



TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞBAKANLIK
YATIRIM DESTEK VE TANITIM AJANSI

TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU

OCAK 2010



İÇİNDEKİLER

1.	Yönetici Özeti	3
2.	Sektöre Genel Bakış	4
2.1	Küresel Sektör	4
2.2	Türkiye Lojistik Sektörü	6
2.2.1	Sektöre Genel Bakış	6
2.2.2	Kara Yolu Taşımacılığı	7
2.2.3	Demir Yolu Taşımacılığı	8
2.2.4	Hava Yolu Taşımacılığı	10
2.2.5	Deniz Yolu Taşımacılığı	12
2.2.6	RoRo Taşımacılığı	13
2.2.7	Uluslararası Ticaret	14
2.3	Sektördeki Önemli Şirketler	15
2.4	Sektörle İlgili Beklentiler ve Eğilimler	16
2.5	SWOT Analizi	17
2.6	Yatırım Fırsatları	18
2.7	Sektördeki Kurum ve Kuruluşlar	20
	Şekiller Listesi	21
	Kısaltmalar	22

1. Yönetici Özeti

Hava yolları ve hava taşımacılığı, deniz taşımacılığı, kara yolu ve demir yolu taşımacılığı ve bunlarla ilgili altyapı ve hizmetleri kapsayan taşımacılık ve lojistik sektörü 2007 yılında küresel anlamda 3,4 trilyon ABD doları gelir elde etmiştir. Sektör 2003 ile 2007 yılları arasında % 6,2 YBBO kaydetmiştir. Sektörün 2012 yılına kadar % 5,4 YBBO ile 4,5 trilyon ABD doları büyüklüğe ulaşacağı tahmin edilmektedir.¹

Yukarıda belirtilen tüm alt sektörleri kapsayan lojistik sektörünün Türkiye'nin GSYİH'si içindeki payının % 8 ila % 12 arasında olduğu tahmin edilmektedir.² Buna göre sektörün 2008 yılındaki büyüklüğünün 65 ila 95 milyar ABD doları arasında olduğu tahmin edilmektedir. "Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması 2008" başlığını taşıyan çalışmada, Türkiye taşımacılık ve lojistik sektörünün büyüklüğü 59 milyar ABD doları olarak belirlenmiş ve üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcıları piyasasının da 22 milyar ABD doları büyüklüğünde olduğu tahmin edilmiştir. Aynı çalışmada, sektörün 2002 yılından bu yana üç kat büyümesine karşılık, üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılarının payının sadece % 7 arttığı ve bu nedenle lojistik hizmet sağlayıcıları için henüz gerçekleşmemiş bir büyüme potansiyeli olduğu ifade edilmektedir.³ Sektör son beş yılda ortalamada % 20 büyümüştür ve 2015 yılındaki tahmini büyüklüğü 120 milyar ABD dolarıdır.⁴

Günümüzde Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığında en çok tercih edilen yöntem kara yolu taşımacılığıdır. Yolcu taşımacılığının yaklaşık % 95'i, mal taşımacılığının da yaklaşık % 90'ı kara yolu üzerinden yapılmaktadır.² Hükümet mevcut yolları yenilemeyi ve yeni yollar inşa etmeyi planlamaktadır. Bu yatırımın tahmini maliyeti yaklaşık 37 milyar TL'dir.⁵ Ayrıca, 2010 yılında İstanbul Boğazı üzerindeki iki köprünün ve çeşitli otoyolların özelleştirilmesi planlanmaktadır.

Demir yolları sistemi geçmişte yeterli yatırım yapılmaması sebebiyle sıkıntılar yaşamaktadır. Hükümet, 2023 yılına kadar 23,5 milyar ABD doları tutarında bütçe ayırdığı bir dizi proje aracılığıyla demir yollarını yenilemeyi hedeflemektedir.⁵ Günümüzde en çok göz önünde olan proje, yapım aşaması büyük ilerleme kat eden ve 2013 yılında tamamlanması planlanan Marmaray Projesi'dir (İstanbul Boğazı'nın altından geçen Raylı Tüp Geçit). Bir diğer önemli altyapı projesi de Kars - Tiflis - Bakü demir yolu hattıdır.

Yolcu sayısına göre Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın ise dördüncü büyük hava yolu şirketi⁶ olan Türk Hava Yolları (THY), son on yılda dünyada en hızlı büyüyen hava yolu şirketleri arasındadır. İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda işlem görmesine rağmen esasen bir kamu kuruluşu olan THY, özelleştirme programı kapsamında bulunmaktadır. Türkiye'de 45 adet havaalanı bulunmaktadır. Çoğu son derece modern olan bu havaalanlarının daha da geliştirilmesi amacıyla modernizasyon ve inşaat çalışmaları için 4 milyar TL tutarında bir bütçe tahsis edilmiştir.⁵

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması sebebiyle, deniz taşımacılığında önemli bir rekabet avantajına sahiptir. Türkiye'nin gemi filosu Ağustos 2008 itibarıyla 1.631 gemiden oluşmaktadır ve dünyada 25. sırada yer almaktadır.² Sırasıyla % 46,0 ve % 59,1'lik payıyla, Türkiye'nin ihracatı ve ithalatında en yaygın kullanılan yöntem deniz taşımacılığıdır. İhracatta % 41,7 ve ithalatta % 23,6 payı bulunan kara yolu taşımacılığı dış ticarete deniz taşımacılığının ardından ikinci sırada yer almaktadır.⁷ Hava yolu taşımacılığı ise üçüncü sıradadır. Dış ticaret amaçlı taşımacılığa ek olarak, özellikle İstanbul ve çevresinde İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri) tarafından önemli miktarda yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir.

Günümüz itibarıyla uluslararası ticaret firmalarına lojistik hizmeti sunan 2.000 gümrük şirketi, 1.200 uluslararası kara yolu taşımacılığı şirketi, 1.000 uluslararası deniz yolu şirketi, 250 gümrük komisyoncusu ve 200 gümrük antreposu bulunmaktadır.⁸

¹ Datamonitor, 2008

² İGEME (İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi), 2009

³ Quattro Business Consulting "Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması 2008"

⁴ Capital Dergisi, 2007

⁵ Deloitte, Yatırımcı Kılavuzu Türkiye, 2009

⁶ Avrupa Hava Yolları Birliği, 2010 Trafik Verileri

⁷ TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), 2009

⁸ TSKB (Türkiye Sınai Kalkınma Bankası), Sektör Raporu 2009

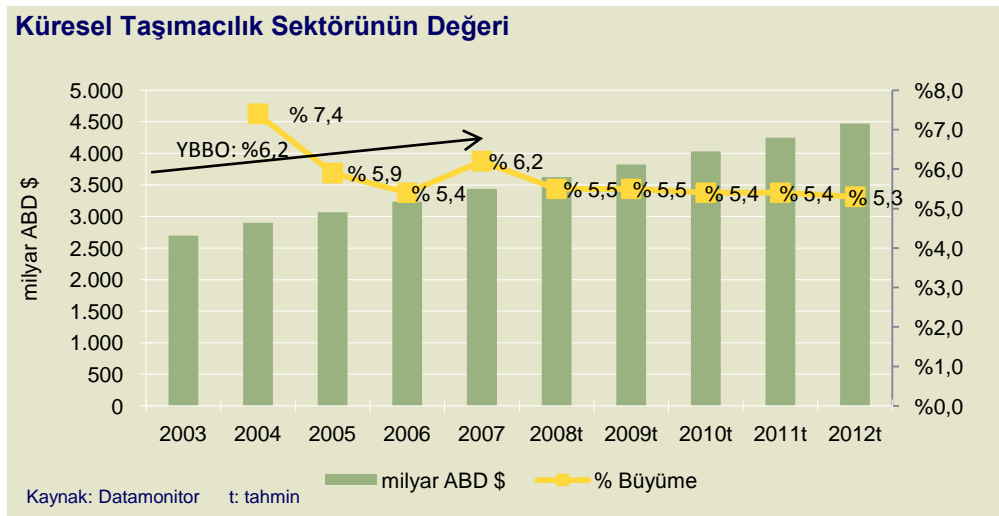
2. Sektöre Genel Bakış

2.1 Küresel Sektör

Lojistik sektörü bir ülkenin dış ticaretteki rekabet gücü açısından büyük önem taşımaktadır. BRIC (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin) ülkelerinin ekonomilerindeki büyüme sonucunda lojistik sektörünün önemi de artmaktadır. Buna ek olarak, bir ülkenin konumu da lojistik sektörü açısından büyük önem arz etmektedir. Türkiye gibi bir ülke, konumu itibarıyla komşu ülkeler arasında taşımacılık merkezi ya da bağlantısı görevi görebilmektedir.

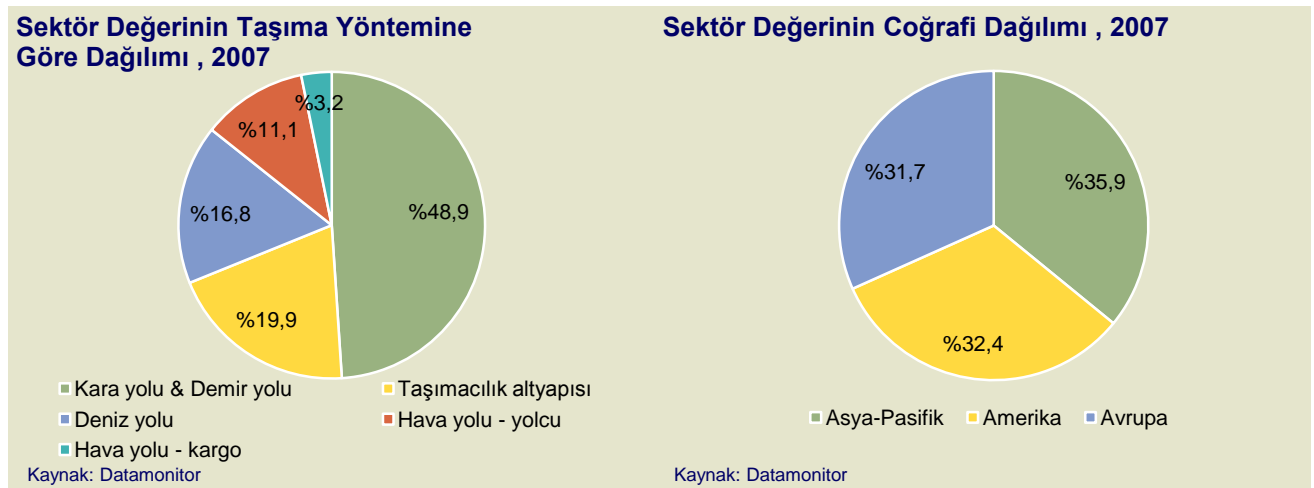
Taşımacılık sektöründe 2003 ile 2007 yılları arasında dalgalı bir büyüme yaşanmıştır. Büyümenin gelecekte devam etmesi beklenmektedir; ancak aşağıdaki grafikte sarı çizgi ile gösterildiği gibi, büyüme hızının kademeli olarak düşeceği tahmin edilmektedir.

Şekil 1 - Küresel Taşımacılık Sektörünün Değeri



Coğrafi dağılım açısından Asya-Pasifik ve Amerika'nın toplam sektör gelirlerinin sırasıyla % 35,9 ve % 32,4'ünü oluşturduğu görülmektedir.⁹

Şekil 2 - Küresel Taşımacılık Sektörünün Dağılımı



⁹ Datamonitor, 2008

Kara Yolu Taşımacılığı Sektörü

Kara yolu taşımacılığı sektörünün küresel büyüklüğünde 2009 yılında bir azalma olduğuna inanılmaktadır, ancak yük taşımacılığının ilk ve son aşamasının genellikle kara yolu ile gerçekleşmesi sebebiyle sektörün 2010 yılında büyümeye devam etmesi beklenmektedir. Küresel kara yolu taşımacılığı sektörü 2004 ile 2008 yılları arasında % 7,8'lik YBBO sonucunda 2008 yılında toplam 2.308 milyar ABD doları gelir elde etmiştir. En büyük 50 şirketin sadece % 33 pazar payına sahip olduğu sektörün bölünmüş yapısından da anlaşılacağı üzere, rekabet çok yoğundur ve sektöre giriş engelleri düşük seviyededir.¹⁰ Kara yolu taşımacılığının küresel ısınmaya en çok sebebiyet veren sektör olmasına bağlı olarak benimsenmeye başlanan çevre koruyucu önlemlere ve yüksek petrol fiyatlarına bağlı olarak artan maliyetler kara yolu taşımacılığı yapan şirketlerin kâr marjlarını olumsuz etkilemektedir.

Demir Yolu Taşımacılığı Sektörü

2003 ile 2007 yılları arasında gerçekleşen % 6,3'lük YBBO ile sağlıklı bir büyüme döneminin ardından demir yolu taşımacılığındaki büyümenin hız kaybedeceği tahmin edilmektedir. Sektör 2007 yılında küresel anlamda 472,1 milyar ABD doları tutarında gelir elde etmiştir.¹⁰ Demir yolu ağının genişletilmesinin yüksek miktarda yatırım gerektirmesi sebebiyle, sektör genellikle mevcut demir yolu ağı içinde faaliyette bulunmak zorunda kalmaktadır. Bununla birlikte, Avrupa ve Kuzey Amerika ülkeleri mevcut demir yolu altyapılarını geliştirmek ve yenilemek için çeşitli çalışmalar yapmaktadır.

Hava Yolu Taşımacılığı Sektörü

2004 ile 2008 yılları arasında % 5,6'lık bir YBBO kaydeden küresel hava kargo taşımacılığı sektörü 2008 yılında toplam 100 milyar ABD doları tutarında gelir elde etmiştir. 2004 ile 2007 yılları arasındaki % 7,4'lük YBBO ile hızlı bir büyüme döneminin ardından, sektör 2008 yılında değer bakımından sadece % 0,1 oranında büyümüş ve hacim bakımından % 0,5 küçülmüştür.¹⁰ 2009 yılında bazı havaalanı işletmeleri azalan uçuş sıklığı, birleştirilen rotalar ve iflaslar nedeniyle nakliyat hacimlerinde olağanüstü düşüşler olduğunu bildirmişlerdir. Bunların yanı sıra yüksek petrol maliyetleri şirketleri zor durumda bırakmakta ve maliyet artışlarını müşterilere yansıtmaya zorlamaktadır.

Hava yolu ile yolcu taşımacılığı sektöründe 2003 yılından bu yana hızlı bir büyüme yaşanmaktadır ve bu büyümenin gelecekte de devam etmesi beklenmektedir. 2003 ile 2007 yılları arasında küresel anlamda % 11,2'lik YBBO kaydeden hava yolu ile yolcu taşımacılığı sektörü 2007 yılında 429,9 milyar ABD doları gelir elde etmiştir.¹⁰ Hava yolları arasındaki fiyat rekabeti birinci sınıf kategorilerde dahi belirleyici bir etken haline gelmektedir. İnternet üzerinden rezervasyon olanakları müşterilerin seyahatleri için en düşük fiyatlı bileti kolaylıkla bulmalarını sağlamaktadır. Yüksek miktarda yatırım gereksinimi ve güvenlikle ilgili düzenlemeler sektöre yeni girişleri kısmen engelliyor olsa da düşük maliyetli seçenekler sunabilen firmalar son yıllarda köklü hava yolu şirketlerini zorlamayı başarmaktadır.

Deniz Yolu Taşımacılığı Sektörü

Küresel deniz yolu taşımacılığı sektörü 2004 ile 2006 yılları arasında % 34,5 YBBO ile çok hızlı bir büyüme sergilemiş; ancak 2007 yılında gelirler % 21,4 düşmüştür. 2009 yılında gelirlerin düşmeye devam ettiği tahminine karşılık sektörün 2013 yılına doğru toparlanması beklenmektedir. Deniz yolu taşımacılığı sektörü 2008 yılında 749 milyar ABD doları gelir elde etmiştir.¹⁰ Gemi maliyetlerinin çok yüksek olması ve yüksek işletme sermayesi gereksinimleri sebebiyle sektör oldukça sermaye-yoğundur. Ayrıca, güvenlikle ilgili uluslararası gemicilik düzenlemelerinin çok sıkı olmasına bağlı olarak uzmanlık ve teknik bilgi birikimi gibi faktörler büyük önem taşımaktadır. Rekabet fiyata dayanmaktadır; ancak filoları daha genç olan şirketler daha yüksek fiyat talep edebilmektedir.

¹⁰ Datamonitor, 2008

2.2 Türkiye Lojistik Sektörü

2.2.1 Sektöre Genel Bakış

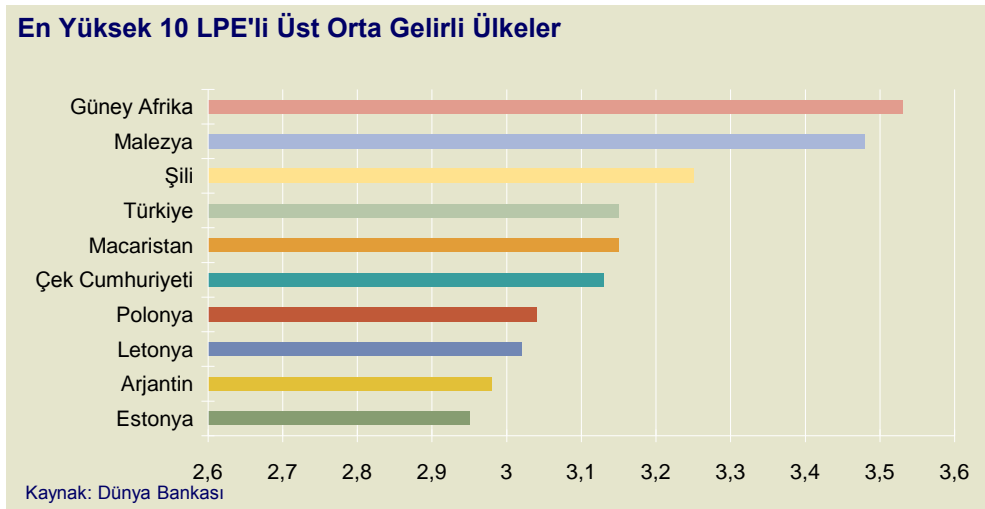
Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin Batı ile Doğu arasında bir köprü niteliğinde olması, bölgenin ekonomik gelişimi açısından taşımacılık sektörünü son derece kritik bir sektör haline getirmektedir. 1996 yılında yürürlüğe giren Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşması ve Türkiye'nin olası AB üyeliği sektörde yeni yatırımları teşvik edecek önemli fırsatlardır. Taşımacılık hâlihazırda Türkiye'nin AB'ye uyum süreci gündeminde yer alan beş önemli başlık arasındadır. AB'ye uyum süreci altyapı, araçlar ve çevre standartları ile uyumu, lojistik ağı geliştirilmesini ve dış ticaret politikalarının iyileştirilmesini kapsamaktadır.

Türkiye'deki mevcut taşımacılık ağı, özellikle otoyollar, kara yolları ve demir yollarının yoğunluğu bakımından, EU-27 standartlarının gerisindedir. Devlet Planlama Teşkilatı taşımacılık sektörünün geliştirilmesi için atılması gereken adımların açıklandığı 2010 Yıllık Programı'nda bu gerçeğin altını çizmektedir. İleride beklenen büyümenin işaretlerini veren program ile ilgili diğer ayrıntılar raporun devam eden kısımlarında sunulmuştur.

Türkiye'deki lojistik şirketleri çoğunlukla dış ticaretin yoğun olduğu sektörlerle hizmet vermektedir. Tekstil ve konfeksiyon, otomotiv, hızlı tüketim ürünleri, perakende ve gıda, petrokimyasallar, makine üretimi ve inşaat sektörleri bu sektörler arasında yer almaktadır. İnşaat ve inşaat ekipmanları sektörlerinin payı 2002 yılından bu yana önemli ölçüde artmıştır.

Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi'ne (LPE) göre, Türkiye lojistik performansını yükseltmektedir. LPE, dünya genelinde faaliyet gösteren lojistik operatörlerinin faaliyet gösterdikleri ya da ticaret yaptıkları ülkelerin lojistik kolaylığı konusundaki geribildirimlerine dayanmaktadır. Ülke ekonomileri Dünya Bankası Atlas yöntemi kullanılarak 2008 yılı için hesaplanan kişi başına brüt milli gelirlerine göre gruplandırılmaktadır. Türkiye, kişi başına brüt milli geliri 3.856 ile 11.905 ABD doları arasında olan üst-orta sınıf gelir grubunda yer almaktadır. Türkiye bu gruptaki 24 adet ülke arasında dördüncü sıradadır. Çalışmada yer alan üst-orta gelir grubu ülkeler arasındaki ilk on ülkenin LPE'si aşağıda görülmektedir.

Şekil 3 – En Yüksek 10 LPE'li Üst-Orta Gelirli Ülkeler



TÜİK'e göre Türkiye'de ulaştırma - haberleşme ve depolama hizmetlerinde Eylül 2009 itibarıyla 1,1 milyon kişi çalışmaktadır. Taşımacılık ve lojistik sektörünün Türkiye'nin GSYİH'si içindeki payının % 8 ila % 12 arasında olduğu tahmin edilmektedir.¹¹ 2008 yılında yapılan "Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması"nda taşımacılık ve lojistik sektörünün büyüklüğünün 59 milyar ABD doları olduğu tespit edilmiştir. Aynı araştırmaya göre, üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcıları pazarının büyüklüğünün 22 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmektedir. Sektörün 2002 yılından bu yana üç kat büyümesine karşın, üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılarının payının

¹¹ İGEME (İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi), 2009

sadece %7 oranında artmış olması henüz gerçekleşmemiş bir büyüme potansiyeli olduğunu göstermektedir.¹² Aşağıdaki tabloda da görüldüğü gibi, yük taşımacılığında sürekli bir büyüme gözlemlenmektedir.

Şekil 4 - Taşıma Yollarına Göre Yük ve Yolcu Taşınması

Taşıma Yollarına Göre Yük ve Yolcu Taşınması					
Milyon	2004	2005	2006	2007	2008
Kara yolu					
Yük kilometre	156.853	166.831	177.399	181.330	181.935
Yolcu kilometre	174.312	182.152	187.593	209.115	206.098
Deniz yolu⁽¹⁾					
Yük kilometre	3.929	3.477	3.830	5.189	6.001
Yolcu kilometre	621	670	752	843	847
Demir yolu					
Yük kilometre	9.417	9.152	9.676	9.921	10.739
Yolcu kilometre	5.237	5.036	5.277	5.553	5.097
Hava yolu⁽¹⁾					
Yük kilometre	321	392	N/A	N/A	N/A
Yolcu kilometre	3.223	3.992	N/A	N/A	N/A

Kaynak: TUIK
⁽¹⁾ Dış hatlardaki taşımalar dahil değildir.

2.2.2 Kara Yolu Taşımacılığı

Türkiye’de en çok tercih edilen yük ve yolcu taşıma şekli kara yolu taşımacılığıdır. Günümüz itibarıyla yolcuların % 95’i ve ürünlerin % 90’ı kara yolu üzerinden taşınmaktadır.¹³

Otoyol ağı önemli ölçüde iyileştirilmiş ve otoyolların önemi nispeten artmıştır. Hükümet mevcut yolları daha da modernize etmeyi ve yeni yollar inşa etmeyi planlamaktadır. Planlanan yol modernizasyon ve yapım çalışmalarının tahmini toplam maliyeti yaklaşık 37 milyar TL’dir.¹⁴ Türkiye, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü’ne üye 12 ülkeden geçmesi planlanan 7.140 kilometre uzunluğundaki Karadeniz Otoyolu’nun inşaatına dahil olmuştur. Buna ek olarak, İstanbul’daki trafik sıkışıklığını hafifletmek için, İstanbul Boğazı’na üçüncü bir köprü inşa edilmesi planlanmaktadır. Mevcut iki köprünün de özelleştirilmesi planlanmaktadır.

Yeni yol inşaatlarının yanı sıra, modernize edilecek belli başlı yollar aşağıda özet olarak verilmektedir:

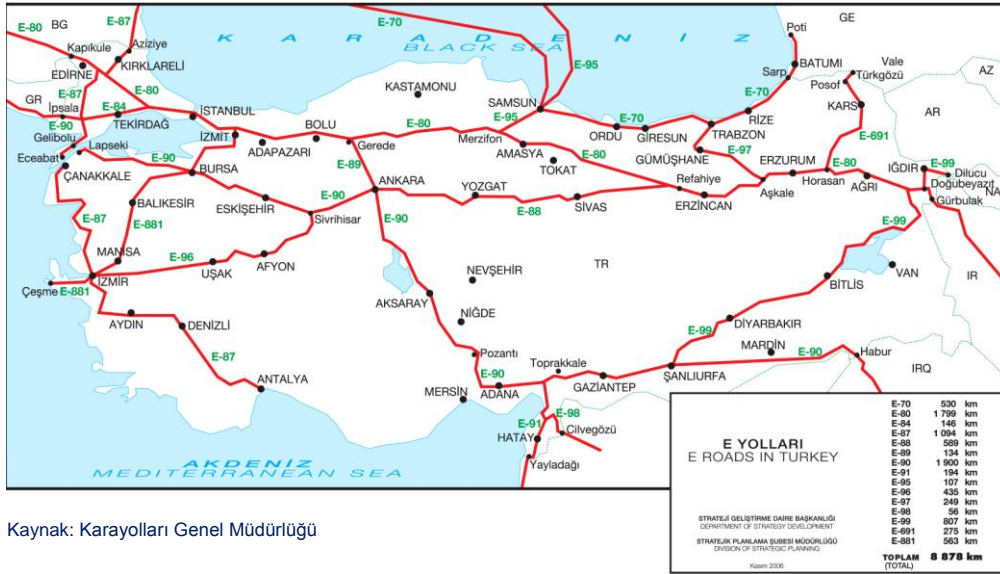
- Denizli – Antalya Kara Yolu 135 km
- Şanlıurfa – Habur Sınır Kapısı Kara Yolu 400 km
- İpsala – Malkara Kara Yolu 54 km
- İskenderun – Antakya – Cilvegözü Kara Yolu 70 km
- Havsa – Malkara Kara Yolu 87 km
- Gerede – Amasya – Erzincan – Erzurum – Ağrı – Gürbulak Sınır Kapısı Kara Yolu 1300 km
- Ankara – Samsun Kara Yolu 400 km
- Trabzon – Şanlıurfa Kara Yolu 550 km
- Urfa – Diyarbakır – Gürbulak Kara Yolu 650 km
- Ankara – Pozantı Kara Yolu 316 km
- Aydın – Denizli Kara Yolu 182 km

¹² Quattro Business Consulting “Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması 2008”

¹³ İGEME (İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi), 2009

¹⁴ Deloitte, Yatırımcı Kılavuzu Türkiye, 2009

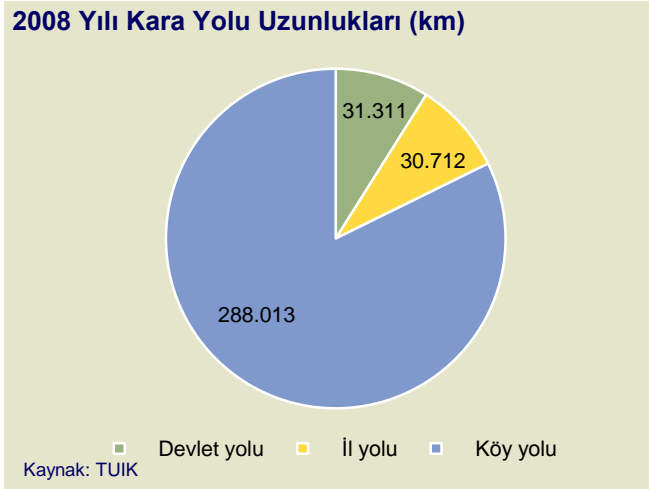
Şekil 5 - Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Ağı



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

2008 yılı kara yolu uzunlukları aşağıda görülmektedir. Devlet ve il yollarının % 97'si ve köy yollarının da % 87'si asfalttır.¹⁵

Şekil 6 - Kara Yolları Uzunlukları



2.2.3 Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü tarafından işletilen demir yollarının uzunluğu 8.697 km'dir. Hükümet demir yollarının büyük bir bölümünün eski olması sebebiyle çeşitli projelerle sistemi modernize etmeyi hedeflemektedir. Demiryollarının modernizasyonu için 2023 yılına kadar 23,5 milyar ABD doları tutarında bir bütçe ayrılmıştır.¹⁶

Hükümet ayrıca Ankara - İstanbul, Ankara - Konya, Ankara - İzmir ve İstanbul - Bulgaristan arasında hızlı tren hatları inşa etmeyi planlamaktadır. Uzun yıllardır yapımı devam eden, Avrupa yakası ile Anadolu yakasını İstanbul Boğazı'nın altından birbirine bağlayacak şekilde yürütülen önemli bir proje olan Marmaray Projesi'nin de (Raylı Tüp Geçit) 2013 yılı içinde tamamlanması planlanmaktadır. Raylı sistemin uzunluğu 76 km'dir ve projenin toplam maliyetinin 3 milyar ABD doları olacağı tahmin edilmektedir.¹⁶ Bir diğer önemli altyapı projesi

¹⁵ TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu)

¹⁶ Deloitte, Yatırımcı Kılavuzu Türkiye, 2009

de yapımına 2008 yılında başlanan Kars – Tiflis – Bakü demir yoludur. Projenin toplam uzunluğu 124 km'ye ulaşacak ve bunun 92 km'si Türkiye'den geçecektir. Türkiye bu projelerin tamamlanmasıyla birlikte Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu arasında bir bağlantı merkezi haline gelecektir.

Şekil 7 - Marmaray ve Kars-Tiflis-Bakü Projeleri



Yeni demir yolu inşaatlarının yanı sıra modernize edilecek hatlar da aşağıda listelenmiştir:

- Halkalı – Kapıkule,
- Sivas – Erzincan – Erzurum – Kars,
- Ankara – İzmir,
- Kayseri – Şefaati,
- Bandırma – İzmir,
- Konya – Mersin,
- Bandırma – Bursa – Osmaneli,
- Eskişehir – Antalya,
- Ankara – Sivas,
- Van Gölü Kuzey Geçişi

Dünya Bankası, Türkiye'deki Demir Yollarının Yeniden Yapılandırılması Projesi'nin ilk aşamasını fonlamak için kullanılacak 143,7 milyon avroluk krediyi 9 Haziran 2005 tarihinde onaylamıştır. Kredi sözleşmesi 13 Mart 2006 tarihinde imzalanmıştır. Toplam maliyeti yaklaşık 450 milyon ABD doları olan bu proje bir uyum programı kredisidir.¹⁷ Projenin hedefi demir yolu faaliyetlerinin finansal açıdan uygulanabilirliğini sağlamak, verimliliğini ve etkinliğini artırmaktır. Bu hedefe altyapı faaliyetlerinin operasyonel faaliyetlerden ayrılması, demir yolu faaliyetlerinde hesap sorulabilirlik ve rekabetçilik ilkelerinin benimsenmesi, yolcu hizmetlerinin yeniden yapılandırılması ve modernize edilmesi, personelin yeni yapıya adaptasyonu, kurumsallaşma ve asıl faaliyet alanı haricindeki faaliyetlerin özelleştirilmesi yoluyla ulaşılabacaktır.

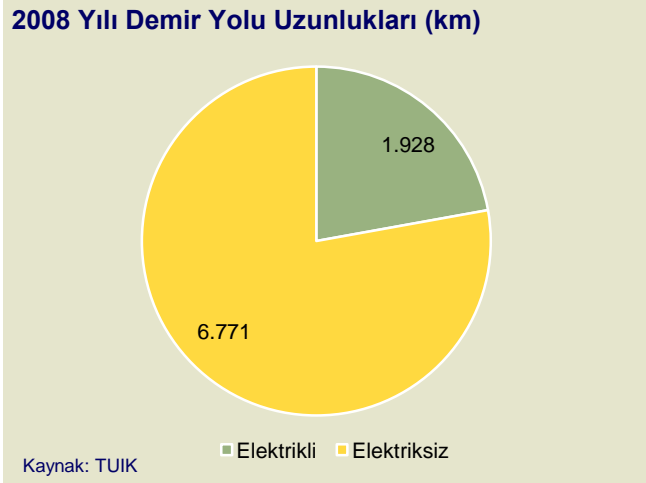
¹⁷ Dünya Bankası

Şekil 8 - Demir Yolu Taşımacılığı Ağı



Kaynak: TCDD

Şekil 9 - Demir Yolu Uzunlukları



2.2.4 Hava Yolu Taşımacılığı

Türkiye'de yurt içi ve yurt dışı uçuşların yapılabildiği çok sayıda modern havaalanı bulunmaktadır. En büyük uluslararası havaalanları İstanbul'daki Atatürk, Antalya'daki dış hatlar terminali, Ankara'daki Esenboğa ve İzmir'deki Adnan Menderes havaalanlarıdır. 16'sı uluslararası uçuşlar için hizmet veren toplam 45 adet havalimanı bulunmaktadır. Hükümet Türkiye'de mevcut bulunan 45 havaalanına ek olarak Bingöl, Iğdır, Hakkari-Yüksekova, Şırnak, Kütahya-Afyon-Uşak, İstanbul, Çukurova ve Diyarbakır'da yeni havaalanları inşa etmeyi planlamaktadır. Havaalanı inşa ve modernizasyon projelerinin maliyetinin yaklaşık 4 milyar TL olacağı tahmin edilmektedir.¹⁸

¹⁸ Deloitte, Yatırımcı Kılavuzu Türkiye, 2009

Şekil 10 - Hava Yolu Taşımacılığı Ağı



Kaynak: TYDTA

Türk Hava Yolları (THY) ülkedeki en büyük ve yaygın bir uluslararası ağa sahip tek hava yolu şirkettir. Hisseleri İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda işlem gören THY, aslen bir kamu kuruluşudur ve özelleştirme programında bulunmaktadır.

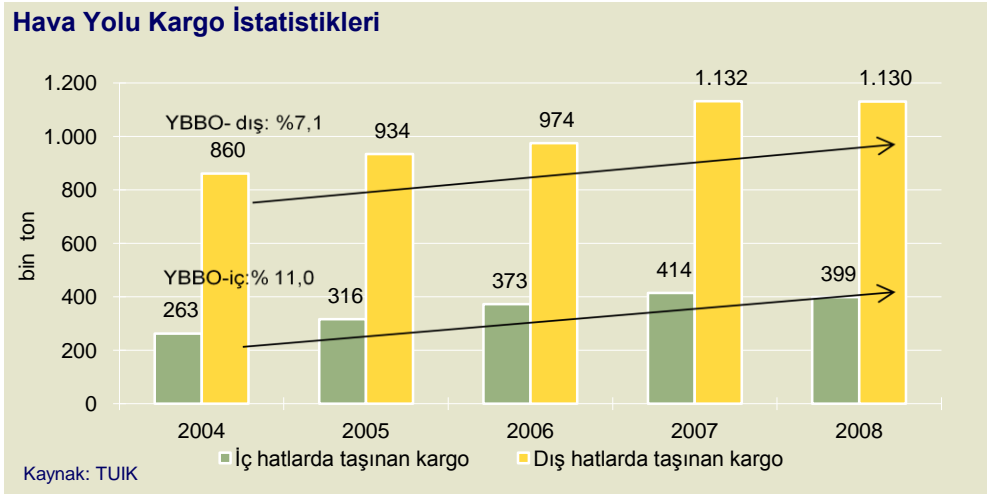
THY'nin satış gelirleri 2008 yılında 2007'ye göre % 26 artarak 6.123,2 milyon TL'ye ulaşmıştır ve bu gelirlerin % 78'i uluslararası, %22'si yurt içi uçuşlardan elde edilmiştir.

Yolcu sayısı 2008 yılında % 15,1 oranında artarak 22,6 milyona ulaşmıştır. Taşınan kargo miktarı ise % 8 artarak 203.000 tona ulaşmıştır.¹⁹ Son yıllarda sektörde yaşanan liberalleşmenin sonucunda pazara birçok özel hava yolu şirketi girmiştir. En büyük özel hava yolu şirketleri Pegasus, Atlas Jet ve Onur Air'dir. Sonuç olarak sektörde Şekil 11'de de görüleceği üzere çarpıcı bir büyüme gözlenmiştir.

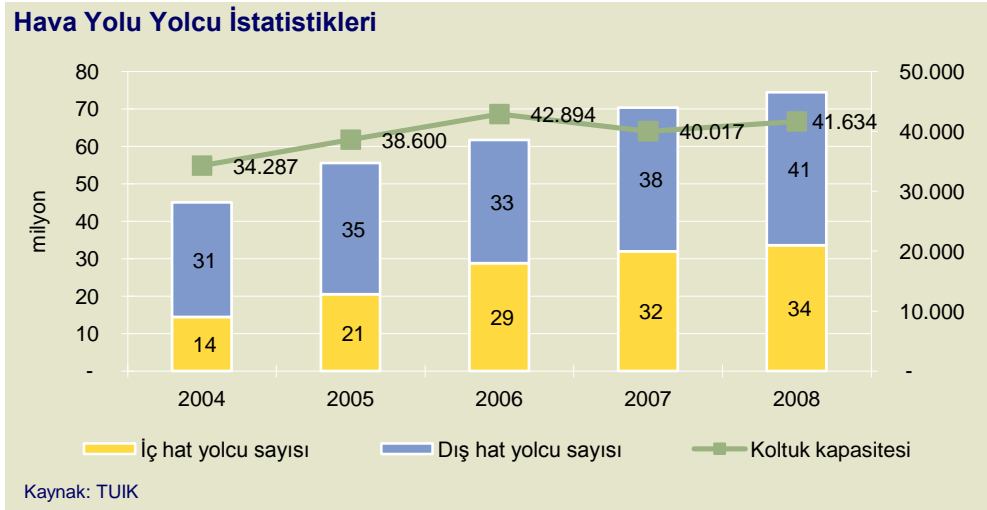
Yurt içi ve yurt dışı hatlarda taşınan kargo miktarı 2008 yılına kadar sürekli artmıştır. Ancak, küresel ekonomik krizin etkilerine bağlı olarak, kargo hacmi 2008 yılında azalmıştır. Hacim olarak uluslararası hava yolu taşımacılığında daha küçük olsa da, yurt içi hava yolu taşımacılığı daha hızlı gelişmektedir. 2004 ile 2008 yılları arasında YBBO uluslararası hatlarda taşınan kargo için % 7,1; yurt içi hatlarda taşınan kargo için ise % 11 olarak gerçekleşmiştir.

¹⁹ Türk Hava Yolları, Yıllık Rapor, 2008

Şekil 11 - Hava Yolu Kargo Taşımacılığı İstatistikleri



Şekil 12 - Hava Yolu Yolcu Taşımacılığı İstatistikleri



2.2.5 Deniz Yolu Taşımacılığı

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması ve sahip olduğu boğazlar sebebiyle, deniz yolu taşımacılığında önemli bir rekabet avantajına sahiptir. Türkiye'nin kıyı şeridinin uzunluğu 8.333 kilometredir. Deniz yolu taşımacılığı çoğunlukla İstanbul – İzmit, İzmir, Adana – Mersin ve Samsun limanlarında gerçekleştirilmektedir. Mersin Limanı 2007 yılında özelleştirilmiştir.

Bandırma, Samsun, Derince, İskenderun ve İzmir limanlarının da 2010 yılında 36 yılına özelleştirilmesi planlanmaktadır. Türkiye'nin deniz filosu Ağustos 2008 itibarıyla 1.631 gemiden oluşmakta ve gemi sayısına göre dünyada 25. sırada yer almaktadır.²⁰

²⁰ İGEME (İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi), 2009

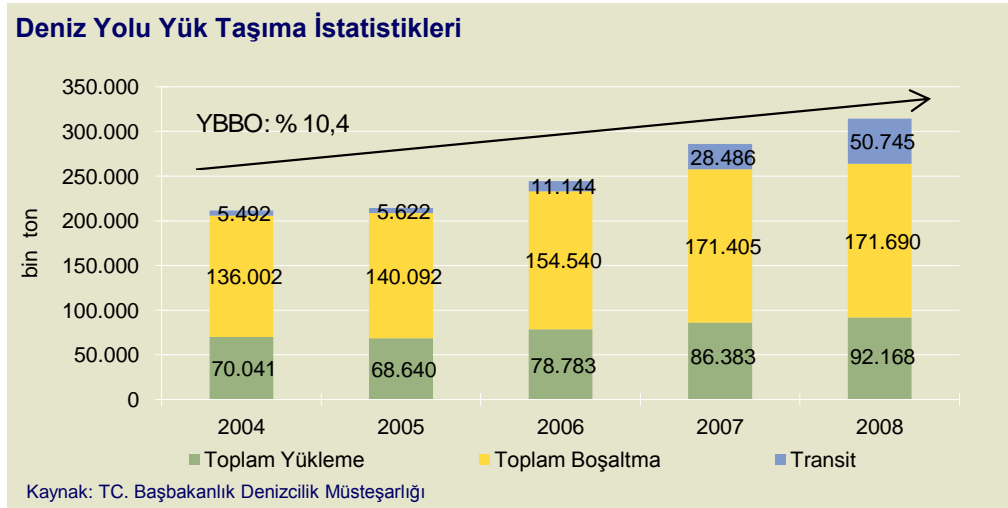
Şekil 13 - Türkiye'deki Başlıca Liman Başkanlıkları



Kaynak: TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı

Toplam yükleme, boşaltma ve transit hacimleri sürekli olarak artmaktadır. Deniz yolu ile taşınan toplam yük miktarı, 2004 ile 2008 yılları arasında % 10,4'lük YBBO ile artmıştır. Türkiye limanlarına boşaltılan yükler deniz yolu ile yapılan yük taşımacılığındaki en büyük hacmi oluşturmaktadır.

Şekil 14 - Deniz Yolu İstatistikleri



2.2.6 RoRo Taşımacılığı

Türk şirketleri tarafından kullanılan RoRo hatları Haydarpaşa (İstanbul) - Trieste (İtalya), Ambarlı (İstanbul) - Trieste, Zonguldak - Ukrayna, Samsun - Novorossisk (Rusya Federasyonu), Trabzon - Soçi (Rusya Federasyonu), Rize - Poti (Gürcistan), Çeşme - Bari/Brindisi/Ancona, Mersin - Magosa, Derince - Köstence ve Taşucu - Girne'dir. 2008 yılında RoRo aracılığıyla 330.100 kamyon/otomobil taşınmıştır ve kara yolu transferlerinin % 18'i RoRo hizmetleri tarafından gerçekleştirilmiştir.²¹

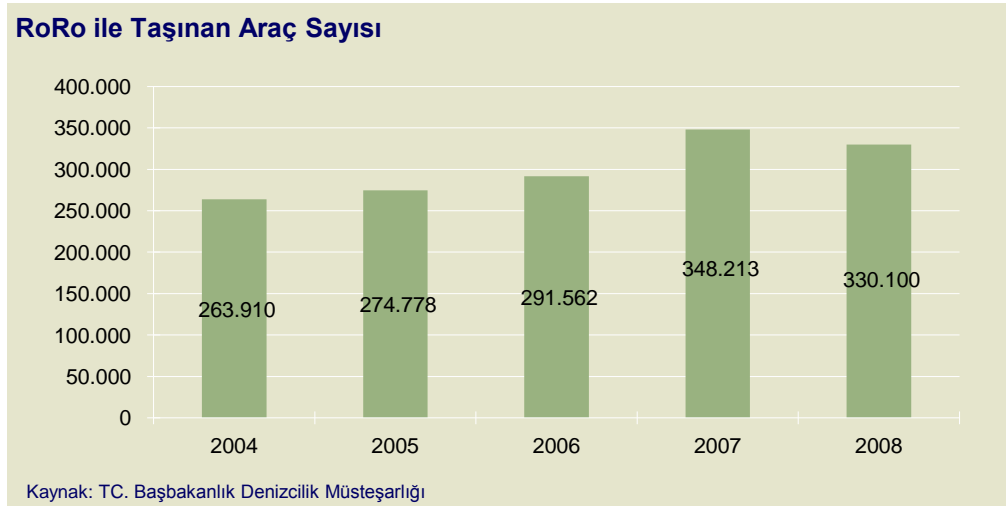
²¹ UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği), 2008

Şekil 15 - RoRo Faaliyetleri



Kaynak: UTİKAD

Şekil 16 - RoRo İstatistikleri



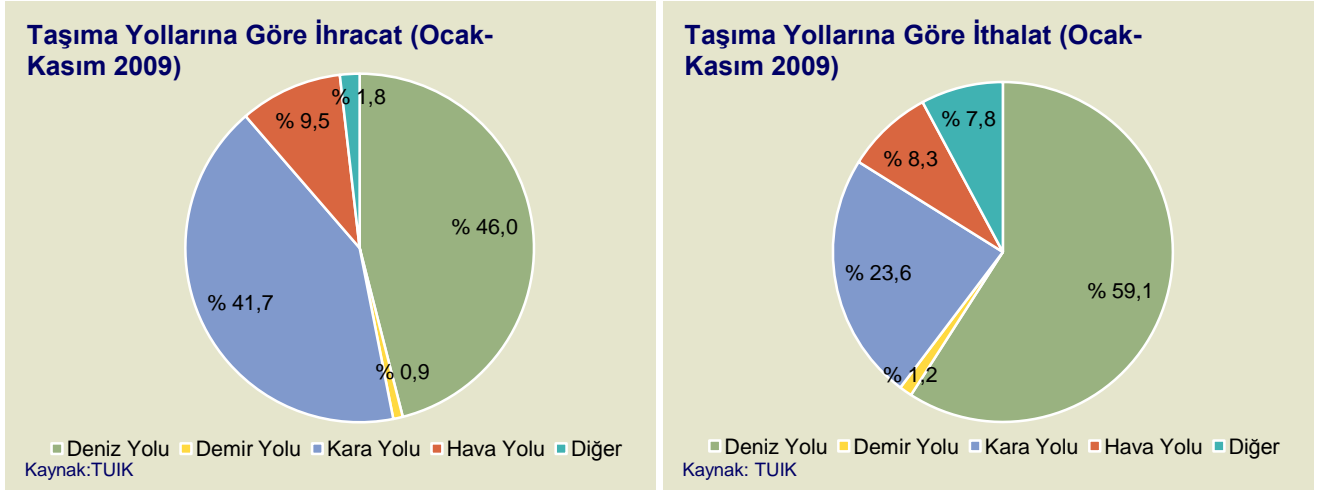
2.2.7 Uluslararası Ticaret

Türkiye'nin ihracatı ve ithalatında sırasıyla % 46 ve % 59,1'lik paylarıyla en çok tercih edilen taşımacılık yöntemi deniz taşımacılığıdır. Bunu Ocak ve Kasım 2009 arasında % 41,7'lik ihracat ve % 23,6'lık ithalat payı ile kara yolu taşımacılığı izlemektedir. Hem ihracat hem de ithalatta üçüncü sırada hava yolu taşımacılığı yer almaktadır.

Lojistik şirketlerinin en çok yük taşıdıkları yerler Almanya ve Benelüks ülkeleridir (Belçika, Hollanda ve Lüksemburg). Doğu Avrupa ülkeleri ve Türki cumhuriyetler sektör için yeni pazarlar haline gelirken, Almanya ve Benelüks ülkelerinin payı azalmaktadır. Sektördeki önemli şirketler ileriye dönük olarak Doğu Avrupa ülkeleri (özellikle Romanya, Moldova ve Polonya) ve Almanya'nın payında artış beklemektedir.²²

²² Quattro Business Consulting "Türkiye Lojistik Sektörü Araştırması 2008"

Şekil 17 - Taşıma Yollarına Göre İhracat ve İthalat



2.3 Sektördeki Önemli Şirketler

Günümüzde, uluslararası ticaret firmalarına lojistik hizmetler sunan 2.000 gümrük şirketi, 1.200 uluslararası kara yolu taşımacılığı şirketi, 1.000 uluslararası deniz yolu şirketi, 250 gümrük komisyoncusu ve 200 gümrük antreposu bulunmaktadır.²³ Türkiye’de gümrükleme, konteyner taşımacılığı ve gümrük antreposu hizmetlerine yönelik talep fazlası vardır. Küresel lojistik şirketleri tarafından yapılan yeniden yapılandırma işlemleri ve yatırımlar sonucunda, Türk lojistik şirketleri dünya çapında kalite standartlarına ulaşmıştır. Gelirlerine göre seçilerek 2008 Capital 500 listesinde yer alan Türkiye taşımacılık ve lojistik sektöründeki önemli şirketler aşağıdaki tabloda listelenmektedir.

Şekil 18 - Türkiye’de Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Önemli Şirketler

Capital 500 Sıralaması	Şirket İsmi	Sektör	Konum	Gelir 2008 (milyon TL)	2007’ye göre % Değişim
13	Türk Hava Yolları	Ulaştırma	Istanbul	6.123,2	%35,4
48	TAV Hava Limanları	Ulaştırma	Istanbul	1.466,3	%69,3
92	Onur Air Taşımacılık	Ulaştırma	Istanbul	834,5	%1,4
120	Pegasus Hava Taşımacılığı	Ulaştırma	Istanbul	669,3	%27,3
138	THY Teknik	Ulaştırma	Istanbul	615,2	%3,7
205	Istanbul Deniz Otobüsleri	Ulaştırma	Istanbul	405,4	%16,5
228	Unsped Paket Servisi	Lojistik	Istanbul	353,8	%22,1
232	Omsan Lojistik	Lojistik	Istanbul	345,4	%9,0
242	SKY Hava Taşımacılık	Ulaştırma	Antalya	336,0	%42,1
246	Ekol Lojistik	Lojistik	Istanbul	329,9	%35,9
255	Borusan Lojistik Dağıtım	Lojistik	Istanbul	319,9	%45,2
271	Çelebi Hava Servisi	Ulaştırma	Istanbul	302,0	%9,3
290	Reysaş Lojistik	Lojistik	Istanbul	271,3	%3,5
311	Kamil Koç Otobüs İşletmeleri	Ulaştırma	Bursa	257,1	%38,6
313	Balnak Lojistik Grup	Lojistik	Istanbul	255,9	%13,9
336	Havaş Havaalanları Yer Hizmetleri	Ulaştırma	Istanbul	239,2	%28,1
346	Ceva Lojistik	Lojistik	Istanbul	230,0	%70,3
350	Hürkuş Havayolu Taşımacılık	Ulaştırma	Istanbul	228,0	N/A
376	Horoz Lojistik	Lojistik	Istanbul	210,5	-%1,3
384	Netlog Lojistik Hizmetleri	Lojistik	Istanbul	205,3	%15,9
410	Mars Lojistik	Lojistik	Istanbul	190,9	%8,4
485	Fasdat Gıda Dağıtım San. Ve Tic.	Lojistik	Kocaeli	156,8	%42,6

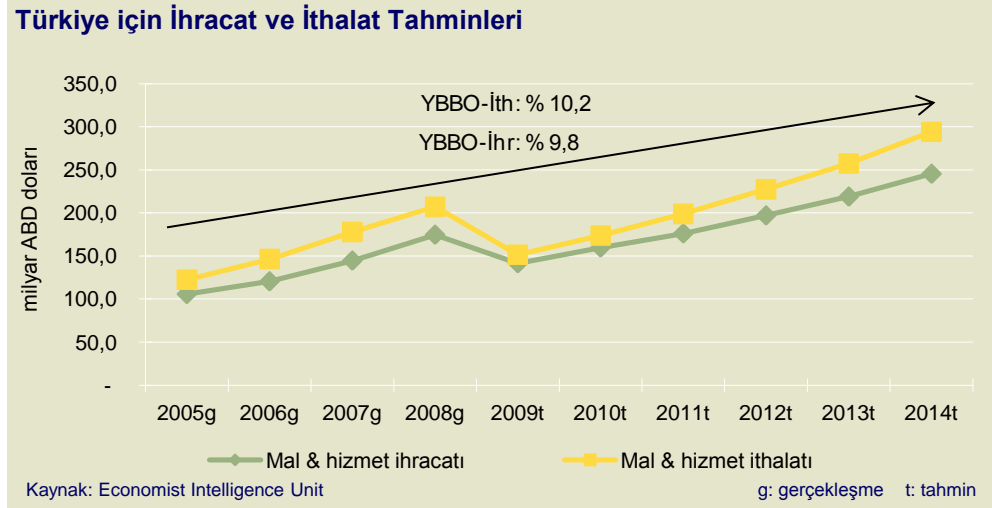
Kaynak: Capital 500, 2008

²³ TSKB (Türkiye Sınai Kalkınma Bankası), Sektör Raporu 2009

2.4 Sektörle İlgili Beklentiler ve Eğilimler

Son beş yıl içinde yılda ortalama % 20 oranında büyüyen sektörün büyüklüğünün 2015 yılında 120 milyar ABD dolarına ulaşacağı tahmin edilmektedir.²⁴ Lojistik sektörünün büyüklüğü Türkiye'nin gerçekleştirdiği ihracat ve ithalat miktarı ile doğrudan ilişkilidir. Aşağıdaki grafikte de görüldüğü gibi, dış ticarete beklenen büyüme lojistik hizmeti sağlayıcılarına da büyüme fırsatı sunacaktır.

Şekil 19 - Türkiye için İhracat ve İthalat Tahminleri



Geliştirilen yeni projeler sonucunda kombine taşımacılık gelecekte daha fazla önem kazanacaktır. Ayrıca, Türkiye Halkalı, Köseköy, Kayseri, Samsun, Eskişehir, Balıkesir, Yenice, Erzurum, Mersin ve Aydın'da yeni lojistik merkezleri inşa etmeyi planlamaktadır. Türkiye taşımacılık ve lojistik sektöründeki başlıca güncel eğilimler şu şekildedir:



Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan ve 2010 - 2012 yıllarını kapsayan Orta Vadeli Program'da taşımacılık sektörünün gelişimi için gelecekte atılması gereken adımlar aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır:

- Taşımacılık altyapısı yatırımları için kamu-özel sektör ortaklığı modelleri artarak uygulanacak ve deniz yolu güvenliğine öncelik verilecek şekilde, tüm ulaşım yöntemlerinde trafik güvenliği artırılacaktır.

²⁴ Capital Dergisi, 2007

- Ulusal ulaşım ağını Avrupa ulaşım ağı ile birleştirmeye yönelik çabalar sürecektir.
- Devam etmekte olan bölünmüş yol altyapı çalışmaları tamamlanacak ve mevcut otoyolların standartları iyileştirilecektir.
- TCDD'nin hizmet kalitesi artırılacak ve hızlı trenlerle yolcu taşımacılığı yaygınlaştırılacaktır. Devletin üzerindeki mali yükünü hafifletmek amacıyla TCDD yeniden yapılandırılacaktır.
- Yük taşımacılığında demir yolu ve deniz yolu taşımacılığına öncelik verilecek ve limanlar kombine taşımacılığı kolaylaştıracak lojistik merkezleri haline gelecektir. Uygun liman bölgeleri belirlenecek ve etkin ve verimli liman yönetimi sağlanacaktır.
- Havaalanlarının orta ve uzun vadeli kapasite gereksinimlerini belirlemeye yönelik çalışmalara devam edilecektir. Bölgesel hava yolu taşımacılığını teşvik etmek için gerekli önlemler alınacaktır.

2.5 SWOT Analizi

Strengths (Güçlü Noktalar)

- Jeostratejik önem – Türkiye gelişmekte olan Orta Doğu ve Türki cumhuriyetlerden Avrupa'ya uzanan yol üzerinde bir merkez konumundadır
- Çok uluslu lojistik şirketlerinin ülkedeki varlığı yerel şirketlere bu çok uluslu şirketlerin teknik bilgi birikimlerinden faydalanma imkânı sunmaktadır
- Türkiye'de Avrupa'nın en büyük kamyon filolarından biri ve gelişmiş bir karayolu taşımacılık sektörü bulunmaktadır

Weaknesses (Zayıf Noktalar)

- Fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlamakta ve özellikle kamyon taşımacılığındaki kâr marjlarını olumsuz etkilemektedir
- Sektörde kayıt dışı şirketlerin bulunması
- Özellikle demir yolu ve deniz yolu altyapısında modernizasyon gereksinimi

Opportunities (Fırsatlar)

- Demir yollarının yeniden yapılandırılması verimliliği artıracaktır
- Sektörün boyutu AB ülkelerine kıyasla önemli ölçüde küçüktür ve pazar henüz doymamıştır
- Artan uluslararası ticaret
- Türkiye'nin olası AB üyeliği ticaret hacimlerinin daha da artmasını sağlayacaktır
- Yeni limanların inşa edilmesine uygun topografya

Threats (Tehditler)

- Kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri
- Yunanistan gibi komşu ülkelerle rekabet
- Yüksek derecede yatırım gereksinimi

2.6 Yatırım Fırsatları

Aşağıda, son yıllarda Türkiye taşımacılık ve lojistik sektöründe yabancı yatırımcılar tarafından gerçekleştirilen önemli birleşme ve satın alma işlemlerinin listesi yer almaktadır. İşlem değerleri milyon ABD doları cinsindedir.

Şekil 20 – Belli Başlı Birleşme ve Satın Alma İşlemleri

Belli Başlı Birleşme ve Satın Alma İşlemleri (2004-2010)						
#	Alıcı	Ülke	Satışa Konu Şirket	Tarih	Hisse	İşlem Değeri ABD \$ (m)
1	Invest AD Private Equity	BAE	Ekol Lojistik	Kas.09	D/A	74,9
2	HSBC Investment Bank; İş Private Equity	İngiltere-Türkiye	Havaş Ground Handling	Eki.09	%35	152,6
3	United Parcel Service	ABD	Unsped Paket Servisi	Haz.09	%80	D/A
4	CEVA Logistics	Hollanda	Varan Kargo	Eyl.08	D/A	D/A
5	Gulf tainer	BAE	Demas International Lojistik	Tem.08	%50	15,9
6	Maersk Line	Danimarka	Maersk Denizcilik	Haz.08	%40	D/A
7	Manara Investments	Suudi Arabistan	ACT Airlines Inc	Şub.08	%21	D/A
8	The Great Circle Fund	ABD	Balnak Logistics	Eki.07	%49,1	D/A
9	Trieste Bidco by Kohlberg Kravis Roberts (KKR)	ABD	UN Ro-Ro	Eki.07	%97,6	1.283,7
10	GeoPost	Fransa	Yurtici Kargo	May.07	%25	95,2
11	Babcock Brown; Goldman Sachs	Avustralya-ABD	TAV	Ara.06	D/A	315,0
16	Tcar S.a.r.l by Bedminster Capital	ABD	Hedef Araç Kiralama	Eki.06	D/A	87,5
12	Camper and Nicholsons; İttaş	ABD-Türkiye	Çeşme Port	Tem.06	D/A	7,0
13	Babcock & Brown; Goldman Sachs; Islamic Dev. Bank	Avustralya-ABD-Suudi Arabistan	TAV	May.06	D/A	388,0
14	DP World	Dubai	Yarımca	Ara.05	D/A	105,0
15	TNT Post	Hollanda	TNT Lojistik	Tem.04	%50	8,7

Kaynak: Merger Market
D/A: Değeri açıklanmamış

Özelleştirme Portföyü

Aşağıda listelenen otoyollar ve köprülerle birlikte bakım faaliyetleri ve ücret toplama birimleri, İHD (İşletme Hakkı Devri) anlaşmaları aracılığıyla özelleştirilecektir. Bu otoyollar ve köprüler günümüzde faaliyettedir ve KGM tarafından işletilmektedir. Söz konusu unsurlar Nisan 2007'de özelleştirme kapsamına dahil edilmiştir ve sürecin 31 Aralık 2010 tarihine kadar tamamlanması planlanmaktadır.

Şekil 21 - Özelleştirme Kapsamındaki Otoyollar ve Köprülere Dair Özet Finansal Veriler

	Araç Sayısı (milyon)		Brüt Gelir (milyon TL) ⁽¹⁾		Gider (milyon TL)	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Edirne-Istanbul Otoyolu	50,7	51,5	105,9	102,2	27,6	33,2
Istanbul-Ankara Otoyolu	66,2	69,5	191,0	194,4	69,7	70,9
FSM Köprüsü ve Çevre Yolu	81,0	78,8	155,3	122,8	17,2	18,9
Boğaziçi Köprüsü	66,3	67,2	98,5	87,7	6,1	3,1
Izmir-Çeşme Otoyolu	7,3	7,8	11,4	11,6	7,7	8,3
Izmir-Aydın Otoyolu	11,2	12,1	23,1	23,4	20,6	17,7
Pozantı-Adana-Mersin Otoyolu	9,3	10,0	23,6	23,5	10,7	13,4
Adana-İskenderun-Şanlıurfa Otoyolu	11,0	12,9	32,6	37,8	18,1	20,9
Toplam	303,1	309,8	641,5	603,4	177,7	186,5

Kaynak: Özelleştirme İdaresi
⁽¹⁾ Otoyol gelirlerine %18 KDV, köprü gelirlerine %18 KDV ve %10 Belediye payı dahildir.

Aşağıdaki beş liman 2010 yılı için özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bandırma, Derince, İzmir ve Samsun limanları için ihaleler tamamlanmış ve son karar için ilgili İl Meclisi'ne gönderilmiştir. İskenderun Limanı ihalesi Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından iptal edilmiştir ve başka bir ihale yapılacaktır.

Şekil 22 - 2010 Yılında Özelleştirme Kapsamındaki Limanlar

Limn	Özelleştirme Yöntemi	Durumu	Teklif Veren	Bedel (milyon ABD\$)
Bandırma	İşletme Hakkının Devri	Bandırma Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 20.02.2008 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 16.05.2008 tarihinde kamuya açık olarak yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. Bandırma Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 19.09.2008 tarih ve 2008/59 sayılı ÖYK Kararı istihlal edilmiş olup, İmtiyaz Sözleşmesi parafı olarak Danıştay'a gönderilmiştir. Halihazırda Danıştay görüşü beklenmektedir.	Çelebi Ortak Girişim Grubu	175,5
Derince	İşletme Hakkının Devri	Derince Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 21.06.2007 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 12.09.2007 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. Derince Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 22.11.2007 tarih ve 2007/64 sayılı ÖYK kararı istihlal edilmiş olup, İmtiyaz Sözleşmesi parafı olarak Danıştay'a gönderilmiştir. Halihazırda Danıştay görüşü beklenmektedir.	Türkerler Ortak Girişim Grubu	195,3
İskenderun	İşletme Hakkının Devri	İskenderun Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 11.07.2005 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 09.09.2005 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. Ancak söz konusu ihale ÖYK'nın 06.02.2007 tarih ve 2007/09 sayılı Kararı ile iptal edilmiş olup, anılan limanın özelleştirilmesine ilişkin çalışmalar devam etmektedir.		
İzmir	İşletme Hakkının Devri	İzmir Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 04.01.2006 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 03.05.2007 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. İzmir Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 03.07.2007 tarih ve 2007/47 sayılı ÖYK Kararı istihlal edilmiş olup, İmtiyaz Sözleşmesi parafı olarak Danıştay'a gönderilmiştir. Halihazırda Danıştay görüşü beklenmektedir.	Global-Hutchison-Ege İhracatçı Birlikleri Liman Hizmetleri ve Taşımacılık A.Ş. Ortak Girişim Grubu	1.275,0
Samsun	İşletme Hakkının Devri	Samsun Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 20.02.2008 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 16.05.2008 tarihinde kamuya açık olarak yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. Samsun Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 19.09.2008 tarih ve 2008/59 sayılı ÖYK Kararı istihlal edilmiş olup, İmtiyaz Sözleşmesi parafı olarak Danıştay'a gönderilmiştir. Halihazırda Danıştay görüşü beklenmektedir.	Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.	125,2

Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

2.7 Sektördeki Kurum ve Kuruluşlar

Sektördeki Kurum ve Kuruluşlar			
İsim	Kısaltma	Tanım	Web Sitesi
Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği	UTIKAD	Türkiye'de ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılık ile lojistik hizmetleri üreten 350 şirketin üye olduğu sivil toplum örgütüdür.	http://www.utikad.org.tr
Lojistik Derneği	LODER	Özellikle konferanslar, eğitim ve lojistik firmalarını bilgilendirme alanlarında faaliyet gösteren ve 2,505 üyesi bulunan mesleki bir dernektir.	http://www.loder.org.tr
RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği	RODER	Türkiye'de faaliyet gösteren tüm uluslararası karayolu yük taşımacılığı firmalarının yanı sıra bu firmalara hizmet tedarikinde bulunan Ro-Ro gemi işletmecilerine hizmet sunmak amacı ile kurulmuş olan bir dernektir ve 718 üyesi bulunmaktadır.	http://www.roder.org.tr
Uluslararası Nakliyeciler Derneği	UND	Türkiye kara nakliye sektörünün her türlü sorununu ulusal ve uluslararası platformda çözmek amacıyla bir araya gelen sektör temsilcileri tarafından kurulmuş bir meslek örgütüdür ve 940 üyesi vardır.	http://www.und.org.tr
Demiryolu Taşımacılığı Derneği	DTD	Demiryolu taşımacılığını çağın ve ülkenin gerekleri doğrultusunda geliştirmek ve demiryolu taşımacılığının payını yükseltmek temel amacıyla kurulmuş bir dernektir ve 26 üyeye sahiptir.	http://www.dtd.org.tr
Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacıları ve Acente Sahipleri Derneği	UKAT	Karayolu yük taşımacıları ile ilgili gümrük problemlerinin çözümü, sektördeki yıkıcı rekabetin önlenmesi ve sorunların çözümündeki zaman kaybını ortadan kaldırmak için kurulmuş 2,000 üyeli bir dernektir.	http://www.ukat.org.tr
Türkiye Nakliyeciler Derneği	TND	Tüm sektör kuruluşlarını bir büyük organizasyon içinde bir araya getirerek, sektörün ulusal ve uluslararası sosyo-ekonomik açıdan etkin bir güç unsuru haline gelmesini sağlamak amacı ile kurulmuştur ve 150 üyesi bulunmaktadır.	http://www.tnd.org.tr
Araç Lojistikçileri Derneği	ARLOD	Dernek sürücülere güvenli sürüş ve araç nakliyesi yükleme ve taşınması konularında eğitimler vermektedir. Otomotiv sektörüne bitmiş araç lojistiği alanında destek veren firmalardan oluşan 22 üyeli bir dernektir.	http://www.arlod.org

Şekiller Listesi

Şekil 1 - Küresel Taşımacılık Sektörünün Değeri	4
Şekil 2 - Küresel Taşımacılık Sektörünün Dağılımı	4
Şekil 3 – En Yüksek 10 LPE'li Üst-Orta Gelirli Ülkeler	6
Şekil 4 - Taşıma Yollarına Göre Yük ve Yolcu Taşınması	7
Şekil 5 - Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Ağı	8
Şekil 6 - Kara Yolları Uzunlukları	8
Şekil 7 - Marmaray ve Kars-Tiflis-Bakü Projeleri	9
Şekil 8 - Demir Yolu Taşımacılığı Ağı	10
Şekil 9 - Demir Yolu Uzunlukları	10
Şekil 10 - Hava Yolu Taşımacılığı Ağı	11
Şekil 11 - Hava Yolu Kargo Taşımacılığı İstatistikleri	12
Şekil 12 - Hava Yolu Yolcu Taşımacılığı İstatistikleri	12
Şekil 13 - Türkiye'deki Başlıca Liman Başkanlıkları	13
Şekil 14 - Deniz Yolu İstatistikleri	13
Şekil 15 - RoRo Faaliyetleri	14
Şekil 16 - RoRo İstatistikleri	14
Şekil 17 - Taşıma Yollarına Göre İhracat ve İthalat	15
Şekil 18 - Türkiye'de Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Önemli Şirketler	15
Şekil 19 - Türkiye için İhracat ve İthalat Tahminleri	16
Şekil 20 – Belli Başlı Birleşme ve Satın Alma İşlemleri	18
Şekil 21 - Özelleştirme Kapsamındaki Otoyollar ve Köprülere Dair Özet Finansal Veriler	18
Şekil 22 - 2010 Yılında Özelleştirme Kapsamındaki Limanlar	19

**Kısaltmalar**

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABD \$	Amerika Birleşik Devletleri Doları
BRIC	Brezilya,Rusya,Hindistan,Çin
GSYİH	Gayrisafi Yurt İçi Milli Hasıla
IDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
IGEME	İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi
İHD	İşletme Hakkı Devri
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
LPE	Lojistik Performans Endeksi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TSKB	Türkiye Sınai Kalkınma Bankası
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TYDTA	Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık-Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
YBBO	Yıllık Bileşik Büyüme Oranı

Yasal Uyarı

Bu Belge yatırımcılara Türkiye'deki büyüme öncelikli sektörlerle dair bir sektör özeti sağlamak amacıyla, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı ("TYDTA") tarafından, DRT Kurumsal Finans Danışmanlık Hizmetleri A.Ş.'nin ("Deloitte") destekleri ile derlenen seriden biridir.

Belge bu sektörle ilgili bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Belge her şeyi kapsama ya da olası bir yatırımcının bu sektöre yatırım yapma ya da yapmama konusunda karar vermesi için ihtiyaç duyacağı tüm bilgileri içerme iddiasında değildir. Belge'nin ya da sektöre dair yapılacak diğer incelemelerle bağlantılı olarak herhangi bir olası yatırımcıya ya da danışmanlarına verilecek herhangi bir yazılı ya da sözlü bilginin doğruluğu ya da tamlığı ile ilgili olarak, açık ya da zımni, herhangi bir beyanda bulunulmayacak ya da garanti verilmeyecektir ve bu konuyla ilgili olarak, TYDTA ya da Deloitte ya da herhangi bir alıcı ya da ilgili görevli, çalışan ya da temsilci tarafından herhangi bir sorumluluk kabul edilmeyecektir. TYDTA, Deloitte ve ilgili yan kuruluşları ve ortak şirketleri ile ilgili görevliler, çalışanlar ve aracılar Belge'ye ya da bu gibi bilgilere ve bu Belge ve bilgilerde ortaya çıkabilecek hatalara ya da ihmallere dayanabilecek tüm sorumlulukları açıkça reddeder. Belge'de yer alan bilgiler, Belge'nin hazırlandığı dönemde halka açık bilgi kaynaklarına dayanarak hazırlanmıştır. Özellikle gelecekle ilgili projeksiyonlar, hedefler ve tahminlerin (varsa) elde edilebilmesi ya da kabul edilebilirliği konusunda herhangi bir beyanda bulunulmamakta ve garanti verilmemektedir. TYDTA ve Deloitte Belge'de yer alan bilgileri doğrulamamıştır. Belge'yi alan kişiler, Belge'nin içindeki bilgileri yasal, kurumsal, vergisel ya da farklı bir öneri olarak yorumlamamalıdır. Herhangi bir alıcı ya da olası yatırımcı yatırım kararı verirken bu Belge'ye dayanmamalıdır. Kendi durum tespit çalışmalarını yapmaları ve bağımsız danışmanlık hizmeti almaları önerilmektedir.

Belge, burada anlatılan hisse senetleri ya da şirketler ya da varlıkların satılması ya da satın alınmasına ya da söz konusu sektöre yatırım yapılmasına yönelik bir teklif ya da davet olmayıp, TYDTA ya da Deloitte ya da ilgili yan kuruluşları ya da ortak şirketleri tarafından yapılan bir taahhüt ya da öneri niteliğinde de değildir.

Belge'nin dağıtımı ya da mülkiyet altına alınması ile ilgili olarak, TYDTA ya da Deloitte herhangi bir yargı alanında hukuksal sorumluluk kabul etmemektedir ve herhangi bir kayıt gereksinimi ya da diğer yasal sınırlamaların alıcı tarafından ihlal edilmesinden TYDTA ya da Deloitte sorumlu olmayacaktır.

Belge'nin aslı ya da üzerinde değişiklikler yapılmış versiyonu, hiçbir durumda yayınlanamaz, çoğaltılamaz ya da bir ücret ya da üyelik karşılığında üçüncü taraflara satılamaz. Belge'nin fikri mülkiyet hakları TYDTA'a aittir.