

Taşımacılık

Sektörel Bakıř

2020

—

kpmg.com.tr



Dünyada ve Türkiye’de eğilimler

Küreselleşme süreci, lojistik kavramını sadece askeri bir terim olmaktan çıkartıp; imalat ve ticaretin vazgeçilmez bir unsuru haline getirdi. İmalat kanadında maliyetlerini optimize etmek isteyen şirketler, maliyet unsurlarını en aza indirmek için üretim merkezlerini kıtalara yayarken sürecin hatasız işlemesi için gelişmiş lojistik ağlarına ihtiyaç duyuyorlar. Müşteri kanadında ise sınır tanımayan ticaret ve giderek yükselen müşteri beklentileri, güçlü lojistik altyapısını bir ihtiyaçtan ziyade zorunluluk seviyesine yükseltti.

Gerek imalat gerekse de satış tarafındaki bu yüksek gereksinimler şirketler arası rekabette de yeni bir cephe açılmasına yol açtı. Taşımacılık ve lojistik mecralarında verimlilik yaratan küçük dokunuşlar etkilerini hem pazar payı hem de finansal sonuçlar olarak gösteriyor.

Günümüzde lojistik iyileştirmeleri fiziki yatırımlar kadar teknolojik yatırımları da barındırıyor. Bu sebeple, yatırım ve AR-GE faaliyetlerinin maliyetleri görece yüksek olmakla birlikte, araçların sistemdeki payını ve yerini azalttığı için hem sürdürülebilirlik hem de orta vadede kârlılığı besliyor.

Yanı sıra tüm dünyada hızla yaygınlaşan e-ticaret hizmetleri lojistik sahasının her zamankinden daha mecburi ve vazgeçilmez bir iş alanı olarak karşımıza çıkmasına vesile oluyor. Tüm perakende içinde büyüklüğü çift rakama ulaşan e-ticaret, tahmin edileceği gibi güçlü bir altyapı hizmeti servisi bekliyor. Yani e-ticaret ile birlikte büyüyecek ve kendini yenileyecek sektörlerin başında lojistik alanı geliyor.

Taşımacılık ve lojistik sadece özel sektörün değil kamunun da ağırlıklı olarak yatırım yaptığı bir mecra. Kamunun bu alanda yaptığı iyileştirmeler ülkeye doğrudan yabancı yatırım olarak geri dönme potansiyeli taşıırken iç pazardaki dinamizmi de tetikliyor.

Dünya ticaretinin ana merkezleri, lojistik altyapılarının güçlü olduğu bölgeler olarak öne çıkıyor. Bu bölgeler, tarihten gelen ve büyük ölçüde coğrafi konumları ile elde ettikleri avantajı önemli yatırımlar ve iyileştirmelerle güçlendirmeye devam ediyor. Yollar, bağlantılar ve ağlar gibi altyapı unsurlarının yanında, yetkin insan kaynağı birikimi, gümrükleme mekanizması, yasal süreçler, gelişmiş takip ve kontrol sistemlerinin varlığı gibi kavramlar en önemli yatırım alanları olarak öne çıkıyor.

Dünya Bankası’nın iki yılda bir yayımladığı Lojistik Performans Endeksi (LPE) listesinde ilk sıraları küresel ticarete söz sahibi olan gelişmiş ekonomiler işgal ediyor. Gümrükleme, ulaşım altyapısı, takip altyapısı ve benzeri altı ana değişkenin hesaba katıldığı endekste, gelişmiş ekonomilerin ortalama notunun diğer ülkelere kıyasla %48 daha fazla olduğu görülüyor. Bu ise ticaret merkezlerinin ve elde edilen başarının bir tesadüf olmadığını gösteriyor.

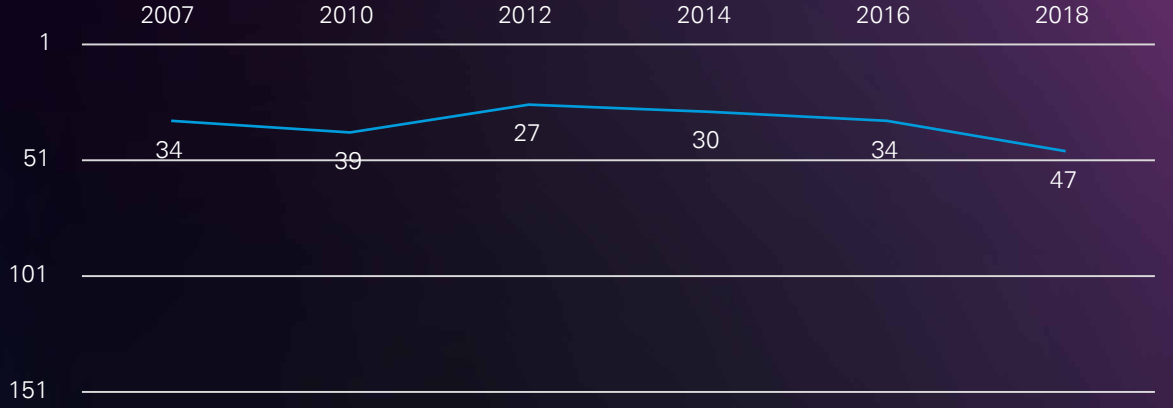
Dünya Bankası lojistik performans endeksi sıralaması 2018

Sıra	Ülke	Puan	2016'ya göre değişim (sıra)
1	Almanya	4.20	-
2	İsveç	4.05	+1
3	Belçika	4.04	+3
4	Avusturya	4.03	+3
5	Japonya	4.03	+7
6	Hollanda	4.02	-2
7	Singapur	4.00	-2
8	Danimarka	3.99	+9
9	Birleşik Krallık	3.99	-1
10	Finlandiya	3.97	+5
11	BAE	3.96	+2
12	Hong Kong	3.92	-3
13	İsviçre	3.90	-2
14	ABD	3.89	-4
15	Yeni Zelanda	3.88	+22
16	Fransa	3.84	-
17	İspanya	3.83	+6
18	Avustralya	3.75	+1
19	İtalya	3.74	+2
20	Kanada	3.73	-6
47	Türkiye	3.15	-13

Kaynak: Dünya Bankası

160 ülkenin yer aldığı sıralamada ülkemiz yayımlanan son çalışma olan 2018 itibarıyla 47. sırada yer alıyor. Gelişmekte olan ülke sıfatını taşıyan ve coğrafi konumu itibarıyla bir lojistik merkezi olmaya doğal aday konumundaki ülkemizin bulunduğu koordinatlar, bu alandaki yatırım ihtiyacını gözler önüne seriyor. İlaveeten, ülkemizin 2012 yılından bu yana, sıra kaybettiğini de ifade etmekte fayda var. 2012 yılında 27. sırada yer alan ülkemiz kendine 2014'te 30, 2016'da ise 34. sırada yer buldu.

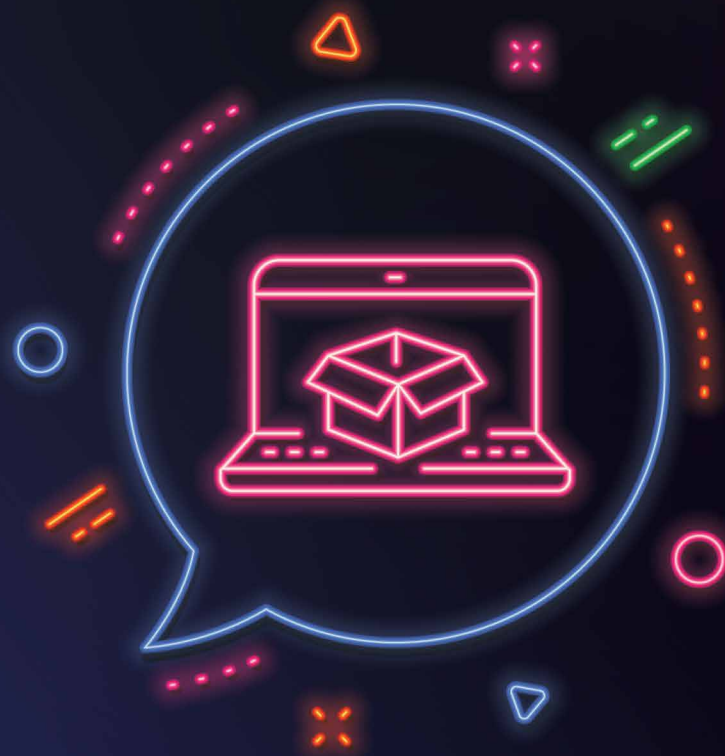
Türkiye'nin DB LPE sıralamaları



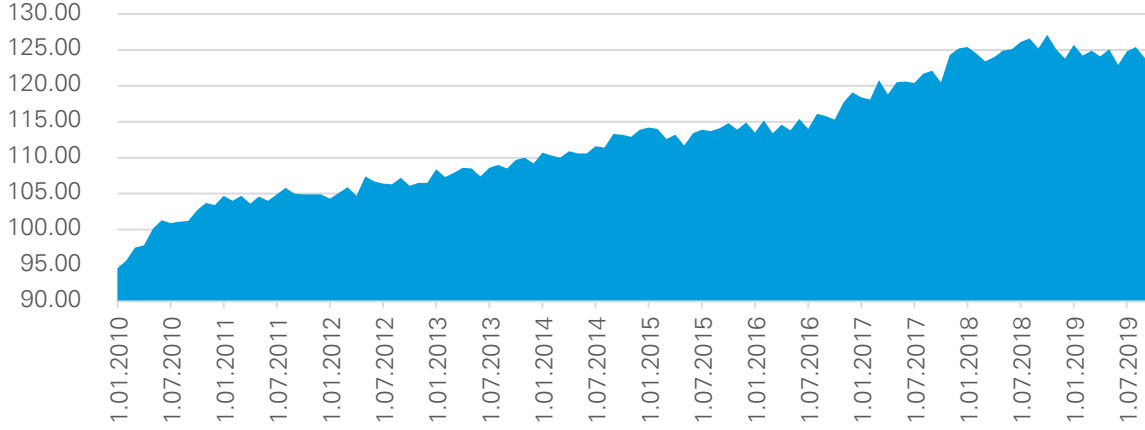
Kaynak: Netherlands CPB, www.balticexchange.com

Uzun vadede büyük bir gelişim alanı barındıran ve potansiyel taşıyan sektör, kısa vadede ise bazı önemli güçlüklerle mücadele etmek durumunda. Küresel ticaretteki korumacı eğilim ve politikaların güç kazandığı son dönemlerde sektörün genel görünümü de ticaret hacmi ile birlikte hareket ediyor. Yine de 2019'un son günlerinde anlaşmasız Brexit ihtimalinin neredeyse ortadan kalması ve 2020'nin ilk haftalarında ABD ile Çin arasında imzalanan faz-1 anlaşma en kötü günlerin geride kalabileceğini işaret etse de küresel durgunluk ihtimali ufukta toplanan kara bulutların dağılmasını engelliyor.

Hollanda Merkezi Planlama Bürosu verileri, dünya ticaret hacminde 2018 yılı ile başlayan daralmanın 2019 yılında derinleştiğini gösteriyor. 2019 Ekim ayı itibarıyla bir önceki yılın aynı ayına göre %2,1 oranında daralan hacim, kötü bir sinyal vermekle birlikte; yılın ikinci yarısından sonra başlayan toparlanma bu olumsuz havayı az da olsa dağıtıyor. Bu noktada, dünya ticaret hacminin 2010 yılından bu yana %24'lük bir artış sergilediğini de belirtmek gerekiyor.



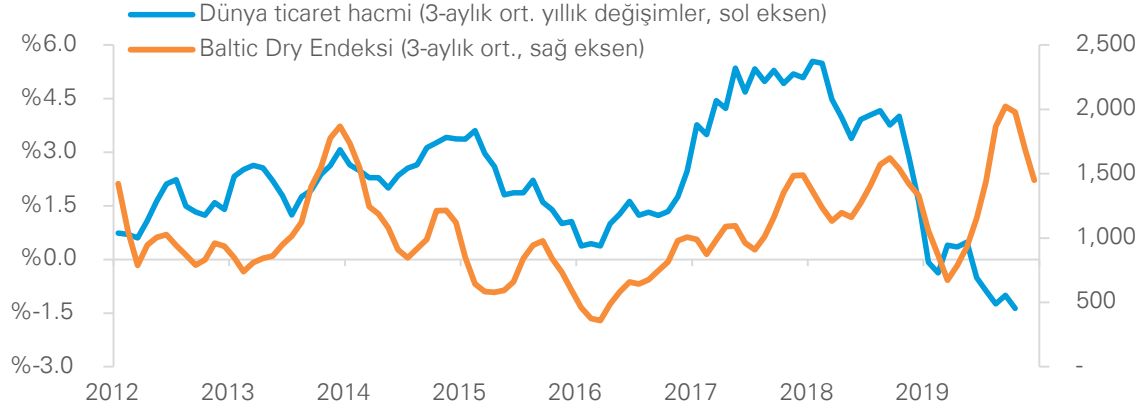
Dünya ticaret hacmi endeksi (MA)



Kaynak: Netherlands CPB

Öte yandan, küresel ticaretin en önemli öncü göstergelerinden sayılan Baltık Kuru Yük Endeksi (Baltic Dry Index - BDI) 2019 yılında büyük dalgalanmalar yaşadı. Ağustos ayı içinde yaklaşık 10 yıllık zirvesini gören endeks, yılın son çeyreğinde hızla daralarak, yaklaşık %69 gibi çarpıcı bir oranda geriledi. BDI ile küresel büyüme verisi arasında doğrudan bir istatistiki bağ bulunmamakla birlikte, endeksin yüksek değerler aldığı dönemlerin sonrasında kayda değer büyüme rakamları ile karşılaşılabilirdi biliniyor. Bu bağlamda, endeksin tepkilerini izlemekte fayda bulunuyor.

Dünya ticaret hacmi ve Baltık kuru yük endeksi



Kaynak: Netherlands CPB, www.balticexchange.com



Türkiye Pazarı





Türkiye taşımacılık ve lojistik sektörü:

Türkiye, benzersiz coğrafi konumu ile taşımacılık ve lojistik sektöründe öncü bir yere gelebilecek doğal altyapıya sahip. Diğer yandan, fiziki altyapı ve yatırımların eksikliği ile görece dar kalifiye insan kaynakları sebebiyle yeterli miktarda yatırımcı çekilemiyor. Sonuç olarak da bu büyük potansiyel bir türlü hayata geçemiyor. Bu genel trende 2018-2019 döneminde tepe noktasına ulaşan korumacı küresel ticaret eğilimleri ile yerel bazda yaşanan finansal sorunlar da olumsuz etkide bulundu.

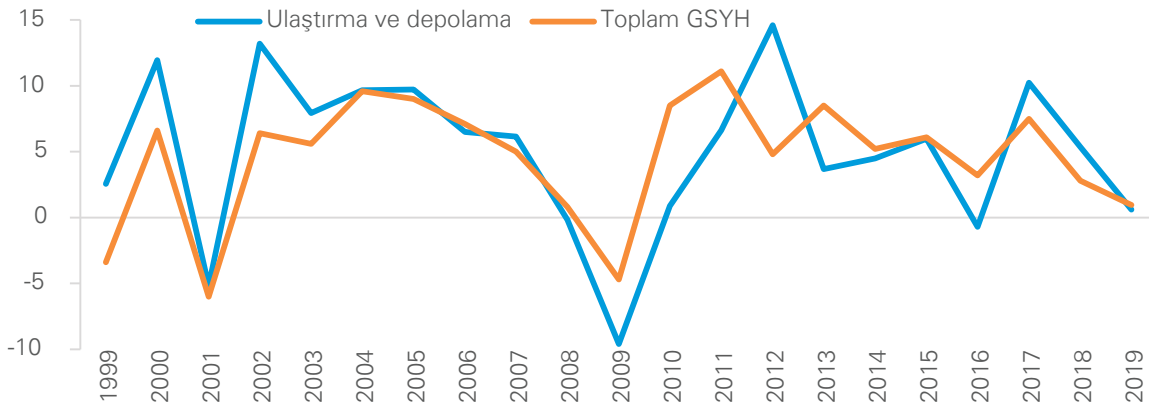
Sektörün ekonomideki yeri

Dış ticaret hacminde yüksek hızlı büyüme yaşanan dönemlerde tarihsel olarak GSYH'den daha hızlı büyüyen sektör, küresel kriz sonrası dönemde dalgalı bir seyir izledi. Bu seyrin temelinde maruz kaldığımız jeopolitik riskler ile önemli ticaret ortaklarımızın ekonomik performansları yatıyor.

1999-2008 döneminde GSYH ortalama %4,1 gibi bir hızla büyürken aynı oran ulaştırma ve depolama sektöründe %6,2 olarak gerçekleşti. Bu dönemdeki yüksek dış ticaret hacmi ve yapılan altyapı yatırımları söz konusu büyümenin temel taşlarını oluşturdu. Bu performans, 2009 sonrası değişti. Küresel krizle birlikte daralan dış ticaret hacmi, sektörün ciddi seviyede küçülmesine yol açtı. O günden günümüze kadar da tepe noktası

2011, dip noktası 2016 olan uzun soluklu bir toparlanma süreci yaşanıyor. Sektörün bu dönemdeki ortalama büyümesi neredeyse GSYH büyümesine denk seviyede.

Yıllık büyüme oranları (%)

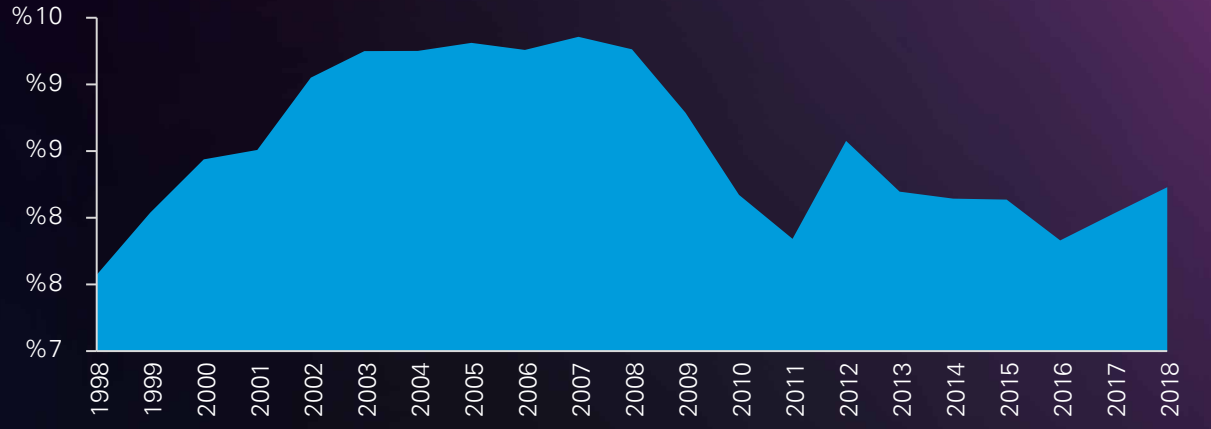


Kaynak: TÜİK

Gerek küresel gerekse de bölgesel gelişmeler yerel sektörün istikrarlı bir büyüme performansı yakalamasını engeller nitelikte. Korumacı küresel ticaret politikaları, AB'nin büyüme sorunları, Brexit süreci, Ortadoğu'da devam eden çatışmalar ve normalleşemeyen hayat ülkemiz taşımacılık ve lojistik sektörünün gelişmesini ciddi oranda sınırlıyor.

2000'li yılların ilk 10 senesinde GSYH'den aldığı pay %9 olan sektör, 2011-2018 döneminde %8,1 ortalama ile seyretti. 2002-2008 dönemindeki parlak seyir ise yerini aşağı yönlü bir trend ile dalgalı bir seyre bırakmış durumda.

Ulaştırma ve depolama sektörünün GSYH içindeki payı (%)



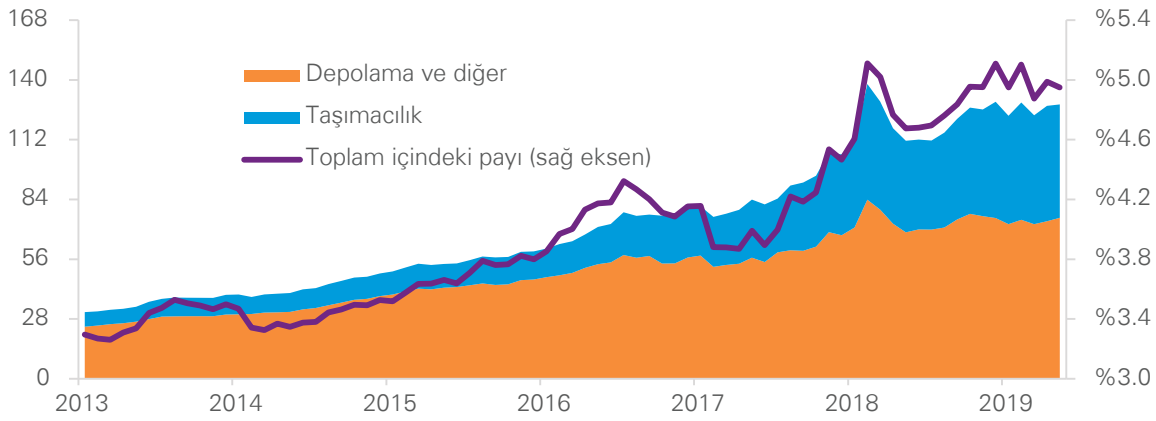
Kaynak: TÜİK



Taşımacılık ve lojistik sektörünün mali yapısı

Yüksek yatırım maliyeti ve uzun vadeli dönüşleri sebebiyle ortalamalardan daha uzun vadelerde borçlanma gereksinimi olan sektör, uzun vadeli borçlanma imkanlarının kısıtlanması ile birlikte borç yükü anlamında yatay bir seyre girdi. Yabancı para borçlanabilme kabiliyetleri, sektör oyuncularına önemli bir avantaj sağlamakla birlikte, TL'deki değer kaybı kredi hacminde artış olarak yansıyor. Burada, sektör oyuncularının yabancı para gelirlerinin varlığı ise kur riski ve olası yüklere karşı koruma kalkanı niteliğinde. 2019 Kasım ayı itibarıyla toplam krediler içindeki payı %5 olan sektör, GSYH payı ile kıyaslandığında aşırı borçlu görünmüyor. Diğer yandan, sektörün alt kırılımında, taşımacılık kanadının aldığı payın giderek arttığını görüyoruz.

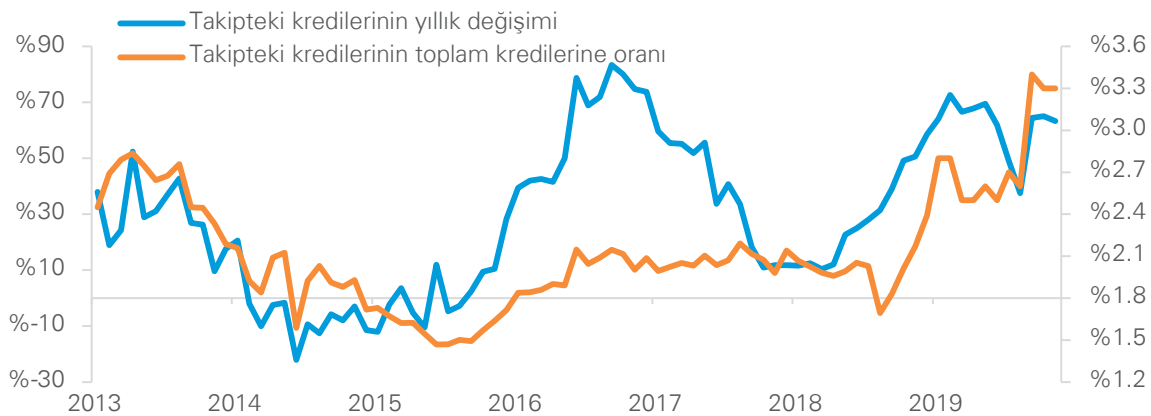
Taşımacılık ve depolama sektörüne krediler (milyar tl) ve toplam krediler içindeki payı



Kaynak: Risk Merkezi

2016 yılında yaşanan terör saldırıları ve gerçekleşen diğer jeopolitik riskler sektörü yaralamıştı. Takipteki kredi oranlarının hızla arttığı bu dönemi takiben, 2018 yılında da benzer bir durumla karşılaşıldı. Bu kez, sektör özelinde olmasa da genel manzarayı etkileyen bu duruma takipteki alacak oranı açısından bakıldığında ise ortalamaların oldukça altında ve başarılı bir performans göze çarpıyor. 2019 Kasım ayı itibarıyla sektörün takipteki kredi hacmi bir önceki yıla göre %63 arttı. Bu oran, 2016 yılında %80'ler seviyesini aşmıştı. Sektörün takipteki alacak oranı ise 2019 yılının son çeyreğinde %2,6'dan %3,3'e yükselmiş olsa da bu oran hem bankacılık sektör bilançosuna hem de sektörel bazda takipteki alacaklar oranlarının çoğuna kıyasla oldukça iyi seviyelerde. Yine de 16 ay gibi kısa bir sürede neredeyse iki kat yükselen takipteki alacak oranı, ortalama seviyeler ne olursa olsun dikkat edilmesi gereken bir unsur olarak öne çıkıyor.

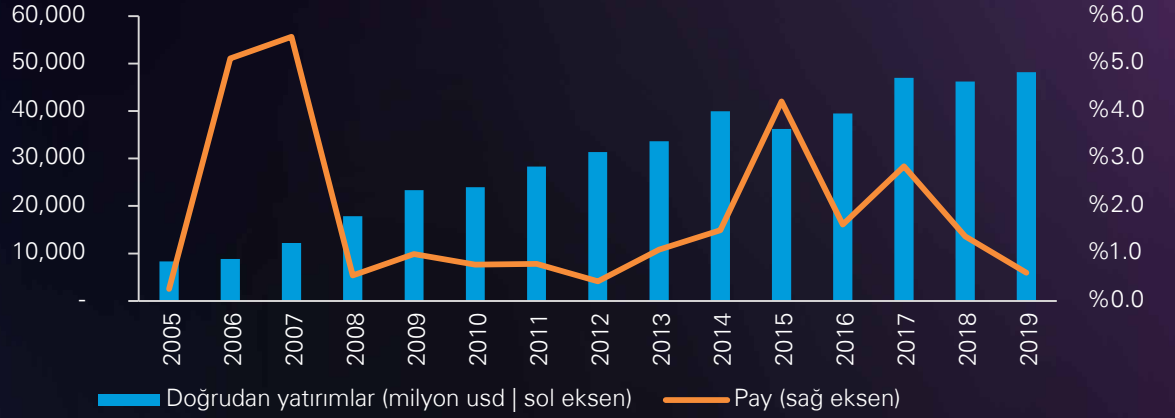
Taşımacılık ve depolama sektörü kredileri



Kaynak: BDDK

Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün son yıllardaki zayıf performansına rağmen uzun vadedeki yüksek potansiyelinin yabancı yatırımcıların ilgisini çektiği söylenebilir. Son iki yılı bunalımlı geçen 6 yıllık periyotta 5 milyar ABD Doları yatırım çeken sektörün, bu dönemde doğrudan yabancı yatırımlardan aldığı pay ise ortalama %2 seviyesinde. 2015 yılında %4,2 olan sektörün 2019 yılında pastadan aldığı pay ise %0,6 seviyesinde. Bu durum, sektörün sadece yerel risk unsurlarına maruz kalmadığının önemli göstergelerinden.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları ve sektör payı



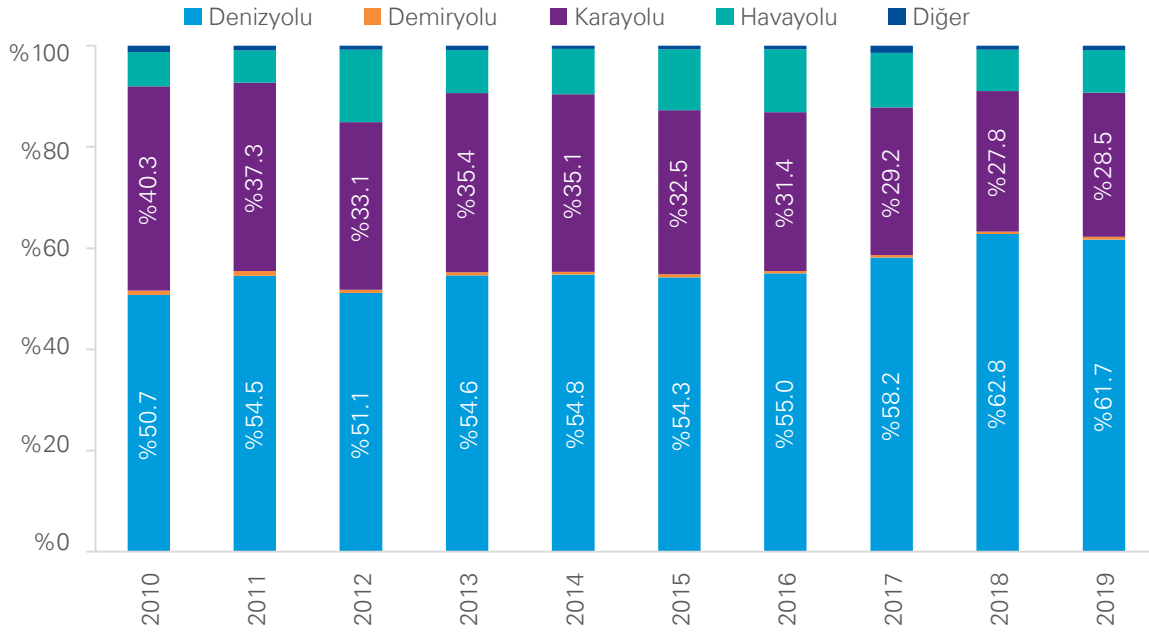
Kaynak: TCMB



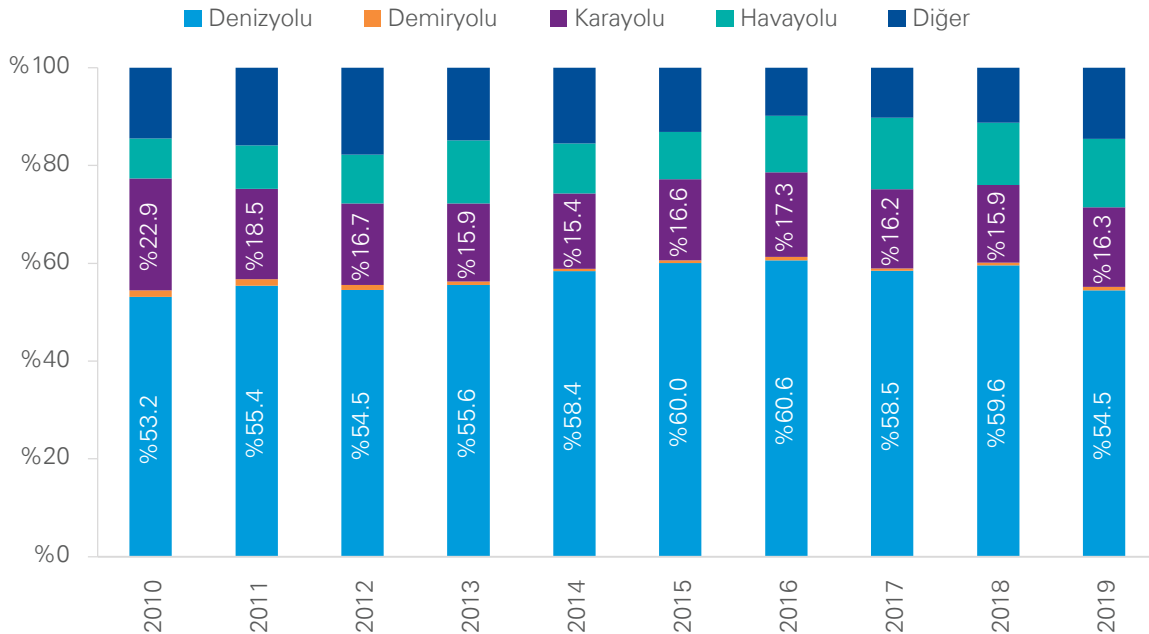
Dış ticarete taşımacılık ve lojistik sektörü

Türkiye'nin dış ticaret verilerine taşıma şekillerine göre bakıldığında, denizyolu taşımacılığının ağırlığı göze çarpıyor. Hem ihracat hem de ithalat bacaklarında payını artıran denizyolu taşımacılığını, payı son 10 yılda %41,5'lerden %28,5'lere gerileyen karayolu taşımacılığı takip ediyor. Bu iki taşımacılık yöntemi, toplam hacmin %90'ından fazlasını karşılar nitelikte. Bu ikilinin ithalat tarafındaki karşılığı ise %71 seviyesinde. Aradaki fark boru hatlarıyla yapılan ham petrol ve doğalgaz ithalatından kaynaklanıyor.

İhracatın taşıma şekillerine göre dağılımı



İthalatın taşıma şekillerine göre dağılımı

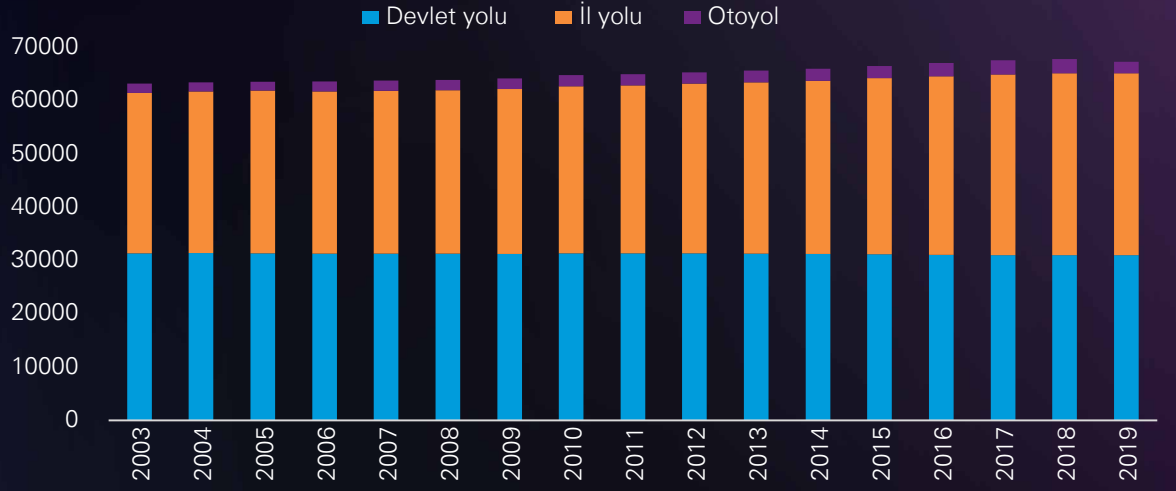


Kaynak: TÜİK

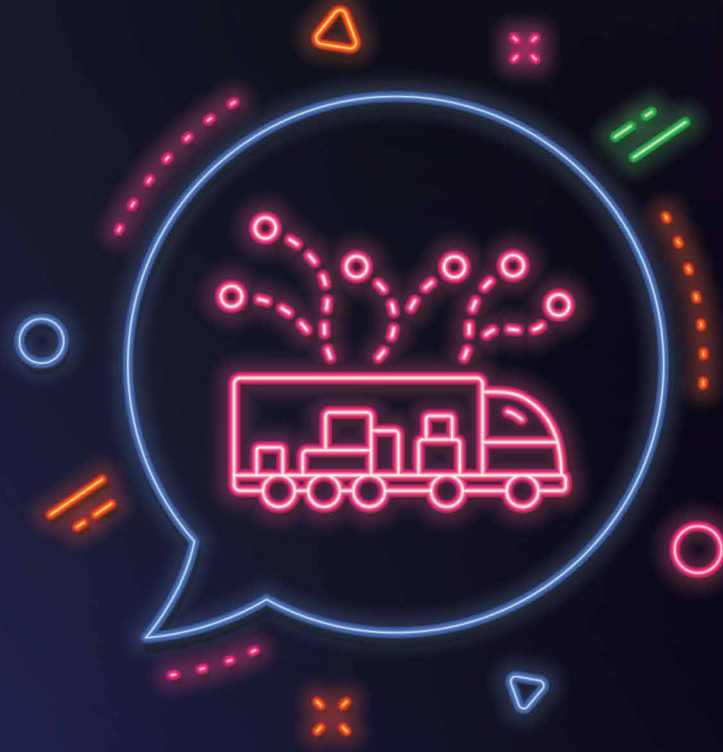
Karayolu taşımacılığı

Yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığında en çok tercih edilen yöntem karayolu taşımacılığıdır. Özellikle son 15 yılda yapılan ciddi yatırımlar, bu alandaki operasyonel kaliteyi yukarı taşıdı. 2002-2019 döneminde, toplam karayolu uzunluğu %6,7 artarak 63 bin 82 km'den 67 bin 333 km'ye ulaştı. Bu süreçte, bölünmüş yolların uzunluğu beş kattan fazla arttı. Diğer yandan, otoyol uzunluğu da 2002 yılındaki bin 714 km'den 2019'da 2 bin 159 km'ye uzadı. Bu büyüme, otoyolların toplam karayollarından aldığı payın %2'lerden %4'lere doğru hareketlendiğini gösteriyor. Bu yatırımlar ilave olarak mevcut altyapıda iyileştirmeler, yolları kısaltan, trafiği azaltan ve kaza risklerini aşağı çeken köprü, tünel ve benzeri yatırımlar da hayata geçirildi.

Karayolu uzunlukları (km)



Kaynak: TÜİK



Denizyolu taşımacılığı

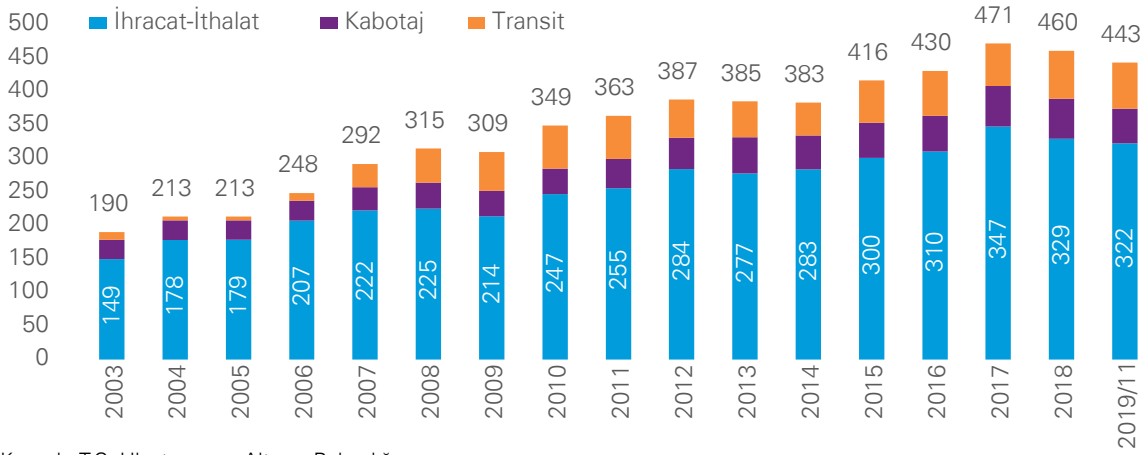
Denizyolu taşımacılığı ağırlıklı olarak yerel ve uluslararası ticarette kullanılıyor. Ülkemizde mevcut pastadan aldığı payı istikrarlı bir şekilde büyüten denizyolu taşımacılığı, 2019 sonu itibarıyla ihracat bacağına %62, ithalat bacağına ise %54'lük payı ile tartışmasız liderliğini koruyor. Bu oranlar 2002 yılında sırasıyla %47 ve %46 idi.

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, 2019 Kasım ayı itibarıyla 443 milyon tona ulaştı. 2019'un, rekor yıl 2017'yi geçmesinin kuvvetle muhtemel olduğu hesapları yapılıyor.

2018'in tamamında 460 milyon ton yükün, 110 milyon tonu ihracat, 218 milyon tonu da ithalat işlemleri sırasında gerçekleşti. Türkiye'nin kendi limanları arasında yaptığı iç ticaretin taşıma rakamı ise 60 milyon ton. Geriye kalan 71 milyon tonluk kısmı transit ticaret üzerinden yürüten işlemler oluşturuyor.

Limanlarda elleçlenen yük miktarı (milyon ton)

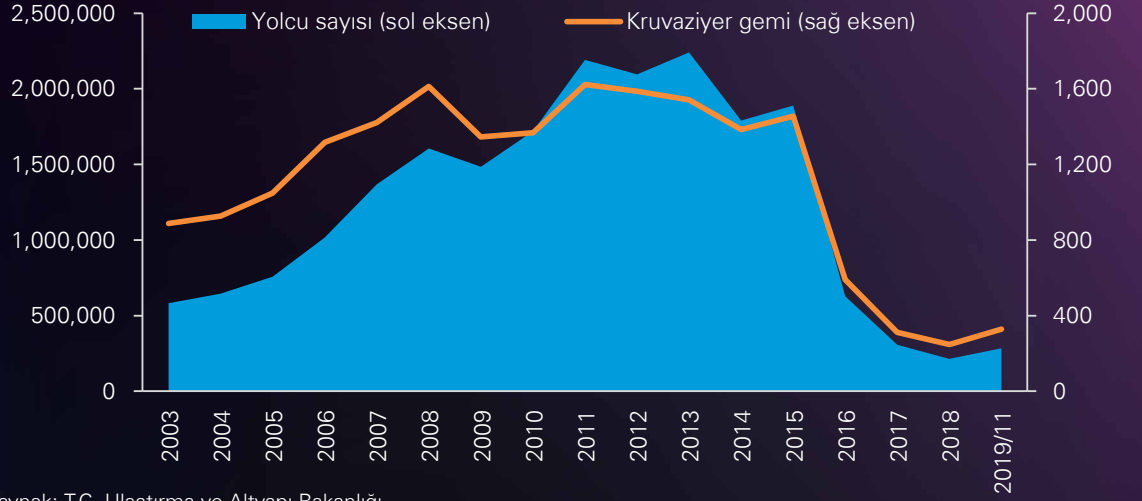


Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Denizyolu ile yolcu taşımacılığında ise 2012 yılı ile başlayan sert düşüş devam ediyor. 2005-2015 döneminde ortalama olarak 1.400'ün üzerinde gemi ve 1,65 milyon yolcudan bahsedilirken 2016-2019 Kasım döneminde bu ortalamalar sırasıyla 369 gemi ve yaklaşık 360 bin yolcu olarak gerçekleşti. Pek çok açıdan kötü geçen 2018 ise tarihi dip seviye olarak kayıtlara geçti. 2018 yılında 247 olan gemi sayısı 2019 Kasım sonu itibarıyla 328, 214 bin olan yolcu sayısı ise 284 bine yükseldi.

Özellikle Galataport'un 2020'nin ikinci çeyreği ortalarında kruvaziyer gemi turizmine açılacağına dair yapılan hesaplar; İstanbul özelinden başlayan kruvaziyer turizmine yönelik iyimser beklentiyi destekleyen en önemli faktörlerden biri olarak gösterilebilir. Yine Yenikapı'da planlanan Ana Kruvaziyer Limanı'nın devreye alınmasının, İstanbul'u Akdeniz çanağındaki en önemli üç duraktan biri yapabileceğine dair güçlü bir kanı mevcut.

Kruvaziyer gemi ve yolcu istatistikleri



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), sektöre yönelik yeni regülasyonlar getirdi. Bu kapsamda, deniz taşımacılığında kaynaklı çevreye ve insan sağlığına verilen zararları azaltmak için emisyon oranlarını düşürmeyi hedefliyor. Buna göre gemi yakıtındaki NOX kükürt üst limitini 1 Ocak 2020 itibarıyla yüzde 0.50 m/m olarak uygulamaya aldı. Eskiden bu oran yüzde 3,5 m/m idi.



Havayolu taşımacılığı

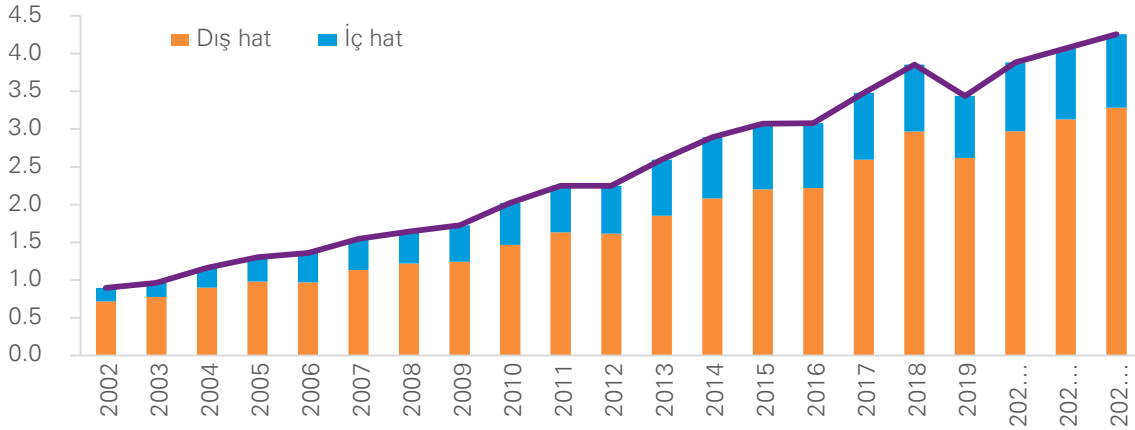
Havayolu taşımacılığı, altyapı yatırımlarına paralel olarak gelişimini sürdürüyor. Yapısal olarak zaman içinde bozulabilen ürünler ile değeri görece yüksek ürünlerin hızlı ve güvenli bir şekilde transferini sağlayan bu kanal, diğer alternatiflere kıyasla yüksek maliyeti sebebiyle daha az tercih ediliyor.

Ülkemizde havayoluyla taşınan mal miktarı 2002'den bu yana sadece 2019'da ciddi oranda daraldı. 2012 yılında sıfıra yakın bir değer kaydeden toplam yük hacmi, bunlar dışında kalan yıllarda büyümeyi yakaladı.

2017 yılında %13,1, 2018 yılında ise %10,7 seviyesinde büyüyen toplam taşınan yük miktarı, 2019 yılında %10,9 oranında daraldı. 2017 ve 2018 yıllarındaki hızlı büyüme ise dış hat taşımacılığının yarattığı ivme ile gerçekleştirildi.

2019 sonu itibarıyla 3,4 milyon ton ağırlığında yük taşıyan sektörün hacminin 2020'de %13 büyümeye ile 3,9 milyon ton seviyesine ulaşması bekleniyor. Bu seviye, 2018'de yakalanan seviyenin biraz üstünde yer alıyor.

Havayolu yük taşımacılığı (milyon ton)



Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

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 milyon kişiden 97,2 milyon kişiye yükseldi. Böylece toplam havayolu yolcu sayısı 33,8 milyon kişiden 210 milyon kişiye çıktı.

Havayolu yük taşımacılığı (büyüme oranları)

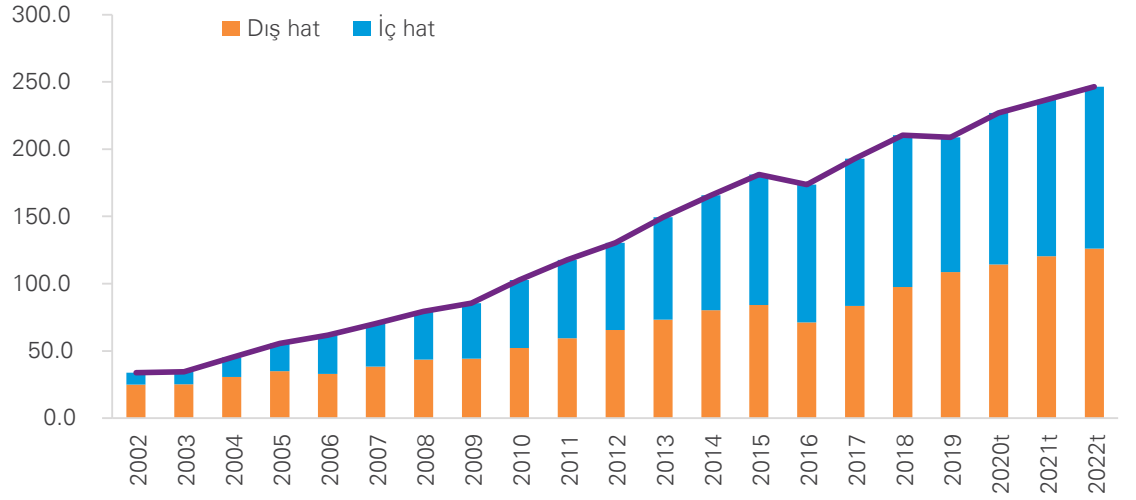


Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Son 20 yıllık süreçte, havayolu ile taşınan yolcu sayılarında da kayda değer büyümeler gerçekleşti. Sektör, turizm açısından oldukça sıkıntılı geçen 2016 ve ekonomik endişelerin tavan yaptığı 2019 dışında, neredeyse her yıl çift haneli oranlarda büyümeye imza attı. 2019 yılında yaşanan daralma %0,8 seviyesinde gerçekleşirken, bu oran 2016'da %4 seviyesindeydi.

2019 yılında yaşanan daralma ile ilgili olarak ifade edilmesi gereken başka bir nokta ise, toplam negatif etkinin alt kırılımları. 2019'da iç hatlarda taşınan yolcu sayısı %11,3 daralarak 100,1 milyon kişi olurken, dış hatlarda taşınan yolcu sayısı %11,4 artarak 108,7 milyon seviyesine ulaştı. 2019'da toplam taşınan yolcu sayısı böylelikle 208,8 milyon kişi olurken (2018: 210,5 milyon), dış hat yolcu sayısı 2012'den bu yana ilk kez iç hatların önüne geçti.

Havayolu yolcu taşımacılığı (milyon kişi)



Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Havayolu yolcu taşımacılığı (büyüme oranları)

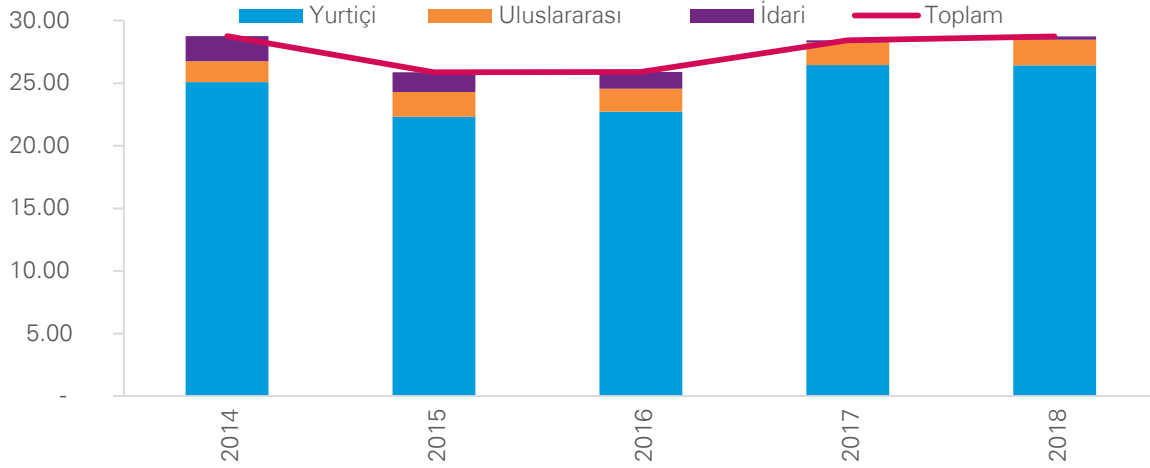


Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Demiryolu taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, sürdürülebilirlik açısından büyük önemine sahip olmasına rağmen ülkemiz yük taşımacılığında kayda değer bir hacimsel büyüklüğe ulaşamadı. 2002 yılında 15,9 milyon ton yük taşıyan trenlerimiz, 2018 yılında bu hacmi 28,7 milyon tona çıkartsa da bu rakamın 2014 ile aynı seviyede olduğunu belirtmekte fayda var.

Demiryolu yük taşımacılığı (milyon ton)



Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü

Yapılan yatırımlar şehir içi demiryolu yolcu taşımacılığını geliştirmeye devam ediyor. Devam eden yatırımlar ve yenileme çalışmalarının tamamlanması ile birlikte bu ivmenin daha da güç kazanacağı düşünülüyor. Modern şehircilik anlayışında demiryolu kullanımının önemi ve değeri düşünüldüğünde, bu ivmenin anlamı daha da net anlaşıyor. Kent içi taşımacılıkta 2014 yılında 55,4 milyon kişi olan yolcu adedi, 2018 sonunda 76,3 milyona ulaştı. %37,7 oranındaki bu artış 2017-2018 dönemine göre %20,9'luk bir büyüme anlamına geliyor.

Diğer yandan, Yüksek Hızlı Tren (YHT) ile yolcu taşımacılığı da henüz hedeflenen seviyelere ulaşmamakla birlikte, ciddi bir büyüme sergiliyor. Başlangıç yılı olan 2009'da YHT ile gerçekleşen yolcu taşıma sayısı 1 milyon kişinin altındaydı. 2018 sonunda bu sayı 8,1 milyon kişiye ulaştı.

TCDD Taşımacılık AŞ verilerine göre, Türkiye'de 2009'da Ankara-Eskişehir hattıyla yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçilirken, 2011'de Ankara-Konya, 2013'te Eskişehir-Konya, 2014'te Ankara-Eskişehir-İstanbul ve Konya-İstanbul seferleri başladı.

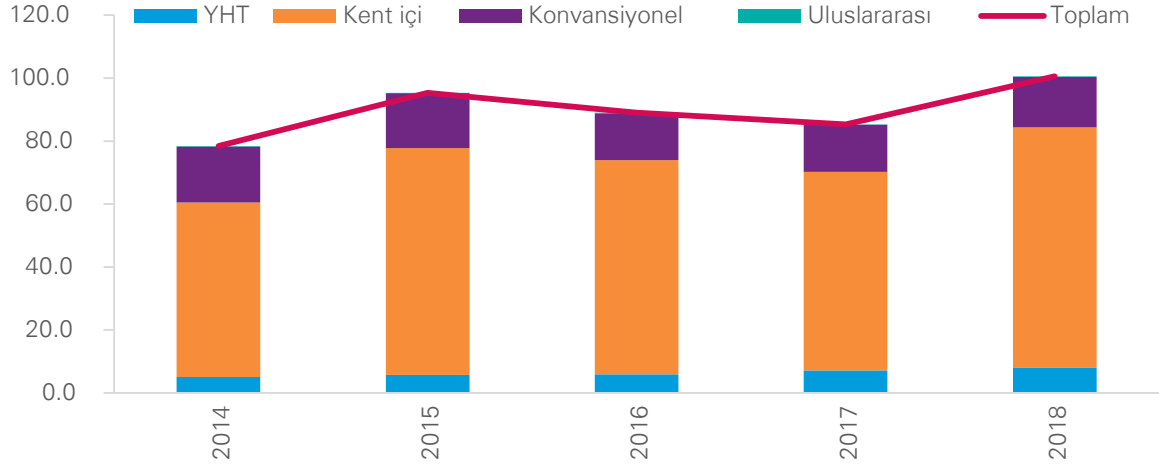
Ankara-Eskişehir hattında geçen yıl 1,4 milyon, Ankara-Konya hattında 2,2 milyon, Ankara-İstanbul (Pendik) hattında 3,2 milyon, Konya-İstanbul (Pendik) hattında ise 1,2 milyon olmak üzere 8 milyon yolcu YHT ile seyahati tercih etti.

Ankara-Eskişehir hattında 16,6 milyon, Ankara-Konya hattında 13,3 milyon, Ankara-İstanbul (Pendik) hattında 11,4 milyon, Konya-İstanbul (Pendik) hattında da 3,5 milyon olmak üzere geçen yılın sonu itibarıyla 44,8 milyon kişi yolculuk yapmış oldu.

Bugüne kadar bin 213 kilometre YHT hattı işletmeye alındı. Bin 870 kilometre YHT ve bin 290 kilometre hızlı demir yolu hattı inşası gündemde. Ankara-İzmir ve Ankara-Sivas arasında YHT hattı kurulum çalışmaları sürüyor.

Yolcu taşımacılığı konusunda uluslararası taşımacılık ise uzun yıllardır büyümüyor ve yüzdesel anlamda neredeyse hiçbir ağırlığı bulunmuyor.

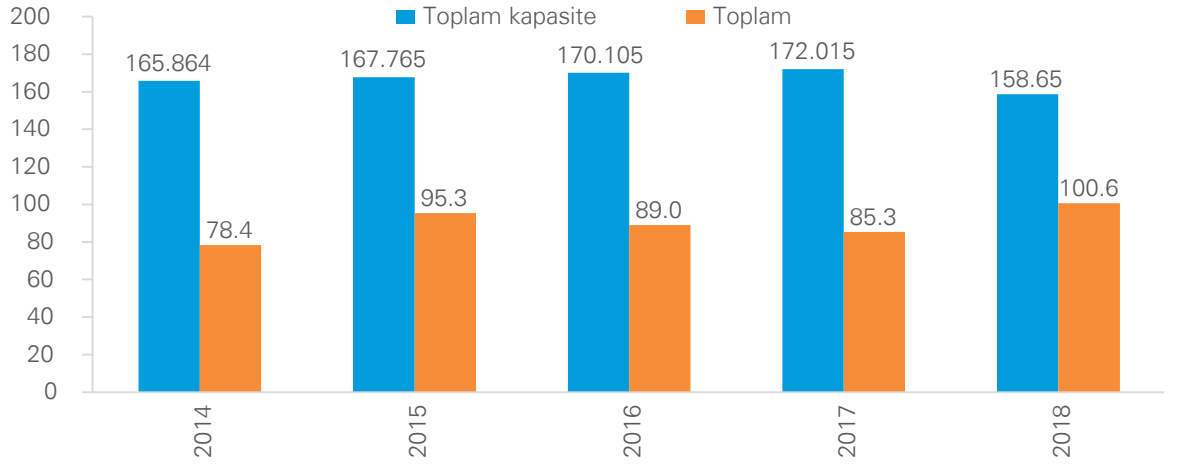
Demiryolu yolcu taşımacılığı (milyon kişi)



Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü

2018 yılında 100 milyon sınırını aşan toplam yolcu sayısı, tarihi zirve olarak kayıtlara geçti. Öte yandan yolcu taşımacılığında kapasite kullanımı giderek artıyor.

Demiryolu yolcu taşımacılığı (milyon kişi)



Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü



Boru hattı taşımacılığı

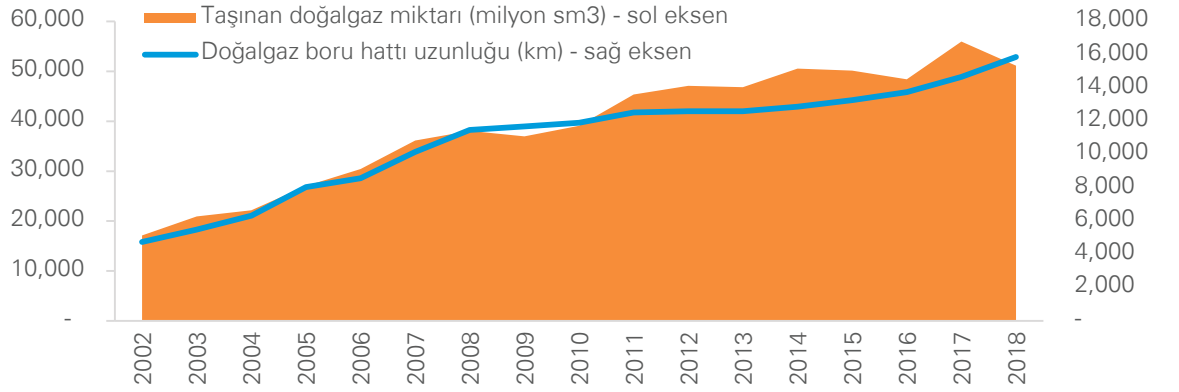
Boru hattı taşımacılığı, yüksek yatırım maliyetleri sebebiyle devletler arası anlaşmalarla kurgulanan ve yatırım maliyetini ağırlıklı olarak kamunun üstlendiği bir mecra. Esas olarak ham petrol ve doğalgaz gibi enerji ürünlerinin nakli için tercih edilen boru hattı taşımacılığı, inşa sürecinin ardından kalıcı bir kanal olarak varlığını sürdürür.

Coğrafi konumu ile ülkemiz, boru hattı taşımacılığı alanında önemli aktörlerden biridir ve mevcudun çok üzerine çıkabilecek bir potansiyel barındırmaktadır. 2002 yılında 4.739 kilometre olan doğalgaz boru hattı uzunluğu,

2018 sonunda 15.860 kilometreye ulaştı. Bu dönemde boru hattı ile taşınan doğalgaz miktarı ise 17,1 milyar sm³'ten 51,1 milyar sm³'e yükseldi. Öte yandan ham petrol taşımacılığı için kullanılan boru hattı uzunluğu yıllar içinde büyük bir değişim gösteremedi.

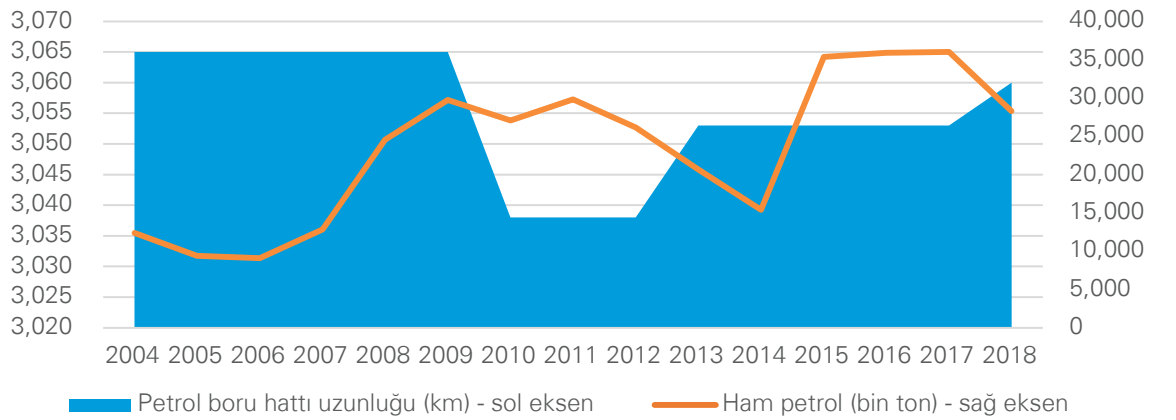
Bu dönemde miktar küçülse de daha yüksek verimde kullanılarak yıllık toplamda taşınan ham petrol miktarı 13 yılda 12,4 milyon tondan 36 milyon tona yükseldi. 2018 yılında hacim 28,3 milyon tona gerilese de hacim artışı trendi yukarı yönlü.

Doğalgaz boru hattı uzunluğu ve taşınan doğalgaz miktarı



Kaynak: TÜİK

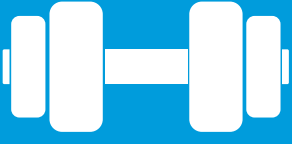
Petrol boru hattı uzunluğu ve taşınan petrol miktarı



Kaynak: TÜİK

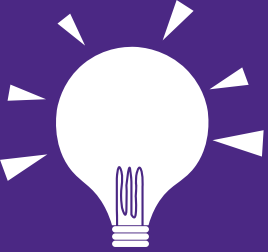
Taşımacılık sekt6r6 durum analizi





Güçlü yönler

- Türkiye'nin coğrafi konumu
- Yeni ve yaygın karayolu ağı ile yeterli ticari araç sayısı
- Havayolları altyapısına yapılan yatırımlar
- Limanlar-demiryolları-ağır sanayi merkezleri ağının varlığı
- Transit taşımacılığa uygun liman yerleşimleri
- Liman varlığının yüksek olması
- Mevcut limanların talebe karşılık verecek kullanılmayan kapasite varlığı
- Sektörün döviz geliri yaratabilme kabiliyeti
- Türkiye'de ve özellikle dünyada gerek kruvaziyer ve gerekse konteyner limanı işletmesinde söz sahibi Türk girişimcilerin varlığı.
- Kruvaziyer turizmine yönelik yatırımların artması



Fırsatlar

- Küresel ticaret görünümündeki görece olumlu atmosfer
- Elektronik ticaretin gelişmesi ve artan lojistik gereksinimleri
- Özellikle doğuda yer alan komşu ülkelerden doğan / doğacak talep
- Özellikle karayolu taşımacılığında sahip olunan deneyim
- Süreçleri kolaylaştıracak ve maliyetleri dengeleme potansiyeli olan yasal düzenlemeler
- Havayolunda modern altyapıya sahip havaalanı varlığı
- Kargo sahasında artan ihtiyaç ve talep
- Kruvaziyere yönelik potansiyelin yüksek oluşu



Zayıf yönler

- Demiryolu alt yapısındaki yatırım ihtiyacı
- Makroekonomik dalgalanmaların getirdiği finansal kırılganlıklar ve uzun vadeli kaynaklara erişim sorunları
- Sektör oyuncularının zaman zaman giriştiği yıkıcı fiyat rekabeti
- Teknoloji yatırımlarının rakip ülkelere kıyasla geride olması
- Yatırım maliyetlerindeki yükseklik ve faize duyarlılık
- Limanlara özel kullanım imkânı sunan karayolunun olmayışı
- Limanlara entegre demiryolu bağlantılarının mevcut olmaması
- E ticaretteki gelişime paralel hızda kargo ağında büyüme gözlenmemesi
- Gemi yakıtındaki emisyon oranlarının düşürülmesi kararı, maliyetleri artıracak.



Tehditler

- Makroekonomik görünümde yaşanabilecek bozulma
- Faizler ve enerji fiyatlarındaki yukarı yönlü hareket riski
- Küresel görünümde siyasi gerginliklerin yeniden artması
- Yurt dışı menşeli rakiplerin sektöre girişi
- Çin'in Kuşak Yol Projesi ile ortaya koyduğu genişleme/yakınlaşma stratejisi

Taşımacılık sektöründe birleşme ve satın alma işlemleri

KPMG Perspektifinden Birleşme ve Satın Alma Trendleri raporuna göre, 2019 yılında taşımacılık sektöründe 8 işlem gerçekleştirildi. İşlem sayısı bakımından 2018'e kıyasla önemli bir değişiklik gözlenmiyor, ancak geçtiğimiz yıl milyar dolar seviyesinde işlem bulunmaması nedeniyle işlem hacimlerinde bir azalma gözlemleniyor. Taşımacılık sektöründe işlem hacmi 104 milyon ABD doları olarak gerçekleşti. Türkiye'de geçtiğimiz yıl gerçekleştirilen en büyük 10 işlem arasında, Kamil Koç'un Alman Flixbus'a devri yer alıyor. Ağustos 2019'da gerçekleştirilen işlemin değeri 93 milyon dolar olarak bildirilmişti.

Sektördeki diğer işlemlere baktığımızda Migros, Sanal Market lojistik operasyonlarının daha verimli şekilde yönetilmesi kapsamında Kasım 2019'da Paket Lojistik'in sermayesinin %25'ine iştirak edeceğini açıklamıştı.

Ege Gübre, liman tesislerinde öncelikli yanaşma sözleşmesi ile konteyner elleçleme operasyonları yürüten TCE Ege Konteyner ve Terminal İşletmeleri'nin tamamını devralmak üzere 10,5 milyon dolar değerinde bir işlem gerçekleştirdi.

KPMG Türkiye ve İstanbul Üniversitesi'nin işbirliğiyle Lojistik Güven Endeksi

KPMG Türkiye ve İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi işbirliğiyle ilk Lojistik Sektörü Güven Endeksi hesaplandı. Lojistik Sektörü Güven Endeksi 2019 yılının son çeyreğinde 95,90 olarak gerçekleşti.

Lojistik Güven Endeksi (LGE), sektörün genel ekonomik durumuna ilişkin değerlendirme, beklenti ve eğilimleri özetleyen bir endeks. Sektörün koşullarının tartışılması, erken uyarı ihtiyacının giderilmesi ve fırsatların gözetilmesine yönelik verilerle yatırımcılara ışık tutması amaçlanıyor. Lojistik Güven Endeksinin Alt Endeksleri, mevcut durum değerlendirmeleri, beklentiler ve eğilimler, hem mevcut üç aylık dönem de hem de gelecek üç aylık dönemdeki durum beklentileri kapsamında ölçülüyor.

Endeks 0-200 aralığında değer alabiliyor. Endeksin 100'den büyük olması sektörün mevcut ve gelecek döneme ilişkin iyimserliğini ifade ederken, 100'den küçük olması ise mevcut ve gelecek döneme ilişkin kötümser bir görüşe işaret ediyor.

Dünya Bankası lojistik performans endeksi sıralaması 2018

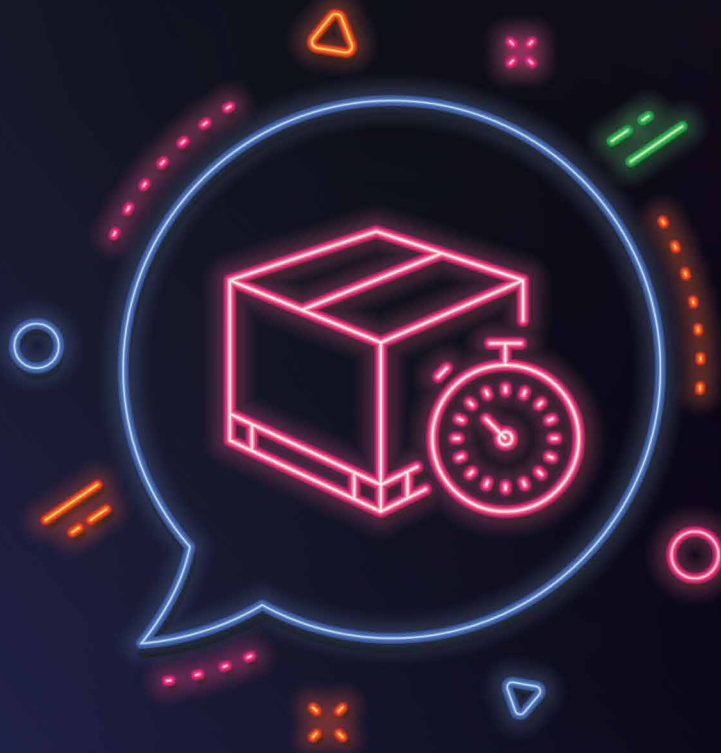
	Ekim - Aralık 2019 Endeks
Lojistik sektörü güven endeksi	95,90
Mevcut durum ortalama (sarı renk)	87,06
Son 3 ayda sektörün iş durumu koşulları nasıl değişti?	74,76
Son 3 ayda sektörün iş hacmi nasıl değişti?	100,97
Son 3 ayda sektörün insan kaynakları ihtiyacı nasıl değişti?	85,44
Gelecek beklenti ortalama (mavi renk)	100,32
Gelecek 3 ayda sektörün iş durumu koşulları ile ilgili beklentiniz nedir?	97,09
Gelecek 3 ayda sektördeki iş hacmi beklentiniz nedir?	101,94
Gelecek 3 ayda sektör karlılığı ile ilgili beklentiniz nedir?	59,22
Geçen yıla göre, gelecek 12 ay içerisinde sektörde sabit sermaye artışında beklentiniz nedir?	95,15
Gelecek 3 ayda sektörün insan kaynakları ihtiyacı nasıl değişecek?	99,03
Gelecek 3 ayda sektörde firma birleşmesi ya da satın	

Bu bilgiler ışığında, Türkiye lojistik sektöründe 2020 yılının ilk çeyreği için iş hacmi artışına ilişkin iyimser bir görüşün hakim olduğunu söyleyebiliriz. Birleşme ve satın almalarla ilişkin endeks de 149,51 olarak öne çıkıyor. Bu güçlü endeks, lojistik sektörünün yüksek potansiyeliyle birlikte yatırımcıların ilgisini çekmeyi sürdüreceğine işaret ediyor.

Ancak insan kaynağı ihtiyacı, sermaye artışında ve iş koşullarında küçülme/kötüleşme beklentisinin olduğu gözleniyor. Sektörün sermaye artışı noktasında olumsuz bir beklentiye sahip olduğunu; yeni yatırımlar noktasında da önümüzdeki üç aylık dönemde herhangi bir planlama içerisinde olmadığını söylemek mümkün.

Taşımacılık sektöründe olumsuz algının en çok karlılık durumu üzerinde yoğunlaşması dikkat çekiyor. Önümüzdeki çeyreğe ilişkin beklentiler baz alınarak karlılık endeksi 59,22 olarak hesaplandı. Bu zayıf sonucu, karlılık durumunun oluşan rekabet koşulları nedeniyle düşmesi ve daha da düşeceği şeklinde yorumlayabiliriz.

Taşımacılık sektörü hem yurt içi hem de yurt dışı gelişmelerden doğrudan etkileniyor. Yurt içindeki ekonomik yavaşlama ile birlikte, çevremizde yaşanan ekonomik ve politik istikrarsızlık sorunları, Coronavirus gibi insan sağlığını tehdit eden konular nedeniyle oluşan ekonomik duraklamalar taşımacılık sektörünün gelecek beklentilerini olumsuz etkileyen unsurlar. Kalkınma planı ve Orta Vadeli Program ile öngörülen Lojistik Master Planının hayata geçirilmesi sektör için yeni fırsatların yaratılmasını sağlayacak ve yabancı yatırımcılar bakımından cazibesini arttıran bir etki yaratacaktır.



2020

Projeksiyonu

Oldukça zorlu geçen 2018-2019 döneminden sonra, ekonomik aktivitede yeniden canlanma beklentileri, küresel ticaretteki korumacı adımların bir miktar gevşemesi ve Brexit'in daha öngörülebilir olması; 2020'yi lojistik sektörü açısından potansiyeli daha yüksek bir konuma yerleştiriyor. Yine de mevcut kırılganlık seviyesi ve küresel politik gelişmeler ile buna bağlı oluşacak yansımalar sektörün görünümündeki ana belirleyici unsurlar olarak öne çıkıyor.

2020 yılında düşük küresel büyüme beklentileri sektörün önündeki en büyük engel olmaya aday. Buna karşın, para otoritelerinin genişletici adımları ve politik belirsizlikler ile risklerin görece azalması bu durgun manzarayı olumlu yönde etkileyecek. Yerel ölçekte, kur ve faiz dengesi ile enerji fiyatlarındaki gelişmeler her zaman olduğu gibi en kritik değişkenler. Sektör oyuncularının yabancı para cinsinden gelir yaratma potansiyeli, kırılganlıklara karşı sahip oldukları en önemli güçlerden biri olmayı sürdürecektir.

Yatırım maliyetlerinin yüksekliği, potansiyel büyümeyi dış kaynaklara bağımlı hale getiriyor. Bu da faizler genel seviyesi ile yatırım hacminin doğrudan bağlantılı olması anlamını taşıyor. Bu sebeple, devam eden dezenflasyon süreci ve aşağı yönlü hareket eden faizlerin sektör adına olumlu bir gelişme olduğunu söylemek mümkün. Mevcut sürecin hassas dengelerinde yaşanabilecek bir bozulma ve bir faiz şoku ile karşılaşılması ihtimali ise trendin karşılaşılabileceği en büyük risk.

Makroekonomik görünüm görece iyi olmakla birlikte, sektör oyuncularının 2020 beklentileri daha kötümser. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ortaklığında yürütülen çalışmaya göre, sektör oyuncularının yaklaşık %70'i bu yıl büyüme beklemiyor. Aynı çalışmaya göre, yatırım planı yapanların oranı %60 seviyelerinde. Yatırım bütçelerinin yaklaşık %75'i teknoloji odaklı yatırımlara yönelmesi bekleniyor.

Sektör, teknoloji devriminin desteğiyle iş süreçlerini iyileştirirken önemli miktarda verimlilik artışı yaratabilecek kapasitede. Bu bağlamda sektör, özellikle orta ve uzun vadede önemli yatırım alanlarına ve gelişime açık.

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 rekabetten geri kalmamak için dijital teknolojilerdeki gelişmelerle uyumlu olarak dönüşümünü mutlaka tamamlaması gerektiği düşünülüyor.

Yine de perakende otoritelerinin beklentilerini dikkate alındığında, Türkiye’de e-ticarete kayış devam edecek. Önümüzdeki 4 yıl içerisinde perakende faaliyetlerinin yüzde 40’ı e-ticaretten gelecek. Bu da güçlü altyapı hizmetlerini, dolayısı ile lojistik ağıdaki büyümeyi destekleyecek.

Bu noktada söylenmesi gereken sözlerden biri de lojistik sektörünün önemli alt taşıyıcı alanı kargoya yönelik. Artan ve daha da artması çok kuvvetle muhtemel e-ticaret uygulamalarına paralel kargoya ihtiyaç da yükselmeye devam edecek. Mevcut büyüme hızları ile e-ticarete hizmet üretme noktasında kargo şirketlerinde bir dönüşüm kaçınılmaz olacak. Sektörün güçlü oyuncularında, kimi yeni stratejilerin ortaya konulması adına sistem arayışları 2020’de kendini daha çok gösterecek.

Bir taraftan yatırım ve işletme sermayesi ihtiyacını aza indirme konusunda, çözüm ortağı / partner sayılarını çoğaltmayı amaçlayan kargo şirketleri, bu yöndeki projelerini 2020’de artırarak devam ettirecek. Yanı sıra sektörün, bu yılla birlikte eve teslim gibi maliyeti yüksek uygulamalara alternatif çözümler noktasında çeşitli alternatif uygulamaları deneme yoluna gideceklerine dair güçlü bir beklenti mevcut. Sektörün, eve teslimi,

ücretli opsiyon olarak planlama gayreti içinde olduğu, mahalle/sokak lokasyonlarında dağıtım ve toplama merkezleri oluşturma kurgusuna yönelik proje üretme eğilimi bu yıl daha da belirginleşecek.

Türkiye’de hali hazırda yüksek sayıda olan limanların mevcut kapasitesinin ancak yüzde 40’ı kullanılıyor. Bu oranın artırılması için bir dizi planlama ve yatırım gerekiyor. Özellikle limanlara yönelik demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi beklentilerin ilk sırasında yer alıyor.

Aktarma merkezlerinin kurulmasının yanı sıra ‘hub’ özelliği taşıyan limanlara yönelik hizmet akışının sağlanması, özellikle transit taşımacılık imkanlarının genişletilmesi gerekiyor. 2018 rakamlarına bakıldığında transit ticaretin payı (71 milyon ton ile) toplam içinde yalnızca yüzde 16’dır. Yani rakam yukarılara çekilebilecek potansiyele sahiptir.

Çin’in büyük bir hızla gelişim gösteren Kuşak Yol Projesi’ni ‘tehdit’ sınıfında değerlendirildi. Çin, lojistik gelişiminde Türkiye’yi de içine alacak şekilde demiryolu ve liman ağını güçlendiriyor. Ambarlı Limanı’nı satın alan Çinli yatırımcılar, Pire Limanı’nı da bünyelerine kattılar. İsrail Haifa Limanı’nı da 2021’de çatıları altına alacaklar. Sırbistan demiryolunu da işlettikleri ve farklı projelerle de ağlarını güçlendirdikleri hesaba katıldığında, Avrupa ile olan mesafeyi azaltma yönünde çok stratejik adımlar atmaktalar. Bu noktada Türkiye’nin işbirliğine dönük adımları atması ve güçlü bir strateji geliştirmesi gerekiyor. Yanı sıra ürün ile gelecek Çin taşıma enstümanlarının geri dönüşte, Türkiye ürünleri veya Türkiye’nin kontrolündeki ürünler ile yükselmesi de fırsat sahası olarak durmaktadır.

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 1-9
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.

© 2020 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.