



LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU 2025



Hazırlayan: UTİKAD

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2025

İÇİNDEKİLER

Başkanın Önsözü.....	9
Yönetici Özeti.....	11
Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü.....	14
Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış.....	67
Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı.....	102
Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı.....	135
Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı.....	160
Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı.....	182
Kaynakça ve Notlar.....	205

Şekil Listesi

Grafikler

Grafik 1 - Dünya Mal İhracatının Değer ve Hacim Endeksleri (2015=100).....	16
Grafik 2 - Dünya Geneline Ticari Hizmet İhracatının Yıllık Büyüme Oranı (%).....	16
Grafik 3 - 2025 Yılında Bölgelere Göre Ticari Hizmet İhracatının Yıllık Büyüme Oranı (%)...	17
Grafik 4 - AB'nin Gaz Halindeki Doğal Gaz İthalatında Başlıca Ticaret Ortaklarının Payları (%).....	31
Grafik 5 - Üretim Yöntemine Göre GSYH Hesabında Sektörlerin Payları, Cari Fiyatlarla, 2024 - 2025.....	69
Grafik 6 - Yıl Bazında GSYH Büyüme Oranları.....	70
Grafik 7 - Dış Ticaret Dengesi (Milyon ABD Doları).....	71
Grafik 8 - Hizmet İhracatı, İthalatı ve Denge (2025).....	72
Grafik 9 - Hizmet Ticaretinin Hizmet Türlerine Göre Dağılımı, 2025.....	74
Grafik 10 - En Çok Hizmet Ticareti Yapılan Üç Ülke, 2024-2025.....	75
Grafik 11 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2024.....	80
Grafik 12 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2025.....	80
Grafik 13 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2024.....	81
Grafik 14 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2025.....	81
Grafik 15 - Türkiye'nin 2025 Yılı İhracatında İlk 5 Fasıl (Bin ABD Doları).....	84
Grafik 16 - Türkiye'nin 2025 Yılı İthalatında İlk 5 Fasıl (Bin ABD Doları).....	85
Grafik 17 - Ülke Gruplarına Göre 2024 Yıl Sonu İhracatı.....	86
Grafik 18 - Ülke Gruplarına Göre 2025 Yıl Sonu İhracatı.....	86
Grafik 19 - Ülke Gruplarına Göre 2024 Yıl Sonu İthalatı.....	87
Grafik 20 - Ülke Gruplarına Göre 2025 Yıl Sonu İthalatı.....	87
Grafik 21 - Genel ve Perakende E-Ticaret Hacminin Yıllara Göre Değişimi (Milyar TL).....	94
Grafik 22 - Genel E-Ticaret Hacminin ABD Doları Bazında Değişimi (Milyar ABD Doları).....	94
Grafik 23 - Ödeme Yöntemlerinin Payı.....	96
Grafik 24 - E-Ticaret İşletmelerinin Sektörlere Göre Dağılımı (% , 2025).....	96

Grafik 25 - Elektrikli-Sinyalli (HT+Konvansiyonel) Hat Uzunluğu (KM).....	107
Grafik 26 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	128
Grafik 27 - Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı.....	129
Grafik 28 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı.....	130
Grafik 29 - Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı.....	131
Grafik 30 - 2025 Yılında Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı.....	132
Grafik 31 - 2025 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı.....	133
Grafik 32 - Türkiye'de Karayolu Uzunluğu.....	138
Grafik 33 - Yıllar İtibarıyla Kamyon Sayısı.....	139
Grafik 34 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	153
Grafik 35 - Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı.....	154
Grafik 36 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı.....	155
Grafik 37 - Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı.....	156
Grafik 38 - 2025 Yılında Değer Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı.....	157
Grafik 39 - 2025 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı.....	158
Grafik 40 - Türkiye Geneli Havalimanları Kargo Trafiki.....	167
Grafik 41 - İstanbul'daki Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafiki.....	168
Grafik 42 - İstanbul Harici Seçilmiş Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafiki.....	169
Grafik 43 - Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram).....	171
Grafik 44 - Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu.....	171
Grafik 45 - Türkiye'nin Toplam Uçak Filosu.....	172
Grafik 46 - Türkiye'de Uçak Trafiki.....	173
Grafik 47 - 2025 Yılında Türkiye'de Uçak Trafiki.....	174
Grafik 48 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	175
Grafik 49 - Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı.....	176
Grafik 50 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı.....	177

Grafik 51 - Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı.....	178
Grafik 52 - 2025 Yılında Değer Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı.....	179
Grafik 53 - 2025 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı.....	180
Grafik 54 - Türk Deniz Ticaret Filosu.....	189
Grafik 55 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Konteyner.....	191
Grafik 56 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük.....	192
Grafik 57 - Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı.....	193
Grafik 58 - Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı.....	194
Grafik 59 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	196
Grafik 60 - Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı.....	198
Grafik 61 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı.....	199
Grafik 62 - Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı.....	200
Grafik 63 - 2025 Yılında Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı.....	201
Grafik 64 - 2025 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı.....	202

Tablolar

Tablo 1 - 2025 Yılı Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı (TL).....	68
Tablo 2 - Temel Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon ABD Doları) – 2025.....	71
Tablo 3 - Hizmet Türlerine Göre Uluslararası Hizmet Ticareti (Seyahat Hariç) - 2025.....	73
Tablo 4 - Ödemeler Dengesinde Taşımacılık Faaliyetleri.....	76
Tablo 5 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında).....	77
Tablo 6 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Ağırlık Bazında).....	78
Tablo 7 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$).....	82
Tablo 8 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı.....	83
Tablo 9 - 2025 Yılında Toplam İthalat Değer Bazında İlk 10 Ülke (Bin ABD Doları).....	88
Tablo 10 - 2025 Yılında Toplam İhracat Değer Bazında İlk 10 Ülke (Bin ABD Doları).....	88
Tablo 11 - Ükelere Göre Türkiye'den Yapılan Schengen Başvurularının Reddedilme Oranı (2024).....	92
Tablo 12 - U-ETDS Kapsamında Temel Faaliyet Alanları ve Veri Bildirimleri.....	98
Tablo 13 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (KM) Gelişimi.....	106
Tablo 14 - Çeken Araç Sayısı (Adet).....	108
Tablo 15 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı.....	109
Tablo 16 - Yük Vagonlarının Tonajlarına Göre Dağılımı.....	109
Tablo 17 - Çekilen Araç Sayısı (Adet).....	110
Tablo 18 - Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımalar (Netton).....	127
Tablo 19 - İhracatta İlk 5 Ülke - Demiryolu.....	134
Tablo 20 - İthalatta İlk 5 Ülke - Demiryolu.....	134
Tablo 21 - Ülkemizdeki Uluslararası Karayolu Koridorları.....	143
Tablo 22 - Türkiye Kara Hudut Kapıları.....	151

Tablo 23 - İhracatta İlk 5 Ülke - Karayolu.....	159
Tablo 24 - İthalatta İlk 5 Ülke - Karayolu.....	159
Tablo 25 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları.....	162
Tablo 26 - İhracatta İlk 5 Ülke - Havayolu.....	181
Tablo 27 - İthalatta İlk 5 Ülke - Havayolu.....	181
Tablo 28 - En Fazla Konteyner Elleçlenen 5 Liman Başkanlığı.....	184
Tablo 29 - En Fazla Yük Elleçlenen 10 Liman Başkanlığı.....	184
Tablo 30 - 2025 Yılında Türkiye'ye ve Türkiye'den Yapılan Ro-Ro Seferleri.....	195
Tablo 31 - İhracatta İlk 5 Ülke - Denizyolu.....	204
Tablo 32 - İthalatta İlk 5 Ülke - Denizyolu.....	204

Haritalar

Harita 1 - İllerin E-Ticaret Satışlarının Dağılımı (Milyar TL).....	95
Harita 2 - Konvansiyonel Demiryolu Ağı.....	105
Harita 3 - Yüksek Hızlı Demiryolu Ağı.....	106
Harita 4 - Türkiye'nin Yük Taşıma Coğrafyası.....	115
Harita 5 - Bakü – Tiflis – Kars (BTK) Hattı.....	116
Harita 6 - İran Yönlü Taşıma Güzergahı.....	117
Harita 7 - Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ülkemizi İçeren Orta Koridor Haritası.....	119
Harita 8 - Zengezur Koridoru (Kars–İğdır–Aralık–Dilucu Hattı).....	120
Harita 9 - Kalkınma Yolu.....	121
Harita 10 - Kalkınma Yolu Koridoru.....	122
Harita 11 - Kalkınma Yolu Projesi.....	123
Harita 12 - Trans-Asya Demiryolu Ağı Güney Koridoru (TAR Projesi) Haritası.....	123
Harita 13 - TRACECA Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaştırma Koridoru Haritası.....	125
Harita 14 - Ülkemizde İşletmede Olan ve Kurulması Planlanan Lojistik Merkezler.....	126
Harita 15 - KGM Karayolu Ağ Durumu Haritası.....	138
Harita 16 - Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları.....	143
Harita 17 - Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi.....	144
Harita 18 - AGR Uluslararası E - Yolları Ağı.....	145
Harita 19 - Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı (BSEC).....	146
Harita 20 - Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO).....	146
Harita 21 - Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP).....	147
Harita 22 - Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA).....	148
Harita 23 - Avrasya Karayolu Bağlantıları Projesi (EATL).....	149
Harita 24 - Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı.....	149
Harita 25 - Kara Hudut Kapıları.....	150

Harita 26 - Türkiye'nin Sivil Hava Ulaşımına Açık Havalimanları.....	163
--	-----

Harita 27 - Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları.....	183
--	-----

BAŞKANIN ÖNSÖZÜ



2025 yılı, küresel lojistik sektörünün ticaret politikalarındaki değişimler, jeopolitik gerilimler ve tedarik zincirlerindeki yeniden yapılanmaların etkisiyle önemli bir dönüşüm geçirdi. Tarife uygulamaları, bölgesel çatışmalar, deniz geçişlerindeki güvenlik riskleri ve alternatif koridor arayışları, lojistik hizmetlerin ekonomik faaliyet içindeki stratejik rolünü daha görünür hale getirdi. Dijitalleşme, yapay zeka, siber güvenlik ve karbonsuzlaşma alanlarında atılan adımlar da sektörün geleceğini şekillendiren başlıca unsurlar oldu.

Türkiye, Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasındaki konumu, geniş ulaştırma ağı ve üretim merkezleriyle bağlantıları sayesinde bu dönüşümün merkezinde yer aldı. 2025 yılında ekonomimiz büyürken dış ticaret hacmi de yükseldi. Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığının performansı, Türkiye'nin ticari bağlantılarının çeşitliliğini ve lojistik altyapının önemini ortaya koydu. Ulaştırma ve haberleşme alanına ayrılan kamu kaynakları, demiryolu ve karayolu altyapısındaki gelişmeler, liman ve havalimanı kapasitesindeki artış sektörümüzün rekabet gücünü destekledi.

Denizyolu dış ticarete ana taşıma modu olmayı sürdürdü; karayolu ikinci sıradaki güçlü rolünü korudu. Havayolu değerli ve zaman hassasiyetli yüklerde önemini artırdı. Demiryolu ise Orta Koridor, Bakü-Tiflis-Kars ve Kalkınma Yolu gibi bağlantılarla büyüme potansiyelini güçlendirdi. Bu tablo, taşıma modlarının birbirini tamamlayan bir anlayışla planlanmasının gerekliliğini gösterdi.

2025 yılı boyunca mevzuat ve dijital uyum alanında da önemli gelişmeler yaşandı. NCTS Faz 5 uygulamasının tamamlanması, Kombine Taşımacılık Yönetmeliği değişiklikleri, Yeşil Lojistik Belgesi uygulaması ve U-ETDS gibi düzenlemeler, sektörün veri temelli, güvenli ve sürdürülebilir hizmet sunma kapasitesini geliştirdi. Bununla birlikte sınır geçişlerindeki beklemler, vize sorunları, nitelikli iş gücü ihtiyacı, artan uyum maliyetleri ve emisyon düzenlemeleri sektörün çözüm bekleyen başlıkları olarak öne çıktı.

UTİKAD olarak, lojistik sektörünün karar alma süreçlerinde güçlü ve yapıcı bir paydaş olarak yer almaya, kamu ve özel sektör arasındaki iş birliğini geliştirmeye, uluslararası platformlarda üyelerimizin ve ülkemiz lojistik sektörünün görüşlerini aktarmaya devam ettik. Eğitim, mevzuat, dijitalleşme, sürdürülebilirlik ve çok modlu taşımacılık alanlarındaki çalışmalarımızı sektörün değişen ihtiyaçları doğrultusunda sürdürdük.

Bu rapor, küresel gelişmeler ile Türkiye'nin lojistik ve dış ticaret göstergelerini birlikte değerlendirerek sektörümüzün mevcut durumunu ve önümüzdeki dönemde karşılaşılabileceği fırsatları ve riskleri ortaya koydu. Raporun hazırlanmasına katkı sağlayan UTİKAD İcra Kurulu Üyelerine teşekkür ederim.

Türkiye'nin lojistik gücünü daha ileriye taşımak için ortak akıl, iş birliği ve kararlılıkla çalışmayı sürdüreceğimize inanıyorum.

Bilgehan ENGİN
UTİKAD Başkanı

YÖNETİCİ ÖZETİ

2025 yılı, küresel lojistik sektörünün ticaret politikalarındaki belirsizlik, jeopolitik gerilimler ve tedarik zincirlerindeki yeniden yapılanmalarla birlikte faaliyet gösterdiği bir dönem oldu. IMF verilerine göre küresel ekonomi %3,4 büyüdü. Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre dünya mal ve ticari hizmet ticaretinin toplam değeri %8 artarak 34,89 trilyon ABD dolarına ulaştı. Ticari hizmetlerin küresel ticaret içindeki payı %27,5'e yükselirken dijital hizmet ihracatı %10 artarak 5,26 trilyon ABD dolarına çıktı. Buna karşılık taşımacılık hizmetleri ihracatındaki hacim artışı yavaşladı ve sektörün büyüme performansı bölgelere göre farklılaştı.

2025 yılında korumacılık eğilimi belirginleşti. ABD'nin ülke ve ürün grupları temelinde uyguladığı ilave gümrük vergileri, ticaret ortaklarının karşı önlemleri ve stratejik ürünlere yönelik ihracat kontrolleri, üretim ve tedarik kararlarını etkiledi. Tarifeler ile diğer ithalat önlemlerinin kapsadığı dünya ithalatının payı %19,7'ye yükseldi. Bu gelişmeler, lojistik hizmet sağlayıcılarının taşıma organizasyonunun yanında menşee, tarife sınıflandırması, gümrük uyumu ve veri yönetimi alanlarında daha kapsamlı hizmet sunmasını gerektirdi. Siparişlerin ve stokların vergi artışları öncesinde öne çekilmesi, yılın ilk yarısında taşıma ve depolama kapasitesi üzerinde dönemsel yoğunluk oluşturdu.

Rusya-Ukrayna Savaşı, Orta Doğu'daki çatışmalar ve Kızıldeniz'deki güvenlik sorunları, taşıma rotaları ile transit süreleri üzerindeki baskıyı sürdürdü. Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, Hürmüz Boğazı, Karadeniz ve Panama Kanalı gibi stratejik geçiş noktalarındaki riskler, alternatif güzergahların ve çok modlu taşıma çözümlerinin önemini artırdı. Orta Koridor, Bakü-Tiflis-Kars, Kalkınma Yolu ve Avrupa-Asya bağlantıları, Türkiye'nin transit taşımacılık potansiyelini geliştirebilecek başlıca koridorlar olarak öne çıktı. Dijitalleşme, yapay zeka ve siber güvenlik uygulamaları ile emisyon ölçümü, alternatif yakıtlar ve yeşil taşıma yatırımları da sektör gündeminin temel başlıkları oldu.

Türkiye ekonomisi 2025 yılında %3,7 büyüdü. İhracat %4,4 artarak 273,4 milyar ABD dolarına, ithalat %6,2 artarak 365,4 milyar ABD dolarına ulaştı. Böylece dış ticaret hacmi 638,9 milyar ABD doları olarak gerçekleşti. Seyahat hariç uluslararası hizmet ihracatı %6,5 artarak 124,9 milyar ABD dolarına yükseldi. Taşımacılık hizmetleri ihracatı da %3,5 artışla 42,6 milyar ABD dolarına ulaştı. Ulaştırma ve haberleşme sektörü, 2025 Yılı Yatırım Programı'nda yaklaşık 440 milyar TL ile en yüksek kamu yatırım ödeneği ayrılan alan oldu.

Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında denizyolu değer ve ağırlık bazında en yüksek payı korudu. 2025 yılında toplam dış ticaret değerinin %58,92'si denizyolu, %26,4'ü karayolu, %13,79'u havayolu ve %0,89'u demiryolu ile gerçekleştirildi. Ağırlık bazında denizyolunun payı %87,61, karayolunun payı %11,41, demiryolunun payı %0,55 ve havayolunun payı %0,43 oldu. Bu

dağılım, taşıma türlerinin dış ticaret içindeki rollerinin yükün değeri, ağırlığı, zaman hassasiyeti ve güzergah özelliklerine göre farklılaştığını gösterdi.

Karayolu taşımacılığı, esnek operasyon yapısı, teslimat hızı ve diğer taşıma türleriyle entegrasyon kabiliyeti sayesinde dış ticarete ikinci sıradaki konumunu sürdürdü. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğundaki yol ağı 2025 yılı sonunda 68.510 kilometreye, otoyol ağı ise 3.796 kilometreye ulaştı. Karayolu ile gerçekleştirilen ihracatın değeri 87,2 milyar ABD doları, ithalatın değeri 69,5 milyar ABD doları oldu ve her iki değer de 2015-2025 döneminin en yüksek seviyesine çıktı. Ağırlık bazında 31,6 milyon ton ihracat ve 17,5 milyon ton ithalat taşındı. Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği ve motokurye faaliyetlerine ilişkin düzenlemeler 2025 yılında güncellendi. NCTS Faz 5 uygulamasına ilişkin geçiş süreci tamamlandı.

Demiryolu taşımacılığı, dış ticaretteki payı sınırlı kalmasına rağmen sürdürülebilir taşımacılık ve transit koridorlar bakımından stratejik önemini artırdı. 2025 yılı sonunda Türkiye'nin toplam demiryolu ağı 13.919 kilometreye ulaştı. 8.419 kilometrelik hat sinyalli, 7.274 kilometrelik hat elektrikli hale geldi. Demiryolu hattına bağlantısı bulunan liman sayısı 16'ya, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin ticari yük vagonu mevcudu 17.812'ye ulaştı. İşletmeye açılan lojistik merkezlerden 5,3 milyon ton yük taşındı. Demiryolu ile 1,45 milyon ton ihracat ve 0,90 milyon ton ithalat yükü taşınırken, demiryolunun değer bazındaki payı ithalatta %1,04, ihracatta %0,70 olarak gerçekleşti. Çin-Türkiye arasında Orta Koridor ve Bakü-Tiflis-Kars hattı üzerinden düzenli yük taşımacılığına yönelik yeni adımlar atıldı.

Havayolu taşımacılığı, yüksek değerli ve zaman hassasiyetine sahip yükler bakımından önemini korudu. 2025 yılında Türkiye havalimanlarındaki toplam kargo trafiği 2.213.007 ton olarak gerçekleşti. Dış hat kargo trafiği 2.101.752 tona ulaşarak 2015-2025 döneminin en yüksek seviyesine çıktı. İstanbul havalimanlarının toplam kargo trafiği 2.144.659 ton olurken, İstanbul Havalimanı 2.086.241 tonluk kargo trafiğiyle kentin hava kargo faaliyetlerinin temel merkezi olmayı sürdürdü. Türkiye'de iç hatlarda 58 noktaya, dış hatlarda 133 ülkede 356 noktaya uçuş gerçekleştirildi. 800 uçaklık filonun 40'ını kargo uçakları oluşturdu. Havayolunun dış ticaret değerindeki payı ithalatta %16,62, ihracatta %10,43 oldu.

Denizyolu taşımacılığı, Türkiye'nin dış ticaretinde belirleyici taşıma modu olmayı sürdürdü. Limanlarda elleçlenen toplam konteyner miktarı %3,5 artarak 13.996.579 TEU'ya, toplam yük miktarı %4 artarak 553,3 milyon tona ulaştı. Yurt dışı bağlantılı yük taşımaları 414,4 milyon ton olarak gerçekleşti. Denizyolu ile gerçekleştirilen ihracatın değeri 153,7 milyar ABD doları, ithalatın değeri 196,0 milyar ABD doları oldu. Ağırlık bazında denizyolu ihracatı 136,8 milyon ton, ithalatı 240,1 milyon ton olarak kaydedildi. Türkiye'den düzenli Ro-Ro hatlarıyla giden araç

sayısı 362.855'e, Türkiye'ye gelen araç sayısı 359.797'ye ulaştı ve her iki değer de 2015-2025 döneminin en yüksek seviyesini oluşturdu.

2025 yılı verileri, Türkiye lojistik sektörünün güçlü ulaştırma bağlantıları, büyüyen dış ticaret hacmi ve stratejik koridorları sayesinde önemli bir kapasiteye sahip olduğunu ortaya koydu. Önümüzdeki dönemde bu kapasitenin rekabet gücüne daha güçlü biçimde yansıtılması için taşıma türleri arasındaki entegrasyonun geliştirilmesi, demiryolu ve liman bağlantılarının güçlendirilmesi, sınır geçişlerinde süre ve kapasite sorunlarının azaltılması, dijital veri paylaşımının ve siber güvenlik uygulamalarının yaygınlaştırılması, nitelikli insan kaynağının desteklenmesi ve emisyon azaltım yatırımlarının hızlandırılması önem taşıdı. Lojistik sektörünün sürdürülebilir büyümesi, Türkiye'nin dış ticaret hedeflerine ve bölgesel merkez olma vizyonuna doğrudan katkı sağladı.

Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü



Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü

Küresel Ekonomik Görünüm ve Dünya Ticaretindeki Gelişmeler

Küresel ekonomi 2025 yılında artan ticaret politikası belirsizliği, devam eden jeopolitik gerilimler ve ülkeler arasında farklılaşan büyüme eğilimlerine rağmen dirençli görünümünü korudu. Uluslararası Para Fonu (IMF), 2025 yılı küresel ekonomik büyümesini %3,4 olarak açıkladı.¹ Küresel büyüme yüksek gümrük vergileri ve politika belirsizliğinin yarattığı baskıya karşı teknoloji yatırımları, yapay zeka ile bağlantılı ürünlere yönelik talep, destekleyici maliye politikaları ve özel sektörün değişen koşullara uyum sağlamasıyla desteklendi.

Küresel ekonomik büyüme 2025 yılında ülkeler ve bölgeler arasında belirgin biçimde farklılaştı. IMF verilerin göre Çin ekonomisi %5,0, Hindistan ekonomisi %7,6 ve Japonya ekonomisi %1,1 büyüdü. Orta Doğu ve Orta Asya'da büyüme %3,7, Sahra Altı Afrika'da %4,5 olarak hesaplanırken gelişmekte olan Avrupa ekonomilerindeki büyüme %2,0'a geriledi. Çin'de uygulanan teşvikler ile kamu bankaları aracılığıyla yatırımlara sağlanan finansman ekonomik faaliyeti desteklerken Hindistan'da iç talep ve yılın ikinci yarısındaki güçlü ekonomik performans büyümenin başlıca belirleyicileri oldu.²



Dünya Bankasının Haziran 2026 itibarıyla güncel tahminine göre gelişmekte olan ekonomiler 2025 yılında %4,2 büyüdü.³ Ancak gelişmekte olan ülkeler arasındaki toparlanma eşit bir dağılım göstermedi. 2025 yılı sonunda gelişmiş ekonomilerin neredeyse tamamında

kişi başına gelir 2019 seviyesinin üzerine çıkarken gelişmekte olan ekonomilerin yaklaşık dörtte birinde kişi başına gelir pandemi öncesindeki düzeyinin altında kaldı. Yüksek borçluluk, borç maliyetleri, sınırlı mali hareket alanı ve zayıf yatırım performansı, özellikle düşük gelirli ve kırılgan ekonomilerde büyümenin kalıcılığı açısından sorun oluşturdu.⁴

Enflasyondaki gerileme 2025 yılında küresel ekonomik faaliyeti destekleyen unsurlardan biri oldu. IMF'nin Temmuz 2026'da yayımladığı güncel hesaplama göre küresel tüketici enflasyonu 2025 yılında %4,1 oldu.⁵ Enerji fiyatlarının görece düşük seyri ve tedarik koşullarındaki iyileşme enflasyonun düşmesine katkı sağlarken hizmet fiyatları ve temel

¹ IMF, *World Economic Outlook Update 2026 July*

² Ibid.

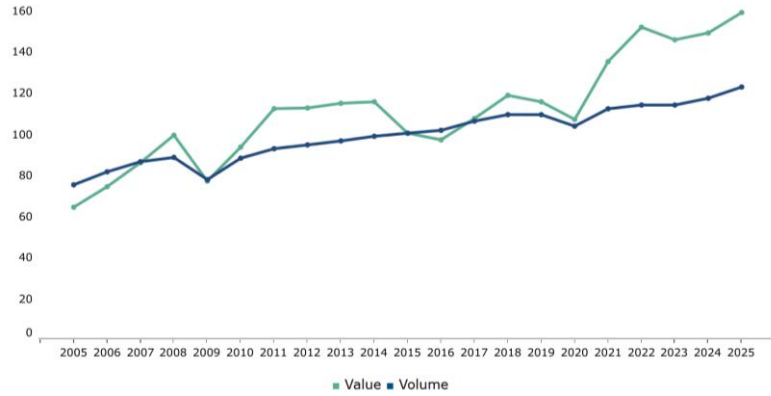
³ World Bank, *Global Economic Prospects, June 2026*

⁴ World Bank, *Global Economy Shows Resilience Amid Historic Trade, Policy Uncertainty*

⁵ IMF, *World Economic Outlook Update, July 2026*

enflasyondaki katılık ülkeler arasında farklı para politikalarının uygulanmasına yol açtı. Enflasyondaki düşüş reel gelirleri ve tüketimi destekledi ancak yüksek yaşam maliyeti birçok ekonomide hane halklarının temel sorunlarından biri olmaya devam etti. Para politikasındaki farklılaşma ise döviz kurları, finansman koşulları, ithalat maliyetleri ve uluslararası sermaye hareketleri üzerinden dış ticaret ve lojistik faaliyetleri etkiledi.⁶

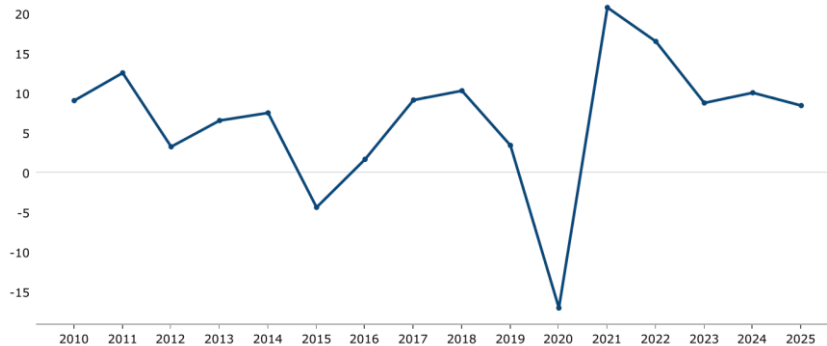
Grafik 1 - Dünya Mal İhracatının Değer ve Hacim Endeksleri (2015=100)



Kaynak: WTO

Küresel ticaret 2025 yılında yılın başındaki tahminlerden daha güçlü bir performans gösterdi. Dünya Ticaret Örgütü (WTO) verilerine göre dünya mal ve ticari hizmet ticaretinin toplam değeri 2025 yılında %8 artarak 34,89 trilyon ABD dolarına ulaştı. Mal ticareti ile ticari hizmetler ticaretinin değeri aynı oranda büyürken hizmetlerin toplam küresel ticaret içindeki payı %27,5'e yükselerek 2005 yılından bu yana en yüksek seviyesine ulaştı. Değer bazındaki büyüme ticaret hacmindeki artışın yanı sıra döviz kuru ve fiyat hareketlerinin de etkisini içermektedir. Bu nedenle küresel ticaretin parasal değeri ile fiziksel hacmindeki değişimin ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir.⁷

Grafik 2 - Dünya Geneline Ticari Hizmet İhracatının Yıllık Büyüme Oranı (%)



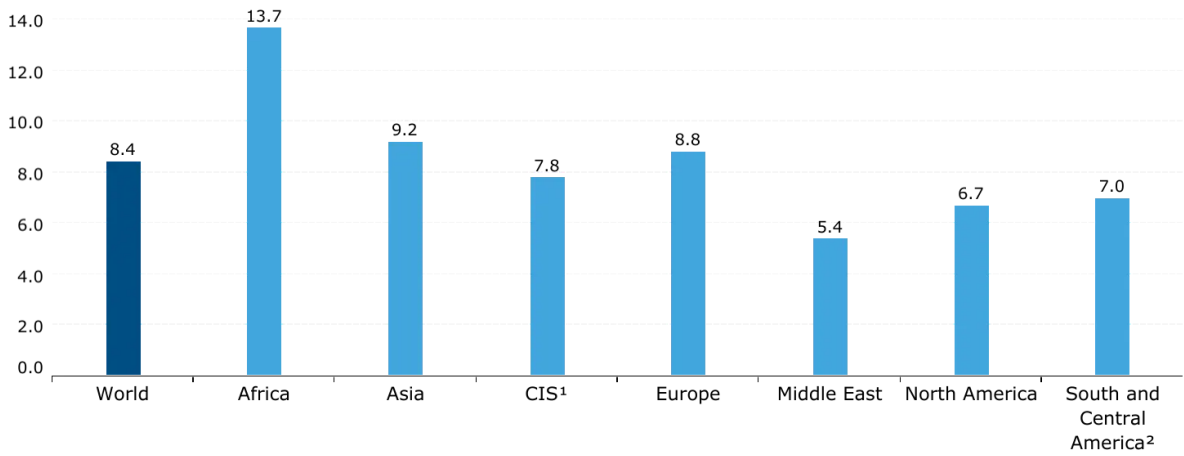
Kaynak: WTO

⁶ IMF, *World Economic Outlook Update*

⁷ WTO, *World Trade Statistics – Key Insights and Trends in 2025*

WTO'nun Ekim 2025 tahminine göre dünya mal ticareti hacmi 2025 yılında %2,4 büyüdü. Yılın tamamında bu oran %4,6 olarak gerçekleşti.⁸ Yılın ilk yarısında mal ticareti hacmi bir önceki yılın aynı dönemine göre %4,9 artarken ilk çeyrekte %5,5, ikinci çeyrekte %4,3 büyümeye kaydedildi. İlk yarıdaki güçlü performans, özellikle Kuzey Amerika'da beklenen gümrük vergisi artışları öncesinde ithalatın öne çekilmesi ve Asya ile Kuzey Amerika'da yapay zekayla bağlantılı ürünlere yönelik talebin yükselmesiyle desteklendi. Enflasyondaki düşüş, bazı büyük ekonomilerde uygulanan destekleyici maliye politikaları ve istihdam piyasalarının dirençli seyri de reel gelir ve harcamalar üzerinden ticarete katkı sağladı.⁹

Grafik 3 - 2025 Yılında Bölgelere Göre Ticari Hizmet İhracatının Yıllık Büyüme Oranı (%)



Kaynak: WTO

Yapay zeka ve teknoloji yatırımları da küresel ticaretin bileşimini değiştirdi. Veri işleme ekipmanları, elektronik bileşenler ve diğer teknoloji ürünlerine yönelik talep, özellikle Asya ekonomilerinin ihracatını destekledi. IMF, teknoloji bağlantılı ihracattaki güçlü artışın diğer ürün gruplarındaki yavaşlamayı kısmen dengelediğini belirtti. Bu gelişme, küresel ticaret büyümesinin geniş bir ürün tabanına eşit biçimde yayılmadığını, belirli yüksek teknoloji ürünlerinde ve bu ürünlerin tedarik zincirlerinde yoğunlaştığını gösterdi. Teknoloji ürünlerindeki talep artışı, yüksek değerli ve zaman hassasiyetine sahip yüklerin taşınması nedeniyle havayolu kargo faaliyetlerini de destekledi.¹⁰

Ticari hizmetler ticareti, mal ticaretinden daha hızlı büyümeyi sürdürmekle birlikte 2024 yılına kıyasla ivme kaybetti. Ticari hizmet ihracatı hacmi, 2024 yılındaki %7,8'lik artışın ardından 2025 yılında %5,3 büyüdü. Bölgesel olarak hizmet ihracatı hacmi Asya'da %8,3, Avrupa'da %4,5, Kuzey Amerika'da %4,2 ve Orta Doğu'da %1,7 arttı. Taşımacılık hizmetleri ihracatındaki hacim artışı ise 2024 yılındaki %7,3 seviyesinden 2025 yılında %0,5'e geriledi. Değer bazında

⁸ WTO, *Global Trade Outlook and Statistics. Update: March 2026*

⁹ WTO, *Global Trade Outlook and Statistics*

¹⁰ IMF, *World Economic Outlook Update*

bakıldığında taşımacılık hizmetleri ihracatı %2 artarak 1,54 trilyon ABD dolarına ulaştı. Bu yavaşlamada özellikle denizyolu taşımacılığındaki gelişmeler ve navlunların 2024 yılına kıyasla gerilemesi etkili oldu.¹¹

Ticari hizmetler içinde dijital olarak sunulan hizmetler 2025 yılında güçlü büyümesini sürdürdü. Küresel dijital hizmet ihracatının değeri bir önceki yıla göre %10 artarak 5,26 trilyon ABD dolarına ulaştı. Dijital olarak sunulan hizmetler böylece dünya mal ve hizmet ihracatının %15,2'sini oluşturdu. Seyahat hizmetlerinde ise küresel ihracat değeri %8 artarak 1,89 trilyon ABD dolarına yükselirken sabit fiyatlarla hesaplanan hacim artışı %5,2 olarak gerçekleşti. Dijital hizmet ihracatındaki değer artışı, %7 büyüyen mal ihracatının ve %8 büyüyen toplam ticari hizmet ihracatının üzerinde gerçekleşti. Özellikle bilgisayar hizmetleri %11 büyüyerek 1,22 trilyon dolara ulaştı. WTO, bu gelişmede yapay zeka kullanımının yaygınlaşmasıyla birlikte bilgi işlem kapasitesi, veri işleme, yazılım geliştirme, çevrim içi platformlar ve siber güvenlik hizmetlerine yönelik talebin artmasının etkili olduğunu belirtti. Finansal, bilgisayar ve profesyonel hizmetleri kapsayan dijital olarak sunulan hizmetlerin genişlemesi, küresel ticaretin dijitalleşme yönündeki yapısal dönüşümünün 2025 yılında da devam ettiğini gösterdi.¹²

Küresel ticaret 2025 yılında güçlü bir büyüme gösterdi. Dünya mal ve hizmet ticaretinin toplam değeri, bir önceki yıla göre yaklaşık %7,5 artarak 35 trilyon ABD dolarına ulaştı, yıllık artışın parasal karşılığı yaklaşık 2,5 trilyon ABD doları oldu. Bu artışın yaklaşık 1,8 trilyon doları mal ticaretinden, 700 milyar doları ise hizmet ticaretinden kaynaklandı. Gelişmekte olan Doğu Asya ve Afrika ekonomileri küresel ticaret artışına güçlü katkı sağlarken, gelişmekte olan ülkelerin kendi aralarındaki Güney–Güney ticareti 2025 yılında yaklaşık %9 büyüyerek dünya ortalamasının üzerinde performans gösterdi. Güney–Güney ticaretindeki artışta Doğu Asya ekonomileri belirleyici oldu. Küresel ticaret, yılın son çeyreğinde de ivmesini koruyarak bir önceki çeyreğe göre yaklaşık %2 büyüdü, mal ticareti %1,7, hizmet ticareti ise yaklaşık %3 arttı.¹³

Ticaret politikalarında yaşanan değişimler, 2025 yılında dış ticaret kararlarının yalnızca fiyat ve talep koşullarına göre alınmadığı bir yapı oluşturdu. Tarifeler, menşe kuralları, ihracat kontrolleri ve stratejik ürünlere yönelik sanayi politikaları işletmelerin üretim, tedarik ve dağıtım ağlarını yeniden değerlendirmesine neden oldu. Bazı şirketler yüksek gümrük vergilerinden kaçınmak amacıyla üretim veya nihai montaj faaliyetlerini farklı ülkelere kaydırırken bazıları tedarikçi ve taşıma rotalarını çeşitlendirdi. Bu süreç küresel ticaretin bütünüyle daralmasından çok, ticaret akışlarının ülkeler ve bölgeler arasında yeniden dağılması sonucunu doğurdu.

¹¹ WTO, *Global Trade Outlook and Statistics*

¹² WTO, *Global Trade Outlook and Statistics – March 2026*

¹³ UNCTAD, *Global trade update, facts and figures, Global trade growth continues, but fragility rises*

Üretim ve tedarik ağlarındaki değişim, lojistik sektöründe daha karmaşık güzergahların ve çok aşamalı taşıma modellerinin kullanılmasına yol açtı. Doğrudan taşımanın yerini bazı akışlarda farklı üretim ve aktarma merkezlerini içeren ağlar alırken menşe bilgilerinin doğrulanması ve gümrük uyumu lojistik hizmetlerin daha belirleyici unsurları haline geldi. Ticaret politikalarındaki değişikliklerin kısa süre içinde yürürlüğe konulabilmesi, taşıma talebinin belirli dönemlerde hızla artmasına veya gerilemesine neden olarak kapasite planlamasını zorlaştırdı. Bu koşullar, lojistik hizmet sağlayıcılarının yalnızca taşıma organizasyonu değil gümrük, menşe, veri yönetimi ve tedarik zinciri risklerinin izlenmesi alanlarında da daha kapsamlı hizmet vermesini gerektirdi.



2025 yılında küresel ticaretin güçlü görünümüne rağmen orta vadeli göstergeler daha ölçülü bir tablo ortaya koydu. Dünya Bankası, yıl içindeki ticaret artışının politika değişiklikleri öncesindeki hareketlilik ve tedarik zincirlerinin hızlı uyumundan destek aldığını, bu geçici etkilerin 2026 yılında zayıflamasını

beklediğini belirtti.¹⁴ WTO da 2025 yılı için mal ticareti hacmi tahminini yukarı yönlü revize ederken 2026 tahminini %0,5'e indirdi. Bu farklılaşma, 2025 performansının sonraki dönem için kalıcı bir ivme olarak değerlendirilmemesi gerektiğini göstermektedir.¹⁵

Küresel ticaretin 2025 yılında ulaştığı parasal büyüklük, lojistik hizmet talebini desteklemekle birlikte ticaret akışlarının yıl içindeki düzensiz dağılımı sektör açısından planlama güçlüklerini artırdı. Yeni gümrük vergileri, değişen menşe kuralları, jeopolitik riskler ve teknoloji ürünlerine yoğunlaşan talep yük hacimleri ile taşıma kapasitesinin güzergahlar ve dönemler arasında hızlı biçimde yer değiştirmesine neden oldu. Dolayısıyla 2025 yılı küresel lojistik sektörü açısından yalnızca ticaretin büyüdüğü bir yıl değil ticaret politikalarının taşıma talebi, rota seçimi, stok yönetimi ve gümrük süreçleri üzerindeki belirleyiciliğinin arttığı bir dönem olarak öne çıktı.

Küresel Ticarete Korumacılık ve ABD'nin Gümrük Vergileri

Küresel ticaret politikalarının yönü 2025 yılında belirgin biçimde değişti. ABD'nin geniş ürün gruplarını ve çok sayıda ticaret ortağını kapsayan yeni gümrük vergileri, tarifeleri belirli sektörlere yönelik koruma aracı olmaktan çıkararak ekonomi, dış ticaret ve güvenlik politikalarının merkezi unsurlarından biri haline getirdi. ABD'nin uygulamaları diğer ülkelerin

¹⁴ World Bank, *Global Economy Shows Resilience Amid Historic Trade, Policy Uncertainty*

¹⁵ WTO, *Global Trade Outlook and Statistics*.

karşı önlemleriyle birleşerek ürünlerin maliyetini, menşe tespitini, gümrük süreçlerini, sipariş zamanlamasını ve taşıma güzergahlarını etkiledi.



Dünya Ticaret Örgütü, Ekim 2024–Ekim 2025 döneminde tarifeler ile diğer ithalat önlemlerinin kapsadığı ticaret değerinde keskin bir artış yaşandığını bildirdi. 2009’dan bu yana yürürlüğe giren ve kaldırılmayan bu tür önlemlerden etkilenen dünya ithalatının payı, 2024 yılındaki %12,6 seviyesinden 2025 yılında %19,7’ye yükseldi. Aynı dönemde anti-damping başta olmak üzere ticaret politikası savunma araçları, WTO tarafından kaydedilen mal ticareti önlemlerinin %46,5’ini oluşturdu. Bu göstergeler, 2025 yılındaki korumacılık eğiliminin yalnızca ABD’nin aldığı kararlarla sınırlı kalmadığını göstermektedir.¹⁶

ABD’nin 2025 Yılı Tarife Politikası

ABD’nin 2025 yılı tarife politikası üç ana eksenle şekillendi. Bunlardan ilki, Çin, Kanada ve Meksika’ya yönelik ülke bazlı ilave vergiler; ikincisi, hemen hemen bütün ticaret ortaklarını kapsayan “karşılıklı tarifeler”; üçüncüsü ise çelik, alüminyum ve otomotiv gibi sektörlerde uygulanan ulusal güvenlik temelli tarifeler oldu. Aynı ürünün birden fazla düzenlemenin kapsamına girebilmesi, istisnalar ile ülke ve ürün bazındaki oranların yıl içinde değiştirilmesi, ithalat işlemlerinde uygulanacak verginin belirlenmesini daha karmaşık hale getirdi.

ABD, 1 Şubat 2025’te imzalanan başkanlık kararlarıyla Çin’den yapılan ithalata %10, Kanada ve Meksika’dan yapılan ithalata ise genel olarak %25 oranında ilave gümrük vergisi uygulanmasını kararlaştırdı. Çin’e yönelik %10’luk ilave vergi 4 Şubat’ta yürürlüğe girdi ve mart ayında %20’ye yükseltildi. Kanada ve Meksika’ya yönelik vergiler 4 Mart’ta uygulanmaya başladı. Kanada menşeli enerji ürünleri ile potas için %10, diğer ürünlerin çoğu için %25 oranı benimsendi.¹⁷ Bununla birlikte 7 Mart’tan itibaren ABD–Meksika–Kanada Anlaşması’nın menşe kurallarını karşılayan ürünler ilave vergilerden muaf tutuldu. Böylece menşe uygunluğu,

¹⁶ WTO, *Large increase in new tariffs but also measures to ease global trade, WTO report shows*

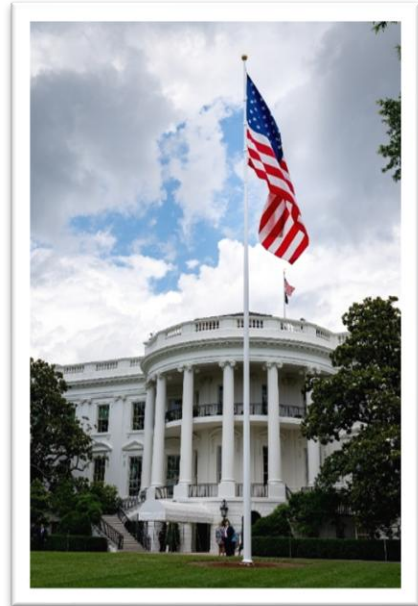
¹⁷ CBP, *Official CBP Statement On Tariffs*

Kanada ve Meksika'dan ABD'ye yapılan ticarete gümrük vergisi maliyetini belirleyen temel unsurlardan biri haline geldi.¹⁸

Tarife politikasının kapsamı 2 Nisan 2025 tarihinde yayımlanan 14257 sayılı Başkanlık Kararı ile genişletildi. Düzenleme kapsamında belirli istisnalar dışında bütün ülkelerden yapılan ithalata 5 Nisan'dan itibaren %10 oranında temel ilave gümrük vergisi getirildi. ABD'nin yüksek mal ticareti açığı verdiği ülkeler için belirlenen daha yüksek ülke bazlı oranların ise 9 Nisan'da uygulanması planlandı. Avrupa Birliği için %20, Çin için %34 ve bazı Asya ekonomileri için daha yüksek oranlar açıklandı. Ancak ülke bazlı yüksek oranlar, Çin dışındaki ticaret ortakları bakımından 9 Nisan'da 90 gün süreyle askıya alındı. Bu dönemde %10'luk temel oran uygulanmaya devam etti.¹⁹

Bu uygulamalar "karşılıklılık" kavramı üzerinden açıklansa da belirlenen ilk ülke oranları yalnızca ticaret ortaklarının ABD ürünlerine uyguladığı tarifelere dayandırılmadı. İkili mal ticareti açığı, ABD ithalatı ve ilgili ülkenin ABD'ye ihracatı arasındaki ilişki de hesaplamada kullanıldı. Dolayısıyla açıklanan oranlar, ürün bazında karşılıklı tarife eşitliği sağlamaktan çok ABD'nin ikili ticaret açıklarını azaltmayı hedefleyen geniş kapsamlı bir politika aracı niteliği taşıdı.

Nisan ayından sonra ABD ile ticaret ortakları arasında yürütülen görüşmeler sonucunda oranlar yeniden düzenlendi. 31 Temmuz 2025 tarihli 14326 sayılı Başkanlık Kararı, ülkeler için %10 ile %41 arasında değişen yeni oranlar belirledi. Listede yer almayan ülkeler bakımından %10'luk temel oran korundu. Avrupa Birliği ürünlerinde mevcut en çok kayrılan ülke tarife oranı %15'in altındaysa toplam oranın %15'e tamamlanması, mevcut oran %15 veya üzerindeyse ilave karşılıklı tarife alınmaması benimsendi. Japonya ve Güney Kore için %15, Vietnam için %20, Hindistan için %25 ve Güney Afrika için %30 oranları belirlendi. Birleşik Krallık %10'luk oran kapsamında kaldı.²⁰



ABD ile Avrupa Birliği'nin 21 Ağustos'ta açıkladığı ortak çerçeve, Avrupa Birliği menşeli ürünlerin çoğunda en çok kayrılan ülke tarifesi ile ilave verginin toplamının %15 olması esasını teyit etti. Bazı doğal kaynaklar, uçak ve uçak parçaları, jenerik ilaçlar ile bunların girdileri için

¹⁸ CBP, *IEEPA Frequently Asked Questions*

¹⁹ White House, *Regulating Imports with a Reciprocal Tariff to Rectify Trade Practices that Contribute to Large and Persistent Annual United States Goods Trade Deficits*

²⁰ White House, *Further Modifying the Reciprocal Tariff Rates*

yalnızca mevcut en çok kayrılan ülke tarifesinin uygulanması kararlaştırıldı. Otomobil ve otomobil parçalarında da belirli koşulların yerine getirilmesine bağlı olarak toplam %15'lik oran öngörüldü. Bunun yanında anlaşma kapsamında menşe kurallarının, sağlanan tarife avantajlarının esas olarak ABD ve Avrupa Birliği üretimine yönelmesini güvence altına alacak şekilde geliştirilmesi benimsendi.²¹

Çin ile Tarife Artışları ve Geçici Uzlaşma

ABD ile Çin arasındaki tarife artışları nisan ayında karşılıklı olarak hızlandı. Çin, ABD menşeli ürünlere yönelik ilave gümrük vergisini önce %34'e, ardından %84'e ve 12 Nisan'dan itibaren %125'e yükseltti. Bu düzeydeki karşılıklı vergiler, birçok ürün bakımından olağan ticareti ekonomik açıdan önemli ölçüde zorlaştırdı.²²



ABD ile Çin arasında Mayıs ayında yürütülen görüşmeler sonucunda taraflar yüksek oranların önemli bölümünü geçici olarak askıya aldı. ABD, 14 Mayıs'tan itibaren Çin'e uygulanan %125'lik karşılıklı tarife yerine %10 oranını yürürlüğe koydu. Şubat ve mart aylarında getirilen toplam %20'lik ilave vergi ise yürürlükte kaldı.²³ Çin de ABD ürünlerine uyguladığı %125'lik

ilave oranı %10'a indirdi. İlk olarak 90 gün için öngörülen bu düzenleme yıl içinde uzatıldı. Tarife oranlarının kısa aralıklarla yükseltilmesi, askıya alınması ve yeniden müzakere edilmesi, ithalatçılar ile lojistik hizmet sağlayıcılarının sözleşme, sipariş ve taşıma kararlarını güncel mevzuata göre sürekli yeniden değerlendirmesini gerektirdi.²⁴

Çin'e yönelik uygulamalar düşük kıymetli e-ticaret gönderilerini de kapsadı. Çin ve Hong Kong menşeli düşük kıymetli gönderilere tanınan *de minimis* muafiyeti 2 Mayıs 2025'te sona erdirildi. Posta dışındaki gönderiler normal giriş prosedürlerine ve geçerli bütün vergilere tabi tutulurken posta gönderileri için özel vergi yöntemi uygulandı. Bu değişiklik, yüksek adetli ve düşük kıymetli gönderiler bakımından veri kalitesi, ürün sınıflandırması, menşe tespiti, vergi hesaplaması ve gümrük işlemlerinin önemini artırdı.

²¹ European Commission, *Joint Statement on a United States-European Union framework on an agreement on reciprocal, fair and balanced trade*

²² MoF PRC, *The Customs Tariff Commission of the State Council Announces Adjustments to Additional Tariffs on U.S. Imports*

²³ White House, *Modifying Reciprocal Tariff Rates To Reflect Discussions With the People's Republic of China*

²⁴ State Council, *China to adjust tariffs on imported U.S. products on Wednesday*

Çelik, Alüminyum ve Otomotiv Tarifeleri

Ülke bazlı tarifelerin yanında 1962 tarihli Ticaretin Genişletilmesi Kanunu'nun 232'nci bölümü kapsamında sektörel vergiler de uygulandı. ABD, 12 Mart 2025'ten itibaren çelik ithalatına uygulanan %25 oranını ülke istisnalarını büyük ölçüde kaldırarak yeniden düzenledi, alüminyum ithalatındaki oranı da %10'dan %25'e çıkardı. Ürün bazlı muafiyetler daraltıldı, türev ürünlerin kapsamı genişletildi ve çelikte "eritildiği ve döküldüğü", alüminyumda ise "ergitildiği ve kalıba döküldüğü" ülkeye ilişkin kurallar öne çıkarıldı. Bu yaklaşım, ürünün yalnızca ihraç edildiği ülkenin değil, temel metal girdisinin üretildiği ülkenin de belgelenmesini gerektirdi.²⁵

Çelik ve alüminyum tarifeleri 4 Haziran'dan itibaren %25'ten %50'ye yükseltildi. Birleşik Krallık menşeli ürünlerde ise %25 oranı geçici olarak korundu. Türev ürünlerde vergi genel olarak ürünün çelik veya alüminyum içeriğinin değeri üzerinden uygulanırken kalan kısım, ürünün menşesine göre karşılıklı tarifelere veya diğer vergilere tabi olabildi. Bu durum, ithal edilen ürünün toplam kıymetinin yanında içerdiği metalin kıymetinin de ayrı ve doğrulanabilir şekilde beyan edilmesini gerekli hale getirdi.²⁶

Otomobil ve belirli otomobil parçalarına 232'nci bölüm kapsamında getirilen %25 oranındaki ilave vergi, otomobiller için 3 Nisan'da, belirli parçalar için ise en geç 3 Mayıs'ta uygulanmaya başladı. ABD-Meksika-Kanada Anlaşması kapsamındaki araçlarda verginin yalnızca ABD dışı içerik değerine uygulanabilmesine yönelik mekanizma oluşturuldu. Böylece otomotiv tedarik zincirinde parçaların menşei ile ABD, Kanada ve Meksika kaynaklı içerik oranlarının belirlenmesi gümrük maliyetinin hesaplanmasında doğrudan etkili oldu.²⁷

Sektörel ve ülke bazlı vergilerin birlikte uygulanması, aynı eşyanın hangi düzenleme kapsamında değerlendirileceği konusunda ayrıntılı sınıflandırma ve içerik analizi gerektirdi. Çelik, alüminyum veya otomotiv tarifesine tabi bir ürünün karşılıklı tarifieden muaf tutulup tutulmadığı ürünün tarife sınıflandırmasına, menşesine, metal içeriğine ve ilgili istisnalara göre değişebildi. Bu yapı, gümrük müşavirleri, taşıma işleri organizatörleri ve ithalatçıların yükleme öncesinde daha ayrıntılı kontrol yapmasını zorunlu hale getirdi.

Ticaret Ortaklarının Karşı Önlemleri

ABD'nin tarifeleri başlıca ticaret ortaklarının karşı önlemlerine yol açtı. Kanada, 4 Mart'tan itibaren 30 milyar Kanada doları değerindeki ABD ürünlerine %25 oranında ilave vergi

²⁵ White House, *Fact Sheet: President Donald J. Trump Restores Section 232 Tariffs*

²⁶ White House, *Adjusting Imports Of Aluminum And Steel Into The United States*

²⁷ White House, *Fact Sheet: President Donald J. Trump Adjusts Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States*

uyguladı.²⁸ ABD'nin çelik ve alüminyum tarifelerine karşı 13 Mart'ta çelik, alüminyum ve diğer ürünlerden oluşan 29,8 milyar Kanada doları değerindeki ek ithalat listesine %25 vergi getirildi. Kanada ayrıca 9 Nisan'dan itibaren ABD yapımı ve anlaşma koşullarını karşılamayan araçlara, anlaşmaya uygun araçlarda ise Kanada ve Meksika dışı içeriğe %25 oranında vergi uyguladı.²⁹ Eylül ayında ilk aşamadaki karşı vergilerin çoğu kaldırılırken çelik, alüminyum ve otomobillere yönelik önlemler yürürlükte kaldı.

Tarife artışlarına karşı verilen tepkilerin tamamı gümrük vergileriyle sınırlı kalmadı. İhracat kontrolleri, lisans zorunlulukları, yerli üretime destekler ve tedarik güvenliğine yönelik düzenlemeler de ticaret politikalarının parçası oldu. Bu nedenle 2025'te korumacılığın etkisi yalnızca sınırda ödenen vergi üzerinden değil, stratejik ürünlerin bulunabilirliği ve tedarik süreleri üzerinden de hissedildi.

Küresel Ticaret ve Lojistik Üzerindeki Etkiler

Tarifelerin açıklanması ile fiilen uygulanması arasındaki dönemler, 2025 yılının ilk yarısında ithalatın öne çekilmesine yol açtı. WTO'ya göre dünya mal ticareti hacmi yılın ilk yarısında bir önceki yılın aynı dönemine göre %4,9 arttı.³⁰ Kuzey Amerika'daki ithalatçılar, beklenen gümrük vergilerinden önce siparişlerini hızlandırdı. Bu durum konteyner taşımacılığı, havayolu kargo, liman elleçlemeleri, depolama ve gümrüklü antrepo faaliyetlerinde dönemsel yoğunluk oluşturdu. Yılın ikinci yarısında biriken stokların kullanılmaya başlanmasıyla mal ticaretindeki büyüme yavaşladı. WTO Mal Ticareti Barometresi'nde havayolu taşımacılığı ve konteyner taşımacılığı göstergelerinin yılın son döneminde gerilemesi de bu normalleşmeye işaret etti.³¹

Yılın ilk yarısındaki güçlü yük talebi yalnızca nihai tüketimdeki artışı yansıtmadı, gelecekteki vergi maliyetinden kaçınmak amacıyla siparişlerin ve stokların öne çekilmesinden de kaynaklandı. Bu nedenle yüksek konteyner veya hava kargo hacimleri, yılın tamamına yayılacak kalıcı talep artışı olarak değerlendirilemedi. Tarifelerin yürürlüğe girmesi sonrasında ithalatın yavaşlaması ise taşıyıcıların kapasite ve sefer planlamasında değişiklik yapmasına neden oldu.

Gümrük vergilerinin etkisi taşıma maliyetinin ötesine geçti. Vergiler çoğunlukla eşyanın gümrük kıymeti üzerinden hesaplandığından ürün bedelindeki artış işletme sermayesi ve teminat ihtiyacını yükseltti. İthalatçılar gümrük vergilerinin hangi tarafça üstlenileceğini belirlemek amacıyla teslim şekillerini ve sözleşme hükümlerini yeniden değerlendirdi. Antrepo kullanımı,

²⁸ Government of Canada, *Canada responds to unjustified U.S. tariffs on Canadian steel and aluminum products*

²⁹ Government of Canada, *Canada announces entry into force of countermeasures against auto imports from the United States*

³⁰ WTO, *Global Trade Outlook and Statistics Update: October 2025*

³¹ WTO, *Goods trade growth set to moderate as barometer index dips*

serbest ticaret bölgeleri, vergi iadesi sistemleri ve yükün nihai giriş zamanının planlanması daha fazla önem kazandı.

2025 tarifeleri menşe tespitini lojistik operasyonların temel risk alanlarından biri haline getirdi. Bir ürünün sevk edildiği ülke ile menşe ülkesi aynı olmayabileceğinden yalnızca taşıma belgelerinde yer alan çıkış noktasının esas alınması yeterli olmadı. ABD'nin 31 Temmuz tarihli kararında vergiden kaçınmak amacıyla aktarmalı şekilde sevk edildiği tespit edilen eşya için %40 ilave vergi ile diğer cezaların uygulanması öngörüldü. ABD Gümrük ve Sınır Koruma Birimine, vergileri aşmaya yönelik aktarma işlemlerinde kullanılan ülkeler ve tesisler hakkında dönemsel liste yayımlama görevi de verildi.³²

Bu düzenleme, üçüncü bir ülkede yapılan basit elleçleme veya işlemlerin menşei değiştirmeye yetip yetmediğinin daha dikkatli incelenmesini gerektirdi. Üretim süreçleri, tedarikçi beyanları, maliyet dökümleri ve menşe belgelerinin doğruluğu lojistik hizmet sağlayıcılarının kontrol alanında daha fazla yer tutmaya başladı. Yanlış tarife sınıflandırması veya menşe beyanı yalnızca ek vergi değil, gecikme, inceleme, ceza ve müşteri ilişkisi riski de doğurdu.

Türkiye'den ABD'ye yapılan ithalat, 5 Nisan 2025'ten itibaren genel %10'luk ilave tarife kapsamına alındı. 31 Temmuz tarihli düzenlemeyle Türkiye için karşılıklı tarife oranı %15 olarak belirlendi ve yeni oran 7 Ağustos'tan itibaren uygulandı. Türkiye menşeli bir ürünün tabi olduğu toplam yük, ürünün normal ABD gümrük vergisi ile karşılıklı tarifenin yanı sıra varsa çelik, alüminyum veya otomotiv gibi sektörel önlemlere göre değişti.³³

Türkiye'ye uygulanan %15 oranı bazı ticaret ortaklarına açıklanan daha yüksek oranların altında kaldı. Bu fark, belirli ürünlerde Türkiye'nin göreceli fiyat konumunu destekleyebilecek olmakla birlikte tek başına ihracat artışı sağlayacağı anlamına gelmedi. Ürün bazındaki normal gümrük vergisi, sektörel tarifeler, üretim kapasitesi, lojistik maliyet, teslim süresi ve ABD pazarındaki talep birlikte değerlendirilmelidir.

ABD ile Avrupa Birliği arasındaki %15'lik çerçeve Türkiye açısından ayrıca önem taşıdı. Türkiye'nin Avrupa üretim zincirlerine entegre olduğu otomotiv, makine, metal, elektrikli ekipman ve diğer sektörlerde, Türkiye menşeli girdilerin Avrupa Birliği'nde işlenerek ABD'ye ihraç edilmesi durumunda yeni menşe ve içerik kuralları belirleyici hale gelebilir. ABD-AB çerçevesinde sağlanan avantajların esas olarak iki tarafta üretilen ürünlere yönltilmesi amacıyla menşe kurallarının geliştirilmesi öngörüldüğünden Türk tedarikçilerin Avrupa Birliği üretim zincirlerindeki konumunun ürün bazında izlenmesi gerekmektedir.

³² White House, *Further Modifying the Reciprocal Tariff Rates*

³³ Ibid.

Lojistik hizmet sağlayıcıları açısından ABD'ye yönelik taşımalarda yükleme öncesi tarife sınıflandırması, menşe belgesi, ürün içeriği ve yürürlük tarihi kontrollerinin önemi arttı. Tarife değişikliklerinde transit halindeki yükler için farklı geçiş hükümleri uygulanabilmesi, konşimento tarihi, gemiye yükleme zamanı, ABD'ye giriş tarihi ve antrepodan çekilme tarihi gibi bilgileri maliyet hesabının parçası haline getirdi. Özellikle aktarmalı taşımalarda güzergah değişikliğinin menşe değişikliği olarak yorumlanamayacağı ve gümrük vergisinden kaçınma şüphesi yaratabilecek işlemlerin cezai sonuç doğurabileceği dikkate alınmalıdır.

Rusya–Ukrayna Savaşının Lojistik ve Ticarete Etkileri

Rusya'nın Ukrayna'ya yönelik geniş çaplı saldırılarının dördüncü yılı olan 2025'te savaş Karadeniz, Baltık Denizi ve Avrupa–Asya kara koridorlarındaki ticaret akışlarını etkilemeye devam etti. Ukrayna'nın liman ve demiryolu altyapısına yönelik saldırılar artarken ülkenin dış ticaretinin sürdürülmesinde Karadeniz'de oluşturulan Ukrayna Deniz Koridoru belirleyici oldu. Rusya'ya yönelik yaptırımlar ise enerji taşımaları, gemi işletmeciliği, sigorta, finansman ve liman hizmetlerini kapsayacak şekilde genişletildi.

Ulaştırma altyapısı hem doğrudan saldırılar hem de kapasite kaybı nedeniyle savaşın en fazla etkilenen alanlarından biri oldu. Ukrayna Hükümeti, Dünya Bankası, Avrupa Komisyonu ve Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan Beşinci Hızlı Hasar ve İhtiyaç Değerlendirmesi'ne göre 31 Aralık 2025 itibarıyla Ukrayna'daki doğrudan fiziksel hasar 195,1 milyar ABD dolarına, ekonomik ve sosyal kayıplar ise 666,7 milyar ABD dolarına ulaştı. Ülkenin on yıllık yeniden inşa ve toparlanma ihtiyacı 587,7 milyar ABD doları olarak hesaplandı.³⁴



Ulaştırma sektörü 96,3 milyar ABD dolarıyla yeniden inşa ihtiyacının en yüksek olduğu sektör haline geldi. Bu tutar karayolu, demiryolu, liman, havalimanı, köprü, kent ulaşımı ve diğer ulaştırma altyapısının yeniden kurulması ve savaş koşullarına daha dayanıklı hale getirilmesine yönelik ihtiyaçları kapsamaktadır. Ulaştırma sektöründeki toplam yeniden inşa

³⁴ World Bank, *Ukraine: Fifth Rapid Damage and Needs Assessment*

ihtiyacı, 2025 yılında demiryolları ve limanlara yönelik saldırıların yoğunlaşması nedeniyle bir önceki değerlendirmeye göre yaklaşık %24 arttı.³⁵

Ulaştırma Altyapısındaki Hasar ve Operasyonel Süreklilik

Ukrayna'nın ulaştırma sistemi 2025 yılında eş zamanlı olarak iki işlevi yerine getirmek zorunda kaldı: hasar gören altyapı altında ticari taşımaların sürdürülmesi ve ülkenin temel ihtiyaçları ile savunma lojistiğinin karşılanması. Bu koşullar, demiryolları ve limanlar üzerindeki operasyonel baskıyı artırdı. Altyapı onarımlarının tamamı kalıcı yatırımlar şeklinde gerçekleştirilemedi. Bazı tesisler yeniden saldırıya uğrama riski altında geçici onarımlarla işletilmeye devam etti.

Ukrayna demiryolları, ülke içindeki yük hareketleri ile Avrupa sınırlarına ve Karadeniz limanlarına erişimin ana unsurlarından biri olmayı sürdürdü. Demiryolu altyapısı enerji kesintileri, hat ve tesis hasarları, sınır bölgelerindeki güvenlik riskleri ve farklı hat açıklıkları nedeniyle kapasite kısıtlarıyla karşılaştı. Ukrayna'da kullanılan geniş hat açıklığı ile Avrupa Birliği'ndeki standart hat açıklığı arasındaki fark, yüklerin sınır noktalarında aktarılmasını veya vagon bojilerinin değiştirilmesini gerektirdi. Bu işlemler, denizyolu kapasitesinin kesintiye uğradığı dönemlerde sınır terminallerinde yoğunluğa ve ilave maliyetlere yol açmaya devam etti.

Karayolu taşımacılığı, yüksek değerli ve zaman hassasiyetine sahip yükler ile insani yardım ve acil tedarik bakımından önemini korudu. Ancak sınır kapılarındaki kapasite, sürücü güvenliği, savaş riski ve komşu ülkeler üzerinden yapılan taşımalarda yaşanan dönemsel protestolar karayolunun yüksek hacimli dökme yüklerde denizyoluna tam bir alternatif oluşturmasını sınırladı. Demiryolu ve karayolu bağlantıları, bu nedenle denizyolu taşımalarının yerini almaktan çok Ukrayna'nın çoklu güzergah stratejisinin tamamlayıcı unsurları olarak işlev gördü.

Ukrayna limanları 2025 yılında yoğun hava saldırısı, mayın ve insansız deniz aracı riski, hava saldırısı alarmları ve enerji kesintileri altında faaliyet gösterdi. Ukrayna Deniz Limanları İdaresi verilerine göre ülke limanlarında 2025 yılında 82,2 milyon ton yük elleçlendi. Bu miktar, yıllık hedefin %95'inden fazlasına karşılık gelmekle birlikte 2024 yılındaki 97,2 milyon tonluk hacmin altında kaldı. Tarım ürünleri 44,2 milyon tonla toplam elleçlemenin yaklaşık %54'ünü oluşturdu. Büyük Odesa limanları, ülkenin denizyolu dış ticaretinin ana merkezi olmayı sürdürdü.³⁶

Ukrayna Deniz Koridorunun 2025 Yılı Performansı

Rusya'nın Temmuz 2023'te Karadeniz Tahıl Girişimi'nden çekilmesinin ardından Ukrayna, Ağustos 2023'te kendi deniz koridorunu faaliyete geçirdi. Başlangıçta kıyıya yakın ve güvenli

³⁵ World Bank, *Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released*

³⁶ Ukrainian Sea Ports Authority

kabul edilen güzergahlarda seyreden koridor, daha sonra Büyük Odesa bölgesindeki Odesa, Çornomorsk ve Pivdenneyi limanlarından yapılan daha geniş kapsamlı ticari taşımalara açıldı. Koridor yalnızca tahıl taşımalarda değil demir cevheri, metal ürünleri, konteynerli yükler ve diğer ihrac ürünlerinde de kullanılmaya başlandı.



Ukrayna Hükümetinin Mayıs 2025 verilerine göre koridorun faaliyete geçmesinden itibaren taşınan yük miktarı 120 milyon tona ulaştı. Bu miktarın 76 milyon tonunu tarım ürünleri oluşturdu. Yalnızca 2025 yılının ilk bölümünde koridordan 28 milyon tonun üzerinde yük ve 15 milyon tonun üzerinde tahıl taşındı. Ukrayna Merkez Bankasının

değerlendirmesine göre ülkenin çelik ihracatının %30'a varan bölümü de deniz koridoru üzerinden gerçekleştirildi.³⁷

Ekim 2025'e gelindiğinde koridorun açılışından itibaren taşınan toplam yük 150 milyon tonu, tahıl miktarı ise 90 milyon tonu aştı. Aynı dönemde Ukrayna limanlarına giriş veya çıkış yapan gemi sayısı 6.000'in üzerine çıktı ve yükler 55 ülkeye ulaştırıldı. Bu veriler, koridorun geçici bir tahıl güzergahından Ukrayna dış ticaretinin ana çıkış kanallarından birine dönüştüğünü göstermektedir.³⁸

Deniz koridorunun çalışması, tarım ürünlerinin dünya pazarlarına erişimini ve Ukrayna'nın döviz gelirlerini destekledi. Koridorun tahıl dışındaki yüklerde de kullanılabilmesi, özellikle demir cevheri ve metal ürünleri bakımından karayolu ve demiryoluna kıyasla daha yüksek taşıma kapasitesi sağladı. Bununla birlikte koridorun performansı olağan ticari koşullarda işleyen bir denizyolu hattı olarak değerlendirilmemelidir. Gemi giriş ve çıkışları güvenlik değerlendirmelerine, hava saldırısı alarmlarına ve limanların operasyonel durumuna bağlı kaldı.

Karadeniz'deki riskler gemi arzını, navlunları ve sigorta koşullarını doğrudan etkiledi. Ukrayna limanlarına sefer yapmayı kabul eden gemilerin sınırlı olması, savaş riski primi ile mürettebat ve gemi güvenliğine ilişkin ek maliyetler taşıma ücretlerine yansıdı. Hasar gören liman ekipmanlarının onarılması, yedek enerji kaynaklarının kurulması ve giriş kanallarının açık tutulması da liman işletme maliyetlerini artırdı. Bu nedenle deniz koridoru taşıma mesafesi ve

³⁷ Ukraine Government Portal, 120 million tonnes of cargo transported through the Ukrainian Sea Corridor: Ministry for Communities and Territories Development

³⁸ Ministry for recovery, infrastructure and transport of Ukraine, 150 million tons of cargo have already passed through the Ukrainian sea corridor

kapasite bakımından kara güzergahlarına göre avantaj sağlasa da savaş öncesindeki maliyet ve risk koşullarına dönüş gerçekleşmedi.

Tuna Limanları ve Avrupa Dayanışma Hatları

İzmail, Reni ve Ust-Tuna limanlarından oluşan Tuna liman kümesi, Karadeniz limanlarının kullanılmadığı veya kapasitesinin sınırlı olduğu dönemlerde Ukrayna ihracatı için alternatif çıkış noktası oldu. Ukrayna'nın 2025 yılına ilişkin kesinleşmiş verilerine göre Tuna limanlarında 8,9 milyon tonun üzerinde yük elleçlendi. Bu limanlar, yüklerin Tuna Nehri üzerinden Romanya'ya ve Köstence Limanı'na ulaştırılmasını sağlarken kara sınır kapıları üzerindeki baskının azaltılmasına da katkıda bulundu.³⁹

Köstence Limanı Tuna Nehri, demiryolu ve karayolu bağlantıları sayesinde Ukrayna tarım ürünlerinin Avrupa ve dünya pazarlarına aktarılmasında başlıca merkezlerden biri olarak kullanılmaya devam etti. Bununla birlikte Ukrayna'nın kendi Karadeniz koridorunun güçlenmesi, 2023'te olağanüstü ölçüde artan Tuna ve Köstence yönlü yük baskısını azalttı. Tuna hattı 2025 yılında ana deniz koridorunun yerine geçen güzergahtan çok, kapasite ve güvenlik bakımından yedekleme sağlayan bir lojistik kanal niteliği kazandı.

Avrupa Birliği'nin Mayıs 2022'de oluşturduğu Dayanışma Hatları da karayolu, demiryolu ve Tuna taşımalarını destekledi. Avrupa Komisyonunun Mart 2025 verilerine göre Dayanışma Hatları, uygulamanın başladığı tarihten itibaren yaklaşık 193 milyon ton yükün Ukrayna dışına çıkarılmasını ve yaklaşık 74 milyon ton ürünün Ukrayna'ya ulaştırılmasını sağladı. İhracat taşımalarında tahıl ve tarım ürünleri öne çıkarken ithalat yönünde yakıt, araç, insani yardım ve diğer temel girdiler yer aldı. Bu hatlar, denizyolu koridorunun kesintiye uğraması ihtimaline karşı Ukrayna'nın dış ticaret kapasitesinin tek bir güzergaha bağımlı kalmasını önledi.⁴⁰

Yaptırımlar ve Rusya'nın Alternatif Taşıma Ağları

Avrupa Birliği 2025 yılında Rusya'ya yönelik 16, 17, 18 ve 19'uncu yaptırım paketlerini kabul etti. Önlemler enerji, finans, ulaştırma, ileri teknoloji, çift kullanımlı ürünler, limanlar ve yaptırımların aşılmasına aracılık eden üçüncü ülke kuruluşlarını kapsadı. Şubat ayında kabul edilen 16'ncı paket, Rus ham petrolünün geçici depolanmasını ve AB serbest bölgelerine alınmasını yasakladı. Belirli Rus limanları ve havalimanlarıyla işlemleri sınırlandırdı ve 74 gemiyi daha yaptırım listesine ekledi. Ayrıca AB karayolu taşımacılığı şirketlerindeki Rus sahipliğinin %25 ve üzerine çıkarılması yasaklanarak mevcut karayolu kısıtlamalarının şirket satın almalarıyla aşılmasının önlenmesi amaçlandı.⁴¹

³⁹ Ministry for recovery, infrastructure and transport of Ukraine, *Ukraine and the European Commission Discuss Port Security and Logistics Resilience within the QUAD Format*

⁴⁰ European Commission, *Solidarity Lanes: Latest figures – March 2025*

⁴¹ European Commission, *Questions and answers on the sixteenth package of restrictive measures against Russia*



Mayıs ayında kabul edilen 17'nci paketle 189 gemi daha listeye alındı ve o tarihte AB'nin yaptırım uyguladığı gölge filo bağlantılı gemilerin toplamı 342'ye ulaştı. Listelenen gemiler AB limanlarına giriş yasağına ve finansman, sigorta, brokerlik, teknik yardım, yakıt ikmali, gemi tedariki, mürettebat değişimi ile yükleme ve boşaltma dahil hizmet yasaklarına tabi tutuldu.⁴²

Temmuz ayında kabul edilen 18'inci paket, Rus petrolü için uygulanan fiyat tavanını düşürdü ve gölge filo ile bağlantılı ek gemi ve kuruluşları hedef aldı. Ekim ayında kabul edilen 19'uncu paketle 117 gemi daha listeye alınarak toplam sayı 557'ye çıkarıldı. Aynı paket, Rusya'nın enerji gelirlerinde rol oynayan üçüncü ülke rafinerileri, petrol tacirleri, gemi sicilleri ve finans kuruluşlarına yönelik kısıtlamaları genişletti. Rus sıvılaştırılmış doğal gazının kısa ve uzun dönemli sözleşmeler çerçevesinde aşamalı olarak yasaklanmasına ilişkin takvim de bu paketle oluşturuldu.⁴³

Yaptırımların kapsamının genişlemesi, yaptırımlara tabi olmayan ticaret bakımından da uyum yükü doğurdu. Taşıyıcılar, taşıma işleri organizatörleri, bankalar, sigortacılar ve liman işletmeleri gemilerin kimliği, gerçek sahibi, işletmecisi, bayrağı, yükün menşei, alıcısı ve ödeme zinciri hakkında daha ayrıntılı inceleme yapmak zorunda kaldı. Listeye alınmış bir gemi veya kuruluşla doğrudan ya da dolaylı işlem yapılması, hizmet sağlayıcılar açısından yaptırım ihlali ve itibar riski oluşturdu.

AB–Rusya Ticaretindeki Değişim

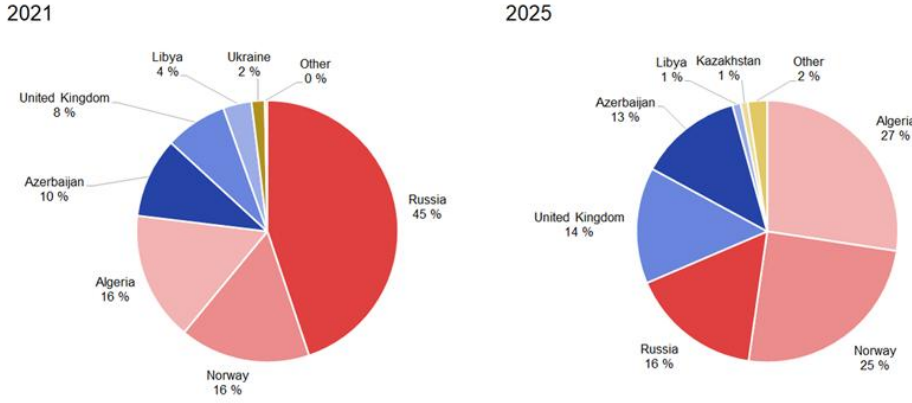
Yaptırımlar ve enerji tedarikindeki çeşitlendirme, Avrupa Birliği ile Rusya arasındaki mal ticaretini belirgin biçimde daralttı. Eurostat verilerine göre 2022 yılının ilk çeyreği ile 2025 yılının son çeyreği arasında AB'nin Rusya'ya ihracatı %61, Rusya'dan ithalatı ise %90 azaldı. Rusya'nın AB dışı ihracattaki payı %3,2'den %1,2'ye, AB dışı ithalattaki payı ise %9,2'den %1,0'a geriledi. AB'nin Rusya ile mal ticareti dengesi, 2025'in ikinci çeyreğinde fazlaya döndü ve son çeyrekte 1,5 milyar avro fazla verdi.⁴⁴

⁴² European Commission, *EU adopts 17th package of sanctions against Russia*

⁴³ European Commission, *EU adopts 19th package of sanctions against Russia*

⁴⁴ Eurostat, *EU trade with Russia latest developments*

Grafik 4 - AB'nin Gaz Halindeki Doğal Gaz İthalatında Başlıca Ticaret Ortaklarının Payları (%)



Değişimin başlıca belirleyicisi enerji ticareti oldu. AB'nin Rusya'dan petrol ithalatındaki payı 2021'in ilk çeyreğindeki %29'dan 2025'in son çeyreğinde %1'e geriledi. Rusya'nın AB sıvılaştırılmış doğal gaz ithalatındaki payı 2021'de %21 iken 2025'te %16'ya, boru hattı gazındaki payı ise %45'ten %16'ya düştü. Aynı dönemde ABD'nin AB sıvılaştırılmış doğal gaz ithalatındaki payı %29'dan %53'e çıktı. Bu değişim, Avrupa'nın enerji lojistiğinde boru hatlarından LNG terminalleri ile denizyolu taşımalarına doğru yaşanan dönüşümü sürdürdü.⁴⁵

Rusya'dan ithal edilen gübre, demir-çelik ve diğer emtialarda da düşüş yaşandı. Rusya'nın AB gübre ithalatındaki payı 2021'in ilk çeyreğindeki %28'den 2025'in son çeyreğinde %16'ya geriledi. AB'nin 2025 yılında belirli Rus ve Belarus gübrelerine yönelik yeni tarifeler ve kontroller getirmesi, tedarikin Mısır, Fas ve diğer üreticilere yönelmesini destekledi. Demir ve çelikte ise 2025 yılında Çin, Türkiye, Güney Kore ve Hindistan AB'nin başlıca dış tedarikçileri arasında yer aldı.

Kuzey Koridoru ve Orta Koridor

Savaş ve yaptırımlar, Çin ile Avrupa arasındaki demiryolu taşımalarında Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru'na bağımlılığın yeniden değerlendirilmesine yol açtı. Kuzey Koridoru altyapı, kapasite ve transit süresi bakımından avantajlarını korumakla birlikte Rusya ve Belarus üzerinden geçen taşımalar yaptırım uyumu, müşteri politikaları, finansman ve itibar riskleri nedeniyle bazı yük sahipleri ve lojistik hizmet sağlayıcıları açısından daha az tercih edilebilir hale geldi.

Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası olarak da bilinen Orta Koridor Çin ve Kazakistan'dan başlayarak Hazar Denizi, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Türkiye'ye ve Avrupa'ya ulaşan alternatif bir ağ sundu. Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası Birliği verilerine göre Kazakistan ve Azerbaycan limanları üzerinden taşınan yük hacmi 2024 yılında

⁴⁵ Eurostat, *EU trade with Russia latest developments*

%20 artarak 3,3 milyon tona, konteyner hacmi ise %176 artarak 56.500 TEU'ya ulaştı. 2025 yılında çalışmalar tarife uyumu, ortak lojistik işletmesi, sınır işlemleri, liman kapasitesi ve Çin bağlantılarının geliştirilmesine yoğunlaştı.⁴⁶

Avrupa Komisyonu, Kasım 2025'te Orta Koridor'daki yük hacminin 2022'den itibaren yaklaşık dört katına çıktığını ve uygun yatırımların yapılması halinde 2030'a kadar üç kat daha artabileceğini belirtti. Buna karşılık Hazar Denizi'ndeki gemi kapasitesi, liman aktarmaları, farklı demiryolu sistemleri, sınır prosedürleri ve düzenli sefer sıklığı koridorun Kuzey Koridoru ile rekabetini sınırlamaya devam etti. Bu nedenle Orta Koridor 2025 yılında Kuzey Koridoru'nun tamamını ikame eden bir hat değil, güzergah çeşitlendirmesi ve bölgesel ticaret açısından gelişmekte olan bir alternatif niteliğini korudu.⁴⁷

Türkiye, Bakü–Tiflis–Kars demiryolu ile Karadeniz ve Türk Boğazları üzerinden hem Ukrayna ticaretinin hem de Orta Koridor'un Avrupa bağlantısında yer almaktadır. Bununla birlikte Türkiye'nin bu konumundan yararlanabilmesi demiryolu kapasitesi, liman-demiryolu bağlantıları, düzenli blok trenler, sınır işlemleri ve koridor ülkeleri arasında ortak tarife ile zaman planlamasının geliştirilmesine bağlıdır.

Karadeniz'deki güvenlik koşulları Türkiye açısından deniz emniyeti, boğaz geçişleri, liman operasyonları ve ticari risk yönetimi bakımından önemini korudu. Ukrayna'nın Odesa bölgesi limanlarından çıkan gemilerin önemli bir bölümü Türk Boğazları üzerinden Akdeniz'e ulaşırken Rusya'nın Karadeniz limanlarından yapılan petrol, tahıl ve diğer yük taşımaları da aynı güzergahı kullandı. Savaş ve yaptırım bağlantılı riskler, gemilerin sigorta, klas, bayrak, gerçek sahiplik ve teknik durumunun denetlenmesini daha önemli hale getirdi.

Kızıldeniz Krizi ve Orta Doğu'daki Gelişmeler

Kızıldeniz'de ticari gemilere yönelik saldırılar ve Orta Doğu'daki çatışmalar, 2025 yılında küresel lojistik ağlarının işleyişini etkileyen başlıca jeopolitik riskler arasında yer almaya devam etti. Yıl içinde saldırıların yoğunluğu dönemsel olarak değişmekle birlikte, güvenli geçiş koşullarına ilişkin belirsizlik armatörlerin Süveyş Kanalı–Babülmendep güzergahına kalıcı biçimde dönmesini engelledi. Bu durum, 2024 yılında başlayan Ümit Burnu yönlendirmelerinin 2025 boyunca sürmesine ve taşıma süreleri, yakıt tüketimi, navlun maliyetleri, sigorta primleri ve ekipman dolaşımının yeniden şekillenmesine yol açtı.

⁴⁶ Trans-Caspian International Transport Route Association, *General Meeting of the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) Association Held in Baku*

⁴⁷ European Commission, *Trans-Caspian Transport Corridor and Connectivity Investors Forum: the EU advances cross-regional connectivity in Tashkent*

Kızıldeniz’de Güvenlik ve Deniz Trafiği

Kızıldeniz’de 2025’in ilk aylarında görece sakin bir dönem yaşanmasına karşın risk bütünüyle ortadan kalkmadı. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 6 ve 7 Temmuz 2025 tarihlerinde *Magic Seas* ve *Eternity C* gemilerine yönelik saldırıların birkaç aylık sakinliğin ardından ticari deniz taşımacılığına yönelik saldırıların yeniden başladığını gösterdiğini açıkladı.⁴⁸ *Magic Seas* gemisinin mürettebatı kurtarılırken *Eternity C* saldırısında can kayıpları ve yaralanmalar meydana geldi. IMO kayıtlarına göre 10 Ocak 2024–31 Aralık 2025 döneminde Kızıldeniz bölgesinde teyit edilen toplam 58 olay bildirildi. Bu sayı yalnızca 2025’teki olayları değil, belirtilen iki yıllık dönemin tamamını kapsamaktadır.⁴⁹



Kaynak: politico.eu

Saldırıların sayısından bağımsız olarak bir geminin hedef alınma ihtimalinin devam etmesi, armatörlerin risk değerlendirmelerinde belirleyici oldu. Büyük konteyner hatlarının önemli bölümü yıl boyunca Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu rotasını kullanmaya devam etti. Kızıldeniz geçişleri ise geminin bayrağı, mülkiyet yapısı, işletmecisi, uğrak limanları, taşıdığı yük ve taraflarla olası ticari bağlantıları dikkate alınarak vaka bazında değerlendirildi.

UNCTAD verileri, Mayıs 2025 başında Süveyş Kanalı’ndan geçen gemi tonajının 2023 ortalamasının yaklaşık %70 altında kaldığını gösterdi.⁵⁰ Dünya Bankası da 2025 ortasında Süveyş Kanalı ve Babülmendep Boğazı’ndaki gemi trafiğinin çatışma öncesindeki seviyenin yarısından düşük olduğunu belirtti. Bu veriler, saldırıların belirli dönemlerde azalmasının ana konteyner servislerinin bölgeye dönmesi için tek başına yeterli olmadığını ortaya koydu.⁵¹

Ekim 2025’te Gazze’de sağlanan ateşkesin ardından saldırıların azalması, güzergahın normalleşmesine yönelik beklentileri güçlendirdi. Bununla birlikte konteyner gemilerinin Süveyş Kanalı geçişleri yılın son çeyreğinde de 2023 seviyelerinin oldukça altında kaldı. Armatörlerin temkinli yaklaşımında saldırıların yeniden başlayabilmesi, deniz güvenliği

⁴⁸ IMO, *Secretary-General urges “constructive dialogue” amid renewed Red Sea attacks*

⁴⁹ IMO, *Red Sea Area*

⁵⁰ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*

⁵¹ World Bank, *YEMEN ECONOMIC MONITOR Navigating Increased Hardship and Growing Economic Fragmentation*

garantilerinin sınırlı kalması ve servis ağlarının Ümit Burnu rotasına göre yeniden düzenlenmesi etkili oldu.⁵²

Ümit Burnu Yönlendirmelerinin Operasyonel Etkileri

Asya ile Kuzey Avrupa ve Akdeniz arasındaki gemilerin Afrika'nın güneyinden dolaştırılması, sefer mesafesine ve liman programına bağlı olarak transit sürelerine yaklaşık 10–14 gün ekledi. Uzayan rota yalnızca teslimat süresini artırmadı, aynı haftalık servis sıklığının korunması için daha fazla geminin hatta tahsis edilmesini de gerekli kıldı. Böylece nominal filo kapasitesi artsa dahi kullanılabilir kapasitenin bir bölümü ilave seyir mesafesi tarafından emildi.



Ümit Burnu yönlendirmeleri sonucunda gemilerin belirli limanlara planlanandan geç ulaşması liman uğraklarının değiştirilmesi veya iptal edilmesi, aktarma bağlantılarının kaçırılması ve boş konteynerlerin talep merkezlerine zamanında ulaştırılamaması gibi sonuçlar doğurdu. Programdaki gecikmeler birbirini izleyen seferlere taşındı. Özellikle aktarmalı yüklerde uçtan uca teslimat süresinin öngörülmesi güçleşti. Bu yapı, taşıma hizmetinin yalnızca fiyatını değil güvenilirliğini de yük sahipleri açısından temel bir seçim ölçütü haline getirdi.

Rota değişiklikleri ekipman dolaşımını da etkiledi. Konteynerlerin denizde daha uzun süre kalması birim ekipmanın yıllık çevrim sayısını düşürdü. Bu durum, ihracat ve ithalat akışları arasındaki dengesizliklerle birleştiğinde belirli bölgelerde konteyner fazlası, diğer bölgelerde ise ekipman sıkıntısı ortaya çıktı. Boş konteynerlerin yeniden konumlandırılması için yapılan ilave taşımalar, hatların operasyonel maliyetlerini ve terminal hareketlerini artırdı.

Navlun, Sigorta ve Maliyetlere Etkisi

Kızıldeniz krizi, 2025 yılında konteyner navlunlarının yüksek ve dalgalı seyretmesinin önemli nedenlerinden biri oldu. Ümit Burnu üzerinden yapılan seferlerde artan yakıt tüketimi, gemi ve mürettebatın daha uzun süre kullanılması, ilave gemi ihtiyacı, sigorta maliyetleri ve operasyonel düzensizlikler taşıma maliyetlerine yansdı. Bununla birlikte navlunlar yalnızca güvenlik gelişmelerine bağlı hareket etmedi. ABD'nin tarife politikaları öncesinde öne çekilen siparişler, liman yoğunlukları, mevsimsel talep, yeni gemi teslimatları ve taşıyıcıların kapasite

⁵² World Bank, *YEMEN ECONOMIC MONITOR Pushing Against the Tide*

yönetimi de fiyat oluşumunda etkili oldu. Bu nedenle 2025'teki navlun hareketlerinin tamamının Kızıldeniz kriziyle açıklanması mümkün değildir.



Süveyş Kanalı–Babülmendeb güzergahını kullanmayı sürdüren gemiler bakımından savaş riski sigortası, güvenlik önlemleri ve mürettebatın korunmasına ilişkin maliyetler önemini korudu. Sigortacılar geminin sahipliği, bayrağı, işletmecisi, yükü ve önceki liman uğrakları üzerinden daha ayrıntılı risk değerlendirmeleri yaptı. İlave primlerin yanı sıra teminat kapsamındaki sınırlamalar ve kısa geçerlilik süreleri de armatörlerin güzergah kararlarını etkiledi. Bu koşullar altında sigorta maliyetinin düşmesi tek başına geçişlerin yeniden başlaması için yeterli olmadı, fiilî güvenliğe ilişkin değerlendirmeler önceliğini korudu.

Yakıt Tüketimi ve Karbon Emisyonları

Gemilerin Ümit Burnu üzerinden yönlendirilmesi, daha uzun mesafe kat edilmesi nedeniyle yakıt tüketimini ve sera gazı emisyonlarını artırdı. UNCTAD'ın Kızıldeniz yönlendirmelerine ilişkin hesaplamaları, gemi tipi ve hıza göre değişmekle birlikte, Süveyş yerine Ümit Burnu'nun kullanıldığı örnek seferlerde sera gazı emisyonlarının %70'e kadar artabileceğini gösterdi. Bu oran, 2025 filosunun tamamına ilişkin gerçekleşmiş bir yıllık emisyon artışını değil, belirli rota değişikliklerinin oluşturabileceği ilave emisyonu gösteren bir senaryo hesabıdır.⁵³

Uzatılmış sefer mesafeleri, deniz taşımacılığının iklim hedefleriyle tedarik zincirlerinin güvenlik ihtiyaçları arasındaki gerilimi belirginleştirdi. Alternatif yakıt kullanımı, enerji verimliliği ve yavaş seyir uygulamalarıyla sağlanan kazanımların bir bölümü daha uzun rotalar nedeniyle etkisini kaybetti. Diğer taraftan haftalık servis programlarını koruyabilmek amacıyla seyir hızının artırılması, tüketim ve emisyon üzerindeki etkiyi daha da büyüttü.

Bu gelişme, yük sahipleri açısından da önem taşımaktadır. Taşıma kaynaklı Kapsam 3 emisyonlarını raporlayan işletmelerin yalnızca çıkış ve varış noktalarını değil, geminin fiilen

⁵³ UNCTAD, *Navigating Troubled Waters: Impact to Global Trade of Disruption of Shipping Routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal*

izlediği güzergahı ve kullanılan taşıma hizmetinin emisyon yoğunluğunu da dikkate alması gerekmektedir.

Konteyner, Enerji ve Dökme Yük Taşımaları

Krizden en sistematik biçimde etkilenen segment konteyner taşımacılığı oldu. Konteyner hatlarının haftalık programlara ve çok sayıda aktarma bağlantısına dayanması, tek bir rotadaki gecikmenin bütün servis ağına yayılmasına neden oldu. Buna karşılık tanker ve kuru dökme yük işletmecileri, yükün niteliği, sözleşme koşulları ve geminin risk profiline göre Süveyş geçişi ile Ümit Burnu rotası arasında daha seçici kararlar alabildi.



Petrol ve LNG taşımalarında Kızıldeniz, Süveyş Kanalı, SUMED boru hattı ve Babülmendep Boğazı birlikte değerlendirilen bir enerji koridoru oluşturmaktadır. Rotanın kullanılamaması veya yüksek riskli kabul edilmesi, özellikle Körfez–Avrupa taşımalarında sefer sürelerini ve ton-mil talebini artırdı. Tahıl ve diğer kuru dökme yüklerde ise uzayan taşıma süreleri navlun, finansman ve stok maliyetlerini yükseltti. Düşük birim değerli yüklerde ulaştırma maliyetinin nihai fiyat içindeki payını büyüttü.

Bu nedenle Kızıldeniz'deki gelişmelerin etkisi yük grupları arasında aynı olmadı. Konteyner taşımalarında servis bütünlüğü ve ekipman dolaşımı, enerji taşımalarında tanker arzı, enerji fiyatları ve stratejik güvenlik, tahıl taşımalarında ise navlun ile gıda güvenliği bağlantısı öne çıktı.

İsrail–Filistin Çatışması ve Bölgesel Lojistik

İsrail–Filistin çatışmasının 2025 boyunca devam etmesi, Doğu Akdeniz'deki liman, kara sınırı ve hava sahası operasyonlarının yüksek güvenlik koşulları altında yürütülmesine neden oldu. İsrail limanları genel olarak faaliyetlerini sürdürmekle birlikte güvenlik önlemleri, gemi programı değişiklikleri ve taşıyıcıların ticari risk değerlendirmeleri bölgesel operasyonları etkiledi. Filistin ekonomisi açısından ise sınır geçişleri, limanlara erişim, bankacılık ve ödeme altyapısındaki

sorunlar dış ticareti ciddi ölçüde sınırlandırdı. UNCTAD'a göre Nisan 2025 itibarıyla Gazze'deki bankaların %98'i faaliyetlerini durdurdu. Bu koşullar fiziksel dağıtımın yanı sıra ticaretin finansmanı ve ödemelerin gerçekleştirilmesini de güçleştirdi.⁵⁴

Haziran 2025'te İsrail ile İran arasındaki çatışmanın doğrudan tırmanması, bölgesel lojistik risklerin Kızıldeniz'le sınırlı olmadığını gösterdi. Hava sahası kısıtlamaları Orta Doğu'daki önemli aktarma merkezleri üzerinden yapılan uçuşları etkiledi. Rotaların uzaması, uçuş iptalleri ve kapasite kayıpları hava kargo operasyonlarına yansdı. IATA verilerine göre Orta Doğulu taşıyıcıların uluslararası hava kargo talebi Haziran 2025'te jeopolitik gerilim ve hava sahası kısıtlamalarının etkisiyle yıllık bazda %3,2 azaldı.⁵⁵

Bu dönem, denizyolu ve havayolunun aynı anda jeopolitik baskı altında kalabileceğini gösterdi. Kızıldeniz'deki rota değişiklikleri nedeniyle hava kargoya yönelen zaman kritik yükler açısından Orta Doğu hava sahasındaki kısıtlamalar, alternatif taşıma kapasitesini de sınırlandırdı.

Lübnan ve Suriye'deki Gelişmeler

Lübnan'da 2023–2024 dönemindeki çatışmaların yol açtığı hasar, 2025 yılında yeniden yapılanma ve ekonomik toparlanma ihtiyacını öne çıkardı. Dünya Bankasının Mart 2025'te yayımladığı değerlendirmeye göre Lübnan'daki doğrudan fiziksel hasar yaklaşık 7,2 milyar ABD doları, toparlanma ve yeniden yapılanma ihtiyacı ise yaklaşık 11 milyar ABD doları olarak hesaplandı. Ulaştırma, enerji, su ve diğer kritik altyapıların onarılması limanların hinterland bağlantıları ve iç dağıtım ağlarının güvenilirliği bakımından önem taşımaktadır.⁵⁶

Suriye'de Aralık 2024'te yaşanan yönetim değişikliğinin ardından 2025, ülkenin uluslararası ekonomik sisteme yeniden entegrasyonuna ilişkin arayışların hızlandığı bir yıl oldu. Avrupa Birliği, Şubat 2025'te enerji ve taşıma dahil bazı ekonomik sektörlerdeki kısıtlamaları askıya aldı.⁵⁷ 28 Mayıs 2025'te güvenlik gerekçeli tedbirler hariç ekonomik yaptırımları kaldırdı.⁵⁸ Bu kararlar, finansman ve ödeme sistemlerine erişimdeki bütün sorunları ortadan kaldırmamakla birlikte dış ticaret, enerji tedariki, liman faaliyetleri ve yeniden yapılanma malzemelerinin taşınması bakımından yeni bir çerçeve oluşturdu.

Dünya Bankası, Suriye'nin yeniden inşa maliyetini 216 milyar ABD doları olarak tahmin etti. Bunun 82 milyar ABD dolarlık bölümünü taşıma, enerji, su ve diğer altyapı kalemleri

⁵⁴ UNCTAD, *Developments in the economy of the Occupied Palestinian Territory*

⁵⁵ IATA, *Air Cargo Market Analysis June 2025*

⁵⁶ World Bank, *LEBANON RAPID DAMAGE AND NEEDS ASSESSMENT (RDNA) MARCH 2025*

⁵⁷ EU Council, *Syria: EU suspends restrictive measures on key economic sectors*

⁵⁸ EU Council, *Syria: EU adopts legal acts to lift economic sanctions on Syria, enacting recent political agreement*

oluşturdu. Tahmin 2011–2024 döneminde meydana gelen fiziksel hasara dayanmakla birlikte, 2025 itibarıyla ortaya çıkan lojistik ihtiyacın ölçeğini göstermektedir.⁵⁹

Yeniden yapılanmanın fiilen hızlanması halinde çimento, demir-çelik, makine, elektrik ekipmanı, prefabrik yapı unsurları, gıda ve tüketim mallarında önemli bir taşıma talebi oluşabilecektir. Ancak 2025 sonu itibarıyla güvenlik, finansman, kurumsal kapasite, gümrük süreçleri, bankacılık bağlantıları ve altyapının durumu nedeniyle bu potansiyel bütünüyle gerçekleşmedi. Dünya Bankası, yaptırımların hafifletilmesine rağmen dondurulmuş varlıklar ve uluslararası bankacılığa sınırlı erişimin 2025'te enerji, dış yardım, ticaret ve yatırım üzerinde engel oluşturmaya devam ettiğini belirtti.⁶⁰

Türkiye–Suriye–Körfez Karayolu Bağlantısı

Suriye'de güvenlik ve idari yapının istikrar kazanması, Türkiye'den Ürdün ve Körfez ülkelerine uzanan karayolu güzergahlarının yeniden işlerlik kazanması ihtimalini gündeme getirdi. Bu koridorun güvenli, kesintisiz ve öngörülebilir biçimde kullanılabilmesi denizyoluna kıyasla bazı yüklerde daha kısa transit süreleri sağlayabilir, Türkiye'nin güney illeri ile Orta Doğu pazarları arasındaki ticareti destekleyebilir ve Suriye'nin yeniden yapılanma tedarik zincirinde Türkiye'ye önemli bir rol kazandırabilir.

Bununla birlikte 2025 sonu itibarıyla söz konusu güzergah tam ölçekli ve düzenli bir uluslararası transit koridor haline gelmedi. Koridorun kalıcı biçimde işlerlik kazanması için sınır kapılarının kapasitesi, yol güvenliği, geçiş belgeleri, transit rejimleri, gümrük uygulamaları, sürücü vizeleri, sigorta teminatları, taşımacılık izinleri ve Ürdün üzerinden Körfez ülkelerine geçiş koşullarının çok taraflı olarak uyumlaştırılması gerekmektedir. Dolayısıyla 2025'te ortaya çıkan gelişme, gerçekleşmiş büyük ölçekli bir trafik artışından çok orta vadeli bir lojistik koridor potansiyeli olarak değerlendirilmektedir.

Hürmüz Boğazı Riski

2025 yılında Hürmüz Boğazı'nda deniz trafiği bütünüyle durmadı. Bununla birlikte Haziran ayında İsrail–İran geriliminin doğrudan çatışmaya dönüşmesi, boğazın enerji güvenliği açısından taşıdığı sistemik riski yeniden gündeme getirdi. ABD Enerji Enformasyon İdaresine göre Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol miktarı 2024'te günlük ortalama 20 milyon varil düzeyinde gerçekleşti ve 2025'in ilk çeyreğinde de bu seviyeye yakın seyretti. Bu miktar, küresel denizyoluyla taşınan petrol ticaretinin dörtte birinden fazlasına ve dünya petrol ürünleri

⁵⁹ World Bank, *Syria's Post-Conflict Reconstruction Costs Estimated at \$216 billion*

⁶⁰ World Bank, *New World Bank Report Highlights Syria's Economic Challenges and Recovery Prospects for 2025*

tüketiminin yaklaşık beşte birine karşılık gelmektedir. Ayrıca küresel LNG ticaretinin yaklaşık beşte biri, ağırlıklı olarak Katar çıkışlı yükler olmak üzere, boğazdan geçti.⁶¹

Lojistik Planlamada Kalıcı Jeopolitik Risk Yaklaşımı

2025 gelişmeleri, jeopolitik risk analizinin geçici bir kriz yönetimi faaliyeti olmaktan çıkarak lojistik planlamanın sürekli bir unsuru haline geldiğini gösterdi. İşletmeler açısından yalnızca en kısa veya en düşük maliyetli rotanın belirlenmesi yeterli değildir. Alternatif güzergahların, taşıma modlarının, limanların, aktarma merkezlerinin ve tedarikçilerin önceden tanımlanması gerekmektedir.

Bu kapsamda kritik yükler için alternatif rota senaryoları hazırlanması, toplam transit süresine emniyet payı eklenmesi, sigorta kapsamının düzenli olarak gözden geçirilmesi, konteyner ve stok seviyelerinin izlenmesi, taşıyıcıların güvenlik politikalarının değerlendirilmesi ve müşterilerle erken bilgi paylaşım mekanizmalarının kurulması öne çıktı. Deniz ve hava sahası risklerinin birlikte ortaya çıkabilmesi, intermodal alternatiflerin ve kara koridorlarının önemini artırdı.

Türkiye açısından Kızıldeniz ve Orta Doğu'daki gelişmeler çift yönlü bir etki yarattı. Ümit Burnu yönlendirmeleri Asya–Türkiye ve Türkiye–Asya taşımalarında süre ve maliyet artışına yol açarken ülkenin Doğu Akdeniz'deki limanları, Avrupa ile Asya arasındaki kara ve demiryolu bağlantıları ve Suriye'nin yeniden yapılanmasına yakınlığı alternatif lojistik çözümler bakımından fırsatlar sundu. Bu fırsatların değerlendirilebilmesi güzergah çeşitlendirmesinin yanında sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasına, ulaştırma altyapısının güçlendirilmesine ve güvenilir transit düzenlemelerinin oluşturulmasına bağlıdır.

Küresel Taşıma Koridorları ve Stratejik Darboğazlar

Jeopolitik gerilimler, ticaret politikalarındaki belirsizlikler ve kritik deniz geçişlerinde yaşanan kesintiler, 2025 yılında küresel ulaştırma koridorlarının stratejik önemini artırdı. Kızıldeniz'deki güvenlik sorunu Süveyş Kanalı trafiğini baskılayarak Panama Kanalı, su seviyelerinin iyileşmesiyle 2023 ve 2024 yıllarında uygulanan kapasite kısıtlamalarından büyük ölçüde çıktı. Karadaki gelişmelerde ise Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergahı olarak da bilinen Orta Koridor'a yönelik yatırımlar, Çin–Avrupa demiryolu taşımaları ve Türkiye üzerinden geçmesi planlanan yeni bağlantılar öne çıktı.

Bu gelişmeler, küresel ticarete tek bir güzergaha bağımlılığın oluşturduğu riskleri daha görünür hale getirdi. Taşıma süresi ve maliyetin yanı sıra sınır geçişlerinin öngörülebilirliği, belge ve

⁶¹ U.S. Energy Information Administration, *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint*

tarife uyumu, siyasi istikrar, ekipman kapasitesi ve alternatif rotalara geçiş imkanı da koridorların rekabet gücünü belirleyen temel unsurlar arasına girdi.

Orta Koridor'daki Yük ve Kapasite Gelişmeleri

Rusya–Ukrayna savaşının ardından Kuzey Koridoru'na yönelik jeopolitik ve ticari risklerin artması, Çin'den başlayarak Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan multimodal bir ulaştırma ağı olan Orta Koridor'a olan ilgiyi güçlendirdi. Koridorda taşınan yük miktarı 2021 sonrasında hızlı büyüdü ve 2024'te yaklaşık 4,5 milyon tona ulaştı.⁶² 2025'te toplam tonajdaki artış eğilimi ivme kaybetmekle birlikte konteyner taşımaları genişlemeyi sürdürdü. 2025 yılına ilişkin açıklanan veriler, koridor üzerinde yaklaşık 77 bin TEU konteyner taşındığını gösterdi.⁶³ Bu gelişme, güzergahın genel yük taşımacılığının yanında düzenli konteyner blok trenleri bakımından da daha fazla kullanılmaya başladığına işaret etti.

Bununla birlikte Orta Koridor'un Çin–Avrupa ticaretindeki payı denizyolu ve Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru ile karşılaştırıldığında sınırlı kaldı. Koridorun rekabet gücü yalnızca toplam altyapı kapasitesine değil Hazar geçişlerindeki gemi sıklığına, demiryolu kapasitesinin ülkeler arasında dengeli biçimde gelişmesine, sınır işlemlerine ve bütün rota için öngörülebilir bir hizmet standardı oluşturulmasına bağlıdır.



OECD'ye göre doğru yatırımlar ve ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik düzenlemeler yapılması halinde Orta Koridor'daki taşıma hacmi önemli ölçüde artırılabilir. Ancak fiziksel yatırımların tek başına yeterli olmadığı tarifelerin, belgelerin, gümrük süreçlerinin ve operasyonel planlamanın da koridorun tamamında uyumlaştırılması gerektiği görülmektedir.⁶⁴

⁶² Anadolu Ajansı, *Orta Koridor Türkiye'yi Avrasya ticaretinin merkezine taşıyor*

⁶³ Azertac, *Cargo transit time along Trans-Caspian International Transport Route halved*

⁶⁴ OECD, *Enhancing the Competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia*

Çin–Avrupa Demiryolu Taşımalarında Rota Tercihleri

Çin–Avrupa demiryolu taşımaları 2025 yılında büyümeye devam etti. Çin Devlet Demiryolları verilerine göre Çin–Avrupa yük trenlerinin kümülatif sefer sayısı Haziran 2025'te 110 bine, Kasım 2025'te ise 120 bine ulaştı. Kasım ayı itibarıyla ağ, Avrupa'da 26 ülkedeki 232 şehre ve Asya'da 11 ülkedeki 100'den fazla şehre hizmet verdi. Taşınan yükler içinde otomotiv ürünleri, makine, elektrik-elektronik ekipmanı ve diğer yüksek katma değerli mallar öne çıktı.⁶⁵

Orta Koridor bu ortamda Kuzey Koridoru'nun bütünüyle yerini alan bir güzergah olmaktan çok, tedarik zincirlerini çeşitlendiren tamamlayıcı bir seçenek olarak gelişti. Çin'den Azerbaycan'a yönelik düzenli blok trenlerin artması ve Ağustos 2025'te Şian'dan Bakü'ye yeni bir trenin sefere çıkması, Çin'in koridora yönelik operasyonel ilgisinin sürdüğünü gösterdi.⁶⁶

Demiryolunun denizyoluna kıyasla daha kısa transit süreleri sunması, otomotiv parçaları, elektronik ürünler, makine ve üretim hattını durdurabilecek kritik girdiler için avantaj sağladı. Bununla birlikte demiryolu maliyetinin denizyolundan yüksek olması, tren kapasitesinin sınırlı kalması ve sınır geçişlerinin zaman zaman öngörülemez hale gelmesi, düşük birim değerli ve transit süresine duyarlılığı az olan yüklerde denizyolunun üstünlüğünü korumasına yol açtı.

Bakü–Tiflis–Kars Hattının Performansı

Bakü–Tiflis–Kars demiryolu, Orta Koridor'un Hazar Denizi ile Türkiye arasındaki temel demiryolu bağlantısını oluşturmaktadır. Gürcistan'daki modernizasyon çalışmalarının ardından



hattın yıllık yük kapasitesi 1 milyon tondan 5 milyon tona çıkarıldı.⁶⁷ Bu kapasite artışı, koridorun Hazar Denizi'nin batısında karşılaşılabileceği altyapı darboğazlarından birinin azaltılması bakımından önem taşıdı.⁶⁸

Ancak kapasitenin artırılması, hattın aynı ölçüde yük çektiği anlamına gelmedi.

Düzenli tren sayısı, Hazar geçişinin sürekliliği, Gürcistan ve Türkiye'deki bağlantıların kapasitesi, sınır işlemleri ve Avrupa yönündeki devam hatları BTK'nın fiilî kullanımını belirlemeye devam etti. Demiryolu hat açıklıklarının değişmesi nedeniyle Gürcistan–Türkiye

⁶⁵ The State Council The People's Republic of China, *110,000 trips: China-Europe freight train service embraces new progress*

⁶⁶ The State Council The People's Republic of China, *Total number of China-Europe freight trains departing from Xi'an exceeds 30,000*

⁶⁷ ADY, *Historical Heritage*

⁶⁸ ADY, *Georgian Railways Strengthen Cooperation: BTK at Forefront*

sınırında yapılan aktarma işlemleri de operasyonel planlamada dikkate alınması gereken unsurlar arasında kaldı.

Azerbaycan Demiryolları, Eylül 2025'te BTK hattının yıllık 5 milyon tonluk kapasitesinin Orta Koridor'daki Çin–Avrupa trenlerinin artırılması için kullanılmasını hedeflediğini açıkladı.⁶⁹ Aynı dönemde Çin'den Azerbaycan'a ulaşan tren sayısının artması, hattın doğu bölümündeki talebin geliştiğini gösterdi. Buna karşılık BTK'nın Türkiye ve Avrupa yönünde daha yüksek kapasiteyle kullanılabilmesi için Türkiye içindeki yük tren yollarının, terminallerin ve İstanbul Boğazı geçişinin geliştirilmesi ihtiyacı devam etti.

Hazar Denizi Geçişleri

Hazar Denizi geçişi, Orta Koridor'u Kuzey Koridoru'ndan ayıran temel operasyonel aşamadır. Kazakistan'daki Aktau ve Kuryk limanları ile Azerbaycan'daki Bakü Limanı arasında kullanılan feribot ve Ro-Ro bağlantıları, koridorun toplam kapasitesini ve transit süresini doğrudan etkilemektedir.

Yüklerin trenden gemiye ve yeniden trene aktarılması ilave elleçleme, bekleme ve koordinasyon gerektirdi. Hava koşulları, gemi programlarının düzensizliği, liman sahalarının kapasitesi ve yük hacminin sefer düzenlemeye yeterli olmadığı dönemler transit sürelerinin değişmesine neden oldu. Bu nedenle Hazar geçişindeki gecikme, koridor boyunca yapılan demiryolu yatırımlarından elde edilen zaman kazanımını azaltabildi.

2025 yılında Aktau'da yeni konteyner terminali ve lojistik merkez yatırımları ilerledi. Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan'daki demiryolu ve liman işletmeleri arasında koordinasyon çalışmaları sürdü. TITR Uluslararası Birliği ile Çin Uluslararası Mühendislik Danışmanlık Şirketi arasında Eylül 2025'te yapılan görüşmelerde Aktau Limanı'ndaki konteyner merkezinin devreye alınması, transit sürelerinin azaltılması ve dijital yük takip sistemleri ele alındı.⁷⁰

Bu gelişmelere karşın Hazar Denizi'ndeki gemi kapasitesi ile liman ve demiryolu operasyonları arasındaki eş güdüm, koridorun temel darboğazlarından biri olmayı sürdürdü. Kapasite planlamasının yalnızca yeni gemi ve terminal yatırımı üzerinden değil, düzenli sefer takvimi ve yük garantisi üzerinden yapılması gerektiği görüldü.

Tarife, Belge ve Sınır İşlemlerinin Uyumlaştırılması

Orta Koridor çok sayıda ülke, taşıma modu, gümrük idaresi ve işletmeciyi bir araya getirdiği için fiziksel mesafeden çok sınır işlemlerinin süresi ve öngörülebilirliği önem taşımaktadır. Farklı demiryolu tarifeleri, transit belgeleri, izin sistemleri, gümrük uygulamaları ve veri

⁶⁹ ADY, *5 Years of the China–Europe Railway Express Route: Baku Welcomed the 237th Train from Yiwu*

⁷⁰ TITR, *TITR Association and CIECC Hold Working Meeting in Astana*

platformları bu rotada planlanan taşıma organizasyonlarının karmaşık olmasına katkı sağladı. OECD değerlendirmesi, Orta Asya ülkelerinin aynı ekonomik ve düzenleyici yapılara üye olmamasının belgelerin karşılıklı tanınmasını ve ticaret prosedürlerinin uyumlaştırılmasını zorlaştırdığını ortaya koydu. Farklı sertifika ve gümrük gereklilikleri taşıyıcıların idari yükünü artırırken sınırlı sayıdaki karayolu geçiş belgesinin dağıtımı da kapasite planlamasını güçleştirdi.⁷¹

Elektronik veri değişimi, ön beyan, risk analizi, e-TIR ve elektronik taşıma belgeleri sınır sürelerini azaltma potansiyeli taşıdı. Ancak dijital uygulamaların koridorun yalnızca belirli bölümlerinde kullanılması, verinin bir sonraki ülke veya işletmeciye otomatik aktarılamaması halinde beklenen faydayı sınırladı.

AB'nin Orta Asya Ulaştırma Bağlantılarına Yönelik Yatırımları

AB ve uluslararası finans kuruluşlarının 2024'te açıkladığı 10 milyar avroluk yatırım taahhüdünün mobilizasyonu 2025'te sürdü. Yatırım gündeminde limanlar, demiryolları, karayolları, sınır geçişleri, lojistik merkezler ve dijital bağlantılar yer aldı. AB, hedeflenen yatırımlarla Avrupa–Orta Asya transit süresini 15 gün veya altına indirmeyi amaçladı.⁷²

Kasım 2025'te Taşkent'te düzenlenen Trans-Hazar Ulaştırma Koridoru ve Bağlantısallık Yatırımcılar Forumu'nda liman, karayolu ve dijital sistemlere yönelik yeni anlaşmalar açıklandı. Bu yaklaşım, AB'nin koridor politikasının altyapı finansmanı ile sınırlı kalmadığını, özel sektörün çalışabileceği düzenleyici ve operasyonel ortamın oluşturulmasını da kapsadığını gösterdi.⁷³

AB ayrıca Ekim 2025'te Orta Asya'yı Güney Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamayı amaçlayan bölgeler arası bağlantısallık gündemini açıkladı. Böylece Orta Koridor'un Türkiye üzerinden devam eden kolunun yanı sıra Karadeniz limanlarını kullanan bağlantılar da Avrupa'nın güzergah çeşitlendirme politikasında yer aldı.⁷⁴

⁷¹ OECD, *Enhancing the Competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia*

⁷² EU External Action, *EU-CENTRAL ASIA RELATIONS A STRONGER PARTNERSHIP FOR PEACE, PROSPERITY, AND SECURITY*

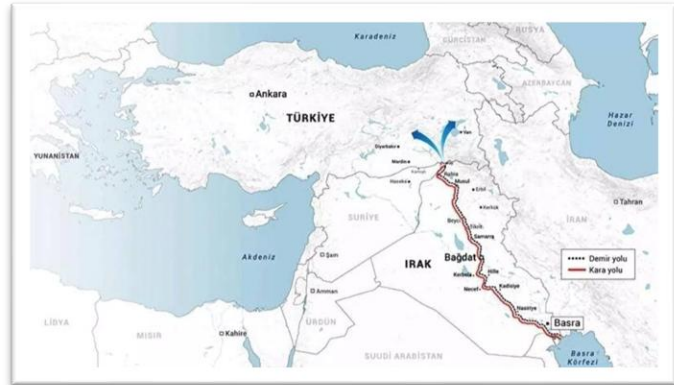
⁷³ Delegation of the European Union to Uzbekistan, *Global Gateway: Trans-Caspian Transport Corridor and Connectivity Investors Forum - Key Deliverables*

⁷⁴ European Commission, *EU strengthens cross-regional cooperation with Black Sea countries, the South Caucasus and Central Asia*

Kalkınma Yolu Projesi

Kalkınma Yolu Projesi, Basra Körfezi'ndeki Büyük Fav Limanı'nı yaklaşık 1.200 kilometrelik demiryolu ve karayolu ağıyla Türkiye sınırına bağlamayı, buradan Türkiye ve Avrupa'ya erişim sağlamayı amaçlamaktadır. Irak, Türkiye, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri arasında 2024'te imzalanan mutabakatın ardından teknik ve siyasi çalışmalar 2025'te devam etti. Projenin temel hedefi, Körfez limanlarına ulaşan Asya yükleri için Süveyş Kanalı'na alternatif bir kara bağlantısı oluşturmaktır. T.C.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Uzak Doğu'dan Londra'ya taşımanın Süveyş Kanalı üzerinden yaklaşık 35 gün, Ümit Burnu üzerinden yaklaşık 45 gün, Orta Koridor üzerinden 18 gün ve Kalkınma Yolu üzerinden yaklaşık 25 gün sürebileceğini açıkladı.⁷⁵



Dünya Bankası, Haziran 2025'te Irak'ın mevcut demiryolu ağının modernizasyonu ve Umm Kasr Limanı ile Musul arasındaki bağlantının geliştirilmesi için 930 milyon ABD doları tutarında bir proje onayladı. Söz konusu yatırım Kalkınma Yolu'nun tamamının finansmanı anlamına gelmemekle birlikte, Irak'ın kuzey–güney demiryolu kapasitesinin geliştirilmesi ve bölgesel bağlantısallığın güçlendirilmesi bakımından proje hedefleriyle uyumlu bir adım oluşturdu.⁷⁶

2025 sonu itibarıyla Kalkınma Yolu operasyonel bir uluslararası koridor haline gelmedi. Projenin hayata geçirilmesi Irak'taki yeni demiryolu ve karayolu altyapısının tamamlanmasına, Fav Limanı'nın kapasitesine, güvenlik koşullarına, Türkiye bağlantısına, sınır kapılarının kapasitesine ve ortak transit rejiminin oluşturulmasına bağlı olacaktır.

Hindistan–Orta Doğu–Avrupa Ekonomik Koridoru

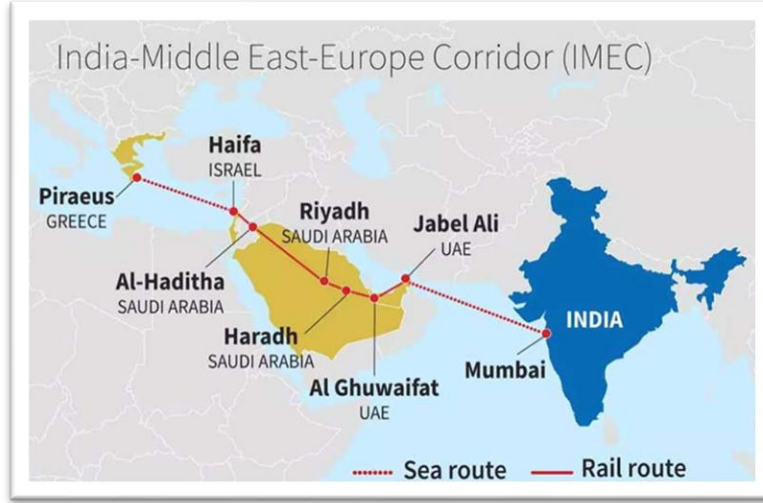
Hindistan–Orta Doğu–Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC), Hindistan’ı denizyoluyla Birleşik Arap Emirlikleri’ne, buradan demiryoluyla Suudi Arabistan ve Ürdün üzerinden Doğu Akdeniz’e, ardından tekrar denizyoluyla Avrupa’ya bağlamayı amaçlamaktadır. Proje ulaştırma altyapısının yanında enerji ve dijital bağlantıları da kapsamaktadır.

Hindistan ve Avrupa Birliği, Şubat 2025'te IMEC'in gerçekleştirilmesi için somut adımlar atılması yönündeki iradelerini yeniden açıkladı. Ekim 2025'te koridora taraf ülkeler Avrupa Komisyonunun ev sahipliğinde bir yönlendirme toplantısı gerçekleştirdi. Aynı ay açıklanan AB–

⁷⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *ZENGİZUR KORİDORU, ORTA KORİDOR’U DESTEKLEYECEK*

⁷⁶ World Bank, *Iraq: New US\$930 Million Project to Extend and Modernize Railways, Promote Regional Connectivity and Boost Growth*

Afrika–Hindistan Dijital Koridoru, IMEC kapsamında somutlaştırılan ilk bağlantı projelerinden biri oldu.⁷⁷



Bununla birlikte IMEC'in demiryolu ve liman bağlantıları 2025 sonu itibarıyla bütünleşik bir yük koridoru oluşturmadı. Mevcut hatlardaki eksik bağlantılar, sınır ve transit düzenlemeleri, finansman modeli ve Orta Doğu'daki güvenlik koşulları uygulama takvimini belirsiz bıraktı. Bu nedenle IMEC, 2025'te fiilî yük hacmi üreten bir koridordan çok siyasi koordinasyon ve proje geliştirme aşamasındaki stratejik bir girişim niteliğini korudu.

Süveyş Kanalı'nın Küresel Ticaretteki Konumu

Süveyş Kanalı, Asya ile Avrupa arasındaki en kısa denizyolu bağlantısı olmasına rağmen Kızıldeniz'deki saldırılar nedeniyle 2025'te normal kapasitesinin oldukça altında çalıştı. UNCTAD'a göre Mayıs 2025 başında kanaldan geçen gemi tonajı 2023 ortalamasının yaklaşık %70 altında kaldı. Büyük konteyner hatlarının Ümit Burnu güzergahını kullanmayı sürdürmesi, Süveyş Kanalı'nın fiziksel olarak açık olmasının kesintisiz ticari kullanım için yeterli olmadığını gösterdi.⁷⁸

Süveyş Kanalı İdaresi, büyük konteyner gemilerinin kanala dönmesini teşvik etmek amacıyla 2025'te belirli koşulları karşılayan gemilere %15 indirim uyguladı. Ancak güzergah kararlarında kanal geçiş ücretinden çok mürettebat ve yük güvenliği, savaş riski sigortası ve servis programının sürdürülebilirliği belirleyici oldu.⁷⁹

Kanal trafiğindeki düşüş, Asya–Avrupa taşıma sürelerini uzatmanın yanı sıra aynı hizmetin sürdürülebilmesi için daha fazla geminin kullanılmasına, yakıt tüketiminin artmasına ve

⁷⁷ European Commission, *Leaders' Statement following the visit of President of the European Commission Ursula von der Leyen and College of Commissioners to India, 27-28 February 2025*

⁷⁸ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*

⁷⁹ Suez Canal Authority, *For the First Time Lloyd's List names Adm. Ossama Rabiee amongst the list of the 100 most influential figures in the global maritime transport sector*

konteyner ekipmanının daha uzun süre seferde kalmasına neden oldu. Süveyş'teki gelişmeler, stratejik bir geçidin kullanılabilirliğinin yalnızca altyapı kapasitesine değil, geçide ulaşan deniz alanlarının güvenliğine de bağlı olduğunu ortaya koydu.

Panama Kanalı'nda Kapasite ve Su Seviyesi

Panama Kanalı, 2023 ve 2024 yıllarında kuraklık ve Gatun Gölü'ndeki düşük su seviyesi nedeniyle gemi geçişlerini ve su çekimini sınırlamıştı. Yağışların ve göl seviyelerinin iyileşmesiyle birlikte kanal 2025'te kapasitesini yeniden artırdı. Panama Kanalı İdaresi, Temmuz 2025'te kanalın tam su kapasitesiyle çalıştığını ve kurak sezon boyunca 50 feet su çekimi sunduğunu açıkladı.⁸⁰

Panama Kanalı'nın 1 Ekim 2024–30 Eylül 2025 dönemini kapsayan 2025 mali yılında toplam geçiş sayısı %19,3 artarak 13.404'e çıktı. Kanalın taşıdığı tonaj %15,6 artışla 489,1 milyon PC/UMS tona ulaştı. Bu artışta konteyner ve sıvılaştırılmış petrol gazı taşımaları öne çıkarken LNG geçişleri beklentilerin altında kaldı.⁸¹

Alternatif Güzergahların Maliyet ve Süre Bakımından Karşılaştırılması

Asya ile Avrupa arasındaki güzergahlar süre, maliyet, kapasite ve risk bakımından farklı özellikler göstermektedir. Süveyş Kanalı üzerinden denizyolu en yüksek kapasiteyi ve düşük birim maliyeti sunarken Kızıldeniz'deki güvenlik sorunu nedeniyle 2025'te güvenilirliğini kaybetti. Ümit Burnu rotası güvenlik riskini azalttı ancak taşıma süresini, yakıt tüketimini ve emisyonları artırdı.

Kuzey Koridoru, yerleşik demiryolu ağı ve yüksek tren sıklığıyla operasyonel avantaj sağlarken Rusya üzerinden geçmesi yaptırım ve jeopolitik uyum risklerini artırdı. Orta Koridor, Rusya'yı ve uzun denizyolu rotasını dışarıda bırakan daha kısa bir seçenek sundu ancak Hazar geçişi, çok sayıda sınır işlemi ve mod değişimi nedeniyle süre ve maliyet bakımından değişkenlik gösterdi.

Kalkınma Yolu ve IMEC ise 2025 sonu itibarıyla mevcut güzergahlara fiilen alternatif oluşturacak bütünleşik kapasiteye ulaşmadı. Her iki girişimin rekabet gücü, yalnızca yeni demiryollarının yapılmasına değil liman bağlantıları, sınır süreçleri, ortak tarifeler, güvenlik ve düzenli yük hacminin oluşturulmasına bağlıdır.

Bu nedenle güzergah karşılaştırmalarında açıklanan teorik transit sürelerinin tek başına kullanılması yeterli değildir. Bekleme süreleri, aktarmalar, sınır geçişleri, sefer sıklığı, ekipman

⁸⁰ Canal de Panama, *Panama Canal Reports Strong Economic Health and a Vibrant Future During its Q3 Market Call*

⁸¹ Canal de Panama, *Panama Canal Maintains Operational and Financial Strength*

bulunabilirliği ve gecikme olasılığı dahil edilerek uçtan uca toplam maliyet ve teslimat güvenilirliği değerlendirilmelidir.

Türkiye, Orta Koridor'un Avrupa'ya açılan ana kara bağlantısını oluştururken Kalkınma Yolu'nun da Körfez ile Avrupa arasındaki geçiş ülkesi konumundadır. Buna karşılık Türkiye'nin bu koridorlardan daha fazla yük çekebilmesi coğrafi konumun ötesinde altyapı kapasitesine, demiryolunun payına ve sınır işlemlerinin verimliliğine bağlıdır.

Dünya Bankasının 2025 tarihli değerlendirmesi, Orta Koridor, Türkiye–AB demiryolu bağlantısı ve gelecekteki Kalkınma Yolu bakımından İstanbul Boğazi'ndeki demiryolu kapasitesini ortak bir darboğaz olarak tanımladı. Yük trenlerinin Marmaray'ı sınırlı gece saatlerinde kullanabilmesi, doğu–batı yönündeki kesintisiz demiryolu kapasitesini sınırlandırdı. Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden planlanan yaklaşık 126 kilometrelik yeni demiryolu bağlantısı, bu darboğazın giderilmesine yönelik temel yatırımlardan biri olarak gündemdeki yerini korudu.⁸²

Küresel Navlun, Kapasite ve Taşımacılık Piyasalarındaki Gelişmeler

Küresel taşımacılık piyasaları 2025 yılında jeopolitik riskler, ticaret politikalarındaki değişiklikler, yeni kapasite girişleri ve bölgesel talep farklılıklarının etkisi altında kaldı. Kızıldeniz'deki güvenlik sorunu denizyolu taşımalarında Ümit Burnu yönlendirmelerinin sürmesine neden olurken ABD'nin tarife kararları, sevkiyatların belirli dönemlere yığılmasına ve taşıma talebinin hatlar arasında hızla değişmesine yol açtı.

Konteyner piyasasında yılın ilk yarısında Kızıldeniz yönlendirmeleri ve tarifeler öncesinde öne çekilen yükler navlunları destekledi. Yılın ikinci yarısında talebin zayıflaması ve yeni gemi teslimatlarının sürmesiyle spot navlunlarda aşağı yönlü baskı belirginleşti. Kuru dökme yük ve tanker piyasaları ise emtia talebi, sefer mesafeleri ve bölgesel arz değişikliklerine bağlı olarak farklılaştı. Havayolu kargoda talep tarihi yüksek seviyelere çıkarken kapasitenin daha hızlı artması navlun artışını sınırladı. Avrupa karayolu taşımalarında ise spot ve sözleşmeli fiyatlar birbirinden ayrıştı.

Küresel Konteyner Navlunları

Konteyner navlunları 2025'e, 2024 ortasında ulaştığı yüksek seviyelerin altında ancak Kızıldeniz krizinin başlamasından önceki dönemle karşılaştırıldığında güçlü bir düzeyde girdi. Çin Yeni Yılı sonrasındaki mevsimsel talep düşüşü yılın ilk aylarında spot navlunları gerilettiler. Bununla birlikte Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu rotasının kullanılmaya devam edilmesi,

⁸² World Bank, *Istanbul North Rail Crossing Project – Project Information Document*

gemilerin daha uzun süre seferde kalmasına ve ilave kapasite ihtiyacının sürmesine neden oldu.

Nisan 2025'te ABD'nin yeni tarife kararlarını açıklamasının ardından Çin-ABD ticaretindeki rezervasyonlar önce geriledi. Tarifelerin uygulanmasına ara verilmesi ve müzakereler için 90 günlük süre tanınması üzerine ithalatçılar sevkiyatlarını öne çekti. Bu değişim, kısa sürede yoğun bir kapasite talebi yarattı. UNCTAD verilerine göre Şanghay'dan ABD'nin batı kıyısına yönelik ortalama spot navlunlar Nisan-Mayıs 2025 döneminde %57,3, doğu kıyısına yönelik navlunlar ise %37,3 arttı. Taşıyıcıların kapasite yönetimi ve iptal edilen seferler de bu yükselişi destekledi.⁸³



Yılın ilerleyen dönemlerinde öne çekilen yüklerin azalması, tarife belirsizliğinin talebi baskılaması ve yeni gemi teslimatlarının kapasiteyi artırması spot navlunlarda düşüşe yol açtı. Drewry Dünya Konteyner Endeksi Ekim 2025 başında 40 feet'lik konteyner başına 1.669 ABD dolarına gerileyerek Ocak 2024'ten bu

yana en düşük seviyesine indi. Aynı dönemde Şanghay-Los Angeles spot navlunu yıllık bazda %58 düşüşle 2.196 ABD doları, Şanghay-New York navlunu ise %46 düşüşle 3.200 ABD doları düzeyine geriledi. Bu hareket, yıl içindeki geçici artışların kalıcı bir talep genişlemesine dayanmadığını gösterdi.⁸⁴

Navlunların yıl içinde keskin biçimde değişmesi, yalnızca toplam yük miktarından değil, yüklerin hangi dönemde ve hangi hatta taşındığından kaynaklandı. Tarife kararlarının açıklanması, ertelenmesi veya kapsamının değiştirilmesi yük sahiplerinin sipariş zamanlamasını etkiledi. Böylece yıllık toplam ticaret hacminde sınırlı değişiklik oluştursa bile belirli haftalarda kapasite sıkışıklığı, sonraki dönemlerde ise kapasite fazlası ortaya çıktı.

Gemi Kapasitesi ve Yeni Teslimatlar

Pandemi döneminde verilen yüksek miktardaki gemi siparişlerinin teslimatı 2025'te devam etti. UNCTAD, küresel konteyner filosu kapasitesinin 2025'te %6,7 büyümesini öngördü. Bu artış, 2024'te gerçekleşen %10,1'lik ve yaklaşık 3 milyon TEU'ya karşılık gelen kapasite büyümesinin ardından geldi.⁸⁵

⁸³ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*

⁸⁴ Reuters, *Falling ocean shipping rates put carrier profits at risk, analysts say*

⁸⁵ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*

Yeni gemiler kapasiteyi artırmakla birlikte bu artışın tamamı piyasada arz fazlası olarak hissedilmedi. Ümit Burnu üzerinden yapılan uzun seferler, aynı servis sıklığının korunması için daha fazla geminin kullanılmasını gerektirdi. Böylece Kızıldeniz krizi, filoya eklenen kapasitenin önemli bir bölümünü emdi.

Bununla birlikte Süveyş Kanalı'na tam dönüş ihtimali piyasa açısından önemli bir kapasite riski oluşturdu. Gemilerin daha kısa rotaya dönmesi halinde aynı yük hacminin daha az gemiyle taşınabilmesi mümkün olacaktır. Böyle bir durumda Ümit Burnu rotasında kullanılan kapasitenin serbest kalması ve yeni teslimatlarla birleşerek navlunlar üzerinde güçlü bir düşüş baskısı oluşturması beklenmektedir.

Yüksek kapasiteli yeni gemilerin özellikle ana doğu–batı hatlarında kullanılması, bu hatlardan çıkarılan daha küçük gemilerin bölgesel ve ikincil hatlara aktarılmasına yol açtı. Kademeli kapasite aktarımı olarak tanımlanan bu süreç, yalnızca büyük hatlarda değil Akdeniz, Karadeniz, Afrika ve bölgesel aktarma pazarlarında da arz artışı oluşturdu.

Armatörlerin Kapasite Yönetimi

Armatörler 2025'te navlunlardaki düşüşü sınırlamak ve gemi arzını talebe uyarlamak amacıyla sefer iptalleri, liman uğrağı değişiklikleri, yavaş seyir ve hatlar arasında kapasite aktarımı gibi yöntemler kullandı. ABD'nin tarife kararlarının ardından Nisan ayında Transpasifik ve Asya–ABD doğu kıyısı hatlarında sefer iptalleri arttı. UNCTAD'ın aktardığı verilere göre yalnızca Transpasifik hatta Nisan 2025'te 80'den fazla sefer iptal edildi. Bu sayı, salgının en yoğun etkilerinin görüldüğü Mayıs 2020'deki 51 iptalin üzerine çıktı.⁸⁶

2025 aynı zamanda konteyner taşımacılığındaki ittifak yapısının değiştiği bir yıl oldu. Gemini Cooperation faaliyetlerine başlarken MSC bağımsız ağ modeline geçti, Ocean Alliance iş birliğini sürdürdü ve Premier Alliance yeni yapısıyla faaliyete geçti. İttifak değişiklikleri servis ağlarının, aktarma merkezlerinin ve liman uğraklarının yeniden düzenlenmesine neden oldu.

Kapasite yönetimi navlun düşüşünü yavaşlatabilmekle birlikte yük sahipleri açısından servis sıklığının azalması, rezervasyonların sonraki gemilere aktarılması ve teslimat sürelerinin uzaması sonucunu doğurdu. İptal edilen seferler, özellikle düşük frekanslı hatlarda ve aktarmalı yüklerde taşıma süresini navlun fiyatından daha önemli bir maliyet unsuruna dönüştürdü.

⁸⁶ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*

Konteynerler ve Liman Yoğunluğu

Konteynerlerin Ümit Burnu güzergahında daha uzun süre seferde kalması, ekipmanın yıllık çevrim sayısını azalttı. İthalat ve ihracat akışlarındaki dengesizliklerle birleşen bu durum, belirli limanlarda boş konteyner fazlasına, bazı yükleme bölgelerinde ise ekipman sıkıntısına yol açtı.

Küresel ölçekte mutlak bir konteyner yetersizliğinden çok ekipmanın doğru yer ve zamanda bulunamaması sorunu öne çıktı. Tarifeler öncesinde yüklerin öne çekildiği dönemlerde Çin ve diğer Asya üretim merkezlerindeki ekipman talebi hızla arttı. Talebin zayıfladığı dönemlerde ise boş konteynerler ithalat limanlarında ve depolama sahalarında birikti. Bu nedenle boş konteynerlerin yeniden konumlandırılması, taşıyıcıların maliyet ve kapasite planlamasında önemini korudu.

Liman yoğunluğu da kullanılabilir gemi kapasitesini etkiledi. Gemilerin liman dışında beklemesi veya rıhtımda planlanandan uzun süre kalması, sonraki seferlerin gecikmesine ve program güvenilirliğinin azalmasına neden oldu. Yoğunluk, yük hacmindeki ani artışlar, iş gücü sorunları, hava koşulları, altyapı kapasitesi ve gemilerin program dışı varışları nedeniyle bölgesel olarak değişti.

Sea-Intelligence verilerine göre küresel konteyner program güvenilirliği Aralık 2025'te %62,8 olarak gerçekleşti. Bu oran Aralık 2024'ün 9 puan üzerinde olmasına rağmen seferlerin üçte birinden fazlasının programından sapmaya devam ettiğini gösterdi. Geç ulaşan gemilerde ortalama gecikme 5,04 gün oldu.⁸⁷

Kuru Dökme Yük Piyasası

Yılın ilk yarısında kuru dökme yük talebi 2024'e göre zayıf ve dalgalı seyretti. Filo büyümesinin devam etmesi navlunlar üzerinde baskı oluşturdu. Yılın üçüncü çeyreğinde ise demir cevheri ve Güney Amerika tahıl taşımalarının daha uzun sefer mesafeleri yaratması navlunları destekledi. Baltic Exchange, üçüncü çeyrekte kuru dökme yük navlunlarının beklentilerden daha güçlü seyrettiğini ancak bu gücün bir bölümünün kalıcı talep artışından değil ticaret gerilimlerinin oluşturduğu rota değişikliklerinden kaynaklandığını değerlendirdi.⁸⁸

Tanker Piyasası

Tanker navlunları 2025'te yüksek ancak dalgalı seyrini sürdürdü. Yaptırımlar, petrol ticaretindeki yön değişiklikleri ve geleneksel tedarik rotalarının uzaması ton-mil talebini destekledi. Rus petrolünün Avrupa yerine Asya pazarlarına, Avrupa'nın ise daha uzak tedarikçilere yönelmesi gemilerin sefer mesafelerini artırdı.

⁸⁷ Sea Intelligence, *Global schedule reliability drops to 62.8% in December 2025*

⁸⁸ Baltic Exchange, *Baltic Dry Bulk Investor Indices - Quarterly Update*

Ham petrol tankerleri, ürün tankerleri ve gaz taşıyıcıları aynı yönde hareket etmedi. Rafineri faaliyetleri, petrol ürünleri ticaretinin bölgesel dağılımı, mevsimsel enerji talebi ve gemi teslimatları her alt pazarı farklı etkiledi. UNCTAD, tanker navlunlarının 2025 ortasına kadar uzun sefer mesafeleri ve sınırlı gemi arzıyla desteklendiğini ancak talep görünümündeki belirsizlik nedeniyle dalgalı kaldığını belirtti.⁸⁹

Havayolu Kargo Talebi, Kapasitesi ve Navlunları

Havayolu kargo talebi 2025'te küresel ticaret ve jeopolitik belirsizliklere rağmen büyüdü. IATA'nın 2026'da yayımladığı verilere göre küresel hava kargo talebi, kargo ton-kilometre



üzerinden 2025'te %3,4 arttı ve tarihi olarak en yüksek yıllık hacme ulaştı. Uluslararası kargo talebindeki artış %4,2 oldu. Kapasite ise küresel ölçekte %3,7, uluslararası operasyonlarda %5,1 arttı. Kapasitenin talebin üzerinde büyümesi fiyat artışını sınırladı. Küresel hava kargo getirileri 2025'te yıllık bazda %1,5 geriledi.

Buna karşın getiriler 2019 seviyesinin %37,2 üzerinde kaldı. Bu durum, salgın dönemindeki olağanüstü fiyatların gerilemesine rağmen hava kargo maliyetlerinin salgın öncesindeki yapıya bütünüyle dönmediğini gösterdi.⁹⁰

Bölgesel performans farklılaştı. Asya-Pasifik hava taşıyıcılarının talebi 2025'te %8,4, Avrupa taşıyıcılarının talebi %2,9 arttı. Orta Doğu taşıyıcılarında büyüme %0,3 ile sınırlı kaldı. Kuzey Amerikalı taşıyıcıların talebi ise %1,3 azaldı. Asya-Avrupa hattı elektronik, ilaç, lüks tüketim ürünleri ve e-ticaret gönderileriyle güçlü seyredirken Transpasifik hat ABD'nin tarife kararlarından ve düşük değerli gönderilere yönelik düzenleme değişikliklerinden etkilendi.⁹¹

E-Ticaretin Havayolu Kapasitesine Etkisi

Sınır ötesi e-ticaret gönderileri 2025'te hava kargo talebinin temel destekleyicilerinden biri oldu. Çin ve Güneydoğu Asya çıkışlı düşük hacimli ancak yüksek frekanslı gönderiler, özellikle Asya-Avrupa ve Asya bağlantılı bölgesel hatlarda düzenli kapasite talebi yarattı.⁹²

ABD'nin düşük değerli gönderilere ilişkin *de minimis* uygulamasında yaptığı değişiklikler ve artan tarife belirsizliği, e-ticaret akışlarının yönü ve maliyeti üzerinde baskı oluşturdu. Buna

⁸⁹ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*

⁹⁰ IATA, *Global Air Cargo Demand Achieved Record Volume in 2025*

⁹¹ IATA, *Air Cargo Market Analysis - December 2025*

⁹² IATA, *Global Air Cargo Demand Achieved Record Volume in 2025*

rağmen IATA, küresel e-ticaret talebinin 2025'te hava kargo hacimlerindeki büyümenin başlıca kaynaklarından biri olduğunu belirtti.⁹³

Karayolu Taşıma Maliyetleri

Avrupa karayolu navlunları 2025'in ilk yarısında zayıf talep ve düşük sanayi üretiminin etkisiyle geriledi. IRU, Upply ve Transport Intelligence tarafından hazırlanan endekse göre sözleşmeli ve spot navlun endeksleri 2025'in ikinci çeyreğinde 132,2 puanda eşitlendi. Spot endeks önceki çeyreğe göre 2,2 puan gerilerken sözleşmeli navlun endeksi 1,2 puan yükseldi.⁹⁴

Talep koşullarının kısmen toparlanması ve maliyet baskılarının sürmesiyle her iki endeks üçüncü çeyrekte yaklaşık 134 puana çıktı. Yılın son çeyreğinde sözleşmeli ve spot fiyatlar yeniden ayrıştı. Sözleşmeli navlun endeksi 136,9 puana ulaşarak çeyreklik bazda 2,6, yıllık bazda 3,1 puan arttı. Spot navlun endeksi ise 135,1 puanla önceki çeyreğe göre 0,3 puan yükselmesine rağmen yıllık bazda 3,3 puan geriledi.⁹⁵



Sözleşmeli fiyatlardaki artış iş gücü, finansman, bakım, sigorta ve geçiş ücretleri gibi yapısal maliyetlerin taşıma ücretlerine yansıtılmasından kaynaklandı. Spot piyasa ise kısa vadeli yük talebinin zayıf kalmasından etkilendi. Avrupa'da CO₂ sınıfına dayalı geçiş ücretlerinin yaygınlaşmasıyla bazı hatlarda kilometre başına geçiş maliyeti yakıt maliyetine yaklaştı veya bu maliyeti geçti. Bu gelişme, yakıt fiyatlarının istikrarlı kaldığı dönemlerde dahi toplam karayolu taşıma maliyetinin artmasına neden oldu.⁹⁶

Küresel İş Gücü Krizi ve Operasyonel Kesintiler

Lojistik sektöründeki iş gücü açığı, 2025 yılında geçici bir istihdam sorununun ötesine geçerek taşıma kapasitesini, hizmet sürekliliğini ve tedarik zinciri güvenilirliğini etkileyen yapısal bir risk olmaya devam etti. Karayolu taşımacılığında profesyonel sürücülerin yaşlanması ve mesleğe katılımın yetersiz kalması öne çıkarken liman, demiryolu, depo ve terminal operasyonlarında toplu iş sözleşmesi görüşmeleri ile grevler yük akışlarında kesintilere neden oldu.

Otomasyon ve dijitalleşme bazı operasyonlardaki insan gücü ihtiyacını azaltırken teknik, dijital ve analitik yetkinliklere sahip çalışanlara olan talebi artırdı. Bu dönüşüm iş gücü açığını

⁹³ IATA, *Global Air Cargo Demand Achieved Record Volume in 2025*

⁹⁴ IRU, *The European Road Freight Rate Development Benchmark, Q2 2025*

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ IRU, *European road freight contract and spot rates rise in tandem*

bütününü ortadan kaldırmadı, ihtiyaç duyulan çalışan profilini değiştirdi. Ücretlerin yanı sıra çalışma koşulları, mesleğe giriş maliyeti, güvenli dinlenme alanları, sınır ve vize işlemleri, eğitim olanakları ve kariyer gelişimi iş gücünün sektöre çekilmesinde belirleyici hale geldi.

Küresel Kamyon Şoförü Açığı

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliğinin (IRU) Nisan 2025'te yayımladığı ve 2024 verilerine dayanan araştırmaya göre incelenen 36 ülkede 3,6 milyon kamyon şoförü pozisyonu boş kaldı. Araştırma kapsamındaki ülkeler küresel gayrisafi yurt içi hasılanın yaklaşık %70'ini temsil etti. Ankete katılan 5.100 karayolu taşımacılığı işletmesinin bazı ülkelerde %70'e ulaşan bölümü sürücü bulmakta ciddi veya çok ciddi güçlük yaşadığını bildirdi.⁹⁷

İş gücü açığı taşıma şirketlerinin mevcut araçlarını tam kapasiteyle kullanmasını engelledi. Sürücü bulunamadığı için çalıştırılmayan araçlar, filo büyüklüğü değişmediği halde piyasadaki fiilî kapasiteyi azalttı. Bu durum özellikle uzun mesafeli uluslararası taşımalarda teslimat sürelerini, sefer planlamasını ve navlunları etkiledi.

Şoför Nüfusunun Yaşlanması

Sürücü nüfusunun yaşlanması, iş gücü açığının önümüzdeki dönemde büyüme riskini artırdı. IRU verilerine göre 25 yaşın altındaki sürücüler toplam sürücü iş gücünün yalnızca %6,5'ini oluştururken 55 yaşın üzerindeki sürücülerin payı %31,6'ya ulaştı. Sürücülerin küresel yaş ortalaması 44,5 oldu.

Genç sürücülerin toplam içindeki payı bir önceki yıla göre %5,8 azalırken 55 yaş üzerindeki sürücülerin payı %1,6 arttı. Avrupa'daki yaş farkı daha belirgin hale geldi. 25 yaş altındaki sürücülerin oranı İtalya'da %2,2, Almanya'da %2,6, Polonya ve İspanya'da %3 düzeyinde kaldı. Buna karşılık 55 yaş üzerindeki sürücülerin oranı İspanya'da %50'ye, İtalya'da %45'e ulaştı. IRU, araştırmaya dahil edilen ülkelerde 3,4 milyon sürücünün 2029'a kadar emekli olacağını tahmin etti. Avrupa'daki mevcut sürücülerin yaklaşık %17'sinin bu dönemde emekli olması beklenmektedir. Gençlerin mesleğe giriş oranı yükselmediği takdirde emekliliklerin yalnızca boş pozisyonları değil mevcut taşıma kapasitesini de azaltması riski bulunmaktadır.⁹⁸

Vize ve Sınır Geçiş Sorunları

Uluslararası sürücülerin vize ve sınır geçişlerinde yaşadığı sorunlar, sürücü açığının fiilî taşıma kapasitesi üzerindeki etkisini artırdı. Bir ülkede istihdam edilen üçüncü ülke vatandaşı sürücünün vize, oturma izni, mesleki yeterlilik belgesi veya sürücü tasdiknamesini zamanında alamaması, iş gücü mevcut olsa bile uluslararası seferde görevlendirilmesini engelledi.

⁹⁷ IRU, *Widening age chasm compounds truck driver shortage crisis: new IRU report*

⁹⁸ Ibid.

Kısa süreli Schengen vizeleri ve 90 gün içinde 90 gün kalış kuralı, sürekli uluslararası sefer yapan sürücüler bakımından operasyonel sınırlama oluşturdu. Vize randevularının geç verilmesi, kısa süreli veya tek girişli vizeler ve ülkeler arasında farklılaşan belge talepleri taşıma şirketlerinin sürücü planlamasını güçleştirdi.



IRU, Mayıs 2025'te profesyonel kamyon sürücülerinin karşılaştığı vize sorunlarına yönelik bir eylem planı kabul etti.⁹⁹ Haziran 2025'te OECD–Uluslararası Ulaştırma Forumu kapsamında yapılan değerlendirmede de profesyonel sürücülere ilişkin vize işlemleri ile verimsiz sınır geçişleri, uluslararası karayolu koridorlarının başlıca darboğazları arasında

gösterildi.¹⁰⁰

Türkiye açısından vize süreçlerinin öngörülemezliği, Avrupa yönündeki uluslararası taşımalarda mevcut sürücülerin etkin kullanımını sınırlayan unsurlardan biri oldu. Sürücü vizelerinin ticari taşımanın niteliğine uygun, uzun süreli ve çok girişli biçimde düzenlenmesi sürücülerin turistlerden farklı bir mesleki kategori içinde değerlendirilmesi ihtiyacı devam etti.

Avrupa Birliği'nin E-Ticaret ve Gümrük Düzenlemeleri

Avrupa Birliği'nde e-ticaret yoluyla gerçekleştirilen düşük kıymetli ithalatın hızla artması, 2025 yılında gümrük politikasının başlıca gündem maddelerinden biri oldu. Üçüncü ülkelerde yerleşik satıcıların ve elektronik pazar yerlerinin doğrudan AB tüketicilerine gönderdiği milyarlarca küçük paket gümrük idarelerinin işlem kapasitesi, ürün güvenliği, vergi kayıpları ve AB'de yerleşik işletmelerle rekabet koşulları açısından kapsamlı bir düzenleme ihtiyacı doğurdu.

Avrupa Komisyonu verilerine göre 2024 yılında AB'ye kıymeti 150 avroyu aşmayan yaklaşık 4,6 milyar gönderi girdi.¹⁰¹ Günlük ortalama 12 milyon pakete karşılık gelen bu sayı, 2023'teki 2,3 milyar gönderinin iki katına, 2022'deki 1,4 milyar gönderinin ise üç katından fazlasına ulaştı. Bu gönderilerin %91'i Çin'den geldi.¹⁰² Böylece Çin merkezli platformların doğrudan tüketiciye satış modeli, AB'deki e-ticaret lojistiğinin ölçeğini ve yapısını belirleyen unsurlardan biri haline geldi.

⁹⁹ IRU, *Driving competitiveness: IRU members set priorities at General Assembly*

¹⁰⁰ IRU, *IRU President shares model corridor vision at OECD–ITF event*

¹⁰¹ European Commission, *Commission announces actions for safe and sustainable e-commerce imports*

¹⁰² European Parliament, *EU targets low-value imports via e-commerce platforms*

Güvenli ve Sürdürülebilir E-Ticaret Araç Seti

Avrupa Komisyonu, 5 Şubat 2025 tarihinde “Güvenli ve Sürdürülebilir E-Ticaret İçin Kapsamlı AB Araç Seti” başlıklı bildirim yayımladı. Bildirimde gümrük ve ticaret politikalarının yanı sıra ürün güvenliği, tüketicinin korunması, çevresel sürdürülebilirlik ve Dijital Hizmetler Yasası’nın uygulanması birlikte ele alındı. Komisyon ayrıca e-ticaret ithalatına yönelik koordineli gümrük kontrollerinin artırılacağını açıkladı.¹⁰³

Bu yaklaşım, düşük kıymetli gönderileri yalnızca gümrük vergisi ve tahsilat konusu olarak değerlendirmedir. Ürünlerin AB teknik mevzuatına uygunluğu, satıcıların izlenebilirliği, platformların sorumluluğu, yanlış kıymet beyanı ve sahte ürünlerle mücadele de aynı düzenleyici çerçevenin parçaları olarak öne çıktı.

Gönderi sayısındaki artış, bütün paketlerin fiziki olarak kontrol edilmesini operasyonel açıdan olanaksız hale getirdi. Bu nedenle AB’nin yaklaşımı, daha fazla fiziki kontrolden ziyade sevkiyat öncesinde daha kaliteli veri toplanması, platform ve satıcıların tanımlanması, ortak risk analizi yapılması ve yüksek riskli gönderilerin hedeflenmesi üzerine kuruldu.

150 Avroluk Gümrük Vergisi Muafiyeti

2025 yılı boyunca AB dışından gelen ve kıymeti 150 avroyu aşmayan gönderiler için gümrük vergisi muafiyeti uygulanmaya devam etti. Bununla birlikte bu gönderiler, 2021 yılından beri katma değer vergisine ve gümrük beyanına tabiydi. Dolayısıyla 2025’te alınan karar, ithalatta yeni bir KDV yükümlülüğü oluşturmadı ancak mevcut gümrük vergisi muafiyetinin kaldırılmasını hedefledi.



AB Ekonomik ve Mali İşler Konseyi, 13 Kasım 2025 tarihinde 150 avroluk gümrük vergisi muafiyetinin kaldırılması konusunda siyasi uzlaşmaya vardı. Karara göre gümrük vergileri, ilgili düzenlemelerin yürürlüğe girmesinden sonra eşyanın kıymetinin ilk avrosundan itibaren uygulanacak. Ancak muafiyet 2025 yılı içinde fiilen kaldırılmadı. Konsey, kalıcı uygulamanın AB Gümrük Veri Merkezi’nin faaliyete geçmesiyle başlamasını, bu tarihe kadar ise geçici bir çözüm geliştirilmesini öngördü.¹⁰⁴

Muafiyetin kaldırılması kararının arkasında üç temel neden yer aldı. Bunlardan ilki, doğrudan tüketiciye gönderilen küçük paketlerle toplu ithalat arasındaki vergi farklılığıydı. İkincisi,

¹⁰³ European Commission, *E-commerce communication: A comprehensive EU toolbox for safe and sustainable e-commerce*

¹⁰⁴ Council of the European Union, *Customs: Council takes action to tackle the influx of small parcels*

gönderilerin 150 avroluk sınırın altında kalması amacıyla düşük kıymet beyan edilmesi veya siparişlerin birden fazla pakete bölünmesiydi. Avrupa Komisyonunun tahminlerine göre AB'ye giren küçük paketlerin %65'e varan bölümü gümrük vergisinden kaçınmak amacıyla düşük kıymetle beyan edildi. Üçüncü neden ise milyarlarca bireysel paketin yol açtığı idari ve çevresel maliyetti.

Konsey, 12 Aralık 2025 tarihinde kalıcı sistem devreye girinceye kadar uygulanacak geçici çözüm üzerinde de uzlaştı. Buna göre kıymeti 150 avronun altında olan küçük paketlerde, 1 Temmuz 2026'dan itibaren ürün kalemi başına 3 avro tutarında sabit gümrük vergisi uygulanması kararlaştırıldı. Bu karar 2025 yılında alındı ancak uygulama tarihi 2026 olarak belirlendi ve uygulamaya alındı.¹⁰⁵

Import One-Stop Shop Sistemindeki Gelişmeler

Import One-Stop Shop (IOSS), kıymeti 150 avroyu aşmayan ve üçüncü ülkelerden AB tüketicilerine gönderilen mallarda ithalat KDV'sinin satış sırasında tahsil edilmesini sağlayan sistem olarak 2025 yılında da uygulandı. IOSS kullanıldığında satıcı veya platform, farklı üye ülkelerde ayrı KDV kaydı yaptırmak yerine tek bir üye ülke üzerinden beyan ve ödeme yapabildi.

AB maliye bakanları Mayıs 2025'te e-ticaret ithalatında KDV tahsilatını ve IOSS kullanımını güçlendirmeye yönelik yeni yaklaşım üzerinde anlaşmaya vardı. Düzenleme, 150 avroya kadar mal satan daha geniş bir tedarikçi grubunun ithalat KDV'sinden sorumlu tutulmasını ve IOSS kullanımının teşvik edilmesini öngördü. IOSS'ye katılım gönüllü kalmakla birlikte sistemi kullanmayan satıcıların birden fazla üye ülkede KDV kaydı yaptıрма ihtimali güçlendi. Avrupa Komisyonu verilerine göre IOSS üzerinden bildirilen işlemlerin değeri 2023 yılında 26,3 milyar avroyu aşarak yıllık %35 arttı.¹⁰⁶

AB Gümrük Veri Merkezi

AB Konseyi, 27 Haziran 2025 tarihinde Gümrük Reformu'nun temel unsurları için kısmi müzakere yetkisini kabul etti. Reformun merkezinde AB Gümrük Otoritesi ile AB Gümrük Veri Merkezi'nin kurulması yer aldı.¹⁰⁷

Gümrük Veri Merkezi, işletmelerin gümrük bilgilerini ayrı ayrı ulusal sistemlere bildirmesi yerine tek bir AB portalına sunmasını sağlayacak ortak dijital altyapı olarak tasarlandı. Aynı verilerin birden fazla gönderide kullanılabilmesi, bilgi tekrarının azaltılması ve ulusal gümrük idarelerinin ortak ve güncel verilere erişmesi amaçlandı. Merkezi veri yapısının satıcı, platform, taşıyıcı,

¹⁰⁵ Council of the EU, *Customs: Council agrees to levy customs duty on small parcels as of 1 July 2026*

¹⁰⁶ European Commission, *New approach to VAT for e-commerce imports to simplify trade and compliance*

¹⁰⁷ Council of the EU, *EU customs: Council agrees position on key features for a more modern, efficient and secure framework*

ürün, ödeme, kıymet, menşe ve teslimat bilgilerini ilişkilendirerek AB çapında risk analizi yapılmasını desteklemesi öngörüldü.

Bu sistem, özellikle milyarlarca düşük kıymetli gönderinin tek tek fiziki kontrolden geçirilmesinin mümkün olmadığı e-ticaret operasyonları açısından önem taşıdı. Gümrük kontrollerinin gönderi varışından önce başlatılması, riskli satıcı ve ürünlerin belirlenmesi ve kontrol sonuçlarının üye ülkeler arasında paylaşılması, yeni veri mimarisinin başlıca hedeflerini oluşturdu.

Düşük kıymetli gönderilere ilişkin düzenlemeler, ekspres kargo ve posta işletmelerinin veri toplama ve gümrükleme süreçlerini doğrudan etkiledi. Ürün tanımının, tarife sınıflandırmasının, gerçek işlem kıymetinin, satıcı ve alıcı bilgilerinin gönderi hareketinden önce temin edilmesi daha önemli hale geldi. “Hediye”, “numune” veya genel ürün ifadeleriyle oluşturulan eksik beyanların kabul edilme olasılığı azaldı.

Hava kargo taşımacılığı, Çin ve diğer Asya ülkelerinden AB’ye gerçekleştirilen hızlı e-ticaret gönderilerinin yüksek hacmi nedeniyle düzenlemelerden en fazla etkilenecek taşıma alanlarından biri oldu. Ön veri zorunlulukları, tarama ve risk analizi süreçleri hava yolu işletmeleri, yer hizmeti kuruluşları, posta idareleri, ekspres taşıyıcılar ve gümrük temsilcileri arasındaki veri entegrasyonunu daha kritik hale getirdi.

Dijitalleşme, Yapay Zeka ve Siber Güvenlik

Lojistik sektöründe dijitalleşme 2025 yılında operasyonların destekleyici unsuru olmaktan çıkarak rekabet gücü, hizmet kalitesi ve iş sürekliliği açısından temel bir gereklilik haline geldi. Jeopolitik gerilimlerin, güzergah değişikliklerinin ve kapasite dalgalanmalarının arttığı bir ortamda lojistik işletmeleri yük hareketlerini gerçek zamanlı izlemek, gecikmeleri önceden tahmin etmek, alternatif rotaları değerlendirmek ve müşterilere daha doğru bilgi sunmak amacıyla veri analitiği ile yapay zeka uygulamalarından daha fazla yararlandı.

Dijitalleşmenin kapsamı da genişledi. Önceki yıllarda ağırlıklı olarak taşıma yönetim sistemleri, elektronik veri değişimi ve araç takip çözümleri üzerinden ilerleyen dönüşüm 2025 yılında üretken yapay zeka, dijital ikizler, akıllı sensörler, robotik otomasyon, elektronik taşıma belgeleri ve sistemler arası veri paylaşımıyla daha bütünleşik bir yapıya yöneldi. Buna karşılık işletmelerin dış sistemlere ve bulut altyapılarına bağımlılığının artması, siber güvenlik ve veri yönetişimini dijital dönüşümün ayrılmaz bir parçası haline getirdi.

UNCTAD, dijitalleşme, teknoloji ve yapay zekadaki ilerlemelerin liman performansının yükseltilmesi ve ticaretin kolaylaştırılması açısından önemli fırsatlar sunduğunu belirtti.

Bununla birlikte dijital altyapıya erişimdeki farklılıkların ve standart eksikliğinin, ülkeler ve limanlar arasındaki verimlilik farkını büyütebileceğine dikkat çekti.¹⁰⁸



Avrupa Birliği Yapay Zeka Yasası'nın ilk hükümleri 2025 yılında uygulanmaya başladı. Yasaklanan yapay zeka uygulamaları ile yapay zeka okuryazarlığına ilişkin yükümlülükler 2 Şubat 2025'te, genel amaçlı yapay zeka modellerine ilişkin yönetim ve yükümlülükler ise 2 Ağustos 2025'te

yürürlüğe girdi. Bu gelişme, AB pazarında faaliyet gösteren veya AB'deki müşterilere yapay zeka destekli hizmet sunan lojistik işletmeleri açısından eğitim, risk sınıflandırması, tedarikçi yönetimi ve insan gözetimi konularının önemini artırdı.¹⁰⁹

Denizyolu taşımacılığında da otonom gemilere ilişkin teknik ve hukuki çalışmalar sürdü. Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Emniyeti Komitesi, Haziran 2025'te düzenlediği 110'uncu toplantıda otonom su üstü gemilerine ilişkin bağlayıcı olmayan kod üzerindeki çalışmalarını ilettiler. Dolayısıyla otonom gemiler 2025 yılında genel ve bütünüyle düzenlenmiş bir ticari uygulamaya dönüşmedi, emniyet ve sorumluluk çerçevesine ilişkin çalışmalar devam etti.¹¹⁰

Dijital Konteyner Taşımacılığı Birliği (DCSA), 15 Mayıs 2025 tarihinde farklı elektronik konşimento platformları arasında DCSA standartlarına dayalı ilk birlikte çalışabilir elektronik konşimento işleminin başarıyla tamamlandığını açıkladı. Bu gelişme, tarafların aynı teknoloji sağlayıcısını kullanma zorunluluğunu azaltmayı hedefleyen birlikte çalışabilirlik çalışmaları açısından önemli bir aşama oldu.¹¹¹

Karayolu taşımacılığında e-CMR'ye ilişkin çalışmalar da devam etti. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu bünyesindeki uzman grubu, Mayıs 2025'te e-CMR sisteminin kavramsal ve işlevsel özellikleri ile farklı sistemler arasında veri alışverişi üzerinde çalıştı. Amaç, elektronik taşıma senedinin farklı ülkelerde ve teknoloji platformlarında doğrulanabilir ve birlikte çalışabilir biçimde kullanılmasını sağlamaktır.¹¹²

Hava kargoda 2025 yılı, IATA ONE Record sistemine geçiş hazırlıklarının hızlandığı dönem oldu. Tek bir sevkiyat kaydı çevresinde taşıyıcı, taşıma işleri organizatörü, yer hizmeti kuruluşu

¹⁰⁸ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*

¹⁰⁹ European Commission, *AI Act*

¹¹⁰ IMO, *Maritime Safety Committee - 110th session (MSC 110)*, 18-27 June 2025

¹¹¹ DCSA, *DCSA completes standards-based interoperable eBL transaction, marking major industry milestone*

¹¹² UNECE, *(SC.1/GE.22) Group of Experts on the Operationalization of eCMR (8th Session)*

ve diğer taraflar arasında standart veri paylaşılmasını amaçlayan ONE Record'ın, 1 Ocak 2026'dan itibaren tercih edilen veri paylaşım standardı olması kararlaştırıldı. Bu nedenle 2025 boyunca sektör paydaşları sistem ve uygulama programlama arayüzlerini yeni yapıya hazırladı.¹¹³

Avrupa Birliği'nin Elektronik Yük Taşıma Bilgisi (eFTI) düzenlemesi, farklı taşıma modlarındaki bilgilerin elektronik platformlar üzerinden yetkili makamlarla paylaşılması için ortak bir çerçeve oluşturdu. Düzenlemenin uygulama aşamaları 2025 yılında ilerledi, 9 Ocak 2025'ten itibaren üye ülkelerin eFTI altyapılarını geliştirme süreci başladı. Sistemin tam olarak uygulanması ise sonraki döneme bırakıldı.¹¹⁴

Operasyonların dijital sistemlere bağımlılığının artması, siber saldırıların fiziksel lojistik akışını durdurma kapasitesini büyüttü. Taşıma yönetim sistemi, depo yönetim sistemi, liman işletim sistemi veya gümrük bağlantısının kesilmesi yüklerin kabul edilememesine, araçların yönlendirilememesine, belgelerin düzenlenememesine ve teslimat bilgilerinin kaybolmasına yol açabilecek bir iş sürekliliği riski oluşturdu.

Avrupa Birliği Siber Güvenlik Ajansı (ENISA), 2025 Tehdit Görünümü raporunda 1 Temmuz 2024-30 Haziran 2025 dönemindeki 4.875 olayı inceledi. Raporda hizmet engelleme saldırıları incelenen olayların %77'sini oluştururken fidye yazılımları AB genelinde en yüksek etkiye sahip tehdit olarak değerlendirildi. Taşımacılık sektörünü hedefleyen siber suç olaylarının %83,9'unu fidye yazılımı saldırıları oluşturdu.¹¹⁵

Denizyolu taşımacılığında gemi ve kara sistemleri arasındaki bağlantının artması da siber risk yönetimini daha önemli hale getirdi. Uluslararası Denizcilik Örgütünün güncellenen rehberleri siber risklerin mevcut emniyet ve güvenlik yönetimi süreçlerine dahil edilmesini, sorumlulukların belirlenmesini ve olaylara müdahale kapasitesinin geliştirilmesini öngördü.¹¹⁶

Sürdürülebilirlik, Karbonsuzlaşma ve İklim Krizinin Lojistiğe Etkileri

Lojistik sektöründe sürdürülebilirlik gündemi 2025 yılında iki farklı ancak birbiriyle bağlantılı boyutta ilerledi. Bir tarafta taşımacılık faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik düzenlemeler güçlendi, diğer tarafta iklim değişikliğine bağlı aşırı hava olayları, ulaştırma altyapısı ve lojistik operasyonlar açısından daha görünür riskler yarattı.

Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'nin denizyolu taşımacılığına uygulanması, FuelEU Maritime ve ReFuelEU Aviation düzenlemelerinin yürürlüğe girmesi, karbon maliyetini doğrudan lojistik fiyatlandırmasının bir parçası haline getirdi. Buna karşılık kuraklık, aşırı

¹¹³ IATA, *Accelerating Cargo Digitalization*

¹¹⁴ European Commission, *eFTI Regulation - Digitalising freight transport across the European Union*

¹¹⁵ ENISA, *ENISA Threat Landscape 2025*

¹¹⁶ IMO, *Maritime cyber risk*

sıcaklık, sel, fırtına ve orman yangınları limanların, kanalların, karayollarının ve demiryolu hatlarının iklim dayanıklılığını sektör gündeminde daha üst sıralara taşıdı.



Net Sıfır Hedefleri ve Düzenleyici Baskı

Küresel lojistik sektöründe net sıfır hedefleri, 2025 yılında şirketlerin gönüllü taahhütlerinin ötesine geçerek düzenlemeler, karbon fiyatlandırması ve müşteri talepleriyle desteklenen daha somut bir dönüşüm alanına dönüştü. Taşıyıcılar ve lojistik hizmet sağlayıcılar filo yenileme, enerji verimliliği, alternatif yakıt kullanımı ve yenilenebilir enerji yatırımlarını hızlandırırken, yük sahipleri de tedarik zincirlerinden kaynaklanan dolaylı emisyonlarını azaltmaya yönelik daha ayrıntılı veri talep etti.

Sektörün dönüşümü taşıma modlarına göre farklı hızlarda ilerledi. Karayolu taşımacılığında bataryalı elektrikli araçlar özellikle şehir içi ve bölgesel operasyonlarda öne çıktı. Denizyolu ve havayolu taşımacılığında ise uzun mesafe ve yüksek enerji ihtiyacı nedeniyle düşük ve sıfır karbonlu yakıtlara geçiş daha karmaşık bir yapı gösterdi. Bu alanlarda yakıt üretim kapasitesi, fiyat farkı, teknik uygunluk ve ikmal altyapısı başlıca sınırlayıcı unsurlar oldu.

Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi ve Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı 1 Ocak 2024'te Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'ne (EU ETS) dahil edildi. Sistem, 5.000 groston ve üzerindeki gemilerin AB limanları arasındaki seferlerinde ve AB limanlarında oluşan emisyonların tamamını, AB ile üçüncü ülkeler arasındaki seferlerde oluşan emisyonların ise %50'sini kapsadı.

2025 yılı, denizyolu işletmelerinin ilk kez emisyon tahsisatı teslim ettiği yıl oldu. Denizcilik şirketleri, 2024 yılında raporladıkları kapsamdaki karbondioksit emisyonlarının %40'ına karşılık gelen tahsisatları 30 Eylül 2025'e kadar teslim etti. 2025 yılında oluşan emisyonlar bakımından yükümlülük oranı %70'e yükseldi. Bu emisyonlara karşılık gelen tahsisatlar 2026 yılında teslim edilecek. Sistem 2027'den itibaren bir önceki yıl raporlanan emisyonların %100'ünü

kapsayacak. Metan ve diazot monoksit emisyonlarının sisteme dahil edilmesi ise 2026 yılında başlayacak.¹¹⁷

EU ETS'nin denizyolu taşımacılığına uygulanması, karbon fiyatını taşıma maliyetinin değişken unsurlarından biri haline getirdi. Konteyner hatları karbon maliyetini güzergah, yakıt tüketimi ve emisyon tahsisatı fiyatına göre hesaplayarak navlunlara ek ücretler yoluyla yansıttı. Bu nedenle aynı yükleme ve varış noktaları arasındaki karbon maliyeti kullanılan gemi, aktarma limanı, sefer yapısı ve taşıyıcının hesaplama yöntemine göre farklılık gösterebildi.

FuelEU Maritime Düzenlemesi

FuelEU Maritime düzenlemesi 1 Ocak 2025'te uygulanmaya başladı. Düzenleme, AB limanlarına uğrayan 5.000 groston ve üzerindeki gemilerde kullanılan enerjinin yıllık ortalama sera gazı yoğunluğuna üst sınır getirdi. İlk aşamada enerji yoğunluğunun 2020 referans değerine göre %2 azaltılması istendi. Azaltım oranının kademeli olarak yükselerek 2050 yılında %80'e ulaşması öngörüldü.¹¹⁸

EU ETS ile FuelEU Maritime birbirini tamamlayan ancak farklı yükümlülükler getiren iki düzenleme oldu. EU ETS, belirli seferlerden kaynaklanan emisyonlara karbon fiyatı uygularken FuelEU Maritime, gemide kullanılan enerjinin yaşam döngüsü boyunca hesaplanan sera gazı yoğunluğunu esas aldı. Bu nedenle yalnızca geminin bacasından çıkan emisyonlar değil, yakıtın üretimi, taşınması ve kullanımı boyunca ortaya çıkan emisyonlar da önem kazandı.

FuelEU Maritime kapsamında şirketlerin aynı işletmeci tarafından yönetilen gemiler arasında uyum fazlasını ve açığını belirli koşullarla bir araya getirebilmesi, düşük emisyonlu yakıt kullanımının filo düzeyinde planlanmasına imkan verdi. Düzenleme ayrıca belirli yolcu ve konteyner gemilerinin 2030'dan itibaren kapsamdaki AB limanlarında kıyı elektriği kullanmasına ilişkin yükümlülüklerin altyapısını oluşturdu.

IMO'nun Net Sıfır Çerçevesi

Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Nisan 2025'te düzenlenen 83'üncü toplantısında IMO Net Sıfır Çerçevesi taslağını onayladı. Taslak, uluslararası denizyolu taşımacılığı için küresel bir yakıt standardı ile sera gazı emisyonlarını fiyatlandıran ekonomik mekanizmayı birlikte içerdi. Düzenlemelerin 5.000 groston üzerindeki büyük okyanus gemilerini kapsamı öngörüldü. Bu gemiler uluslararası deniz taşımacılığının toplam karbondioksit emisyonlarının yaklaşık %85'ini oluşturdu.¹¹⁹

¹¹⁷ European Commission, *Reducing emissions from the shipping sector*

¹¹⁸ European Commission, *Decarbonising maritime transport – FuelEU Maritime*

¹¹⁹ IMO, *IMO approves net-zero regulations for global Shipping*

Taslak düzenlemelerin Ekim 2025'te gerçekleştirilen olağanüstü toplantıda kabul edilmesi planlandı. Ancak IMO üyeleri arasında uzlaşma sağlanamadı ve görüşmeler bir yıl süreyle ertelendi. Dolayısıyla Net Sıfır Çerçevesi 2025 yılında onaylanan bir taslak olarak kaldı, bağlayıcı uluslararası düzenleme niteliği kazanmadı.¹²⁰



ReFuelEU Aviation ve Sürdürülebilir Havacılık Yakıtları

ReFuelEU Aviation kapsamında AB havalimanlarında tedarik edilen havacılık yakıtının en az %2'sinin sürdürülebilir havacılık yakıtından oluşması yükümlülüğü 1 Ocak 2025'te başladı. Hedefin 2030'da %6'ya ve 2050'de %70'e yükselmesi öngörüldü. Avrupa Komisyonu, Ekim 2025'te yayımladığı değerlendirmede ilk %2'lik harmanlama yükümlülüğünün karşılandığını açıkladı.¹²¹

Sürdürülebilir havacılık yakıtları mevcut uçak ve yakıt altyapısıyla belirli oranlarda kullanılabilmesi nedeniyle havacılığın kısa ve orta vadeli emisyon azaltım seçeneklerinin başında yer aldı. Bununla birlikte sürdürülebilir ham madde arzı, üretim kapasitesi ve geleneksel jet yakıtıyla arasındaki fiyat farkı, geniş ölçekli kullanımın önündeki temel sorunlar oldu.

ReFuelEU Aviation yalnızca yakıt tedarikçilerine harmanlama yükümlülüğü getirmedir. Hava yolu işletmelerinin, daha ucuz yakıt bulunan meydanlardan gereğinden fazla yakıt alarak taşıdığı ilave ağırlığın yol açtığı emisyonları azaltmak amacıyla AB havalimanlarındaki yıllık yakıt ihtiyacının en az %90'ını bu havalimanlarından temin etmesi istendi. Havalimanı işletmecileri de sürdürülebilir havacılık yakıtına erişim için gerekli altyapıyı sağlamakla yükümlü tutuldu.¹²²

Sürdürülebilir havacılık yakıtlarının geleneksel yakıta göre yüksek maliyeti, hava kargo tarifeleri üzerinde yukarı yönlü baskı yarattı. Maliyetin taşıyıcılar, taşıma işleri organizatörleri ve yük sahipleri arasında nasıl paylaşılacağı, sürdürülebilir yakıt kullanımına ilişkin çevresel faydanın hangi müşteriye tahsis edileceği ve bu faydanın nasıl belgeleneceği önem kazandı.

¹²⁰ IMO, *IMO net-zero shipping talks to resume in 2026*

¹²¹ European Commission, *New report shows progress in sustainable aviation fuel uptake across the EU*

¹²² European Commission, *ReFuelEU aviation*

Emisyonların Ölçülmesi ve Raporlanması

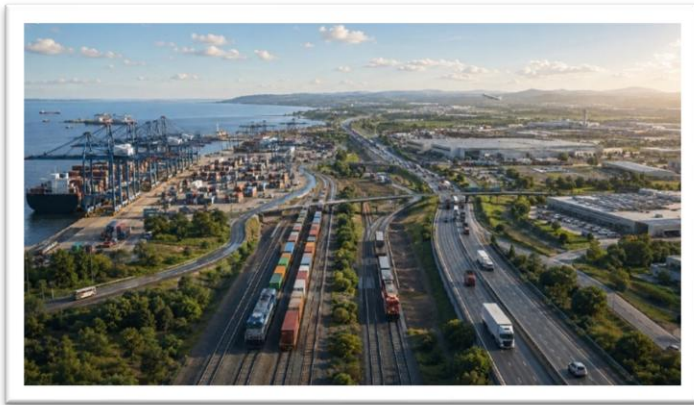
Lojistik sektöründe karbon azaltımının yönetilebilmesi, emisyonların tutarlı şekilde hesaplanmasına bağlıdır. Sera gazı muhasebesinde Kapsam 1, işletmenin doğrudan kontrolündeki araç ve tesislerden kaynaklanan emisyonları; Kapsam 2, satın alınan elektrik, ısıtma veya soğutmadan kaynaklanan dolaylı emisyonları; Kapsam 3 ise satın alınan taşıma hizmetleri ve diğer değer zinciri faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonları ifade eder.

Özmal sahibi taşımacılık işletmeleri için yakıt tüketimi önemli bir Kapsam 1 kaynağıyken, taşıma kapasitesini üçüncü taraflardan satın alan taşıma işleri organizatörleri ve yük sahipleri açısından taşıma kaynaklı emisyonların büyük bölümü Kapsam 3 altında yer aldı. Bu nedenle taşıyıcılardan güvenilir ve sevkiyat düzeyinde emisyon verisi alınması önem kazandı.

Bir taşımanın karbon ayak izi hesaplanırken yalnızca aracın veya geminin doğrudan yakıt tüketiminin dikkate alınması yeterli değildir. Boş seferler, aktarmalar, terminal faaliyetleri, soğutma, depo enerjisi ve yakıtın üretim süreci sonuca etki eder. Birincil verinin bulunmadığı durumlarda kullanılan varsayılan emisyon faktörleri ise aynı taşıma için farklı sonuçlar üretebilir. Bu nedenle metodoloji, sistem sınırları ve kullanılan veri kaynaklarının açıkça belirtilmesi gerekir.

Küresel Tedarik Zincirlerinde Dayanıklılık ve Yeni Lojistik Stratejileri

Küresel tedarik zincirlerinde dayanıklılık, 2025 yılında şirketlerin ve kamu otoritelerinin öncelikli gündem maddelerinden biri olmaya devam etti. Jeopolitik gerilimler, ticaret politikalarındaki belirsizlik, Kızıldeniz'deki güvenlik sorunları, yaptırımlar, iklim kaynaklı kesintiler ve siber tehditler maliyet, hız ve düşük stok düzeyleri üzerine kurulan geleneksel tedarik zinciri modellerinin kırılganlığını yeniden ortaya koydu.



Bu gelişmeler, küresel üretimin ve ticaretin bütünüyle bölgesel yapılara çekilmesinden çok, tedarik ağlarının yeniden yapılandırılmasına yol açtı. Dünya Ticaret Örgütü'nün *Küresel Değer Zincirleri Gelişim Raporu 2025* çalışması da küresel değer

zincirlerinin ortadan kalkmadığını, daha kısa, dijital, çeşitlendirilmiş ve bazı alanlarda daha bölgesel bir yapıya doğru yeniden düzenlendiğini ortaya koydu.¹²³ Dolayısıyla 2025 yılında

¹²³ WTO, *Global Value Chain Development Report 2025*

temel eğilim küreselleşmeden genel bir geri çekilme değil, ticari bağlantıların riskleri dağıtacak şekilde yeniden kurulması oldu.¹²⁴

Maliyet Odaklı Yapıdan Dayanıklılık Odaklı Yapıya Geçiş

Tedarik zinciri yönetiminde uzun süre birim maliyetin düşürülmesi, stokların azaltılması ve kapasitenin en verimli şekilde kullanılması temel hedefleri oluşturdu. Ancak üretim ve taşımacılık ağlarının birbirine yüksek ölçüde bağımlı hale gelmesi, tek bir liman, kanal, tedarikçi veya teknoloji sistemindeki kesintinin zincirin tamamına yayılmasına neden oldu.

2025 yılında işletmeler satın alma ve lojistik kararlarını yalnızca en düşük fiyat üzerinden değerlendirmede. Teslim süresi değişkenliği, tedarikçinin bulunduğu ülkenin siyasi ve ekonomik riski, güzergahın güvenliği, liman yoğunluğu, taşıyıcının mali durumu, alternatif kapasiteye erişim ve iş sürekliliği planları da toplam maliyet hesabına dahil edildi.

Bu yaklaşım, verimlilik ile dayanıklılık arasında yeni bir denge arayışı yarattı. Fazla stok, gereksiz kapasite ve sürekli alternatif güzergah kullanımı işletme maliyetlerini artırırken, hiçbir yedek kapasite bulundurmamak da kesinti halinde çok daha yüksek kayıplara yol açabildi. Bu nedenle dayanıklılık, her koşulda daha fazla stok veya daha fazla tedarikçi kullanılması şeklinde değil, kritik noktaların belirlenmesi ve bu noktalara uygun önlemler alınması şeklinde ele alındı.

Tek Kaynak ve Tek Güzergah Bağımlılığının Azaltılması

Tedarik zincirlerindeki başlıca kırılganlıklardan biri, kritik bir ürünün, ham maddenin veya ara malının tek bir tedarikçiden ya da sınırlı sayıda ülkeden temin edilmesi oldu. Tek kaynağa bağımlılık, normal koşullarda satın alma hacminin birleştirilmesi ve kalite standardının korunması gibi avantajlar sağladı. Buna karşılık tedarikçinin faaliyetini durdurması, ihracat kısıtlaması uygulanması veya taşıma koridorunun kapanması halinde ikame imkanını azalttı.

2025 yılında çoklu tedarikçi stratejileri, özellikle üretimin devamı açısından kritik girdilerde daha fazla önem kazandı. Firmalar aynı ürünü farklı coğrafyalardaki üreticilerden temin edebilme, alternatif ürün veya malzeme kullanabilme ve mevcut tedarikçilerin alt tedarikçi ağlarını izleyebilme kapasitesini geliştirmeye yöneldi.

Ancak tedarikçi sayısının artırılması tek başına dayanıklılık sağlamadı. Farklı görünen tedarikçilerin aynı ham madde kaynağına, limana, enerji sağlayıcısına veya alt yükleniciye bağlı olması, görünmeyen ortak riskler yarattı. OECD'nin 2025 tarihli üretim ağları çalışması, en büyük tedarikçilere bağımlılığı mekanik olarak azaltan bir çeşitlendirme yaklaşımının doğal afetlerin etkisini her durumda düşürmediğini gösterdi. Bu nedenle çeşitlendirmenin yalnızca

¹²⁴ WTO, *Global Value Chain Development Report 2025*

tedarikçi sayısına değil, tedarikçilerin risk profiline ve ortak bağımlılıklarına göre yapılması gerekti.¹²⁵

Bölgeselleşme, Nearshoring ve Friendshoring

Üretimin tüketim pazarlarına yaklaştırılması anlamına gelen nearshoring ile üretim ve tedarikin siyasi açıdan güvenilir veya benzer politika yaklaşımına sahip ülkelere yönlendirilmesini ifade eden friendshoring, 2025 yılında tedarik zinciri stratejilerinde öne çıkmaya devam etti.

Nearshoring taşıma süresini kısaltma, uzun mesafeli güzergahlara bağımlılığı azaltma ve talep değişikliklerine daha hızlı yanıt verme potansiyeli taşıdı. Friendshoring ise ticaret kısıtlamaları, yaptırımlar, teknoloji kontrolleri ve siyasi gerilimlerden kaynaklanan risklerin azaltılmasını hedefledi.

Bununla birlikte üretimin yakına veya siyasi açıdan uyumlu ülkelere taşınması her sektörde aynı ölçüde uygulanabilir olmadı. İş gücü maliyeti, üretim kapasitesi, enerji tedariki, ham madde kaynakları, teknik bilgi ve tedarikçi ekosistemi, üretim yerinin değiştirilmesini sınırladı. Bazı firmalar üretimin tamamını taşımak yerine kritik süreçleri farklı ülkelere dağıttı veya mevcut uzak tedarikçilerine ek olarak bölgesel tedarikçiler geliştirdi.

OECD, iyi çeşitlendirilmiş tedarik zincirlerinin farklı ticari ortak ve pazarlardan yararlanarak şoklara karşı daha fazla seçenek sunduğunu belirtti. Ancak tamamen yerel üretime yönelmenin dış şokları ortadan kaldırmadığı, ülke içindeki doğal afet, enerji kesintisi veya ekonomik sorunlara bağımlılığı artırabildiği de vurgulandı. Bu nedenle 2025 yılında dayanıklılık politikalarının temelini kendine yeterlilikten çok, dengeli çeşitlendirme oluşturdu.

Türkiye Avrupa pazarına yakınlığı, üretim altyapısı, Gümrük Birliği ilişkisi ve farklı taşıma modlarına erişimi nedeniyle nearshoring eğilimlerinden yararlanabilecek ülkeler arasında yer aldı. Bununla birlikte bu potansiyelin kalıcı ticaret ve yatırım akışına dönüşmesi öngörülebilir teslim süreleri, gümrük süreçleri, demiryolu ve liman bağlantıları, dijital veri paylaşımı ve taşıma kapasitesinin sürekliliğiyle doğrudan bağlantılı kaldı.

Lojistik Hizmet Sağlayıcılarının Değişen Rolü

Tedarik zincirlerindeki belirsizlik, lojistik hizmet sağlayıcılarının rolünü taşıma kapasitesi tedarik etmenin ötesine taşıdı. Müşteriler alternatif rota tasarımı, taşıma modu karşılaştırması, stok konumlandırması, gümrük ve yaptırım riski, karbon maliyeti ve iş sürekliliği konusunda daha fazla danışmanlık talep etti.

¹²⁵ OECD, *Tracking the risks in production networks: A focus on natural disasters*

Taşıma işleri organizatörleri, farklı taşıyıcılar ve taşıma modlarıyla çalışabilmeleri sayesinde tek bir hizmet sağlayıcıya bağlı sistemlere kıyasla daha geniş alternatifler sunabildi. Bununla birlikte bu rol, daha güçlü veri analizi, mevzuat takibi, taşıyıcı risk yönetimi ve kriz iletişimi kapasitesi gerektirdi.

Lojistik hizmet sağlayıcısının müşteriye yalnızca en düşük navlunu sunması yeterli olmadı. Teklifin beklenen transit süresi, süre değişkenliği, aktarma noktaları, olası darboğazları, karbon ve sigorta maliyetleri ile alternatif seçenekleri de içermesi önem kazandı. Böylece lojistik hizmeti, taşımanın gerçekleştirilmesinden tedarik zinciri riskinin yönetilmesine doğru genişledi.



2025 yılı, küresel tedarik zincirlerinin krizlerden bütünüyle korunamayacağını ancak kesintilerin etkisinin hazırlık, çeşitlendirme ve görünürlük yoluyla azaltılabileceğini gösterdi. Dayanıklılık, üretimin tamamını yerelleştirmek veya her üründe yüksek stok tutmak anlamına gelmedi. Kritik bağımlılıkların belirlenmesi, alternatiflerin önceden hazırlanması, karar yetkilerinin tanımlanması ve doğru verinin zamanında kullanılabilmesi dayanıklı tedarik zincirlerinin temelini oluşturdu.

Türkiye açısından bu dönüşüm hem fırsat hem de sorumluluk yarattı. Üretim merkezlerine ve büyük tüketim pazarlarına yakınlık, çok modlu taşımacılık imkanları ve bölgesel bağlantılar Türkiye'nin alternatif tedarik ve lojistik merkezi olarak konumunu destekleyebilir. Ancak bu potansiyelin kalıcı avantaja dönüşmesi sınır geçişlerinin öngörülebilirliğine, taşıma koridorlarının güvenilirliğine, altyapı kapasitesine, dijital veri paylaşımına ve lojistik hizmet sağlayıcılarının risk yönetimi yetkinliğine bağlıdır.

Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış



Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış

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. ¹²⁶

On İkinci Kalkınma Planı ile 2024-2026 Orta Vadeli Program ve 2024 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programındaki hedefler esas alınarak şekillendirilen 2024 Yılı Yatırım Programında, kamu yatırımlarının sektörel dağılımı incelendiğinde Ulaştırma-Haberleşme alanının en fazla kaynağı aldığı dikkat çekmektedir.

Tablo 1 - 2025 Yılı Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı (TL)

Sektörler	2025 Yatırımı
Ulaştırma-Haberleşme	439.999.400.000
Tarım	164.102.039.000
Madencilik	148.784.000.000
İmalat	17.254.131.000
Enerji	110.243.581.000
Turizm	2.533.000.000
Konut	24.740.180.000
Eğitim	217.923.961.000
Sağlık	139.225.205.000
Diğer Kamu Hizmetleri	179.588.854.000
Toplam	1.444.394.351.000

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı, *Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2025 Yılı Yatırım Programı, S.3.*

2025 yılında hizmet ihracatı bir önceki yıla göre %4,6 artışla 122,6 milyar dolar olarak gerçekleşirken hizmet ticareti fazlası da 63,5 milyar dolara yükseldi. 2025 yılı hizmet ihracatı sektörel bazda değerlendirildiğinde, 60 milyar dolarla seyahat sektörünün (sağlık turizmi ve eğitim hizmetleri dahil) ilk sırada yer aldığı ve 2025 yılı toplam hizmet ihracatının yaklaşık

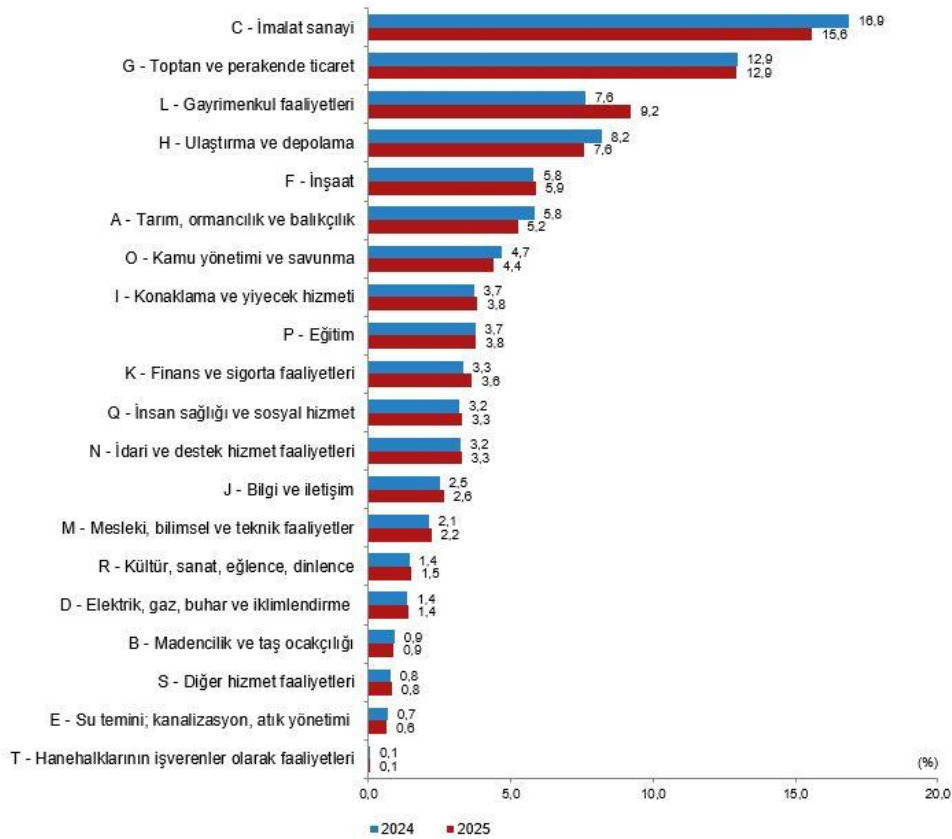
¹²⁶ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü, Dış Ticaret Lojistiği 2025, S.3.*

%48,9'unu oluşturduğu görülmektedir. Seyahat hizmetleri sektörünü, lojistik ve taşımacılık sektörü (%34,6) ve diğer iş hizmetleri (%5,0) takip etmektedir.¹²⁷

Yıllık verilere dayalı olarak hesaplanan bağımsız yıllık gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH), zincirlenmiş hacim endeksiyle 2025 yılında bir önceki yıla göre %3,7 arttı.¹²⁸

Üretim yöntemine göre cari fiyatlarla GSYH, 2025 yılında bir önceki yıla göre %41,6 artarak 63 trilyon 240 milyar 524 milyon TL oldu. Gayrisafi yurt içi hasılda en yüksek payı 2025 yılında %15,6 ile imalat sanayi aldı. İmalatı, %12,9 ile toptan ve perakende ticaret; motorlu kara taşıtlarının ve motosikletlerin onarımı ve %9,2 ile gayrimenkul sektörü izledi. Ulaştırma ve depolama sektörünün payı %7,2 oldu. Yıllık gayrisafi yurt içi hasılda en düşük pay hane halklarının işverenler olarak faaliyetleri için gerçekleşti.¹²⁹

Grafik 5 - Üretim Yöntemine Göre GSYH Hesabında Sektörlerin Payları, Cari Fiyatlarla, 2024 - 2025



Kaynak: TÜİK

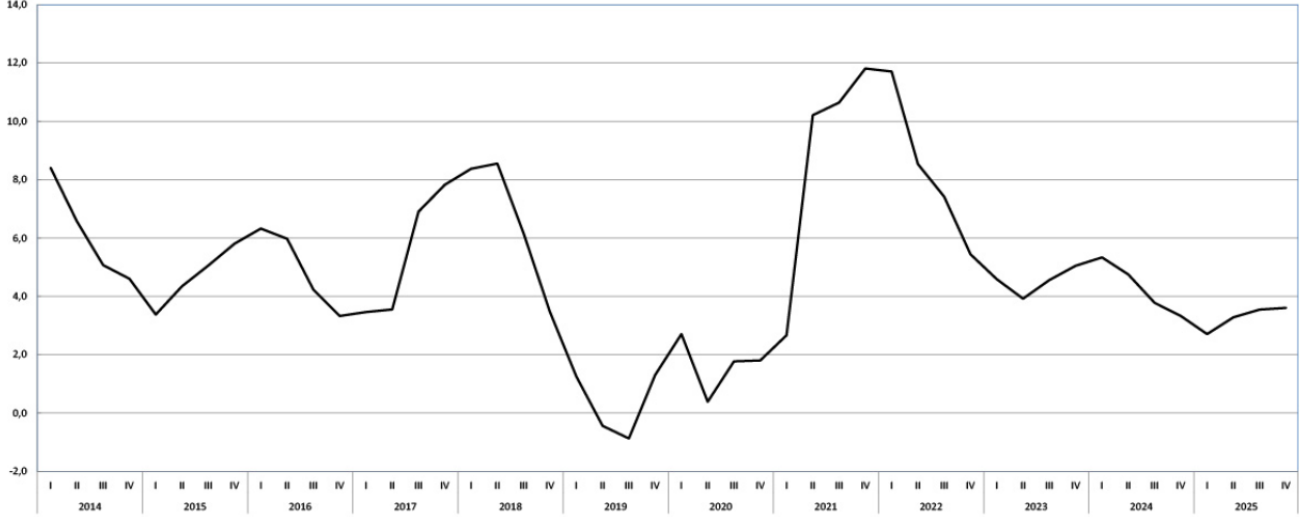
¹²⁷ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Hizmet Ticaret İstatistikleri*, <https://ticaret.gov.tr/hizmet-ticareti/hizmet-ticaret-istatistikleri>

¹²⁸ TÜİK, *Yıllık Gayrisafi Yurt İçi Hasıla, 2025*

¹²⁹ Ibid.

Türkiye ekonomisi 2025 yılının tamamında %3,7 oranında büyüme kaydetti.

Grafik 6 - Yıl Bazında GSYH Büyüme Oranları



Kaynak: TÜİK / T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı

GSYH 2025 yılının dördüncü çeyreğinde %3,4 oranında büyüme kaydetti. Mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış GSYH ise yılın dördüncü çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre %0,4 oranında arttı. Dördüncü çeyrekte sanayi sektörü %0,9 oranında ve hizmetler (inşaat dahil) sektörü %3,7 oranında büyüme kaydederken tarım sektörü %7,2 oranında daraldı.¹³⁰

Türkiye İstatistik Kurumu tarafından açıklanan verilere göre, 2025 yılı Aralık ayında ihracat bir önceki yılın aynı ayına göre %12,7 oranında artarak 26 milyar 373 milyon ABD doları, ithalat ise %10,7 oranında artarak 35 milyar 674 milyon ABD doları seviyesinde gerçekleşti.¹³¹

2025 yılı ihracat değeri ise bir önceki yıla göre %4,4 oranında artarak 273,4 milyar ABD doları, ithalat değeri ise %6,2 oranında artarak 365,4 milyar ABD doları seviyesinde kaydedildi.¹³²

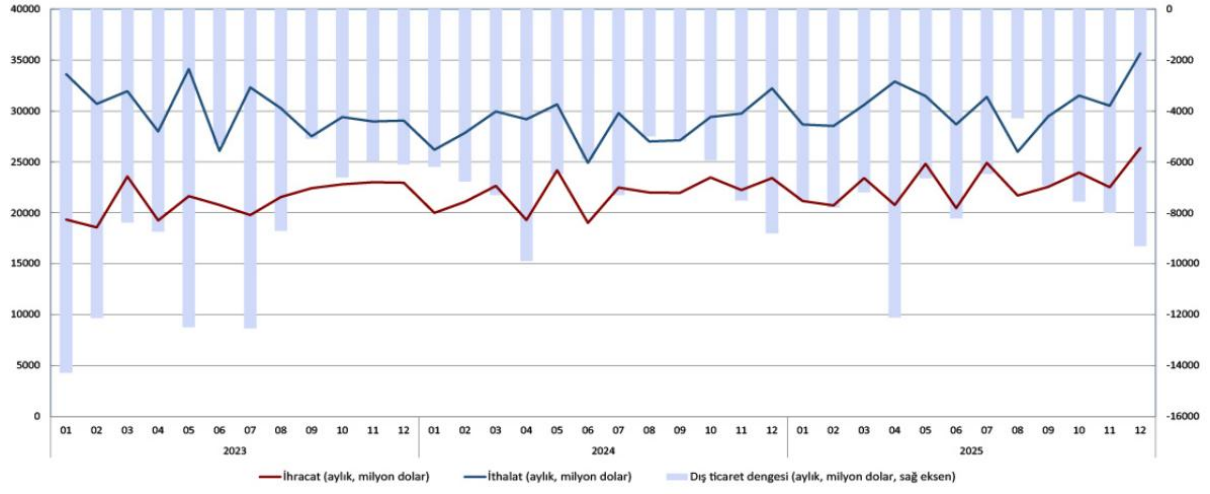
2025 yılı Aralık ayında dış ticaret açığı bir önceki yılın aynı ayına göre %5,6 oranında artarak 9,3 milyar ABD doları seviyesinde gerçekleşti. 2025 yılı toplam dış ticaret açığı ise bir önceki yıla göre %11,9 oranında artarak 92 milyar ABD doları oldu.¹³³

¹³⁰ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2025 Yılı 4. Çeyrek Büyüme Verileri.

¹³¹ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2025 Yılı Aralık Dış Ticaret Verileri.

¹³² Ibid.

¹³³ Ibid.

Grafik 7 - Dış Ticaret Dengesi (Milyon ABD Doları)

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı

Tablo 2 - Temel Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon ABD Doları) – 2025

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
İhracat	21.161	20.729	23.407	20.780	24.817	20.469	24.911	21.703	22.547	23.953	22.514	26.373
İthalat	28.671	28.524	30.600	32.891	31.458	28.686	31.380	25.985	29.471	31.511	30.517	35.674

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2025 Yılı Aralık Dış Ticaret Verileri

2025 yılı Aralık ayında geçen yılın aynı ayına göre; ihracat, %12,8 oranında artarak 26 milyar 411 milyon ABD doları, ithalat, %11,2 oranında artarak 35 milyar 826 milyon ABD doları, dış ticaret hacmi, %11,9 oranında artarak 62 milyar 237 milyon ABD doları olarak gerçekleşti.¹³⁴

2025 yılı Ocak-Aralık döneminde geçen yılın aynı dönemine göre; ihracat, %4,5 oranında artarak 273 milyar 434 milyon ABD doları, ithalat, %6,3 oranında artarak 365 milyar 524 milyon ABD doları, dış ticaret hacmi, %5,5 oranında artarak 638 milyar 9588 milyon ABD doları olarak gerçekleşti.¹³⁵

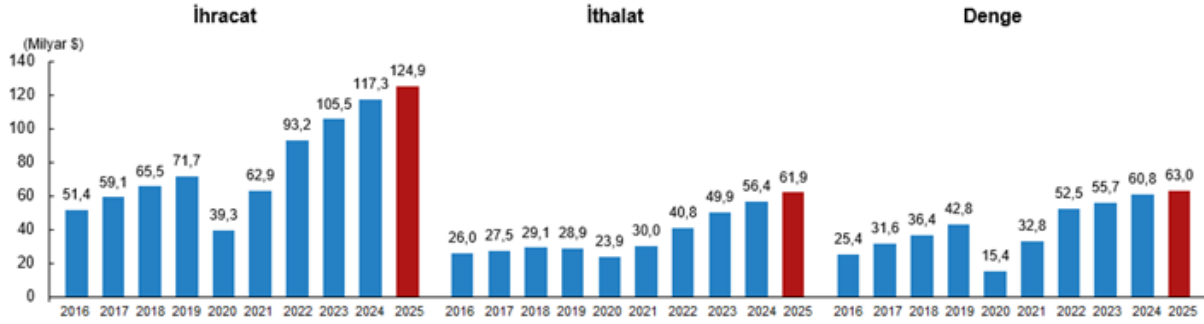
TÜİK tarafından yayınlanan Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistiklerine göre uluslararası hizmet ticareti istatistiklerine (seyahat hariç) göre, hizmet ihracatı 2024 yılında 117,3 milyar ABD doları iken 2025 yılında %6,5 artarak 124,9 milyar ABD doları oldu. Hizmet ithalatı ise

¹³⁴ T.C. Ticaret Bakanlığı, 2025 Yılı Aralık Ayı Dış Ticaret Verileri.

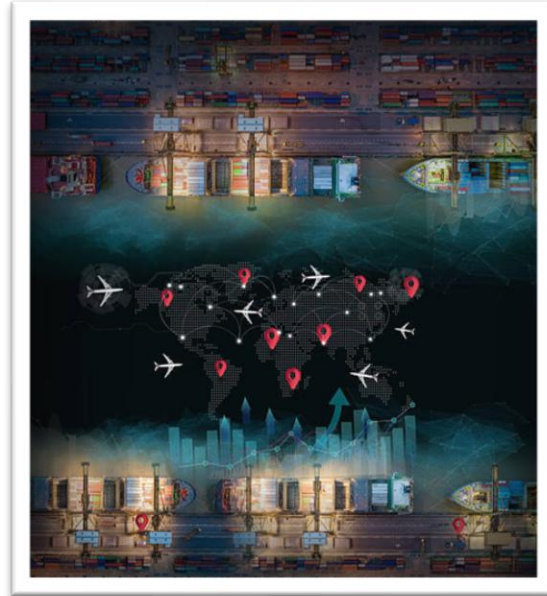
¹³⁵ Ibid.

2024 yılında 56,4 milyar ABD doları iken 2025 yılında %9,6 artarak 61,9 milyar ABD doları oldu.¹³⁶

Grafik 8 - Hizmet İhracatı, İthalatı ve Denge (2025)



Kaynak: TÜİK



Genişletilmiş ödemeler dengesi hizmetler sınıflamasına göre taşımacılığın toplam ihracat içindeki payı 2024 yılında %48 iken 2025 yılında %48,1 oldu. İkinci sırada yer alan taşımacılık hizmetlerinin 2024 yılında %35,1 olan payı 2025'te %34,1 oldu. Hizmet ihracatında 2025 yılında üçüncü sırada %6,3 pay ile “diğer iş hizmetleri” sektörü yer aldı.¹³⁷

¹³⁶ TÜİK, *Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri*, 2025.

¹³⁷ Ibid.

Tablo 7 - Hizmet Türlerine Göre Uluslararası Hizmet Ticareti (Seyahat Hariç) - 2025

	İhracat		İthalat	
	Değer (Milyon \$)	Pay (%)	Değer (Milyon \$)	Pay (%)
Toplam	124.879	100	61.890	100
Başkasına ait fiziksel girdiler için imalat hizmetleri	360	0,3	Gizli*	Gizli*
Bakım ve onarım hizmetleri	2.496	2,0	1.696	2,7
Taşımacılık	42.571	34,1	19.779	32
İnşaat	478	0,4	Gizli*	Gizli*
Sigorta ve emeklilik hizmetleri	2.079	1,7	4.599	7,4
Finansal hizmetler	808	0,6	1.401	2,3
Fikri mülkiyet hakları kullanım ücretleri	696	0,6	4.928	8,0
Telekomünikasyon, bilgisayar ve bilgi hizmetleri	6.724	5,4	7.051	11,4
Diğer iş hizmetleri	7.872	6,3	10.476	16,9
Kişisel, kültürel ve eğlence hizmetleri	389	0,3	735	1,2
Resmi hizmetler (Devlet hizmetleri)	367	0,3	1.106	1,8

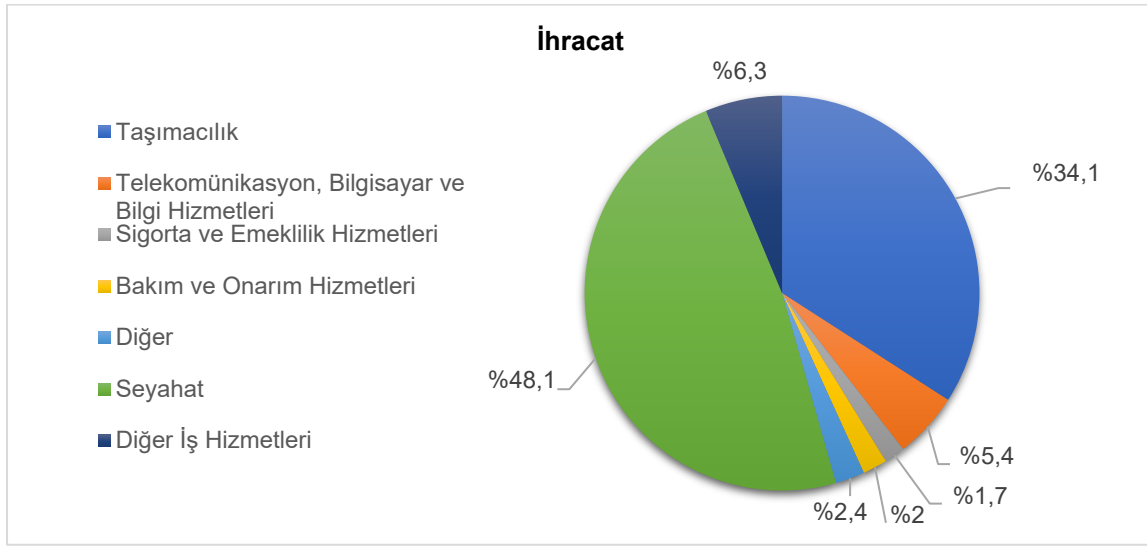
Gizli*: 5429 sayılı Türkiye İstatistik Kanununun gizli verilerle ilgili maddesi uyarınca değerler gizlenmiştir. Gizlenmiş veriler toplamda yer almaktadır.

Kaynak: TÜİK

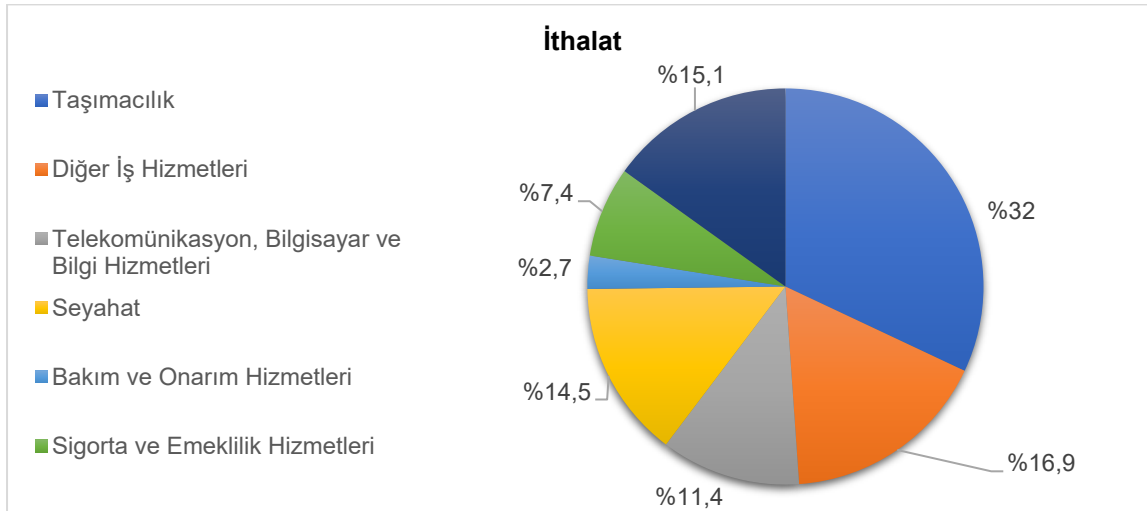
Hizmet ihracatının önemli bir bölümünü oluşturan taşımacılık hizmetlerinde 2024 yılında yapılan ihracat 41 milyar 125 milyon ABD doları iken 2025'te %3,5 artışla 42 milyar 571 milyon ABD doları oldu. Telekomünikasyon, bilgisayar ve bilgi hizmetleri ihracatı 2025 yılında bir önceki yıla göre %25,3 artarak 6 milyar 724 milyon ABD doları oldu.¹³⁸

Taşımacılığın toplam hizmet ithalatı içindeki payı 2024 yılında %38,1 iken 2025 yılında %32 oldu. İkinci sırada yer alan "diğer iş hizmetleri"nin payı ise 2024 yılında %16,1 iken 2025'te %16,9 oldu. Hizmet ithalatındaki payı %14,5 olan seyahat hizmetleri sektörü, 2025 yılında üçüncü sırada yer aldı.¹³⁹

Grafik 9 - Hizmet Ticaretinin Hizmet Türlerine Göre Dağılımı, 2025



Kaynak: TÜİK



Kaynak: TÜİK

¹³⁸ TÜİK, *Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri, 2025*.

¹³⁹ Ibid.

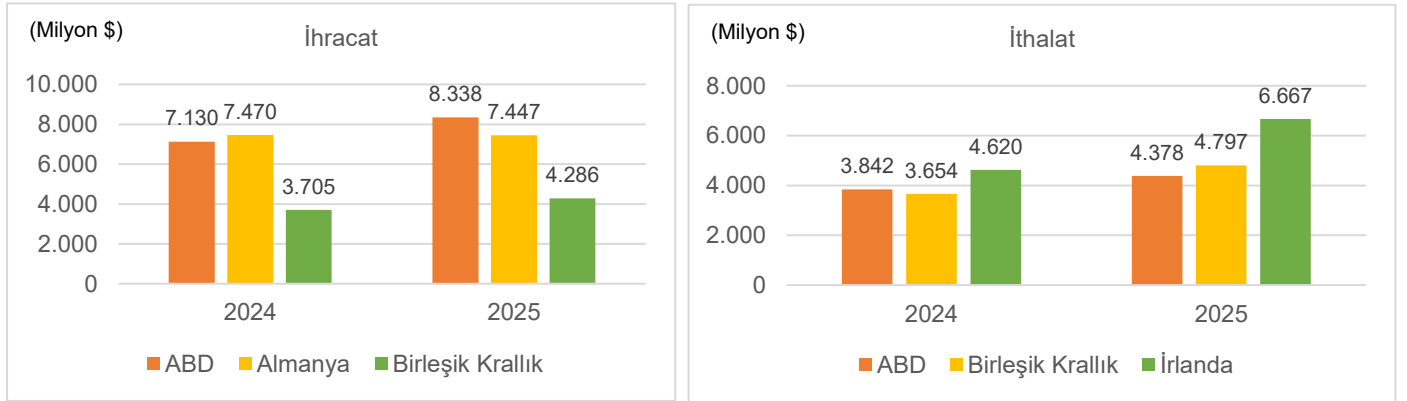
Avrupa Birliği ülkelerine 2025 yılında yapılan hizmet ihracatı 25 milyar 330 milyon ABD doları, diğer Avrupa ülkelerine yapılan ihracat ise 9 milyar 259 milyon ABD doları oldu. İthalatta 2025 yılında Avrupa Birliği ülkelerinden yapılan ithalatın 24 milyar 733 milyon ABD doları, diğer Avrupa ülkelerinden yapılan ithalatın da 6 milyar 452 milyon ABD doları olduğu görüldü.¹⁴⁰

Avrupa Birliği ülkeleri 2025 yılında, Türkiye'nin hizmet ihracat ve ithalatında başı çeken ülke grubu oldu. Avrupa Birliği ülkeleri, %37,9 ile toplam hizmet ihracatı içinde en büyük paya sahip ülke grubu oldu. Toplam hizmet ithalatının ise %45,3'ü Avrupa Birliği ülkeleri ile yapıldı.¹⁴¹

Hizmet ihracatında 2025 yılında toplam ihracatın %31,0'i Amerika Birleşik Devletleri, Almanya ve Birleşik Krallık ile gerçekleşti. Hizmet ihracatında %12,9'luk payla ve 8 milyar 338 milyon dolarlık ihracatla ilk sırayı Amerika Birleşik Devletleri alırken ikinci sırada %11,5'lik payla Almanya, üçüncü sırada ise %6,6'lık payla Birleşik Krallık yer aldı.¹⁴²

İthalatta ise 2025 yılında %12,6'lık payla ve 6 milyar 667 milyon dolarla ilk sırayı İrlanda alırken ikinci sırada 4 milyar 797 milyon dolar ve %9,1'lik payla Birleşik Krallık, üçüncü sırada ise %8,3'lük pay ve 4 milyar 378 milyon dolarla Amerika Birleşik Devletleri yer aldı.¹⁴³

Grafik 10 - En Çok Hizmet Ticareti Yapılan Üç Ülke, 2024-2025



Kaynak: TÜİK, *Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri*

¹⁴⁰ TÜİK, *Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri*, 2025.

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ Ibid.

Taşımacılık faaliyetlerinin ülke ekonomisine katkısı, sektörün büyüklüğü ve ekonomideki önemi ile ilgili fikir vermektedir. Ödemeler dengesi bir ekonomide yerleşik kişilerin diğer ekonomilerde yerleşik kişiler (yurt dışında yerleşikler) ile belli bir dönemde yapmış oldukları ekonomik işlemlerin sistematik kayıtlarını elde etmek amacı ile hazırlanan istatistiki bir rapordur. Ekonomik işlemler mal, hizmet ve gelirle ilgili işlemleri, finansal varlık ve yükümlülükler ile ilgili işlemleri ve bir ekonomide yerleşik kişilerden diğer bir ekonomide yerleşik kişilere karşılıksız olarak reel ya da finansal kaynakların sağlandığı transferleri kapsamaktadır.¹⁴⁴

Tablo 4 - Ödemeler Dengesinde Taşımacılık Faaliyetleri

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Taşımacılık	14.415	12.681	14.272	14.890	14.587	8.224	12.775	18.735	12.873	12.780	9.569
Gelir	19.689	19.734	22.123	24.342	24.195	16.280	24.949	36.492	25.433	27.001	19.106
Gider	5.274	7.053	7.851	9.452	9.608	8.056	12.174	17.757	12.560	14.221	9.537
Yolcu	8.765	6.847	8.473	10.098	10.342	3.007	7.237	16.028	12.438	12.934	9.285
Gelir	9.032	7.762	9.515	11.571	11.586	3.377	7.672	16.681	13.382	13.670	9.784
Gider	267	915	1.042	1.473	1.244	370	435	653	944	736	499
Navlun	2.789	3.511	4.016	3.514	2.974	3.398	4.017	732	-378	-899	477
Gelir	7.520	8.207	8.954	9.103	9.036	9.482	12.210	12.652	8.755	9.712	6.728
Gider	4.731	4.696	4.938	5.589	6.062	6.084	8.203	11.920	9.133	10.611	6.251
Diğer Taşımacılık	2.861	2.323	1.783	1.278	1.271	1.819	1.531	1.975	813	745	-193
Gelir	3.137	3.765	3.654	3.668	3.573	3.421	5.067	7.159	3.296	3.619	2.594
Gider	276	1.442	1.871	2.390	2.302	1.602	3.536	5.184	2.483	2.874	2.787

Kaynak: TCMB (Milyon ABD Doları) (2025 Ocak-Haziran)

Hizmetler Dengesi altında yer alan “Taşımacılık”, uluslararası yolcu taşımacılığını içeren “Yolcu” kalemi, mal ticaretine ilişkin taşımacılık verilerini içeren “Navlun” kalemi, taşımacılığı destekleyici hizmetler ile posta ve kurye hizmetlerini içeren “Diğer Taşımacılık” kaleminden oluşmaktadır. 2015 yılı sonrası navlun gelirlerinin navlun giderlerinden fazla olduğu, 2023 ve 2024 yıllarında giderin gelirden fazla olmasına rağmen 2025 yılında yeniden navlun gelirinin giderinden fazla olduğu; yolcu, navlun ve diğer taşımacılık başlıklarının Ödemeler Dengesi içerisindeki Taşımacılık başlığı altında ülke ekonomisine olumlu katkı sağladığı görülmektedir.

¹⁴⁴ TCMB, *Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi*.

Türkiye'nin Uluslararası Taşımacılık Faaliyetleri

Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşıma modlarından yararlanılmaktadır. Değer bazında son 10 yıla ait verilerin incelenmesi taşıma türleri arasında yıllar içerisinde izlenebilecek değişim eğilimlerini ortaya koymaktadır.

**Tablo 5 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları
(Değer Bazında)**

	Denizyolu		Karayolu		Havayolu		Demiryolu	
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2015	69,14	54,64	19,10	32,70	11,11	12,10	0,65	0,56
2016	67,22	55,39	19,15	31,62	12,83	12,54	0,80	0,45
2017	65,10	58,99	18,01	29,59	16,33	10,98	0,56	0,44
2018	67,10	63,31	17,88	28,00	14,40	8,25	0,62	0,44
2019	62,47	60,82	20,56	30,36	16,17	8,28	0,80	0,54
2020	57,96	60,04	21,14	31,61	19,82	7,58	1,08	0,77
2021	66,90	60,01	20,79	30,85	11,08	8,40	1,23	0,74
2022	65,74	59,55	20,17	31,27	13,09	8,20	1,00	0,98
2023	61,38	56,44	21,06	32,74	16,93	10,05	0,63	0,77
2024	61,77	56,27	21,72	33,03	15,61	10	0,89	0,71
2025	60,8	56,70	21,54	32,17	16,62	10,43	1,04	0,7

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Taşınan malların değeri bazında 2015-2025 döneminde denizyolu taşımacılığı hem ithalat hem de ihracat taşımalarında en büyük paya sahip oldu. İthalatta denizyolu taşımacılığı en yüksek paya 2015 yılında %69,14 ile ulaştı, bu pay 2025 yılında %60,80 olarak gerçekleşti. İhracat taşımalarında ise dönem içerisindeki en yüksek denizyolu payı 2018 yılında %63,31 oldu. Bu oran 2025 yılında %56,70 olarak gerçekleşti.

Karayolu taşımacılığı, Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında değer bazında ikinci sırada yer aldı. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2015-2018 yılları arasında %20'nin altında kaldı ve 2019 yılından itibaren %20'nin üzerine çıktı. 2015 yılında %19,10 olan ithalattaki pay, 2025 yılında %21,54 oldu. Bununla birlikte, 2025 yılında karayolunun ithalattaki payı bir önceki yıla göre azaldı. Karayolu taşımacılığının ihracattaki payı 2015 yılında %32,70 iken 2018 yılında %28,00 seviyesine geriledi. Bu oran 2019 yılından itibaren yeniden yükselerek 2024 yılında dönem içerisindeki en yüksek seviyeye, %33,03'e ulaştı. 2025 yılında ise karayolunun ihracattaki payı %32,17 olarak gerçekleşti.

Taşıma türleri arasında Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında üçüncü sırada havayolu taşımacılığı yer aldı. İthalatta havayolu taşımacılığının payı 2015-2025 döneminde

%11,08 ile %19,82 arasında değişti. Bu oran 2020 yılında dönem içerisindeki en yüksek seviyeye ulaştı. 2021 yılında %11,08'e gerileyen havayolu taşımacılığının ithalattaki payı, sonraki yıllarda yeniden yükseldi ve 2025 yılında %16,62 oldu. 2025 yılında bu oran, 2024 yılına göre arttı. İhracatta havayolu taşımacılığının payı 2016 yılında %12,54 ile en yüksek seviyeye ulaştı. 2020 yılında %7,58'e gerileyen bu oran, sonraki yıllarda dalgalı bir seyir izledi ve 2025 yılında %10,43 olarak gerçekleşti. Havayolunun ihracattaki payı 2025 yılında bir önceki yıla göre artış gösterdi.

Demiryolu taşımacılığı, Türkiye'nin dış ticaretinde değer bazında en düşük paya sahip taşıma türü oldu. 2015 yılında demiryolu taşımacılığının ithalattaki payı %0,65, ihracattaki payı ise %0,56 olarak gerçekleşti. 2015-2019 döneminde demiryolu taşımacılığının ithalat ve ihracattaki payı %1'in altında kaldı. İthalattaki en düşük pay 2017 yılında %0,56 olarak gerçekleşirken, ihracattaki en düşük pay 2017 ve 2018 yıllarında %0,44 oldu. Demiryolu taşımacılığının ithalattaki payı 2020 yılında %1,08'e, 2021 yılında dönem içerisindeki en yüksek seviye olan %1,23'e ulaştı ve 2022 yılında %1,00 olarak gerçekleşti. 2023 yılında %0,63'e gerileyen bu oran, 2025 yılında %1,04 oldu. İhracatta demiryolu taşımacılığının dönem içerisindeki en yüksek payı 2022 yılında %0,98 olarak gerçekleşti. 2025 yılında ise demiryolunun ihracattaki değer bazındaki payı %0,70 oldu. Böylece 2025 yılında demiryolunun ithalattaki payı bir önceki yıla göre artarken ihracattaki payı sınırlı ölçüde azaldı.

Son 10 yıla ait dış ticaret faaliyetlerinin taşıma türlerine göre ağırlık bazında incelenmesi de çeşitli eğilimleri ortaya koymaktadır.

**Tablo 6 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları
(Ağırlık Bazında)**

	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2015	3,73	24,68	0,07	1,15	95,75	73,68	0,45	0,49
2016	3,73	24,48	0,06	0,81	95,78	74,19	0,43	0,52
2017	4,00	22,12	0,07	0,81	95,56	76,49	0,37	0,58
2018	4,05	20,44	0,05	0,83	95,48	78,25	0,42	0,48
2019	4,34	17,59	0,06	0,87	95,11	81,09	0,49	0,45
2020	4,33	16,79	0,05	0,39	95,08	82,18	0,54	0,64
2021	5,36	17,78	0,05	0,49	93,94	80,96	0,65	0,77
2022	7,10	18,28	0,06	0,70	92,22	80,08	0,62	0,94
2023	6,21	19,33	0,05	0,94	93,42	78,88	0,32	0,85
2024	6,83	19,2	0,08	1,02	92,7	78,85	0,35	0,91
2025	6,75	18,44	0,1	0,94	92,8	79,77	0,35	0,85

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında da denizyolu taşımacılığı önde geldi. İthalatta denizyolu taşımacılığının payı 2015-2020 döneminde %95'in üzerinde seyretti. 2015 yılında %95,75 olan bu oran, 2021 yılında %93,94'e, 2024 yılında %92,70'e geriledi ve 2025 yılında %92,80 olarak gerçekleşti. İhracatta denizyolu taşımacılığının payı 2015 yılında %73,68 iken 2020 yılında dönem içerisindeki en yüksek seviye olan %82,18'e ulaştı. Bu oran 2021 yılından itibaren gerileyerek 2024 yılında %78,85 oldu; 2025 yılında ise %79,77'ye yükseldi.

Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı ağırlık bazında 2015-2025 döneminde %3,73 ile %7,10 arasında değişti. 2015 yılında %3,73 olan bu oran, 2022 yılında dönem içerisindeki en yüksek seviyeye ulaşarak %7,10 oldu. 2024 yılında %6,83 olarak gerçekleşen karayolunun ithalattaki payı, 2025 yılında %6,75'e geriledi. İhracat taşımalarında karayolunun ağırlık bazındaki payı 2015 yılında %24,68 ile en yüksek seviyeye ulaştı. Pandemi döneminde gerileyen bu oran, 2020 yılında dönem içerisindeki en düşük seviye olan %16,79'a düştü. 2024 yılında %19,20 olarak gerçekleşen karayolu ihracat taşımalarının payı, 2025 yılında %18,44 oldu.

Demiryolu taşımacılığı, Türkiye'nin hem ithalatında hem de ihracatında ağırlık bazında %1'in altında paya sahip oldu. İthalatta demiryolunun payı 2015 yılında %0,45 iken 2017 yılında %0,37'ye geriledi. Bu yıldan sonra yeniden yükselen oran, 2021 yılında dönem içerisindeki en yüksek seviyeye ulaşarak %0,65 oldu. 2024 yılında %0,35 olarak gerçekleşen demiryolunun ithalattaki payı 2025 yılında da %0,35 seviyesinde kaldı. İhracatta demiryolu taşımacılığının ağırlık bazındaki payı 2015 yılında %0,49 oldu ve 2022 yılında %0,94 ile en yüksek seviyeye



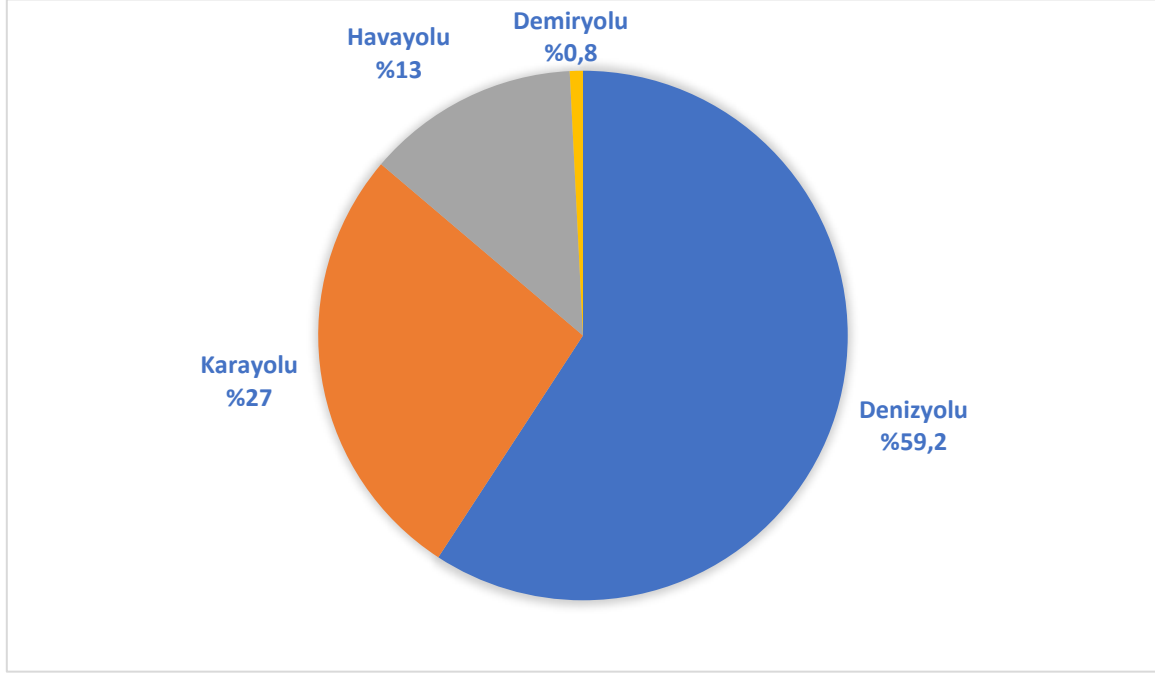
ulaştı. Bu oran 2024 yılında %0,91'e, 2025 yılında ise %0,85'e geriledi.

Havayolu taşımacılığı, ağırlık bazında özellikle ithalatta en düşük paya sahip taşıma türü oldu. İthalatta havayolu taşımacılığının payı 2015-2025 döneminde %0,05 ile %0,10 arasında değişti. 2015 yılında %0,07 olan bu oran, 2018, 2020, 2021 ve 2023 yıllarında

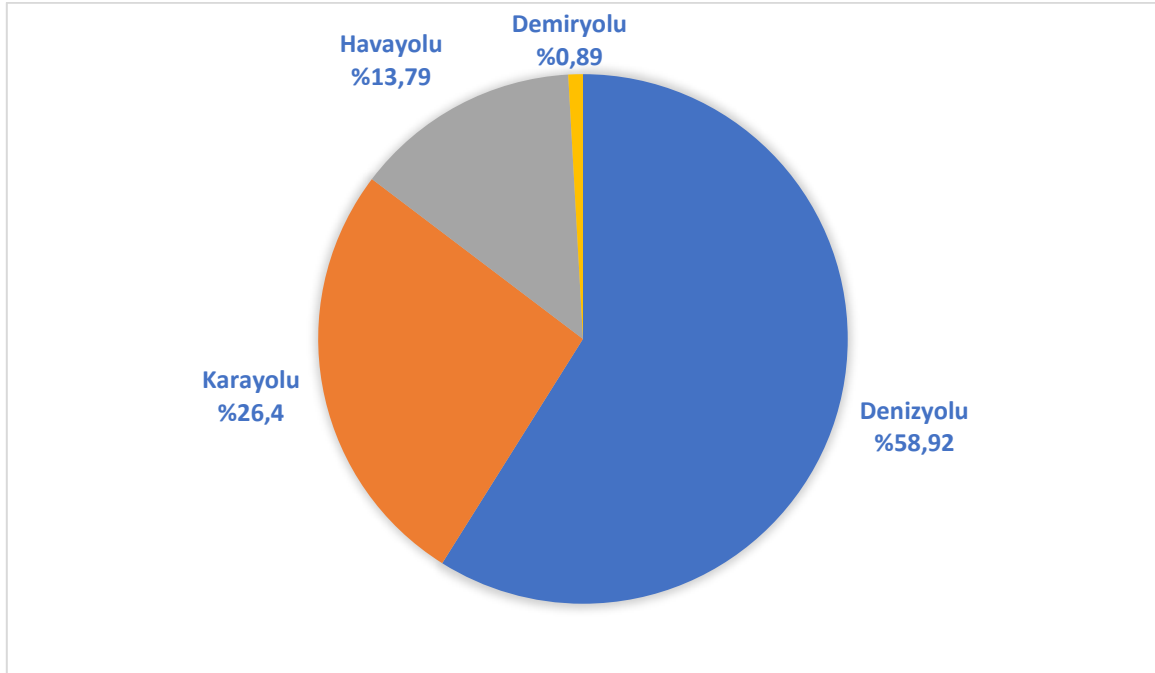
%0,05 olarak gerçekleşti. 2024 yılında %0,08'e yükselen havayolu taşımacılığının ithalattaki payı, 2025 yılında %0,10 oldu. İhracatta havayolu taşımacılığının ağırlık bazındaki payı 2015 yılında %1,15 ile en yüksek seviyeye ulaştı. 2020 yılında %0,39'a gerileyen bu oran, 2024 yılında %1,02'ye yükseldi. 2025 yılında ise havayolunun ihracattaki payı %0,94 olarak gerçekleşti.

Türkiye'nin değer bazında dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarına bakıldığında 2024 yılında denizyolu taşımacılığı %59,2 oranında kullanılırken 2025 yılında bu oran %58,92 oldu. Havayolu taşımacılığının payı 2024 yılında %13 iken 2025 yılında bu oran %13,79'a yükseldi. Karayolu taşımacılığı 2024 yılında %27 paya sahipken 2025 yılında bu pay %26,4'e düştü. Demiryolunun payı 2025 yılında %0,89 oldu.

Grafik 11 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2024



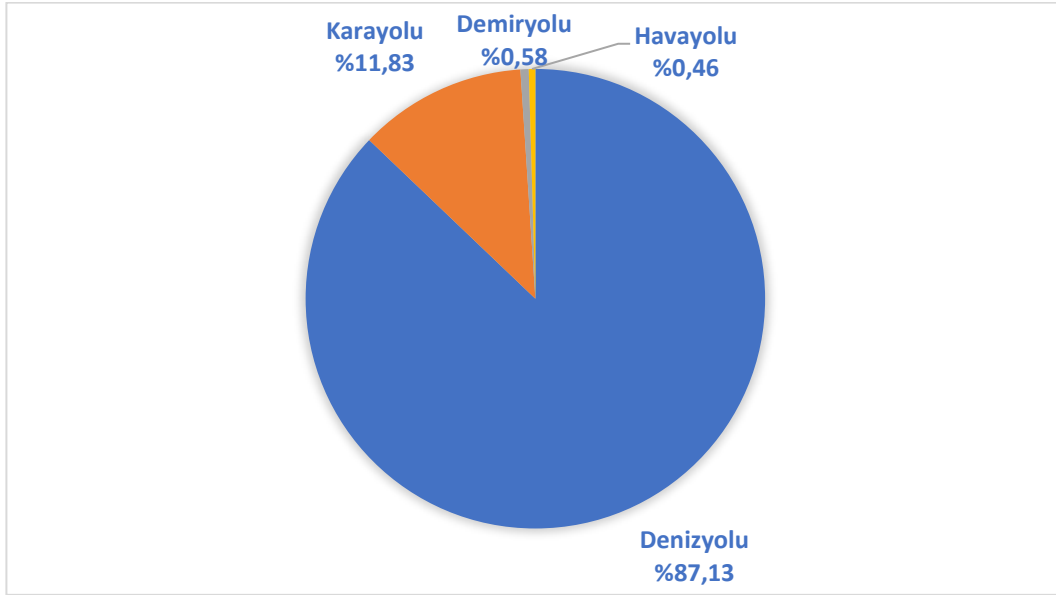
Grafik 12 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2025



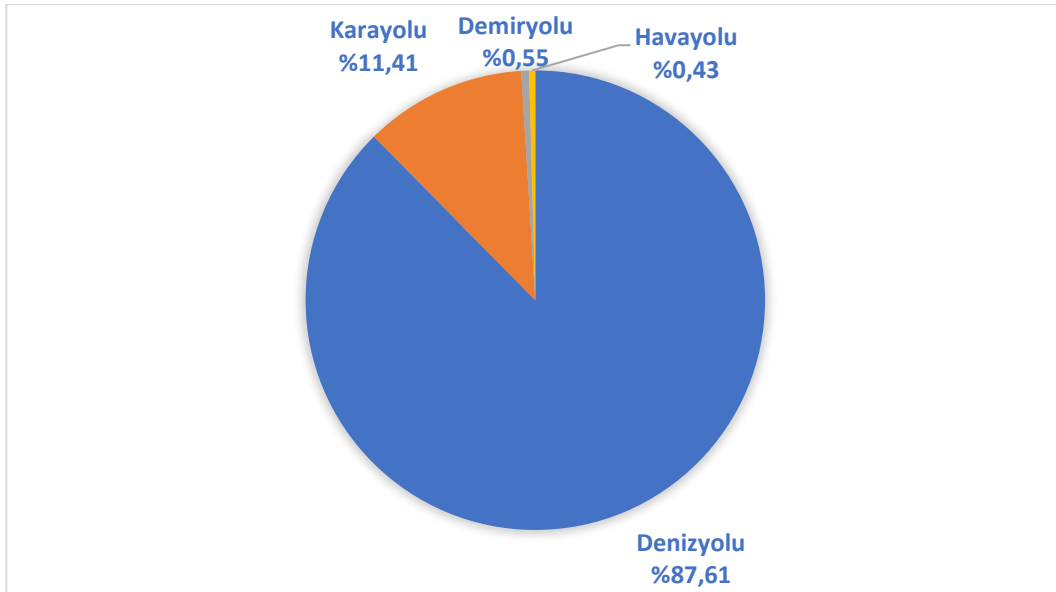
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Ağırlık bazında 2024 yılı ve 2025 yılı dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarında büyük oranda değişiklik gözlemlenmemektedir. Denizyolu taşımacılığı 2024 yılında %87,13 oranında pay sahibiyken 2025 yılında %87,61 oldu. Demiryolu taşımacılığı ağırlık bazında her iki dönemde de %1'in altında olup 2024 yılında %0,58 olan payı, 2025 yılında %0,55 oldu. 2024 yılında karayolu taşımacılığının payı %11,83 iken 2025 yılında bir miktar düşüş gerçekleşti ve payı %11,41 oldu. Ağırlık bazında 2024 yılında %0,46 olan havayolu taşımacılığının payı 2025 yılında %0,43 oldu.

Grafik 13 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2024



Grafik 14 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2025



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'den ihracatı ve Türkiye'ye ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün son 6 yıldaki ortalama değerini aşağıdaki tablo göstermektedir.

Tablo 7 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$)

Yıllar	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2020	4,41	2,02	389,18	20,96	0,55	0,78	1,82	1,29
2021	4,01	2,16	227,06	21,36	0,74	0,92	1,99	1,19
2022	4,12	2,45	317,81	16,74	1,03	1,06	2,35	1,48
2023	4,23	2,64	410,86	16,85	0,82	1,12	2,46	1,42
2024	3,83	2,61	231,91	14,86	0,80	1,08	3,08	1,17
2025	3,97	2,75	222,30	17,62	0,82	1,12	3,72	1,30

Kaynak: TÜİK

2020 yılında havayolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 389,18 ABD doları iken 2025 yılı sonunda bu rakam 222,30 ABD doları olarak gerçekleşti. Havayolu ihracat taşımalarında ise 2020 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 20,96 ABD doları iken bu rakam 2025 yılında 17,62 ABD doları olarak gerçekleşti.

2020 yılında karayolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 4,41 ABD doları iken 2025 yılı sonunda bu rakam 3,97 ABD doları olarak gerçekleşti. Karayolu ihracat taşımalarında ise 2020 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 2,02 ABD doları iken bu rakam 2025 yılında 2,75 ABD doları olarak gerçekleşti.

2020 yılında demiryolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 1,82 ABD doları iken 2025 yılı sonunda bu rakam 3,72 ABD doları olarak gerçekleşti. Demiryolu ihracat taşımalarında ise 2020 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,29 ABD doları iken bu rakam 2025 yılında 1,30 ABD doları olarak gerçekleşti.

2020 yılında denizyolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 0,55 ABD doları iken 2025 yılı sonunda bu rakam 0,82 ABD doları olarak gerçekleşti. Denizyolu ihracat taşımalarında ise 2020 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 0,78 ABD doları iken bu rakam 2025 yılında 1,12 ABD doları olarak gerçekleşti.

Türkiye'nin yıllara göre dış ticareti incelendiğinde son 10 yıllık dönemde en yüksek dış ticaret hacmi 2022 yılında gerçekleşti.

Tablo 8 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı*

Yıllar	İhracat (\$)	Değişim (%)	İthalat (\$)	Değişim (%)	İhracat-İthalat Farkı (\$)	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
2015	150.982.114	-9,3	216.619.211	-14,9	-62.637.098	364.601.325	70,7
2016	149.246.999	-1,1	202.189.242	-5,4	-52.942.243	351.436.241	73,8
2017	164.494.619	10,2	238.715.128	18,1	-74.220.509	403.209.747	68,9
2018	177.168.756	7,7	231.152.483	-3,2	-53.983.726	408.321.239	76,6
2019	180.832.722	2,1	210.345.203	-9,0	-29.512.481	391.177.924	86,0
2020	169.637.755	-6,2	219.516.807	-4,4	-49.879.052	289.154.562	77,3
2021	225.264.314	32,8	271.422.758	23,6	-46.158.443	496.687.072	83,0
2022	254.201.009	12,9	363.708.914	34,0	-109.507.905	617.909.923	69,9
2023	255.627.429	0,6	361.966.913	-0,5	-106.339.484	617.594.342	70,6
2024	261.778.131	2,4	344.010.273	-5,0	-82.232.142	605.788.405	76,1
2025	273.233.730	4,4	365.406.301	6,2	92.172.571	638.640.031	74,8

Kaynak: TÜİK. *(Bin ABD Doları)

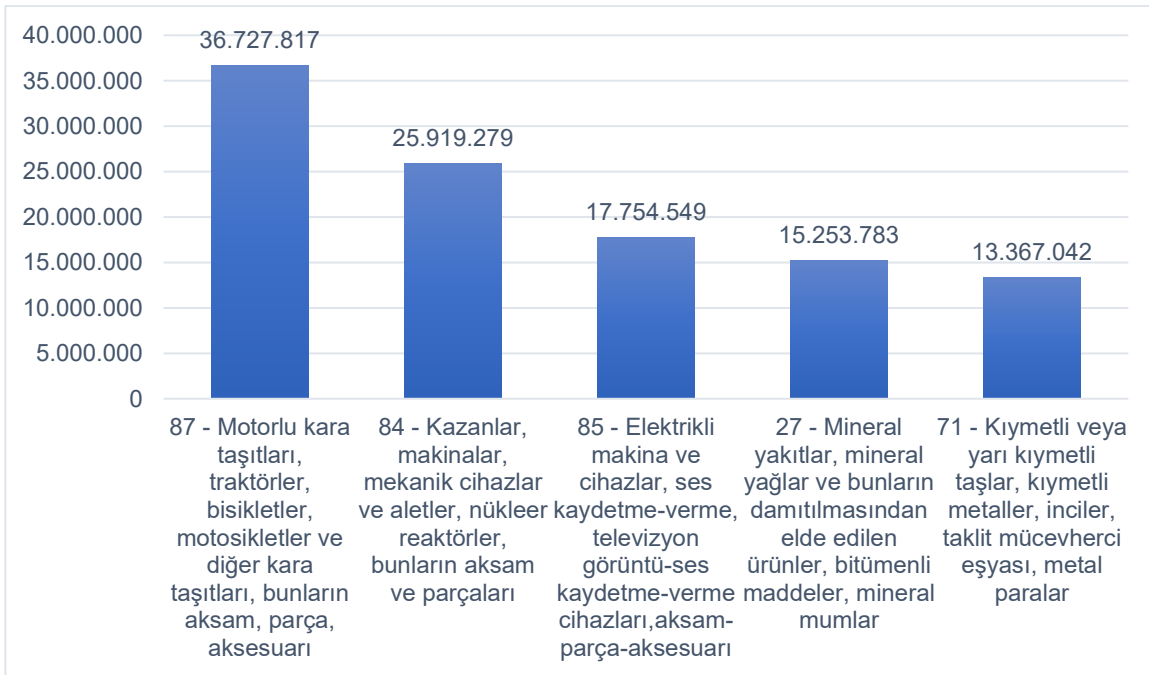




Türkiye'nin 2025 yılı ihracatında ilk 5 sırayı "87 - Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı", "84 - Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler,

bunların aksam ve parçaları", "85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı", "27 - Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar" ve "71 - Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar" fasılları kapsamında ihracatı yapılan ürünler oluşturmaktadır.

Grafik 15 - Türkiye'nin 2025 Yılı İhracatında İlk 5 Fasil (Bin ABD Doları)



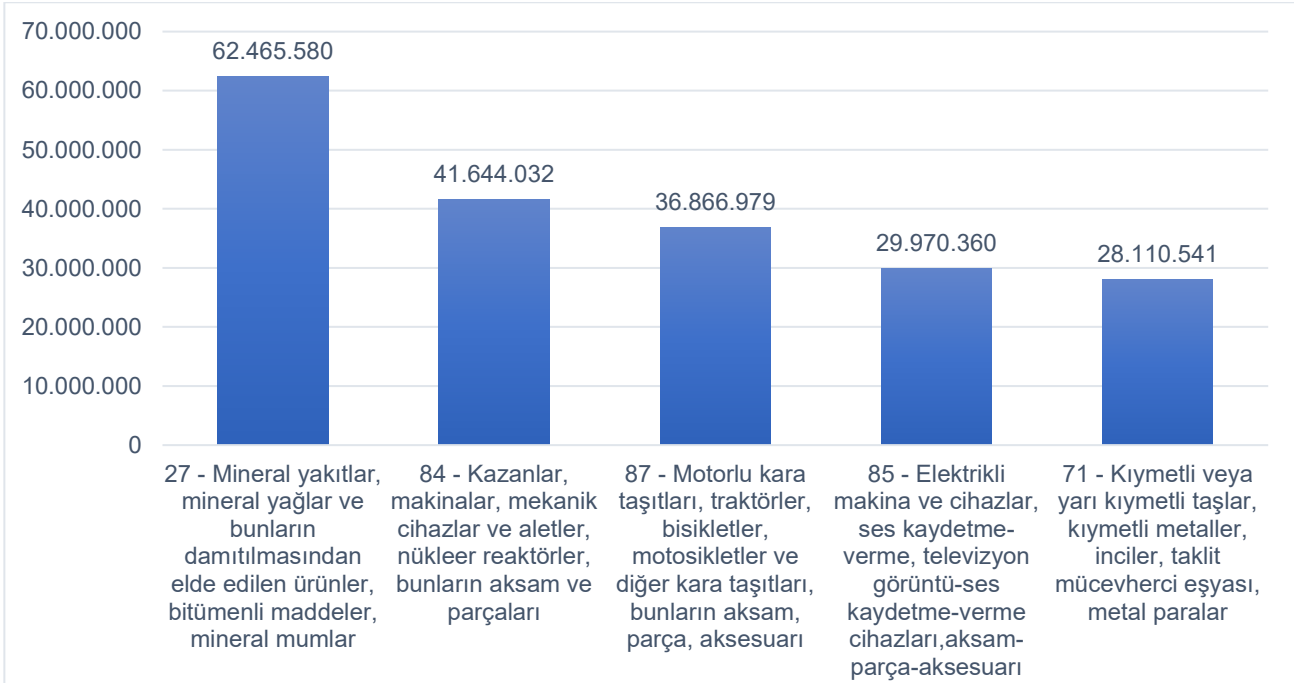
Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin 2025 yılı ithalatında ilk 5 sırayı "27 - Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar", "84 - Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları", "87 - Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler,



motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı", "85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı" ve "71 - Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar" fasılları kapsamında ithalatı yapılan ürünler oluşturmaktadır.

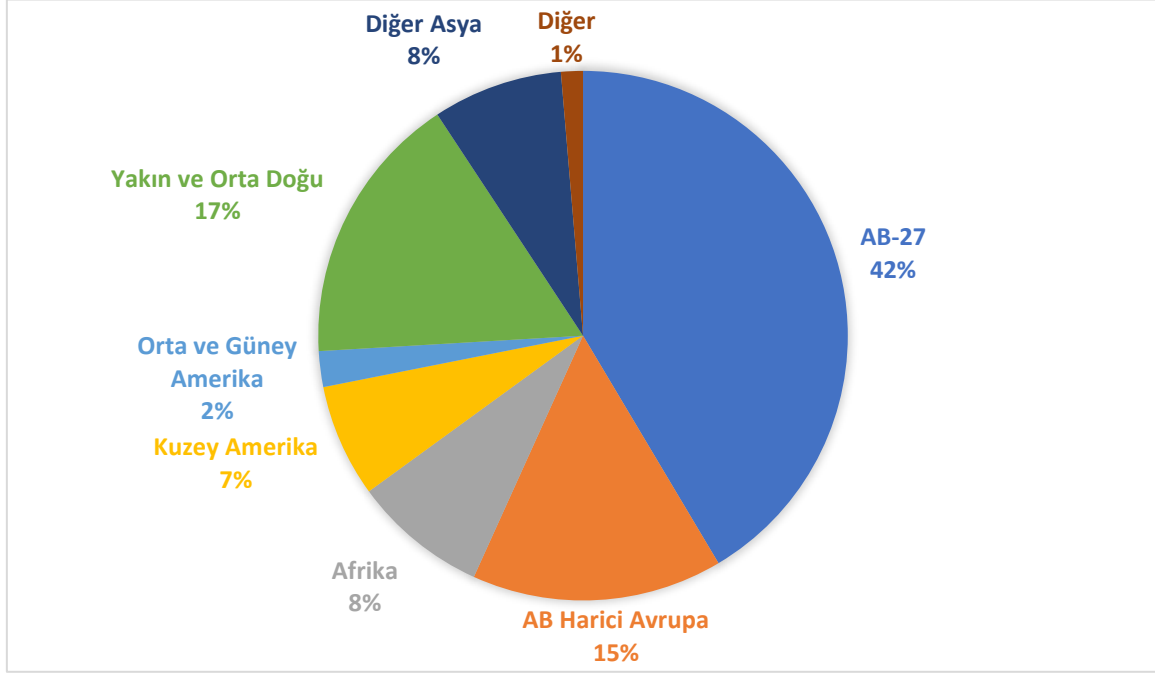
Grafik 16 - Türkiye'nin 2025 Yılı İthalatında İlk 5 Fasil (Bin ABD Doları)



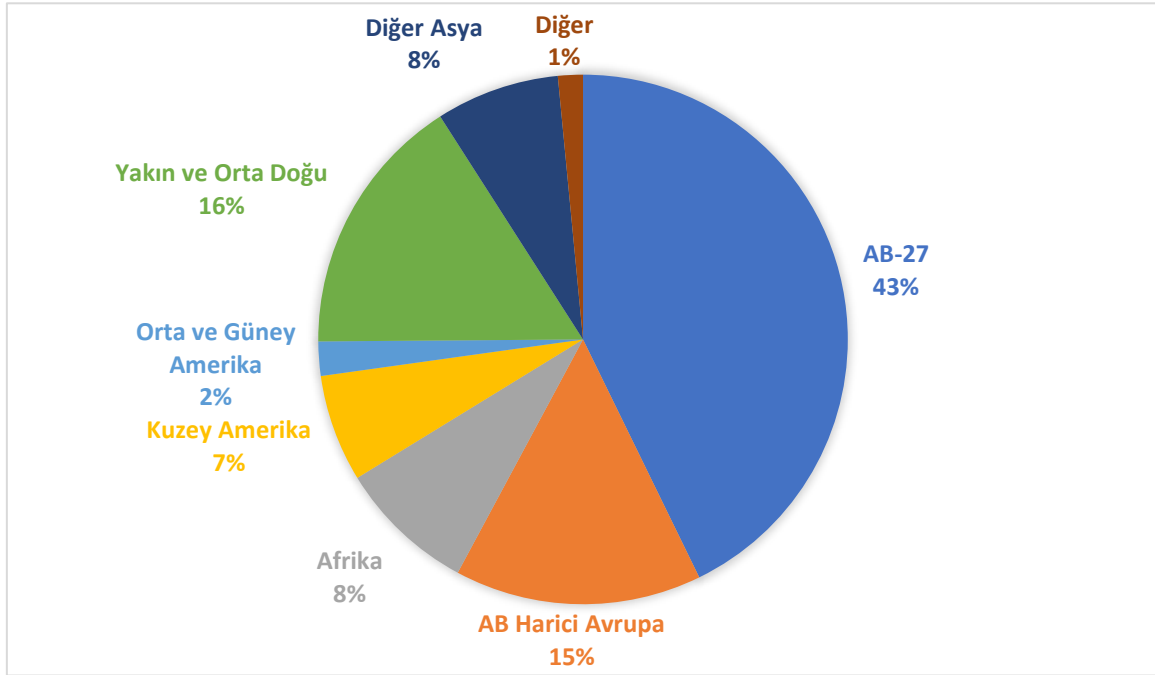
Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin ihracatının ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde, hem 2024 hem de 2025 yılı sonunda AB-27 ülkelerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

Grafik 17 - Ülke Gruplarına Göre 2024 Yıl Sonu İhracatı



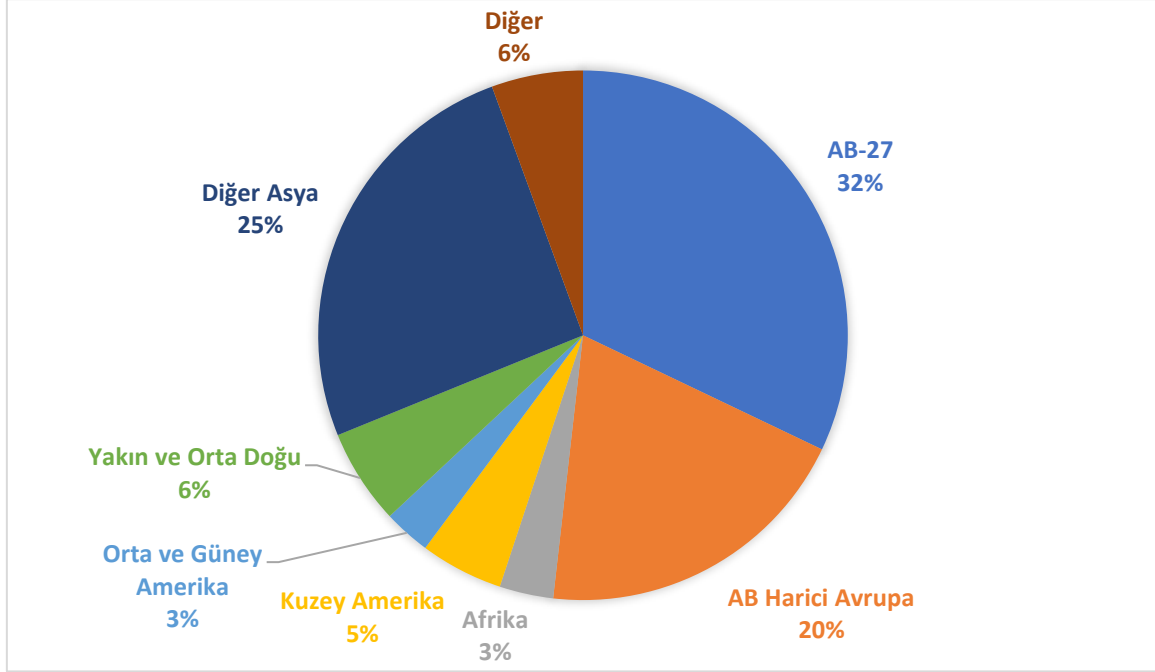
Grafik 18 - Ülke Gruplarına Göre 2025 Yıl Sonu İhracatı



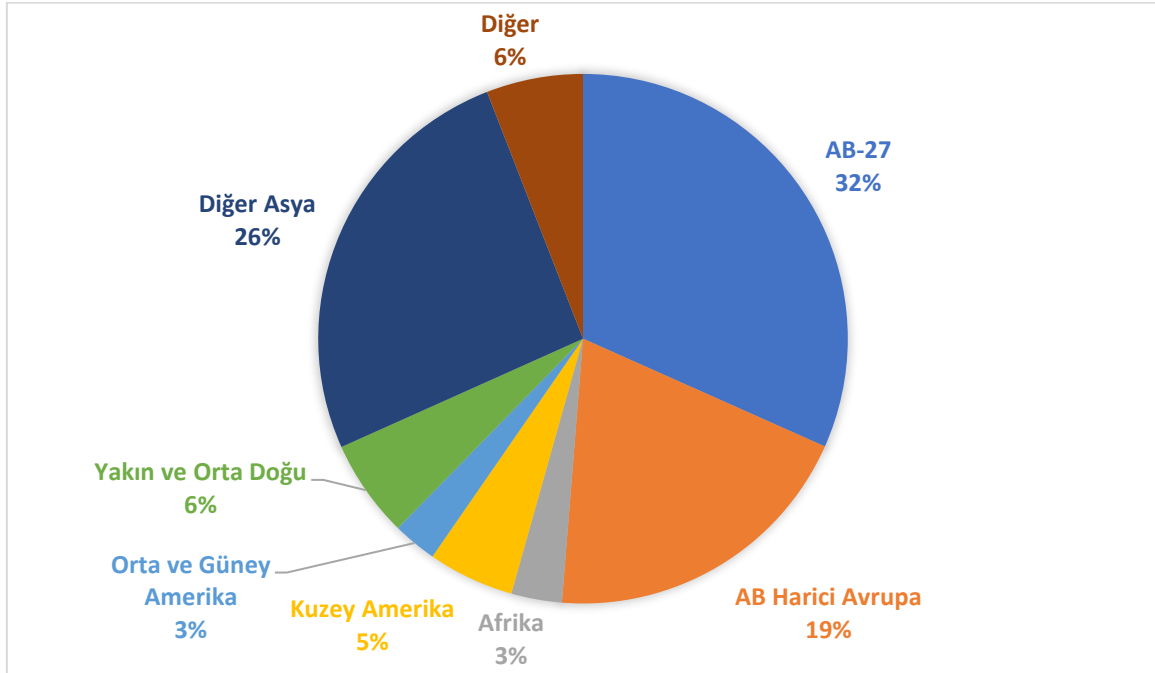
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İthalatta ise AB-27 ülkelerinin payı 2024 ve 2025 yılları sonunda %32 ile aynı oranda gerçekleşti. AB harici Avrupa ülkelerinden 2024 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %20'sini teşkil ederken bu oran 2025 yılı sonunda %19 oldu.

Grafik 19 - Ülke Gruplarına Göre 2024 Yıl Sonu İthalatı



Grafik 20 - Ülke Gruplarına Göre 2025 Yıl Sonu İthalatı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 10 Ülke

Tablo 9 – 2025 Yılında Toplam İthalat Değer Bazında İlk 10 Ülke (Bin ABD Doları)

Ülke		İthalat
1	Çin	49.575.937
2	Rusya Federasyonu	42.373.069
3	Almanya	30.109.548
4	ABD	18.079.618
5	İsviçre	15.738.062
6	İtalya	15.735.723
7	Fransa	12.855.946
8	Güney Kore	10.260.773
9	İspanya	10.166.730
10	BAE	9.673.711

Kaynak: TÜİK

Tablo 10 – 2025 Yılında Toplam İhracat Değer Bazında İlk 10 Ülke (Bin ABD Doları)

Ülke		İhracat
1	Almanya	22.167.230
2	Birleşik Krallık	16.772.905
3	ABD	16.327.645
4	İtalya	13.231.836
5	Irak	12.379.754
6	Fransa	11.196.257
7	İspanya	10.422.061
8	BAE	9.281.488
9	Romanya	8.567.536
10	Hollanda	8.148.752

Kaynak: TÜİK

İthalat Kontrol Sistemi Sürüm 3 (ICS2)



Avrupa Birliği, ithalat öncesi güvenlik ve emniyet kontrollerini güçlendirmek, yüksek riskli gönderilerin daha etkin şekilde tespit edilmesini sağlamak ve gümrük makamlarının risk analizlerini geliştirmek amacıyla İthalat Kontrol Sistemi 2'yi (Import Control System 2 – ICS2) geliştirdi. ICS2, AB'ye getirilen veya AB üzerinden transit geçen eşyalara ilişkin güvenlik ve emniyet bilgilerinin Giriş Özeti Beyanı (Entry

Summary Declaration – ENS) aracılığıyla eşya AB sınırlarına ulaşmadan önce elektronik ortamda sunulmasını esas aldı. Sistem, üç aşamalı bir uygulama takvimi kapsamında hava, deniz, iç su yolları, kara ve demiryolu taşımacılığını kapsayacak şekilde tasarlandı.¹⁴⁵

ICS2'nin ilk sürümü 15 Mart 2021 tarihinde devreye alındı. İlk aşamada hava taşımacılığı kapsamında posta ve ekspres gönderilere ilişkin yükleme öncesi verilerin elektronik ortamda sunulması uygulamaya alındı. Böylece AB gümrük makamlarının eşya AB sınırlarına ulaşmadan önce güvenlik ve emniyet risklerini değerlendirmesine yönelik yeni sistemin ilk aşaması başlatıldı.¹⁴⁶



ICS2'nin ikinci sürümü 1 Mart 2023 tarihinde uygulamaya alındı. Bu aşamayla birlikte hava taşımacılığında daha kapsamlı ön yükleme ve varış öncesi kargo bilgilerinin sunulmasına yönelik yeni gereklilikler devreye girdi. Hava taşıyıcılarının yanı sıra posta işletmeleri, ekspres taşıyıcılar ve ilgili lojistik hizmet sağlayıcıları sisteme dahil edildi. Ekonomik

operatörlerin ICS2'ye bağlanabilmeleri için teknik altyapılarını hazırlamaları ve zorunlu uygunluk testlerini tamamlamaları gerekti.¹⁴⁷

ICS2'nin üçüncü sürümü kapsamında 3 Haziran 2024 tarihinde deniz ve iç su yolu taşımacılığına ilişkin uygulamalar devreye alındı. Bu aşamayla birlikte deniz ve iç su yolu taşımacılığıyla AB'ye getirilen veya AB üzerinden transit geçen eşyalara ilişkin güvenlik ve emniyet bilgilerinin ENS kapsamında sunulmasına yönelik yükümlülükler genişletildi. Böylece

¹⁴⁵ European Commission, *Import Control System 2 (ICS2) – Taxation and Customs Union*.

¹⁴⁶ European Commission, *New requirements for inbound air shipments to the EU*, 30 June 2022.

¹⁴⁷ Ibid.

deniz taşımacılığı sektöründeki taşıyıcılar ve ilgili lojistik aktörleri ICS2 sistemine dahil edildi. Kara ve demiryolu taşımacılığına ilişkin uygulamanın ise 1 Nisan 2025 tarihinde başlaması planlandı.¹⁴⁸



1 Nisan 2025 itibarıyla ICS2 Sürüm 3 kapsamında kara ve demiryolu taşımacılığı da sisteme dahil edildi. Bu tarihten itibaren kara ve demiryolu taşımacılığıyla AB'ye gönderilen veya AB üzerinden transit geçen eşyalara ilişkin güvenlik ve emniyet verilerinin, eşyanın AB'ye varışından önce Giriş Özeti Beyanı (ENS)

aracılığıyla sunulması zorunlu hale geldi. Taşıyıcılar ve ilgili ekonomik operatörlerin ICS2 gerekliliklerine uyum sağlamak amacıyla gerekli veri setlerini sağlamaları, bilgi teknolojileri altyapılarını hazırlamaları ve sistem bağlantılarını tamamlamaları gerekti.¹⁴⁹

Kara ve demiryolu taşımacılığında ICS2 Sürüm 3 için 1 Nisan 2025–1 Eylül 2025 tarihleri arasında bir geçiş süreci uygulandı. Bu dönemde teknik hazırlıklarını tamamlamakta güçlük yaşayan ekonomik operatörlere, belirli koşullar altında ilave uyum süresi sağlayan geçici düzenlemeler uygulandı. Avrupa Komisyonu, ekonomik operatörlerin ICS2 sistemine bağlanma, uygunluk testlerini tamamlama ve ENS veri bildirim süreçlerini uygulamaya alma çalışmalarını bu geçiş dönemi kapsamında yürüttü.¹⁵⁰

1 Eylül 2025 itibarıyla ICS2 Sürüm 3'ün uygulamaya geçiş süreci tamamlandı ve sistem kara ve demiryolu taşımacılığı da dahil olmak üzere tüm temel taşıma modlarını kapsayacak şekilde uygulamaya alındı. Bununla birlikte, bazı AB üyesi ülkelerin talebi üzerine belirli ekonomik operatörler için sınırlı ve geçici derogasyonlar uygulandı. Bu kapsamda, geçiş sürecinin tamamlanmasına rağmen bazı ülkelerde belirli taşıma operasyonları için ek uyum süreleri tanındı.¹⁵¹

2025 yılı sonu itibarıyla ICS2, hava, deniz, iç su yolu, kara ve demiryolu taşımacılığıyla AB'ye giren veya AB üzerinden transit geçen eşyalara ilişkin varış öncesi güvenlik ve emniyet bilgilerinin toplanması ve risk analizinde kullanılmasını sağlayan temel AB gümrük güvenlik sistemlerinden biri haline geldi. Sistem aracılığıyla sunulan ENS verileri üzerinden risk analizi

¹⁴⁸ European Commission, *Import Control System 2 (ICS2) is live for maritime and inland waterway transport*, 3 June 2024.

¹⁴⁹ European Commission, *EU Import Control System 2 (ICS2) extends to rail and road transportation from April 2025*, 3 February 2025.

¹⁵⁰ European Commission, *EU Import Control System 2 (ICS2) extends to rail and road transportation from April 2025*, 3 February 2025; European Commission, *ICS2 Release 3 deployment window*, March 2025.

¹⁵¹ European Commission, *Transition to ICS2 Release 3 is complete, with limited temporary derogations in some Member States*, 29 August 2025.

gerçekleştirilerek yüksek risk taşıyan gönderilerin daha erken aşamada tespit edilmesi ve gerekli kontrollerin eşya AB sınırlarına ulaşmadan önce planlanması amaçlandı.¹⁵²

Türkiye'nin Uluslararası Taşımacılığını Etkileyen Vize Sorunu

2025 yılında Schengen vizesine erişimde yaşanan sorunlar, Türkiye'nin Avrupa ülkeleriyle gerçekleştirdiği uluslararası karayolu taşımacılığı açısından önemini korudu. Avrupa Komisyonunun 20 Mayıs 2025 tarihinde yayımladığı verilere göre, 2024 yılında Türkiye'den 1.173.917 kısa süreli Schengen vizesi başvurusu yapıldı. Türkiye, başvuru sayısı bakımından Çin'in ardından ikinci sırada yer aldı. Türkiye'den yapılan başvuruların %14,5'i reddedildi; bu oran 2023 yılında %16,1 olarak gerçekleşti. Başvuru sayısındaki yüksek hacim ve ret oranının devam etmesi, vize süreçlerinin Türkiye'nin Avrupa ile ticari ve taşımacılık ilişkileri açısından önemini koruduğunu gösterdi.¹⁵³



2025 yılında Bulgaristan ve Romanya'nın 1 Ocak 2025 itibarıyla Schengen alanına tam olarak dahil olması, Türkiye ile Schengen bölgesi arasındaki kara sınırında önemli bir değişikliğe yol açtı. Bu gelişme özellikle Almanya'ya karayoluyla taşıma gerçekleştiren Türk TIR şoförlerinin vize başvuru süreçlerini etkiledi.

2025 yılında Türk vatandaşlarının Schengen vizesine erişimini kolaylaştırmaya yönelik önemli bir düzenleme de gerçekleştirildi. Avrupa Birliği tarafından 15 Temmuz 2025 tarihinde kabul edilen kademeli vize (cascade) uygulaması, Türkiye'de ikamet eden ve önceki vizelerini usulüne uygun şekilde kullanan Türk vatandaşlarının daha uzun süreli ve çok girişli Schengen vizelerine erişimini kolaylaştırdı. Düzenleme kapsamında, belirli şartları karşılayan başvuru sahipleri için önce bir yıllık, devamında üç ve beş yıllık çok girişli vizelere erişim imkanı sağlandı. Ancak TIR şoförleri uygulamanın kapsamı dışında bırakıldı. Bu nedenle düzenleme genel vize süreçleri açısından kolaylaştırıcı bir gelişme olmakla birlikte, uluslararası karayolu taşımacılığının temel unsurlarından olan profesyonel sürücülere doğrudan bir kolaylık sağlamadı.¹⁵⁴

¹⁵² European Commission, *Import Control System 2 (ICS2) – Taxation and Customs Union*.

¹⁵³ European Commission, *Visa applications reach 11.7 million in EU and Schengen associated countries, 20 Mayıs 2025*.

¹⁵⁴ European Commission, *New rules for Turkish citizens applying for Schengen visas, 29 July 2025*.

Avrupa Komisyonu 2024 yılında Türkiye'deki Schengen konsolosluklarında yaklaşık 1,2 milyon vize başvurusunun işlendiğini ve başvuruların %65'inde çok girişli vize verildiğini açıkladı.¹⁵⁵

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı 15 Temmuz 2025 tarihli AB Komisyonu kararına ilişkin açıklamasında, kararın Türk vatandaşlarına çok girişli Schengen vizesi verilmesini kolaylaştırdığını ve Avrupa Birliği'nin Türkiye'nin en büyük ticaret ve yatırım ortağı olduğunu belirtti. Bakanlık açıklamasında ayrıca, dış ticaretin belkemiğini oluşturan TIR şoförlerine yönelik benzer bir kolaylaştırıcı düzenlemenin de ele alınması gerektiğine dikkat çekti.¹⁵⁶

Tablo 11 - Ükelere Göre Türkiye'den Yapılan Schengen Başvurularının Reddedilme Oranı (2024)

Ülke	Vize Başvuru Sayısı	Reddedilen Vize Sayısı	Reddetme Oranı (%)
Almanya	215.506	44.771	20,77
Yunanistan	296.377	31.472	10,61
Fransa	151.640	21.390	14,10
Hollanda	97.006	11.792	12,15
İtalya	117.432	11.153	9,49
Macaristan	30.302	5.752	18,98
İsveç	18.160	5.422	30,50
Bulgaristan	48.902	5.250	10,73

Kaynak: CNBC-E, Schengen vizesi kabus oldu: Son 5 yılda Türkler en çok hangi ülkelerden ret aldı?, 29 Mayıs 2025

Türkiye ve Avrupa ülkeleri birbirleri açısından önemli ticaret partnerleri olmaya devam ederken, karayolu taşımacılığının asli unsuru olan Türk şoförlerinin Avrupa yönündeki taşımacılık operasyonları kapsamında karşılaştığı vize sorunları sektörün önemli gündem maddelerinden biri olmayı sürdürmektedir. Özellikle Schengen vizesi başvurularında yaşanan randevuya erişim güçlükleri, uzun işlem süreleri, başvuruların olumsuz sonuçlanması ve kısa süreli veya tek girişli vizelerin verilmesi, uluslararası karayolu taşımacılığı operasyonlarının sürdürülebilirliğini olumsuz etkilemektedir. Türk taşımacılık sektörünün Avrupa Birliği ülkeleriyle gerçekleştirdiği ticaretin kesintisiz sürdürülebilmesi açısından şoförlerin vize süreçlerinin hızlı, öngörülebilir ve taşımacılık faaliyetlerinin niteliğine uygun şekilde yürütülmesi önem taşımaktadır. Şoförlerin vize başvurularında yaşanan gecikmeler yalnızca bireysel mağduriyetlere neden olmamakta; araçların sefer planlamalarının aksamasına, teslimat sürelerinin uzamasına, operasyonel maliyetlerin artmasına ve taşıma kapasitesinin etkin şekilde kullanılmamasına yol açabilmektedir. Özellikle uluslararası taşımacılıkta belirli bir

¹⁵⁵ European Commission, *New rules for Turkish citizens applying for Schengen visas*, 29 July 2025.

¹⁵⁶ T.C. Ticaret Bakanlığı, *"Türk Vatandaşlarına Çok Girişli Schengen Vizesi Alımında Kolaylık Sağlanmasına Yönelik AB Komisyonunun C(2025) 4694 Sayılı Kararı Hakkında Basın Açıklaması"*, 2025.



güzergah ve teslimat takvimine bağlı olarak çalışan firmalar açısından, şoförün vize durumundaki belirsizlik doğrudan operasyonel planlamayı etkileyen bir unsur haline gelmektedir.

Karayolu taşımacılığının küresel ölçekte karşı karşıya olduğu en önemli sorunlardan biri olan şoför eksikliğine vize süreçlerinde

yaşanan sorunların da eklenmesi, sektörün insan kaynağı kapasitesi üzerindeki baskıyı artırmaktadır. Bir yandan şoförlük mesleğinin cazip hale getirilmesi ve nitelikli şoför istihdamının artırılmasına yönelik çalışmalar sürdürülürken, diğer yandan mevcut ve deneyimli şoförlerin uluslararası seferlere erişiminin vize süreçlerindeki belirsizlikler nedeniyle kısıtlanması, sektörün insan kaynağının etkin kullanımını güçleştirmektedir.

2025 yılında profesyonel sürücülerin vize süreçlerine ilişkin sorunlar, Avrupa düzeyinde de gündeme geldi. Avrupa Parlamentosu'na Nisan 2025'te sunulan bir yazılı soru önergesinde, AB dışından gelen profesyonel kamyon sürücülerinin çalışma koşulları ve Avrupa taşımacılık sektöründeki konumları ele alınmış; profesyonel sürücülerin AB taşımacılık sistemindeki rolüne dikkat çekildi.¹⁵⁷

Bu sorun yalnızca Türkiye ile Avrupa arasındaki karayolu taşımacılığı faaliyetleri açısından bir engel teşkil etmemekte, Türkiye'nin karayolu ağı üzerinden Avrupa, Balkanlar, Orta Asya, Kafkasya ve Orta Doğu başta olmak üzere farklı coğrafyalarla gerçekleştirdiği ticaretin etkinliğini de etkilemektedir. Türkiye'nin kıtalar arası ticaret yolları üzerindeki stratejik konumu ve transit taşımacılıktaki rolü dikkate alındığında, Türk şoförlerinin uluslararası güzergahlarda hareket kabiliyetinin artırılması, uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin ve dış ticaret bağlantılarının sürekliliği açısından önem taşımaktadır.¹⁵⁸

E-Ticaret ve Hava Kargo Gelişimi

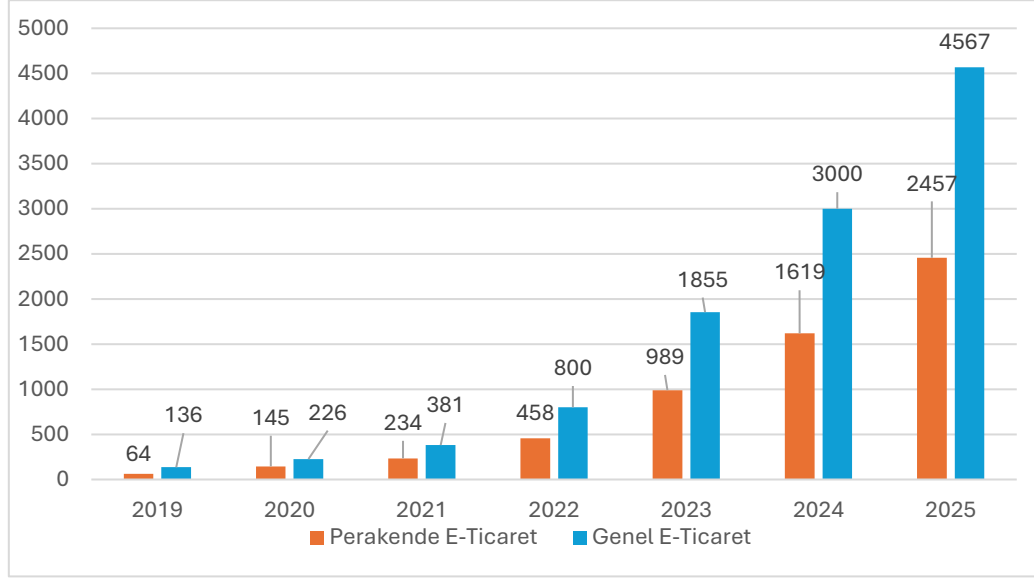
Türkiye'de e-ticaret hacmi 2025 yılında da büyümesini sürdürerek bir önceki yıla göre %52,2 artışla 4,57 trilyon TL'ye ulaştı. Bu veriler, e-ticaret ekosisteminin 2025 yılında da güçlü seyrini koruduğunu ve e-ticaretin ekonomik faaliyetler içindeki ağırlığını artırmaya devam ettiğini göstermektedir. Perakende e-ticaret hacmi ise bir önceki yıla göre %51,8 artarak 2,46 trilyon

¹⁵⁷ European Parliament, "The situation of truck drivers in Europe who come from countries outside the EU", Parliamentary Question E-001423/2025, 8 April 2025.

¹⁵⁸ European Commission, "New rules for Turkish citizens applying for Schengen visas", 29 Temmuz 2025.

TL'ye ulaştı. Perakende e-ticarete gözlenen artış, tüketicilerin dijital kanallara yöneliminin sürdüğüne işaret etmektedir.¹⁵⁹

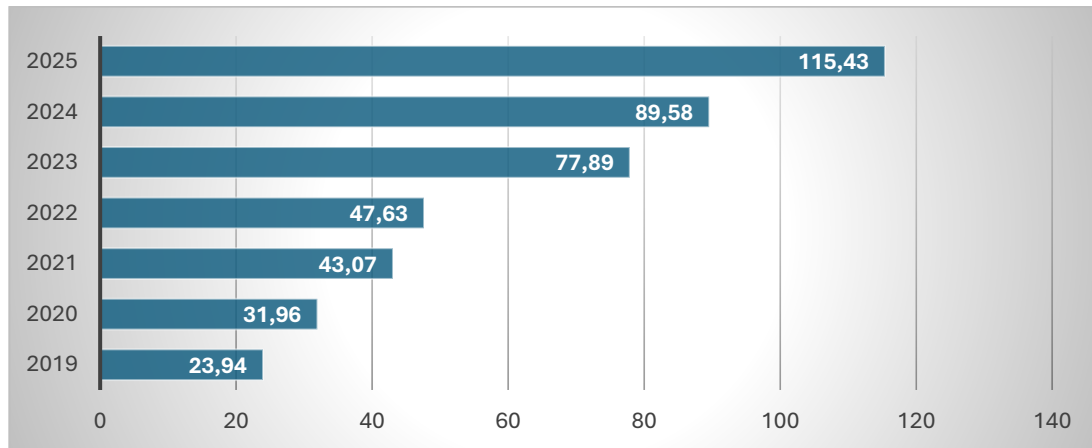
Grafik 21 - Genel ve Perakende E-Ticaret Hacminin Yıllara Göre Değişimi (Milyar TL)



Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye’de E-Ticaretin Görünümü*

2025 yılında bir önceki yıla göre genel e-ticaret hacmi %52,2 oranında artış gösterdi ve 4,57 trilyon TL'ye ulaştı. Perakende e-ticaret hacmi ise %51,8 oranında artarak 2,46 trilyon TL'ye yükseldi. Genel e-ticaret hacminin 2019-2025 yılları arasındaki yıllık bileşik büyüme oranı %79,6 olarak gerçekleşti. Perakende e-ticaret hacminin aynı dönemdeki yıllık bileşik büyüme oranı ise %83,7 oldu.¹⁶⁰

Grafik 22 - Genel E-Ticaret Hacminin ABD Doları Bazında Değişimi (Milyar ABD Doları)



Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye’de E-Ticaretin Görünümü*

¹⁵⁹ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye’de E-Ticaretin Görünümü Raporu 2025*, S.18.

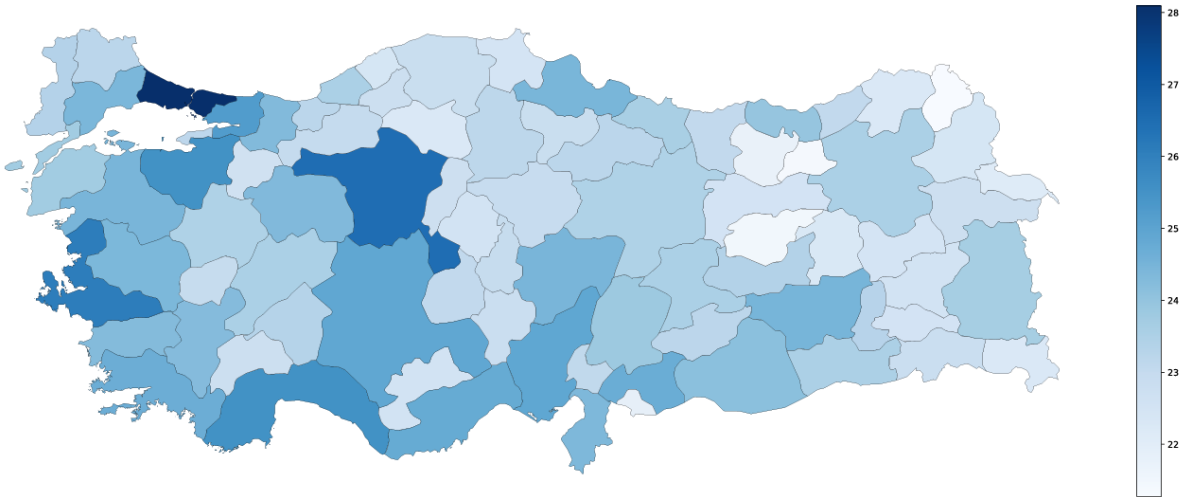
¹⁶⁰ Ibid., S.19.

2019 yılında 23,94 milyar ABD doları olan e-ticaret hacmi, yıllar itibarıyla artış gösterdi. E-ticaret hacmi 2024 yılında 89,58 milyar ABD dolarına, 2025 yılında ise bir önceki yıla göre %28,9 oranında artarak 115,43 milyar ABD dolarına yükseldi. Dolar bazında e-ticaret hacminin 2019-2025 yılları arasındaki yıllık bileşik büyüme oranı %30 olarak gerçekleşti.¹⁶¹

2025 yılında yurt içinde gerçekleşen e-ticaret hacmi, 63 trilyon 20 milyar 905 milyon TL olarak açıklanan gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH) içinde %6,9 paya sahip oldu.¹⁶²

E-ticaret satışları en fazla olan ilk 5 il sırasıyla İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli ve Bursa'dır. E-ticaret satışları en az olan iller ise Tunceli, Ardahan, Bayburt, Iğdır ve Hakkâri'dir. E-ticaret alışları en fazla olan ilk 5 il ise İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya ve Bursa olarak görülmektedir. E-ticaret alışları en az olan iller sırasıyla Ardahan, Bayburt, Tunceli, Gümüşhane ve Kilis'tir. E-ticaret faaliyetinde bulunan işletmelerin en fazla bulunduğu ilk 5 il sırasıyla İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Antalya iken, e-ticaret yapan işletmelerin en az bulunduğu iller Ardahan, Tunceli, Bayburt, Hakkâri ve Gümüşhane'dir.¹⁶³

Harita 1 – İllerin E-Ticaret Satışlarının Dağılımı (Milyar TL)



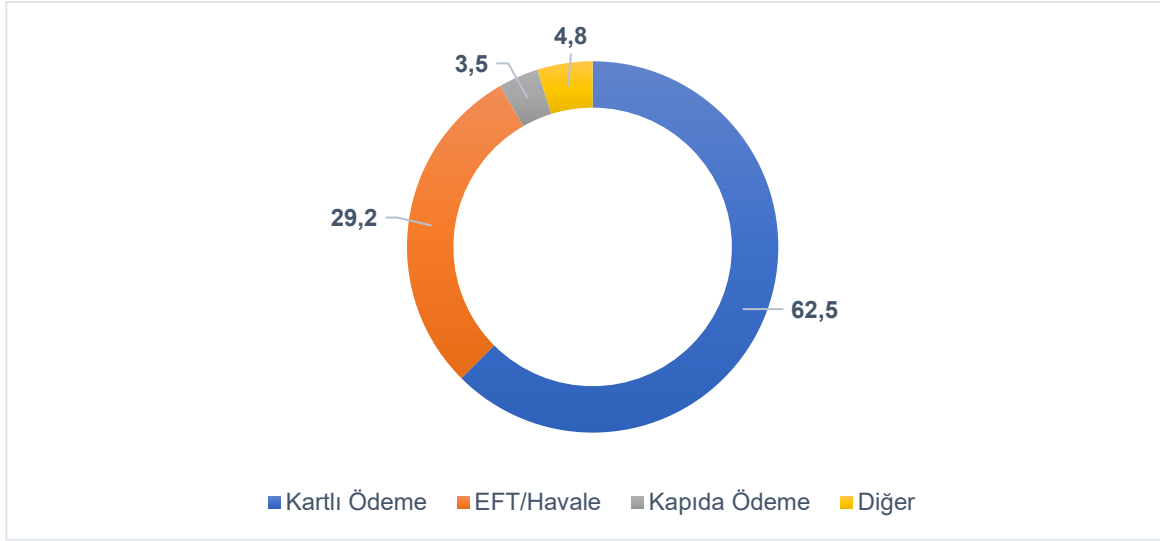
E-ticarete kullanılan ödeme yöntemleri incelendiğinde, %62,5 ile kartlı ödemeler ilk sırada yer aldı. E-ticaret kullanıcılarının ödeme işlemlerinde ağırlıklı olarak banka ve kredi kartlarını tercih ettiği görüldü. Havale/EFT ödemeleri %29,2 ile ikinci sırada yer alırken, kapıda ödeme %3,5, diğer ödeme yöntemleri ise %4,8 oranında gerçekleşti.¹⁶⁴

¹⁶¹ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye'de E-Ticaretin Görünümü Raporu 2024*, S.20.

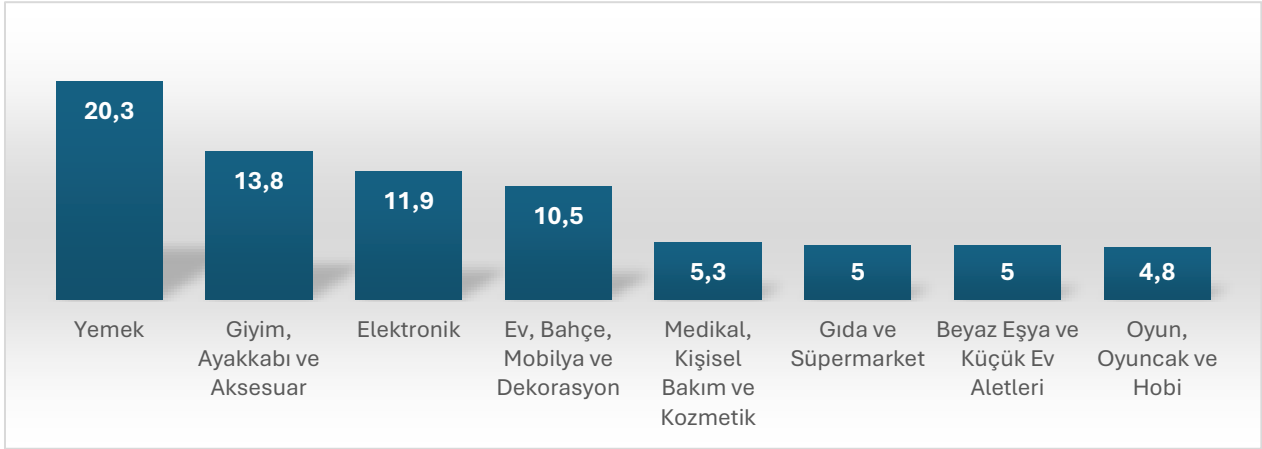
¹⁶² Ibid., S.20.

¹⁶³ Ibid., S.80.

¹⁶⁴ Ibid., S.58.

Grafik 23 - Ödeme Yöntemlerinin Payı

2025 yılında giyim, ayakkabı ve aksesuar sektörü 428,70 milyar TL ile ilk sırada yer aldı. Bu sektörü sırasıyla elektronik, havayolları, yemek, seyahat, taşımacılık ve depolama sektörleri izledi.¹⁶⁵

Grafik 24 - E-Ticaret İşletmelerinin Sektörlere Göre Dağılımı (% , 2025)

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye’de E-Ticaretin Görünümü*

E-ticaret ekosisteminde faaliyet gösteren işletmelerin sektörlere göre dağılımı incelendiğinde, 2025 yılında %20,3 ile yemek sektörünün ilk sırada yer aldığı görüldü. Giyim, ayakkabı ve aksesuar sektörü %13,8 ile ikinci sırada yer alırken, bu sektörü %11,9 ile elektronik ve %10,5 ile ev, bahçe, mobilya ve dekorasyon sektörleri takip etti. Bu sektörler, e-ticarete yüksek

¹⁶⁵ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye’de E-Ticaretin Görünümü Raporu 2025*, S.28.

tüketici talebinin yanı sıra girişimciler açısından da erişilebilirliği yüksek alanlar olarak öne çıktı.¹⁶⁶

Medikal, kişisel bakım ve kozmetik, gıda ve süpermarket, beyaz eşya ve küçük ev aletleri ile oyun, oyuncak ve hobi sektörlerinde faaliyet gösteren işletmelerin oranı %5 düzeyinde kaldı. Söz konusu sektörler, daha niş ürün gruplarına veya ürün yelpazesi açısından daha yüksek düzeyde uzmanlaşmaya ihtiyaç duyulan alanlar olarak öne çıktı. İşletmelerin daha az bir bölümünün faaliyet gösterdiği sektörler arasında inşaat, yapı malzemeleri ve emlak; motorlu ve motorsuz araçlar, servis, yedek parça ve aksesuarları ile spor ve outdoor sektörleri yer aldı.¹⁶⁷

E-ticaretin en önemli paydaşlarından biri olan kargo ve lojistik sektöründe, teslim süreleri incelendiğinde Türkiye genelinde ortalama kargo teslim süresi 2023 yılında 46,2 saat iken, bu sürenin 2025 yılına gelindiğinde 42,2 saat seviyesinde gerçekleştiği görülmektedir.¹⁶⁸

En yüksek sayıda kargo gönderimi yapan illerin başında %53,5 ile İstanbul gelmektedir. İstanbul'u sırasıyla Ankara, Kocaeli, İzmir ve Bursa illeri takip etmektedir.¹⁶⁹

Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS):

Karayolu taşımacılığında dijitalleşmenin ve veri temelli denetim mekanizmalarının geliştirilmesi amacıyla Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) oluşturuldu ve sistemin hukuki altyapısı 8 Ocak 2018 tarihli ve 30295 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile düzenlendi.¹⁷⁰ Tehlikeli madde taşımacılığı bakımından sistemin kapsamı ise 24 Nisan 2019 tarihli ve 30754 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik ile genişletildi.¹⁷¹



U-ETDS, başlangıçta özellikle yolcu taşımacılığındaki hareketlerin elektronik olarak izlenmesine yönelik bir altyapı olarak geliştirilirken, zaman içerisinde eşya ve yük taşımacılığı, tehlikeli madde

taşımacılığı ve terminal hareketleri gibi farklı faaliyet alanlarını da kapsayacak şekilde genişletildi. Sistem üzerinden veri aktarımı, e-Devlet Kapısı aracılığıyla manuel olarak yapılabildiği gibi firmaların kendi operasyonel yazılımlarını Bakanlık sistemleriyle entegre

¹⁶⁶ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye'de E-Ticaretin Görünümü Raporu 2025*, S.63.

¹⁶⁷ Ibid., S.63.

¹⁶⁸ Ibid., 124

¹⁶⁹ Ibid., 126

¹⁷⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Karayolu Taşıma Yönetmeliği*, 8 Ocak 2018, Resmi Gazete, S.30295.

¹⁷¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik*, 24 Nisan 2019, Resmi Gazete, S.30754.

etmelerine imkan sağlayan web servisleri aracılığıyla da gerçekleştirildi. Böylece firmaların kendi sistemlerine girdikleri taşıma bilgilerinin otomatik olarak U-ETDS'ye aktarılması mümkün hale getirildi.¹⁷²

2025 yılı sonu itibarıyla U-ETDS kapsamında farklı taşıma faaliyetleri için farklı veri bildirim yükümlülükleri öngörüldü. Eşya taşımacılığı bakımından C2, C3, K1 ve K3 yetki belgesi sahipleri; lojistik işletmeciliği bakımından L1 ve L2 yetki belgesi sahipleri; nakliyat ambarı işletmeciliği bakımından ise N1 ve N2 yetki belgesi sahipleri sistem kapsamında yer aldı. Tehlikeli madde taşımacılığında ise ilgili yetki belgesi sahipleri için ayrıca veri bildirim yükümlülükleri öngörüldü.¹⁷³

Tablo 12 - U-ETDS Kapsamında Temel Faaliyet Alanları ve Veri Bildirimleri

Faaliyet Alanı	Yetki Belgesi Grubu	Başlıca Bildirilen Bilgiler
Eşya Taşımacılığı	C2, C3, K1, K3	Gönderici, alıcı, taşıma tarihi, plaka, eşya cinsi ve ağırlığı, yükleme-boşaltma bilgileri, sürücü
Lojistik İşletmeciliği	L1, L2	Gönderici, alıcı, taşıma tarihi, plaka, eşya bilgileri, yükleme-boşaltma bilgileri, sürücü
Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	N1, N2	Gönderici, alıcı, taşıma tarihi, plaka, eşya bilgileri, yükleme-boşaltma bilgileri, sürücü
Tehlikeli Madde Taşımacılığı	İlgili C, K, L ve N grubu belgeler	Temel taşıma bilgilerine ek olarak UN kodu, teknik ad, muafiyet türü ve taşıma şekli
Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	B1, D1	Sefer, taşıt, personel, yolcu, bilet, güzergah ve ilgili diğer bilgiler

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.

Eşya ve yük taşımacılığı kapsamında U-ETDS'ye; gönderici ve alıcı bilgileri, taşıma tarihi, taşıt plakası, taşınan eşyanın cinsi ve ağırlığı, yükleme ve boşaltma yeri ile tarih ve saat bilgileri ve sürücü bilgileri gibi verilerin aktarılması öngörüldü. Tehlikeli madde taşımalarında ise bu verilere ek olarak UN numarası, ürünün teknik adı, muafiyet türü ve taşıma şekli gibi tehlikeli maddeye özgü bilgilerin de sisteme aktarılması zorunlu tutuldu.¹⁷⁴

Bu yapı, U-ETDS'nin yalnızca bir bildirim platformu olarak değil, taşımacılık faaliyetlerine ilişkin farklı veri kümelerini bir araya getiren sektörel bir veri altyapısı olarak kurgulandığını gösterdi. Sistem aracılığıyla taşımacılık faaliyetlerinin denetlenmesi, kayıt dışı ve usulsüz taşımacılığın

¹⁷² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) – U-ETDS Nedir?*

¹⁷³ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) – Eşya / Tehlikeli Madde Taşımacılığı.*

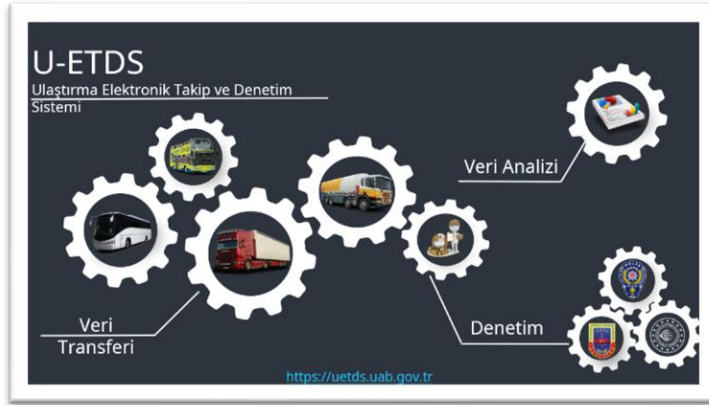
¹⁷⁴ Ibid.

önlenmesi, sektöre ilişkin istatistiksel verilerin oluşturulması ve gerektiğinde kamu kurumları arasında veri paylaşımının sağlanması amaçlandı.¹⁷⁵

U-ETDS açısından 2025 yılının en önemli gelişmelerinden biri, 15 Mayıs 2025 tarihli ve 32901 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik oldu. Düzenleme ile U-ETDS’ye veri aktarım yükümlülükleri yeniden düzenlenirken, özellikle veri gönderiminin kapsamı ve eksik veya hatalı veri gönderilmesi durumunda uygulanacak yaptırımlar daha ayrıntılı şekilde belirlendi.¹⁷⁶

Düzenleme kapsamında C3, K1, K3, L1, L2, N1 ve N2 yetki belgesi sahiplerinin, taşımasını üstlendikleri eşyalara ilişkin bilgileri, taşıma ücretleri hariç olmak üzere, taşıma senedinde yer alan bilgilerle birlikte taşıma başlamadan önce U-ETDS sistemine işlemeleri veya iletmeleri zorunlu tutuldu. Taşınan yükün tehlikeli madde olması durumunda ise ilgili C1 ve K2 yetki belgesi sahipleri de bu yükümlülük kapsamına alındı.¹⁷⁷

Bu düzenleme, özellikle lojistik işletmecileri ve taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetleri açısından U-ETDS’nin önemini artırdı. Zira L1 ve L2 yetki belgesi sahiplerinin de yük bilgilerini taşıma başlamadan önce sisteme aktarması öngörüldü. Böylece sistem, yalnızca fiili taşımayı gerçekleştiren araç işletmelerinin değil, lojistik operasyonun organizasyonunu üstlenen işletmelerin faaliyetlerine ilişkin verilerin de izlenmesinde kullanılacak bir yapıya dönüştü.¹⁷⁸



Eşya taşımacılığı bakımından hiçbir bilgi veya verinin iletilmemesi durumunda taşıma başına 20 uyarma, taşıma bilgisi gönderildiği halde eşya bilgilerinin hiç iletilmemesi durumunda 10 uyarma, sürücü bilgilerinin hiç iletilmemesi durumunda ise 10 uyarma uygulanması öngörüldü. Eksik veya

hatalı veri gönderilmesi halinde ise her bir eksiklik veya yanlışlık için 1 uyarma verilmesi düzenlendi.¹⁷⁹

¹⁷⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) – U-ETDS Kimleri Kapsıyor?*

¹⁷⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 15 Mayıs 2025, Resmi Gazete, S.32901.*

¹⁷⁷ Ibid.

¹⁷⁸ Ibid.

¹⁷⁹ Ibid.

Bu düzenleme ile U-ETDS'nin yalnızca veri toplama amacı taşıyan bir sistem olmasının ötesinde, taşımacılık faaliyetlerinin mevzuata uygunluğunun izlenmesinde doğrudan etkili bir denetim aracı olarak kullanılması güçlendirildi.

2025 yılında U-ETDS açısından dikkat çeken bir diğer gelişme, kurye faaliyetlerinin Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında yeniden tanımlanması ve P türü yetki belgelerinin oluşturulması oldu. 15 Mayıs 2025 tarihli düzenleme ile “dağıtım işletmeciliği” yerine “kurye işletmeciliği” kavramı kullanıldı; kurye, kurye gönderisi, kurye işletmecisi ve kurye listesi gibi kavramlar Yönetmeliğe eklendi. P1 ve P2 yetki belgeleri oluşturularak kurye faaliyetlerinin karayolu taşımacılığı mevzuatı içerisinde daha belirgin bir şekilde düzenlenmesi sağlandı.¹⁸⁰

Bu gelişme, e-ticaretin büyümesi ve son kilometre taşımacılığının yaygınlaşması ile birlikte karayolu taşımacılığındaki veri üretiminin kapsamının genişlemesi açısından önem taşıdı. Kurye faaliyetlerinin yetkilendirme, kayıt ve denetim mekanizmaları içerisine alınmasıyla birlikte, sektörde daha önce farklı idari yapılar altında yürütülen bazı faaliyetlerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının taşımacılık veri altyapısıyla ilişkilendirilmesi yönünde adım atıldı.¹⁸¹

U-ETDS'nin gelişimi yalnızca mevzuat değişiklikleriyle sınırlı kalmadı. 2025 yılı içerisinde Bakanlık tarafından sistemin teknik entegrasyon altyapısına yönelik dokümanlar güncellendi. Tarifeli yolcu taşımacılığına ilişkin kurum entegrasyonu teknik tasarım dokümanının Mart 2025 tarihli 21. sürümü yayımlandı. Dokümanda U-ETDS'nin web servisleri aracılığıyla firmaların bilgi sistemleriyle entegrasyonuna ilişkin teknik yöntemler ve veri alanları yer aldı.¹⁸²

Eşya taşımacılığı bakımından da Aralık 2025 tarihli U-ETDS Eşya Taşımacılığı Kurum Entegrasyonu Teknik Tasarım Dokümanı Sürüm 3.6 yayımlandı. Bu gelişme, yıl sonu itibarıyla U-ETDS'nin yük taşımacılığı tarafındaki teknik entegrasyon altyapısının güncellenmeye devam ettiğini gösterdi.¹⁸³

Bu teknik yapı sayesinde firmaların taşıma operasyonlarında kullandıkları yazılımlar ile U-ETDS arasında veri alışverişi yapılabilmesi, manuel veri girişinden kaynaklanabilecek zaman kaybının ve veri tekrarının azaltılması açısından önem taşıdı. Bununla birlikte, entegrasyonun firmalar açısından teknik yatırım, veri standardizasyonu ve operasyonel süreçlerin U-ETDS

¹⁸⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik*, 15 Mayıs 2025, *Resmî Gazete*, S.32901.

¹⁸¹ Ibid.

¹⁸² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *UETDS Tarifeli Yolcu Taşımacılığı Kurum Entegrasyonu Teknik Tasarım Dokümanı*, Sürüm 21, Mart 2025.

¹⁸³ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *UETDS Eşya Taşımacılığı Kurum Entegrasyonu Teknik Tasarım Dokümanı*, Sürüm 3.6, Aralık 2025.

gerekliliklerine göre uyarlanması ihtiyacını da beraberinde getirdi. Bakanlık, sistemin veri aktarımı için e-Devlet ve web servis olmak üzere iki temel yöntem öngördü.¹⁸⁴

¹⁸⁴ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) – U-ETDS Nedir?

Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Demiryolu yük taşımacılığı yüksek taşıma kapasitesi, karayoluna kıyasla daha düşük emisyon yoğunluğu ve limanlar, lojistik merkezler ve üretim bölgeleriyle kurulabilen intermodal bağlantılar nedeniyle sürdürülebilir ulaştırma politikalarının temel bileşenlerinden biridir. Türkiye’de demiryolunun dış ticaretteki payı sınırlı kalmakla birlikte Orta Koridor, Bakü-Tiflis-Kars Hattı ve Kalkınma Yolu gibi projeler bu taşıma türünün uluslararası transit taşımacılıktaki önemini artırmaktadır.

Osmanlı coğrafyasında demiryolu tarihinin başlangıcı, 1851 yılında 211 kilometrelik Kahire-İskenderiye hattı için imtiyaz verilmesine dayanır. Bugünkü Türkiye sınırları içerisindeki ilk demiryolu girişimi ise 23 Eylül 1856 tarihinde 130 kilometrelik İzmir-Aydın hattının imtiyazının verilmesiyle başladı. Demiryolu yapım ve işletme faaliyetlerinin kurumsal bir yapı altında yürütülmesi amacıyla 24 Eylül 1872 tarihinde Demiryolları İdaresi kuruldu. Osmanlı döneminde inşa edilen toplam 8.619 kilometrelik demiryolu ağının 4.136 kilometresi bugünkü milli sınırlar içerisinde kaldı.¹⁸⁵

Cumhuriyetin kuruluşunun ardından demiryollarının devlet eliyle geliştirilmesi ve yabancı şirketlerin işlettiği hatların millileştirilmesi yönünde bir politika benimsendi. Bu doğrultuda 24 Mayıs 1924 tarihinde Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi, 31 Mayıs 1927 tarihinde ise Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi kuruldu. Yabancı şirketler tarafından işletilen mevcut hatlar 1928-1948 yılları arasında satın alınarak millileştirildi. Demiryolu idaresi, 22 Temmuz 1953 tarihinde çıkarılan 6186 sayılı Kanun ile “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” adı altında yeniden yapılandırıldı, 1984 yılında ise Kamu İktisadi Kuruluşu statüsünü aldı.¹⁸⁶

Türkiye demiryolu sektörünün serbestleşme sürecinde önemli bir dönüm noktası, 6461 sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun”un 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe girmesi oldu. Kanun kapsamında TCDD, İktisadi Devlet Teşekkülü statüsüne dönüştürülürken yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerini yürütmek üzere TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin kurulmasına yönelik çalışmalar başlatıldı. Yeniden yapılandırmanın 2016 yılında tamamlanmasının ardından 1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla TCDD demiryolu altyapı işletmecisi, TCDD Taşımacılık A.Ş. ise demiryolu tren işletmecisi olarak faaliyet göstermeye başladı. Demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesinin ardından özel sektör kuruluşları da yük treni işletmeciliği yapmak üzere yetkilendirilmeye başlandı. Böylece ulusal demiryolu

¹⁸⁵ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *2025 Yılı Faaliyet Raporu*, s. 23.

¹⁸⁶ Ibid, S. 23-24.

altyapı ağı üzerinde TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin yanı sıra Bakanlık tarafından yetkilendirilen özel demiryolu yük tren işletmecilerinin de faaliyet gösterebildiği çok işletmecili bir yapı oluşturuldu. İşletmecilerin faaliyete başlayabilmesi için yük treni işletmeciliğine ilişkin DB2 yetki belgesinin yanında emniyet sertifikası alması ve TCDD ile altyapı erişim ve kapasite tahsis sözleşmesi yapması gerekmektedir.

6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen Kahramanmaraş merkezli depremler, 11 ilden geçen toplam 1.275 kilometrelik demiryolu hattında hasara yol açtı. İlk aşamada gerçekleştirilen bakım ve onarım çalışmalarıyla 1.232 kilometrelik hat acil kullanım ve yardım trenleri için işletmeye açıldı. Hasar gören hatların yenilenmesi ve güçlendirilmesine yönelik çalışmalar 2025 yılında da sürdürüldü. Bu kapsamda 234 kilometrelik Malatya-Gölbahşı-Narlı-Nurdağı hattındaki altyapı ve üstyapı çalışmaları tamamlanarak hat dizel işletmeciliğe açıldı. Elektrifikasyon ve sinyalizasyon tesislerinin kurulması, Beylerderesi köprülerinin güçlendirilmesi ve T7 Tüneli deplasmanına yönelik çalışmalarda ise 2025 yılı sonu itibarıyla %62 fiziki ilerleme sağlandı. Proje bedeli 17 milyar TL olarak açıklanan hattın yeniden işletmeye alınmasıyla bölgenin Akdeniz limanlarına daha doğrudan erişimi sağlanırken yük taşımacılığında süre ve maliyet avantajı elde edilmesinin önü açıldı.¹⁸⁷



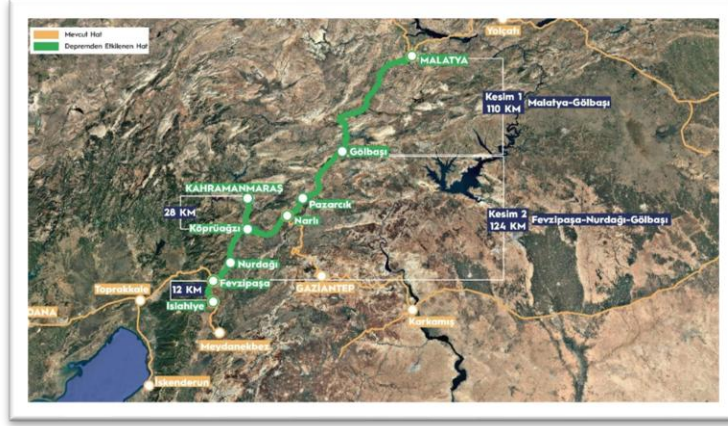
Onarılan Demiryolu Köprüsü (Alman Köprüsü), Adıyaman

Görsel: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu 2025*, S. 59.

Deprem sonrası demiryolu hatlarının onarımı için yaklaşık 31,5 milyar TL yatırım planlandı. 2025 yılı sonu itibarıyla 26,4 milyar TL harcama gerçekleştirilirken yatırımların 2027 yılı sonuna kadar tamamlanması öngörüldü.¹⁸⁸

¹⁸⁷ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *2025 Yılı Faaliyet Raporu*, s. 83, 125-126.

¹⁸⁸ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu 2025*, S. 60.



Deprem Sonrası Mevcut ve Yapımı Devam Eden Hatlar

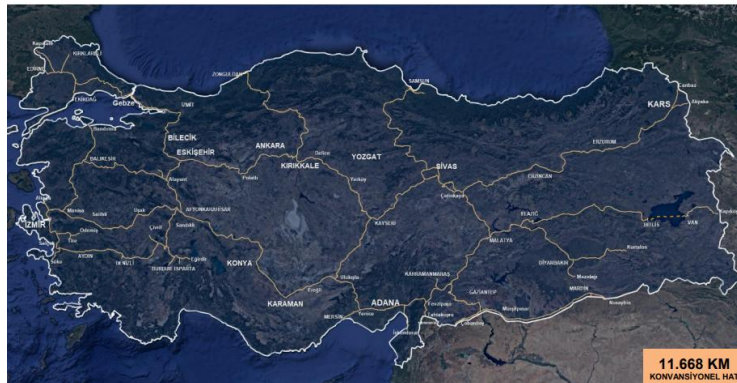
Görsel: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 129

2025 yılı sonu itibarıyla şebeke genelinde 8.402 kilometre ana hat ile 833 kilometre ikinci, üçüncü ve dördüncü hat olmak üzere toplam 9.235 kilometre konvansiyonel ana hat bulunmaktadır. Bu uzunluğa 1.994 kilometrelik istasyon yolları ile 439 kilometrelik iltisak hatlarından oluşan toplam 2.433 kilometrelik tali hatların eklenmesiyle konvansiyonel hat uzunluğu 11.668 kilometreye ulaşmaktadır.

Türkiye'nin Demiryolu Altyapısı ve Araç Filosu

Türkiye'de 219 kilometresi hızlı tren, 2.032 kilometresi yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 2.251 kilometrelik hızlı ve yüksek hızlı tren hattı bulunmaktadır. Konvansiyonel, hızlı ve yüksek hızlı tren hatları birlikte değerlendirildiğinde toplam demiryolu ağı uzunluğu 2025 yılı sonunda 13.919 kilometre olarak gerçekleşti.¹⁸⁹

Harita 2 - Konvansiyonel Demiryolu Ağı



Görsel: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 38.

¹⁸⁹ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu, s. 24.

Harita 3 - Yüksek Hızlı Demiryolu Ağı



Görsel: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 38.

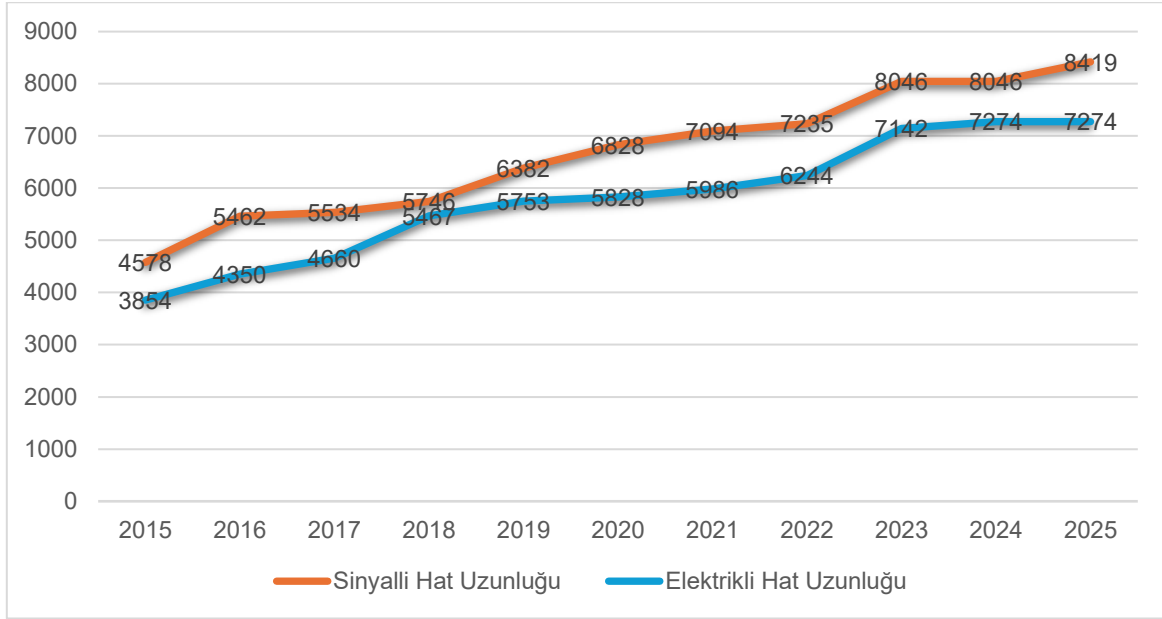
Tablo 13 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (Km) Gelişimi

Yıl	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak Hatları+ İstasyon Yolları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018	9.131	2.396	11.527	1.213	12.740
2019	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2020	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2021	9.158	2.432	11.590	1.432	13.022
2022	9.235	2.433	11.668	1.460	13.128
2023	9.235	2.433	11.668	2.251	13.919
2024	9.235	2.433	11.668	2.251	13.919
2025	9.235	2.433	11.668	2.251	13.919

Kaynak: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu.

Mevcut demiryolu ağının modernizasyonu kapsamında elektrifikasyon ve sinyalizasyon yatırımları 2025 yılında da sürdürüldü. 2025 yılı sonu itibarıyla 13.919 kilometrelik demiryolu ağının 8.419 kilometresi, diğer bir ifadeyle %61'i sinyalli, 7.274 kilometresi, diğer bir ifadeyle %52'si elektrikli hale getirildi.¹⁹⁰

¹⁹⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025 Yılı Faaliyet Raporu, s. 99-100.

Grafik 25 - Elektrikli-Sinyalli (HT+Konvansiyonel) Hat Uzunluğu (KM)

Türkiye'nin uluslararası demiryolu ağına bağlantısı ve demiryoluyla uluslararası yük taşımacılığı başlıca aşağıdaki sınır geçişleri üzerinden sağlanmaktadır:

- Kapıkule sınır bağlantısı üzerinden Bulgaristan'a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine,
- Uzunköprü sınır bağlantısı üzerinden Yunanistan'a ve Yunanistan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine,
- Canbaz sınır bağlantısı üzerinden Gürcistan'a; devamında Azerbaycan, Rusya, Orta Asya ülkeleri ve Çin'e,
- Kapıköy sınır bağlantısı üzerinden İran'a ve İran üzerinden Orta Asya ülkelerine.

İslahiye-Meydanekbez, Çobanbey-Halep ve Nusaybin-Kamışlı demiryolu sınır bağlantıları 2025 yılı sonu itibarıyla düzenli uluslararası tren işletmeciliğine kapalı durumdadır. Bununla birlikte, Suriye demiryolu bağlantısının yeniden tesis edilmesine yönelik çalışmalar 2025 yılında başlatıldı. Bu kapsamda Karkamış-Nusaybin arasındaki 325 kilometrelik hat ile Mardin-Şenyurt arasındaki 25 kilometrelik hat olmak üzere toplam 350 kilometrelik demiryolu hattının rehabilitasyonu tamamlanarak hat işletmeye hazır hale getirildi.¹⁹¹

Türkiye ve İran demiryollarında 1.435 mm, Türkmenistan ve diğer BDT ülkelerinde ise 1.520 mm hat açıklığı kullanılmaktadır. Bu nedenle İran üzerinden Orta Asya ülkelerine gerçekleştirilen taşımalarda Serahs sınır istasyonunda, kullanılan vagonun teknik özelliklerine

¹⁹¹ TCDD Taşımacılık A.Ş. Web Sitesi, *Yurtdışı Yük Taşımacılığı*.

göre vagon bojileri (tekerlek takımları) değiştirilmekte veya yükler farklı hat açıklığına uygun vagonlara aktarılmaktadır. İran, Türkmenistan ve Özbekistan arasında 2025 yılında imzalanan prosedürle Serahs'taki boji değişimi, vagonların kaydı ve teknik denetimine ilişkin esaslar yeniden düzenlendi. BDT ülkelerinden Türkiye'ye yapılan taşımalarda ise boji veya tekerlek takımı değişimine uygun vagonlar İran üzerinden Van'a kadar gelebilmektedir.¹⁹²

Türkiye'de demiryolu hattına (iltisak hattı) bağlantısı bulunan liman sayısı 16'dır. Bu limanlar arasında Haydarpaşa, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Derince, Tekirdağ, Zonguldak, Nempt, Yılport, Evyap, DP World, Atakaş, Tosyalı ve Rota limanları bulunmaktadır.¹⁹³

Tablo 14 - Çeken Araç Sayısı (Adet)

Çeken Araç Grubu	2025 Mevcut
Dizel Anahat Lokomotifi	426
Elektrikli Anahat Lokomotifi	145
Manevra Lokomotifi	108
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	98
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	97
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	31

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 31.



¹⁹² TCDD Taşımacılık A.Ş. Web Sitesi, *Yurtdışı Yük Taşımacılığı*

¹⁹³ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *2026 Yılı Performans Programı*, S. 118
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *2025 Yılı Performans Programı*, S.104
TCDD, *2025 Yılı Faaliyet Raporu*, S.62

2025 yılında çeken araç gruplarında dizel anahat lokomotifinin mevcut adedi 426, elektrikli anahat lokomotifinin 145, manevra lokomotifinin 108 olurken konvansiyonel dizel dizinin mevcut adedi 98, konvansiyonel elektrikli dizinin 97 ve yüksek hızlı trenin 31 oldu.

Tablo 15 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Çeken Araç Grubu	Toplam (Adet)	Yaş Grupları				
		0-9	10-19	20-29	30-39	40+
Dizel Anahat Lokomotifi	426	0	91	17	103	215
Elektrikli Anahat Lokomotifi	145	39	61	2	43	0
Manevra Lokomotifi	108	0	2	42	59	5
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	98	52	12	0	33	1
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	97	9	86	0	0	2
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	31	12	19	0	0	0

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 31.

Tablo 16 – Yük Vagonlarının Tonajlarına Göre Dağılımı

Vagon Kategorisi	Vagon Adedi	Toplamdaki %'si	Toplam Taşıma Tonajı (bin ton)	Toplamdaki %'si
16-30 Ton	4.514	25,34	123.962	12,54
31-50 Ton	9	0,05	388	0,04
50 Ton Üzeri	13.289	74,61	863.962	87,42
TOPLAM	17.812	100,0	988.312	100,0

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 33.

Yük vagonu mevcudunun %25,34'ü 16-30 ton aralığında, %74,61'i ise 50 ton ve üzeri taşıma kapasitesine sahiptir.¹⁹⁴

¹⁹⁴ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 33.

2025 yıl sonu itibarıyla TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 17.812 adet mevcut ticari yük vagonu bulunmaktadır. Yük vagonlarının yaşlara dağılımına göre %16'sı 40 yaşın üzerinde, %14'ü 30-39 yaş arasında, %12'si 20-29 yaş arasında, %35'i 10-19 yaş arasında ve %23'ü ise 10 yaşın altındadır.¹⁹⁵

Tablo 17 - Çekilen Araç Sayısı (Adet)

Çekilen Araç Grubu	2025 Mevcut
Yük Vagonu (İdari)	243
Yük Vagonu (Ticari)	17.812
<i>Kapalı Vagon</i>	<i>2.635</i>
<i>Açık Vagon</i>	<i>5.910</i>
<i>Platform Vagonu</i>	<i>8.461</i>
<i>Sarnıçlı Vagon</i>	<i>806</i>

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 32.



¹⁹⁵ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 32.

Mevzuat

Türkiye’de demiryolu yük taşımacılığının temel hukuki çerçevesini 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun oluşturmaktadır. 1 Mayıs 2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Kanun ile demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği ayrıştırıldı, TCDD altyapı işletmecisi, TCDD Taşımacılık A.Ş. ise tren işletmecisi olarak yapılandırıldı. Kanun ayrıca kamu ve özel sektör kuruluşlarının demiryolu altyapısı ve tren işletmeciliği faaliyetlerine katılabilmesine yönelik hukuki zemini oluşturdu.



Demiryolu taşımacılığı faaliyetlerinin düzenlenmesi, yetkilendirilmesi, denetlenmesi ve demiryolu altyapısına erişim koşullarının belirlenmesinden Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü sorumludur. Bu kurumsal görev alanı, 17 Ocak 2020 tarihli ve 31011 sayılı Resmi

Gazete’de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile açık biçimde düzenlendi. Genel Müdürlük, demiryolu tren işletmecileri, altyapı işletmecileri, bakım kuruluşları, yük vagonu sahipleri ve diğer demiryolu kuruluşlarına ilişkin yetkilendirme ve emniyet düzenlemelerini yürütmektedir.



19 Ağustos 2016 tarihli ve 29806 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği, 16 Şubat 2024 tarihli ve 32462 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan yeni Yönetmelik ile yürürlükten kaldırıldı. Güncel Yönetmelik uyarınca demiryolu tren işletmeciliği faaliyetinde bulunacak

kuruluşların uygun yetki belgesine sahip olması, emniyet yönetim sistemi kurması, emniyet sertifikası alması, mali sorumluluk sigortası veya teminat sunması, kullanılacak demiryolu araçlarını tescil ettirmesi ve kritik görevlerde çalışan personel için gerekli belgeleri sağlaması gerekmektedir. Demiryolu altyapısına erişim için ayrıca altyapı erişim ve kapasite tahsis sözleşmesi yapılması zorunludur.

Ulusal demiryolu altyapısına erişim koşulları TCDD tarafından yıllık olarak yayımlanan Şebeke Bildirimi'nde açıklanmaktadır. Şebeke Bildirimi demiryolu altyapısının teknik özelliklerini, erişime açık hat ve tesisleri, kapasite başvurusu ve tahsis sürecini, tren yollarının planlanmasını, altyapı kullanım ücretlerini ve demiryolu tren işletmecilerine sunulan hizmetleri düzenlemektedir. Yetkilendirilmiş işletmecilerin altyapıyı kullanabilmesi için kapasite başvurusunda bulunması, tahsis edilen tren yolları için erişim sözleşmesi yapması ve Şebeke Bildirimi'nde belirlenen teknik ve mali koşulları yerine getirmesi gerekmektedir.

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan Demiryolu Tren İşletmecileri İçin Yetkilendirme Belgesi Başvuru Kılavuzunun Ocak 2025 sürümünde sigorta, teminat mektubu ve garanti tutarlarına ilişkin esaslar ile yetki belgesi ücretleri güncellendi.

TCDD Taşımacılık A.Ş., 1 Ocak 2017'den itibaren demiryolu tren işletmecisi olarak yük ve yolcu taşımacılığı ile lojistik hizmetleri yürütmektedir.

8 Şubat 2025 tarihli ve 32807 sayılı Resmi Gazete'de Demiryolu Emniyet Yönetim Sisteminde Büyük Değişiklik Karar Kriterlerine İlişkin Tebliğ yayımlandı. Tebliğ ile demiryolu emniyet yönetim sisteminde "büyük değişiklik" sayılacak değişikliklerin belirlenmesinde kullanılacak asgari kriterler düzenlendi. Düzenleme, altyapı işletmecileri, demiryolu tren işletmecileri ve bakım kuruluşlarının emniyet yönetim sistemi değişikliklerini risk esaslı biçimde değerlendirmesini amaçlamaktadır.

2025 yılında ayrıca Ulusal Demiryolu Emniyet Kuralları V.01 yayımlandı ve büyük değişiklik değerlendirmelerine ilişkin ulusal uygulama esasları açıklandı.



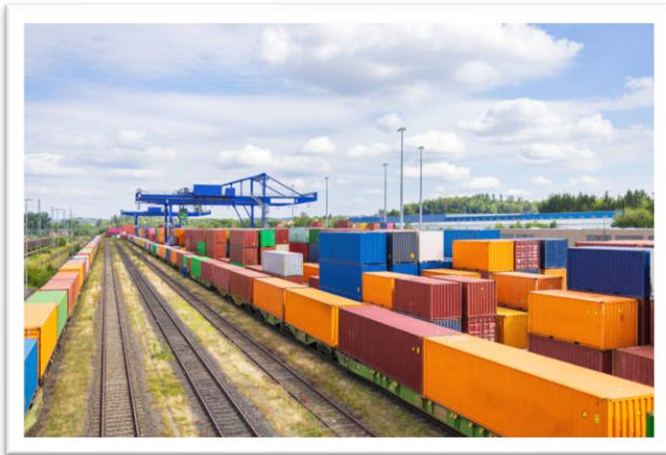
Demiryolu araçlarının teknik uygunluğu, tip onayı ve tescili bakımından 2025 yılında Ulusal Demiryolu Araç Kuralları V.5 kapsamında, ulusal taşımacılıkta kullanılacak elektrikli lokomotiflerin geçici tip onayı ve tesciline yönelik özel kriterler getirildi. Bu düzenleme, elektrikli lokomotiflerin teknik emniyetinin ve Türkiye demiryolu altyapısıyla uyumluluğunun değerlendirilmesine ilişkin esasları belirlemektedir.

Tehlikeli maddelerin demiryolu ile taşınmasına ilişkin temel düzenleme, 16 Temmuz 2015 tarihli ve 29418 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmeliktir. Yönetmelik, tehlikeli madde taşımacılığında yer alan gönderen, taşıyan, vagon sahibi, yükleyen, boşaltan ve diğer tarafların sorumluluklarını düzenlemekte ve faaliyetlerin RID hükümlerine uygun yürütülmesini zorunlu kılmaktadır.

2025 yılı için RID’in güncel Türkçe metni yayımlandı ve tehlikeli eşyanın uluslararası demiryolu taşımalarında uygulanacak teknik, operasyonel ve güvenlik kuralları güncellendi.

Ayrıca 3 Mart 2025 tarihinde Tehlikeli Madde Taşımacılığında Kullanılacak Tanklar ve Tank Servis Ekipmanları Hakkında Yönerge yayımlanmıştır. Yönerge, ADR/RID Bölüm 6.8 kapsamında kullanılan tankların onay, muayene ve servis ekipmanlarına ilişkin teknik esasları düzenlemektedir.

27 Mayıs 2022 tarihli ve 31848 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Kombine Taşımacılık Yönetmeliği, kombine yük taşımacılığı, demiryolu-karayolu intermodal taşımacılık ve yeşil lojistik faaliyetlerine ilişkin esasları belirlemektedir.



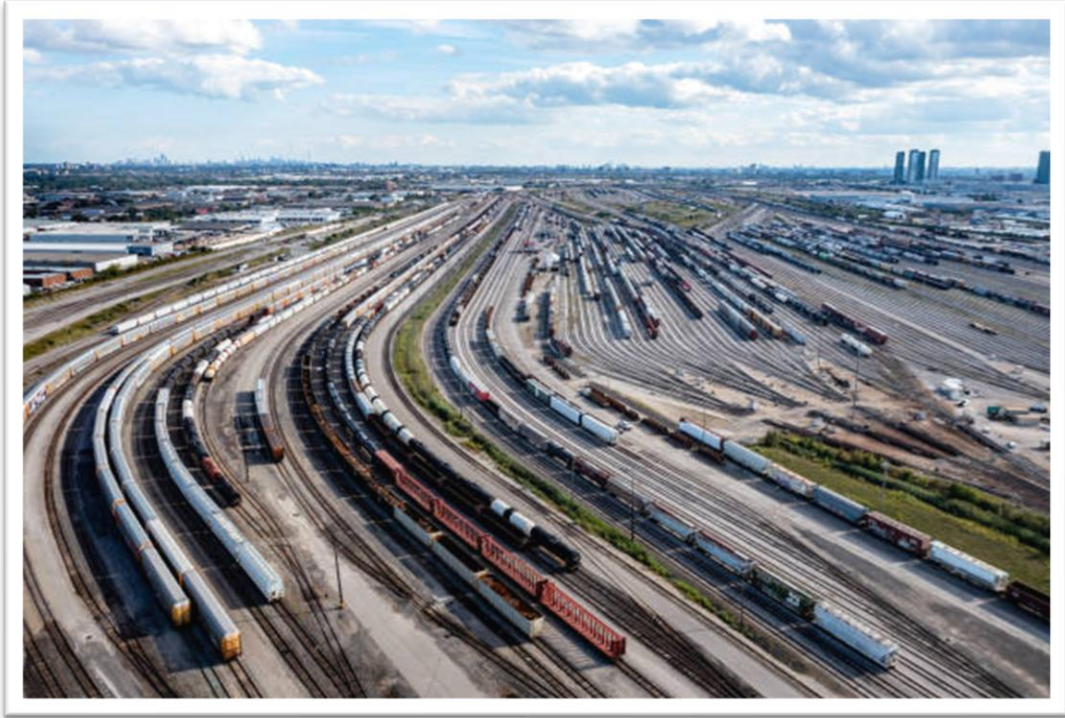
21 Ocak 2025 tarihli ve 32789 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan değişiklikle Yönetmeliğin kapsamı genişletildi, demiryolu ile intermodal taşımacılık tanımlandı, kombine taşımacılık için demiryolu hattı, lojistik merkez veya liman bağlantısına ilişkin mesafe ve kullanım şartları yeniden düzenlendi. Yeşil Lojistik Belgesi için kombine taşımacılık veya demiryolu

intermodal taşımacılığına ilişkin asgari faaliyet şartları da güncellendi. Belge başvuruları elektronik ortamda yapılmakta, belge sahiplerine yetki belgesi, araç kartı ve UBAK izin belgesi başvurularında çeşitli mali ve idari kolaylıklar sağlanmaktadır.

2025 yılı itibarıyla Yeşil Lojistik Belgesi sahibi işletme sayısı 42 olarak açıklandı.¹⁹⁶

Türkiye, 9 Mayıs 1980 tarihli COTIF sözleşmesine 3172 sayılı Kanun ile taraf oldu. COTIF'in özellikle CIM ve RID ekleri, uluslararası demiryolu yük taşımalarında taşıma sözleşmeleri, taşıyıcının sorumluluğu, tehlikeli maddeler ve teknik emniyet hükümleri bakımından uygulanmaktadır. 2025 yılında yayımlanan RID 2025 metni, bu uluslararası çerçevenin güncel uygulama metnidir.

COTIF'in B Eki olan CIM, uluslararası demiryolu yük taşıma sözleşmesinin kurulması ve uygulanmasına ilişkin kuralları belirlemektedir. CIM kapsamında düzenlenen taşıma senedi; gönderici, taşıyıcı, teslim yeri, yükün niteliği ve taşıma koşulları gibi bilgileri içeren temel taşıma belgesidir. CIM ayrıca taşıyıcının yükün kaybı, hasarı veya teslimindeki gecikmeden doğan sorumluluğu ile hak sahiplerinin tazminat taleplerine ilişkin esasları düzenlemektedir.



¹⁹⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025 Faaliyet Raporu, S. 83

Türkiye'nin Demiryolu Bağlantıları

Türkiye'de doğu-batı ve kuzey-güney yönlerinde kesintisiz demiryolu ulaşımının sağlanması, Avrupa-Asya-Ortadoğu arasındaki transit taşımacılığın artırılması ve kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla demiryolu yük taşımacılığı projelerine öncelik verilmektedir.

Türkiye'den batı yönünde Bulgaristan, Macaristan, Almanya, Avusturya, Polonya, Romanya, Çekya, Bosna-Hersek, Slovakya, Sırbistan, Lüksemburg ve Fransa başta olmak üzere Avrupa'nın çeşitli noktalarına; doğu yönünde İran, Afganistan ve Pakistan'a; kuzey yönünde Rusya ve Gürcistan'a; Orta Asya yönünde ise Azerbaycan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Kazakistan ve Çin'e yük trenleri işletilmektedir.¹⁹⁷

Harita 4 - Türkiye'nin Yük Taşıma Coğrafyası



Görsel: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S.49.

Bakü – Tiflis – Kars (BTK) Taşımaları

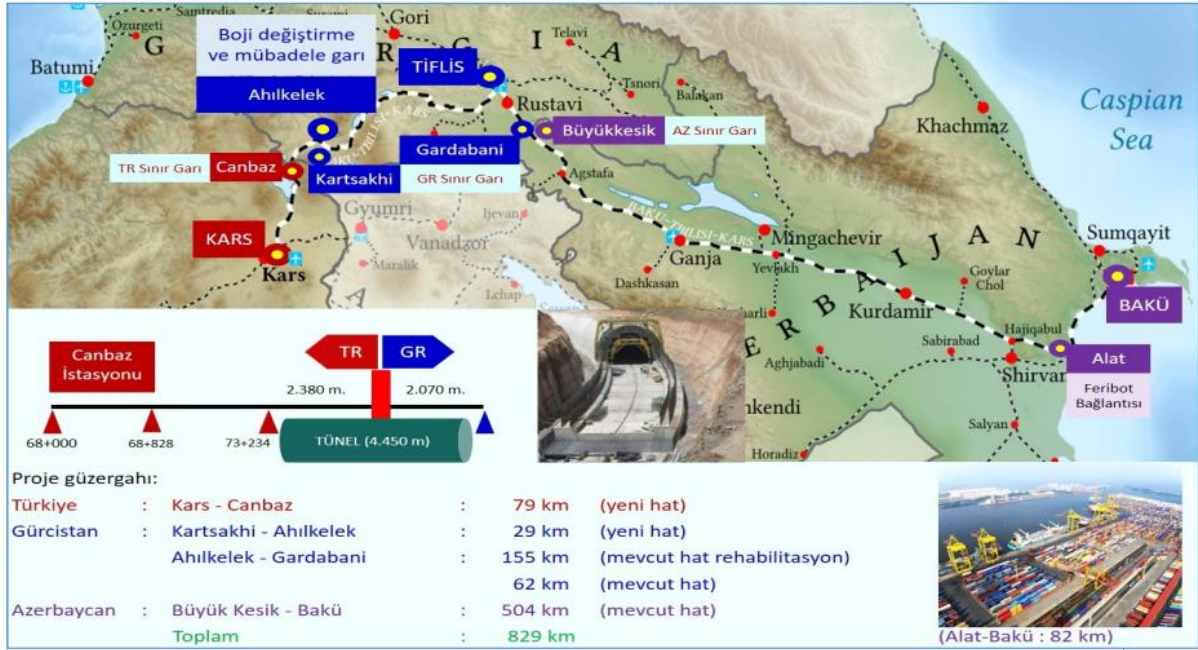
Bakü-Tiflis-Kars Projesi 30 Ekim 2017 tarihinde açıldı. Orta Koridor, Çin'den Türkiye üzerinden Avrupa'ya açılan demiryolu güzergahı olarak iki kıta arasındaki en elverişli koridor olarak öne çıkmaktadır. BTK demiryolu hattının hizmete girmesi ile Çin-Avrupa arasındaki demiryolu yük trafiğinde Orta Koridorun etkin olarak kullanılması olanağı sağlandı.¹⁹⁸

¹⁹⁷ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 48-49.

¹⁹⁸ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 50.

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, yaş sebze ve meyve, makine, tekstil hammaddesi, orta yoğunluklu lifli levha (MDF), feldspat gönderilirken ülkemize tahıl, hububat, yem, ceviz, silikon, kağıt, demir-çelik, rulo sac, bakır katot, çinko, gübre, kimyasal ve elektronik ürünler taşınmaktadır.

Harita 5 – Bakü – Tiflis – Kars (BTK) Hattı



Görsel: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 50.

BTK demiryolu hattı, Gürcistan Tiflis (Marabda) – Ahılkelek arasındaki hattın inşaat çalışmaları nedeniyle 24 Mayıs 2023 tarihinden 20 Mayıs 2024 tarihine kadar yük taşımalarına kapatıldı. Hattın açıldığı tarih itibarıyla 2024 yılında yaklaşık 60 bin ton yük taşınması gerçekleştirilirken, bu sayı 2025 yılında 82 bin ton oldu.¹⁹⁹

Çin-Türkiye arasında Orta Koridor ve BTK hattı üzerinden düzenli seferleri devam eden blok konteyner trenlerinde; orta vadede yıllık 200'ün üzerinde blok tren, uzun vadede ise yıllık 1.000 blok tren işletilmesi ve Çin-Türkiye arasındaki toplam taşıma süresinin 10 güne düşürülmesi hedeflenmektedir.²⁰⁰

¹⁹⁹ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 50.

²⁰⁰ Ibid., S. 51.

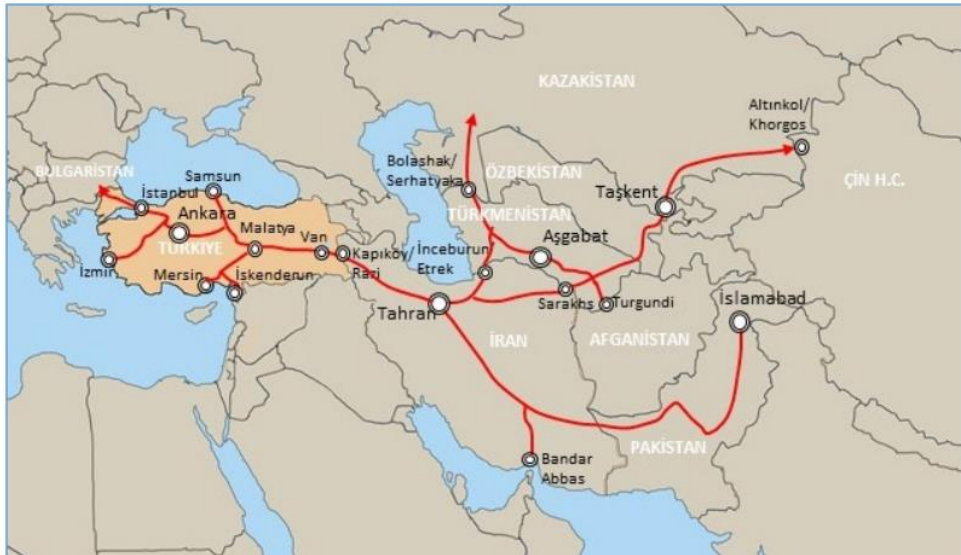
27-29 Haziran 2025 tarihlerinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından İstanbul'da düzenlenen Küresel Ulaştırma Koridorları Forumu kapsamında, Orta Koridor üzerinden uluslararası demiryolu yük taşıma hacmini ve hizmet kalitesini artırmak amacıyla Çin Devlet Demiryolları (China Railway) ile stratejik bir iş birliği anlaşması (Orta Koridor Demiryolu Yük Taşımacılığı Stratejik İşbirliği ve İş Geliştirme Sözleşmesi) imzalandı ve Türkiye TCDD Taşımacılık A.Ş. üzerinden Çin-Avrupa düzenli yük taşımacılığı hizmeti Çin'den 9 Temmuz 2025 tarihinde sevk edilen ilk tren ile başlatıldı. Bu çerçevede 2025 yılında Çin'den ülkemize toplam 12 tren sevk edildi.²⁰¹

İran Yönlü Taşımalar

28-29 Nisan 2019 tarihlerinde Tahran'da gerçekleştirilen Türkiye-İran Karma Ulaştırma Komisyonu 8. Toplantısı'nda alınan kararlar uyarınca, iki ülke arasındaki taşımaların 1 milyon tona çıkartılması için çalışılmaktadır.

Türkiye ile İran arasında demiryolu ile taşınan yük miktarı 2025 yılında yaklaşık 602 bin ton olarak gerçekleşmiş olup İran üzeri transit olmak üzere ilerideki ülkelerle yapılan taşımalar da dahil edildiğinde toplam taşıma hacmi yaklaşık 646 bin tona ulaştı. Önümüzdeki süreçte Türkiye-Pakistan hattındaki seferlerin düzenli hale getirilmesi ve Marmaray'ı geçerek Avrupa bağlantısının sağlanması hedeflenmektedir.²⁰²

Harita 6 – İran Yönlü Taşıma Güzergahı



Görsel: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 53.

²⁰¹ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 51.

²⁰² Ibid., S. 53-54.

Ülkemizden Afganistan'a 14 Ekim 2021 tarihinde başlayan Birleşmiş Milletler Dünya Gıda Programı (WFP) kapsamında 31.12.2025 tarihi itibarıyla yaklaşık 9 bin ton un ve ayçiçek yağı ihracatı gerçekleştirildi. Çatalca, Köseköy, Gaziantep, Mersin, Adana ve Amasya gibi farklı noktalardan yükleme yapılmakta olup Marmaray'ı da geçerek devam eden yükler, İran (İnceburun) -Türkmenistan (Etrek) sınır garlarına kadar Genel Müdürlüğümüze ait vagonlar ile taşınmaktadır. Yükler Etrek'te Türkmen vagonlarına aktararak Afganistan'ın Türkmenistan ile sınır garı olan Turgundi'ye gönderilmektedir.²⁰³

2024 yılı Nisan ve Aralık aylarında Pekin'de düzenlenen Çin, Kazakistan, Türkmenistan ve İran Demiryolları Uzman Grubu Toplantılarında, Çin'den İran'a Çin, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye üzerinden tren seferleri yapılmasına karar verildi ve bu doğrultuda Türkiye ve Özbekistan Demiryolları da bu gruplara davet edildi. Bu bağlamda; Çin, Kazakistan, İran Demiryolları Üçüncü Ortak Çalışma Grubu Toplantısı ve Çin, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye Demiryollarının Birinci Ortak Çalışma Grubu Toplantısı 12 Mayıs 2025 tarihinde İran'ın Tahran şehrinde düzenlendi. Bu kapsamda 55 adet 40'lık HC konteyner taşıyan ve 28 Şubat 2025 tarihinde Çin'in Chengxiang şehriden hareket eden İran üzeri Avrupa varışlı Çin treni; Kazakistan- Türkmenistan-İran güzergahını takip ederek 17 günlük seyir süresi sonunda 16 Mart 2025 tarihinde Kapıköy istasyonuna vardı. Söz konusu Çalışma Grubu'nun ikinci toplantısı 26-27 Haziran 2025 tarihlerinde Çin-Pekin'de, üçüncü toplantısı ise 18 Kasım 2025 tarihinde Türkiye-İstanbul'da gerçekleştirildi.²⁰⁴

Demiryolu Ulaştırma Koridorları ve Türkiye

Türkiye, uluslararası demiryolu ulaştırma koridorları ile bağlantılı konumdadır. Avrupa, Orta Doğu ve Asya üzerinden Türkiye ile bağlantısı olan 8 adet uluslararası ulaştırma koridoru vardır.²⁰⁵

1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi-Orta Koridor
2. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
3. TER (Trans European Railway) Projesi
4. TAR (Trans Asian Railway-Unescap) Projesi
5. TEN-T (Trans Europe Network-Transportation)
6. TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru)
7. Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru
8. Kalkınma Yolu Koridoru

²⁰³ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 55

²⁰⁴ Ibid., S. 55

²⁰⁵ TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2024, S. 16.

Harita 7 - Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ülkemizi İçeren Orta Koridor Haritası



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2024*, S. 17.

Türkiye, “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’ndan” oluşan Çin’in “Bir Kuşak ve Bir Yol” Projesi’ni hayata geçirme çabalarını desteklemektedir. Proje 3 aylık olarak düşünülmüş olup bunlar; Rusya’nın içinde yer aldığı Kuzey Koridoru, İran’ın içinde yer aldığı Güney Koridoru ve ülkemizin de içinde bulunduğu Orta Koridor’dur. Orta Koridor Türkiye ve Avrupa’yı Orta Asya ülkelerine: Afganistan, Pakistan ve Çin’e, bağlamaktadır.²⁰⁶

Orta Koridor’un ana bileşeni olan ve Asya-Avrupa arasında kesintisiz yük ve yolcu taşımacılığı için Ülkemizin konumunu önemli derecede güçlendirecek olan Bakü-Tiflis-Kars Projesi 30 Ekim 2017 tarihinde açıldı. Asya’dan Avrupa’ya kesintisiz demiryolu bağlantısı için “Orta Koridor” olarak adlandırılan ve Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Ülkemiz üzerinden geçerek Avrupa’ya uzanan proje, söz konusu güzergah için çok önemli bir bağlantıyı oluşturmaktadır. Türkmenistan’ı Türkmenbaşı Limanı üzerinden Kazakistan’ı da Aktau Limanı üzerinden tren feribotları ile Bakü’ye bağlamaktadır.²⁰⁷

Gürcistan Demiryolları tarafından Marabda-Ahılkelek kesiminde yürütülen bakım çalışmalarının tamamlanmasıyla 2024 yılı Mayıs ayında yeniden işletmeye açıldı.²⁰⁸

Ekonomik büyümeyi teşvik etmek, ticaret yollarını geliştirmek ve bölgesel iş birliğini arttırmak için Azerbaycan’ın batı illeri ile Nahçıvan’ı birleştirecek, aynı zamanda Çin’den Orta Asya,

²⁰⁶ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2024*, S.16

²⁰⁷ Ibid., S. 18.

²⁰⁸ Ibid., S. 20.

Hazar Denizi, Kafkasya ve Türkiye'ye uzanan Orta Koridor'un da güzergah alternatiflerinden biri olacak Zengezur Koridorundan geçecek demiryolunun inşaatı planlandı. Türk devletlerini ilgilendiren önemli bir proje olan ve Türkiye ile Azerbaycan arasında doğrudan demiryolu ve karayolu ulaşımı sağlanacaktır. Orta Koridor'un demiryolu ve karayolu yük taşıma kapasitesinin artışı Pekin'den Londra'ya uzanan doğu-batı ticaretine olumlu katkı sağlayacaktır.²⁰⁹

22 Ağustos 2025 tarihinde temeli atılan Kars–İğdır–Aralık–Dilucu Demiryolu Hattı'nın 224 kilometre uzunluğunda, çift hatlı, elektrikli ve sinyalli olarak inşa edilmesi planlanmaktadır. Hattın yıllık 15 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olması öngörülmektedir.²¹⁰

Projenin tamamlanmasıyla Türkiye ile Azerbaycan arasında yeni ve kesintisiz bir demiryolu bağlantısı kurulması, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da üretilen yüklerin dış pazarlara daha hızlı ulaştırılması hedeflenmektedir. Hat ayrıca Trans-Hazar ve Kuzey-Güney ulaştırma koridorlarının kapasitesini ve etkinliğini artırarak Avrasya'daki tedarik ve lojistik bağlantıların güçlendirilmesine katkı sağlayacaktır.

Zengezur Koridoru'nun işlerlik kazanmasıyla birlikte Kars–İğdır–Aralık–Dilucu hattının, Pekin'den Londra'ya uzanan Doğu-Batı ulaşım güzergahının önemli bileşenlerinden biri olması beklenmektedir. Projenin, Orta Koridor'un demiryolu ve karayolu yük taşıma kapasitesini artırması ve Güney Kafkasya'daki ekonomik iş birliğini desteklemesi öngörülmektedir.

Harita 8 - Zengezur Koridoru (Kars–İğdır–Aralık–Dilucu Hattı)



²⁰⁹ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2024*, S. 20.

²¹⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Web Sitesi, *Zengezur Koridoru'nda Tarihi Adım*



Harita 9 - Kalkınma Yolu



Görsel: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Faaliyet Raporu 2025*, S. 125.

“Kalkınma Koridoru” olarak adlandırılan projede, Basra Körfezi'ndeki Irak'ın Fav Limanı'ndan Türkiye sınırına kadar yapılacak demiryolları ve karayollarından oluşacak koridor sayesinde Hint Okyanusu'ndan Avrupa, Akdeniz, Karadeniz ve Kafkasya'ya bağlantısının sağlanması hedeflenmektedir.²¹¹

²¹¹ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Faaliyet Raporu 2025*, S. 125.

Hindistan, Doğu Asya ve Arap Körfezi ülkelerinden Irak'ın güneyinde inşa edilmekte olan Fav Limanına gelecek yüklerin, Türkiye'ye ve oradan Avrupa'ya ulaştırılması amacıyla 2022 yılında proje çalışmalarına başlanan Kalkınma Yolu Projesi kapsamında Al-Fav Limanından ülkemize ulaşacak yaklaşık 1.200 km'lik çift yönlü otoban ve demiryolu inşa edilmesi planlanmaktadır.²¹²

Bu kapsamda ülkemiz üzerinden geçecek 2.100 km'lik demiryolu koridoru üzerinde yeni hatlar yapılması planlandı.²¹³ Kalkınma Yolu koridorunun ülkemizde toplam uzunluğu 2.099 km olan, “Ovaköy (Hudut) - Nusaybin - Mardin - Şanlıurfa - Gaziantep - Adana - Mersin (Yenice) - Ulukışla - Karaman - Konya - Afyonkarahisar - Eskişehir - Gebze - İstanbul - Edirne” güzergahını kullanması planlanmaktadır.²¹⁴

Harita 10 – Kalkınma Yolu Koridoru



Görsel: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Faaliyet Raporu 2025, S. 126.

2.099 km uzunluğundaki güzergah üzerindeki mevcut kapasitenin artırılması ve ilave kapasite oluşturulması amacıyla yeni çift hat ve 2. hat yapımları ile birlikte eksik kalan kesimlerdeki elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapım çalışmalarına devam edildi. Koridor üzerindeki mevcut ve devam eden yatırımlara ilaveten toplam 1.144 km güzergah uzunluğuna sahip yeni hızlı demiryolu hat yatırımının da hayata geçirilmesi planlandı. Bu koridor üzerinde yapımı devam eden toplam 583 km uzunluğundaki projelere ek olarak toplam uzunluğu 501 km olan

²¹² TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Faaliyet Raporu 2025, S.125

²¹³ Ibid., S. 126.

²¹⁴ Ibid., S.127.

Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Nusaybin-Ovaköy güzergahını kapsayan “Kalkınma Yolu Projesi” Yatırım Programında yer almaktadır.²¹⁵

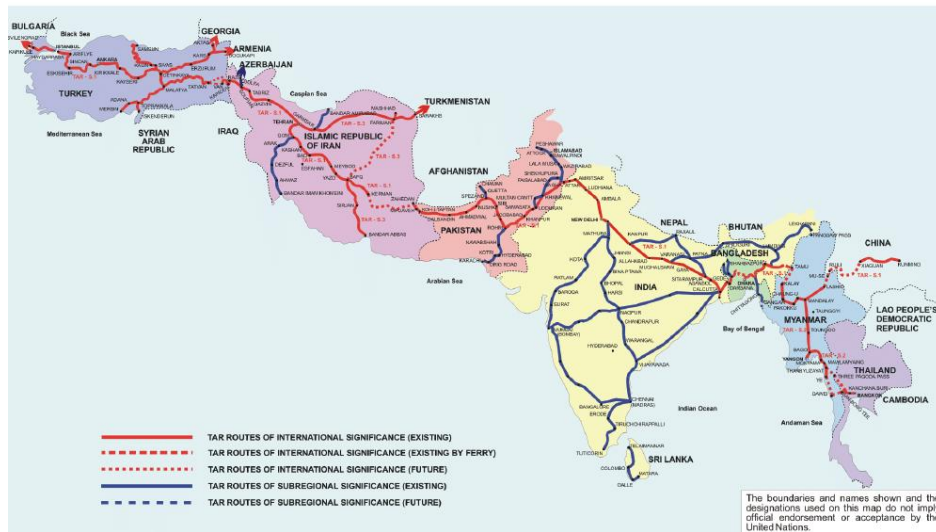
Harita 11 – Kalkınma Yolu Projesi



Görsel: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Faaliyet Raporu 2025, S. 127.

53 Üye Devlet ve 9 ortak üyesiyle en büyük bölgesel hükümetlerarası platform niteliğindeki “Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Sosyal Komisyonu (UNESCAP)” kapsamında, amacı Avrupa ve Asya’yı kapsayacak bir entegre demiryolu yük taşımacılığı şebekesi oluşturmak olan “Trans-Asya Demiryolu (TAR)” Projesi yürütülmektedir. TAR Projesi, Kuzey, Güney, Doğu Asya ve Güney-Kuzey olmak üzere 4 ana koridordan oluşmaktadır. Türkiye, Güney koridoru üzerindedir. Bu koridor Avrupa’dan Güneydoğu Asya’ya uzanmaktadır. Türkiye, İran, Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Myanmar ve Tayland’ı birbirine bağlamakta ve Çin’in Yunnan kentine ve Malezya üzerinden Singapur’a ulaşmaktadır.²¹⁶

Harita 12 - Trans-Asya Demiryolu Ağı Güney Koridoru (TAR Projesi) Haritası



Görsel: TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2022, S. 26.

²¹⁵ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Faaliyet Raporu 2025, S. 127.

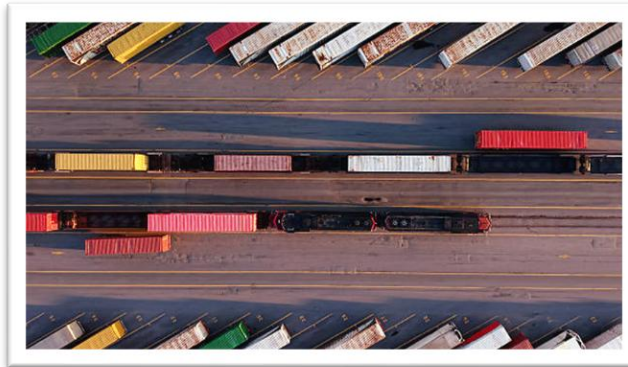
²¹⁶ TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2024, S. 24

Bir başka Birleşmiş Milletler Koridoru olan TER Projesi'ne Orta, Doğu ve Güneydoğu Avrupa ve Kafkasya'dan 13 ülke (Ermenistan, Avusturya, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovakya, Slovenya ve Türkiye) üye olup 6 ülke (Belarus, Letonya, Moldova, Karadağ, Kuzey Makedonya ve Ukrayna) gözlemci statüsüne sahiptir. Ülkemiz 1992 yılından beri TER Projesi'nin aktif bir üyesidir.²¹⁷

TER Projesi Baltık, Adriyatik, Ege, Karadeniz ve Hazar Denizlerini birbirine bağlayan ve böylece Avrupa Birliği'nin TEN-T ağını Batı Asya ve Orta Doğu demiryolu sistemlerine doğrudan bağlayan modern bir demiryolları sisteminin inşasını ve yönetimini desteklemektedir.²¹⁸

Trans-Avrupa Ağları (TEN) ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon alanlarına yönelik olarak 1993 yılında başlatılan bir AB politikasıdır. TEN-Ulaştırmanın (TEN-T) temel amacı; üye ülkeler arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla "Tek Avrupa Ulaştırma Alanı"nın fiziki altyapısını oluşturmaktır. TEN-T ağının dijital teknolojilere uyumlu ve çevre dostu hale getirilmesi hedeflenmektedir.²¹⁹

TRACECA, İpek Yolunun yeniden canlandırılması amacıyla çok modlu ulaşım için şekillendirilen ve geliştirilen bir doğu-batı koridorudur. Bu proje ile tarihi İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını kateden kara ve demiryollarının, Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanları ile Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu Projesi'nin tamamlanmasıyla birlikte Türkiye demiryolu şebekesine ve limanlarına bağlanması, denizyolu bağlantısıyla da Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarıyla irtibatlandırılması öngörülmektedir.²²⁰

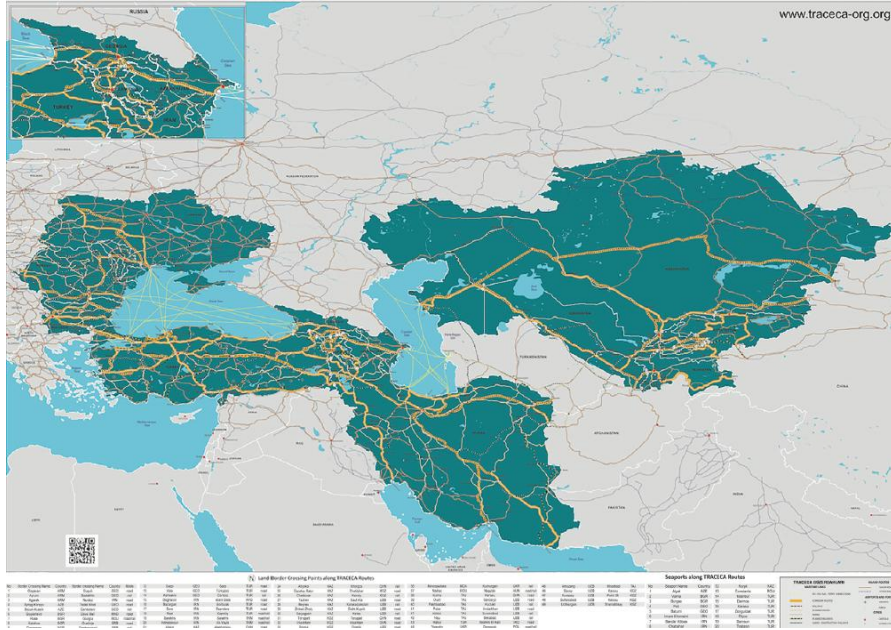


²¹⁷ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2024*. S.24.

²¹⁸ Ibid., S. 25

²¹⁹ Ibid., S. 27.

²²⁰ Ibid., S. 29.

Harita 13 – TRACECA Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaştırma Koridoru Haritası

Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 31.

Lapis Lazuli Koridoru ile Afganistan-Türkmenistan-Hazar Denizi-Azerbaycan-Gürcistan arasında Karadeniz'deki limanlar kullanılarak veya Bakü-Tiflis-Kars demiryolu üzerinden boğaz köprüleri ve MARMARAY aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan bir transit koridoru oluşturulması hedeflenmektedir. Lapis Lazuli Koridoru, Türkiye'nin Orta Koridor Projesi ("Doğu-Batı Trans-Hazar Ticaret ve Ulaşım Koridoru") ile bağlantı kuracak ve ayrıca diğer bölgesel ulaşım koridorlarını da destekleyecektir.²²¹

Karadeniz Ekonomik İşbirliğinin (KEİ) Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Kuzey Makedonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan olmak üzere 13 üyesi bulunmaktadır. Üye ülkelerin, bölgede mevcut ulaşım sisteminin uyumlaştırılması, iyileştirilmesi ve çok modlu hale getirilmesi amacına yönelik çalışmaları bulunmaktadır.²²²

Lojistik Merkezler

Ulaşım koridorlarının merkezinde olan ülkemizi, bölgesinin lojistik üssü haline getirmek ve sanayicilerimizin yükünü demiryolu ile taşıyarak rekabet gücünü artırmak amacıyla lojistik merkez yapımlarına ağırlık verilmiştir.²²³

²²¹ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2024*, S. 29.

²²² Ibid. S. 30.

²²³ TCDD, *Faaliyet Raporu 2025*, S. 144.

İstanbul (Halkalı), İzmit (Köseköy), Balıkesir (Gökköy), Uşak, Denizli (Kaklık), Eskişehir (Hasanbey), Samsun (Gelemen), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Erzurum (Palandöken), Mersin (Yenice), Konya (Kayacık) ve Kars Lojistik Merkezi olmak üzere toplam 12 adet Lojistik Merkezde işletmeciliğe devam edilmiştir. 2025 yılında Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Merkezi işletmeye alınmıştır. Sivas ve Bilecik (Bozüyük) Lojistik Merkezlerinin yapım çalışmalarına devam edilmiştir. Mardin, Habur, İstanbul (Avrupa Yakası) lojistik merkezlerinde etüt proje ve planlama çalışmalarına devam edilmiştir.²²⁴

Harita 14 – Ülkemizde İşletmede Olan ve Kurulması Planlanan Lojistik Merkezler



Görsel: TCDD, Faaliyet Raporu 2025, S. 144.



Mersin (Yenice) Lojistik Merkezi

Görsel: TCDD, Faaliyet Raporu 2025, S. 53.

²²⁴ TCDD, Faaliyet Raporu 2025, S. 144.

İşletmeye açılan lojistik merkezlerden 2025 yılında 5,3 milyon ton yük taşınması yapıldı.²²⁵

Tablo 18 - Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımlar (Netton)

Lojistik Merkez	2024	2025
Samsun (Gelemen)	751.350	1.127.777
İzmit (Köseköy)	321.700	322.916
Uşak	9.813	5.499
İstanbul (Halkalı)	870.721	502.241
Eskişehir (Hasanbey)	184.662	180.374
Balıkesir (Gökköy)	206.950	34.118
Denizli (Kaklık)	7.799	5.108
Kahramanmaraş (Türkoğlu)	0	9.447
Erzurum (Palandöken)	71.370	74.789
Mersin (Yenice)	2.679.756	2.855.310
Konya (Kayacık)	176.350	124.798
Kars	40.860	58.875
Genel Toplam	5.321.330	5.301.252

Kaynak: TCDD, *Faaliyet Raporu 2025*, S. 66.

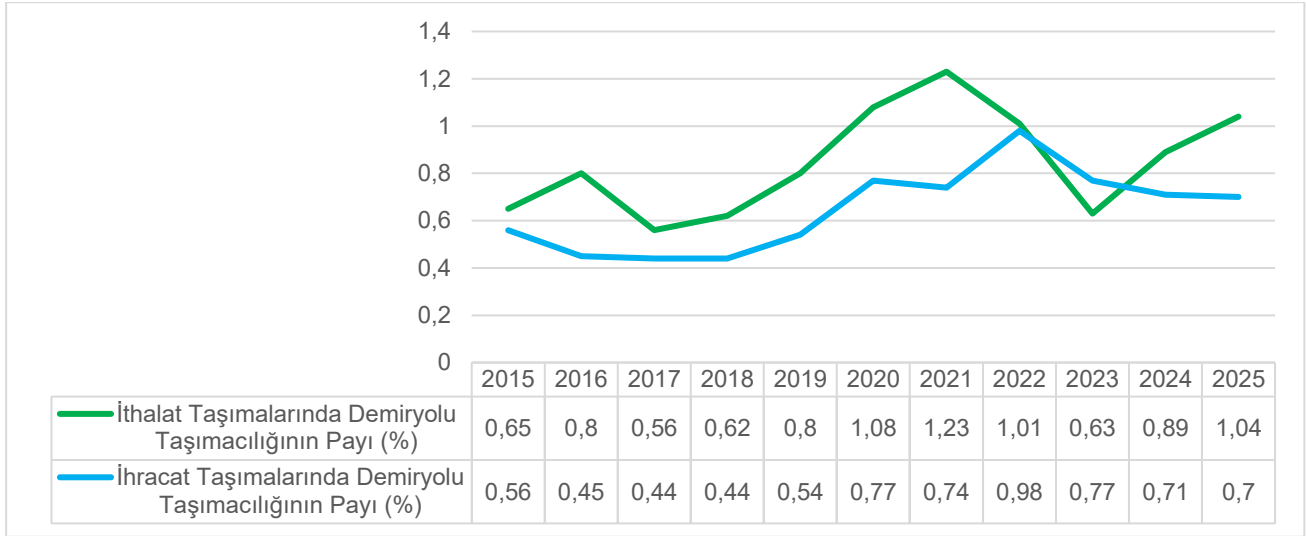


²²⁵ TCDD, *Faaliyet Raporu 2025*, S. 66.

Türkiye'nin Dış Ticareti ve Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımacılığı Türkiye'de gelişmekte olan bir taşıma modudur, ancak diğer taşıma modlarına kıyasla dış ticaretteki payı sınırlı düzeydedir. 2025 yılında demiryolu yük taşımacılığının toplam dış ticaret içindeki değer bazındaki payı, ithalat taşımalarında bir önceki yıla göre artarken ihracat taşımalarında sınırlı bir gerileme gösterdi. 2015–2025 döneminde demiryolu taşımacılığının değer bazındaki en yüksek payı ithalat taşımalarında 2021 yılında, ihracat taşımalarında ise 2022 yılında gerçekleşti.

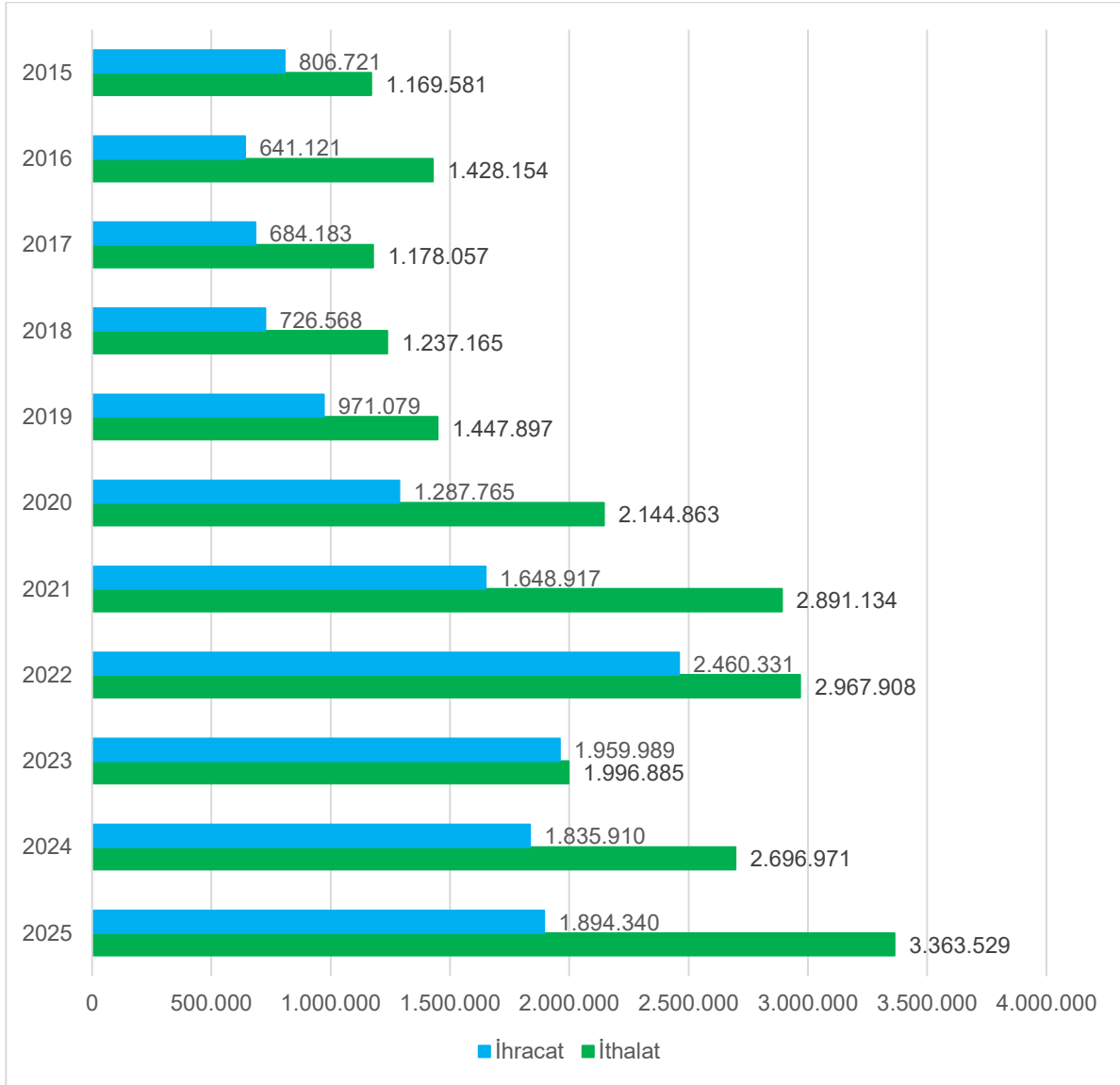
Grafik 26 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin toplam ithalat taşımalarında demiryolu yük taşımacılığının değer bazındaki payı 2015–2025 döneminde en yüksek %1,23 ile 2021 yılında gerçekleşti. En düşük pay ise %0,56 ile 2017 yılına aittir. 2020, 2021, 2022 ve 2025 yıllarında demiryolu taşımacılığının ithalat içindeki payı %1'in üzerine çıktı. 2025 yılı itibarıyla demiryolu yük taşımacılığının toplam ithalat içindeki değer bazındaki payı %1,04 oldu.

Toplam ihracat taşımalarında demiryolu yük taşımacılığının değer bazındaki payı 2015–2025 döneminde en yüksek %0,98 ile 2022 yılında gerçekleşti. En düşük pay ise 2017 ve 2018 yıllarında %0,44 olarak kaydedildi. 2025 yılında demiryolu yük taşımacılığının toplam ihracat içindeki değer bazındaki payı %0,70 oldu.

Grafik 27 - Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı

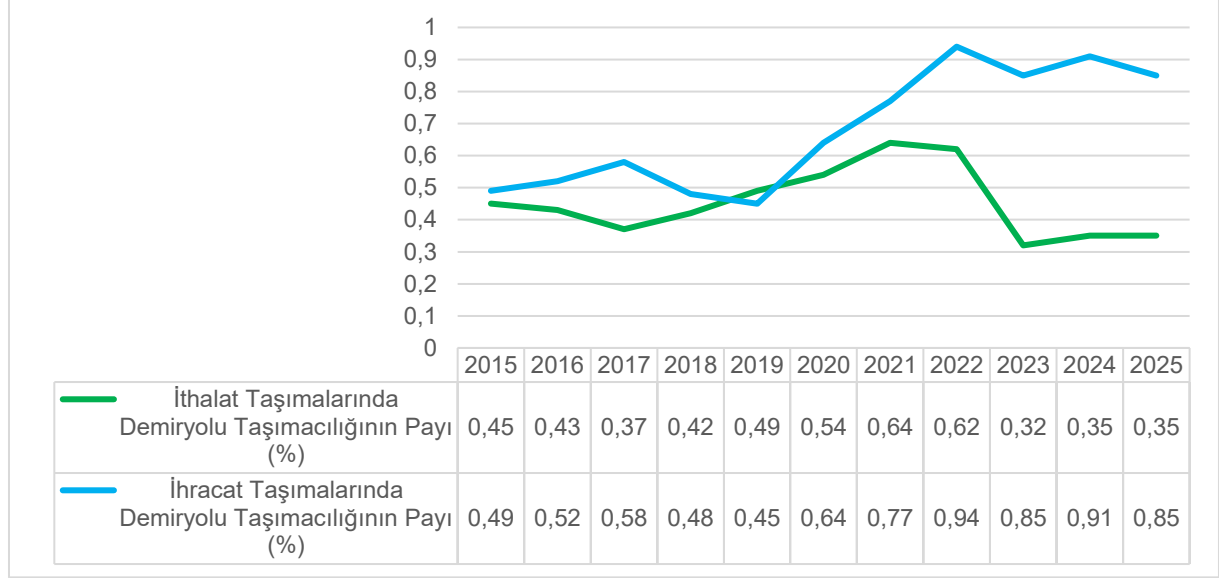
Kaynak: TÜİK. Veriler Bin Dolar olarak belirtilmiştir.

İthalat kapsamında demiryolu ile taşınan yüklerin değeri 2015–2025 döneminde en yüksek seviyesine 3.363.529 bin dolar ile 2025 yılında ulaştı. En düşük değer ise 1.169.581 bin dolar ile 2015 yılında gerçekleşti. 2017 yılından itibaren genel olarak artış eğilimi gösteren demiryolu ithalat taşımalarının değeri 2023 yılında geriledi, 2024 ve 2025 yıllarında yeniden yükseldi.

Demiryolu yük taşımacılığında ihracat kapsamında taşınan yüklerin değeri 2015 yılında 806.721 bin dolar olarak gerçekleşti. 2016 yılında 641.121 bin dolara gerileyen ihracat taşımalarının değeri, sonraki yıllarda genel olarak artış gösterdi ve 2022 yılında 2.460.331 bin dolar ile dönem içerisindeki en yüksek seviyesine ulaştı. 2025 yılında demiryolu ile taşınan ihracat yüklerinin değeri 1.894.340 bin dolar oldu.

Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu yük taşımacılığının ağırlık bazındaki payı 2015–2025 döneminde ithalat taşımacılığında en yüksek 2021 yılında, ihracat taşımacılığında ise 2022 yılında gerçekleşti.

Grafik 28 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

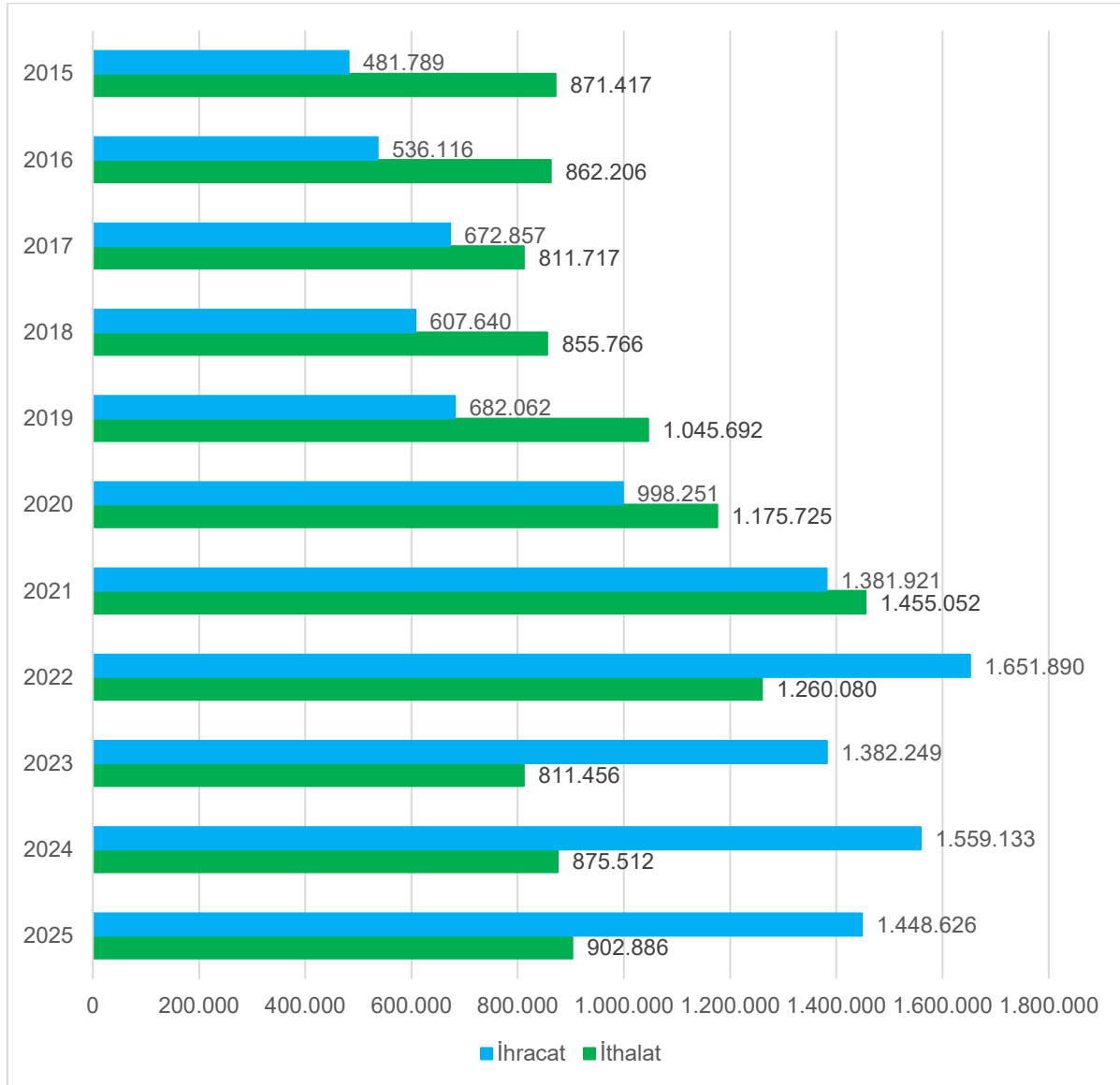
İhracat taşımacılığında demiryolu yük taşımacılığının ağırlık bazındaki payı 2015–2025 döneminde en düşük %0,45 ile 2019 yılında, en yüksek ise %0,94 ile 2022 yılında gerçekleşti. 2019 yılından itibaren artış eğilimine giren ihracat taşımacılığının payı 2023 yılında %0,85'e geriledi, 2024 yılında %0,91'e yükseldi. 2025 yılında ise demiryolu ile taşınan ihracat yüklerinin toplam ihracat ağırlığı içindeki payı %0,85 oldu.

İthalat taşımacılığında demiryolu ile taşınan yüklerin ağırlık bazındaki payı 2015–2025 döneminde en yüksek %0,64 ile 2021 yılında gerçekleşti. Bu oran 2022 yılında %0,62'ye, 2023 yılında ise dönem içindeki en düşük seviye olan %0,32'ye geriledi. 2024 yılında %0,35'e yükselen pay, 2025 yılında da %0,35 olarak gerçekleşti.

İhracat kapsamında demiryolu ile taşınan yük miktarı 2015–2025 döneminde en yüksek seviyesine 1.651.890 ton ile 2022 yılında ulaştı. En düşük ihracat taşımacılığı ise 481.789 ton ile 2015 yılında gerçekleşti. 2015–2021 döneminde ihracat taşımacılığının ağırlığı ithalat taşımacılığının altında kalırken, 2022 yılından itibaren ihracat taşımacılığının ağırlığı ithalat taşımacılığının üzerine çıktı. 2025 yılında demiryolu ile taşınan ihracat yükü 1.448.626 ton olarak gerçekleşti.

Demiryolu yük taşımacılığında ithalat kapsamında taşınan yük miktarı 2015–2025 döneminde en yüksek seviyesine 1.455.052 ton ile 2021 yılında ulaştı. En düşük ithalat taşımacılığı ise 811.456 ton ile 2023 yılında gerçekleşti. İthalat taşımalarında demiryolu ile taşınan yük miktarı 2018–2021 döneminde arttı, 2022 ve 2023 yıllarında geriledi, 2024 ve 2025 yıllarında yeniden yükseldi. 2025 yılında demiryolu ile taşınan ithalat yükü 902.886 ton oldu.

Grafik 29 - Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı



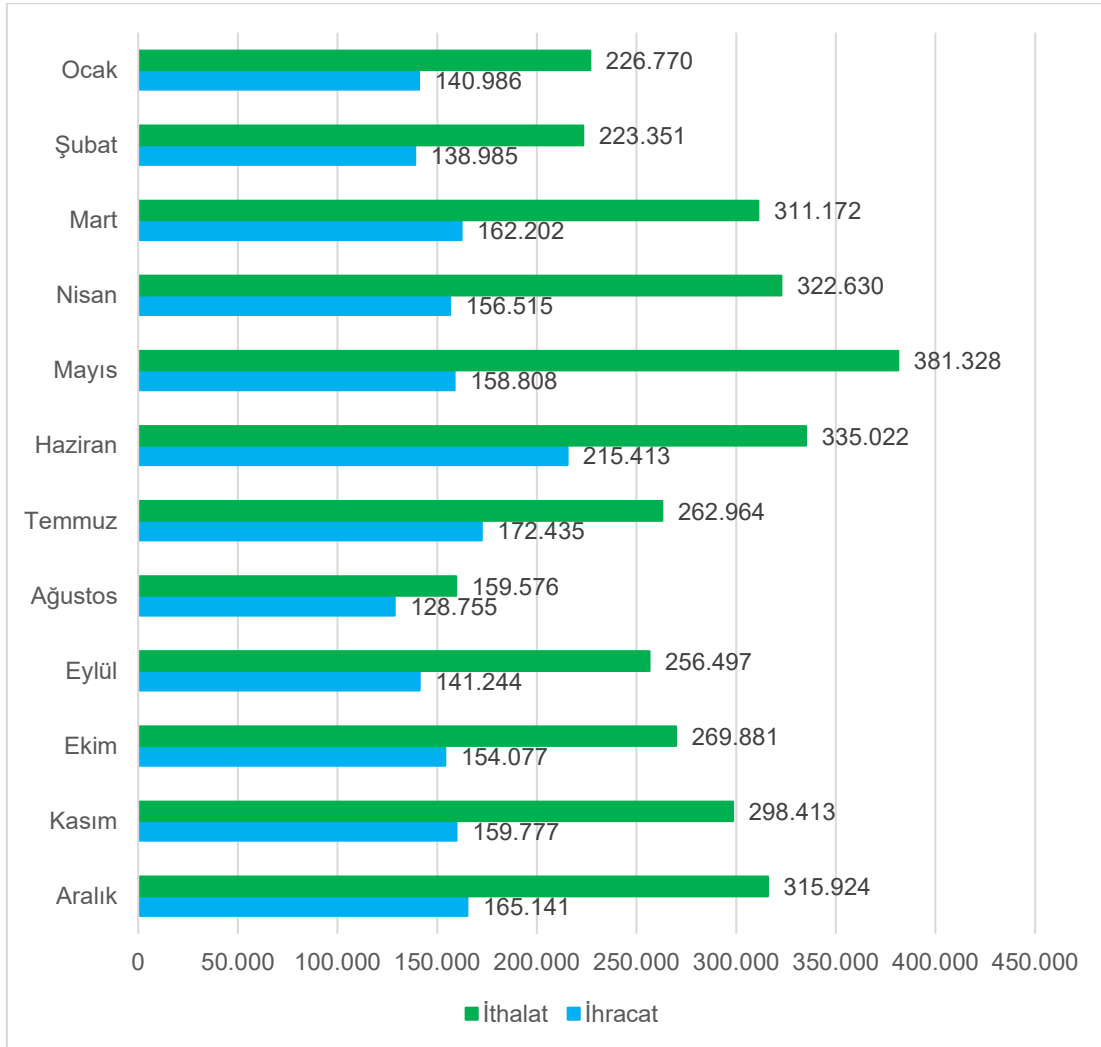
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

2025 Yılı Demiryolu Taşımacılığı Verileri

2025 yılı boyunca uluslararası demiryolu taşımacılığı kapsamında gerçekleştirilen ithalat ve ihracat değerleri aylara göre dalgalı bir seyir izledi. İthalat değerleri yılın tüm aylarında ihracat değerlerinin üzerinde gerçekleşti. En yüksek ithalat değeri Mayıs ayında 381.328 bin dolar, en yüksek ihracat değeri ise Haziran ayında 215.413 bin dolar olarak kaydedildi.

İthalat değerinin en düşük olduğu ay Ağustos olup 159.576 bin dolar olarak gerçekleşti. İhracat değerleri de en düşük seviyesine Ağustos ayında indi ve 128.755 bin dolar oldu. Haziran ayından sonra ithalat değerlerinde düşüş görülse de yılın son çeyreğinde yeniden yükseliş eğilimi ortaya çıktı. İhracat değerleri ise yıl boyunca daha düşük ve dalgalı bir görünüm sergiledi.

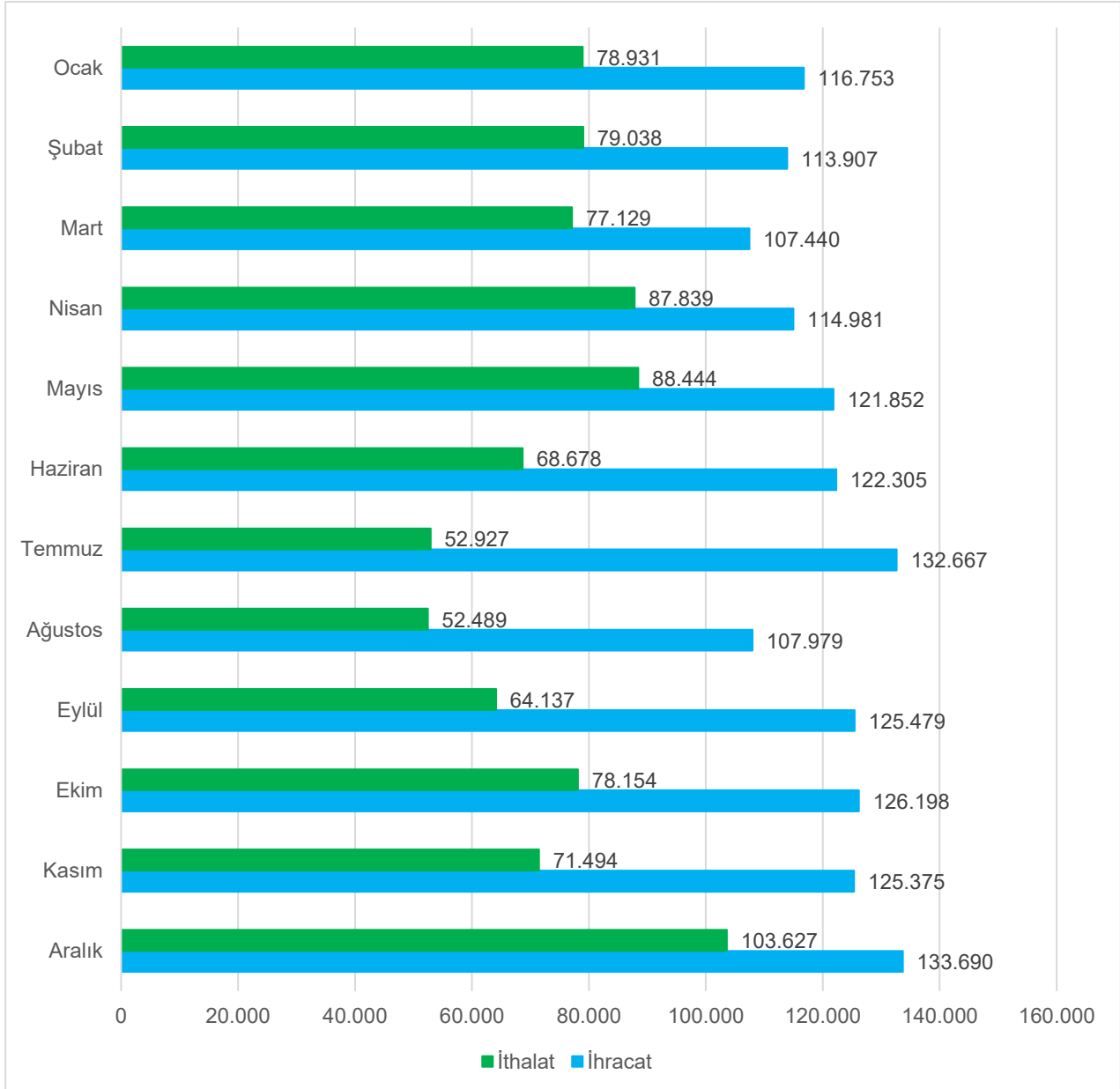
Grafik 30 - 2025 Yılında Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2025 yılı boyunca uluslararası demiryolu yük taşımacılığında ihracat taşımaları, ithalat taşımalarına kıyasla tüm aylarda daha yüksek tonajda gerçekleşti. En yüksek ihracat hacmi Aralık ayında 133.690 ton, en düşük ihracat hacmi ise Mart ayında 107.440 ton olarak kaydedildi. İthalat tarafında en yüksek tonaj Aralık ayında 103.627 ton, en düşük tonaj ise Ağustos ayında 52.489 ton oldu.

Grafik 31 - 2025 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Demiryolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2025 yılında TÜİK verilerine göre Türkiye'den demiryolu ile yapılan ihracat taşımalarında değer bazında ilk sırada Almanya yer aldı. Almanya'yı Çekya, Romanya, Hollanda ve Macaristan takip etti.

Tablo 19 - İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Ülke
1	Almanya
2	Çekya
3	Romanya
4	Hollanda
5	Macaristan

2025 yılında Türkiye'ye demiryolu ile yapılan ithalat taşımalarında değer bazında ilk sırada Macaristan yer aldı. Macaristan'ı Çekya, Almanya, Polonya ve Romanya izledi.

Tablo 20 - İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Ülke
1	Macaristan
2	Çekya
3	Almanya
4	Polonya
5	Romanya

Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Türkiye’de uluslararası yük taşımacılığında karayolu, değer ve ağırlık bazında denizyolunun ardından en fazla kullanılan ikinci taşıma modudur. 2025 yılı dış ticaret verileri de karayolunun Türkiye’nin uluslararası ticaretindeki önemli konumunu koruduğunu gösterdi. Karayolu taşımacılığı, yüklerin çıkış noktasından varış noktasına kesintisiz taşınabilmesi, esnek operasyon yapısı, teslimat hızı ve diğer taşıma modlarıyla kolayca entegre edilebilmesi nedeniyle Türkiye’nin lojistik sisteminde önemli bir yer tuttu.

Karayolu taşımacılığının taşımacılık sistemi içindeki ağırlığı özellikle 1950’lerden sonra belirgin biçimde arttı. 1950’li yıllarda karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı yaklaşık %17 düzeyindeydi.²²⁶ Sanayileşme, motorlu taşıt kullanımındaki artış ve şehirleşme ile birlikte karayolu altyapısına yönelik yatırımlar hız kazandı.²²⁷



Cumhuriyet’in ilk yıllarında ulusal sınırlar içinde 13.900 kilometresi stabilize şose ve 4.450 kilometresi toprak yol olmak üzere toplam 18.350 kilometrelik yol ağı ve 94 köprü bulunuyordu. Ulaşım politikalarında ilk dönemde demiryolu yatırımları öncelik kazansa da demiryolunun ulaşamadığı noktalara erişim

sağlanması amacıyla karayolu altyapısının geliştirilmesine ihtiyaç duyuldu. Bu kapsamda 1929 yılında Nafia Vekâleti bünyesinde Şose ve Köprüler Reisliği kuruldu. Yol kanununun yürürlüğe girmesiyle yapım ve iyileştirme çalışmaları hızlandı; 1923–1947 döneminde karayolu uzunluğu 43.743 kilometreye ulaştı.²²⁸

1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulmasıyla karayolu yatırımları kurumsal bir yapıya kavuştu. 1960’lı yıllarda yaklaşık 60.000 kilometrelik yol ağı oluşturuldu. 1970’li yıllarda motorlu taşıt sanayisinin gelişmesi ve trafik yoğunluğunun artmasıyla yüksek standartlı bölünmüş yollar, ekspres yollar ve otoyolların yapımı gündeme geldi. Otoyol uzunluğu 1990

²²⁶ Kaplan, Kemal. *Anadolu Lojistik Tarihi*, İstanbul, UTİKAD Yayınları, S. 235.

²²⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Tarihçe*.

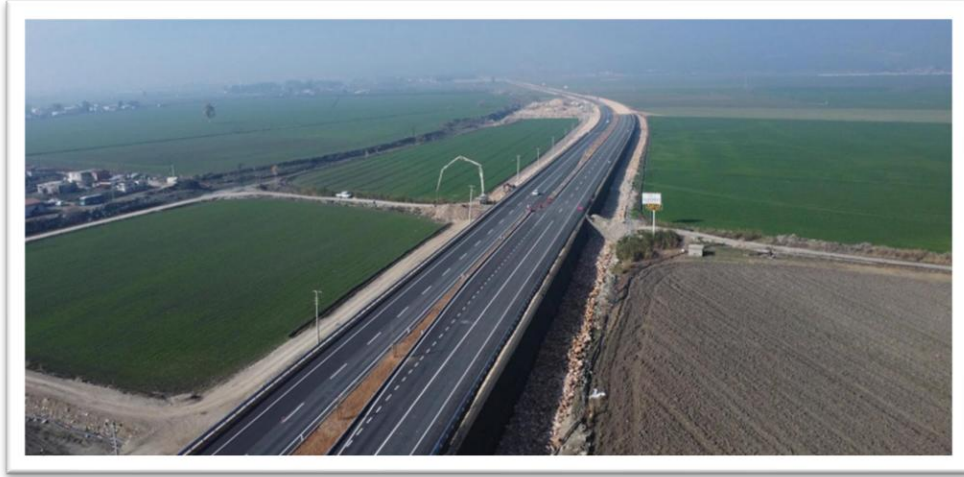
²²⁸ Ibid.

yılında 241 kilometre iken 2000 yılında 1.674 kilometreye, 2002 yılında ise 1.714 kilometreye yükseldi.²²⁹

Karayolu altyapısındaki gelişme 2025 yılında da devam etti. Aydın–Denizli Otoyolu’nun tamamı 2025 yılında hizmete açıldı. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün 1 Ocak 2026 tarihli envanterine göre Türkiye’nin sorumluluğundaki otoyol, devlet yolu ve il yollarının toplam uzunluğu 68.510 kilometre, otoyol uzunluğu ise 3.796 kilometre oldu.²³⁰

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında 2053 yılına kadar karayolu altyapısının geliştirilmesi ve otoyol ağının genişletilmesi hedeflendi. Planlanan projelerin tamamlanmasıyla 2053 yılı sonunda otoyol ağının 8.325 kilometreye ulaşması, 5.839 kilometre yeni otoyol yapılması öngörüldü.²³¹

6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen ve 11 ili etkileyen depremler sonucunda karayolu altyapısında çatlak, çöküntü ve toprak kaymalarının yanı sıra otoyollardaki tünel ve köprülerde de çeşitli yapısal hasarlar oluştu. Depremden etkilenen ulaşım altyapısının yeniden güvenli hale getirilmesi amacıyla kalıcı onarım çalışmaları 2025 yılında da sürdürüldü. Bu kapsamda yolların onarımı gerçekleştirildi; sinyalizasyon sistemleri, oto korkuluklar ile yatay ve düşey trafik işaretlemeleri yenilendi. Köprülerin bakım ve onarımı yapıldı, sismik takviye izolatörleri değiştirildi ve tünellerde meydana gelen yapısal olmayan hasarlar giderildi. Hasar gören tarihi köprülerin yanı sıra hizmet tesisleri, bakımevleri ve diğer hizmet binalarında yürütülen onarım çalışmaları da devam etti.²³²



Hatay Havalimanı Yolu

²²⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Tarihçe*.

²³⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Yol Ağı Bilgileri*

²³¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı*, S. 32.

²³² T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu 2025*, S. 56

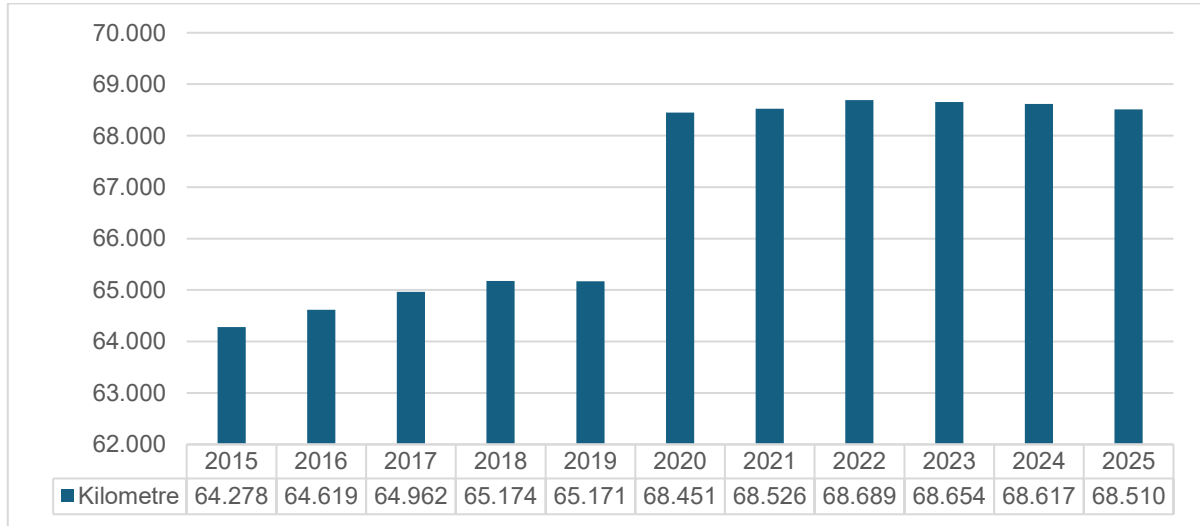
Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda olan yol ağı 2025 yıl sonu itibarıyla 3.796 km (%5,54) otoyol, 30.786 km (%44,94) devlet yolu ve 33.928 km (%49,52) il yolu olmak üzere toplam 68.510 km'dir. Bu yol ağının 33.360 km'si sathi kaplama, 32.796 km'si bitümlü sıcak karışım kaplamadır. Toplam yol ağının %43,86'sı (30.049 km) bölünmüş yoldur.²³³

Harita 15 - KGM Karayolu Ağ Durumu Haritası



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 63.

Grafik 32 - Türkiye'de Karayolu Uzunluğu

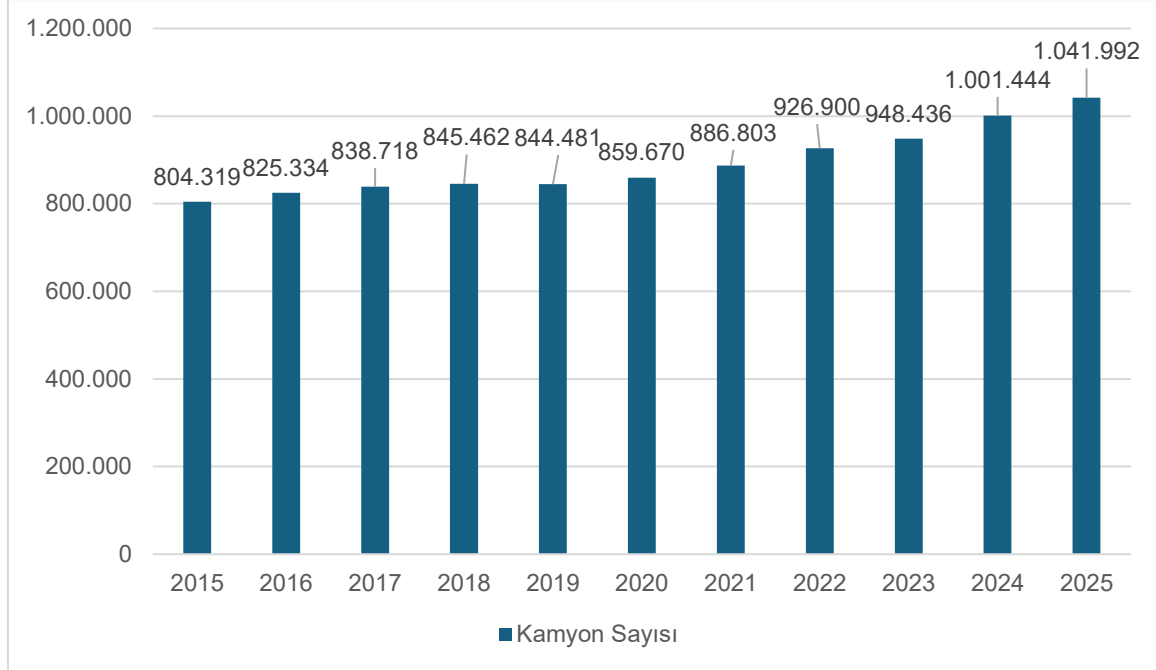


Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Yol Ağı Bilgileri*.

²³³ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 62.

Türkiye’de karayolu uzunluğu 2015 yılında 64.278 km iken 2025 yıl sonu itibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğu altında bulunan toplam karayolu uzunluğu 68.510 km oldu.²³⁴

Grafik 33 - Yıllar İtibarıyla Kamyon* Sayısı



*İş makineleri kapsamında yayınlanan taşıtlar ile özel amaçlı taşıtlar içinde yer alan ağır tonajlı taşıtları da kapsar.

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu, S. 60.



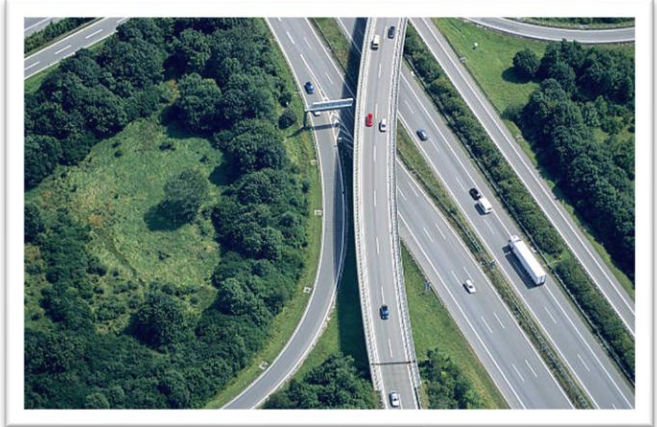
²³⁴ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Yol Ağı Bilgileri*.

Mevzuat

Karayolu taşımacılığına ilişkin idari ve teknik esaslar, 2003 yılına kadar 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun çerçevesinde yürütüldü. 2003 yılında 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte karayolu taşımacılığı faaliyetleri kapsamlı bir yasal çerçeveye kavuşturuldu. Uluslararası karayolu eşya taşımacılığına ilişkin uygulamalar, bu Kanuna dayanılarak hazırlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda yürütüldü.

Karayolu yük taşımacılığı alanındaki temel ikincil mevzuat, 8 Ocak 2018 tarihli Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 27 Ağustos 2022 tarihli Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği, 18 Haziran 2022 tarihli Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 21 Nisan 2016 tarihli Tehlikeli Madde Taşıyan Araç ve Üst Yapıların Teknik Muayeneleri Hakkında Yönetmelik ile 3 Eylül 2004 tarihli Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'nden oluştu. Bu düzenlemeler, taşımacıların ve taşıma işleri organizatörlerinin yetkilendirilmesi, mesleki yeterlilik şartları, tehlikeli madde taşımacılığında güvenlik kuralları, araçların teknik uygunluğu ve sektörde görev yapan personelin eğitimine ilişkin usul ve esasları belirledi.

21 Ocak 2025 tarihli ve 32789 sayılı Resmi Gazete'de yapılan Kombine Taşımacılık Yönetmeliğindeki değişikliklerle demiryolu ile intermodal taşımacılık faaliyetleri Kombine Taşımacılık Yönetmeliği kapsamına dahil edildi. Demiryolu-karayolu kombinasyonunda kullanılan taşıma birimleri, başlangıç ve bitiş noktaları, demiryolu yük istasyonları ve lojistik merkezlere ilişkin şartlar yeniden tanımlandı. Yeşil lojistik faaliyetlerinin kapsamı da bu değişiklik doğrultusunda genişletildi.



6 Şubat 2025 tarihli ve 32805 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelikteki değişikliklerle tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınmasına ilişkin bazı uygulama ve sorumluluklar güncellendi.

15 Mayıs 2025 tarihli ve 32901 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan değişikliklerle motokurye faaliyetleri ilk kez Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamına alındı. Motokuryeler için P1 yetki belgesi alma zorunluluğu getirildi; kurye faaliyet belgesi, kurye istihdamının Bakanlığa bildirilmesi, koruyucu ekipman kullanımı ve gönderilerin teslim sürecine ilişkin kurallar belirlendi. Ayrıca teslimat süresi taahhüdünde bulunulması yasaklandı. Kadın şoför istihdamını

artırmak amacıyla taşıt kartı ücretlerinde indirim ve belirli şartları sağlayan işletmeler için yetki belgesi süresinin ücretsiz uzatılması yönünde teşvikler getirildi.

19 Haziran 2025 tarihli ve 32931 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki değişikliklerle taşıma işleri organizatörü tanımı genişletildi. Depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, sigorta, dağıtım ve diğer lojistik hizmetler kapsamında organizatörlerin sorumluluklarına ilişkin hükümler yeniden düzenlendi. Yetki belgesi alma şartları ile genel yükümlülüklerde de değişiklik yapıldı.



2025 yılı sonu itibarıyla Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında geçerli yetki belgesine sahip işletme sayısı 632.909'a ulaştı. Aynı dönem itibarıyla Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi sahibi firma sayısı 10.178, Kombine Taşımacılık Yönetmeliği kapsamında Yeşil Lojistik Belgesi bulunan firma sayısı ise 42 oldu.²³⁵ Tehlikeli madde taşımacılığı alanında 2025 yılı sonunda

geçerli Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi sayısı 37.800'e ulaştı; yıl içinde 3.929 yeni belge düzenlendi. ADR/Taşıt Uygunluk Belgeli araç sayısı ise 32.465 olarak kaydedildi.²³⁶

2025 yılında ADR'nin güncellenmiş Türkçe metinleri yayımlandı. ADR 2025, tehlikeli malların uluslararası karayolu taşımacılığında sınıflandırma, ambalajlama, etiketleme, taşıma ve güvenlik hükümlerine ilişkin güncel düzenlemeleri içerdi.

Türkiye, ulusal mevzuatın yanı sıra aşağıdaki uluslararası sözleşmelere de taraftır:

- Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR),
- Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma (CMR),
- TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR),
- Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR).

²³⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025 Faaliyet Raporu, S. 83

²³⁶ Ibid., S. 85

Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi'nin (NCTS) Faz 5 uygulamasına Türkiye'de 17 Kasım 2024 tarihinde geçildi. 2025 yılında ise geçiş sürecinin tamamlanmasına ilişkin idari ve teknik düzenlemeler yürürlüğe konuldu. Ticaret Bakanlığı tarafından 7 Ocak 2025 tarihinde yayımlanan yazıyla geçiş sürecinin tamamlandığı duyuruldu. Aynı dönemde yükümlü kılavuzları, sıkça sorulan sorular, EORI numarası, elektronik imza, çıkış bildirimi ve web servis kullanımına ilişkin dokümanlar yayımlandı. NCTS Faz 5 ile transit beyannamelerinin elektronik ortamda düzenlenmesi, veri setlerinin güncellenmesi ve ortak transit işlemlerinin Avrupa Birliği'nin Birlik Gümrük Kodu ile uyumlu şekilde yürütülmesi amaçlandı.



Uluslararası Karayolu Koridorları ve Türkiye

Türkiye, coğrafi konumu sebebiyle Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı noktadadır. Doğal bir köprü olan ülkemiz Asya, Avrupa, Orta Asya ülkeleri, Kafkas Cumhuriyetleri ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa-Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezinde bulunmaktadır.²³⁷

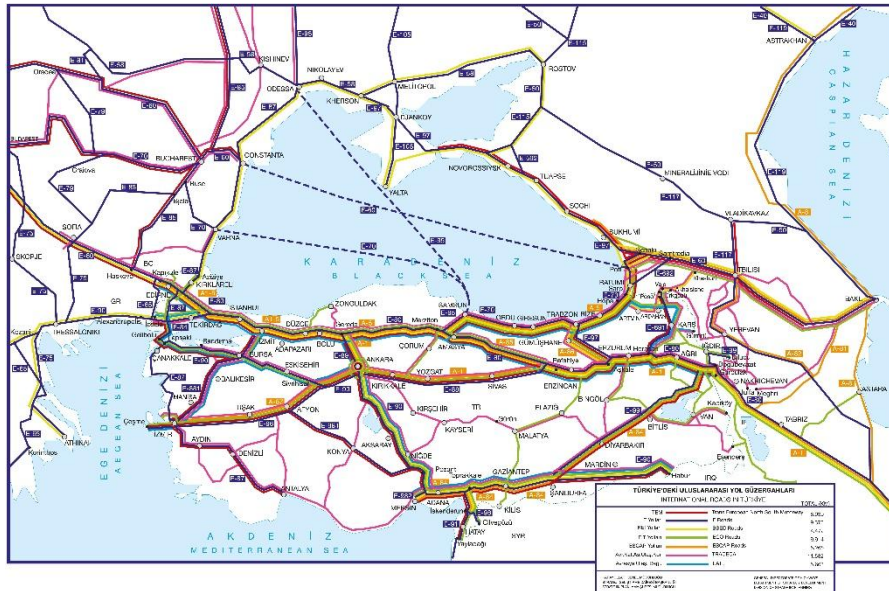
Uluslararası karayolu güzergahları aynı zamanda limanlara ve sınır kapılarına da bağlantı sağlamaktadır.

Tablo 21 - Ülkemizdeki Uluslararası Karayolu Koridorları

Güzergahlar	Uzunluk (km)
Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM)	8.030
E-Yolları Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (UN/ECE/AGR)	9.375
Karadeniz Ekonomik İş Birliği-KEİ (BSEC)	4.472
Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO)	9.914
Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP)	5.268
Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)	5.663
Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı	16.799

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*

Harita 16 - Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

²³⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi, 14 üye ülke (Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çekya, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye) ve dört gözlemci statüde ülkeden (İsveç, Ukrayna, Sırbistan ve Karadağ) oluşmaktadır. Batıda Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Yol Ağına ulaşırken, doğuda ve güneydoğuda Kafkasya ve Batı Asya'nın karayolu sistemleriyle doğrudan bağlantılar sağlamaktadır. Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp, doğuda Sarp, Gürbulak sınır kapılarına, güneyde Cilvegözü ve Habur sınır kapılarına ulaşmaktadır. TEM Projesi kapsamında yer alan yollarımızın büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası E-Yolları ağıının bir parçasıdır.²³⁸

Harita 17 - Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

Türkiye, 1954 yılında imzalanan E-Yolları Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması'na (UN/ECE/AGR), katılım kararı aldı. Türkiye, AGR Uluslararası E-Yolları Ağıının Güneydoğu Avrupa uzantısında yer almaktadır. AGR hükümlerine göre Avrupa'dan Türkiye'ye üç ana arter giriş yapmaktadır. Bunlar: Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giriş yapan E-80, Yunanistan sınırından (İpsala) giriş yapan E-90 ile Bulgaristan'ın Varna Limanından gelip Samsun Limanı üzerinden denizden geçiş sağlayan E-70 numaralı arterlerdir.

²³⁸ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

Bu güzergahlar, Anadolu üzerinden Türkiye'nin Güney ve Doğu sınırındaki Orta Doğu ve Asya uluslararası karayolu ağlarına bağlantı sağlamaktadır.²³⁹

Harita 18 - AGR Uluslararası E - Yolları Ağı



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

Karadeniz Ekonomik İş Birliği-KEİ (BSEC), Türkiye'deki Karadeniz Çevre Karayolu, doğu ile batı arasında yeni bir bağlantı oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle, iki şeritli karayolu kesimlerinin daha yüksek standartlı güzergâhlara dönüştürülmesi planlanmış ve tamamlanan kesimler trafiğe açılmıştır. Ayrıca bu koridor, ana yol ağıımızı Karadeniz ülkelerine, Kafkasya'ya, feribot yoluyla da Hazar Denizinden, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlamaktadır. Türkiye'nin Dönem Başkanlığı sürecinde KEİ Eylem Planı hazırlanmıştır. Söz konusu plan KEİ ülkelerinde taşımacılığın kolaylaştırılması amacıyla tüm ulaşım türlerinde iyileştirmeler yapılmasını, çevreye duyarlı, ulaşımında harmonizasyon sağlanmasını hedeflemektedir.²⁴⁰

²³⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

²⁴⁰ Ibid.

Harita 19 - Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı (BSEC)



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO)'nın ülkemizdeki güzergahları ECO ülkelerini Avrupa ülkeleri ile Orta Doğu ülkelerine bağlayan en kısa ve yüksek standartlı karayolu güzergahlarıdır. Afganistan, Azerbaycan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan ve Özbekistan ECO'ya üye ülkelerdir.²⁴¹

Harita 20 - Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO)

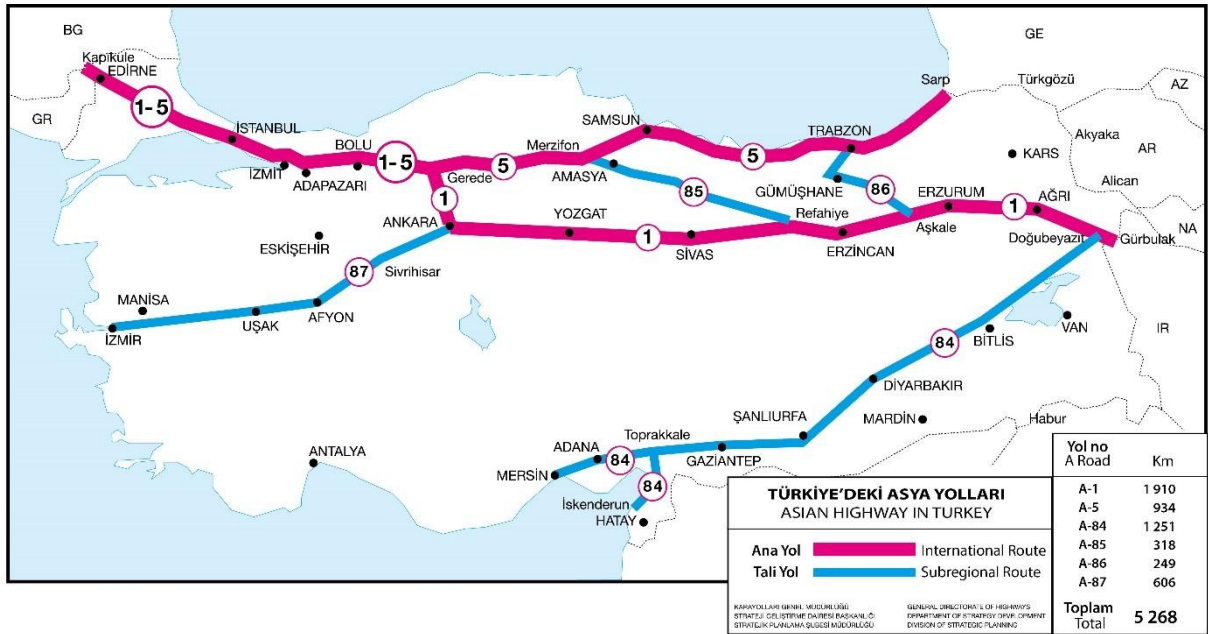


Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

²⁴¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP), Birleşmiş Milletler (BM) Ekonomik ve Sosyal Konseyi tarafından, 1947 yılında Asya ve Uzakdoğu Ekonomik Komisyonu adı altında kuruldu. 1974 yılında da Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP) adını aldı. Türkiye'nin ESCAP'a üyeliği 18 Temmuz 1996 tarihinde hukuken başladı. Asya Karayolu ağının geliştirilmesinin ana hedefi Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyeleri arasında ilişkilerin güçlendirilmesi, uluslararası ticaret ve turizmin geliştirilmesi amacıyla uluslararası ulaştırma ve çevre koşullarına uyumlu altyapının teşkil edilmesidir. Türkiye İran üzerinden Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan koridorda bulunmaktadır.²⁴²

Harita 21 - Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP)



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Avrupa, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinde İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak uluslararası ulaştırmanın gelişmesini hedefleyen hükümetlerarası bir programdır. TRACECA Teşkilatı üye grubu Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna'dan oluşmaktadır. Türkiye'deki TRACECA karayolu hatları Avrupa üzerinden Kapıkule'den giriş yaparak, yüksek standartlı Karadeniz sahil yolunu takip ederek Sarp sınır kapısına erişen ana hatta bağlantı sağlayan liman (İzmir,

²⁴² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

Bandırma, Mersin, Filyos) ve sınır kapılarına (Gürbulak, Türkgözü, Kapıköy, Esendere) ulaşan güzergahlardır.²⁴³

Harita 22 - Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)



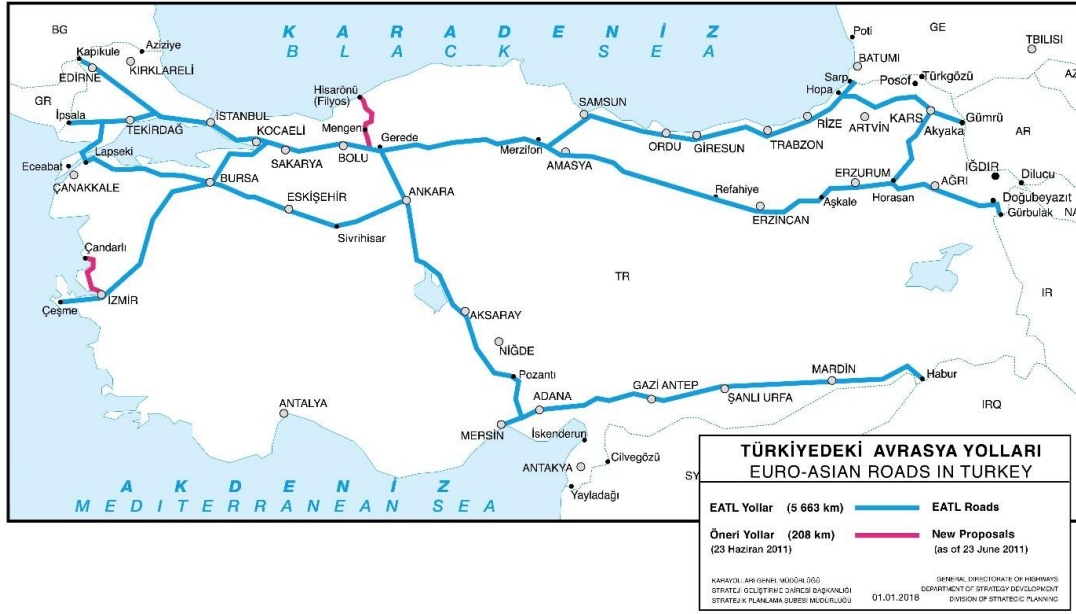
Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

Avrasya Karayolu Bağlantıları Projesi (Euro-Asian Transport Links (EATL)) kapsamında Asya'daki ana bölgelerin Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları ile bağlantılarının sağlanması hedef olarak belirlendi ve bu hedef doğrultusunda büyük ölçekli altyapı yatırımlarından önce ulaşımı kolaylaştırıcı önlemlerin alınması benimsendi. EATL Projesinin I. ve II. Aşamalarında çalışmalar sonucunda Türkiye hem E- Yolları hem de Asya Karayollarından oluşan 5.663 km uzunluğundaki karayolu ağını "Türkiye Avrasya Karayolu Ağı" olarak tanımlandı. Ayrıca, yaklaşık 208 km uzunluğundaki Filyos ve Çandarlı liman bağlantı yollarının da Avrasya Karayolu Ağı kapsamına alınması önerildi.²⁴⁴

²⁴³ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

²⁴⁴ Ibid.

Harita 23 - Avrasya Karayolu Bağlantıları Projesi (EATL)



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı ile Türkiye ve Avrupa Birliği ülkeleri arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımının kolaylaştırılması için iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturularak bunun trans-Avrupa ulaştırma ağlarına eklenmesini sağlamak amaçlanmaktadır. Türkiye TEN-T Kapsamlı Karayolu Ağı uzunluğu toplam 16.799 km'dir. Bunun 9.212 km'sini Çekirdek Karayolu Ağı oluşturmaktadır.²⁴⁵

Harita 24 - Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

²⁴⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

Harita 25 - Kara Hudut Kapıları



Görsel: Emniyet Genel Müdürlüğü



HUDUT KAPISININ ADI		DURUMU		KOMŞU ÜLKEDEKİ HUDUT KAPISI	SINIR ÜLKESİ
1	PAZARKULE (Edirne)	FAAL	DAİMİ	KASTANİON	YUNANİSTAN
2	İPSALA (Edirne)	FAAL	DAİMİ	KİPİ	YUNANİSTAN
3	KAPIKULE (Edirne)	FAAL	DAİMİ	KAPİTAN ANDREVO	BULGARİSTAN
4	HAMZABEYLİ (Edirne)	FAAL	DAİMİ	LESOVA	BULGARİSTAN
5	DEREKÖY (Kırklareli)	FAAL	DAİMİ	MALKO TIRNOVA	BULGARİSTAN
6	SARP (Artvin)	FAAL	DAİMİ	SARPI	GÜRCİSTAN
7	TÜRKGÖZÜ (Ardahan)	FAAL	DAİMİ	VALE	GÜRCİSTAN
8	AKTAŞ (Ardahan)	FAAL	DAİMİ	KARTSAKHİ	GÜRCİSTAN
9	MURATLI (Artvin)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	MARADİDİ	GÜRCİSTAN
10	ALİCAN (Iğdır)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	MARGARA	ERMENİSTAN
11	DİLUCU (Iğdır)	FAAL	DAİMİ	SEDEREK	NAHCİVAN
12	GÜRBULAK (Ağrı)	FAAL	DAİMİ	BAZERGAN	İRAN
13	KAPIKÖY (Van)	FAAL	DAİMİ	RAZİ	İRAN
14	ESENDERE (Hakkari)	FAAL	DAİMİ	SEROW	İRAN
15	HABUR (Şırnak)	FAAL	DAİMİ	EL-HALİL	IRAK
16	DERECİK (Hakkari)	FAAL	DAİMİ	MERSEGUR	IRAK
17	ÜZÜMLÜ (Hakkari)	FAAL	DAİMİ	SERZEARE	IRAK
18	GÜLYAZI (Şırnak)	FAAL DEĞİL	GEÇİCİ	ZAHO	IRAK
19	AKTEPE (Şırnak)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	BACUKA	IRAK
20	OVAKÖY (Şırnak)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	KARAVALA	IRAK
21	KARKAMIŞ (Gaziantep)	FAAL	DAİMİ	CARABLUS	SURİYE
22	CİLVEGÖZÜ (Hatay)	FAAL	DAİMİ	BABUL HAVVA	SURİYE

23	YAYLADAĞI (Hatay)	FAAL	DAİMİ	KESEP	SURİYE
24	NUSAYBİN (Mardin)	FAAL*	DAİMİ	KAMIŞLI	SURİYE
25	AKÇAKALE (Şanlıurfa)	FAAL	DAİMİ	TELL ABYAT	SURİYE
26	ÖNCÜPINAR (Kilis)	FAAL	DAİMİ	BAB ES SELAME	SURİYE
27	ÇOBANBEY (Kilis)	FAAL	GEÇİCİ	AR RA'İ	SURİYE
28	CEYLANPINAR (Şanlıurfa)	FAAL*	GEÇİCİ	RESULAYN	SURİYE
29	MÜRŞİTPINAR (Şanlıurfa)	FAAL DEĞİL	GEÇİCİ	AYN EL ARAB	SURİYE
30	KUMLU (Hatay)	FAAL*	GEÇİCİ	AFRİN	SURİYE
31	ŞENYURT (Mardin)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	DERBESİYE	SURİYE

* Suriye/güvenlik nedeniyle fiilen hizmet verilmemektedir.

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı Web Sitesi, Kara Hudut Kapıları.



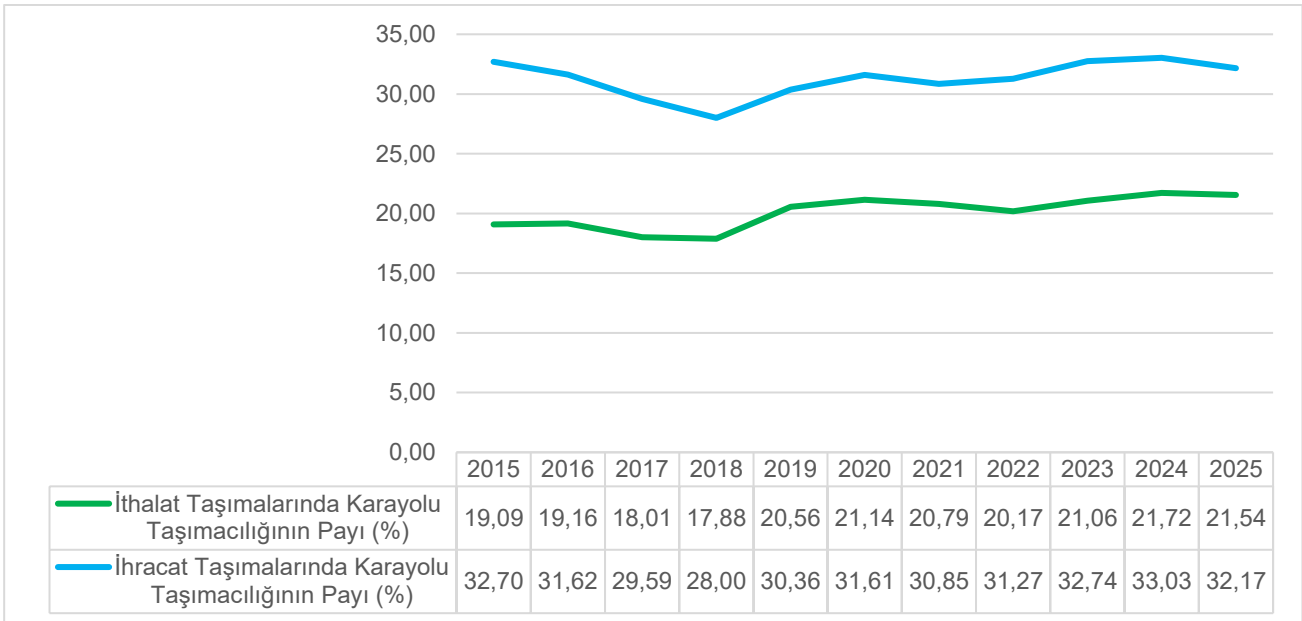
Türkiye'nin Dış Ticareti ve Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığı önemli bir konumda bulunuyor ve denizyolunun ardından değer bazında ikinci sırada yer alıyor. Grafikte 2015–2025 dönemi incelendiğinde, karayolu taşımacılığının hem ithalat hem de ihracat taşımalarındaki en düşük payının 2018 yılında gerçekleştiği görülüyor.

Karayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazlı payı 2015–2025 döneminde en yüksek seviyesine 2024 yılında %33,03 ile ulaştı. Dönem boyunca ihracattaki ortalama pay %31,27 olarak gerçekleşti. 2023 yılında %32,74 olan karayolu taşımacılığının ihracattaki payı, 2024 yılında artarak %33,03'e yükseldi; 2025 yılında ise %32,17 olarak gerçekleşti.

Karayolu taşımacılığının ithalattaki değer bazlı payı 2015–2025 döneminde en yüksek seviyesine 2024 yılında %21,72 ile ulaştı. 2025 yılında bu oran %21,54 oldu. 2020–2025 döneminin tamamında karayolu taşımacılığının ithalattaki payı %20'nin üzerinde seyretti. 2023 yılında %21,06 olan pay, 2024 yılında %21,72'ye yükseldi; 2025 yılında ise %21,54'e geriledi. 2015–2025 döneminde ithalat taşımalarında karayolunun ortalama payı %20,10 oldu.

Grafik 34 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

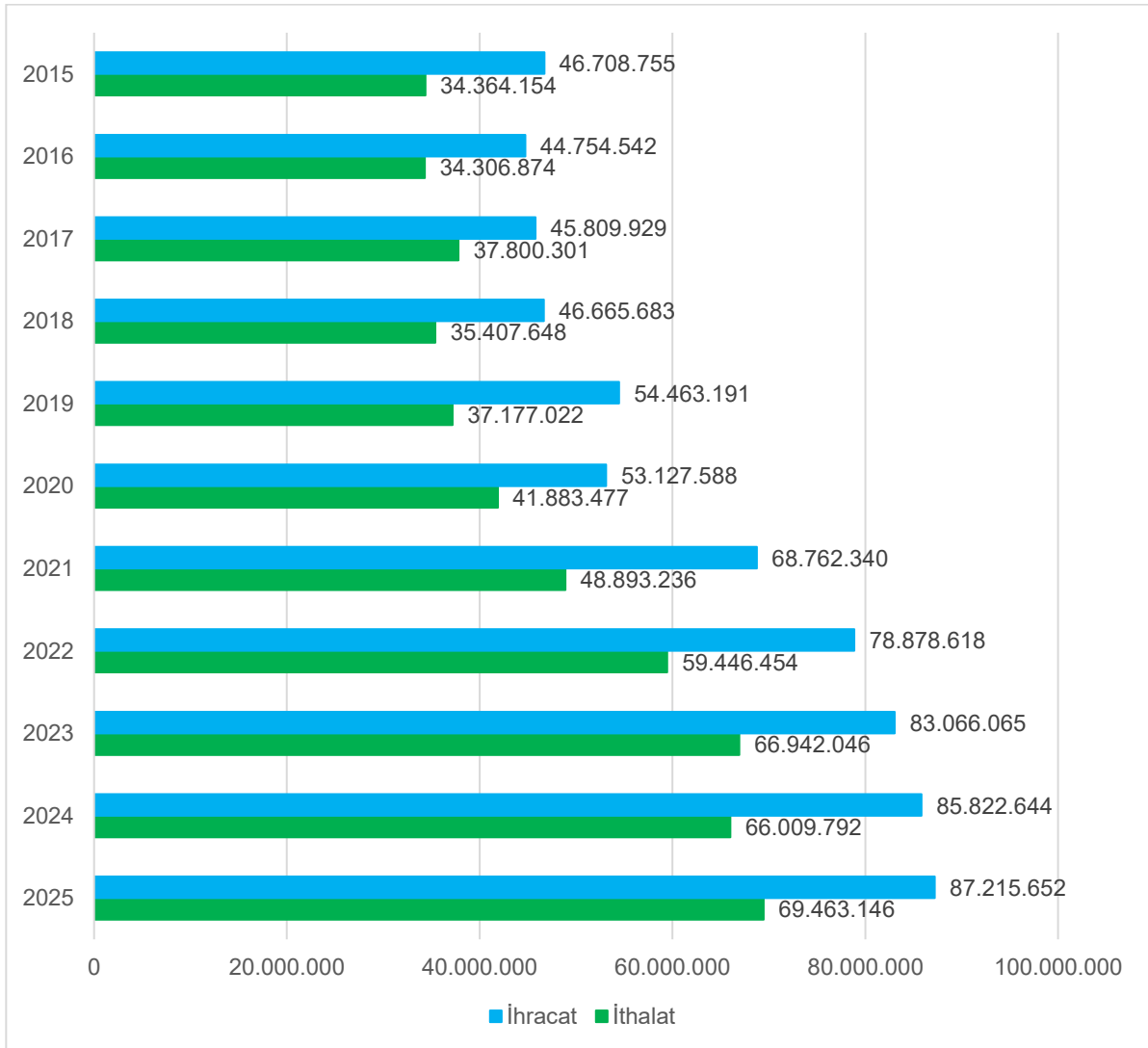


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Uluslararası karayolu taşımacılığında taşınan yüklerin değer bazındaki en yüksek seviyesine hem ithalat hem de ihracat taşımalarında 2025 yılında ulaşıldı.

İthalat taşımalarının değeri 2025 yılında 69.463.146 bin ABD doları, ihracat taşımalarının değeri ise 87.215.652 bin ABD doları oldu. 2015–2025 döneminde ithalat taşımalarının en düşük değeri 34.306.874 bin ABD doları ile 2016 yılında, ihracat taşımalarının en düşük değeri ise 44.754.542 bin ABD doları ile yine 2016 yılında gerçekleşti. 2024 yılında 66.009.792 bin ABD doları olan ithalat taşımalarının değeri, 2025 yılında yaklaşık %5,2 artarak 69.463.146 bin ABD dolarına yükseldi. İhracat taşımalarının değeri ise 2024 yılında 85.822.644 bin ABD doları iken 2025 yılında yaklaşık %1,6 artışla 87.215.652 bin ABD dolarına ulaştı. Bu değerler, 2015–2025 döneminin her iki taşıma yönü açısından da en yüksek seviyesini gösterdi.

Grafik 35 - Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı



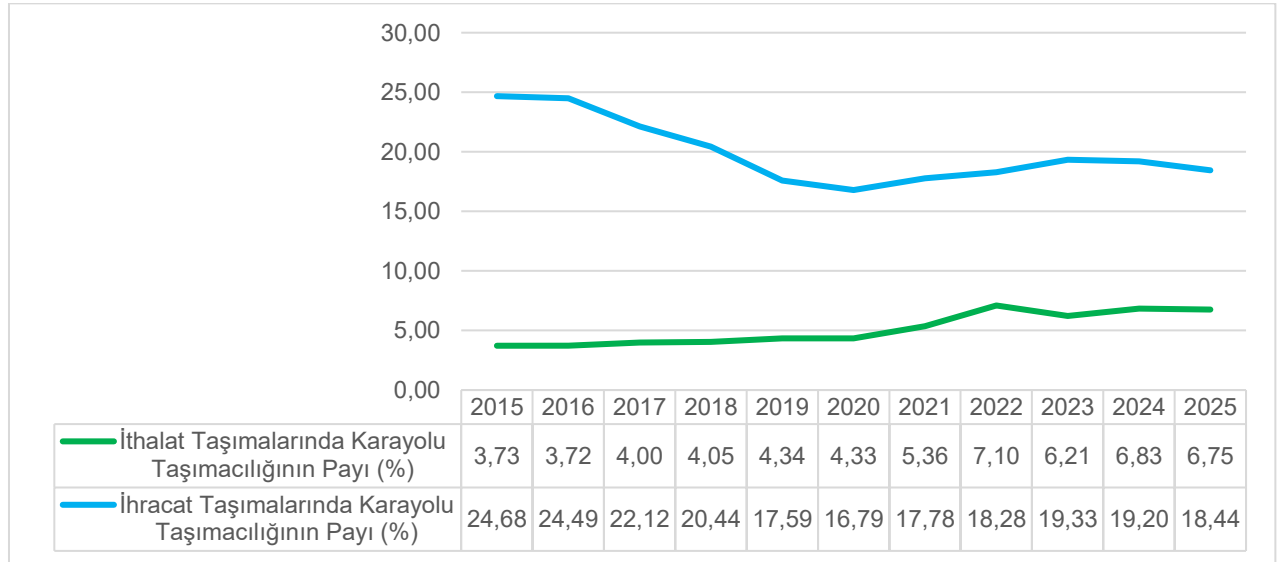
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Bin Dolar)

Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu ile yapılan yük taşımacılığının ağırlık bazındaki payı 2025 yılında ithalat taşımalarında %6,75, ihracat taşımalarında ise %18,44 olarak gerçekleşti.

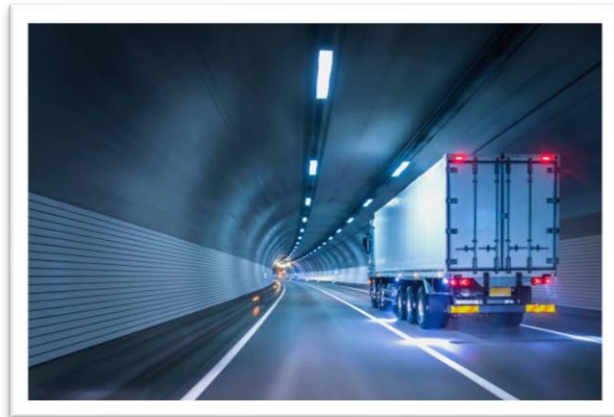
Karayolu taşımacılığının ithalat taşımalarındaki ağırlık bazlı payı 2015–2025 döneminde en yüksek seviyesine %7,10 ile 2022 yılında, en düşük seviyesine ise %3,72 ile 2016 yılında ulaştı. 2024 yılında %6,83 olan ithalat payı, 2025 yılında %6,75'e geriledi. Dönem boyunca ithalat taşımalarında karayolunun ortalama payı %5,13 oldu.

İhracat taşımalarında karayolunun ağırlık bazındaki payı 2015–2025 döneminde en yüksek %24,68 ile 2015 yılında, en düşük ise %16,79 ile 2020 yılında gerçekleşti. 2020 yılındaki düşük seviyenin ardından pay 2021–2023 döneminde yükseldi; ancak 2024 ve 2025 yıllarında yeniden geriledi. 2024 yılında %19,20 olan ihracat payı, 2025 yılında %18,44 olarak gerçekleşti. 2015–2025 döneminde ihracat taşımalarında karayolunun ortalama payı %19,92 oldu.

Grafik 36 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

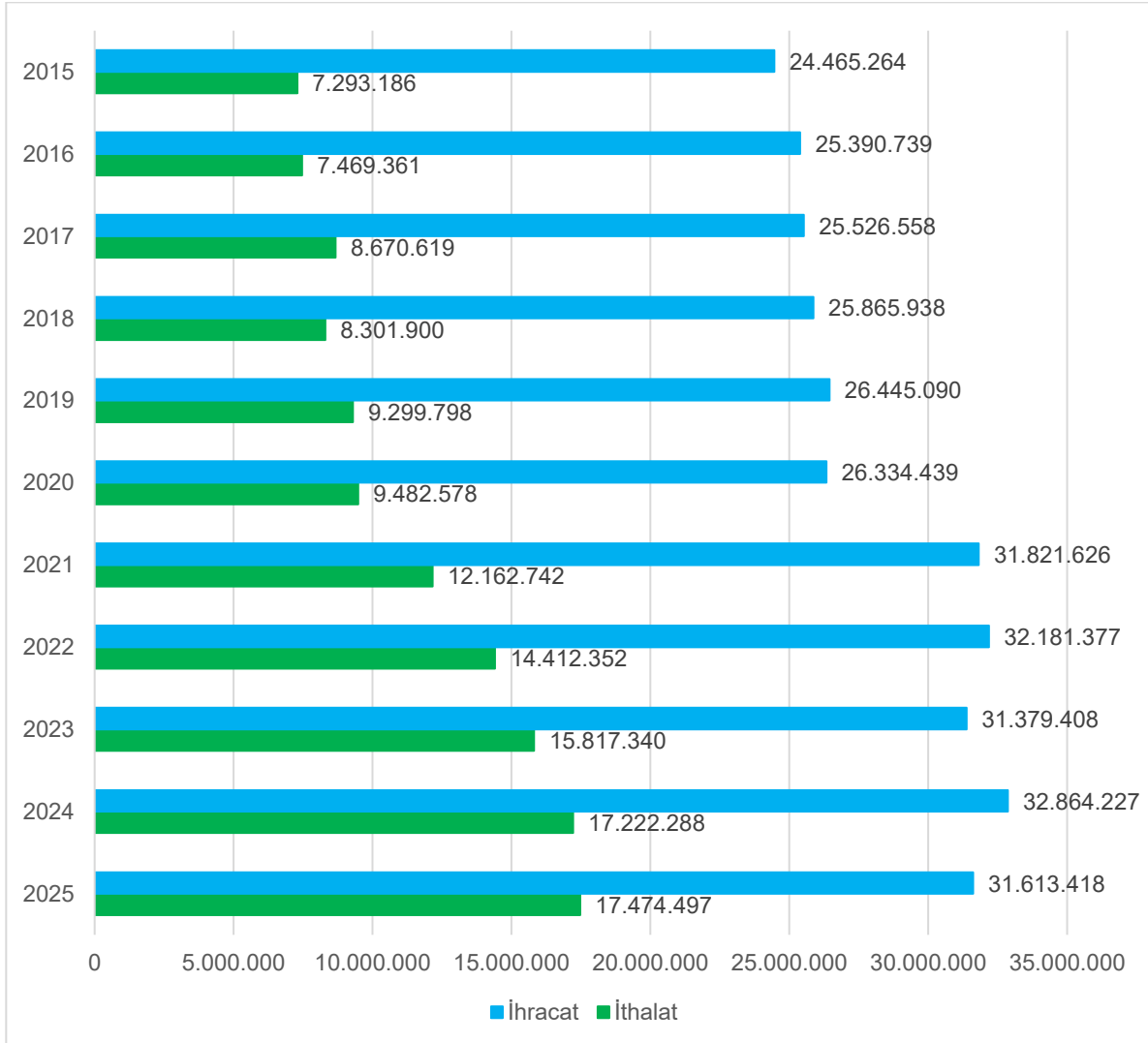


Ağırlık bazında uluslararası karayolu taşımacılığında 2015–2025 döneminin en yüksek ithalat taşıması 17.474.497 ton ile 2025 yılında, en yüksek ihracat taşıması ise 32.864.227 ton ile 2024 yılında gerçekleşti. En düşük ithalat taşıması 7.293.186 ton ile 2015 yılında, en düşük ihracat taşıması ise 24.465.264 ton ile yine 2015 yılında yapıldı.

2024 yılında 17.222.288 ton olan karayolu ithalat taşımaları, 2025 yılında yaklaşık %1,5 artarak 17.474.497 tona ulaştı. İhracat taşımaları ise 2024 yılında 32.864.227 ton iken 2025 yılında yaklaşık %3,8 azalarak 31.613.418 ton oldu.

Son dört yıllık dönemde, yani 2022–2025 arasında, karayolu ile gerçekleştirilen ihracat taşımalarının ağırlığı her yıl 30 milyon tonun üzerinde gerçekleşti. 2025 yılında ihracat taşımalarında düşüş görülmesine rağmen taşıma hacmi 31,6 milyon ton seviyesinde kaldı.

Grafik 37 - Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı



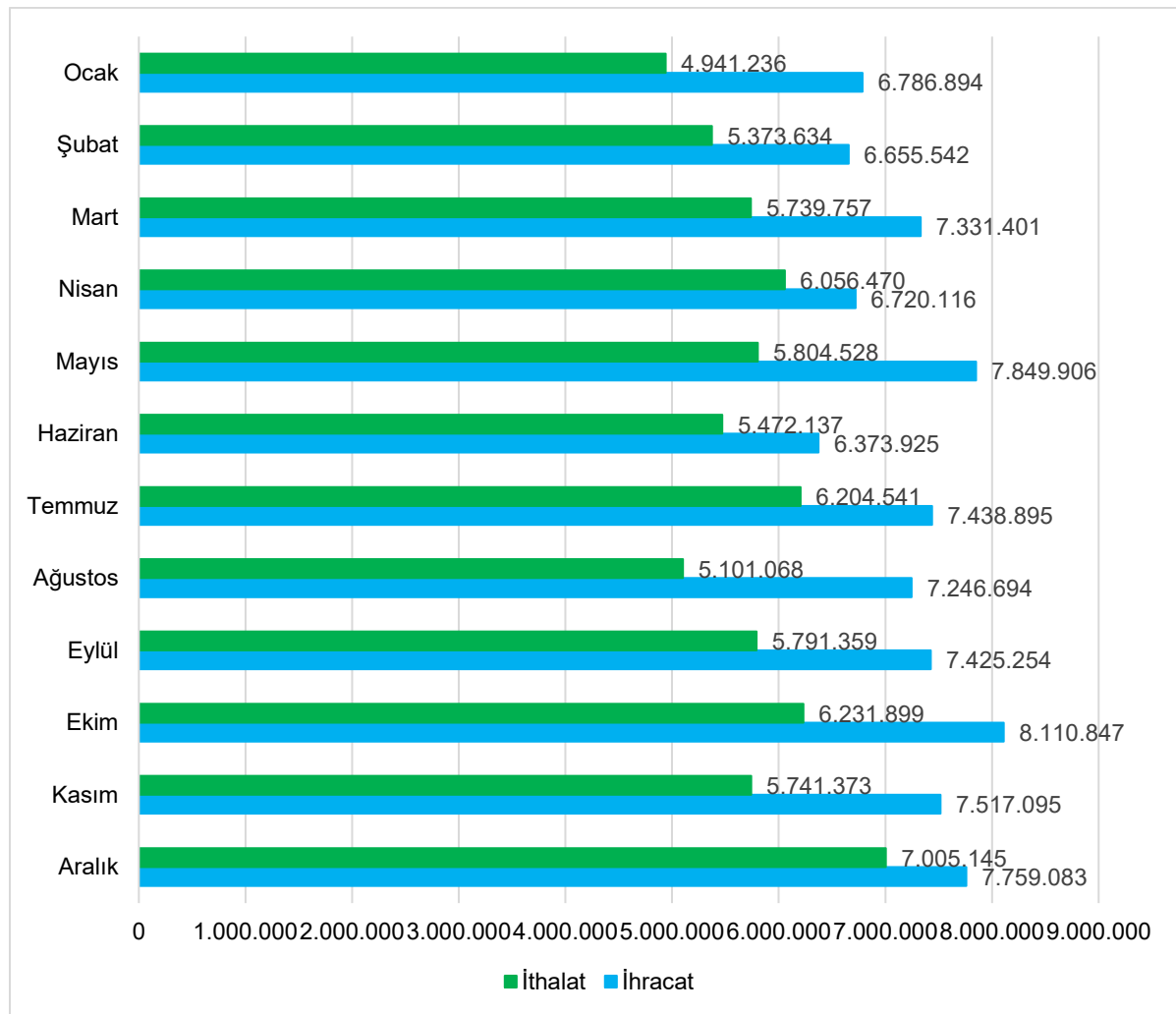
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

2025 Yılı Karayolu Taşımacılığı Verileri

2025 yılında değer bazında uluslararası karayolu taşımacılığında ihracat taşımalarının değeri bütün aylarda ithalat taşımalarının üzerinde gerçekleşti. İhracat taşımalarının en yüksek değeri 8.110.847 bin ABD doları ile Ekim ayında, en düşük değeri ise 6.373.925 bin ABD doları ile Haziran ayında kaydedildi.

İthalat taşımalarında en yüksek değer 7.005.145 bin ABD doları ile Aralık ayında, en düşük değer ise 4.941.236 bin ABD doları ile Ocak ayında gerçekleşti. İhracat ve ithalat arasındaki en yüksek fark Ekim ayında, en düşük fark ise Aralık ayında görüldü.

Grafik 38 - 2025 Yılında Değer Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı

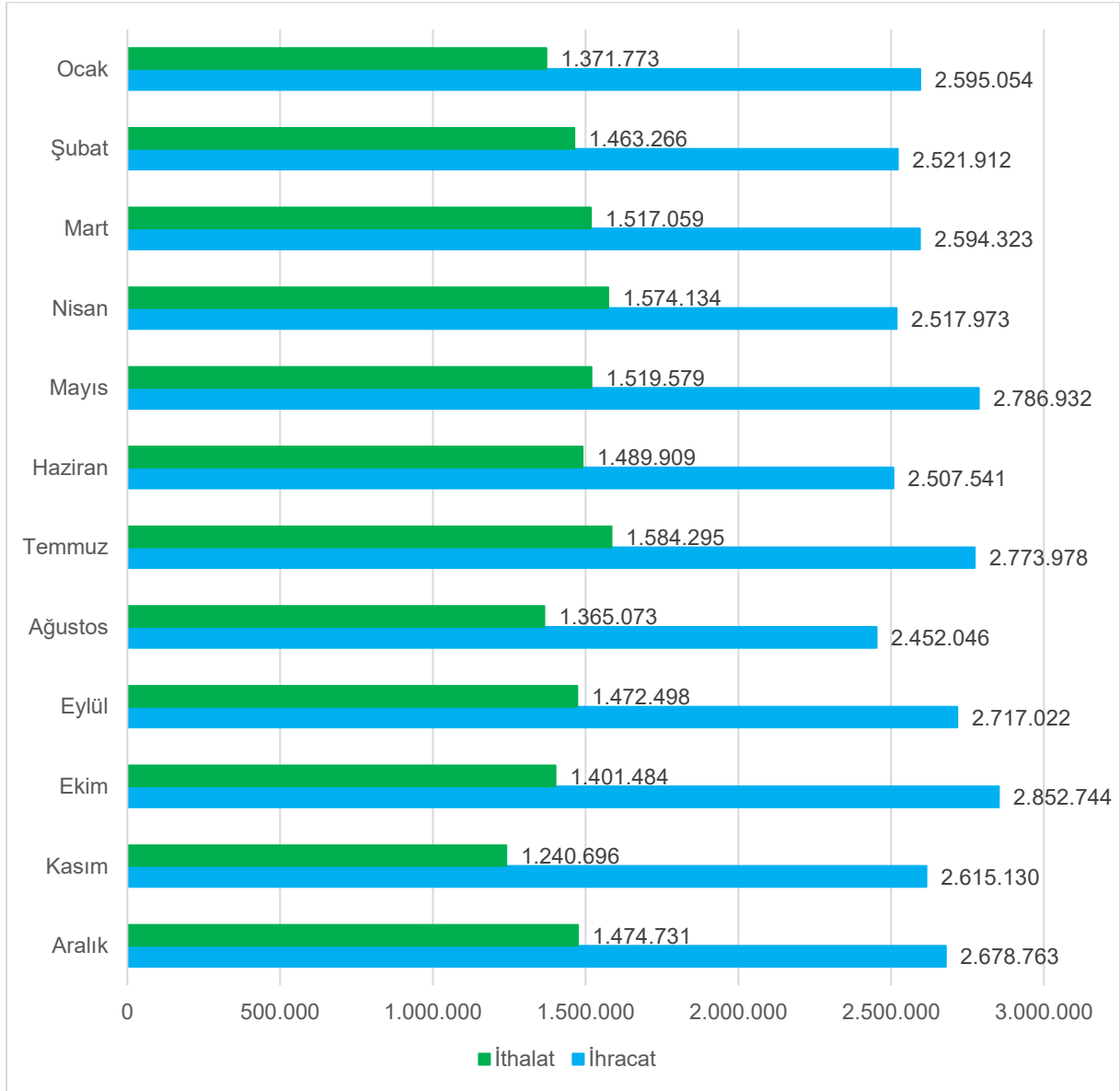


Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2025 yılında ağırlık bazında uluslararası karayolu taşımacılığında ihracat taşımalarının en yüksek seviyesine 2.852.744 ton ile Ekim ayında, en düşük seviyesine ise 2.452.046 ton ile Ağustos ayında ulaşıldı.

İthalat taşımalarında en yüksek taşıma 1.584.295 ton ile Temmuz ayında, en düşük taşıma ise 1.240.696 ton ile Kasım ayında gerçekleşti. 2025 yılı boyunca ihracat taşımalarının ağırlığı her ay ithalat taşımalarının üzerinde seyretti.

Grafik 39 - 2025 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Karayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2025 yılı TÜİK verilerine göre Türkiye’den karayolu ile gerçekleştirilen ihracat taşımalarında değer bazında ilk beş ülke Almanya, Irak, Romanya, Polonya ve Bulgaristan oldu. Almanya, 11.213.689.694 ABD doları tutarındaki ihracat değeriyle ilk sırada yer aldı. Almanya’nın ardından Irak, Romanya, Polonya ve Bulgaristan geldi. Irak, Türkiye’nin sınır komşuları arasında yer alırken Almanya, karayolu ile yapılan ihracatın değeri bakımından ilk sıradaki ülke oldu.

Tablo 23 - İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Ülke
1	Almanya
2	Irak
3	Romanya
4	Polonya
5	Bulgaristan

2025 yılında Türkiye’ye karayolu ile gerçekleştirilen ithalat taşımalarında değer bazında ilk beş ülke Almanya, Çin, İtalya, Polonya ve Fransa oldu.

Tablo 24 - İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Ülke
1	Almanya
2	Çin
3	İtalya
4	Polonya
5	Fransa

Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Havayolu kargo taşımacılığı, yüksek değerli, zaman hassasiyetine sahip ve hızlı teslimat gerektiren ürünlerin uluslararası ticaretinde stratejik rol oynamaktadır. Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasındaki konumu ile İstanbul'un uluslararası aktarma merkezi niteliği, ülkenin bölgesel hava kargo merkezi olma potansiyelini desteklemektedir. Türkiye havalimanlarında elleçlenen kargo miktarı 2025 yılında 2,21 milyon tona ulaşırken dış hat kargo trafiği ilk kez 2,1 milyon tonun üzerine çıktı.

Türkiye'de sivil havacılığın temeli 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla atıldı. Cemiyetin adı 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak değiştirildi. Sivil hava taşımacılığı ise 1933 yılında "Türk Hava Postaları" adıyla başladı. Aynı yıl kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi, Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak sivil havayolu taşımacılığını yürütmekle görevlendirildi.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında sivil havacılık alanındaki kurumsal yapı güçlendi. 1945 yılında imzalanan uluslararası düzenlemelerin ardından Yeşilköy'de uluslararası nitelikte bir havalimanı oluşturulmasına karar verildi. 1949 yılında Hava Meydanları Bürosu kuruldu. Sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemek ve denetlemek amacıyla 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı oluşturuldu; kurumun adı 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi.



1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, havayolu ulaştırmasının yeniden yapılandırılmasını ve özel sektörün sektöre girişini sağlayan temel mevzuat altyapısını oluşturdu. Bu dönemde Türk Hava Yolları filosunu modernleştirmeye başladı; özel havayolu işletmelerinin sayısı, kapasitesi ve pazar payı arttı. 2003 yılında özel sektörün pazara

girişine yönelik kısıtlamaların kaldırılmasıyla birlikte sektörde serbestleşme süreci hızlandı. 2003 yılından itibaren yapılan yasal düzenlemeler havayolu şirketleri, altyapı ve filo yatırımları ile bağlantı sayılarındaki artışı destekledi.²⁴⁶

²⁴⁶ SHGM Web Sitesi, Tarihçe

Havayolu kargo taşımacılığı, Türkiye'nin küresel ticaret bağlantılarını destekleyen stratejik bir lojistik hizmeti olarak önemini korudu. Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasındaki konumu ile İstanbul'un uluslararası aktarma merkezi niteliği, hava kargo taşımacılığının gelişimini destekledi.

İç hatlarda 2003 yılında 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2025 yılı sonu itibarıyla 58 noktaya ulaşıldı. Dış hatlarda 2003 yılında 50 ülkede 60 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2025 yılı sonu itibarıyla 133 ülkede 356 noktaya ulaşıldı.²⁴⁷

Tablo 25 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları

Havayolu Şirketleri	2024	2025
THY A.O.	440	473
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	119	128
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	72	81
Ajet Hava Taşımacılığı A.Ş.	11	32
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	15	15
Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.	12	14
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	11	11
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	10	9
Tailwind Havayolları A.Ş.	7	5
BBN Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	10	11
Mavi Gök Havacılık A.Ş.	12	11
ACT Hava Yolları A.Ş.	4	2
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	5
Air Anka Havayolları A.Ş.	3	3
Toplam	729	800

Kaynak: SHGM, *Faaliyet Raporu 2025*. S. 35.

SHGM tarafından yayınlanan verilere göre Türkiye'nin, 2024 yılında 729 olan uçak sayısı 2025 yılında 800 oldu. Bu uçakların 760'ı yolcu, 40'ı ise kargo uçağıdır. 2024 yılında kargo uçaklarının toplam yük kapasitesi 2.707.875 kilogram iken 2025 yılında 2.902.725 kg'dır.²⁴⁸

6 Şubat 2023 tarihinde ülkemizde gerçekleşen deprem felaketinde Hatay Havalimanı'nın zemininde ciddi ölçüde çökme, pistinde kırılma meydana geldi. Depremin hemen ardından yardım ve tahliye amaçlı uçuşlar için pist geçici olarak hizmet verecek şekilde onarıldı ancak

²⁴⁷ SHGM, *Faaliyet Raporu 2025*. S. 40,41.

²⁴⁸ Ibid., S. 34.

havalimanı bu süreçte sivil uçuş trafiğine kapatıldı. Hatay Havalimanı onarım işinin ihalesi 2023 yılında gerçekleştirildi, 2025 yılında söz konusu projede yaklaşık %90 seviyesinde fiziki gerçekleşme sağlandı. Bu kapsamda birinci etap çalışmaları tamamlanarak 2.720 metre uzunluk ve 45 metre genişliğinde yardımcı pist ile toplam 10 uçak park pozisyonlu apron ve taksi yolları hizmete açıldı, 2 Eylül 2025 tarihinde ilk ticari uçuş gerçekleştirildi.²⁴⁹

Ayrıca Adana, Adıyaman, Gaziantep, Kahramanmaraş ve Malatya Havalimanlarında küçük ölçekli hasarlar oluştu. Bu hasarların büyük kısmı 2023 yılsonu itibarıyla onarıldı. Deprem sonrası havalimanlarında meydana gelen hasarların giderilmesine yönelik olarak 24,2 milyar TL tutarında yatırım planlandı ve 2025 sonu itibarıyla yaklaşık 19,5 milyar TL tutarında harcama yapıldı.²⁵⁰



Görsel: SHGM, Hatay Havalimanı.

Türkiye’de 2025 yıl sonu itibarıyla sivil hava ulaşımına açık 58 havalimanında ve Türk Hava Sahasında, uluslararası standartlarda hizmet verilmektedir.²⁵¹

Harita 26 - Türkiye'nin Sivil Hava Ulaşımına Açık Havalimanları



Kaynak: DHMİ, 2025 Yılı Havayolu Sektör Raporu, S. 22.

²⁴⁹ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu 2025*, S. 58

²⁵⁰ Ibid., S. 58

²⁵¹ DHMİ, 2025 Yılı Havayolu Sektör Raporu, S. 22.

10 Ağustos 2024 tarihinde açılan Çukurova Uluslararası Havalimanı ile Türkiye'deki havalimanı sayısı 58'e yükseldi.²⁵² Bölgenin ve ülkenin turizmine, ticaretine güç katması beklenen, Türkiye'nin kargoda ikinci büyük hava kargo merkezi ve Orta Doğu'ya açılan kapısı olarak değerlendirilen Çukurova Uluslararası Havalimanı kargo trafiğinin ticaret hacmini 2 katına çıkarması öngörülmüyor.²⁵³



Görsel: AA, Çukurova Uluslararası Havalimanı.



²⁵² DHMİ Genel Müdürlüğü, 2024 Yılı Havayolu Sektör Raporu, S.1.

²⁵³ Anadolu Ajansı, "Türkiye'nin havacılığa yeni imzası" Çukurova Uluslararası Havalimanı açıldı

Mevzuat

Türkiye’de havayolu ile yük taşımacılığının temel hukuki dayanağını 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu oluşturdu. Kanun, sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararı, Türkiye’nin ulusal çıkarları ve uluslararası yükümlülükler doğrultusunda yürütülmesine ilişkin temel çerçeveyi belirledi.

Ticari hava taşımacılığı faaliyetleri bakımından Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) uygulanmaktadır. Bu Yönetmelik; yolcu veya yalnızca yük taşımacılığı yapan ticari hava taşıma işletmelerinin kuruluş, ön izin, işletme ruhsatı, mali ve teknik yeterlilik, yönetici personel ve faaliyet koşullarını düzenlemektedir.



Havalimanlarında yürütülen hizmetler Havalimanları/Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) kapsamında düzenlenmektedir. Yönetmelik; yer hizmetleri kuruluşlarının yetkilendirilmesi, çalışma ruhsatları, hizmet türleri, hava taşıyıcılarıyla yapılacak anlaşmalar, personel ve teçhizat şartları ile denetim esaslarını belirlemektedir. Kargo ve posta hizmetleri de bu kapsamda yer hizmetlerinin temel başlıklarından biri olarak düzenlenmektedir. 2025 yılında havayolu kargo taşımacılığını doğrudan ilgilendiren en önemli mevzuat değişikliği, SHY-22’de yapılan değişiklik oldu. “Havalimanları/Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-



22)’nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik”, 9 Aralık 2025 tarihli ve 33102 sayılı Resmi Gazete’de yayımlandı. Yapılan değişiklikle DHMİ ve havalimanı/havaalanı işletmecisine ilişkin tanımlar güncellendi ve havalimanı işletmecilerinin görev ve sorumlulukları SHY-14A ile uyumlu hale getirildi. Yer hizmetleri çalışma ruhsatlarının düzenlenmesi, yenilenmesi ve iptaline ilişkin

yetki ve süreçler yeniden düzenlenirken, yer hizmetleri kuruluşlarının hava taşıyıcılarıyla yaptığı geçerli anlaşmalara ilişkin güncel listenin havalimanı işletmecisinin internet sitesinde yayımlanması öngörüldü. Ayrıca hava taşıyıcıları ile yer hizmetleri kuruluşları arasındaki yetki ve sorumluluk dağılımı netleştirildi; kargo ve posta hizmeti sunan yer hizmetleri kuruluşlarının ruhsatlandırma ve hizmet yürütme süreçlerine ilişkin hükümler güncellendi.

Hava kargo ve posta taşımacılığında güvenlik kuralları ise Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHT-17.6) ile belirlenmektedir. Talimat; hava taşıyıcılarının, yer hizmetleri kuruluşlarının, taşıma işleri organizatörlerinin, yetkili acentelerin, bilinen göndericilerin, güvenlik kontrollü tedarikçilerin ve tedarik zincirindeki diğer tarafların görev ve sorumluluklarını düzenlemektedir. Yetkili acente sistemi, güvenlik kontrolleri, gönderilerin kabulü, depolanması, transferi ve taşınması sırasında uygulanacak güvenlik tedbirleri bu çerçevede yürütülmektedir.

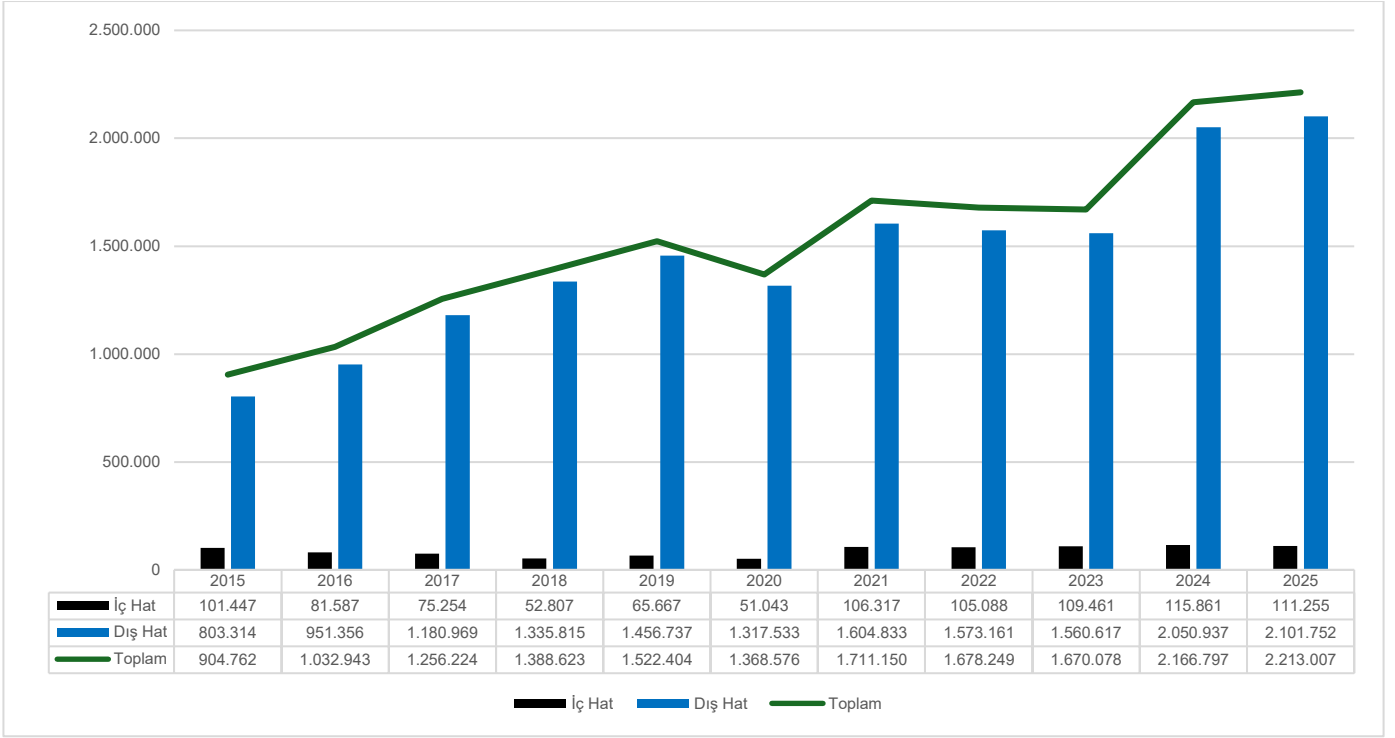
Türkiye, uluslararası havayolu yük taşımacılığı bakımından çok taraflı sözleşmelere de taraftır. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago'da imzalandı ve Türkiye bu sözleşmenin kurucu tarafları arasında yer aldı. Sözleşme ile kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), 2025 yılı itibarıyla 193 üye devletten oluşmaktadır. Türkiye ayrıca Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'na (ECAC) ve Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı'na (EUROCONTROL) üyedir. Uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu ve taşıma belgelerine ilişkin temel kurallar ise Türkiye bakımından 2011 yılında yürürlüğe giren 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi çerçevesinde uygulanmaktadır.



Havalimanlarında Kargo Trafiği

DHMI tarafından yayınlanan “Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafiği İstatistikleri 2025” verilerine göre 2025 yılında Türkiye geneli havalimanları kargo trafiği toplamda 2.213.007 ton olarak gerçekleşti.

Grafik 40 - Türkiye Geneli Havalimanları Kargo Trafiği



Kaynak: DHMI (Ton)

İç hat kargo trafiği 2016–2020 döneminde 100.000 tonun altında kaldı. 2020 yılında 51.043 ton ile dönemin en düşük seviyesine geriledi. 2021 yılından itibaren yeniden 100.000 tonun üzerine çıkan iç hat kargo trafiği, 2024 yılında 115.861 ton ile en yüksek seviyesine çıktı. 2025 yılında ise 111.255 ton olarak gerçekleşti.

Dış hat kargo trafiği 2015 yılında 803.314 ton olarak gerçekleşti ve 2019 yılına kadar düzenli biçimde arttı. Pandeminin etkisiyle 2020 yılında 1.317.533 tona gerileyen dış hat kargo trafiği, 2021 yılından itibaren yeniden yükseldi. 2024 yılında 2.050.937 tona ulaşan dış hat kargo trafiği, 2025 yılında 2.101.752 ton ile 2015–2025 döneminin en yüksek seviyesine çıktı.

Türkiye geneli toplam kargo trafiği de 2025 yılında 2.213.007 tona ulaşarak aynı dönemin en yüksek değerini kaydetti.

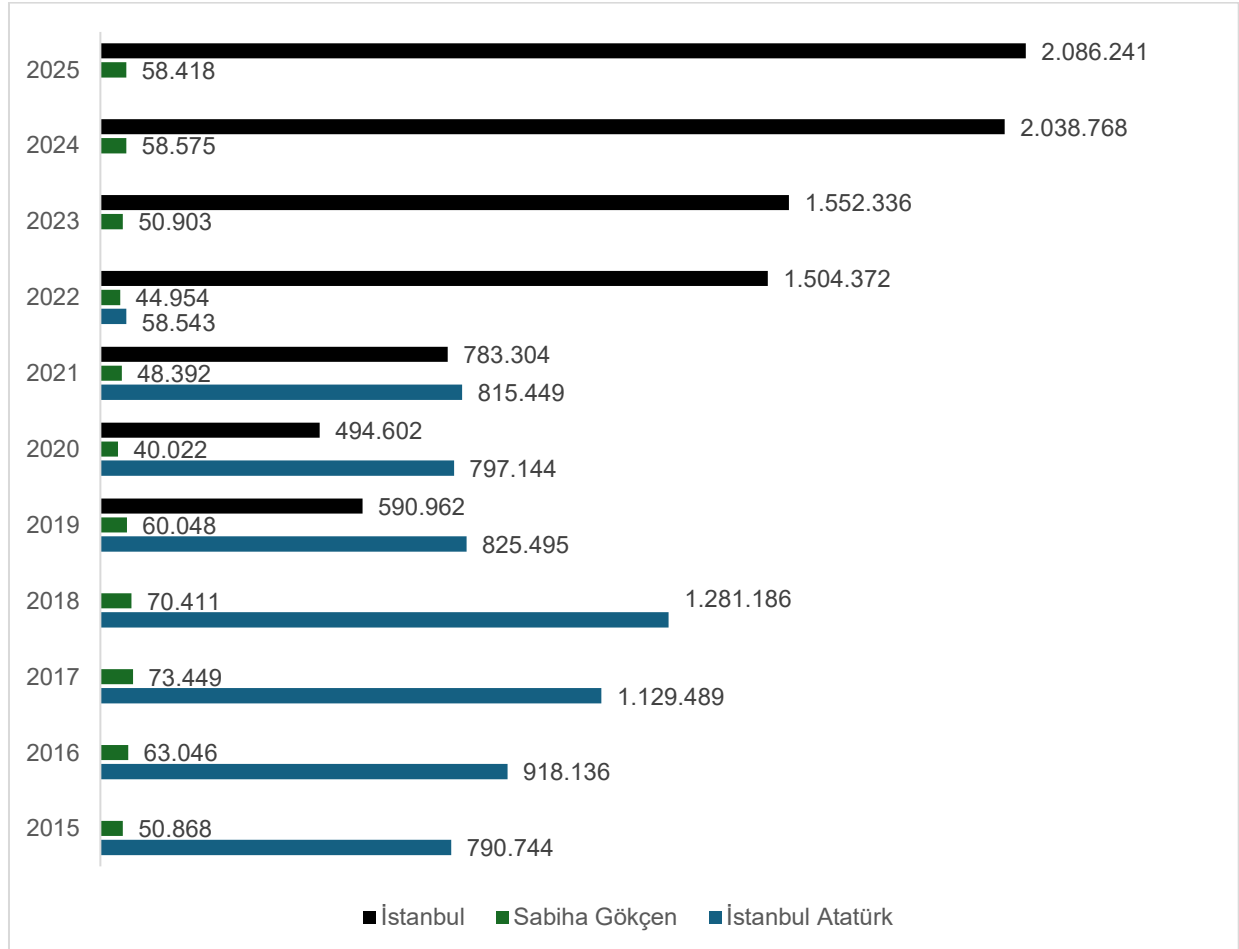
İstanbul Havalimanlarında İç ve Dış Hat Kargo Trafiği

İstanbul'daki havalimanlarının toplam kargo trafiği 2024 yılında 2.097.343 ton iken, 2025 yılında 2.144.659 tona yükseldi. Böylece İstanbul havalimanlarının toplam kargo trafiği 2025 yılında yaklaşık %2,3 arttı.

2019 yılında İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçmesiyle Atatürk Havalimanı'nın kargo trafiği gerilemeye başladı. Atatürk Havalimanı'nda 2024 ve 2025 yıllarında kargo taşımacılığı gerçekleşmedi.

İstanbul Havalimanı'nın kargo trafiği 2024 yılında 2.038.768 ton iken, 2025 yılında 2.086.241 tona ulaştı. Sabiha Gökçen Havalimanı'nda ise kargo trafiği 2024 yılında 58.575 ton, 2025 yılında 58.418 ton olarak gerçekleşti. 2025 yılında İstanbul Havalimanı, kentteki toplam kargo trafiğinin yaklaşık %97,3'ünü oluşturdu.

Grafik 41 - İstanbul'daki Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafiği

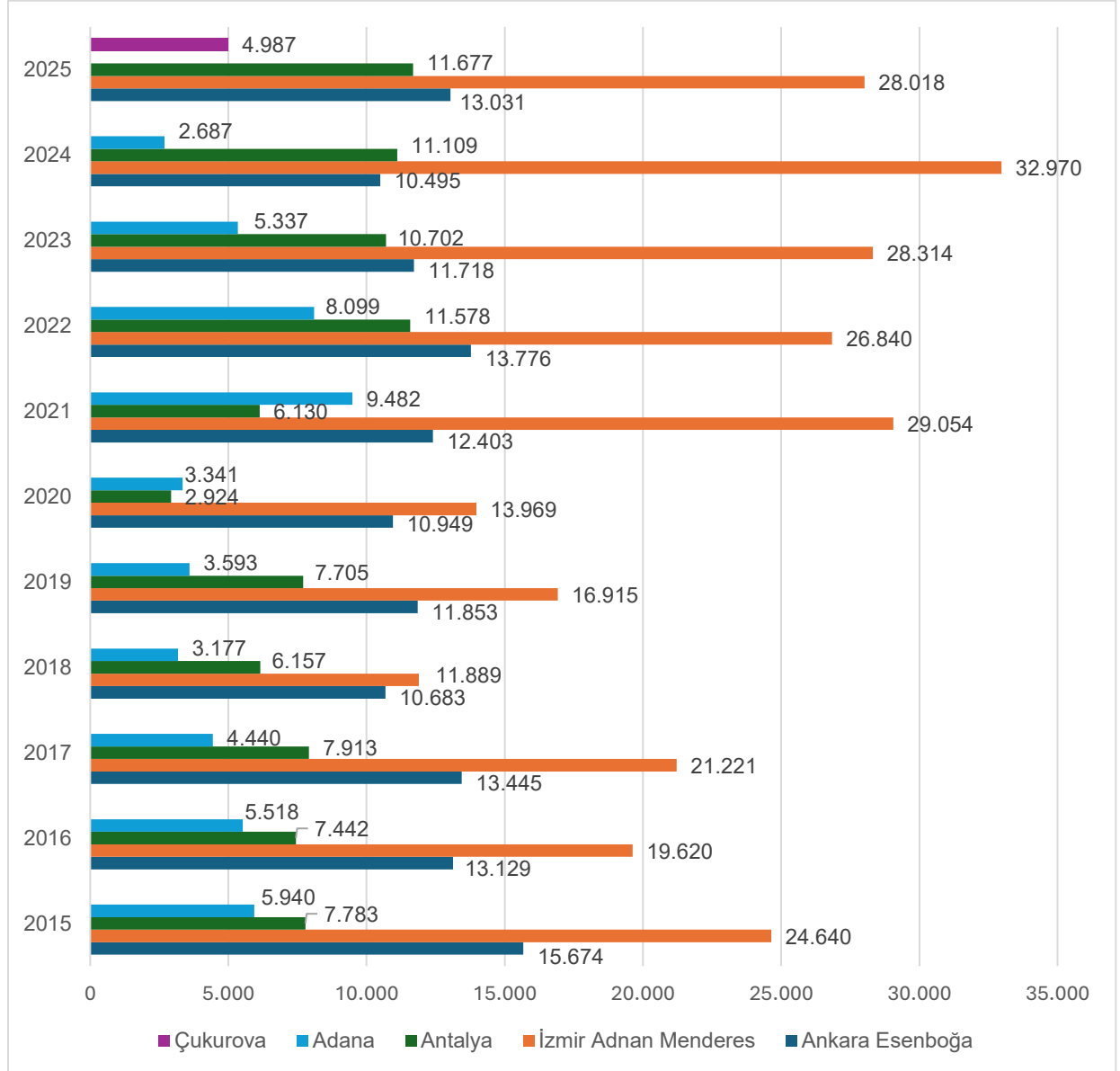


Kaynak: DHMİ (Ton)

Diğer Şehirlerdeki İç ve Dış Hat Kargo Trafiği

İstanbul'daki havalimanları dışındaki seçilmiş havalimanlarının kargo trafiği, İstanbul'daki havalimanlarına göre daha düşük seviyede kaldı. Bununla birlikte İzmir Adnan Menderes, Ankara Esenboğa ve Antalya havalimanları, İstanbul dışındaki başlıca kargo merkezleri olarak öne çıktı.

Grafik 42 - İstanbul Harici Seçilmiş Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafiği



Kaynak: DHMİ (Ton)

Adana Havalimanı'nda kargo trafiği 2024 yılında 2.687 ton olarak gerçekleşti. 2015–2025 döneminde en yüksek kargo trafiği 2021 yılında 9.482 ton, en düşük kargo trafiği ise 2024 yılında 2.687 ton oldu. 2025 yılında Adana Havalimanı için ayrı bir kargo verisi yer almadı. Çukurova Uluslararası Havalimanı'nda ise 2025 yılında 4.987 ton kargo taşındı.

Antalya Havalimanı'nda kargo trafiği 2024 yılında 11.109 ton, 2025 yılında ise 11.677 ton olarak gerçekleşti. 2015–2025 döneminde en yüksek kargo trafiği 2025 yılında 11.677 ton ile kaydedildi. En düşük değer ise pandeminin etkisiyle 2020 yılında 2.924 ton oldu. Antalya Havalimanı'nın dönem ortalaması yaklaşık 8.000 ton seviyesinde gerçekleşti. 2022 yılında 11.578 tona ulaşan kargo trafiği, 2023 yılında %7,6 oranında gerileyerek 10.702 tona düştü; 2025 yılında ise yeniden artış gösterdi.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda kargo trafiği 2024 yılında 32.970 ton ile 2015–2025 döneminin en yüksek seviyesine ulaştı. 2025 yılında ise 28.018 ton olarak gerçekleşti. En düşük kargo trafiği 2018 yılında 11.889 ton oldu. İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın kargo trafiği 2016, 2018, 2019 ve 2020 yılları dışında tüm yıllarda 20.000 tonun üzerinde gerçekleşti.

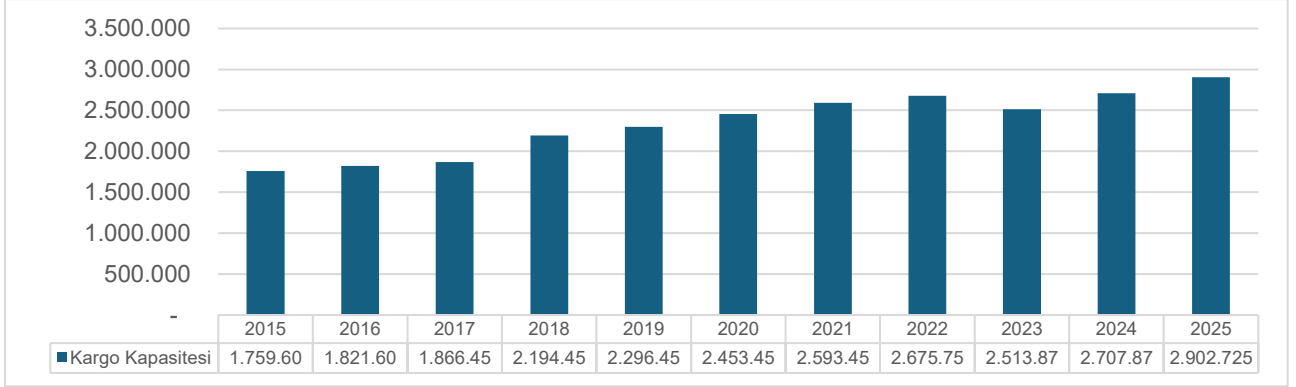
Ankara Esenboğa Havalimanı'nda kargo trafiği 2024 yılında 10.495 ton ile 2015–2025 döneminin en düşük seviyesine geriledi. 2025 yılında 13.031 tona yükseldi. Aynı dönemde en yüksek kargo trafiği 2015 yılında 15.674 ton olarak gerçekleşti. Ankara Esenboğa Havalimanı'nda kargo trafiği dönem boyunca 10.000 tonun altına düşmedi.



Türkiye'nin Havacılık Filosu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre Türkiye’de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 14 havayolu şirketinin toplam 800 olan uçaklarının 760’ı yolcu, 40’ı ise kargo uçağıdır. 40 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.902.725 kilogramdır.

Grafik 43 - Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram)



Kaynak: SHGM, *Faaliyet Raporu 2025*. S. 35.

THY A.O.’ya ait yolcu uçağı sayısı 452, kargo uçağı sayısı ise 21’dir. Kargo uçaklarının toplam kargo kapasitesi 1.812.000 kilogramdır.

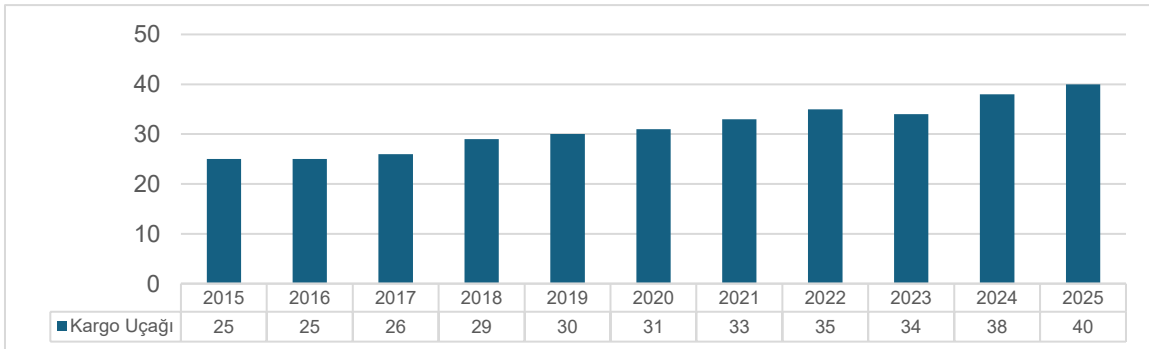
MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.’ye ait 9 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 521.000 kilogramdır.

BBN Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.’ye ait 3 kargo uçağının kargo kapasitesi 81.000 kilogramdır.

ACT Havayolları A.Ş.’ye ait 2 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 227.150 kilogramdır.

ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.’ye ait 5 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 261.575 kilogramdır.

Grafik 44 - Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu

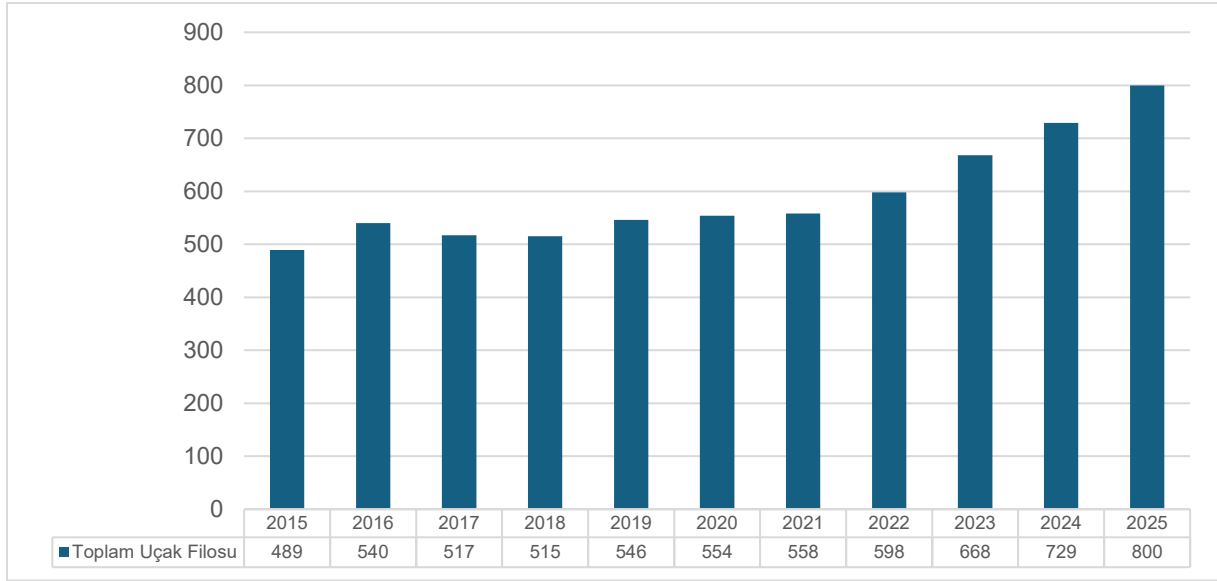


Kaynak: SHGM, *Faaliyet Raporu 2025*. S. 34.

SHGM tarafından kargo kapasitesine yönelik veriler kargo uçaklarının taşıma kapasitesi bazında derlenmekte olup yolcu uçaklarının kargo taşıma kapasitesine yönelik veriler toplam kargo kapasitesine dahil edilmemektedir.

Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. 128, Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. 81, Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. 15, Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş. 14, Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. 11, Tailwind Havayolları A.Ş. 5, Mavi Gök Havacılık A.Ş. 11, Air Anka Hava Yolları A.Ş. 3 yolcu uçağına sahiptir.

Grafik 45 - Türkiye'nin Toplam Uçak Filosu



Kaynak: SHGM, *Faaliyet Raporu 2025*. S. 34.

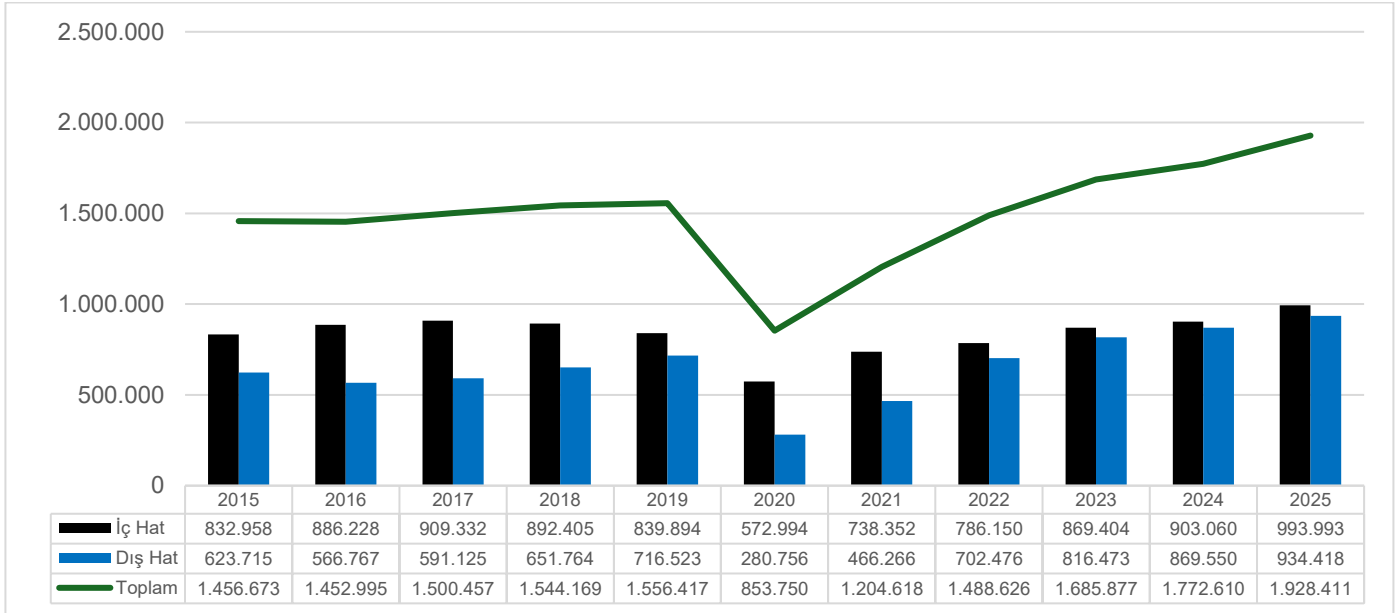


Türkiye’de Uçak Trafiği

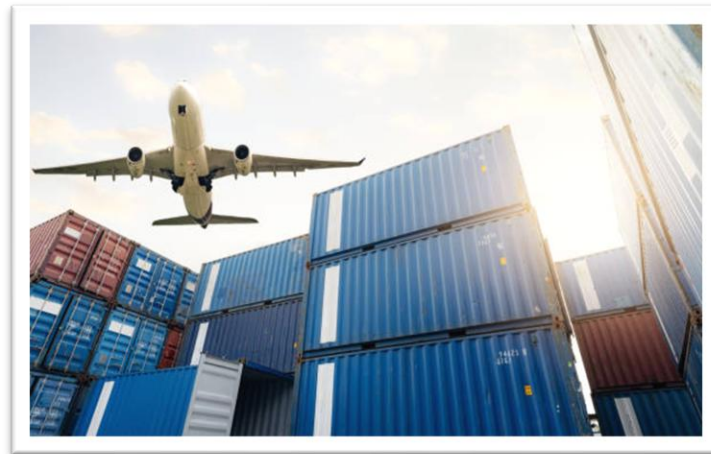
2025 yılında Türkiye havalimanlarındaki uçak trafiği iç hatlarda 993.993, dış hatlarda 934.418 olmak üzere toplam 1.928.411 olarak gerçekleşti. 2015–2025 döneminde toplam uçak trafiği en yüksek seviyesine 2025 yılında ulaşırken, en düşük uçak trafiği 2020 yılında 853.750 olarak kaydedildi.

2025 yılında iç hat uçak trafiği 2024 yılına göre yaklaşık %10,1, dış hat uçak trafiği ise %7,5 arttı. İç ve dış hatlardaki bu artış, toplam uçak trafiğine yaklaşık %8,8 oranında yansıdı. 2024 yılında 1.772.610 olan toplam uçak trafiği, 2025 yılında 1.928.411’e yükseldi.

Grafik 46 - Türkiye’de Uçak Trafiği



Kaynak: DHMI

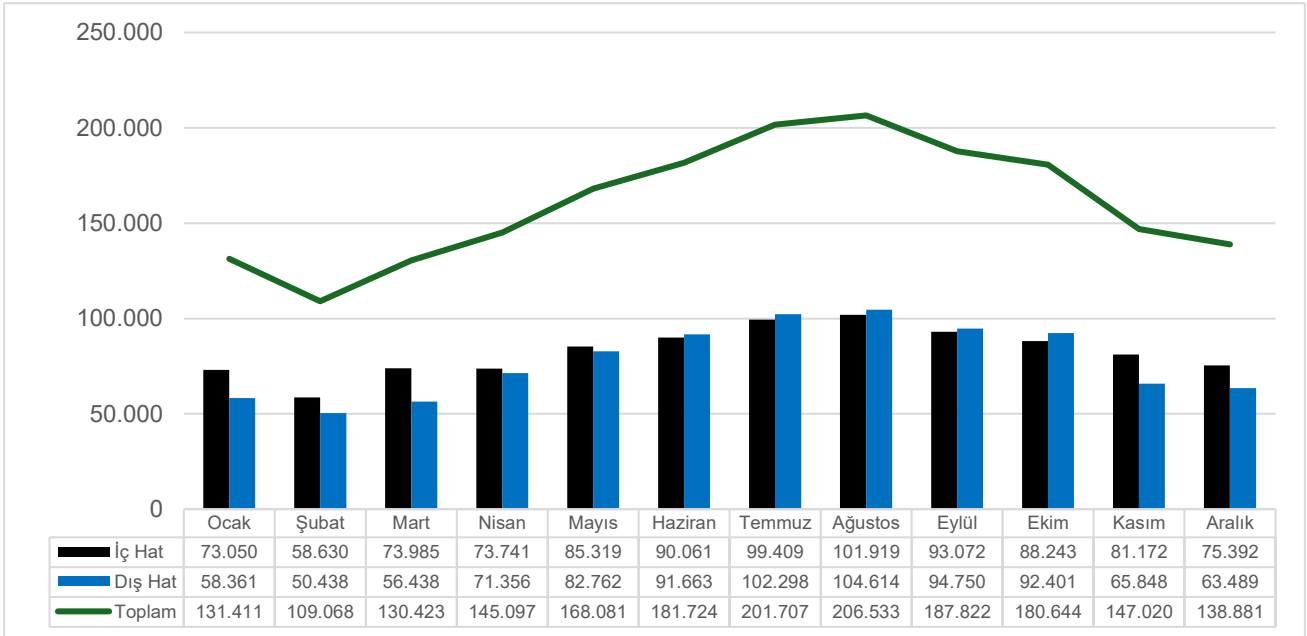


2025 yılında Türkiye’de en yüksek toplam uçak trafiği 206.533 ile Ağustos ayında gerçekleşti. Yıl boyunca uçak trafiği aylara göre dalgalı bir seyir izledi ve Ağustos ayından sonra yıl sonuna kadar geriledi.

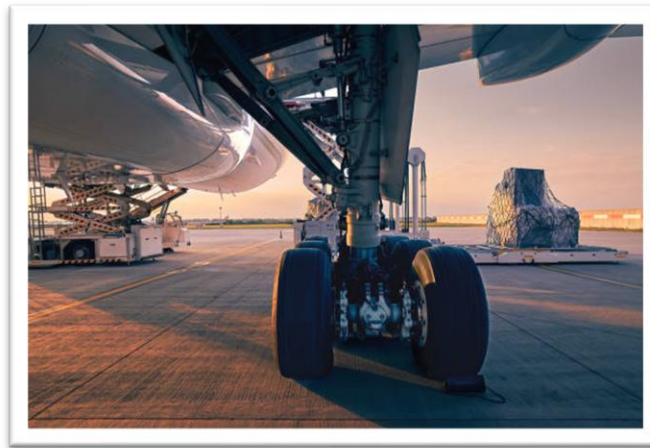
İç hat uçak trafiği Şubat ayında 58.636 ile yılın en düşük seviyesine inerken, dış hat uçak trafiği de aynı ayda 50.438 ile en düşük değerini aldı. İç hatlarda en yüksek trafik 101.919 ile Ağustos ayında, dış hatlarda ise 104.614 ile yine Ağustos ayında gerçekleşti.

2025 yılının ilk altı ayında toplam uçak trafiği ortalaması 144.301 olurken, son altı ayda bu ortalama 177.101’e yükseldi. Böylece yılın ikinci yarısındaki aylık ortalama uçak trafiği, ilk yarıya göre yaklaşık %22,7 daha yüksek gerçekleşti.

Grafik 47 - 2025 Yılında Türkiye'de Uçak Trafiği



Kaynak: DHMİ



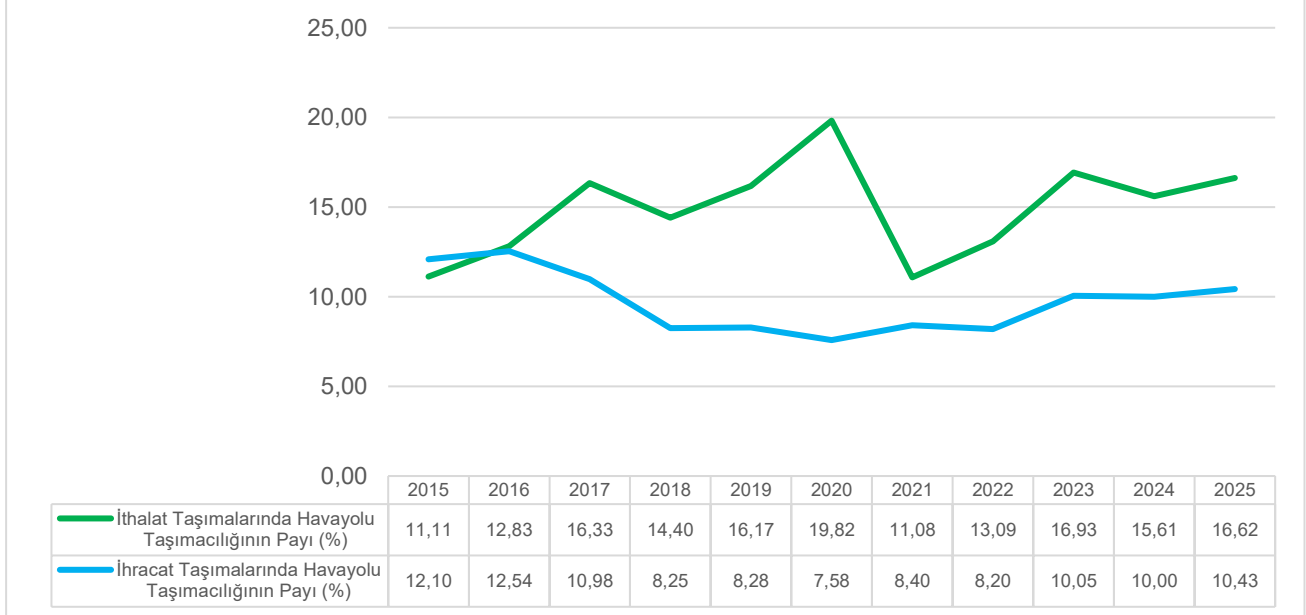
Türkiye'nin Dış Ticareti ve Havayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde havayolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2025 yılında ithalat taşımacılığında %16,62, ihracat taşımacılığında ise %10,43 olarak gerçekleşti. 2024 yılına göre ithalat taşımacılığının payı 1,01 puan, ihracat taşımacılığının payı ise 0,43 puan arttı.

2015–2025 döneminde ithalat taşımacılığında havayolu taşımacılığının değer bazındaki en yüksek payı %19,82 ile 2020 yılında gerçekleşti. En düşük pay ise %11,08 ile 2021 yılında kaydedildi. İhracat taşımacılığında en yüksek pay %12,54 ile 2016 yılında, en düşük pay ise %7,58 ile 2020 yılında gerçekleşti. 2020 yılında ihracat taşımacılığının payındaki düşüşte, pandeminin hava taşımacılığı üzerindeki olumsuz etkisi belirleyici oldu.

2015–2025 döneminde havayolu taşımacılığının değer bazındaki ortalama payı ithalat taşımacılığında yaklaşık %14,91, ihracat taşımacılığında ise %9,71 olarak gerçekleşti. 2025 yılında ithalat taşımacılığında havayolunun payı dönem ortalamasının üzerine çıkarken, ihracat taşımacılığındaki pay da dönem ortalamasını aştı.

Grafik 48 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2015–2025 döneminde havayolu ile gerçekleştirilen ithalat taşımacılığının değerinin, her yıl ihracat taşımacılığının değerinden daha yüksek olduğu görüldü. İthalat ve ihracat taşımacılığı arasındaki değer farkı 2015 yılında 2.727.321 ile dönem içerisindeki en düşük seviyede gerçekleşti.

2025 yılında havayolu ile gerçekleştirilen ihracat taşımalarının değeri 28.275.127, ithalat taşımalarının değeri ise 53.583.941 oldu. İhracat taşımalarının değeri 2024 yılına göre yaklaşık %8,8 artarken, ithalat taşımalarının değeri yaklaşık %12,9 yükseldi.

İthalat taşımalarının değeri 2023 yılında 53.840.453 ile dönem içerisindeki en yüksek seviyesine ulaştı. 2024 yılında 47.443.737'ye gerileyen ithalat taşımaları, 2025 yılında yeniden artış gösterdi. İhracat taşımalarının değeri ise 2020 yılında 12.732.561 ile en düşük seviyesine inerken, 2025 yılında 28.275.127 ile dönem içerisindeki en yüksek değerine ulaştı.

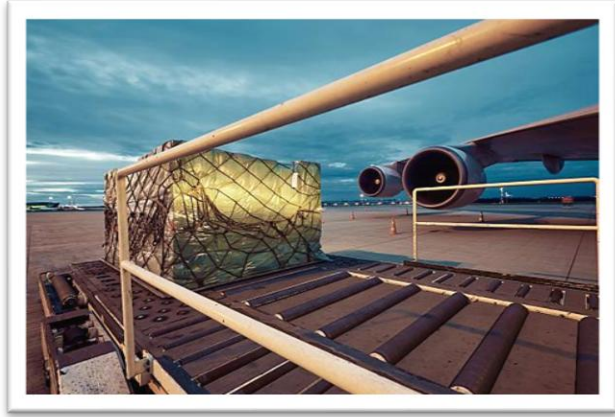
Grafik 49 - Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

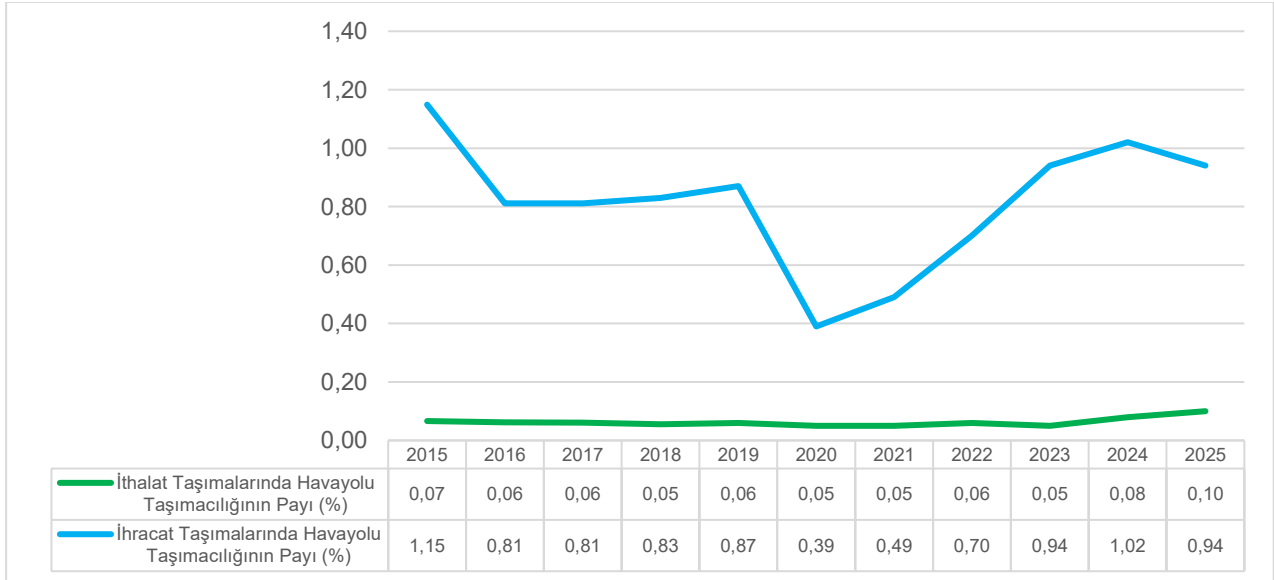
2015–2025 döneminde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam ithalat ağırlığı içindeki payı düşük seviyede kaldı. İthalat taşımalarında havayolunun ağırlık bazındaki payı 2015 yılında %0,07 iken 2025 yılında %0,10'a yükseldi. Böylece havayolu taşımacılığı, dönem içerisindeki en yüksek ithalat payına 2025 yılında ulaştı. En düşük pay ise %0,05 ile 2018, 2020, 2021 ve 2023 yıllarında gerçekleşti.

İhracat taşımalarında havayolunun ağırlık bazındaki payı 2015 yılında %1,15 ile dönem içerisindeki en yüksek seviyesine çıktı. En düşük pay, pandeminin etkilerinin görüldüğü 2020 yılında %0,39 olarak gerçekleşti. 2024 yılında %1,02'ye yükselen ihracat payı, 2025 yılında %0,94'e geriledi. Böylece 2025 yılında ihracat taşımalarında havayolunun ağırlık bazındaki payı %1'in altında kaldı.



Havayolu ile taşınan bir kilogram ithalat yükünün ortalama değeri 2024 yılı sonunda 231,91 ABD doları iken 2025 yılı sonunda 222,30 ABD dolarına geriledi.

Grafik 50 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı

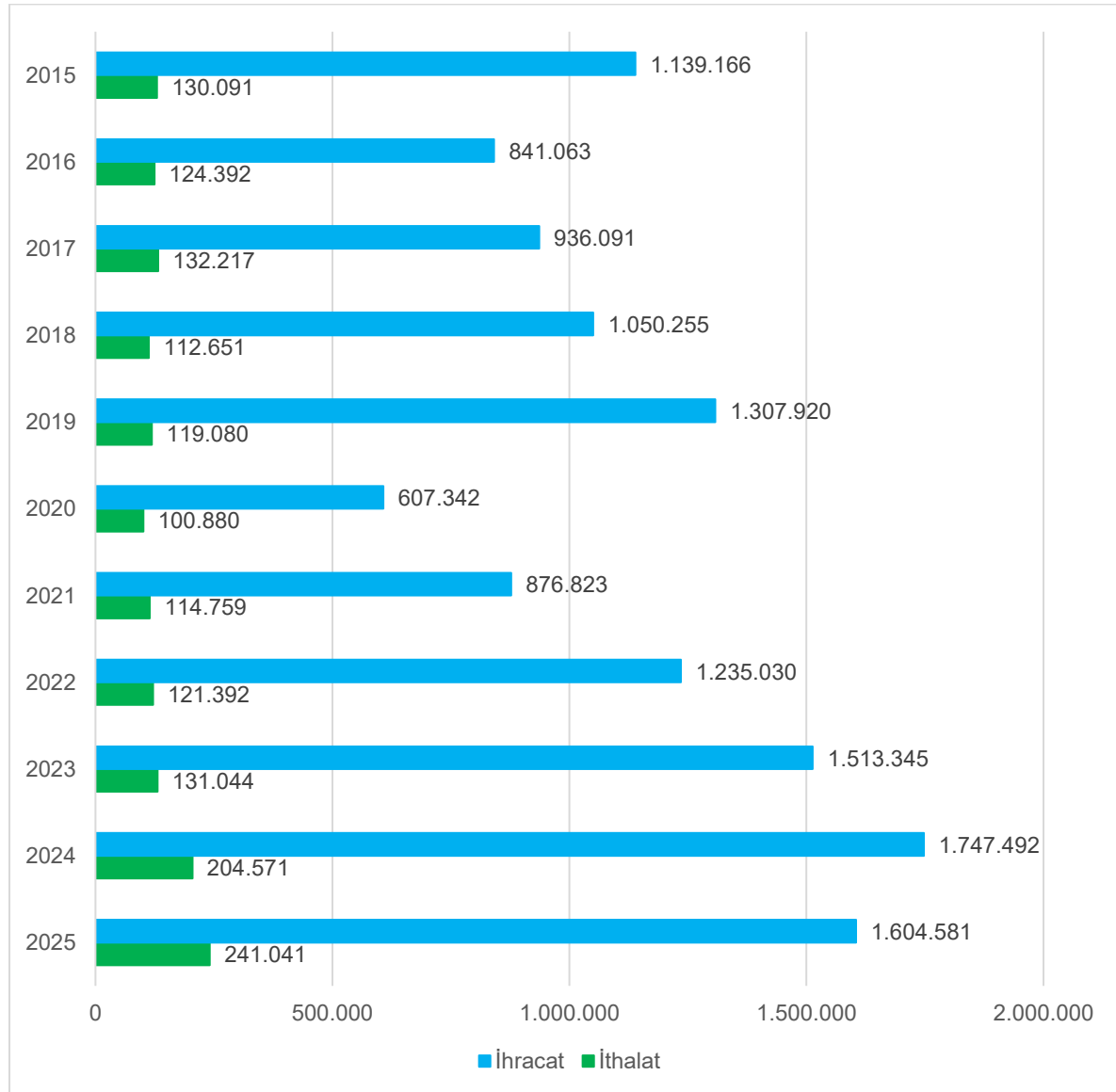


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2015–2025 döneminin tamamında havayolu ile taşınan ihracat yüklerinin ağırlığı, ithalat yüklerinin ağırlığından daha yüksek gerçekleşti. İthalat taşımalarında en yüksek ağırlık 2025 yılında 241.041 ton, en düşük ağırlık ise 2020 yılında 100.880 ton olarak kaydedildi. 2025 yılında ithalat yüklerinin ağırlığı 2024 yılına göre yaklaşık %17,8 arttı.

İhracat taşımalarında en yüksek ağırlık 2024 yılında 1.747.492 ton ile gerçekleşti. 2025 yılında ise havayolu ile 1.604.581 ton ihracat yükü taşındı. Bu değer, 2024 yılına göre yaklaşık %8,2 düşüşe karşılık geldi. Dönem içerisindeki en düşük ihracat taşıması 2020 yılında 607.342 ton olarak gerçekleşti.

Grafik 51 - Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı



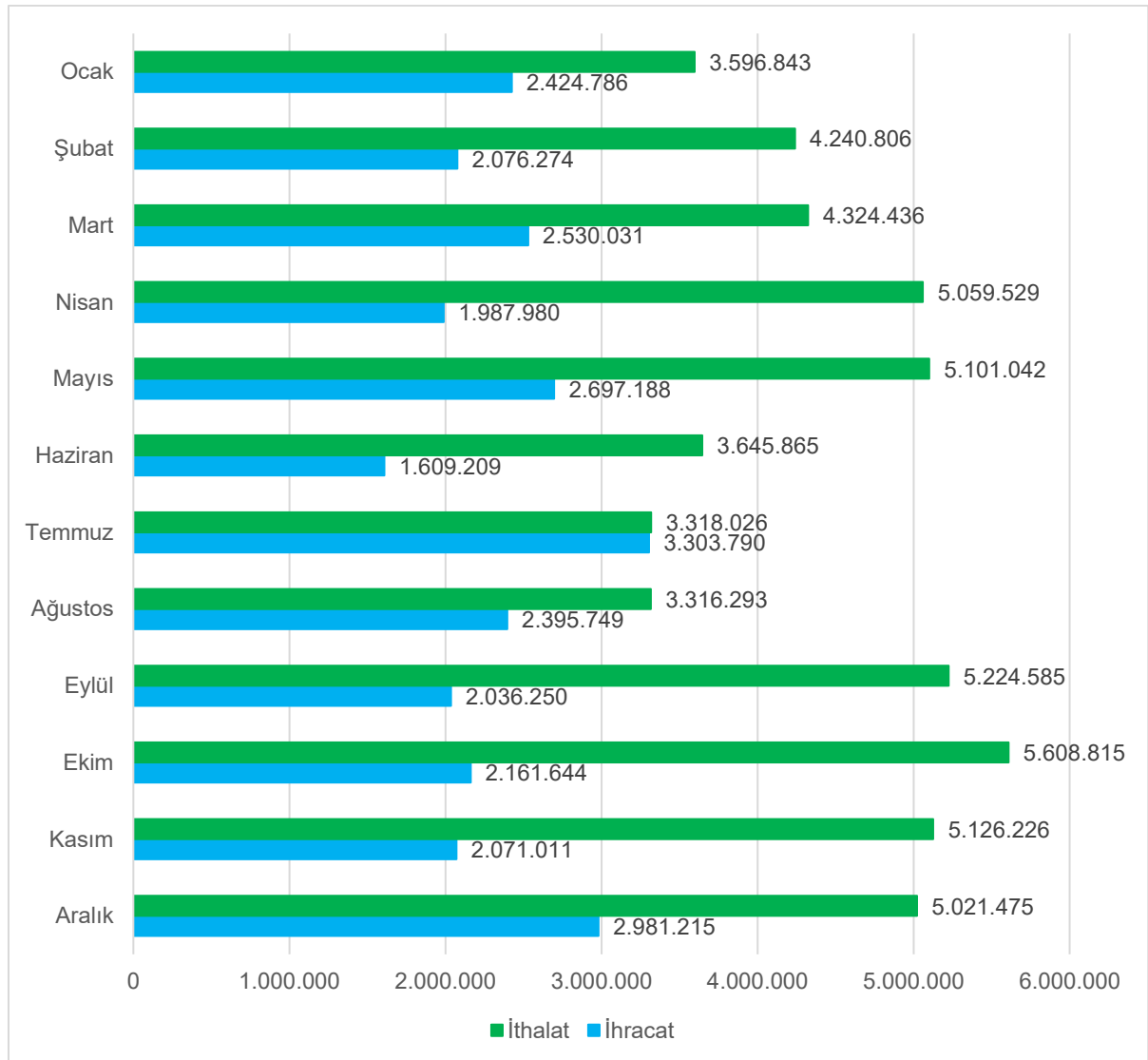
Kaynak: TÜİK. (Ton).

2025 Yılı Havayolu Taşımacılığı Verileri

2025 yılı boyunca uluslararası havayolu yük taşımacılığında ithalat değerleri tüm aylarda ihracat değerlerinin üzerinde gerçekleşti. İthalat değeri Ekim ayında 5.608.815 bin ABD doları ile yılın en yüksek seviyesine ulaştı. En düşük ithalat değeri ise Ağustos ayında 3.316.293 bin ABD doları olarak kaydedildi.

İhracat değeri Temmuz ayında 3.303.790 bin ABD doları ile en yüksek seviyesine çıktı. En düşük ihracat değeri Haziran ayında 1.609.209 bin ABD doları oldu. Aralık ayında ihracat değeri 2.981.215 bin ABD doları, ithalat değeri ise 5.021.475 bin ABD doları olarak gerçekleşti.

Grafik 52 - 2025 Yılında Değer Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı

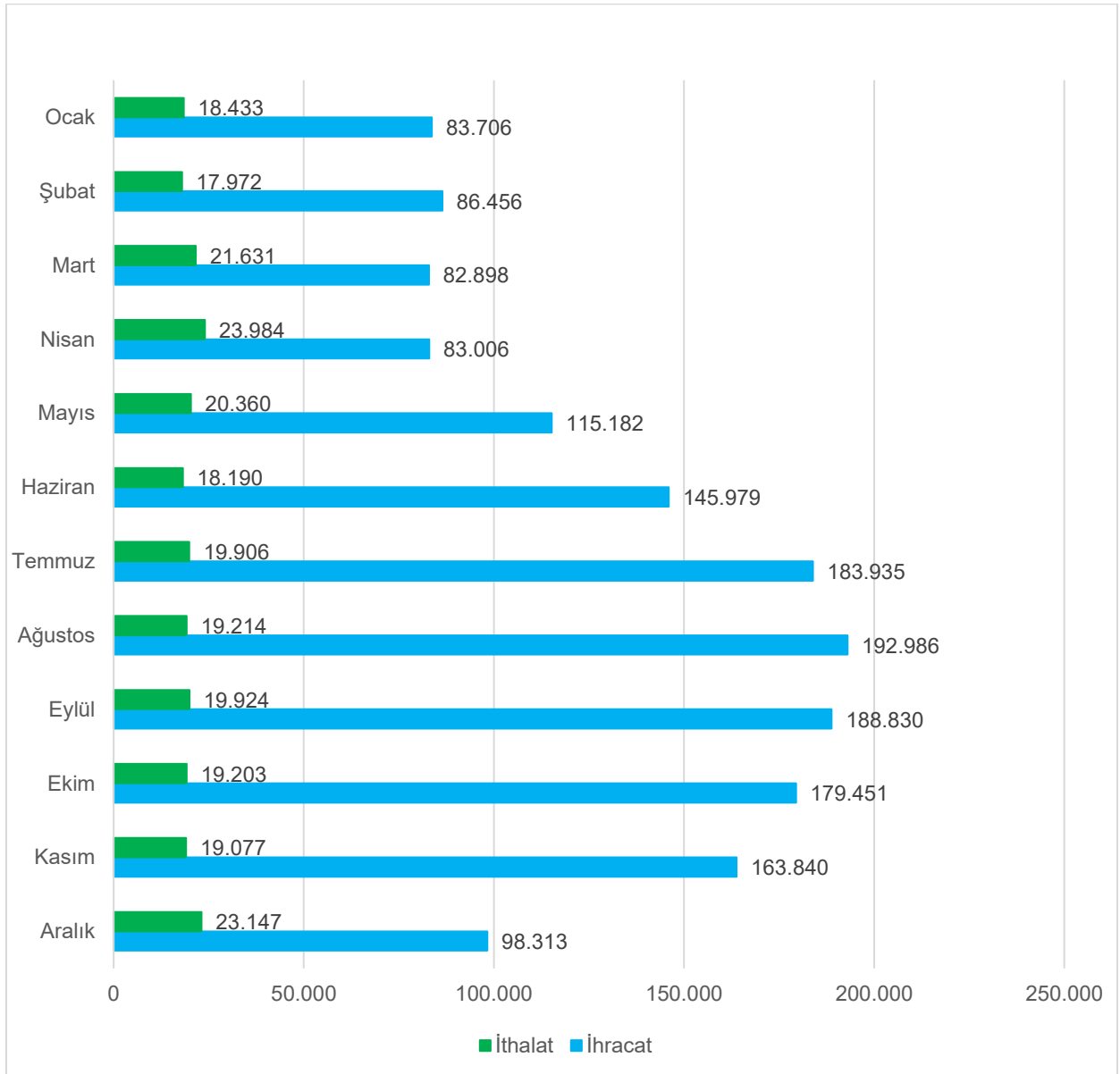


Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2025 yılı boyunca uluslararası havayolu yük taşımacılığında ihracat taşımaları, tüm aylarda ithalat taşımalarından daha yüksek tonajda gerçekleşti. İhracat taşımalarında en yüksek ağırlık Ağustos ayında 192.986 ton, en düşük ağırlık ise Nisan ayında 83.006 ton oldu.

İthalat taşımalarında en yüksek ağırlık Nisan ayında 23.984 ton, en düşük ağırlık ise Şubat ayında 17.972 ton olarak kaydedildi. Aralık ayında havayolu ile 98.313 ton ihracat ve 23.147 ton ithalat yükü taşındı.

Grafik 53 - 2025 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Havayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2025 yılı TÜİK verilerine göre Türkiye’den havayolu ile gerçekleştirilen ihracat taşımalarında BAE değer bazında ilk sırada yer aldı. BAE’yi ABD, Birleşik Krallık, Almanya ve İsviçre izledi.

Tablo 26 - İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Ülke
1	BAE
2	ABD
3	Birleşik Krallık
4	Almanya
5	İsviçre

2025 yılında Türkiye’ye havayolu ile gerçekleştirilen ithalat taşımalarında İsviçre ilk sırada yer aldı. İsviçre’nin ardından Çin, BAE, ABD ve İtalya geldi.

Tablo 27 - İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Ülke
1	İsviçre
2	Çin
3	BAE
4	ABD
5	İtalya

Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

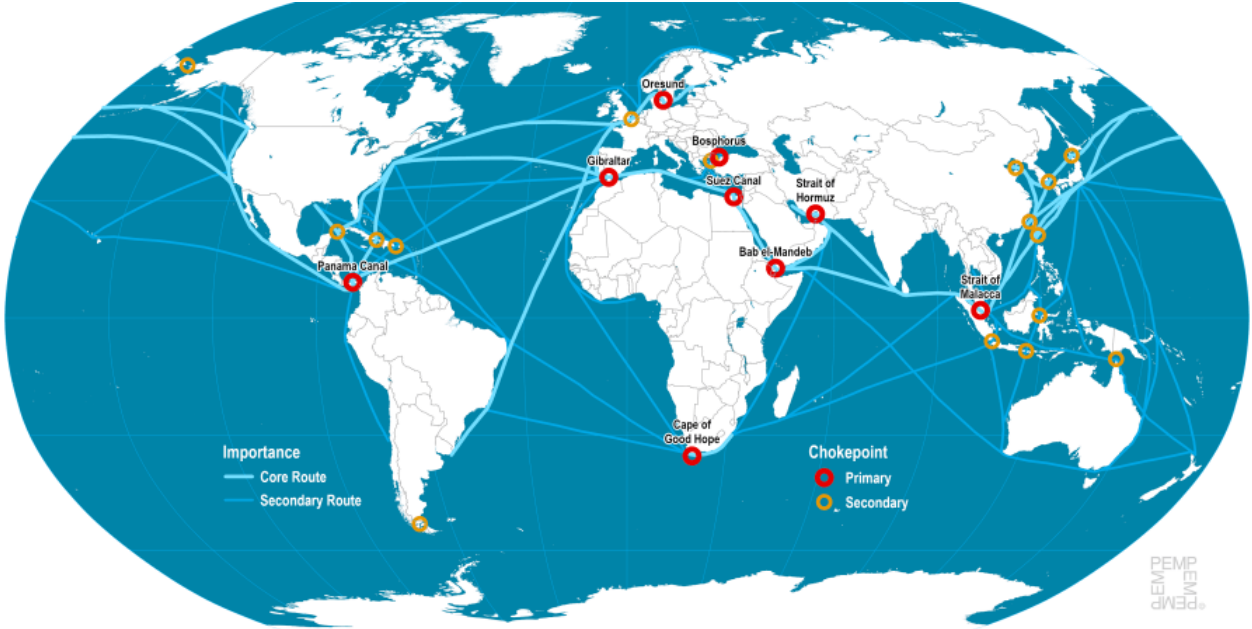


Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

Giriş

2025 yılında küresel denizyolu taşımacılığı, Kızıldeniz ve Süveyş hattındaki güvenlik sorunları, daha uzun rota kullanımının yarattığı maliyet ve emisyon baskısı, navlun oynaklığı ile hızlanan karbonsuzlaşma düzenlemelerinin birlikte şekillendirdiği bir görünüm sergiledi. UNCTAD, denizyolu taşımacılığının dünya mal ticaretinin hacim olarak yaklaşık %80'ini taşıdığını vurgularken, Mayıs 2025 itibarıyla Süveyş Kanalı'ndan geçen tonajın 2023 seviyesinin yaklaşık %70 altında kaldığını belirtti.²⁵⁴ Bu görünüm, tedarik zinciri dayanıklılığını ve alternatif rota planlamasını denizyolu lojistiğinin temel gündemleri arasına taşıdı.

Harita 27 - Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları



Görsel: Port Economics, Management and Policy, Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints.

Dünyanın en büyük konteyner limanı 2025 yılında da Şanghay Limanı oldu. Şanghay Limanı'nda 51,5 milyon TEU'dan fazla konteyner elleçlendi. Singapur Limanı ikinci, Çin'deki Ningbo-Zhoushan Limanı üçüncü olurken yine Çin'deki Shenzhen Limanı dördüncü ve Qingdao Limanı beşinci oldu.

Türkiye'den Ambarlı Limanı 72., Kocaeli Limanı 86., Aliağa Limanı 91., Tekirdağ Limanı 94. ve Mersin Limanı 98. sırada yer alarak dünyada ilk 100 liman arasına girdi.²⁵⁵

²⁵⁴ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*, S. 12

²⁵⁵ Lloyd's List, *One Hundred Ports 2025*

2025 yılında Türkiye’de en fazla konteyner elleçlenen liman başkanlıklarında ilk sırada Ambarlı Limanı yer aldı. Ambarlı Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde toplam 3.428.048 TEU konteyner elleçlendi. İkinci sırada Kocaeli, üçüncü sırada ise Tekirdağ Limanı yer aldı. ²⁵⁶

Tablo 28 - En Fazla Konteyner Elleçlenen 5 Liman Başkanlığı

Sıralama	Liman Başkanlığı	Toplam Elleçleme (TEU)
1	Ambarlı	3.428.048
2	Kocaeli	2.500.000
3	Tekirdağ	2.140.000
4	Mersin	1.970.000
5	Aliağa	1.700.000

2025 yılında Türkiye’de en fazla yük elleçlenen liman başkanlıklarında ilk sırada Aliağa Limanı geldi. Aliağa Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde toplam 89,51 milyon ton yük elleçlendi. İkinci sırada Kocaeli, üçüncü sırada ise İskenderun Limanı yer aldı. ²⁵⁷

Tablo 29 - En Fazla Yük Elleçlenen 10 Liman Başkanlığı

Sıralama	Liman Başkanlığı	Toplam Elleçleme (Milyon Ton)
1	Aliağa	89,51
2	Kocaeli	83,94
3	İskenderun	70,91
4	Tekirdağ	51,86
5	Ceyhan	51,37
6	Mersin	46,76
7	Ambarlı	34,09
8	Gemlik	17,79
9	Çanakkale	16,59
10	Samsun	14,67

²⁵⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti 2025 İstatistikleri*

²⁵⁷ Ibid.

Mevzuat

Türkiye’de denizyolu taşımacılığının hukuki ve kurumsal gelişiminde önemli dönüm noktalarından biri, 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması ile kabotaj hakkının elde edilmesi oldu. 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye Cumhuriyeti, İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerindeki egemenliğini tesis etti. 1945 yılında yürürlüğe giren 4470 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun kapsamında Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı kuruldu. Söz konusu yapı daha sonraki dönemde Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü adını aldı. 1993 yılında yayımlanan 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Denizcilik Müsteşarlığı oluşturuldu. 2011 yılında yayımlanan 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurulurken Denizcilik Müsteşarlığı kaldırıldı. Ocak 2020’de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının idari yapılanmasında gerçekleştirilen değişiklikle Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü çatısı altında birleştirildi. Günümüzde denizcilik sektörüne yönelik düzenleme ve uygulamalarda Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü görev üstlenmektedir.



Denizyolu taşımacılığına ilişkin ulusal mevzuatın temel düzenlemelerinden biri, 14 Şubat 2011 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’dur. Altı kitaptan oluşan Kanun’un beşinci kitabında Deniz Ticareti başlığı altında denizyoluyla taşıma, gemi, donatan, taşıyan ve ilgili ticari ilişkiler düzenlenmektedir.

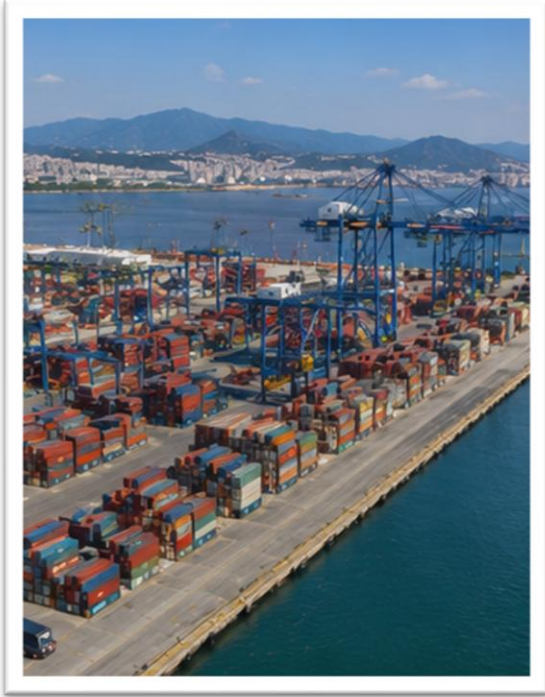
Deniz emniyetine ilişkin temel düzenlemelerden olan 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 14 Haziran 1946 tarihli ve 6333 sayılı Resmi Gazete’de yayımlandı. Kanun kapsamında ticaret gemilerinin teknik nitelikleri, seyir güvenliği, denizde can kurtarma ve deniz emniyetine ilişkin çeşitli hükümler düzenlenmektedir.

2 Mart 2012 tarihinde yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile gemi acentelerinin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kuralları çerçevesinde faaliyet göstermelerine ilişkin esaslar ile yetki belgelerine yönelik hükümler belirlenmektedir.

31 Ekim 2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Limanlar Yönetmeliği, liman başkanlıklarının idari sınırları ve demirleme sahalarından gemi ve deniz araçlarının seyir, demirleme, yanaşma, bağlama ve ayrılma işlemlerine kadar geniş bir alanı düzenlemektedir.

Yönetmelik ayrıca yük ve yolcu tahmil-tahliye işlemleri, bildirim yükümlülükleri, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri ile liman sahalarında can, mal ve çevre emniyetinin sağlanmasına ilişkin esasları belirlemektedir. 30 Ağustos 2025 tarihli ve 33002 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Limanlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile liman idari sahasında herhangi bir liman veya kıyı tesisine uğramaksızın demirleyen gemilere ilişkin hükümler güncellendi. Sefer talimatı bekleme, arıza halinde yedek parça veya teknisyen temini, olumsuz hava koşulları nedeniyle sığınma, personel değişimi ve liman başkanlığınca kabul edilen mazeretli durumlar daha açık şekilde düzenlenirken demirleme ücretlerinin tahsiline ilişkin hükümler de yeniden ele alındı.

11 Şubat 2025 tarihli ve 32810 sayılı Resmi Gazete’de Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik yayımlandı. Yönetmelik ile Türkiye’nin deniz yetki alanları, suyolları ve iç sularında sunulan kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin yürütülmesi, hizmet sahalarının belirlenmesi, hizmet sağlayıcıların yetkilendirilmesi ve faaliyetlerin denetlenmesine ilişkin usul ve esaslar düzenlendi. Düzenleme liman operasyonlarının emniyeti, hizmetlerin sürekliliği ve kılavuzluk ile römorkörcülük hizmetlerinin idari çerçevesinin belirlenmesi bakımından önem taşımaktadır.



15 Ocak 2021 tarihli ve 2733 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile yayımlanan Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge, kıyı tesislerinden gemilere yüklenecek dolu konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlıklarının belirlenmesi ve bildirilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektedir. Düzenleme ile konteyner taşımacılığında emniyetin artırılması ve süreçte yer alan tarafların sorumluluklarının açık şekilde belirlenmesi amaçlanmaktadır.

14 Kasım 2021 tarihli ve 31659 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti

Hakkında Yönetmelik ile tehlikeli yük taşımacılığının güvenli, ekonomik, hızlı, kaliteli ve çevresel etkileri en aza indirecek şekilde yürütülmesi ile denizyoluyla taşınan yüklerde yükleme emniyetinin sağlanmasına yönelik kurallar belirlendi.

18 Kasım 2023 tarihli ve 32373 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Kıyı Tesislerine Yeşil Liman Sertifikası Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik, kıyı tesislerinde gemi ve yük operasyonlarından kaynaklanan çevresel etkilerin azaltılması ve enerji verimliliğinin artırılmasına yönelik uygulamaların yaygınlaştırılmasını amaçlamaktadır. Yeşil Liman Sertifikası almak isteyen kıyı tesislerinin enerji kimlik belgesine sahip olması, Enerji Kaynak Garanti Belgesi veya Uluslararası Yeşil Enerji Sertifikası bulundurması, elektrik enerjisinin verimli kullanımına yönelik uygulamalar gerçekleştirmesi, tesis içinde kullanılan hareketli araçların egzoz emisyon ölçümlerini düzenli olarak yaptırması, atık yönetimini sağlaması ve hatıra ormanı oluşturması gibi çeşitli koşulları yerine getirmesi gerekmektedir. Sertifikanın geçerlilik süresi üç yıl olarak belirlendi.

Denizyolu taşımacılığını doğrudan veya dolaylı olarak düzenleyen diğer önemli mevzuat arasında 1925 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu, 31 Aralık 2005 tarihli ve 26040 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik, 16 Nisan 2005 tarihli ve 25788 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi’nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi’nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik, 11 Ağustos 2006 tarihli ve 26256 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik ile 18 Kasım 2022 tarihli ve 32017 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Kıyı Tesis İşletme İzni ve Kıyı Tesis İşletmecileri Hakkında Yönetmelik sayılabilir.

Uluslararası düzenlemeler bakımından ise 1924 tarihli Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (Lahey Kuralları) Türkiye tarafından 1955 yılında kabul edildi. Lahey Kuralları’na 1968 yılında getirilen Lahey-Visby değişiklikleri ile 1978 tarihli Hamburg Kuralları Türkiye tarafından kabul edilmedi. Türkiye ayrıca Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg rejimlerinin yerine daha güncel ve teknolojik gelişmeleri dikkate alan bir çerçeve oluşturmayı amaçlayan 2008 tarihli Rotterdam Kuralları’na da taraf değildir.

Avrupa Birliği’nin Denizcilikte Karbonsuzlaşma Düzenlemeleri

Avrupa Birliği’nin denizyolu taşımacılığında kaynaklanan emisyonları azaltmayı amaçlayan FuelEU Maritime Tüzüğü, 1 Ocak 2025 tarihi itibarıyla uygulanmaya başlandı. Düzenleme, bayrağına bakılmaksızın Avrupa limanlarına uğrayan 5.000 grostonun üzerindeki gemilerde kullanılan enerjinin yıllık ortalama sera gazı yoğunluğunun 2025 yılında 2020 seviyesine kıyasla %2 azaltılmasını öngörmektedir. Düzenleme kapsamında şirketlerin 2025 yılına ilişkin yakıt ve emisyon verilerini izleme ve raporlama yükümlülükleri de başladı.

Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi’nin denizyolu taşımacılığına uygulanmasında da 2025 yılında kademeli geçiş devam etti. Denizcilik şirketlerinin 2024 yılı emisyonlarının %40’ına karşılık gelen emisyon tahsisatlarını 2025 yılında teslim etmesi gerekirken, 2025 yılında oluşan

emisyolların %70'i için tahsisat teslim yükümlülüğü 2026 yılında uygulanacaktır. Bu düzenlemeler, Avrupa limanlarına çalışan denizyolu taşıyıcıları açısından yakıt tercihi, emisyon takibi ve taşıma maliyetleri üzerinde doğrudan etkili olmaktadır.

Türk Deniz Ticaret Filosu: DWT ve Adet Gelişimi

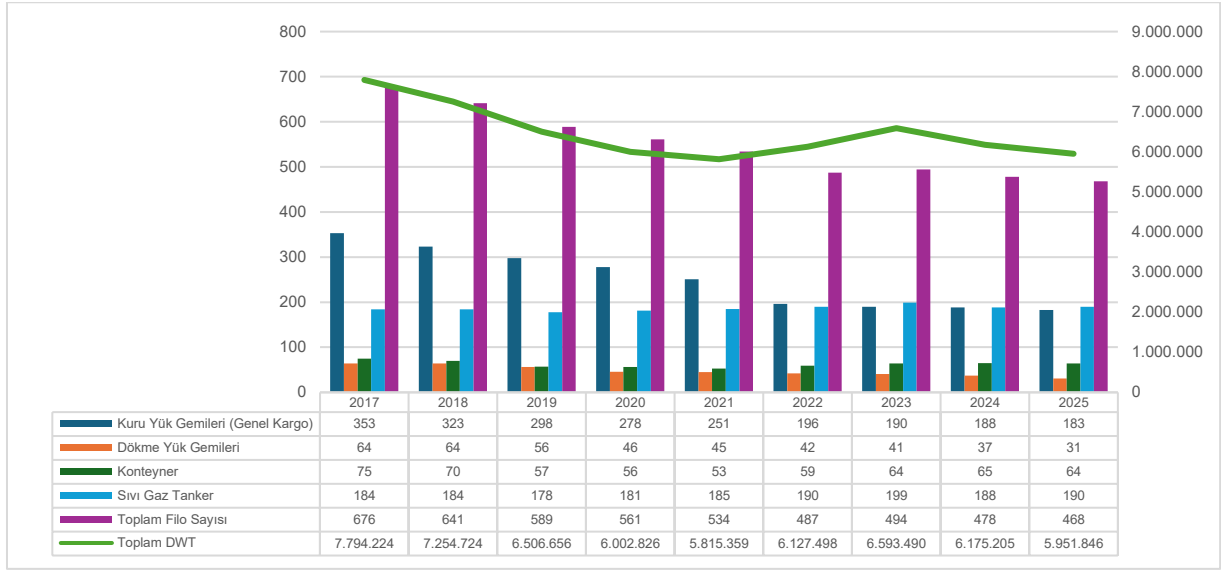
150 groston ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filosunun 2017-2025 dönemindeki gelişimi incelendiğinde, gemi sayısı ile taşıma kapasitesinin farklı yönlerde seyrettiğ görülmektedir. Toplam gemi sayısı 2017 yılında 1.999 iken 2025 yılında 2.226'ya yükseldi, buna karşılık toplam taşıma kapasitesi yaklaşık 7,99 milyon DWT'den 6,96 milyon DWT'ye geriledi.

Yük taşımacılığında ne çıkan kuru yük, dökme yük, konteyner ve sıvı/gaz tankerleri birlikte değerdendirildiğinde ise gemi sayısındaki gerileme daha belirgindir. Bu dört gemi grubunun toplam sayısı 2017 yılında 676 iken 2025 yılında 468'e gerileyerek yaklaşık %30,8 azaldı. Aynı dönemde söz konusu gemilerin toplam taşıma kapasitesi de yaklaşık 7,79 milyon DWT'den 5,95 milyon DWT'ye gerileyerek %23,7 oranında azaldı.



Gemi türleri bazında değerdendirildiğinde, en belirgin düşüş kuru yük ve dökme yük gemilerinde görülmektedir. Kuru yük gemisi sayısı 2017 yılında 353 iken 2025 yılında 183'e, dökme yük gemisi sayısı ise 64'ten 31'e geriledi. Konteyner gemilerinde ise dönem içinde dalgalı bir seyir izlendi. 2017 yılında 75 olan konteyner gemisi sayısı 2021 yılında 53'e kadar geriledi, ardından yükselerek 2023 yılında 64'e, 2024 yılında 65'e ulaştı ve 2025 yılında 64 olarak gerçekleşti. Konteyner gemilerinin toplam kapasitesi ise 2024 yılındaki 1.145.065 DWT seviyesinden 2025 yılında 1.164.816 DWT'ye yükseldi.

Sıvı/gaz tankerlerinde diğerd ana yük gemisi türlerinden farklı bir gelişim görülmektedir. Bu gruptaki gemi sayısı 2017 yılında 184 iken 2025 yılında 190'a yükseldi, toplam taşıma kapasitesi de yaklaşık 2,34 milyon DWT'den 2,52 milyon DWT'ye ıktı. Genel görünüm, 2017-2025 döneminde Türk deniz ticaret filusunda gemi adedi artarken toplam DWT kapasitesinin gerilediğini, yük taşımacılığında kullanılan başlıca gemi türlerinde ise özellikle kuru yük ve dökme yük gemilerindeki azalışın belirleyici olduğunu göstermektedir.

Grafik 54 - Türk Deniz Ticaret Filosu

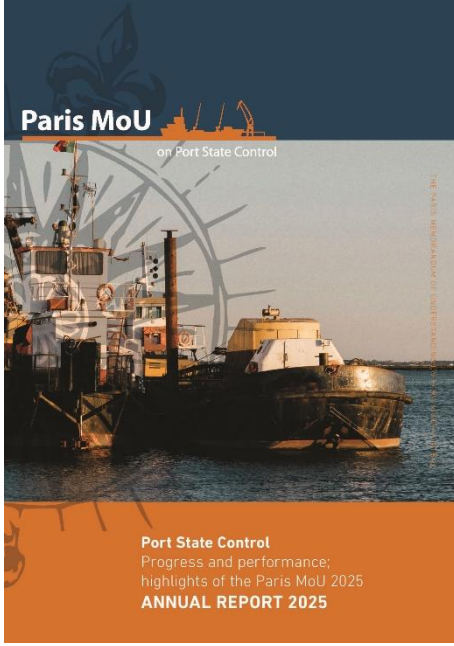
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

UNCTAD verilerine göre 2025 yılında Türkiye, sahiplik bazında toplam 2.159 gemi ve 50.184.717 DWT taşıma kapasitesi ile dünya deniz ticaret filosunda 13. sırada yer almaktadır. Türkiye sahipliğindeki filonun 404 gemisi milli, 1.743 gemisi yabancı bayrak altında kayıtlı olup yabancı bayraklı gemilerin toplam taşıma kapasitesi 43.920.400 DWT, milli bayraklı gemilerin taşıma kapasitesi ise 6.209.585 DWT'dir. Türkiye sahipliğindeki filo, dünya toplam DWT kapasitesinin %2,1'ini oluşturmaktadır.

Dünya sıralamasında ilk sırada 397.649.662 DWT ve %16,4 pay ile Yunanistan yer alırken, Çin 347.215.014 DWT ve %14,4 pay ile ikinci, Japonya ise 240.678.389 DWT ve %9,9 pay ile üçüncü sırada bulunmaktadır.²⁵⁸

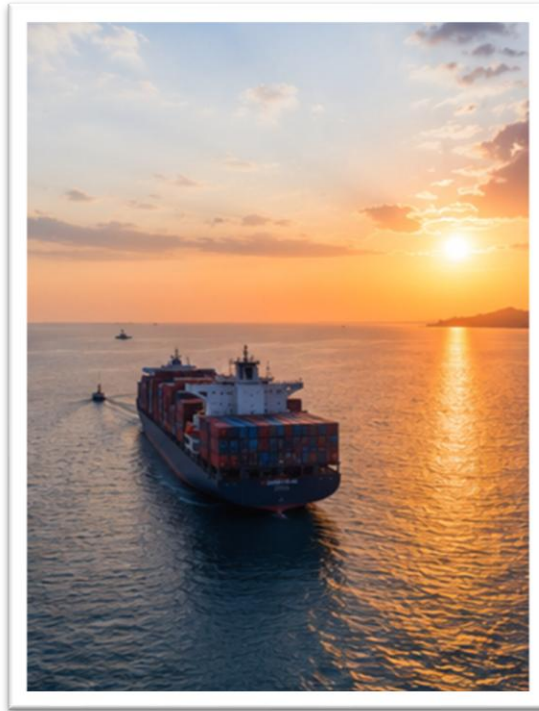


²⁵⁸ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*. S. 52.



Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris Memorandum of Understanding – Paris MoU) kapsamında gerçekleştirilen liman devleti denetimleri sonucunda Türk bayraklı gemiler 2008 yılından bu yana Beyaz Liste'de yer almaktadır. Türk bayraklı gemiler 2000'li yılların başında Kara Liste'de yer alırken, uygulamaya alınan Denetim ve Eğitim Seferberliği'nin ardından 2006 ve 2007 yıllarında Gri Liste'ye, 2008 yılında ise Beyaz Liste'ye yükseldi. Paris MoU'nun 2025 yılı performans değerlendirmesinde de Türkiye Beyaz Liste'deki konumunu korudu. 2023-2025 döneminde Türk bayraklı gemilere toplam 611 denetim gerçekleştirildi ve bu denetimler sonucunda 23 tutulma

kaydedildi. Türkiye, söz konusu sonuçlarla 2025 yılı Beyaz Liste sıralamasında 32. sırada yer aldı.²⁵⁹

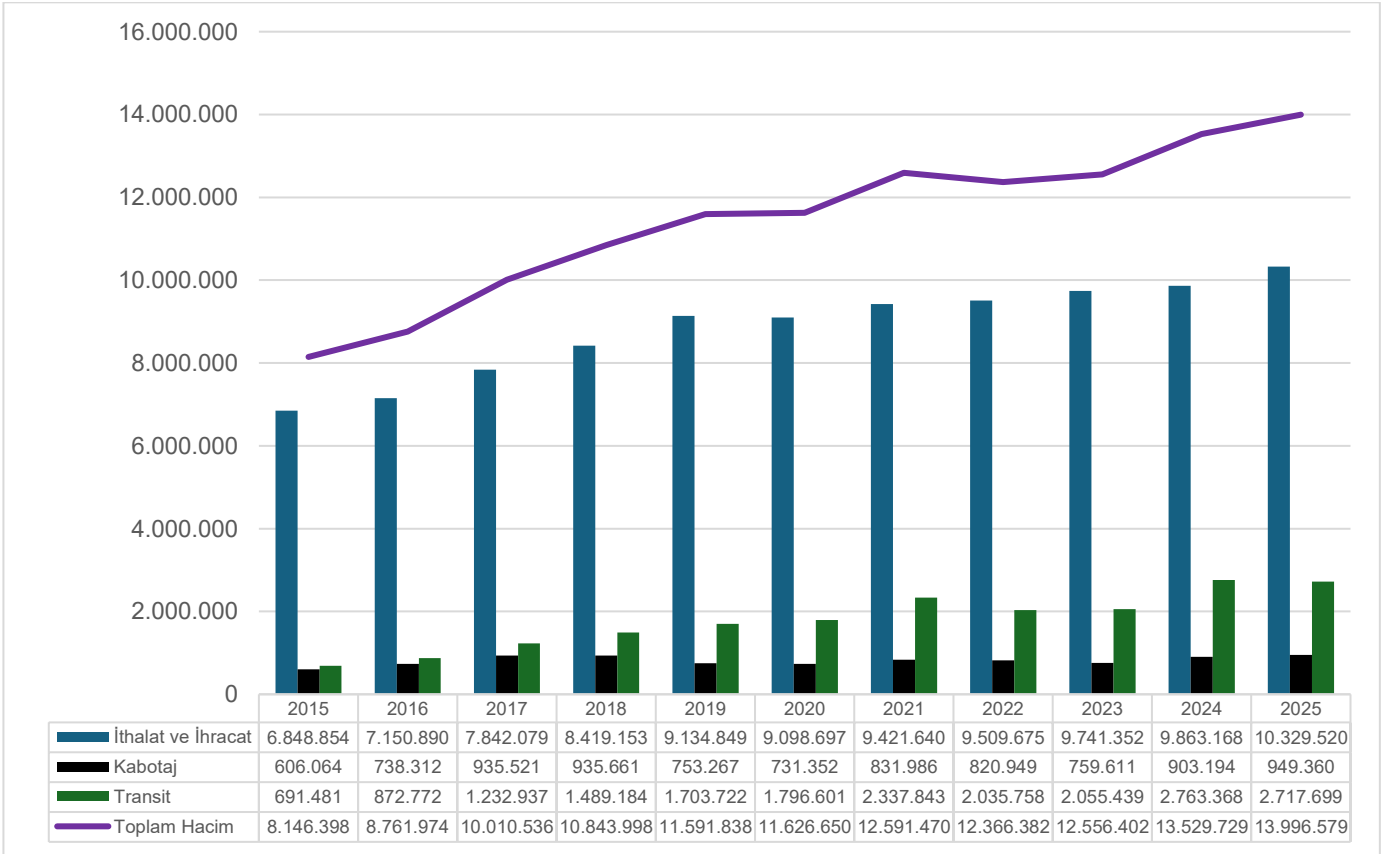


²⁵⁹ Paris MoU, 2025 Annual Report S. 17.

Limanlarda Elleçlenen Konteyner ve Yük

2015-2025 döneminde Türkiye limanlarında gerçekleştirilen konteyner ve yük elleçlemelerinde genel olarak artış eğilimi görülmektedir. Türkiye limanlarında elleçlenen toplam konteyner miktarı 2015 yılında 8.146.398 TEU iken 2025 yılında 13.996.579 TEU'ya yükselerek dönem içerisindeki en yüksek seviyesine ulaştı. Böylece 2015-2025 döneminde toplam konteyner elleçleme miktarı yaklaşık %71,8 arttı. Dönem içerisinde konteyner elleçlemeleri 2021 yılında 12.591.470 TEU'ya ulaştıktan sonra 2022 yılında sınırlı bir gerileme gösterdi. 2023 yılından itibaren yeniden yükselişe geçerek 2024 yılında 13.529.729 TEU, 2025 yılında ise 13.996.579 TEU olarak gerçekleşti. 2025 yılında limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yıla göre %3,5 arttı.²⁶⁰

Grafik 55 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Konteyner



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

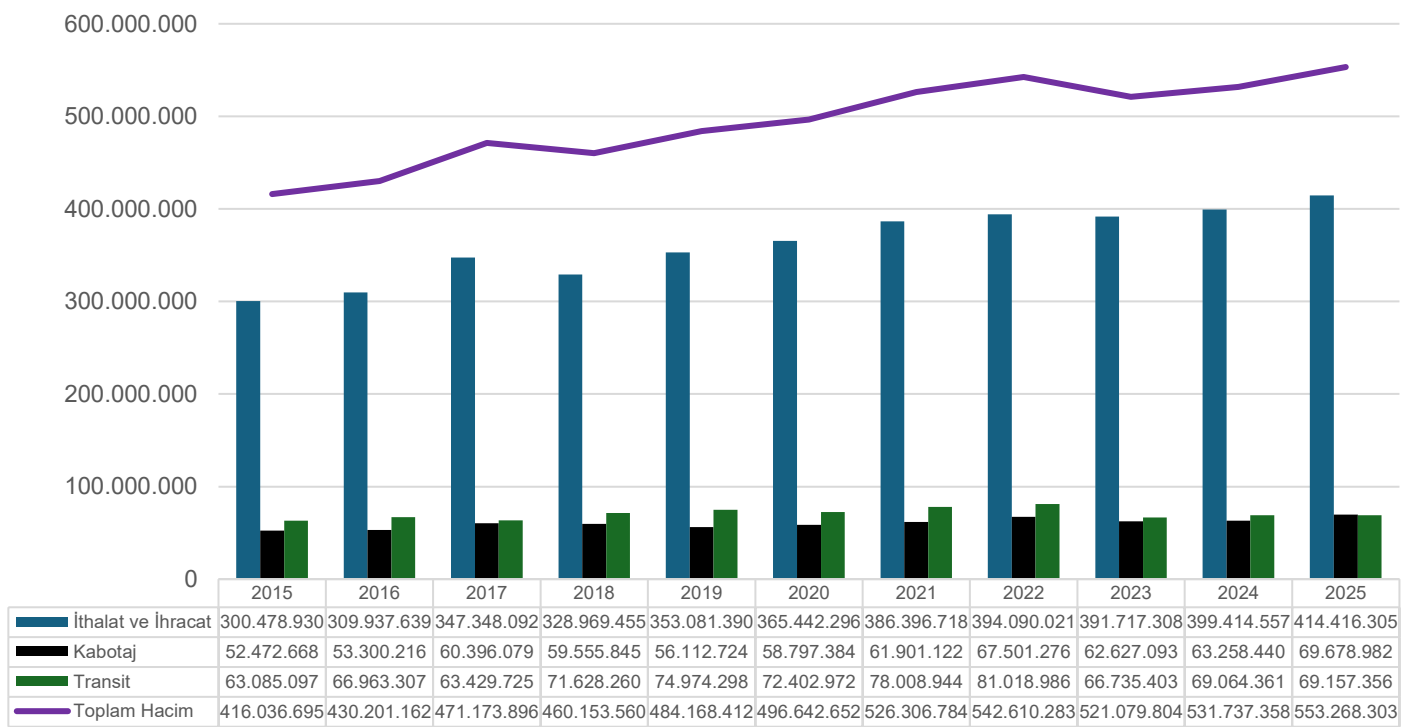
2025 yılında elleçlenen konteynerlerin 10.329.520 TEU'sunu ithalat ve ihracat kapsamındaki yurt dışı taşımlar, 949.360 TEU'sunu kabotaj taşımları ve 2.717.699 TEU'sunu transit taşımlar oluşturdu. 2015 yılında 691.481 TEU olan transit konteyner elleçlemesinin 2025

²⁶⁰ Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti İstatistikleri, İstatistik Bülteni 2025*

yılında 2.717.699 TEU'ya ulaşması, on yıllık dönemde transit konteyner hacmindeki güçlü artışı ortaya koymaktadır. Buna göre transit konteyner elleçleme miktarı 2015-2025 döneminde yaklaşık dört katına çıktı. Bununla birlikte 2025 yılında transit konteyner miktarı, 2024 yılındaki 2.763.368 TEU seviyesine kıyasla sınırlı bir gerileme gösterdi.²⁶¹

Konteyner tipleri açısından bakıldığında, 2025 yılında limanlarımızda elleçlenen konteynerlerin 3.268.747 TEU'sunu (%23,4) 20' konteynerler, 10.638.050 TEU'sunu (%76,0) 40' konteynerler ve 89.782 TEU'sunu (%0,6) 45'lik konteynerler oluşturdu.²⁶²

Grafik 56 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük*



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü. *Ton bazında elleçlenen yüke ait veriler TEU bazında elleçlenen yüklerin ve konteyner ile taşınmayan yüklerin toplam ağırlığından oluşmaktadır.

Ton bazında yük elleçleme verileri de benzer bir uzun dönemli artış eğilimine işaret etmektedir. Türkiye limanlarında 2015 yılında 416.036.695 ton yük elleçlenirken, bu miktar 2025 yılında 553.268.303 tona yükselerek 2015-2025 döneminin en yüksek seviyesine ulaştı. Böylece limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarı on yıllık dönemde yaklaşık %33,0 arttı. Toplam yük elleçleme miktarı 2022 yılında 542.610.283 tona ulaştıktan sonra 2023 yılında

²⁶¹ Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti İstatistikleri, İstatistik Bülteni 2025*

²⁶² Ibid.

521.079.804 tona geriledi. 2024 yılında 531.737.358 tona, 2025 yılında ise 553.268.303 tona yükseldi. 2025 yılında toplam yük elleçleme miktarı bir önceki yıla göre %4,0 arttı.²⁶³

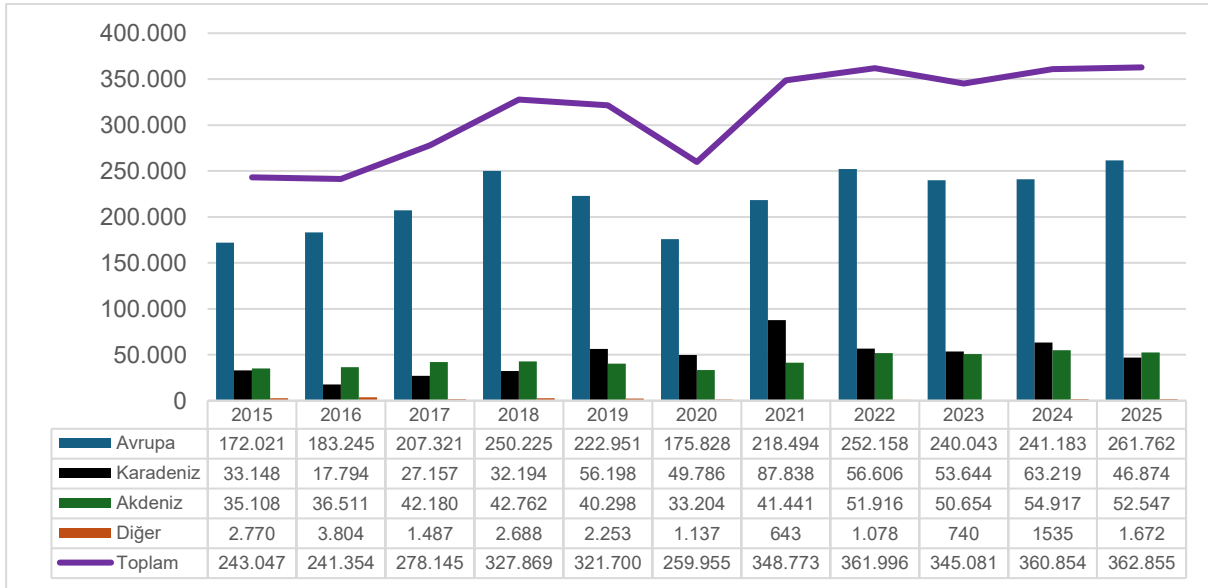
2025 yılında denizyolu ile gerçekleştirilen yurt dışı yük taşımaları bir önceki yıla göre %3,8 artarak 414.416.305 tona ulaştı. Limanlarımızdan yurt dışı limanlarına giden yük miktarı %0,4 artışla 142.784.002 ton, yurt dışı limanlarından limanlarımıza gelen yük miktarı ise %5,6 artışla 271.632.303 ton olarak gerçekleşti. Dolayısıyla 2025 yılında yurt dışı yük taşımalarındaki büyümede, Türkiye limanlarına gelen yüklerdeki artışın daha belirleyici olduğu görülmektedir.²⁶⁴

Limanlarımızda 2025 yılında elleçlenen toplam 553.268.303 ton yükün %74,9'unu 414.416.305 ton ile yurt dışına giden ve yurt dışından gelen yükler, %12,6'sını 69.678.982 ton ile kabotaj yükleri ve %12,5'ini 69.157.356 ton ile transit yükler oluşturdu.²⁶⁵

Ro-Ro ile Taşınan Çekici, TIR, TIR Tankeri, Treyler ve Yük Vagonları

Yurt dışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden araç sayısı 2015 yılında 243.047 iken, 2025 yılında Kızıldeniz bağlantılı hatlar hariç olmak üzere 362.855'e yükseldi. Böylece Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden araç sayısı 2015-2025 döneminde yaklaşık %49,3 arttı.²⁶⁶

Grafik 57 - Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

²⁶³Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti İstatistikleri, İstatistik Bülteni 2025*.

²⁶⁴ Ibid.

²⁶⁵ Ibid.

²⁶⁶ Ibid.

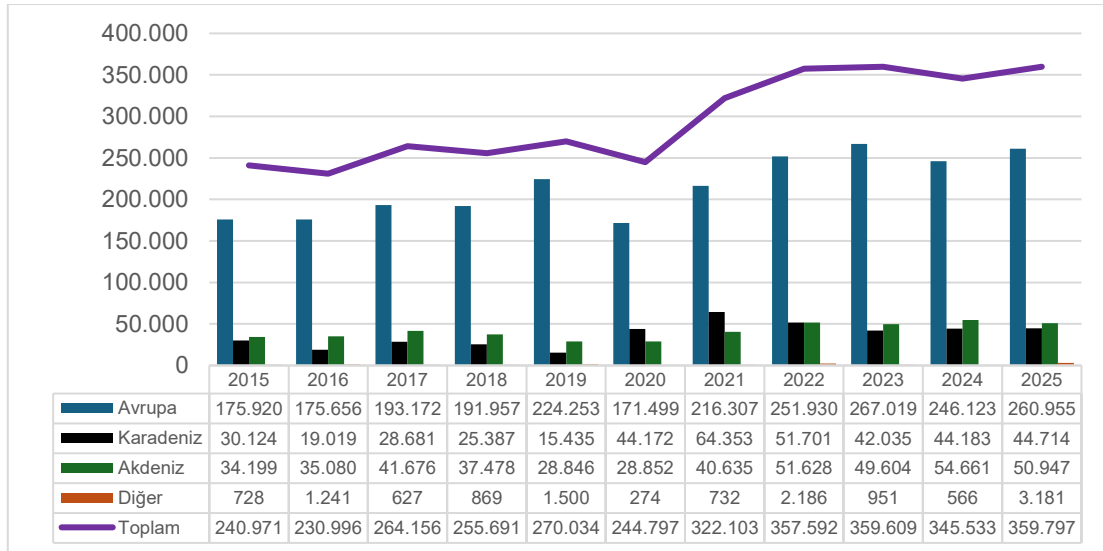
Bölgesel olarak değerlendirildiğinde, 2025 yılında Türkiye'den Ro-Ro hatları ile Avrupa yönüne 261.762, Karadeniz yönüne 46.874, Akdeniz yönüne 52.547 ve diğer hatlara 1.672 araç gitti. Avrupa bağlantılı hatlar, toplam giden araç trafiğinin yaklaşık %72,1'ini oluşturarak Ro-Ro taşımacılığındaki ağırlığını korudu. Karadeniz'in payı yaklaşık %12,9, Akdeniz'in payı ise %14,5 olarak gerçekleşti.²⁶⁷

2015-2025 dönemi incelendiğinde, Türkiye'den Ro-Ro hatları ile giden araç sayısının en düşük olduğu yıl 241.354 araç ile 2016, en yüksek olduğu yıl ise 362.855 araç ile 2025 oldu. 2022 yılında ulaşılan 361.996 araçlık önceki en yüksek seviye, 2025 yılında sınırlı da olsa aşılmış oldu. Böylece 2025 yılı, Kızıldeniz bağlantılı hatlar kapsam dışında tutulduğunda da incelenen dönemin en yüksek giden araç sayısının kaydedildiği yıl oldu.²⁶⁸

Yurt dışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatları ile Türkiye'ye gelen araç sayısı ise 2015 yılında 240.971 iken, 2025 yılında Kızıldeniz bağlantılı hatlar hariç 359.797'ye yükseldi. Buna göre gelen araç sayısında 2015-2025 döneminde yaklaşık %49,3 artış gerçekleşti. 2025 yılında Avrupa bağlantılı hatlardan 260.955, Karadeniz bağlantılı hatlardan 44.714, Akdeniz bağlantılı hatlardan 50.947 ve diğer hatlardan 3.181 araç Türkiye'ye geldi.

2015-2025 döneminde Türkiye'ye Ro-Ro hatları ile gelen araç sayısının en düşük olduğu yıl 230.996 araç ile 2016 oldu. Gelen araç sayısı 2021 yılında 322.103'e, 2022 yılında 357.592'ye ve 2023 yılında 359.609'a yükseldi. 2024 yılında 345.533'e gerileyen gelen araç sayısı, 2025 yılında yeniden artarak 359.797 ile dönem içerisindeki en yüksek seviyesine ulaştı.²⁶⁹

Grafik 58 - Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

²⁶⁷ Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti İstatistikleri, İstatistik Bülteni 2025*

²⁶⁸ Ibid.

²⁶⁹ Ibid.

Tablo 30 - 2025 Yılında Türkiye'ye ve Türkiye'den Yapılan Ro-Ro Seferleri

Avrupa	Karadeniz	Akdeniz
Tuzla (Pendik) - Trieste	Samsun - Tuapse	Mersin - Gazimağusa
Yalova - Sete	Samsun - Novorossisk	Taşucu - Girne
Çeşme - Trieste	Karasu - Tuapse	Taşucu - Trablus (Lübnan)
Mersin - Trieste	Karasu - Çornomorsk	Taşucu - Gazimağusa
Gemlik - Trieste	Karasu - Köstence	Mersin - Girne
Ambarlı - Trieste	İstanbul - Tuapse	
Tuzla (Pendik) - Bari		
Tekirdağ - Sete		
Tuzla (Pendik) - Patras		
İzmir - Sete		
Tekirdağ - Trieste		
Gemlik - Patras		
Kocaeli - Koper		
Kocaeli - Valencia		
Gemlik - Marsilya		

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Ro-Ro Araç İstatistikleri 2025*

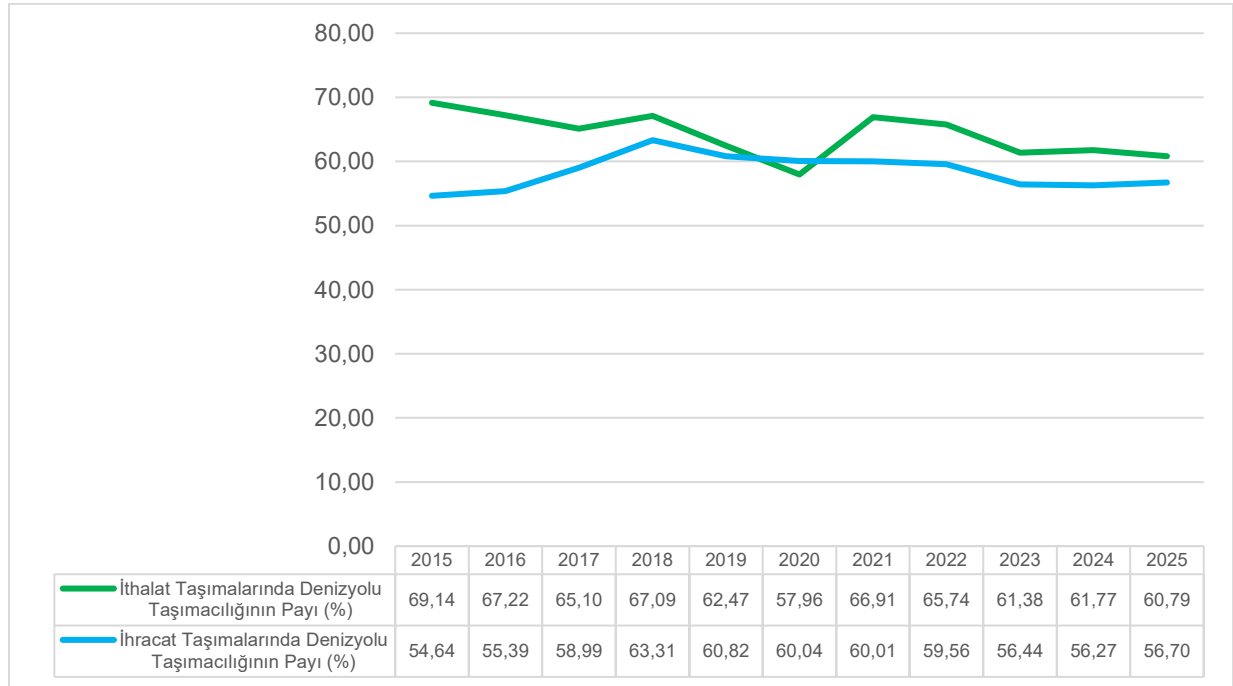


Türkiye'nin Dış Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, 2025 yılında Türkiye'nin dış ticaretinde değer bazında en yüksek paya sahip taşıma modu olmayı sürdürdü. Türkiye'nin 593,5 milyar ABD doları seviyesindeki toplam dış ticaretinin yaklaşık 349,7 milyar ABD dolarlık bölümü denizyolu ile gerçekleştirildi. Böylece denizyolunun toplam dış ticaret değerindeki payı %58,92 oldu.

2015-2025 dönemi genel olarak değerlendirildiğinde, denizyolu ile gerçekleştirilen dış ticaretin değerinde belirgin bir artış görülmektedir. Bununla birlikte dönem, küresel ticaret ve deniz taşımacılığında önemli dalgalanmaların yaşandığı bir süreç oldu. Özellikle COVID-19 pandemisi sırasında liman operasyonlarındaki aksamalar, konteyner ve ekipman yetersizlikleri, kapasite kısıtları ve tedarik zinciri darboğazları deniz taşımacılığını küresel ölçekte etkiledi. UNCTAD'a göre küresel deniz ticareti 2020 yılında %3,8 daralırken, 2021 yılında yeniden büyüme eğilimine girdi. Aynı dönemde konteyner talebindeki hızlı toparlanmanın sınırlı taşıma kapasitesi ve limanlardaki yoğunlukla birleşmesi navlun fiyatlarında önemli artışlara yol açtı. Bu nedenle Türkiye'de denizyolu taşımacılığının dış ticaret değerindeki yıllık değişimleri, küresel ticaret koşulları, navlun seviyeleri, taşıma kapasitesi ve tedarik zincirindeki gelişmelerle birlikte değerlendirmek gerekmektedir.

Grafik 59 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Denizyolu ile gerçekleştirilen ihracat, 2015-2025 döneminde değer bazında belirgin bir artış gösterdi. 2015 yılında 78.036.876 bin ABD doları olan denizyolu ihracatı, 2025 yılında 153.720.248 bin ABD dolarına yükseldi. Böylece denizyolu ihracatının değeri on yıllık dönemde yaklaşık %97 artarak neredeyse iki katına çıktı.

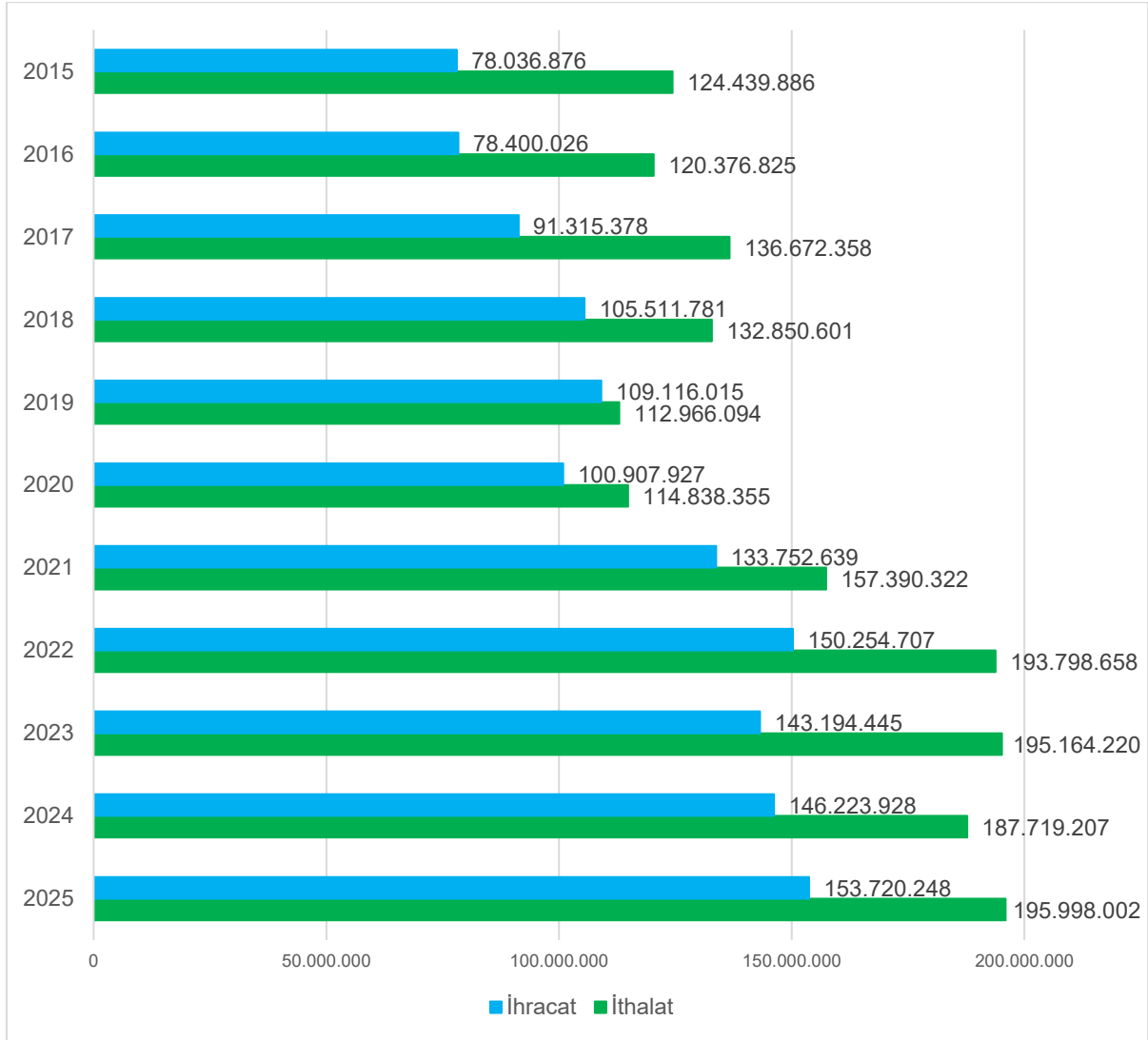
Dönem içerisinde ihracat değeri 2016 yılından 2019 yılına kadar kesintisiz yükselirken, 2020 yılında geriledi. 2021 ve 2022 yıllarında yeniden güçlü bir artış göstererek 2022'de 150.254.707 bin ABD dolarına ulaştı. 2023 yılında yaşanan gerilemenin ardından 2024 ve 2025 yıllarında yeniden yükselişe geçen denizyolu ihracatı, 2025 yılında 153.720.248 bin ABD doları ile 2015-2025 döneminin en yüksek seviyesine ulaştı. Denizyolu ihracatının değeri 2025 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %5,1 arttı.

Denizyolunun toplam ihracat değeri içerisindeki payı da on yıllık dönemde sınırlı bir artış gösterdi. 2015 yılında Türkiye'nin ihracatının değer bazında %54,92'si denizyolu ile gerçekleştirilirken, 2025 yılında bu oran %56,70'e yükseldi. Böylece denizyolunun ihracat değerindeki payı 2015-2025 döneminde %1,78 puan arttı. 2025 yılında Türkiye'nin toplam 271,1 milyar ABD dolarlık ihracatının yaklaşık 153,7 milyar ABD doları denizyolu ile gerçekleştirildi.

Denizyolu ile gerçekleştirilen ithalat, 2015-2025 döneminin tamamında değer bazında denizyolu ihracatının üzerinde seyretti. 2015 yılında 124.439.886 bin ABD doları olan denizyolu ithalatı, 2025 yılında 195.998.002 bin ABD dolarına yükseldi. Böylece denizyolu ithalatının değeri on yıllık dönemde yaklaşık %57,5 arttı.

Dönem içerisinde dalgalı bir seyir izleyen ithalat değeri, 2020 yılında 114.838.355 bin ABD dolarına geriledikten sonra 2021 yılında güçlü bir artış gösterdi. 2022 yılında 193.798.658 bin ABD dolarına, 2023 yılında ise 195.164.220 bin ABD dolarına ulaştı. 2024 yılında yaşanan gerilemenin ardından 2025 yılında yeniden yükselen denizyolu ithalatı, 195.998.002 bin ABD doları ile 2015-2025 döneminin en yüksek seviyesine ulaştı. Denizyolu ithalatının değeri 2025 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %4,4 arttı.

Denizyolunun toplam ithalat değeri içerisindeki payında ise uzun dönemde gerileme görüldü. 2015 yılında ithalatın değer bazında %66,30'u denizyolu ile gerçekleştirilirken, 2025 yılında bu oran %60,79 olarak gerçekleşti. Buna göre denizyolunun ithalat değerindeki payı 2015-2025 döneminde %5,51 puan geriledi. Buna rağmen denizyolu, 2025 yılında da Türkiye'nin ithalatında değer bazında en yüksek paya sahip taşıma modu olmayı sürdürdü. Toplam 322,4 milyar ABD dolarlık ithalatın yaklaşık 196 milyar ABD doları denizyolu ile gerçekleştirildi.

Grafik 60 - Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı

Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar)

İthalatta denizyolu taşımacılığı, 2015-2025 döneminin tamamında %92'nin üzerinde paya sahip olarak açık ara en yüksek paya sahip taşıma modu olmayı sürdürdü. 2015 yılında ithalatta denizyolunun ağırlık bazındaki payı %95,76 iken, 2025 yılında %92,80 olarak gerçekleşti. Böylece denizyolunun ithalat taşımalarındaki payı on yıllık dönemde %2,96 puan geriledi. Dönemin en yüksek oranı %95,78 ile 2016 yılında görülürken, en düşük oran %92,22 ile 2022 yılında kaydedildi. 2023 yılında %93,42'ye yükselen denizyolunun payı, 2024 yılında %92,70'e geriledi ve 2025 yılında sınırlı bir artışla %92,80'e ulaştı.

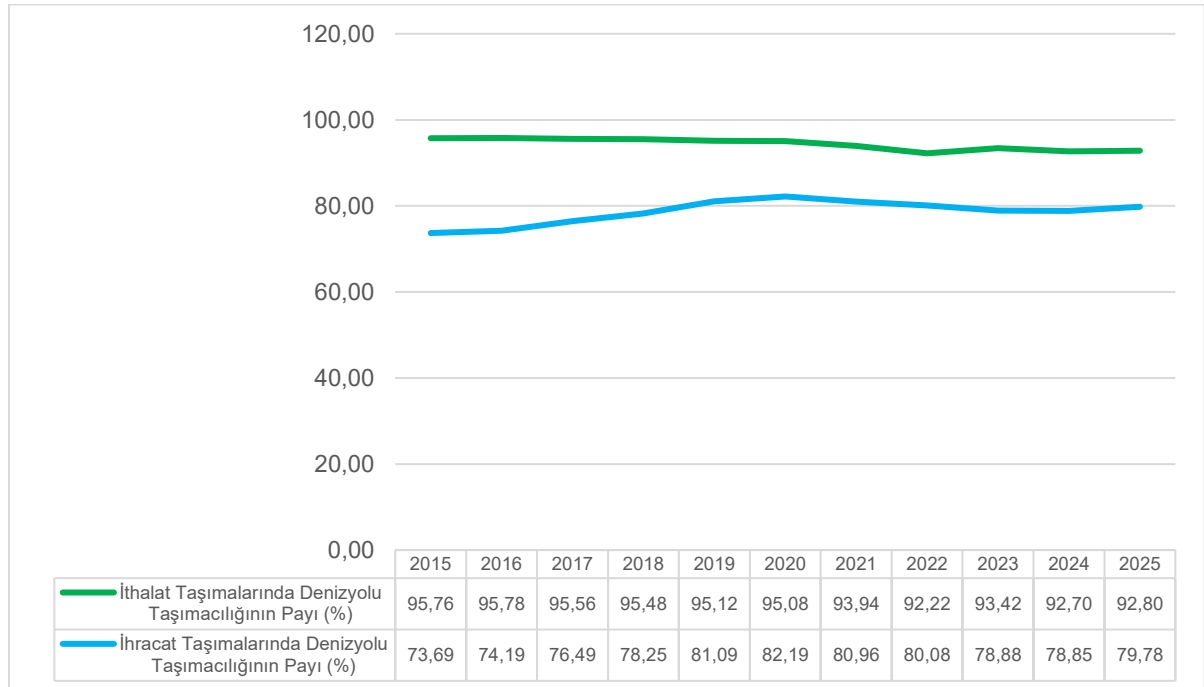
Yıllar itibarıyla görülen değişimlere rağmen denizyolunun ithalat taşımalarındaki ağırlığı belirgin biçimde korundu. Denizyolunun yüksek hacimli ve ağır yüklerin uzun mesafelerde taşınmasına elverişli olması ve büyük miktarlardaki yüklerde ölçek ekonomisi sağlaması, ağırlık bazındaki payının yüksek seyretmesinde önemli rol oynamaktadır. Özellikle enerji

ürünleri, madenler, hammaddeler ve dökme yükler gibi yüksek tonajlı ürün gruplarının uluslararası taşımacılarında denizyolu öne çıkmaktadır.

İhracatta denizyolunun ağırlık bazındaki payı ithalata kıyasla daha düşük olmakla birlikte, 2015-2025 döneminin başlangıç ve bitiş yılları karşılaştırıldığında artış gösterdi. 2015 yılında %73,69 olan denizyolunun payı, kesintisiz bir yükselişle 2020 yılında %82,19'a çıkarak dönem içerisindeki en yüksek seviyesine ulaştı. 2021 yılından itibaren gerilemeye başlayan oran, 2022 yılında %80,08'e, 2023 yılında %78,88'e ve 2024 yılında %78,85'e düştü. 2025 yılında ise sınırlı bir toparlanmayla %79,78'e yükseldi. Böylece 2015-2025 döneminin bütünü değerlendirildiğinde denizyolunun ihracat taşımacılarındaki ağırlık bazındaki payı %6,09 puan arttı.

İthalat ve ihracat verileri birlikte değerlendirildiğinde, denizyolunun Türkiye'nin dış ticaretinde özellikle ağırlık bazında belirleyici taşıma modu olmayı sürdürdüğü görülmektedir. İthalatta pay on yıllık dönemde sınırlı ölçüde gerilemesine rağmen %90'ın oldukça üzerinde kalırken, ihracatta 2015'e kıyasla belirgin bir artış gerçekleşti. Bununla birlikte ihracatta 2020 yılında ulaşılan zirvenin ardından yaşanan gerileme ve 2025'te görülen sınırlı toparlanma, denizyolunun payının dönem içerisinde doğrusal bir gelişim göstermediğini ortaya koymaktadır.

Grafik 61 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

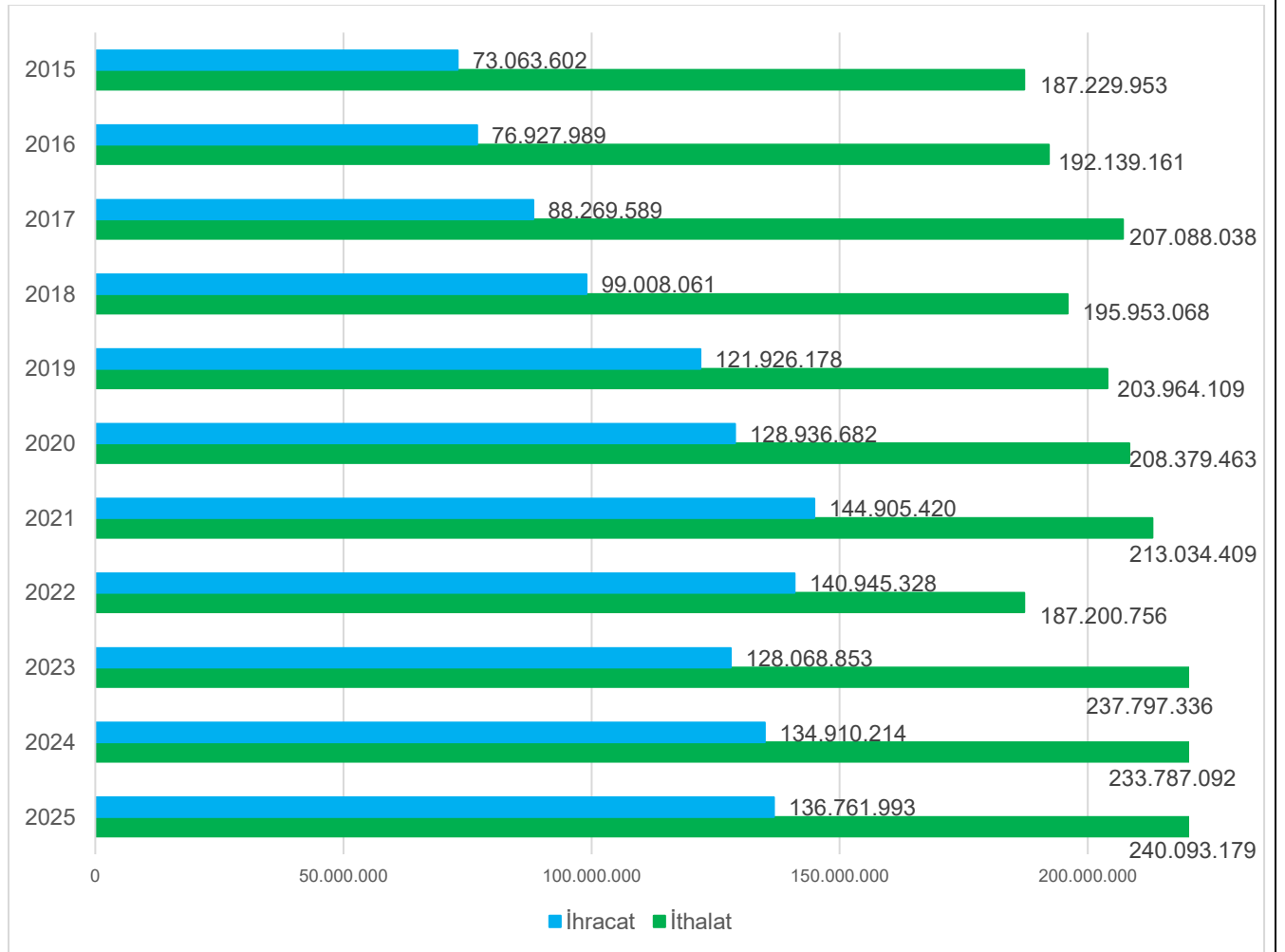
Denizyolu ile gerçekleştirilen ithalat tonajı 2015–2025 döneminde 187.229.953 tondan 240.093.179 tona yükseldi. Böylece ithalat tonajı on yıllık dönemde yaklaşık %28,2 arttı.

İthalat tonajı 2023 yılında 237.797.336 tona ulaştıktan sonra 2024 yılında 233.787.092 tona geriledi. 2025 yılında ise bir önceki yıla göre yaklaşık % 2,7 artarak 240.093.179 tonla incelenen dönemin en yüksek seviyesine çıktı.

Denizyolu ile gerçekleştirilen ihracat tonajında ise 2015-2025 döneminin bütünü değerlendirildiğinde daha güçlü bir artış gerçekleşti. 2015 yılında 73.063.602 ton olan denizyolu ihracatı, 2025 yılında 136.761.993 tona yükseldi. Böylece ihracat tonajı on yıllık dönemde yaklaşık %87,2 arttı.

İhracat tonajı özellikle 2016-2021 döneminde güçlü bir yükseliş eğilimi göstererek 2019 yılında 121.926.178 tona, 2020 yılında 128.936.682 tona ve 2021 yılında 144.905.420 ton ile dönem içerisindeki en yüksek seviyesine ulaştı. Sonraki yıllarda dalgalı bir seyir izleyen ihracat tonajı 2022 yılında 140.945.328 tona, 2023 yılında 128.068.853 tona geriledi. 2024 yılında 134.910.214 tona yükselen denizyolu ihracatı, 2025 yılında da artışını sürdürerek 136.761.993 tona ulaştı. Buna göre 2025 yılında bir önceki yıla kıyasla yaklaşık %1,4 artış gerçekleşti.

Grafik 62 - Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı



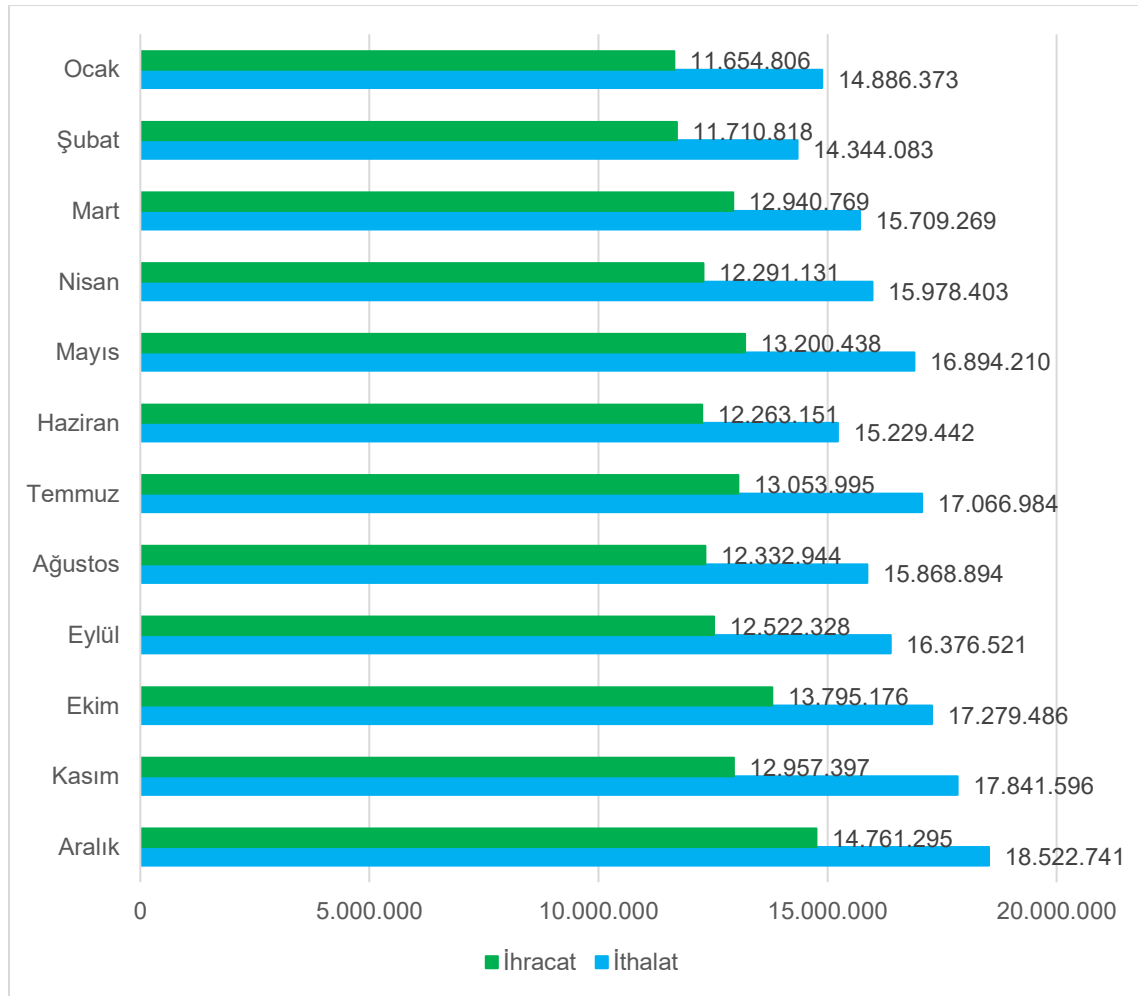
Kaynak: TÜİK. (Ton).

Genel olarak 2015-2025 dönemi değerlendirildiğinde, denizyolu ile taşınan ithalat tonajındaki %28,2'lik artışa karşılık ihracat tonajının %87,2 artması dikkat çekmektedir. Bununla birlikte, 2025 yılında 240,1 milyon tonluk ithalata karşılık 136,8 milyon tonluk ihracat gerçekleştirilmesi, denizyoluyla taşınan yük miktarında ithalatın ağırlığını koruduğunu göstermektedir.

2025 Yılı Denizyolu Taşımacılığı Verileri

2025 yılında denizyolu ile gerçekleştirilen ithalatta yılın en yüksek aylık değeri Aralık ayında 18.522.741 bin ABD doları olarak gerçekleşti. Aralık ayını Kasım ayında 17.841.596 bin ABD doları ve Ekim ayında 17.279.486 bin ABD doları izledi. En düşük ithalat değeri ise Şubat ayında 14.344.083 bin ABD doları olarak kaydedildi. Yılın ilk aylarında görece daha düşük seviyelerde seyreden denizyolu ithalat değeri, yıl içerisinde dalgalı ancak genel olarak yükselen bir görünüm sergiledi. Özellikle son çeyrekte artış belirginleşirken, Aralık ayında yılın en yüksek seviyesine ulaşıldı. Bu görünüm, 2024 yılındaki yıl sonu gerilemesinden farklı olarak 2025'in güçlü bir kapanış yaptığını göstermektedir.

Grafik 63 - 2025 Yılında Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

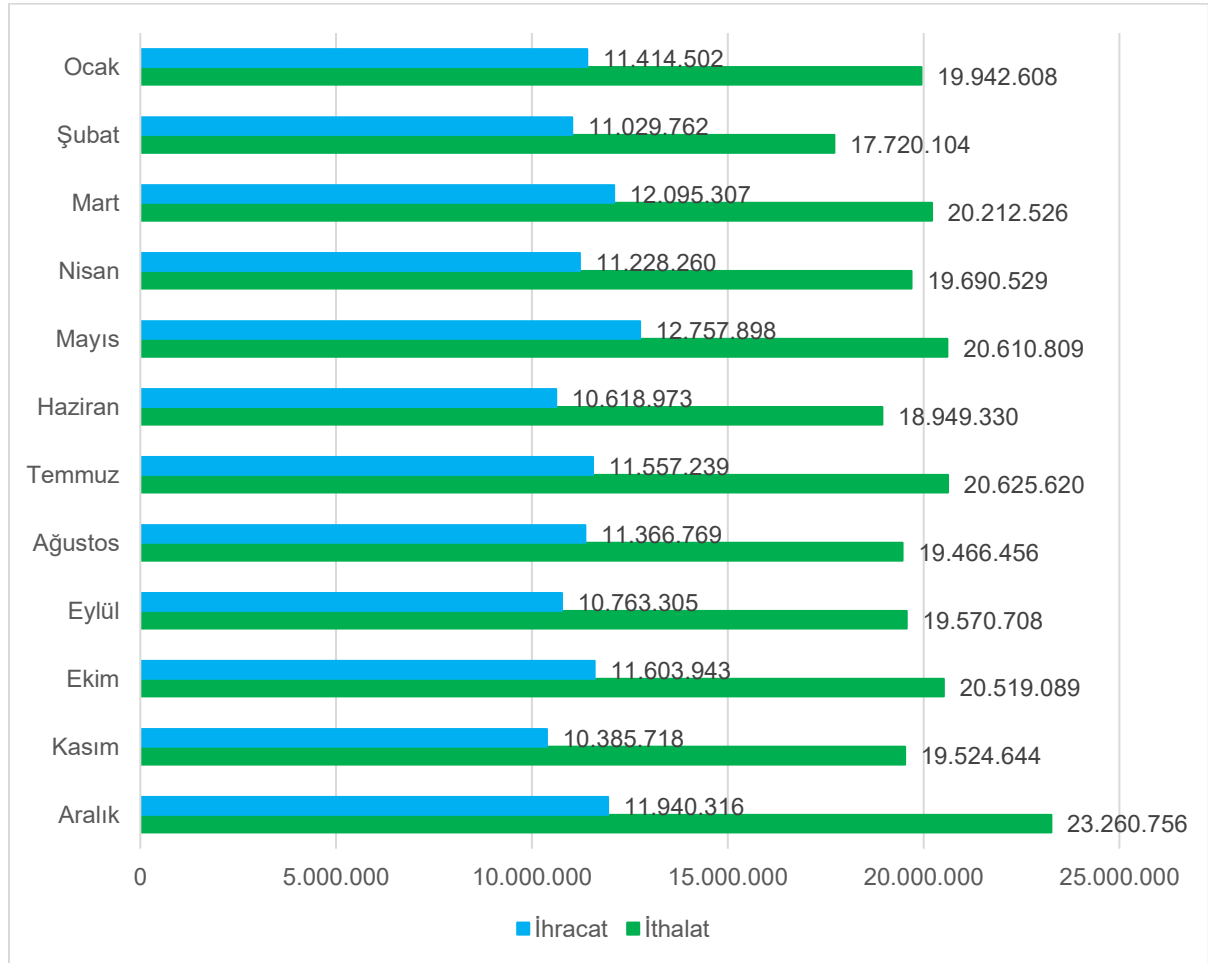


Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

Denizyolu ile gerçekleştirilen ihracatta da en yüksek aylık değer Aralık ayında 14.761.295 bin ABD doları olarak gerçekleşti. Aralık ayını Ekim ayında 13.795.176 bin ABD doları ve Mayıs ayında 13.200.438 bin ABD doları izledi. Yılın en düşük ihracat değeri ise Ocak ayında 11.654.806 bin ABD doları oldu. İhracat değerleri yılın büyük bölümünde yaklaşık 12-14 milyar ABD doları bandında seyrederken, son çeyrekte özellikle Ekim ve Aralık aylarında yükseliş dikkat çekti. Aralık ayında ihracat değerinin de yılın en yüksek seviyesine ulaşmasıyla 2025 yılı güçlü bir kapanış sergiledi.

2025 yılı boyunca denizyolu ile gerçekleştirilen ithalat değeri tüm aylarda ihracat değerinin üzerinde seyretti. Yılın ilk aylarında ithalat ve ihracat arasındaki fark görece sınırlıyken, yılın ikinci yarısında ve özellikle son çeyrekte ithalat değerindeki artışla birlikte farkın genişlediği aylar görüldü. Yıl genelinde denizyolu ile yaklaşık 196,0 milyar ABD doları ithalat ve 153,7 milyar ABD doları ihracat gerçekleştirildi. Böylece 2025 yılında denizyolu dış ticaretinde değer bazında ithalatın ihracat üzerindeki ağırlığı devam etti.

Grafik 64 - 2025 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Ton).

2025 yılında uluslararası denizyolu taşımacılığında ithalat tonajı yılın tüm aylarında ihracat tonajının üzerinde seyretti. İthalatta yılın en yüksek taşıma miktarı 23.260.756 ton ile Aralık ayında gerçekleşti. Aralık ayını 20.625.620 ton ile Temmuz ve 20.610.809 ton ile Mayıs izledi. Yılın en düşük ithalat tonajı ise 17.720.104 ton ile Şubat ayında kaydedildi. Yıl içerisinde dalgalı bir seyir izleyen ithalat taşımaları, son çeyrekte Eylül ve Ekim aylarındaki artışın ardından Kasım ayında geriledi. Aralık ayında ise güçlü bir yükselişle yılın en yüksek seviyesine ulaştı.

Denizyolu taşımacılığında ağırlık bazında ihracat yükleri 2025 yılında en yüksek 12.757.898 ton ile Mayıs ayında, en düşük ise 10.385.718 ton ile Kasım ayında gerçekleşti. İhracat tonajı yıl genelinde dalgalı bir görünüm sergilerken, Mart ve Mayıs aylarında 12 milyon tonun üzerine çıktı. Yılın ikinci yarısında aylık ihracat tonajı ağırlıklı olarak 10-12 milyon ton bandında seyretti. Kasım ayında yılın en düşük seviyesine gerileyen ihracat taşımaları, Aralık ayında yeniden yükselerek 11.940.316 tona ulaştı.



Denizyolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2025 yılında Türkiye'nin denizyolu ile gerçekleştirdiği ihracatta değer bazında Birleşik Krallık ilk sırada yer aldı. Birleşik Krallık'ı ABD, İtalya, Almanya ve İspanya takip etti. Böylece denizyolu ihracatında ilk beş ülkenin dördünü Avrupa ülkeleri oluştururken, Avrupa dışından ilk beşte yer alan tek ülke ABD oldu. 2024 yılına kıyasla sıralamada değişiklik yaşanarak Birleşik Krallık ABD'yi geride bırakıp ilk sıraya yükselirken, Almanya da İspanya'nın önüne geçti.

Tablo 31 - İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Ülke
1	Birleşik Krallık
2	ABD
3	İtalya
4	Almanya
5	İspanya

Denizyolu ile gerçekleştirilen ithalatta ise Çin ilk sıradaki konumunu korudu. Çin'i Rusya Federasyonu ve Almanya izledi. İspanya dördüncü, Güney Kore ise beşinci sırada yer aldı. 2024 yılına göre ilk üç ülkenin sıralaması değişmezken, 2024 yılında dördüncü sırada bulunan ABD 2025 yılında ilk beşin dışında kaldı. İspanya dördüncü sıraya yükselirken Güney Kore ilk beşe girdi.

Tablo 32 - İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Ülke
1	Çin
2	Rusya Federasyonu
3	Almanya
4	İspanya
5	Güney Kore

KAYNAKÇA VE NOTLAR

ADY, 5 Years of the China-Europe Railway Express Route: Baku Welcomed the 237th Train from Yiwu

<https://corp.ady.az/en/2/news/news/5-years-of-the-china-europe-railway-express-route-baku-welcomed-the-237th-train-from-yiwu>

ADY, Georgian Railways Strengthen Cooperation: BTK at Forefront

<https://corp.ady.az/en/2/news/news/ady-georgian-railways-strengthen-cooperation-btk-at-forefront>

ADY, Historical Heritage

<https://corp.ady.az/en/145-years/historical-heritage>

Anadolu Ajansı, Orta Koridor Türkiye'yi Avrasya ticaretinin merkezine taşıyor

<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/orta-koridor-turkiyeyi-avrasya-ticaretinin-merkezine-tasiyor/3768157>

Anadolu Ajansı, "Türkiye'nin havacılığa yeni imzası" Çukurova Uluslararası Havalimanı açıldı

<https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turkiyenin-havaciliga-yeni-imzasi-cukurova-uluslararasi-havalimani-acildi/3300199>

Azertac, Cargo transit time along Trans-Caspian International Transport Route halved

<https://special.azertag.az/en/xeber/4010947>

Baltic Exchange, Baltic Dry Bulk Investor Indices - Quarterly Update

<https://www.balticexchange.com/en/news-and-events/news/member-news/2025/Baltic-Dry-Bulk-Investor-Indices-Quarterly-Update-November25.html>

Canal de Panama, Panama Canal Maintains Operational and Financial Strength

<https://pancanal.com/en/panama-canal-maintains-operational-and-financial-strength/>

Canal de Panama, Panama Canal Reports Strong Economic Health and a Vibrant Future During its Q3 Market Call

<https://pancanal.com/en/panama-canal-authority-reports-strong-economic-health-and-a-vibrant-future-during-its-q3-market-call/>

CBP, IEEPA Frequently Asked Questions

<https://www.cbp.gov/trade/programs-administration/trade-remedies/IEEPA-FAQ>

CBP, Official CBP Statement On Tariffs

<https://www.cbp.gov/newsroom/announcements/official-cbp-statement-tariffs>

Council of the EU, Customs: Council agrees to levy customs duty on small parcels as of 1 July 2026

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/12/12/customs-council-agrees-to-levy-customs-duty-on-small-parcels-as-of-1-july-2026/>

Council of the EU, EU customs: Council agrees position on key features for a more modern, efficient and secure framework

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/06/27/eu-customs-council-agrees-position-on-key-features-for-a-more-modern-efficient-and-secure-framework/>

Council of the European Union, Customs: Council takes action to tackle the influx of small parcels

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/11/13/customs-council-takes-action-to-tackle-the-influx-of-small-parcels/>

DCSA, DCSA completes standards-based interoperable eBL transaction, marking major industry milestone

<https://dcsa.org/newsroom/eb1-interoperability-milestone>

Delegation of the European Union to Uzbekistan, Global Gateway: Trans-Caspian Transport Corridor and Connectivity Investors Forum - Key Deliverables

https://www.eeas.europa.eu/delegations/uzbekistan/global-gateway-trans-caspian-transport-corridor-and-connectivity-investors-forum-key-deliverables_en

Denizcilik Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti İstatistikleri, İstatistik Bülteni 2025

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/istatistik-bulteni-2025-02-02-2026.pdf>

DHMI, 2025 Yılı Havayolu Sektör Raporu

<https://dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/19/2025%20Havayolu%20Sekt%C3%B6r%20Raporu.pdf>

DHMI, 2024 Yılı Havayolu Sektör Raporu

<https://dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/18/2024%20Y%C4%B1%C4%B1%20Havayolu%20Sekt%C3%B6r%20Raporu.pdf>

ENISA, ENISA Threat Landscape 2025

<https://www.enisa.europa.eu/publications/enisa-threat-landscape-2025>

EU Council, Syria: EU adopts legal acts to lift economic sanctions on Syria, enacting recent political agreement

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/05/28/syria-eu-adopts-legal-acts-to-lift-economic-sanctions-on-syria-enacting-recent-political-agreement/>

EU Council, Syria: EU suspends restrictive measures on key economic sectors

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/02/24/syria-eu-suspends-restrictive-measures-on-key-economic-sectors/>

EU External Action, EU-CENTRAL ASIA RELATIONS A STRONGER PARTNERSHIP FOR PEACE, PROSPERITY, AND SECURITY

https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2025/FACTSHEETS-EU-CENTRAL%20ASIA_2025.pdf

European Commission, AI Act

<https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/regulatory-framework-ai>

European Commission, Commission announces actions for safe and sustainable e-commerce imports

<https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/news/commission-announces-actions-safe-and-sustainable-e-commerce-imports>

European Commission, Decarbonising maritime transport - FuelEU Maritime

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en

European Commission, E-commerce communication: A comprehensive EU toolbox for safe and sustainable e-commerce

<https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/e-commerce-communication-comprehensive-eu-toolbox-safe-and-sustainable-e-commerce>

European Commission, eFTI Regulation - Digitalising freight transport across the European Union

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/efti-regulation_en

European Commission, EU adopts 17th package of sanctions against Russia

https://finance.ec.europa.eu/news/eu-adopts-17th-package-sanctions-against-russia-2025-05-20_en

European Commission, EU adopts 19th package of sanctions against Russia

https://finance.ec.europa.eu/news/eu-adopts-19th-package-sanctions-against-russia-2025-10-23_en

European Commission, EU Import Control System 2 (ICS2) extends to rail and road transportation from April 2025, 3 February 2025

https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/eu-import-control-system-2-ics2-extends-rail-and-road-transportation-april-2025-2025-02-03_en

European Commission, EU strengthens cross-regional cooperation with Black Sea countries, the South Caucasus and Central Asia

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2452

European Commission, Global Gateway Forum: Accelerating digital transformation through IMEC: EU-Africa-India Digital Corridor

https://global-gateway-forum.ec.europa.eu/news/global-gateway-forum-accelerating-digital-transformation-through-imec-eu-africa-india-digital-2025-10-10_en

European Commission, ICS2 Release 3 deployment window, March 2025

https://taxation-customs.ec.europa.eu/document/download/ff194949-7b89-45be-ae6d-d8bd57b168fe_en

European Commission, Import Control System 2 (ICS2) is live for maritime and inland waterway transport, 3 June 2024

https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/import-control-system-2-ics2-live-maritime-and-inland-waterway-transport-2024-06-03_en

- European Commission, Import Control System 2 (ICS2) - Taxation and Customs Union
https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs/customs-security/import-control-system-2_en
- European Commission, Joint Statement on a United States-European Union framework on an agreement on reciprocal, fair and balanced trade
https://policy.trade.ec.europa.eu/news/joint-statement-united-states-european-union-framework-agreement-reciprocal-fair-and-balanced-trade-2025-08-21_en
- European Commission, Leaders' Statement following the visit of President of the European Commission Ursula von der Leyen and College of Commissioners to India, 27-28 February 2025
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/statement_25_647
- European Commission, New approach to VAT for e-commerce imports to simplify trade and compliance
https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/new-approach-vat-e-commerce-imports-simplify-trade-and-compliance-2025-05-15-0_en
- European Commission, New report shows progress in sustainable aviation fuel uptake across the EU
https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/new-report-shows-progress-sustainable-aviation-fuel-uptake-across-eu-2025-10-22_en
- European Commission, New requirements for inbound air shipments to the EU, 30 June 2022
https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/new-requirements-inbound-air-shipments-eu-2022-06-30_en
- European Commission, New rules for Turkish citizens applying for Schengen visas, 29 July 2025
https://home-affairs.ec.europa.eu/news/new-rules-turkish-citizens-applying-schengen-visas-2025-07-29_en
- European Commission, Questions and answers on the sixteenth package of restrictive measures against Russia
https://enlargement.ec.europa.eu/news/questions-and-answers-sixteenth-package-restrictive-measures-against-russia-2025-02-24_en
- European Commission, Reducing emissions from the shipping sector
https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector_en
- European Commission, ReFuelEU aviation
https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en
- European Commission, Solidarity Lanes: Latest figures - March 2025
https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-march-2025-2025-04-24_en
- European Commission, Trans-Caspian Transport Corridor and Connectivity Investors Forum: the EU advances cross-regional connectivity in Tashkent
https://enlargement.ec.europa.eu/news/trans-caspian-transport-corridor-and-connectivity-investors-forum-eu-advances-cross-regional-2025-11-27_en
- European Commission, Transition to ICS2 Release 3 is complete, with limited temporary derogations in some Member States, 29 August 2025
https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/transition-ics2-release-3-complete-limited-temporary-derogations-some-member-states-2025-08-29_en
- European Commission, Visa applications reach 11.7 million in EU and Schengen associated countries, 20 May 2025
https://home-affairs.ec.europa.eu/news/visa-applications-reach-117-million-eu-and-schengen-associated-countries-2025-05-20_en
- European Parliament, EU targets low-value imports via e-commerce platforms
<https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20250708STO29516/eu-targets-low-value-imports-via-e-commerce-platforms>
- European Parliament, "The situation of truck drivers in Europe who come from countries outside the EU", Parliamentary Question E-001423/2025, 8 April 2025
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/779229/EPRS_BRI\(2025\)779229_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/779229/EPRS_BRI(2025)779229_EN.pdf)
- Eurostat, EU trade with Russia latest developments
<https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/104832.pdf>

Government of Canada, Canada announces entry into force of countermeasures against auto imports from the United States

<https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2025/04/canada-announces-entry-into-force-of-countermeasures-against-auto-imports-from-the-united-states.html>

Government of Canada, Canada responds to unjustified U.S. tariffs on Canadian steel and aluminum products

<https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2025/03/canada-responds-to-unjustified-us-tariffs-on-canadian-steel-and-aluminum-products.html>

IATA, Accelerating Cargo Digitalization

<https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/accelerating-cargo-digitalization/>

IATA, Air Cargo Market Analysis - December 2025

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis-december-2025/>

IATA, Air Cargo Market Analysis June 2025

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis-june-2025/>

IATA, Global Air Cargo Demand Achieved Record Volume in 2025

<https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-01-29-01/>

IMF, World Economic Outlook Update

<https://www.imf.org/-/media/files/publications/weo/2026/january/english/text.pdf>

IMF, World Economic Outlook Update 2026 July

<https://www.imf.org/-/media/files/publications/weo/2026/update/july/english/text.pdf>

IMO, IMO approves net-zero regulations for global Shipping

<https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx>

IMO, IMO net-zero shipping talks to resume in 2026

<https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-net-zero-shipping-talks-to-resume-in-2026.aspx>

IMO, Maritime cyber risk

<https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/cyber-security.aspx>

IMO, Maritime Safety Committee - 110th session (MSC 110), 18-27 June 2025

<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-110th-session.aspx>

IMO, Red Sea Area

<https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/red-sea.aspx>

IMO, Secretary-General urges "constructive dialogue" amid renewed Red Sea attacks

<https://www.imo.org/en/mediacentre/pages/whatsnew-2285.aspx>

IRU, Driving competitiveness: IRU members set priorities at General Assembly

<https://www.iru.org/news-resources/newsroom/driving-competitiveness-iru-members-set-priorities-general-assembly>

IRU, European road freight contract and spot rates rise in tandem

<https://www.iru.org/news-resources/newsroom/european-road-freight-contract-and-spot-rates-rise-tandem>

IRU, IRU President shares model corridor vision at OECD-ITF event

<https://www.iru.org/news-resources/newsroom/iru-president-shares-model-corridor-vision-oecd-itf-event>

IRU, The European Road Freight Rate Development Benchmark, Q2 2025

<https://www.iru.org/intelligence/road-transport-intelligence/european-road-freight-rate-development-benchmark-q2-2025>

IRU, The European Road Freight Rate Development Benchmark, Q2 2025

<https://www.iru.org/intelligence/road-transport-intelligence/european-road-freight-rate-development-benchmark-q4-2025>

IRU, Widening age chasm compounds truck driver shortage crisis: new IRU report

<https://www.iru.org/news-resources/newsroom/widening-age-chasm-compounds-truck-driver-shortage-crisis-new-iru-report>

Kaplan, Kemal. Anadolu Lojistik Tarihi, İstanbul, UTİKAD Yayınları

Lloyd's List, One Hundred Ports 2025

<https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2025>

Ministry for recovery, infrastructure and transport of Ukraine, 150 million tons of cargo have already passed through the Ukrainian sea corridor

<https://mininfra.gov.ua/en/news/150-milioniv-tonn-vantazhiv-uzhe-proishly-cherez-ukrainskyi-morskyi-korydor-oleksii-kuleba>

Ministry for recovery, infrastructure and transport of Ukraine, Ukraine and the European Commission Discuss Port Security and Logistics Resilience within the QUAD Format

<https://mininfra.gov.ua/en/news/ukraina-ta-ievropeiska-komisiia-obhovoryly-bezpeku-portiv-i-stiikist-lohistyky-v-mezhakh-formatu-quad>

MoF PRC, The Customs Tariff Commission of the State Council Announces Adjustments to Additional Tariffs on U.S. Imports

https://www.mof.gov.cn/en/Policies/202509/t20250919_3972677.htm

OECD, Enhancing the Competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia

https://www.oecd.org/en/publications/2025/11/enhancing-the-competitiveness-of-the-trans-caspian-transport-corridor-in-central-asia_e989025f.html

OECD, Enhancing the Competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia

https://www.oecd.org/en/publications/enhancing-the-competitiveness-of-the-trans-caspian-transport-corridor-in-central-asia_f261e7fa-en/full-report/tctc-state-of-play-challenges-and-policy-considerations_b8a252b7.html

OECD, Tracking the risks in production networks: A focus on natural disasters

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/06/tracking-the-risks-in-production-networks_574ef7e7/b403cf47-en.pdf

Paris MoU, 2025 Annual Report

<https://parismou.org/year-report/year-report-2025/>

Reuters, Falling ocean shipping rates put carrier profits at risk, analysts say

<https://www.reuters.com/world/china/falling-ocean-shipping-rates-put-carrier-profits-risk-analysts-say-2025-10-03/>

Sea Intelligence, Global schedule reliability drops to 62.8% in December 2025

<https://sea-intelligence.com/press-room/368-global-schedule-reliability-drops-to-62-8-in-december-2025>

SHGM, Faaliyet Raporu 2025

https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/SHGMfaaliyet_2025.pdf

SHGM Web Sitesi, Tarihçe

<https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>

State Council, China to adjust tariffs on imported U.S. products on Wednesday

https://english.www.gov.cn/news/202505/14/content_WS6823dad6c6d0868f4e8f283d.html

Suez Canal Authority, For the First Time Lloyd's List names Adm. Ossama Rabiee amongst the list of the 100 most influential figures in the global maritime transport sector

https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/News/Pages/Sca_11-12-2025-%282%29.aspx

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2025 Yılı 4. Çeyrek Büyüme Verileri

<https://www.sbb.gov.tr/2025-yili-4-ceyrek-buyume-verileri-aciklandi/>

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2025 Yılı Aralık Dış Ticaret Verileri

<https://www.sbb.gov.tr/2025-yili-aralik-ayi-dis-ticaret-verileri-aciklandi/>

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu 2025

<https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2026/02/Kahramanmaras-ve-Hatay-Depremleri-Yeniden-Imar-ve-Gelisme-Raporu.pdf>

TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2024

<https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2024sektor.pdf>

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu

https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2025_faaliyet.pdf

TCDD Taşımacılık A.Ş., 2025 Yılı Faaliyet Raporu

[https://adminapi.tcddtasimacilik.gov.tr/files/pdfs/Faaliyet%20Raporu%202025%20-V10%20\(27-33%20sayfalarda%20de%C4%9Fi%C5%9Fiklik\)-PDF.pdf](https://adminapi.tcddtasimacilik.gov.tr/files/pdfs/Faaliyet%20Raporu%202025%20-V10%20(27-33%20sayfalarda%20de%C4%9Fi%C5%9Fiklik)-PDF.pdf)

TCDD Taşımacılık A.Ş. Web Sitesi, Yurtdışı Yük Taşımacılığı

<https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/sayfa/yurtdisi-yuk-tasimaciligi>

TCMB, Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi

<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/609ef884-3b3c-4bc3-84fe-9254244c3490/odemelerdengesi.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-609ef884-3b3c-4bc3-84fe-9254244c3490-q2fh2F>

T.C. Ticaret Bakanlığı, 2025 Yılı Aralık Ayı Dış Ticaret Verileri

<https://ticaret.gov.tr/haberler/2025-yili-aralik-ayi-dis-ticaret-verileri>

T.C. Ticaret Bakanlığı, Hizmet Ticaret İstatistikleri

<https://ticaret.gov.tr/hizmet-ticareti/hizmet-ticaret-istatistikleri>

T.C. Ticaret Bakanlığı, Türkiye'de E-Ticaretin Görünümü Raporu 2025

[https://ticaret.gov.tr/data/6a02f2c7269de183c0b98bc4/T%C3%BCrkiye'de%20E-Ticaretin%20G%C3%B6r%C3%BCn%C3%BCn%C3%BCn%20Raporu%202025.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/6a02f2c7269de183c0b98bc4/T%C3%BCrkiye'de%20E-Ticaretin%20G%C3%B6r%C3%BCn%C3%BCm%C3%BCn%C3%BCn%20Raporu%202025.pdf)

T.C. Ticaret Bakanlığı, "Türk Vatandaşlarına Çok Girişli Schengen Vizesi Alımında Kolaylık Sağlanmasına Yönelik AB Komisyonunun C(2025) 4694 Sayılı Kararı Hakkında Basın Açıklaması", 2025

<https://ticaret.gov.tr/haberler/turk-vatandaslarina-cok-girisli-schengen-vizesi-aliminda-kolaylik-saglanmasina-yonelik-ab-komisyonunun-c2025-4694-sayili-karari-hakkinda-basin-aciklamasi>

T.C. Ticaret Bakanlığı, Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü, Dış Ticaret Lojistiği 2025

<https://ticaret.gov.tr/data/5b87bf9113b8761160fa1258/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%20May%C4%B1s%202026.pdf>

T.C. Ticaret Bakanlığı Web Sitesi, Kara Hudut Kapıları

<https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/gumruk-idareleri/hudut-kapilari/kara-hudut-kapilari>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025 Yılı Faaliyet Raporu

<https://www.uab.gov.tr/media/xt0poywx/2025-yili-faaliyet-raporu.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025 Yılı Performans Programı

<https://www.uab.gov.tr/media/rav10ghi/2025-yili-performans-programi.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2026 Yılı Performans Programı

<https://www.uab.gov.tr/media/r1nnmw4h/2026-yili-performans-programi.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı

<https://www.uab.gov.tr/media/v3ifp3wn/20221025-2053-ulasirma-ve-lojistik-ana-plani-tr.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2025 İstatistikleri

<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/diger-istatistikler>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ro-Ro Araç İstatistikleri 2025

<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/ro-ro-arac-istatistikleri-2025>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2025 Yılı Faaliyet Raporu

<https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/MerkezBirimler/Kurumsal/FaaliyetRaporu/2025Faaliyet.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Önemli ve Global Projeler

<https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/projeler/projeleruluslararası.aspx>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Tarihçe

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/GlobalProjeler.aspx>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Yol Ağı Bilgileri

<https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/kurumsal/yolagi.aspx>

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 8 Ocak 2018, Resmi Gazete, S.30295
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=24299&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 15 Mayıs 2025, Resmî Gazete, S.32901
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2025/05/20250515-1.htm>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 24 Nisan 2019, Resmi Gazete, S.30754
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/04/20190424-3.htm>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, UETDS Eşya Taşımacılığı Kurum Entegrasyonu Teknik Tasarım Dokümanı, Sürüm 3.6, Aralık 2025
<https://uetds.uab.gov.tr/uploads/pages/teknik-dokuman/uetds-esya-tasimaciligi-kurum-entegrasyonu-teknik-tasarim-dokumani-v3-6.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, UETDS Tarifeli Yolcu Taşımacılığı Kurum Entegrasyonu Teknik Tasarım Dokümanı, Sürüm 21, Mart 2025
<https://uetds.uab.gov.tr/uploads/pages/teknik-dokuman/uetds-tarifeli-yolcu-tasimaciligi-kurum-entegrasyonu-teknik-tasarim-dokumani-v23-1.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) - Eşya / Tehlikeli Madde Taşımacılığı
<https://uetds.uab.gov.tr/esya>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) - U-ETDS Kimleri Kapsıyor?
<https://uetds.uab.gov.tr/u-etds-kimleri-kapsiyor>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) - U-ETDS Nedir?
<https://uetds.uab.gov.tr/u-etds-nedir>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Web Sitesi, Zengezur Koridoru'nda Tarihi Adım
<https://www.uab.gov.tr/haberler/zengezur-koridoru-nda-tarihi-adim>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, ZENGİZUR KORİDORU, ORTA KORİDOR'U DESTEKLEYECEK
<https://www.uab.gov.tr/haberler/zengezur-koridoru-orta-koridor-u-destekleyecek>
- The State Council The People's Republic of China, 110,000 trips: China-Europe freight train service embraces new progress
https://english.www.gov.cn/news/202506/11/content_WS6848d535c6d0868f4e8f33ec.html
- The State Council The People's Republic of China, China-Europe freight train trips hit 120,000
https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202511/29/content_WS692a49d6c6d00ca5f9a07d7f.html
- The State Council The People's Republic of China, Total number of China-Europe freight trains departing from Xi'an exceeds 30,000
https://english.www.gov.cn/news/202508/14/content_WS689d298fc6d0868f4e8f4ced.html
- TITR, TITR Association and CIECC Hold Working Meeting in Astana
<https://middlecorridor.com/en/press-center/news/09-09-2025>
- Trans-Caspian International Transport Route Association, General Meeting of the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) Association Held in Baku
<https://middlecorridor.com/en/press-center/news/04-03-2025>
- TÜİK, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri, 2025
<https://veriportali.tuik.gov.tr/tr/press/58079>
- TÜİK, Yıllık Gayrisafi Yurt İçi Hasıla, 2025
<https://veriportali.tuik.gov.tr/tr/press/58198>
- Ukraine Government Portal, 120 million tonnes of cargo transported through the Ukrainian Sea Corridor: Ministry for Communities and Territories Development
<https://www.kmu.gov.ua/en/news/minrozyvtku-ukrainskym-morskym-korydorom-perevezeno-120-mln-tonn-vantazhiv>

Ukrainian Sea Ports Authority

<https://www.uspa.gov.ua/en/news-en/ukrainian-seaports-fulfilled-more-than-95-of-cargo-handling-targets-in-2025-despite-unprecedented-security-pressure>

UNCTAD, Developments in the economy of the Occupied Palestinian Territory

https://unctad.org/system/files/official-document/tdb72_d3_en.pdf

UNCTAD, Global trade update, facts and figures, Global trade growth continues, but fragility rises

https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2026d4_en.pdf

UNCTAD, Navigating Troubled Waters: Impact to Global Trade of Disruption of Shipping Routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal

<https://unctad.org/publication/navigating-troubled-waters-impact-global-trade-disruption-shipping-routes-red-sea-black>

UNCTAD, Review of maritime transport 2025

<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>

UNECE, (SC.1/GE.22) Group of Experts on the Operationalization of eCMR (8th Session)

<https://unece.org/transport/events/sc1ge22-group-experts-operationalization-ecmr-8th-session>

U.S. Energy Information Administration, Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint

<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>

White House, Adjusting Imports Of Aluminum And Steel Into The United States

<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/06/adjusting-imports-of-aluminum-and-steel-into-the-united-states/>

White House, Fact Sheet: President Donald J. Trump Adjusts Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States

<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/03/fact-sheet-president-donald-j-trump-adjusts-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>

White House, Fact Sheet: President Donald J. Trump Restores Section 232 Tariffs

<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/02/fact-sheet-president-donald-j-trump-restores-section-232-tariffs/>

White House, Further Modifying the Reciprocal Tariff Rates

<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/07/further-modifying-the-reciprocal-tariff-rates/>

White House, Modifying Reciprocal Tariff Rates To Reflect Discussions With the People's Republic of China

<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/05/modifying-reciprocal-tariff-rates-to-reflect-discussions-with-the-peoples-republic-of-china/>

White House, Regulating Imports with a Reciprocal Tariff to Rectify Trade Practices that Contribute to Large and Persistent Annual United States Goods Trade Deficits

<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/regulating-imports-with-a-reciprocal-tariff-to-rectify-trade-practices-that-contribute-to-large-and-persistent-annual-united-states-goods-trade-deficits/>

World Bank, Global Economic Prospects, June 2026

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/2b672b3b0415d6b66c45b66579db4ef5-0050012026/original/GEP-Jun-2026.pdf>

World Bank, Global Economy Shows Resilience Amid Historic Trade, Policy Uncertainty

<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/01/13/global-economic-prospects-january-2026-press-release>

World Bank, Iraq: New US\$930 Million Project to Extend and Modernize Railways, Promote Regional Connectivity and Boost Growth

<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/06/25/iraq-new-us-930-million-project-to-extend-and-modernize-railways-promote-regional-connectivity-and-boost-growth>

World Bank, Istanbul North Rail Crossing Project - Project Information Document

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099081425094524300/pdf/P509952-a0c56247-0641-4b13-bce2-cf8bdf80fb2.pdf>

- World Bank, LEBANON RAPID DAMAGE AND NEEDS ASSESSMENT (RDNA) MARCH 2025
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099030125012526525/pdf/P506380-f58e9761-b29e-4d62-97c3-ebf5a511c4e1.pdf>
- World Bank, New World Bank Report Highlights Syria's Economic Challenges and Recovery Prospects for 2025
<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/07/07/new-world-bank-report-highlights-syria-s-economic-challenges-and-recovery-prospects-for-2025>
- World Bank, Syria's Post-Conflict Reconstruction Costs Estimated at \$216 billion
<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/10/21/syria-s-post-conflict-reconstruction-costs-estimated-at-216-billion>
- World Bank, Ukraine: Fifth Rapid Damage and Needs Assessment
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099022026094036395/pdf/P514499-22f93f3a-4278-42bc-b907-db9553d12069.pdf>
- World Bank, Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released
<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/02/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
- World Bank, YEMEN ECONOMIC MONITOR Navigating Increased Hardship and Growing Economic Fragmentation
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099603311122530091/pdf/IDU-9d206bab-c565-4ec7-bc19-914509bc0cdc.pdf>
- World Bank, YEMEN ECONOMIC MONITOR Pushing Against the Tide
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099630405192627146/pdf/IDU-915b334e-33e9-407b-b634-2ee6167b4790.pdf>
- World Trade Organization, Global Trade Outlook and Statistics. Update: March 2026
https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gtos0326_e.pdf
- World Trade Organization, Global Trade Outlook and Statistics. Update: October 2025
https://www.wto.org/english/news_e/news25_e/stat_07oct25_e.pdf
- World Trade Organization, Global Value Chain Development Report 2025
https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gvcreport2025-00exc_e.pdf
- World Trade Organization, World Trade Statistics - Key Insights and Trends in 2025
https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/world_trade_statistics_e.htm
- WTO, Goods trade growth set to moderate as barometer index dips
https://www.wto.org/english/news_e/news25_e/wtoi_28nov25_223_e.htm
- WTO, Large increase in new tariffs but also measures to ease global trade, WTO report shows
https://www.wto.org/english/news_e/news25_e/trdev_02dec25_225_e.htm

NOTLAR:

- Bu raporun temel odak noktası Türkiye'nin uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetleridir.
- Bu çalışma istatistiki verilerin incelenmesi temelinde hazırlanmış, istatistiki veriler çerçevesinde taşıma modlarının durumunun incelenmesi amaçlanmıştır. Bu sebeple taşıma modlarının gelişiminin incelenmesi için 2015 yılından itibaren 10 tam yıl verileri sunulmaktadır.
- İstatistiki verilerin kaynağı TÜİK'tir.
- TÜİK'ten elde edilen mal bedellerinde ithalatta CIF, ihracatta FOB bedeli esas alınmaktadır.
- TÜİK, ithalat ve ihracat taşıması yapılan ülkeleri, gümrük beyannamesinde yer alan ülke bilgisini esas alarak belirlemektedir.
- Bu çalışma 4 taşıma modu temelinde hazırlanmıştır. Denizyolu ile taşıması yapılan treyler veya demiryolu vagonlarına ilişkin taşıma verileri denizyolu başlığı altında incelenmektedir.
- Sorumluluk Reddi: Bu raporda yer alan içerik yalnızca bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır.
- Bu raporda yer alan bilgilerin doğru ve güncel olması için azami dikkat ve özen gösterilmiş olsa da içerikteki bilgilerin eksiksizliği, güncelliği, doğruluğu ve bu içeriğe güvenilerek alınmış kararlar hakkında herhangi bir mesuliyet kabul edilmemektedir.

