BUSINESS DIPLOMACY

DEİK

LOJİSTİK

Özel Eki

2026



THE FORCE CONNECTING THE WORLD: LOGISTICS

DÜNYAYI BİRBİRİNE BAĞLAYAN GÜÇ: LOJİSTİK

PASİFİK EURASIA, ORTA KORİDOR'UN GÜCÜYLE KITALARI BİRBİRİNE BAĞLIYOR.

Pasifik Eurasia, Türkiye'nin Avrasya lojistiğindeki stratejik konumunu demiryolu merkezli çözümleriyle geleceğe taşıyor. Doğu ile Batı arasındaki mesafeleri kısaltırken sürdürülebilir, çevreci ve kesintisiz lojistik ağları tasarlıyor.



Demiryolu / Demiryolu Ağı

KESİNTİSİZ HAT

Asya ile Avrupa arasında demiryolu odaklı; güvenli ve hızlı lojistik koridorları.

Entegrasyon / Orta Koridor

STRATEJİK ENTEGRASYON

Türkiye'nin merkez konumunu, uluslararası ticaret rotaları ve Orta Koridor ile buluşturan güçlü ağ.

Sürdürülebilirlik / İnovasyon

YEŞİL VE DİJİTAL LOJİSTİK

Düşük karbon ayak izi ve uçtan uca dijital takip sistemleriyle yeni nesil taşımacılık.



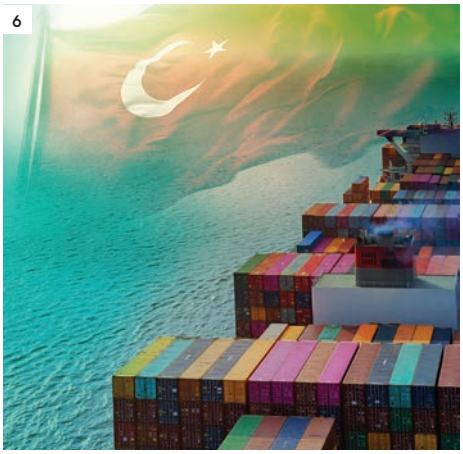
PASİFİK EURASIA

"Lojistiği tasarlar"

BUSINESS DIPLOMACY

LOJİSTİK

CONTENTS İÇİNDEKİLER











6 **TRANSFORMATION IN GLOBAL LOGISTICS: NEW OPPORTUNITIES AND RISKS FOR TÜRKİYE**
KÜRESEL LOJİSTİKTE DÖNÜŞÜM: TÜRKİYE İÇİN YENİ FIRSATLAR VE RİSKLER

10 **TÜRKİYE IS ASSUMING A NEW ROLE AT THE HEART OF GLOBAL LOGISTICS**
TÜRKİYE, KÜRESEL LOJİSTİĞİN MERKEZİNDE YENİ BİR ROL ÜSTLENİYOR

14 **NEW COMPETITION IN AIR FREIGHT: THE PACE OF GLOBAL TRADE IS CHANGING**
HAVA KARGODA YENİ REKABET: KÜRESEL TİCARETİN HIZI DEĞİŞİYOR

18 **FROM EUROPE TO CENTRAL ASIA: A NEW COMPETITIVE LANDSCAPE IN TÜRKİYE'S ROAD LOGISTICS**
AVRUPA'DAN ORTA ASYA'YA: TÜRKİYE'NİN KARAYOLU LOJİSTİĞİNDE YENİ REKABET HARİTASI

22 **GLOBAL TRADE ROUTES ARE BEING REDRAWN: WHERE DOES TÜRKİYE STAND?**
KÜRESEL TİCARETİN ROTALARI YENİDEN ÇİZİLİYOR: TÜRKİYE NEREDE KONUMLANIYOR?

28 **ON THE THRESHOLD OF THE MIDDLE CORRIDOR: CAN TÜRKİYE BECOME A BRIDGE BETWEEN EUROPE AND ASIA IN LOGISTICS?**
ORTA KORİDOR'UN EŞİĞİNDE: TÜRKİYE LOJİSTİKTE AVRUPA-ASYA KÖPRÜSÜ OLABİLECEK Mİ?





26 **THE DIGITAL REVOLUTION IN CUSTOMS: FROM DECLARATIONS TO DATA MANAGEMENT**
GÜMRÜKTE DİJİTAL DEVRİM: BEYANNAMEDEN VERİ YÖNETİMİNE

30 **THE FUTURE OF WAREHOUSES: WAREHOUSES ARE TRANSFORMING INTO SMART LOGISTICS HUBS**
DEPOLARIN GELECEĞİ: ANTREPOLAR AKILLI LOJİSTİK MERKEZLERİNE DÖNÜŞÜYOR

DEİK

ISSN 2667-7199

Owner in the name of DEİK
DEİK Adına Sahibi
Nail Olpak

Secretary General
Genel Sekreter
Caner Çolak

Deputy Secretary General
Genel Sekreter Yardımcısı
Selin Sırer

Corporate Communications Director
Kurumsal İletişim Direktörü
Gözde Soylu

Publishing Coordinator
Yayın Koordinatörü
Muhammed Özçelik

Design Coordinator
Tasarım Koordinatörü
Sedat Tekfidan
Berkay Ömer Saraç
Mehmet Gökay Temizel

Corporate Communication
Kurumsal İletişim
Buket Erdat
Hatice Gülbahar Hepsev
Enes Gök

0212 339 50 00 (Pbx)
www.deik.org.tr
businessdiplomacy@deik.org.tr
Huzur Mahallesi Azerbaycan Caddesi Skyland
Sky Office No:4 B Blok Kat: 21 - 22 Seyrantepe
34475 Sarıyer / İstanbul / TÜRKİYE

PUBLICATION MANAGEMENT YAYIN YÖNETİM

wave. İletişim ve Marka Ajansı

Agency Head *Ajans Başkanı*
Mustafa Özkan

Publishing Editor *Yayın Editörü*
Didem Damyan
didem.damyan@waveiletisim.com

Sr. Art Director *Sanat Yönetmeni*
Ozan Göktepe

Proofreader *Redaktör*
Gülcem Akçay

Business Development Manager
İş Geliştirme Müdürü
Mustafa Yalçınkaya

Advertising and Reservation *Reklam ve Rezervasyon*
mustafa.yalcinkaya@wavemedya.com
0216 315 25 00

Print *Baskı*
Yeditepe Ofset Yayıncılık Reklamcılık ve
Ambalaj San.Tic. Ltd. Şti.
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi 2BC2 Topkapı / İst.
Tel: +90 537 249 05 58
bilgi@yeditepeofset.com

This is DEİK's corporate communication publication.
The articles in Business Diplomacy journal do not reflect DEİK's official opinion unless otherwise specified. The opinions expressed in the signed articles are under the responsibility of the authors. Without the permission of DEİK, the publication cannot be quoted, and the logo of the journal cannot be used.

DEiK



#BusinessDiplomacy

deikiletisim | deikint | www.deik.org.tr

BUSINESS DIPLOMACY

NEW ROUTES IN GLOBAL TRADE: THE EVOLVING ROLE OF LOGISTICS

KÜRESEL TİCARETİN YENİ ROTALARI, LOJİSTİĞİN DEĞİŞEN ROLÜ

The terms of competition in global trade are being reshaped. Geopolitical tensions, supply chain vulnerabilities, shifting production centers, and digitalization are transforming logistics from a mere activity of moving goods from one point to another. Today, logistics is a strategic field that directly affects countries' foreign trade capacity, companies' competitive strength, and their position in the global economy.

In this issue of Business Diplomacy, we examine Türkiye's current situation and future potential from multiple perspectives, placing the logistics sector at the center of change in global trade.

We examine the new balance between speed, reliability, and operational efficiency in air cargo, as well as shifting competitive conditions along road routes stretching from Europe to Central Asia. As we assess what the reshaping of maritime trade routes means for Türkiye, we focus on the potential of rail transport—particularly the Middle Corridor—to strengthen connections between Europe and Asia.

Our feature also highlights the often-overlooked yet critical logistics components that directly shape trade flows. Digitizing customs procedures, effective data management, and transforming warehouses into smart logistics centers are among the key topics that will shape the sector's future. Insights from industry representatives shed light on how this transformation is unfolding on the ground and reveal the business community's priorities.

Türkiye's ability to move beyond being a regional player in logistics and become a stronger global hub is closely linked to how well it can convert the opportunities offered by its geographic location into economic value. To achieve this, transportation corridors must be viewed not merely as transit routes, but as economic networks that bring together production, trade, investment, and international partnerships.

In the coming period, success in logistics will depend not merely on transporting more cargo, but on moving it more quickly, predictably, efficiently, and sustainably. Strengthening Türkiye's position in this transformation depends on the quality of cooperation established among the public sector, the private sector, and international stakeholders.

In this special supplement, we aim to assess the changing dynamics of global logistics and the opportunities ahead for Türkiye from various perspectives within the sector. We thank all the institutions and industry representatives who contributed, and we hope this publication will contribute to discussions on the future of logistics and foster new collaborations.

Enjoy your reading.

Küresel ticarette rekabetin koşulları yeniden şekilleniyor. Jeopolitik gerilimler, tedarik zincirlerindeki kırılganlıklar, değişen üretim merkezleri ve dijitalleşme, lojistiği yalnızca malların bir noktadan diğerine taşınmasını sağlayan bir faaliyet olmaktan çıkarıyor. Bugün lojistik; ülkelerin dış ticaret kapasitesini, şirketlerin rekabet gücünü ve küresel ekonomideki konumunu doğrudan etkileyen stratejik bir alan olarak öne çıkıyor.

Business Diplomacy'nin bu sayısında, lojistik sektörünü küresel ticaretteki değişimlerin merkezinde konumlandırarak Türkiye'nin mevcut durumunu ve geleceğe dönük potansiyelini farklı boyutlarıyla ele alıyoruz.

Hava kargoda hız, güvenilirlik ve operasyonel verimlilik arasındaki yeni dengeyi; karayolu taşımacılığında Avrupa'dan Orta Asya'ya uzanan güzergâhlarda değişen rekabet koşullarını inceliyoruz. Deniz ticaretinde yeniden şekillenen rotaların Türkiye için ne ifade ettiğini değerlendirirken demiryolunun, özellikle Orta Koridor'un, Avrupa ile Asya arasındaki bağlantıları güçlendirme potansiyeline odaklanıyoruz.

Dosyamızda lojistiğin görünmeyen ancak ticaretin akışını doğrudan belirleyen bileşenlerine de yer veriyoruz. Gümrük işlemlerinin dijitalleşmesi, verinin etkin yönetimi ve antrepoların akıllı lojistik merkezlerine dönüşmesi, sektörün geleceğini belirleyecek başlıklar arasında bulunuyor. Sektör temsilcilerinin görüşleri ise bu dönüşümün sahadaki karşılığını ve iş dünyasının önceliklerini ortaya koyuyor.

Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir aktör olmanın ötesine geçerek küresel ölçekte daha güçlü bir merkez hâline gelmesi, coğrafi konumunun sunduğu imkânları ne ölçüde ekonomik değere dönüştürebildiğiyle yakından ilişkili. Bunun için ulaştırma koridorlarının yalnızca birer geçiş güzergâhı olarak değil; üretimi, ticareti, yatırımı ve uluslararası iş birliklerini buluşturan ekonomik ağlar olarak değerlendirilmesi gerekiyor.

Önümüzdeki dönemde lojistikte başarıyı belirleyecek unsur, yalnızca daha fazla yük taşımak değil; yükü daha hızlı, öngörülebilir, verimli ve sürdürülebilir biçimde yönetebilmek olacak. Türkiye'nin bu dönüşümdeki konumunu güçlendirmesi ise kamu, özel sektör ve uluslararası paydaşlar arasında kurulacak iş birliğinin niteliğine bağlı.

Bu özel ekte, küresel lojistiğin değişen dinamiklerini ve Türkiye'nin önündeki fırsatları sektörün farklı perspektiflerinden değerlendirmeyi amaçladık. Katkı sunan tüm kurumlara ve sektör temsilcilerine teşekkür ediyor, dosyamızın lojistiğin geleceğine ilişkin tartışmalara ve yeni iş birliklerine katkı sağlamasını diliyoruz.

Keyifli okumalar.

TRANSFORMATION IN GLOBAL LOGISTICS: NEW OPPORTUNITIES AND RISKS FOR TÜRKİYE

KÜRESEL LOJİSTİKTE DÖNÜŞÜM: TÜRKİYE İÇİN YENİ FIRSATLAR VE RİSKLER

As global logistics transforms, Türkiye can turn its location between Europe and Asia into a strategic advantage.

Küresel lojistik yeniden şekillenirken Türkiye, Avrupa ile Asya arasındaki konumunu stratejik bir avantaja dönüştürme fırsatı yakalıyor.

New routes are increasing Türkiye's logistical importance

Global logistics is evolving from a service sector for moving goods from one point to another into a fundamental element of countries' economic security and competitive strength. Geopolitical tensions, disruptions in trade routes, energy costs, climate-related risks, and supply chain restructuring are driving companies toward more reliable, flexible, and diversified logistics networks rather than the "lowest-cost route." Maritime transport, which carries more than 80 percent of world trade, is central to this transformation. While UNCTAD expects global maritime trade to grow by only 0.5 percent in 2025, it highlights that disruptions in the Red Sea and other critical chokepoints are lengthening routes and increasing costs.

This situation creates both opportunities and risks for Türkiye. Its location between Europe and Asia, along with its ports, road connections, and railway investments, could position Türkiye as a key player in alternative trade routes. In particular, the Middle Corridor—which spans the China-Central Asia-Caucasus-Türkiye-Europe route—is gaining strategic importance as global supply chains diversify. According to a 2026 European Commission study, trade along the Trans-Caspian route has quadrupled since 2022; however, the corridor's growth requires investment in railways, ports, border crossings, and digital connectivity.

A major investment is also on the agenda for the Istanbul Strait crossing, a critical bottleneck in Türkiye's logistics infrastructure. In March 2026, the World Bank approved $2 billion in financing for the Istanbul Northern Railway Crossing Project. With the completion of the 127-kilometer electrified railway line, the goal is to increase rail freight capacity across the Strait from approximately 3 million metric tons to 50 million metric tons annually. The project also plays a key role in connecting routes such as the Middle Corridor, the Türkiye-EU route, and the Iraq Development Corridor.

However, geographical advantage alone is not enough. The World Bank's new LPI 2.0 approach shows that logistics performance depends not only on infrastructure but also on border crossing times, port waiting times, connectivity, and service predictability. Digitizing customs procedures and sharing inter-agency data are therefore critical.

Yeni rotalar, Türkiye'nin lojistik önemini artırıyor



Küresel lojistik, yalnızca malların bir noktadan diğerine taşındığı bir hizmet alanı olmaktan çıkıp ülkelerin ekonomik güvenliği ve rekabet gücünün temel unsurlarından biri haline geliyor. Jeopolitik gerilimler, ticaret yollarındaki kesintiler, enerji maliyetleri, iklim kaynaklı riskler ve tedarik zincirlerinin yeniden yapılanması, şirketleri "en düşük maliyetli rota" yerine daha güvenilir, esnek ve alternatifli lojistik ağlara yöneltiyor. Dünya ticaretinin yüzde 80'den fazlasını taşıyan denizyolu taşımacılığı da bu dönüşümün merkezinde bulunuyor. UNCTAD, küresel deniz ticaretinin 2025'te yalnızca yüzde 0,5 büyümesini beklerken, Kızıldeniz ve diğer kritik geçiş noktalarındaki kesintilerin rotaları uzattığına ve maliyetleri artırdığına dikkat çekiyor.

Bu tablo, Türkiye açısından aynı anda fırsat ve risk yaratıyor. Avrupa ile Asya arasındaki konumu, limanları, karayolu bağlantıları ve demiryolu yatırımları Türkiye'yi alternatif ticaret güzergâhlarında önemli bir aktör haline getirebilir. Özellikle Çin-Orta Asya-Kafkasya-Türkiye-Avrupa hattını kapsayan Orta Koridor, küresel tedarik zincirlerinin çeşitlendirilmesi açısından stratejik önem kazanıyor. Avrupa Komisyonu'nun 2026 tarihli çalışmasına göre Trans-Hazar güzergâhındaki ticaret 2022'den bu yana dört katına çıktı; ancak koridorun büyümesi için demiryolu, liman, sınır geçişleri ve dijital bağlantılara yatırım yapılması gerekiyor.

Türkiye'nin lojistik altyapısındaki kritik darboğazlardan biri olan İstanbul Boğazı geçişi için de önemli bir yatırım gündemde. Dünya Bankası, Mart 2026'da İstanbul Kuzey Demiryolu Geçişi Projesi için 2 milyar dolarlık finansmanı onayladı. 127 kilometrelik elektrikli demiryolu hattının tamamlanmasıyla Boğaz üzerinden demiryolu yük kapasitesinin yıllık yaklaşık 3 milyon tondan 50 milyon tona kadar çıkması hedefleniyor. Projenin Orta Koridor, Türkiye-AB hattı ve Irak Kalkınma Yolu gibi güzergâhların birbirine bağlanmasındaki rolü de öne çıkıyor.

Ancak coğrafi avantaj tek başına yeterli değil. Dünya Bankası'nın yeni LPI 2.0 yaklaşımı, lojistik performansında yalnızca altyapının değil; sınır geçiş süreleri, limanlardaki bekleme süreleri, bağlantısallık ve hizmetlerin öngörülebilirliğinin de belirleyici olduğunu ortaya koyuyor. Gümrük işlemlerinin dijitalleşmesi ve kurumlar arası veri paylaşımı bu nedenle kritik.

Türkiye-AB hattında Temmuz 2026'da Yetkilendirilmiş Yükümlü programlarının karşılıklı tanınması konusunda varılan



The agreement reached in July 2026 on the mutual recognition of Authorized Economic Operator (AEO) programs on the Türkiye-EU route is a concrete example of this transformation. With the implementation of this agreement, the goal is to take reliable trade operators into account in risk assessments and to facilitate legitimate trade.

Meanwhile, the green and digital transformation of logistics is creating new investment opportunities for the sector, as well as new costs. As ports accelerate their transition to low-carbon fuels, electric equipment, and digital operational systems, emissions and traceability standards are becoming integral to supply chains.

For Türkiye, the fundamental issue is no longer merely "which corridor will carry more cargo"; it is which corridor will be faster, more reliable, more digital, lower-carbon, and more resilient to disruptions. For this reason, in the coming period, approaching logistics investments not on a port, rail, or highway-by-port basis, but from the perspective of an integrated multimodal network, will be key to determining Türkiye's position in global trade.

Competition now requires more than just speed: resilience and low carbon.

anlaşma da bu dönüşümün somut örneklerinden biri. Uygulamanın hayata geçmesiyle güvenilir ticaret operatörlerinin risk değerlendirmelerinde dikkate alınması ve meşru ticaretin kolaylaştırılması hedefleniyor.

Öte yandan, lojistiğin yeşil ve dijital dönüşümü, sektör için yeni yatırım alanları kadar yeni maliyetler de yaratıyor. Limanların düşük karbonlu yakıtlara, elektrikli ekipmanlara ve dijital operasyon sistemlerine geçişi hızlanırken, emisyon ve izlenebilirlik standartları tedarik zincirlerinin bir parçası haline geliyor.

Türkiye için temel mesele artık yalnızca "hangi koridorun üzerinden daha fazla yük geçeceği" değil; hangi koridorun daha hızlı, güvenilir, dijital, düşük karbonlu ve kesintilere dayanıklı olacağı. Bu nedenle önümüzdeki dönemde lojistik yatırımlarının liman, demiryolu veya otoyol bazında değil, birbirine entegre çalışan çok modlu bir ağ perspektifiyle ele alınması Türkiye'nin küresel ticaretteki konumunu belirleyen başlıca unsurlardan biri olacak.

Rekabet artık hızdan fazlasını gerektiriyor: Dayanıklılık ve düşük karbon.



BEST FREIGHT
INTERNATIONAL TRANSPORT & LOGISTICS
www.bestnakliyat.com.tr

ULUSLARARASI TAŞIMACILIKTA ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

Yolu ezbere biliyoruz.

Türkiye ile Birleşik Krallık ve Avrupa arasında komple ve parsiyel kara taşımacılığı.

BİRLEŞİK KRALLIK
TÜRKİYE
ALMANYA
BELÇİKA
HOLLANDA
FRANSA

SINIRLARI DEĞİL, FIRSATLARI TAŞIYORUZ.



1992
kuruluş

4 ISO
belgesi
9001 · 14001 · 27001 · 45001

+90 212 671 15 15
info@bestnakliyat.com.tr
bestnakliyat.com.tr

KOMPLE · PARSİYEL · GÜMRÜKLEME · EKSPRES
DEPOLAMA · PROJE VE FUAR YÜKLERİ

Deparko San. Sitesi No:22, İkitelli OSB, Başakşehir 34490 İstanbul

Daha ileriye birlikte.

TÜRKİYE IS ASSUMING A NEW ROLE AT THE HEART OF GLOBAL LOGISTICS

TÜRKİYE, KÜRESEL LOJİSTİĞİN MERKEZİNDE YENİ BİR ROL ÜSTLENİYOR

Türkiye is preparing to strengthen its strategic position by expanding logistics capacity amid shifting trade routes and rising geopolitical risks. The growing importance of the Middle Corridor, along with investments in digitalization, intermodal transportation, and sustainability, underscores the country's goal of becoming not just a transit route but a regional logistics hub.

Türkiye, değişen ticaret rotaları ve artan jeopolitik riskler karşısında stratejik konumunu lojistik kapasiteyle güçlendirmeye hazırlanıyor. Orta Koridor'un yükselen önemi, dijitalleşme, intermodal taşımacılık ve sürdürülebilirlik yatırımları, ülkenin yalnızca bir transit güzergâh değil, bölgesel bir lojistik merkez olma hedefini öne çıkarıyor.

As the balance of global trade shifts, the logistics sector is among the areas where this change is felt most acutely. Geopolitical developments, supply chain disruptions, and the growing importance of alternative trade corridors are forcing countries to reassess their positions in logistics. Competitive advantage is no longer determined solely by geographic location; robust infrastructure, fast and predictable processes, digitalization, and sustainability are also key components of this landscape.

Türkiye holds a significant advantage in this regard. Our strategic location between Asia and Europe, combined with our robust road transport network, ports, airports, and expanding rail connections, presents significant opportunities for our country. In particular, the growing importance of the Middle Corridor in recent years supports Türkiye's goal of becoming a global logistics hub.

Geopolitical developments in 2026 further heightened the strategic value of transit trade. Events in the Strait of Hormuz once again highlighted the risks posed by dependence on critical maritime chokepoints, while bringing alternative land routes and trade corridors to the forefront. In this context, the start of transit trade through Syria and measures that facilitate access to Gulf countries have been significant steps toward developing alternative routes.



BİLGEHAN ENGİN
UTİKAD Board Of Directors Chairman
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

Küresel ticaretin dengeleri değişirken lojistik sektörü de bu değişimin en yoğun hissedildiği alanların başında geliyor. Jeopolitik gelişmeler, tedarik zincirlerinde yaşanan kırılmalar ve alternatif ticaret koridorlarının önem kazanması, ülkelerin lojistikteki konumlarını yeniden değerlendirmelerini zorunlu kılıyor. Artık rekabet gücünü yalnızca coğrafi konum belirlemiyor; güçlü altyapı, hızlı ve öngörülebilir süreçler, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik de bu tablonun önemli parçalarını oluşturuyor.

Türkiye bu noktada önemli bir avantaja sahip. Asya ile Avrupa arasındaki stratejik konumumuz; güçlü karayolu taşımacılığımız, limanlarımız, havalimanlarımız ve gelişen demiryolu bağlantılarımızla birlikte ülkemize önemli fırsatlar sunuyor. Özellikle Orta Koridor'un son dönemde artan önemi, Türkiye'nin küresel lojistik merkez olma hedefini destekliyor.

2026 yılında yaşanan jeopolitik gelişmeler ise transit ticaretin stratejik değerini daha da artırdı. Hürmüz Boğazı'nda yaşanan gelişmeler, kritik deniz geçişlerine bağımlılığın yarattığı riskleri bir kez daha ortaya koyarken alternatif kara yolu güzergâhlarını ve ticaret koridorlarını ön plana çıkardı. Bu süreçte Suriye üzerinden transit ticaretin başlaması ve Körfez ülkelerine erişimi kolaylaştıran uygulamalar, alternatif güzergâhların geliştirilmesi açısından önemli adımlar oldu.

Uluslararası ticaret koridorlarının etkinliği ise yalnızca altyapı yatırımlarıyla değil, koridor üzerinde

The effectiveness of international trade corridors depends not only on infrastructure investments but also on strong cooperation among the countries along the corridor. On the routes in which Türkiye is involved—particularly the Middle Corridor—it is essential to harmonize customs procedures, expedite border crossings, ensure the seamless integration of digital systems, and guarantee an uninterrupted flow of cargo between countries. For this reason, strengthening cooperation with corridor countries and turning these partnerships into permanent mechanisms is essential.

To turn this potential into a lasting competitive advantage, we must continue our infrastructure and regulatory efforts to ensure transit cargo moves through our country quickly, safely, trackably, and at competitive costs; we must also increase digitization and predictability in customs processes.

To this end, we need to strengthen the connections between different modes of transport. We must develop rail connections at our ports, use logistics centers more effectively, and complete the infrastructure needed to ensure the seamless flow of cargo through our country. Similarly, we must ensure speed and predictability in customs and border crossings and adapt our regulations to meet the evolving needs of international trade.

We cannot separate digitalization from this transformation. The widespread adoption of electronic waybills and e-CMR applications, increased data sharing between systems, and greater use of artificial intelligence and smart logistics applications will bring speed and efficiency to our sector. On the green transition front, the widespread adoption of low-carbon and intermodal transportation models, the development of energy-efficient warehouses, and the increased use of alternative fuels are crucial. Sustainability is no longer merely an environmental issue; it has become a key factor that directly impacts the logistics sector's international competitiveness.

Our human capital will make all of this a reality. We need to invest in a qualified workforce that can utilize technology, understand international trade, and keep pace with the sector's transformation.

I believe that Türkiye's primary goal for the next 3–5 years is to become a logistics hub where cargo and supply chains are managed and value-added services are provided, rather than merely serving as a transit country through which cargo passes. The path to achieving this lies in the public and private sectors working toward the same goal, strengthening our international partnerships, and supporting our existing potential with the right investments.

The need for alternative trade routes is strengthening Türkiye's position along the Asia-Europe corridor, while making cooperation among corridor countries critical for faster, uninterrupted cargo flow.

Alternatif ticaret güzergâhlarına yönelik ihtiyaç, Türkiye'nin Asya-Avrupa hattındaki konumunu güçlendirirken koridor ülkeleri arasında daha hızlı ve kesintisiz yük akışı için iş birliğini kritik hale getiriyor.

yer alan ülkeler arasındaki güçlü iş birliğiyle mümkün. Orta Koridor başta olmak üzere Türkiye'nin dahil olduğu güzergâhlarda gümrük süreçlerinin uyumlaştırılması, sınır geçişlerinin hızlandırılması, dijital sistemlerin birbiriyle entegre çalışması ve ülkeler arasında kesintisiz yük akışının sağlanması gerekiyor. Bu nedenle koridor ülkeleriyle iş birliklerini güçlendirmek ve bu iş birliklerini kalıcı mekanizmalara dönüştürmek büyük önem taşıyor.

Türkiye'nin sahip olduğu bu potansiyeli kalıcı bir rekabet avantajına dönüştürebilmesi için ise transit yüklerin ülkemiz üzerinden hızlı, güvenli, izlenebilir ve rekabetçi maliyetlerle taşınmasını sağlayacak altyapı ve mevzuat çalışmalarını sürdürmemiz; gümrük süreçlerinde dijitalleşmeyi ve öngörülebilirliği artırmamız gerekiyor.

Bunun için taşıma modları arasındaki bağlantıları güçlendirmemiz gerekiyor. Limanlarımızın demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi, lojistik merkezlerin daha etkin kullanılması ve yükün ülkemiz üzerinden kesintisiz ilerleyebilmesini sağlayacak altyapının tamamlanması önemli. Aynı şekilde gümrük ve sınır geçişlerinde hız ve öngörülebilirlik sağlamalı, mevzuatımızı uluslararası ticaretin değişen ihtiyaçlarına uyumlu hale getirmeliyiz.

Dijitalleşmeyi de bu dönüşümden ayrı düşünemeyiz. Elektronik taşıma belgelerinin ve e-CMR uygulamalarının yaygınlaşması, sistemler arasında veri paylaşımının artması, yapay zekâ ve akıllı lojistik uygulamalarının daha fazla kullanılması sektörümüze hız ve verimlilik kazandıracaktır. Yeşil dönüşüm tarafında ise düşük karbonlu ve intermodal taşıma modellerinin yaygınlaştırılması, enerji verimli depoların geliştirilmesi ve alternatif yakıtların kullanımının artırılması önem taşıyor. Sürdürülebilirlik artık yalnızca çevresel bir konu değil, lojistik sektörünün uluslararası rekabet gücünü de doğrudan etkileyen önemli bir unsur haline geliyor.

Bütün bunları gerçekleştirecek olan ise insan kaynağımızdır. Teknolojiyi kullanan, uluslararası ticareti okuyabilen ve sektörün dönüşümüne ayak uydurabilen nitelikli insan kaynağına yatırım yapmamız gerekiyor.

Önümüzdeki 3-5 yıllık dönemde Türkiye için asıl hedefin, sadece yüklerin geçtiği bir transit ülke olmak yerine, yükün ve tedarik zincirinin yönetildiği, katma değerli hizmetlerin üretildiği bir lojistik merkez haline gelmek olduğuna inanıyorum. Bunun yolu da kamu ve özel sektörün aynı hedef doğrultusunda hareket etmesinden, uluslararası iş birliklerini güçlendirmemizden ve mevcut potansiyelimizi doğru yatırımlarla desteklememizden geçiyor.

NEW COMPETITION IN THE MIDDLE CORRIDOR: FROM SPEED TO INTEGRATION

ORTA KORİDOR'DA YENİ REKABET: HIZDAN ENTEGRASYONA

Competition in global logistics is no longer measured solely by speed. As reliability, predictability, capacity, and end-to-end integration come to the fore, Türkiye's ability to turn its position in the Middle Corridor into a lasting advantage depends on building a strong logistics ecosystem.

Küresel lojistikte rekabet artık yalnızca hızla ölçülmüyor. Güvenilirlik, öngörülebilirlik, kapasite ve uçtan uca entegrasyon öne çıkarken, Türkiye'nin Orta Koridor'daki konumunu kalıcı bir avantaja dönüştürmesi güçlü bir lojistik ekosistem kurmasına bağlı.

The new determinants of competition in global logistics will be reliability, predictability, capacity, and end-to-end integration, in addition to speed. To turn its strong geographic location into a lasting competitive advantage, Türkiye must not only upgrade its existing infrastructure but also strengthen the entire logistics ecosystem connecting Asia and Europe.

In this regard, key priorities include establishing intermodal terminals, expanding the Caspian Sea transit route and port capacity, scaling up locomotive and railcar fleets, and streamlining border and customs processes. Furthermore, establishing a robust digital corridor to complement the physical infrastructure—ensuring end-to-end cargo traceability and predictable transit times—is also critical.

At Pasifik Eurasia, we are preparing for this transformation by viewing the Middle Corridor not merely as a transportation route, but as a sustainable and scalable logistics ecosystem. We are focused on managing the multi-country structure stretching from China to Europe as a single logistics chain.

Türkiye's goal should not be merely to serve as a bridge through which cargo passes; it should be to become a regional logistics hub where cargo is consolidated, managed, value-added, and redistributed. We are shaping our investments and operational capabilities around this vision.



EMRE SARICAN
Pasifik Eurasia
General Manager
Pasifik Eurasia Genel Müdürü

Küresel lojistikte rekabetin yeni belirleyicileri; hızın yanı sıra güvenilirlik, öngörülebilirlik, kapasite ve uçtan uca entegrasyon olacak. Türkiye'nin güçlü coğrafi konumunu kalıcı bir rekabet avantajına dönüştürmesi için yalnızca mevcut altyapıyı geliştirmek değil, Asya ile Avrupa arasındaki lojistik ekosistemin bütününü güçlendirmek gerekiyor.

Bu doğrultuda intermodal terminallerin yaygınlaştırılması, Hazar geçişi ve liman kapasitesinin artırılması, lokomotif ve vagon filolarının ölçeklendirilmesi, sınır ve gümrük süreçlerinin hızlandırılması kritik öncelikler arasında yer alıyor. Bununla birlikte fiziksel altyapıyı tamamlayacak güçlü bir dijital koridorun oluşturulması, yükün uçtan uca izlenebilirliğinin ve transit sürelerin öngörülebilirliğinin sağlanması büyük önem taşıyor.

Pasifik Eurasia olarak biz bu dönüşüme, Orta Koridor'u yalnızca bir taşıma güzergâhı değil, sürdürülebilir ve ölçeklenebilir bir lojistik ekosistem olarak ele alarak hazırlanıyoruz. Çin'den Avrupa'ya uzanan çok ülkeli yapıyı tek bir lojistik zincir gibi yönetmeye odaklanıyoruz.

Türkiye'nin hedefi yalnızca yükün üzerinden geçtiği bir köprü olmak değil; yükün toplandığı, yönetildiği, katma değer kazandığı ve yeniden dağıtıldığı bölgesel bir lojistik merkez haline gelmek olmalı. Biz de yatırımlarımızı ve operasyonel yetkinliklerimizi bu vizyon doğrultusunda şekillendiriyoruz.

DIŞ TİCARET PAKETLERİ İLE

İÇİNİZ DE RAHAT OLSUN İŞİNİZ DE!

Mini, Maxi, Mega veya Pro dış ticaret paketlerinden işletmenize uygun olanı seçin, tek seferlik ödemeyle bir yıl boyunca geçerli avantajlardan yararlanın.



Ayrıntılı bilgi: vakifkatilim.com.tr
0850 202 1 202 | 444 44 77

VAKIF KATILIM



NEW COMPETITION IN AIR FREIGHT: THE PACE OF GLOBAL TRADE IS CHANGING

HAVA KARGODA YENİ REKABET: KÜRESEL TİCARETİN HIZI DEĞİŞİYOR

Geopolitical tensions, e-commerce, and mounting pressure to increase capacity are reshaping air freight routes and competitive conditions. Flexibility, digitalization, and customs compliance are joining speed as key factors.

Jeopolitik gerilimler, e-ticaret ve artan kapasite baskısı hava kargoda rotaları ve rekabet koşullarını yeniden şekillendiriyor. Hızın yanına esneklik, dijitalleşme ve gümrük uyumu ekleniyor.



The rise in global air cargo demand is forcing carriers to be more agile in capacity and route management.

Küresel hava kargo talebindeki artış, taşıyıcıları kapasite ve rota yönetiminde daha çevik olmaya zorluyor.

In global trade, speed now determines not only delivery times but also supply chain resilience. Geopolitical tensions, shifts in trade policies, the growth of e-commerce volumes, and redesigned customs processes are elevating air cargo to a more strategic position. However, rising demand is outpacing capacity growth, creating a new competitive arena in the sector.

According to data from the International Air Transport Association (IATA), global air cargo demand rose 8.5 percent year over year in June 2026. During the same period, capacity grew 4.4 percent. Demand growing faster than capacity is not only increasing the importance of air cargo—particularly for high-value technology products and urgent shipments—but also making capacity management one of the industry's top priorities.

GEOPOLITICAL RISKS ARE RESHAPING ROUTES

Conflicts in the Middle East and uncertainty around trade policies are calling into question air cargo networks' reliance on traditional routes. According to IATA's June data, air cargo demand on the Europe-Middle East route fell 41.1 percent year over year, while

Küresel ticarette hız, artık yalnızca teslimat süresini değil, tedarik zincirlerinin dayanıklılığını da belirliyor. Jeopolitik gerilimler, ticaret politikalarındaki değişimler, e-ticaret hacminin büyümesi ve gümrük süreçlerinin yeniden tasarlanması hava kargoyu daha stratejik bir konuma taşıyor. Ancak artan talep, kapasite artışının üzerinde seyrederek sektörde yeni bir rekabet alanı yaratıyor.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) verilerine göre küresel hava kargo talebi Haziran 2026'da yıllık bazda yüzde 8,5 arttı. Aynı dönemde kapasite artışı yüzde 4,4'te kaldı. Talebin kapasiteden daha hızlı büyümesi, özellikle yüksek değerli teknoloji ürünleri ve acil sevkiyatlarda hava kargonun önemini artırırken, kapasite yönetimini de sektörün temel gündemlerinden biri haline getiriyor.

JEOPOLİTİK RİSKLER ROTALARI YENİDEN ŞEKİLLENDİRİYOR

Orta Doğu'daki çatışmalar ve ticaret politikalarındaki belirsizlik, hava kargo ağlarının geleneksel rotalara bağımlılığını sorgulatıyor. IATA'nın Haziran verilerinde Avrupa-Orta Doğu hattında hava kargo talebi yıllık yüzde 41,1 gerilerken, Avrupa-Asya hattında yüzde

the Europe-Asia route rose 7.1 percent and the Asia-North America route rose 14.7 percent. This picture shows that carriers are competing not only on capacity but also through route diversification and operational flexibility.

Fuel costs are another source of pressure. Although jet fuel prices fell 20 percent month over month in June, they remained 45.8 percent higher year over year. Consequently, ensuring that the speed advantage in air cargo remains sustainable from a cost perspective remains critical.

E-COMMERCE IS REDEFINING AIR CARGO

The growth of e-commerce is changing the air freight cargo profile. In 2025, the European Union imported 5.9 billion low-value e-commerce items—nearly four times the 2022 level. The EU's decision to lift the customs duty exemption for low-value shipments up to 150 euros as of July 1, 2026, and introduce a temporary 3-euro flat customs duty is directly affecting costs and customs processes in small-package shipping. The mandatory use of product identifiers starting November 1, 2026, will also enhance traceability.

This transformation is shifting air cargo companies from being merely providers of fast shipping services to logistics players that deliver data, customs compliance, and end-to-end visibility. IATA is also promoting the ONE Record standard for digital data sharing as of 2026, noting that airlines representing more than 70 percent of global air waybill volume are on track to adopt it.

AN OPPORTUNITY FOR TÜRKİYE TO BECOME A HUB

This transformation creates an opportunity for Türkiye to strengthen Istanbul's role as an air cargo hub. The SMARTIST terminal at Istanbul Airport currently has an annual handling capacity of 2.2 million metric tons, and the planned expansion aims to increase this capacity to 4.5 million metric tons. Combined with Turkish Airlines' extensive flight network, this infrastructure could support Türkiye's position as a transit hub for trade flows between Europe, Asia, the Middle East, and Africa.

In the coming period, air cargo competition will no longer be measured solely by the question, "Who is the fastest?" Choosing the right route, managing capacity flexibly, streamlining customs processes, and digitally tracking cargo end to end will be decisive factors in the new competitive equation. For Türkiye, this equation depends on whether a robust air cargo infrastructure and digital logistics capabilities can support its geographic advantage.

SMARTIST's capacity expansion and Turkish Airlines' extensive flight network are bolstering Türkiye's role in global air cargo connectivity.

SMARTIST'in kapasite artışı ve Türk Hava Yolları'nın geniş uçuş ağı, Türkiye'nin küresel hava kargo bağlantısındaki rolünü destekliyor.

7,1, Asya-Kuzey Amerika hattında ise yüzde 14,7 artış kaydedildi. Bu tablo, taşıyıcıların yalnızca kapasite değil, rota çeşitlendirmesi ve operasyonel esneklik üzerinden de rekabet ettiğini gösteriyor.

Yakıt maliyetleri de baskının diğer tarafını oluşturuyor. Haziran ayında jet yakıtı fiyatları aylık bazda yüzde 20 düşmesine karşın yıllık bazda hâlâ yüzde 45,8 daha yüksek seviyedeydi. Dolayısıyla hava kargoda hız avantajının maliyet tarafında sürdürülebilir hale getirilmesi önemini koruyor.

E-TİCARET HAVA KARGOYU YENİDEN TANIMLIYOR

E-ticaretin büyümesi ise hava kargonun yük profilini değiştiriyor. Avrupa Birliği'ne 2025 yılında 5,9 milyar düşük değerli e-ticaret ürünü ithal edildi; bu rakam 2022'nin yaklaşık dört katına çıktı. AB'nin 1 Temmuz 2026'da 150 avroya kadar olan düşük değerli gönderiler için uygulanan gümrük vergisi muafiyetini kaldırarak geçici 3 avroluk sabit gümrük vergisi getirmesi, küçük paket taşımacılığında maliyet ve gümrük süreçlerini doğrudan etkiliyor. 1 Kasım 2026'dan itibaren ürün tanımlayıcılarının zorunlu hale gelmesi de izlenebilirliği artıracak.

Bu dönüşüm, hava kargo şirketlerini yalnızca hızlı taşıma hizmeti sunan işletmeler olmaktan çıkarıp veri, gümrük uyumu ve uçtan uca görünürlük sağlayan lojistik aktörlere dönüştürüyor. IATA da 2026 itibarıyla dijital veri paylaşımında ONE Record standardını öne çıkarırken, küresel hava konşimentosu hacminin yüzde 70'inden fazlasını temsil eden havayollarının uygulamaya geçiş yolunda olduğunu belirtiyor.

TÜRKİYE İÇİN MERKEZ OLMA FIRSATI

Bu dönüşüm Türkiye açısından İstanbul'un hava kargo merkezi rolünü güçlendirebilecek bir fırsat yaratıyor. İstanbul Havalimanı'ndaki SMARTIST terminali mevcut durumda yıllık 2,2 milyon ton elleçleme kapasitesine sahipken, planlanan genişlemeyle kapasitenin 4,5 milyon tona çıkarılması hedefleniyor. Türk Hava Yolları'nın geniş uçuş ağıyla birleşen bu altyapı, Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Afrika arasındaki ticaret akışlarında Türkiye'nin transit merkez konumunu destekleyebilir.

Önümüzdeki dönemde hava kargoda rekabet yalnızca "en hızlı kim taşıyor?" sorusuyla ölçülmeyecek. Doğru rotayı seçmek, kapasiteyi esnek yönetmek, gümrük süreçlerini hızlandırmak ve yükü uçtan uca dijital olarak izleyebilmek yeni rekabet denkleminde belirleyici olacak. Türkiye için ise bu denklem, coğrafi avantajın güçlü hava kargo altyapısı ve dijital lojistik kapasitesiyle desteklenip desteklenemeyeceğine bağlı.


“Entegre lojistik hizmetlerimizle tedarik zincirine değer katıyoruz.”
AssanLojistik
Kibar
Kibar
AssanLojistik

FROM EUROPE TO CENTRAL ASIA: A NEW COMPETITIVE LANDSCAPE IN TÜRKİYE'S ROAD LOGISTICS

AVRUPA'DAN ORTA ASYA'YA: TÜRKİYE'NİN KARAYOLU LOJİSTİĞİNDE YENİ REKABET HARİTASI

Factors beyond speed are reshaping competition in road logistics, including costs, border crossings, driver availability, and carbon criteria. Türkiye's position along the trade corridors stretching from Europe to Central Asia depends on its ability to adapt to this transformation.

Karayolu lojistiğinde rekabet, hızın ötesinde maliyet, sınır geçişleri, sürücü erişimi ve karbon kriterleri üzerinden yeniden şekilleniyor. Türkiye'nin Avrupa'dan Orta Asya'ya uzanan ticaret koridorlarındaki konumu, bu dönüşüme uyum kapasitesine bağlı.



Competition in global trade is no longer measured solely by route length. Transit times, the predictability of border crossings, driver availability, fuel and transit costs, and carbon regulations are reshaping the cost equation in road transport. Meanwhile, diversifying trade flows between Europe and Asia positions Türkiye as a critical transit country in this new equation.

Road transport is a major industry in Europe. According to Eurostat data for 2025, the EU transported 13.29 billion metric tons of freight by road, with volume increasing by 1.8 percent year over year. This volume demonstrates that competition in the European market is still largely shaped by road transport.

From Türkiye's perspective, a key issue in its connection to Europe is the operational uncertainty caused by border crossings and transit permits. While the Ministry of Transport and Infrastructure is establishing the schedule and quotas for the use of transit permits by country for 2026, it anticipates that in some countries, permits will be made available periodically throughout the year. This highlights that transport capacity depends not only on the number of vehicles and drivers but also on administrative conditions along the route.

Digital customs and security procedures are also gaining importance for entry into Europe.

The Turkish Ministry of Trade highlights the obligations under ENS and ICS2 for road freight transport to Europe as of 2026, while noting that the NCTS Phase 6 implementation establishes a new digital framework for cross-border transit operations.

Driver access, meanwhile, constitutes the human resources dimension of competition. According to the IRU's 2026 report, approximately 502,000 truck driver positions are vacant in Europe; 65 percent of European companies identify the driver shortage as their most significant operational challenge. Additionally, approximately

Küresel ticarette rekabet artık yalnızca hangi rotanın daha kısa olduğuyla ölçülmüyor. Transit süreleri, sınır geçişlerinin öngörülebilirliği, sürücü bulunabilirliği, yakıt ve geçiş maliyetleri ile karbon düzenlemeleri, karayolu taşımacılığında maliyet hesabını yeniden şekillendiriyor. Avrupa ile Asya arasındaki ticaret akışlarının çeşitlenmesi ise Türkiye'yi bu yeni denklemde kritik bir geçiş ülkesi konumuna taşıyor.

Avrupa'da karayolu taşımacılığı güçlü bir büyüklüğe sahip. Eurostat'ın 2025 verilerine göre AB'de karayoluyla 13,29 milyar ton yük taşındı ve taşınan yük miktarı yıllık bazda yüzde 1,8 arttı. Bu hacim, Avrupa pazarındaki rekabetin hâlâ büyük ölçüde karayolu üzerinden şekillendiğini gösteriyor.

Türkiye açısından ise Avrupa bağlantısındaki temel meselelerden biri sınır geçişlerinin ve geçiş belgelerinin yarattığı operasyonel belirsizlik. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2026 yılı için ülke bazında geçiş belgelerinin kullanım takvimini ve kotalarını düzenlerken, bazı ülkelerde belgelerin yıl içinde dönemsel olarak kullanıma açılmasını öngördü. Bu durum, taşıma kapasitesinin yalnızca araç ve sürücü sayısıyla değil, güzergâh üzerindeki idari koşullarla da belirlendiğini ortaya koyuyor.

Avrupa'ya girişte dijital gümrük ve güvenlik prosedürleri de önem kazanıyor. Türkiye Ticaret Bakanlığı, 2026 itibarıyla Avrupa'ya karayoluyla yapılan taşımalarda ENS ve ICS2 kapsamındaki yükümlülüklere dikkat çekerken, NCTS Faz-6 uygulamasının da sınır ötesi transit işlemlerinde yeni bir dijital çerçeve oluşturduğunu belirtiyor.

Sürücü erişimi ise rekabetin insan kaynağı boyutunu oluşturuyor. IRU'nun 2026 raporuna göre Avrupa'da yaklaşık 502 bin kamyon şoförü pozisyonu boş durumda; Avrupa'daki işletmelerin yüzde 65'i sürücü eksikliğini en önemli operasyonel sorun olarak tanımlıyor. Ayrıca mevcut sürücülerin yaklaşık yüzde 20'sinin önümüzdeki beş



Uncertainties surrounding transit documents, visa processes, and customs procedures affect logistics costs as much as transit times.

Geçiş belgeleri, vize süreçleri ve gümrük işlemlerindeki belirsizlikler, transit süreleri kadar lojistik maliyetlerini de etkiliyor.



20 percent of current drivers are expected to retire within the next five years. From Türkiye's perspective, this situation makes not only driver recruitment but also improvements in visas, work permits, professional qualifications, and working conditions an integral part of the competitive agenda.

On the other hand, carbon costs are increasingly being incorporated directly into transportation costs. While the EU is gaining momentum on differentiating heavy-duty vehicle tolls based on emissions performance, it also expects to include the external costs of air pollution in tolling systems starting in 2026. Furthermore, the implementation of ETS2—which will cover buildings and road transport—is planned for 2028.

This transformation also closely affects Türkiye's fleet. According to the IEA, sales of electric heavy-duty trucks in Europe increased by 40 percent in 2025, reaching approximately 17,000 units. For transport fleets operating from Türkiye to Europe, fuel efficiency, the transition to low-emission vehicles, and alternative fuel infrastructure are now not only environmental but also commercial necessities.

On the Central Asian front, however, Türkiye's advantage extends beyond road transport. The development of the Middle Corridor is strengthening multimodal connections between Europe and Central Asia. The World Bank highlights the importance of investments to increase the corridor's capacity and cut travel times in half by 2030. For this reason, Türkiye's position in its connections to Europe, the Caucasus, the Caspian region, and Central Asia must be evaluated alongside road-rail integration.

Top priorities should include making transit quotas and visa processes more predictable, reducing wait times at border crossings, completing digital customs integration, addressing the driver shortage, and developing financing mechanisms for low-emission fleets. Combined with stronger rail and maritime connections, Türkiye can become not merely a transit country but a stronger component of the integrated logistics chain stretching from Europe to Central Asia.

Fuel costs and emissions regulations are accelerating the shift toward low-emission vehicles and more efficient operations in Türkiye's transportation fleet.

yıl içinde emekli olması bekleniyor. Türkiye açısından bu tablo, sürücü temini kadar vize, çalışma izni, mesleki yeterlilik ve çalışma koşullarının iyileştirilmesini de rekabet gündeminin parçası haline getiriyor.

Diğer tarafta karbon maliyeti giderek doğrudan taşıma maliyetine dönüşüyor. AB'de ağır vasıta geçiş ücretlerinin emisyon performansına göre farklılaştırılması güçlenirken, 2026'dan itibaren hava kirliliğinin dışsal maliyetlerinin de ücretlendirme sistemlerine dahil edilmesi öngörülüyor. Ayrıca binalar ve karayolu taşımacılığını kapsayacak ETS2'nin 2028'de devreye alınması planlanıyor.

Bu dönüşüm Türkiye'nin filosunu da yakından ilgilendiriyor. IEA'ya göre Avrupa'da elektrikli ağır hizmet kamyon satışları 2025'te yüzde 40 artarak yaklaşık 17 bine ulaştı. Türkiye'den Avrupa'ya çalışan taşımacılık filoları için yakıt verimliliği, düşük emisyonlu araçlara geçiş ve alternatif yakıt altyapısı artık yalnızca çevresel değil, ticari bir gereklilik haline geliyor.

Orta Asya cephesinde ise Türkiye'nin avantajı yalnızca karayolundan ibaret değil. Orta Koridor'un gelişmesi, Avrupa ile Orta Asya arasındaki multimodal bağlantıların güçlenmesini beraberinde getiriyor. Dünya Bankası, koridorun kapasitesinin artırılması ve seyahat sürelerinin 2030'a kadar yarıya indirilmesini hedefleyen yatırımların önemine dikkat çekiyor. Türkiye'nin Avrupa, Kafkasya, Hazar ve Orta Asya bağlantılarındaki konumu bu nedenle karayolu-demiryolu entegrasyonuyla birlikte değerlendirilmek zorunda.

Öncelikli gündem; geçiş kotalarının ve vize süreçlerinin daha öngörülebilir hale getirilmesi, sınır kapılarındaki bekleme sürelerinin azaltılması, dijital gümrük entegrasyonunun tamamlanması, sürücü açığının giderilmesi ve düşük emisyonlu filolar için finansman mekanizmalarının geliştirilmesi olmalı. Buna demiryolu ve denizyolu bağlantılarının güçlendirilmesi de eklendiğinde Türkiye, yalnızca transit ülke değil, Avrupa'dan Orta Asya'ya uzanan entegre lojistik zincirinin daha güçlü bir parçası haline gelebilir.

Yakıt maliyetleri ve emisyon düzenlemeleri, Türk taşımacılık filosunda düşük emisyonlu araçlara ve daha verimli operasyonlara geçişi hızlandırıyor.

THE ROLE OF LOGISTICS AND DIGITAL COMMERCE IN GLOBAL COMPETITION

KÜRESEL REKABETTE LOJİSTİK VE DİJİTAL TİCARETİN ROLÜ

Sustainable growth in international markets requires combining a strong logistics infrastructure with digital sales channels. Horoz Logistics aims to help Turkish brands access global markets through its overseas warehouse network and e-export solutions.

Uluslararası pazarlarda kalıcı büyüme, güçlü lojistik altyapısını dijital satış kanallarıyla birleştirmeyi gerektiriyor. Horoz Lojistik, yurt dışındaki depo ağı ve e-ihracat çözümleriyle Türk markalarının küresel pazarlara erişimini kolaylaştırmayı hedefliyor.

Shifting dynamics in global trade bring not only new opportunities but also different needs for exporters. Today, competing in international markets requires much more than simply transporting products across borders. A strong logistics infrastructure in target markets, effective management of digital sales channels, and fast delivery to consumers are key to sustainable growth.

At Horoz Logistics, we offer comprehensive solutions for this transformation, drawing on our 84 years of experience. Through our network of warehouses in Germany, France, the Netherlands, Spain, Romania, and the United Kingdom—as well as four locations in the U.S.—we provide exporters with local operational capabilities in their target markets. We support this physical infrastructure with our technology investments and e-export capabilities.

Through Brandloop—which operates under our Ministry of Trade-approved E-Export Consortium status—we help Turkish brands enter global markets. Thanks to our digital infrastructure integrated with over 70 international marketplaces, we bring together all processes—from product listing and pricing to inventory and order management, and delivery to the end consumer—under one roof. In this way, we support SMEs in particular, so they can compete in global markets without bearing high investment costs.

We envision the future of logistics as a partnership that goes beyond transportation to facilitate trade, create value through technology, and enhance exporters' global competitiveness.



GÜRKAN GÜRBÜZ
Horoz Logistics, Vice Chairman of the Executive Board – International Operations
Horoz Lojistik İcra Kurulu Başkan Yardımcısı – Yurt Dışı Faaliyetler

Küresel ticarette değişen dengeler, ihracatçılar için yeni fırsatların yanı sıra farklı ihtiyaçları da beraberinde getiriyor. Bugün uluslararası pazarlarda rekabet edebilmek, ürünleri sınır ötesine taşımaktan çok daha fazlasını gerektiriyor. Hedef pazarlarda güçlü bir lojistik altyapıya sahip olmak, dijital satış kanallarını etkin yönetmek ve tüketiciye hızlı ulaşmak, sürdürülebilir büyümenin temel unsurları arasında yer alıyor.

Horoz Lojistik olarak 84 yıllık deneyimimizle bu dönüşüme bütüncül çözümler sunuyoruz. Almanya, Fransa, Hollanda, İspanya, Romanya ve İngiltere'deki depolarımızın yanı sıra ABD'deki dört farklı lokasyonda bulunan depo ağımızla ihracatçılarımıza hedef pazarlarda yerel operasyon gücü sağlıyoruz. Bu fiziksel altyapıyı teknoloji yatırımlarımız ve e-ihracat kabiliyetlerimizle destekliyoruz.

Ticaret Bakanlığı onaylı E-İhracat Konsorsiyumu statümüz kapsamında faaliyet gösteren Brandloop ile Türk markalarının küresel pazarlara açılmasını kolaylaştırıyoruz. 70'in üzerinde uluslararası pazaryeriyle entegre dijital altyapımız sayesinde ürünlerin listelenmesinden fiyatlandırmaya, stok ve sipariş yönetiminden son tüketiciye teslimata kadar tüm süreçleri tek çatı altında buluşturuyoruz. Böylece özellikle KOBİ'lerin yüksek yatırım maliyetlerine katlanmadan küresel pazarlarda rekabet edebilmesini destekliyoruz.

Biz lojistiğin geleceğini, taşımacılığın ötesinde ticareti kolaylaştıran, teknolojiyle değer yaratan ve ihracatçının küresel rekabet gücünü artıran bir iş ortaklığı anlayışında görüyoruz.



GLOBAL TRADE ROUTES ARE BEING REDRAWN: WHERE DOES TÜRKİYE STAND?

KÜRESEL TİCARETİN ROTALARI YENİDEN ÇİZİLİYOR: TÜRKİYE NEREDE KONUMLANIYOR?

Uncertainty along the Red Sea and Suez Canal routes is bringing alternative routes to the forefront in global maritime trade, while also positioning Türkiye's ports within a new logistics equation.

Kızıldeniz ve Süveyş hattındaki belirsizlik, küresel deniz ticaretinde alternatif rotaları öne çıkarırken Türkiye'nin limanlarını da yeni bir lojistik denklemine taşıyor.

In global maritime trade, route selection is no longer based solely on distance and cost calculations. Geopolitical tensions, security risks, and uncertainties at critical chokepoints are driving shipowners toward alternative routes while also reshaping the role of ports in the global supply chain. A key focal point of this transformation is the Red Sea and the Suez Canal.

Following the Red Sea crisis that began in late 2023, numerous container ships on the Asia-Europe route diverted to the Cape of Good Hope instead of the Suez Canal, increasing voyage times and fuel costs. However, as we approach the fourth quarter of 2026, the picture is gradually changing. According to Sea-Intelligence data, in September, approximately 27 percent of Asia-Europe container capacity began passing through the Red Sea/Suez route again. While the return flow from Asia to Europe remains limited, the return flow from Europe to Asia shows a more pronounced increase in Suez Canal use.

Therefore, rather than an "end of the crisis" approach in global shipping, the key issue is the permanent adoption of multi-route management. Indeed, as of September, MSC began imposing surcharges on voyages from Asia to ports in the Eastern Mediterranean and the Black Sea because of piracy risk and the Suez transit. In Türkiye, Aliağa, Antalya, Gebze, Gemlik, İskenderun, Istanbul, Izmir, Mersin, Tekirdağ, and other major ports are included.

This development presents a two-sided picture for Türkiye. On the one hand, uncertainties on the Europe-Mediterranean route via the Suez Canal are directly affecting Turkish ports. On the other hand, Türkiye's strategic location between Europe, Asia, the Black Sea, and the Middle East strengthens its potential to serve as a logistics hub where various transportation corridors converge.

Küresel deniz ticaretinde rota tercihi artık yalnızca mesafe ve maliyet hesabıyla yapılmıyor. Jeopolitik gerilimler, güvenlik riskleri ve kritik geçiş noktalarındaki belirsizlikler, armatörleri alternatif güzergâhlara yönlendirirken limanların küresel tedarik zincirindeki rolünü de yeniden şekillendiriyor. Bu dönüşümün merkezindeki başlıklardan biri ise Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı.

2023 sonunda başlayan Kızıldeniz krizi sonrasında Asya-Avrupa hattındaki çok sayıda konteyner gemisi Süveyş yerine Ümit Burnu rotasına yönelmiş, sefer süreleri ve yakıt maliyetleri artmıştı. Ancak 2026'nın son çeyreğine yaklaşılırken tablo kademeli olarak değişiyor. Sea-Intelligence verilerine göre eylül ayında Asya-Avrupa konteyner kapasitesinin yaklaşık yüzde 27'si yeniden Kızıldeniz/Süveyş güzergâhından geçmeye başladı. Buna karşın Asya'dan Avrupa'ya ana yöndeki dönüş hâlâ sınırlı kalırken, Avrupa'dan Asya'ya dönüş yönünde Süveyş kullanımında daha belirgin bir artış gözleniyor.

Dolayısıyla küresel taşımacılıkta "kriz sona erdi" yaklaşımından çok, çoklu rota yönetiminin kalıcılaşması söz konusu. Nitekim MSC, eylül ayı itibarıyla Asya'dan Doğu Akdeniz ve Karadeniz limanlarına yönelik seferlerde korsanlık riski ve Süveyş geçişi nedeniyle ek ücret uygulamaya başladı. Türkiye'de Aliağa, Antalya, Gebze, Gemlik, İskenderun, İstanbul, İzmir, Mersin, Tekirdağ ve diğer önemli limanlar bu kapsamda yer alıyor.

Bu gelişme Türkiye açısından iki yönlü bir tablo ortaya çıkarıyor. Bir taraftan Süveyş üzerinden Avrupa-Akdeniz hattındaki belirsizlikler, Türkiye limanlarının doğrudan etkilenmesine neden oluyor. Diğer taraftan Türkiye'nin Avrupa, Asya, Karadeniz ve Orta Doğu arasında konumlanması, farklı ulaşım koridorlarının birbirine bağlandığı bir lojistik merkez olma potansiyelini güçlendiriyor.



The use of the Cape of Good Hope and various other corridors is altering not only transit times and costs but also the strategic importance of ports.

Ümit Burnu ve farklı koridorların kullanımı, taşıma süreleri ve maliyetlerin yanı sıra limanların stratejik önemini de değiştiriyor.



Türkiye's current port capacity also provides a significant advantage. According to data from the Ministry of Transport and Infrastructure, ports handled 14 million TEU containers in 2025. Ambarlı ranked first with 3.43 million TEUs, while Kocaeli, Tekirdağ, and Mersin also achieved high volumes. Additionally, Aliağa entered the world's top 100 ports by container volume, bringing the total number of Turkish ports on the list to five.

In the first half of 2026, total cargo handling at Turkish ports increased by 1.5 percent year-over-year to 279.1 million metric tons, while container handling rose by 1.3 percent to over 7 million TEU.

However, transforming Türkiye's advantage into a sustainable logistics strength depends on more than just port capacity. Key factors include rail and road connections to ports, streamlined customs processes, digitalization, and seamless transitions between transport modes. The $2 billion in financing approved by the World Bank in 2026 to strengthen the railway connection across the Bosphorus Strait also aims to enhance Türkiye's integration with routes such as the Middle Corridor, the Türkiye-EU Corridor, and the Iraq Development Corridor.

As a result, a new era in global maritime trade may emerge—one in which reliance on a single route diminishes and flexible, multimodal logistics networks that can connect to alternative routes come to the fore. Türkiye's opportunity lies not merely in being a transit point for ships, but in becoming an indispensable hub for shifting global routes by connecting Mediterranean ports with railways, highways, and regional trade corridors. UNCTAD also points out that route changes in global trade are not merely a risk for countries; they can create a competitive advantage for economies with high levels of predictability and connectivity.

With its robust port infrastructure and Europe-Asia connectivity, Türkiye is emerging as a key transshipment and logistics hub along these shifting trade routes.

Türkiye'nin mevcut liman kapasitesi de bu açıdan önemli bir avantaj sağlıyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2025'te limanlarda 14 milyon TEU konteyner elleçlendi. Ambarlı 3,43 milyon TEU ile ilk sırada yer alırken, Kocaeli, Tekirdağ ve Mersin de yüksek hacimlere ulaştı. Ayrıca Aliağa, dünyanın en fazla konteyner elleçleyen ilk 100 limanı arasına girerek Türkiye'nin bu listedeki liman sayısını beşe çıkardı.

2026'nın ilk yarısında Türk limanlarındaki toplam yük elleçlemesi yıllık bazda yüzde 1,5 artarak 279,1 milyon tona, konteyner elleçlemesi ise yüzde 1,3 artışla 7 milyon TEU'nun üzerine çıktı.

Ancak Türkiye'nin avantajını kalıcı bir lojistik güce dönüştürmesi yalnızca liman kapasitesine bağlı değil. Limanların demiryolu ve karayolu bağlantıları, gümrük süreçlerinin hızlandırılması, dijitalleşme ve farklı taşıma modları arasında kesintisiz geçişin sağlanması belirleyici olacak. Dünya Bankası'nın 2026'da İstanbul Boğazı'ndaki demiryolu bağlantısını güçlendirmek üzere onayladığı 2 milyar dolarlık finansman, Türkiye'nin Orta Koridor, Türkiye-AB ve Irak Kalkınma Yolu gibi güzergâhlarla entegrasyonunu güçlendirmeyi hedefliyor.

Sonuç olarak, küresel deniz ticaretinde yeni dönem, tek bir rotaya bağımlılığın azalacağı ve esnek, çok modlu ve alternatif güzergâhlara bağlanabilen lojistik ağların öne çıkacağı bir dönem olabilir. Türkiye için fırsat, yalnızca gemilerin uğradığı bir transit noktası olmak değil; Akdeniz limanlarını demiryolu, karayolu ve bölgesel ticaret koridorlarıyla birleştirerek değişen küresel rotaların vazgeçilmez bağlantı noktalarından biri haline gelmek. UNCTAD da küresel ticarette rota değişikliklerinin ülkeler açısından yalnızca risk değil, öngörülebilirlik ve bağlantısallık kapasitesi yüksek ekonomiler için rekabet avantajı yaratabileceğine dikkat çekiyor.

Güçlü liman altyapısı ve Avrupa-Asya bağlantısı, Türkiye'yi değişen ticaret rotalarında önemli bir aktarma ve lojistik merkezi konumuna taşıyor.


KTL
SEAMLESS
CONNECTIONS
ACROSS THE GLOBE
CONTINENTS
4
COUNTRIES
14
CITIES
37
TÜRKİYE • CHINA • UK • THAILAND • BELGIUM • VIETNAM • NETHERLANDS •
SINGAPORE • ITALY • INDONESIA • USA • MALAYSIA • AUSTRALIA • UKRAINE
Kinayofficial
KINAY
Kınay
Kınay



THE DIGITAL REVOLUTION IN CUSTOMS: FROM DECLARATIONS TO DATA MANAGEMENT

GÜMRÜKTE DİJİTAL DEVRİM: BEYANNAMEDEN VERİ YÖNETİMİNE

As customs procedures become digitized, customs consulting is shifting from document and declaration processes to data management, risk analysis, and compliance.

Gümrük işlemleri dijitalleşirken müşavirliğin odağı da belge ve beyan süreçlerinden veri yönetimi, risk analizi ve gümrük uyumuna kayıyor.

Customs processes are evolving beyond the mere transfer of documents to an electronic environment, increasingly taking on a data-driven structure. In Türkiye, the Ministry of Trade is also continuing its efforts to digitize customs procedures fully. With the new system set to go live in 2026, it will be possible to securely and controllably share specific information from export and warehouse declarations with authorized individuals and companies.

In the European Union, however, the transformation is reaching a more comprehensive stage. The new Customs Reform, set to take effect in September 2026, envisions a transition from a declaration-based system to data-driven customs management. The EU Customs Data Center, to be established as part of the reform, will let businesses submit information through a single digital interface and allow customs authorities to conduct risk analysis using real-time data. The system will become mandatory in phases, starting in 2028 for e-commerce and by 2034 for all businesses.

This transformation is also changing the customs consultant's role. While automation takes over data entry, document verification, and some repetitive operations, knowledge of regulations, risk analysis, classification, compliance, and managing exceptional cases is becoming more important. Consequently, the main impact of artificial intelligence and automation will be to transform the nature of the expertise rather than eliminate the consultant's role. Customs brokerage is increasingly evolving from an intermediary that carries out the transaction into a strategic field of expertise that manages trade data and compliance risks.

Gümrük süreçleri, belgelerin elektronik ortama aktarılmasının ötesinde, giderek veri odaklı bir yapıya dönüşüyor. Türkiye'de Ticaret Bakanlığı da gümrük işlemlerinin tamamının dijitalleştirilmesine yönelik adımlarını sürdürüyor. 2026'da devreye alınan yeni uygulamayla ihracat ve antrepo beyannamelerindeki belirli bilgilerin güvenli ve kontrollü biçimde yetkilendirilen kişi ve firmalarla paylaşılması mümkün hale geldi.

Avrupa Birliği'nde ise dönüşüm daha kapsamlı bir noktaya taşınıyor. Eylül 2026'da yürürlüğe giren yeni Gümrük Reformu, beyanname merkezli sistemden veri odaklı gümrük yönetimine geçişi öngörüyor. Reform kapsamında kurulacak AB Gümrük Veri Merkezi, işletmelerin bilgileri tek bir dijital arayüz üzerinden sunmasını ve gümrük idarelerinin gerçek zamanlı verilerle risk analizi yapmasını sağlayacak. Sistem, e-ticaret için 2028'den itibaren, tüm işletmeler için ise 2034'e kadar kademeli olarak zorunlu hale gelecek.

Bu dönüşüm, gümrük müşavirinin rolünü de değiştiriyor. Otomasyon; veri girişi, belge kontrolü ve tekrarlanan operasyonların bir bölümünü üstlenirken, mevzuat bilgisi, risk analizi, sınıflandırma, uyum ve istisnai durumların yönetimi daha fazla önem kazanıyor. Dolayısıyla yapay zekâ ve otomasyonun temel etkisi, müşavirliği ortadan kaldırmaktan çok uzmanlığın niteliğini değiştirmek olacak. Gümrük müşavirliği, işlemi gerçekleştiren aracıdan giderek ticaret verisini yöneten ve uyum riskini yöneten stratejik bir uzmanlık alanına dönüşüyor.



Artificial intelligence and automation are not only increasing the speed and efficiency of customs procedures but are also redefining the scope of expertise within the consultancy sector. A thorough understanding of regulations, risk management and strategic consultancy are becoming increasingly crucial to the future of the profession.

Yapay zekâ ve otomasyon, gümrük işlemlerinde hız ve verimliliği artırırken müşavirliğin uzmanlık alanını da yeniden tanımlıyor. Mevzuata hâkimiyet, risk yönetimi ve stratejik danışmanlık, mesleğin geleceğinde daha belirleyici hale geliyor.

ON THE THRESHOLD OF THE MIDDLE CORRIDOR: CAN TÜRKİYE BECOME A BRIDGE BETWEEN EUROPE AND ASIA IN LOGISTICS?

ORTA KORİDOR'UN EŞİĞİNDE: TÜRKİYE LOJİSTİKTE AVRUPA-ASYA KÖPRÜSÜ OLABİLECEK Mİ?

As the Middle Corridor expands, Türkiye is emerging as a critical transit point for rail transport between China and Europe. However, turning this potential into a lasting advantage depends on strengthening infrastructure and operational capacity.

Orta Koridor büyürken Türkiye, Çin ile Avrupa arasındaki demiryolu taşımacılığında kritik bir geçiş noktası haline geliyor. Ancak bu potansiyelin kalıcı bir avantaja dönüşmesi, altyapı ve operasyon kapasitesinin güçlendirilmesine bağlı.

Diversifying supply chains and seeking alternative routes in global trade are bringing the Middle Corridor between China and Europe back into the spotlight. The route extending to Europe via Kazakhstan, the Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia, and Türkiye has become increasingly prominent, particularly in recent years, thanks to investments in capacity and infrastructure. However, the corridor's transformation into a sustainable and competitive global trade route depends not only on geographical advantages but also on ensuring speed, capacity, cost-effectiveness, and operational coordination along the entire route.

From Türkiye's perspective, a critical milestone is strengthening the Central Corridor's domestic rail connections. With the completion of infrastructure work on the Georgian section of the Baku-Tbilisi-Kars Railway in 2026, a new phase has begun for the more efficient operation of the route. Türkiye has set a target of transporting at least 6.5 million metric tons of cargo annually via the Middle Corridor. The Ministry of Transport and Infrastructure has also announced its goal of reducing transit time for rail freight between China and Türkiye to as little as 10 days.

The corridor's current performance also points to growth potential. According to data from the Austrian Ministry of Transport dated August 2026, 4.1 million metric tons of cargo were transported via the Middle Corridor through Aktau and Kuryk in 2024; this

As freight traffic along the Middle Corridor increases, Türkiye's investments in east-west rail connections are becoming strategically important.

Küresel ticarette tedarik zincirlerinin çeşitlendirilmesi ve alternatif güzergâh arayışları, Çin ile Avrupa arasındaki Orta Koridor'u yeniden gündeme taşıyor. Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan hat, özellikle son yıllarda kapasite ve altyapı yatırımlarıyla daha görünür hale geliyor. Ancak koridorun kalıcı ve rekabetçi bir küresel ticaret rotasına dönüşmesi, yalnızca coğrafi avantajlara değil, hattın tamamında hız, kapasite, maliyet ve operasyonel koordinasyonun sağlanmasına bağlı.

Türkiye açısından kritik eşiklerden biri, Orta Koridor'un ülke içindeki demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi. 2026'da Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun Gürcistan kesimindeki altyapı çalışmalarının tamamlanmasıyla hattın daha etkin işletilmesi için yeni bir aşamaya geçildi. Türkiye'nin Orta Koridor üzerinden yıllık en az 6,5 milyon ton yük taşıma hedefi bulunuyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı da Çin-Türkiye arasındaki demiryolu taşımacılığında süreyi 10 güne kadar indirmeyi hedeflediğini açıklıyor.

Koridorun mevcut performansı da büyüme potansiyeline işaret ediyor. Avusturya Ulaştırma Bakanlığı'nın Ağustos 2026 tarihli verilerine göre Aktau ve Kuryk üzerinden Orta Koridor'da 2024'te 4,1 milyon ton yük taşındı; bu hacim 2023'e göre yüzde 63 artış anlamına geliyor. 2030 için yıllık 11 milyon

Orta Koridor'daki yük trafiği artarken Türkiye'nin doğu-batı demiryolu bağlantılarındaki yatırımları stratejik önem kazanıyor.

volume represents a 63 percent increase compared to 2023. Annual transport volume is projected to reach 11 million metric tons in 2030. While transit time between China and Europe is reported to be about three weeks, it can extend to 5–6 weeks on traditional routes.

However, one of the most significant challenges to strengthening Türkiye's role is addressing bottlenecks within the country, as well as capacity issues along the east-west route. Under a $660 million project approved by the World Bank in 2024, the modernization and electrification of the 660-kilometer line between Divriği, Kars, and the Georgian border are planned. Once the project is complete, the goal is to increase annual rail freight capacity in this section from about 750,000 metric tons to 20 million metric tons.

To the west, Istanbul remains a critical bottleneck. While the World Bank has approved $2 billion in financing for the Istanbul Northern Railway Crossing Project, the total international financing package is projected to reach $6.75 billion.

With the commissioning of the 127-kilometer electrified, high-capacity line, rail freight capacity across the Bosphorus is expected to rise from approximately 3 million metric tons to 50 million metric tons.

Similarly, the Halkalı–Kapıkule line plays a critical role in Türkiye's connection to the European rail network. World Bank documents define this line as the common western link for the three international railway corridors passing through Türkiye. Complementary investments at the eastern and western ends will be decisive in transforming the Middle Corridor from a transit route into a seamless logistics system.

The investment needs here are not limited to simply laying tracks. It is necessary to increase the capacity of terminals and logistics centers, strengthen port-rail connections, expedite border crossings, digitize customs processes, ensure the compatibility of railcars and locomotives, and harmonize tariffs and operational standards between countries as much as possible. A 2026 European Commission study also highlights investment needs in infrastructure, trade, energy, and digital connectivity along the Trans-Caspian route; it notes that trade along the route has quadrupled since 2022 and could triple again by 2030 with the right investments.

Therefore, Türkiye's advantage in the Middle Corridor does not stem solely from its geographical location. The key determining factor will be the ability of cargo from China to move seamlessly, predictably, and at competitive costs from Kars to Istanbul and from Istanbul to the European border. Once Türkiye completes planned investments in the Istanbul Strait crossing, eastern rail connections, and lines extending to the European border, its role in the corridor could go beyond transit and evolve into a hub for logistics services.



tonluk taşıma hacmi öngörülüyor. Çin-Avrupa arasındaki transit sürenin yaklaşık üç hafta olduğu belirtilirken, geleneksel güzergâhlarda bu sürenin 5-6 haftaya çıkabildiği ifade ediliyor.

Ancak Türkiye'nin rolünü güçlendirmesinin önündeki en önemli sorunlardan biri, doğu-batı hattındaki kapasite kadar ülke içindeki darboğazların giderilmesi. Dünya Bankası'nın 2024'te onayladığı 660 milyon dolarlık proje kapsamında Divriği-Kars-Gürcistan sınırı arasındaki 660 kilometrelik hattın modernizasyonu ve elektrifikasyonu planlanıyor. Proje tamamlandığında bu kesimde yıllık demiryolu yük kapasitesinin yaklaşık 750 bin tondan 20 milyon tona çıkarılması hedefleniyor.

Batı yönünde ise İstanbul kritik bir darboğaz olmaya devam ediyor. Dünya Bankası, İstanbul Kuzey Demiryolu Geçiş Projesi için 2 milyar dolarlık finansman onaylarken, toplam uluslararası finansman paketinin 6,75 milyar dolara ulaşması öngörülüyor. 127 kilometrelik elektrikli ve yüksek kapasiteli hattın devreye girmesiyle Boğaz üzerinden demiryolu yük kapasitesinin yaklaşık 3 milyon tondan 50 milyon tona kadar yükselmesi bekleniyor.

Benzer şekilde Halkalı-Kapıkule hattı, Türkiye'nin Avrupa demiryolu ağına bağlantısında kritik önem taşıyor. Dünya Bankası belgelerinde bu hat, Türkiye'den geçen üç uluslararası demiryolu koridorunun ortak batı bağlantısı olarak tanımlanıyor. Doğu ve batı uçlarında yapılan yatırımların birbirini tamamlaması, Orta Koridor'un yalnızca transit geçiş hattı değil, kesintisiz bir lojistik sistem haline gelmesi açısından belirleyici olacak.

Buradaki yatırım ihtiyacı yalnızca ray döşemekle sınırlı değil. Terminal ve lojistik merkezlerinin kapasitesinin artırılması, liman-demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi, sınır geçişlerinin hızlandırılması, gümrük süreçlerinin dijitalleştirilmesi, vagon ve lokomotif uyumluluğunun sağlanması ve ülkeler arasında tarifelerin ve operasyon standartlarının mümkün olduğunca uyumlaştırılması gerekiyor. Avrupa Komisyonu'nun 2026 tarihli çalışması da Trans-Hazar güzergâhında altyapı, ticaret, enerji ve dijital bağlantılarda yatırım gereksinimlerine dikkat çekiyor; 2022'den bu yana güzergâhtaki ticaretin dört kat arttığı ve doğru yatırımlarla 2030'a kadar üç kat daha büyüyebileceği belirtiliyor.

Dolayısıyla Türkiye'nin Orta Koridor'daki avantajı yalnızca coğrafi konumundan kaynaklanmıyor. Asıl belirleyici unsur, Çin'den gelen yükün Kars'tan İstanbul'a, İstanbul'dan Avrupa sınırına kadar kesintisiz, öngörülebilir ve rekabetçi maliyetlerle hareket edebilmesi olacak. İstanbul Boğazı geçişi, doğu demiryolu bağlantıları ve Avrupa sınırına uzanan hatlarda planlanan yatırımlar birlikte tamamlandığında Türkiye'nin koridordaki rolü transit ülke konumunun ötesine geçerek lojistik hizmetlerin üretildiği bir merkez niteliği kazanabilir.

THE FUTURE OF WAREHOUSES: WAREHOUSES ARE TRANSFORMING INTO SMART LOGISTICS HUBS

DEPOLARIN GELECEĞİ: ANTREPOLAR AKILLI LOJİSTİK MERKEZLERİNE DÖNÜŞÜYOR

Warehouses are evolving from simple storage spaces into strategic supply-chain hubs through technology, automation, and data integration.

Antrepolar, yalnızca malların bekletildiği alanlar olmaktan çıkarken teknoloji, otomasyon ve veri entegrasyonuyla tedarik zincirinin stratejik merkezlerine dönüşüyor.

Warehouses are no longer just places where goods are temporarily stored; they are becoming operational hubs that determine supply-chain visibility, speed, and flexibility. The growth of e-commerce, shorter delivery times, and supply chain uncertainty are accelerating the use of technology in warehouse infrastructure.

Trends for 2026 highlight AI-powered robots, autonomous mobile robots, IoT sensors, digital twins, and cloud-based warehouse management systems. These technologies enable real-time monitoring of processes from inventory tracking and order fulfillment to capacity planning and workforce management.

For example, DHL's global operations demonstrate the scale of this transformation. As of the end of 2025, more than 90 percent of the company's warehouses will have at least one automation or digitalization solution; its global network utilizes more than 7,500 robots and approximately 800,000 IoT sensors.

For this reason, in a new logistics center investment, location alone is no longer the sole determining factor. Location remains critical; however, the right investment requires evaluating not only location but also integration with WMS and customs systems, automation scalability, data infrastructure, energy efficiency, and operational flexibility. Especially in automation systems that consume high amounts of energy, energy costs have become a significant component of the investment's overall operating economics.

Ultimately, the warehouse of the future will not merely store products; it will be a smart logistics hub that processes data, manages flow, and serves as the supply chain's decision-making center.

Antrepolar artık yalnızca malların geçici olarak tutulduğu alanlar değil; tedarik zincirinin görünürlüğünü, hızını ve esnekliğini belirleyen operasyon merkezleri haline geliyor. E-ticaretin büyümesi, teslimat sürelerinin kısalması ve tedarik zincirlerindeki belirsizlikler, depolama altyapısında teknoloji kullanımını hızlandırıyor.

2026 trendlerinde yapay zekâ destekli robotlar, otonom mobil robotlar, IoT sensörleri, dijital ikizler ve bulut tabanlı depo yönetim sistemleri öne çıkıyor. Bu teknolojiler stok takibinden sipariş toplamaya, kapasite planlamasından iş gücü yönetimine kadar birçok sürecin gerçek zamanlı izlenmesini mümkün kılıyor.

Örneğin DHL'nin küresel operasyonları bu dönüşümün ölçeğini gösteriyor. Şirketin 2025 sonu itibarıyla depolarının yüzde 90'dan fazlasında en az bir otomasyon veya dijitalleşme çözümü bulunuyor; küresel ağında 7 bin 500'den fazla robot ve yaklaşık 800 bin IoT sensörü kullanılıyor.

Yeni bir lojistik merkez yatırımında bu nedenle tek başına lokasyon belirleyici olmaktan çıkıyor. Lokasyon hâlâ kritik; ancak doğru yatırım, lokasyonun yanında WMS ve gümrük sistemleriyle entegrasyon, otomasyonun ölçeklenebilirliği, veri altyapısı, enerji verimliliği ve operasyonel esnekliği birlikte değerlendirmeyi gerektiriyor. Özellikle yüksek enerji tüketen otomasyon sistemlerinde enerji maliyeti de yatırımın toplam işletme ekonomisinin önemli bir parçası haline geliyor.

Sonuçta geleceğin antreposu, ürünleri depolayan değil; veriyi işleyen, akışı yöneten ve tedarik zincirinin karar alma merkezine dönüşen akıllı bir lojistik düğüm olacak.



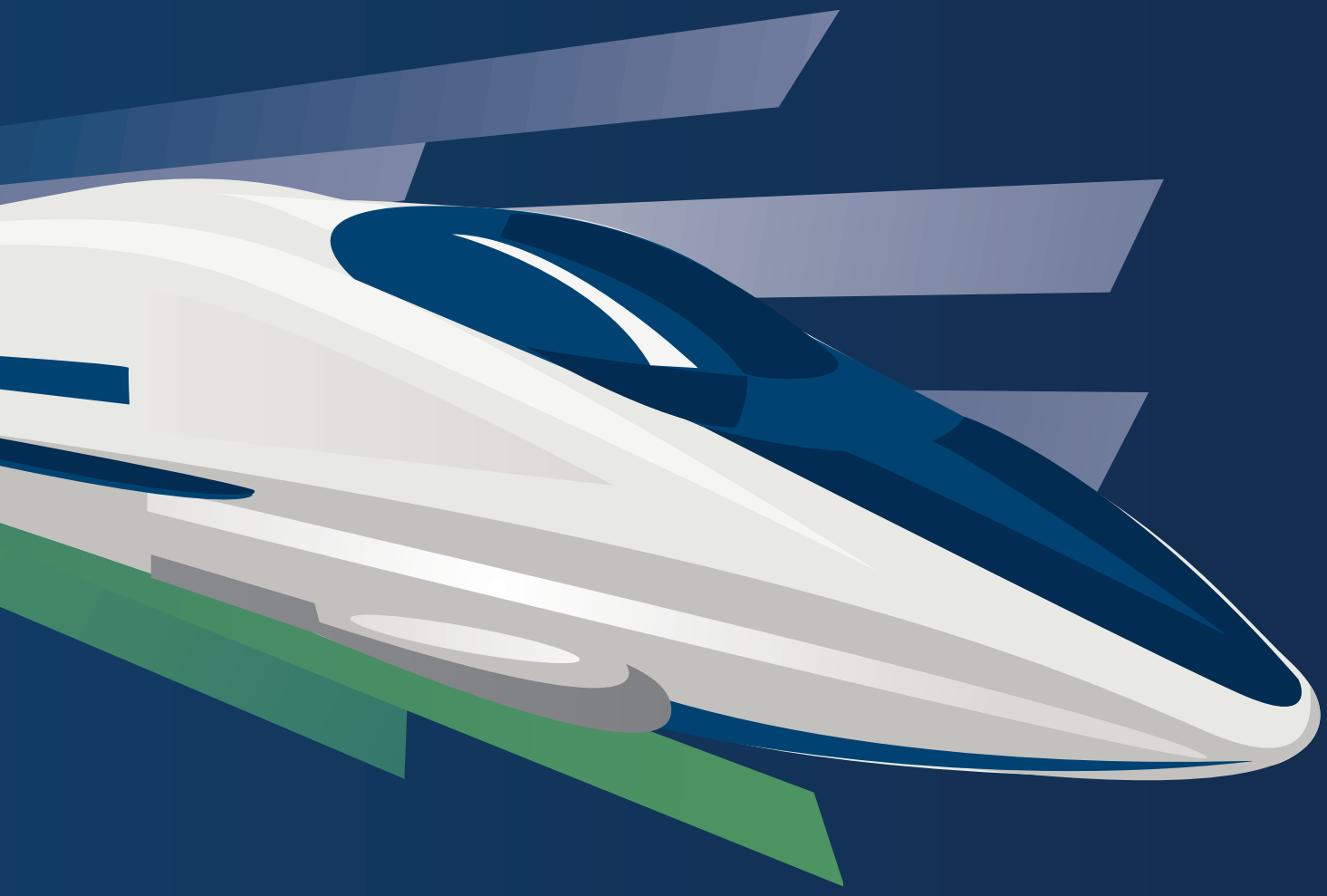


Akca'yla İşiniz Yolunda

400.000 m²'ye varan depolama kapasitemiz, Türkiye'nin her yerinde gerçekleştirdiğimiz nakliye ve mikro dağıtım hizmetlerimizle iş ortaklarımızın yanındayız.

AKCA LOJİSTİK

www.akcalojistik.com



Yerinizi Ayırtın!

eurasiarail.eu

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

ufi Approved Event

eurasia rail

12. ULUSLARARASI DEMİRYOLU, HAFİF RAYLI SİSTEMLER, ALTYAPI ve LOJİSTİK FUARI

Eş zamanlı konferans ve seminerler...

24 - 26 Mart 2027

ifm İstanbul Fuar Merkezi, Yeşilköy

Destekleyenler

T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

TCDD

TCDD TAŞIMACILIK

TÜRASAŞ

TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ TOBB

Organizatör

icaevents

HER GÖNDERİYE UYGUN HIZ SEÇENEKLERİ

Zamana hassasiyetli gönderileriniz için en uygun öncelik seçeneğini belirleyin.

TK SMART

by Turkish Cargo

Akıllı ve pratik çözüm

TK PREMIUM

by Turkish Cargo

Doğru stratejiyle
bir adım öne geçin

TK URGENT

by Turkish Cargo

Acil gönderileriniz için
en hızlı çözüm!



SİZE EN UYGUN HIZ SEÇENEĞİNİ KEŞFETMEK İÇİN TARATIN

TURKISH CARGO