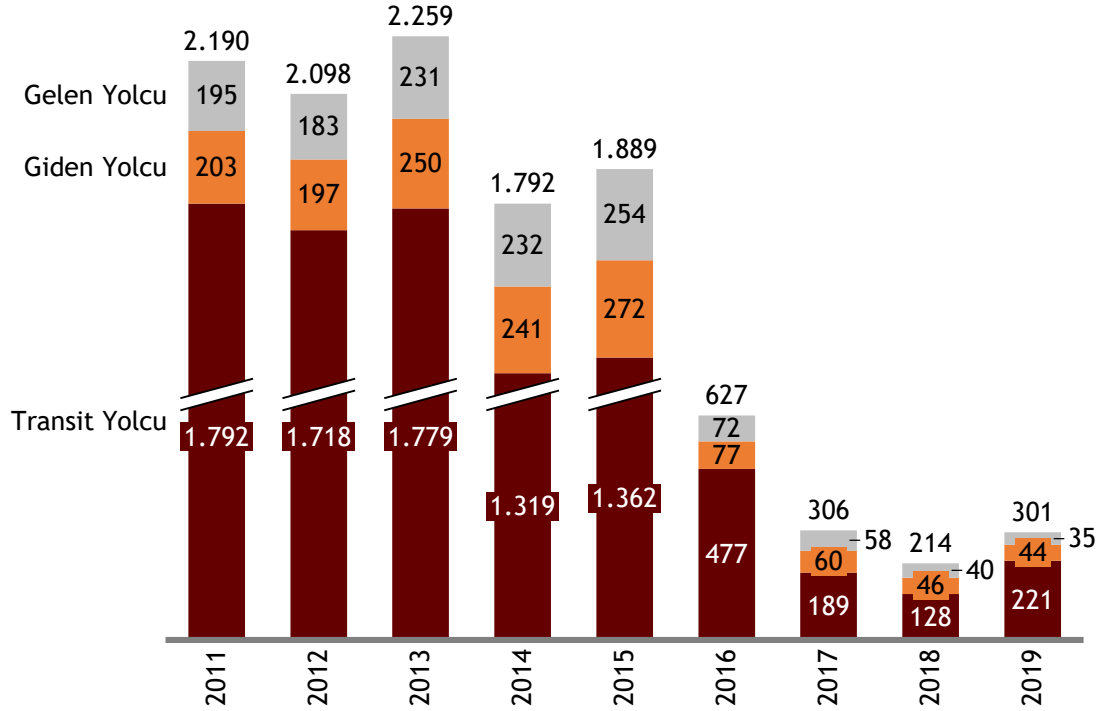
*Bir yolcunun bir kilometre mesafeye taşınmasıyla ifade edilen trafik ölçü birimidir.

— Yük - Sağ
— Ton-km - Sol

Dış hatlarda Rusya ve darbe girişiminin yol açtığı düşüş telafi edilebilmiş değil. İç hatlarda ise yolcu sayısında düşüş gözlemlenirken, mesafeler artıyor.

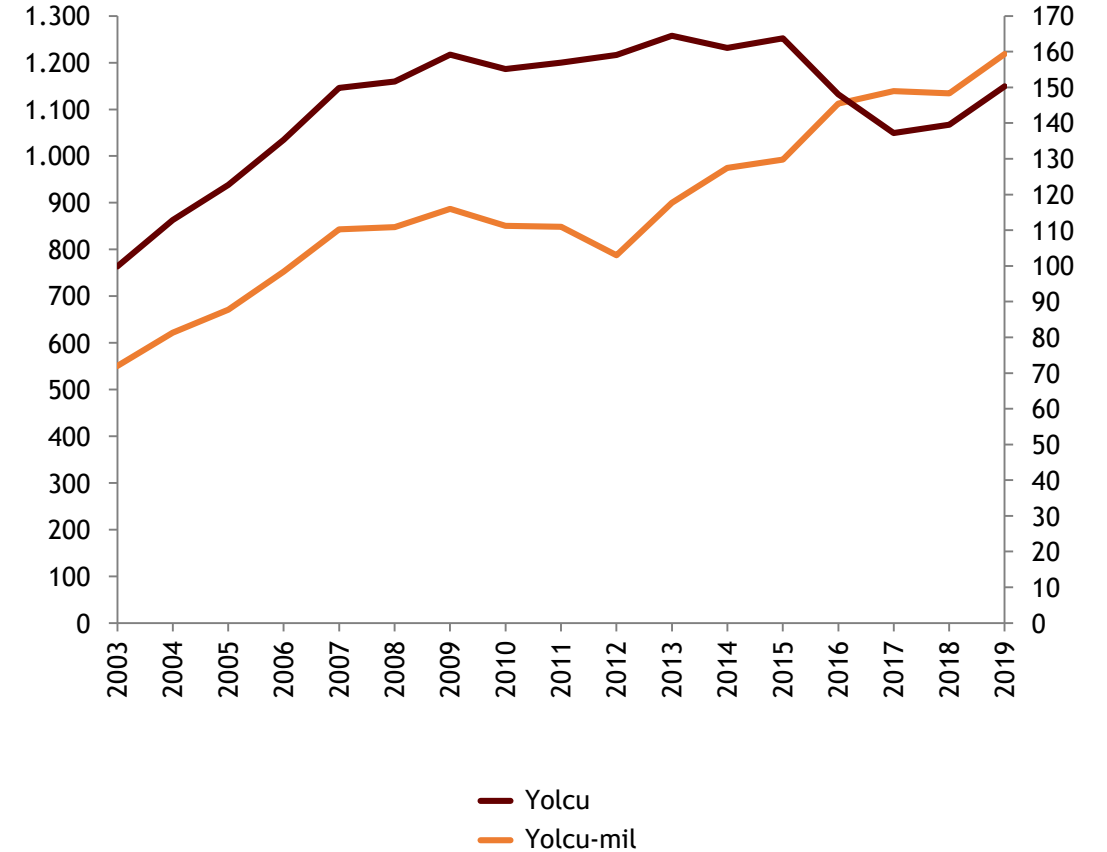
Kruvaziyer

Bin



Kabotaj Hattında Yolcu

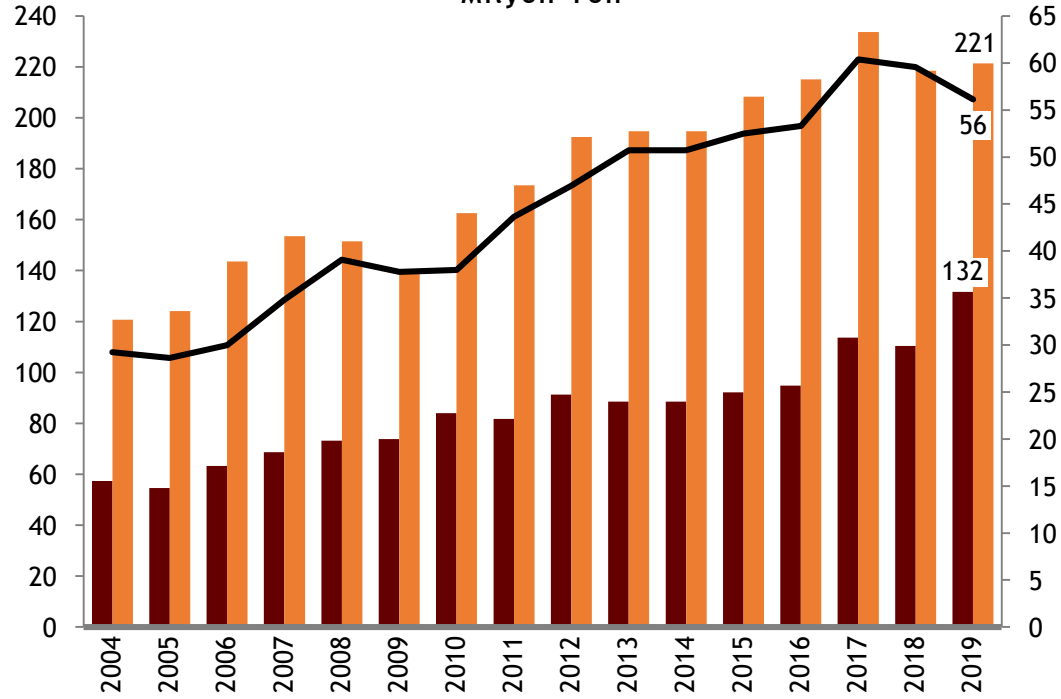
Milyon



Denizyolu yük taşımacılığı kriz zamanları dışında büyümektedir. Karayolu ile yapılan taşımacılıkta ise istikrarlı bir yükseliş gözlemlenmektedir.

Denizyolu Ticareti

Milyon Ton



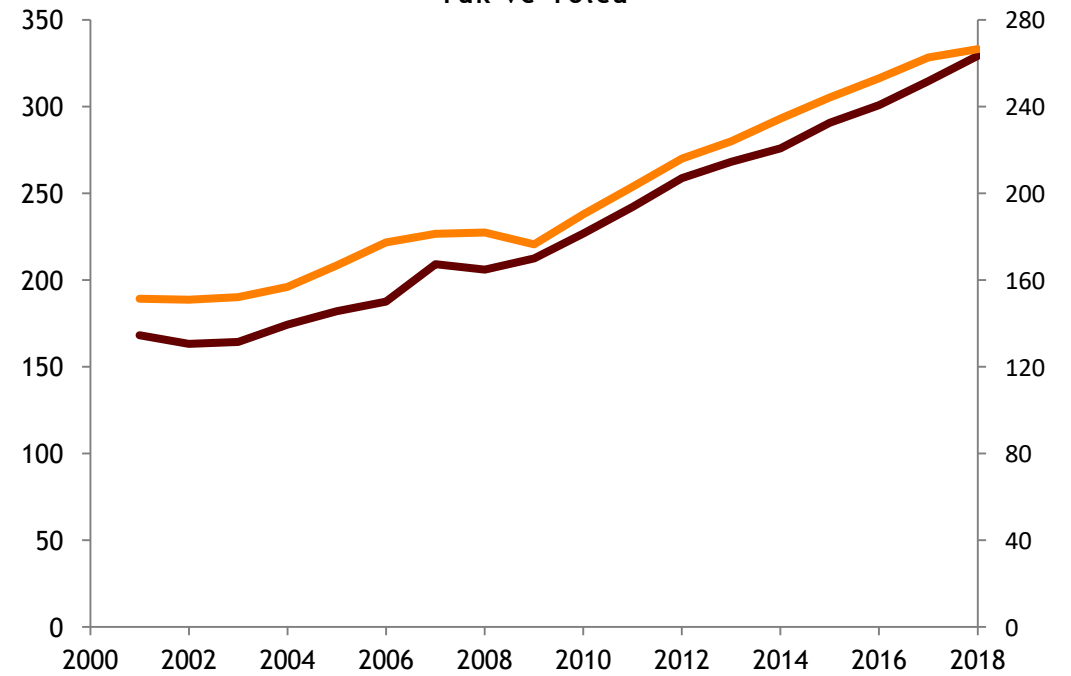
İhracat
İthalat
İç Ticaret - Sağ

Karayolu Taşımacılığı

Bin Yolcu-km

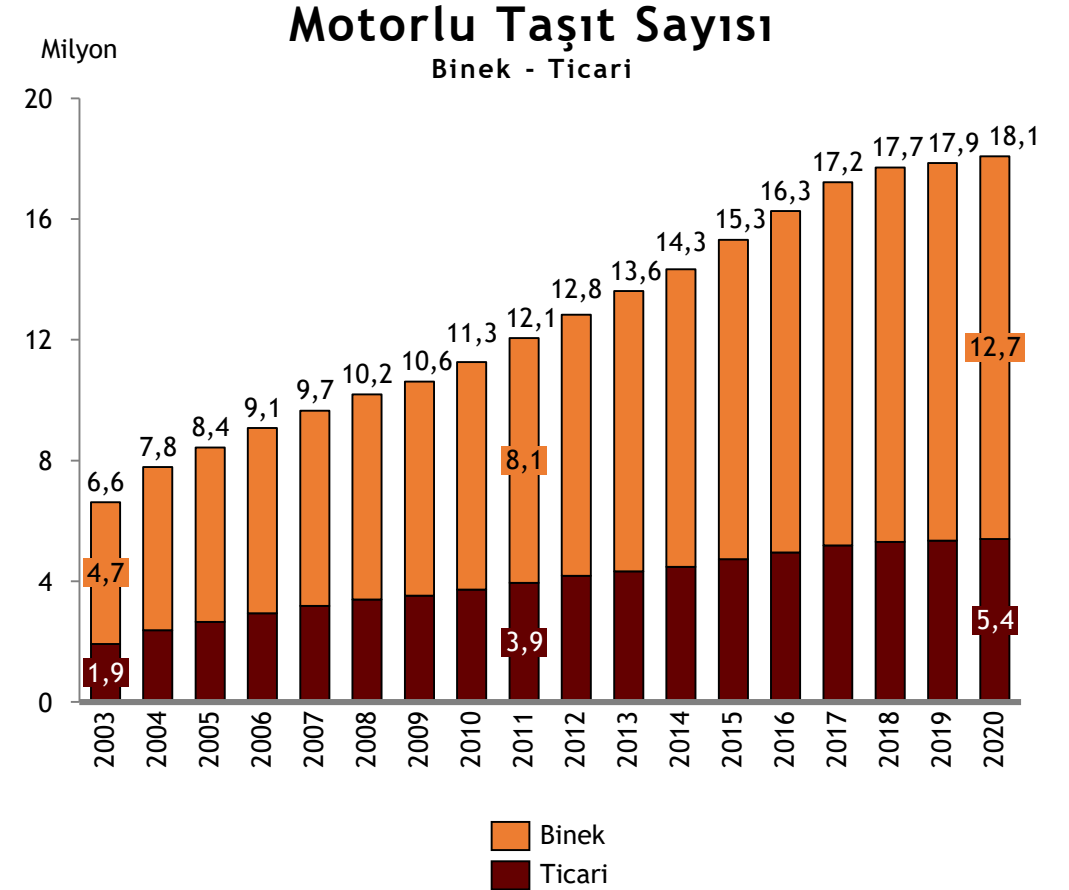
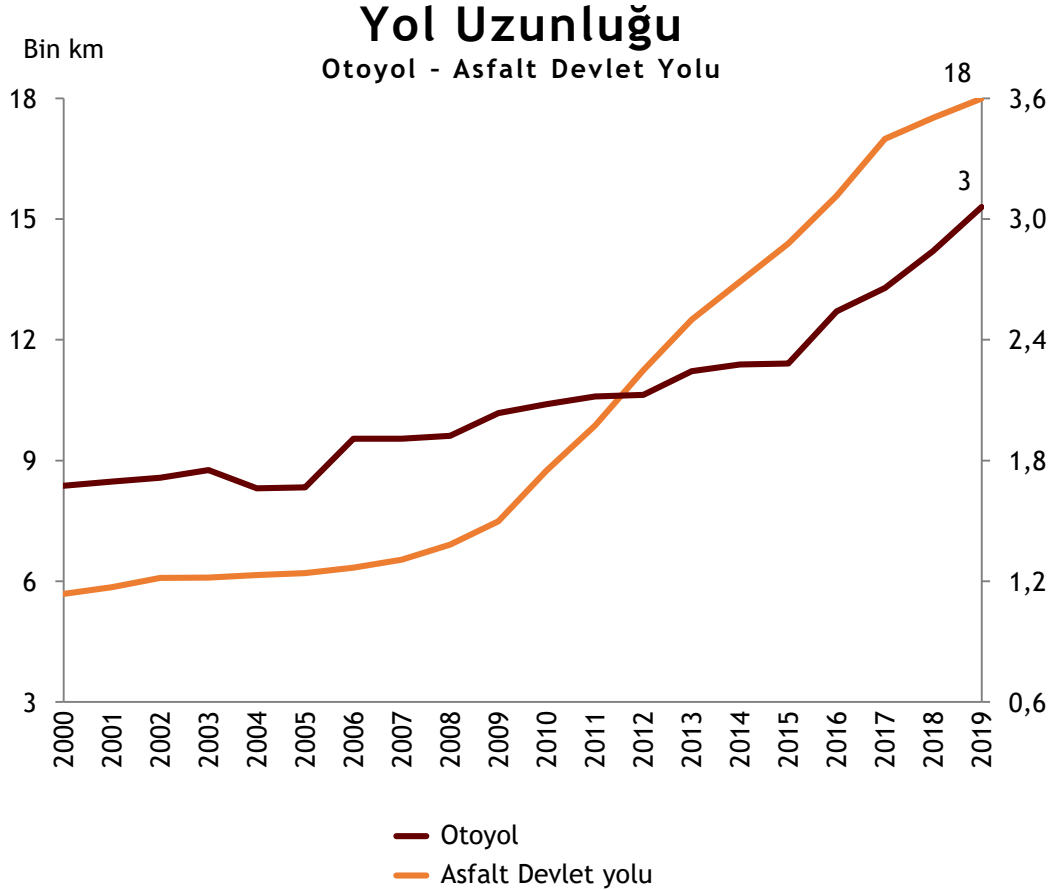
Yük ve Yolcu

Bin Ton-km



Yük - Sağ
Yolcu - Sol

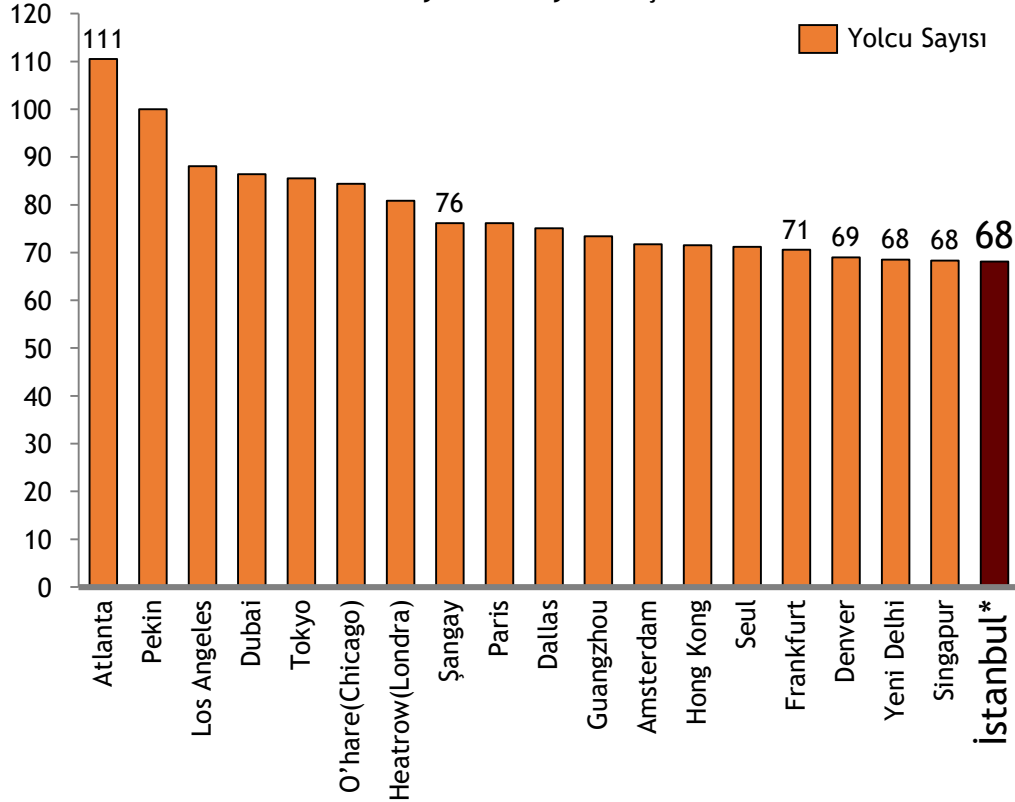
2000 yılından itibaren karayolunda hem altyapı hem de kapasite artış göstermiştir. Özel kullanım ile ticari araç kapasitesi ise birbirine bağlı şekilde artmaktadır.



İstanbul havalimanı 2019'daki taşınma işlemleri ve metro vb. bağlantı hatlarının tamamlanması nedeniyle geçmiş yıllara göre sıralamada geriye düştü.

Havalimanı Yoğunlukları

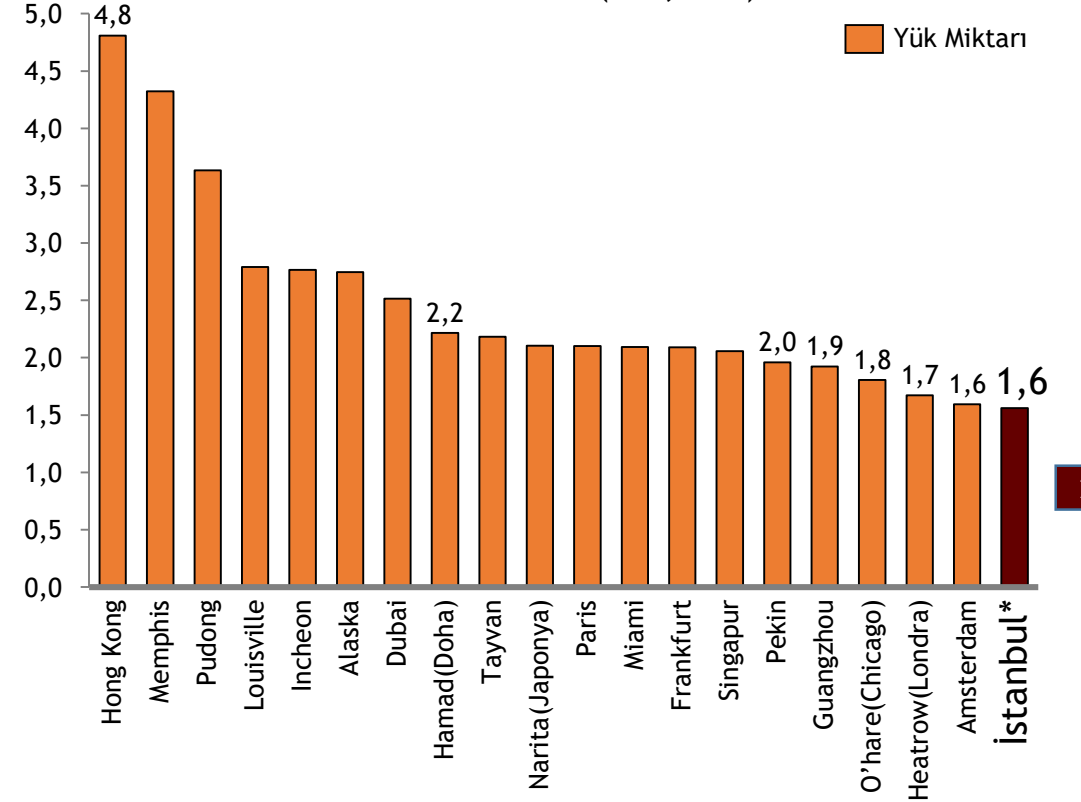
Yolcu Sayısı - Milyon Kişi - 2019



19.

Havalimanı Yoğunlukları

Yük Miktarı- Short Ton(907,2 KG) - 2019



20.

*İstanbul havalimanı Nisan 2019'da faaliyete geçtiği için Atatürk havalimanındaki yolcu sayısı ile verilmiştir.

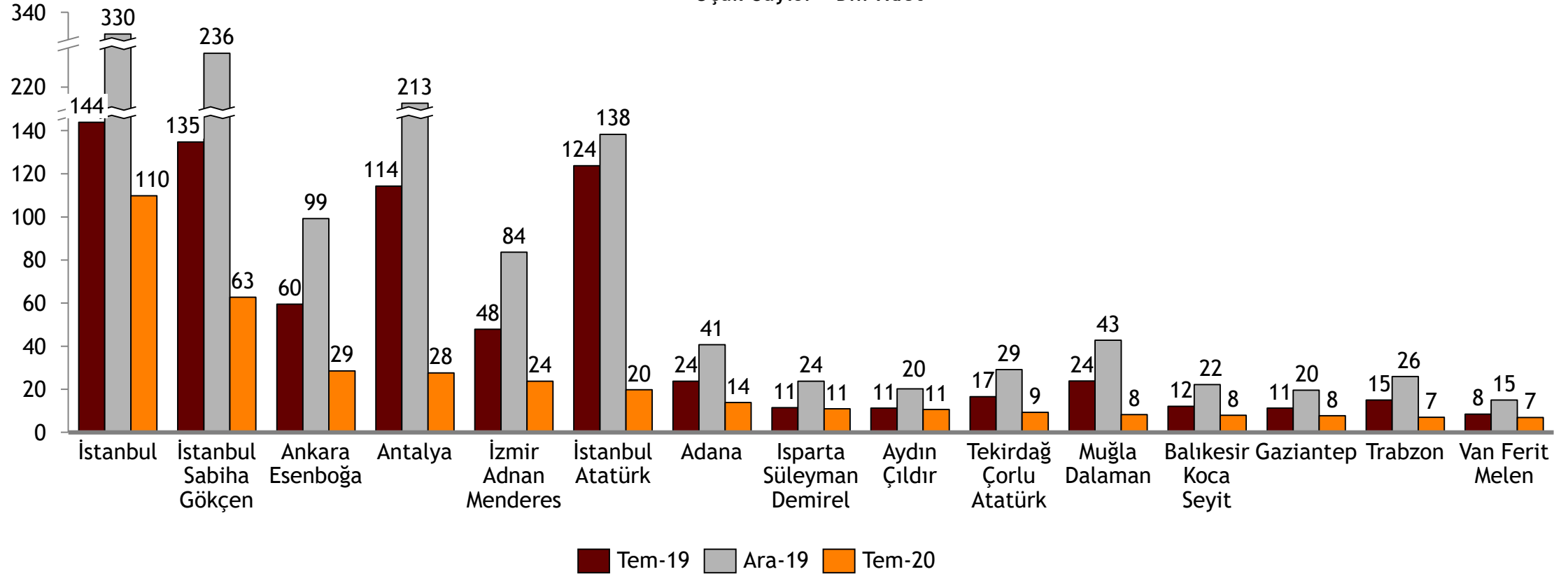
**İstanbul havalimanı metro inşaatı tamamlanmadığı için bir kısım iç hatlar pazar payı Sabiha Gökçen'e geçmiştir. Bu sebeple küresel olarak 19. sıraya gerileyen havalimanının önümüzdeki yıllarda geçmiş sıralamasına dönmesi (14-15) beklenmektedir.

*Kargo operasyonlarının İstanbul havalimanına geçişi henüz tamamen gerçekleşmediği için Atatürk havalimanındaki yük miktarı ile verilmiştir.

Dünyanın her yerinde olduğu gibi Türkiye’de de pandemi nedeniyle havalimanı yoğunlukları geçtiğimiz yıla göre çok azaldı.

Havalimanı Yoğunlukları

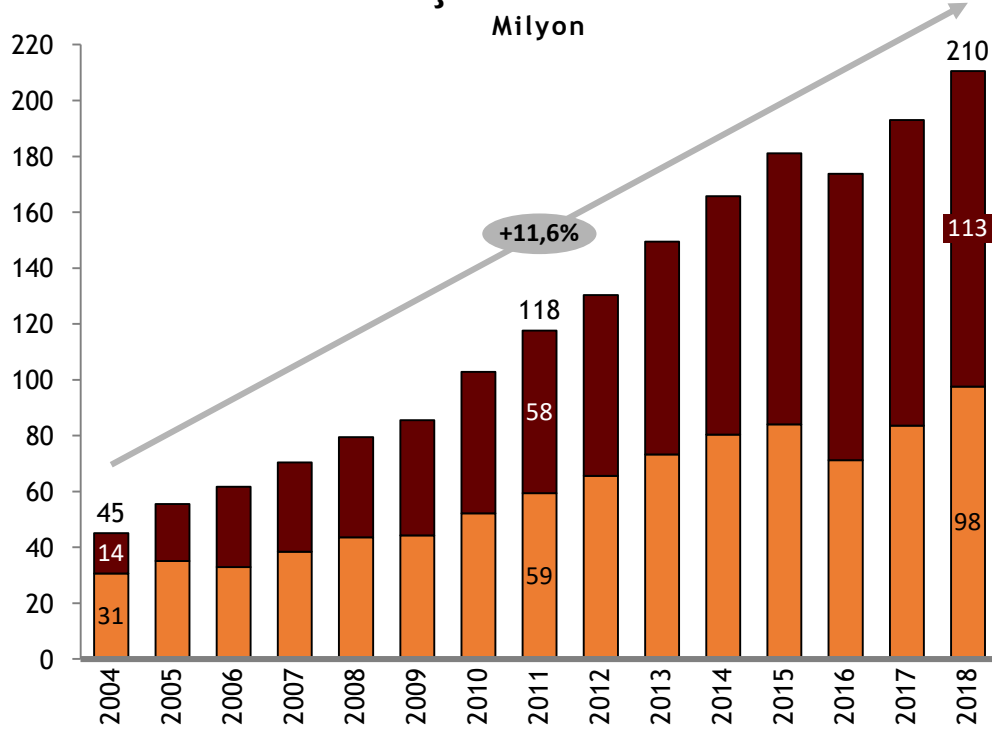
Uçak Sayısı - Bin Adet



Refahın da yükselmesiyle havayolu yük ve yolcu sektörleri büyümesine kesintisiz devam etmektedir.

Taşınan Yolcu

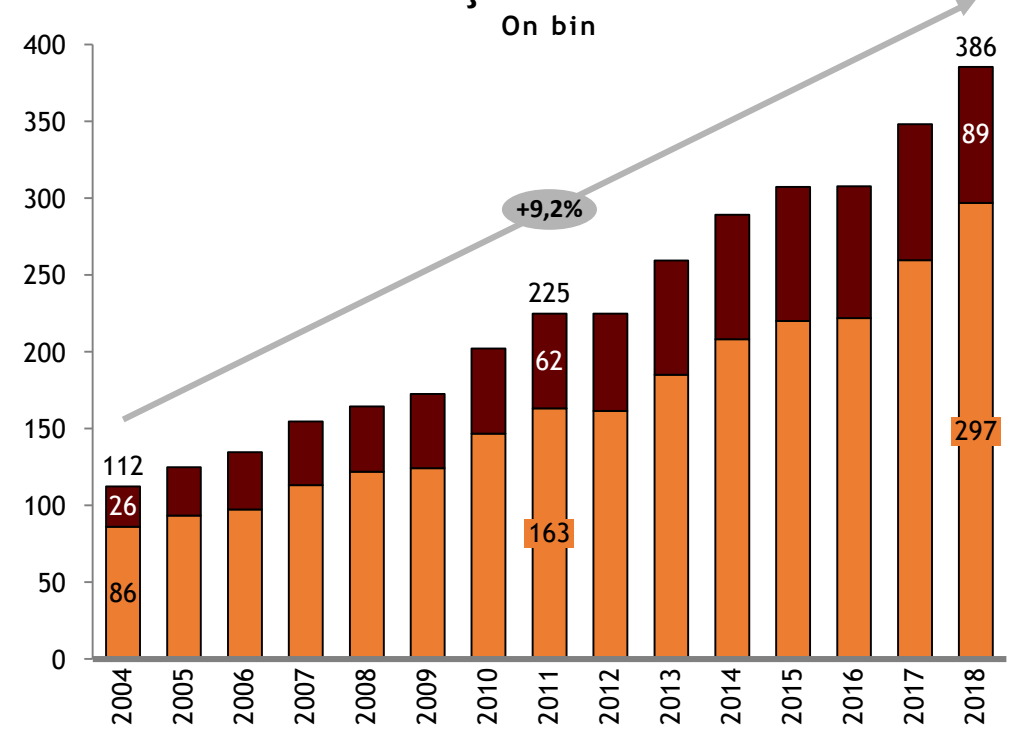
Milyon



İç hat
Dış hat

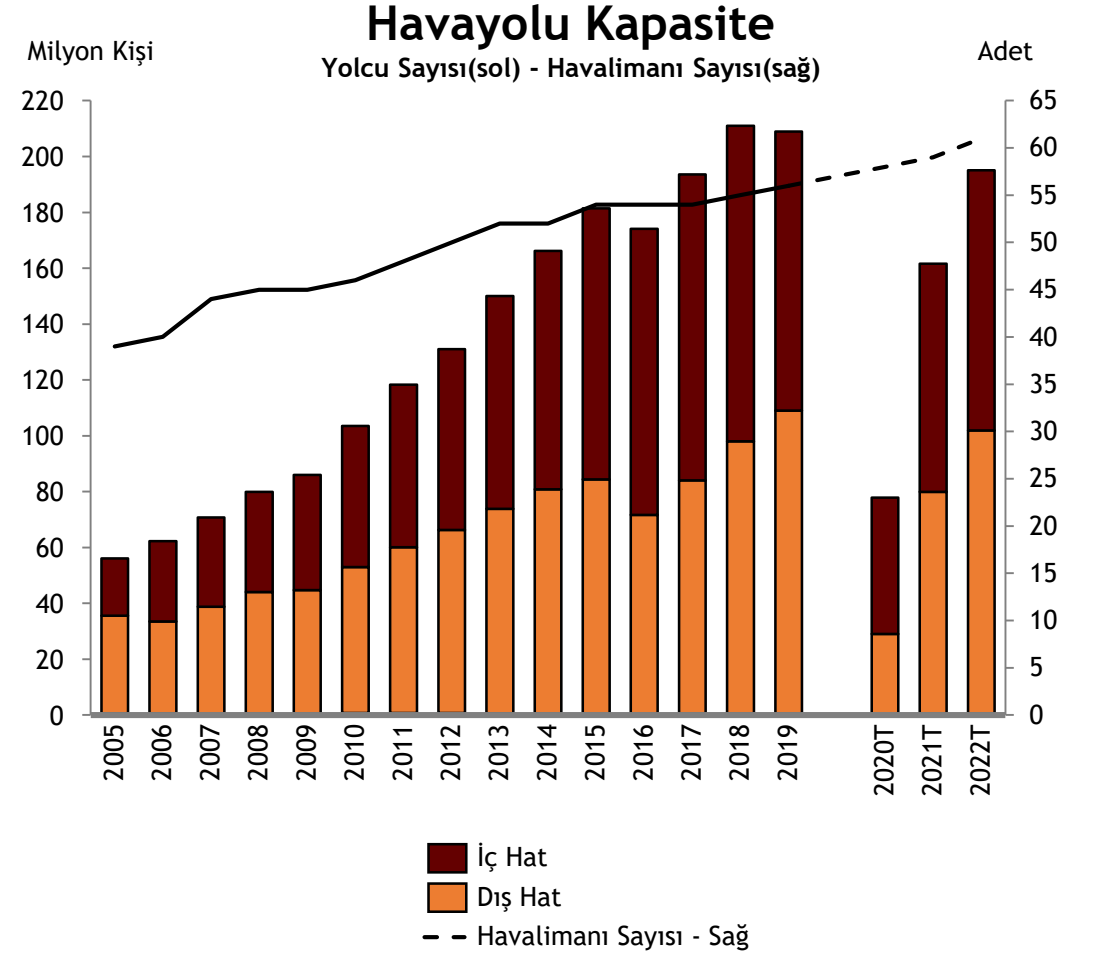
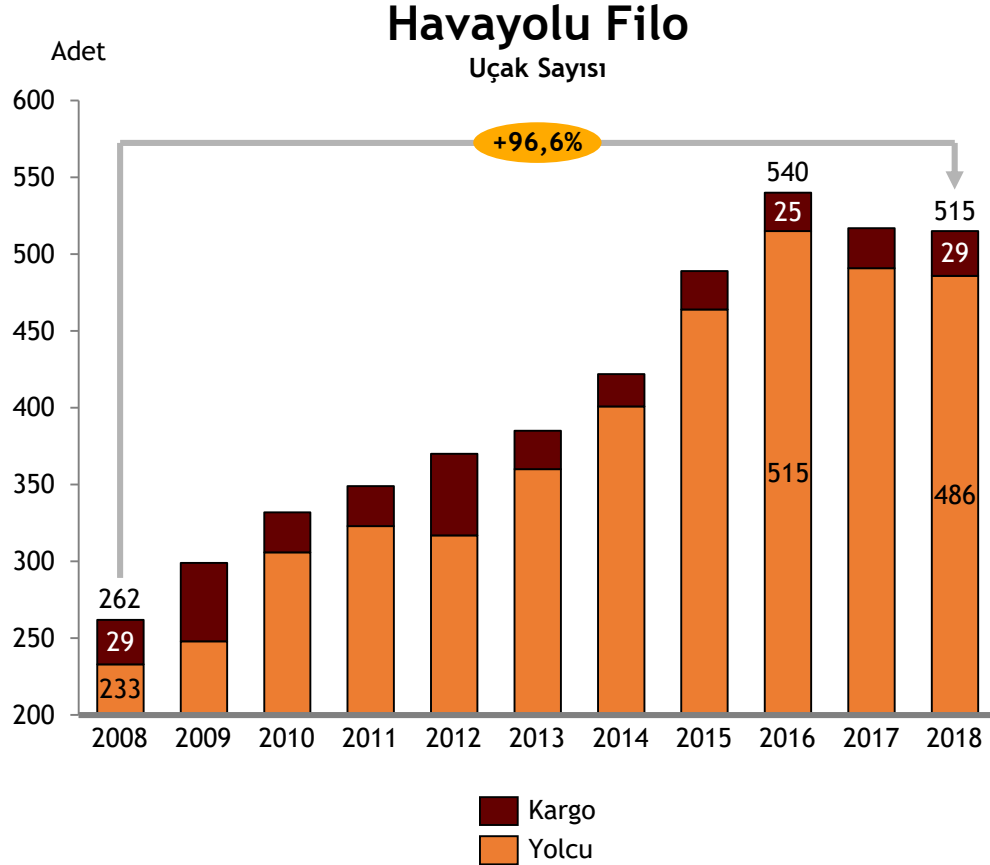
Taşınan Yük

On bin



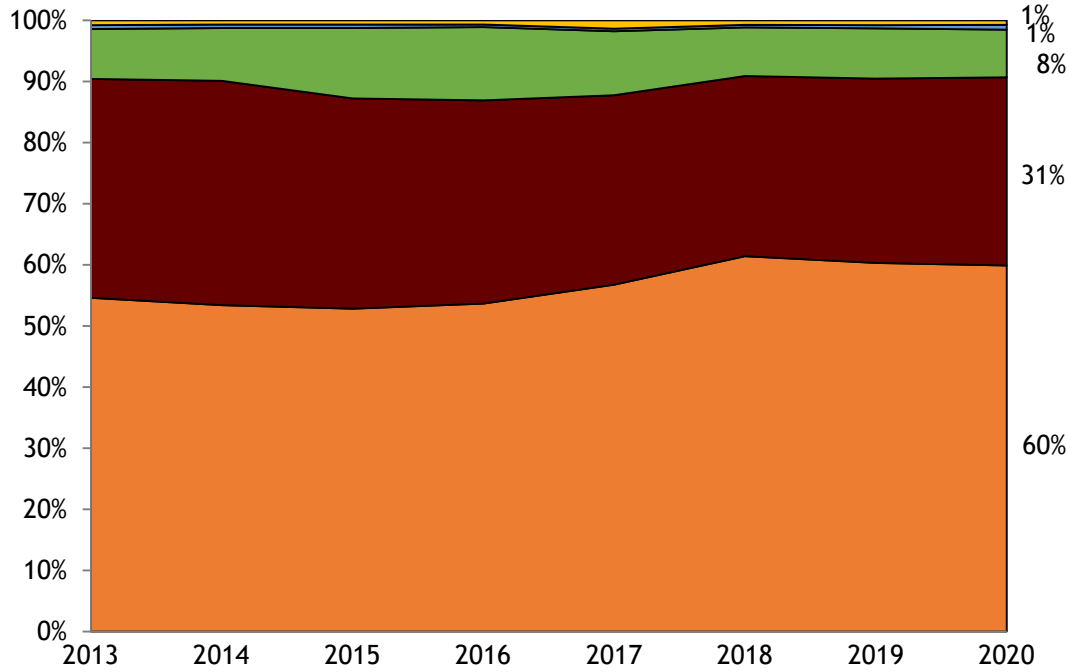
İç hat
Dış hat

...özellikle havalimanı yatırımlarının artması ve özel sektörün büyümesi havayolu kullanım miktarını da artırdı.



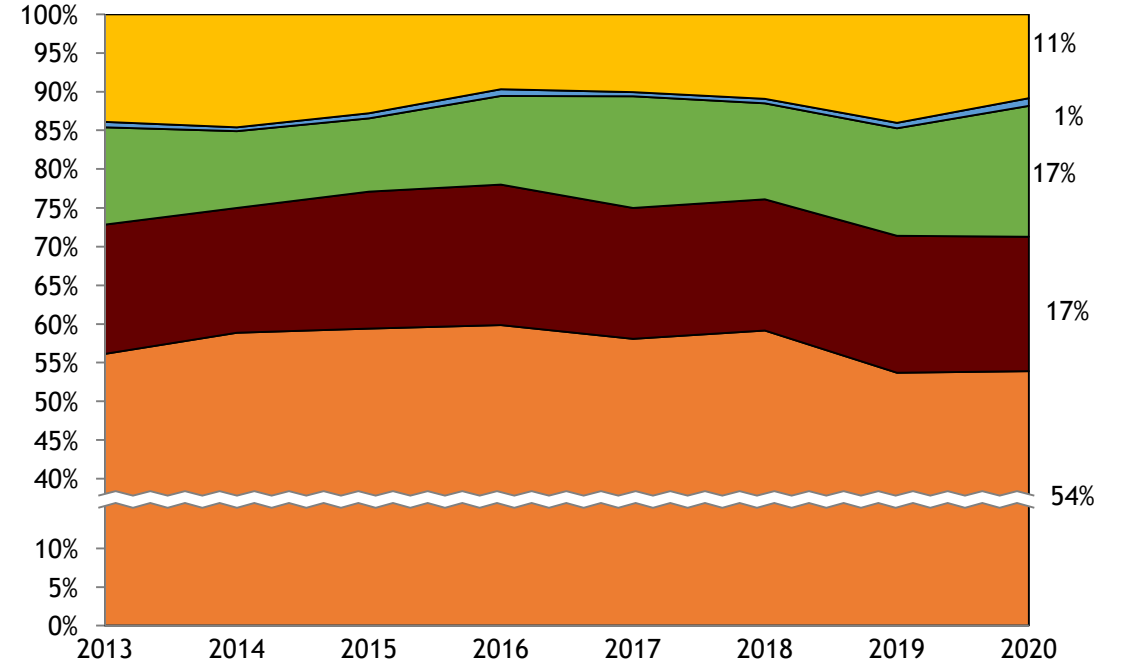
İthalat tarafında son dönemde hava yolunda yükseliş görülürken, ihracatta ise denizyolu son 10 yılda ağırlığını oldukça artırdı..

İhracat % Pay



Diğer Karayolu
Demiryolu Denizyolu
Havayolu

İthalat % Pay



Diğer Karayolu
Demiryolu Denizyolu
Havayolu

Türkiye ağırlıklı olarak ulaştırma sektöründe gerçekleştirdiği mega projelerle ağırlığını artırmayı sürdürüyor.

İstanbul Havalimanı

- ❑ Açılış Tarihi: 07.04.2019
- ❑ Kapasite: 90 milyon
- ❑ Nihai Kapasite: 150-200 milyon
- ❑ Nihai tarih: 2028
- ❑ Yatırım Bedeli: 10,2 milyar €

Kuzey Marmara Otoyolu

Yavuz Sultan Selim Köprüsü

- ❑ Açılış Tarihi: 26.08.2016
- ❑ Hedef: Transit trafiği şehirden çıkarmak.
- ❑ Nihai tarih: 2020
- ❑ Yatırım Bedeli: 1,3 milyar \$

İstanbul - İzmir Otoyolu

Osmangazi Köprüsü

- ❑ Açılış Tarihi: 04.08.2019
- ❑ Hedef: İstanbul-İzmir trafik yükü %50 hafifletilecek.
- ❑ Süre 8,5 saatten 3,5'a inecek.
- ❑ Yatırım Bedeli: 11 milyar \$



Türkiye ağırlıklı olarak ulaştırma sektöründe gerçekleştirdiği mega projelerle ağırlığını artırmayı sürdürüyor.

Çanakkale Köprüsü

Bağlantı Yolları

- ❑ Açılış Tarihi: 2022
- ❑ Uzunluk: 352 km
- ❑ Nihai Hedef: Boğaz trafik yükünü azaltmak.
- ❑ Yatırım Bedeli: 3 milyar €



Kuzey Ege Çandarlı Limanı

- ❑ Açılış Tarihi: 01.01.2014
- ❑ Kapasite: 4 milyon TEU
- ❑ Nihai Kapasite: 10 milyon TEU
- ❑ 120 milyon ton yük
- ❑ Yatırım Bedeli: 910 milyon €



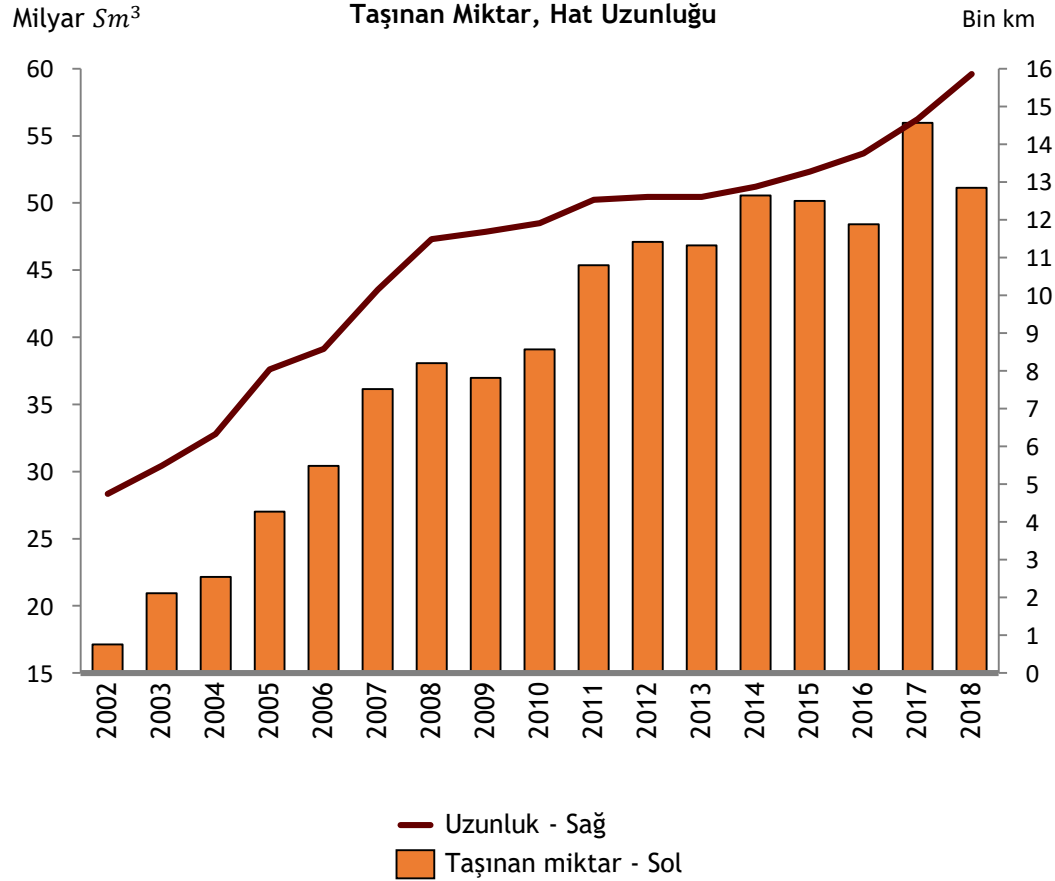
Kanal İstanbul

- ❑ Açılış Tarihi: 2026
- ❑ Kapasite: günde 185 gemi
- ❑ Yatırım Bedeli: 25 milyar \$
- ❑ Hedef: Boğaz gemi trafiğini azaltmak

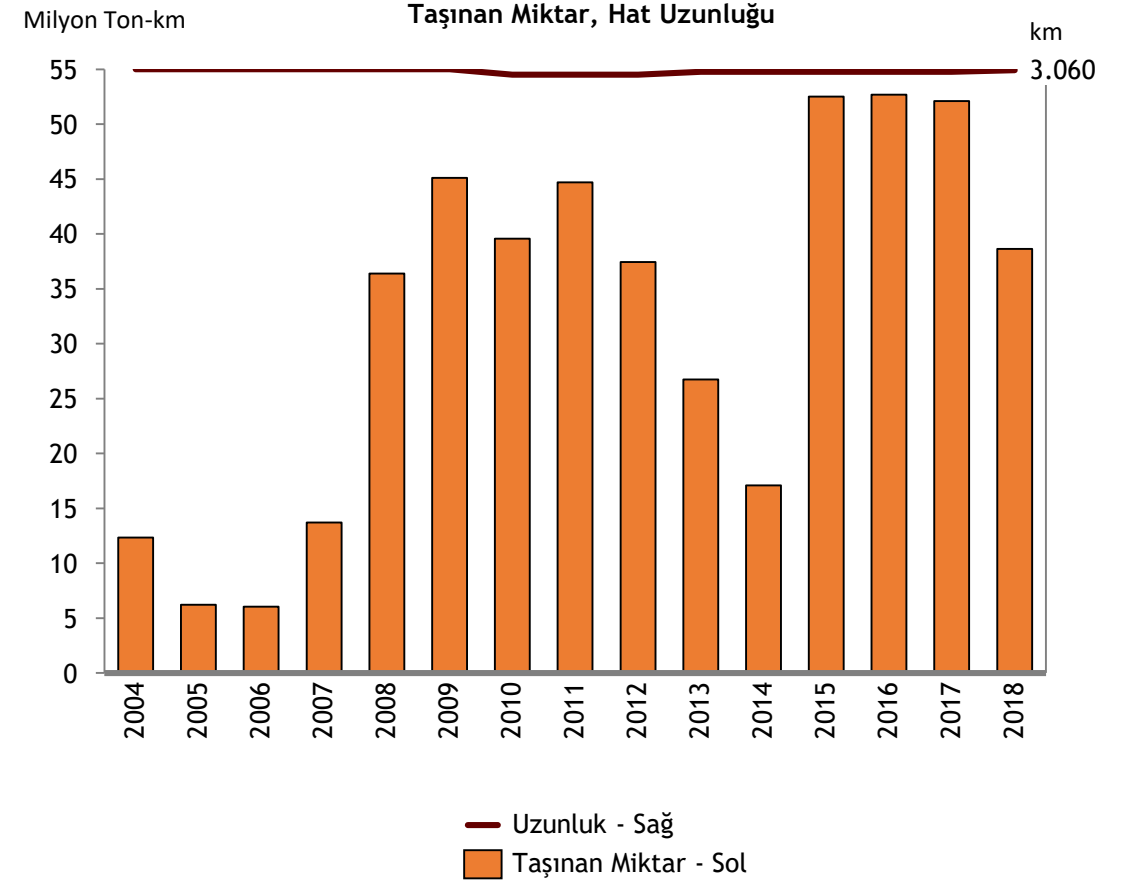


Yeni açılan doğalgaz boru hatları kapasiteyi iki katına çıkarırken, petrol kullanımını ihtiyaca binaen dalgalı hareket ediyor.

Doğalgaz Boru Hattı



Petrol Boru Hattı



Türkiye Boru hattı projeleriyle enerji koridoru olma iddiasını sürdürüyor.

TANAP

- ❑ Açılış Tarihi: 2018
- ❑ Uzunluk: 1850 km
- ❑ Kapasite: 16 milyar metreküp
- ❑ Yatırım Bedeli: 8 milyar \$

MAVİ AKIM

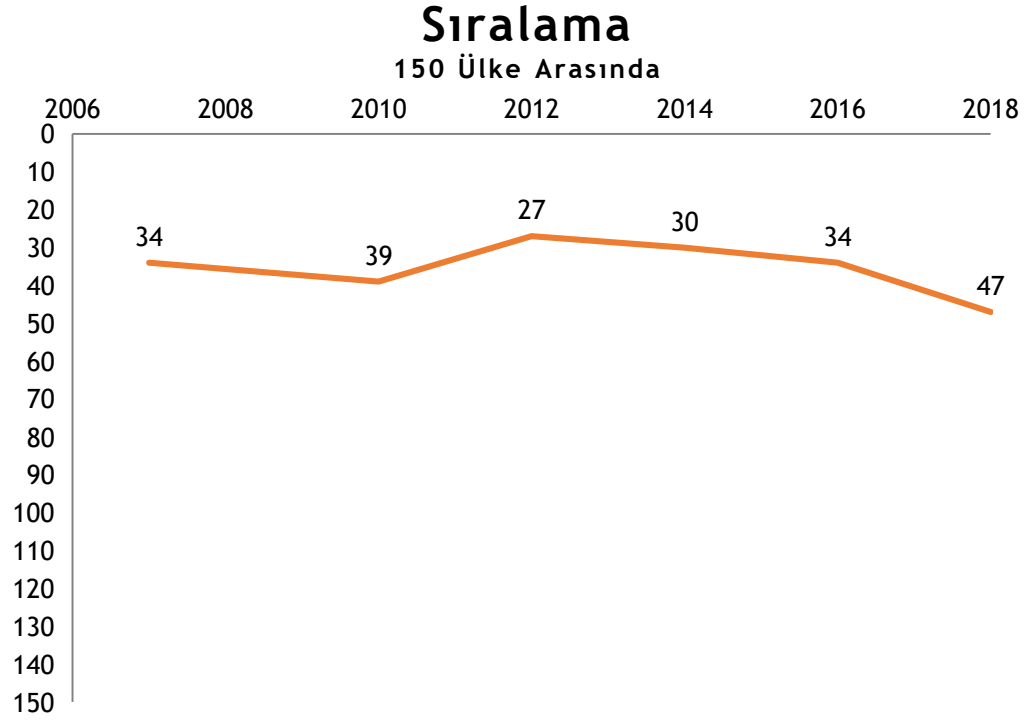
- ❑ Açılış Tarihi: 2005
- ❑ Uzunluk: 1213 km
- ❑ Kapasite: 16 milyar metreküp
- ❑ Yatırım Bedeli: 3,3 milyar \$

TÜRKAKIM

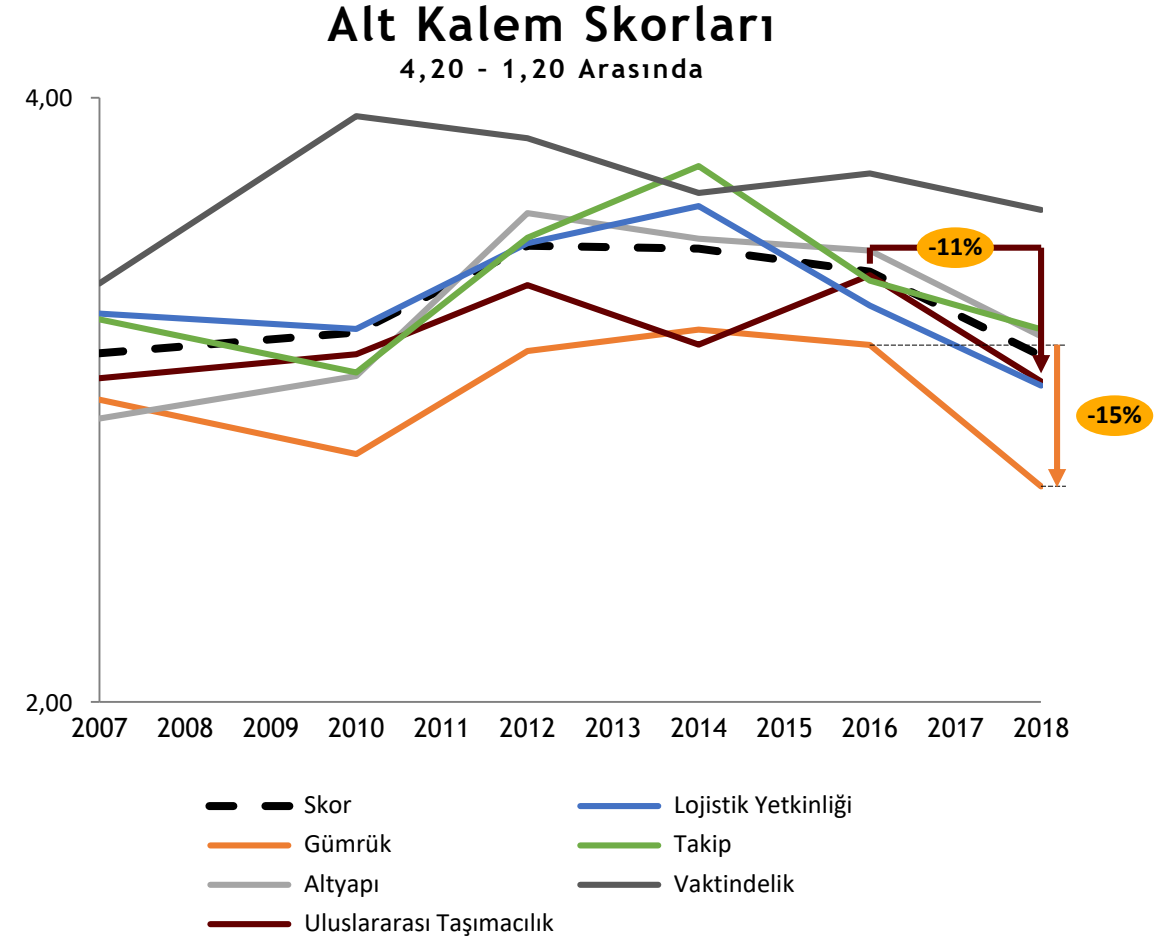
- ❑ Açılış Tarihi: 04.08.2019
- ❑ Uzunluk: 930x2
- ❑ Kapasite: 15,5x2
- ❑ Yatırım Bedeli: 11,4 milyar €



Türkiye Dünya Bankası tarafından hazırlanan endekse göre 150 ülke arasında, son yıllarda gümrük ve uluslararası taşımacılık kalemlerinin etkisiyle geriye düşmüştür.



Uluslararası taşımacılık: rekabetçi fiyatlarla sevkiyat yapma kolaylığı
Gümrük: Gümrük izin sürecinin verimliliği



2020 yılı COVID-19 dolayısı ile lojistik sektörü için tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de bir stres yılı olacak. Ancak Türkiye’nin güçlü yönleri ve fırsatları varlığını korumaktadır.

GÜÇLÜ

Gelişmiş Altyapı
Yüksek yıllık yatırım
Turizm çeşitliliği

FIRSAT

Jeopolitik konum
Mega projeler
Tedarik zincirlerinin taşınması



ZAYIF

Yurtdışı denizyolu yolcu kaybı
İç su yollarının kullanılmaması

RİSK

Finansman
Jeopolitik riskler
Covid-19’a bağlı belirsizlikler
Seyahat kısıtlamaları

Lojistik ve ulaştırma sektörü Türkiye’de gelecek vaat eden sektörlerin başında geliyor.

Sonuç ve Beklentiler

Durum

- ❑ 2020 yılının ilk yarısı ticaret ve turizmin durması sebebiyle sektör büyük yara aldı.

2021

- ❑ Normalleşmenin artmasıyla yolcu ve yük taşımacılığın **kademeli olarak artması** bekleniyor.

LPI

- ❑ Türkiye lojistik performans endeksi (LPI) gümrüklerin **veriminin artırılması**, **gümrük birliği anlaşmasının** güncellenmesi, **ikili serbest ticaret anlaşmaları** ve **çalışan yetkinliğinin** artırılması ile tekrar yükselebilir.

Altyapı Yatırımları

- ❑ **Geniş altyapı yatırımları** ve ulaştırma alanındaki **mega projeler** sektörün Türkiye’deki geleceğine dair umut veriyor.

Denizyolu

- ❑ COVID-19 nedeniyle sekteye uğrayan **krvaziyer turizminin 2021 yılında normale dönmesi** beklenirken, Türkiye’nin burada **kaybettiği yolcu pazarını** geri alması gerekiyor.

Havayolu

- ❑ Metro vb. ulaşım eksiklerinin tamamlanmasıyla İstanbul Havalimanı bölgesel hub olma noktasında yüksek potansiyel taşıyor.

Doğalgaz

- ❑ **Karadeniz’deki doğalgaz keşfi** ve yeni rezervlere ilişkin ön bulgular Türkiye’nin bu konuda geleceğe dair iddiasını güçlendiriyor.



Teşekkürler...

ekonomikarastirmalar@albarakaturk.com.tr

Burada belirtilen bilgiler güvenilirliğine ve doğruluğuna inanılan kaynaklardan, okuyucuyu bilgilendirmek amacıyla derlenmiştir. Resmi kaynaklardan alınan bilgilere dayalı yapılan yorumlar ve tahminler, o tarihteki kanımızı yansıtmaktaysa da bu bilgiler, hiçbir şekilde yatırım danışmanlığı faaliyeti olarak değerlendirilemeyecektir. Söz konusu kaynaklardaki hata ve eksikliklerden ve bu bilgilerin kullanılmasından doğabilecek zararlardan dolayı, Albaraka Türk Katılım Bankası A.Ş. hiçbir sorumluluk kabul etmez. İşbu rapor içerisindeki bilgilere ait telif hakkı Bankamıza ait olup, üçüncü kişilerce izinsiz kullanılamaz, çoğaltılamaz veya kopyalanamaz.