



DIŞ TİCARET LOJİSTİĞİ 2026

T.C. Ticaret Bakanlığı
Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü
MAYIS 2026

GİRİŞ	3
1. MODLARA GÖRE DIŞ TİCARETİMİZ	4
1.1. TAŞIMA ŞEKİLLERİNE GÖRE DIŞ TİCARETİMİZ (Milyon Dolar)	4
1.2. TAŞIMA ŞEKİLLERİNE GÖRE DIŞ TİCARETİMİZ (Bin Ton)	5
2. DIŞ TİCARETTE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI	6
3. DENİZYOLU TAŞIMALARINDA GELİŞMELER	9
3.1. HÜRMÜZ BOĞAZINDA YAŞANAN SORUNLAR	9
3.2. SÜVEYŞ KANALI'NDA YAŞANAN SORUNLAR	10
3.3. PANAMA KANALINDA YAŞANAN GEÇİŞ KISINTILARI	12
3.4. RUSYA-UKRAYNA KRİZİ ve TAHIL KORİDORU	12
4. RO-RO TAŞIMACILIĞI	13
4.1. KARASU-KÖSTENCE RO-RO HATTINA İLİŞKİN BİLGİLER	15
5. DIŞ TİCARETTE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI	16
6. KARAYOLU TAŞIMALARINDA GELİŞMELER	18
6.1. KALKINMA YOLU PROJESİNE İLİŞKİN GELİŞMELER	18
6.2. ZENGEZUR KORİDORU'NA İLİŞKİN GELİŞMELER	20
7. DIŞ TİCARETTE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI	22
8. DIŞ TİCARETTE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI	24
8.1. TÜRKİYE DEMİRYOLU LOJİSTİK ALTYAPISI	25
8.2. DEMİRYOLU SINIR BAĞLANTILARI	27
8.3. DEMİRYOLU İLE DIŞ TİCARETİMİZİN KOMPOZİSYONU	27
8.4. DEMİRYOLU İLE YÜK TAŞIMACILIĞININ GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK FAALİYETLER	28
8.4.1. Blok Tren Taşımacılığı	28
8.4.2. Konteyner Taşımacılığı	29
8.4.3. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Taşımaları	29
8.4.4. Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı	32
9. LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖN VEREN TRENDLER	33
9.1. Yeşil Mutabakat	33
9.2. Dijital Dönüşüm	34
9.3. E-Ticaret Lojistiği	35
10. 10962 SAYILI HİZMET İHRACATININ TANIMLANMASI, SINIFLANDIRILMASI VE HİZMET SEKTÖRLERİNİN DESTEKLENMESİ HAKKINDA KARAR VE YENİ DESTEK UNSURLARI	35

GİRİŞ

Türkiye, coğrafi konumu, gelişmiş ulaşım altyapısı, artan ticaret hacmi ve dinamik ekonomisiyle küresel lojistikte önemli bir rol oynamaktadır. Kıtalar arasında bölgesel bir merkez olan ve Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu'nun geçiş koridoru üzerinde yer alan Türkiye, dünyanın en önemli lojistik üslerinden biri olabilecek konumda bulunmaktadır. Ülkemiz, doğu-batı ve kuzey-güney ticaretinde önemli bir transit geçiş ve doğal bir bağlantı noktası oluşturmaktadır.

Türkiye, küresel ticaret için önemli bir kesişme noktasında yer almanın yanı sıra stratejik konumu bakımından da geniş çapta dış ticaret hacmine sahip birçok pazara erişim sunmaktadır. Türkiye'nin avantajlı coğrafi konumu, bölgedeki lojistik ve taşımacılık faaliyetleri için bir üs işlevi görmesini sağlamakta ve böylece hem mal ihracatımıza hem de hizmet ihracatımıza önemli katkılarda bulunmaktadır. Ülkemizden 4 saatlik uçuş süresiyle yaklaşık 1,4 milyar insanın yaşadığı ve 8 trilyon 600 milyar dolarlık ticaret hacmi bulunan 67 ülkeye ulaşılabilir.

Türkiye'de lojistik ve taşımacılık sektörünün hizmet ihracatımızdan aldığı pay, her geçen yıl artarak devam etmektedir. 2021 yılında 61 milyar dolarlık hizmet ihracatımızın 24 milyar doları lojistik ve taşımacılık sektörü tarafından gerçekleştirilmiştir. 2022 yılında gerçekleştirdiğimiz 89 milyar dolarlık ihracatımızın yüzde 39,6'sı, 35,3 milyar dolar ile lojistik ve taşımacılık hizmetleri sektörüncce gerçekleşmiştir. Bu oran, lojistik sektörünün turizm ile birlikte hizmetler sektörünün lokomotif sektörleri olduğunu göstermektedir. 2023 yılı sonunda ise 106 milyar dolar hizmet ihracatına ve 38,9 milyar dolar seviyesinde lojistik ve taşımacılık gelirine ulaşılmıştır.

2024 yılında 110 milyar dolar hizmet ihracatı hedefinin 40 milyar dolarının lojistik ve taşımacılık sektöründen gelmesi öngörülmekte idi. Söz konusu hedef, 2024 yıl sonu itibarıyla 117 milyar dolarlık hizmet ihracatı ve 41 milyar dolarlık lojistik hizmet ihracatı şeklinde gerçekleşmiş bulunmaktadır. 2025 yılında 122,6 milyar dolar seviyesinde gerçekleşen toplam hizmet ihracatının 42,4 milyar doları (%34,5'i) lojistik sektöründen gelmiştir. Bu sayede, Türkiye, lojistik hizmet ihracatında dünyada 10.sırada yer almıştır. Bu kapsamda, 2028 yılı sonunda ise 78 milyar dolar lojistik ve taşımacılık hizmet ihracatı olmak üzere 200 milyar dolar hizmet ihracatı hedefi konulmuştur.

Türkiye küresel ticaretteki mevcut konumunu güçlendirmek ve daha da ileriye taşımak için ulaşırma ve lojistik sektörlerinde altyapı yatırımlarını artırmakta kararlıdır. Türkiye'den geçen taşıma koridorları üzerinde, lojistik hizmetlerin birleştirilmesi, ölçeklerin büyümesi ve intermodal taşımacılık için aktarma merkezleri oluşturulması, yurt dışında lojistik merkezler kurulması ve tedarik zincirlerini güçlendirecek lojistik dağıtım ağlarının desteklenmesi ülkemizin hedefleri arasında yer almaktadır. Bu yatırımlar, kentleşme, sürdürülebilirlik, çevreye duyarlılık, büyük pazarlara bağlantı sağlayabilme ve yeni nesil ulaşım gibi sektördeki küresel güncel eğilimlerle de uyumlu bir şekilde hayata geçirilmektedir.

Önümüzdeki dönem, lojistik sektörüne sağlanan desteklerin artırılarak devam ettiği, taşımacılarımızın önüne çıkan lojistik engellerin aşıldığı ve ihraç ürünlerimizi daha hızlı, daha ekonomik ve emniyetli bir şekilde ihraç pazarına ulaştırılmasının sağlanması adına yapılan çalışmaların sürdürüldüğü bir dönem olacaktır.

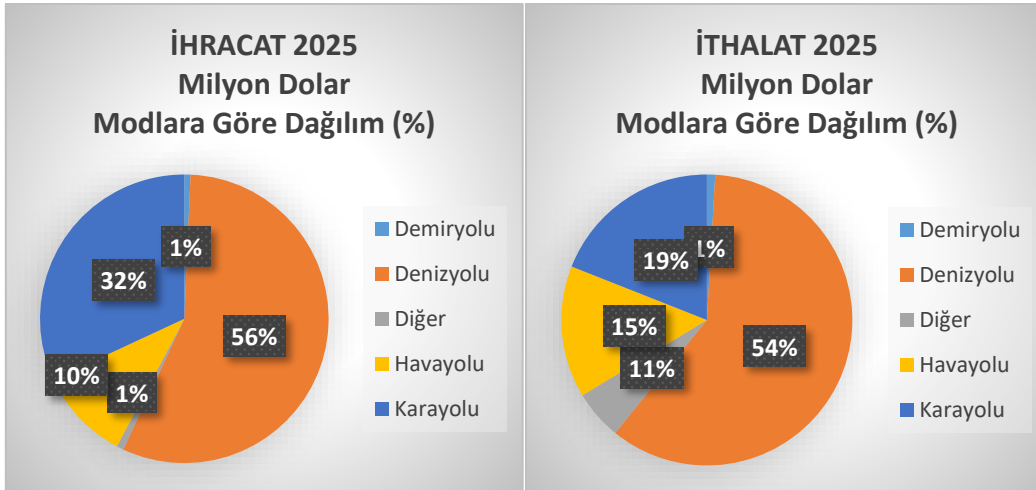
1. MODLARA GÖRE DIŞ TİCARETİMİZ

1.1. TAŞIMA ŞEKİLLERİNE GÖRE DIŞ TİCARETİMİZ (Milyon Dolar)

Taşıma Şekli	İhracat (USD)					İthalat (USD)				
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
Karayolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	68.749 %30,5	78.879 %31	83.235 %32,5	85.848 %32,8	87.225 %31,9	48.896 %18	59.446 %16,3	66.942 %18,5	66.010 %19,2	69.463 %19
Denizyolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	133.714 %59,4	150.255 %59,1	143.358 %56,0	146.272 %55,9	153.763 %56,2	157.390 %58	193.799 %53,3	195.172 %53,9	187.726 %54,5	195.998 %53,63
Demiryolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	1.648 %0,7	2.460 %1	1.960 %0,7	1.827 %0,7	1.894 %0,6	2.891 %1,1	2.968 %0,8	1.996 %0,5	2.696 %0,8	3.363 %0,92
Havayolu (\$) Genel İçindeki Payı (%)	18.735 %8,3	20.686 %8,1	25.511 %9,9	25.980 %9,9	28.276 %10,3	26.057 %9,6	38.581 %10,6	53.840 %14,8	47.443 %13,8	53.584 %14,66
Diğer (\$)* Genel İçindeki Payı (%)	2.366 %1,1	1.892 %0,7	1.710 %0,6	1.925 %0,7	2.128 %0,7	36.189 %13,3	68.917 %18,9	43.821 %12,1	40.143 %11,7	42.997 %11,76
TOPLAM	225.214	254.172	255.777	261.854	273.308	271.425	363.711	361.774	344.019	365.407

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 22/05/2026. Değer: Milyon ABD Doları

* Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır.



Parasal değer itibarıyla (milyon dolar) ihracat verilerimiz taşımacılık modları itibarıyla değerlendirildiğinde, 2025 yılında 273,3 milyar dolarlık ihraç taşımalarının ilk sırasında %56,2

ile denizyolunun yer aldığı görölmektedir. İkinci sırada %31,9 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %10,3 ile havayolu bulunmakta, son sırayı da %0,6 ile demiryolu almaktadır.

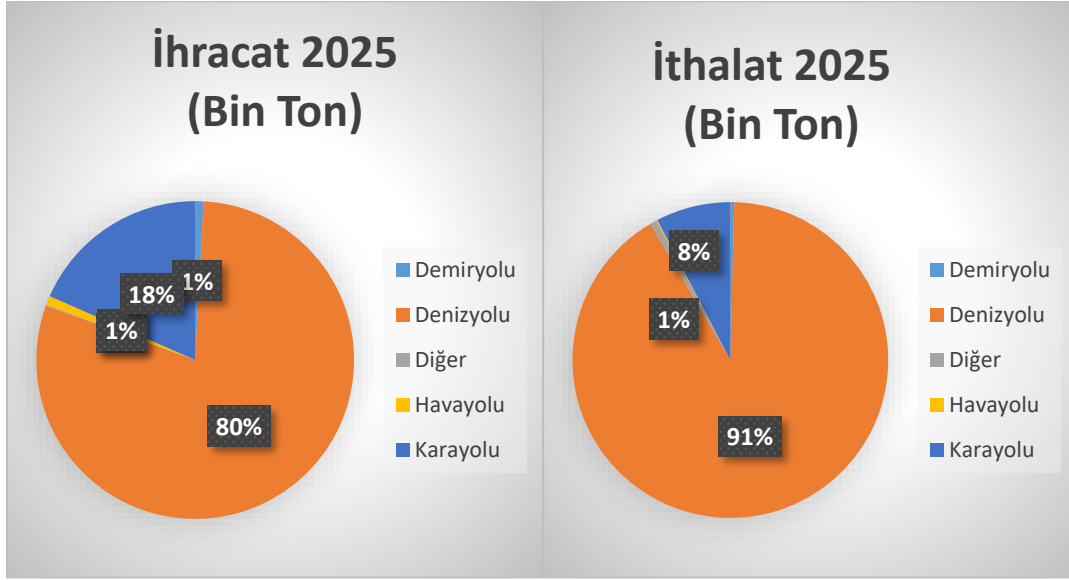
Parasal değer itibarıyla (milyon dolar) ithalatımızda da 2025 yılında ilk sırada denizyolunun yer aldığı görölmektedir. 365,4 milyar dolarlık ithalatımızın %53,63'ü denizyolu ile taşınmıştır. İkinci sırada %19 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %14,6 ile havayolu bulunmakta, son sırayı da %0,9 ile demiryolu almaktadır.

1.2. TAŞIMA ŞEKİLLERİNE GÖRE DIŞ TİCARETİMİZ (Bin Ton)

Taşıma Şekli	İhracat					İthalat				
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
Karayolu Genel İçindeki Payı	31.810 %17,7	32.164 %18,2	31.405 %19,3	36.878 %21,03	31.624 %18,42	12.161 %6,1	14.409 %7,0	15.821 %7,0	17.223 %7,73	17.474 %7,64
Denizyolu Genel İçindeki Payı	144.882 %80,8	140.831 %79,91	128.231 %78,8	134.941 %76,95	136.890 %79,71	184.041 %92,6	187.196 %91,7	206.814 %92,1	203.743 %91,41	208.383 %91,16
Demiryolu Genel İçindeki Payı	1.381 %0,7	1.651 %0,9	1.382 %0,8	1.559 %0,89	1.448 %0,84	1.455 %0,7	1.260 %0,6	811 %3	875 %0,39	902 %0,39
Havayolu Genel İçindeki Payı	913 %0,5	1.234 %0,7	1.513 %0,9	1.747 %1,00	1.604 %0,93	117 %0,06	121 %0,06	130 %0,06	204 %0,09	241 %0,10
Diğer * Genel İçindeki Payı	240 %0,13	174 %0,10	174 %0,11	225 %0,13	159 %0,09	863 %0,43	1.095 %0,54	893 %0,40	838 %0,38	1.583 %0,69
TOPLAM	179.228	176.056	162.707	175.351	171.726	198.639	204.083	224.471	222.885	228.585

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 22/05/2026. Değer: Bin Ton

* Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır.



Miktar (bin ton) olarak ihracat verilerimiz taşımacılık modları itibarıyla değerlendirildiğinde, 2025 yılında ihraç taşımalarının ilk sırasında %79,71 ile denizyolunun yer aldığı görülmektedir. İkinci sırada %18,42 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %0,93 ile havayolu bulunmakta, son sırayı da %0,84 ile demiryolu almaktadır.

Miktar (bin ton) olarak ithalat verilerimiz taşımacılık modları itibarıyla değerlendirildiğinde ise, 2025 yılında ilk sırada %91,16 ile denizyolunun yer aldığı görülmektedir. İkinci sırada %7,64 ile karayolu modu, üçüncü sırada ise %0,69 ile diğer modları bulunmakta, son sırayı da %0,39 ile demiryolu almaktadır.

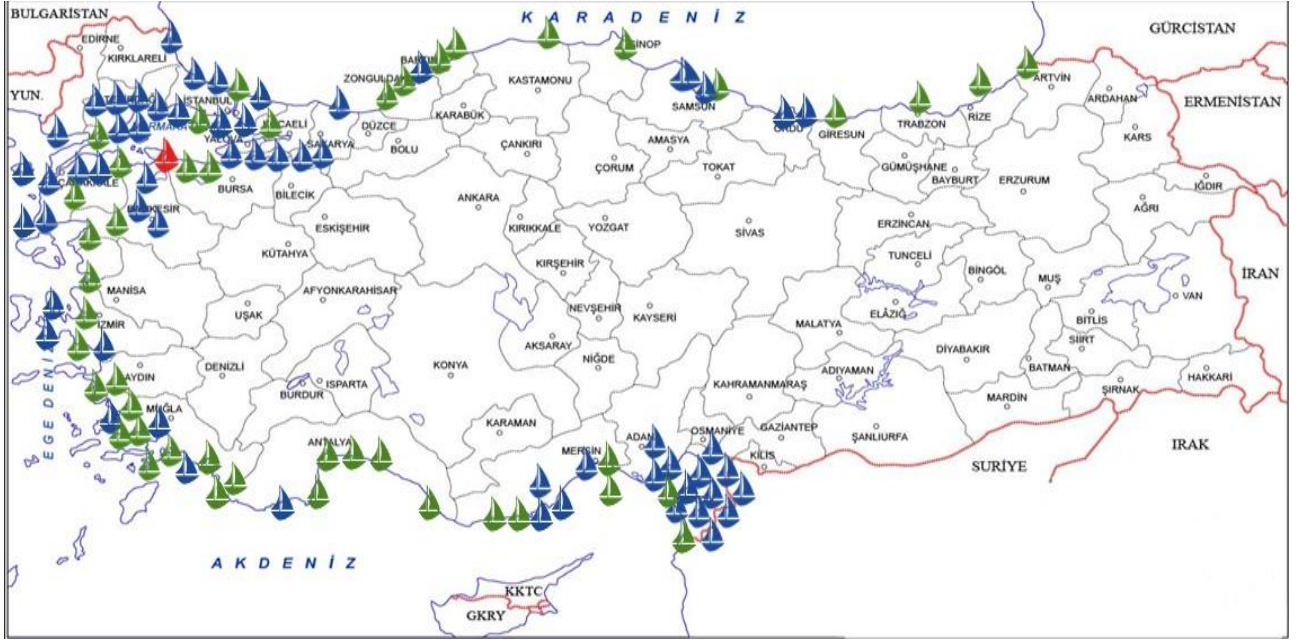
2. DIŞ TİCARETTE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Ülkemiz Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir.

Türkiye üç kıtanın geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum kabotaj, uluslararası ve transit taşımacılık yönünden ülkemizin önemini ortaya çıkarmaktadır.

Dünya ticaretinin ortalama %90'lık bölümü birim maliyetlerin en düşük olduğu denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Denizyolu eşya taşımacılığı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'nin de gerek hacim gerekse taşınan eşyanın değeri açısından en yüksek paya sahip taşımacılık türüdür. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) istatistiklerine göre, parasal değeri olarak 2025 yılında ihracatın %56'sı, ithalatın ise %53'ü denizyoluyla gerçekleştirilmiştir. 2024 yılında ise; ihracatımızın %55,9'u, ithalatımızın %54,5'i denizyolu taşımacılığı kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Ülkemizde 105 adet deniz hudut kapısı bulunmakta olup bu kapılara aŐağıdaki haritada yer verilmektedir:



Kaynak: Emniyet Genel M¼d¼rl¼Đ¼

Denizyolu ile İhracatımızda İlk 10 ¼lke ¼lke

Sıra No	¼lke	2025 (USD)	Oran (%)
1	İngiltere	12.994.847.402	8,45
2	ABD	11.791.896.697	7,66
3	İtalya	10.573.978.420	6,87
4	Almanya	9.779.035.438	6,36
5	İspanya	9.309.305.045	6,05
6	Fransa	8.772.001.774	5,70
7	Hollanda	4.211.328.423	2,73
8	Fas	3.983.765.422	2,59
9	Belçika	3.872.000.811	2,51
10	Rusya	3.780.059.635	2,45
	İLK 10 TOPLAM	79.068.219.067	51,40
	GENEL TOPLAM	153.763.417.585	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Denizyolu ile İthalatımızda İlk 10 ¼lke

Sıra No	¼lke	2025 (USD)	Oran (%)
1	Çin	35.942.452.533	18,33
2	Rusya Federasyonu	24.713.631.309	12,60
3	Almanya	14.550.237.830	7,42
4	İspanya	8.762.860.607	4,47
5	G¼ney Kore	8.500.262.786	4,33
6	ABD	8.376.584.277	4,27
7	İtalya	7.897.264.536	4,02
8	Fransa	6.626.255.890	3,38
9	İngiltere	4.804.772.531	2,45
10	Hindistan	4.422.725.617	2,25
	İLK 10 TOPLAM	124.597.047.916	63,56
	GENEL TOPLAM	195.998.991.411	100,0

2025 yılında denizyolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ¼lke sırasıyla İngiltere, ABD, İtalya, Almanya, İspanya, Fransa, Hollanda, Fas, Belçika, Rusya Federasyonu'dur.

2025 yılında denizyolu ile ithalatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ¼lke sırasıyla Çin, Rusya Federasyonu, Almanya, İspanya, G¼ney Kore, ABD, İtalya, Fransa, İngiltere ve Hindistan'dır.

Denizyolu ile ihracatımızda 2025 yılına göre sıralı ilk 10 ürünün durumlarının yer aldığı tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Denizyolu ile İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2025 (USD)	ORAN (%)
1	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	87	30.803.939.574	20,03
2	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar	27	12.622.463.941	8,20
3	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	84	12.481.218.806	8,11
4	Demir ve çelik	72	9.495.425.410	6,17
5	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	85	8.716.512.761	5,66
6	Plastikler ve mamulleri	39	5.736.842.923	3,73
7	Demir veya çelikten eşya	73	5.498.156.197	3,57
8	Örme veya kroşe giyim eşyası ve aksesuarı	61	3.436.270.319	2,23
9	Silahlar ve Mühimmat; Bunların Aksam, Parça ve Aksesuarı	93	3.341.809.810	2,17
10	Yenilen Meyveler ve Sert Kabuklu Meyveler; Narenciye veya Kavunların Kabukları	08	3.044.246.106	1,97
	İLK 10 TOPLAM		95.176.885.847	61,89
	GENEL TOPLAM		153.768.334.821	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2025 yılında denizyolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk ve en önemli ürün açık arayla “Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı” GTİP grubudur. İlk 10 sıradaki ürünlerin toplamının denizyolu ile ihracatımızda aldıkları pay 2025 yılında %61,89 oranında gerçekleşmiştir.

Ülkemizde yer alan limanlar dış ticaretimizin etkinliği açısından büyük önem arz etmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan alınan 2025 verilerine göre ülkemizin ilk 10 limanında elleçlenen ton bazındaki yük miktarları aŐağıdaki tablolarda gösterilmektedir.

Sıra No	Limn Başkanlığı	Türk Bayraklı (ton)	Limn Başkanlığı	Yabancı Bayraklı (ton)
1	Kocaeli	5.241.656	Aliağa	69.196.769
2	Tuzla	2.951.824	Kocaeli	64.110.409
3	Aliağa	2.949.038	İskenderun	59.802.178
4	Mersin	2.322.770	Mersin	36.396.069
5	Ambarlı	2.190.289	Tekirdağ	23.395.030
6	Tekirdağ	2.044.490	Ceyhan	18.646.160
7	İskenderun	1.682.909	Ambarlı	17.442.108

8	Yalova	1.617.216	Gemlik	12.743.812
9	Çeşme	1.591.373	Zonguldak	11.769.748
10	Güllük	1.533.769	Karabiga	11.148.975
	TOPLAM	24.125.334		324.651.258

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

3. DENİZYOLU TAŞIMALARINDA GELİŞMELER

3.1. HÜRMÜZ BOĞAZINDA YAŞANAN SORUNLAR

Malumları olduğu üzere, 28 Şubat 2026 tarihinde İsrail ve ABD, İnan'daki birçoğ askeri ve stratejik hedefe geniş Őaplı hava saldırıları baŐlatmıŐtır. Bu saldırıların neticesinde İnan Devrim Muhafızları, İsrail ve ABD saldırılarına karŐılıĐ olarak Hürmüz Boğazı'nı deniz trafiğine kapattıklarını aŐıklamıŐ ve geŐiŐ yapmaya ŐalıŐan gemilerin hedef alınacağını duyurmuştur.

Hürmüz Boğazı'nda yaşanan gelişmeler küresel enerji arzı ve bölgesel ticaret aÇısından kritik bir öneme sahip bulunmaktadır. İnan-İsrail savaŐı nedeniyle Orta Doğu ulaştırma hatlarında ortaya Çıkan güvenlik ve operasyon belirsizliği, Türk taşımacılık sektörü bakımından mevcut durumda ciddi bir risk oluŐurmaktadır. Hürmüz Boğazı Őevresinde yaşanan aksama, bölge ülkelerinin hava sahalarındaki kısıtlamalar ve deniz sigortası maliyetlerindeki artış, Türkiye ŐıkıŐlı yüklerin Körfez Ülkelerine sevkinde transit sürelerini uzatmakta, taşıma planlamasını güçleŐtirmekte ve ilâve maliyet baskısı yaratmaktadır.

Deniz taşımacılığı bu krizden en ağır etkilenen taşıma modu olmaktadır. Bu kapsamda, petrol tankerleri ve konteyner gemileri güvenlik riski nedeniyle rotalarını deĐiŐtirmek zorunda kalmıŐ, birçoğ hat seferleri askıya alınmıştır. Alternatif olarak Afrika'nın güneyinden dolaŐan rotalar kullanılmaya başlanmış, bu da taşıma sürelerini uzatmıŐ ve navlun fiyatlarını ciddi Şekilde artırmıŐtır. Ayrıca, sigorta maliyetlerinde yaşanan artıŐlar, deniz taşımacılığını ekonomik aŐıdan daha da zorlaŐtırmaktadır.



Diğer taraftan hava taşımacılığı da önemli ölçüde etkilenmektedir. Körfez Bölgesindeki hava sahalarının kapanması veya riskli hale gelmesi, uŐuŐ rotalarının uzamasına ve kapasite

daralmasına neden olmaktadır. Bu durum, özellikle yüksek değerli ve zaman hassasiyetli yüklerin taşınmasında maliyet artışına yol açmaktadır. Ayrıca, hava kargo fiyatları yükselmekte, bazı hatlarda ciddi gecikmeler yaşanmaktadır.

Karayolu taşımacılığı da savaştan dolayı olarak etkilenmektedir. İnan üzerinden geçen uluslararası transit koridorlar zayıflamakta, Asya-Avrupa ticaretinde alternatif güzergâh arayışları hızlanmaktadır. Orta Koridor ve kuzey hatları daha fazla önem kazanmakta, ancak bu hatların kapasite sınırlamaları da yeni darboğazlar yaratmaktadır. Bu durum, lojistik planlamada belirsizlik ve maliyet artışını da beraberinde getirmektedir.

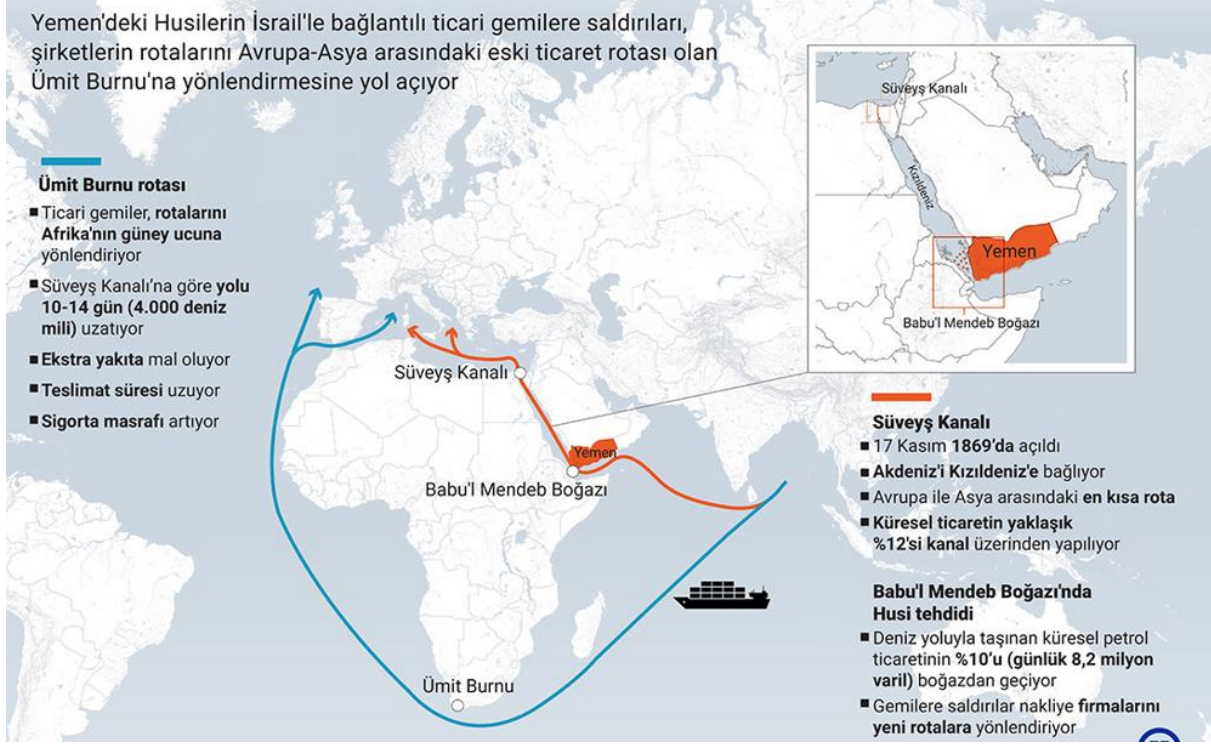
Bu çerçevede, mevcut durum Türk taşımacılık sektörü açısından yalnızca belirli bir güzergâhta yaşanan geçici bir aksama olarak değil aynı zamanda deniz, hava ve kara taşımacılığı zincirinin bütününe etkileyen bölgesel bir risk mahiyeti olarak ortaya çıkmaktadır. Yaşanan gelişmeler, sektör bakımından mevcut taşıma düzenini daha kırılgan hale getirmektedir.

Alternatif Koridorlar

Koridor	Önerilen giriş noktası	Hedef Pazarlar	Avantajlar	Sınırlılıklar
Kızıldeniz Koridoru	Cidde / Yanbu	Suudi Arabistan, Bahreyn, Kuveyt; ikincil olarak Katar	Hürmüz bağımlılığını büyük ölçüde azaltır; Körfez bölgesine yönelik güçlü iç dağıtım imkânı sağlar	Son teslimatta uzun kara taşıması ve sınır işlemleri doğurabilir
Umman Koridoru	Sohar / Duqm / Salalah	Umman, BAE	Boğaz dışı veya boğaz riskini azaltan liman alternatifleri sunar; esnek karayolu imkânı sağlar	Nihai teslimata göre ikinci bacak planlaması gerekir
BAE Koridoru	Fujairah	BAE, ikincil olarak Suudi Arabistan	BAE için hızlı alternatif kapı işlevi görür; Dubai/Jebel Ali yerine risk dağıtımını sağlar	BAE iç dağıtım ve kapasite kurgusu iyi planlanmazsa darboğaz oluşabilir
Irak Kara Koridoru	Habur/Ovaköy – Irak iç geçişi	Kuveyt, Suudi Arabistan, Katar	Transit süre avantajı ve denize alternatif yaratır	Güvenlik, sigorta ve sınır belirsizliği yüksektir
Hava + Kara Hibrit	Kazakistan/Ortadoğu aktarmalı hava girişi + kara	Kritik, acil ve yüksek değerli yükler	Teslim sürekliliği sağlar; acil senaryolarda çalışır	Maliyet çok yüksektir; sürdürülebilir ana çözüm değildir

3.2. SÜVEYŞ KANALI'NDA YAŞANAN SORUNLAR

19 Kasım 2023 tarihinden itibaren Yemen’de faaliyet gösteren İnan destekli Husiler, Hamas’a destek amacıyla İsrail’e yük taşıdığı iddiasıyla Babu’l Mendeb Boğazı’ndan geçen uluslararası ticari gemileri hedef almaya başlamıştır. Bu gelişmelerin ardından, küresel ölçekte faaliyet gösteren büyük konteyner taşımacılık şirketleri bölgedeki geçişleri durdurmuş ve gemilerini Afrika’nın güney ucu olan **Ümit Burnu rotasına** yönlendirmiştir.



Konteyner gemilerinin küresel ticaretin yaklaşık yüzde 12'sinin taşıdığı Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu'ndan geçecek olması hem maliyetleri hem de transit süreleri arttırmıştır. Süveyş Kanalı çıkış ve varış limanlarının yerine göre Asya ve Avrupa arasındaki taşımacılığı 10 gün ilâ 14 gün arasında kısaltmakta olup örneğin Singapur ve Rotterdam arası mesafe Süveyş Kanalı kullanılarak yaklaşık 8.400 deniz mili iken bu rotada Ümit Burnu'nun geçilmesi halinde mesafe yaklaşık %40 artarak 11.700 deniz miline yaklaşmaktadır. Bu da yaklaşık 10 gün-14 gün ilâve taşıma süresi, 6 bin 500 kilometre ilave taşıma mesafesi ve konteyner başına teslim limanına göre yaklaşık 1.000 dolar ilâ 2.000 dolar arasında ilâve maliyete tekabül etmektedir.

Her yıl yaklaşık 19.000 gemi Süveyş Kanalı'ndan geçmektedir. Hâlihazırda Süveyş Kanalı'nı kullanamayan ticaret gemileri alternatif rota olarak Afrika'nın güney ucu olan Ümit Burnu'nu dolaşarak hizmet sağlamaya çalışmaktadır.

Çözümüne yönelik olarak ABD yönetimi, Husiler'in Kızıldeniz'de uluslararası gemilere yönelik artan saldırılarına karşı, çok uluslu bir misyon kurulduğunu duyurmuştur. Saldırıların önüne geçmek için kurulan Refah Muhafızı Operasyonu adlı çok uluslu misyonda ABD'nin yanı sıra İngiltere, Bahreyn, Kanada, İtalya, Fransa, Hollanda, Norveç, Seyşeller ve İspanya yer almakta olup misyonun genişletilmesi adına ABD tarafından diğer ülkelerin de katılımları için girişimde bulunulmuştur. Bu ülkelere ait donanma birliklerinin Husiler'in ticari gemilere saldırılarına karşı, Aden Körfezi ve Kızıldeniz'de koordineli bir şekilde devriye düzenleyeceği belirtilmiştir.

3.3. PANAMA KANALINDA YAŞANAN GEÇİŞ KISINTILARI

BilindiĐi üzere, küresel ısınma ve son dönemdeki sıcaklık artışlarının en önemli sonuçlarından biri olan El Niño, özellikle Pasifik Okyanusu'nun orta ve doğu kısımlarında deniz suyu sıcaklıklarının artmasına neden olmakta ve 2 ilâ 7 yıl arasında değişen aralıklarla ortaya çıkmak suretiyle dokuz ilâ on iki ay sürmektedir. El Niño, iklimsel değişikliklerin yanı sıra ekonomik etkenler üzerinde de sonuçlarını göstermeye başlamaktadır.

Bu kapsamda, 2023 yılı başından itibaren beklenenden daha az yağış alan Panama'da hava sıcaklıklarının rekor derecede artışı sebebiyle deniz suyu seviyesinde düşüş yaşanmaya başlanmıştır. Su seviyesindeki düşüş, yaklaşık 80 kilometre uzunluğunda olan, Atlas Okyanusu ile Pasifik Okyanusunu birbirine bağlayan ve dünya ticaretinin yaklaşık %6'sının geçtiği Panama Kanalı trafiğinin aksamasına yol açmıştır.

Yıllık bazda yaklaşık 14.000 geminin geçtiği ve yılda 203 milyon ton yükün geçtiği kanalda, Panama Kanalı Otoritesi tarafından transit geçiş sayısının kademeli olarak azaltılacağı açıklanmış, Kanal'daki geçiş sayısı 2024'ün ilk çeyreği için günlük ortalama 36'dan 24'e düşürülmüŐtür. Bu itibarla, Kanal'da oluşan uzun bekleme sürelerini önlemek için gemilerin rotaları deĐiŐtirilmek zorunda kalmıştır.

En önemli kullanıcıları ABD ve Çin olan Panama Kanalı'nda yaşanan anılan kısıntılar, söz konusu su yoluna bağımlı olan büyük ve küçük ekonomileri etkilemeye devam etmektedir.

2025 yılında, Panama Kanalı'ndaki su seviyesinde kısmi bir toparlanma görülmüş olsa da tam kapasiteye dönüş henüz sağlanamamıştır. Kanal İdaresi'nin açıklamalarına göre, 2025 Mart ayında günlük ortalama geçiş sayısı 33–34 gemi civarında gerçekleşmiştir. Gatún Gölü'nün su seviyesi hâlen düşük olup, kanalın hem içme suyu temini hem de gemilerin geçiş derinliği bakımından kırılğan bir denge içinde olduğu ifade edilmektedir.

Son olarak 2026 yılı itibarıyla su seviyeleri yağışlar nedeniyle mevsim normallerinin üzerine çıkmış olsa da kanal su rezervlerini korumak için tedbirler sürdürülmektedir. 2026 Mart verilerinde Gatun ve Alajuela rezervuarlarında tarihsel olarak Mart ayı rekor seviyelere ulaşılmış ve günlük transit sayısı 38–40 aralığına kadar yükselmiştir.

Uzmanlar, iklim değişikliğine bağlı olarak yağış azlığı ve kurak dönemlerin önümüzdeki yıllarda daha sık yaşanabileceği uyarısında bulunmakta; bu nedenle Panama Kanalı'nın düşük su seviyesi sorununun yapısal bir risk haline geldiği değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, Panama Hükümeti ve Kanal İdaresi, yeni su rezervuarı projeleri ve su yönetimi yatırımları üzerinde çalışmakta; söz konusu projelerin başarıyla tamamlanması halinde kısıtlamaların tamamen kaldırılması hedeflenmektedir.

3.4. RUSYA-UKRAYNA KRİZİ ve TAHIL KORİDORU

Rusya-Ukrayna Krizi, diğer alanlarda olduğu gibi lojistik alanında da ölkemizi derinden etkilemiş, özellikle gıda sektörü tedarik zincirinde bozulmalara neden olmuştur.

Bilindiği üzere, Rusya-Ukrayna arasındaki kriz sebebiyle tahıl ticaretinde yaşanan sorunların çözülmesi amacıyla 22 Temmuz 2022 tarihinde İstanbul'da, Türkiye, Rusya, Ukrayna ve Birleşmiş Milletler (BM) arasında "Tahıl ve Yiyecek Maddelerinin Ukrayna Limanlarından Emniyetli Sevki Girişimi Belgesi" imzalanarak "Müşterek Komuta Koordinasyon Merkezi" 27 Temmuz 2022 tarihinde yine İstanbul'da açılmıştır.

Merkezin vazifesi, Ukrayna'dan ihraç edilecek tahıl ve benzeri gıda ürünlerinin Odesa, Çernomorsk ve Yuzhne limanlarından emniyetle denizden nakliyatını sağlamaktır. Merkez, asker ve sivil olmak üzere Türkiye ile birlikte Rusya, Ukrayna ve BM'den 5'er temsilciden oluşmaktadır.

Tahıl Koridoru Anlaşması Dönemleri

1. DÖNEM İlk İmza Tarihi	22.07.2022 – 19.11.2022
2. DÖNEM İlk Uzatma (120 gün)	19.11.2022 – 18.03.2023
3. DÖNEM İkinci Uzatma (60 gün)	19.03.2023 – 18.05.2023
4. DÖNEM Üçüncü Uzatma (60 gün)	18.05.2023 – 17.07.2023

Müşterek Koordinasyon Merkezi'nin kurulmasını sağlayan Tahıl Koridoru Anlaşması karşılıklı olarak 3 kez uzatılmış olup son durumda 17 Temmuz 2023 tarihi itibarıyla Rus tarafı anlaşmanın tekrar uzatılmayacağını ilan ederek çekildiğini açıklamıştır.

Anlaşma ile 1 Ağustos 2022 tarihinden 17 Temmuz 2023 tarihine kadar 1.004 adet gemi ile 32 milyon tonu aşkın tahılın Türkiye üzerinden ilgili ülkelere taşınması sağlanmış ve gıda tedarik zincirinde yaşanan aksaklıklar çözüme kavuşturulmuştur. Taşınan bu ürünlerin %51'ini mısır, %27'sini buğday ve %5,8'ini ayçiçeği küspesi oluşturmuştur.

Tahıl Koridoru Anlaşması'nın sona ermesinin ardından 16 Ağustos 2023 tarihinde Ukrayna tarafınca başlatılan yeni bir girişim çerçevesinde (insani koridor) Türkiye, Bulgaristan, Romanya ülkelerinin karasularından geçen geçici bir deniz koridoru oluşturulmuştur.

Önceden imzalanan tahıl koridoru anlaşması resmen sona ermiş olmakla birlikte, Ukrayna hâlen deniz limanları ve deniz koridorlarını kullanarak tahıl ve diğer tarımsal ürünleri ihraç etmeye devam etmektedir. Anlaşma süreciyle büyük bir lojistik engel azaltılmış olsa da, 2025 yılı itibarıyla durum tam olarak stabil hale gelmemiştir. Koridor anlaşması sona ermiş, yeni lojistik güzergâhlar devreye alınmış olsa da savaş koşulları, liman altyapısındaki riskler ve ihracat kapasitesindeki düşüş gibi faktörler hâlen geçerli durumdadır.

4. RO-RO TAŞIMACILIĞI

Ro-Ro taşımacılığı (Roll-on/Roll-off), karayolunda taşıma yapan tekerlekli araçların (Tırlar, treylerler, otobüsler ve otomobiller vb.) kendi tekerlekleri üzerinde gemiye binip inmesi esasına dayalı bir deniz taşımacılığı türüdür. Bu yöntemle araçlar limanda yükleme rampaları aracılığıyla doğrudan gemiye alınmakta ve varış noktasında aynı şekilde gemiden tahliye edilmektedir. Tekerlekli araçların, Ro-Ro taşımacılığını tercih etmelerinin birçok nedeni bulunmaktadır:

- Ro-Ro taşımacılığı süre olarak uzun olsa da maliyet açısından ucuzdur,
- Güvenlidir,
- Sınır kapılarında yaşanan yoğunlukların arttığı dönemlerde alternatif ve etkili bir çözüm sunarak kesintisiz taşıma imkânı yaratır,
- Farklı ülkelerdeki geçiş belgesi ve trafik sorunlarından kurtulmayı sağlar,
- Şoförlerin yurtdışında kalış süresini kısaltır,
- Vize sorunlarını en aza indirir,

- Çevresel sürdürülebilirlik açısından yoğun karayolu trafiğini azaltarak karbon salımının düşürülmesine katkıda bulunur, bu yönüyle hem ekonomik hem de çevreci bir taşımacılık türü olarak öne çıkmaktadır.

Ro-Ro taşımacılığı, taşımacılık sistemleri içerisinde çoklu ulaştırma, yakın yol denizyolu taşımacılığı, uzak yol denizyolu taşımacılığı ve tarifeli denizyolu taşımacılığı kapsamında değerlendirilmektedir. Dünyada pek çok farklı coğrafyada ülkelerarası, şehirlerarası, kıtalar arası denizyolu ve iç su yolu taşımacılığında uzun yıllardır etkin ve verimli bir şekilde kullanılmaktadır.

Ro-Ro, özellikle denizyolu taşımacılığında bitmiş ürün olarak otomotiv sektörüne ait ticari ürünlerden araba, kamyon ve benzeri ürünlerin üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine olan taşımalarında tek ulaştırma modu olarak değerlendirilmektedir.

Öte yandan, Avrupa Birliği ülkeleri arasında gerçekleştirilen yakın yol denizyolu taşımacılığı sıklıkla tercih edilmekte ve yasal ve politik olarak desteklenmektedir. Yakın yol denizyolu taşımacılığı, Avrupa Birliği ülkeleri arasında her geçen yıl daha fazla tercih edilmektedir.

Avrupa Birliği ülkeleri arasında gerçekleştirilen yakın yol denizyolu taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığında Akdeniz'in en çok taşımacılık yapılan deniz olduğu görülmektedir ve Türkiye'nin de bu denizdeki İtalya-Türkiye Ro-Ro hattının en yoğun hat olduğu bilinmektedir.

Ülkemizde Ro-Ro taşımacılığı yapılabilen limanlar şu şekildedir:

- Çeşme Limanı
- Mersin Limanı
- Samsun Limanı
- İskenderun Limanı
- Ambarlı Limanı
- Zonguldak Limanı
- Haydarpaşa Limanı
- Taşucu Limanı
- Trabzon Limanı
- Tekirdağ Limanı
- Pendik Limanı
- Tuzla Limanı

Ro-Ro gemileri kısa ve orta mesafeli taşımalar için oldukça ekonomiktir ve genellikle uzun yol taşımalarında Ro-Ro hatları işletilmemektedir. Ülkemizde 2025 yılında Türkiye'ye ve Türkiye'den yapılan Ro-Ro seferleri şu şekildedir:

- Akdeniz; Mersin-Gazimağusa, Taşucu-Girne, Taşucu-Trablus (Lübnan), Mersin-Hayfa, Mersin-Girne, Taşucu- Gazimağusa, İskenderun-Hayfa.
- Karadeniz; Samsun-Tuapse, Samsun-Novorossisk, Karasu-Tuapse, Karasu-Köstence, İstanbul- Tuapse, Zonguldak-Tuapse, Karasu-Novorossisk, Gemlik-Novorossisk, İzmir-Köstence.
- Avrupa; Tuzla (Pendik)-Trieste, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Ambarlı-Trieste, Yalova-Trieste, Tekirdağ-Trieste, Yalova-Sete, Tuzla (Pendik)-Bari, Tuzla (Pendik)-Patras, İzmir-Sete, Çeşme-Sakız Adası, Gemlik-Marsilya, Tekirdağ-Sete, Kocaeli-Vigo, Ambarlı-Patras, İstanbul-Vigo, Kocaeli-Anvers, Kocaeli- Barselona, Kocaeli-Zeebrugge.
- Kızıldeniz; İstanbul-Cidde, Mersin-Cidde, Mersin-Akabe, İskenderun-Akabe.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel M¼d¼rl¼Đ¼ tarafından yayımlanan verilere g¼re; 2025 yılında Ro-Ro ile toplam gelen araç sayısı **359.923**, giden araç sayısı **364.803** olmak üzere toplam Ro-Ro taşıma sayısı **724.726** olarak gerçekteşmiştir.

B¼lge	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç	Payı (%)
Avrupa	260.955	261.762	522.717	%72,12
Karadeniz	44.714	46.784	91.588	%12,63
Akdeniz	50.947	52.547	103,494	%14,28
Kızıldeniz	126	1.948	2.074	%0,28
Diğer	3.181	1.672	4.853	%0,67
TOPLAM	359.923	364.803	724.726	%100

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Öte yandan, 2025 yılında tüm taşımalar içinde Avrupa yön¼ndeki Ro-Ro taşımalarının sayısı **522.717** olup genel içindeki payı **%72,12**'dir. Karadeniz yön¼nde **91,588** adet taşıma gerçekteştirilmiş olup payı **%12,63**'tür. Akdeniz yön¼nde ise **103,494** adetlik taşıma yapılmış olup payı **%14,28** seviyesindedir. Son olarak Kızıldeniz güzergahında **2.074** adet araç taşınmış olup payı **%0,28**'dir.

4.1. KARASU-KÖSTENCE RO-RO HATTINA İLİŞKİN BİLGİLER

T¼rkiye-Romanya arasında Ro-Ro taşımacılığı ile ilgili olarak iki girişim gerçekteştirilmiştir. Pendik (İstanbul)-K¼stence (Romanya) arasında 9 Aralık 2011 tarihinde bir Ro-Ro hattı işletmeye aılmış ancak 2012 yılı Eylül ayında sona ermiştir. Karasu-K¼stence Ro-Ro hattı ise 03.02.2021 tarihi itibari ile aılmış ancak 18.02.2021 tarihi itibarıyla faaliyetlerini durdurmuştur. Bahse konu iki hattın da aılmışından kısa süre sonra kapatılmasında Romanya'nın liman ücretleri bakımından d¼nyanın en pahalı ¼lkeleri arasında yer alması, iç g¼mr¼k, k¼pr¼ ve otoyol maliyetleri, gemi t¼r¼ (Ro-Pax gemisi olmaması), gemi sefer sayısı, K¼stence Limanı'nda Ro-Ro taşımalarına tahsis edilmiş bir g¼mr¼k bulunamaması nedeniyle g¼mr¼klerde karşılaşılan sıkıntılar, uzun s¼ren resmi işlemler, tüm araçların X-Ray ve fiziki kontrol uygulamasına tâbi tutulması, parsiyel y¼klerde tam tespit yapılması gibi uygulamalar sonucunda maliyetlerin artması, sefer s¼relerinin uzaması, özellikle yaş sebze ve meyve gibi ¼r¼nlerin analizlerinin yapılmasına ilişkin laboratuvarların eksikliği, bunların sonucunda da m¼řteri talebinin azalması etkili olmuştur. Özellikle Rusya-Ukrayna savaşı sonrası Ukrayna limanlarının devre dışı kalması K¼stence Limanı yoğunluğunun artmasına neden olmuştur.

Karasu-K¼stence Ro-Ro hattının yeniden uygulamaya geçebilmesi ve s¼reklilik kazanabilmesi adına sekt¼r¼n destek talebi çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 09.08.2022 tarih ve 31918 sayılı Resm¼ Gazete'de yayımlanan "*Karayoluyla Taşınan Y¼klerin Deniz Yoluna Aktarılmasının Desteklenmesi Hakkında Y¼netmelik*" y¼r¼rl¼Đ¼e girmiş olup bu kapsamda yeni aılacak hatlarda pilotaj ve r¼morkaj ücretleri bayrak ayrımı olmaksızın tüm gemiler için desteklenecek, T¼rk bayraklı gemiler (Ro-Ro ve Ro-Pax) içinse ek olarak; her bir y¼k birimi başına 10 mil deniz mili için Ro-Ro için 2 dolar, Ro-Pax için 3 dolar ödenecektir. Bu şartlarda 200 deniz mili için hesaplandığında 100 adet TIR taşıyan bir gemi 2 bin dolarlık bir destek alabilecektir. Ayrıca Romen h¼k¼metinin bahse konu hattın

maliyetlerinin düşürölmesi amacıyla bazı muafiyetler tanınması hususunda çalıştığı, bu aşamada kılavuzluk (pilotaj) ve römorkaj muafiyeti verilmesi noktasında bir yaklaşımı olabileceği belirtilmiştir.

Karasu-Köstence Ro-Ro hattı seferleri; 14 Mayıs 2025 tarihinde ilk sefer Karasu'dan olmak üzere yeniden başlamış, 100 adet TIR kapasitesiyle haftada 3 sefer olarak gerçekleştirilmiştir ancak hattın faaliyetleri birtakım teknik aksamalar nedeniyle tekrar durdurulmuştur.

Karasu-Köstence seferleriyle kara yoluna alternatif olarak daha hızlı ve daha iyi koşullarda bir deniz taşımacılığı öngörülmektedir. Böylelikle, sınır kapılarımızdaki yoğunluğun ve bürokrasinin azalacağı, ihraç ürünlerinin Avrupa piyasasına daha hızlı ve daha rekabetçi koşullarda ulaşması hedeflenmektedir. Böylelikle, kara yollarındaki yoğunluk ve sıkışıklık azalırken, şoförlerimizin de Köstence Limanı'ndan araçlarını direkt teslim alarak dinlenmiş bir durumda yüklerini ilgili ülke pazarına ulaştırmaları sağlanmış olacaktır.

Romanya tarafında ve Türkiye'de sektörel temsilciler Ro-Ro hattının yeniden kalıcı hâle getirilmesi için çalışmalar yürütmektedir. Bu çerçevede, Karasu-Köstence bağlantısı uluslararası lojistik koridorlar açısından stratejik öneme sahip olarak değerlendirilmiştir.

5. DIŞ TİCARETTE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Karayolu taşımacılığı, ülkemizde hem yurt içi hem de yurt dışında halen yoğun olarak kullanılan bir taşıma modudur ve kapıdan kapıya hizmet verdiği için ihracatçılarımız tarafından sıklıkla tercih edilmektedir. 2025 yılında ihracatımızın %31,9'u, ithalatımızın ise %19'u karayoluyla gerçekleştirilmiştir. Özellikle yurt içi taşımalarında karayolunun tercih edilmesinde diğer taşıma modlarına kıyasla daha gelişmiş bir karayolu ağının bulunması, aktarma yapılmadan tüm taşımının yapılabilmesi ve ülkedeki gelişmiş araç filosu temel sebepler olarak sayılabilir.

Dış ticaret açısından karayolu modu, ülkemizin sahip olduğu özel konumu, uluslararası karayolu güzergâhları bakımından önemli koridorların üzerinde yer alması ve kıtalar arası önemli bir kavşak noktasında bulunması nedeniyle hem doğu-batı ekseninde hem de sayısı her geçen gün artan limanlar sayesinde kuzey-güney ekseninde önemini korumaktadır.

Uluslararası karayolu taşımacılığında Türkiye'nin kara sınırı bulunan Bulgaristan (Kapıkule, Hamzabeyli ve Dereköy), Gürcistan (Sarp, Türkgözü, ve Aktaş), Irak (Habur ve Üzümlü), İran (Gürbulak, Kapıköy ve Esendere), Nahçıvan (Dilucu), Suriye (Karkamış, Cilvegözü, Öncüpınar, Nusaybin ve Akçakale) ve Yunanistan (Pazarkule ve İpsala) bağlantıları bulunmaktadır. Siyasi ve güvenliğe ilişkin sebeplerden dolayı Ermenistan (Akyaka, Alican) ve bazı Suriye karayolu sınır kapıları (Mürşitpınar, Şenyurt vd.) fiilen kullanılmamaktadır.



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2025 yılı itibarıyla karayolu ile en fazla ihraç taşıması Kapıkule'den gerçekleştirilmiştir. 2025 yılında Kapıkule'den toplam 2 milyon 891 bin araç geçiş yapmıştır.

İkinci olarak karayolu ile en fazla ihraç taşıması Habur'dan yapılmıştır. 2025 yılında Habur'dan yapılan ihraç taşıması 879 bin 343 araçtır.

Üçüncü olarak karayolu ile en fazla ihraç taşıması Hamzabeyli Sınır Kapısından yapılmıştır. 2025 yılında Hamzabeyli Sınır Kapısından 547 bin 500 adet araç ihraç taşıması yapılmıştır.

Karayolu İle İhracatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2025 (USD)	Oran (%)
1	Almanya	11.215.037.718	12,85
2	Irak	10.384.350.939	11,90
3	Romanya	5.235.412.470	6,00
4	Polonya	3.804.201.969	4,36
5	Bulgaristan	3.633.226.528	4,16
6	Hollanda	3.197.670.151	3,66
7	Suriye	2.764.865.103	3,16
8	İran	2.620.453.657	3,00
9	Rusya Federasyonu	2.571.100.456	2,94
10	İngiltere	2.518.071.867	2,88
	İLK 10 TOPLAM	47.944.390.858	54,91
	GENEL TOPLAM	87.225.194.078	100,00

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Karayolu İle İthalatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2025 (USD)	Oran (%)
1	Almanya	12.836.451.725	18,47
2	Çin	4.701.575.819	6,76
3	İtalya	4.529.561.307	6,52
4	Polonya	3.266.653.196	4,70
5	Fransa	2.811.591.953	4,04
6	Romanya	2.563.634.235	3,69
7	ABD	2.443.293.519	3,51
8	İran	2.400.147.989	3,45
9	Kazakistan	2.212.704.255	3,18
10	Bulgaristan	1.988.298.784	2,86
	İLK 10 TOPLAM	39.753.912.782	57,18
	GENEL TOPLAM	69.463.27.659	100,00

Karayolu İle İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2025 (USD)	ORAN (%)
1	Kazanlar, Makinalar, Mekanik Cihazlar ve Aletler, Nükleer Reaktörler, Bunların Aksam Ve Parçaları	84	11.391.502.942	13,05
2	Elektrikli Makina ve Cihazlar, Ses Kaydetme-Verme, Televizyon Görüntü-Ses Kaydetme-Verme Cihazları, Aksam-Parça-Aksesuarı	85	7.393.616.510	8,47
3	Motorlu Kara Taşıtları, Traktörler, Bisikletler, Motosikletler ve Diğer Kara Taşıtları; Bunların Aksam, Parça ve Aksesuarları	87	5.325.070.421	6,10
4	Örme veya Kroşe (Tığ İÇi) Yoluyla Üretilmiş Giyim EŞyası ve Aksesuarları	61	5.280.196.488	6,05
5	Plastikler ve Mamulleri	39	5.256.435.957	6,02
6	Borular, İnşaat Aksamı, Teller, Mutfak EŐyaları, Vidalar ve Benzeri Döküm veya İşlenmiş Demir/Çelik Ürünleri	73	3.991.594.790	4,57
7	Örme veya Tığ İÇi (Triko) Olmayan, Dokuma Kumaktan Üretilmiş Giyim EŞyası ve Aksesuarları	62	3.636.508.539	4,16
8	Yenilebilir Meyveler ve Sert Kabuklu Meyveler; Narenciye veya Kavun-Karpuz Kabukları	08	3.140.430.397	3,60
9	Mobilyalar, Tıbbi/Cerrahi Mobilyalar, Yatak Takımları, Aydınlatma Cihazları Ve Prefabrik Yapıları	94	2.996.952.268	3,43
10	Alüminyum ve Alüminyumdan EŞya	76	2.857.722.652	3,27
	İLK 10 TOPLAM		51.270.030.964	58,72
	GENEL TOPLAM		87.225.194.078	100,00

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2025 yılında karayolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk ve en önemli ürün açık arayla “Kazanlar, Makinalar, Mekanik Cihazlar ve Aletler, Nükleer Reaktörler, Bunların Aksam ve Parçaları” GTİP grubudur. İlk 10 sıradaki ürünlerin toplamının karayolu ile ihracatımızda aldıkları pay 2025 yılında %58,72 oranında gerçekleşmiştir.

6. KARAYOLU TAŞIMALARINDA GELİŞMELER

6.1. KALKINMA YOLU PROJESİNE İLİŞKİN GELİŞMELER

Türkiye üzerinden Irak’ı Avrupa’ya bağlamayı hedefleyen stratejik bir ulaştırma ve altyapı girişimi olan Kalkınma Yolu Projesine ilişkin Ankara Deklarasyonu 2023 yılının Mart ayında Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın Irak Başbakanı Muhammed Őiya Sudani’yi kabullerinde açıklanmış olup söz konusu proje aracılığı ile özellikle Hindistan-Pasifik bölgesinden Avrupa’ya ve Kafkaslar’a yönelik olmak üzere taşımacılık alanında karşılıklı

güven ve işbirliği esasına dayalı olarak alternatif bir koridor oluşturulması hedeflenmektedir.



Proje, 3 milyon TEU kapasiteye sahip birinci aşaması %90 oranında tamamlanan Basra Körfezi'ndeki Büyük Fav Limanı'ndan başlayarak Türkiye sınırına kadar uzanan yaklaşık 1.200 kilometrelik bir demiryolu ve otoyol ağını içermektedir.

Kalkınma Yolu sayesinde Türkiye ve Irak'ın ticaret ve lojistik imkanlarının artırılmasının yanı sıra, küresel ticarete Süveyş Kanalı'na alternatif bir rota sunulması bölgemizin uluslararası taşımacılıktaki payının ve önemini artırılması amaçlanmaktadır.

Irak tarafında projeye ilişkin teknik müşavirlik çalışması İtalyan PEG firması, finansal danışmanlık çalışmaları ise Oliver Wyman firması tarafından yürütölmekte olup, anılan projenin tasarım çalışmalarının 2023 yılında, ayrıntılı tasarım çalışmalarının ise 2024 yılında bitirilmiştir. 2025-2029 yılları arasında projenin inşa çalışmalarının yapılması ve 2030 yılında demiryolu ve karayolunun işletmeye alınması planlanmaktadır. Proje kapsamında demiryolu güzergahı üzerinde 14 istasyonun olması ve Baiji bölgesindeki petrol ve doğalgazın demiryolu hattı üzerinden taşınması öngörülmektedir. Proje kapsamında yaklaşık 1.176 km uzunluğunda, yüksek hızlı yük ve yolcu taşınmasına uygun demiryolu ve 1.190 km uzunluğunda otoyol inşa edilecektir.

Kalkınma Yolu kapsamında ölkemizden geçen 2.092 kilometre demiryolu bağlantısı için 727 kilometre yeni hat, 1.923 kilometre karayolu koridoru içinse 331 kilometre yeni otoyol yatırımı planlandığı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından açıklanmıştır. Bu kapsamda 20 milyar dolarlık yatırım yapılması öngörülmekte olup Kalkınma Yolu Projesi tamamlandığında Asya ile Avrupa arasındaki geçiş süresinin mevcut deniz yollarına kıyasla 15 güne kadar kısalması öngörülmektedir.

Türkiye ve Irak'ın yanı sıra diğer bölge ölkelerinin de projede yer almaya yönelik girişimleri bulunmakta olup, 22 Nisan 2024 tarihinde, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın riyasetinde Irak'ta gerçekleştirilen görüşmeler kapsamında Türkiye, Irak, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar arasında Kalkınma Yolu Projesinde Ortak İşbirliği Mutabakat Zaptı imzalanmıştır.

Projenin en hızlı şekilde hayata geçirilmesi amacıyla tesis edilen Kalkınma Yolu Bakanlar Konseyi ilk toplantısını 29 Ağustos 2024 tarihinde İstanbul’da, ikinci toplantısını ise 31 Ekim 2024 tarihinde Bağdat’ta yapmıştır. Toplantılarda Türkiye, Irak, Katar ve BAE Ulaştırma Bakanları nezdinde, demiryolu ve karayolu için hazırlanan ön dizayn çalışmalarının ne aşamada olduğu ele alınmış ve demiryolu altyapısının geliştirilmesine yönelik yeni iş birlikleri gündeme taşınmıştır. İkinci toplantıda Mutabakat Deklarasyonu onaylanarak ülkelerin projeye dair kararlılıkları yeniden vurgulanmıştır.

Irak Ulaştırma Bakanlığı tarafından 2 Mayıs 2025 tarihinde yapılan basın açıklamasında ise, projenin zaman çizelgesine bağlı kalındığı, projenin en önemli ayağı olan Büyük Fav Limanı inşaatında beş iskelenin tamamlanarak teslim alındığı, deniz kanalı inşaatının yaklaşık %85 oranında, liman ile Umm Kasr şehri arasındaki bağlantı hattının %99 oranında ve konteyner sahasının yaklaşık %90 oranında tamamlandığı ifade edilmiştir.

6.2. ZENGEZUR KORİDORU’NA İLİŞKİN GELİŞMELER

Zengezur Koridoru veya Nahçıvan Koridoru, Azerbaycan ve Ermenistan arasında 10 Kasım 2020 tarihinde imzalanan 2020 Dağlık Karabağ Ateşkes Antlaşması’nın 9. maddesi gereğince Azerbaycan ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında bağlantıyı kuracak olan koridordur. 43 kilometrelik kısmı Ermenistan topraklarından geçmekte olan bu koridor ile, anılan anlaşmalar kapsamında Azerbaycan-Nahçıvan bağlantısının sınır boyunca demiryolu ve karayolu hatlarıyla hayata geçirilmesi ve bu yollar üzerinden yapılan taşımacılıkta yaşanan yoğunluğu büyük ölçüde azaltarak ticaretin daha rahat yapılabilmesine imkân vermesi hedeflenmektedir.



Bu koridor açıldığında Anadolu ve Nahçıvan, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya’ya bağlanacaktır. İmzalanan ateşkes anlaşmasının 9. maddesi; “*Bölgenin ekonomik ve ulaşım bağlantılarında engeller kaldırılacak. Ermenistan, vatandaşların, araçların ve yük araçlarının iki yönde hareketini organize etmek amacıyla Azerbaycan’ın batısındaki bölgeler ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında ulaşım iletişimini sağlayacak.*” şeklindedir.

Bölgede 2021 yılında açılan ilk havalimanı olan Fuzuli Havalimanı'nın ardından ikinci havalimanı Zengilan Havalimanı'nın 2022 yılının Ekim ayında Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Aliyev tarafından açılıőı yapılmıştır.

8 Ağustos 2025'te gerçekleştirilen üçlü zirvede Barıő İçin Yol Haritası olarak tanımlanan ortak deklarasyon imzalanmıştır. Trump tarafından, Zengezur Koridoru'nun geliştirilmesi konusunda Ermenistan ile 99 yıla kadar uzayabilecek bir anlaşmaya varıldığı belirtilmiştir. Azerbaycan-Nahçıvan güzergahına "Trump Uluslararası Barıő ve Refah Güzergahı" (TRIPP) ismi verildiğı beyan edilmiştir.

Öte yandan Azerbaycan; Amerika Birleőtik Devletleri'nin Zengezur Koridoru'nun iőtletmesini üstlenme teklifini olumlu karőtılamıő ve söz konusu projenin Nahçıvan ile Azerbaycan ana toprakları arasında güvenli, etkin ve kesintisiz bir ulaőtım imkânı sağlayacağına dair inancını ifade etmiőtir. Ermenistan ise, Amerika Birleőtik Devletleri'nin 99 yıllık iőtletme teklifini, ülkenin egemenlik hakları ve toprak bütünlüğü açısından kabul edilemez bulunduğunu belirtmiőt; teklifin, Ermenistan'ın egemenlik haklarından taviz verilmesi anlamına geldiğı değerlendirmesinde bulunmuőtur. Ayrıca, koridorun açılması sürecinde egemenlik ve yargı yetkisine sayĐı gösterilmesinin zorunlu olduğunu vurgulamıőtır. Koridorun Ermenistan'dan geçen 43 kilometrelik kısmında çalışmaların ne zaman baőtlayacaĐı ve tamamlandıktan sonra hattın kim tarafından iőtletileceĐi henüz netlik kazanmamıőtır.

Türkiye, Zengezur Koridoru'nun açılması ve iőtletmesinde aktif rol almayı ve bu koridorun bölgesel barıő, ekonomik kalkınma ve ticaretin geliőtmesi için önemli bir araç olduğunu düşünmektedir. Bu itibarla; Kars, İĞdir ve Aralık ilçelerini kapsayan 224 kilometrelik **Kars-İĞdir-Aralık-Dilucu Demiryolu Hattı**'nın temeli **22 Ağustos 2025** tarihinde atılmıőtır.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, söz konusu hattın Zengezur Koridoru'nun önemli bir parçası olduğunu vurgulayarak, bu proje sayesinde Türkiye ile Azerbaycan arasında kesintisiz yeni bir demiryolu bağlantısının tesis edileceğini, halihazırda bu güzergahta karayolu bağlantısının da bulunduğunu belirtmiőtir. Kars-İĞdir-Aralık-Dilucu Demiryolu Hattı, Türkiye ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında kritik bir ulaştırma

bağlantısı oluşturacak, mevcut ulaşım ağlarına entegre edilerek doğrudan ve kesintisiz ulaşım imkânı sunacaktır. Söz konusu projenin 4-5 yıl sonunda tamamlanması beklenmektedir.

7. DIŞ TİCARETTE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

2025 yılında ihracatımızın %10,3'ü, ithalatımızın ise %14,6'sı havayoluyla gerçekleştirilmiştir.

Havayolu taşımacılığı, son dönemlerde hızlı ve güvenilir olması nedeniyle tercih edilmeye başlanan ve büyük bir ivme ile büyüyen ulaştırma biçimlerinin başında yer almaktadır. Havayolu taşımacılığı, son on yıllık süreçte tüm dünyada en hızlı gelişim gösteren ulaşım türüdür.

Küreselleşmenin getirdiği hızlılık zorunluluğu, coğrafi konumlar dolayısıyla ulaştırma yollarının giderek zorlaşması, havayolu taşımacılığının bu şekilde hızlı gelişmesinin en önemli nedenleri arasında sayılmaktadır.

Dünya ekonomisinin küreselleşmesi ile müşterilerin daha hızlı ve güvenilir teslimat beklentileri raf ömrü kısa olan ürünlerin hava yoluna yönelmelerini, yük ve acil trafik alanında rekabetin artmasını ve hava kargonun gelişmesini sağlamıştır.

Havayolu taşımacılığı, birim taşımacılık maliyetlerinin en yüksek olduğu taşımacılık türüdür, fakat bu olumsuz özelliğine rağmen, günümüzde yaşanan uluslararası rekabet bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern hava limanları, son teknoloji ürünü araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sistemlerinin varlığı havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde kullanılmasına olanak tanımaktadır.

YILLAR	2022	2023	2024	2025	2025/2024 Değişim (%)	Son 10 Yılda (2015-2024) Ortalama Yıllık Değişim (%)
Yük Trafiği (Kargo+Posta+Bagaj) (Ton)	4.163.142	4.447.865	5.156.701	5.383.836	4,4	6,4
- İç Hat	784.022	838.757	898.648	928.016	3,3	0,9
- Dış Hat	3.379.120	3.609.108	4.258.053	4.455.820	4,6	8,1
Kargo Trafiği (Ton)	1.678.249	1.670.078	2.166.797	2.213.007	2,1	8,8
- İç Hat	105.088	109.461	115.861	111.255	-4,0	3,5
- Dış Hat	1.573.161	1.560.617	2.050.937	2.101.752	2,5	9,2

Kaynak: DHMİ (*Tahmini)

Ülkemizde de hava kargo taşımacılığı önemli ölçüde artmıştır. 2025 yılında dış hat yük trafiği %4,6 artış göstererek 4,4 milyon ton seviyesinde, kargo trafiği ise %2,1 artış göstererek 2,2 milyon ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

SHGM verilerine göre 2025 yıl sonu itibarıyla Türkiye'de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 14 havayolu şirketinin toplam 800 adet uçağının 760'ı yolcu, 40'i ise kargo uçağıdır. 2025 yılında Türkiye'nin kargo kapasitesi bir önceki yıla göre %7 artarak 2.902.725 kg'a ulaşmıştır.

Havayolu İle İhracatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2025 (USD)	Oran (%)
1	BAE	6.476.982.555	22,9
2	ABD	3.343.705.226	11,8
3	İngiltere	1.183.474.166	5,5
4	Almanya	793.547.236	2,8
5	İsviçre	749.150.827	2,6
6	Hong Kong	733.480.874	2,6
7	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	697.210.876	2,4
8	Suudi Arabistan	628.559.340	2,2
9	Azerbaycan	624.377.247	2,0
10	Hollanda	581.013.623	2,1
	İLK 10 TOPLAM	16.793.945.769	61,4
	GENEL TOPLAM	28.276.645.956	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Havayolu ile İthalatımızda İlk 10 Ülke

Sıra No	Ülke	2025 (USD)	Oran (%)
1	İsviçre	13.867.884.488	25,8
2	Çin	8.649.539.647	16,1
3	BAE	8.053.433.032	15,0
4	ABD	5.544.333.673	10,3
5	İtalya	3.266.356.719	6,0
6	Almanya	1.974.316.867	3,6
7	Hindistan	1.136.365.660	2,1
8	Fransa	1.084.136.444	2,0
9	Güney Kore	1.044.329.041	1,9
10	Vietnam	966.897.261	1,8
	İLK 10 TOPLAMI	45.587.592.832	85,0
	GENEL TOPLAM	53.584.037.559	100,0

2025 yılında havayolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Amerika Birleşik Devletleri (ABD), İngiltere, Almanya, İsviçre, Hong Kong, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Suudi Arabistan, Azerbaycan ve Hollanda olmuştur.

2025 yılında havayolu ile ithalatımızda dolar değeri bazında ilk 10 ülke sırasıyla İsviçre, Çin, BAE, ABD, İtalya, Almanya, Hindistan, Fransa, Güney Kore ve Vietnam'dır.

Havayolu ile ihracatımızda 2025 yılına göre sıralı ilk 10 ürünün durumlarının yer aldığı tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Havayolu ile İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2025 (USD)	ORAN (%)
1	İnciler, kıymetli taş ve metal mamulleri, madeni paralar	71	13.163.189.321	46,5
2	Hava taşıtları, uzay araçları, aksam ve parçaları	88	1.970.642.950	6,9
3	Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reak.	84	1.832.314.544	6,4
4	elektrikli makina ve cihazlar, elektronik ekipmanlar, ses kaydediciler ve bunların aksam/parçaları	85	1.526.538.218	5,3
5	Silahlar ve mühimmat, bunların aksam, parça ve aksesuarları	93	1.103.085.218	3,9
6	Mineral yakıtlar, mineral yağlar, damıtma ürünleri, bitümenli maddeler ve mineral mumları	27	1.063.162.202	3,7
7	Anorganik kimyasallar, kıymetli metallerin, radyoaktif elementlerin, nadir toprak metallerinin ve izotoplarının organik veya anorganik bileşikleri	28	959.023.199	3,3
8	Örülmemiş (dokuma) giyim eşyası ve aksesuarları	62	890.368.135	3,1

9	Örme veya Kroşe Giyim Eşyası ve Aksesuarı	61	771.702.595	2,7
10	Eczacılık ürünleri	30	763.524.046	2,7
	İLK 10 TOPLAM		24.043.550.428	85,0
	GENEL TOPLAM		28.276.640.604	100,0

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

2025 yılında havayolu ile ihracatımızda dolar değeri bazında ilk ve en önemli ürün açık arayla “İnciler, kıymetli taş ve metal mamulleri, madeni paralar” GTİP grubudur. Söz konusu ürün grubu, 2025 yılında havayolu ile ihracat kalemleri içinde %46,5 pay almıştır. İlaveten ilk 10 sıradaki ürünlerin toplamının havayolu ile ihracatımızda aldıkları pay 2024 yılında %85 oranında gerçekleşmiştir.

Ülkemizde yer alan 66 hava hudut kapısı içerisinde; 55’i sivil, 10’u askeri, 1’i hac ve umre amaçlı kullanılmakta, 5’i dışında hepsi faal kullanımda bulunmaktadır.

Hava Hudut Kapıları



Kaynak: İçişleri Bakanlığı

8. DIŞ TİCARETTE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Dış ticaret taşımalarımızda gerek ihracat gerekse ithalatta demiryolu taşımacılığının payı yıllar itibarıyla hiçbir dönemde yüzde 1 seviyesinin üzerine çıkamamıştır. 2025 yılında ihracatımızın %0,6’sı, ithalatımızın ise %0,92’si demiryoluyla gerçekleştirilmiştir.

Dünya genelinde karayolu ulaőtmasının doyum noktasına ulaşması, çevreyle ilgili duyarlılıkların artması, özellikle son 30 yılda demiryolu ulaşımına daha fazla önem verilmesine sebep olmuştur. Tarihin akışını değiştiren ve modern dünyanın şekillenmesinde büyük katkı sağlayan icatlardan biri olan demiryolu taşımacılığı, kalkınmaya ve değişime yönelik küresel anlamdaki etkisini artırarak sürdürmekte; emniyet, çevre, enerji ve ekonomik ihtiyaçlara paralel olarak ulaőtirma sektörü içerisinde her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır.

Dünya genelinde küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak oluşturulan ulaőtirma ağları içerisinde, uluslararası demiryolu koridorları; emniyetli, yapım maliyetinin ucuz, kullanım ömrünün uzun olması, daha az arazi gerektirmesi, çevre dostu ve petrole bağımlı olmaması nedeniyle kitlesel yüklerin taşınmasında sadece ülke sınırları içerisinde değil, ülkeler hatta

kıtalar arasında rakipsiz konuma gelmektedir. Demiryolu taşımacılığı en yeşil taşıma modu olarak çevre dostu en büyük toplu taşıma şekli olarak kabul edilmektedir.

Türkiye, jeopolitik konumu gereği Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa Kıtalarını birbirine bağlayarak, küresel ticaret için önemli bir kesişme noktasında yer almanın yanı sıra stratejik konumu bakımından geniş çapta dış ticaret hacmine sahip birçok pazara erişim sunmaktadır. Türkiye'nin Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya kolay erişim imkânı sağlayan avantajlı coğrafî konumu, bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir üs işlevi görmesini sağlamaktadır. Türkiye üzerinden geçen ulaşım koridorları, yük ve yolcu taşımacılığı için büyük önem arz etmektedir.

Demiryolu hatlarının bu ulaşım koridorlarında yer alması, ülkeler arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı için avantaj oluşturacak ve demiryolu sektörünün gelişimine önemli katkısı olacaktır.

Bu itibarla, ülkeler arası karşılıklı işletilebilirliği sağlayacak ortak altyapı ve işletmecilik standartları ile mevzuatların oluşturulması, sınır geçişlerinde yaşanan zaman kayıplarının azaltılması ve demiryolu koridorları üzerindeki darboğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanmasına yönelik politikalar ve yatırımlar büyük önem taşımaktadır.

Geleneksel noktada küresel ekonominin hızla büyümesi ve bu büyüme amacı ile çevresel hassasiyetin göz ardı edilmesi neticesinde ciddi ekolojik sorunlarla karşı karşıya kalınmış, özellikle pandemi süreci ile “yeşil” farkındalık artmış ve hem ulusal hem uluslararası düzeyde adımlar atılmaya başlanmış ve süreçten önce atılan adımlar da hızlandırılmıştır. Bu kapsamda Avrupa Birliği 11 Aralık 2019 tarihinde 2050 yılında iklim nötr ilk kıta olma hedefiyle “Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM)” isimli eylem planını açıklamıştır.

Mutabakatın lojistik ve taşımacılık sektörü açısından etkisine baktığımızda ise öne çıkan en önemli mesele düşük emisyon ve enerji ile üretilen ürünlerin mümkün olan en düşük emisyonu taşıyıcılarla taşınması zorunluluğudur. Tüm bunların faaliyete geçmesi ve yaygınlaşması, lojistik ve taşımacılık sektörünün demiryolu taşımacılığını önceleyen bir yaklaşımla yeniden yapılanmasını gerektirmektedir.

8.1. TÜRKİYE DEMİRYOLU LOJİSTİK ALTYAPISI

Cumhuriyetin ilk yıllarında Anadolu'nun birçok noktasına demiryolu ulaşımının yaygınlaştırılmasını hedefleyen demiryolu atağı 1950'li yıllardan sonra yerini kara yolu öncelikli politikalara bırakmıştır. 2000'li yılların başına kadar hız kesen demiryolu yatırımları 2002 yılından sonra tekrar devlet politikası olarak ele alınmış demiryolu öncelikli ulaşım politikaları ile başta uluslararası koridorların geliştirilmesi olmak üzere çalışmalara hız verilmiştir. Bu kapsamda, yüksek hızlı tren ve hızlı tren ağının yaygınlaştırılması, hatların tamamının elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesi, yerli ve milli demiryolu sanayinin geliştirilmesine hız verilmesi, lojistik merkezlerin yaygınlaştırılması, sanayinin ihtiyaç duyduğu lojistik altyapısının güçlendirilmesi amacıyla yük merkezlerinin demiryolu bağlantısının sağlanması, sektörün serbestleştirilmesi uygulamalarının hayata geçirilmesine ilişkin hedef ve politikalar takip edilmektedir.

Son 22 yılda demiryollarına toplam 960 milyar TL'nin üzerinde yatırım yapılmıştır. Demiryollarına verilen önem ve yapılan yatırımlarla TCDD Taşımacılık A.Ş., 2024 yılı sonu itibarıyla 11.668 km'si konvansiyonel hat, 219'si km hızlı ve 2.032 km'si yüksek hızlı hat olmak üzere toplam 13.919 km ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde tren işletmeciliği

yapmaktadır. Konvansiyonel hatların %43'ü elektrikli ve %50'si sinyallidir. Yüksek hızlı ve hızlı demiryolu hatlarının ise tamamı elektrikli ve sinyallidir. "Tek Yol Tek Kuşak" girişiminin en önemli halkasını oluşturan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı inşa edilmiş, bu proje ile Asya ve Avrupa Kıtaları arasında kesintisiz demiryolu ulaşımını mümkün hale getiren Marmaray ile Londra'dan Pekin'e kadar en güvenli, kısa ve ekonomik uluslararası demiryolu koridoru oluşturulmuştur.

TCDD Taşımacılık A.Ş. 1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla faaliyetlerine başlamış olup ülkemizde yük taşımacılığı, lojistik hizmetler ve yük taşımacılığı hizmetlerinin büyük bir kısmı TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından gerçekleştirilmektedir. TCDD Taşımacılık A.Ş. dışında demiryolu tren işletmecisi (DB2/yük taşıma) yetki belgesi sahibi olan diğer firmalar; Körfez Ulaştırma A.Ş., Omsan Lojistik A.Ş., Pars Demiryolu İşletmeciliği A.Ş., Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş., Karlıntaş Kardemir Liman İşletmeciliği ve Taşımacılık A.Ş., NYX Taşımacılık A.Ş., Devata Lojistik ve Raylı Sistem Teknolojileri Sanayi ve Ticaret A.Ş., İzban Banliyö Taşımacılığı Sistemi Tic. A.Ş., Akdoğan Tren Kargo Taşımacılık A.Ş., Anapet Taşımacılık A.Ş., SSL Lojistik A.Ş., Pasifik Arkas Demiryolu Tren İşletmecisi A.Ş., Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş., İzban Banliyö Taşımacılığı Sistemi Ticaret A.Ş. ve Arkas Lojistik Anonim Şirkettir.

Yolcu ve yük tren işletmeciliği yapılan ve lojistik hizmetler verilen ulusal demiryolu altyapısı üzerinde 63 adet gar müdürlüğü, 71 adet gar şefliği, 242 adet istasyon şefliği, 297 adet durak ile 12 adet lojistik merkez bulunmaktadır.

Ülkemizdeki 217 adet mevcut liman ve iskelenin 21 adedinde, 416 adet mevcut OSB'nin de 12 adedinde demiryolu bağlantısı mevcuttur. Demiryolu bağlantısı olan liman, iskele, OSB ve fabrika gibi toplam 240 adet yük üretim ve aktarma merkezinde demiryolu ile yük taşıma ve lojistik faaliyetleri yürütülmektedir. "İltisak Hatlarının Projelendirilmesi, Yapımı Ve İşletmesinde Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik" taslak aşamasında olup kısa zaman içerisinde yayımlanarak yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Mevcutta 439 km olan iltisak hat uzunluğunun 663 km'ye çıkarılması hedefi kapsamında çalışmalar devam etmektedir.

Türkiye Ulusal Demiryolu Altyapı Ağı Haritası



8.2. DEMİRYOLU SINIR BAĞLANTILARI

Ülkemizde 6 ÷lke üzerinden 8 adet demiryolu sınır geçişi mevcuttur. Ancak bunlardan üçü (Suriye (2) ve Ermenistan) hâlihazırda kapalı durumdadır. Demiryolu hudut kapılarımıza dair detaylı liste aşağıda yer almaktadır:

SIRA NO	HUDUT KAPISININ ADI	DEMİRYOLU HUDUT KAPILARIMIZ				SINIR ÜLKESİ	
		GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	KARŞI ÜLKEDEKİ HUDUT KAPISI	DURUMU	BAKANLAR KURULU TARİHİ/ SAYISI		
1	Kars Tren Garı (Kars)	Kars Gümrük Müdürlüğü	(Kartsakhi)	Faal	Geçici	26.10.2017- Bakan Onayı	Gürcistan
2	Uzunköprü (Edirne)	Uzunköprü Gümrük Müdürlüğü	Pıtyon	Faal	Daimi	04.09.1953-4/1407	Yunanistan
3	Kapıkule (Edirne)	Kapıkule Gar Gümrük Müdürlüğü	Svilengrad	Faal	Daimi	01.04.1988-88/12821	Bulgaristan
4	Kapıköy (Van)	Kapıköy Gümrük Müdürlüğü	Razi	Faal	Daimi	07.10.1971-7/3238	İran
5	İslahiye (Gaziantep)	İslahiye Gümrük Müdürlüğü	Meydan-I Ekbez	Faal Değil	Daimi	04.09.1953-4/1407	Suriye
6	Çobanbey (Kilis)	Çobanbey Gümrük Müdürlüğü	Ar Ra'i	Faal	Daimi	04.09.1953-4/1407	Suriye
7	Nusaybin (Mardin)	Nusaybin Gümrük Müdürlüğü	Kamışlı	Faal Değil	Daimi	04.09.1953-4/1407	Suriye
8	Akyaka (Kars)	Akyaka Gümrük Müdürlüğü	Ahuryan	Faal Değil	Daimi	04.09.1953-4/1407	Ermenistan

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

8.3. DEMİRYOLU İLE DIŞ TİCARETİMİZİN KOMPOZİSYONU

Demiryolu İle İhracatımızda İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2025 (USD)	ORAN (%)
1	Almanya	377.807.758	19,94
2	Çekya	210.152.092	11,09
3	Romanya	191.171.243	10,09
4	Hollanda	159.139.434	8,40
5	Macaristan	130.842.797	6,90
6	Avusturya	128.819.733	6,80
7	Bulgaristan	88.354.068	4,66
8	İngiltere	69.585.046	3,67
9	Sırbistan	66.223.083	3,49
10	Fransa	61.196.571	3,23
	İLK 10 TOPLAMI	1.483.291.825	78,27
	GENEL TOPLAM	1.894.290.811	100,00

Demiryolu İle İthalatımızda İlk 10 Ülke

Sıra	Ülke	2025 (USD)	ORAN (%)
1	Macaristan	584.141.149	17,36
2	Çekya	395.404.019	11,75
3	Almanya	379.682.345	11,28
4	Polonya	378.792.105	11,26
5	Kazakistan	354.936.669	10,55
6	Romanya	187.440.259	5,57
7	Bulgaristan	171.565.751	5,10
8	Çin	105.601.486	3,13
9	Slovakya	90.284.578	2,68
10	Avusturya	87.232.832	2,59
	İLK 10 TOPLAMI	2.735.081.193	81,27
	GENEL TOPLAM	3.363.528.949	100,00

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Demiryolu İle İhracatımızda İlk 10 Ürün

SIRA NO	GTİP ADI	GTİP KODU	2025 (USD)	ORAN (%)
1	Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	87	345.751.704	18,2%
2	Kauçuk ve kauçuktan eşya	40	224.500.129	11,8%
3	Nükleer reaktörler, kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve bunların aksam-parçaları	84	209.217.228	11%
4	Demiryolu vb hatlara ait taşıtlar ve malzemeler, bunların aksam-parçaları, mekanik trafik sinyalizasyon cihazları	86	127.426.940	6,7%
5	Örme giyim eşyası ve aksesuarı	61	127.296.572	6,7%
6	Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı	85	117.011.141	6,1%
7	Demir ve çelik	72	81.417.576	4,2%
8	Plastikler ve mamulleri	39	69.346.552	3,6%
9	Demir veya Çelikten Eşya	73	66.614.999	3,4%
10	Yenilen Çeşitli Gıda Müstahzarları	21	65.085.649	4%
	İLK 10 TOPLAM		1.433.668.490	75%
	GENEL TOPLAM		1.894.290.811	100%

Kaynak: Ticaret Bakanlığı

8.4. DEMİRYOLU İLE YÜK TAŞIMACILIĞININ GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK FAALİYETLER

Ülkemizde, doğu-batı ve kuzey-güney yönleri doğrultusunda kesintisiz bir demiryolu ana koridoru oluşturularak gerek ulusal gerekse Avrupa-Asya-Ortadoğu arasında transit ulaşım olanaklarının artırılması ve kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla demiryolu yük taşımacılığı projelerine öncelik verilmiştir.

8.4.1. Blok Tren Taşımacılığı

Blok tren; yükün yüklendiği istasyondan boşaltılacağı istasyona kadar, lokomotif ve vagonların deđiŐtirilmediđi, ara gar ve istasyonlarda manevra yapılmadığı, trenden yük alınıp yük verilmediği bir taşıma türüdür. Yurt içi ve uluslararası yük taşımasında blok tren işletmeciliğine geçilmiş olup diŐ ticaret hacmini geliŐtirmek ve ulaştırma sektörü içinde demiryolu taşıma payını artırmak amacıyla birçok ülkeyle anlaşmalar yapılmaktadır. Türkiye'den batıda; başta **Bulgaristan, Macaristan, Almanya, Avusturya, Polonya,**

Romanya, Çekya, Bosna-Hersek, Slovakya, Sırbistan, Lüksemburg ve Fransa olmak üzere Avrupa'da birçok noktaya, doğuda; **İran, Afganistan ve Pakistan'a**, kuzeyde; **Rusya ve Gürcistan'a** Orta Asya'da; **Azerbaycan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Kazakistan ve Çin'e** yük trenleri işletilmektedir.



Uluslararası Demiryolu Yük Taşıma Coğrafyamız

8.4.2. Konteyner Taşımacılığı

Diğer taşıma modları arasında rekabeti kaldırıp işbirliğini amaçlayan konteyner taşımacılığı gün geçtikçe artan bir hızla ulaştırma sektöründe tartışmasız ve önemli bir taşıma şekli olmaya başlamıştır.

Bu kapsamda **2003 yılında 658 bin ton** olan demiryoluyla yapılan konteyner taşımacılığı **2024 yılında 12,6 milyon tona** ulaşmıştır.

Avrupa'ya ve Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı üzerinden Orta Asya'ya yapılan konteyner taşımalarında yerli üretim olan, TCDD'ye ait platform vagonları (Sgns, Sggmrs) kullanılmaktadır. Bu vagonlar 90 ayaklık vagon olup üzerlerine 2*40 veya 2*45 ayaklık konteynerler yüklenebilmektedir.

8.4.3. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Taşımaları

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu'nun 30 Ekim 2017 tarihinde faaliyete geçmesiyle Orta Koridor'un önemli bir ayağı tamamlanmıştır. İlk ticari seferde, Kazakistan'ın Kokhshetau şehrinden çıkan tren ile Mersin'e tahıl taşıması yapılmıştır. İlk tren, Bakü-Mersin arasını toplam 75 saatte katetmiştir. Bu trenin, Türkiye parkuru ise 30 saat sürmüştür.

İlk etapta Kazakistan (Kokhshetau)-Türkiye (Mersin) arasında 4.700 kilometrelik mesafede başlayan taşımacılık, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Kazakistan, Çin ve Çin-Avrupa destinasyonlarıyla devam etmektedir. Türkiye'den Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Rusya ve Çin'e; inşaat malzemesi, demir cevheri, manganez, boraks, beyaz eşya, gıda maddesi, temizlik ürünleri, soya küspesi, yağ sebze ve meyve, makine, tekstil hammaddesi, md, feldspat gönderilirken ülkemize tahıl, hububat, yem, ceviz, silikon, kâğıt, demir-çelik, rulo sac, bakır katot, çinko, gübre, kimyasal ve elektronik ürünler taşınmaktadır.

BTK demiryolu hattı, Gürcistan Tiflis (Marabda) – Ahılkelek arasındaki hattın inşaat çalışmaları nedeniyle 24 Mayıs 2023 tarihinden 20 Mayıs 2024 tarihine kadar yük taşımalarına

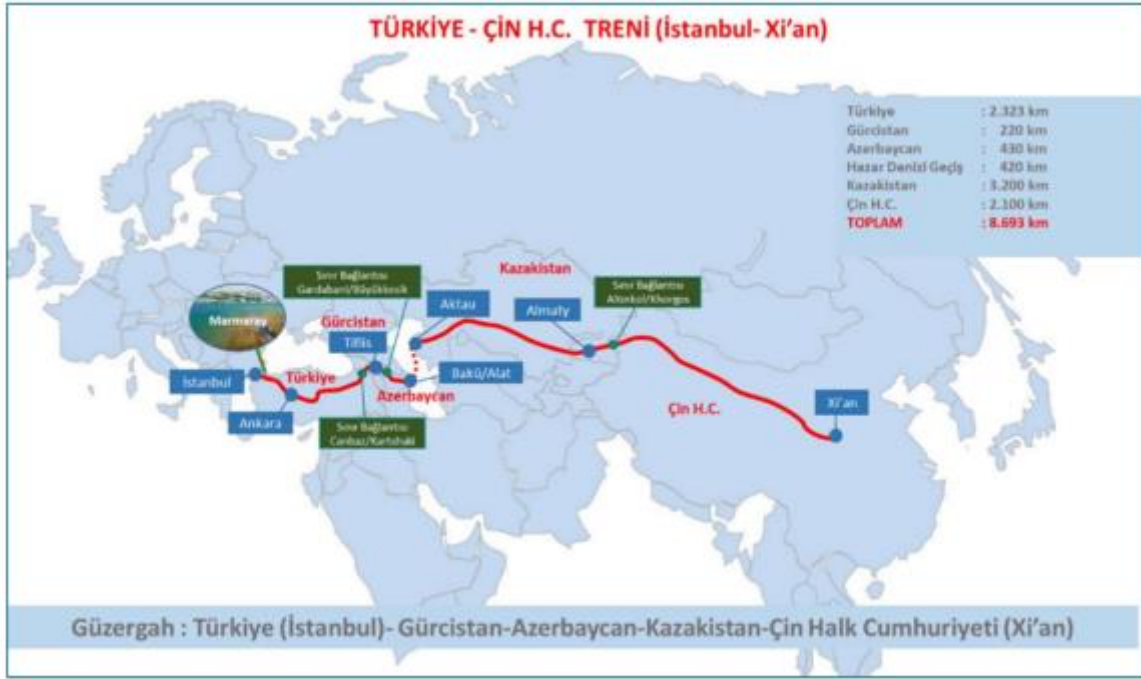
kapatılmıŐtır. Hattın aıldığı tarih itibarıyla 2023 yılında yaklaşık 85 bin ton yük taşıması gerçekleŐtirilirken, bu sayı 2024 yılında 60 bin ton olmuştur.

Orta Koridor, Çin'den Türkiye zerinden Avrupa'ya açılan demiryolu gzerghi olarak iki kıta arasındaki en elveriŐli koridor olarak öne çıkmaktadır. BTK demiryolu hattının hizmete girmesi ile Çin-Avrupa arasındaki demiryolu yk trafiginde Orta Koridorun etkin olarak kullanılması olanağı sağlanmıştır.



Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı

Orta Koridor ve BTK Demir İpek Yolu üzerinden Çin-Türkiye-Avrupa arasında Ekim 2019'da Çin'den yola çıkan ilk tren Marmaray tp geçidini de kullanarak Çekya'nın Prag Őhrine 18 günde ulaŐmıŐtur. Türkiye'den Çin'e ihraç yükü taŐıyan ilk tren 4 Aralık 2020 tarihinde erkezky'den hareket etmiŐtir. Tren 8.693 km'lik parkurunu tamamlayarak 19 Aralık 2020 tarihinde Çin'in Xian eyaletinin Xinzhu Őhrine ulaŐmıŐtur. 2020 yılı başından itibaren yk trenlerinin Asya ile Avrupa arasındaki geçişi, bu iki kıtayı kesintisiz olarak bağlayan Marmaray Boğaz Tp Geçişi üzerinden gerçekleştirilmektedir. Çin-Türkiye arasında Orta Koridor ve BTK hattı üzerinden düzenli seferleri devam eden blok konteyner trenlerinde; orta vadede yıllık 200'n üzerinde blok tren, uzun vadede ise yıllık 1.500 blok tren iŐletilmesi ve Çin-Türkiye arasındaki toplam taşıma süresinin 10 güne dŐrlmesi hedeflenmektedir.



Türkiye-Çin Demiryolu Taşıma Güzergahı

BTK Demir İpek Yolu hattı üzerinden Ülkemiz ile Rusya arasında (Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan üzerinden) 13 Aralık 2018 tarihinde demiryolu yük taşımacılığı başlatılmıştır. BTK Hattı üzerinden başlatılan Türkiye-Rusya (Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Rusya) demiryolu taşımaları ile yeni bir kuzey-güney koridoru oluşturularak farklı varış noktalarına farklı ürün gruplarının taşınmasına imkân sağlanmıştır. BTK Hattı üzerinden ilk olarak Mersin'den Rusya'ya soğutuculu konteynerlerle yaş sebze ve meyve taşımaları gerçekleştirilmiştir. Rusya (Magnitogorsk)-Türkiye (İskenderun-Payas) arasında rulo sac ve kütük demir taşımaları başlatılmıştır. 29 Ocak 2021 tarihinde BTK demiryolu hattı üzerinden Türkiye'den Rusya Federasyonu'nun başkenti Moskova'ya beyaz eşya yüklü ilk ihracat blok konteyner treni Ankara'da düzenlenen törenle uğurlanmıştır.

BTK Demiryolu Hattı'ndan Azerbaycan'a gerçekleştirilen yük taşımacılığına Karabağ güzergâhı da eklenmiştir. 15 Ekim 2021 tarihinde Tekirdağ'dan yola çıkan ilk trenle Karabağ'a buğday tohumları taşınmıştır.

Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kırgızistan demiryolu idarelerinin katılımı ile 17 Aralık 2021 tarihinde gerçekleştirilen toplantı sonrası imzalanan protokol ile TCDD "Asya-Pasifik Ülkeleri-Çin-Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye- Avrupa Uluslararası Multimodal Koridorunun Geliştirilmesine İlişkin Taşkent Protokolü"ne (CASCA+) dâhil olmuştur. Bu kapsamda, bölge ülkeleri ile BTK hattı üzerinden yük taşıma bağlantılarının güçlendirilmesi ve ilave yük kazandırılması konusunda çalışmalar yürütülmektedir.



Türkiye-Rusya Demiryolu taşıma güzergâhı

8.4.4. Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı

BTK demiryolunun açılması ile birlikte Asya ile Avrupa arasındaki Orta Koridora demiryolu bağlantısı sağlayan ülkemizin bu koridor üzerinde yük taşıma payının artırılması ile tarife ve diğer konularda koordinasyonun sağlanabilmesi amacıyla Genel Müdürlüğümüz 15 Şubat 2018 tarihinde Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı Birliği'ne (TITR) üye olmuştur. Birliğin amacı; (1) Trans Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhına transit ve yurt dışı ticari yükün çekilmesi, (2) TITR boyunca entegre lojistik ürünlerin geliştirilmesi, (3) Etkili bir tarife politikasının uygulanması, maliyetlerin optimize edilmesi ve entegre hizmet fiyatının düşürülmesi ile (4) TITR genelinde taşıma sürecine yönelik entegre bir çözümün (teknolojinin) geliştirilmesidir.

Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı Birliği (TITR) çatısı altında düzenli olarak gerçekleştirilen Genel Kurul ve Çalışma Grubu toplantılarında üye ülkeler arasında Orta Koridor üzerinden gerçekleştirilen taşımalar ele alınarak; taşımaların sorunsuz devam edebilmesi için gerekli tedbirler, yeni yüklerin bu hatta çekilmesi, yük projeksiyonları, tarife ve benzeri konular karara bağlanmaktadır.

İran üzerinden Orta Asya ülkelerine ve Çin Halk Cumhuriyeti'ne yük taşınabilmesi için İran ve güzergâhtaki diğer ülke demiryolları ile çalışmalar yapılmaktadır. 22-24 Ekim 2019 tarihlerinde; Türkiye, İran, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan Demiryolları Genel Müdürleri/Başkanlarının katılımıyla Ankara'da Orta Asya Demiryolları Zirvesi gerçekleştirilmiştir.



Orta Asya Demiryolu Zirvesi taşıma Güzergahı

Zirvede Türkiye ve Orta Asya Ülkeleri ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında demiryolu yük taşımalarında Güney Koridorunun kullanılması konusunda iş birliği, teknik detaylar ve rekabetçi bir tarife oluşturulması konuları ele alınmıştır. Toplantı sonucunda, Orta Koridorun güneyinden İran üzerinden Orta Asya ülkelerine ve Çin Halk Cumhuriyeti'ne demiryolu ile konteyner ve konvansiyonel yük taşımacılığına ilişkin tarife ve işletme konularında protokol imzalanmıştır. İran ve Türkmenistan üzerinden, İnceburun (İran) ve Etrek (Türkmenistan) sınır bağlantılı Özbekistan'a taşımacılık başlatılmıştır. 3 Kasım 2022 tarihinde Manisa'dan (Muradiye) ve Afyonkarahisar'dan başlatılan taşımalarda Özbekistan'a soğutucu ve dondurucu ekipmanları gönderilmiştir. İlk tren, 4 bin 996 kilometre uzunluğundaki mesafeyi 25 günde tamamlayarak Taşkent'e ulaşmıştır. Türkiye ve İran arasındaki taşımaların bir milyon tona çıkarılmasının yanı sıra İran üzerinden, Çin Halk Cumhuriyeti'ne yük taşımaları devam etmektedir. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı kapsamında, İran üzerinden Türkiye-Pakistan arasında yük tren seferleri 10 yıl aradan sonra 21 Aralık 2021 tarihinde yeniden başlatılmıştır. Pakistan'dan yola çıkan İslamabad-Tahran-İstanbul (ITI) Yük Treni toplam 5 bin 981 kilometrelik parkurunu 12 gün 21 saatte tamamlayarak Ankara'ya ulaşmıştır.

(Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü)

9. LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖN VEREN TRENDLER

9.1. Yeşil Mutabakat

Geldiğimiz noktada küresel ekonominin hızla büyümesi ve bu büyüme amacı ile çevresel hassasiyetin göz ardı edilmesi neticesinde ciddi ekolojik sorunlarla karşı karşıya bulunmaktayız. Lojistik ve taşımacılık faaliyetleri de sera gazı emisyonlarına en çok artıran faaliyetlerin başında gelmektedir.

Özellikle pandemi süreci ile “yeşil” farkındalık artmış ve hem ulusal hem uluslararası düzeyde adımlar atılmaya başlanmış, süreçten önce atılan adımlar da hızlandırılmıştır. Bu kapsamda, Avrupa Birliği 2050 yılında iklim nötr ilk kıta olma hedefiyle “Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM)” isimli eylem planını açıklamıştır. AYM Eylem Planı 9 ana başlıktan oluşmaktadır. Bunlar,

- Sınırdaki karbon düzenlemeleri,
- Yeşil ve döngüsel bir ekonomi,

- Yeşil finansman,
 - Temiz, ekonomik ve güvenli enerji arzı,
 - Sürdürülebilir tarım,
 - Sürdürülebilir akıllı ulaşım,
 - İklim değişikliği ile mücadele,
 - Diplomasi,
 - Avrupa Yeşil Mutabakatı bilgilendirme ve bilinçlendirme faaliyetleri
- olarak belirlenmiştir. Bu 9 ana başlık altından 32 hedef ve 81 eylem bulunmaktadır.

Mutabakatın lojistik ve taşımacılık sektörü açısından etkisine baktığımızda ise öne çıkan en önemli mesele, düşük emisyon ve enerji ile üretilen ürünlerin mümkün olan en düşük emisyonu taşıyıcılarla taşınması zorunluluğudur. Bu kapsamda taşımacılık sektöründe;

- Sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik stratejisi benimsenecek.
- Çevreci araçlar ve alternatif yakıtlar (biodizel, bioetenol) desteklenecek.
- Altyapı dâhil olmak üzere düşük ve sıfır emisyonlu araçlara yatırıma odaklanılacak.
- Çevreyi daha az kirleten taşımacılık modelleri öne çıkarılacak.
- Karayolu ile yapılan taşımacılığın %75'i demiryolu ve iç suyuollarına aktarılacak.
- AB Kombine Taşımacılık Direktifi yenilenecek.
- AB Komisyonu hava ve denizyolunda kullanılan yakıtlar için vergi muafiyetini yeniden değerlendirecek.
- Alternatif yakıtların üretimi ve yayılması desteklenecek.
- Karbondioksit salım standartları gözden geçirilecek.
- Fosil yakıtlara sağlanan teşvikler sona erdirilecek.
- Dijitalleşme ile akıllı trafik yönetim sistemlerinin önemi artırılacak.
- Havacılık emisyonlarının düşürülmesi amaçlanacak.
- Çevreci üretim yapan Avrupalı firmaların rekabetçiliğini korumak amacıyla "Karbon Sınır Vergisi" getirilecek. Tüm bu uygulamalar, lojistik sektörünün yeniden yapılanmasını gerektirmektedir. Bu kapsamda, sektör bileşenleri uygulamalara uyum amacıyla halihazırda çalışmalar yürütmektedir.

9.2. Dijital Dönüşüm

Tüm dünyada yaşanan pandeminin yıkıcı etkileri, lojistik sektöründe dijital dönüşüm ve temassız ticaret gibi uygulamaların yaygınlaşmasının gerekliliğini gözler önüne sermiştir. Salgın sürecinde E-ticaret ve dijitalleşme ön plana çıkmış olup uzun süredir kullanılan geleneksel yöntemler terk edilmeye başlanmıştır. Oluşturulan dijital platformlar üzerinden veri aktarımı sağlanmakta, aynı zamanda araç ve yük takibi kolay bir şekilde yapılabilmektedir. Bu kapsamda, gümrük işlemlerinin hızlanması ve limanlar arasındaki entegrasyonun sağlanması amacıyla altyapı modernizasyon ve dijital platform oluşturma çalışmaları başlamıştır.

Otonom araçlar, nesnelerin interneti, robotik, büyük veri, yapay zekâ, giyilebilir teknolojiler gibi gelişmeler lojistik sektörünü hızla dönüştürmekte, firmaların verimliliğine doğrudan katkı sağlamaktadır.

Bunun dışında, küresel bir trend haline gelen blockchain teknolojisi lojistik sektöründe de önemli rol oynamaya başlamıştır. Bu kapsamda tedarik zinciri yönetimi, tek pencere sistemi gibi konularda blockchain teknolojisinden yoğun şekilde yararlanılmaktadır. Bu teknoloji

sayesinde hem süreçlerin daha Őeffaf Şekilde yönetimi hem de tedarik süreçlerin daha hızlı gerçekteşmesi sağlanmaktadır. Blockchain teknolojisi ile veriler doğru bir biçimde kaydedilecek, işlemler kolaylaşacak ve olası dolandırıcılıklara karşı önlem alınmış olacaktır. Bu özellikler sayesinde blockchain teknolojisi, lojistik sektöründe çok uzun süre trend olmaya devam edecektir.

Özetle, tedarik zincirinde üretimden nihai tüketiciye kadar olan mesafelerin kısaltılması ve ulaşımın tam ve etkin biçimde sağlanması adına önümüzdeki dönemde küresel ticarete dijital dönüşümün lojistik sektörüne büyük oranda yön vereceği değerlendirilmektedir.

9.3. E-Ticaret Lojistiği

Pandemi, lojistikte esnekliğin ve pazar çeşitlendirmesinin önemini, tek bir pazara bağlı kalmanın yol açtığı sorunları açık bir şekilde göstermiştir. Bu bağlamda, yeni ürünlerle yeni pazarlara erişmenin önemi açıkça görülmüştür. Ticaret Bakanlığı, “Uzak Ülkeler Stratejisi” çerçevesinde ilan edilen ülkemizin ihracat menzilinın 2 bin kilometreden 8 bin 500 kilometreye çıkarılması hedefi bu bağlamda oldukça stratejiktir.

Bununla birlikte, pandemi, e-ticaretin ve e-ticaret lojistiğinin hızla yükseldiği bir dönem olmuştur. Küresel rakamlara bakıldığında e-ticaret lojistiğinin pozitif ivmeli hızlı bir büyüme yaşıadığı görülmektedir. Çevrimiçi satışlardaki büyümeden etkilenen e-ticaret lojistik pazarının 2025 yılına kadar 557 milyar Avro’ya yükselmesi öngörülmektedir. (Statista verileri) Ülkemiz de Avrupa, Asya ve Orta Doğu’ya hızlı erişime imkân veren coğrafî ve jeopolitik konumu itibarıyla global ölçekte e-ticaret lojistik pazarında kilit bir öneme sahiptir. Önümüzdeki süreç, e-ticaretin daha da büyüdüğü ve lojistik sektörünün de dijital dönüşüm ve otomasyon ile bu sürece eşlik edeceği bir dönem olarak izlenecektir.

10. 10962 SAYILI HİZMET İHRACATININ TANIMLANMASI, SINIFLANDIRILMASI VE HİZMET SEKTÖRLERİNİN DESTEKLENMESİ HAKKINDA KARAR VE YENİ DESTEK UNSURLARI

Malumları olduğu üzere, bugüne kadar lojistik ve taşımacılık sektörüne yönelik destek mekanizmalarının yürütülmesi amacıyla uygulamada bulunan 5448 Sayılı Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Karar, 2564 Sayılı Döviz Kazandırıcı Hizmet Sektörleri Markalaşma Destekleri Hakkında Karar ve 5449 Sayılı Yurt Dışı Lojistik Dağıtım Ağlarının Desteklenmesi Hakkında Karar yürürlükten kaldırılmıştır. Genel Müdürlüğümüzce hazırlanan ve 26.02.2026 tarihinde yürürlüğe giren 10962 sayılı Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Hizmet Sektörlerinin Desteklenmesi Hakkında Karar ile bu üç Karar tek bir çatı altında birleşmiştir. Türk lojistik ve taşımacılık sektörü; markalaşma, hizmet ihracatı ve yurt dışında etkin yapılanmalara yönelik olarak, Bakanlığımız tarafından 10962 Sayılı Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Hizmet Sektörlerinin Desteklenmesi Hakkında Karar kapsamında yürütülen Hizmet Sektörleri Atılım Programı, Markalaşma Programı, Sürdürülebilirlik Programı ve Yurt Dışı Lojistik Dağıtım Ağları Programı çerçevesinde yenilenen destek mekanizmaları aracılığıyla desteklenmeye devam edilmektedir.

Bu kapsamda **5448** Sayılı Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Karar kapsamında Lojistik sektörü özelinde Birim Desteği, Sektörel Ticaret Heyeti Desteği, Sektörel Alım Heyeti Desteği, Reklam, Tanıtım ve Pazarlama Desteği, Tescil ve Koruma Desteği, Pazara Giriş Belgeleri Desteği, Bireysel Katılım Desteği, Milli Katılım Desteği, Milli Katılım Tanıtım Desteği, Ürün Yerleştirme Desteği ve Sanal Fuar

Organizasyon Desteği verilmekteydi. Mevcut durumda **10962** Sayılı Kararla birlikte 5448 Sayılı Karar kapsamındaki Pazara Giriş Belgeleri Desteği, Yarışma ve Etkinlik Desteği, Ürün Yerleştirme ile Sanal Fuar Organizasyon destekleri kaldırılmış olup **Acente Komisyon Desteği, Belgelendirme Desteği, HİSER (Hizmet Sektörü Rekabet Gücünün Artırılması Projesi), Yurt İçi Etkinlik Katılım Desteği, İş Gücü Geliştirme Desteği , Rapor ve Veri Tabanı Üyeliği Desteği, Uluslararası Kuruluşlara Üyelik Desteği** olmak üzere yeni destek kalemleri yürürlüğe sokulmuştur. Ticaret Heyeti ve Alım Heyeti desteklerinin ise kapsamı genişletilmiş ve **Heyet Desteği** olmak üzere isim değişikliğine gidilmiştir. Bireysel ve Milli Katılım Desteği, **Yurt Dışı Etkinlik Katılım Desteği** olarak değiştirilmiştir. **Birim Desteği**nde desteklenen birim sayısı 5'ten 25'e çıkarılmıştır. 10962 Sayılı Kararla birlikte tüm desteklere ilişkin destek üst limitleri artırılmıştır.

2564 Sayılı Döviz Kazandırıcı Hizmet Sektörleri Markalaşma Destekleri Hakkında Karar kapsamında geçmiş dönemde sağlanan destekler ise Tescil, Akreditasyon ve Koruma, Reklam, Tanıtım ve Pazarlama, Yurt Dışı Birim, Belgelendirme, Ruhsatlandırma ve Test, Danışmanlık, Rapor, İstihdam, Acente Komisyon, Uluslararası Kuruluşlara Üyelik, Stratejik İş Planı Çalışması, Ürün/ Hizmet Yerleştirme Desteği şeklindedir.

10962 Sayılı Kararla birlikte **Acente Komisyon, Belgelendirme, Birim, Danışmanlık, İstihdam, Rapor ve Veri Tabanı, Reklam, Tanıtım ve Pazarlama, Stratejik İş Planı Çalışması, Tescil ve Koruma, Uluslararası Kuruluşlara Üyelik, Yurt Dışı Etkinlik Katılım, Yurt İçi Etkinlik Katılım destekleri** verilmektedir. 10962 sayılı Karar çerçevesinde bir yararlanıcı, tüm markalarının marka destek programında olması halinde yıllık en fazla 250.000.000 TL; bir markasının TURQUALITY programında olması halinde yıllık en fazla 500.000.000 TL tutarında desteklenecektir.

10962 Sayılı Karar kapsamında ilk defa uygulanacak olan ve Lojistik, Ulaştırma-Altyapı ve Havayolu Yolcu Taşımacılığı sektörlerinde faaliyet gösteren işletmelerin ekonomik, çevresel, sosyal ve yönetim boyutlarıyla sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla **Sürdürülebilirlik Programı** düzenlenmiştir. Bu çerçevede, sürdürülebilirlik alanında belge, sertifika ve akreditasyon teminine, uluslararası kuruluşlara üyeliklere, danışmanlık hizmeti alınmasına, ilgili denetim süreçlerinin yürütülmesine, eğitim programlarından faydalanılmasına, sürdürülebilirlik alanında uzmanlaşmak üzere personel istihdam edilmesine, mevcut durumun analizini içeren veya stratejik hedeflere ulaşımı destekleyecek sürdürülebilirlik raporu hazırlanması ile sürdürülebilirlik yol haritasının oluşturulmasına ilişkin giderler Belgelendirme Desteği, Danışmanlık Desteği, Eğitim Desteği, İstihdam Desteği, Uluslararası Kuruluşlara Üyelik Desteği, Sürdürülebilirlik Raporlaması ve Güvence Denetimi Desteği kapsamında sağlanacak olup **%50** oranında ve yararlanıcı başına en fazla **20.000.000 TL** tutarında desteklenecektir.

Yürürlükten kaldırılan bir diğer Karar olan **5449** Sayılı Yurt Dışı Lojistik Dağıtım Ağlarının Desteklenmesi Hakkında Karar kapsamında ise Kurulum Desteği, YLDA'ların İşletilmesine İlişkin Kira/Ruhsat/Komisyon/Hukuki Danışmanlık Giderleri Desteği, Reklam, Tanıtım ve Pazarlama (Yurt İçi) ve Reklam, Tanıtım ve Pazarlama (Yurt Dışı), İstihdam Desteği ve Navlun Borsası Desteği verilmekteydi. Yürürlükte olan yeni Kararla birlikte **Kurulum ve İşletme Giderleri, Cep Depo Giderleri, Tanıtım Giderleri ve İstihdam Giderleri** desteklenecek olup destek üst limitleri de artırılmıştır.

10.1. 5448 Sayılı Karar ve 10962 Sayılı Karar Destek Üst Limitleri

Destek Adı	Destek Üst Limiti (TL)		Destek Oranı	
	5448 Sayılı Karar	10962 Sayılı Karar	5448 Sayılı Karar	10962 Sayılı Karar
Acente Komisyon Desteği	-	6.000.000	-	%50
Belgelendirme Desteği	-	4.000.000	-	%50
HİSER	-	43.000.000 (proje başına)	-	%75
HİSER-İstihdam	-	135.000 (Personel başına/ay-2 kişi)	-	%75
HİSER- Yurt Dışı Pazarlama Faaliyeti	-	6.000.000 (Faaliyet Başına,5 adet)	-	%75
Yurt Dışı Etkinlik Katılım Desteği*	-	1.500.000	-	%50
Yurt Dışı Etkinlik Organizasyon Desteği*	-	7.500.000	-	%50
Yurt İçi Etkinlik Katılım Desteği*	-	600.000	-	%50
Yurt İçi Etkinlik Katılım Desteği- Prestij	-	1.200.000 (Etkinlik başına)	-	%50
İŞ Gücü Geliştirme Desteği	-	90.000 (Yurt içinde En fazla 5 personel) 250.000 (Yurt dışında en fazla 5 personel)	-	%50
Rapor ve Veri Tabanı Üyeliği Desteği-Rapor	-	2.500.000	-	%50
Rapor ve Veri Tabanı Üyeliği Desteği-Veri Tabanı	-	2.500.000	-	%50
Uluslararası Kuruluşlara Üyelik Desteği	-	2.500.000	-	%50
Birim Desteği*	3.281.218 (En fazla 5 birim)	6.000.000 (Birim başına) (En fazla 25 birim)	%50	%50
Heyet Desteği* (Ticaret Heyeti ve Alım Heyeti Desteği ismi deĐiŐti)	Alım Heyeti	2.735.107	6.000.000 (heyet başına)	%50
	Ticaret Heyeti	4.102.660		
Reklam, Tanıtım ve Pazarlama Desteği*	8.207.595	25.000.000	%50	%50
Tescil ve Koruma Desteği	2.735.107	2.500.000	%50	%50
Pazara Giriş Belgeleri Desteği	8.207.595	-	%50	-

Yarışma ve Etkinlik Desteği	5.470.213	-	%50	-
Bireysel Katılım Desteği	1.367.553	-	%50	-
Milli Katılım Desteği	1.367.553	-	%60	-
Milli Katılım Organizasyon	5.470.213	-	%60	-
Ürün Yerleştirme	2.735.107	-	%50	-
Sanal Fuar Organizasyon	2.735.107	-	%50	-

*10962 Sayılı Karara göre; faaliyetlerin “Hedef Ülkeler Listesi’nde yer alan ülkelere yönelik gerçekleştirilmesi hâlinde Birim Desteği, Heyet Desteği, Reklam, Tanıtım ve Pazarlama Desteği, Yurt İçi ve Yurt Dışı Etkinlik Katılım Desteği ve Yurt Dışı Etkinlik Organizasyon Desteği kapsamında destek oranları için geçerli olan destek oranı 20 baz puan artırılarak uygulanır.

10.2. 10962 Sayılı Karar Markalaşma Programı Destek Üst Limitleri

Destek Unsuru	Destek Oranı	Hedef Ülke (+20 puan)	Destek Limiti*	TURQUALITY ve E-TURQUALITY Süre Limit **	Ön Onay
Acente komisyon	50%			5 Yıl/Hedef Pazar	
Belgelendirme	50%			Kapsamda kalınan süre	
Birim	50%	Var		5 Yıl/Hedef Pazar	
Danışmanlık - Kurumsal altyapı	50%		40.000.000 TL (Kurumsal + Hedef Pazar)	5 Yıl	Var
Danışmanlık - Hedef Pazar	50%		40.000.000 TL (Kurumsal + Hedef Pazar)	5 Yıl/Hedef Pazar	Var
İstihdam - Yurt içi	50%		90.000 TL/Personel/Ay	5 Yıl (Tüm istihdam) 10 kişi (yurt içi ve yurt dışı)	
İstihdam - Yurt dışı	50%		250.000 TL/Personel/Ay	5 Yıl (Tüm istihdam) 10 kişi (yurt içi ve yurt dışı)	
Rapor	50%			5 Yıl/Hedef Pazar	
Veri tabanı	50%			5 Yıl	

Reklam, tanıtım ve pazarlama	50%	Var		5 Yıl/Hedef Pazar	
Reklam, tanıtım ve pazarlama - Kurumsal internet sitesi/web sitesi vb	50%	Var		Kapsamda kalınan süre	
Stratejik İş Planı çalışması	50%		2.500.000 TL	Marka başına bir kez	
Tescil ve koruma	50%			5 Yıl/Hedef Pazar	
Uluslararası kuruluşlara üyelik	50%			5 Yıl	
Yurt dışı etkinlik katılım	50%	Var		Kapsamda kalınan süre	
Yurt içi etkinlik katılım	50%			Kapsamda kalınan süre	

10.3. 10962 Sayılı Karar Sürdürülebilirlik Programı Destek Üst Limitleri

Destek Adı	Destek Oranı	Destek Limiti*	Süre Limit
Belgelendirme	50%		5 Yıl
Danışmanlık	50%		5 Yıl
Eğitim	50%		5 Yıl
İstihdam	50%	90.000 TL/Personel/Ay	5 Yıl 2 Kişi
Uluslararası Kuruluşlara Üyelik	50%		5 Yıl
Rapor	50%		5 Yıl
Sürdürülebilirlik Yol Haritası	50%	500.000 TL	Bir defa

*Para limiti bulunmayan destek unsurları yararlanıcı üst limitine tabidir. Yararlanıcı başına 20.000.000 TL toplam limit belirlenmiştir.

10.4. 5449 Sayılı Karar ve 10962 Sayılı Karar Yurt Dışı Lojistik Dağıtım Ağları Programı Destek Üst Limitleri

Destek Adı	Destek Üst Limiti (TL)		Destek Oranı	
	5449 Sayılı Karar	10962 Sayılı Karar	5449 Sayılı Karar	10962 Sayılı Karar
Kurulum ve İşletme Giderleri	273.588.024	300.000.000/YLDA	%50	%50
Cep Depo Giderleri	109.433.844	120.000.000/Yıl/YLDA	İlk iki yıl %70 Sonrası %50	%50
Tanıtım Giderleri	13.677.808	20.000.000/Yıl/YLDA	%50	%50
İstihdam Giderleri	225.000	250.000/Personel/Ay	İlk İki Yıl %70 Sonrası %50	%50

Navlun Borsası Giderleri	16.415.190	-	%60	-
-----------------------------	------------	---	-----	---