



KPMG Perspektifinden Tasımamacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış



CarbonNeutral.com

KPMG Turkey sertifikalı bir
CarbonNeutral® şirkettir



2021

KPMG Türkiye

kpmg.com.tr

Konteyner krizi ile
baş edilemedi

Süveyş Kanalı
Ever Given
kazası

Türkiye taşımacılık ve
lojistik sektörü:

Hava kargo
taşımacılığında
artış eğilimi

Sektörün
ekonomideki yeri

Taşımacılık ve lojistik
sektörünün mali
yapısı

Dış ticarete
taşımacılık ve lojistik
sektörü

Denizyolu
taşımacılığı

Karayolu
taşımacılığı

Havayolu
taşımacılığı

Taşımacılık ve lojistik
sektöründe
durum analizi:

Beklentiler:



Dünya'da taşımacılık ve lojistik sektörü

Taşımacılık ve lojistik sektörü, 2020 yılının manşetini oluşturan pandemiden en çok etkilenen sektörlerden biri oldu. Pandeminin sektöre etkileri çok çeşitli alt kalemleri sebebiyle karışık seyretti. Yolcu taşımacılığı, tarihinin en kötü dönemini yaşarken yük taşımacılığı tarafı derin bir kırılmanın ardından güçlü bir toparlanma süreci yaşadı. Bunun yanında, alışlageldik iş modellerinin bu süreçte evrilmesi, sektörün de iş modellerini değiştirmesine yol açtı.

Hammadde taşımacılığı ve ticarete yaşanan ani ve kalıcı değişimler; yaşanan krizler ki aşağıdaki satırlarda değineceğiz, sektörün küresel ekonomik çarklar içindeki kritik konumunu daha da önemli hale getirdi. Kıtalararası üretim modelleri ve ticari ağların etkin bir şekilde işlemesi için altyapının modernizasyonu sektör için hiç olmadığı kadar önem arz ediyor.

Sektörün kendini yeni iş modellerine adapte etmesi gereksinimi ise sadece fiziki yatırımlarla atılabilecek bir adım değil. Örneğin limanların kapasiteleri artıyor, yanı sıra eğitilmiş işgücü ihtiyacı da aynı oranda yükseliyor. Pandemi sonrası dünyada aracı maliyetleri ile operasyonel hataların asgari seviyeye çekilmesini sağlayacak beşeri ve teknolojik yatırımların hayata geçirilmesi gerekiyor.

Fiziki yatırımlar tarafında ise yüksek yatırım maliyetleri ve alan gereksinimleri gibi sebeplerle kamu desteği büyük önem taşımaya devam ediyor. Ülkelerin, birer lojistik merkezi haline gelebilecek yatırımların yapılmasında hem mevzuat geliştirmeleri

hem de mali teşvikler ile merkezi yönetimlerin desteği şart.

Pandemi sonrası dünyada lojistik sektörde beklenen toparlanma genişletici para ve maliye politikaları sayesinde güçlü bir temele oturuyor. Tüketim harcamalarındaki artışın da desteklediği bu süreç, hanehalkının harcanabilir gelir seviyeleri pandemi öncesi düzeylere çıktıkça güçlenecek. 2021'in ilk çeyreğinde rekor büyüme gösteren hacimler kısa vadede kapasite sorunlarını da beraberinde getirme potansiyeli taşıyor. Buna rağmen sektörün 2020'nin kara bulutlarını üzerinden neredeyse tamamen attığını söylemek mümkün.

Kısacası, uzun vadedeki güçlü potansiyelini ve vazgeçilmez konumunu koruyan sektör için kısa vadeli sorunlar aşılamayacak nitelikte değil. Küresel ticaretteki korumacı eğilimlerin görece azalması ve pandemi önlemlerinin yaz sezonu ile birlikte gevşemesi orta vadede de oldukça olumlu sinyaller gelmesini sağlıyor.

Dünya ticaret hacminde pandemi döneminde başlayan ani daralma yerini çok güçlü bir toparlanmaya bıraktı. Nisan 2020 ile birlikte 10 yıl öncesinin hacimlerine dönüldüğünün işaret edildiği endekste 12 aydır toparlanma izleniyor. 2021 nisan verilerine göre yıllık hacim artışı ise %25,3 gibi rekor bir düzeyde bulunuyor. Endeks, son verilere göre tarihi zirvede yer alıyor. Pandemi sonrası süreçte bu veri sektör için son derece olumlu.



Konteyner krizi ile
baş edilemedi

Süveyş Kanalı
Ever Given
kazası

Türkiye taşımacılık ve
lojistik sektörü:

Hava kargo
taşımacılığında
artış eğilimi

Sektörün
ekonomideki yeri

Taşımacılık ve lojistik
sektörünün mali
yapısı

Dış ticarete
taşımacılık ve lojistik
sektörü

Denizyolu
taşımacılığı

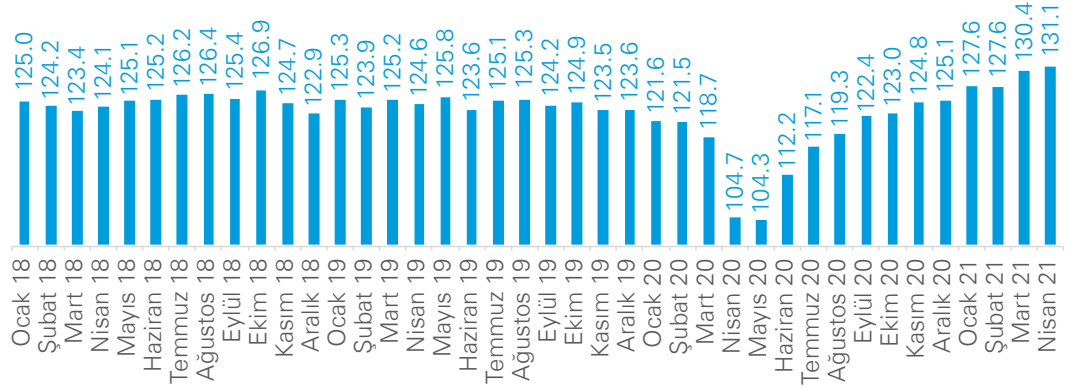
Karayolu
taşımacılığı

Havayolu
taşımacılığı

Taşımacılık ve lojistik
sektöründe
durum analizi:

Beklentiler:

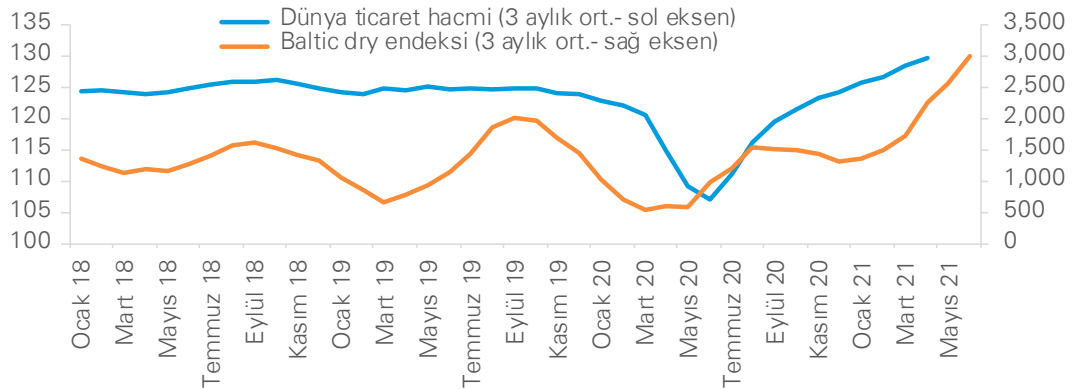
Dünya ticaret hacmi endeksi (MA)



Kaynak: CPB

Küresel ticarete en önemli öncü göstergelerinden biri olan Baltık Kuru Yük Endeksinde de çok güçlü bir toparlanma izleniyor. 2019 yılında politik gerilimler, 2020 yılında ise pandemi sebebiyle büyük dalgalanmalar gösteren endekste de haziran verisi tarihi zirveyi işaret ediyor. Salgın ve hemen öncesi dönemde 500-600 bandında seyreden endeks haziran ayı itibarıyla yıllık %88 artış göstermiş durumda. Geçen yılın ilk yarısındaki dip ile şu anki zirve arasındaki fark ise %595.

Dünya ticaret hacmi ve baltık kuru yük endeksi



Kaynak: CPB, BDI

Yük taşımacılığında yaşanan bu çok güçlü geri dönüş, daha önce de ifade ettiğimiz gibi kapasite sorunlarını ve kaçınılmaz fiyat artışlarını beraberinde getiriyor. Yine de mevcut görünüm, talepsiz bir sektörden aşırı talebe evrilmiş durumda ve yarattığı sorunlara rağmen bu senaryo çok daha olumlu.

Konteyner krizi ile baş edilemedi

Global lojistik ağında geçen yıl başlayan en kritik sorun olarak konteyner krizini gösterebiliriz. Pandeminin ilk dönemlerinde patlak verdi, konteyner ile mal taşınan tüm sektörleri etkiledi, lojistikte büyük maliyet artışlarına neden oldu. Aksayan ticari yaşam, tüm sektörlerde fiyat artışlarını peşinden sürükledi.

Dilerseniz etkileri halen süren konteyner krizine ilişkin yazacaklarımızdan önce bu kanalın dünya ticaretindeki önemine kısaca değinelim.

Konteyner taşımacılığı, global mal ticaretinin en çok ihtiyaç duyulan, bu açıdan en hızlı büyüyen alanlarının başında geliyor. Dünyada taşımacılığın yüzde 85'i denizyolu ile yapılıyor. Kuru yük ve tanker taşımacılığının dışında üçüncü en büyük kanal olan konteyner taşımacılığı, deniz taşımacılığında en çok gelişen alanı. 1980 ve 2018 yılları arasında deniz taşımacılığında gemi tiplerinin payının değişimi; tanker ve genel yük gemilerinde düşüşü, buna karşın kuru dökme ve konteyner taşımacılığında artışı gösteriyor. Ticari gemilerde yük tiplerine göre payı 1980'de yüzde 1,6 iken, 2018'de yüzde 13.1'e yükseldi (UNCTAD verilerine göre). Söz konusu eğilimlerde konteyner taşımacılığının yüzde 719 ile en belirgin artışı gösterirken, ileriki dönemler için de bu kanaldaki büyümenin artarak devam edeceği öngörülüyor.

Dünyada 200 milyon adetler civarında konteyner var. En büyük üretici de, kullanıcı da Çin. En büyük konteyner üreticisi, yıllık 2 milyon adet kapasitesi var. Üç Çin şirketi (CIMC, DIC ve CXIC) üretiminin yüzde 80'ini elinde bulunduruyor. 2020'de AB'ye dönük dış ticaretinde ABD'yi geçerek ilk sıraya yerleşen Çin (AB İstatistik ofisi Eurostat'a göre Çin ile AB arasındaki ithalat ve ihracatın toplam değeri geçen yıl 709 milyar dolara ulaştı), aynı zamanda dünyanın en yüksek kapasiteli 3 konteyner limanının da sahibi.

Dünyanın en büyük tedarikçi ülkesi, pandemi ile birlikte aksayan üretim ve liman sistematüğinden ötürü konteyner krizinin de ateşleyicisi oldu. Özellikle sağlık ve türev ürünlerin ticaretinin arttığı Çin ABD arasındaki limanların açıklarında, pandemide yavaşlayan çalışma koşullarının etkisiyle binlerce konteyner gemisi kuyrukları oluştu.

Ekonomilerdeki iyileşme ve gecikmiş talep özellikle Asya'dan Batı'ya siparişlerde çok sert bir artışa neden oldu ve Çin'den dolu çıkan konteynerler geriye boş dönmeye başladı. ABD gibi ülkelerin boş konteyner çıkışına izin vermemesi ise zaten sıkışıklık yaşanan limanlardaki trafiği daha da sıkıştırmış oldu. Konteyner lojistiğinde ve ürün fiyatlarında astronomik artışlar gerçekleşti.

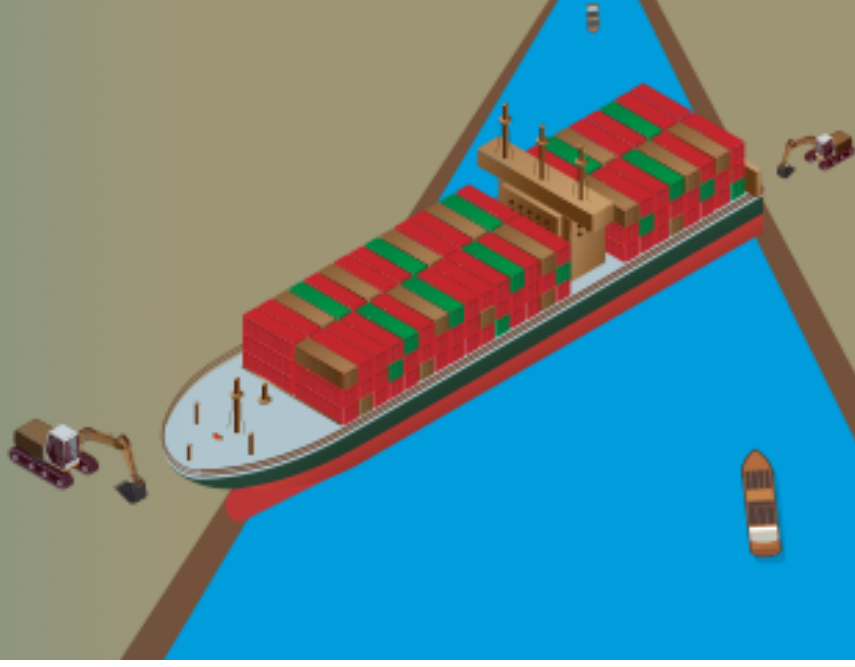


Container xChange verilerine göre, 20'lik konteyner navlunu, ocak ayındaki 5 bin 593 dolar zirvesinden dönerek, şubatta 3 bin 750 dolara geriledi. Bu yine de büyük bir artışı ifade etmesi açısından önem taşıyor.

Yanı sıra Çin'den Avrupa'ya gerçekleşen konteyner taşımalarında yüzde 300'lere varan artışlar yaşandı. Çin'den Hindistan'a 3 kat, Çin'den ABD'ye 2,5 kat, Çin'den Türkiye'ye ise 3 kata varan artışlar görüldü.

Konteynerde üretimin artması sorunun çözümüne çare olamadı. Piyasalarda uzayan leasing hizmetleri de... Çünkü duraksayan dünya ticareti, salgın tedbirlerinin gevşemesi ve aşılama oranlarının artması ile birlikte ani yükselişe geçti. Drewry Shipping Consultants tahminlerine göre küresel konteyner hacmi 2020'de yüzde 5,8 artışla 45,7 milyon TEU'ya yükseldi.

Konteyner üretiminin bu yıl yüzde 50'nin üzerine çıkacağı tahminleri yapılırken, artışın konteyner ihtiyacına tam anlamı ile yanıt veremeyeceğine dikkat çekiliyor. Konteyner ürününün ticari ömrü 15 yıl ile tarif ediliyor. Söz konusu üretimin yarıya yakın kısmı üretimden alınan ömrünü tamamlamış konteynerlerin yerini ikame edecek. Görünüşe ve yaşananlara göre konteyner krizinin yansımaları, gelecek yıl da devam edecek. Konteyner leasing şirketleri Triton International ve CAI International, nisan ayında ilk çeyrek sonuçlarını açıklarken "Konteyner kapasitesi yetersiz olmaya devam ettikçe, konteyner kiralayıcıları için kârlı bir yıl olacağı" beklentisini paylaştı. Freight Waves haberine göre, iki şirket de arzın yetersiz olması nedeniyle fiyatların yükseldiğine dikkat çekerek bu durumun muhtemelen 2022'ye de sarkarak leasing performansına olumlu etki edeceğine işaret etti.



Süveyş Kanalı Ever Given kazası

Dünya ticaretini etkileyen bir önemli gelişme de bir Japon ticaret gemisinin altı gün boyunca Süveyş Kanalı'nı tıkanmasıyla ortaya çıkan krizdi. Yılda 19 bin geminin geçiş yaptığı, en önemli su yollarından biri olan Süveyş Kanalı başta LPG ve petrol ve türevi ürünler olmak üzere önemli ürünlerin stratejik geçiş güzergahı. Deniz yoluyla taşınan tüm malların yaklaşık 8'de biri kanaldan geçiyor.

Uluslararası enerji danışmanlığı şirketi FGE'nin verilerine göre Asya'dan Batı'ya yapılan ihracatın yüzde 60'ı Süveyş Kanalı üzerinden gerçekleşiyor. Avrupa'nın Doğu Afrika ve Asya'dan ithal ettiği kahve çekirdeklerinin tamamı Süveyş Kanalı'ndan geçiyor. Geçen 24 Mart tarihinde kum fırtınası ve olumsuz iklim şartları ile oluşan krizde, 400'ün üzerindeki gemi kuyruğu günlerce dünya gündemini meşgul etti. Küresel zararın 10 milyar dolar olduğu tahminleri yapıldı.

Bazı şirketlerin rotayı Ümit Burnu'na çevirmeleri maliyetleri önemli oranda artırdı. Süveyş Kanalı'nın tıkanmasından bir gün sonra Brent petrol fiyatı yüzde 2,9 yükselerek, varil başına 62 doları geçmişti. Yanı sıra robusto kahve fiyatlarında da Avrupa merkezlerinde en az yüzde 20'lere varan oranda artışlar gözlemlendi.

Türkiye açısından bakıldığında Uzakdoğu rotalı gemiler seferlerini kısa süreli durdururken, Ulaştırma Bakanlığı alternatif güzergâh olarak Uzakdoğu-Avrupa taşımacılığı için doğu-batı ekseninde alternatif en uygun rotanın Türkiye'den başlayıp, Kafkaslar, Hazar Denizi ve Kazakistan üzerinden Çin'e uzanan "Orta Koridor" olduğu önerisinde bulundu.

Türkiye taşımacılık ve lojistik sektörü:

Türkiye, hem önemli turizm potansiyeli hem de kritik coğrafi konumu sayesinde taşımacılık ve lojistik sektöründe büyük bir potansiyel taşımaya devam ediyor. Son dönemde yapılan kara ve havayolu yatırımları da bu potansiyeli desteklemekle birlikte yapısal sorunlar bu potansiyelin ortaya çıkmasını geciktiriyor.

2020 yılında pandemi süreci, bu görünümün iyileşmesi önünde yeni bir engel olarak öne çıktı. Özellikle turizm tarafında alınan küresel önlemler, 2020 yılında yurt dışı yolcu taşımacılığını %65,8 oranında azaltırken yük taşımacılığında coğrafi konumun etkisi ülkemizin önemli bir alternatif olarak öne çıkmasını sağladı ve demiryolu taşımacılığında %76,8 oranında artış izlendi.

Bu artış oranı yüksek olmasına rağmen demiryolunun toplam içindeki payı oldukça düşük. Yurt dışı yolcu taşımacılığının tamamı havayolu ile gerçekleşirken, yük taşımacılığının tamamı demiryolları üzerinden gerçekleştirildi. Türkiye'nin demiryolu ağı ise bu alanda büyük bir ekonomik kazanım yaratabilecek kapasiteden oldukça uzakta. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nı 2025 yılına ilişkin demiryolu taşımacılığının tüm taşımalarındaki hizmet oranını yüzde 20'lere çekmeye yönelik planları önem taşıyor.

Türkiye, yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen, alternatif rotalarla küresel ticaretteki rolünü artırıyor. Pandemiyle birlikte en büyük tedarik ülkesi Çin'e yönelik bağımlılık sorgulandı; bir taraftan salgının çıkış noktası olması diğer yandan mesafesi özellikle gelişmiş coğrafyalarda yeni alternatif üretim merkezleri arandı. Türkiye bu noktada öne çıkan ülkelerin başında yer aldı. Yukarıdaki satırlarda ayrıntılı şekilde bahsettiğimiz konteyner krizi beraberinde bir navlun maliyetlerinde yüksek oranlı artış olarak yaşanırken, mevcut gelişmeler Türkiye pazarını öne çıkardı.

AB'ye taşımalarda Türkiye'nin Uzakdoğu ile arasındaki navlun farkının 10 kat oranında artmasıyla birçok büyük alıcı yönünü Türkiye'ye çevirdi. Lojistikçiler, artan talebi karşılamak için Türkiye çıkışlı hat sayısını artırmaya yönelik önemli yatırımlar yaptı. Bu gelişmeler limanlarda elleçlenen yük miktarına da yansdı. Türk limanlarındaki konteyner elleçleme miktarı 2020'de 11 milyon tonu aştı. 2020 Mart ayı ve ikinci çeyrekte sınır kapılarında karantina kısıtlamalarına karşılık Türk lojistik sektörü 'temassız ticaret' gibi yeni uygulamalarla öne geçti.

Tabi yeni ürünlerle etkinliğini artırma gayretlerinde önemli mesafeler alan sektör diğer yandan batısından doğusundan ülke engelleri ile karşılaştığı bir dönemi de yaşadı. Özellikle geçiş belgesi ve kotalarla ilgili yaşanan sorunlarda bir ülke ile çözülen sorunlar farklı ülke ile karşımıza çıktı.

Avrupa taşımalarında sektörün önündeki en kritik sorunlardan biri olan Macaristan transit belgesi uygulamalarında önemli bir gelişme yaşandı. Macaristan ile Türkiye arasında yapılan karayolu anlaşmasına göre; Türk taşımacılara bugüne kadar verilen yıllık 36 bin adet transit geçiş belgesi sayısı 110 bine yükseltildi. Bu rakam 2021 hizmetlerinde ihtiyaç duyulan transit geçiş belgesi anlamına geliyor.

Orta Asya'ya yönelik ihracat taşımalarında Rusya ve Kazakistan engeli uzun süreli bir sorun olarak lojistik sektörünün önünde bariyer oluşturdu. Türk nakliyeciler, Rusya ve Kazakistan'ın verdiği transit geçiş belgeleri tükendiği için geçen yılın mart ayından başlayan ciddi sorunlarla karşılaştı. Orta Asya'ya taşımalar önemli ölçüde aksadı. Rusya geçen Nisan ayında UND'nin ve bakanlığın girişimleri sonucunda ek transit geçiş belgelerini Türkiye'ye teslim etmesi bir mesafe olarak algılansa da Kazakistan'ın, geçiş belgesi vermemesi sorunun devam etmesine yol açtı. Kazakistan sorunu, kimi eylemleri de beraberinde getirdi.

Sözünü ettiğimiz rotadaki taşımalar, karayolu ile yılda 200 bin seferlik bir potansiyel anlamına geliyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın devreye girmesiyle birlikte Rusya'nın yanı sıra Kazakistan'dan da ek belge alınarak çözüm yoluna gidildi. Kazakistan pazarı Türkiye'nin yılda 30 bin taşıma yapmasına olanak tanıyacak Çin ile gerçekleştirdiği anlaşma için de önem taşıyor. Türkiye ile Çin hükümetleri arasında 13 Mayıs 2017 tarihinde Pekin'de imzalanan Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması, Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından onaylandı. Karar geçtiğimiz günlerde Resmî Gazete'de yayınlandı. Türkiye tarafının yapacağı sözünü ettiğimiz seferler için Kazakistan'dan ek belge ihtiyacı devam ediyor.

Türkiye ile Çin arasında Marmaray'dan geçerek ilerleyen tren seferleri de kayıtlarda yerini aldı. 2020 aralık ayında başlayan ilk sefer her ne kadar geri dönüşle sonuçlanan "gösteri" etabının ardından, gerçekleştiyse de; 2021 yılı için hedef haftada iki tren seferi olarak Bakan açıklamasıyla desteklendi.



Hava kargo taşımacılığında artış eğilimi

Aşılamanın ardından Dünya ticaretinin hızlanmasıyla birlikte hava kargo taşımacılığı da artış eğilimine girdi. İlk 5 ayda Türkiye'deki havalimanlarının yük trafiği 1 milyon tonu aştı. Hava kargocular, asıl büyümeyi ise İstanbul Havalimanı'ndaki dev kargo terminalinin devreye girmesi ile sağlayacak. İstanbul Havalimanı, dünyanın önemli bir kargo üssü olma yolunda ilerliyor. Yerli yabancı oyuncuların dev yatırımları havalimanı bölgesinin kargo ve lojistik üssü olarak öne çıkmasını sağlayacak.

THY Kargo, SmartIST olarak adlandırdığı 4 milyon ton kapasiteli tesisinin ilk fazını bu yıl içinde devreye alacak. Şirket, yeni yatırımı ile birlikte alanında dünyadaki üç oyuncudan biri olmayı hedefliyor. Paket kargo taşıyıcı şirketler arasında önemli bir yere sahip olan DHL; İstanbul Havalimanı'ndan sonra geçtiğimiz yıl sonlarında Sabiha Gökçen Havalimanı'na da kargo yatırım kararı aldı.

Pandemiyle birlikte e-ticaret kanalında da tarihi rekorlar yaşandı. Hemen her şirket bu alanda yeni yatırımlarını devreye alırken, mevcut kapasiteler artırıldı, sıfırdan yatırımlara ağırlık verildi. Sektöre yeni girişimciler de hızlı giriş yaptı. Sektöre yönelik depo yatırımları hızlanırken, e-ticaret lojistiğinde e-ihracat ve e-B2B yeni büyüme alanları olarak öne çıktı. Pandemiyle hızlanan e-ticarette küresel hacmin 2021 yılında yüzde 14 artışla 4,9 trilyon dolara yükseleceği tahmin ediliyor.

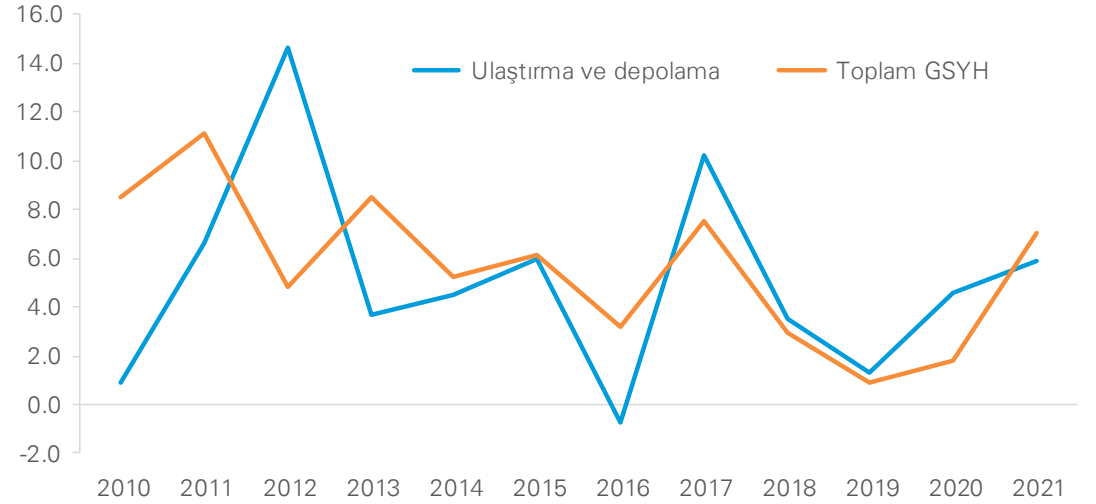
Sektör uzmanları, Türkiye e-ticaret pazarının bu yıl yüzde 50 büyüme ile 400 milyar TL'ye yaklaşmasını bekliyor. Yanı sıra dünyada da hızlı gelişen bu alan Türk yatırımcısının, uluslararası alanlara yönelmesinin de önünü açtı. Özellikle Avrupa, Ortadoğu ve ABD pazarları lojistik şirketlerinin yatırım alanları oldu. Söz konusu yatırımlarda bir taraftan Türkiye'deki e-ticaret faaliyetlerinin bir ihtiyacı olarak ortaya çıkarken, yanı sıra dış pazarlardaki talebin de karşılanması sağlanacak.

Sektörün ekonomideki yeri

Sektör, 2017-2020 aralığında GSYH'den hızlı büyüme başarısı gösterdi. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı verilerine göre 2021 yılının ilk çeyreğinde %5,9 oranında büyüyen sektörde seri bu veriyle birlikte bozuldu. Genel itibarıyla dış ticaret hacmine paralel bir seyir izleyen sektör büyümesinde, 2021 yılına ilişkin beklentiler ise karışık. Değer kaybeden TL sebebiyle özellikle ihracat tarafındaki olumlu beklentiler, görece azalan ithalat hacmi ile dengeleniyor. Bunun yanında turizm sektörüne ilişkin belirsizlikler de yıl sonu tahminlerinin ayrışmasına yol açıyor.

Bu noktada, sektörün 2009 sonrasında sadece 2016 sonunda daralma yaşamaması ve bu daralmayı da 2017'deki %10,2'lik güçlü büyüme ile telafi etmiş olması önemli bir güçlülük göstergesi.

Yıllık büyüme oranları (%)

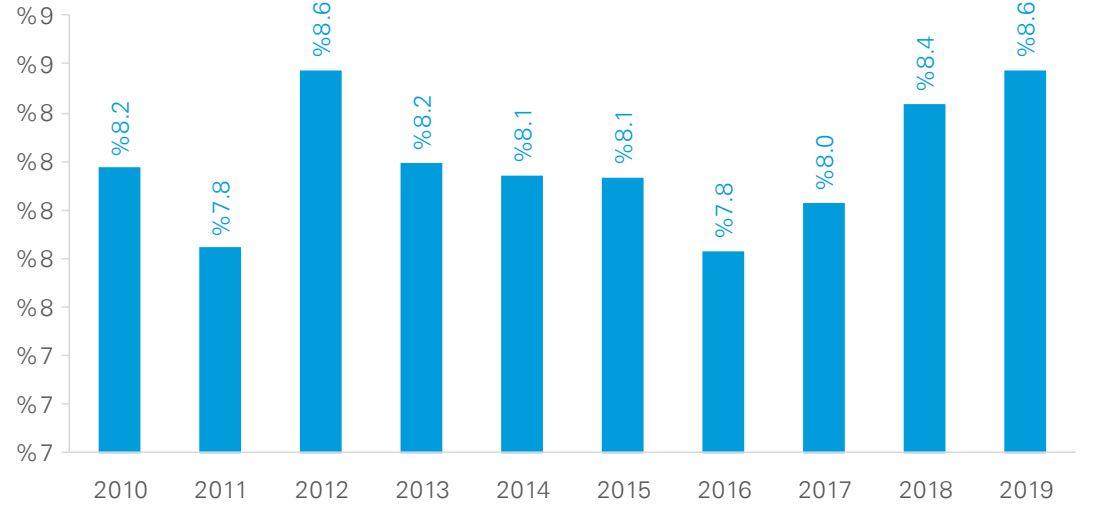


Kaynak: TÜİK, SBB

Dış alemle olan ilişkilerden doğrudan etkilenen sektör bu sebeple jeopolitik gelişmeler kaynaklı risklere de açık durumda. Küresel ticarete (son dönemdeki artışa rağmen) gerilim seviyesinin düşük olması ve civar ülkelerdeki çalkantıların azalması olumlu sayılabilecek birer unsur olarak öne çıkıyor.

2002-2008 aralığında GSYH'den aldığı pay %9'un üzerinde olan sektörün toplam içindeki payı 2016 yılında %7,8'e kadar gerilemişti. O dönemden bu yana ekonomi içindeki payını artıran sektörün 2020 yılını da %8,5 seviyesinde bir payla tamamlaması bekleniyor.

Ulaştırma ve depolama sektörünün GSYH içindeki payı



Kaynak: TÜİK

Taşımacılık ve lojistik sektörünün mali yapısı

Sektör oyuncuları yatırımlarının finansmanı için banka kredilerine diğer sektör oyuncuları gibi ihtiyaç duyuyor. Buna karşın fiziksel yatırımların görece yüksek maliyetleri ve uzun vadeli dönüşleri sebebiyle uzun vadeli kaynak ihtiyacı duyuyorlar.

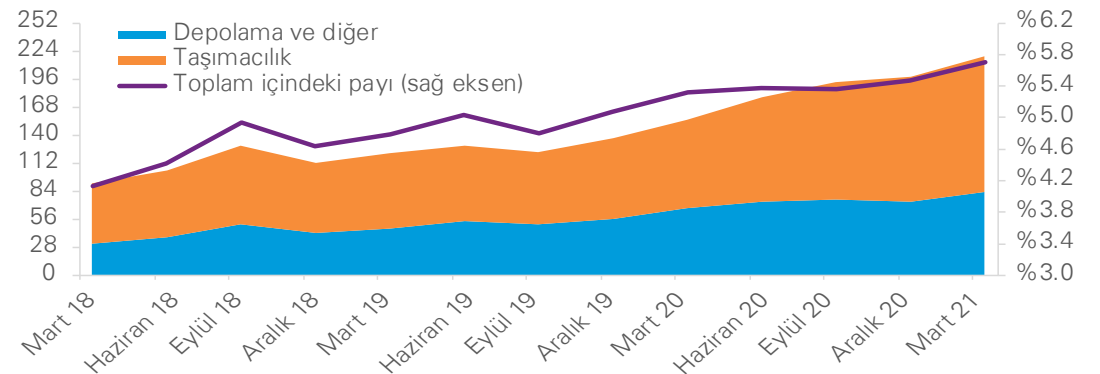
Sektör, 2020 yılında kredi büyümesi destekli süreç paralelinde borçlanmasını artırdı. Bu süreçte taşımacılık tarafındaki talebin karşılanması gereksinimi, sektörün toplam kredi büyümesinden daha fazla borçlanmasını sağladı.

2021 mart ayı itibarıyla sektörün toplam nakdi kredi borcu 218 milyar TL seviyesinde bulunuyor. Bu hacim, bir önceki yılın aynı döneminde 156 milyar TL idi. 12 aylık dönemde kredi borç miktarı %40,1 oranında artan sektörün toplam kredi pastası içinden aldığı pay ise %5,7 ile tepe noktasına ulaşmış durumda.

BDDK ve Risk Merkezi verilerine göre aynı dönemde taşımacılık sektörü toplam kredileri sırasıyla 88,8 milyar ve 67 milyar TL'den 135 milyar ve 83,2 milyar TL'ye yükseldi. Bu noktada, sektörün toplam kredi hacmindeki büyümenin beklendiği gibi taşımacılık alt kalemi kaynaklı gerçekleştiği görülüyor. Taşımacılık sektörünün 12 aylık kredi büyüme oranı %52,2 iken Depolama ve diğer olarak adlandırılan alt kalemden kredi büyümesi %24,1 seviyesinde gerçekleşti. Aynı dönemde bankacılık sektörünün toplam kredi büyümesi ise %30,9 olarak gerçekleşti.

Sektörün kredi hacmi son dönemde artmakla birlikte, GYSH oranından hareketle aşırı borçlu bir yapı olmadığını söylemek mümkün.

Taşımacılık ve depolama sektörüne nakit krediler (milyar TL) ve toplam krediler içindeki payı



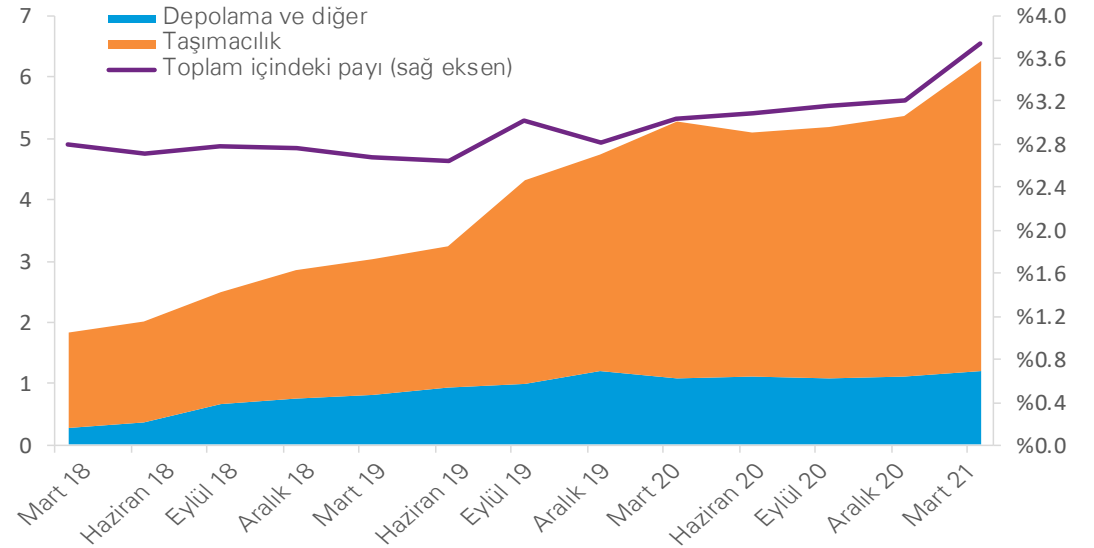
Kaynak: BDDK, Risk Merkezi

Sektörün tasfiye olunacak kredi (TOA) hacmi de bu süreçte önemli miktarda artış kaydetti. Tarihte ilk kez 6 milyar TL sınırını aşan sektörel TOA hacmi 2021 mart ayı sonu itibarıyla 6,3 milyar TL seviyesinde. Bu hacmin 5 milyar TL'lik kısmı taşımacılık sektöründen geliyor.

2021 mart ayı itibarıyla, bir önceki yılın aynı dönemine göre sektörün TOA hacmindeki artış toplamda %18,6 iken bankacılık sektörü genelinde bu hacim %3,5 oranında azaldı.

Bu sebeple toplam TOA hacmi içindeki sektör payı da artış trendini sürdürmeye devam etti. 2019 sonunda %2,8 olan oran, 2020 sonunda %3,2'ye, 2021 mart ayında ise %3,7'ye yükselmiş durumda. Bu durum, sektör oyuncularının pandemi sebebiyle yaşadıkları likidite sorunlarının göstergelerinden biri olarak kabul edilebilir. Bunun yanında, Sektörün NPL oranı ise %4,4 ile bankacılık sektör ortalamasının üzerinde yer alıyor.

Ulaştırma ve depolama sektörünün GSYH içindeki payı

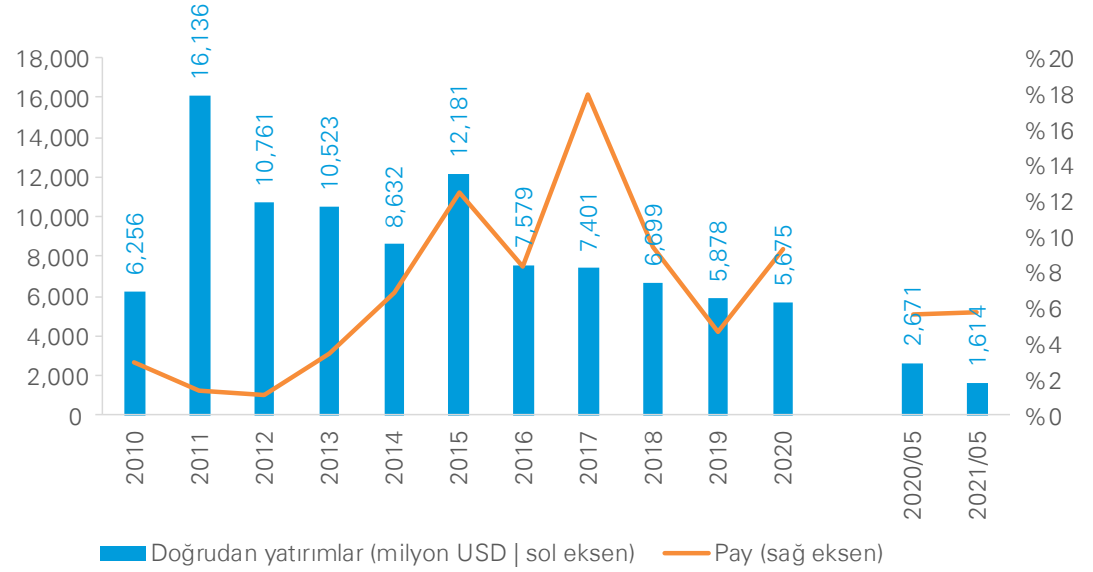


Kaynak: BDDK, Risk Merkezi



Ülkemiz sektörünün büyük potansiyeli sayesinde yabancı yatırımcıların ilgisini çektiği söylemek halen mümkün. Sektörün yurt dışında yerleşik kişilerden çektiği doğrudan yatırım hacminin toplam içindeki payı kayda değer oranlarda seyretmeye devam ediyor. Sektör, 2020 yılını 525 milyon USD yatırım çekerek tamamladı ve toplam içinden aldığı pay %9,3 olarak gerçekleşti. 2021 yılı mayıs ayı itibarıyla toplam 93 milyon USD yatırım çeken sektörün toplam içinden aldığı pay ise %5,8 seviyesinde. Bu oran, geçen yılın aynı dönemi ile paralel.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları ve sektör payı



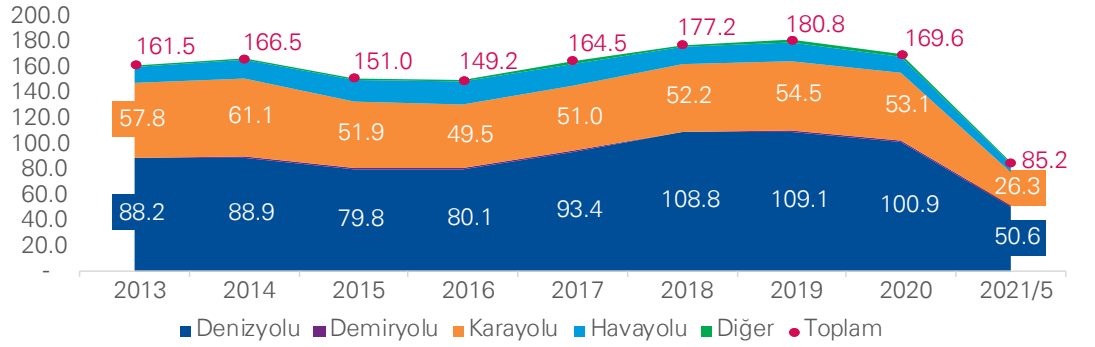
Kaynak: BDDK, Risk Merkezi



Dış ticarete taşımacılık ve lojistik sektörü

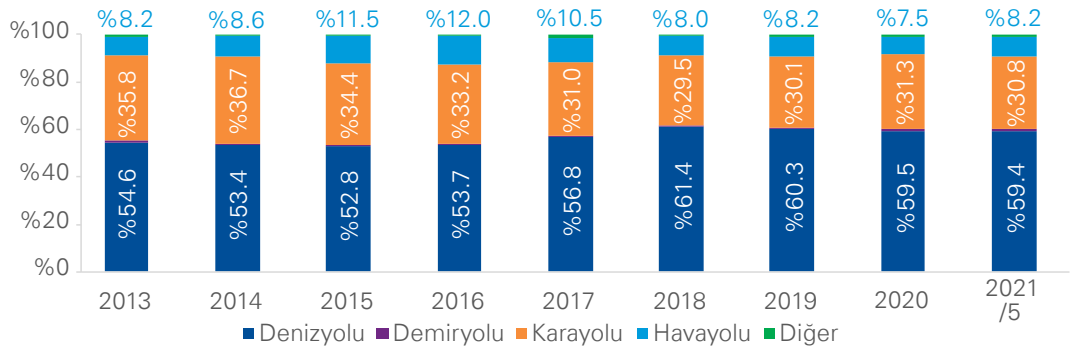
Türkiye'nin dış ticaret hacminde taşımacılık kompozisyonu önceki yıllara paralel seyrini sürdürüyor. İhracat taşımacılığında denizyolu taşımacılığı %60'lık payını korurken bu oran karayolu ile birleştiğinde %90'ı aşıyor. 2020 yılında artan demiryolu hacmine rağmen demiryolu taşımacılığının toplam ihracattan aldığı pay %1'in altında seyrediyor.

İhracatın taşıma şekillerine göre dağılımı (milyar USD)



Kaynak: TÜİK

İhracatın taşıma şekillerine göre dağılımı (%)

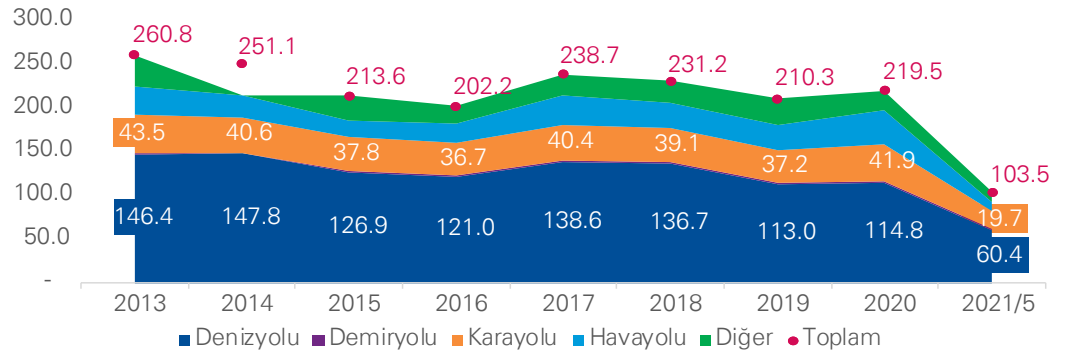


Kaynak: TÜİK



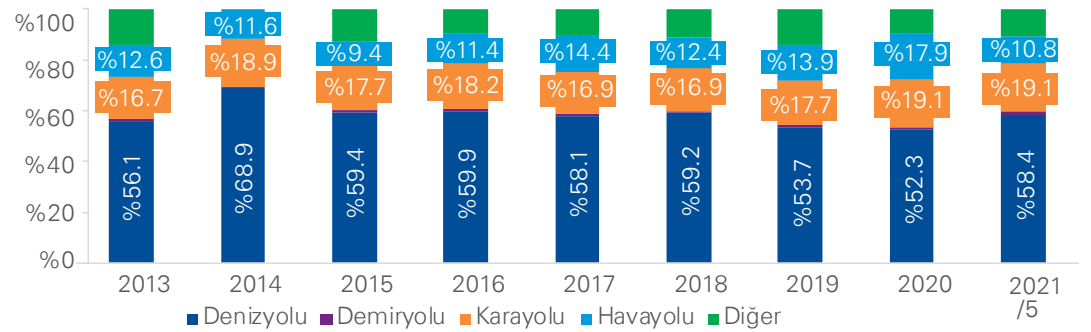
İthalat taşımacılığında ise karayolu, payını havayolu taşımacılığı ve diğer yöntemlere veriyor. 2021 yılı mayıs ayı verilerine göre ithalatın %88,2'si kara, deniz ve havayolu taşımacılığı ile gerçekleştiriliyor.

İthalatın taşıma şekillerine göre dağılımı (milyar USD)



Kaynak: TÜİK

İthalatın taşıma şekillerine göre dağılımı (%)



Kaynak: TÜİK

Denizyolu taşımacılığı

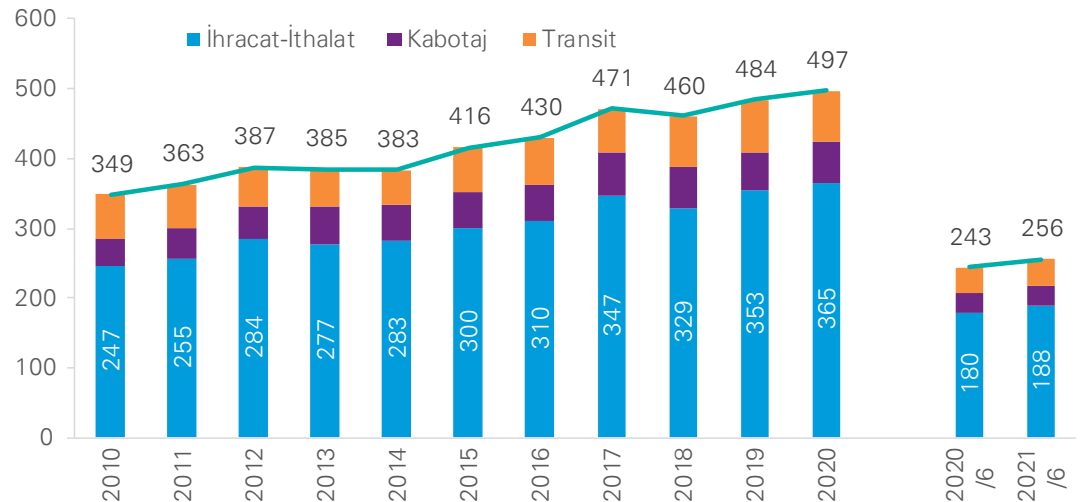
Ticari taşımacılığın kalbi olan denizyolu taşımacılığı ülkemizde de benzer konumda. 2021 Mayıs ayı itibarıyla ihracat edilen malların %59,4'ü; ithal edilen malların ise %58,4'lük kısmı denizyolu ile transfer ediliyor.

Türk Armatörler Birliği tarafından hazırlanan Deniz Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu 2020'de yer alan verilere göre ülkemiz deniz ticaret filosu büyüklük açısından dünyada 15. sırada yer alıyor. Toplam 1.511 geminin yer aldığı filonun büyümesi ve bu alanda coğrafi avantajların kazanımlara dönüştürülmesi içinse finansman koşulları başta olmak üzere pek çok alanda atılım yapılması gerekiyor. Sektöre ilişkin kamu yatırımları da bir yandan devam ediyor.

Faaliyete başlayan Filyos Limanı'nın yanında inşaatı devam eden Çandarlı Limanı ve genişletme çalışmaları süren Mersin Uluslararası Limanı sektöre olumlu etki edecek en önemli yatırımlar konumunda. Bunun yanında yine kamu tarafında, dijitalleşme yatırımları ile desteklenen deniz ticaretinin kolaylaştırılması ve bürokrasinin azaltılmasına yönelik çalışmalar da sürüyor.

Limarlarda elleçlenen yük miktarı pandemi yılında da arttı. 2020 yılını 500 milyon tonun hemen altında bitiren hacim, 2021 yılının ilk yarısını 188 milyon tonla tamamladı. Bu değer, bir önceki yıl 180 milyon tondur.

Limarlarda elleçlenen yük miktarı (milyon ton)

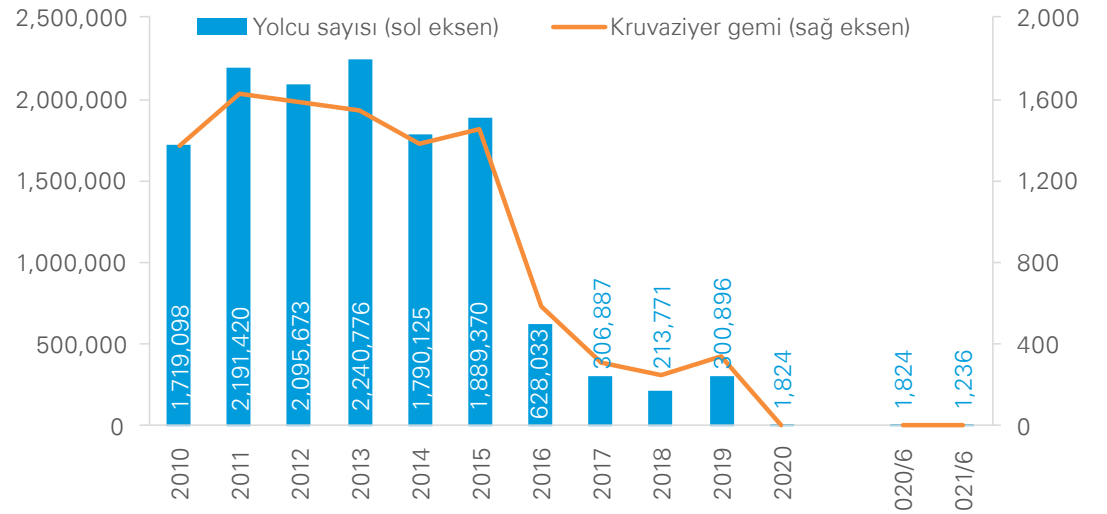


Kaynak: UAB



Denizyolu ile yolcu taşımacılığında ise salgın döneminde adeta sıfırlanma yaşandı. 2020 mart ile 2021 mayıs arasındaki 14 aylık süreçte tek bir kruvaziyer geminin giriş yapmadığı ülkemizde, 2021 haziran ayı itibarıyla toplam hacim sadece 4 gemi. Pandeminin zirve yaptığı geçtiğimiz yıl ise hacim sadece 5 gemiydi. Pandemi öncesindeki üç yılda ortalama gemi sayısı 300'lerde seyrediyordu. Bundan da önceki on yıllık ortalama ise 1.466 gemi idi. Bu alanda pandemi öncesinde de kan kaybeden sektör, pandemi sürecinde alınan önlemlere paralel olarak tamamen durdu diyebiliriz.

Kruvaziyer gemi ve yolcu istatistikleri



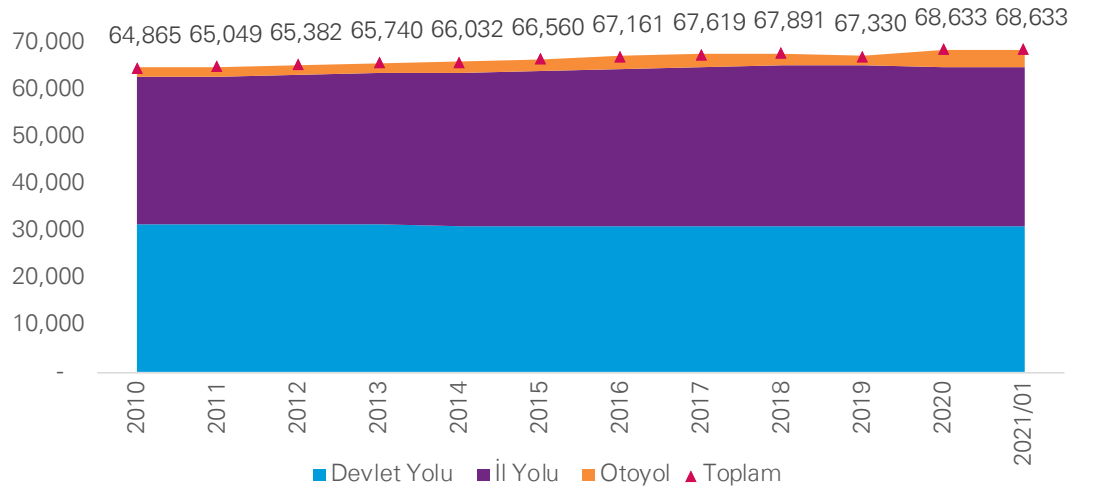
Kaynak: UAB

Karayolu taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı yurt içi yolcu ve yük transferinin ana unsuru olmayı sürdürüyor. Son yıllarda yapılan büyük otoyol yatırımları yol kalitesini ve toplam kilometre uzunluğunu yukarı taşıyor. 2020 yılı, toplam karayolu uzunluğundaki artışın %2'ye yaklaştığı bir yıl oldu. Bu artış oranı, son dönemdeki en büyük artış olarak kayda geçti. Özellikle otoyol yatırımları kanalıyla gelen bu artış, sektör için oldukça olumlu bir görünüm sergiliyor.

2021 yılı başı itibarıyla toplam 68 bin kilometrenin üzerinde olan karayolu envanterin %5'i otoyollardan oluşuyor. Kalan hacim ise il ve devlet yolu statülü yollar arasında paylaşılmış durumda.

Karayolu uzunlukları (km)



Kaynak: KGM

Dünya'da taşımacılık ve lojistik sektörü

Konteyner krizi ile baş edilemedi

Süveyş Kanalı Ever Given kazası

Türkiye taşımacılık ve lojistik sektörü:

Hava kargo taşımacılığında artış eğilimi

Sektörün ekonomideki yeri

Taşımacılık ve lojistik sektörünün mali yapısı

Dış ticarete taşımacılık ve lojistik sektörü

Denizyolu taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı

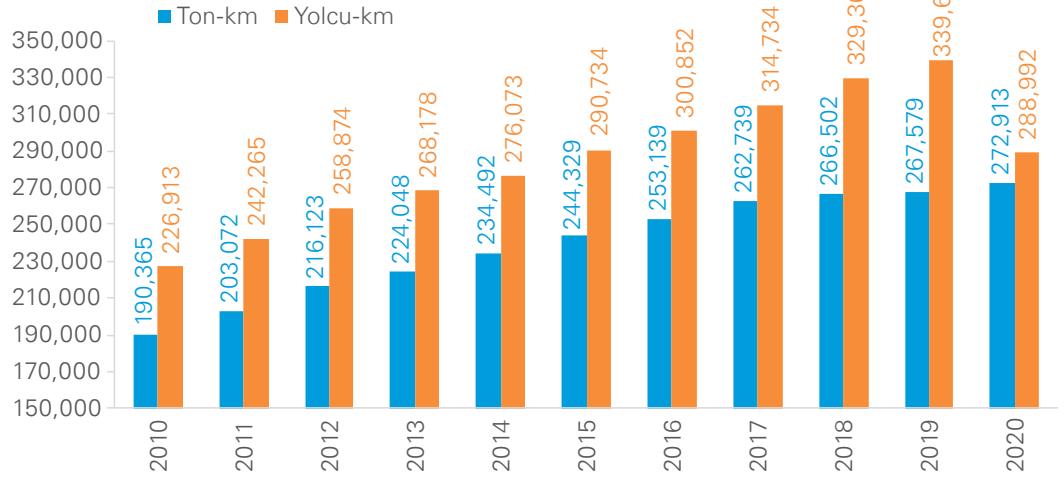
Taşımacılık ve lojistik sektöründe durum analizi:

Beklentiler:



Karayollarında taşınan yük ve yolcu hacimlerinde de stabil bir artış seyri izleniyor. Pandemi şartları, 2020 yılında toplam yolcu sayısını azaltmakla birlikte, yük taşımacılığı tarafında alınmış bir hasar bulunmuyor. Bu kanaldaki hacim artışları, pandemi koşullarının tamamen geride kalması ve mobilite sınırlarının tamamen kalkması ile eski trendine girecektir.

Kara yollarında yük ve yolcu taşımacılığı (milyon)



Kaynak: KGM

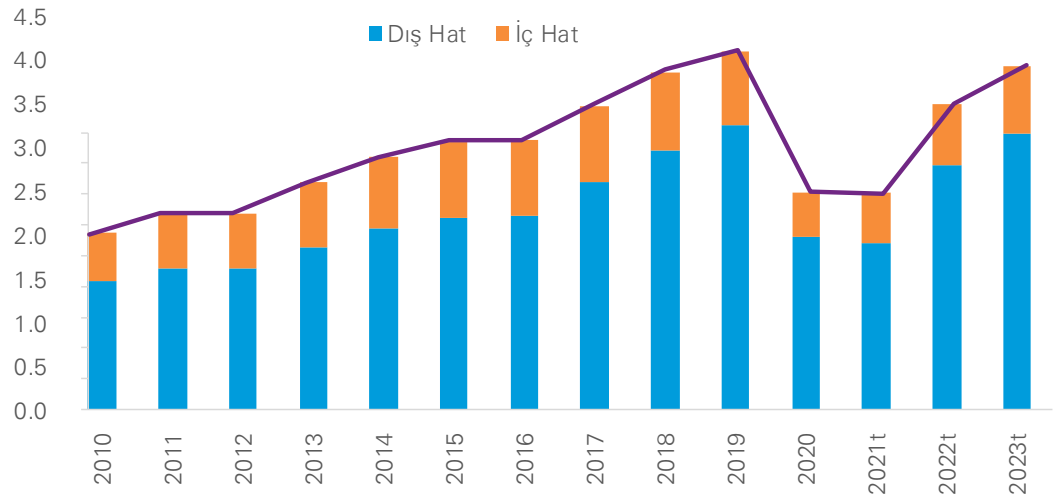
Havayolu taşımacılığı

Yük taşımacılığında güvenlik ve hızını yüksek maliyetine feda eden sektör, uluslararası yolcu taşımacılığının ise alternatifsiz liderliğini sürdürüyor.

Ülkemizde havayolu yük taşımacılığı pandemi etkisiyle 2020 yılında %39'un üzerinde daraldı. 2020 yılında taşınan toplam 2,5 milyon ton yükün %80'lik kısmı dış hatlarla ilintiliydi. Bu daralmanın kendisini 2022 yılında beklenen %41'lik büyüme ile telafi etmesi bekleniyor.

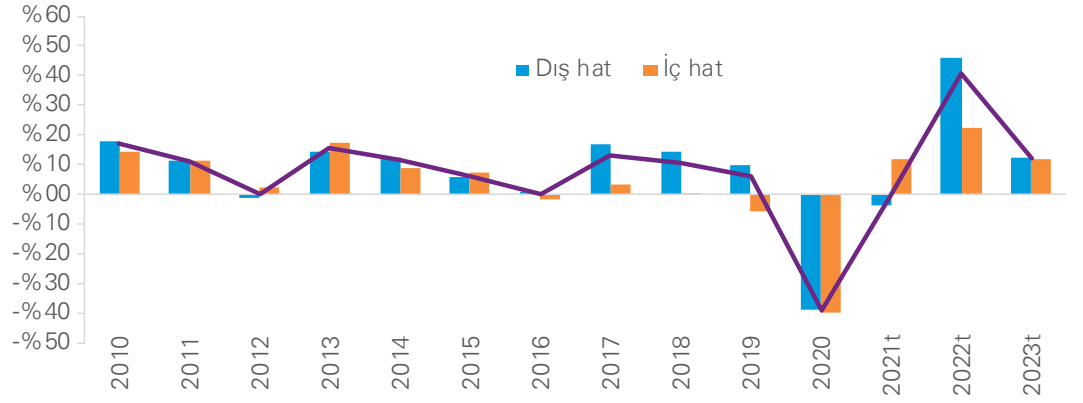
2020 yılında yaşanan müthiş daralma, pandemi koşullarının görece hafiflemesiyle beraber 2021 yılında yerini toparlanmaya bırakmış durumda. 2021 yılının ilk altı ayında taşınan 1,3 milyon tonluk yük, bir önceki yılın aynı döneminin %21 üzerinde yer alıyor.

Havayolu yük taşımacılığı (milyon ton)



Kaynak: DHMİ

Havayolu yük taşımacılığı (büyüme oranları)

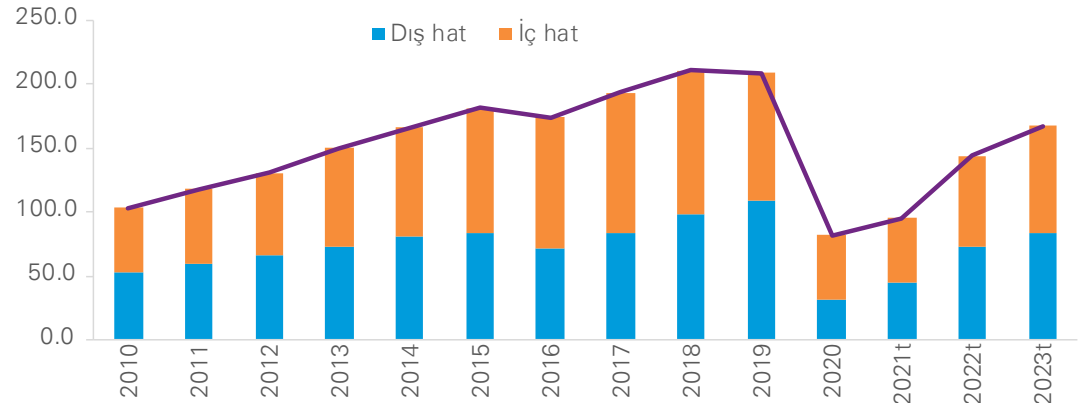


Kaynak: DHMİ

Yolcu taşımacılığı tarafında ise 2020 görünümü daha olumsuz bir manzara sunuyor. Pandemi öncesi dönemde 200 milyonun üzerinde seyreden toplam yolcu hacmi, 2020 yılında %60,8 daralarak, 81,6 milyon seviyesine geriledi. Devlet Hava Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün tahminlerine göre ise bu hacimler 2023 sonunda dahi yalakanamayacak durumda.

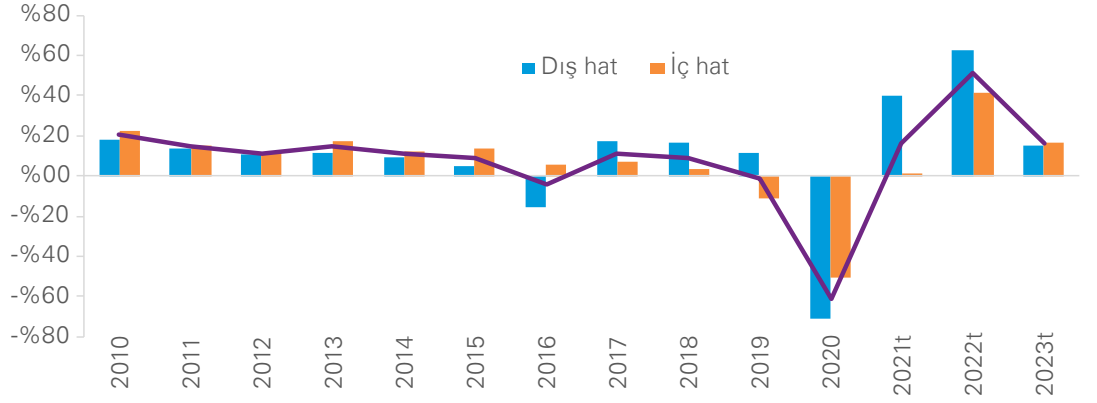
2021 yılının ilk altı ayı geride kalmışken toplam yolcu hacmi bir önceki yılın aynı dönemine göre %10,2 artışla 40,2 milyon seviyesine ulaşmış durumda. Pandemi önlemlerinin hafiflemesi ve turizm sezonunun gelmesiyle birlikte bu alanda hacimlerin çok daha güçlü bir şekilde toparlanması bekleniyor. Otoritenin, 2021 sonunda beklediği toplam hacim ise 95 milyon seviyesinde.

Havayolu yolcu taşımacılığı (milyon ton)



Kaynak: DHMİ

Havayolu yolcu taşımacılığı (büyüme oranları)



Kaynak: DHMİ

Ülkemizde 10 havayolu şirketi 554 uçakla hizmet veriyor. Ülkemizin sivil havacılık filosunda 31 kargo uçağı bulunurken, kalan 523 uçak yolcu uçağı.

Havayolu şirketi	Toplam uçak sayısı
Türk Hava Yolları	341
Pegasus Hava Yolları	93
Güneş Ekspres	58
Onur Air	23
Corendon Airlines	13
Freebird Airlines	8
Tailwind Airlines	5
MNG Hava Yolları	5
ACT Hava Yolları	5
ULS Havayolları	3

Kaynak: SHGM



Taşımacılık ve lojistik sektöründe durum analizi:

Güçlü Yönler

- Türkiye'nin coğrafi konumu
- Karayolu ve havalimanı ağı ile devam eden yatırımlar
- Transit taşımacılığa uygun limanlar ve yeni liman yatırımları
- Kamunun sektörel gelişim ve dönüşüm konusundaki iradesi

Zayıf Yönler

- Sektörel yatırımların finansmanı konusundaki yüksek gereksinimler
- Pandemi dönemi ve sonrasında yaşanan, kısa vadede de toparlanması beklenmeyen sert yolcu taşıma hacmi
- Makroekonomik kırılganlıklar
- Teknolojik dönüşüm konusundaki görece yavaş tempo
- Görece düşük kar marjı ve yer yer yüksek insan gücü gereksinimi

Fırsatlar

- Pandemi sürecindeki alternatif arayışları
- Alternatif arayışları içinde öne çıkma fırsatı yaratabilecek mevzuat düzenlemeleri
- Pandemi sonrası ekonomik iklimdeki toparlanma
- Küresel ticaret görünümündeki risk görünümünün azalması
- Artan BT yatırımları ile birlikte daha şeffaf fiyatlandırma ile rekabet ortamının yaratılabilmesi ve kar marjlarının stabilize edilmesi.

Tehditler

- Pandemi sürecinde yeni bir dalga yaşanma ihtimali
- Yüksek fonlama maliyetleri ve yatırımların ertelenmesi
- Küresel görünümde siyasi gerginliklerin yeniden artması
- Yurt dışı menşeli rakiplerin sektöre yeni teknoloji ve güçlü sermayelerle girişi



2021 beklentileri

IMF verilerine göre küresel ekonominin %3,3 daraldığı 2020'nin ardından 2021 için beklentiler %4,5 ila %5,0 arasında bir büyümeye işaret ediyor. Pandemi ikliminin geride kalmasının ardından önce yük sonra da yolcu taşımacılığı verileri olumlu gelmeye devam edecek. Toparlanmanın, yolcu taşımacılığı tarafında daha yavaş yaşanması beklenmekle birlikte 2021'in, 2020'den çok daha iyi bir görünümle kapanması bekleniyor.

KPMG Türkiye ile İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi'nin birlikte imza attığı Lojistik Güven Endeksi de bu görünümü destekliyor. Ocak-Mart 2021 döneminde, bir önceki yılın aynı dönemine göre %12 artan endeks ölçülmeye başladığından bu yana en yüksek artışı gösterdi.

Tarihi rekorların kırdığı e-ticaret hacmi başta olmak üzere artan talep ve beklentiler, sektörün en önemli ödevleri arasında yer alıyor. Kalıcı ve sürdürülebilir bir hizmet kalitesi artışı için lokal şirketlerden küresel zincirlere kadar her sektör oyuncusunun önemli yatırımlar ve dönüşümlere imza atması gerekiyor.

Deniz taşımacılığı tarafında artan maliyetler, kısa vadede şirketlerin kârlılıklarını destekleyecek gibi görünüyor. Talepte yaşanan güçlü geri dönüş, fiyatların pandemi öncesi döneme geri gelmesini engelleyecek. Talebin karşılanmasını sağlayacak kapasite artırımı yatırımları ise ancak orta vadeli bir plan olarak görülebilir.

Sektörün 2021 yılını hacimsel toparlanma yanında operasyonel etkinlikte kontrolün artırılmasını ilk sıraya koyması bekleniyor. Bu da şüphesiz ki bilişim yatırımları ile paralel yürüyecek bir süreç. Bilişim yatırımları da paralelinde (boru hattı taşımacılığı başta olmak üzere) siber güvenlik konusundaki önlem ve yatırımların artmasını getirecek.

Salgında, bugünkü görünüm en kötünün geride kaldığını işaret etse de yeni varyantlar endişe ve belirsizlik yaratmaya devam ediyor. Salgında özellikle yılın son çeyreğinde yeni bir dalga yaşanması beklentileri olumsuz etkileyecektir. Bu süreçte, şirketlerin toparlanma stratejilerinin belirlenmesi, modelleri yatırımlarla desteklemesi ve verileri çok iyi okuması gerekiyor. Bu esnada kurumsal adaptasyon kabiliyetinin de geliştirilmesi büyük önem taşıyor.

Tüm bunların dışında, 2021 yılı şirketlerin "sıfır emisyonlu taşımacılık" gibi büyük hedeflere ulaşmak adına sürdürülebilirlik konusunda ciddi adımlar attığı bir yıl olarak tarihe geçecektir.

İletişim:



Yavuz Öner

Dolaylı Vergiler Bölüm
Başkanı, Şirket Ortağı,
Taşımacılık Sektör Lideri
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

Folkart Towers Adalet Mah. Manas Bulvarı
No:39 B Kule Kat: 35 Bayraklı 35530 İzmir
T : +90 232 464 2045

Bursa

İnallar Cadde Plaza, Balat Mahallesi
Mudanya Yolu Sanayi Caddesi No: 435 K:5
D:19-20 Nilüfer Bursa
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 adı ve KPMG logosu, bağımsız üye şirketlerden oluşan KPMG küresel organizasyonun lisansı altında tescilli ticari markalardır. KPMG International Limited ve ilişkili kuruluşları müşterilere herhangi bir hizmet sunmamaktadır.

© 2021 KPMG Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş., şirket üyelerinin sorumluluğu sundukları garantiyle sınırlı özel bir İngiliz şirketi olan KPMG International Limited ile ilişkili bağımsız şirketlerden oluşan KPMG küresel organizasyonuna üye bir Türk şirkettir.
Tüm hakları saklıdır.