



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

Türkiye Cumhuriyeti
Ticaret Bakanlığı



Republic of Türkiye
Ministry of Trade

LOJİSTİK ÜLKE NOTU



RUANDA

Hazırlayan:
Emrah UZUN
Kigali Ticaret Müşaviri
Kigali/Ruanda, Haziran 2026



**Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026**

İÇİNDEKİLER

- 1. RUANDA GENEL BİLGİLER**
- 2. RUANDA’NIN DIŞ TİCARETİNDE KULLANDIĞI TAŞIMA MODLARI**
- 3. RUANDA’NIN LOJİSTİK ALTYAPISI**
 - a. Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu Altyapısına İlişkin Bilgiler
 - b. Önemli Limanlar, Lojistik Merkezler, Ticaret Merkezleri
 - c. Yerel Başlıca Lojistik Firmaları
 - d. Ülkede Faaliyet Gösteren Türk Lojistik Firmaları
- 4. LPI ENDEKSİ SIRALAMASI**
- 5. ÖNEMLİ TİCARİ ROTALAR (Ülke Dış Ticaretinde Kullanılan Ana Taşımacılık Güzergahları)**
- 6. RUANDA İLE TÜRKİYE ARASINDAKİ TAŞIMA ÜCRETLERİ (Kullanılan Tüm Taşıma Modlarına İlişkin Kg Başı Ücretlendirme)**
- 7. DIŞ TİCARET TAŞIMALARINDA LOJİSTİK SORUNLARI (Yüksek Navlun Fiyatları, Vize Sorunu, Frekans az olması vb)**
- 8. MÜŞAVİRLİK DEĞERLENDİRMESİ (Lojistiğin Ülke ile ikili/transit ticaretimize etkisi, yaşanan lojistik sorunların çözülmesine ilişkin Öneriler)**
- 9. FAYDALI LİNKLER VE KAYNAKÇA**



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

YASAL UYARI

Burada yer alan bilgi, yorum ve tavsiyeler yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Burada yer alan ve hiçbir şekilde yönlendirici nitelikte olmayan içerik, yorum ve tavsiyeler genel niteliktedir. Bu tavsiyeler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir. Bu nedenle, sadece burada yer alan bilgilere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir. Burada yer alan bilgiler Kigali Ticaret Müşavirliği tarafından genel bilgilendirme amacı ile hazırlanmıştır.

Hiçbir şekilde yönlendirici nitelikte olmayan bu içerik, genel anlamda bilgi vermeyi amaçlamakta olup; bu içeriğin, müşterilerin ve diğer yatırımcıların alım satım kararlarını destekleyebilecek yeterli bilgileri kapsamayabileceği dikkate alınmalıdır. Bu sayfalarda yer alan çeşitli bilgi ve görüşlere dayanarak yapılacak ileriye dönük yatırımlar ve ticari işlemlerin sonuçlarından ya da oraya çıkabilecek zararlardan Ticaret Bakanlığı sorumlu tutulamaz.

Hukuki ve mali danışmanlık şirketleri dahil Türk ihracatçı ve yatırımcılarımızın Ruanda ile ilgili her türlü ihtiyaçlarını, Kigali Ticaret Müşavirliği ofisine sorarak ve danışarak hareket etmesinde fayda görülmekte olup Ticaret Bakanlığımızın sistemi olan Müşavire Danışın uygulamasından soruların iletilmesi mümkündür (<https://musaviredanisin.ticaret.gov.tr/>).



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

1-GENEL BİLGİLER

Resmi Adı: Ruanda Cumhuriyeti
Başkenti: Kigali
Bağımsızlık Tarihi: 1 Temmuz 1962
Yönetim Biçimi: Cumhuriyet
Devlet Başkanı: Paul Kagame
Başbakan: Edouard NGIRENTE
Resmi Dil: Kinyarwanda, İngilizce ve Fransızca
Yüzölçümü: 26.338 km ² Nüfus: 13.8 milyon kişi
Diplomatik İlişkilerin Tesisi: 1976'da açılan Kinşasa Büyükelçiliğimizin Ruanda'ya akredite olması ile diplomatik ilişkilerimiz başlamış, Aralık 2014'te Kigali Büyükelçiliğimiz açılmıştır.
Büyükelçimiz: Aslan Alper Yüksel
Ticaret Müşavirimiz: Emrah UZUN (23 Temmuz 2024 tarihi itibarıyla atanmış olup Kigali Ticaret Müşavirliği ofis kurulum faaliyetleri Aralık 2024 itibarıyla faaliyete geçmiştir.)
Üyesi Olduğu Başlıca Uluslararası Kuruluşlar: ACP, AfDB, AU, COMESA, EAC, FAO, G-77, ILO, IMF, Interpol, ISO, UN, UNCTAD, UNESCO, UNHCR, WHO, WTO
Çok Taraflı İlişkilerde Ruanda'nın Pozisyonu: 22 Mayıs 1995 tarihinden bu yana Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) üyesidir. Afrika Grubu, AB tarafından tarım alanında tercih sağlanan Afrika, Karayip ve Pasifik Ülkeleri'nden oluşan ACP grubu üyesidir. Afrika Grubu üyesi ülkeler, ACP grubu üyesi ülkeler ve En Az Gelişmiş Ülkelerden oluşan G90'a üyedir. En az Gelişmiş Ülkeler grubuna üyedir
Ruanda'nın Ülkemizdeki Temsilcileri: Ankara Büyükelçisi Charles KAYONGA
KEK Eşbaşkanları: KEK'i kurucu anlaşma henüz yürürlüğe girmemiştir.
İş Konseyi Eşbaşkanları: Selim Bora (Summa Turizm Yatırımcılığı A.Ş., Yönetim & İcra Kurulu Başkanı) Jeanne Françoise Mubiligi (Ruanda Özel Sektör Federasyonu)
THY Seferleri: THY, İstanbul-Kigali-Entebbe-İstanbul seferleri haftada 7 uçuş olmak üzere devam etmektedir.
Dış Ticaret: Ülkenin Dünyadan İthalatı. : 2024: 7.420 Milyar Dolar, 2025: 5.526 Milyar Dolar Ülkenin Dünyadan İhracatı. : 2024: 3.047 Milyar Dolar, 2025: 2.265 Milyar Dolar Türkiyenin Ülkeden İthalatı. : 2024: 4.793 Milyon Dolar, 2025: 7.505 Milyon Dolar Türkiyenin Ülkeden İhracatı. : 2024: 35.540 Milyon Dolar, 2025: 130.042 Milyon Dolar İkili Dış Ticaret Hacmi. : 2024: 39.467 Milyon Dolar, 2025: 137.547 Milyon Dolar İkili Dış Ticaret Dengesi : 2024: 29.881 Milyon Dolar, 2025: 122.537 Milyon Dolar
GSYİH: 2023: 14.09 Milyar Dolar, 2024: 14.28 Milyar Dolar, 2025: 14.45 Milyar Dolar
Kişi Başına Düşen GSYİH : 2024: 1.029 Dolar, 2025: 1.048 Dolar İşsizlik Oranı : 2024:%15,30, 2025: %13.4 Döviz Kuru: 1 Dolar=1.463 RWF (2026 Nisan)



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

1-RUANDA GENEL BİLGİLER

Ruanda ekonomisi, 1994 yılında yaşanan soykırımdan derinden etkilenmiş, geçiş dönemiyle birlikte toparlanma sürecine girmiştir. 2000’den sonra ise Afrika’nın en hızlı gelişen ekonomilerinden birine dönüşmüştür. Ruanda Hükümeti’nin öncelikli hedefleri arasında ülkeyi bölgesel ticaret ve finans, turizm ve IT hizmetleri açısından bir merkez haline getirmek yer almaktadır. Tarım sektörü Ruanda ekonomisinin en önemli sektörlerinden birisidir. Toplumun % 90’ı tarımla uğraşmaktadır. Bununla birlikte son dönemde tarım sektörünün GSMH’den aldığı payda azalma gözlemlenmektedir. Son yıllarda Ruanda’da hizmet sektörü, tarımın yerine geçerek ülkenin en önde gelen sektörü haline gelmiştir. GSMH’nin yarısından fazlasını oluşturan hizmet sektörünün içine turizm, bankacılık ve finans, toptan ve perakende satış, otel ve restoranlar, ulaşım, depolama, iletişim, emlak, iş dünyası hizmetleri, ayrıca eğitim ve sağlık gibi kamu hizmetleri girmektedir. Ülkede sanayi sektörü gelişme göstermektedir. Ruanda’da ithalata bağımlı olarak gelişse de imalat sektörünün önemi de artmaktadır.

Özel sektörün büyümesine büyük önem atfedilmektedir. Özel sektörün geliştirilmesi hedefinin üç ayağı bulunmaktadır: başta ulaştırma ve enerji alanları olmak üzere altyapının geliştirilmesi, finansal sektörün geliştirilmesi ve insan kaynaklarının geliştirilmesi. Bu itibarla bankacılık sektörü önemli gelişme göstermiştir. Son dönemdeki yüksek büyüme oranları büyük oranda tarım ve hizmetler sektörlerindeki performansa bağlıdır. Artan tüketim ve yatırım harcamaları da büyümenin temel kaynaklarındandır. Kamu yönetimine ilişkin gerçekleştirilen reformlar da büyümeyi desteklemektedir. Benzer büyüme performansının sanayide de gerçekleştirilmesi hükümetin öncelikleri arasında yer almaktadır. Bu itibarla ülkedeki altyapı çalışmalarına hız kazandırılmaktadır.

Bu kapsamda, Ruanda’da yoksulluğu azaltmak, gelirleri artırmak, yaşam standartlarını iyileştirmek, istikrarı korumak, Ruanda ekonomisini dönüştürmeyi ve tüm Ruandalıların hayatlarını modernize etmeyi hedeflemek için hazırlanan **“2050 Vizyon Belgesine”** göre (2020-2050 yılları arasında her 5 yılda bir gözden geçirmelerle), Ruanda’nın 2035 yılında orta gelirli ülkeler, 2050 yılında ise yüksek gelirli ülkeler arasında girmesi hedeflenmektedir.

Bu hedefler doğrultusunda;

RUANDA	Mevcut	Hedef 2035	Hedef 2050
Kişi Başına Düşen GSYİH	1.040 USD	4.036 USD	12.476 USD
GSYİH Büyüme Oranı	%6,90	%12	%10
İşsizlik Oranı	%17	%7	%5
Yatırımların GSYİH’deki Payı	%26	%32,6	% 35,1
Tarımın GSYİH’ya katkısı	%25	%21	%16
Sanayinin GSYİH’ya Katkısı	%20	%24	%33
İşgücüne katılım oranı (Erkek-Kadın)	1.8-1	1.5-1	1-1
Kişi Başına Enerji Tüketimi	60 Kwh	1.026 Kwh	3.080 Kwh
İnternet Kullanan Nüfus	%25	%60	%80



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

-2035'e kadar

- Yaklaşık 1.000\$ olan **kişi başına düşen GSYİH'nin** 4.036\$'a yükseltilmesi,
- Yaklaşık %7 olan **GSYİH büyüme oranının** en az %12'ye yükseltilmesi,
- Yaklaşık %17 civarlarında olan **işsizlik oranının** %7'ye düşürülmesi,
- Yaklaşık %26 olan **yatırımların GSYİH'daki payının** ise 32.6'ya yükseltilmesi,
- Yaklaşık %25 olan **tarım sektörünün GSYİH'daki payının** %21'e düşürülmesi,
- Yaklaşık %20 olan **sanayi sektörünün GSYİH'daki payının** %24'e yükseltilmesi,
- 1.8-1 olan **erkek-kadın işgücüne katılım oranının** 1.5-1 oranına yükseltilmesi,
- Yaklaşık 60 Kwh olan **kişi başına enerji tüketiminin** 1.016 Kwh'ya çıkarılması
- Hali hazırda %25 olan **internete ulaşabilen nüfus oranının** %60'a yükseltilmesi,

-2050'ye kadar ise;

- **Kişi başına düşen GSYİH'nin** 12.476\$'a yükseltilmesi,
- **GSYİH Büyüme oranının** en az %10'a yükseltilmesi,
- **İşsizlik oranının** %5'e düşürülmesi,
- **Yatırımların GDP'deki payının** ise 35.1'e yükseltilmesi,
- **Tarım sektörünün GSYİH'daki payının** %16'ya düşürülmesi,
- **Sanayi sektörünün GSYİH'daki payının** %33'e yükseltilmesi,
- **Erkek-kadın işgücüne katılım oranının** 1-1 oranına yükseltilmesi, internete ulaşabilen nüfus oranının %80'e yükseltilmesi hedeflenmektedir.

IMF tarafından yapılan tahminlere göre ise;

Yıllar	2022	2023	2024	2025*	2026*	2027*	2028*	2029*
GSYİH (Milyar Dolar)	13,31	14,02	13,7	14,14	15,18	16,37	17,8	19,48
Büyüme	8,2	6,9	6,9	7	7,3	7,3	7,3	7,3
Kişi Başına Düşen Milli Gelir (Dolar)	1005	1039	989	998	1049	1107	1183	1271
Enflasyon	13,9	14	5,8	5	5	5	5	5
Nüfus	13,25	13,5	13,86	14,16	14,47	14,79	15,05	15,32
Devlet Borçlanması/ GSYİH	61,1	62,1	69,9	71,7	71,6	69,9	65,5	61,8

2024 yılı itibariyle yaklaşık 14 milyar \$ olan GSYİH'nın 2029 yılında 19,48 milyar \$, yaklaşık %7 olan büyümenin 2029 yılında %7,3, 1039 \$ olan kişi başına düşen gelirin 2029 yılında 1.271 \$, %14 olan enflasyonun 2029 yılında %5, 13,5 milyon olan nüfusun 2029 yılında 15,32 milyon olması beklenmektedir.



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

2- RUANDA'NIN DIŞ TİCARETİNDE KULLANDIĞI TAŞIMA MODLARI

Ruanda'nın dış ticaretinde kullandığı taşıma modlarının (denize kıyısının olmaması nedeniyle deniz yolu taşımacılığı, demiryolu ağının olmaması nedeniyle demiryolu taşımacılığı bulunmamaktadır.) dolar bazında ve yüzde dağılımına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

İhracattaki Taşıma Modları (Milyon USD ve Yüzdesel Dağılım)

İhracat (Milyon USD)	2024Q1	2024Q2	2024Q3	2024Q4	2025Q1	2025Q2	2025Q3	2025Q4	2026Q1
Hava Yolu	264.99	361.87	352.87	363.87	289.03	99.46	126.45	78.33	83.89
Karayolu	172.79	179.23	180.23	181.23	191.79	246.59	263.54	297.11	282.96
Total	437.78	541.10	543.10	545.10	480.82	346.06	389.99	375.43	356.85

Tablo: 2024 yılı 1.çeyrek -2026 yılı 1.çeyrek arası ihracat taşıma modlarının dolar bazlı görünümü

Kaynak: https://statistics.gov.rw/sites/default/files/documents/2026-06/2026Q1_External%20Trade%20Report_0.pdf

İhracat (Yüzde Dağ. %)	2024Q1	2024Q2	2024Q3	2024Q4	2025Q1	2025Q2	2025Q3	2025Q4	2026Q1
Hava Yolu	%61	%67	%67	%67	%53	%18	%23	%14	%16
Karayolu	%58	%61	%61	%61	%65	%83	%89	%101	%96

Tablo: 2024 yılı 1.çeyrek -2026 yılı 1.çeyrek arası ihracat taşıma modlarının yüzdesel dağılımı(%share) görünümü

Kaynak: https://statistics.gov.rw/sites/default/files/documents/2026-06/2026Q1_External%20Trade%20Report_0.pdf

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere;

2024 yılı 1. çeyrekte 4. çeyreğe kadar toplam ihracat istikrarlı bir yükseliş trendindedir: 437 milyon USD'den 545 milyon USD'ye çıkmıştır. 2025 yılı 1.çeyrekte toplam 480 milyon USD'ye gerilemiştir.

2025 yılı ikinci çeyrekte ise sert bir düşüşle 346 milyon USD'ye inmiştir. Bu, 2024 yılı ikinci çeyreğe göre %36'lık bir daralma demektir.

2025 yılı üçüncü ve dördüncü çeyrekte toparlanma sinyalleri olsa da (390 ve 375 milyon USD), 2026 yılı 1.çeyrekte 367 milyon USD ile 2024 seviyelerinin hâlâ altında seyretmiştir.

Ruanda ihracatı 2022-2024 döneminde güçlü bir büyüme kaydetmiş, ancak 2025'te hava yolundaki çöküşten dolayı ciddi bir düşüş kaydetmiştir.

2024 boyunca hava yolu taşımacılığı 360 milyon USD/çeyrek ortalamasında sabitlenmişken, 2025 yılı 2.çeyrekte 99 milyon USD'ye düşmüştür. Bu, %73'lük bir çöküş anlamına gelmektedir.



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

Yüzdesel dağılımda da pay oranı da 2024 yılı 4.çeyrekte %67 iken 2025 yılı 2.çeyrekte %18'e gerilemiştir. 2025 yılı dördüncü çeyrekte ise %14 ile tarihin en düşük seviyesine inmiştir.

Bu ciddi düşüşün altında yatan sebeplerin başında tek havalimanı olan Kigali Havalimanı'ndaki pist bakımı, soğuk zincir tesislerindeki bazı sorunlar gibi kargo kapasite sorunları gelmektedir.

Ayrıca uluslararası taşımacılık maliyetlerindeki artışlar da (yakıt fiyatları, sigorta primleri vb) bu düşüşe olumsuz anlamda etki etmiştir. Bununla birlikte rekabetçi kara yolu alternatiflerinin devreye girmesi de (örneğin Mombasa-Nairobi-Kigali koridorunun iyileştirilmesi) bu düşüşe katkı sağlamıştır.

Karayolu taşımacılığına bakıldığında ise 2024 yılı 4.çeyreğe kadar 150-180 milyon USD aralığında dalgalanırken, 2025'te sürekli bir yükseliş yakalamıştır.

2025 yılı 4.çeyrekte 297 milyon USD ile tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Bu, 2024 yılı 4.çeyreğe göre %64'lük bir artış anlamına gelmektedir.

Karayolu taşımacılığının yüzdesel dağılımına bakıldığında pay oranı 2024 yılı 4.çeyrekte %61 iken 2025 yılı 4.çeyrekte %101'e ulaşmıştır. Dolayısıyla denilebilir ki kara yolu, hava yolunun kaybettiği her birimi fazlasıyla telafi etmiştir.

Olası nedenler arasında;

-Doğu Afrika Topluluğu (EAC) içi ticaretin canlanması (özellikle DRC, Uganda, Tanzanya),

-Karayolu altyapı yatırımlarının meyvesini vermesi,

-Hava kargo maliyetlerinin artması nedeniyle ihracatçıların daha ucuz olan kara yolu taşımacılığına yönelmesi

-Düşük değerli, yüksek hacimli ürünlerin (inşaat malzemeleri, tarım ürünleri, mineraller) kara yoluyla taşınmasının artması

gibi nedenler sayılabilir ki bunlar taşıma modunda yapısal bir dönüşüm olduğunu göstermektedir.

Özetle, Ruanda, 2024'te hava yolu taşımacılığında yüksek değerli ürün ihracatında rekor kırmıştır. Ancak 2025'te havayolu taşımacılığından karayolu taşımacılığına ciddi bir geçiş yaşanmıştır. Ancak toplam ihracatın 2024 zirvesinin (545 milyon USD) altında kalması (375-367 milyon USD), hava yolunun kaybının karayoluyla tamamen telafi edilemediğini ortaya koymaktadır.



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

İthalattaki Taşıma Modları

İthalat (Milyon USD)	2024Q1	2024Q2	2024Q3	2024Q4	2025Q1	2025Q2	2025Q3	2025Q4	2026Q1
Hava Yolu	389,23	468,05	469,05	470,05	292,01	123,31	184,89	131,92	122,19
Karayolu	1.379,62	1.346,42	1.347,42	1.348,42	1.087,04	1.124,08	1.184,04	1.411,37	1.210,06
Total	1.768,85	1.814,47	1.816,47	1.818,47	1.379,05	1.247,39	1.368,93	1.543,29	1.332,25

Tablo: 2024 yılı 1.çeyrek -2026 yılı 1.çeyrek arası ithalat taşıma modlarının dolar bazlı görünümü

Kaynak: https://statistics.gov.rw/sites/default/files/documents/2026-06/2026Q1_External%20Trade%20Report_0.pdf

İthalat (Yüzde Dağ. %)	2024Q1	2024Q2	2024Q3	2024Q4	2025Q1	2025Q2	2025Q3	2025Q4	2026Q1
Hava Yolu	%22	%26	%26	%26	%16	%7	%10	%7	%7
Karayolu	%78	%74	%74	%74	%60	%62	%65	%78	%67

Tablo: 2024 yılı 1.çeyrek -2026 yılı 1.çeyrek arası ithalat taşıma modlarının yüzdesel dağılımı(%share) görünümü

Kaynak: https://statistics.gov.rw/sites/default/files/documents/2026-06/2026Q1_External%20Trade%20Report_0.pdf

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere;

İthalat tarafında hava yolu taşımacılığı, 2024-Q4'te 470 milyon USD ile zirve yapmış, ardından 2025-Q2'de 123 milyon USD'ye kadar gerilemiştir. Bu, %74'lük bir düşüş demektir.

2025-Q3'te 185 milyon USD'ye kadar toparlanma olsa da, Q4'te tekrar 132 milyon USD'ye düşmüştür. 2026-Q1'de 122 milyon USD ile hâlâ dibe yakın seyretmektedir.

Yine ithalat tarafında kara yolu taşımacılığı, 2024 yılı boyunca istikrarlı bir seyir izlemiştir.

2025-Q1'de 1087 milyon USD'ye düşmüş, ancak 2025 yılı Q4'te 1411 milyon USD ile en yüksek seviyesine çıkmıştır. Bu, 2024 ortalamasına göre %4,7'lik bir artış demektir. 2026-Q1'de ise 1210 milyon USD'ye gerilemiştir.

Hava yolunun payının son çeyreklerde %7'ye düşmesi, ithalatçıların maliyet odaklı bir kararla kara yoluna yöneldiğini göstermektedir. Hava kargo fiyatlarının artması veya kara lojistiğinin ucuzlaması bu geçişi tetiklemiştir.

Özetle, Ruanda'nın tedarik zinciri karayoluna kaymaktadır.Bu, Mombasa ve Darüsselam koridorlarının kapasitesinin arttığını göstermektedir.

Ayrıca Ruanda, hem ihracatta hem ithalatta havayolundan vazgeçmiş görünmektedir. Bu, ülkenin lojistik stratejisinde kalıcı bir değişim olduğunu göstermektedir.



KIGALI

Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

3.RUANDA’NIN LOJİSTİK ALTYAPISI

a.Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu Altyapısına İlişkin Bilgiler

KARA YOLU LOJİSTİĞİ

Ruanda, coğrafi konumu itibarıyla denize çıkışı olmayan, kara ile çevrili bir ülke (landlocked) olduğu için ithal ettiği malları genellikle kara ve hava yolunu kullanarak ülkeye sokmaktadır. Bu kanallar, ülkenin lojistik altyapısı, ticaret ortakları ve coğrafi sınırlamalar nedeniyle birbirini tamamlayıcı şekilde kullanılır.

Ruanda'nın kara yolu ağı toplamda **yaklaşık 40.000 km'dir**. Bu karayolu ağı, sınıflandırılmış ve sınıflandırılmamış yollar olarak iki ana kategoriye ayrılmaktadır.

- **Sınıflandırılmış Yollar:** Yaklaşık **16.300** km olup bu ağ, ana ve tamamlayıcı yollardan oluşmaktadır.
 - **Ana Yollar:** Toplam 3.848 km uzunluğunda olup, bunun 2.735 km'si asfaltlanmış durumdadır.
 - **Tamamlayıcı Yollar:** Yaklaşık 9.763 km uzunluğunda olup büyük ölçüde asfaltsızdır.
- **Sınıflandırılmamış Yollar:** Yaklaşık **23.500** km olarak tahmin edilen bu yollar, çoğunlukla toprak yollardır.

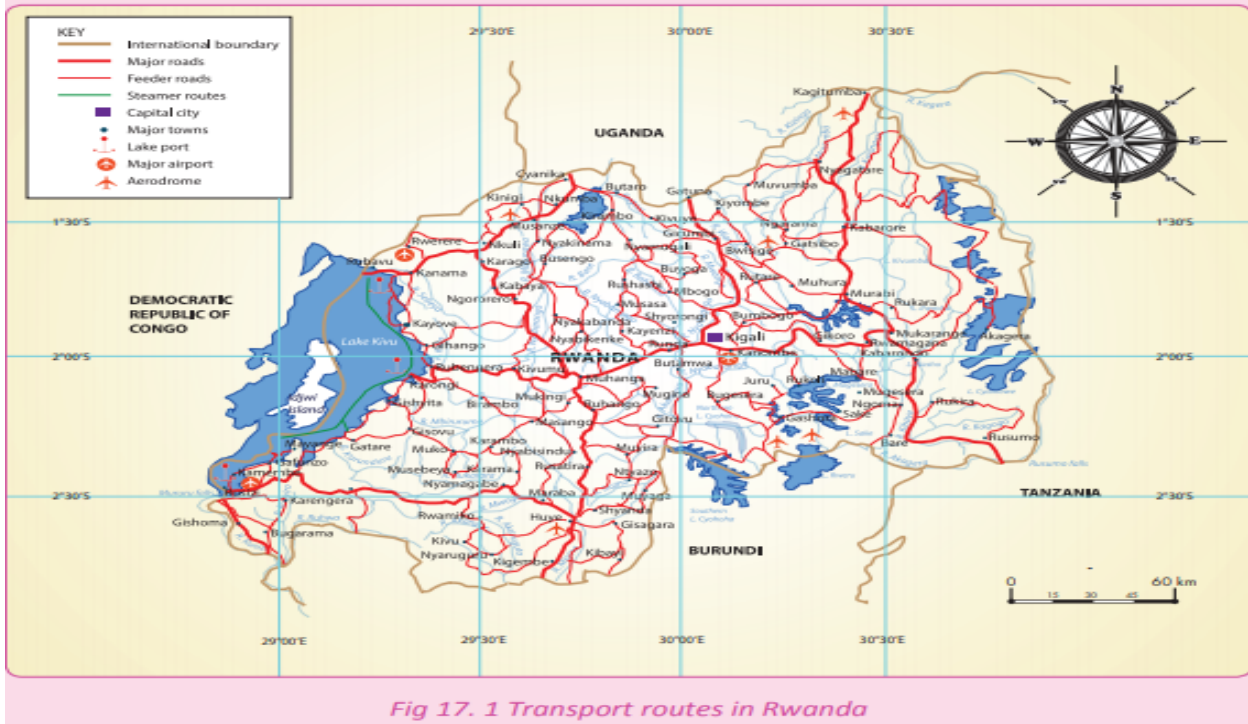


Fig 17. 1 Transport routes in Rwanda



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

DEMİR YOLU LOJİSTİĞİ

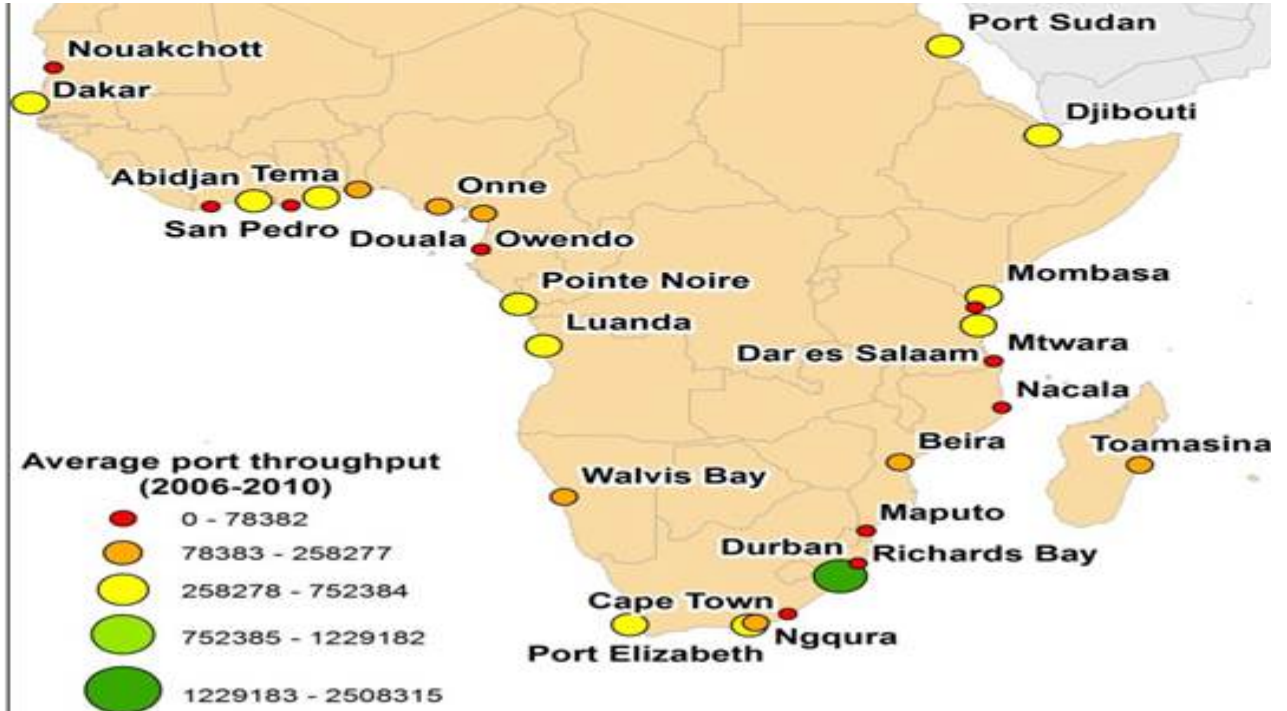
Ruanda, demir yolu taşımacılığı konusunda henüz tam olarak gelişmiş bir altyapıya sahip değildir, ancak bölgesel projelerle bu altyapıyı güçlendirme çabaları devam etmektedir. Bu güçlendirme çalışmaları Ruanda Standart Hat Demiryolu (SGR) projesi kapsamında yaklaşık 500 km uzunluğunda bir hattı kapsamakta olup ülkeyi komşuları Tanzanya, Uganda, Burundi ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti'ne bağlayacaktır. Özellikle **Mombasa-Nairobi-Kampala-Kigali Demir Yolu Projesi**, Ruanda'nın deniz limanlarına demir yoluyla bağlanmasını amaçlamaktadır. Bu proje tamamlandığında, ithal malların taşınmasında demir yolu daha fazla kullanılacaktır.



DENİZ YOLU LOJİSTİĞİ

Ana Giriş Limanları Üzerinden Ruanda'nın denize kıyısı olmadığı için ithal mallar, önce komşu ülkelerdeki büyük limanlara deniz yoluyla ulaştırılır. Bu limanlardan kara yolu veya demir yoluyla Ruanda'ya taşınır.

Ruanda'nın en çok kullandığı limanlar şunlardır:





Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

-Mombasa Limanı (Kenya), Ruanda'nın en önemli deniz giriş kapısıdır. Mombasa Limanı, Hint Okyanusu'nda yer alır ve Ruanda'ya giden malların büyük bir kısmı bu liman üzerinden taşınır. Mallar, Mombasa'dan kara yoluyla Ruanda'ya ulaştırılır. Her türlü tonajda geminin yanaşmasına imkan verecek kapasiteye sahiptir. İkinci limanı ise henüz kullanımı çok yaygın olmayan Lamu Limanıdır.

Ülkemizden yüklenen ağır ve hacimli eşyaların Kenya'ya ulaşımı çoğunlukla deniz yolu ile gelmekte olup Süveyş Kanalı'nı ve Kızıl Denizi aşan gemiler Hint Okyanusuna ulaşmaktadır. Ancak zaman zaman yapılan sevkیاتlar, Birleşik Arap Emirlikleri'ne uğradıktan sonra Mombasa Limanı'na gelmektedir.

Taşıyıcı şirket bulmakta zorluk çekilmemekte olup, her türden irili ufaklı birçok gemi taşıma şirketi Mombasa'ya yanaşmaktadır.

-Darüsselam Limanı (Tanzanya), Ruanda'nın ikinci önemli deniz giriş kapısıdır. Darüsselam Limanı, Hint Okyanusu'nda yer alır ve özellikle Tanzanya ile ticaret yapan şirketler için önemli bir lojistik merkezidir. Mallar, bu limandan kara yoluyla Ruanda'ya taşınır.

-Diğer Limanlar: Bazen, Djibouti Limanı veya Maputo Limanı (Mozambik) gibi alternatif limanlar da kullanılabilir, ancak bu nadiren kullanılmaktadır.

HAVA YOLU LOJİSTİĞİ

Ruanda, hızlı ve değerli ithal mallar (örneğin, elektronik eşyalar, ilaçlar, taze ürünler) için hava yolunu kullanır.





Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

Ülkenin ana hava kargo merkezi, başkent Kigali'deki Kigali Uluslararası Havalimanı (KGL)'dir. Bu havalimanı, uluslararası hava kargo taşımacılığı için önemli bir merkezdir ve özellikle zaman hassasiyeti olan ürünler için tercih edilir.

Bu güzergâhlarda nakliye süresi genellikle **1-2 gün** arasında değişmektedir.

Ruanda, Doğu Afrika Topluluğu (EAC) ve Afrika Serbest Ticaret Anlaşması (AfCFTA) gibi bölgesel entegrasyon girişimleri sayesinde ithalat süreçlerini kolaylaştırmıştır. Ayrıca, Ruanda Gelişim Kurulu (RDB), lojistik altyapıyı iyileştirme ve ticaret süreçlerini dijitalleştirme konusunda önemli adımlar atmıştır. Örneğin, Single Customs Territory (Tek Gümrük Bölgesi) uygulaması, ithalat süreçlerini hızlandırmış ve maliyetleri nispeten düşürmüştür.

Özetle, Ruanda, ithal ettiği malları deniz, kara ve hava yolu gibi çeşitli dağıtım kanallarıyla ülkeye sokmaktadır. Deniz yolu, özellikle Mombasa (Kenya) ve Darüsselam (Tanzanya) limanları üzerinden yoğun olarak kullanılırken, kara yolu bu limanlardan Ruanda'ya ulaşımın ana aracıdır. Hava yolu ise hızlı ve değerli ürünler için tercih edilir. Ruanda, lojistik altyapısını ve bölgesel entegrasyonunu sürekli geliştirerek ithalat süreçlerini daha verimli hale getirmektedir.

b.Önemli Limanlar, Lojistik Merkezler, Ticaret Merkezleri

Ruanda kara ile çevrili olmasına rağmen, bölgesel bir ticaret merkezi olma hedefiyle lojistik altyapısına büyük yatırımlar yapmaktadır. Bu stratejinin kalbinde, denize kıyısı olmayan ülkenin "liman" işlevini gören ve ticareti hızlandıran kuru limanlar (inland ports/dry ports) yer almaktadır.

Ruanda'nın lojistik ve ticaret ağındaki en kritik noktalar:

Kigali Lojistik Platformu(KLP) - Masaka Kuru Limanı: Ruanda lojistiğinin tartışmasız en önemli merkezidir. DP World tarafından 25 yıllığına işletilen bu tesis, ülkenin ana "kuru limanı" (dry port) olarak hizmet vermektedir. 20 hektarlık bir alana kurulu olan KLP, yılda 50.000 TEU konteyner işleme kapasitesine sahiptir . 50.000 m2'lik ana depo alanı, 500 m2'lik soğuk hava deposu, gümrükleme, konteyner bakımı ve demiryolu bağlantıları gibi kapsamlı hizmetler sunmaktadır.

KLP, ülkenin Dar es Salaam (Tanzanya) ve Mombasa (Kenya) limanlarıyla bağlantısını sağlayarak, Ruanda ve komşusu kara ile çevrili ülkeler (DRC, Burundi, Uganda) için bir ticaret kapısı görevi görmektedir.

KLP Connect Projesi: Dünya Bankası tarafından finanse edilen bu büyük proje, Masaka'daki KLP'yi bölgesel lojistik koridorlarına bağlamayı hedeflemektedir. Proje kapsamında, KLP'yi Bugesera Endüstri Parkı ve yapımı devam eden Bugesera Uluslararası Havalimanı'na bağlayacak 69.45 km'lik yolların rehabilitasyonu ve iyileştirilmesi planlanıyor . Ayrıca, Tanzanya'daki Isaka'dan gelecek demiryolu hattıyla entegrasyon hedeflenmektedir.

KLPCconnect projesi, karayolu bağlantılarının yanı sıra, gelecekteki demiryolu bağlantıları ve Bugesera Havalimanı ile entegre bir lojistik ağı oluşturmayı amaçlamaktadır.



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

Kiyanzi Kuru Limanı: Doğu Eyaleti'ndeki Kirehe Bölgesi'nde, Rusumo Sınır Kapısı'na yaklaşık 10 km mesafede konumlanan bu tesis, özellikle bölgesel ticareti kolaylaştırmak için geliştirilmiştir. Yılda 7.000 ila 10.000 ton kargo elleçleme kapasitesine sahip olan Kiyanzi, halen özel sektör işletmecisi aramaktadır. Hükümet, tesisin tam potansiyeline ulaşması için uygun bir operatör bulma çalışmalarını da sürdürmektedir.

Ruanda'nın kendi limanı olmasa da ticareti için yukarıda da belirtildiği üzere iki büyük komşu limana bağımlıdır:

Dar es Salaam (Tanzanya): Ruanda için en hayati ticaret yoludur. Ülkenin ithalat ve ihracatının büyük bir kısmı bu liman üzerinden Merkez Koridor (Central Corridor) kullanılarak yapılmaktadır.

Mombasa (Kenya): Kuzey Koridoru (Northern Corridor) üzerinden Ruanda'ya ulaşan bir diğer kritik limandır. KLP gibi merkezler, bu iki limandan gelen yüklerin ülke içine ve komşu ülkelere dağıtımını organize etmektedir.

Öte yandan Ruanda'da mevcut gümrük kapıları ise özetle aşağıdaki gibidir.

Ruanda Gümrük Kapıları	
Ruanda- Uganda	
Gatuna (Katuna)	En büyük ve en önemli sınır kapısıdır. Kigali - Kampala ana yolu üzerinde bulunur. Birleşik Gümrük ve Göçmenlik Kontrolü (OSBP) uygulanmaktadır. Ticaret ve yolcu trafiği en yoğun geçiş noktasıdır. Tır ve otobüslerin yoğunlukla kullandığı sınır kapısıdır.
Kagitumba (Mirama Hills)	Doğu Ruanda ile Uganda arasında bir geçiş noktasıdır. Tarım ve ticaret ürünlerinin taşınmasında önemli rol oynar. EAC (Doğu Afrika Topluluğu) entegrasyonu çerçevesinde ticareti hızlandırır. Ruanda'nın doğusundaki Nyagatare ile Uganda'nın batısındaki Ntungamo arasında bulunur.
Cyanika (Kyanika)	Musanze (Ruanda) ve Kisoro (Uganda) şehirlerini birbirine bağlar. Turistler ve yerel halk tarafından yaygın olarak kullanılır. Ticari yük taşımacılığı açısından diğer iki sınır kadar yoğun değildir. Goril turizmine gelen ziyaretçiler tarafından kullanılır.
Ruanda-Tanzanya	
Rusumo	En büyük ve en yoğun sınır kapısıdır. Kigali ile Tanzanya'nın Dar es Salaam limanı arasındaki ana ticaret yolunun bir parçasıdır. EAC gümrük prosedürleri uygulanmaktadır. Büyük tır ve kamyonların sıklıkla kullandığı bir geçiş noktasıdır.
Kagitumba	Ruanda-Uganda-Tanzanya üçgeninde bulunur. Daha çok ticari geçişler ve mal taşımacılığı için kullanılır. Uganda üzerinden Tanzanya'ya geçmek isteyenler için alternatif bir sınır kapısıdır.
Ruanda-Burundi	
Nemba (Gasenyi)	En büyük ve en önemli sınır kapısıdır. Ruanda'nın Bugesera bölgesi ile Burundi'nin Kirundo bölgesini birbirine bağlar. Ticaret açısından yoğun kullanılan bir noktadır. OSBP sistemi ile gümrük işlemleri hızlandırılmıştır.



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

Ruhwa	Cyangugu (Ruanda) ile Cibitoke (Burundi) arasında yer alır. İkincil sınır kapısı olarak kullanılır. Daha çok küçük tüccarlar ve yerel halk tarafından kullanılır.
Kanyaru-Haut	Huye (Ruanda) ile Ngozi (Burundi) arasında yer alır. Alternatif bir sınır kapısıdır. Bölgesel ticaretin desteklenmesi açısından önemlidir.
Ruanda-Demokratik Kongo Cumhuriyeti (DRC)	
La Corniche (Grande Barrière)	En büyük ve en önemli sınır kapısıdır. Gisenyi (Ruanda) ve Goma (DRC) arasında bulunur. Ticaret ve turizm açısından en yoğun kapılardan biridir. Büyük tır ve ticaret araçları için ana geçiş noktasıdır. EAC gümrük entegrasyonu ile hızlandırılmış işlemler uygulanmaktadır.
Petite Barrière	Goma (DRC) ile Gisenyi (Ruanda) arasında küçük çaplı bir sınır kapısıdır. Günlük işçi, küçük tüccar ve yayalar tarafından kullanılır. Daha az yoğunluklu, ancak sürekli açıktır.
Rusizi I	Bukavu (DRC) ile Cyangugu (Ruanda) arasında bulunur. Yoğun ticaret ve taşımacılık yapılan bir sınır kapısıdır. Büyük kamyonlar ve ticaret malları için kritiktir.
Rusizi II	Daha küçük bir sınır kapısıdır. Daha çok yerel halk ve küçük tüccarlar tarafından kullanılır.

c.Yerel Başlıca Lojistik Firmaları

Ruanda'da faaliyet gösteren başlıca lojistik firmaları aşağıdaki tablodaki gibidir.

No	Şirket	İletişim	Sector
1	Africa Global Logistics (AGL) Magerwa	https://www.aglgroup.com	Logistics / Port Services
2	ConsTruck	https://www.construck.rw	Logistics
3	Gize Logistics	https://www.gizeplc.com	Logistics / Freight
4	Atlas Logistics	https://atlaslogisticsltd.com	Logistics / Freight
5	RwandAir Cargo	https://www.rwandair.com/business-solutions/cargo/	Logistics
6	ITO East Africa Ltd.	https://www.ito-logistics.de/en/	Logistics
7	Haraka Logistics	https://harakalogisticsservices.com	Logistics
8	Value Logistics	https://logistics.value.rw	Logistics
9	Aska Logistic	https://askalogistics.com	Logistics
10	Kim Logistics	https://www.kimlogisticsinc.com	Logistics
11	Cloffik Ltd	https://www.cloffik.rw	Logistics / Freight
12	T & J Freight Agency Ltd	https://tjfreight.com	Logistics / Port Services
13	Zipline International Inc	keller@flyzipline.com	Logistics / Drone Delivery

d.Ülkede Faaliyet Gösteren Türk Lojistik Firmaları

Ruanda'da faaliyet gösteren herhangi bir Türk lojistik firması bulunmamaktadır.



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

4.LPI ENDEKSİ SIRALAMASI

Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkeleri altı gösterge aracılığıyla analiz etmektedir.

- Gümrük ve sınır yönetimi işlemlerinin (gümrükleme) etkinliği.
 - Ticaret ve taşımacılıkla ilgili altyapının kalitesi.
 - Rekabetçi fiyatlarla uluslararası sevkiyat ayarlama kolaylığı.
 - Lojistik hizmetlerinin yetkinliği ve kalitesi.
 - Gönderilerin izlenebilirliği (takip ve izleme yeteneği).
 - Sevkiyatların, planlanan veya beklenen teslimat süresi içinde alıcılara ulaşma sıklığı.
- LPI Endeksi **5 puan üzerinden** yukarıdaki altı göstereye göre değerlendirilmektedir.

Dünyada LPI Endeksi ortalaması en yüksek on 10 ülke 2023 yılı itibariyle sırasıyla;

- Singapur 4.3
- Finlandiya 4.2
- Danimarka 4.1
- Almanya 4.1
- Hollanda 4.1
- İsviçre 4.1
- Avusturya 4.0
- Belçika 4.0
- Kanada 4.0
- Hong Kong 4.0

Dünyada LPI Endeksi ortalaması en düşük olan 10 ülke 2023 yılı itibariyle sırasıyla;

- Moritanya 2.3
- Suriye 2.3
- Venezuela 2.3
- Küba 2.2
- Yemen 2.2
- Angola 2.1
- Kamerun 2.1
- Haiti 2.1
- Somali 2.0
- Afganistan 1.9
- Libya 1.9

Ülkemiz Türkiye ise LPI endeksinde 3.4 puanla 38. sıradadır.

LPI Endeksi Raporu en son 2018 ve 2023 yıllarında yayımlanmıştır.



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

Bu minvalde Ruanda'nın 2018 ve 2023 yılı LPI endeksi skor durumları aşağıdaki gibidir.

Ruanda	Dünya Sıralaması	LPI Ortalama Skoru	Gümrük Skoru	Altyapı Skoru	Uluslararası Sevkiyat Skoru	Kalite ve Yeterlilik Skoru	Zamanında Teslimat Skoru	İzleme ve Takip Skoru
2018	57	2.97	2.67	2.76	3.39	2.85	3.35	2.75
2023	73	2.80	2.50	2.90	2.40	3.00	3.10	3.00

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, Ruanda'nın LPI ortalama skoru 2023 yılında, 2018 yılına göre 2.97'den 2.80'e %5,7 oranında düşüş göstermiştir.

Dünya Sıralamasında ise 57. sıradan 73. sıraya 16 basamak birden gerileme göstermiştir.

Ruanda, 2018'de küresel ortalamaya yakın bir performans sergilerken, 2023'te hem skor hem de sıralama olarak geride kalmıştır. Aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere, 2018 yılında en az gelirli ülkeler arasında en yüksek LPI skoruna sahip ülke konumundadır.

Table 1.5 Top-performing low-income economies, 2018

Economy	2018		2016		2014		2012	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Rwanda	57	2.97	62	2.99	80	2.76	139	2.27
Benin	76	2.75	115	2.43	109	2.56	67	2.85
Burkina Faso	91	2.62	81	2.73	98	2.64	134	2.32
Mali	96	2.59	109	2.50	119	2.50	na	na
Malawi	97	2.59	na	na	73	2.81	73	2.81
Uganda	102	2.58	58	3.04	na	na	na	na
Comoros	107	2.56	98	2.58	128	2.40	146	2.14
Nepal	114	2.51	124	2.38	105	2.59	151	2.04
Togo	118	2.45	92	2.62	139	2.32	97	2.58
Congo, Dem. Rep.	120	2.43	127	2.38	159	1.88	143	2.21

Her ne kadar ortalama LPI endeksi düşse de alt göstergeler bazında bazı olumlu gelişmeler kaydetmiştir.

- “**Altyapı Skoru**”, 2.76'dan 2.90'a %5.1 artış göstermiştir. Buradaki etken Kigali Lojistik Platformu (KLP), Bugesera Havalimanı projesi ve yol iyileştirmeleri gibi yatırımlardır. Ancak hala 3.0'un altında olması, altyapının yeterli olmadığını göstermektedir.

- “**Kalite ve Yeterlilik Skoru**” 2.85'ten 3.00'e %5,3 artış göstermiştir.

- “**İzleme ve Takip Skoru**” ise (2.75'ten 3.00'e %9,1 oranında bir artış olmuştur ki en yüksek iyileşme oranı bu göstergededir. Ruanda hükümeti tarafından dijital izleme sistemlerine



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

yapılan yatırımlar (örneğin RRA'nın e-tracking sistemleri) bu oranında iyileşmesinin en büyük sebeplerindendir.

Öte yandan LPI skorunun düşmesinin sebepleri arasında en önemli gösterge “**Uluslararası Sevkiyat Skoru**” 3.39’dan 2.40’a %29,2 oranında düşüş olmuştur. Bunun en önemli nedeni, küresel tedarik zinciri krizleri ve navlun maliyetlerindeki artışlardır.

- “**Zamanında Teslimat Skoru**” ise 3.35’ten 3.10’a %7.5 oranında bir düşüş olmuştur.

- “**Gümrük Skoru**” ise 2.67’den 2.50’ye %6.4 oranında bir düşüş kaydedilmiştir. Gümrük işlemlerinin etkinliği ve şeffaflığının azalmış olduğunu gösterir ki bu, ticaretin kolaylaştırılması hedefinin önünde ciddi bir engeldir.

Bu nedenle dijitalleşme hızlandırılmalı ve sınır ötesi işlemlerde bekleme süreleri kısaltılmalı, Dar es Salaam ve Mombasa limanlarıyla koordinasyon artırılarak, sevkiyat süreçleri iyileştirilmelidir.

5.ÖNEMLİ TİCARİ ROTALAR (Ülke Dış Ticaretinde Kullanılan Ana Taşımacılık Güzergahları)

Ruanda denize kıyısı olmayan (landlocked) bir ülke olduğu için dış ticareti tamamen küresel pazarlara bağlanan uluslararası ticaret koridorlarına dayanır.

Ülkenin ana ticaret rotaları aşağıdaki haritadan da görüleceği üzere şunlardır:



-Kuzey Koridoru (Ana Ticaret Rotası) -Mombasa-Kigali Koridoru (Kenya üzerinden),

Kuzey Koridoru, transit yük hacminin en büyük kısmını oluşturarak Ruanda'nın ithalat ve ihracatta kullandığı birincil ve en yoğun rotadır.



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

Güzergah: Ruanda'yı Uganda üzerinden Kenya'daki uluslararası Mombasa Limanı'na bağlayan rotadır. Ruanda'ya ana giriş noktaları Doğu ve Kuzey eyaletlerindeki Kagitumba ve Gatuna sınır kapılarıdır. Yük Taşımacılığı, karayolu ile yapılmaktadır. Mallar Mombasa Limanı'ndan kamyonlarla yüklenerek Malaba ve Kampala üzerinden Kigali'ye ulaştırılmaktadır.

-Merkez Koridoru-Darüsselam-Kigali Koridoru (Tanzanya üzerinden),

Kuzey Koridoru'na en önemli alternatif olan bu rota, Ruanda'nın uluslararası deniz ticaretinin büyük bir bölümünü sırtlamaktadır.

Güzergah: Ruanda'yı Tanzanya'daki Darüsselam Limanı'na bağlamaktadır. Mallar Tanzanya'yı geçerek Ruanda'ya Rusumo sınır kapısından giriş yapmaktadır. Yük Taşımacılığı, yine karayolu ile yapılmaktadır. İstisnai olarak Tanzanya içindeki demiryolu ve göl taşımacılığı kombinasyonu ile da gerçekleştirilmektedir.

-Bölgesel Ticaret Kapısı (Kongo DC-Kigali Koridoru)

Deniz aşırı ithalatın dışında, Ruanda'nın ihracat ve yeniden ihracat (re-export) için en büyük bölgesel ticaret ortağı Demokratik Kongo Cumhuriyeti'nin (DKC) doğu bölgesidir.

En yoğun sınır geçişleri Rubavu (Goma), Rusizi ve Kivu Gölü limanları üzerinden yapılmaktadır.

Yukarıda belirtildiği üzere Ruanda şu anda dış ticarete neredeyse tamamen karayolu ağlarına bağımlıdır. Yüksek lojistik maliyetlerini düşürmek için büyük altyapı projeleri yürütülmektedir. Bunların başında, Darüsselam Limanı'nı doğrudan Kigali'ye bağlayacak olan Merkez Koridoru Standart Hat Açıklıklı Demiryolu (SGR) projesi gelmektedir.



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

6.RUANDA İLE TÜRKİYE ARASINDAKİ TAŞIMA ÜCRETLERİ (Kullanılan Tüm Taşıma Modlarına İlişkin Kg Baş Ücretlendirme)

Bilindiği üzere, Türkiye ile Ruanda arasındaki taşımacılık maliyetleri; taşıma moduna (hava, kara/deniz), yükün niteliğine, paket boyutuna (hacimsel ağırlık) ve teslimat hızına göre değişir.

Deniz Yolu+Kara Yolu Taşıma Modlarında Ücretler:

Türkiye'den gönderilen büyük hacimli ve ağır yükler için liman ve kara yolu kombine edilerek yapılır. Türkiye limanlarından (Ambarlı, Mersin vb.) yola çıkan konteynerler öncelikle Doğu Afrika limanlarına (Tanzanya-Darüsselam veya Kenya-Mombasa) deniz yoluyla gelmekte ve buradan Ruanda'ya (Kigali) kara yolu (TIR/Kamyon) ile aktarılmaktadır (Transit süre genelde 25-50 gün sürmektedir.).

Kg bazında net sabit fiyatlar bulunmamakla birlikte, piyasa dinamiklerine, yakıt fiyatlarına ve seçilen lojistik firmasına vb göre değişen tahmini rakamlar olmakla birlikte örneğin İstanbul-Kigali güzergahında (İstanbul limanından deniz yolu ile Mombassa/Darusselam'a ve devamında bu limanlardan Kigaliye kara yolu ile ortalama kg başı maliyetler yaklaşık olarak aşağıdaki gibidir:

Dolayısıyla söz konusu toplam maliyet; deniz navlununu, liman masraflarını, kara taşımacılığını ve birçok ek ücreti içermektedir.

Konteyner Tipi	Tahmini Maliyet	Yük Ağırlığı	Tahmini Kg Başı Maliyet
20'lik Konteyner	5.000-7.500 USD	20 Ton (20.000-22.000 kg)	0.25-0.38 USD
40'lık Konteyner	8.000-12.500 USD	25 Ton (25.000-28.000 kg)	0.32-0.50 USD

Toplam maliyet genellikle şu ana başlıklardan oluşmaktadır.:

-Deniz Navlunu (İstanbul > Mombasa veya Dar es Salaam)

Bu, konteynerin gemide taşınması için ödenen temel ücrettir.

-Kara Taşımacılığı (Liman > Kigali)

Konteynerin limandan karayoluyla Kigali'ye (yaklaşık 1700 km) taşınması için ödenen ücrettir.,

-Liman ve Terminal Masrafları



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

Bu kalemler, hem çıkış (İstanbul) hem de varış (Mombasa/Dar es Salaam) limanlarındaki işlemleri kapsar. Bunlar terminal elleçleme ücreti (THC): 20'lik konteyner için \$150-\$200, 40'lık için \$280-\$350. Liman ve Rıhtım Ücretleri: Konteyner başına \$100-\$200. Gümrükleme ve Dokümantasyon Ücretleri:** Konteyner başına yaklaşık \$350-\$400. Demuraj ve Gecikme Ücretleri: Konteynerin limanda veya teslim noktasında ücretsiz süreyi (genelde 5-7 gün) aşması durumunda günlük ek ücretler (örneğin, günlük \$75-\$150) tahakkuk etmektedir.

Hava Yolu Taşıma Modunda Ücretler:

Ruanda için hava kargo taşımacılığı, ülkenin denize kıyısı olmayan konumu nedeniyle yüksek değerli ve acil ürünlerin ticaretinde hayati bir rol oynamaktadır. Ancak yüksek maliyetler, altyapı yetersizlikleri ve mevcut kapasite sorunları, bu taşıma modunun önündeki en büyük engeller olarak öne çıkmaktadır.

Ruanda'nın hava kargo altyapısının merkezinde ülkedeki tek havaalanı olan Kigali Uluslararası Havalimanı (KGL) bulunmaktadır. Ülkenin bayrak taşıyıcısı RwandAir'in kargo filosu sınırlı olsa da, Turkish Cargo ve Qatar Airways Cargo gibi uluslararası oyuncular bu pazarda aktif rol oynamaktadır. Ancak mevcut durum, özellikle tarımsal ürünler olmak üzere ihracatçılar için ciddi zorluklar yaratmaktadır. Kapasite yetersizliği ve yüksek navlun maliyetleri, başlıca engeller olarak sıralanmaktadır. Nitekim yukarıdaki veriler de bu durumu doğrulamaktadır. 2024'ün son çeyreğinde 360 milyon USD civarında seyreden hava yolu ihracatı, 2025'in ikinci çeyreğinde 99 milyon USD'ye kadar gerilemiştir.

Hava yolu taşımacılığı, Ruanda'nın denize kıyısı olmadığı için en çok tercih edilen yöntemdir. İstanbul'dan (IST) Kigali'ye (KGL) tarifeli uçuşlarla veya kargo uçaklarıyla yapılmaktadır.

-Hava Kargo (Ekspres/Kurye): 1-30 kg arası küçük paketler için uluslararası kurye firmalarıyla kg başı ortalama \$4 - \$15 arasında değişmektedir. Paket ağırlığı hesaplanırken kargonun kapladığı hacimsel ağırlık ($En \times Boy \times Yükseklik \div 5000$) formülü dikkate alınmaktadır.

-Genel Hava Kargo (Toplu Yükler): 100 kg ve üzeri genel kargolarda, Turkish Cargo veya RwandAir gibi firmaların doğrudan seferlerinde pazarlığa bağlı olarak kg başı navlun bedeli \$2.50-\$5.00 civarına kadar düşebilmektedir.

Ancak bu fiyatların daimi olmadığını, yakıt ek ücretleri, döviz kurları ve mevsimsel talebe göre değişebileceğini unutmamak gerekmektedir. Ayrıca, ülkenin tek havalimanı olan Kigali Havalimanı'ndaki altyapı sorunları ve soğuk zincir eksiklikleri gibi operasyonel zorluklar, maliyetlerin ötesinde birer engel olarak varlığını sürdürmektedir. Uzun vadede, Bugesera Uluslararası Havalimanı projesinin tamamlanması ve demiryolu bağlantılarının iyileştirilmesiyle birlikte hava kargo maliyetlerinin daha da optimize olması beklenmektedir.



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

7.DİŞ TİCARET TAŞIMALARINDA LOJİSTİK SORUNLARI (Yüksek Navlun Fiyatları, Vize Sorunu, Frekans az olması vb)

Ruanda, denize kıyısı olmayan (kara ile çevrili) bir ülke olarak, uluslararası ticaretinde kendine özgü ve oldukça karmaşık lojistik zorluklarla karşı karşıyadır. Bu sorunlar, coğrafi konumundan altyapı yetersizliklerine, maliyetlerden bölgesel risklere kadar geniş bir yelpazeye yayılmaktadır. Başlıca lojistik sorunları şu şekilde sıralamak mümkündür:

-Kara ile Çevrili Olmanın Yol Açtığı Yapısal Bağımlılık

Ruanda'nın en temel lojistik sorunu, denize doğrudan erişiminin olmamasıdır. Bu durum, ülkeyi dış ticaretinin tamamı için komşu ülkelerin (başta Kenya ve Tanzanya) limanlarına bağımlı kılmaktadır. İthalat ve ihracatın tamamına yakını, bu limanlar üzerinden yapılmak zorunda olduğundan, tedarik zincirinde ek bir aktarma noktası ve buna bağlı maliyetler ortaya çıkmaktadır.

-Yüksek Lojistik Maliyetler

Kara ile çevrili olma ve altyapı eksikliklerinin doğrudan bir sonucu olarak, Ruanda'daki taşımacılık ve lojistik maliyetleri bölge ortalamasının yaklaşık %30 üzerinde seyretmektedir. Bu durum, ithal edilen hammaddelerin ve nihai ürünlerin fiyatlarını ciddi oranda artırmakta, ülkenin rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir.

-Bölgesel Demiryolu Ağına Bağlantı Eksikliği

Ruanda, bölgesel demiryolu ağlarına bağlı değildir. Bu nedenle deniz limanlarından yapılan tüm taşımacılık, zorlu arazi koşullarına ve uzun mesafelere rağmen karayolu veya havayolu ile gerçekleştirilmek zorundadır. Hali hazırda Kigali'yi Mombasa veya Dar es Salaam'a bağlayan işlevsel bir demiryolu hattı bulunmaması, maliyetleri daha da artıran ve süreleri uzatan bir faktördür.

-Sınırlı ve Yetersiz Karayolu Altyapısı

Ruanda'nın karayolu ağı, özellikle kırsal üretim bölgelerine ulaşmada yetersiz kalmaktadır. Başkent Kigali'yi limanlara bağlayan ana koridorlar (Mombasa-Kigali ve Dar es Salaam-Kigali) bulunsa da, bu yolların ülke içindeki dağıtım ağına entegrasyonu sorunludur. Ayrıca, ülkenin "Bin Tepe Ülkesi" olarak bilinen engebeli coğrafyası, yol yapımını ve ulaşımı zorlaştırmaktadır. 2025 itibarıyla bu ana koridorlarda nakliye süresinin ortalama 5-7 gün olduğu belirtilmektedir.

-Hava Kargo Kapasitesinin Yetersizliği

Ruanda'nın bayrak taşıyıcısı RwandAir, yalnızca 23 ton kapasiteli tek bir kargo uçağına sahiptir. Bu kapasite, özellikle avokado, çiçek, çay ve kahve gibi yüksek değerli ve bozulabilir tarım ürünlerinin ihracatı için son derece yetersiz kalmaktadır. Bu darboğaz, ihracatçıların büyüyen pazarlara erişimini kısıtlamakta ve fiyatları olumsuz etkilemektedir.



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

-Yüksek ve Dengesiz Hava Kargo Maliyetleri

Sınırlı kapasite ve yetersiz rekabet, hava kargo ücretlerini aşırı derecede yükseltmektedir. Bu durum, özellikle tarım ürünleri gibi acil ve zamanında sevkiyat gerektiren sektörlerde ihracatçıların kar marjlarını daraltan kritik bir sorundur. Türk Hava Yolları'nın rakiplerine kıyasla yüksek olan hava kargo ücretleri de bu maliyet baskısına katkı sağlayan unsurlar arasında gösterilmektedir.

-Soğuk Zincir Altyapısı Eksikliği

Artan tarımsal ihracat potansiyeline rağmen, Ruanda'da soğuk zincir lojistiği altyapısı henüz yeterince gelişmemiştir. Bu durum, bozulabilir ürünlerin hasat sonrası kayıplarını artırmakta ve ürünlerin uluslararası pazarlara tazeliğini koruyarak ulaştırılmasını zorlaştırmaktadır.

-Bölgesel ve Jeopolitik Riskler

Ruanda'nın lojistik rotaları, komşu bölgelerdeki siyasi istikrarsızlıktan doğrudan etkilenmektedir. Daha da önemlisi, Kızıldeniz'deki gemi saldırıları gibi küresel güvenlik sorunları, ülkenin ana tedarik rotalarını kökünden değiştirebilmektedir. Bu tehdit, gemi rotalarının değişmesine, sigorta maliyetlerinin artmasına ve tedarik zincirinde öngörülemezlik yaratmaktadır. Örneğin, Kızıldeniz'deki korsanlık ve saldırılar nedeniyle gemilerin Ümit Burnu'nu dolaşmak zorunda kalması, Türkiye'den Mombasa'ya gelen bir konteynerin süresini 25-45 günden 80-90 güne çıkarmış, navlun fiyatlarını ise 3-6 bin USD'den 9-12 bin USD'ye yükseltmiştir.

-Tek Pazar Üyeliğinden Kaynaklanan Uyumsuzluklar

Ruanda, Doğu Afrika Topluluğu (EAC) ve Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı (COMESA) gibi birden fazla bölgesel ekonomik birliğin üyesidir. Farklı birliklerin kendi iç ticaret ve gümrük düzenlemeleri, teknik ve yasal zorluklar yaratmakta, sınır geçişlerinde tarife dışı engellere ve bürokratik yüke yol açmaktadır.

-Gümrük İşlemlerinde ve Vergi İadesinde Gecikmeler

Ruanda'da iş kurmak kolay olsa da, uygulama aşamasında sorunlar yaşanmaktadır. Özellikle devlete yapılan mal veya hizmet teslimatlarının ödemelerinde gecikmeler yaşanması, firmaların nakit akışını olumsuz etkilemektedir. Buna ek olarak, KDV iadelerinin yasal sürede (15 gün) yapılmaması ve sürecin aylar hatta yıllar sürebilmesi, şirketlerin işletme sermayesini zorlayan önemli bir sorundur.

Bu zorluklara rağmen Ruanda, özellikle Bugesera'daki yeni uluslararası havalimanı inşaatı ve bölgesel demiryolu bağlantılarına yönelik projelerle lojistik altyapısını güçlendirerek bölgesel bir lojistik merkezi olma hedefini sürdürmektedir. Ancak bu dönüşümün gerçekleşmesi zaman alacaktır.



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

8.MÜŞAVİRLİK DEĞERLENDİRMESİ (Lojistiğin Ülke ile ikili/transit ticaretimize etkisi, yaşanan lojistik sorunların çözülmesine ilişkin Öneriler)

Ruanda'nın lojistik görünümü, Türkiye ile ikili ve transit ticaretimiz için hem önemli fırsatlar hem de ciddi zorluklar barındırmaktadır. Yukarıda da belirtildiği üzere, Ruanda'nın ticaret taşımacılığında havayolundan karayoluna doğru yapısal bir dönüşüm yaşadığını ve bu durumun ikili ticaretimizin dinamiklerini doğrudan etkilediğini göstermektedir.

-Taşıma Modlarındaki Dönüşüm ve Maliyet Etkisi: Ruanda'nın ihracat ve ithalat verileri, lojistik stratejisinde kalıcı bir değişime işaret etmektedir. Havayolunun payı, 2024'ün son çeyreğinde %67 iken, 2025'in son çeyreğinde ihracatta %14, ithalatta ise %7 gibi tarihî düşük seviyelere gerilemiştir. Buna karşılık, karayolunun payı aynı dönemde ihracatta %101'e ulaşmıştır.

Bu dönüşüm, Türkiye'den Ruanda'ya yapılacak taşımalarda denizyolu+ karayolu kombine taşımacılığının daha da öne çıkacağını göstermektedir.

Hali hazırda bu kombine taşımada yaklaşık maliyetler (20'lik konteyner için 0.25-0.38 USD/kg, 40'lık konteyner için 0.32-0.50 USD/kg) havayoluna göre (2.50-5.00 USD/kg) oldukça rekabetçidir. Ancak bu maliyet avantajı, uzun transit süreleri (25-50 gün) ve Kızıldeniz'deki güvenlik riskleri gibi faktörlerle dengelenmektedir. Örneğin, Kızıldeniz'deki saldırılar nedeniyle gemilerin Ümit Burnu'nu dolaşması, transit süresini 80-90 güne çıkarmakta ve navlun maliyetlerini önemli ölçüde artırmaktadır.

-Hava Kargo Kapasitesi ve Rekabet: Ruanda'nın hava kargo kapasitesi (RwandAir'in tek bir kargo uçağı) yetersizdir. Bu durum, özellikle yüksek değerli ve acil ürünlerin (ilaç, elektronik, taze meyve-sebze) taşınmasında sorun yaratmaktadır. Öte yandan, Turkish Cargo'nun Multilines International Rwanda ile yaptığı anlaşma, bu noktada stratejik bir önem taşımaktadır. Turkish Cargo'nun geniş filosu ve rota ağı, Ruanda pazarında daha rekabetçi fiyatlar ve daha hızlı teslimat imkânı sunarak Türk firmaları için önemli bir avantaj yaratabilir.

-Altyapı ve Lojistik Performans: Ruanda'nın LPI (Lojistik Performans Endeksi) skorunun 2018'de 2.97'den 2023'te 2.80'e gerilemesi ve dünya sıralamasında 16 basamak birden düşmesi (57. 'likten 73.'lüğe), lojistik altyapı ve süreçlerdeki zorlukları net bir şekilde ortaya koymaktadır. Özellikle "uluslararası sevkiyat skoru"ndaki %29'luk düşüş, ticaretimizin önündeki en büyük engellerden biridir.

-Yaşanan Lojistik Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler

-Hava Kargo İş Birliğinin Güçlendirilmesi:

-Turkish Cargo'nun Potansiyelinden Faydalanmak: Multilines International ile yapılan iş birliği, Türk ihracatçılarına daha uygun fiyatlı ve geniş ağ bağlantılı bir hava kargo seçeneği sunmaktadır. Bu iş birliğinin daha da derinleştirilmesi ve Türk lojistik firmalarının da bu ağa entegre olması teşvik edilmelidir.

-Soğuk Zincir Çözümleri: Ruanda'nın artan tarımsal ihracatı (avokado, çiçek vb.) göz önüne alındığında, soğuk zincir lojistiği kritik önemdedir. Türk firmaları, bu alandaki



Kigali Ticaret Müşavirliği Lojistik Ülke Notu 2026

uzmanlıklarını kullanarak Kigali'de ortak soğuk hava deposu yatırımları veya iş birlikleri geliştirebilir.

-Kombine Taşımacılıkta Alternatif Rotaların Değerlendirilmesi:

-Darüsselem Koridoru'nun Önemi: Mombasa limanına olan bağımlılık, Kızıldeniz risklerine karşı kırılgandır. Türk firmaları, Tanzanya üzerinden Merkez Koridor'u (Darüsselem - Kigali) daha aktif kullanarak riski dağıtabilir. Bu koridorun iyileştirilmesi (demiryolu projeleri) yakından takip edilmelidir.ü

-Demiryolu Projelerine Hazırlık: Ruanda'yı limanlara bağlayacak Standart Hat Demiryolu (SGR) projeleri tamamlandığında, maliyet ve süre avantajı sağlayacaktır. Türk lojistik firmalarının bu projelerin inşasında veya işletmesinde yer alması, uzun vadeli stratejik kazanımlar sağlayabilir.

-Lojistik Performansın İyileştirilmesi için İş Birliği:

-Gümrük ve Dijitalleşme:Ruanda'nın gümrük skorundaki düşüş, süreçlerin iyileştirilmesi gerektiğini göstermektedir. Türkiye'nin "Tek Pencere" sistemi gibi dijital gümrük uygulamalarındaki deneyimi, Ruanda ile paylaşılabilir ve sınır geçişlerindeki bürokratik yük azaltılabilir.

-Lojistik Eğitim ve Danışmanlık: Türk lojistik uzmanları, Ruandalı firmalara yönelik eğitim programları düzenleyerek yerel kapasitenin artmasına katkı sağlayabilir. Bu, hem iş birliklerini güçlendirecek hem de lojistik süreçlerin kalitesini artıracaktır.

-Finansal ve Sigorta Çözümleri:

-Navlun Sigortası ve Risk Yönetimi: Kızıldeniz'deki riskler, sigorta maliyetlerini artırmaktadır. Türk Eximbank ve sigorta şirketleri, bu rotaya özel navlun sigortası ürünleri geliştirerek Türk firmalarının maliyet yükünü hafifletebilir.

Ruanda ile ticaretimiz, lojistik altyapının zorluklarına rağmen büyük bir potansiyel taşımaktadır. Özellikle Turkish Cargo gibi güçlü bir oyuncunun pazardaki varlığı, Türk firmaları için önemli bir rekabet avantajıdır . Stratejik olarak, taşıma modlarındaki dönüşümü iyi okuyarak, hem havayolu (yüksek değerli ürünler) hem de karayolu/denizyolu (hacimli ürünler) seçeneklerini esnek bir şekilde kullanmak, riskleri dağıtmak ve maliyetleri optimize etmek en doğru yaklaşım olacaktır. Ayrıca, altyapı projelerine ve dijitalleşmeye yönelik iş birlikleri, uzun vadede ticaret hacmimizin artmasına doğrudan katkı sağlayacaktır.



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

9.FAYDALI LİNKLER VE KAYNAKÇA

- [1].Rwanda Development Board (RDB), Invest in Remarkable Rwanda.
[Home - Official Rwanda Development Board \(RDB\) Website](#)
- [2].National Institute of Statistics of Rwanda, National Accounts (2024,2025)
<https://statistics.gov.rw/datasource/formal-external-trade-goods-report>
- [3]. Ruanda Ticaret ve Sanayi Bakanlığı (MINICOM). www.minicom.gov.rw
- [4].Ruanda Özel Sektör Federasyonu (PSF - Private Sector Federation Rwanda) www.psf.org.rw
- [5].Ruanda Merkez Bankası <https://www.bnr.rw>
- [6].Doğu Afrika Birliği Ortak Gümrük Tarifesi <https://kra.go.ke/images/publications/EAC-CET-2022-VERSION-30TH-JUNE-Fn.pdf>
- [7].Kigali Büyükelçiliği, <https://kigali-emb.mfa.gov.tr/Mission/ShowInfoNote/390832>
- [8].RRA(Rwanda Revenue Authority) resmi sitesi <https://www.rra.gov.rw>
- [9]. World Investment Report 2024 <https://unctad.org/wir>
- [10]. UNCTAD FDI/MNE database. <https://unctad.org/fdistatistics>
- [11]. World Investment Report 2023, <https://unctad.org/publication/world-investment-report>
- [12]. Visit Rwanda [Visit Rwanda](#)
- [13]. Kigali Uluslararası Finans Merkezi, [Kigali International Financial Center](#)
- [14]. Rwanda Ulusal İstatistik Kurumu, <https://statistics.gov.rw/>
- [15]. Ruanda Dışişleri Bakanlığı, <https://www.minaffet.gov.rw/>
- [16]. Ruanda Bilgi Teknolojileri ve Yenilik Bakanlığı, <https://www.minict.gov.rw/>
- [17]. Ruanda Altyapı Bakanlığı, Ministry of Infrastructure <https://www.mininfra.gov.rw/>
- [18]. Ruanda Başkanlık Ofisi, www.presidency.gov.rw
- [19]. LPI Logistic Performance Index <https://www.worldbank.org/en/search?q=LPI>
- [20]. Rwanda Air Cargo <https://www.rwandair.com/business-solutions/cargo/>
- [21]. Turkish Cargo. <https://www.turkishcargo.com/tr>
- [22]. Top Rwanda Logistic Companies <https://www.freightnet.com/directory/p1/cRW/s99.htm>
- [23].Ruanda Taşıma Modları, https://statistics.gov.rw/sites/default/files/documents/2026-06/2026Q1_External%20Trade%20Report_0.pdf
- [24]. Rwanda Customs Services, <https://www.rra.gov.rw/en/customs-services>
- [25]. Rwanda E-Cargo, <https://www.rra.gov.rw/en/customs-services/electronic-cargo-tracking-system>



Kigali Ticaret Müşavirliği
Lojistik Ülke Notu 2026

YASAL UYARI

Burada yer alan bilgi, yorum ve tavsiyeler yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Burada yer alan ve hiçbir şekilde yönlendirici nitelikte olmayan içerik, yorum ve tavsiyeler genel niteliktedir. Bu tavsiyeler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir. Bu nedenle, sadece burada yer alan bilgilere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir. Burada yer alan bilgiler Kigali Ticaret Müşavirliği tarafından genel bilgilendirme amacı ile hazırlanmıştır.

Hiçbir şekilde yönlendirici nitelikte olmayan bu içerik, genel anlamda bilgi vermeyi amaçlamakta olup; bu içeriğin, müşterilerin ve diğer yatırımcıların alım satım kararlarını destekleyebilecek yeterli bilgileri kapsamayabileceği dikkate alınmalıdır. Bu sayfalarda yer alan çeşitli bilgi ve görüşlere dayanarak yapılacak ileriye dönük yatırımlar ve ticari işlemlerin sonuçlarından ya da oraya çıkabilecek zararlardan Ticaret Bakanlığı sorumlu tutulamaz

Hukuki ve mali danışmanlık şirketleri dahil Türk ihracatçı ve yatırımcılarımızın Ruanda ile ilgili her türlü ihtiyaçlarını, Kigali Ticaret Müşavirliği ofisine sorarak ve danışarak hareket etmesinde fayda görülmekte olup Ticaret Bakanlığımızın sistemi olan Müşavire Danışın uygulamasından soruların iletilmesi mümkündür (<https://musaviredanisin.ticaret.gov.tr/>).



T.C. KİGALİ BÜYÜKELÇİLİĞİ
TİCARET MÜŞAVİRLİĞİ
Emrah UZUN
Kigali Ticaret Müşaviri

E-posta: kigali@ticaret.gov.tr
Adres: KG 2 No:25 Kimihurura Kigali Ruanda
Telefon: IP Telefon: 8380
Cep Telefonu: +250 796 169 476
+90 506 859 98 01 (Whatsapp only)