



# 'PROJE TAŞIMACILIĞI'NIN UMUDU MEGA PROJELER VE ENERJİ YATIRIMLARI





**120**  
**MİLYAR DOLAR**

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN  
TÜRKİYE'DEKİ PAZAR  
BÜYÜKLÜĞÜ

Büyük ölçekli yatırımların taşınmasını kapsayan 'proje taşımacılığı' sektörü umudunu mega projeler ve enerji yatırımlarına bağladı. 2015 ve 2016'yu iyi geçirmeyen sektör, 2017'de sektörün hareketlenmesini umut ediyor.

**Hazırlayan:** İshak SEVGİN

**T**ürkiye ekonomisinin küresel ekonominin bir aktörü olma yolundaki çabası ile birlikte artan sanayi, enerji ve lojistik yatırımları proje taşımacılığı alanında da pastanın büyümesine neden oluyor.

Son dönemde Türkiye'nin nükleer santral, boru hattı ve enerji santralleri projeleriyle birlikte kayda değer anlamda yatırım alan bir ülke konumuna geldiğine dikkat çeken uzmanlara göre, devam eden büyük çaplı yatırımlar, proje taşımacılığı alanındaki büyümenin de garantörü olacak. Büyük ölçekli yatırımlar için gerekli ekipmanların taşınması noktasında ise lojistiğe ihtiyaç var. Söz konusu ihtiyaçları karşılamak amacıyla bünyelerinde 'proje taşımacılığı', 'proje lojistiği' şeklinde birimler oluşturan lojistik firmaları, böylece yatırımlardan daha fazla pay almayı planlıyor.

#### **Enerji yatırımları sektörü olumlu etkiliyor**

Son dönemde proje taşımacılığı işlerinin merkezinde bilhassa enerji yatırımları bulunuyor. Yapılan hesaplamalara göre, dünya nüfusunun 2040 yılında 9 milyara yükselmesi bekleniyor. Söz konusu durum 1.9 milyar insana daha enerji arzı sağlanmasını gerekli kılıyor. Dünya enerji talebi her ülkede farklı olmakla birlikte küresel ölçekte sürekli artıyor. Bu talebi karşılamak için küresel ener-

ji yatırımları da her yıl artış gösteriyor. Uluslararası Enerji Ajansı (UEA) verilerine göre, enerji sektörüne 2015 ile 2040 yılları arasında küresel ölçekte üçte ikisi OECD dışı ülkelerde olmak üzere toplam 68.2 trilyon dolar yatırım yapılması bekleniyor.

Türkiye’de ise hükümetin 2023 yılına kadar enerji sektörüne toplam 122 milyar dolarlık yatırım yapması bekleniyor. Söz konusu yatırımların lojistik firmaları için önemli iş kapısı açarken, devam eden doğal gaz ve petrol projeleri, Ceyhan bölgesinde yapılacak rafineri, petrokimya ve enerji depolama tesisleri, nükleer enerji santralleri, yenilenebilir enerji ve madencilik alanındaki yatırımlar, yapımı devam eden üçüncü havalimanı ile köprüler gibi üst yapı projelerinin proje taşımacılığı sektörü için önemli fırsatlar yaratacağı uzmanlar tarafından ifade ediliyor.

### Gelişen kentler iş hacmini artırıyor

Türkiye proje taşımacılığı sektöründe iş hacmini artıran önemli bir unsuru da gelişen kentler oluşturuyor. Artık kent merkezi dışında sanayi yapılanması bulunan, raylı sistemlerin yaygın olduğu, köprü, tünel ve otoyolları ile tüm taşıma modlarına hizmet veren kentler, birçok şehrin marka kent imajının da temelini oluşturuyor. Bu durum ise sektör açısından işlerin artması anlamına geliyor. Kent dışına taşınan fabrikalar, yeni lojistik yatırımları ve başta İstanbul olmak üzere metropollerde birbiri ardına gerçekleştirilen ulaşım projeleri sektörün dinamik bir dönem geçirmesini sağlıyor.

### Pazarın büyüklüğü

Proje taşımacılığı, standart lojistik operasyonlara göre daha özel planlama, ekipman yatırımı, lojistik süreç yönetimi ve yetkin işgücü gerektirdiğinden sektöre de yatırım yapacak firmaların güçlü mali yapıya, stratejik vizyona ve kurumsal altyapıya sahip olması gerekiyor.

Son yıllarda hem yerli hem de yabancı firmalar bu alandaki yatırımlarını hızlandırdı. Lojistik Derneği’nden (LODER) alınan bilgilere göre, Türkiye lojistik sektörünün pazar büyüklüğü yaklaşık 120 milyar dolar seviyesinde. Söz konusu hacmin yaklaşık yüzde 40’i firmaların gerçekleştirdiği depolama, özmal taşımaları gibi iç lojistik faaliyetlerden, kalan yüzde 60’lık



kısım ise firmaların lojistik şirketlerden aldığı taşıma, depolama, gümrükleme ve benzeri lojistik hizmetlerden oluşuyor.

### Son 10 yılda ciddi artış yaşanıyor

Toplam 2 bine yakın üçüncü parti lojistik (3PL) firmasının bulunduğu Türkiye’de, proje taşımacılığı özelinde hizmet veren ve bu alana yatırım yapan 3PL firma sayısı ise 80 civarında. Bununla birlikte orta ve küçük ölçekli yerel firmalarla bu sayı 300’e kadar çıkıyor. Nitelikli ve özel taşımaları nedeniyle yüksek değer üreten proje taşımacılığı, genel lojistik sektörden yüzde 5 oranında pay alıyor. Bu konuda net değerler olmasa da projeler kapsamındaki lojistik hizmetlerin payının yüzde 12 seviyesinde olduğu dikate alındığında proje taşımacılığı pazar

**6**  
**MİLYAR DOLAR**  
**‘PROJE TAŞIMACILIĞI’NIN**  
**TÜRKİYE’DEKİ PAZAR**  
**BÜYÜKLÜĞÜ**

büyüklüğünün yaklaşık 6 milyar doları bulunduğu tahmin ediliyor.

Türkiye’de proje taşımacılığı pazarı son 10 yılda ciddi bir artış gösterdi. Bunda gerçekleştirilen yatırımların ve bu yatırımlar kapsamında yapılan lojistik hizmetlerin önemi çok büyük. Türkiye’de ve çevre bölgelerde artan alt ve üst yapı





yatırımlarıyla sektörün gelecek 10 yılda ivmelenerek büyümesini sürdürmesi bekleniyor. Özellikle boru hattı projeleri, büyük enerji yatırımları ve Türkiye'nin yakın coğrafyasında yaşanan gelişmeler paralelinde yakın zamanda başlayacak yeniden inşa ve yatırım projeleri paralelinde sektörün gelecek dönemde hacmini her yıl ortalama yüzde 20 oranında artacağı tahmin ediliyor. Lojistik sektörünün genel yıllık büyümesinin yüzde 4 ile yüzde 5 seviyesinde kalacağı kanısında olan sektör temsilcilerine göre proje taşımacılığındaki söz konusu artış ciddi bir fırsata ve büyümeye işaret ediyor.

#### **Rakabet gücü ne durumda?**

2016 yılında özellikle yurtiçindeki projelerde oluşan hacim nedeniyle sek-

törün büyümesinin yüzde 12 ile 15 arasında olmasının beklendiği Türkiye'de, söz konusu büyümenin temelinde hızlanan TANAP projesiyle birlikte halen devam eden üçüncü havalimanı projesi ve yine 2016 yılında tamamlanarak hizmete açılan köprü, otoyol ve demiryolu hatları yer alıyor. Bununla birlikte enerji alanında yapılan yatırımlarda bu büyümede etkili olacak.

Gelişen teknoloji, ticari ağın çeşitliliği ve artan hızı, özellikle son yıllarda Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün farklı ihtiyaçlara çözüm üretme becerisini geliştirdiğine dikkat çeken sektör temsilcilerine göre, son 10 yılda özellikle gabari dışı taşımacılık gerçekleştiren şirketler sayıca artarken, firmalar yaptıkları teknolojik yeniliklerle her ge-

çen gün tecrübe ve donanımlarını üst seviyeye çıkardı.

#### **Türkiye'nin bölgede rakibi bulunmuyor**

Türk firmaların proje lojistiğinde aktif şekilde çalıştıklarını belirten sektör temsilcileri, Avrupa'nın yanı sıra Ortadoğu, Arap Yarımadası ve Afrika ülkelerinin de yatırımlarında Türkiye'den lojistik ortak seçtiğini belirtiyor. Uzun zamandır Avrupa, Ortadoğu, Arap ve Afrika ülkeleriyle ticari ilişkilerini geliştirerek sürdüren Türkiye'nin proje taşımacılığında gelecek talepleri karşılayabilecek yeterlilikte bulunduğu noktasında hemfikir olan sektör temsilcilerine göre, Türkiye'ye yakın coğrafyada proje lojistiği yönetimini gerçekleştirebilecek düzeyde kuvvetli rakip bulunmuyor.

# YERLİ VE YABANCI FİRMALARIN PROJE TAŞIMACILIĞI YATIRIMLARI ARTTI



**Atakan AKALIN**  
Lojistik Derneği (LODER)  
Yönetim Kurulu Üyesi

**Yurt içindeki projelerde oluşan hacim nedeniyle sektörün büyümesinin yüzde 12 ile 15 arasında olmasını bekliyoruz.**

**T**ürkiye lojistik sektörü içinde proje taşımacılığı alanında son 10 yıla kadar ciddi şekilde ihmal edilen ve yatırım yapılmayan bir alandı.

Son dönemlerde gerçekleştirilen büyük projeler (TANAP, 3. Havalimanı gibi) kapsamında proje taşımacılığının önemi gün geçtikçe arttı ve sektördeki oyuncu sayısı da ciddi oranda yükseldi. Proje taşımacılığı, standart lojistik operasyonlara göre daha özel planlama, ekipman yatırımı, lojistik süreç yönetimi ve yetkin işgücü gerektirdiğinden, sektöre de yatırım yapacak firmaların güçlü mali yapıya, stratejik vizyona ve kurumsal altyapıya sahip olması gerekiyor. Son yıllarda hem yerli hem de yabancı firmalar bu alandaki yatırımlarını hızlandırdı. 2016 yılında özellikle yurt içindeki projelerde oluşan hacim nedeniyle sektörün büyümesinin yüzde 12 ile 15 arasında olmasını bekliyoruz.

## **Karayolu taşımacılığının payı çok büyük**

Türkiye'de lojistik sektörü coğrafi konum, üretim ve tüketim bölgeleriyle olan iş hacmi ve taşıma koridorlarında bulunduğu için stratejik bir öneme sahip. Değişik kaynaklar tarafından yapılan araştırmalarda farklılık gösterse de Türkiye'nin lojistik pazar büyüklüğü yaklaşık 120 milyar dolar seviyesinde bulunuyor. Söz konusu hacmin yaklaşık yüzde 40'ı firmaların gerçekleştirdiği iç lojistik faaliyetlerden (depolama, özmal taşımacılık vb.) oluşuyor. Kalan yüzde 60'lık kısım ise firmaların lojistik şirketlerden aldığı taşıma, depolama, gümrükleme ve benzeri lojistik hizmetlerden meydana geliyor. Dünyadaki sektör büyüklüğünün 4.5 trilyon dolar seviyesinde olduğu düşünüldüğünde Türkiye'nin hacmi yaklaşık yüzde 3 civarında bulunuyor. Türkiye'deki yurt içi taşımacılığın dağılımına baktığımızda alınan tedbirlere ve yapılan yatırımlara karşın halen yüzde 92'lik oranda karayolu taşıması gerçekleştiriliyor. Demiryolu taşımacılığının oranı yüzde 5, denizyolu taşımacılığı ise yüzde 3 seviyesinde yer alıyor. Bu değerlerin dünya ortalaması ise karayolu yüzde 44, demiryolu yüzde 32 ve denizyolu yüzde 24 seviyelerinde. Uluslararası taşımacılığa baktığımızda ise karayolu yüzde 12, demiryolu

yüzde 2 ve denizyolu yüzde 86 pay alıyor. Denizyolundaki bu artış büyük tonajlı gemiler ve son 30 yılda ciddi bir gelişme gösteren konteyner taşımacılığından kaynaklanıyor.

Türkiye'de hem yurt içi hem yurt dışı taşımacılar için bakıldığında karayolu taşımacılığının önemi ortaya çıkıyor. Yurtiçinde yüzde 90'ın üzerinde olan karayolu taşıması, özellikle Avrupa ile olan dış ticaret hacmimiz nedeniyle yurtdışı taşımacılıkta da dünyadaki sektör ortalamasının ciddi şekilde üstünde (yüzde 35) gerçekleşti. 2015 ve 2016 yılları için bakıldığında Türkiye'deki karayolu taşımacılığının toplam pazarı yurtiçinde 90 milyar TL'nin üzerinde, yurt dışında ise 30 milyar TL seviyesinde bulunuyor. Yurt dışı taşımacılıkta denizyolu taşımacılığı karayolu taşımacılığının çok daha üzerinde yüzde 60 seviyesinde gerçekleşiyor. Hem konvansiyonel gemiler ile yapılan taşımacılık hem de konteyner taşımacılığı bu pazarın hacmini oluşturuyor. Yurt içinde oldukça sınırlı olan denizyolu taşıması nedeniyle genel içindeki payı düşük kalıyor. Demiryolu taşımacılığında ise yurtiçi ve yurtdışı pazar hemen hemen aynı seviyelerde bulunuyor. Yurt içinde planlanan yeni yatırımlarla demiryolu kanununun ve yönetmeliğinin devreye girmesiyle bu alandaki taşıma hacminin gelecek yıllarda artış göstereceği öngörülmüyor.

## **Üretim odaklı bölgeler**

Yurt içinde üretim odaklı bölgeler taşıma hacminin önemli bölümünü oluşturuyor. Burada özellikle Çorlu-Istanbul-Kocaeli hattı, Güney Marmara, İzmir-Manisa-Denizli üçgeni, Mersin ve Adana bölgesi, Eskişehir-Kütahya-Afyon üçgeni, Kayseri ve Gaziantep bölgeleri ciddi lojistik hareketlilik olan bölgeler. Bununla birlikte liman çevreleri, maden sahalarının yer aldığı yerler ve demir-çelik üretimi yapılan bölgelerde lojistik potansiyeli yüksek alanlar. Yurt dışında ise dış ticaret hacmimizin yüzde 40'a yakınına gerçekleştirdiğimiz Avrupa Birliği, yine önemli ithalat gerçekleştirdiğimiz Çin ve son dönemlerde ciddi bir hacim artışı yaşanan Afrika ve Ortadoğu ülkeleri lojistik anlamında ciddi bir hacim oluşturuyor. Bununla birlikte Rusya ve Türk cumhuriyetleri de belirli ürünlerde (enerji ve gıda) önemli lojistik potansiyele sahip bölgeler.

# ÖZEL SEKTÖR YATIRIMLARI AZALDI MEGA PROJELER AÇIĞI KAPATTI



**Emre ELDENER**

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı

**2016 yılında genel anlamda Türkiye’de özel sektör yatırımları bir miktar azaldı, ancak devam eden mega projeler kısmen de olsa bu açığı kapattı.**

**P**roje lojistiğinin toplam lojistik faaliyetleri içindeki payını ‘sevkiyat’ bazında değerlendirdiğimizde yüzde 10’a yakın olduğunu söyleyebiliriz. Söz konusu durum, büyük çaptaki yatırımların proje lojistiğine konu olmasından kaynaklanıyor. Bu çapta projelendirmeler standart prosedürden farklı bir hazırlık süreci ile hayata geçiriliyor. Bu projelerde yer alan taşımacılık ve lojistik şirketleri de ön hazırlık süreci geçirip bu konudaki becerilerini değerlendirdikten sonra böylesi kapsamlı bir işbirliğine talip oluyor. Bugün bu donanım ve tecrübeye sahip şirket sayısı çok az. Ayrı bir yatırım ve uzmanlık sahası olması sektördeki oyuncu sayısını da etkiliyor. Gelişen teknoloji, ticari ağın çeşitliliği ve artan hızı, özellikle son yıllarda Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün farklı ihtiyaçlara çözüm üretme becerisini geliştirdi. 2000’lerin başından beri özellikle gabari dışı taşımacılık gerçekleştiren şirketlerin sayıca arttığını ve her geçen gün tecrübe ve donanımlarının da üstün bir seviyeye ulaştığını gözlemliyoruz. Proje lojistiğinde ise, yine bu tecrübe ve donanım geliştirme serüvenini başarıyla geride bırakmış oyuncuların aktif çalışmalarını da görmek mümkün.

## **Sektörü büyütecek etkenler**

Türkiye’de proje taşımacılığını büyütebilecek birkaç etken var. Bunları ekonomik istikrar ve beraberinde gelen yatırım güveni, devlet tarafından veya verilen ihalelerle yapımı planlanan ulaştırma ve altyapı projeleri, enerji üretim açığı, çevre ülkelerdeki yatırım ve altyapı aktiviteleri şeklinde sıralayabiliriz. 2016 yılında genel anlamda Türkiye’de özel sektör yatırımları bir miktar azaldı, ancak devam eden mega projeler kısmen de olsa bu açığı kapattı. Bunların başında yeni havalimanı, Aliağa Star rafinerisi, otoyol ve hızlı tren projeleri, asma köprü projeleri yer alıyor. Türk müteahhitlerin özellikle Afrika ve BDT ülkelerindeki projeleri devam ediyor, buralarda iyi proje taşıma hizmeti veren firmalara ihtiyaç oluyor. 2016 yılında proje taşımacılığı sektöründe

bir büyüme beklemiyoruz, doğrudan yatırımlarla ilgisi olduğu için buradaki azalma proje taşımacılığı pazarına da yansımaktır diye düşünüyoruz. Bununla birlikte Azerbaycan, Türkmenistan ve Özbekistan’daki projelerde Türk proje firmaları çok aktif çalışıyor. Bu çalışmaların eksikliği kısmen kapatacağını umuyoruz. 2015 proje taşımacılığı için yavaş bir yıl oldu, aynı şekilde 2016 da öyle geçiyor. Ülke genelinde ne kadar proje taşıması yapıldığı bilgisine maalesef net olarak ulaşamıyoruz. Çünkü sektör içinde böyle bir ayırım net olarak yapılamıyor. Yani bazı proje taşımaları hava kargo, kara veya deniz yüklemeleri olarak nitelenebiliyor ve sektör de proje yükleri için ayrı bir raporlama yapılmıyor. Proje sektöründeki artış veya azalışı güvenli yatırım atmosferi ve ulaştırma, altyapı ve enerji yatırımlarına olan ihtiyaç belirliyor.

## **Lojistik Master Planı**

Günümüzde sektör altyapı ve kapasitesi, yurtiçi ve yurtdışı talepleri karşılayabilecek yeterliliğe sahip. Ancak yine de ileriki süreçte artacak ve çeşitlenecek daha büyük projeler için ise yatırımlar gerekiyor. UTİKAD olarak sektörün ihtiyaçları ve çözüm yolları konusunda proaktif rol almaktayız. Hazırlıklarına başlanan ve 2018 yılında uygulamaya girecek olan Lojistik Master Planı ile gelişmelere yön verecek bir kaynak oluşacağına inanıyoruz. Kalifiye eleman yetiştirmek ve ara birim çalışanların eğitimine ağırlık vermek bizim sorumluluklarımız arasında yer alıyor. UTİKAD olarak derneğimiz bünyesinde verdiğimiz eğitimlerle sektörün bu önemli ihtiyacını karşılamayı hedefliyoruz.

Önümüzdeki dönemde en büyük dinamizm ve yatırımı demiryolu taşımacılığında bekliyoruz. Serbestleşmenin başlamasıyla çok büyük bir potansiyel harekete geçmiş oldu. Demiryolu taşımacılığı çok geniş ve derin bir alan. Bunun yanı sıra Türkiye’nin lojistik master planının ortaya çıkmasıyla hem yer hem de büyüklük olarak lojistik yatırımlar için elimizde önemli bir veri olacak.