



Taşımacılık

Sektörel Bakıř

2019

kpmg.com.tr



Dünyada ve Türkiye’de eğilimler

Taşımacılık ve lojistik hizmetleri, üretim süreçlerinin farklı coğrafyalara dağılmasıyla her geçen gün daha çok önem kazanıyor. Üretimin yanı sıra pazarların çok çeşitlenmesi ve büyümesi ile birlikte global ticaret trafiğinde her geçen gün daha fazla kilit rol üstleniyor. Küreselleşmenin bir sonucu olarak şirketler, üretimin her aşamasında maliyet avantajını yakalamaya çalıştıkları için nihai ürünün tüketiciye ulaşmasında bu hizmete yüksek standartta ihtiyaç duyuyorlar. Söz konusu ihtiyaç sektörün dünya ticaretiyle birlikte büyümesini desteklerken, kendi içinde rekabeti de üst noktaya taşıyor.

Nihai ürünü elde ederken ortaya çıkan maliyetler içerisinde büyük bir paya sahip olan taşımacılık ve lojistikteki verimlilik artışları, ticari faaliyetin bütünü açısından önemli avantajları beraberinde getirebiliyor. Bilgi sistemleri ve dijital teknolojiye ilerlemeler sektöre yeni bir dinamizm katarken, toplamda yaratılan katma değerde büyük artışlar kaydedilebiliyor. Bu nedenle sektördeki firmalar, rekabette geride kalmamak için devamlı olarak verimlilik artırıcı ve maliyetleri azaltıcı Ar-Ge faaliyetleri yürütürken kamu öncülüğünde sektöre büyük alt yapı yatırımları yapıyor.

Bununla birlikte, değişen tüketici tercihleri ve gelişen ağlar sayesinde tedarik zincirinde araçlar azalmaya başlıyor. Bu durum taşımacılık ve lojistik hizmetlerini destekleyici bir unsur olarak karşımıza çıkıyor. İnternetin ve akıllı iletişim araçlarının yaygınlaşması alışveriş alanlarımızı değiştirse de satın alınan ürünlerin taşınması ve lojistiğine yönelik ihtiyaç devamlı artıyor. Hemen hemen her sektörde olduğu gibi, taşımacılık ve lojistikte süreçler bilişim teknolojilerindeki gelişmelerle otomatize edilirken, sektörde önemli değişiklikleri beraberinde getiriyor.

Dünya ticareti büyük ölçüde dışa açık ve verimli taşımacılık ve lojistik ağ alt yapılarının bulunduğu ülkeler arasında geliyor. Bu nedenle taşımacılık ve lojistik alanlarında daha etkin ve verimli sonuçlar olarak farklılık yaratmak, rekabet avantajı olarak görülüyor. Diğer bir ifadeyle, verimli taşımacılık ve lojistik ağ yapılarını kurabilen ülkelerin küresel rekabette öne çıktıkları gözleniyor. Ülkelerin gümrükleme işlemleri, altyapı, uluslararası gönderim, lojistik kalitesi ve yetkinliği, takip ve izleme, zamanlama gibi ölçütlere göre oluşturulan Dünya Bankası’nın lojistik performans endeksinin üst sıralarında küresel ticarete de yüksek paya sahip ve gelişmiş ekonomiler yer alıyor.

Dünya Bankası lojistik performans endeksi sıralaması

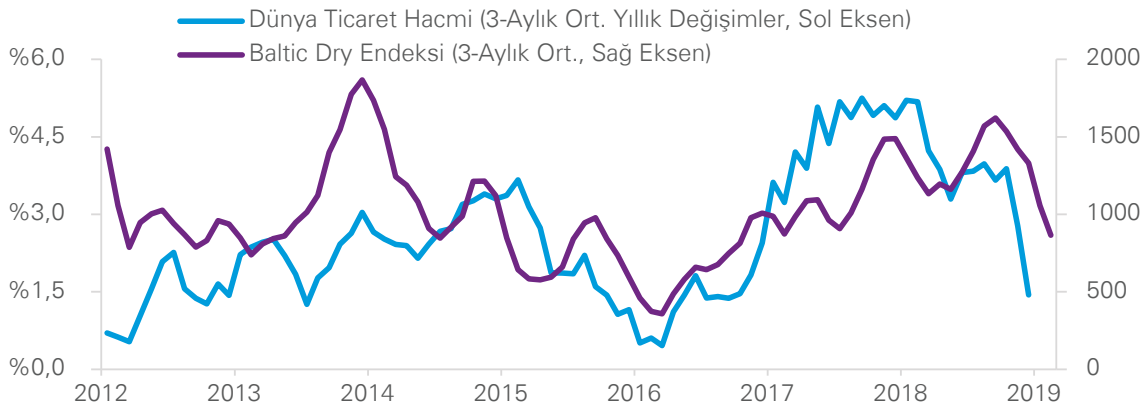
2010 sıralaması	2014 sıralaması	2018 sıralaması
Almanya	Almanya	Almanya
Singapur	Hollanda	İsveç
İsveç	Belçika	Belçika
Hollanda	İngiltere	Avusturya
Lüksemburg	Singapur	Japonya
İsviçre	İsveç	Hollanda
Japonya	Norveç	Singapur
İngiltere	Lüksemburg	Danimarka
Belçika	ABD	İngiltere
Norveç	Japonya	Finlandiya
İrlanda	İrlanda	Birleşik Arap Emirlikleri
Finlandiya	Kanada	Hong Kong
Hong Kong	Fransa	İsviçre
Kanada	İsviçre	ABD
ABD	Hong Kong	Yeni Zelanda
Danimarka	Avustralya	Fransa
Fransa	Danimarka	İspanya

Kaynak: Dünya Bankası

Dünya taşımacılık ve lojistik sektörünün bu uzun vadeli eğilimlerinin yanında kısa vadede büyük bir zorlukla karşı karşıya kaldığı görülüyor. Küresel ticaretteki korumacı tedbirler ve İngiltere'nin AB'den çıkışı (Brexit) kaynaklı belirsizliklerden dolayı ekonomik aktivite yavaşlarken, ticaret hacmi de ivme kaybediyor. Bu nedenle dünya genelinde taşımacılık ve lojistik sektörü açısından kısa vadede zorlu bir görünüm ortaya çıkıyor.

Hollanda Merkezi Planlama Bürosu verilerine göre, 2017 yılında yüzde 4,7 büyüyen dünya ticaret hacmi 2018 yılında yüzde 3,3'lük büyüme performansı ile belirgin bir yavaşlama gösterdi. Bununla birlikte, küresel ticaret açısından öncü gösterge niteliğindeki Baltic Dry kuru yük endeksi Eylül ayından bu yana devamlı geriliyor. Dünyanın gözü ABD ve Çin arasındaki ticaret görüşmelerindeyken, 2019 yılında küresel ticaret hacmindeki yavaşlamanın devam edebileceği öngörülüyor.

Dünya ticaret hacmi ve Baltic dry endeksi



Kaynak: Netherlands CPB, www.balticexchange.com

Dünya genelinde taşımacılığın önemli bir kısmı maliyet avantajı ve sürdürülebilirlik nedeniyle denizyolu ile yapılıyor. Sürdürülebilirlik konusu ekonomilerin diğer alanlarında olduğu gibi, taşımacılık ve lojistik sektöründe de birçok çevre dostu düzenlemeyi ortaya çıkarıyor ve şirketlere yeni yükümlülükler getiriyorlar. Daha şimdiden kullanıcısı olmayan taşıma araçları gibi yıkıcı teknolojilerin etkilerinin hissedilmeye başlandığı görülüyor.

Deniz taşımacılığında iş modeli limandan-limana (port-to-port) yerine müşteriden müşteriye (customer-to-customer) şeklinde değişiyor. Bu değişim ile birlikte ölçek ekonomisinin büyümeye devam etmesi, yüksek yatırım tutarlarını beraberinde getiriyor. Diğer yandan deniz taşımacılığı da diğer sektörler gibi dijitalleşmenin getirdiği imkanları iş süreçlerine entegre etmeye çalışıyor. Bu sayede verimlilik artışı sağlanmaya çalışılırken, maliyetlerde önemli iyileşme sağlanıyor.

Taşımacılık ve lojistik sektörünün bir diğer önemli ayağı ise hava taşımacılığı olarak öne çıkıyor. Dünya ekonomisindeki yavaşlamaya rağmen devam eden büyüme eğilimi havayolu taşımacılığında talebi canlı tutuyor. Ayrıca petrol fiyatlarının dalgalı bir seyir izlemekle birlikte hala düşük seyretmesi, sektörün maliyetlerinin kontrol altında kalmasını sağlıyor.

Taşımacılık ve lojistik sektöründe işletmelerin yatırım giderlerinin oldukça yüksek olması nedeniyle küresel ölçekte faizlerin seyri de sektör açısından önem taşıyor. Bu nedenle taşımacılık ve lojistik sektörü açısından mal ticaretinin performansını etkileyen korumacı politikalar ve jeopolitik belirsizliklerin yanında enerji fiyatlarının seyrinin ve finansal piyasalardaki gelişmelerin büyük önemi bulunuyor.



Türkiye Pazarı





Türkiye taşımacılık ve lojistik sektörü:

Türkiye'nin coğrafi konumunun etkisiyle taşımacılık ve lojistik sektöründe büyük bir gelişme potansiyeli olduğu görülse de altyapı yetersizliği, finansmana erişim ve dış ticaret akımındaki dalgalanmalar gibi nedenlerle sektör henüz arzu edilen noktaya erişemedi. Diğer bir açıdan ifade edersek, yüksek potansiyel sunan sektörün Türkiye ölçeğinde kat edeceği ve ulaşacağı önemli rotalar var.

Sektörün ekonomideki yeri

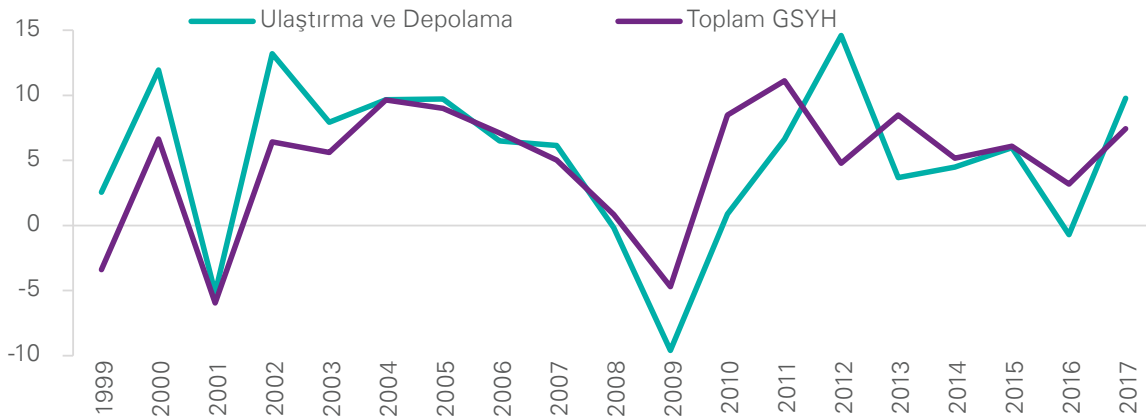
Dış ticaretteki hızlı büyümenin yaşandığı dönemde GSYH'dan daha hızlı bir büyüme performansı yakalayan Türk taşımacılık ve lojistik sektörü, küresel kriz sonrası dönemde dalgalı bir seyir izledi. Bu dalgalanmalarda jeopolitik gelişmeler ve ticaret ortağımız ekonomilerin performansı önemli rol üstleniyor.

1999-2008 döneminde toplam GSYH yüzde 4,1 büyürken, taşımacılık ve lojistik sektörünü içeren ulaştırma ve depolama sektöründe büyüme hızı yüzde 6,2 seviyesine ulaştı. Söz konusu büyümede ülke dış ticaret hacmindeki istikrarlı gelişmenin yanında kamunun kara ve hava yolu yatırımlarındaki hızlı artışlar etkili oldu. 2009 küresel krizinde ise dış ticaret hacmindeki sert daralmaya bağlı olarak sektör toplam GSYH'dan daha sert daraldı.

Bununla birlikte, sonrasındaki dönemde daha gecikmeli ve görece yavaş bir toparlanma sergiledi.

2012 sonrasında ise içinde bulunduğumuz coğrafyadaki gerilim, sektörün GSYH'ya kıyasla daha yavaş bir büyüme sergilemesine neden oluyor. Özellikle 2016 yılındaki terör saldırıları turizm ile taşımacılık ve lojistik sektörünün zayıf bir performans sergilemesine neden oldu. Bu eğilimlerle 2012-2017 döneminde genel GSYH'da büyüme yüzde 6,1 olarak gerçekleşirken, ulaştırma ve depolama sektöründe yüzde 4,6 seviyesinde kaldı.

Yıllık Büyüme Oranları (%)

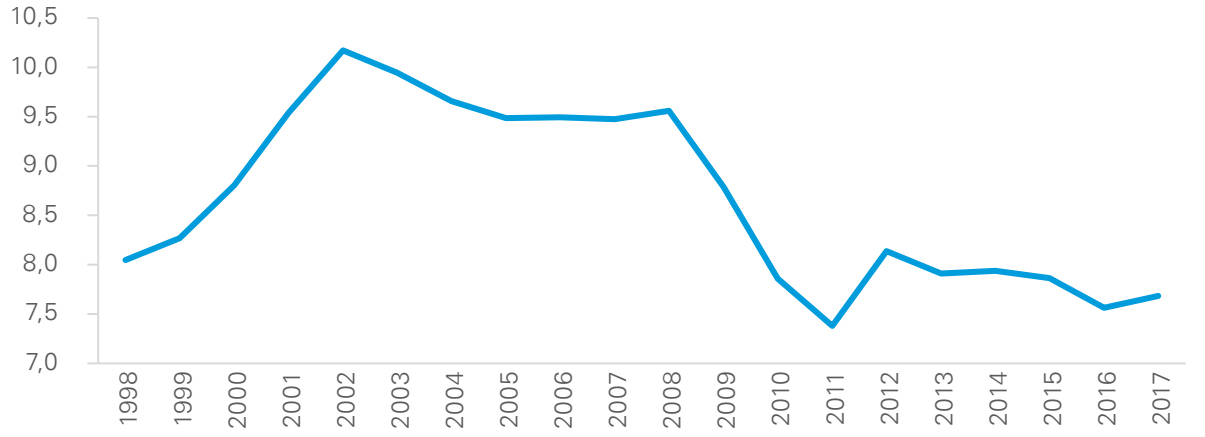


Kaynak: TÜİK

2009 sonrası dönemde ve yakın tarihteki küresel ve bölgesel gelişmeler sektörün istikrarlı bir büyüme performansı yakalamasının önündeki en büyük engel olarak görülüyor. Küresel ticaretteki korumacı politikalar ve Brexit kaynaklı belirsizliklerin yanında, Ortadoğu'da devam eden güvenlik kaygıları Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün gelişmesini sınırılıyor.

Bu nedenle de sektörün toplam GSYH içindeki payı 2012 sonrasındaki azalan trendini sürdürüyor. Dünya Bankası tarafından yayımlanan 160 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği 'The Logistics Performance Index (LPI) 2018' raporunda Türkiye 3,15 puanla 47. sırada yer alıyor. 2016 yılı raporunda ise Türkiye 3,42 puanla 34. sırada bulunuyordu.

Ulaştırma ve Depolama Sektörünün GSYH İçindeki Payı (%)



Kaynak: TÜİK

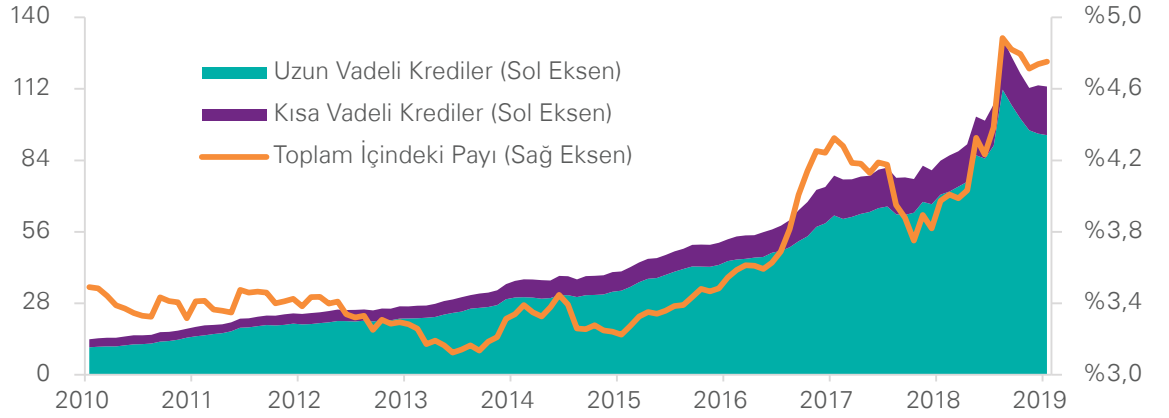




Taşımacılık ve lojistik sektörünün mali yapısı

Sektörde işletmeleri, sabit yatırım giderleri yüksek olduğundan dolayı borçlanmalarını büyük ölçüde uzun vadeli gerçekleştiriyorlar. Sektörün gelirlerinin önemli bir kısmının yabancı para cinsinden olması da firmalara yabancı para cinsinden borçlanma imkanı sunuyordu. Bu nedenle son yıllarda döviz kurlarındaki yükseliş nedeniyle sektörün borç yükünün hızlı bir şekilde arttığı görülüyor. Sektörün toplam krediler içindeki payı 2010-2015 arasındaki ortalama yüzde 3,3'ten hızla yükselerek yüzde 5'e yaklaştı. Ancak GSYH içindeki yüzde 7,7'lik payı ile karşılaştırıldığında sektörün borç yükünün çok da yüksek olmadığı görülüyor.

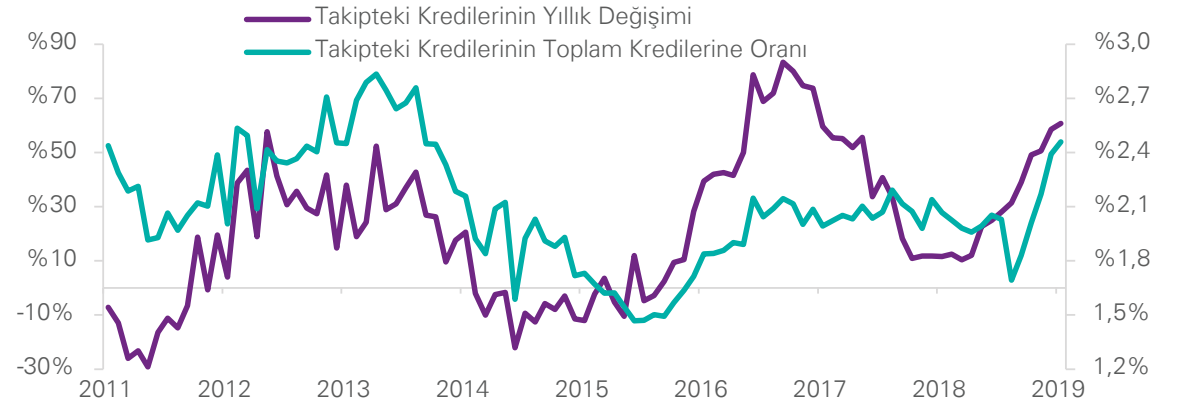
Taşımacılık ve depolama sektörüne krediler (milyar tl) ve toplam krediler içindeki payı



Kaynak: BDDK

Borç yükündeki bu hızlanmayla birlikte sektörün takipteki alacaklarında özellikle 2018 yılında ciddi artışlar yaşandı. Buna karşın sektörün takipteki alacak oranı oldukça düşük seviyelerde seyrediyor. Türk bankacılık sektörünün taşımacılık ve depolama sektöründen doğan takipteki alacak bakiyesi 2018 yılında yüzde 58,6 artarak 2,8 milyar TL seviyesine çıktı. Sektörün takipteki alacaklarının toplam kredilerine oranı ise 2017 sonundaki yüzde 2,1'den 2018 sonunda yüzde 2,4 seviyesine çıktı. Ocak 2019 itibarıyla takipteki alacak bakiyesi artmaya devam etse de takipteki alacak oranı yüzde 2,5 ile yönetilebilir seviyelerde bulunuyor.

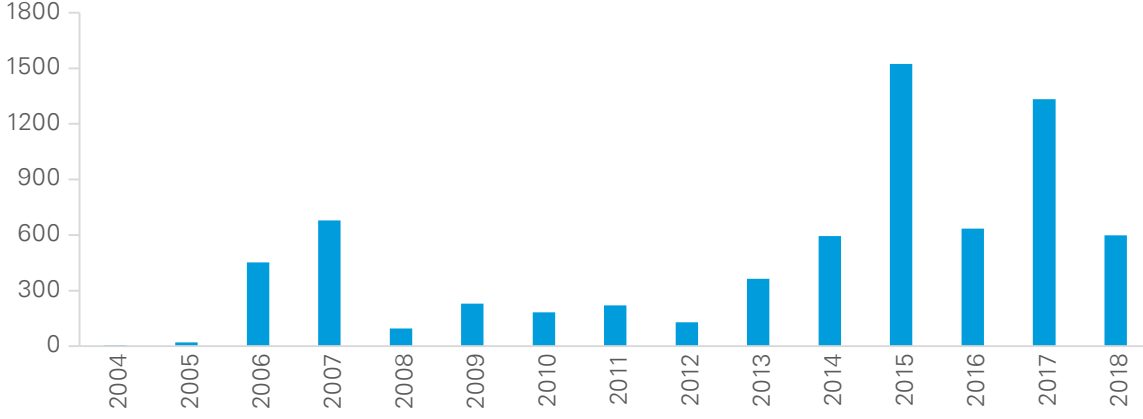
Taşımacılık ve depolama sektörü kredileri



Kaynak: BDDK

Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün son yıllardaki zayıf performansına rağmen uzun vadedeki yüksek potansiyelinin yabancı yatırımcıların ilgisini çektiği görülüyor. Bu doğrultuda özellikle son beş yılda güçlenmek üzere yabancıların sektöre doğrudan yatırımlarında önemli girişler görüldü. 4,7 milyar doları son beş yılda olmak üzere sektöre son 15 yılda 7,1 milyar dolar tutarında yabancı yatırım girişi oldu.

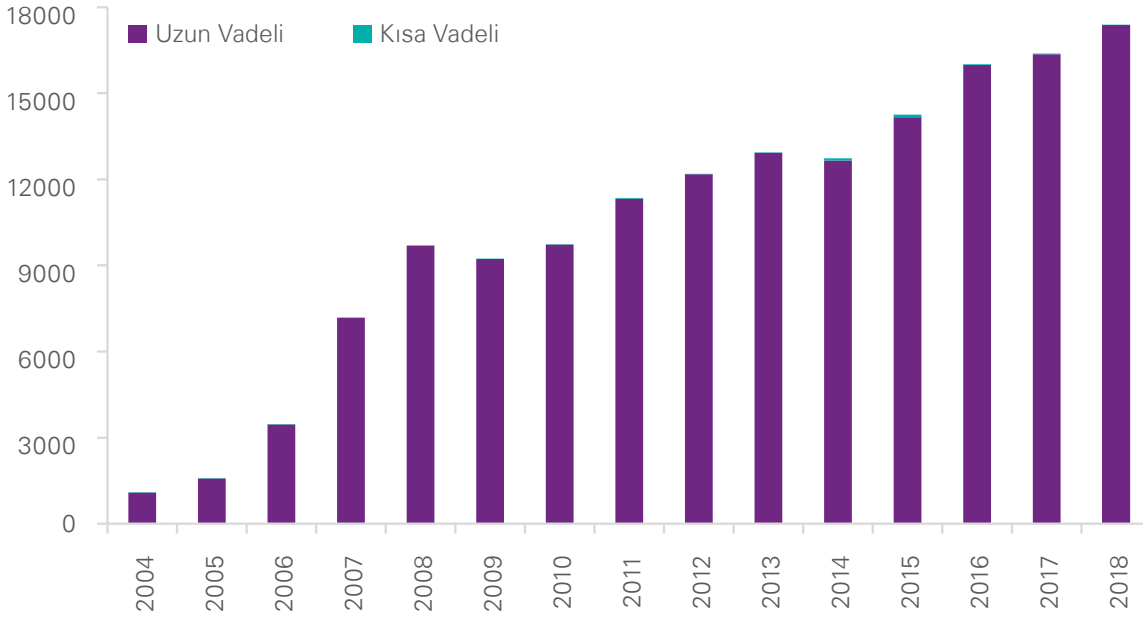
Taşımacılık ve depolama sektörüne doğrudan yabancı yatırım girişleri (milyon dolar)



Kaynak: TCMB

Ekonominin diğer sektörlerinde olduğu gibi, taşımacılık ve lojistik sektöründe de yurtdışı borçlanma son 15 yılda hızla arttı. Tamamına yakını uzun vadeli olan yurtdışı kredi borcu 2004 yılındaki 1 milyar dolar seviyesinde 2018 yılına kadar hızlı bir şekilde artarak 17 milyar dolar seviyesine yükseldi.

Taşımacılık ve depolama sektörü yurtdışı kredi borcu (milyon dolar)

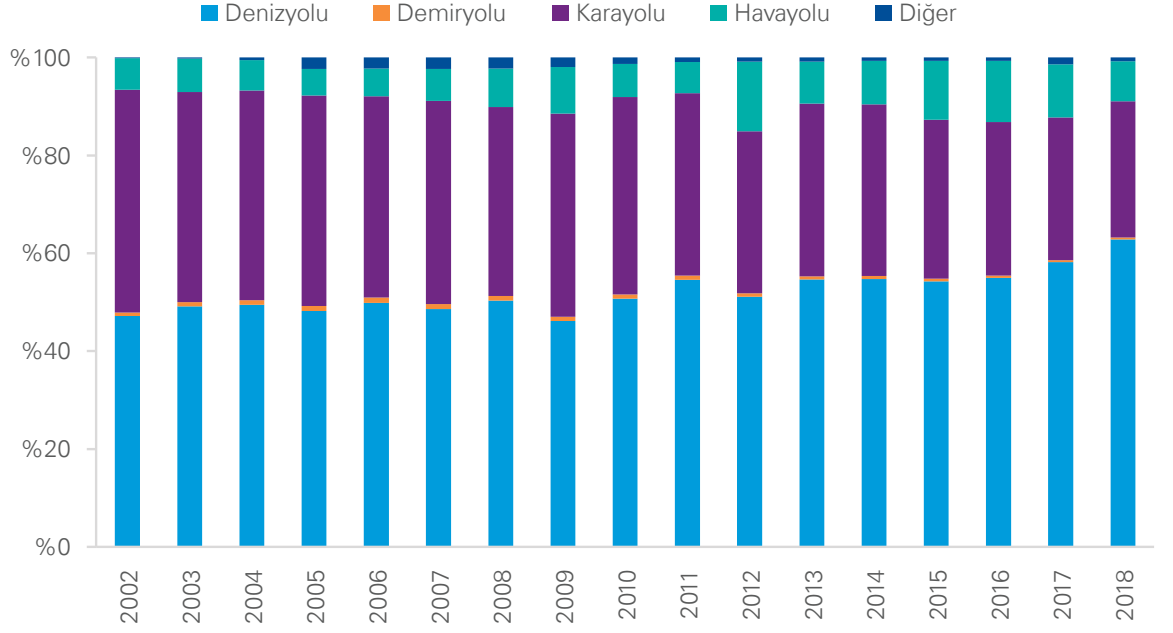


Kaynak: TCMB

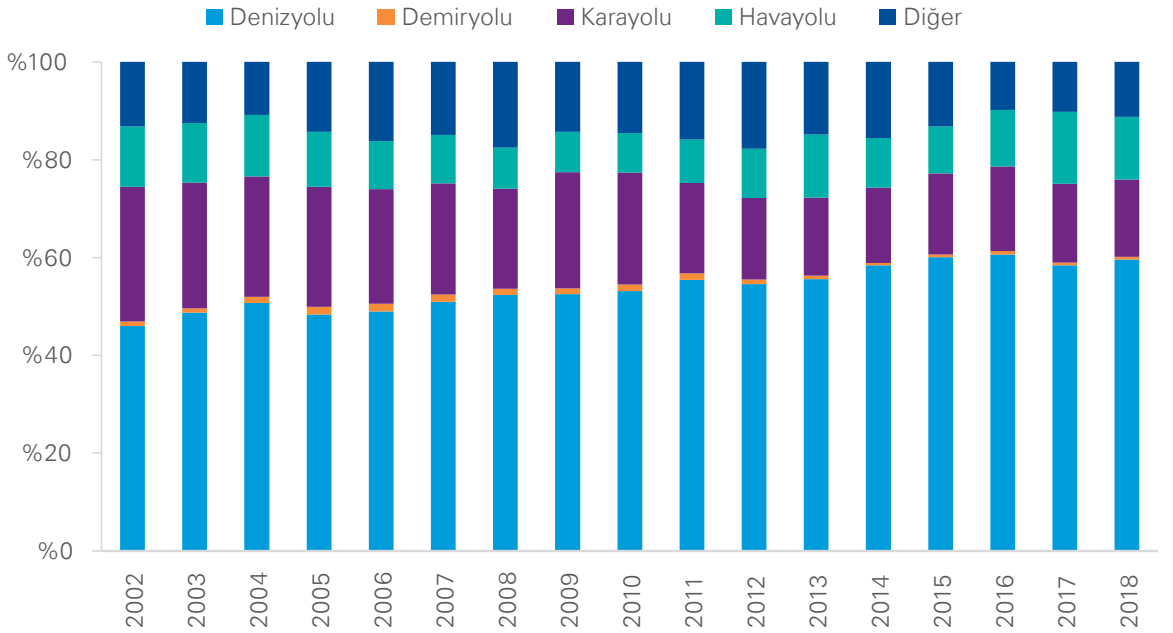
Dış ticarete taşımacılık ve lojistik sektörü

Türkiye'nin dış ticaret verilerine taşıma şekillerine göre bakıldığında, son 15 yıldır belirgin bir trend gözleniyor. Denizyolu taşımacılığının hem ihracatta hem de ithalattaki payının arttığı görülüyor. Buna karşın karayolu ile yapılan taşımacılık zaman içerisinde geriliyor. İthalat tarafında boru hatlarıyla yapılan ham petrol ve doğalgaz ithalatının taşımacılığı önemli bir yer tutuyor. Ancak ne ihracat ne de ithalat tarafında demiryolu ile yapılan yük taşımacılığı önemli bir paya sahip.

İhracatın taşıma şekillerine göre dağılımı



İthalatın taşıma şekillerine göre dağılımı

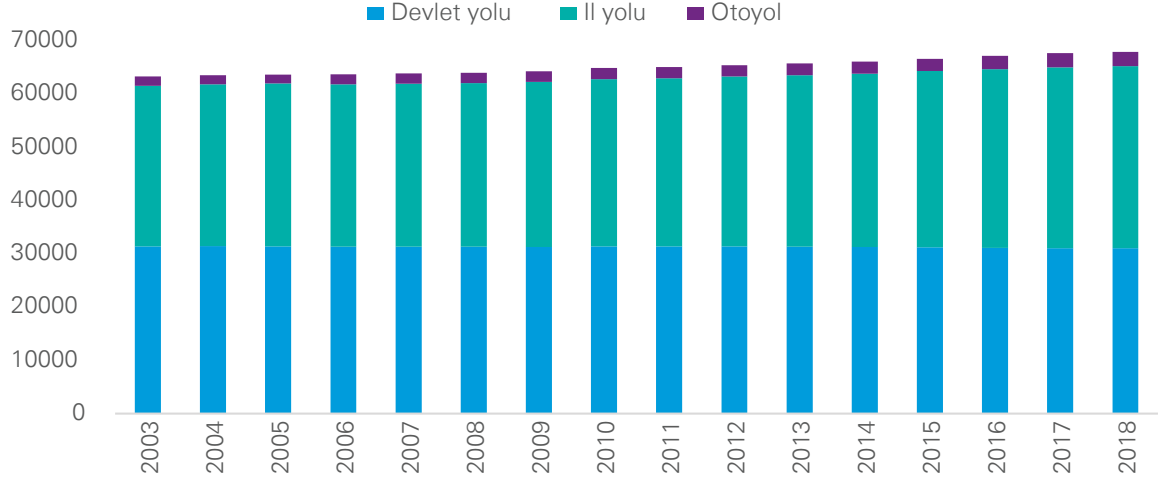


Kaynak: TÜİK

Karayolu taşımacılığı

Yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığında en çok tercih edilen karayolu taşımacılığında son 16 yılda önemli kalite iyileştirmeleri yapıldı. Toplam karayolu uzunluğu 2003 yılındaki 63 bin 244 km'den 2018'de 67 bin 891 km'ye yükselirken, bunun içinde bölünmüş yolların uzunluğu beş kattan fazla arttı. Bununla birlikte, otoyol uzunluğu da 2003 yılındaki bin 753 km'den 2018'de 2 bin 717 km'ye uzadı. Bununla birlikte, büyükşehirlerde trafiği azaltmak ve karayolu ulaşımını kolaylaştırmak üzere çok sayıda, köprü ve tünel yapıldı.

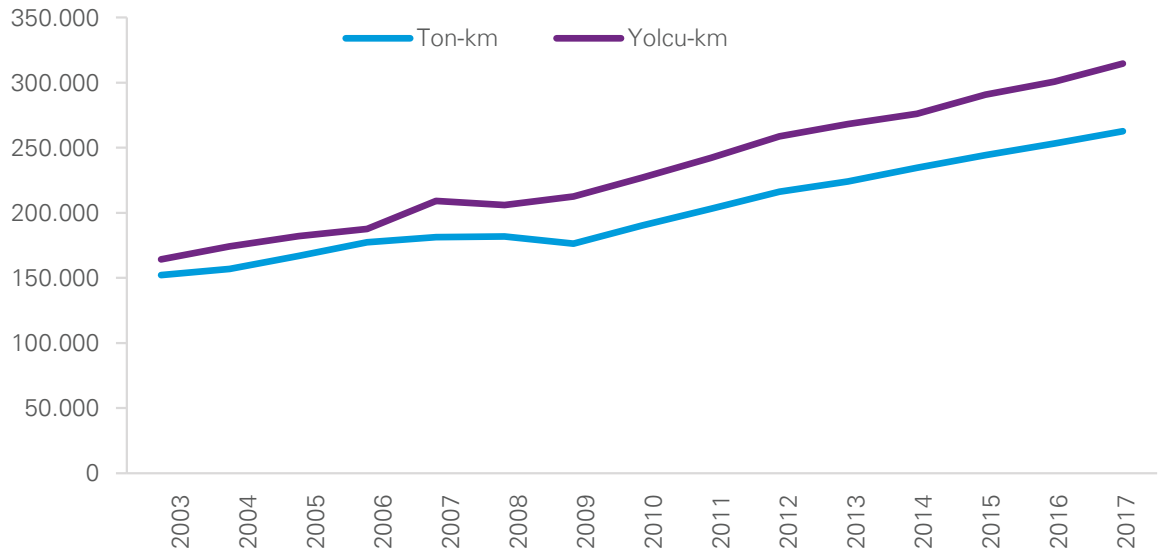
Karayolu uzunlukları (km)



Kaynak: TÜİK

Karayolu ile yapılan yük taşımacılığı ise çok sayıda oyuncu tarafından yurtiçindeki faaliyetlerin çok büyük bir kısmını oluşturuyor. Karayolu ile yapılan yük taşımacılığı 2009 krizi dışında genel olarak artış eğilimini korurken, yolcu taşımacılığı sadece 2008 yılında sınırlı bir azalış gösterdi.

Kara yollarında yük ve yolcu taşımacılığı (milyon)



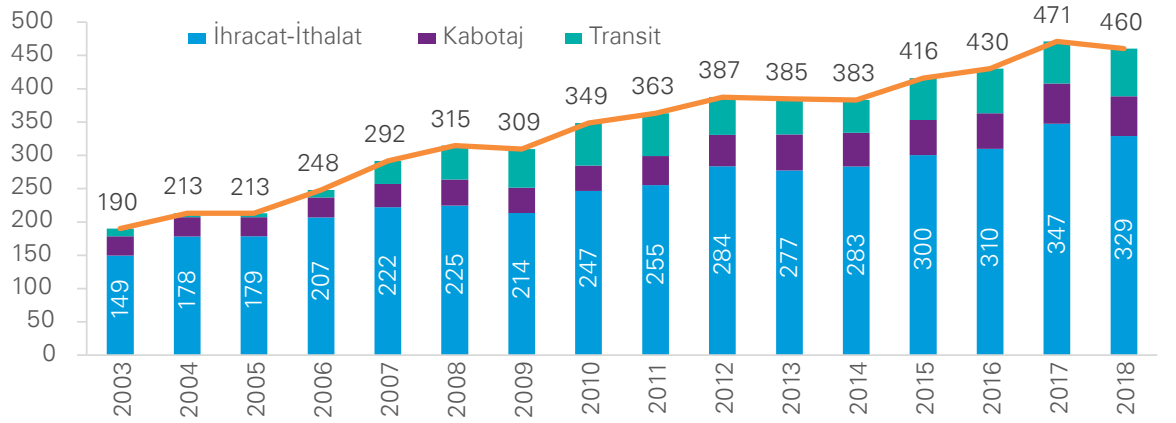
Kaynak: TÜİK

Denizyolu taşımacılığı

Dış ticaret verilerinde de görüldüğü üzere, denizyolu taşımacılığı büyük ölçüde ihracat ve ithal edilen malların taşınmasında kullanılıyor. 2002 yılında yüzde 47,2 olan ihracatın denizyolu ile taşınan kısmı, 2018 yılına gelindiğinde yüzde 62,8'e yükseldi. Aynı dönemde ithalatın denizyolu ile taşınan kısmının oranı yüzde 46,0'dan yüzde 59,6'ya çıktı.

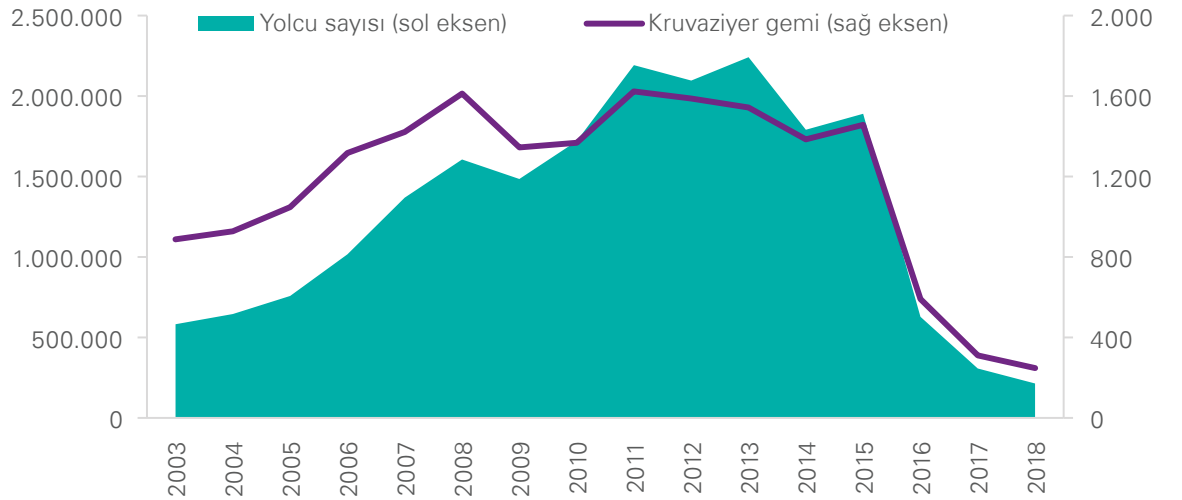
Denizyolu taşımacılığının dış ticaretin yanında kabotaj ve transit amaçlı taşımacılık ile limanlarda elleçlenen yük miktarı da genel itibarıyla artmaya devam ediyor. 2003 yılında 190 milyon ton olan elleçlenen toplam yük miktarı 2018 sonunda 460 milyon tona ulaştı.

Limanlarda elleçlenen yük miktarı (milyon ton)



Denizyolu ile yolcu taşımacılığında ise son yıllarda çok dramatik gelişmeler yaşandı. 2011 sonrasında limanlara gelen kruvaziyer gemi sayısında başlayan düşüş eğilimi 2015 sonrası hız kazanırken, yolcu sayısı da sert bir şekilde geriledi. 2015 yılında 1456 olan gemi sayısı 2018 yılında 247'ye gerilerken aynı dönemde yolcu sayısı 1 milyon 889 bin 370 kişiden 213 bin 771 kişiye indi.

Kruvaziyer gemi ve yolcu istatistikleri



Kaynak: TÜİK



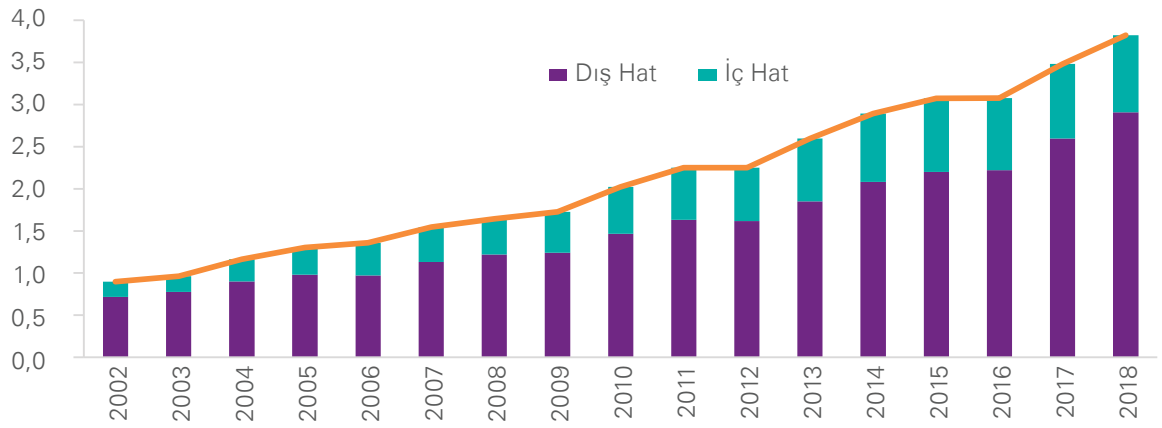
Havayolu taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı sektörün serbestleştirilmesiyle ve kamunun büyük alt yapı yatırımlarıyla devamlı olarak gelişme gösteriyor.

Havayolu taşımacılığında genellikle çabuk bozulabilen, değeri yüksek, hızlı ve güvenli bir şekilde taşınması gereken ürünler tercih ediliyor. Oldukça hızlı ve güvenli olmasına karşın göreceli yüksek maliyeti dolayısıyla yük taşımacılığında daha az tercih edilse de

Türkiye’de havayolu ile taşınan yük miktarı 2002-2018 arasında 2012 yılı hariç sürekli olarak artış gösterdi. 2002-2003 yıllarında 1 milyon tonun altında olan yıllık havayolu yük taşımacılığı 2018 yılında 3,8 milyon tona ulaştı. İç hatlarda taşınan yük miktarı bu dönemde beş katına çıkarken, dış hatlarda taşınan yük miktarı 0,7 milyon tondan 2,9 milyon tona yükseldi.

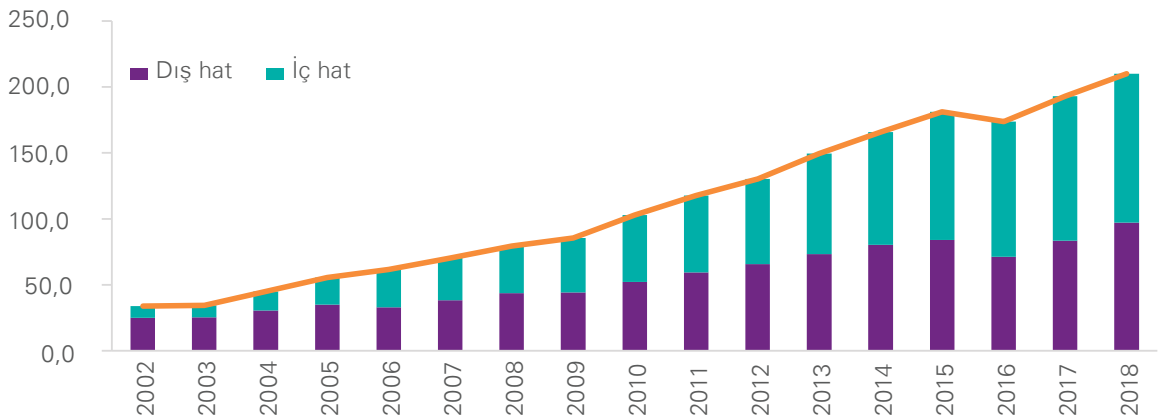
Havayolu yük taşımacılığı (milyon ton)



Kaynak: DHMI

Söz konusu dönemde havayolu ile taşınan yolcu sayılarında da kayda değer gelişmeler yaşandı. 2016 yılında artan güvenlik kaygıları ve turizmdeki sorunlar nedeniyle dış hat yolcu taşımacılığı daralırken, toplam yolcu sayısında da azalış yaşandı. İç hatlarda yolcu taşımacılığı ise devamlı artarak dış hatların üzerine çıktı. 2002 yılında 8,7 milyon kişi olan iç hat yıllık yolcu sayısı, 2018 yılına gelindiğinde 112,8 milyon kişiye ulaşırken, dış hat yolcu sayısı 25,1 milyondan 97,2 milyon kişiye yükseldi. Böylece toplam havayolu yolcu sayısı 33,8 milyondan 210 milyon kişiye çıktı.

Havayolu yolcu taşımacılığı (milyon kişi)

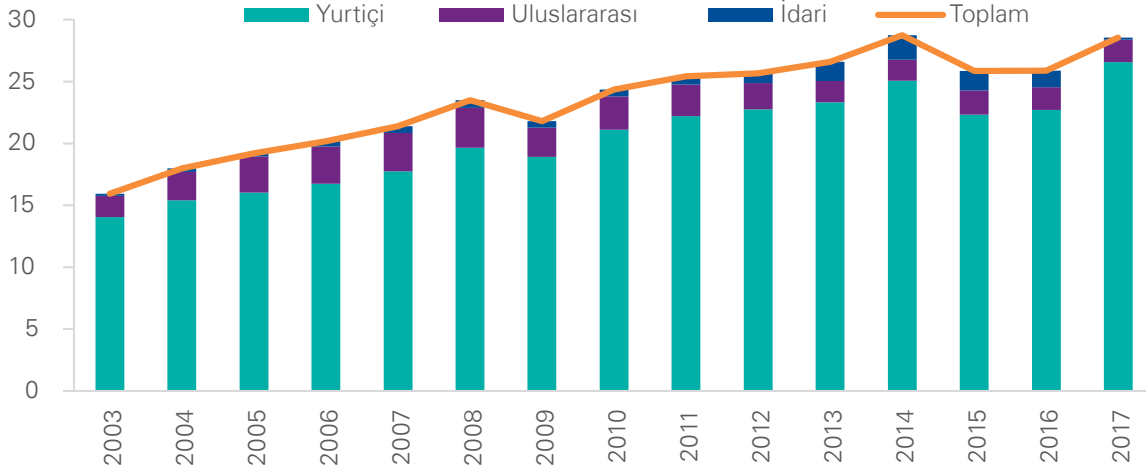


Kaynak: DHMI

Demiryolu taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığının önemine dikkat çekilmesine ve Türkiye'nin son yıllardaki yüksek hızlı tren yatırımlarına rağmen, demiryolu yük taşımacılığında kayda değer bir ilerleme sağlanamadı. Çoğunlukla yurtiçi yük taşımacılığında tercih edilen demiryollarında taşınan toplam yük miktarı 2002 yılındaki 15,9 milyon tondan 2017 yılında 28,6 milyon ton seviyesine çıktı.

Demiryolu yük taşımacılığı (milyon ton)

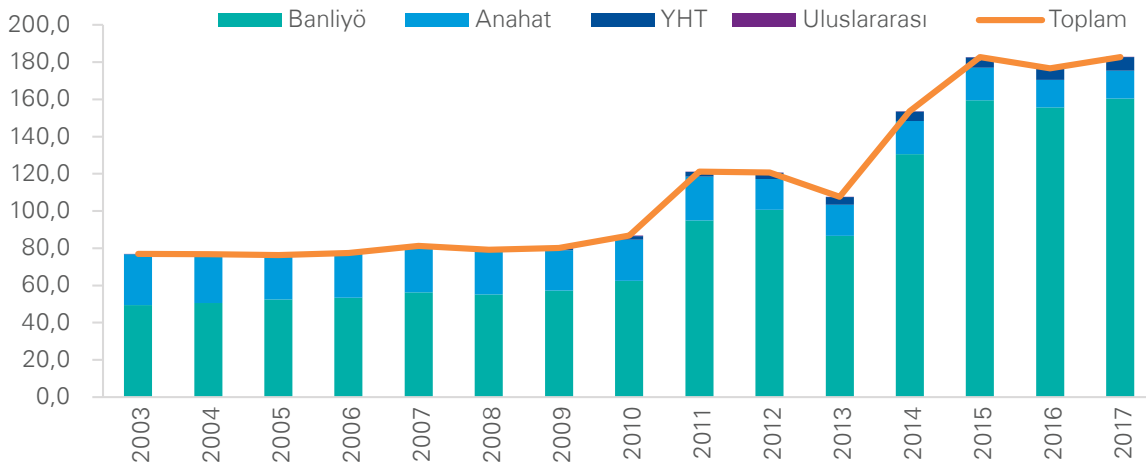


Kaynak: DDGM

Şehirleşme ile banliyö ve şehir merkezi arasında demiryolu ile yolcu taşımacılığı gelişirken, şehirlerarasında yolcu taşımacılığı sayıları belirgin olarak azaldı. Banliyölerden demiryolu ile taşınan yolcu sayısı 2003-2017 arasında 3,5 katına yükselerek 160,5 milyon kişiyi aşarken, şehirlerarasında yolcu taşımacılığı 27,3 milyon kişiden 15 milyon kişiye geriledi.

Yüksek hızlı tren (YHT) ile yolcu taşımacılığı ise henüz arzu edilen seviyelerde olmasa da çok hızlı gelişim gösteriyor. 2009 yılında 1 milyon kişinin altında olan YHT ile yolcu taşımacılığı yıllık toplam sayısı 2017 sonunda 7,2 milyon kişiye ulaştı.

Demiryolu yolcu taşımacılığı (milyon kişi)



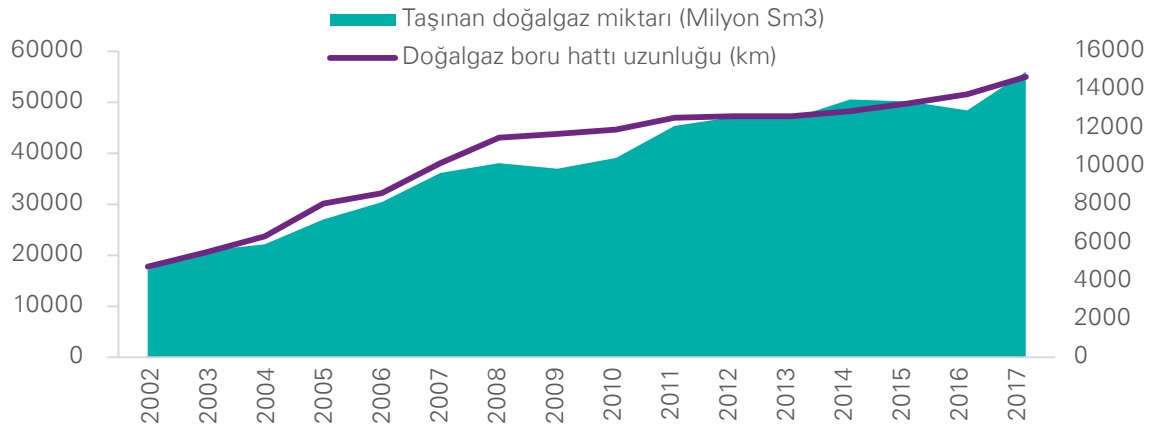
Kaynak: DDGM

Boru hattı taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, ham petrol ve doğalgaz gibi enerji ürünlerinin naklinde tercih edilen bir taşımacılık türüdür. Başlangıçtaki yatırım maliyetleri yüksek olduğundan uzun vadeli bir strateji ile ve genellikle de devletler arasında kullanılır. Türkiye coğrafi konumu ile enerji kaynaklarına yakın bir ülke olduğundan boru hattı ile taşımacılık önemli bir alt sektördür. 2002 yılında 4 bin 739 km olan doğalgaz boru hattı uzunluğu 2017 sonunda 14 bin 666 km'ye ulaştı.

Bu dönemde boru hattı ile taşınan doğalgaz miktarı ise 17 milyar sm³'ten 56 milyar sm³'e yükseldi. Öte yandan ham petrol taşımada kullanılan boru hattı ise bu dönemde miktar küçülse de daha yüksek verimde kullanılarak yıllık toplamda taşınan ham petrol miktarı 12,4 milyon tondan 36 milyon tona yükseldi.

Doğalgaz boru hattı uzunluğu ve taşınan doğalgaz miktarı



Kaynak: DHMI

	Petrol boru hattı uzunluğu (km)	Ham petrol (bin ton)
2004	3.065	12.387
2005	3.065	9.379
2006	3.065	9.096
2007	3.065	12.833
2008	3.065	24.531
2009	3.065	29.721
2010	3.038	27.041
2011	3.038	29.805
2012	3.038	26.153
2013	3.053	20.668
2014	3.053	15.386
2015	3.053	35.343
2016	3.053	35.906
2017	3.053	35.998

Kaynak: TÜİK

Sektördeki önemli oyuncular

Taşımacılık ve lojistik sektöründe şirketler kurumsallık yönünden geniş bir yelpazede yer alıyorlar. Küresel rekabette yer almaya çalışanların kurumsal yapıları güçlü iken yurtiçi pazarda etkili olmak durumunda kalanlarda güvenilir finansal bilgiye erişmek zor olabiliyor. Bu nedenle daha çok dış ticarete etkili olan denizcilik ve havayolu şirketleri konusunda bir fikir elde etmek mümkün oluyor.

THY, hava kargoda en büyük oyuncular liginde yer alıyor. Hali hazırda kapasitesi ve uçuş rotaları açısından Avrupa'da birinci, dünyada 8'inci sırada. İstanbul Havalimanı'na 2 milyon tonluk en büyük endüstriyel binalarından birini kuran THY Kargo'da hedef dünyada ilk beş hava kargo şirketi arasında yer almak olarak kondu.

Hava kargo trafiğinin kesişme noktası olan İstanbul'u, dünyanın lojistik merkezi haline getirmeyi amaçlayan THY Kargo, 2016'da global arenada 56 destinasyona gerçekleştirdiği doğrudan uçuşunu, 2023 yılında, 150 destinasyona çıkarmayı planlıyor.

Uçak sayılarına ve aktif büyüklüğüne göre Türkiye'nin en büyük havayolu şirketi Türk Havayolları, en büyük kargo şirketi de THY Kargo olarak tarif edilebilir. Denizcilik sektöründe ise tonaj büyüklüğüne göre en büyük denizcilik şirketi Ciner Ship Management olarak öne çıkıyor.

Havayol şirketleri	Toplam uçak sayısı
THY	309
Pegasus	81
Güneş Ekspres	46
Onur Air	27
Atlas Jet	16

Kaynak: SHGM

Denizcilik şirketleri	Gemi sayısı	Tonaj (DWT)
Ciner Ship Management	26	2141757
Ya Sa Shipping Industry	26	2048550
Marinsa Denizcilik	22	1726988
Advantage Tankers LLC	11	1519335
Arkas Holding	60	1330761

Kaynak: Ekonomist, Deniz Ticaret Odası

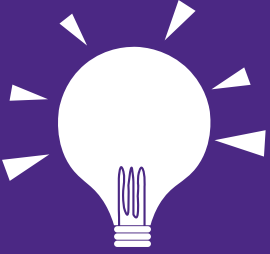
Taşımacılık sekt6r6 durum analizi





Güçlü yönler

- Coğrafi konumu itibarı ile kara, deniz, hava ve demiryollarının entegre biçimde kullanılabilir olması,
- Karayolu ağının geniş ve araç sayısının yeterli olması
- Havayollarına yapılan yatırımlarla altyapı açısından ciddi bir büyüklüğe ulaşılmış olması
- Limanlar ile demiryolları arasında bağlantının bulunması
- Ağır sanayi merkezlerinin çoğunu içine alan bir demiryolu ağının olması
- Limanların bölgesel konumu itibarıyla önemi ve transit taşımacılığa uygun olması
- Denizyolu taşımacılığında filonun genç olması



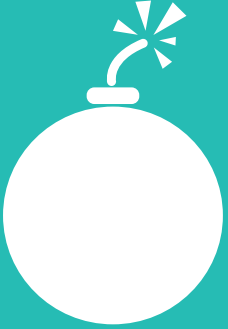
Fırsatlar

- Dijital teknolojilerdeki gelişmeler
- Bölgedeki ülkelerin yeniden inşasında ihtiyaç olacak hizmetler
- Dünya ticaret hacminin gelişmekte olan doğu ülkelerine kayması
- Havacılık sektöründeki geniş ağ
- Karayolu taşımacılığındaki deneyim
- E-ticaret uygulamalarının ortaya koyduğu yeni ve büyüyen iş alanı



Zayıf yönler

- Demiryolu alt yapısının yetersizliği
- Karayolu taşımacılığında fiyat odaklı rekabetin firmaları olumsuz etkilemesi
- Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersiz olması
- Yatırım ve işletme maliyetlerinin yüksek olması
- Uzun vadeli finansmana erişimdeki engeller
- Plansız şehirleşme ve lojistik birimlerin kent içinde plansız dağılımı
- Uzun bürokratik süreçler



Tehditler

- Karbon salınımının her geçen gün artarak devam etmesi ve çevre kirliliğini tetiklemesi
- Yurtiçi taşımacılıkta karayolu taşımacılığının ağırlıkta olması ve diğer modların birer alternatif sunamıyor olması
- AB ile zayıflayan ilişkiler
- Dünyada ticaret ve taşımacılık hizmetlerine yönelik korumacı politikalar
- Pazardaki yabancı firmaların rekabet üstünlüğünün bulunması
- Akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar ve fiyat müdahaleleri



Projeksiyonu

Küresel ticaret ve ekonomik büyümeye yüksek derecede bağlı olan taşımacılık ve lojistik sektörü, son yıllardaki zorlu koşulları başarılı bir şekilde geride bıraktı. Dünya ekonomisindeki kırılmalı toparlanma eğiliminin yanında, jeopolitik belirsizlikler, ticarete korumacı eğilimler ve finansal piyasalardaki çalkantı geride kalan dönemde olduğu gibi, önümüzdeki yıllarda da sektörün görünümü açısından belirleyici olacak.

2019 yılında dünya ekonomisinin ve ticaret hacminin daha yavaş büyüyeceği beklentisi taşımacılık ve lojistik sektöründe de talebin güçlü olmayabileceğine işaret ediyor. Bununla birlikte, geçtiğimiz yıllarda döviz kurlarında ve petrol fiyatlarında yaşanan dalgalanma sektörün finansman ve işletme giderleri üzerinde baskı oluşturdu. Bu durum mevcut küresel belirsizlikler içerisinde önümüzdeki dönemde de devam edebilir.

Bununla birlikte sektör, yenilikçi teknolojiler sayesinde iş süreçlerini iyileştirirken verimlilik artışları ve maliyet avantajları elde edebiliyor. Bu eğilimlerin önümüzdeki yıllarda da devam edeceği beklenirken, uzun vadede sektörün gelişime açık olduğu düşünülüyor. Ayrıca sektördeki birçok oyuncunun yabancı para cinsinden gelir elde edebiliyor oluşu, sektörün finansal piyasalardaki oynaklığa karşı direncini artırıyor.

Bu nedenlerden dolayı sektörün kısa vadede dünya ticaretine yönelik belirsizlikleri yönetebileceği ve orta vadede coğrafi konumu ve ekonominin dış ticaretteki esnekliği ile görünümünün açık aldığı değerlendiriliyor. Ancak uzun vadede küresel rekabette geri kalmamak için dijital teknolojilerdeki gelişmelerle uyumlu olarak dönüşümünü mutlaka gerçekleştirmesi gerektiği düşünülüyor.

İletişim:



Yavuz Öner

Taşımacılık Sektör Lideri,
Şirket Ortağı
yoner@kpmg.com

Detaylı bilgi için:

KPMG Türkiye
Clients & Markets
tr-fmmarkets@kpmg.com

İstanbul

İş Kuleleri Kule 3 Kat 2-9
34330 Levent İstanbul
T : +90 212 316 6000

Ankara

The Paragon İş Merkezi Kızılırmak Mah.
Ufuk Üniversitesi Cad. 1445 Sok. No:2
Kat:13 Çukurambar 06550 Ankara
T: +90 312 491 7231

İzmir

Heris Tower, Akdeniz Mah. Şehit Fethi Bey
Cad. No:55 Kat:21 Alsancak 35210 İzmir
T: +90 232 464 2045

kpmg.com.tr

kpmgvergi.com



Bu dokümanda yer alan bilgiler genel içeriklidir ve herhangi bir gerçek veya tüzel kişinin özel durumuna hitap etmemektedir. Doğru ve zamanında bilgi sağlamak için çalışmamıza rağmen, bilginin alındığı tarihte doğru olduğu veya gelecekte olmaya devam edeceği garantisizdir. Hiç kimse özel durumuna uygun bir uzman görüşü almaksızın, bu dokümanda yer alan bilgilere dayanarak hareket etmemelidir. KPMG International Cooperative ("KPMG International") bir İsviçre kuruluşudur. KPMG ağına üye olan bağımsız firmalar, KPMG International'a bağlıdır. KPMG International'ın müşterilere sunduğu herhangi bir hizmet yoktur. Hiçbir üye firmanın KPMG International'ı veya bir başka üye firmayı, aynı şekilde KPMG International'ın da hiç bir üye firmayı üçüncü şahıslar ile karşı karşıya getirecek zorlayıcı ya da bağlayıcı hiçbir yetkisi yoktur. Tüm hakları saklıdır.

© 2019 KPMG Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş., KPMG International Cooperative'in üyesi bir Türk şirkettir. KPMG adı ve KPMG logosu KPMG International Cooperative'in tescilli ticari markalarıdır. Tüm hakları saklıdır. Türkiye'de basılmıştır.