

UTA Lojistik

OCAK 2026 YIL 32 SAYI 1

SÜRDÜRÜLEBİLİR LOJİSTİĞİN PUSULASI

Veysi Kurt-TCDD

2026

ağ bütünlüğü yılı olacak

DEMİRYOLUNU GÖSTERİYOR

THY'den

100 MİLYARLIK

dev yatırım

Ufuk Yalçın-TCDD Taşımacılık A.Ş.

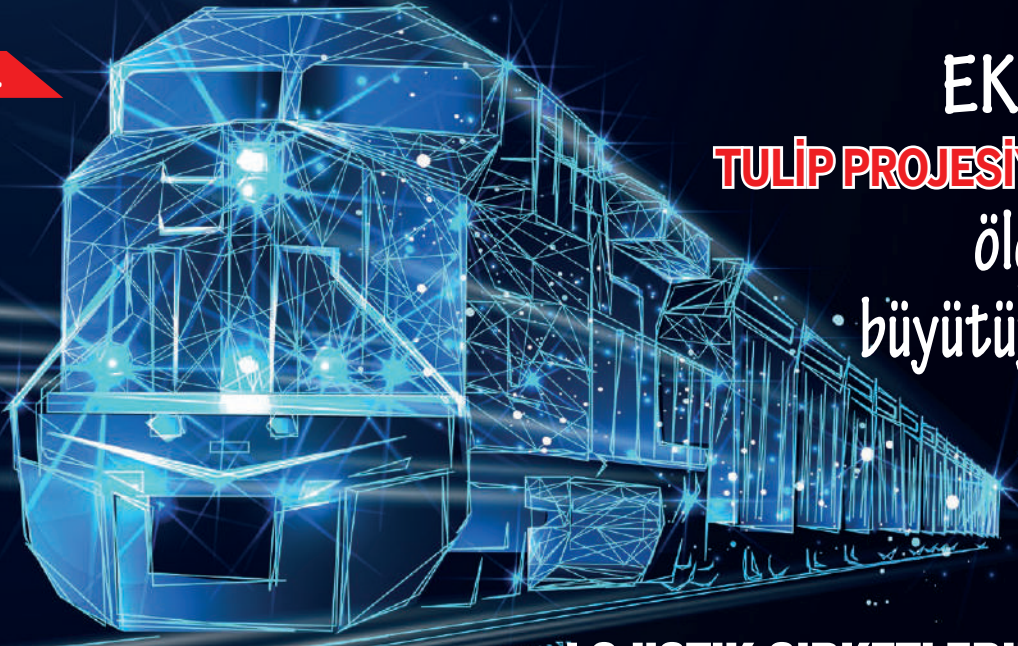
Türkiye'yi yeşil bir
ticaret köprüsü
yapacağız

METRANS

yeni projelerle
Avro-Asya koridorunu
güçlendiriyor

Pasifik Eurasia

Orta Koridor'da konsolidasyon ve
büyümeyi eş zamanlı yönetecek



EKOL

TULIP PROJESİYLE

ölçek

büyütüyor

LOJİSTİK ŞİRKETLERİNİN

2026 YILI AJANDASI

✓ Alışan ✓ Batu ✓ Boltas ✓ Ekol ✓ Hareket ✓ Lima
✓ Logitrans ✓ Sürat Lojistik ✓ Talay ✓ UGR



Proje Taşımacılığında

ALTERNATİF
ÇÖZÜMLER

- △ Konusunun uzmanı, çözüm odaklı ekip
- △ Alternatif taşıma rotaları ve modelleri
- △ Profesyonel risk yönetimi

PAN
360
SUSTAINABILITY

BATU LOGISTICS

Logistics redefined

Kontrol Kulesi Konseptimizle Teslimatlarınızda Tam Kontrol

Teslimatlarınızın ve projelerinizin tüm süreçlerini
tek merkezden dedike ekiplerle yönetiyor,
kusursuz süreç yönetimi sunuyoruz.



444 BATU
2 2 8 8

batulogistics.com | info@batulogistics.com

TÜRKİYE'DEN DÜNYA'YA YENİ ATILIMLARLA DEMİRYOLU LOJİSTİĞİNİ GELECEĞE TAŞIYORUZ



2025 yılında hayata geçirdiği uluslararası blok tren projeleri ile Türkiye'nin demiryolu taşımacılığı hacmine doğrudan katkı sunan Pasifik Eurasia, yeni yılda da hedeflerini büyültmeye devam ediyor.

Daha fazla hat, kapasite ve uluslararası entegrasyon hedefleyen Pasifik Eurasia, yurt içi ve yurt dışında yeni yatırımlar, entegre lojistik çözümler ve dijitalleşme hamleleriyle demiryolu taşımacılığında çitayı bir üst seviyeye taşıyor.

Artan altyapı yatırımları, Orta Koridor'un canlanması için atılan öncü adımlar ve yeşil lojistik dönüşümüyle birlikte Türkiye'nin demiryolu taşımacılığında yeni bir dönem başlıyor.

Pasifik Eurasia ülkemizin uluslararası taşımacılıktaki yerini güçlendiren bu yolculuğa yön vermeye devam ediyor.

22

THY, 100 milyar TL'yi aşan yeni yatırım hamlesinin temelini attı



Prof. Dr. Ahmet Bolat

24

2026, yük taşımacılığında ağ bütünlüğü yılı olacak



Veysi Kurt

28

METRANS, yeni intermodal projelerle Avro-Asya demiryolu koridorunu güçlendiriyor



Ufuk Yalçın

30

Türkiye'yi demiryolu ile yeşil ve stratejik bir lojistik üssü yapıyoruz

34

Pasifik Eurasia Orta Koridor'da konsolidasyon ve büyümeyi eş zamanlı yönetecek



Erol Erkan

42

UGR, küresel otomotiv lojistiğinde dönüşümü Türkiye merkezli yönetiyor



Tolga Emrah Gezgin



DOSYA

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

- 24 Veysi Kurt: 2026, yük taşımacılığında ağ bütünlüğü yılı olacak
- 28 METRANS, yeni intermodal projelerle Avro-Asya demiryolu koridorunu güçlendiriyor
- 30 Ufuk Yalçın: Türkiye'yi demiryolu ile yeşil ve stratejik bir lojistik üssü yapıyoruz
- 34 Pasifik Eurasia Orta Koridor'da konsolidasyon ve büyümeyi eş zamanlı yönetecek
- 36 Demiryolunda yatırımlar taşımaya dönüşüyor!

DOSYA

LOJİSTİK ŞİRKETLERİNİN 2026 YILI AJANDASI

- 39 EKOL, Tulip projesiyle depolama ve dağıtımda ölçek büyütüyor
- 40 UTİKAD: Lojistikte yeni normal kalıcılığıyor
- 42 UGR, küresel otomotiv lojistiğinde dönüşümü Türkiye merkezli yönetiyor
- 44 Talay Logistics, yatırım, satın alma ve sürdürülebilirlik odaklı büyümesini hızlandırıyor
- 46 Batu Logistics, Avrupa merkezli entegre lojistik ağını güçlendiriyor
- 48 Boltas, bu yıl yeniden yapılanmanın meyvesini toplayacak
- 49 Alışan Lojistik, büyüme stratejisini verimlilik, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik üzerine kuruyor
- 50 Lima Logistics, sürdürülebilirlik ekseninde gelişiyor
- 51 Sürat Lojistik'in hedefi 5 yılda yerli firmalar arasında ilk 5'e girmek
- 52 Logitrans Lojistik'in odağında sürdürülebilir ve dijital yatırımlar var
- 53 Hareket'ten 2025'te 4,5 milyar TL'lik iş anlaşması

HABER

- 22 THY, 100 milyar TL'yi aşan yeni yatırım hamlesinin temelini attı
- 23 Avrupa Birliği'nde karayolu taşımacılığında ICS2 başlıyor
- 54 TLS Lojistik 25. Yılı'nı kutladı
- 56 UND'nin kadın TIR sürücü adayları mezun oldu

LOJİSTİK GÜNDEM

- 54 Seyhan Gülhan: 2026 lojistik, daha yeşil, daha akıllı, daha dayanıklı...



DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI DÖNÜŞÜMÜN MERKEZİNDE YER ALIYOR

BİLGEHAN ENGİN

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı



YATIRIMI TAŞIMAYA DÖNÜŞTÜRMEK

ONUR KÜÇÜKAKDERE

Demiryolu Taşımacılığı Derneği Yönetim Kurulu Başkanı

METRANS – Connecting Europe for a sustainable future

Big steps, small footprint.

650+

Regular train
departures
per week

160+

Modern locomotives
and 4,000 freight wagons

20+

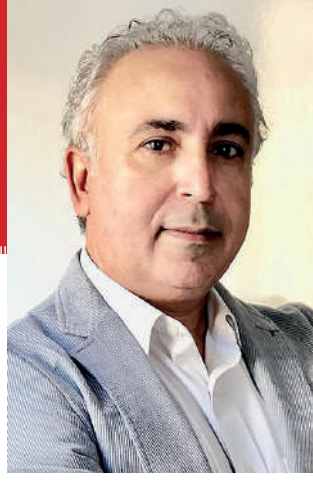
Terminals strategically
located across
Europe



EDİTÖRDEN

Cem KAÇMAZ

cemk@esmyayincilik.com.tr



2026'DA LOJİSTİĞİN GERÇEK GÜNDEMİ

Türkiye lojistik sektörü, 2025 yılında hacimsel olarak güçlü ancak operasyonel ve finansal açıdan zorlu bir dönemden geçti. Sektörün toplam büyüklüğü yaklaşık 200 milyar dolar seviyesine ulaşırken, lojistik ve taşımacılık hizmet ihracatının 48 milyar dolar civarında gerçekleşmesi bekleniyor. Buna karşın Kızıldeniz krizi, jeopolitik riskler, artan navlun ve sigorta maliyetleri, karbon düzenlemeleri ve sürücü açığı, sektörde öngörülebilirliği ciddi biçimde zayıflattı. 2025, sektör temsilcilerinin ifadesiyle "yüksek hacimli ama düşük konforlu" bir yıl oldu.

Bu tablo içinde demiryolu yük taşımacılığı, güçlü hedefler ve artan yatırımlara rağmen beklenen sıçramayı yapamadı. 2025 yılında demiryoluyla taşınan yük 22,4 milyon ton seviyesinde kaldı ve bir önceki yıla göre kayda değer bir artış gerçekleşmedi. Demiryolunun toplam yük taşımacılığı içindeki payı hala sınırlı düzeylerde seyrederken, karayolunun belirleyici konumu devam ediyor.

Oysa 2026'ya yaklaşırken demiryolu yatırımlarında dikkat çekici bir artış söz konusu. Kamu yatırımlarında demiryolunun payı yüzde 50 seviyesini aşmış durumda. Yeni hatlar, lojistik merkezler, liman bağlantıları ve Orta Koridor başta olmak üzere yoğunlaşan uluslararası koridor projeleri, demiryolunu yeniden stratejik bir konuma taşıma iddiası ortaya koyuyor. Ancak sektörün temel sorusu değişmiyor: Bu yatırımlar neden yüke dönüşmüyor?

Demiryolu Taşımacıları Derneği'nin (DTD) raporlarında da vurgulandığı üzere, altyapı yatırımları ile yük artışı aynı hızda ilerlemiyor. Sefer sıklığı, zamanlama esnekliği, rekabetçi fiyatlandırma, terminal verimliliği, son kilometre bağlantıları ve dijital entegrasyon eksiklikleri, demiryolunun yük sahipleri nezdinde hala ikincil bir seçenek olarak algılanmasına neden oluyor. Koridor projeleri ise, yük akışıyla desteklenmediği sürece potansiyel başlığı altında kalma riski taşıyor.

2026'ya girerken lojistik sektörünün genel gündemi büyümeden çok verimlilik, hız, entegrasyon ve dayanıklılık etrafında şekilleniyor. UTİKAD'ın da altını çizdiği üzere; transit taşımacılığın geliştirilmesi, vize ve geçiş belgesi sorunlarının çözümü, sürücü açığının giderilmesi ve intermodal yapının güçlendirilmesi kritik öncelikler arasında yer alıyor. Hava kargo, e-ticaret ve zaman kritik taşımacılık alanlarının, denizyolundaki belirsizlikler nedeniyle daha fazla öne çıkması bekleniyor.

Öte yandan Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Sınırdan Karbon Düzenleme Mekanizması, 2026 itibarıyla sektör için soyut bir başlık olmaktan çıkıyor. Karbon ayak izi düşük, ölçülebilir ve dijital olarak izlenebilir lojistik çözümler, firmalar için rekabet avantajının belirleyici unsuru haline geliyor.

Artan maliyetler ve daralan pazarlar ise sektörde küçülme ve konsolidasyon sinyallerini güçlendiriyor. 2026-2027 dönemi, finansal dayanıklılığı yüksek, veriyi yöneten, dijitalleşmeyi stratejik yatırım olarak gören ve sürdürülebilirliği iş modelinin merkezine alan firmaların ayrışacağı bir dönem olacak.

Sonuç olarak 2026, lojistik sektörü için hızlı büyümenin değil, doğru büyümenin yılı olacak. Demiryolu özelinde ise artık "ne kadar yatırım yapıldı?" sorusundan çıkılıp, "yük neden demiryoluna yönlendiriliyor?" sorusuna somut yanıtlar verilmesi gerekiyor. Aksi halde güçlü bütçelerle hayata geçirilen projeler, taşımacılık dengelerini değiştiren sonuçlar yerine, raporlarda yer alan rakamlar olarak kalma riski taşıyor.

Keyifli okumalar...

UTA Lojistik

ESM Yayıncılık Eğitim ve Tanıtım
Ltd. Şti. Adına İmtiyaz Sahibi (Publisher) ve
Genel Yayın Yönetmeni (Editor-in-Chief)

Cem KAÇMAZ

Kurucu (Founder)

Hüsamettin ÜNSAL

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Burcu GÜRSER KAÇMAZ

Haber Müdürü (Editor)

Gülbahar SALIK

Haber Merkezi (Reporter)

Özgür ÇİLEK

Reklam Rezervasyonu

(0212) 283 55 65

Abone (Subscription)

0212 283 55 65

Sektörel Danışma Kurulu

(Sectoral Advisory Board)

Turgut ERKESKİN

(Genel Transport Yönetim Kurulu Bşk.)

Kosta Sandalcı

(FIATA Onur Üyesi)

Mete TIRMAN

(KONSPED Genel Müdürü)

Atilla YILDIZTEKİN

(Bağımsız Lojistik Danışmanı)

Akademik Danışma Kurulu

(Academic Advisory Board)

Prof. Dr. Tunçtan BALTACIOĞLU

(İzmir Ekonomi Üniversitesi
Lojistik Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi)

Prof. Dr. Okan TUNA

(Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi)

Prof. Dr. Murat ERDAL

(İÜ SBF Öğretim Üyesi)

Yönetim Yeri: ESM LTD. ŞTİ.

İnönü Cad. Yıldırım İşhanı 11/1

4. Levent - İSTANBUL

TEL: (0212) 283 55 65 (pbx) FAKS: (0212) 282 36 18

e-mail: uta@esmyayincilik.com.tr

ŞAN MATBAA

Anadoluhisari Caddesi No: 50/3

Kağıthane / İSTANBUL

UTA Lojistik aylık olarak yılda 12 sayı yayımlanır.
Dergide yer alan yazılar ve fotoğraflar kaynak gösterilmeden kısmen veya tamamen başka bir yere aktarılamaz.
İmzalı yazılarda belirtilen görüşler yazarına aittir.
Danışma Kurulu üyelerinin adları, soyadlarına göre alfabetik olarak yazılmıştır.

YEREL SÜRELİ

ISSN 1307-7813



since 1961

Yalın, çevik, proaktif...

Lima Logistics, 10.000 adet fidanı toprakla buluşturdu

Lima Logistics, 2022 yılında sürdürülebilirlik odaklı kurumsal vizyonunu Lima Green markasıyla hayata geçirerek "Arkanızda Temiz Bir İz Bırakın" mottosunu iş yapış biçiminin merkezine aldı. Bu vizyon doğrultusunda çevresel ve sosyal sorumluluk projelerine odaklanan şirket, Lima Hatıra Ormanı projesiyle doğaya kalıcı bir değer kazandırmayı hedefliyor. Bu kapsamda Lima Logistics; ÇEKUD ve Yenişehir İlçe Tarım ve Orman Müdürlüğü iş birliğiyle Bursa Yenişehir Çamönü Köyü'nde bulunan ormanlık alanda 10 bin fidan dikerek Lima Hatıra Ormanı'nın temelini attı. Proje, orman yangınlarına dikkat çekmenin yanı sıra doğanın yeniden canlanmasına katkı sunmayı amaçlıyor. Lima Logistics Kurucu Ortağı Sinan Türel, projeye hem geleceğe daha yaşanabilir bir dünya bırakmayı

hem de gençlerde doğa bilinci oluşturmayı hedeflediklerini belirterek, "Bugün ektiğimiz bu bilinç, yarın yeni ormanlara dönüşecek" dedi. Türel ayrıca projeye katkı sunan tüm kurumlara, çalışanlara ve çocuklara teşekkür etti. Lima Hatıra Ormanı, yalnızca bir ağaçlandırma çalışması değil; çocuklar ve gençler başta olmak üzere toplumda çevre farkındalığını artırmayı amaçlayan bir sosyal sorumluluk projesi olarak kurgulandı. Etkinlikte, orman yangınlarıyla mücadele ve doğru fidan dikim teknikleri uygulamalı olarak anlatıldı. Öte yandan Lima Logistics, Hatıra Ormanı'ndaki ağaçları yılbaşı döneminde tedarikçi ve paydaşlarına sertifikalı hediye olarak sunarak sürdürülebilirliği hediye anlayışına da taşıdı. QR kodlu sertifikalar sayesinde alıcılar, adlarına dikilen ağaçları dijital ortamda takip edebiliyor.



Horoz Lojistik, 2025'i üç prestijli ödülle kapattı

Horoz Lojistik, 2025 yılının son iki ayında katıldığı önemli organizasyonlarda aldığı üç prestijli ödülle e-ticaret lojistiği, dijitalleşme ve liderlik alanlarındaki başarısını pekiştirdi. Şirket, Türkiye E-Ticaret Haftası 2025 kapsamında iki ayrı resmi takdire layık görüldü. Etkinlikte Horoz Lojistik Yurtiçi Lojistik İcra Kurulu Başkan Yardımcısı İlker Özkocak'ın panel katkıları hem ödül hem de takdir plaketiyle onurlandırıldı. Horoz Lojistik'in dijital depo çözümü E-Depo ise E-Ticaret Zirvesi 2025'te "Yılın E-Depo Markası – Altın Ödül"ü kazanarak dijitalleşme ve operasyonel mükemmeliyet alanındaki başarısını taçlandırdı. Ayrıca Leadership Network Summit'te İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Gürkan Gürbüz'ün



konuşmacı olarak yer almasıyla şirket, liderlik ve gelecek vizyonu konularında da üst düzey temsiliyet sağladı. Yılın son döneminde gelen bu üç ödül, Horoz Lojistik'in sektördeki güçlü konumunu ve stratejik vizyonunu bir kez daha ortaya koydu.

Alışan Den Hartogh 20. yılını kutluyor

Türkiye'de kimyasal lojistik ve ISO tank konteyner hizmetleri alanında faaliyet gösteren Alışan Den Hartogh, kuruluşunun 20. yılını geride bıraktı. 20 Aralık 2005'te faaliyete başlayan şirket, geçen 20 yılda güven, kalite ve sürdürülebilirlik odağında istikrarlı bir büyüme sergiledi. Kuruluşundan bu yana 250 binin üzerinde ISO Tank Konteyner'in temizliğini gerçekleştiren Alışan Den Hartogh, aynı zamanda binlerce tank testi ve onarımı ile gümrüklü ve gümrüksüz depolama hizmetlerini kapsayan entegre çözümler sunuyor. Bu yapı, şirketin kimyasal taşımacılıkta müşterilerine tek noktadan hizmet vermesini sağlıyor. Türkiye'de SQAS denetiminden geçen ilk tesislerden biri olan Alışan Den Hartogh, Avrupa standartlarında hizmet sunan Tank ve Tanker Temizleme & Depolama Tesisi ile hem yerel hem de uluslararası müşterilerine güvenli ve standartlara uygun operasyonlar yürütüyor. Alışan Den Hartogh CEO'su Mehmet Çelenli, 20. yıl dönümünün önemine dikkat çekerek, bu başarıda müşterilerin, iş ortaklarının ve çalışanların büyük payı olduğunu vurguladı. Çelenli, şirketin kurucuları Alışan Ailesi ile Royal Den Hartogh yöneticilerine teşekkür ederek, önümüzdeki dönemde de aynı sorumluluk bilinci ve gelişim odağıyla yol almaya devam edeceklerini ifade etti.

BOLTAS, YEŞİL ADIMLARLA KARBON EMİSYONUNU AZALTIYOR

Boltas, yeşil lojistik anlayışını tüm operasyonlarının merkezine alarak sürdürülebilir bir geleceğe katkı sağlıyor. Çevresel etkileri azaltmayı hedefleyen firma, Sıfır Atık Yönetim Sistemi ile ofis ve depo süreçlerinde geri dönüşürebilir atıkları ayrıştırırken, gelecek yatırımlarını da güneş enerjili tesisler ve dijitalleşme odaklı projeler üzerine kurguluyor.

Sürdürülebilirliğin yalnızca çevresel bir sorumluluk değil; aynı zamanda rekabet gücünü, operasyonel verimliliği ve kurumsal itibarı destekleyen stratejik bir unsur olduğunu vurgulayan Boltas Yönetim Kurulu Başkanı Ulaş Çobanoğlu, yeşil lojistik yaklaşımını tüm faaliyetlerinin merkezine aldıklarını belirtti. Çobanoğlu, "Lojistik ağının çevresel etkisini en aza indiren uygulamalar artık sektör için

bir tercih değil, zorunluluk haline geldi. Biz de bu doğrultuda her yıl düzenli karbon ayak izi raporlaması yapıyor, emisyon azaltımına yönelik tüm süreçlerimizi veriye dayalı olarak yönetiyoruz" dedi. EURO 6 motorlu araç kullanımını destekleyerek taşımacılık kaynaklı emisyonları azalttıklarını ifade eden Çobanoğlu, 2023 yılında T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan Yeşil Lojistik Yetki Belgesi'nin bu alandaki kararlılıklarını tescillediğini vurguladı. Boltas, intermodal taşımacılık, enerji tasarrufu uygulamaları ve dijitalleşme ile karbon salımını düşürürken; Ro-Ro taşımacılarında hibrit motorlu gemilere sahip iş ortaklarıyla çalışarak çevresel etkilerini daha da azaltmayı hedefliyor. Firma, bu yatırımlarla lojistik sektörünün sürdürülebilir dönüşümüne öncülük etmeyi amaçlıyor.



konsped

Konvansiyonel & Kombine
DEMİRYOLU
Taşımacılığı Hizmetleri

KONSPED İNTERMODAL TAŞIMACILIK VE TİCARET A.Ş.

Tel: +90 216 468 98 00

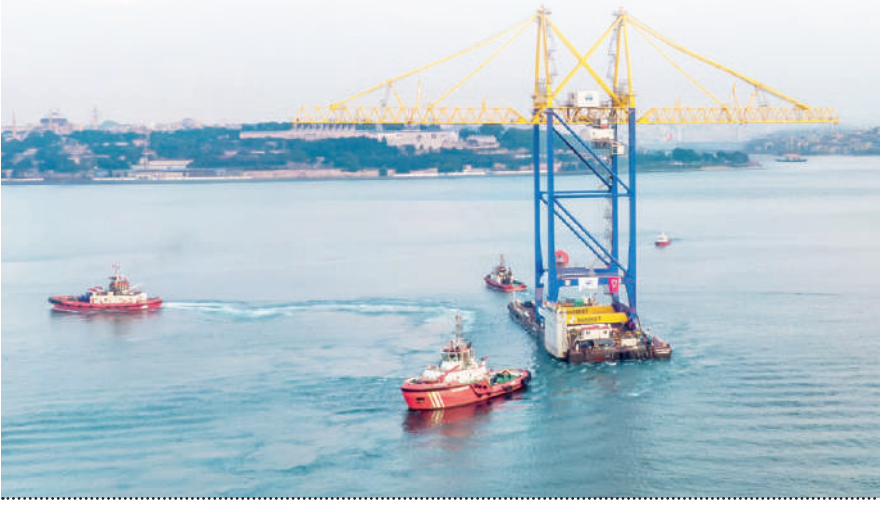
mail:info@konsped.com

www.konsped.com

Hareket, deniz üssü projelerini Marin hizmetleriyle genişletti

Hareket, iki adet yeni 330 sınıfı barge yatırımıyla kara ve deniz projelerini kapsayan uçtan uca ve kesintisiz hizmet modelini devreye aldı. Hareket CEO'su Abdullah Altunkum, Marin Hizmetleri ile üç kıtada petrol, gaz ve yenilenebilir enerji projelerinde daha etkin ve entegre çözümler sunmayı hedeflediklerini belirterek, bu adımı şirketin uzun vadeli büyüme vizyonunun ve entegre mühendislik yaklaşımının önemli bir parçası olarak

değerlendirdi. Altunkum, ekipman kiralama, ağır yük taşımacılığı ve yük mühendisliği başlıkları altında yapılandırılan Marin Hizmetleri'nin, kara ve deniz operasyonlarını tamamlayan stratejik bir yapı sunduğunu vurguladı. Hareket'in 2030 büyüme hedefleri doğrultusunda Çin'de üretilen ve her biri 110 ton taşıma kapasiteli iki adet 330 sınıfı barge, 2026'nın ilk çeyreğinden itibaren Orta Doğu, Asya-Pasifik ve Akdeniz'de petrol, gaz ve yenilenebilir enerji projelerinde aktif olarak görev alacak.



Hızlı kargo taşımacılığında limitler iki katına çıktı

Ticaret Bakanlığı tarafından hazırlanan "Posta ve Hızlı Kargo Yoluyla Taşınan Eşyanın Gümrük İşlemleri-ne İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ" Resmi Gazete'de yayımlandı. Tebliğ, 90 gün sonra yürürlüğe girecek. Tebliğe göre posta ve hızlı kargo şirketlerinin gümrük işlemlerinin takibi ve sonuçlandırılması için bünyelerinde en az iki gümrük müşaviri istihdam etmeleri veya en az

iki gümrük müşavirinin görev yapmış olması ya da asgari iki gümrük müşaviri görevlendirilmek üzere bir gümrük müşavirliği şirketiyle sözleşme yapmış olması şart koşuldu. Düzenleme kapsamında hızlı kargo taşımacılığında geçerli olan ağırlık limiti brüt 300 kilogramdan 600 kilograma yükseltildi. Bu gönderiler için uygulanan parasal üst sınır ise bin 500 eurodan 3 bin euroya çıkarıldı.



ALP ÖZLER GRUP, MAĞDENLİ NAKLİYAT'I BÜNYESİNE KATTI

Alp Özler Grup, Mağdenli Nakliyat'ı bünyesine katarak operasyonel gücünü artırdı. Şirket, Ankara'da düzenlenen 2025 yılı Yıl Sonu Motivasyon Gecesi'nde Mağdenli Nakliyat'ın grup bünyesine katılımını duyurdu. Bu birleşmenin, grubun operasyonel gücünü artıracak ve sektördeki stratejik konumunu güçlendireceği belirtildi. "Parla, İlerle, İz Bırak" konseptiyle düzenlenen gecede, Mağdenli Nakliyat için gerçekleştirilen "Hoş Geldiniz Seremonisi" yoğun ilgi gördü. Gecenin açılış konuşmasını Alp Özler Grup Yönetim Kurulu Başkanı Dursun Gece yaptı. Gece, "Parla, İlerle, İz Bırak" mottosunun, yalnızca bir tema değil, Alp Özler Grup'un kurumsal duruşunun ve yol haritasının özeti olduğunu vurguladı. Dursun Gece, gecenin sonunda, "2026 yılında da çalışanlarımızla birlikte büyümeye, sektöre değer katmaya ve sürdürülebilir başarılar üretmeye kararlılıkla devam edeceğiz" mesajını

verdi. Program kapsamında 2025 boyunca özverili çalışmalarıyla fark yaratan ekipler ve 10. yıl kıdemini dolduran çalışanlar ödüllendirildi. Gecenin ilerleyen saatlerinde sahne alan Orhan Ölmez, canlı performansıyla davetlilere keyifli anlar yaşattı. Müzik, eğlence ve birliktelik duygusunun ön planda olduğu etkinlikte, Alp Özler Grup çalışanları yeni yıla parlamaya, ilerlemeye ve iz bırakmaya hazır şekilde adım attı.



Mars Logistics Çeşitlilik, Eşitlik ve Kapsayıcılık Manifestosu'nu yayınladı

Mars Logistics, insan odaklı kurumsal yaklaşımını güçlendirmek amacıyla Çeşitlilik, Eşitlik ve Kapsayıcılık Manifestosu'nu yayınladı. Herkesin eşit fırsatlara sahip olduğu, sesinin duyulduğu ve değer gördüğü bir çalışma ortamı hedefleyen Mars Logistics, lojistik sektöründe adil ve kapsayıcı bir kültürün öncülerinden olmayı amaçlıyor. Şirket, 2021'de hayata geçirdiği "Eşitliğin Cinsiyeti Yoktur" projesiyle kadın istihdamını ve özellikle kadın tır sürücülerinin sektöre katılımını artırırken, bu alandaki çalışmalarını daha geniş bir çerçeveye taşıdı. Yeni manifesto kapsamında; çalışanların kimliklerinden bağımsız olarak gelişim ve kariyer fırsatlarına erişimi, toplumsal cinsiyet eşitliği, kadınların liderlik pozisyonlarındaki temsili ile farklı yaş grupları, engelli bireyler ve çeşitli kültürel kimliklerin eşit şekilde temsil edilmesi konularına vurgu yapıldı. Mars Logistics ÇEK Lideri Tuğçe Şahin, başarıyı yalnızca iş sonuçlarıyla değil, birlikte yaratılan kapsayıcı kültürle de ölçtüklerini belirterek, "Mars Logistics'te herkes için yer var" mesajını verdi. Mars Logistics ÇEK Lideri Tuğçe Şahin, konuyla ilgili yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Başarıyı yalnızca iş sonuçlarıyla değil, birlikte yarattığımız kapsayıcı kültürle de ölçüyoruz. Çeşitliliği ilerlememizin itici gücü olarak görüyor, farklı bakış açılarını karar süreçlerimize dahil ederek daha adil ve yenilikçi çözümler üretiyoruz. Çünkü biliyoruz ki Mars Logistics'te herkes için yer var."

SİZLERLE SİZİN İÇİN GELİŞTİREN LİDER

1977'den bugüne; karada, denizde, trende, Türkiye'nin her yerinde, dünyanın 70'ten fazla ülkesinde, tüm yollarda, her yükte, her iklimde, her yükleme istasyonunda güvenli verimli, bereketli taşımalarınızda sizinle olmaktan gurur duyuyoruz. İhtiyaçlarınızı, zorluklarınızı, beğenilerinizi dinliyoruz, anlıyoruz, geliştiriyoruz.

Yeni devreye aldığımız Avrupa'nın ilk ve tek açık hava test pistimiz, Avrupa'nın zirvesindeki Ar-Ge ve Test yetkinlik ve kapasitemiz, 514 patent ve 10 uluslararası inovasyon ödülü sahibi uzman mühendislerimiz ile sizlerin en kıymetli geri bildirimlerinizi, en son teknolojik buluşlar ile birleştiriyor, treyler mühendisliğinin standartlarını belirlemeye, sektörümüze sizlerle yön vermeye devam ediyoruz.

Tırsan ailesi olarak, her zaman ilk tercihi olduğumuz tüm paydaşlarımıza, güvenleri ve birliktelikleri için teşekkür ederiz.



Alışan Lojistik EcoVadis puanını 72'ye yükseltti

2025 yılı EcoVadis sürdürülebilirlik değerlendirmesinde Alışan Lojistik puanını 56'dan 72'ye yükselterek Gümüş Madalya'nın (Silver Medal) sahibi oldu. Bu başarıyla Alışan Lojistik, sürdürülebilirlik alanındaki performansını uluslararası standartlar doğrultusunda bir üst seviyeye taşımış oldu. Alışan Lojistik CEO'su Damla Alışan, bu önemli başarıyı şöyle değerlendirdi: "Sürdürülebilirlik, Alışan Lojistik için bir raporlama başlığı değil; tüm iş yapış biçimimize yön veren stratejik bir yaklaşım. EcoVadis puanımızı kısa sürede 56'dan 72'ye yükselterek Gümüş Madalya ile ödüllendirilmemiz; çevresel sorumluluk, etik yönetim, insan hakları ve sürdürülebilir tedarik zinciri alanlarında attığımız somut adımların uluslararası ölçekte teyit edilmesidir. Bu başarı, yalnızca bugün yaptıklarımızın değil, geleceğe dair kararlılığımızın da güçlü bir göstergesi. Operasyonlarımızda karbon ayak izini azaltan yatırımlardan, çalışanlarımız için kapsayıcı ve güvenli bir çalışma ortamı



oluşturmaya; iş ortaklarımızla birlikte daha şeffaf ve sorumlu bir değer zinciri inşa etmeye kadar geniş bir perspektifle ilerliyoruz." Alışan, sürdürülebilirlik yolculuğunda emeği geçen ekip ve iş ortaklarına teşekkür ederek, sektöründe fark yaratmaya ve daha yaşanabilir bir gelecek için sorumluluk almaya devam edeceklerini söyledi.

OMSAN Lojistik ve Shell & Turcas işbirliğini genişletti

OMSAN Lojistik, Shell & Turcas ile akaryakıt ve LPG taşımacılığı alanındaki işbirliğini yeni bir anlayışla genişlettiğini duyurdu. Mayıs ayında tamamlanan ihale döneminde 27 araçla başlayan süreç, yapılan yatırımlarla 80 araca çıkarıldı. Enerji taşımacılığı operasyonlarını 300 özel donanımlı araç, 500'e yakın sürücü ve 60 kişilik operasyon ekibiyle yürüten şirket, Türkiye'de LPG taşımacılığının yüzde 8'ini, akaryakıt taşımacılığının da yaklaşık yüzde 5'ini üstleniyor. Türkiye'de 20 milyar liralık



enerji lojistiği pazarında faaliyet gösteren şirket, enerji taşımacılığı operasyonlarıyla 1,5 milyar liranın üzerinde ciro sağlıyor. OMSAN Lojistik Genel Müdürü Ahmet Tansık, Türkiye'nin enerji akışında kritik bir rol oynadıklarını, güvenlik, hız, çeviklik ve kalite standartlarıyla hem müşterilerine hem de ülkeye değer kattıklarını belirtti. Tansık, "OMSAN'a duyulan güven her geçen gün artıyor. Bu güven bize iş ve müşteri olarak dönüyor. Türkiye'nin enerjisini sürdürülebilir bir çerçevede emniyetle taşıyoruz" dedi.

Raben Türkiye'deki ikinci ofisini Bursa'da açtı

Raben Türkiye, İstanbul'un ardından ikinci ofisini Bursa'da açtı. Bursa Şube Müdürlüğü görevine, şehirde uzun yıllar lojistik sektöründe yöneticilik tecrübesi bulunan Barış Şen getirildi. Raben Türkiye Genel Müdürü Selman Çoban, Bursa ve çevresindeki üreticilerin Avrupa'ya hızlı teslimat talebinin arttığını belirterek, özellikle parsiyel çıkışlarda teslimat süresinin kritik hale geldiğini söyledi. Avrupa'daki güçlü taşıma ağı sayesinde Bursa çıkışlı gönderilerin minimum bekleme ile önemli ticaret merkezlerine ulaştırıldığını ifade eden Çoban, otomotiv ve makine sanayisinde zaman, tekstil, kimya ve FMCG sektörlerinde ise maliyet avantajı sağlandığını vurguladı. Bursa'nın otomotiv ihracatındaki rolüne dikkat çeken Çoban, Almanya, İtalya ve Polonya'nın da aralarında bulunduğu 17 ülkede 170 depo ve 11 bin araçlık filoyla Avrupa genelinde düzenli ring seferleri gerçekleştirdiklerini, bu sayede bekleme ve aktarma kaynaklı zaman kayıplarını azalttıklarını aktardı. Parsiyel taşımacılıkta 24, 48 ve 72 saatlik teslimat tarifeleri sunduklarını belirtti. Çoban, myRaben platformu ile gönderilerin uçtan uca dijital olarak izlenebildiğini, artan talep doğrultusunda 2026'da Bursa'da yeni bir depo yatırımı planladıklarını da sözlerine ekledi.

EYÜP LOJİSTİK, AVRUPA-ORTA ASYA TAŞIMALARINDA %70 ARTIŞ SAĞLADI



Avrupa'dan Orta Asya'ya, Orta Asya'dan Avrupa'ya lojistik çözümler sunan Eyüp Lojistik, 2025 yılında Avrupa-Orta Asya hattındaki taşıma hacmini geçen yıla göre yüzde 70 oranında artırdı. Eyüp Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Eyüp Bartık, Avrupa ile Orta Asya arasındaki ticareti her iki yönde geliştirmeyi hedeflediklerini belirterek, Orta Koridor'u güçlendirecek projelere destek verdiklerini söyledi. Türkiye'nin bu hatta bilgi birikimi ve operasyonel deneyimiyle önemli bir avantaja sahip olduğunu vurgulayan Bartık, Eyüp Lojistik'in bu yetkinliği sahaya yansıtan firmalardan biri olduğunu ifade etti.

Hazar geçişlerinin hattın en kritik başlıklarından biri olduğuna dikkat çeken Bartık, devreye alınması planlanan yeni Ro-Ro hatlarıyla

birlikte Bakü'de zaman zaman 20 güne varan bekleme ortadan kalkmasını beklediklerini söyledi. Bartık, geçiş sürelerinin kısalmasının taşımacılığı hızlandıracağını, bunun da Avrupa-Orta Asya hattındaki talebi daha da artıracığını kaydederek, "Türkiye, Avrupa ile Orta Asya arasındaki ticarete vazgeçilmez bir lojistik merkez haline geliyor. Eyüp Lojistik olarak hızlı ve güvenli taşımacılık çözümlerimizle bu sürece katkı sunmaya devam edeceğiz" dedi. Eyüp Lojistik'in Avrupa-Orta Asya ve Orta Asya-Avrupa hattında ağırlıklı olarak inşaat malzemeleri ile makine ve ekipman taşımacılığı gerçekleştirdiğini belirten Bartık, proje yükleri dahil tüm yük gruplarının güzergâh ve müşteri taleplerine göre planlanan esnek transit süreleriyle taşındığını söyledi.

11. EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ

HAZİRAN 2026
İSTANBUL

LOJİSTİK EKOSİSTEMİNDE DÖNÜŞÜM ve KÜRESEL REKABET



11. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, sektörde 31 yıldır aylık olarak yayınlanan UTA Lojistik Dergisi tarafından Haziran 2026 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilecek. 10 yıldır ekonomi dünyası, kamu ve lojistik sektörünü bir araya getirerek reel sektörleri ve lojistik sektörünü buluşturan Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, 11. Yılında; Lojistik Ekosistemi ve Küresel Rekabet: Entegre Çözümler ve Akıllı Dönüşüm ana başlığıyla dünyada lojistik ekosisteminde yaşanan dönüşümlerin parametrelerini ve ülkemize yansımalarını, Türkiye'nin lojistik ekosistemindeki değişimlere uyumunu, yapılanları ve yapılması gerekenleri, küresel rekabetin oluşturduğu yeni şartları gündeme taşıyor.

- » Entegre Lojistik Ekosistemi: Politikalardan Üretime, Teknolojiden Sahaya
- » Küresel Rekabette Güçlü Lojistik Ekosistemi: İşbirliği, Yenilik ve Sürdürülebilirlik
- » Lojistik Ekosisteminde Stratejik Dönüşüm: Kamu ve Sektör İçin Yeni Yol Haritaları

SEKTÖRLER ve LOJİSTİK BULUŞMASI

**LİDER SEKTÖRLERİN GELECEK PLANLARI,
DİJİTAL DÖNÜŞÜM PROJELERİ, LOJİSTİK SÜREÇLERİ ve
SEKTÖRDEN BEKLENTİLERİ**

- » E-TİCARET LOJİSTİĞİ » TEHLİKELİ ve KİMYEVİ MADDELER LOJİSTİĞİ
- » PROJE & AĞIR YÜK ve ENERJİ LOJİSTİĞİ » TEKSTİL ve HAZIR GIYIM LOJİSTİĞİ
- » PERAKENDE ve DAĞITIM LOJİSTİĞİ » OTOMOTİV ve YAN SANAYİ LOJİSTİĞİ
- » GIDA LOJİSTİĞİ » SAĞLIK ve FARMA LOJİSTİĞİ
- » SAVUNMA LOJİSTİĞİ » AFET LOJİSTİĞİ

**10. YILIN
LOJİSTİKTE BAŞARI
ÖDÜLLERİ TÖRENİ ve
GALA YEMEĞİ
Haziran 2026**

www.ekonomivelojistikzirvesi.com

CEVA Logistics, proje lojistiğinde küresel oyuncu Fagioli Group'u bünyesine kattı

CEVA Logistics, küresel proje lojistiği alanındaki yetkinliğini güçlendirmek amacıyla, ağır yük ve proje kargo taşımacılığı uzmanı Fagioli Group'un tamamını satın almak üzere hisse devir anlaşması imzaladığını duyurdu.



Satın almanın tamamlanmasıyla birlikte CEVA bünyesine, aralarında 40'tan fazla uzman mühendisin de bulunduğu yaklaşık 450 nitelikli Fagioli Group çalışanının katılması bekleniyor.

Fagioli Group'un büyük ölçekli proje kargoları ve mühendislik çözümlerindeki uzmanlığı, CEVA'nın mevcut proje lojistiği operasyonlarını tamamlayıcı nitelik taşıyor. Bu sayede CEVA; tasarım aşamasından freight forwarding, taşıma, teslimat ve montaj süreçlerine kadar tüm aşamaları kapsayan entegre çözümler sunabilecek. Fagioli'nin küresel operasyon ağı; EPC (mühendislik, tedarik ve inşaat) firmaları ve sanayi müşterileriyle doğrudan ilişkileri sayesinde özellikle Avrupa, Asya-Pasifik ve Kuzey Amerika'da CEVA'nın faaliyetlerini destekleyecek.

Fagioli Group ayrıca, sahip olduğu ve kiraladığı binlerce ekipmanla dikkat çekiyor. Paletli ve portal vinçler, kule sistemleri, strand jack'ler, kendinden tahrikli modüler taşıyıcılar (SPMT), kendinden tahrikli treylerler (SPT), mavnalar ve balast pompalarından oluşan geniş ekipman filosu, şirketin mühendislik ve teknik uzmanlığını tamamlıyor.

STRATEJİK BÜYÜME HAMLELERİ SÜRÜYOR

Fagioli'nin teknik yetkinliklerinin, CEVA'nın Ekim 2024'te Suudi Arabistan'da kurduğu CEVA Almajdouie Logistics ortak girişimi kapsamında Körfez İşbirliği Konseyi (GCC) bölgesindeki proje lojistiği faaliyetlerine de katkı sağlaması bekleniyor. Satın alma aynı zamanda CEVA'nın 2022 yılında Spedag Interfreight'ı bünyesine katmasıyla güçlenen Doğu Afrika operasyonlarını da destekleyecek.

Geçtiğimiz ay Türkiye'de Borusan Lojistik'in CEVA bünyesine katılmasının ardından Fagioli Group'un satın alınması, CEVA Logistics'in stratejik coğrafyalar ve katma değerli lojistik alanlarındaki büyüme odaklı satın alma stratejisini bir kez daha ortaya koyuyor. CEVA'nın 2019 yılında CMA CGM Group tarafından satın alınmasının ardından Ingram Micro CLS, GEFCO ve Bolloré Logistics gibi önemli



lojistik oyuncuları da grup bünyesine dahil edilmişti.

CEVA Logistics CEO'su Mathieu Friedberg konuyla ilgili yaptığı açıklamada, "Proje lojistiği alanında çalışan herkes Fagioli'yi tanır. Küresel itibarı ve güçlü şirket değerleri, bu kararı almamızda belirleyici oldu. Fagioli'nin teknik uzmanlığının CEVA ekibine katılması, müşterilerimize uçtan uca ve ileri teknoloji çözümler sunma kapasitemizi önemli ölçüde artıracaktır" dedi.

Fagioli Group CEO'su Fernando Bertoni ise, "CEVA Logistics'in bünyesine katılmak, Fagioli'ye küresel pazarlara erişim, yerel bilgi birikimi ve uzun vadeli büyümeyi hızlandıracak güçlü bir finansal yapı sağlayacaktır. Ayrıca Fagioli'yi küresel ölçekte güçlü bir oyuncu haline getiren QuattroR ekibinin yıllar içinde ortaya koyduğu çalışmalar da özellikle vurgulamak isterim" ifadelerini kullandı.

QuattroR Kıdemli Ortağı Stefano Cassina da, "Fagioli'ye, proje lojistiğinde küresel lider olma hedefiyle yatırım yaptık. CEVA tarafından satın alınması, yönetim ekibiyle birlikte yürütülen başarılı dönüşüm sürecinin bir göstergesi olacaktır. CEVA bünyesinde Fagioli'nin büyümesini sürdürerek küresel ölçekte daha da güçleneceğine inanıyoruz" değerlendirmesinde bulundu.

CEVA Logistics, küresel ölçekte tanınan proje lojistiği şirketi Fagioli Holding S.p.A. ve tüm bağlı ortaklıklarını kapsayan Fagioli Group'un yüzde 100'ünü satın almak üzere hisse alım sözleşmesi imzaladı. Düzenleyici kurum onaylarına tabi olan bu satın almayla birlikte CEVA, proje lojistiği değer zincirinin tamamını kapsayan uçtan uca çözümler sunmayı hedefliyor.

Fagioli Group'un en büyük hissedarı özel sermaye fonu QuattroR olurken, kalan hisseler şirketin uzun yıllardır Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürüten Alessandro Fagioli'nin ailesine ait bulunuyor. 2024 yılında 216 milyon euro ciroya ulaşan Fagioli Group; özel taşıma, ağır kaldırma ve karmaşık proje lojistiği operasyonlarının tasarımı, mühendisliği ve uygulaması konularında küresel ölçekte lider şirketler arasında yer alıyor.

MÜHENDİSLİK BİLGİSİ VE AĞIR YÜK EKİPMANLARI CEVA'YI GÜÇLENDİRECEK

CEVA Logistics, halihazırda dünya genelinde 1.000'i aşkın uzman kadrosuyla proje lojistiği hizmetlerini ağırlıklı olarak freight forwarding tarafında sunuyor.



→ Rhenus Türkiye, IATA sertifikası aldı

Rhenus Türkiye, hava kargo taşımacılığında Tehlikeli Maddeler (Dangerous Goods) elleçleme yetkinliği kapsamında IATA sertifikasını almaya hak kazandı. Bu yetkilendirme ile şirket, tehlikeli madde gönderilerini yalnızca kabul edip sevk etmekle kalmayacak; hava taşımacılığına uygun şekilde sınıflandırma, paketleme, etiketleme, dokümantasyon ve Tehlikeli Madde Beyanı imzalayarak gönderilerin tüm hazırlık sürecini de üstlenebilecek.

Tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin operasyonlar, bu alanda uzmanlaşmış Airfreight Special Cargo Departmanı tarafından yürütülecek. Süreç boyunca güvenlik, mevzuata uyum ve operasyonel hazırlık desteği sağlanacak.

Alınan sertifikayla birlikte Rhenus Türkiye, hava kargo operasyonlarında dokuz tehlike sınıfının tamamını yöne-

tebilir hale geldi. Parfümeri ürünleri, kimyasallar, lityum bataryalı elektronikler ve araçlar gibi Türkiye'nin ihracat ve ithalat trafiğinde payı giderek artan yük grupları, artık Rhenus Türkiye tarafından kapsamlı şekilde işlenebiliyor.

IATA sertifikası, Rhenus Türkiye'ye tehlikeli madde gönderilerinin hazırlık aşamasında müşterilere paketleme, etiketleme ve dokümantasyon konularında yönlendirme ve operasyonel destek sunma imkânı tanıyor. Bu destek, özellikle mevzuata tam uyumun kritik olduğu toptan ticaret, kozmetik, kimya ve otomotiv sektörlerinde yoğun talep görüyor. Kozmetik sektöründe ise Consumer Commodity kategorisindeki hava kargo gönderileri için tam kapsamlı hizmet ihtiyacı öne çıkıyor.

Rhenus Türkiye Genel Müdürü Mert Gedikçi, konuyla ilgili değerlendir-



mesinde şunları söyledi: "Bu sertifika, Türkiye'deki hava kargo operasyonlarımız açısından önemli bir kilometre taşı. Tehlikeli maddeler alanında yetkinliğe sahip forwarder sayısı oldukça sınırlı. Bu nedenle müşterilerimize sunduğumuz operasyonel destek ve mevzuat uyumluluğu konusundaki avantajımız artık çok daha belirgin."

→ DHL, Dubai'de 120 milyon euroluk lojistik yatırımını duyurdu

DHL Group, Orta Doğu ve Afrika (MEA) Bölgesi'ndeki büyüme stratejisi kapsamında Dubai South'ta yeni nesil MEA İnovasyon Merkezi'ni resmen açtı. Şirket, aynı lojistik bölgede 120 milyon Avro yatırımla son teknoloji bir çok kullanıcıli kontrat lojistik deposu inşa edeceğini açıkladı. Dubai South'ta açılan genişletilmiş MEA İnovasyon Merkezi, DHL'in bölge genelinde lojistiğin geleceğini şekillendirmeye yönelik yatırımlarının merkezinde yer alıyor. DHL Supply Chain tarafından geliştirilecek yeni depo; karbon-nötr olarak faaliyet gösterecek, İnovasyon Merkezi'ne ve Al Maktoum

Uluslararası Havalimanı'na stratejik yakınlığıyla DHL'in Dubai ve BAE'deki operasyonel ayak izini güçlendirecek.

DHL Ticari İşler Direktörü ve DHL Müşteri Çözümleri ve İnovasyon Başkanı Katja Busch, Orta Doğu ve Afrika'nın DHL için en dinamik bölgelerden biri olduğunu belirterek, "Yeni İnovasyon Merkezi, dünya genelindeki dört DHL İnovasyon Merkezi'nden biri olarak MEA ve BAE'ye olan uzun vadeli bağlılığımızın güçlü bir göstergesi" dedi.

DHL Supply Chain MEA CEO'su Orkun Saruhanoglu ise yeni çok kullanıcıli depounun, inovasyon ve operasyonları

daha da yakınlaştıracığını vurgulayarak, tesisin Doğu ile Batı arasında stratejik bir kontrat lojistik geçidi görevi üstleneceğini ifade etti.

DHL Supply Chain Türkiye Genel Müdürü Buket Cox da, yatırımın küresel tedarik zincirlerini güçlendirme hedefinin önemli bir parçası olduğuna dikkat çekerek, Türkiye'de 2017'den bu yana faaliyet gösteren akredite Ar-Ge merkezlerinde geliştirilen çalışmaların, yeni İnovasyon Merkezi ile küresel ölçekte daha da görünürlüğe geleceğini söyledi.

1.700 metrekarelik DHL MEA İnovasyon Merkezi; müşteriler, iş ortakları, start-uplar ve akademik kurumları bir araya getirerek ölçeklenebilir lojistik çözümleri geliştirmeyi hedefliyor. Merkez, Köln, Singapur ve Chicago'daki DHL İnovasyon Merkezleri ile entegre çalışarak bölgeler arası bilgi paylaşımını destekliyor. DHL Supply Chain, Dubai South'ta 96.000 metrekarelik arazi üzerinde, 55.000 metrekarelik çok kullanıcıli bir depo ve ofis alanlarını kapsayan proje için uzun vadeli bir anlaşma imzaladı. İnşaata 2026'nın ilk çeyreğinde başlaması, tesisin ise 2027 yazında tamamlanması planlanıyor. %100 net sıfır karbon hedefiyle tasarlanan tesis, farklı sektörlerdeki müşterilere hizmet verecek. Bu yatırımlar, DHL'in Orta Doğu ve Sahra Altı Afrika için açıkladığı çok yıllık büyüme ve altyapı yatırımlarının önemli bir adımı olarak öne çıkıyor.



➔ DFDS'nin yeni CEO'su Michael Hansen oldu

D FDS, üst yönetiminde önemli bir değişikliğe gitti. Şirketten yapılan açıklamaya göre, Michael Hansen, en geç 1 Temmuz 2026 itibarıyla DFDS Başkanı ve CEO'su olarak atandı. Hansen, aynı tarihte görevinden ayrılması beklenen mevcut CEO Torben Carlsen'in yerini alacak.

DFDS Yönetim Kurulu Başkanı Claus V. Hemmingsen, atamaya ilişkin değerlendirmesinde, "Michael Hansen'i DFDS ailesinde görmekten büyük memnuniyet duyuyorum. Kendisi, şirketimizin devam eden dönüşüm sürecine liderlik edecek yeni perspektifler ve deneyimler getiriyor. Kısa vadede öncelikli hedefimiz finansal performansı yukarı taşımak. Uzun vade-



de ise DFDS'nin güçlü yönleri, müşteri odaklı hizmet anlayışı ve yetkin insan kaynağı sayesinde operasyonların optimizasyonu ve organik büyüme yoluyla ağ değerini artırmayı amaçlıyoruz" ifadelerini kullandı.

Denizcilik, taşımacılık ve sanayi sektörlerinde uzun yıllara dayanan uluslararası yöneticilik deneyimine sahip olan Michael Hansen, halen Hempel Grup Başkanı ve CEO'su olarak görev yapıyor. Hansen, Hempel'deki görev süresi boyunca şirketin stratejik dönüşümüne liderlik ederek finansal performansın güçlenmesine, nakit akışının iyileştirilmesine ve operasyonel ölçeklenebilirliğin artırılmasına katkı sağladı. Hempel öncesinde yaklaşık 20 yıl boyunca A.P. Moller – Maersk bünye-

sinde çeşitli üst düzey görevlerde bulunan Hansen; Avrupa, Latin Amerika ve Okyanusya'da önemli sorumluluklar üstlendi. Bu süreçte Seago Line CEO'su ve Maersk Line Global Satış Başkanı olarak görev yaptı.

Göreve atanmasına ilişkin değerlendirmede bulunan Michael Hansen, "DFDS'ye katılmayı ve şirketin kârlı büyümeye yönelik dönüşüm sürecine liderlik etmeyi sabırsızlıkla bekliyorum. İnsanları sürece dahil eden ve güçlendiren bir liderlik anlayışıyla ticari ve finansal performans üretmeye, aynı zamanda sürdürülebilirliği ileri taşımaya büyük önem veriyorum. DFDS, güçlü bir geçmişe sahip ancak bazı alanlarda zorluklarla karşı karşıya. Güçlü ağ yapımızdan faydalanarak birlikte çalıştığımızda şirketin tüm potansiyelini ortaya çıkarabileceğimize inanıyorum" dedi.

➔ DP World, Türkiye'den Orta Doğu ve ABD'ye soğuk zincir koridoru açtı

D P World, Türkiye'deki yumurta üreticilerini Orta Doğu ve ABD'deki tüketicilerle buluşturacak yeni bir soğuk zincir koridorunu hizmete sundu. Bu adım, Türkiye'nin tarım ürünlerinde küresel ölçekte lider ihracatçılardan biri olma konumunu güçlendiriyor. Yeni hizmet sayesinde yumurta başta olmak üzere bozulabilir ürünler, Türkiye'deki çiftliklerden Dubai, Kuveyt, Bahreyn ve ABD'deki perakende ağlarına güvenli ve verimli şekilde ulaştırılacak. İlk aşamada haftalık servisle aylık 6,7 milyon yumurta taşınması planlanıyor. Talebe göre kapasite ölçeklendirilebilecek ve koridor olgunlaştığında yıllık taşıma hacminin 450 milyon adede ulaşması hedefleniyor.

Koridor, deniz yolu üzerinden işletiliyor. Yumurtalar, DP World'ün küresel liman ve aktarma ağında 7/24 görev yapan uzman ekipler tarafından soğutmalı konteynerlerle taşınıyor. Sürekli sıcaklık takibi ve uluslararası sertifikalara sahip soğuk hava depolama tesisleri sayesinde ürünlerin çıkış noktasından nihai müşteriye kadar tazeliği korunuyor ve üreticiler ile alıcılara tam şeffaflık sağlanıyor.

World Integrated Trade Solution (WITS) verilerine göre Türkiye, 2024 yılında Hollanda ve Polonya'nın ardından dünyanın en büyük üçüncü yumurta ihracatçısı konumunda yer aldı. Birleşik Arap Emirlikleri, Türkiye'nin yumurta ihracatının

yaklaşık %40'ını alırken, DP World deniz yoluyla taşınan toplam hacmin %30'unu yönetiyor.

DP World Doğu Avrupa İcra Başkan Yardımcısı Kris Adams, "Yumurta hassas bir ürün; ancak doğru teknoloji, uzmanlık ve küresel altyapı ile kıtalar arasında güvenli ve verimli şekilde taşınabiliyor. Bu yeni hizmet, Türkiye'nin tarım sektörü için önemli fırsatlar yaratıyor ve akıllı lojistiğin bozulabilir ürün ticaretinde nasıl yeni ufuklar açabileceğini gösteriyor" dedi. Adams, şirketin her müşteri için özel olarak kurgulanmış çözümler sunabildiğini de vurguladı.

Yeni hat, DP World'ün küresel soğuk zincir bağlantılarını güçlendirme stratejisinin önemli bir parçasını oluşturuyor. Şirket, büyüyen küresel lojistik ağına en güncel soğuk zincir teknolojilerini, özel paketleme süreçlerini ve gerçek zamanlı izleme sistemlerini entegre ederek

ürünlerin yolculuk boyunca tazeliğini ve bütünlüğünü koruyor.

DP World, bu yılın başlarında Fas ile Birleşik Krallık ve Kuzey Avrupa arasında Atlas Servisi'ni devreye aldı. Bu kapsamda yıllık 150 bin tona kadar taze ürün, karayolundan deniz yoluna kaydırılarak kamyon taşımacılığına kıyasla emisyonlar %70'e varan oranlarda azaltıldı. Servis kapsamında DP World gemileri ve 1.250 adet 40' high-cube soğutmalı konteynerden oluşan filo ile Fas'ın başlıca üretim bölgelerinden Avrupa'daki perakende ağlarına domates, yaban mersini, biber ve narenciye ulaştırılıyor.

Tüm bu girişimler, DP World'ün gıda güvenliğini destekleyen, üreticileri yeni uluslararası pazarlara ulaştıran ve dayanıklı, verimli ile sürdürülebilir soğuk zincir çözümleri geliştirme konusundaki kararlılığını ortaya koyuyor.





PROGRAM LAUNCH



Win new business and help save the planet

WCAworld's eco program is designed to help our members positively impact the environment and boost their business opportunities. This innovative program allows our members to identify partners who have full carbon emissions measuring capabilities and work together to win new business from shippers and producers committed to sustainability. By recognizing their environmental commitment, our members can attract more environmentally conscious customers and grow their businesses while saving the planet!



Ulusoy Un global 100'ün lider un markası oldu

Ulusoy Un, Platin dergisinin bağımsız pazar araştırma şirketi IPSOS ile birlikte yürüttüğü "Türkiye'nin Global 100 Endeksi" araştırmasına göre Türkiye'yi uluslararası arenada başarıyla temsil eden 56. şirketi, gıda alanında da 6. şirketi oldu. Ulusoy Un, listeye giren tek un firması olarak önemli bir başarıya da imza attı.

Samsun'da 2.088 ton/gün, Çorlu'da 383 ton/gün, Hatay'da 463 ton/gün olmak üzere **toplam 2.934 ton/gün** ve bağlı ortaklığı olan Söke Değirmencilik A.Ş.'nin Aydın'da 640 ton/gün ve

Ankara'da 841 ton/gün olmak üzere toplam 1481 ton/gün konsolide 4.415 ton/gün buğday işleme kapasitesiyle Türkiye'nin lider un üreticisi olma konumunu devam ettiren Ulusoy Un, TİM1000, ISO500, Fortune500, Capital500, Ekonomist "Anadolu'nun En Büyük 500 Şirketi" listelerinde üst sıralarda yer alarak başarılı bir 2025 yılını geride bırakmış oldu.

Buğdayın hammadde olarak kullanıldığı sektörlerde dikey büyüme stratejisi kapsamında yatırımlarını sürdürdüklerini belirten Ulusoy Un Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Eren Günhan Ulusoy, "Ulusoy Un, temelleri sağlam bir geçmişe dayanan ama rotasını daima geleceğe çevirmiş bir marka. Kurulduğumuz günden bu yana bizi farklı kılan en önemli özellik, yalnızca un üretmekle yetinmeyip, gıdayı bir stratejik değer olarak görmemiz oldu. Bizim için bu iş, yalnızca bir üretim faaliyeti değil; milyonlarca insanın günlük hayatına dokunan, toplumun temel ihtiyaçlarından birini karşılayan hayati bir sorumluluk. Bu doğrultuda Türkiye'nin yetkili kurumları tarafından yapılan bağımsız araştırma sonuçlarına göre tüm araştırmalarda başarıyla yer almamız, doğru stratejilerle ilerlediğimizi gösteriyor. Geçtiğimiz yıllarda olduğu gibi bu yıl da yer aldığımız 'Türkiye'nin Global 100 Endeksi' de markamızın global arenadaki bilinirliğini gözler önüne seriyor" dedi.

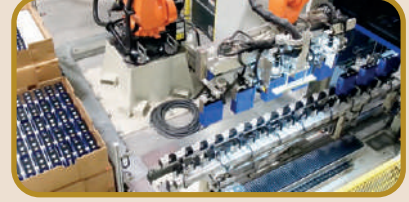


Şenpiliç, AB'ye ihracat yetkisi aldı

Şenpiliç, ileri işlem fabrikasında yürüttüğü kalite ve gıda güvenliği uygulamalarının ardından Avrupa Birliği'ne ihracat yetkisini aldı. Bugün, **30'dan fazla** ülkeye düzenli ihracat gerçekleştiren ve Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) 1000 listesinde kendi kategorisinde ilk üçte yer alan şirket, bu adımla iç pazardaki güçlü konumunu Avrupa pazarına taşımaya hazırlanıyor.

Şenpiliç halihazırda Irak, Gürcistan, Körfez ülkeleri, Türkiye Cumhuriyetler, Libya, Tacikistan, Azerbaycan, Suriye, Moritanya ve Hong Kong'un da aralarında bulunduğu 30'dan fazla ülkeye yıllık yaklaşık 50 bin ton ihracat gerçekleştiriyor. Türkiye'den yapılan beyaz et ihracatında özellikle Irak, Gürcistan, Suriye ve Moritanya gibi pazarlarda yüksek pazar payına sahip olan şirket; AB pazarının ihracat ağına eklenmesiyle birlikte yıllık ihracat hacmini artıracak.

Şenpiliç Kalite ve Güvence Direktörü Savaş Ceylanlı, AB pazarı için atılan bu adımın önemini şu sözlerle değerlendirdi: "Şenpiliç olarak, üretimim her aşamasında gıda güvenliğini temel ilkimiz olarak görüyoruz. İhracat operasyonlarımızı Helal, FFSC 22000 Gıda güvenliği yönetim sistemi gibi uluslararası standartlara tam uyumla yürütüyoruz; süreçlerimizi hedef pazarların gereklilikleri ve tüketici beklentilerine göre titizlikle tasarlıyoruz. Güçlü entegre yapımız, yüksek hijyen standartlarımız ve izlenebilirlik sistemiyle desteklenen tedarik modelimiz; bizi global tüketici için güvenilir bir beyaz et sağlayıcısı konumuna taşıyor. Avrupa Birliği'ne ihracat yetkisi almamız ise kalite anlayışımızın uluslararası arenada da takdir gördüğünün en güçlü göstergesi. Bu başarıyı, AB pazarında sürdürülebilir bir büyümeye dönüştürmek ve ülkemizi daha geniş coğrafyalarda gururla temsil etmek için çalışmalarımızı kararlılıkla sürdüreceğiz."



İstanbul'dan dünyaya yerli batarya üretimi başladı

Yenilenebilir enerji ve enerji teknolojileri alanında Türkiye'nin global oyuncusu YEO Teknoloji, enerji depolama çözümleri alanında stratejik bir hamle gerçekleştirdi. YEO Teknoloji, %100 iştiraki olan Reap Battery'nin İstanbul Tuzla'daki fabrikasında çalışanlarıyla birlikte fabrikanın üretime geçmesini kutladı. **Yılda 5 GWh** kapasiteye sahip enerji depolama sistemleri üretimi yapacak olan Reap Battery fabrikası, Türkiye pazarının ihtiyacının yanında ABD, Avrupa, Orta Doğu, Orta Asya ve Afrika bölgelerine yönelik ihracat odaklı bir üretim üssü olarak konumlanacak.

Tesis, yenilenebilir enerji santralleri ve elektrik şebekelerine uygun enerji depolama sistemleri, ticari, endüstriyel ve konut tipi bataryalar ve mobilite uygulamaları için özel enerji depolama çözümleri için tasarım, üretim, entegrasyon süreçlerini kapsayan bir merkez olarak çalışacak. Reap Battery fabrikası; ileri teknolojiyle donatılmış robot destekli üretim hatlarıyla lityum-iyon batarya paketeleme, sistem entegrasyonu ve kalite-test altyapısıyla, enerji depolama sistemlerinin yüksek güvenlik, uzun ömür ve güçlü performansla müşteriye ulaştırılmasını sağlayacak. Tesis, YEO Teknoloji'nin mühendislik ve EPC tecrübesiyle uyumlu şekilde, proje bazlı ve ihtiyaç odaklı inovatif çözümlerin kaynağı olacak. Reap Battery fabrikasının YEO'nun enerji depolama alanındaki uzun vadeli stratejisinin önemli bir adımını oluşturduğunu belirten YEO Teknoloji CEO'su Tolunay Yıldız hedeflerini şöyle anlattı: "Reap Battery fabrikası, YEO Teknoloji'nin ulaştığı global vizyonun en değerli meyvelerinden biri oldu. Fabrikada yenilenebilir enerji santrallerinin depolama ihtiyacına yanıt verecek şekilde; yüksek kapasiteli BESS çözümleri, güneş enerjisi ve şebeke entegrasyonlarına yönelik sistemler için hizmet verecek. Hedefimiz Türkiye'yi enerji depolama teknolojilerinde bölgesel bir üretim ve mühendislik merkezi haline getirmek. YEO Teknoloji'nin yurtiçi ve yurtdışında yürüttüğü rüzgar, hidroelektrik ve güneş enerjisi, şebeke modernizasyonu ve enerji depolama projeleri de fabrikanın üretim takvimine doğrudan entegre edilecek."



Otomotiv endüstrisi 2025'i ihracatta zirvede kapattı

Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği (OİB) verilerine göre, Türkiye ihracatının lideri otomotiv endüstrisi 2025 yılında bir önceki seneye göre yüzde 11,6 artarak **41,5 milyar dolar** ihracat gerçekleştirdi. Otomotiv endüstrisi, böylece son 20 yılda 19 kez ihracat şampiyonu olmayı başardı. Otomotiv endüstrisinin Aralık 2025 dönemi ihracatı da yüzde 8 artışla 3 milyar 761 milyon dolar oldu. Ülke ihracatından yüzde 16,2 pay alan sektör, geçen yılın son ayında da ihracat lideri oldu.

OİB Yönetim Kurulu Başkanı Baran Çelik, "Son 20 yılın 19'unda ihracat şampiyonu olma geleneğimizi sürdürmenin haklı gururunu yaşıyoruz. Özellikle en büyük pazarımız olan Avrupa Birliği'ndeki dönüşüme hızlı adaptasyonumuz ve katma değeri yüksek üretim gücümüz, bu başarının temel taşlarını oluşturdu. İhracatta yakaladığımız ivme, küresel pazarlardaki rekabet gücümüzün ve sürdürülebilir büyüme kararlılığımızın en somut göstergesi. Otomotiv endüstrisi olarak 2026 yılında ve gelecekte de Türkiye'nin küresel ticaretteki güçlü rekabet yapısını temsil etmeye ve ülke ekonomisine en büyük katkıyı sağlamaya devam edeceğiz" dedi.

Geçen yıl ülke grubu pazarında en fazla ihracat yapılan ülke olan Almanya'ya yüzde 36 artışla 6 milyar 612 milyon USD ihracat gerçekleştirildi. Yine geçen yıl Fransa'ya %17, İspanya'ya %36, Slovenya'ya %27, Belçika'ya %19, Romanya'ya %35 ihracat artışı, Hollanda'ya %16, Rusya'ya %52 ihracat düşüşü yaşandı.

Geçen yıl AB ülkeleri ihracattan %72,5 pay alırken, ihracat da 30 milyar 110 milyon USD oldu. Geçen yıl Afrika Ülkelerine %8,5, Diğer Amerikan Ülkelerine %25 ihracat artışı, Bağımsız Devletler Topluluğuna %31, Orta Doğu Ülkelerine de %20 ihracat düşüşü yaşandı.



HÜRJET'ten 2,6 milyar euroluk ihracat

Savunma Sanayiinde Türkiye ilk kez üst düzey bir hava platformunun ihracatını gerçekleştirdi. Jet eğitim uçağı HÜRJET'in daha önce İspanya tarafından onaylanan satışında anlaşmanın imzalandığı duyuruldu. Savunma Sanayii Başkanı Haluk Görgün 2,6 milyar euro tutarındaki anlaşmayla 30 HÜRJET'in satışının söz konusu olduğunu belirtti.

Sosyal medya hesabından açıklama yapan Haluk Görgün, **İspanya Hava ve Uzay Kuvvetleri'nin** HÜRJET'i resmen tercih ettiğini belirttiği mesajında, "Bu adım, Türkiye'nin savunma sanayiinde güvenilen, tercih edilen ve yön veren bir ihracatçı ülke konumuna ulaştığının somut bir göstergesidir. Toplam 2,6 milyar euro proje bütçesine sahip olan program çerçevesinde teslimatların 2028 yılında başlaması planlanmaktadır" bilgisini verdi. Görgün, anlaşmanın, HÜRJET uçağı ihracatı yanında, ileri seviye muharip pilot eğitimini kapsayan entegre bir eğitim mimarisini, yer tabanlı simülasyon ve eğitim sistemlerini, bakım-idame altyapısını ve uzun vadeli operasyonel destek unsurlarını içeren yüksek katma değerli ve çok boyutlu bir savunma sanayii ihracat paketi olduğunu açıkladı. Milli imkanlarla tasarlanan bir jet eğitim uçağının İspanya tarafından tercih edilmesini değerlendiren Haluk Görgün şunları kaydetti: "Milli imkanlarla tasarlanan ve üretilen bir jet eğitim uçağının, Avrupa ve NATO üyesi bir ülkenin envanterine girecek olması, savunma sanayiiimizin tasarım, üretim, sistem entegrasyonu, sertifikasyon ve sürdürülebilirlik alanlarında ulaştığı seviyeyi açık biçimde ortaya koymaktadır. HÜRJET ile birlikte ülkemiz; hava platformları alanında yüksek teknoloji üreten, ihraç eden ve küresel pazarda söz sahibi olan bir yapıya kavuşurken, savunma sanayii ihracatımız da nitelik ve ölçek bakımından yeni bir eşiğe taşınmaktadır."

TUSAŞ tarafından geliştirilen HÜRJET eğitim uçağı, pilot eğitiminde savaş uçağındaki eğitimi öncesi ileri jet eğitimi için kullanılıyor. Yakın zamanda ABD ve başka ülkelerde jet eğitim uçağı programları başlatılmıştı. HÜRJET, gelişmiş bir orduya sahip İspanya'nın tercihi olarak bu programlar arasında öne çıkan platformlardan biri oldu.



Ege Profil, ihracat ağını Avustralya yatırımla güçlendiriyor

İzmir ve Kocaeli'deki üretim tesislerinde gerçekleştirdiği üretimin yaklaşık **yüzde 15'ini** ihraç eden Ege Profil, ihracat odaklı büyüme stratejisini yeni yatırımlarla derinleştiriyor. Şili'den Yeni Zelanda'ya uzanan geniş bir coğrafyada faaliyet gösteren şirket, 80'den fazla ülkeye ihracat yaparken, Avustralya'daki yatırımla küresel ayak izini bir adım daha ileri taşımaya hazırlanıyor. Belçika merkezli Deceuninck Grubu'nun Türkiye ve Asya Pasifik operasyonlarını yöneten Ege Profil, grup içinde stratejik bir üretim ve ihracat üssü konumunda bulunuyor. Ege Profil CEO'su Alp Günvaran, Türkiye'nin Deceuninck Grubu'nun üç ana merkezinden biri olduğunu belirterek, "Ciroda olduğu kadar kârlılıkta ve know-how üretiminde de grubun en güçlü yapı taşlarından biriyiz" dedi. İhracatın yarısının grup içi, yarısının ise bağımsız pazarlara yönelik olduğunu aktaran Günvaran, önümüzdeki dönemde bu yapıyı daha da güçlendirecek önemli bir yatırımın devreye alınacağını açıkladı. Buna göre, Avustralya Sidney'de uzun süredir depo ve dağıtım merkezi olarak kullanılan tesis, yaklaşık 2 milyon Euro'luk yatırımla üretim tesisine dönüştürülecek. İlk etapta kurulacak laminasyon hattıyla birlikte, Türkiye'den Avustralya'ya 13-14 haftayı bulan teslim sürelerinin 3-4 haftaya düşmesi hedefleniyor.

Söz konusu yatırımın yalnızca lojistik avantaj sağlamadığını vurgulayan Günvaran, "Avustralya'yı sadece bir ihracat pazarı olarak değil, Asya Pasifik bölgesinde büyümenin merkezlerinden biri olarak konumlandırıyoruz" ifadelerini kullandı. Tesisin 2026 yılının ortasında faaliyete geçmesi planlanıyor. Avrupa'nın en büyük PVC profil üretim tesisine ev sahipliği yapan İzmir Menemen yerleşkesi ve Kocaeli Kartepe fabrikasıyla yıllık toplam 150 bin ton üretim kapasitesine sahip olan Ege Profil, Deceuninck Grubu'nun toplam üretiminin yüzde 30'undan fazlasını Türkiye'den gerçekleştiriyor. Bu güçlü üretim altyapısı, şirketin ihracat performansını destekleyen en önemli unsurlar arasında yer alıyor. 2026'da 45'inci yılını kutlamaya hazırlanan Ege Profil, yeni yatırımlar ve ihracat pazarlarıyla Türkiye'yi küresel ölçekte bir üretim, teknoloji ve ihracat merkezi olarak konumlandırma hedefini sürdürüyor.





BİLGEHAN ENGİN

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı
bilgehan.engin@fms-logistics.com

Lojistik Perspektif

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI DÖNÜŞÜMÜN MERKEZİNDE YER ALIYOR

Küresel ticaretin yönü, hızı ve yapısı son yıllarda köklü bir dönüşümden geçiyor. Jeopolitik belirsizlikler, tedarik zinciri kırılmaları, iklim politikaları ve dijitalleşme baskısı; lojistik sektörünü yalnızca operasyonel bir faaliyet alanı olmaktan çıkarak stratejik bir rekabet unsuru haline getiriyor. Bu dönüşümün merkezinde ise demiryolu taşımacılığı ve onun intermodal sistemler içindeki rolü yer alıyor.

Bugün Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolunun payı arzu edilen seviyede değil. Buna karşın sahip olduğumuz coğrafi konum, üretim kapasitesi ve bölgesel bağlantılar, demiryolu ve intermodal taşımacılık açısından önemli bir potansiyele işaret ediyor. Özellikle pandemi döneminde ve sonrasında yaşanan küresel krizler, demiryolunun kesintisiz ve güvenilir yapısıyla tedarik zincirlerinde ne denli kritik bir rol üstlenebileceğini net biçimde ortaya koydu. 2026 yılında demiryolu taşımacılığı, sürdürülebilirlik, verimlilik ve öngörülebilirlik hedeflerinin taşıyıcısı olarak yeniden konumlanmak zorunda. Karayolu ağırlıklı yapıdan, modlar arası dengeli ve entegre bir sisteme geçiş yapılması gerekiyor.

Bu noktada intermodal taşımacılık, lojistik sektörünün yapısal dönüşümünde kilit rol oynuyor. Demiryolunun denizyolu ve karayolu ile etkin entegrasyonu maliyet avantajı, karbon salımının azaltılması ve operasyonel süreklilik açısından belirleyici hale geliyor. Ancak intermodal taşımacılığın gerçek anlamda işlerlik kazanabilmesi, yalnızca fiziki altyapı yatırımlarıyla değil süreçlerin, mevzuatın ve veri akışının da bu entegrasyonu desteklemesiyle mümkün.

Demiryolu taşımacılığının etkinliği büyük ölçüde terminalerin kapasitesi, hizmet kalitesi ve operasyonel işleyişi ile doğrudan ilişkilidir. Ulusal ve uluslararası yük akışında kritik rol üstlenen demiryolu terminallerinin, artan hacim ve çeşitliliğe yanıt verebilecek nitelikte yapılandırılması; kesintisiz, hızlı ve güvenli taşımacılık açısından önem taşımaktadır.

Demiryolu terminaleri ile birlikte lojistik merkezler, intermodal taşımacılık sisteminin tamamlayıcı unsurlarıdır. Üretim bölgelerine, organize sanayi bölgelerine ve limanlara yakın konumlanan, birden fazla taşıma modunu aynı noktada buluşturan lojistik merkezler; demiryolunun

intermodal sistem içindeki rolünü güçlendirmektedir.

Bu merkezlerin doğru kurgulanması ve etkin işletilmesi, yalnızca taşıma süreçlerini değil, aynı zamanda depolama, elleçleme ve katma değerli hizmetleri de kapsayan bütüncül bir sistem yaratmaktadır.

2026 ajandasının bir diğer temel başlığı dijital altyapıdır. Demiryolu taşımacılığında kapasite planlamasından hat kullanımına, terminal operasyonlarından gümrük süreçlerine kadar her aşamada dijitalleşme artık kaçınılmazdır. Gerçek zamanlı veri paylaşımı, izlenebilirlik, elektronik belgeler ve platformlar arası entegrasyon; demiryolunun rekabet gücünü doğrudan etkileyen unsurlar haline gelmiştir. Dijital altyapısı güçlü olmayan bir lojistik sistemin, küresel tedarik zincirlerinde sürdürülebilir bir rol üstlenmesi mümkün değildir.

Bu çerçevede lojistik koridorlar da 2026 perspektifinin vazgeçilmez bir parçasıdır. Türkiye, Asya ile Avrupa arasında uzanan stratejik konumuyla yalnızca bir geçiş ülkesi değil; doğru planlama ve koordinasyonla bölgesel bir lojistik üs olma potansiyeline sahiptir. Orta Koridor başta olmak üzere uluslararası demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi, sınır geçişlerinde süreçlerin sadeleştirilmesi ve terminaller arası entegrasyonun artırılması; Türkiye'nin küresel ticaret ağlarındaki konumunu doğrudan etkileyecektir.

Ancak bu hedeflere ulaşabilmek için kamunun, özel sektörün ve sivil toplum kuruluşlarının ortak bir vizyon etrafında hareket etmesi gerekmektedir. Mevzuat uyumu, yatırım önceliklerinin doğru belirlenmesi ve sektörün sahadaki ihtiyaçlarının karar alma süreçlerine yansıtılması; demiryolu taşımacılığının gelişimi açısından kritik önemdedir.

Demiryolu taşımacılığının intermodal sistemler içindeki payını artıran, dijital altyapıyı güçlendiren ve lojistik koridorları etkin kılan her adım; Türkiye lojistik sektörünün küresel rekabet gücüne doğrudan katkı sağlayacaktır.

Önümüzdeki dönemde başarıyı belirleyecek olan, hangi taşıma modunu ne kadar kullandığımızdan ziyade; bu modları ne kadar akıllı, entegre ve sürdürülebilir bir şekilde yönettiğimiz olacaktır. 2026'ya giderken demiryolu taşımacılığı da tam olarak bu dönüşümün merkezinde yer almaktadır.

ORTA DOĞU GIDA FUARI

MFF

MIDDLE EAST FOOD FAIR

6-8 MAYIS
2026

GAZİANTEP
ORTA DOĞU FUAR MERKEZİ



NOBEL
EXPO



GAB
GÜNEYDOĞU ANADOLU
İHRACATÇI BİRLİKLERİ

Gaziantep
Ticaret Borsası

RESMİ HAVA YOLU

TURKISH
AIRLINES



ONUR KÜÇÜKAKDERE

Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

Demiryolu Geleceğimizdir

YATIRIMI TAŞIMAYA DÖNÜŞTÜRMEK

Yeni bir yıla girerken, yalnızca takvimler değil; sektörler, öncelikler ve bakış açıları da yenileniyor. 2026 yılına adım attığımız bu dönemde, ulaştırma ve lojistik dünyası olarak çok net bir gerçekle karşı karşıyayız: Sürdürülebilir büyüme, rekabetçi ekonomi ve iklim hedefleri açısından demiryolu taşımacılığı artık bir "alternatif" değil, stratejik bir zorunluluktur.

Türkiye, coğrafi konumu itibarıyla Asya ile Avrupa arasında benzersiz bir köprü konumundadır. Bu avantajın gerçek ekonomik değere dönüşmesi ise ancak güçlü, etkin ve entegre bir demiryolu yük taşımacılığı sistemi ile mümkündür. Demiryolu; düşük karbon salımı, yüksek taşıma kapasitesi, uzun mesafede maliyet avantajı ve güvenli operasyon yapısıyla hem çevresel hem de ekonomik açıdan en rasyonel taşıma modudur. Özellikle küresel ticarete tedarik zincirlerinin yeniden şekillendiği, yakın coğrafyaların önem kazandığı bu dönemde demiryolu, Türkiye'nin lojistik üs olma hedefinin temel yapı taşlarından biridir.

Bugün geldiğimiz noktada ülkemizde demiryolu altyapısına çok önemli yatırımlar yapılmıştır. Hat uzunlukları artmış, lojistik merkezler kurulmuş, uluslararası koridorlara entegrasyon güçlenmiştir. Ancak bir gerçeğin altını özellikle çizmek isterim: Altyapıya yapılan yatırım tek başına yeterli değildir. Asıl mesele, bu yatırımların taşımaya dönüşmesi, yani hatların, terminallerin ve kapasitenin etkin şekilde kullanılmasıdır.

İşte Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) olarak bu noktaya odaklanıyoruz. Sektörün sağlıklı büyümesi, özel sektörün demiryoluna yatırım yapabilmesi, lokomotif ve vagon parkının güçlenmesi, işletmecilik kabiliyetlerinin artması ve kamu-özel sektör iş birliğinin yapısal olarak desteklenmesi temel önceliklerimiz arasında yer alıyor. DTD olarak yalnızca sorunları dile getiren değil, çözüm üreten, politika geliştiren ve yol haritası sunan bir yapı olmayı hedefliyoruz.

Bu anlayışla hazırladığımız ve Aralık 2025'te yayımladığımız "Yatırımı Taşımaya Dönüştürmek" başlıklı sektör raporumuz da tam olarak bu ihtiyaca cevap vermek üzere kurgulandı. Raporda; Türkiye'de demiryolu yük taşımacılığının mevcut durumu, altyapı-kapasite-kullanım dengesi, özel sektör yatırımlarının önündeki yapısal engeller ve bu engellerin nasıl aşılabileceğine ilişkin somut politika önerileri yer almaktadır.

Raporumuzun temel mesajı nettir: Türkiye'de demiryolu altyapısı vardır, yük potansiyeli vardır, coğrafi avantaj vardır. Ancak bu potansiyelin taşımaya dönüşebilmesi için doğru teşvik mekanizmalarına, öngörülebilir bir regülasyon ortamına, yatırımcıyı cesaretlendiren bir çerçeveye ve operasyonel verimliliği önceleyen bir yönetim anlayışına ihtiyaç vardır. Yani mesele yalnızca yatırım yapmak değil; yapılan yatırımı doğru modelle işletmek, sürdürülebilir kılmak ve ekonomiye entegre etmektir.

Önümüzdeki dönemde demiryolu yük taşımacılığı; sanayinin rekabet gücünü artıran, ihracatçının maliyetlerini düşüren, karbon ayak izini azaltan ve Türkiye'yi bölgesel bir lojistik merkez haline getiren en önemli araçlardan biri olacaktır. Bu dönüşüm ancak kamu, özel sektör, sivil toplum ve akademinin birlikte hareket etmesiyle mümkündür. DTD olarak bu iş birliğinin platformu olmaya, sektörün ortak aklını temsil etmeye ve demiryolunun hak ettiği stratejik konuma ulaşması için çalışmaya devam edeceğiz.

Yeni yılın; demiryolu için daha fazla yük, daha fazla yatırım, daha fazla verimlilik ve daha güçlü bir gelecek getirmesini diliyorum. Rayların üzerinde taşınan sadece yük değildir; kalkınma, rekabet gücü ve sürdürülebilir bir gelecek de raylarda taşınır.

2026 yılının sektörümüz, ülkemiz ve tüm paydaşlarımız için hayırlı olmasını temenni eder, sağlık ve başarı dolu bir yıl dilerim.



IBAKTECH

15. ULUSLARARASI EKMEK, PASTA MAKİNELERİ,
DONDURMA, ÇİKOLATA VE TEKNOLOJİLERİ FUARI

14-17 EKİM 2026

İSTANBUL FUAR MERKEZİ

Partner Fuarlar

**BAKERY
PLUS**

**SACHSEN
BACK
DRESDEN**

südback

Destekleyenler



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
TİCARET BAKANLIĞI



GIDABİL
Gıda İşletmecileri ve Gıda İşleticileri Sanayicileri Derneği
Association of Food Entrepreneurs & Suppliers Manufacturers

Fuar Alanı



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

Türk Hava Yolları, 2033 vizyonunu doğrultusunda İstanbul Havalimanı merkezli olarak kargo, teknik bakım, ikram ve dijital altyapıyı kapsayan sekiz yeni tesis için 100 milyar TL'yi aşan yatırım hamlesinin temelini attı.



THY, 100 milyar TL'yi aşan yeni yatırım hamlesinin temelini attı

Türk Hava Yolları, Türkiye'nin havacılık altyapısını güçlendirmeyi ve küresel rekabet gücünü ileri taşımayı hedefleyen kapsamlı bir yatırım hamlesini hayata geçirdi. Bayrak taşıyıcının 2033 vizyonu doğrultusunda şekillenen bu stratejik adım kapsamında, başta İstanbul Havalimanı olmak üzere farklı lokasyonlarda toplam yatırım değeri 100 milyar TL'yi aşan sekiz yeni tesisin temel atma töreni gerçekleştirildi.

İstanbul Havalimanı'nda düzenlenen törene; Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı Prof. Dr. Ahmet Bolat, Türk Hava Yolları ve iştiraklerinin üst düzey yöneticileri ile sektör temsilcileri katıldı.

Törende konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Avrupa'nın en büyük geniş gövde uçak motor bakım tesisi, dünyanın en büyük uçak ikram tesisi ve dünyanın en büyük hava kargo terminali olacak SmartIST'in ikinci fazı dahil olmak üzere toplam sekiz büyük projenin temelini atılmasıyla Türkiye'nin havacılıkta yeni bir eşiği geride bırakacağını vurguladı.

Uraloğlu, "Gökyüzüne damga vuran bir atılımla, havacılığın zirvesinde yeni bir sayfa açıyoruz. Bayrak taşıyıcımızın kanatlarını daha da güçlendirerek 2026'ya kararlı ve iddialı bir başlangıç yapacağız. Bugün temelini attığımız sekiz proje, Türk Hava Yolları'nın dünyanın bir numaralı havayolu şirketi olma hedefine atılmış güçlü adımlardır" dedi.

SmartIST Hava Kargo Terminali'nin ikinci fazıyla birlikte tesisin kullanım alanının genişleyeceğini belirten Uraloğlu, 2,2 milyon ton olan yıllık kargo işleme kapasitesinin 4,5 milyon tona çıkarılacağını ve bu artışın Turkish Cargo'yu küresel liderliğe taşıyacağını ifade etti. Uraloğlu ayrıca, toplam 100 milyar TL'lik yatırım paketi kapsamında 2026 yılında 26 bin kişiye yeni istihdam sağlanacağını, bu projelerin

yalnızca Türk Hava Yolları'na değil, Türkiye ekonomisine de önemli katkı sunacağını kaydetti.

'GÜÇLÜ BİR HAVACILIK EKOSİSTEMİ İNŞA EDİYORUZ'

Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı Prof. Dr. Ahmet Bolat ise yatırımlara ilişkin değerlendirmesinde, yalnızca filo büyüklüğüne değil, bu filoyu taşıyacak altyapıya da odaklandıklarını vurguladı.

Bolat, "2033 hedeflerimiz doğrultusunda yalnızca filomuzu değil, bu filoyu destekleyecek güçlü bir altyapıyı da aynı kararlılıkla geliştiriyoruz. Kargo operasyonlarından teknik bakıma, ikram tesislerinden entegre operasyon çözümlerine uzanan ve 100 milyar TL'yi aşan bu yatırım hamlesi, küresel rekabet gücümüzü pekiştirirken Türkiye'yi dünyanın en önemli havacılık merkezlerinden biri haline getirme vizyonumuzun somut bir göstergesidir" dedi. Bu yatırımların 2026 yılında 26 bin kişilik yeni istihdamla başlayacağını belirten Bolat, tüm fazlar tamamlandığında toplam istihdamın 36 binin üzerine çıkacağını ifade etti. Bolat ayrıca, Türk Hava Yolları'nın bugün Türkiye ekonomisine katkısının 65 milyar dolar seviyesinde olduğunu, 2033 hedeflerine ulaşıldığında bu rakamın 144 milyar dolara yükselmesinin öngörülüğünü söyledi.

KARGO, TEKNİK BAKIM VE İKRAMDAN KÜRESEL ÖLÇEKTE BÜYÜME

Yeni yatırımlar kapsamında Türk Hava Yolları;

» Turkish Cargo SmartIST Faz-2 Projesi ile yıllık 4,5 milyon ton kapasiteye ulaşacak, dünyanın en büyük hava kargo merkezlerinden biri olmayı hedefliyor. Projenin 2027-2028 döneminde kademeli olarak tamamlanması planlanıyor.

» Günlük 500 binden fazla yolcuya

hizmet verecek kapasitede tasarlanan ve dünyanın en büyük uçak içi ikram tesislerinden biri olacak Türk Hava Yolları Ana İkram Binası'nın 2027-2028 döneminde faaliyete geçmesi öngörülüyor.

» Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. Motor Bakım Merkezi, Avrupa'nın en büyük yeni nesil geniş gövde uçak motor bakım tesislerinden biri olarak konumlanıyor. 2027 yılında tamamlanması planlanan merkez, Rolls-Royce üretimi Trent XWB-84, Trent XWB-97 ve Trent 7000 motorlarına hizmet verebilecek kapasiteye sahip olacak.

» 2026 yılı içerisinde tamamlanması planlanan ilave uçak bakım hangarları ile eş zamanlı 12 uçaklık bakım kapasitesi oluşturularak, mevcut bakım kabiliyeti ortalama yüzde 20 artırılabilecek.

» Lojistik ve dijital dönüşüm vizyonunun önemli ayaklarından biri olan E-Ticaret Kompleksi, 2026 yılında hizmete girecek. "Kapıdan kapıya entegre kargo çözümleri" sunacak tesis, Turkish Cargo'nun küresel ticaretteki rolünü daha da güçlendirecek.

» 2027-2028 döneminde faaliyete geçmesi planlanan İstanbul Veri Merkezi, yüksek güvenilirlikli altyapısı ve gelişmiş veri yönetim kabiliyetiyle Türk Hava Yolları'nın dijital omurgasını oluşturacak.

» Uçuş Eğitim Merkezi (Faz-1) ise 2026-2027 döneminde devreye alınarak, geleceğin pilot ve uçuş ekiplerinin yetiştirilmesinde kritik rol üstlenecek.

» Genişleyen operasyon hacmine paralel olarak planlanan Türk Hava Yolları Ekip Terminali İlave Binası, 2026 yılı içinde tamamlanarak yer hizmetleri, bakım ve uçuş operasyonları arasında kesintisiz lojistik akış sağlayacak.

Bu yatırımlar, Türk Hava Yolları'nın 2033'te 100. yılını kutlamaya hazırlanırken dünyanın en büyük beş filosundan biri olma hedefini destekleyen, teknik altyapıyı ve dijital yetkinlikleri ileri taşıyan entegre bir havacılık ekosisteminin temelini oluşturuyor.



AVRUPA BİRLİĞİ'NDE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA ICS2 BAŞLIYOR

Avrupa Birliği'nin İthalat Kontrol Sistemi 2 (ICS2) karayolu taşımacılığı için kritik bir aşamaya giriyor. 1 Ocak 2026'dan itibaren bazı AB ülkelerinde ICS1 devreden çıkacak ve yüklerin Giriş Ön Beyanları (ENS) artık ICS2 üzerinden sunulacak. Hazırlık yapmayan şirketler gecikme ve cezalarla karşılaşabilir.

Avrupa Birliği'nin İthalat Kontrol Sistemi 2 (ICS2) uygulaması, karayolu taşımacılığı için kritik bir aşamaya giriyor. 1 Ocak 2026'dan itibaren bazı AB ülkeleri ICS1 sistemini devre dışı bırakacak ve AB'ye karayoluyla giriş veya transit yapan yükler için Giriş Ön Beyanları (ENS) artık ICS2 üzerinden sunulacak. Sistem, 1 Haziran 2026'da daha fazla ülkeye yayılacak. Uygulamada herhangi bir erteleme süresi bulunmuyor; bu nedenle şirketlerin gecikmeler ve cezalar yaşamamak için hazırlıklı olmaları gerekiyor.

1 Ocak 2026'dan itibaren ICS2'yi karayolu taşımacılığı için uygulayacak ülkeler arasında İrlanda, İspanya, Fransa, İtalya, Litvanya, Macaristan, Finlandiya, Yunanistan ve Bulgaristan yer alıyor. Birleşik Krallık da Kuzey İrlanda için ICS2 uygulamasına geçecek. 1 Haziran 2026'da ise Hırvatistan, Letonya, Polonya, Romanya ve Slovakya sisteme dahil olacak. Avusturya, Almanya, Danimarka ve bazı diğer ülkeler ise Eylül 2025'ten bu yana ICS2'yi aktif olarak kullanıyor.

ICS2'NİN AMACI

ICS2, AB'ye giriş öncesi güvenliği güçlendirmek için tasarlandı. Sistemde, gönderi verilerinin kapsamlı bir şekilde sunulması zorunlu olacak ve bu sayede gümrükler, risk değerlendirmelerini önceden yaparak potansiyel tehditleri azaltabilecek. Her gönderi için ayrı bir ENS sunulması gerekiyor; doğru verilerin tedarik zincirindeki tüm paydaşlardan toplanması ve zamanında bildirilmesi kritik önem taşıyor.

IRU'DAN SEKTÖR DESTEĞİ

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), uygulamanın hem kamu hem özel sektörün hazırlık durumuna uygun şekilde hayata geçirilmesini sağlamak için Avrupa Komisyonu, ulusal otoriteler ve sektör ortaklarıyla yakın çalışıyor. Amaç, sınır kapılarında tıkanıklıkların önüne geçmek ve yük akışını sorunsuz sürdürmek.

IRU'nun girişimleri doğrultusunda, Komisyon karayolu taşımacılığı için ICS2'de "çoklu beyan" seçeneği geliştirmeye başladı. Bu sayede farklı taraflar tek bir ENS'ye veri ekleyebilecek. Ancak bu işlevsellik 2026'nın ikinci yarısında devreye alınacak; o zamana kadar tek beyan zorunlu. IRU, ayrıca operatörlere ICS2 gereksinimlerini iş süreçlerine entegre etmeleri için rehberlik, eğitim ve araçlar sunuyor.

TIR-EPD İLE PRATİK ÇÖZÜM

TIR hareketleri için uyumu desteklemek amacıyla IRU, TIR EPD sistemini geliştirdi. Artık ENS bildirimi, TIR hareketleri için doğrudan ICS2 gümrük sistemine gönderilebiliyor. Operatörler, ENS'i Elektronik Ön Beyan (EPD) ile

birlikte veya ayrı olarak sunabiliyor. Çok gönderili taşımalarda sistem, tek bir TIR karnesinden otomatik olarak ayrı ENS beyanları üretiyor. Dernekler ve yetkili temsilciler de TIR sahipleri adına ENS sunabiliyor. ICS1'in 2026 Ocak'tan itibaren aşamalı olarak devreden çıkarılacak olması nedeniyle, sektörün hazırlıklara hemen başlaması büyük önem taşıyor.

GELECEĞE BAKIŞ

Karayolu taşımacılığı için ICS2'ye geçiş, sektör için önemli bir değişimi işaret ediyor. Yeni süreçler ve tedarik zincirinde daha sıkı koordinasyon gerektiriyor. IRU, Avrupa Komisyonu, ulusal otoriteler ve sektör ortaklarıyla aktif iletişimini sürdürüyor; uygulamanın pratik olmasını ve zaman çizelgesinin operasyonel gerçeklerle uyumlu olmasını sağlıyor.

Politika geliştirme, çoklu beyan sisteminin hayata geçirilmesi ve TIR EPD gibi araçların iyileştirilmesi gibi adımlarla IRU, üyeleri ve operatörlerin değişiklikleri sorunsuz yönetmesini desteklemeye devam ediyor. Öncelik, yüklerin güvenli ve verimli şekilde hareket etmesini sağlayacak çözümler sunmak.



TCDD Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Veysi Kurt:

2026 yük taşımacılığında ağ bütünlüğü yılı olacak

Türkiye, demiryolu altyapısı ve lojistik yatırımlarıyla yük taşımacılığında stratejik bir merkez olma hedefini güçlendiriyor. TCDD Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Veysi Kurt, 2026'yı "ağ bütünlüğü yılı" olarak tanımlarken; yüksek hızlı ve konvansiyonel hatlar, lojistik merkezler, OSB ve liman bağlantıları ile uluslararası koridorlardaki etkinliğini artınlacağını, demiryolu yük taşımacılığında özel sektör payının 2025 itibarıyla %19'a ulaştığını vurguladı.



Demiryolu, yalnızca bir taşıma tercihi değil; Türkiye'nin ekonomik dayanıklılığını, lojistik kapasitesini ve uluslararası ticaretteki rekabet gücünü doğrudan etkileyen stratejik bir altyapı unsuru olarak öne çıkıyor. Üretim ve ticaret potansiyeli yüksek, geniş coğrafyalara sahip ülkeler için demiryolu; güvenli, sürdürülebilir ve yüksek kapasiteli bir omurga niteliği taşıyor. Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında uzanan jeostratejik konumu da demiryolunu bu açıdan vazgeçilmez kılıyor.

TCDD Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Veysi Kurt, demiryolunun yalnızca tren işletmeciliğiyle sınırlı olmadığını, Türkiye'nin kalkınma hedeflerine hizmet eden bütüncül bir altyapı işletmecisi konumunda bulunduğunu vurguladı. Kurt, yük taşımacılığında demiryolunun payının artırılmasının; lojistik maliyetlerin düşürülmesi, dış ticaretin rekabet gücünün artırılması ve karayolu trafiğinin azaltılması açısından kritik önem taşıdığını ifade etti.

2003 yılından sonra başlatılan kapsamlı yeniden yapılanma süreciyle demiryolları; yüksek hızlı tren hatları, lojistik merkezler, liman ve organize sanayi bölgesi bağlantıları, yerli teknolojiler ve çok modlu taşımacılığı

kapsayan çok boyutlu bir ulaştırma politikasının merkezine yerleşti. 2025 yılında elde edilen somut kazanımlar, bu dönüşümün sahadaki karşılığını net biçimde ortaya koydu. Hem yüksek hızlı hem de konvansiyonel hatlarda kaydedilen ilerlemeler, deprem bölgesindeki hatların onarımı, yeni lojistik merkezlerinin devreye alınması ve modernizasyon yatırımlarıyla demiryolu ulaşımı daha güvenli, hızlı ve verimli bir yapıya kavuştu.

Bu sürece ilişkin değerlendirmelerde bulunan Kurt, "Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın vizyoner liderliği ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlarımızın kararlı politikaları sayesinde, 2003 yılından itibaren demiryollarına verilen stratejik önem ülkemizin ulaşım coğrafyasını yeniden şekillendirmiştir. Bu dönüşümün en somut sonuçlarını aldığımız yıllardan biri de 2025 olmuştur. Bu vesileyle, başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere süreci başarıyla yöneten Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'na ve emeği geçen tüm bakanlarımıza şükranlarımızı sunarız" dedi.

2026'yı Türkiye açısından bir "ağ bütünlüğü yılı" olarak tanımlayan Kurt, Avrupa bağlantılarından Kapıkule'ye, Orta Anadolu'dan Akdeniz hinterlandına,

sanayi bölgelerinden şehir içi raylı sistemlere kadar birçok projenin tamamlanmasının hedeflendiğini aktardı. Kurt, yük taşımacılığı ve sanayi entegrasyonuna yönelik iltisak hatları, lojistik merkezler, yerli sinyalizasyon uygulamaları ve enerji dönüşümü yatırımlarıyla Türkiye'nin Orta Koridor ve uluslararası demiryolu ağlarında stratejik bir lojistik merkez olma yolunda güçlü adımlar attığını da vurguladı.

DEMİRYOLU AĞI 13.919 KM UZUNLUĞA ULAŞTI

Türkiye'nin demiryolu altyapı ağının mevcut durumu nedir?

Türkiye'nin demiryolu altyapısı, son yıllarda kapsamlı bir modernizasyon ve kapasite artırımı sürecinden geçerek niteliksel bir dönüşüm yaşamaktadır. Bugün itibarıyla ulusal demiryolu ağı 13.919 km uzunluğa ulaşmış; bunun 2.251 km'si yüksek hızlı tren hatlarından oluşmaktadır. TCDD, bu ağ üzerinde 943 gar ve istasyon ile birlikte 13 adet lojistik merkez üzerinden demiryolu altyapı işletmeciliği hizmeti sunmaktadır. Altyapının güçlendirilmesinde temel öncelik, hatların teknik standartlarının yükseltilmesi olmuştur. Bu kapsamda elektrikli hat uzunluğu 7.274 km'ye, sinyalli hat uzunluğu ise 8.419 km'ye çıkarılmıştır. Sinyalizasyon çalışmaları devam eden 800 kilometrelik hattın

409 kilometresi yerli ve milli sistemlerle donatılmaktadır. Sinyalizasyon çalışmalarımızın yüzde 50'sinde Türk mühendislerin imzasını taşıyan ulusal demiryolu sinyalizasyon sistemi kullanılmaktadır. Konvansiyonel ana hatların tamamında yenileme ve kapsamlı bakım çalışmaları tamamlanmıştır. Bu yatırımlar, hem yolcu hem de yük trenleri için daha güvenli, daha verimli ve daha sürdürülebilir bir işletmecilik imkanı sağlamaktadır.

Demiryolu altyapısı bugün yalnızca hat uzunluğu ile değil, yük taşımacılığına hizmet eden düğüm noktalarıyla birlikte değerlendirilmektedir. Günlük ortalama bin 500 tren işletilmekte; 2024 yılında 31,6 milyon ton yük ve 356,1 milyon yolcu demiryolu ile taşınmıştır. Liman, OSB ve yük merkezlerine yönelik iltisak hatları ile Marmara, İç Anadolu ve ana koridorlarda yürütülen kapasite artırıcı çalışmalar, demiryolunun çok modlu taşımacılık içindeki rolünü belirgin biçimde artırmaktadır. Devam eden projeler de mevcut ağı güçlendirip pekiştirmektedir. Halihazırda 4.164 km'lik yeni demiryolu hattının yapımı sürmekte, ayrıca 7.994 km'lik hattın etüt ve proje çalışmaları tamamlanmış, 5.394 km'lik hatta ise proje çalışmaları devam etmektedir. Bu durum, önümüzdeki dönemde demiryolu altyapısının hem uzunluk hem kapasite bakımından hızlı biçimde genişlemeye devam edeceğini göstermektedir.

Özetle Türkiye'nin demiryolu altyapısı bugün; yük ve yolcu taşımacılığını birlikte ele alan, uluslararası koridorlara entegre, çevreci ve yüksek kapasiteli bir yapıya ulaşmış durumdadır. Yapılan yatırımlar, demiryolunu ulaştırma sisteminin tamamlayıcı unsuru olmaktan çıkarak, ülkenin ana taşıyıcı omurgalarından biri haline getirmeyi hedeflemektedir.

TÜRKİYE, ORTA KORİDOR VE DOĞU-BATİ HATTINDA ANA AKTÖR HALİNE GELDİ

Doğu-Batı ve Orta Koridor projeleri kapsamında bugüne kadar hangi ilerlemeler sağlandı?

Türkiye, Doğu-Batı eksenindeki demiryolu yatırımlarını ve Orta Koridor projelerini tekil hatlar olarak değil, birbirini tamamlayan stratejik bir ağ anlayışıyla ele almaktadır. Bu çerçevede son yıllarda hem ulusal demiryolu altyapısında hem de uluslararası koridor entegrasyonunda önemli ve kalıcı ilerlemeler kaydedilmiştir. Orta Koridorun demiryolu ayağında en kritik eşiklerden biri, Bakü-Tiflis-

"Türkiye'nin uluslararası demiryolu koridorlarındaki rolü; kıtalar arası bağlantıyı mümkün kılan ana geçiş noktası, çok yönlü lojistik entegrasyonu sağlayan merkez ülke ve bölgesel ticaretin sürekliliğini destekleyen stratejik aktör olarak tanımlanabilir. TCDD tarafından yürütülen altyapı yatırımları ve entegrasyon projeleriyle bu rol, önümüzdeki dönemde daha da güçlenerek devam edecektir."

Kars (BTK) Demiryolunun işletmeye alınması olmuştur. Bu hat sayesinde Türkiye, Kafkasya ve Orta Asya üzerinden Asya pazarlarına doğrudan demiryolu bağlantısı kazanmıştır. BTK hattı, Orta Koridorun Kafkasya geçişini mümkün kılan temel omurga olarak bugün aktif biçimde kullanılmaktadır.

Türkiye tarafında ise Marmaray projesi ile Asya-Avrupa arasında kesintisiz demiryolu geçişi sağlanmış; Orta Koridor yüklerinin Avrupa'ya aktarımında yapısal bir engel ortadan kaldırılmıştır. Marmaray, yalnızca bir şehir içi ulaşım projesi değil; aynı zamanda Türkiye'nin kıtalar arası demiryolu taşımacılığindeki en stratejik bağlantı noktalarından biridir.

Orta Koridorun Avrupa bağlantısı açısından kritik öneme sahip olan Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi de ileri bir aşamaya gelmiştir. Özellikle Çerkezköy-Kapıkule kesiminde fiziki ilerleme büyük ölçüde tamamlanmış olup; bu hat, Türkiye'nin Avrupa Birliği demiryolu ağına yüksek standartlı entegrasyonu açısından stratejik bir eşik oluşturmaktadır. Projenin tamamlanmasıyla birlikte sınır geçiş kapasitesi artacak, Avrupa yönlü yük taşımacılığında önemli bir zaman ve maliyet avantajı sağlanacaktır.

Ayrıca Marmara Bölgesi'nde Orta Koridor trafiğinin en yoğun hissedildiği alanlarda kapasite artırıcı ilave hat çalışmaları yürütülmektedir. Gebze-Köseköy kesimindeki 3., 4. ve 5. hat projeleri gibi yatırımlar, yeni hat yapmadan mevcut koridorun taşıma kapasitesini artırmayı hedeflemekte; Marmaray ve devamındaki hatlarda oluşabilecek darboğazların önüne geçmektedir. Doğu-Batı ana aksında, hatların standartlarının yükseltilmesine yönelik elektrifikasyon, sinyalizasyon ve yenileme çalışmaları da Orta Koridor performansını doğrudan desteklemiştir. Elektrikli ve sinyalli hat uzunluklarının önemli ölçüde artırılmasıyla birlikte, ana koridorlarda daha güvenli, daha yüksek kapasiteli ve daha sürdürülebilir bir işletme yapısı tesis edilmiştir.

Bütün bu yatırımların sonucunda Orta Koridor, Türkiye açısından yalnızca bir transit güzergah değil; aktif olarak kullanılan, büyüyen ve uluslararası ölçekte görünürlüğü artan bir demiryolu koridoru haline gelmiştir. Uluslararası raporlar ve sektör değerlendirmeleri de Orta Koridorun son yıllarda artan yük hacmiyle küresel lojistikte giderek daha fazla dikkate alındığını göstermektedir.

Özetle; BTK ve Marmaray ile kurulan kesintisiz hat, Doğu-Batı ana akslarındaki modernizasyon çalışmaları, Avrupa bağlantısında ilerleyen Halkalı-Kapıkule projesi ve Marmara'daki kapasite artırıcı yatırımlar sayesinde Türkiye, Orta Koridor ve Doğu-Batı demiryolu taşımacılığında haritada görünen bir ülke olmaktan çıkıp, sistemin işleyen ve yön veren ana aktörlerinden biri haline gelmiştir.

DEMİRYOLU, ÜRETİMDEN KÜRESEL PAZARLARA UZANAN ANA TAŞIYICI OLACAK

Lojistik merkezler ve OSB bağlantılarını güçlendirecek demiryolu altyapı projelerinde son durum nedir?

Demiryolu yük taşımacılığının sürdürülebilir biçimde geliştirilmesi açısından lojistik merkezler ve Organize Sanayi Bölgelerinin (OSB) demiryolu ağına doğrudan entegrasyonu, TCDD'nin altyapı yatırımlarında stratejik öncelik alanlarından biridir. Bu yaklaşım doğrultusunda demiryolunu yalnızca bir taşıma hattı değil; üretim, depolama, elleçleme ve dağıtım süreçlerinin entegre biçimde yürütüldüğü bütüncül bir lojistik sistem olarak ele alıyoruz.

Bugün itibarıyla 13 adet lojistik merkez işletmede olup, bu merkezler toplam 5,8 milyon m² alan üzerinde 15,4 milyon ton/yıl taşıma kapasitesi sunulmaktadır. Söz konusu merkezler üzerinden 2013-2024 döneminde toplam 35,6 milyon ton net yük taşınmış; demiryolunun yük taşımacılığındaki rolü somut biçimde güçlenmiştir. Orta ve uzun vadeli planlamalar çerçevesinde lojistik merkez sayısının 2053 yılına kadar 23'e çıkarılması hedeflenmektedir. Bu hedefe ulaşıldığında lojistik merkezlerin toplam alanının 19 milyon m²'ye, toplam taşıma kapasitesinin ise 73,2 milyon ton/yıl seviyesine ulaşması öngörülmektedir. Böylece demiryolunun yük taşımacılığındaki payının artırılması ve kombine taşımacılığın ülke genelinde yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır.

Mevcut durumda; Kemalpaşa-İzmir Lojistik Merkezinin altyapı çalışmaları bitirilmiş,



Sivas, Bilecik (Bozüyük) ve Rize (İyidere) Lojistik Merkezlerinde yapım çalışmaları devam etmektedir. Bunlara ilave olarak Tekirdağ (Çerkezköy), Mardin, Habur (Ovaköy), İstanbul (Avrupa Yakası), Çandarlı ve Filyos gibi stratejik noktalarda 6 adet lojistik merkez proje ve planlama aşamasındadır. Bu merkezler, sanayi bölgeleri, limanlar ve uluslararası ticaret koridorlarıyla güçlü bağlantılar kuracak şekilde planlanmaktadır.

Lojistik merkez yatırımlarının en önemli tamamlayıcı unsurlarından biri ise OSB ve liman iltisak hatlarıdır. Bu hatlar sayesinde sanayi üretimi demiryoluna doğrudan bağlanmakta; yüklerin karayolu-demiryolu-denizyolu arasında kesintisiz biçimde aktarılması mümkün hale gelmektedir. Lojistik merkezlerin tamamında tren teşkil-kabul yolları, konteyner elleçleme sahaları, gümrüklü alanlar ve çok modlu taşımaya uygun altyapılar bu anlayışla planlanmaktadır.

Sanayicilerin yüklerinin üretim tesislerinden demiryolları ile taşınması amacıyla fabrika, liman ve OSB'lere iltisak hattı yatırımları planlanmıştır. Bu kapsamda 2025 yılında 6 adette toplam 11,9 km iltisak hattı tamamlanmış olup 10 adette toplam 163,8 km iltisak hattının yapımına devam edilmektedir. Hasanbey Lojistik Merkezi-Eskişehir OSB, Polatlı Ticaret Odası-OSB, Sincan OSB-Yenikent-Kazan Soda Tesisleri, İncesu OSB ve Havza OSB gibi iltisak hatları, sanayi yüklerinin ana demiryolu ağına doğrudan ve verimli şekilde bağlanmasına yönelik önemli adımlar olarak öne çıkmaktadır.

Özetle; lojistik merkezler ve OSB-liman bağlantılarını güçlendiren demiryolu altyapı yatırımları, yalnızca yük aktarma kapasitesini artıran projeler değil; Türkiye'nin sanayi, ihracat ve uluslararası lojistik hedeflerini destekleyen stratejik bir demiryolu omurgasının temel unsurlarıdır. TCDD olarak hedefimiz, demiryolunu üretimin çıktığı noktadan küresel pazarlara uzanan lojistik zincirin ana taşıyıcısı haline getirmektir.

Uluslararası demiryolu koridorlarında Türkiye'nin rolünü nasıl tanımlarsınız?

Türkiye, Asya ile Avrupa arasında sahip olduğu jeostratejik konum sayesinde uluslararası demiryolu koridorlarında yalnızca bir geçiş ülkesi değil; bağlantı sağlayan, yön veren ve denge kuran merkezi bir aktör konumundadır. Küresel ticaret yollarının yeniden şekillendiği günümüzde bu rol, demiryolu altyapı yatırımları, çok modlu entegrasyon ve bölgesel iş birlikleriyle daha da güçlenmektedir. Özellikle Orta Koridor (Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Koridoru) üzerinde Türkiye, doğu-batı ekseninde kesintisiz demiryolu taşımacılığını mümkün kılan kilit halkalardan biridir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattının işletmeye alınmasıyla Kafkasya ve Orta Asya üzerinden gelen yükler, Türkiye üzerinden Avrupa pazarlarına demiryolu ile ulaşabil-

"Serbestleşme sürecinin sahadaki etkileri somut verilerle de görülmektedir. Demiryolu yük taşımacılığında özel sektör payı 2018 yılında %9 seviyesindeyken, 2025 itibarıyla %19'a yükselmiştir. Bu artış, altyapı yatırımlarıyla desteklenen serbestleşme politikasının doğru yönde ilerlediğini göstermektedir."



mektedir. BTK hattı, Orta Koridorun Kafkasya geçişini mümkün kılan temel omurga olarak bugün aktif biçimde kullanılmaktadır.

Türkiye'nin bu koridordaki rolünü güçlendiren en önemli unsurlardan biri de Marmaray ile Asya ve Avrupa arasında sağlanan kesintisiz demiryolu geçişidir. Marmaray, yalnızca bir şehir içi ulaşım projesi değil; aynı zamanda Türkiye'nin kıtalar arası demiryolu taşımacılığındaki en stratejik bağlantı noktalarından biridir. Avrupa bağlantıları açısından Halkalı-Kapıkule hattı, Türkiye'nin uluslararası demiryolu ağlarıyla entegrasyonunu güçlendiren stratejik projelerden biridir. Bu hat, Türkiye-Avrupa Birliği demiryolu bağlantısında hız, kapasite ve güvenliği artırırken; Marmara Bölgesi'nde yürütülen ilave hat ve kapasite artırımı çalışmaları, uluslararası yük trafiğinin daha düzenli ve sürdürülebilir biçimde akmasını mümkün kılmaktadır.

Son dönemde Türkiye'nin uluslararası demiryolu vizyonunu tamamlayan iki kritik girişim ise Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu Koridorudur. Zengezur Koridoru, Türkiye'yi doğrudan Nahçıvan üzerinden Azerbaycan ve Orta Asya'ya bağlayarak Türk dünyasıyla demiryolu entegrasyonunu güçlendirme potansiyeline sahiptir. Bu koridorun devreye girmesiyle birlikte Orta Koridor daha kısa, daha etkin ve daha rekabetçi bir yapıya kavuşacak; Türkiye'nin doğu yönlü demiryolu erişimi stratejik bir derinlik kazanacaktır.

Kalkınma Yolu Koridoru ise Basra Körfezi'nden başlayarak Irak üzerinden Türkiye'ye ve buradan Avrupa'ya uzanan yeni bir kuzey-güney lojistik omurga oluşturmaktadır. Bu koridor, Orta Doğu-Avrupa ticaretinde demiryolunun payını artıracak; Türkiye'yi yalnızca doğu-batı değil, kuzey-güney ekseninde de ana taşıyıcı ülke konumuna yükseltecektir. Kalkınma Yolu'nun demiryolu bileşeni, limanlar, lojistik merkezler ve ana hatlarla entegre edilerek

Türkiye'nin çok yönlü koridor ülke kimliğini pekiştirmektedir.

Türkiye, uluslararası demiryolu koridorlarında yalnızca altyapı sunan bir ülke değildir. Aynı zamanda iş birliği geliştiren, operasyonel koordinasyon sağlayan ve güvenilirlik üreten bir merkez olarak öne çıkmaktadır. Kafkasya, Orta Asya, Orta Doğu ve Avrupa'daki muhatap kurumlarla yürütülen teknik ve işletme temelli iş birlikleri, koridorların sürekliliğini ve rekabet gücünü artırmaktadır.

Küresel ticarete alternatif güzergahlara olan ihtiyacın arttığı bir dönemde; Orta Koridor, Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu gibi projeler, Türkiye'nin jeopolitik konumunu somut lojistik kapasiteye dönüştürmektedir. Bu koridorlar sayesinde Türkiye, jeopolitik risklere karşı çeşitlendirilmiş rotalar sunan, süre ve maliyet avantajı sağlayan ve ticaretin sürekliliğini destekleyen bir merkez ülke olarak öne çıkmaktadır.

Özetle Türkiye'nin uluslararası demiryolu koridorlarındaki rolü; kıtalar arası bağlantıyı mümkün kılan ana geçiş noktası, çok yönlü lojistik entegrasyonu sağlayan merkez ülke ve bölgesel ticaretin sürekliliğini destekleyen stratejik aktör olarak tanımlanabilir. TCDD tarafından yürütülen altyapı yatırımları ve entegrasyon projeleriyle bu rol, önümüzdeki dönemde daha da güçlenerek devam edecektir.

ÖZEL SEKTÖRÜN PAYI YÜZDE 19'A YÜKSELDİ

Özel sektörün demiryolu taşımacılığına katılımı nasıl desteklenecek?

Demiryolu taşımacılığında özel sektörün etkin biçimde yer alması, sektörün büyümesi ve rekabet gücünün artırılması açısından stratejik bir öneme sahiptir. Bu doğrultuda Türkiye, demiryolu taşımacılığında serbestleşme sürecini yalnızca hukuki bir düzenleme olarak değil; altyapı, işletme ve lojistik kapasite

tenin birlikte geliştirildiği bütüncül bir dönüşüm olarak ele almaktadır.

Bu modelde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, güvenli, erişilebilir ve sürdürülebilir bir altyapıyı işletmekle sorumlu altyapı işletmecisi olarak konumlanırken; özel sektör tren işletmecileri, bu altyapıyı etkin biçimde kullanarak yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerini yürütmektedir. Böylece kamu-özel sektör rolleri net biçimde ayrılmakta, şeffaf ve öngörülebilir bir yapı oluşturulmaktadır. Özel sektörün demiryoluna erişimini destekleyen en önemli unsurlardan biri, altyapının teknik kapasitesinin artırılmasıdır. Elektrifikasyon ve sinyalizasyon yatırımları, ilave hat çalışmaları ve hat modernizasyonları sayesinde demiryolu ağı daha yüksek kapasiteli ve daha esnek bir yapıya kavuşturulmaktadır.

Bununla birlikte lojistik merkezler, yük merkezleri ve OSB-liman iltisak hatları, özel sektörün demiryolunu tercih etmesini doğrudan teşvik eden tamamlayıcı yatırımlar olarak öne çıkmaktadır. Yükün üretildiği noktadan başlayarak demiryoluna kolay erişim sağlanması, özel sektör açısından operasyonel maliyetleri düşürmekte ve demiryolu daha cazip hale getirmektedir.

Serbestleşme sürecinin sahadaki etkileri somut verilerle de görülmektedir. Demiryolu yük taşımacılığında özel sektör payı 2018 yılında %9 seviyesindeyken, 2025 itibarıyla %19'a yükselmiştir. Bu artış, altyapı yatırımlarıyla desteklenen serbestleşme politikasının

doğru yönde ilerlediğini göstermektedir. Önümüzdeki dönemde özel sektör katılımının daha da artması için; altyapı kapasitesinin geliştirilmesi, lojistik merkez sayısının artırılması, iltisak hatlarının yaygınlaştırılması ve dijitalleşme uygulamalarının güçlendirilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca, erişim koşullarının şeffaf ve öngörülebilir şekilde sürdürülmesi, özel sektör yatırımlarının önünü açan temel unsurlardan biri olmaya devam edecektir. Özetle TCDD'nin yaklaşımı; özel sektörü demiryolu taşımacılığında tamamlayıcı ve güçlendirici bir ortak olarak görmek, kamu altyapısı ile özel sektör dinamizmini bir araya getirerek demiryolu taşımacılığını daha rekabetçi, verimli ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşturmayı amaçlamaktadır.

2026'DA KRİTİK DEMİRYOLU PROJELERİ DEVREYE ALINACAK 2026 yılında TCDD'nin gündeminde olan öncelikli konular ve yatırım planları neler?

2026 yılı, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları açısından demiryolu yatırımlarında bir "eşik yılı" niteliği taşımaktadır. Bu dönemde temel yaklaşım; yapımı devam eden yüksek hızlı tren projelerinde kritik kesimlerin tamamlanması ve

devreye alınması, aynı zamanda yeni yüksek hızlı tren hatlarının yatırım programına dahil edilerek demiryolu ağının bütüncül biçimde genişletilmesidir. Bu çerçevede Avrupa bağlantısının omurgasını oluşturan Çerkezköy-Kapıkule Hızlı Tren Projesi'nin 153 kilometrelik kesiminin 2026 yılında devreye alınması hedeflenmektedir. Marmara Bölgesi'nde Gebze-Köseköy 3., 4. ve 5. hat çalışmaları, Marmaray koridorunun kapasitesini önemli ölçüde artıracaktır. Konyaray Projesi'nin 2026 yılında devreye alınmasıyla şehir içi, banliyö ve ana hat entegrasyonu güçlenecektir. Sincan OSB-Yenikent-Kazan Soda Demiryolu Projesi ile Başkentray hattı sanayi tesislerine doğrudan bağlanacaktır. İncesu OSB, Havza OSB ve Hasanbey Lojistik Merkezi iltisak hatlarının tamamlanmasıyla sanayi üretimi doğrudan demiryoluna entegre edilecektir. Tatvan (Rahova) Yük Merkezi'nin devreye alınmasıyla Doğu Anadolu'da lojistik kapasite artacaktır. Yerli ve millî sinyalizasyon projeleri ise işletme güvenliği ve teknolojik bağımsızlık açısından önemli kazanımlar sağlayacaktır. Ankara-İzmir, Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep ve Kırıkkale-Çorum hızlı tren projeleri 2026 yılında da kesintisiz biçimde devam edecektir. Ayrıca Çorum-Samsun ve Toprakkale-İskenderun hatlarıyla yüksek hızlı tren ağının yeni halkaları oluşturulacaktır.



ELEKTRİKLİ HAT ORANI 2053'TE YÜZDE 90'A ÇIKACAK

Çevresel sürdürülebilirlik ve düşük karbon hedefleri doğrultusunda neler yapılıyor?

Demiryolu ulaşımı, doğası gereği düşük karbonlu ve çevreci bir taşıma türüdür. TCDD olarak bu yapısal avantajı yalnızca korumakla yetinmiyor; altyapı yatırımları, enerji politikaları ve işletme modelleriyle çevresel sürdürülebilirliği daha ileri bir seviyeye taşımayı hedefliyoruz. Bu yaklaşım, demiryolunu Türkiye'nin iklim ve enerji dönüşümünde stratejik bir aktör haline getirmektedir.

Bu kapsamda en somut adımların başında elektrifikasyon ve sinyalizasyon yatırımları gelmektedir. Elektrikli hatların yaygınlaştırılması, dizel yakıt kullanımını azaltarak hem karbon salımını düşürmekte hem de enerji verimliliğini artırmaktadır. Orta vadede elektrikli hat oranının 2028'de %72'ye, uzun vadede ise 2053'te %90'a çıkarılması hedeflenmektedir.

Bununla birlikte TCDD'nin çevresel sürdürülebilirlik yaklaşımında enerji üretiminde dönüşüm ayrı bir öneme sahiptir. Demiryolu işletmeciliğinde kullanılan hareket enerjisinin yenilenebilir kaynaklardan karşılanmasına yönelik önemli projeler hayata geçirilmektedir. Orta vadede tüketilen enerjinin %35'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanması hedeflenmiştir. Toplam kurulu gücü 200 MWe olan 3 adet GES Projesi ile 300 milyon KWh/yıl elektrik üretilmesi planlanmıştır.

Bu yatırımlar, TCDD'nin yalnızca enerji tüketen bir kurum

olmaktan çıkarak, yenilenebilir enerji üreten ve hareket enerjisini dönüştüren bir yapıya evrilmesi açısından kritik bir eşik niteliği taşımaktadır.

Çevresel sürdürülebilirliğin bir diğer önemli boyutu ise yük taşımacılığının demiryoluna kaydırılmasıdır. Lojistik merkezler, iltisak hatları ve liman entegrasyonu sayesinde yüklerin karayolundan demiryoluna aktarılması; karbon salımının azaltılması, enerji verimliliğinin artırılması ve çevresel etkilerin minimize edilmesi açısından önemli kazanımlar sağlamaktadır. Bu doğrultuda demiryolunun yük taşımacılığındaki payının 2053 yılına kadar %22 seviyesine çıkarılması hedeflenmektedir.

Ayrıca modernizasyon çalışmaları, yerli ve millî sinyalizasyon sistemlerinin yaygınlaştırılması ve dijital bakım-izleme uygulamaları sayesinde trenlerin daha az enerji tüketerek işletilmesi sağlanmakta; altyapının çevresel ayak izi sistematik biçimde düşürülmektedir.

Özetle TCDD'nin çevresel sürdürülebilirlik yaklaşımı; elektrikli ve sinyalli hatların yaygınlaştırılması, yenilenebilir enerji yatırımlarıyla hareket enerjisinin dönüştürülmesi ve yük taşımalarının demiryoluna kaydırılması eksenlerinde ilerleyen bütüncül bir stratejiye dayanmaktadır. Bu adımlar, demiryolunu yalnızca güvenli ve ekonomik değil; aynı zamanda Türkiye'nin düşük karbonlu geleceğinin temel taşıyıcılarından biri haline getirmektedir.

Kartepe Demiryolu Terminali'nden İlk Tren Avrupa'ya başarıyla ulaştı

YENİ İNTERMEDAL PROJELERLE

AVRO-ASYA DEMİRYOLU KORİDORU

GÜÇLENDİ



Kartepe Demiryolu Terminali'nden 26 Kasım'da yola çıkan ilk trenin yalnızca 4 gün 11 saatlik transit süresiyle Avrupa'daki Dunajská Streda METRANS Terminali'ne ulaşması, Türkiye'yi Orta Avrupa'ya bağlayan yeni Avro-Asya demiryolu koridorunun operasyonel gücünü teyit etti. METRANS öncülüğünde hayata geçirilen proje, yeni iş birlikleri ve artan seferlerle bölgesel intermodal taşımacılığın ölçeğini büyütüyor.

Avro-Asya intermodal taşımacılığında yeni bir dönemin kapısını aralayan Kartepe – Halkalı – Dunajská Streda demiryolu hattı, Türkiye ile Orta Avrupa arasında doğrudan ve düzenli bir demiryolu bağlantısı sağladı. Bu yeni hat kapsamında Kartepe Demiryolu Terminali'nden kalkan ilk tren, 26 Kasım 2025 tarihinde saat 09.36'da Slovakya'daki Dunajská Streda METRANS Terminali'ne ulaşarak kurulan demiryolu koridorunun operasyonel güvenilirliğini ve sorunsuz performansını teyit etti.

İLK SEFER SADECE 4 GÜN 11 SAATTE TAMAMLADI

METRANS Türkiye Projesi kapsamında hayata geçirilen bu başarılı operasyon, Asya ile Avrupa arasındaki batı yönlü taşımacılık çözümlerini daha da güçlendirmeyi hedefliyor. Yeni hizmet; müşterilere hızlı, verimli ve sürdürülebilir bir lojistik alternatif sunarken, güvenilir kıtalararası demiryolu taşımacılığına yönelik artan talebe de güçlü bir yanıt veriyor.

İlk operasyonda yalnızca 4 gün 11 saatlik transit süresine ulaşılması, hattın modern ve zamana duyarlı tedarik zincirlerinin ihtiyaç duyduğu hizmet seviyesini daha başlangıç aşamasında karşıladığını ortaya koydu.

Başarılı lansman, tüm taşıma zinciri boyunca kurulan yakın iş birlikleri sayesinde mümkün oldu. METRANS, projenin hayata geçirilmesinde gösterdikleri profesyonellik ve katkılar dolayısıyla Railport, Pasifik Eurasia, DB Cargo Bulgaria, Transagent, METRANS Danubia ve METRANS Rail Slovakia'ya teşekkür etti.

KARTEPE – HALKALI – DUNAJSKÁ STREDA HATTI ASYA İLE AVRUPA ARASINDA YENİ BİR DEMİRYOLU KÖPRÜSÜ

Kartepe – Halkalı – Dunajská Streda Demiryolu Terminali bağlantısı, Türkiye'nin Asya ve Avrupa yakaları arasında doğrudan ve verimli bir demiryolu köprüsü oluşturarak uluslararası kargo akışları

için yeni intermodal fırsatlar sunuyor. Güvenilir iş ortaklarıyla kurulan yapı, tüm güzergah boyunca yüksek hizmet kalitesi ve operasyonel istikrar sağlıyor.

Müşteriler, Kartepe Demiryolu Terminali'nde METRANS'ın 45' palet genişliğine uygun ekipmanları sayesinde yükleme ve boşaltma süreçlerinde esnek seçeneklerden faydalanabiliyor. Terminalde sunulan doğrudan ilk ve son kilometre kamyon taşımacılığı hizmetleri, kapıdan kapıya kesintisiz lojistik çözümler sağlarken, Türkiye'nin Asya yakasında esnek ekipman dağıtımını da destekliyor.

İSTANBUL – DUNAJSKÁ STREDA KORİDORUNDA SEFER SAYISI ARTIYOR

Avro-Asya koridorunu daha da güçlendirmeyi hedefleyen METRANS Grubu, Hilal Trans ile iş birliği içinde 13 Ocak 2026 itibarıyla İstanbul – Dunajská

Streda – İstanbul hattındaki sefer sayısını artırdı. Bu adım, METRANS'ın Türkiye ile Orta Avrupa arasında intermodal hizmetleri sürekli geliştirmeye yönelik uzun vadeli stratejik taahhüdünü bir kez daha ortaya koyuyor.

Projeye dâhil olan ve mevcut değiştirilebilir kasa operasyonlarını tamamlayan Hilal Trans, mega treyler filosunu demiryolu taşımacılığına entegre ederek koridorda sunduğu özel hizmetleri daha da güçlendiriyor. Haftada dört gidiş-dönüş seferiyle işletilecek hat, Türkiye ile Slovakya arasında güçlü bir intermodal bağlantı kurarken, çevre Avrupa pazarlarına erişimi de genişletecek.

Proje ortakları, bu girişimin daha entegre, sürdürülebilir ve dayanıklı bir lojistik yapı oluşturma yolunda önemli bir adım olduğuna dikkat çekiyor. Her iki şirket de çevre dostu ve verimli taşımacılık çözümlerini geliştirmeye ve bu koridoru yakın iş birliği içinde büyütme devam edeceklerini vurguluyor.

İLK MÜŞTERİ BULUNG'UN KİLİT KATKISI

Kartepe-Dunajská Streda hattında gerçekleştirilen ilk tren seferinin müşterisi BULUNG oldu. İlk tren operasyonunun başarıyla tamamlanmasında kritik rol oynayan pilot müşteri BULUNG'a teşekkür eden METRANS yöneticileri şu değerlendirmede bulundu:

"BULUNG'un güveni, bağlılığı ve aktif katılımı olmadan bu hizmetin hayata geçirilmesi mümkün olmazdı. Koridorun ilk müşterisi olarak BULUNG, kombine taşımacılık çözümünün geliştirilmesinde bizimle yakın iş birliği içinde çalıştı ve

"Kartepe – Halkalı – Dunajská Streda Demiryolu Terminali bağlantısı, Türkiye'nin Asya ve Avrupa yakaları arasında doğrudan ve verimli bir demiryolu köprüsü oluşturarak uluslararası kargo akışları için yeni intermodal fırsatlar sunuyor. Güvenilir iş ortaklarıyla kurulan yapı, tüm güzergah boyunca yüksek hizmet kalitesi ve operasyonel istikrar sağlıyor."



yeni bir Avrasya hattına özgü operasyonel ve altyapısal zorlukların aşılmasında önemli katkı sağladı. Gösterdikleri açıklık, esneklik ve uzun vadeli vizyon, bu pilot projeyi başarılı ve sürdürülebilir bir operasyona dönüştüren temel unsurlar oldu.

METRANS olarak bu ortaklığa büyük değer veriyor, BULUNG'un en başından bu yana duyduğu güveni takdirle karşılıyoruz. Bu tür iş birlikleri, söz konusu güzergahta güvenilir ve sürdürülebilir intermodal taşımacılık çözümlerinin geliştirilmesinin temelini oluşturuyor."



TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Ufuk Yalçın:

Türkiye'yi demiryolu ile YEŞİL VE STRATEJİK bir lojistik üssü yapıyoruz

Demiryolu yük taşımacılığında 2025'te 25,3 milyon tona ulaştıklarını belirten TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Ufuk Yalçın, Orta Koridor'dan Marmara'yı, liman bağlantılarından dijitalleşmeye kadar süren yatırımlarla Türkiye'yi bölgesel ve küresel ticarete "yeşil bir köprü" haline getirmeyi amaçladıklarını vurguladı.



Sorularımızı cevaplandıran TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Ufuk Yalçın, 2025'in planlı ve istikrarlı çalışmaların somut sonuçlarını aldıkları bir yıl olduğunu söyledi. Yalçın, 2025'te toplam 25,3 milyon ton yük taşıdıklarını aktarıırken, bölgesel iş birlikleri ve paydaşlarla bu rakamları daha da artırmayı hedeflediklerini dile getirdi. Türkiye'nin jeostratejik konumu ve demiryolu omurgasına sahip ulaştırma projeleri sayesinde bölgesel bir lojistik merkez olma yolunda kararlılıkla ilerlediğini belirten Yalçın, 2030 perspektifinde BTK hattının kapasitesinin artırılmasının, yeni destinasyonlara açılmasının ve Kalkınma Yolu Projesi ile Zengezur Koridoru'na entegrasyonun öncelikli hedefler arasında olduğunu vurguladı.

Demiryolu yük taşımacılığının Türkiye'nin Asya, Avrupa ve Afrika arasındaki doğal köprü konumunu modern teknolojilerle birleştirerek ülkeyi küresel ekonominin vazgeçilmez bir paydaşı haline getirdiğini aktaran Yalçın, dijital gümrük süreçleri ve uluslararası iş birlikleriyle desteklenen altyapının Türkiye'nin lojistik gücünü geleceğe taşıdığını da sözlerine ekledi.

2026 YÜK HEDEFİ 25,5 MİLYON TON

TCDD Taşımacılık olarak son yıllarda demiryolu yük taşımacılığında ulaşılan tonaj ne seviyededir? 2025 ve 2026 için öngörülen hedefler nelerdir?

Demiryolu yük taşımacılığı, ülkemizin ulaştırma ve lojistik politikaları içinde giderek daha stratejik bir konuma yerleşmektedir. Bu çerçevede 2025 yılı, planlı ve istikrarlı çalışmalarımızın somut sonuçlarını aldığımız verimli bir yıl olmuştur.

TCDD Taşımacılık olarak 2025 yılında 22,1 milyon tonu yurt içi, 3,2 milyon tonu yurt dışı olmak üzere toplam 25,3 milyon ton yük taşıması gerçekleştirdik. Paydaşlarımızla ve bölgesel iş birlikleriyle bu rakamları daha da artırmayı hedefliyoruz. Demiryolunun yük taşımacılığındaki payının artması; üretimin, ihracatın ve küresel ticaretteki rekabet gücümüzün desteklenmesi anlamına geliyor.

2026 yılı için hedefimiz ise 22,1 milyon

ton yurt içi, 3,4 milyon ton yurt dışı olmak üzere toplam 25,5 milyon ton yük taşımaktır.

Türkiye, Orta Koridor başta olmak üzere uluslararası lojistik koridorlarda giderek daha fazla rol üstleniyor. Demiryolu yük taşımacılığı bu koridorlarda Türkiye'ye nasıl bir stratejik avantaj sağlıyor?

Türkiye, 4 saatlik uçuş mesafesiyle 1,5 milyar insanın yaşadığı ve 55 trilyon doları aşan ekonomik büyüklüğe sahip 67 ülkeye erişim sağlayabilen, kıtaları buluşturan stratejik bir konumda yer alıyor. Bu avantaj, küresel ticaretin değişen ihtiyaçlarına verdiğimiz planlı ve uzun vadeli politikalarla her geçen gün daha da güçleniyor.

Çin ile Avrupa'yı birbirine bağlayan üç ana güzergâhtan biri olan ve Orta Koridor olarak adlandırılan Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı üzerinde Türkiye kilit bir konuma sahiptir. Kuzey Koridoru'na

kıyasla daha hızlı, daha ekonomik ve daha güvenli bir alternatif sunan Orta Koridor'un küresel ticaretteki önemi giderek artmaktadır.

Bu hattın ana bileşenlerinden biri olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Hattı üzerinden, Kuzey Koridoru'nda yaklaşık 20 günü, Güney Koridoru'nda ise denizyoluyla 60-90 günü bulan taşıma sürelerini 10-15 gün seviyelerine indiriyoruz. Orta vadede bu süreyi 10 güne düşürmeyi, uzun vadede ise bu güzergâhta yılda 1.500 blok tren işletmeyi hedefliyoruz.

BTK hattı üzerinden Çin'den gelen yükleri, Marmaray geçişi sayesinde Avrupa'ya kesintisiz ulaştırıyoruz. Bu taşımalar için Marmaray'da 24 saat kesintisiz geçiş imkânı sağlıyor; trenlerin Kars'tan Kapıkule'ye kadar duraksız ilerleyebilmesi için gerekli tüm operasyonel ve teknik tedbirleri alıyoruz.

Ayrıca 2025 yılı Mayıs ayında devreye aldığımız Bandırma-Tekirdağ Tren Feribot Hattı ile Marmaray'dan geçişine izin verilmeyen yüklerin Asya-Avrupa arasında taşınmasını mümkün hale getirdik.

Özellikle Avrupa Birliği pazarında "Yeşil Lojistik" artık bir tercih değil, zorunluluk haline gelmiştir. Demiryolunun karayoluna kıyasla çok daha düşük karbon emisyonu sunması, Türkiye'nin transit taşımacılıktaki cazibesini artırmaktadır. 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı doğrultusunda araç filomuzu çevreci, yeni nesil lokomotiflerle yeniliyor; hatlarımızı kademeli olarak elektrikli hale getiriyoruz. Bu yaklaşım, Türkiye'yi

yalnızca bir ulaşım güzergâhı değil, aynı zamanda "yeşil bir ticaret köprüsü" konumuna taşımaktadır.

YATIRIMLAR YÜK TAŞIMACILIĞINDA STRATEJİK AVANTAJ SAĞLIYOR

2026 yılı ulaştırma yatırımlarında demiryolunun payının yüzde 50'nin üzerine çıkarılması hedefleniyor. Bu kaynak artışı, yük taşımacılığına hangi somut projelerle yansıyor?

Demiryolu taşımacılığı, özellikle yük taşımacılığında diğer ulaşım modlarına kıyasla önemli avantajlar sunmaktadır. Bu avantajların sürdürülebilmesi için altyapının güçlendirilmesi, araç filosunun yenilenmesi ve hizmet kalitesinin artırılması büyük önem taşıyor.

2003 yılından bu yana uygulanan öncelikli demiryolu politikaları sayesinde altyapıdan işletmeciliğe kadar pek çok

alanda önemli ilerlemeler kaydedildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın 2053 hedefleri doğrultusunda yürütülen çalışmalar kapsamında 4.158 kilometrelik hatta yapım çalışmaları devam ederken, 2028 yılına kadar demiryolu ağımızın 17.287 kilometreye çıkarılması planlanıyor.

Bu süreçte lojistik merkez sayımızın 12'den 25'e yükseltilmesi, mevcut hatların modernizasyonu ile elektrikli ve sinyalli hat oranının artırılması hedeflenmektedir. Yerli ve millî imkânlarla üretilen konteyner vagonları, tank taşıma vagonları ile yangın ve acil müdahale trenleri; hem sivil taşımacılık hem de ülke savunması açısından önemli bir kapasite artışı sağlamaktadır.

Bu kapsamda 2025 yılında TÜRASAŞ'tan 16 adet E5000 Millî Elektrikli Lokomotif ile 100'ü askerî tank taşıma olmak üzere toplam 673 adet yük vagonunu teslim aldık. Yük taşımacılığı açısından kritik öneme sahip yeni hatların inşası da eş zamanlı olarak sürmektedir.

Demiryolu yük taşımacılığında liman bağlantıları ve lojistik merkezlerin rolü giderek artıyor. TCDD Taşımacılık bu entegrasyonu güçlendirmek adına nasıl bir yol haritası izliyor?

Ülkemizde bulunan 192 liman ve iskelenin 23'ünde demiryolu bağlantılı yük taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Bu limanlardan 2025 yılında yaklaşık 4,8 milyon ton yük taşınmış olup, bu miktar toplam taşımalarımızın yüzde 19'una karşılık gelmektedir.

Ayrıca demiryolu bağlantılı 12 lojistik merkezimiz aktif olarak hizmet vermektedir. 2025 yılında bu merkezler

"2026 yılında da TCDD Taşımacılık AŞ ailesi olarak demiryolu taşımacılığının daha ikiye daha güzele ulaştırılması için paydaşlarımızla birlikte çalışmaya devam edeceğiz. 2026 yılı sektörümüzün daha da ileri noktaya ulaştığı bir yıl olacak. Paydaşlarımızla bizleri buluşturan ve demiryolu sektörüne katkı sağlayan UTA Lojistik Dergisi'ne de teşekkür ediyorum."



üzerinden yaklaşık 5,3 milyon ton yük taşınmış ve bu da toplam taşımalarımızın yüzde 21'ini oluşturmuştur.

Bu veriler, liman–demiryolu–lojistik merkez entegrasyonunun önemini açıkça ortaya koymaktadır. Bu nedenle çok modlu taşımacılık yapısını güçlendirmeye yönelik çalışmalarımızı kararlılıkla sürdürüyoruz.

DİJİTALLEŞME VE AKILLI TAŞIMACILIK İLE OPERASYONEL VERİMLİLİK

Dijitalleşme ve operasyonel verimlilik, yük taşımacılığında rekabet gücünü belirleyen unsurlar haline geldi. TCDD Taşımacılık bu alanda hangi teknolojik yatırımları hayata geçiriyor?

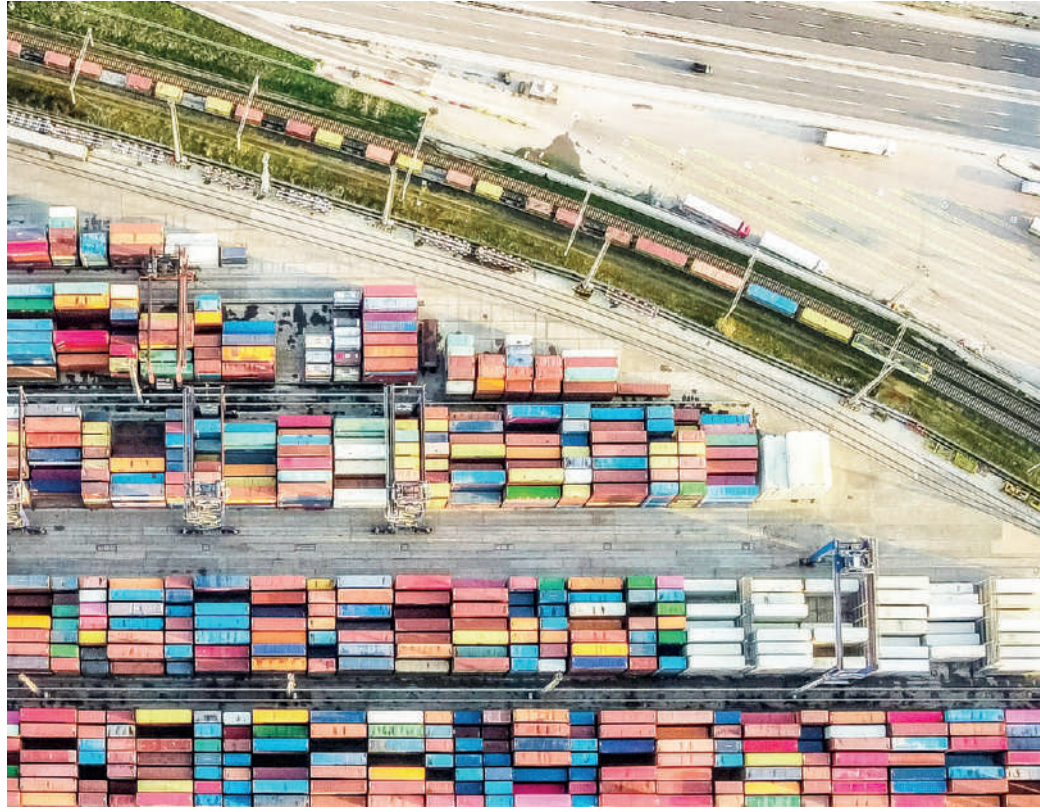
Yük taşımacılığında etkin planlama, operasyonel verimlilik ve paydaşlarla güçlü koordinasyon, dijital çözümlerle mümkün hale gelmektedir. Bu anlayışla yük taşımacılığının tüm aşamalarını kapsayan entegre teknolojik yatırımları hayata geçiriyoruz.

Eylül 2025'te Halkalı Lojistik Sahası'nda devreye aldığımız Lojistik Terminal Yönetim Sistemi (LTYS) ile konteyner giriş-çıkış, bekleme ve elleçleme süreçleri dijital ortamda yönetilmektedir. Bu sistemi diğer lojistik sahalarımıza da yaygınlaştırmayı hedefliyoruz.

Kurumsal Kaynak Yönetim Sistemi, Kombine Taşımacılık Yönetim Sistemi (KTYs) ve Müşteri Taşıma/Talep Yönetim Sistemi (MTYS) sayesinde yük siparişleri, konteyner hareketleri ve müşteri talepleri uçtan uca dijital olarak yönetilmektedir.

Araç Konum Sorgulama Sistemi ile tüm vagon ve lokomotifler anlık olarak izlenebilmekte; bu da operasyonel kontrolü ve hizmet kalitesini artırmaktadır.

Önümüzdeki dönemde büyük veri



analitiği ve yapay zekâ destekli uygulamalar ile kestirimci bakım, yük optimizasyonu, risk analizi ve müşteri memnuniyeti alanlarında akıllı taşımacılık çözümleri sunmayı hedefliyoruz.

Ayrıca ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi belgelendirme sürecimizi tamamlamak üzereyiz. Amacımız, kurumsal ve sürdürülebilir bir hizmet yapısını kalıcı hale getirmektir.

TCDD Taşımacılık olarak müşteri taleplerini ve memnuniyetini gözeterek, iş akışındaki riskleri/aksaklıkları öngörebilen, her anlamda hizmet kalitesini yükselten bir Şirket olmayı hedefliyoruz.

2030 perspektifinden bakıldığında, Türkiye'nin demiryolu yük taşımacılığında bölgesel bir merkez olma hedefi bulunuyor mu? Bu vizyonda TCDD Taşımacılık nasıl bir rol üstlenecek?

Türkiye, jeostratejik konumu ve omurgası demiryolu olan ulaştırma projeleriyle bölgesel bir lojistik merkez olma yolunda kararlılıkla ilerlemektedir. Çin'den Avrupa'ya, Orta Doğu'ya ve Afrika'ya uzanan Orta Koridor'un kilit aktörlerinden biri olarak bu süreçte önemli bir sorumluluk üstleniyoruz.

BTk hattı üzerinden yıllık yaklaşık 500 bin ton yük taşımacılığı gerçekleştiriyoruz. 9 Temmuz 2025'te Çin'den hareket eden ilk trenle Çin-Avrupa arasında düzenli demiryolu yük taşımacılığı fiilen başlamış olup, bugüne kadar toplam 12 tren Türkiye ve Avrupa'daki varış noktalarına başarıyla ulaşmıştır.

2030 perspektifinde BTK hattının kapasitesinin artırılması, yeni destinasyonlarla genişletilmesi, Kalkınma Yolu Projesi ve Zengezur Koridoru ile entegrasyon temel önceliklerimiz arasında yer almaktadır.

Demiryolu yük taşımacılığı; Türkiye'nin Asya, Avrupa ve Afrika arasındaki doğal köprü konumunu, modern teknolojilerle birleştirerek ülkemizi küresel ekonominin vazgeçilmez bir paydaşı haline getiriyor. Dijital gümrük süreçleri ve uluslararası iş birlikleriyle desteklediğimiz bu altyapı, Türkiye'nin lojistik gücünü geleceğin dünyasına taşıyor.



SÜRDÜRÜLEBİLİR

GIDA ZİRVESİ

SUSTAINABLE FOOD SUMMIT

11.YIL

GIDANIN GELECEĞİ İÇİN SEKTÖRÜN BÜYÜK BULUŞMASI!



17 Aralık
2025



Swissôtel
The Bosphorus



SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
AKADEMİSİ
SUSTAINABILITY ACADEMY



TÜGİS
Türkiye Gıda Sanayi
İşverenleri Sendikası
1991

DAYANIKLI

SAĞLIKLI

ADİL

Ana Sponsor

pladis

İLKER GODIVA MYBIES

Platin Sponsor

aromsa

YARATICI LEZZET ORTAĞINIZ

Altın Sponsor



Cargill



HARIBO

Mérieux
NutriSciences



Gümüş Sponsor

eker

Pasifik Eurasia, Orta Koridor'da konsolidasyon ve büyüme için eş zamanlı yönetecek

Pasifik Eurasia Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erol Erkan, Orta Koridor'un Türkiye için yalnızca bir transit hat değil, jeoekonomik bir kaldıraç olduğunu vurguladı. Çin iş birlikleri, BTK hattı ve Arkas ortaklığı sayesinde şirketin operasyonel gücünün arttığını belirten Erkan, halka arz sürecinin Pasifik Eurasia'yı Avrasya ölçeğinde bir lojistik platforma dönüştürmeyi hedeflediğini söyledi. Erkan, 2026'yı ise konsolidasyon ile sıgıranın eş zamanlı yönetileceği bir yıl olarak tanımlayarak, yurt içi lojistik ağı güçlendirilmesi, Orta Koridor'da kalıcı operasyonel varlık oluşturulması ve fiziki-dijital altyapı yatırımlarına öncelik verileceğini aktardı.



Erol Erkan

Pasifik Eurasia Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erol Erkan, Çin-Avrupa lojistik hatlarında Orta Koridor'un stratejik rolüne dikkat çekerek, Türkiye merkezli demiryolu yatırımları, Çin iş birlikleri ve halka arz sürecinin şirketin küresel büyüme hedeflerini hızlandıracağını söyledi.

2025 yılını şirketiniz açısından nasıl bir performansla kapatıyorsunuz? Bu dönemde öne çıkan yatırımlarınız, projeleriniz, kapasite artışlarınız ve ulaşılan taşıma hacmi hakkında bilgi verebilir misiniz?

2025 yılı, Pasifik Eurasia açısından hem doğu coğrafyasında, özellikle Çin'de yeni iş birliklerinin ortaya çıktığı hem de yurt içinde yeni ortaklıklarla demiryolu tren işletmeciliğinde güç kazandığımız önemli bir yıl oldu. Şirket olarak belirlediğimiz hedeflere ulaşma doğrultusunda bu dönemde son derece stratejik adımlar attığımızı söyleyebiliriz. Bu kapsamda gerçekleştirilen

anlaşmalar ve kaydedilen gelişmeler kamuoyuyla da paylaşılmıştır. 2025 yılına ilişkin en önemli gelişmeler olarak nitelendirdiğimiz başlıkları şu şekilde sıralamak isterim:

'ORTA KORIDOR TÜRKİYE OLMADAN TAM KAPASİTEYE ULAŞAMAZ'

Bu yıl, farklı tarihlerde Çin'e gerçekleştirdiğimiz ziyaretler sonrasında Çin Devlet Demiryolları otoriteleri ile önemli anlaşmalara imza attık. Çin'den Avrupa'ya lojistik erişimi sağlayan Orta Koridor'un, Türkiye olmaksızın gerçek kapasitesine ulaşamayacağı gerçeğini her platformda dile getirdik. Hazar'ı geçen yük trafiğinin Türkiye üzerinden Avrupa'ya erişiminin, diğer koridorlara kıyasla daha güvenli ve avantajlı olduğunu vurguladık. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı ile Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping'in, özellikle Şanghay İşbirliği Örgütü toplantıları kapsamında yaptıkları açıklamalarda altını çizdikleri Kuşak ve Yol Projesi ile Orta Koridor'un uyumlaştırılması hedefi de bu sürecin temel dayanaklarından biri oldu.

Diğer yandan Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Kuzey Koridor'un işlevselliği zayıflarken, güneyde deniz yollarında yaşanan çatışmalar, Süveyş Kanalı'ndaki aksamalar ve geçiş güvenliğine ilişkin sorunlar alternatif güzergahları zorunlu kıldı. Karadeniz üzerinden gerçekleştirilen taşımalar dahi ciddi güvenlik riskleriyle karşı karşıya kalırken, şirketimizce 2025 yılında yapılan bu anlaşmalar, Türkiye'nin lojistik merkez olma hedefine önemli katkılar sağladı.

Bu anlaşmaların ardından deneme tren seferleri başlattık. Çin-Kazakistan-Hazar Denizi-Azerbaycan-Gürcistan hattını kullanarak, ülkemiz üzerinden Avrupa'nın farklı noktalarına yükleri bir aydan kısa sürede ulaştırabildik. Önümüzdeki dönem için umut vadeden bu gelişmelerle birlikte, BTK hattı üzerinden yılda 1.000 tren hedefine orta vadede ulaşılmasının mümkün olduğunu değerlendiriyoruz.

ARKAS İLE STRATEJİK ORTAKLIK

Bununla birlikte, ulusal ve uluslararası demiryolu taşımacılığı faaliyetlerinde pazar payını ve operasyonel verimliliği artırmak, sektörün ihtiyaçlarına etkin çözümler üretmek amacıyla; çeyrek asrı aşkın süredir faaliyet gösteren, 2.000'den fazla çalışanıyla yurt içi ve uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetleri sunan Arkas Lojistik A.Ş. ile demiryolu taşımacılığı özelinde bir iş birliğine imza attık.

Yılın son çeyreği itibarıyla Pasifik Eurasia Demiryolu Tren İşletmeciliği şirketimiz, %50 Arkas ortaklığıyla Pasifik-Arkas Demiryolu Tren İşletmeciliği adı altında faaliyetlerini sürdürmeye başladı. Bu iş birliği kapsamında; Pasifik-Arkas DTİ olarak 5 adet dual (hem dizel hem elektrikli) lokomotif ile hem İstanbul-Avrupa hem de Mersin-Avrupa hatlarında düzenli taşımacılık faaliyetlerine başladık.

Bu ortaklıkla amaçlanan; Türkiye'de demiryolu lojistiğinin gelişimine katkı sağlamak, özel sektörün demiryolu taşımacılığındaki payını artırmak ve her iki tarafın güçlü yönlerini bir araya getirerek özel sektör dinamizmiyle demiryolu taşımacılığı ve lojistik hacmini büyütme. Söz konusu iş birliğiyle ortaya çıkacak sinerjinin; BTK ve Çin-Avrupa koridorlarında uluslararası taşımacılıktaki pazar ve operasyonel gücü artıracığına, ekipman çeşitliliğinin sağlanmasıyla birlikte farklı taşıma modlarında dünyanın farklı bölgelerine yönelik lojistik çözüm üretme kabiliyetimizi geliştireceğine inanıyoruz.

Bunlara ek olarak, 2025 yılında pek çok yeni proje hayata geçirildi; yeşil lojistik ve çevreci taşımacılık yaklaşımı doğrultusunda demiryolu taşımacılığına yeni müşteriler kazandırıldı, farklı noktalarda terminal hizmetleri sunulmaya başlandı ve şirketin ciro ile kârlılık hedeflerine yönelik faaliyetler hız kesmeden devam etti.

2025 yılı üçüncü çeyreği itibarıyla 1,8 milyar TL ciroya ulaşılmış olup, 2024 yılının aynı dönemiyle kıyaslandığında %71'lik bir büyüme kaydedilmiştir. 2025 yıl sonu mali tablo çalışmaları ise halen devam etmektedir. Tüm bu gelişmeler ışığında, şirketimizin önümüzdeki dönemde çok daha yüksek taşıma hacmi ve ciro seviyelerine ulaşacağını öngörüyoruz.

HALKA ARZ HER ALANDA ÇARPAN ETKİSİ YARATACAK

Halka arz süreci demiryolu ve lojistik hizmetlerinizde nasıl bir büyüme yaratacak?

Halka arz, Pasifik Holding ve dolayısıyla Pasifik Eurasia açısından yalnızca bir finansman temini adımı olarak ele alınmamakta; aynı zamanda şirketin ölçek, yönetim, jeostratejik ve jeoekonomik konumlanmasını eş zamanlı olarak ileri taşıyan yapısal bir dönüşüm aracı olarak kurgulanmaktadır. Bu sürecin demiryolu ve lojistik hizmetlerimizde yaratacağı büyüme, üç ana eksenle değerlendirilebilir.

Birinci eksen, sermaye derinliği ve yatırım kapasitesidir. Halka arz yoluyla sağlanacak kaynak; lokomotif ve konteyner parkının genişletilmesi, özel konteyner çözümleri, terminal yatırımları ve dijital operasyon altyapısının güçlendirilmesi gibi alanlara yönlendirilecektir. Bu sayede hem kapasite artışı sağlanacak hem de hizmet sürekliliği ve operasyonel esneklik bir üst seviyeye taşınacaktır. Demiryolu taşımacılığında ölçek büyümesi doğrudan rekabet gücü üretmektedir; halka arz da bu ölçeği hızlandıran bir kaldıraç işlevi görecektir.

İkinci eksen, kurumsallaşma ve şeffaflık temelli güven üretimidir. Halka açık bir yapı; uluslararası yük sahipleri, finans kuruluşları ve stratejik ortaklar nezdinde, genelde holdingimizi özelde ise Pasifik Eurasia'yı öngörülebilir, denetlenebilir, sürdürülebilir ve uzun vadeli bir iş ortağı konumuna taşıyacaktır. Bu durum, özellikle Orta Koridor hattında Çin başta olmak üzere küresel aktörlerle yapılacak uzun vadeli kontratlarda önemli bir avantaj sağlayacaktır. Güvenin kurumsal çerçevede tahkim edilmesi, büyümeyi niceliksel olduğu kadar niteliksel olarak da derinleştirecektir.

Üçüncü eksen ise jeoekonomik konum-

"Arkas Lojistik A.Ş. ile demiryolu taşımacılığı özelinde bir iş birliğine imza attık. Yılın son çeyreği itibarıyla Pasifik Eurasia Demiryolu Tren İşletmeciliği şirketimiz, %50 Arkas ortaklığıyla Pasifik-Arkas Demiryolu Tren İşletmeciliği adı altında faaliyetlerini sürdürmeye başladı. Bu iş birliği kapsamında; Pasifik-Arkas DTİ olarak 5 adet dual (hem dizel hem elektrikli) lokomotif ile hem İstanbul-Avrupa hem de Mersin-Avrupa hatlarında düzenli taşımacılık faaliyetlerine başladık."

lanma ve ağ etkisidir. Halka arz sonrasında güçlenen mali ve kurumsal yapı, Pasifik Eurasia'nın yalnızca taşıma yapan bir operatör olarak algılanmasının ötesine geçerek; koridor yöneten, akış planlayan ve bölgesel bağlantısallık üreten bir aktör olarak konumlanmasını destekleyecektir. Bu çerçevede büyüme, yalnızca taşınan tonaj artışıyla sınırlı kalmayacak; değer zincirinin daha üst halkalarına doğru genişleyen bir yapıya evrilecektir.

AVRASYA ÖLÇEĞİNDE LOJİSTİK PLATFORMA DÖNÜŞÜYOR

2026 yılına yönelik stratejik öncelikleriniz neler olacak? Yurt içi ve yurt dışı büyüme hedefleriniz, planlanan yatırımlarınız ve odaklanacağınız alanları paylaşır mısınız?

2026 yılı, Pasifik Eurasia açısından konsolidasyon ile sıçramanın eş zamanlı olarak yönetileceği bir eşik yıl olarak değerlendirilmektedir. Stratejik öncelikler bu doğrultuda üç tamamlayıcı başlık altında şekillenmektedir.

Yurt içinde temel öncelik, demiryolu merkezli lojistik ağı derinleştirilmesi ve entegrasyon kabiliyetinin artırılmasıdır. Türkiye'nin ana üretim havzaları ile liman-

lar ve sınır kapıları arasındaki demiryolu bağlantılarında daha yüksek frekanslı, daha öngörülebilir ve zaman hassasiyeti yüksek servisler devreye alınacaktır. Organize sanayi bölgeleriyle doğrudan bağlantılı terminal çözümleri, intermodal taşımacılığı güçlendiren yatırımlar ve dijital takip sistemleri bu çerçevenin ana unsurlarını oluşturacaktır.

Yurt dışı büyüme perspektifinde Pasifik Eurasia olarak odak noktamız, Orta Koridor boyunca kalıcı ve sürdürülebilir bir operasyonel ayak izi oluşturmaktır. Kafkasya, Hazar geçişi ve Orta Asya hatlarında yerel ortaklıklar, ortak işletmeler ve uzun vadeli kapasite anlaşmaları üzerinden ilerleyen bir strateji izlenmektedir. Amaç, Pasifik Eurasia'yı yalnızca Türkiye çıkışlı bir taşıyıcı olarak konumlandırmak yerine, Avrasya ölçeğinde faaliyet gösteren bir demiryolu lojistik platformuna dönüştürmektir.

Yatırım öncelikleri ise fiziki altyapı ile dijital altyapının birlikte ele alındığı bütüncül bir yaklaşımla belirlenmiştir. Lokomotif, konteyner ve vagon yatırımları; özel yük çözümleri, terminal modernizasyonları ve veri temelli operasyon yönetimi bu dönemin ana yatırım kalemleri arasında yer alacaktır. 2026 yılı boyunca odaklanılacak temel alan, hız ile güvenilirliği aynı anda üreten bir operasyonel mimarinin kurulması olacaktır.

2026, DEMİRYOLUNDA POTANSİYELİN YAPISAL DÖNÜŞÜME EVRİLDİĞİ YIL OLACAK

Pasifik Eurasia Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erol Erkan, 2026 yılı itibarıyla Türkiye demiryolu sektörünün yüksek potansiyel ile yapısal dönüşüm ihtiyacının aynı anda yönetilmesi gereken kritik bir döneme girdiğini söyledi. Küresel tedarik zincirlerinde yaşanan yeniden yapılanmaya dikkat çeken Erkan, demiryolu taşımacılığının bu süreçte stratejik bir rol üstlendiğini vurguladı. Erkan, "Küresel tedarik zincirlerinin yeniden kurgulandığı, yakın coğrafyaların önem kazandığı ve karbon odaklı regülasyonların hızlandığı bir dönemde demiryolu taşımacılığı artık yalnızca bir alternatif değil, stratejik bir taşıyıcı konumuna gelmiştir" dedi.

Türkiye'nin coğrafi konumu ve Orta Koridor üzerindeki merkezi rolünün sektöre önemli fırsatlar sunduğunu ifade eden Erkan, Avrupa-Asya ticaretinde süre, maliyet ve güvenilirlik kriterlerinin yeniden tanımlandığına işaret ederek şunları söyledi: "Bu yeni denklemde demiryolu, uzun mesafeli taşımacılıkta öne çıkan bir seçenek hâline geliyor. Kamu yatırımlarındaki artış, özel sektörün demiryoluna artan ilgisi ve intermodal çözümlere yönelik talep, sektörün büyüme alanını

genişletiyor."

Sektörün karşı karşıya olduğu risklere de değinen Erkan, en temel meselenin kapasite planlaması ile operasyonel koordinasyon arasındaki uyum olduğunu vurguladı. Erkan, "Altyapı yatırımları ile özel sektör operasyonları arasında yeterli senkronizasyon sağlanamadığında verimlilik kayıpları kaçınılmaz oluyor. Ayrıca uluslararası hatlarda mevzuat uyumu, sınır geçiş süreleri ve teknik standartlar gibi başlıkların da çok dikkatli yönetilmesi gerekiyor" değerlendirmesinde bulundu.

2026 yılına ilişkin beklentilerini de paylaşan Erkan, demiryolu sektöründe işletme kültürünün önemli bir dönüşüm geçirdiğine dikkat çekerek, "Önümüzdeki dönemde daha profesyonel, daha veri temelli ve daha uluslararası bir işletme anlayışının yerleştiğine göreceğiz. Taşımacılık artık yalnızca bir lojistik faaliyet olarak değil; sanayi, ticaret ve dış politika hedefleriyle birlikte ele alınıyor. Bu çerçevede demiryolu sektörü, Türkiye'nin ekonomik ve jeoekonomik iddiasını taşıyan ana omurgalardan biri haline geliyor" ifadelerini kullandı.

Demiryolunda yatırımlar TAŞIMAYA DÖNÜŞEMİYOR !



Türkiye, demiryolu altyapısına yaptığı milyarlarca liralık yatırımlarla uluslararası taşımacılık koridorlarında kritik bir konuma yerleşirken, yük taşımalarında beklenen sıçrama hala sağlanamadı. Lokomotif ve vagon yetersizliği, sınırlı özel sektör katılımı ve mevzuat eksiklikleri, demiryolunda yatırımı taşımaya dönüştüren zincirin en zayıf halkaları olarak öne çıkıyor.

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) tarafından hazırlanan "Yatırım Taşımaya Dönüştürmek – Demiryolunda Etkinlik ve Verimlilik Arayışı" başlıklı rapor, Türkiye’de demiryolu yük taşımacılığının mevcut durumunu tüm boyutlarıyla mercek altına alıyor. Çalışma; son yıllarda hız kazanan altyapı yatırımlarına rağmen demiryolunun yük taşımalarındaki payının neden sınırlı kaldığını verilerle ortaya koyarken, sektördeki yapısal sorunlara da dikkat çekiyor.

Raporda, lokomotif ve vagon parkındaki yetersizlikler, bakım-onarım altyapısındaki kapasite sorunları, özel sektörün sınırlı katılımı ve mevzuat eksikliklerinin, demiryolu yatırımlarının taşımaya dönüşmesinin önündeki temel engeller olduğu vurgulanıyor. DTD, altyapı yatırımlarının gerçek karşılığını bulabilmesi için taşıyıcı kapasitenin güçlendirilmesi, ekipman yatırımlarının teşvik edilmesi ve özel sektörün sistemin aktif bir bileşeni haline getirilmesi gerektiğine dikkat çekiyor.

BÜYÜK YATIRIM, SINIRLI TAŞIMA

Türkiye, son yıllarda demiryolu taşımacılığını stratejik bir öncelik alanı olarak yeniden konumlandırdı. Yapılan

altyapı yatırımları, yeni hat projeleri ve uluslararası koridorlara entegrasyon adımları bu yaklaşımın en somut göstergesi oldu. Ancak geline nokta da tablo net: Raylar uzadı, yatırımlar arttı, buna karşın yük taşımaları aynı hızda büyümedi.

Sektör verileri, altyapı ile taşıma performansı arasında ciddi bir uyumsuzluk olduğunu ortaya koyuyor. Uzmanlara göre sorun yalnızca fiziki hat eksikliği değil, lokomotif ve vagon yetersizliği, bakım altyapısındaki sınırlılıklar, mevzuat belirsizlikleri ve özel sektörün sisteme yeterince dahil olamaması bu tabloyu belirleyen ana faktörler arasında yer alıyor.

TÜRKİYE POTANSİYELİNİ KULLANAMIYOR

Türkiye, Avrupa ile Asya arasında uzanan Orta Koridor, Kalkınma Yolu, Zengezur Koridoru ve Hazar Geçişi gibi çok taraflı demiryolu ağlarının merkezinde yer almasına rağmen, bu hatlar üzerindeki yük hacmi potansiyelin altında seyrediyor. Uzmanlara göre, koridorların rekabetçi ve sürdürülebilir hale gelmesi yalnızca altyapı yatırımlarıyla değil, kapasite

kullanım oranlarının artırılması, sınır geçiş sürelerinin kısaltılması ve Türk taşımacıların uluslararası hatlardaki etkinliğinin güçlendirilmesiyle mümkün.

Son yıllarda demiryolunu ulusal bir ulaşım modu olmaktan çıkarak bölgesel ve küresel lojistik sistemin omurgası haline getirmeyi hedefleyen Türkiye, bu doğrultuda önemli altyapı projelerini hayata geçiriyor. Halkalı–Kapıkule, Bandırma–Bursa ve Mersin–Adana–Gaziantep hatları, hem iç taşımacılık kapasitesini artırıyor hem de Avrupa, Kafkasya ve Orta Doğu bağlantılarını güçlendirerek Türkiye’yi TEN-T ve Orta Koridor üzerinde stratejik bir geçiş ülkesi konumuna taşıyor.

Özellikle Çin’den Avrupa’ya uzanan Orta Koridor üzerindeki konum, Türkiye’yi küresel tedarik zincirlerinin çeşitlendirilmesinde kritik bir aktör haline getiriyor. Ancak bu avantajın ekonomik değere dönüşebilmesi için gümrük süreçlerinin dijitalleştirilmesi, sınır geçiş yönetiminin hızlandırılması ve taşıyıcı kapasitenin artırılması gerektiği vurgulanıyor.

Sektör değerlendirmelerine göre, fiziksel altyapıya yapılan yatırımların; ekipman, operasyonel planlama ve özel sektör katılımıyla desteklenmesi halinde Türkiye,

Avrasya demiryolu taşımacılığında maliyetleri düşüren, ihracat rotalarını çeşitlendiren ve sürdürülebilir bir lojistik merkez haline gelebilir.

OSB'LER VE LİMANLAR DEMİRYOLUNA YETERİNCE BAĞLI DEĞİL

Türkiye’de ihracat yüklerinin büyük bölümü organize sanayi bölgeleri ve limanlardan çıkıyor. Buna karşın 350’den fazla OSB bulunmasına rağmen, yalnızca sınırlı sayıda bölgenin demiryolu iltisak hattı mevcut. Bu durum, yüklerin zorunlu olarak karayoluna yönelmesine ve lojistik maliyetlerin yükselmesine neden oluyor.

Benzer bir tablo liman bağlantılarında da görülüyor. Demiryolu bağlantısı bulunan 18 liman olmasına rağmen, bu hatların önemli bir kısmı kapasitesinin altında kullanılıyor. Üretim merkezleri ile limanlar arasında kesintisiz ve rekabetçi demiryolu bağlantılarının kurulamaması, demiryolunun ihracat taşımacılığındaki payını sınırlıyor.

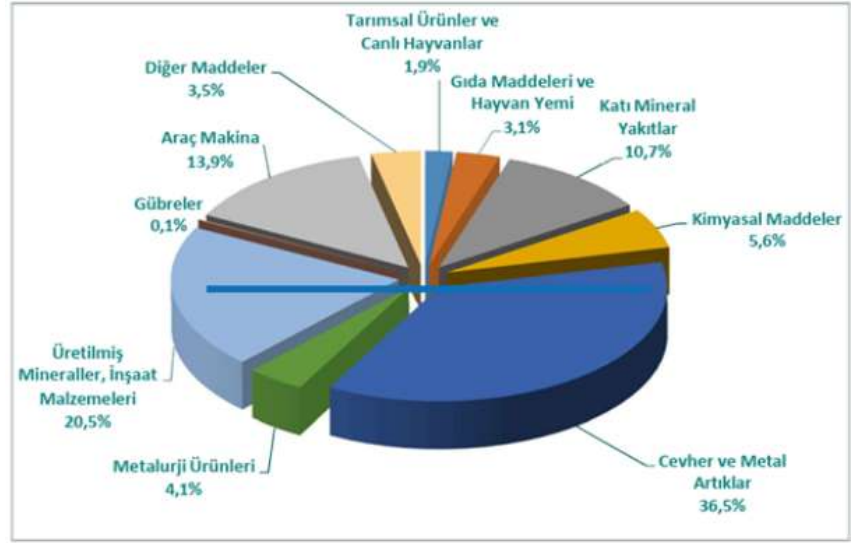
RAKAMLAR NE SÖYLÜYOR?

Demiryolu yük taşımacılığına ilişkin veriler, yapılan yatırımlara rağmen sistemin neden beklenen performansı üretmediğini açık biçimde ortaya koyuyor. 2023 yılı itibarıyla demiryolunun toplam yük taşımacılığı içindeki payı yüzde 4,2, dış ticaretteki payı ise yalnızca yüzde 0,8 seviyesinde kaldı. 2024 yılında ise demiryolu yük taşımacılığında net ton bazında yüzde 4, net ton-kilometre bazında yüzde 0,4 oranında düşüş yaşandı. Uzmanlar, bu gerilemenin konjonktürel değil, yapısal nedenlere dayandığına dikkat çekiyor.

Yük kompozisyonu incelendiğinde demiryolunun ağırlıklı olarak düşük katma değerli ve hacimli yüklerde kullanıldığı görülüyor. 2024 yılı verilerine göre taşınan yüklerin yüzde 36,5’ini cevher ve metal artıklar, yüzde 20,5’ini inşaat malzemeleri oluşturdu. Bu tablo, demiryolunun sanayi üretiminin geneline ve ihracatın çeşitlenen yapısına yeterince entegre olamadığını ortaya koyuyor. Yüksek katma değerli, zaman hassasiyetine sahip ve intermodal taşımaya uygun yüklerin demiryoluna yönlendirilememesi, sektörün büyüme alanlarını daraltıyor.

Taşımacılığın çıkış noktalarına bakıldığında ise dikkat çekici bir diğer unsur öne çıkıyor. 2024 yılında demiryolu taşımacılığının yüzde 43,29’u iltisak hatları ve OSB’lerden, yüzde 16,81’i lojistik merkezlerden, yüzde 39,9’u ise diğer yüklem noktalarından gerçekleştirildi. Bu dağılım, OSB ve lojistik merkez

2024 YILI TOPLAM TAŞIMALAR



bağlantılarının yaygınlaştırılması halinde demiryolunun yük hacminde kısa sürede anlamlı bir artış sağlanabileceğine işaret ediyor.

Ancak mevcut altyapı kullanım oranları bu potansiyelin henüz hayata geçirilemediğini gösteriyor. Hatların büyük bölümünün tek hatlı olması, elektrifikasyon ve sinyalizasyon oranlarının sınırlı kalması, uzun süreli ve eş zamanlı hat kapamaları yük taşımacılığının sürekliliğini bozuyor. Özellikle sanayici açısından öngörülebilirlik kaybı, yüklerin demiryolu yerine karayoluna yönelmesinde belirleyici oluyor.

LOKOMOTİF VE VAGON PARKI ALARM VERİYOR

Demiryolu taşımacılığının önündeki en kritik darboğazlardan biri lokomotif ve vagon parkı. Mevcut ana hat lokomotiflerinin önemli bir bölümü 30 yaşın üzerinde. Yüksek yaş ortalaması, bakım sürelerini uzatırken operasyonel güvenilirliği de zayıflatıyor.

Vagon tarafında da benzer bir tablo söz konusu. Yük türlerine göre çeşitliliğin sınırlı olması, özellikle intermodal taşımacılık ve yüksek katma değerli yüklerin demiryoluna kaydırılmasını zorlaştırıyor. Sektör temsilcileri, altyapı yatırımlarının taşımaya dönüşebilmesi için ekipman yatırımlarının artık ertelenemez bir zorunluluk haline geldiğini vurguluyor.



BAKIM TESİSLERİ VE İNSAN KAYNAĞI YETERSİZ

Lokomotif ve vagon bakım-onarım tesislerinin kapasitesi, artan taşımacılık ihtiyacını karşılamaktan uzak. Teknik personel eksikliği ve modern bakım altyapısının sınırlı olması, mevcut filonun dahi tam verimle kullanılmasını engelliyor. Bu durum, hem kamu hem de özel sektör taşımacıları için operasyonel süreklilik açısından risk oluşturmuyor.

ÖZEL SEKTÖR VAR AMA GÜCÜ SINIRLI

Serbestleşme süreciyle birlikte özel sektör demiryolu taşımacılığına girmiş olsa da, pazardaki ağırlığı halen sınırlı düzeyde. Finansman zorlukları, mevzuat belirsizlikleri ve ekipman teminindeki güçlükler, özel sektör yatırımlarının önündeki en büyük engeller olarak öne çıkıyor.

Uluslararası örnekler ise farklı bir tabloya işaret ediyor. Avrupa'da özel taşıyıcıların demiryolu yük taşımalarındaki payı yüzde 50'nin üzerine çıkarken, Asya'da kamu-özel iş birliği modelleriyle büyük ölçekli projeler hayata geçiriliyor.

RAY VAR, TAŞIMA İÇİN GÜÇ ŞART

Demiryolu Taşımacılığı Derneği'nin raporu, Türkiye'nin demiryolu taşımacılığında kritik bir eşikte bulunduğunu ortaya koyuyor. Bir yanda son yıllarda hız kazanan altyapı yatırımları ve uluslararası koridor projeleri, diğer yanda bu yatırımları taşımaya dönüştürmekte zorlanan bir operasyonel yapı bulunuyor. Mevcut tablo, sorunun ray eksikliğinden çok, bu raylar üzerinde sürdürülebilir ve rekabetçi bir taşıma sisteminin kurulamamış olmasından kaynaklandığını gösteriyor.

Rapora göre demiryolu taşımacılığının gelişimi, yalnızca yeni hatların inşa edilmesiyle mümkün değil. Lokomotif

ve vagon parkının yenilenmesi, bakım-onarım altyapısının güçlendirilmesi ve taşıyıcı kapasitenin artırılması, yatırımların gerçek karşılığını bulabilmesi için zorunlu adımlar olarak öne çıkıyor. Aksi halde altyapı yatırımları, düşük kapasiteyle işletilen ve kamu kaynaklarının geri dönüşünü geciktiren projeler olmaktan öteye geçemiyor.

Özel sektörün sisteme daha güçlü biçimde entegre edilmesi ise raporun altını çizdiği bir diğer kritik başlık. Finansman zorlukları, uzun geri dönüş süreleri ve mevzuat belirsizlikleri giderilmeden özel sektörün ekipman yatırımı yapmasının mümkün olmadığı vurgulanıyor. Bu noktada düşük faizli kredi, leasing ve kamu-özel iş birliği modellerinin devreye alınması, sektörün önünü açacak temel araçlar olarak gösteriliyor.

DTD'ye göre demiryolu taşımacılığı artık bir tercih değil; çevresel sürdürülebilirlik, lojistik güvenlik ve ekonomik rekabet gücü açısından stratejik bir zorunluluk. Altyapı, ekipman, mevzuat ve özel sektör iş birliği eş zamanlı olarak güçlendirilmediği sürece, Türkiye'nin demiryolu taşımacılığında

ÖZEL DTİ'LERİN İŞLETMECİLİK VERİMLİLİĞİ

TCDD/Özel DTİ Vagon İşletme Verimliliği

	Yük Vagonları	
	Vagon	Ton/vagon
TCDDT	16.529	1.633
Körfez	518	4.247
Omsan	500	6.600
Özel DTİ/TCDDT Verimlilik		3,3

TCDD/Özel DTİ Lokomotif İşletme Verimliliği

	Elektrikli		Dizel	
	Faalt Loko	Yıllık Km/loko	Faalt Loko	Yıllık Km/loko
TCDDT	114	58.491	353	45.280
Körfez	7	186.200	5	172.300
Omsan	15	193.200	-	-
Özel DTİ/TCDDT Verimlilik		3,2		3,8

sahip olduğu potansiyelin hayata geçirilmesi zor görünüyor. Ancak doğru adımların atılması halinde demiryolu, Türkiye'nin bölgesel bir lojistik merkez olma hedefinin en güçlü taşıyıcılarından biri olmaya aday.

STRATEJİK 5 BAŞLIK

Sektörün ortak görüşü, demiryolu taşımacılığında gerçek bir sıçramanın ancak bütüncül bir yaklaşımla mümkün olacağı yönünde. Bu kapsamda raporda aşağıdaki 5 başlık öncelikli olarak öne çıkıyor:

» Demiryolu yatırımlarının stratejik yatırım statüsüne alınması,

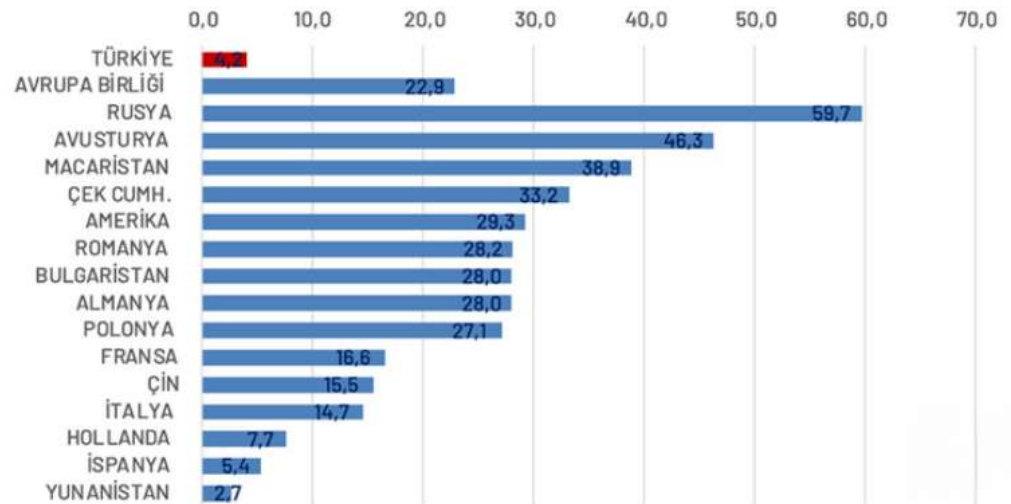
» Lokomotif ve vagon yatırımları için düşük faizli kredi ve leasing modellerinin devreye sokulması

» Mevzuatın uluslararası standartlarla uyumlu hale getirilmesi

» OSB ve liman bağlantılarının yaygınlaştırılması

» Bakım-onarım altyapısının güçlendirilmesi

ÜLKELERE VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YÜK TAŞIMALARI İÇERİSİNDE DEMİRYOLU TAŞIMA YÜZDELERİ





Tulip projesiyle depolama ve dağıtımda ÖLÇEK BÜYÜTÜYOR



Ahmet Musul

EKOL Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Musul, 2025'i stratejik bir dönüşüm yılı olarak geride bıraktıklarını belirtirken, 200 milyon Euro'yu aşan yatırım değeriyle hayata geçirilen Tulip projesiyle depolama ve dağıtımda ölçek büyüttüklerini ve 2026'da teknoloji, sürdürülebilirlik ve insan odağında büyümeyi sürdüreceklerini ifade etti.

EKOL Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Musul, şirketin 2025 performansı, 2026 yılına yönelik stratejik öncelikleri ve Türkiye lojistik sektörüne ilişkin değerlendirmelerini paylaştı. Musul, 2025 yılının EKOL açısından önemli bir dönüşüm yılı olduğuna dikkat çekerken, 2026'da da sürdürülebilirlik, teknoloji ve insan odağında büyümeyi sürdüreceklerini vurguladı.

2025 yılını şirket performansı açısından değerlendiren Ahmet Musul, şu ifadeleri kullandı: "Köklü dönüşüm yolculuğumuzu kararlılıkla sürdürdüğümüz 2025 yılı, stratejik hedeflerimiz açısından önemli bir dönüm noktası oldu. Türkiye genelinde depolama ve dağıtım altyapımızı güçlendirirken, yapay zekâ ve ileri teknolojileri operasyonlarımıza entegre ederek verimliliği artırmaya yönelik çalışmalara odaklandık. Bu dönemde, organizasyonel yapımıza ve iş yapış biçimlerimize odaklanarak bir danışmanlık

firmasıyla birlikte kapsamlı bir dönüşüm programı üzerine çalışmaya başladık. "Daha İyi İçin" mottomuz doğrultusunda, ekosistemimizin tüm paydaşlarına sürdürülebilir katma değer yaratmayı hedeflediğimiz bir yıl geçirdik."

LOJİSTİKTE YENİ BİR STANDART HEDEFLİYOR

2026 yılına ilişkin stratejik önceliklerini de paylaşan Musul, yatırım ve teknoloji odağının altını çizdi. Bu kapsamda şu değerlendirmelerde bulundu: "Bu yıl iş planlarımızın odağında, Gebze Balçık'ta hayata geçirdiğimiz Tulip projemiz yer alıyor. 200 milyon Euro'yu aşan yatırım değeriyle; 1,6 milyon m³ hacmi, 1,7 milyon koli ve 70 bin palet kapasitesiyle sektörümüzde yeni bir standart belirleyecek. Yüksek otomasyon seviyesi, ileri depolama teknolojileri ve yapay zekâ destekli sistemleri sayesinde hız,

verimlilik ve müşteri memnuniyetini önemli ölçüde artırmayı hedefliyoruz. Ayrıca serbest depo ve antrepo operasyonlarında yeni müşterilerle büyümemize önemli ivme kazandıracak." İnovasyonu kurum kültürünün merkezine aldıklarını belirten Ahmet Musul, teknoloji yatırımlarına ilişkin şu ifadeleri kullandı: "İnovasyonu kültürümüzün merkezine alarak yapay zekâ, büyük veri, makine öğrenmesi ve dijital ikiz uygulamalarını operasyonlarımızda stratejik bir dönüşüm aracı olarak kullanacağız. Bu sayede stok ve talep yönetimini daha öngörülü, süreçlerimizi ise daha dinamik hale getireceğiz. Makine öğrenmesi, görüntü işleme, dijital ikiz ve yapay zekâ tabanlı çözümlere yaptığımız yatırımları artırarak hem ekiplerimizin çalışma biçimini hem de müşterilerimize sunduğumuz hizmet ileri taşımayı hedefliyoruz."

İNSANI, SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ VE TEKNOLOJİYİ ODAĞINA ALIYOR

2026 yılında önceliklerinin değişmeyeceğini vurgulayan Musul, sözlerini şöyle sürdürdü: "Özetle; 2026'da da önceliğimiz sürdürülebilirlik, teknoloji ve insan olacak. Karbon nötr hedefimiz doğrultusunda enerji yatırımlarımızı artırırken, otomasyon ve dijital çözümlerle lojistik süreçlerimizi güçlendireceğiz. 'Daha İyi İçin' mottomuzla, çevreye, topluma ve müşterilerimize katma değer sağlayan, insan odaklı ve teknoloji destekli büyümemizi sürdüreceğiz."

MALİYET BASKISI ARTARKEN TEKNOLOJİ FARK YARATACAK

Türkiye lojistik sektörüne ilişkin 2026 yılı beklentilerini de değerlendiren Ahmet Musul, sektörün dönüşüm sürecine dikkat çekti. Musul, "Lojistik sektörü, taşımanın ötesine geçerek veriyi yöneten, hız ve sürdürülebilirliği merkeze alan akıllı bir ekosisteme dönüşüyor. Dijitalleşme, otomasyon ve veri analitiği artık yalnızca operasyonel iyileştirme değil, sektörün geleceğini belirleyen stratejik unsurlar haline

geliyor. E-ticaretin hızlı büyümesi de esnek ve hızlı teslimat çözümlerini önemli bir fırsata dönüştürüyor. Buna karşılık artan enerji ve iş gücü maliyetleri, yükselen hız beklentileri ve tedarik zincirindeki kırılganlıklar sektörü zorlayan başlıca unsurlar. Bu ortamda, teknolojiyi stratejik bir yatırım olarak ele alan, sürdürülebilirliği merkezine koyan ve müşteri deneyimine odaklanan şirketler rekabette öne çıkacaktır" dedi.



Bilgehan Engin

UTİKAD: Lojistikte YENİ NORMAL KALICILAŞIYOR



UTİKAD, Kızıldeniz krizi, alternatif ticaret rotaları, karbon düzenlemeleri ve dijitalleşmenin etkisiyle küresel ve Türkiye lojistiğinde "yeni normalin" kalıcı hale geldiğini vurgularken, 2026 yılına ilişkin sektör önceliklerini ve risk başlıklarını paylaştı.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), 6 Ocak 2026 tarihinde düzenlediği basın toplantısında, 2025 yılı lojistik sektörü değerlendirmelerini, dernek faaliyetlerini, taşımacılık istatistiklerini ve 2026 yılına ilişkin öngörülerini basın mensuplarıyla paylaştı.

Basın toplantısına UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin, Başkan Yardımcısı Arkin Obdan, Yönetim Kurulu Üyeleri Serdar Ayırtman, Esen Öz Tekayak, Cenker Ural, Yüksel Kahraman, İbrahim Halil Delgezenli, Devrim Fırat, Ayfer Vurgun, Özgecan Er Çevlik, İbrahim Nalçacı, Kaan Aydın, Deniz Aydınca ve Serkan Alabaş ile UTİKAD Genel Müdürü Alperen Güler, İcra Kurulu Üyeleri ve basın mensupları katıldı.

KÜRESEL GELİŞMELER LOJİSTİĞİ YENİDEN ŞEKİLLENDİRİYOR

UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, 2025 yılında Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik riskleri ve Süveyş Kanalı'na alternatif rotaların kalıcı hale gelmesinin küresel lojistikte "yeni bir normal" oluşturduğunu ifade etti. Konteyner navlunlarındaki sert dalgalanmaların

tedarik zincirlerinde öngörülebilirliği azalttığını belirten Engin, e-ticaret kaynaklı hava kargo talebindeki rekor artışın taşıma dengelerini köklü biçimde değiştirdiğini vurguladı.

Avrupa Birliği'nin Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması'nın (CBAM) 2025 itibarıyla operasyonel bir gerçekliğe dönüştüğünü kaydeden Engin, yeşil lojistiğin artık bir tercih değil, rekabetin ön koşulu haline geldiğini söyledi. Dijital taşıma belgeleri ve e-dokümantasyonun yaygınlaşmasının da hız, şeffaflık ve güvenilirliği artıran temel unsurlar arasında yer aldığını ifade etti.

TÜRKİYE GÜNDEMİNDE ORTA KORİDOR VE BÖLGESEL GELİŞMELER

2025 yılında Orta Koridor'un jeopolitik ve ticari öneminin daha da arttığını belirten Engin, Türkiye'nin transit ülke rolünün daha görünür ve stratejik bir nitelik kazandığını söyledi. Zengezur Koridoru'na ilişkin gelişmelerin bölgesel lojistik dengeleri etkileme potansiyeline sahip olduğuna dikkat çeken Engin, bu süreçte istikrar ve çok taraflı koordinasyonun önemini vurguladı.

Suriye'de normalleşme sürecinin

bölgesel ticaret ve lojistik akışlar açısından yakından izlendiğini ifade eden Engin, Türkiye'nin yeniden yapılanma sürecinde doğal bir lojistik merkez olma potansiyeline sahip olduğunu belirtti. Limanlarda artan yoğunluk, hinterland bağlantıları ve demiryolu taşımacılığında uluslararası entegrasyon ihtiyacı da toplantının öne çıkan başlıkları arasında yer aldı.

ALTYAPI GÜÇLENMEZSE REKABET ZOR

UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, 2026 yılına ilişkin sektör beklentilerini; transit taşımacılığın geliştirilmesi, demiryolu yük taşımacılığında altyapı yatırımlarının artırılması, vize ve geçiş belgesi sorunlarının çözülmesi, sürücü eksikliğinin giderilmesi ve denizyolu konteyner taşımacılığında rekabetin canlandırılması başlıkları altında topladı.

Orta Koridor'un rekabetçi hale getirilmesi, intermodal taşımacılığın destekleyen teşvik mekanizmalarının hayata geçirilmesi, Avrupa Yeşil Mutabakatı'na uyum sürecinde sektörün desteklenmesi, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü süreçlerinin kolaylaştırılması ve transit kargolar

için işlemlerin sadeleştirilmesi de UTİKAD'ın 2026 öncelikleri arasında yer aldı.

2026 GÜNDEMİ: HIZ, DİJİTALLEŞME VE ENTEGRASYON

Basın toplantısının soru-cevap bölümünde konuşan Bilgehan Engin, jeopolitik gelişmelerin lojistik sektöründe maliyet, öngörülebilirlik ve istikrarı ciddi biçimde zorladığını vurguladı. ABD'nin müdahalesinin ardından Venezuela'da yaşanan gelişmelerin, küresel taşımacılık açısından yeni bir kırılma yaratabileceğine dikkat çeken Engin, ticaret savaşlarında görülen etkinin benzerinin yaşanabileceğini ifade etti. İlk aşamada petrol üretiminin durmasının tanker trafiğini farklı bölgelere kaydıracağını belirten Engin, üretimin yeniden başlamasıyla birlikte limanlarda yoğunluk ve navlun artışlarının kaçınılmaz olacağını söyledi. Bu sürecin küresel ölçekte zincirleme bir maliyet baskısı yaratacağını kaydeden Engin, "Bu dalgalanma bize de yansıtacak" dedi.

2025 yılının lojistik sektörü açısından son derece yoğun geçtiğini belirten Engin, "12 aya 50 aylık konu sığdırdık" ifadesini kullandı. Kızıldeniz kaynaklı risklerin navlun ve sigorta maliyetlerini ciddi şekilde artırdığını, uzun vadeli kontratların bozulduğunu ve spot piyasada öngörülebilirliğin azaldığını ifade etti. Karbon düzenlemelerinin ise artık günlük operasyonlarda doğrudan

"Orta Koridor'un rekabetçi hale getirilmesi, intermodal taşımacılığı destekleyen teşvik mekanizmalarının uygulanması, Avrupa Yeşil Mutabakatı'na uyum sürecinde sektörün desteklenmesi, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü alım süreçlerinin kolaylaştırılması ve transit kargolar için süreçlerin sadeleştirilmesi de UTİKAD'ın 2026 öncelikleri arasında yer aldı."

hissedilen bir maliyet kalemi haline geldiğini vurguladı.

Türkiye lojistik sektörünün büyüklüğünün yaklaşık 200 milyar dolar seviyesinde olduğunu belirten Engin, 2025 yılında lojistik ve taşımacılık hizmet ihracatının 48 milyar dolar civarında gerçekleşmesini beklediklerini söyledi. Hava kargonun, denizyolundaki istikrarsızlık ve e-ticaretin etkisiyle 2026'da daha fazla öne çıkacağını dile getiren Engin, sektördeki en görünür sorunlardan birinin sürücü açığı olduğunu da sözlerine ekledi.

LOJİSTİKTE KÜÇÜLME EĞİLİMİ HIZLANIYOR

Artan maliyetler ve ihracat pazarlarındaki daralmaya paralel olarak lojistik sektörde küçülme eğiliminin güçlendiğini belirten Engin, şirket kapanmaları, konkordatolar ve yabancı şirketlerin Türkiye'de artan satın alma faaliyetlerinin sektörde insan kaynağında sadeleşmeye yol açtığını ifade etti. Engin, "2026-2027 dönemi bu açıdan dikkatle izlenmeli. Önümüzdeki dönemde bu sürecin etkilerini daha net göreceğiz" dedi.

UTİKAD 40. YILINA HAZIRLANIYOR

2026 yılında kuruluşunun 40. yılını kutlamaya hazırlanan UTİKAD, bu süreci sektörel dayanışmayı ve ortak vizyonu güçlendirecek bir dönem olarak görüyor. Engin, 40. yıl kapsamında üyelerle buluşmalar, sektör etkinlikleri ve

iş birliklerinin hayata geçirileceğini ifade etti. Üniversitelerle yürütülecek mentor-mentee programları, staj destekleri ve gençlere yönelik tanıtım çalışmaları da bu vizyonun önemli bir parçası olacak.





UGR, küresel otomotiv lojistiğinde **DÖNÜŞÜMÜ** TÜRKİYE MERKEZLİ YÖNETİYOR



Tolga Emrah Gezgin

2025'in şirket için yalnızca operasyonel ve finansal büyümenin değil, küresel otomotiv lojistiğinde konumlarını yeniden tanımladıkları stratejik bir yıl olduğunu vurgulayan United Global Ro-Ro (UGR) CEO'su Tolga Emrah Gezgin, "2026 yılı; UGR'nin küresel ayak izini genişlettiği, Türkiye merkezli lojistik gücünü pekiştirdiği ve entegre, sürdürülebilir çözümlerle büyümesini devam ettirdiği bir dönem olacak" dedi.

United Global Ro-Ro (UGR) CEO'su Tolga Emrah Gezgin, 2025 yılının şirket açısından yalnızca bir büyüme yılı değil, aynı zamanda küresel otomotiv lojistiğinde konumlarını yeniden tanımladıkları bir dönem olduğunu söyledi. 2025 yılının küresel otomotiv lojistiğinde önemli bir kırılma yarattığını vurgulayan Gezgin, elektrikli araçların hızla yükselmesi, üretim merkezlerinin Asya ve Orta Doğu eksenine kayması ve ticaret rotalarının yeniden şekillenmesinin Ro-Ro ve bitmiş araç lojistiğinde entegre, esnek ve yüksek frekanslı çözümleri zorunlu hale getirdiğini ifade etti. Gezgin, bu süreci

şu sözlerle değerlendirdi: "UGR olarak bu dönemi, değişime uyum sağlayan değil, dönüşümü yöneten bir yaklaşımla değerlendirdik."

HUB-AND-SPOKE MODELİYLE ENTEGRE YAPI

Yıl boyunca devreye alınan hub-and-spoke operasyon modeliyle deep-sea hatların bölgesel feeder ağlarıyla entegre edildiğini belirten Tolga Emrah Gezgin, bu yapı sayesinde OEM'lere uçtan uca, yüksek frekanslı ve tamamen entegre lojistik çözümler sunulduğunu söyledi. Barcelona, Abu Dabi ve Haydarpaşa merkezli bu yapının Türkiye'yi odağına alan güçlü bir dağıtım ve konsolidasyon

ağı oluşturduğunu ifade eden Gezgin, söz konusu modelin UGR'ı küresel otomotiv lojistiğinde kritik bir oyuncu konumuna taşıdığını dile getirdi.

FİLO YATIRIMLARI KAPASİTEYİ BÜYÜTTÜ

Filo yatırımlarının 2025 yılında en stratejik odak alanlarından biri olduğunu vurgulayan Gezgin, "Arabian Gulf ve Al Reef dahil olmak üzere toplam 23.800 CEU kapasiteli 4 yeni geminin filomuza katılması, operasyonel esnekliğimizi ve taşıma kapasitemizi önemli ölçüde artırdı. Bununla birlikte UGR Al Samha ve UGR Zakher'in devreye alınmasıyla; yüksek hacimli araç taşımalarında kapasite büyümesini, çevresel sürdürülebilirlikle birlikte ele aldık" dedi.

'İKİ LİMAN BİR YOL' PROJESİYLE GÜÇLÜ İVME

Taşıma hacmi tarafında ise özellikle Çin-Türkiye-Avrupa hattında hayata geçirilen "İki Liman Bir Yol" projesinin 2025 yılı boyunca güçlü bir ivme yarattığını belirten Tolga Emrah Gezgin, yıl sonu itibarıyla bu hat üzerinde yıllık 100 bin binek araç taşıma hedefi doğrultusunda ilerlediklerini söyledi.

Türkiye'nin bu stratejik yapının merkezinde konumlanmaya devam ettiğini vurgulayan Gezgin, UGR'ın bölgesel bir operatörden küresel ölçekte entegre çözümler sunan bir lojistik oyuncusuna dönüşümünü somut biçimde ortaya koyduğunu ifade etti. Gezgin, 2025 yılını şu sözlerle özetledi: "2025 yılı UGR için yalnızca operasyonel ve finansal büyümenin değil; küresel oyunculuk iddiamızın güçlendiği, sürdürülebilirlik ve ölçek ekonomisinin aynı potada birleştiği bir yıl olarak kayda geçti."

"Çevreci filo yatırımlarına yönelen, dijitalleşmeyi operasyonlarının merkezine alan ve uçtan uca entegre lojistik modelleri geliştiren oyuncuların, 2026 ve sonrasında rekabet avantajı elde edeceğine inanıyoruz. Türkiye lojistik sektörü için önümüzdeki dönemi belirleyecek ana unsur; coğrafi avantajı, sürdürülebilir ve entegre çözümlerle destekleyebilen yapıların öne çıkması olacak."

OPERASYON AĞINI AFRIKA'YA TAŞIYACAK

2026 yılına ilişkin stratejik önceliklerini de paylaşan Gezgin, UGR'ın küresel erişimini daha da genişleteceği ve Türkiye'nin lojistik üs rolünü güçlendireceği iddialı ancak gerçekçi bir stratejiyle hazırlandığını belirtti. Yurt dışında Uzak Doğu, Akdeniz ve MEA bölgelerinde oluşturulan operasyonel ağın orta vadede Afrika pazarına taşınmasının hedeflendiğini aktaran Gezgin, "Bu genişleme, yalnızca yeni hatlar açmakla sınırlı olmayan, hub-and-spoke yapımızı yeni pazarlara entegre eden ve OEM'lere daha esnek ticaret koridorları sunan bir büyüme yaklaşımını yansıtıyor" dedi. Gezgin, yurt içinde ise 2026 yılında devreye alınacak yeni feeder rotalarının Türkiye'yi hem bitmiş araç lojistiği hem de FVL ve hacimli taşımalar açısından bölgesinin ana dağıtım ve konsolidasyon merkezi konumuna taşıyacağını söyledi.

TERZİ MODELİ VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ODAĞI

Hizmet tarafında müşterilerin ihtiyaçlarına göre şekillenen "terzi modeli" entegre lojistik çözümlere odaklandıklarını belirten Gezgin, PDI hizmetleri, liman içi operasyon yönetimi ile stok ve akış optimizasyonunu kapsayan uçtan uca yapının daha da genişletileceğini dile ge-

tirdi. Sürdürülebilirliğin 2026 büyüme stratejisinin ayrılmaz bir parçası olmaya devam edeceğini vurgulayan Gezgin, LNG tanklı, NOx Tier III uyumlu PCTC yatırımları ile dijital rota ve operasyon optimizasyon projelerinin uzun vadeli sıfır karbon taahhüdünün somut göstergesi olacağını ifade etti. Gezgin, "Özetle 2026 yılı; UGR'ın küresel ayak izini genişlettiği, Türkiye merkezli lojistik gücünü pekiştirdiği ve entegre, sürdürülebilir çözümlerle büyümesini devam ettirdiği bir dönem olacak" dedi.

'HEDEFİMİZ KÜRESEL STANDARTLARI BELİRLEMEK'

UGR'ın hedefini net bir şekilde ortaya koyan Gezgin, şirketin küresel otomotiv lojistiğinde standartları belirleyen, entegre çözümlerle değer yaratan ve sürdürülebilir büyümeyi merkezine alan bir global oyuncu olmayı hedeflediğini söyledi. "2025 yılında attığımız stratejik adımlar; kapasite, ağı yapısı ve çevreci filo yatırımlarıyla bu vizyonun somut karşılığını oluşturdu" diyen Tolga Emrah Gezgin, 2026 yılına Türkiye'yi merkeze alan büyüme stratejisiyle hazırlandıklarını ve bu yaklaşımın yalnızca UGR için değil, bölgesel ticaret ve sektör adına da önemli bir sıçrama yaratacağına inandıklarını sözlerine ekledi.

TÜRKİYE, OTOMOTİV LOJİSTİĞİNDE BÖLGESEL MERKEZ OLMA EŞİĞİNDE

2026 yılının Türkiye lojistik sektörü açısından hem önemli fırsatların hem de dikkatle yönetilmesi gereken yapısal risklerin bir arada olduğu bir dönem olacağını belirten Tolga Emrah Gezgin, "Türkiye; Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'yı birbirine bağlayan stratejik konumu sayesinde, özellikle otomotiv ve bitmiş araç lojistiğinde bölgesel bir aktarma ve dağıtım merkezi olma potansiyelini her zamankinden daha güçlü şekilde ortaya koyuyor. Önümüzdeki dönemde elektrikli araç yatırımlarının hız kazanması, Çinli ve Uzak Doğulu üreticilerin Türkiye üzerinden Avrupa pazarına erişim stratejileri ve Orta Doğu-Akdeniz hattındaki ticaret hacmindeki artış, sektör açısından önemli büyüme alanları yaratıyor. Bu gelişmeler, başta Ro-Ro taşımacılığı, bitmiş araç lojistiği ve entegre liman hizmetleri olmak üzere; yüksek katma değerli lojistik

çözümlere olan ihtiyacı artıracak" dedi. Buna karşılık küresel ticaretteki dalgalanmalar, maliyet baskıları, regülasyonlar ve sürdürülebilirlik kriterlerinin sektör için temel risk alanları olmaya devam ettiğini vurgulayan Gezgin, şunları aktardı: "Bu dinamik ortamda yalnızca kapasite büyüten değil; aynı zamanda operasyonlarını daha verimli, esnek ve çevreci hale getiren şirketler ayrışacak. Bu çerçevede; çevreci filo yatırımlarına yönelen, dijitalleşmeyi operasyonlarının merkezine alan ve uçtan uca entegre lojistik modelleri geliştiren oyuncuların, 2026 ve sonrasında rekabet avantajı elde edeceğine inanıyoruz. Türkiye lojistik sektörü için önümüzdeki dönemi belirleyecek ana unsur; coğrafi avantajı, sürdürülebilir ve entegre çözümlerle destekleyebilen yapıların öne çıkması olacak."



yatırım, satın alma ve sürdürülebilirlik odaklı BÜYÜMESİNİ HIZLANDIRIYOR



Onur Talay

Geçtiğimiz yıl yurt içinde gerçekleştirdiği şirket satın almaları, ekipman yatırımları ve uluslararası iş birlikleriyle operasyonel gücünü artıran Talay Logistics, 2026 yılında yatırım, satın alma, istihdam ve sürdürülebilirlik odaklı büyümesini sürdürmeye hazırlanıyor. Şirketin 2026 yol haritası; fiziksel kapasite artışı, yeni ticaret koridorlarının yönetimi ve karbon ekonomisine tam uyum hedefleri doğrultusunda şekilleniyor.

Talay Logistics CEO'su Onur Talay, 2025 yılı boyunca araç, ekipman ve insan kaynağı yatırımlarının hem Türkiye'de hem de Avrupa'da kesintisiz devam ettiğini belirterek, geçen yıl yurt içi ve yurt dışında toplam 850 milyon TL'lik yatırım gerçekleştirdiklerini söyledi. Bu yatırımlarla ekipman havuzlarını geliştirdiklerini ve operasyonel kabiliyetlerini artırdıklarını ifade eden Onur Talay, tesis ve istihdam alanında da önemli bir büyüme sağladıklarını vurguladı. Talay, "Operasyonel genişlemeye paralel olarak insan kaynağı yatırımlarımız da hız kazandı. Türkiye ve Avrupa'daki şirketlerimizde

Talay Logistics, 2026 yol haritasını 1 milyar TL'lik yatırım, yeni antrepo projeleri, şirket satın almaları ve karbon ekonomisine uyum hedefleri üzerine kurguladı. Talay Logistics CEO'su Onur Talay, büyüme stratejileri doğrultusunda yeni satın alma fırsatlarını değerlendireceklerini açıklarken, Yönetim Kurulu Üyesi Murat Boğ sürdürülebilirlik, elektrikli araç yatırımları ve yeni ticaret koridorlarının rekabette belirleyici olacağını vurguladı.

çalışan sayımız 1.000'e ulaştı" dedi.

Türkiye'de gerçekleştirilen 300 adet yeni ekipman yatırımının yanı sıra Fransa, Romanya ve Bulgaristan'daki şirketlerinde çekici yatırımlarının sürdüğünü aktaran Onur Talay, 2026 yılı için 1 milyar TL'lik yatırım planı bulunduğunu açıkladı.

12 BİN METREKARELİK ANTREPO YATIRIMI

2026 yatırım planları kapsamında altyapılarını fiziksel olarak da güçlendirmeye odaklandıklarını belirten Onur Talay, yılın ilk yarısı tamamlanmadan Erenköy Gümrüğü'ne bağlı olarak hizmet verecek, 15 bin metrekare alan üzerinde 12 bin metrekare kapalı alana sahip yeni bir antrepo yatırımını hayata geçireceklerini söyledi. Bu yatırımın depolama ve gümrüklü operasyonlarda kapasiteyi önemli ölçüde artıracığını ifade eden Talay, büyüme stratejilerinin entegre lojistik hizmet anlayışıyla ilerlediğini kaydetti.

YENİ ŞİRKET SATIN ALMALARI GÜNDEMDE

2025 yılının pazar payını artırmaya yönelik stratejik hamlelerle geçtiğini dile getiren Onur Talay, yurt içinde ger-

çekleştirilen şirket satın almalarıyla hizmet çeşitliliğinin ve operasyonel gücün artırıldığını belirtti. Talay, 2026 yılında hem Türkiye'de hem de dünyanın farklı noktalarında yeni şirket satın almalarının gündemde olduğunu vurguladı.

Küresel genişlemeyi stratejik iş birlikleriyle desteklediklerini ifade eden Onur Talay, İngiltere-İrlanda-Türkiye hattında Davies Turner, Belçika-Türkiye hattında ise Transuniverse Forwarding ile kurulan iş birlikleri sayesinde Türkiye-Avrupa ticaretindeki konumlarını güçlendirdiklerini söyledi. Talay, "Bu yıl Almanya-Avusturya-İsviçre hattında da benzer iş birliklerimiz olacak. Bu iş birliklerinin katkısıyla parsiyel taşımacılık ağıımızı daha da güçlendireceğiz" diye konuştu.

Büyüme hedeflerini Avrupa ile sınırlamadıklarını altını çizen Onur Talay, Tunus merkezli Talay Logistics SARL üzerinden Kuzey Afrika pazarında güçlenmeye devam edeceklerini, Orta Asya'da ise Kazakistan'da yeni bir yatırım hazırlığında olduklarını söyledi. Talay, hava ve denizyolu taşımacılığındaki büyümeyle paralel olarak ABD pazarındaki yapılanma sürecine 2026 yılında hız vermeyi planladıklarını da aktardı.



'2026'DA TİCARETİN VİZESİ KARBON SERTİFİKALARI OLACAK'

Yapılan tüm yatırımların sürdürülebilirlik odağında şekillendiğini vurgulayan Onur Talay, AB Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM)'nin mali etkilerinin 2026 yılında daha net hissedileceğini söyledi. Talay, "İhracatçımız için lojistik partnerinin sunduğu navlun fiyatı kadar, sağladığı karbon avantajı da hayati önem taşıyacak. Bu nedenle sürdürülebilirlik odaklı yatırım yaklaşımımıza devam edeceğiz. Filomuzdaki elektrikli çekici sayısını 5 yıl içinde 3 kat artırmayı planlıyoruz" değerlendirmesinde bulundu.

AVRUPA VE AFRIKA HATLARINDA OPERASYONEL KAPASİTE ZİRVEYE ÇIKTI

Talay Logistics Yönetim Kurulu Üyesi Murat Boğ ise 2025 yılının, jeopolitik riskler ve maliyet baskılarına rağmen lojistik sektöründe bölgeselleşme eğilimlerinin ve yeni fırsatların öne çıktığı bir dönem olduğunu söyledi. Küresel tedarik zincirlerindeki yeniden yapılanma sürecini şirket adına fırsata çevirdiklerini belirten Murat Boğ, Avrupa ve Afrika'daki stratejik iş birliklerini güçlendirdiklerini, ekipman yatırımlarını artırdıklarını ve yeni hatlarla operasyonel kapasitelerini üst seviyeye taşıdıklarını ifade etti.

KUZAY AFRIKA PAZARINDA GÜÇLÜ YAPILANMA

Avrupa'nın yanı sıra Kuzey Afrika'da da önemli adımlar attıklarını vurgulayan Murat Boğ, Tunus merkezli Talay Logistics SARL ile bölge pazarına güçlü bir giriş yaptıklarını söyledi. Boğ, Tunus-İtalya ve Tunus-Fransa arasında başlatılan direkt seferlerle Akdeniz ticaretindeki varlıklarını pekiştirdiklerini, hava ve deniz yolu yatırımlarıyla Avrupa'dan Amerika'ya, Uzak Doğu'dan Avrupa'ya ve dünyanın dört bir yanından Türkiye'ye taşımacılık gerçekleştirdiklerini ifade etti.

2025 yılının aynı zamanda depolama yatırımlarının artırıldığı bir yıl olduğuna dikkat çeken Murat Boğ, bu doğrultuda 2026 yılına ilişkin yol haritalarını netleştirdiklerini dile getirdi.

ELEKTRİKLİ ÇEKİCİ SAYISI 15'E ÇIKARILACAK

2026 yılında lojistikte karbon yönetimi ve yeni ticaret koridorlarının daha etkin kullanılacağını belirten Murat Boğ, "Türkiye'de tam



elektrikli çekici yatırımı yapan ve operasyonlarında kullanmaya başlayan ilk lojistik şirketiyiz. Yüzde 100 elektrikli çekici sayımızı 5 yıl içinde 15'e çıkarmayı, ayrıca Türkiye'nin ilk elektrikli treyler yatırımını gerçekleştirmeyi planlıyoruz" dedi. AB'nin SKDM kapsamında Türkiye'nin yanı sıra Almanya, İtalya, Fransa, Polonya, Bulgaristan, Romanya ve Tunus'taki şirketlerinde de sürdürülebilirlik odaklı yatırımların süreceğini belirten Murat Boğ, bu yaklaşımın şirketlerin rekabet gücünü doğrudan artıracığını vurguladı.

DİJİTALLEŞME VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK REKABETTE BELİRLEYİCİ OLACAK

Türkiye lojistik sektörüne ilişkin 2026 öngörülerini paylaşan Murat Boğ, belirsizliklerin kısmen azalacağı, teknolojik dönüşümün sahada daha fazla karşılık bulacağı bir döneme girildiğini söyledi. Pandemi ve jeopolitik krizler sonrası benimsenen "her ihtimale karşı stok yönetimi" anlayışının Türkiye'nin coğrafi avantajını güçlendirdiğini ifade eden Boğ, Avrupa'da artan "yakından tedarik" eğiliminin Türkiye'yi kilit bir üretim ve dağıtım merkezi haline getirdiğini belirtti.

Sektörün öncelikli risk ve fırsatla-



Murat Boğ

rını da değerlendiren Murat Boğ, sürdürülebilirlik ve dijitalleşme odaklı dönüşümü hızlandıran şirketlerin öne çıkacağını, akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar, operasyonel maliyet artışları, finansmana erişim zorlukları, sürücü krizi ve korumacı ticaret politikalarının ise temel riskler arasında yer aldığını söyledi.

BATU LOGISTICS

Avrupa merkezli entegre lojistik ağını güçlendiriyor



Batu Ankara

Batu Logistics Yönetici Direktörü Batu Ankara, 2025'in ölçeklenme ve operasyonel derinliğin pekiştiği bir yıl olduğunu belirtirken, 2026'da Avrupa-Türkiye hattı, Avrupa içi operasyonlar ve dijital Control Tower modeliyle entegre, sürdürülebilir ve verimlilik odaklı bir lojistik yapı hedeflediklerini ifade etti.

Batu Logistics Yönetici Direktörü Batu Ankara, 2025 yılının Batu Logistics açısından yalnızca büyümenin değil, aynı zamanda ölçeklenme, operasyonel derinlik ve kurumsal yetkinliğin pekiştiği bir yıl olduğunu vurguladı. 2025 yılını şirket performansı açısından değerlendiren Batu Ankara, "2025 yılı, Batu Logistics açısından yalnızca büyümenin değil; aynı zamanda ölçeklenme, operasyonel derinlik ve kurumsal yetkinliğin pekiştiği bir yıl oldu. Özellikle ana omurgamızı oluşturan Avrupa hattında yüksek hacimli taşımalarımızı istikrarlı biçimde artırırken, Avrupa içi taşımalarımızda da dikkat çekici bir büyüme kaydettik. Bu sayede yalnızca Türkiye-Avrupa arasında değil, Avrupa'nın kendi içindeki lojistik akışlarda da daha etkin bir rol üstlenmeye başladık" dedi.

YÜZDE 50'NİN ÜZERİNDEKİ BÜYÜME İVMESİNİ 2025'TE SÜRDÜRDÜ

Ankara, entegre taşımacılık operasyonlarındaki büyümeye de dikkat çekerek şu değerlendirmede bulundu: "Kara, deniz ve demir yolu entegreli likit taşımacılık operasyonlarımızda son yıllarda yakaladığımız yüzde 50'nin üzerindeki büyüme ivmesini 2025 boyunca da sürdürdük. Kimyasal likit yük segmentinde artan talep, yılın ilk dokuz ayında taşıma hacimlerimizi öngörülen seviyelerin üzerine çıkardı. Zaman hassasiyeti yüksek ekspres taşımalarımızda ise yıl başında belirlediğimiz hedeflerle birebir uyumlu bir performans yakaladık."

Finansal yönetim anlayışına da değinen Batu Ankara, "Finansal tarafta sürdürülebilir kârlılık ile operasyonel verimlilik arasındaki dengeyi

önceliklendiren bir yönetim anlayışı benimsiyoruz. Bugün Avrupa-Türkiye arasında kurduğumuz entegre lojistik ağ, Avrupa içi operasyonlarımızla birlikte değerlendirildiğinde; klasik bir taşıma yapısının ötesine geçerek bölgesel entegrasyonu mümkün kılan, ölçeklenebilir ve stratejik bir büyüme platformuna dönüşmüş durumda" diye konuştu.

'AVRUPA TAŞIMALARI VE YURT İÇİ OPERASYONLARA ODAKLANACAĞIZ'

2026 yılına yönelik stratejik önceliklerini de paylaşan Ankara, Avrupa ve yurt içi operasyonlara odaklanacaklarını belirtti. Ankara bu kapsamda şu değerlendirmelerde bulundu: "2026 yılında, Avrupa taşımalarında yakaladığımız ivmeyi daha dengeli, sürdürülebilir ve katma

“2026’ya girerken lojistik sektörü daha temkinli, rasyonel ve verimlilik odaklı bir döneme girdi. Artan maliyetler ve daralan piyasa hacmi, firmaların hareket alanını daraltırken, şirketleri operasyonel önceliklerini yeniden gözden geçirmeye ve kontrollü bir büyüme yaklaşımı benimsemeye yönlendiriyor.”

değerli bir yapıya taşımayı hedefliyoruz. Almanya başta olmak üzere İngiltere, İsviçre, İtalya ve Benelüks ülkeleriyle karşılıklı taşıma hacimlerimizi artırırken; Avrupa içi taşımalarımızı da daha sistematik ve ölçeklenebilir bir yapıya kavuşturmayı planlıyoruz. Doğu Avrupa’da Polonya, Macaristan, Slovakya ve Çekya’daki altyapı güçlendirmelerimiz, bu stratejinin önemli bir parçasını oluşturuyor. Almanya özelinde ise üretim ve dağıtım merkezleriyle kurduğumuz güçlü entegrasyon, hem Avrupa içi hem de Avrupa-Türkiye akışlarında büyümemizi destekleyen ana dayanaklardan biri olacak.”

Yurt içi yatırımlara da değinen Batu Ankara, şunları söyledi: “Yurt içinde kontrat lojistiği ve dedike taşıma çözümleri, öncelikli yatırım alanlarımız arasında yer alıyor. Özellikle belirli sektörlere ve müşterilere özel yapılandırılmış dedike yurt içi taşıma hacimlerimizde ciddi bir kapasite artışı sağladık. Bu alandaki yatırımlarımızla müşterilerimize uzun vadeli, öngörülebilir ve operasyonel sürekliliği yüksek çözümler sunmayı hedefliyoruz.”

CIS VE ARAP YARIMADASI ODAKLI OPERASYONLAR ÖNE ÇIKIYOR

Batu Logistics, bölgesel ve proje taşımalarında Arap Yarımadası yönlü yüksek hacimli operasyonlarını enerji, kimya ve endüstriyel ekipman lojistiğine yönelik özel çözümlerle sürdürüyor. Batu Ankara, CIS bölgesinde Azerbaycan, Kazakistan ve Özbekistan odaklı

taşımalarını genişleterek Türkiye’nin doğu-batı koridorundaki stratejik rolünü daha etkin hale getirmeyi hedeflediklerini belirtti. Ankara ayrıca, sundukları ETGB hizmetiyle küçük ve orta ölçekli ihracatçıların Avrupa pazarlarına erişimini kolaylaştırmaya devam ettiklerini söyledi.

Dijitalleşmenin operasyonel yapının merkezinde yer aldığını vurgulayan Ankara, Control Tower modeli sayesinde farklı coğrafyalardaki operasyonların tek merkezden yönetilebildiğini ifade etti. 2026’da devreye alınması planlanan mobil uygulamayla, siparişten teslimata kadar uçtan uca şeffaf izlenebilirlik, anlık bildirimler ve karbon emisyonu hesaplama gibi fonksiyonların müşterilerle buluşturulacağını kaydeden Ankara, bu yapı sayesinde şirketin operasyonel kontrol ve verimlilik kapasitesinin daha da güçleneceğini dile getirdi.

2026 TEMKİNLİ VE VERİMLİLİK ODAKLI BİR YIL OLACAK

2026 yılı özelinde Türkiye lojistik sektörünü de değerlendiren Batu Ankara, sektörün daha temkinli bir döneme girdiğine dikkat çekti. Ankara, “2026 yılına girerken lojistik sektöründe daha temkinli, daha rasyonel ve verimlilik odaklı bir döneme girildiğini söylemek mümkün. Artan maliyetler ve daralan piyasa hacmi, lojistik sektöründe firmaların hareket alanını daraltan yapısal bir baskı unsuru olarak öne çıkıyor. Bu durum, şirketleri operasyonel önceliklerini yeniden

gözden geçirmeye ve daha kontrollü bir büyüme yaklaşımı benimsemeye yönlendiriyor” dedi.

YEŞİL MUTABAKAT TÜRKİYE’Yİ LOJİSTİK MERKEZİ YAPIYOR

Avrupa Yeşil Mutabakatı’na da değinen Ankara, sözlerini şöyle sürdürdü: “Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Sınırdan Karbon Düzenlemesi Mekanizması ise sektördeki dönüşümü hızlandıran temel başlıklardan biri olmaya devam ediyor. Kısa vadede uyum gereklilikleri yaratsa da bu sürecin uzun vadede sektörü daha şeffaf, ölçülebilir ve sürdürülebilir bir yapıya taşıyacağına inanıyoruz.”

Türkiye’nin lojistikteki konumuna dikkat çeken Batu Ankara, değerlendirmesini şu sözlerle tamamladı:

“Avrupa’nın tedarik zincirlerini yakın coğrafyaya kaydırma eğilimi, Türkiye’nin lojistik ve üretim ekosistemi açısından stratejik önemini artırıyor. Ancak bu fırsatın kalıcı hale gelmesi; operasyonel verimlilik, maliyet kontrolü ve dijitalleşme kabiliyetiyle doğrudan ilişkili. 2026 yılında veriyi doğru kullanan, teknolojiyi etkin şekilde operasyonlarına entegre eden ve finansal sürdürülebilirliği önceliklendiren şirketlerin, bu zorlu piyasa koşullarında ayrışacağını öngörüyoruz. Batu Logistics olarak biz, bu dönemi salt büyümeden ziyade doğru büyüme perspektifiyle ele alıyoruz. Avrupa-Türkiye hattındaki gücümüzü, Avrupa içi operasyonlarımız ve bölgesel entegrasyon vizyonumuzla destekleyerek; sektörün geçirdiği bu dönüşüm sürecinde sağlam ve sürdürülebilir bir pozisyonda yer almaya devam edeceğiz.”



Boltas, 2025'te operasyonel verimliliğini %21 artırarak güçlü bir performans sergiledi. "2026, 2025'te yaptığımız yeniden yapılandırmanın karşılığını toplama ve sürdürülebilir kârlılık yılı olacak" diyen Boltas Yönetim Kurulu Başkanı Ulaş Çobanoğlu, ayrıca Avrupa ile Ortadoğu yatırımlarına odaklanacaklarını vurguladı.



Boltas, bu yıl yeniden yapılanmanın meyvesini toplayacak

Boltas Yönetim Kurulu Başkanı Ulaş Çobanoğlu, 2025 yılı performanslarını ve 2026 stratejilerini değerlendirdi. 2025 yılı, lojistik sektörü ve ithalat-ihracat yapan firmalar için talep daralması ve kapasite baskısının hissedildiği bir yıl oldu. Ulaş Çobanoğlu, "Bu zorlu ortamda taşıma kapasitemizi artırmak yerine çevrim hızı, operasyonel kalite ve verimliliğe odaklandık. Sonuç olarak geçen yıla göre %21'lik bir iyileşme sağladık" dedi. Küçülen pazarda operasyonel disiplin ve müşteri portföyünü korumanın önemine vurgu yapan Çobanoğlu, artan verimlilikle yeni müşterilere kapasite sunabilmenin şirket açısından değerli olduğunu belirtti. Çobanoğlu, küçük ölçekli servis sağlayıcıların sektörden çekildiği dönemde, finansal ve operasyonel gücü yüksek firmaların pazarda dengeleyici rol üstlendiğini ifade etti.

ULUSLARARASI GÖRÜNÜRLÜĞÜNÜ ARTTIRDI

2025 yılı, Boltas'ın marka bilinirliği ve uluslararası görünürlüğü açısından da öne çıktı. Çobanoğlu, "Her iki yılda bir Münih'te düzenlenen lojistik fuarına katıldık. Standımız sektör profesyonelleri ve



Ulaş Çobanoğlu

uluslararası müşterilerden yoğun ilgi gördü. Türk firmaları arasında en fazla temas kuran ve en yüksek görünürlüğe sahip firmalardan biri olduğumuzu rahatlıkla söyleyebilirim" diye konuştu. Öz mal araçlarla yürütülen Güney İtalya hattındaki kapasite artırımı ve İtalya LTL yüklemelerindeki hız artışıyla Boltas'ın farklı bir seviyeye taşındığını aktaran Çobanoğlu, 2027 yılında da aynı fuarda yer alarak uluslararası pozisyonlarını sürdürmeyi hedeflediklerini söyledi.

2026 yılı için hedeflerini de paylaştan Ulaş Çobanoğlu, "2026, 2025'te yaptığımız yeniden yapılandırmanın karşılığını toplama ve sürdürülebilir kârlılık yılı olacak" dedi. Almanya'da planlanan yeni bir satın alma ile operasyonların yeniden yapılandırılacağını ve yurtdışında bir holding yapılanması kurarak grup şirketlerini bu çatı altında toplamayı hedeflediklerini açıkladı.

Avrupa'daki mevcut yatırımların yanı sıra yeni yatırımların gündemde olduğunu aktaran Çobanoğlu, 2026'nın son çeyreği itibarıyla şirketin kârlı bir yapıda istik-

rarlı şekilde büyümesinin öncelikleri arasında olduğunu söyledi.

Müşteri memnuniyeti ve hizmet kalitesinin şirketin temel değerlerinden biri olduğunu vurgulayan Çobanoğlu, "Tüm bu büyüme ve yeniden yapılanma adımlarını atarken, şirketimizin temel değerlerinden biri olan müşteri memnuniyetini ve hizmet kalitesini önceliklendirmeye devam edeceğiz. Bizim için büyüme; yalnızca hacim değil, kontrollü, sürdürülebilir ve güvenilir büyüme anlamına geliyor" dedi.

ŞEFFAF LOJİSTİK VE TEKNOLOJİ YATIRIMI

Boltas, 7/24 track and trace sistemini hem çalışanlar hem de müşterilerin kullanımına açarak şeffaf lojistikte önemli bir adım attı. Ulaş Çobanoğlu, "Artık tüm müşterilerimiz kendi gönderilerini anlık olarak takip edebiliyor. Bu, güvenilir ve şeffaf bir hizmet sunma hedefimizin somut göstergesi" diye konuştu.

Son olarak, Ulaş Çobanoğlu, Boltas'ın odağının yalnızca bugünü yönetmek olmadığını, önümüzdeki 5-10 yılın lojistik ihtiyaçlarına hazır bir yapı kurmak olduğunu belirtti. Çobanoğlu, "Değişen ticaret dinamikleri içinde güvenilirlik, şeffaflık, verimlilik ve sürdürülebilirlik ilkelerinden ödün vermeden büyüme devam edeceğiz" dedi.

'SEKTÖRDEKİ DÖNÜŞÜMÜ FIRSATA ÇEVİRECEĞİZ'

Türkiye lojistik ve taşımacılık sektörünü de değerlendiren Ulaş Çobanoğlu, ülkenin hizmet ihracatındaki payını artırarak ekonominin stratejik alanlarından biri haline geldiğini söyledi. 2026 yılı özelinde sektörü fırsatlar ve riskler başlığı altında ele alan Çobanoğlu, "Türkiye'nin coğrafi konumu transit taşımacılık, entegre lojistik çözümleri ve katma değerli hizmetler açısından önemli fırsatlar sunuyor. Ancak küresel ticaretteki dalgalanmalar, maliyet baskıları ve finansmana

erişim konuları dikkatle yönetilmesi gereken riskler" dedi. Verimlilik ve operasyonel esnekliği yüksek, finansal olarak güçlü ve uluslararası organizasyon kabiliyetine sahip firmaların öne çıkacağını belirten Çobanoğlu, Avrupa merkezli yapılanma ve hizmet çeşitliliğiyle bu dönüşümü avantaja çevirmeyi hedeflediklerini ifade etti. Çobanoğlu, Avrupa yatırımları ve Ortadoğu'daki operasyonel yapılanmayla iki bölgeyi birbirine bağlayan entegre bir operasyon altyapısı kurduklarını aktardı.

BÜYÜME STRATEJİSİNİ

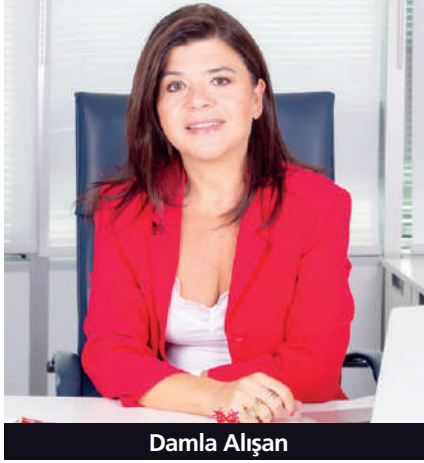
verimlilik, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik üzerine kuruyor

Alışan Lojistik, 2025 yılını hedefleriyle uyumlu ve güçlü bir performansla tamamdı. Alışan Lojistik CEO'su Damla Alışan 2026'da operasyonel verimlilik, dijital dönüşüm ve sürdürülebilirlik odaklı yatırımların yanı sıra intermodal taşımacılık ve depo altyapısını güçlendirmeye yönelik adımların öncelikli olacağını vurguladı.

2025 yılını hedeflerle uyumlu, dengeli ve güçlü bir performansla tamamladıklarını vurgulayan Alışan Lojistik CEO'su Damla Alışan, finansal sonuçların yanı sıra çevresel, sosyal ve yönetim alanlarında kaydedilen ilerlemenin bu başarının ayrılmaz bir parçası olduğuna dikkat çekti. Yayınlanan ikinci sürdürülebilirlik raporunun bu yaklaşımı net biçimde ortaya koyduğunu belirten Damla Alışan, sürdürülebilirliğin Alışan Lojistik için bir tercih değil, iş yapış biçiminin temeli olduğunu ifade etti.

Enerji verimliliği, emisyon azaltımı ve dijitalleşme alanlarında somut ve ölçülebilir ilerlemeler kaydedildiğini aktaran Alışan, "2024 yılında karbon emisyonlarımızı %16,08 oranında düşürürken; çevreci filo dönüşümümüz, kâğıtsız süreçlere geçişimiz ve enerji yatırımlarımız bu performansı destekledi. Bu yaklaşım, uzun vadeli risk yönetimi ve rekabet gücümüz açısından da kritik bir rol oynuyor. Konya tesisimizde devreye aldığımız güneş enerjisi yatırımıyla tükettiğimiz elektriğin %25'ini yenilenebilir kaynaklardan karşılar hâle geldik. Bu yatırımı geleceğe yönelik stratejik bir dönüşüm adımı olarak değerlendiriyoruz. 2030 yılına kadar tüm tesislerimizin en az %50'sinde yenilenebilir enerji kullanımını yaygınlaştırmayı hedefliyoruz" dedi.

İş sağlığı ve güvenliği alanında da güçlü bir yılın geride bırakıldığını kaydeden Damla Alışan, 2024'te sıfır ölümcül ve engelleyici iş kazası hedefine ulaşıldığını, kaza şiddet



Damla Alışan

oranında %84,57'lik düşüş ve eğitim faaliyetlerinde %75'lik artış sağlandığını aktardı. Kadın çalışan oranının 2021'e kıyasla %5,6 artırılarak 2030'da hedeflenen %20 seviyesine yaklaşıldığını belirten Alışan, gençlere ve öğrencilere yönelik sosyal sorumluluk projeleri ile çevresel eğitimlerdeki %68'lik artışın da toplumsal etkiyi güçlendirdiğini ifade etti.

'ESNEK, DAYANIKLI VE GELECEĞE UYUMLU BİR LOJİSTİK EKOSİSTEMİ İNŞA EDİYORUZ'

Alışan Lojistik CEO'su Damla Alışan, 2026 yılına yönelik stratejik önceliklerin; operasyonel verimliliği artırmaya yönelik yalın ve veri odaklı süreç iyileştirmeleri, dijital dönüşüm kapsamında uçtan uca entegre,

izlenebilir ve akıllı lojistik çözümlerinin yaygınlaştırılması ve sürdürülebilirlik odağında çevresel etkisi düşük, sorumlu tedarik zinciri uygulamalarının güçlendirilmesi olacağını söyledi. Bu doğrultuda teknolojiyi operasyonların merkezine alarak daha esnek, daha dayanıklı ve geleceğe uyumlu bir lojistik ekosistemi inşa etmeyi hedeflediklerini dile getirdi.

Büyüme stratejilerinin müşteri ihtiyaçları, sektör dinamikleri ve sürdürülebilirlik odağında şekillendiğini belirten Damla Alışan, "Bu kapsamda, yurt içi ve uluslararası nakliye faaliyetlerimizi destekleyecek yeni depo yatırımlarını ve mevcut lokasyonlarımızı güçlendirmeyi gündemimizde tutuyoruz. Özellikle sanayi üretiminin yoğunlaştığı, ihracat ve ithalat trafiğinin yüksek olduğu bölgelerde; depo kapasitemizi artırmaya, operasyonel esnekliği yükseltecek modern ve çok modlu taşımacılığa entegre tesisler kurmaya odaklanıyoruz" dedi.

Demir yolu ve deniz yolu taşımacılığı tarafında ise intermodal çözümleri destekleyecek depo ve aktarma noktalarının yaygınlaştırılmasının öncelikli başlıklar arasında yer aldığını kaydeden Alışan, önümüzdeki dönemde yalnızca coğrafi genişlemeye değil; teknoloji, otomasyon ve dijitalleşme yatırımlarıyla mevcut operasyonların verimliliğini artırmaya da odaklanacaklarını söyledi. Alışan, "Böylece müşterilerimize daha hızlı, daha entegre ve sürdürülebilir lojistik çözümler sunmaya devam etmeyi amaçlıyoruz" dedi.

'VERİMLİLİK VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİN BİRLİKTE YÖNETİLMESİ GEREKİYOR'

2026 yılına ilişkin sektör değerlendirmesinde de bulunan Alışan Lojistik CEO'su Damla Alışan, Türkiye lojistik sektörü açısından verimlilik ve sürdürülebilirliğin birlikte yönetilmesi gereken bir döneme girildiğini ifade etti. Alışan, küresel ticarete Çin merkezli uzun ve kırılgan tedarik zincirlerinin yerini, üretim ve tedarikin pazarlara daha yakın ve güvenilir ülkelere kaydırıldığı nearshoring ve friendshoring modellerine bırakmasının; sınırda karbon düzenlemeleriyle birlikte rekabetin yönünü net biçimde değiştirdiğini söyledi. Bu dönemde öne çıkacak şirketlerin; çeviklikten ziyade operasyonel verimliliği, ölçülebilir karbon yönetimini ve dijitalleşme ile desteklenen süreç mükemmelliğini merkeze alanlar ola-

cağını belirten Alışan şunları aktardı: "2026, jeopolitik gelişmeler, enerji maliyetlerindeki dalgalanmalar ve regülasyonlara uyum gibi başlıkların daha yakından yönetilmesini gerektiren bir yıl olacak. Bu başlıkları riskten ziyade, doğru strateji, teknoloji ve uzmanlıkla yönetildiğinde rekabet avantajına dönüşebilecek alanlar olarak görüyoruz. 2026'da sektörden beklenti; yalnızca taşıma hizmeti sunan değil, uzmanlığıyla fark yaratan, dijital altyapısı sayesinde şeffaf, izlenebilir ve sürdürülebilir entegre lojistik çözümleri sunabilen iş ortakları yönünde şekillenecek. 2026'yı, uzmanlıkla birlikte verimliliğin ve sürdürülebilirliğin belirleyici olduğu bir dönüşüm yılı olarak görüyoruz."

lima LOGISTICS SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK EKSENİNDE GELİŞİYOR

Lima Logistics Ticari Gelişim ve Sürdürülebilirlik Müdürü Ahmet Gemici, 2026 Ocak ayı itibarıyla tüm taşıma modlarında karbon nötr taşımacılığa geçeceklerini belirterek, uluslararası geçerliliğe sahip karbon ölçümleme sistemiyle müşterilere sertifikalı karbon nötr taşıma imkânı sunacaklarını açıkladı. Gemici, ayrıca Avrupa'da yeni bir ofis ve Amerika yatırımıyla küresel büyümeyi hızlandırmayı hedeflediklerini söyledi.

2025 yılını güçlü performans göstergeleriyle kapatan Lima Logistics, 2026 Ocak ayından itibaren tüm taşıma modlarında karbon nötr taşımacılığa geçmeye hazırlanıyor. 2025 yılının Lima Logistics için hem operasyonel hem de kurumsal anlamda önemli bir dönüm noktası olduğunu belirten Lima Logistics Ticari Gelişim ve Sürdürülebilirlik Müdürü Ahmet Gemici, sürdürülebilirlik odağında hayata geçirilen projelerle birlikte uluslararası büyümenin de hız kazandığını vurguladı.

2025 OPERASYONEL GÜÇLENME YILI OLDU

2025 yılında uluslararası operasyon hacmini artırdıklarını ifade eden Ahmet Gemici, acente ağının güçlendirilmesiyle özellikle Avrupa pazarında daha etkin ve sürdürülebilir bir yapı kurduklarını belirtti. Hizmet sürekliliğini yukarı taşıırken insan kaynakları ve kurum kültürüne yapılan yatırımlarla çalışan bağlılığının da pekiştirildiğini aktaran Gemici, yılı somut verilerle desteklenen bir performansla kapattıklarını söyledi. Gemici, bu kapsamda Lima Logistics'in;

» HİB verilerine göre yük taşımacılığı kategorisinde ilk 15 firma arasında yer aldığı,

» TİM İlk 1000 İhracatçı listesine girdiği,



Ahmet Gemici

» Bursa'nın İlk 250 Firması arasında konumlandığı,

» Great Place to Work Sertifikası'nı üst üste 5'inci kez almaya hak kazandığını bilgisini paylaştı.

Gemici, bu sonuçların hem operasyonel gücün hem de kurum kültürüne verilen önemin doğru bir stratejiyle ilerlediğini ortaya koyduğunu ifade etti.

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİN SOMUT ADIMI: LİMA HATIRA ORMANI

Çevresel sürdürülebilirliği temel öncelikler arasında konumlandıklarını vurgulayan Ahmet Gemici, 2025 yılında hayata geçirilen "Lima Hatıra Ormanı" projesiyle sosyal sorumluluk çalışmalarına ivme kazandırıldığını söyledi. Bursa'nın

Yenişehir ilçesi Çamönü Köyü'nde, doğada kalıcı bir iz bırakma hedefiyle 10 bin fidanın toprakla buluşturulduğunu aktaran Gemici, bu projenin Lima Logistics'in yalnızca bugünü değil, geleceği de sorumluluk bilinciyle ele aldığının somut bir göstergesi olduğunu vurguladı.

SÜRDÜRÜLEBİLİR BÜYÜME YOLCULUĞUNDA YENİ ADIMLAR

2026 ve sonrası için en önemli gündem maddesinin sürdürülebilirlik olduğunu vurgulayan Ahmet Gemici, "2026 Ocak ayı itibarıyla tüm taşıma modlarımızda karbon nötr taşımacılığa sunmaya başlıyoruz. Bu kapsamda, uluslararası geçerliliğe sahip bir karbon ölçümleme yazılımını sistemlemize entegre ettik. Müşterilerimize, taşıma süreçlerindeki karbon salınımı hesaplayarak, sembolik bir bedel karşılığında bu salımı karbon nötr hale getirme ve bunu sertifika ile belgelendirme imkanı sunacağız" dedi.

Uluslararası büyümeyi stratejik bir öncelik olarak gördüklerini dile getiren Gemici, Hollanda merkezli Lima Europe ofisinin ardından Avrupa'da ikinci bir ofis açılması ve Amerika'da yeni bir yatırım için çalışmaların devam ettiğini belirtti. Gemici, bu adımların global pazarlardaki etkinliği artırma hedefinin önemli parçaları olduğunu söyledi.

İHRACAT, E-TİCARET VE TIME-CRITICAL TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ ÖNE ÇIKARACAK

Türkiye'nin coğrafi konumu itibarıyla Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasında stratejik bir lojistik merkez olma potansiyeline sahip olduğunu vurgulayan Ahmet Gemici, 2026 yılında bu avantajın daha da belirginleşeceğini öngördüklerini ifade etti. Gemici, ihracat odaklı büyüme, e-ticaret hacmindeki artış ve time-critical taşımacılığa olan talebin sektör için önemli fırsatlar sunduğunu belirtti. Artan maliyetler, küresel

ekonomik belirsizlikler ve regülasyonlara uyum süreçlerinin ise dikkatle yönetilmesi gereken riskler arasında yer aldığını kaydeden Gemici, dijitalleşme, sürdürülebilirlik ve esnek operasyon modellerine yatırım yapan firmaların rekabette öne çıkacağını söyledi. Gemici, "Lima Logistics olarak bu dönüşümü yalnızca takip eden değil, yön veren bir oyuncu olmayı hedefliyoruz" dedi.

Sürat Lojistik Genel Müdürü Tarkan Türkel:

HEDEFİMİZ 5 YILDA YERLİ FİRMALAR ARASINDA İLK 5



Lojistik sektöründe 2026'da iki ana trendin öne çıkacağını söyleyen Sürat Lojistik Genel Müdürü Tarkan Türkel, "İlki; veri, yapay zekâ, otomasyon, ikincisi ise sürdürülebilirlik ve intermodal. Biz bu iki eksende hazır olmaktan öte, zaten sahada uygulayan taraftayız" dedi. Türkel, hedef tarafında ise önlerinde şu iki çapanın olduğunu söyledi: "5 yıl içinde yerli firmalar arasında ilk 5'e, global oyuncuların da olduğu ölçekte ilk 10'a girmek."

yütürken sistem kurma yılı olduğunu kaydeden Türkel, "Operasyon kabiliyetimizi genişletirken aynı anda dijital omurgayı kurduk; yani işi sadece büyütmedik, yönetilebilir hale getirdik" diyerek şunları söyledi: "Türkiye'de 81 ile yaygın hizmet yapımızı güçlendirdik, depolama ve dağıtım yatırımlarımızı hızlandırdık; talebe göre yeni depo alanları için de çalışıyoruz. Operasyon tarafında ayrıca; dökme yük operasyonları, soğuk zincir, intermodal ve Avrupa ekspres hatları gibi çok modlu yapıyı daha entegre çalıştırdık. 2025'in ilk yarısında tonaj bazında iki katın üzerinde büyüme kaydettik; bu ivmenin arkasında kadro, operasyon disiplini ve dijitalleşme var. Ayrıca yılın ilk altı ayında iş hacmi ve ciroda da geçen yılın aynı dönemine göre iki katın üzerinde büyüme gerçekleştirdik."

'SİSTEM HER DURUMA GÖRE KENDİNİ GÜNCELLEYİYOR'

Müşteri deneyiminde en büyük farkı görünürlük ve dinamik planlamada yarattıklarını belirten Tarkan Türkel, rota planlama, yük optimizasyonu, filo takibi ve müşteri görünürlüğünü tek platformdan yönettiklerini, bu sayede hem hız kazandıklarını hem de hata oranlarını düşürüp teslimat sürelerini kısalttıklarını kaydetti. Sürat Lojistik'i bugün bulunduğu noktaya taşıyan en büyük gücü, "doğru kadro, operasyonel disiplin ve dijitalleşme" olarak özetleyen Türkel, "Biz şirketin temel yapı taşlarını yani sistemler, süreçler ve ekibi sıfırdan kurduk. Hiyerarşiden çok sorumluluğa dayalı, hızlı karar alan bir kültür inşa ettik. Dijitalleşme ve otomasyon sahada karşılığı çok somut oldu. "Hangi gün, hangi bölgede, ne kadar taşıma olacak" gibi kararları algoritmalar önden hesaplıyor; biz de kapasiteyi, rotayı, yakıtı buna göre yönetiyoruz. Özetle: sezgiyle değil, sayılarla hareket ediyoruz; sistem trafik, hava durumu, hat yoğunluğu gibi etkenlere göre kendini güncelliyor" ifadesini kullandı.

Lojistik sektörü, 2026 yılında "veri, yapay zeka, otomasyon" ile "sürdürülebilirlik ve intermodal" olarak ifade edilen iki ana trend üzerinde şekillenecek görünüyor. Her iki alanda da şimdiden "sahada" olan Sürat Lojistik, 2026 ve sonrası için güçlü hedefleri ile yoluna devam ediyor. 2025 yılı içinde yatırımlarını depolama ve dağıtım altyapısı, dijitalleşme ve otomasyon, intermodal hatların güçlendirilmesi, enerji verimliliği ve sürdürülebilirlik alanlarında yoğunlaştırdıklarını ifade eden Sürat Lojistik Genel Müdürü Tarkan Türkel, "Bugün geldiğimiz noktada; ciro ve hacim bazında Türk menşeli lojistik firmalar içinde ilk 10'da olduğumuzu ön görüyoruz. Hedef tarafında iki çapımız var; 5 yıl içinde yerli firmalar arasında ilk 5, global oyuncuların da olduğu ölçekte ilk 10'a girmek" diyerek sözlerine şöyle devam etti: "Sürat Lojistik olarak 2026 yılı sonu için hedefimiz ise operasyonel kapasite artışı, dijitalleşme ve otomasyon, Avrupa'da doğrudan yapılanma, intermodal hatların güçlendirilmesi, enerji verimliliği ve sürdürülebilirlik diye sıralayabilirim. Yatırım tarafında dijital ve otomasyon yatırımları 2026 sermaye planımızda en büyük paya sahip olacak. Yıl içinde Avrupa'da doğrudan yapılanma için adımlar atmaya da planlıyoruz. İlk odağımız Doğu Avrupa ve özellikle Polonya-Romanya hattı. Polonya'yı

Avrupa'ya açılan kapı olarak görüyoruz; Romanya ise Türk şirketlerinin güçlü karşılık bulduğu bir pazar. Ancak aceleci değiliz, önce ticaretimizin o pazarlarda konsolide şekilde büyümesini istiyoruz. Baktığımızda 2026'da iki ana trendin olacağını görüyoruz. İlki; veri, yapay zekâ, otomasyon. Bu tahmin, rota, kapasite, fiyatlama kararlarının algoritmalarla güçlenmesi demek. İkincisi ise sürdürülebilirlik ve intermodal. Yani karbonu ölçen, azaltan, raporlayan, modlar arası entegre çalışan ağlar öne çıkacak. Biz bu iki eksende hazır olmaktan öte, zaten sahada uygulayan taraftayız."

'OPERASYONEL KABİLİYETİMİZİ GENİŞLETİRKEN AYNI ANDA DİJİTAL OMURGAYI KURDUK'

2025 yılında sektörde hız kadar öngörülebilirlik ve maliyet yönetimi sınavının öne çıktığını yakıt, işçilik ve kapasite maliyetlerinin şirketleri daha verimli çalışmaya ittiğini belirten Türkel, bu ortamda farkı, veriyi doğru kullanan, ağı doğru kuran ve sürdürülebilirliği işin merkezine koyan oyuncuların yarattığını işaret etti. Türkel, "Biz de tam bu nedenle 2025'te odağımızı veriyle yönetilen operasyon, intermodal ve uçtan uca görünürlük ekseninde büyüttük" değerlendirmesinde bulundu.

Sürat Lojistik için 2025'in ölçeği bü-



'in odağında sürdürülebilir ve dijital yatırımlar var



Gizem Gündüz Bora

Bir marka olarak vizyonlarının her zaman sürdürülebilir iyileşme ve gelişim odaklı şekillendiğini belirten Logitrans Lojistik Pazarlama ve Kurumsal İletişimden Sorumlu İcra Kurulu Üyesi Gizem Gündüz Bora, 2025 yılı boyunca attıkları stratejik adımların karşılığını aldıklarını ifade etti. Bu dönemde, karayoluna kıyasla daha düşük karbon salımı sağlayan kombine taşımacılık çözümlerine ağırlık verdiklerini vurguladı. Bora, 150 yeni dorse yatırımıyla demiryolu ve karayolu entegrasyonunu güçlendirdiklerini ve bu çözüm modelinin taşımacılık hacimlerini artırmada belirleyici olduğunu söyledi.

2026'YA GÜÇLÜ YATIRIMLARLA GİRİLİYOR

Gizem Gündüz Bora, 2026 yılına güçlü yatırımlarla girdiklerini, 20. yıl dönümlerini kutlayacaklarını ve filolarına 20 yeni dorse daha ekleyerek transit, sürdürülebilir ve kombine taşımacılık



kapasitesini artırmayı hedeflediklerini açıkladı. Demiryolu taşımalarında P400 profiline bağlı kalmayacaklarını; Ro-Ro, ROLA ve farklı intermodal çözümlerle müşterilere operasyonel ve mali açıdan verimli alternatifler sunacaklarını belirtti.

DİJİTALLEŞME İLE OPERASYON ŞEFFAFLIĞI

Dijitalleşmenin önemine de değinen Bora, yükleme ve boşaltma bildirimleri, anlık konum takibi ve günlük operasyon

raporlarının artık daha şeffaf ve izlenebilir hale getirildiğini söyledi. Logitrans Müşteri Portalı ile müşterilerin aktif ve geçmiş yüklerine, konum bilgilerine, fatura ve CMR belgelerine tek bir platform üzerinden ulaşabildiğini, portalın aynı zamanda aktif bir iletişim kanalı olarak da kullanıldığını ifade etti. Mobil uygulama ile bu erişimin Google Play ve App Store üzerinden mümkün olduğunu ve mobilitenin kritik olduğu global tedarik zincirinde müşterilere her an ulaşılabilir olmayı önemsediklerini vurguladı.

TÜRKİYE, ÇOK MODLU TAŞIMACILIKTA STRATEJİK KONUMUNU GÜÇLENDİRİYOR

Türkiye lojistik sektörüne ilişkin değerlendirmelerde de bulunan Gizem Gündüz Bora, ülkenin sahip olduğu kaynakları doğru şekilde kullanarak elde ettiği katma değeri defalarca kanıtladığını ifade etti. Orta Koridor'daki konum, yeni intermodal aktarma merkezleri, IATA yetkili havayolu taşımacılık firmaları, demiryolu ve denizyolu altyapısındaki liman ve istasyon yatırımlarının çok modlu taşımacılık imkanlarını her geçen gün genişlettiğini belirtti. Bora, operasyonel zorlukların zaman zaman

kaçınılmaz olduğunu ancak olumlu gelişmelerin de söz konusu olduğunu kaydetti. Ukrayna-Rusya savaşı ve bölgesel çatışmaların etkilerini sürdürdüğünü, ancak Irak Kalkınma Yolu Projesi ve Orta Doğu'daki görece istikrarın taşımacılık faaliyetlerini artırdığını söyledi. Bora, Tüm bu dinamikler ışığında, lojistik sektörünün ülke için önemli bir hizmet kanalı olarak büyümeye devam edeceğini ve 2026'nın güçlü ve potansiyeli yüksek bir yıl olacağını öngördüklerini ifade etti.

HAREKET'TEN 2025'TE

4,5 milyar TL'lik İŞ ANLAŞMASI

Hareket, 2025 yılını güçlü bir finansal ve operasyonel performansla tamamladı. Terzi usulü proje yönetimi ve üstün mühendislik kabiliyetiyle üç kıtada projeleri hayata geçiren Hareket, yıl boyunca imza attığı 105 milyon dolarlık (4,5 milyar TL) iş anlaşmalarıyla global arenadaki yükselişini sürdürdü.



Abdullah Altunkum

Hareket 2025 yılının yeni projelerin yanı sıra mühendislik kapasitesini, ekipman gücünü ve global arenadaki etkinliklerini artırdıkları stratejik bir dönem olduğunu söyleyen Hareket CEO'su Abdullah Altunkum, "Yıl boyunca enerji, yenilenebilir enerji, petrol ve gaz, nükleer enerji ve altyapı projelerinde Türkiye'den Orta Doğu'ya, Avrupa'dan Afrika'ya uzanan geniş bir coğrafyada aktif rol aldık. 7 farklı endüstride, farklı ölçeklerde ve disiplinlerde çok sayıda projeyi eş zamanlı yürüterek global operasyon kabiliyetimizi sahada bir kez daha kanıtladık. Katar Gaz'dan Adnoc'a, Nordex'ten SOCAR'a kadar önemli iş ortaklarımızla imzaladığımız yeni sözleşmelerle 105 milyon dolarlık (4,5 milyar TL) bir iş hacmi oluşturduk. Üçüncü çeyrek itibarıyla 3 milyar 848 milyon TL ciro ve 176 milyon TL kârlılığa ulaştık" dedi.

YENİLENEBİLİR ENERJİDE LİDERLİK

2025'in Hareket'in yenilenebilir enerji alanındaki liderliğini pekiştirdiği bir yıl olduğunu belirten Hareket CEO'su Abdullah Altunkum, Türkiye'nin bugüne kadar taşınan en uzun rüzgâr türbini kanatlarını başarıyla sahaya ulaştırarak sektörde yeni bir rekora imza attığını hatırlattı. Altunkum, "Çankırı Çerkeş'te gerçekleştirdiğimiz projede, 90 metreyi aşan rüzgâr türbini kanatlarını 520 kilometrelik zorlu bir güzergâhta, ileri mühendislik çözümleriyle güvenle taşıdık. Yol simülasyonları, güzergâh etütleri,

panel köprü uygulamaları ve saha modifikasyonlarıyla yalnızca bir taşıma değil, uçtan uca bir mühendislik operasyonu yönettik. Bu proje, Hareket'in sektörde neden referans noktası olduğunu açıkça gösteriyor" dedi.

Hareket'in yenilenebilir enerji alanındaki birikimini vurgulayan Altunkum, "2007 yılından bu yana yenilenebilir enerji projelerinde aktif rol alıyoruz. Bugüne kadar 1.127 rüzgâr türbini kurulumu, 982 montaj hizmeti ve 1.436 taşıma operasyonu gerçekleştirdik. Bu çalışmalarla Türkiye'nin toplam rüzgâr enerjisi kurulu gücünün 6.432,75 MW'lık kısmına katkı sağladık. Başka bir ifadeyle, Türkiye'deki rüzgâr enerji projelerinin yaklaşık yüzde 45'inde Hareket'in imzası var ve bugün ortalama 6 milyon 108 bin haneye elektrik sağlanmasına katkı sunuyoruz" dedi.

OPERASYONEL KAPASİTE ARTIŞI

2025'te gerçekleştirilen 132 milyon dolarlık ekipman yatırımıyla Hareket'in operasyonel kapasitesini yüzde 50 artırdığını ifade eden Altunkum, "Bu yatırımlar, yalnızca filomuzu büyütmek için yapılmadı. Daha büyük ölçekli, daha karmaşık ve daha yüksek mühendislik gerektiren projelere aynı anda hizmet verebilmek için hayata geçirildi. Bugün Orta Doğu'dan Asya-Pasifik'e, Afrika'dan Avrupa'ya kadar üç kıtada büyük projeleri eş zamanlı yürütebilecek bir yapıya sahibiz. Büyüme yolculuğumuz uluslararası değerlendirme kuruluşları tarafından

hazırlanan listelere de yansıyor. IC100 listesinde dört basamak yükselerek dünya genelinde 29'uncu, Avrupa'da 8'inci sıraya çıktık. IC T50 listesinde ise dünya genelinde 15'inci sıraya yükseldik. Bu başarılar yalnızca ekipman yatırımlarının değil, insan kaynağımızın, mühendislik kültürümüzün ve uzun vadeli stratejimizin bir sonucu" dedi.

2026'DA HEDEF OFF-SHORE PROJELERDE GÜÇLENME

Marin Hizmetleri bölümünü kurarak 2026'da off-shore ve liman projelerinde büyümeyi hedeflediklerini belirten Altunkum şunları söyledi: "Sektörümüz artık yalnızca büyük ekipmanların hareket ettiği bir alan değil. İnsan, mühendislik ve dijital teknolojilerin birlikte değer yarattığı yeni bir dönemdeyiz. Halka arz sürecimizde yatırımcılarımızla da paylaştığımız Marin Hizmetleri bölümümüzü devreye aldık. 2 adet 10 bin ton taşıma kapasiteli 330 sınıf yüksek standartlı 'barge' yatırımıyla off-shore ve liman projelerinde daha güçlü bir oyuncu olacağız. Özellikle deniz üstü rüzgâr enerjisi projelerinde, 2026'nın ilk çeyreği itibarıyla Türkiye'den Avrasya'ya, Orta Doğu'dan Afrika'ya kadar geniş bir coğrafyada Hareket'in adını daha fazla duyuracağız. Hedefimiz; insan odaklı kültürümüzü, dijital mühendislik yaklaşımımızı ve global deneyimimizi birleştirerek Hareket'i proje taşımacılığı ve yük mühendisliğinde dünyanın ilk üç markasından biri haline getirmek. 2025 bunun güçlü bir temeli oldu; 2026 ise bu vizyonu daha da görünür kılacağımız bir yıl olacak."

TLS LOJİSTİK 25. YILINI KUTLADI

TLS Lojistik, 25 yıllık kurumsal yolculuğunu geride bırakırken gelecek dönem hedeflerini de kamuoyuyla paylaştı. TLS Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Altuğ Hacıoğlu, "Operasyonel mükemmeliyet, sürdürülebilir büyüme ve uluslararası ölçekte derinleşme hedefleri, markamızın yeni dönemdeki temel taşlarını oluşturuyor" dedi.



TLS Lojistik, çeyrek asırlık geçmişini Peninsula İstanbul'da düzenlediği gala yemeğiyle kutladı. Yıl boyunca hayata geçirilen iletişim, etkinlik ve kurumsal projelerin finali niteliğindeki gece, şirketin birikimini, vizyonunu ve gelecek hedeflerini yansıtan nitelikli bir buluşmaya sahne oldu.

TLS Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Altuğ Hacıoğlu, "Bazı yolculuklar mesafelerle değil, iz bırakan adımlarla ölçülür. TLS Lojistik için 25 yıl; büyüyen bir vizyonun, olgunlaşan bir kurum kültürünün ve her adımda yeniden tanımlanan bir yolculuğun hikayesi. Bu yolculuğu, modern şıklıkla klasik gala zarafetini buluşturan bir geceyle kutladık. Geçmişe saygıyı ve geleceğe güveni aynı anda yansıtan etkinlikteki her detay, kalite anlayışımızı ve kurumsal duruşumuzu sessiz ama güçlü bir dille anlattı" dedi.

25. YIL KUTLAMASI SADECE BİR GECEYLE SINIRLI KALMADI

TLS Lojistik, 25. yılını yıl geneline yayılan kapsamlı bir programla kutladı. Kültür-sanat projeleri, kurumsal etkinlikler, paydaş buluşmaları ve sosyal sorumluluk çalışmalarıyla şekillenen bu özel yıl, şirketin geçmişini onurlandırırken geleceğe dair güçlü bir perspektif ortaya koydu.

Gala gecesinde, şirketin bugün geldiği noktaya katkıda bulunan yönetim kadrosu ve çalışanlar bir araya geldi. Etkinlik boyunca TLS Lojistik'in 25 yıllık hikayesi paylaşıldı, önümüzdeki döneme dair stratejik vizyonu da katılımcılara aktarıldı.

Gala kapsamında yapılan konuşmalarda, TLS Lojistik'in sürdürülebilir büyüme yaklaşımı, operasyonel

mükemmeliyet hedefleri ve uluslararası ölçekteki konumlanması öne çıktı. Altuğ Hacıoğlu, "Operasyonel mükemmeliyet, sürdürülebilir büyüme ve uluslararası ölçekte derinleşme hedefleri, markamızın yeni dönemdeki temel taşlarını oluşturuyor. Birikimimiz, insan kaynağımız ve vizyonumuzla geleceğin lojistik dünyasında daha güçlü bir rol üstlenmeye hazırlanıyoruz" açıklamasını yaptı.

Başkan Hacıoğlu, gala yemeğinin konsepti hakkında da şunları söyledi: "Peninsula İstanbul'da modern ve zamansız bir konseptle kurgulanan gala yemeği; TLS Lojistik'in marka değerlerini, kalite anlayışını ve kurumsal olgunluğunu yansıtan seçkin detaylarla hayata geçirildi. Gecenin atmosferi, 25 yıllık bir kurum kültürünün hem olgunluğunu hem de dinamizmini aynı anda hissettirdi."





2026 LOJİSTİK, DAHA YEŞİL, DAHA AKILLI, DAHA DAYANIKLI...

Dünya da artan sürdürülebilirlik çalışmaları ve hassasiyetine lojistik sektörünün kayıtsız kalması mümkün olmayacaktır. Değişen regülasyonlar ve müşteri beklentileri bu alandaki gelişmeleri engellemelere rağmen ileriye gideceği kaçınılmazdır. Bu anlamda 2026 da lojistik sektörünü sürdürülebilirlik bazlı başlıklar halinde değerlendirebiliriz.

1. Sürdürülebilirlik Artık Lojistiğin Merkezinde: 2026'da sürdürülebilirlik, lojistik sektöründe "ek bir sorumluluk" olmaktan çıkarak ana stratejik hedef haline geliyor. Eskiden gönüllülük esasına dayalı sürdürülebilirlik uygulamaları, bugün birçok ülkede zorunlu raporlama ve uyum gerekliliklerine dönüşüyor. Bu bağlamda çevresel performans artık şirketlerin rekabet gücünü belirleyen önemli bir ölçüt olarak öne çıkıyor.

2. Karbon Emisyon Azaltımı ve Taşımacılıkta

Elektrifikasyon: Karayolu taşımacılığında elektrikli araçlara (EV) geçiş, 2026 sürdürülebilirlik ajandasının en önemli somut hamlelerinden biri. Elektrikli kamyon ve van filo yatırımları artıyor. Şarj altyapısı ve batarya teknolojileri gelişiyor. Bu hem CO2 emisyonlarının azalmasını hem de işletim maliyetlerinin düşmesini sağlıyor. Ayrıca alternatif yakıtlar (biyoyakıt, LNG vb.) ağır araçlarda gittikçe daha fazla kullanılıyor.

3. Akıllı Teknolojilerle Operasyonel Verimlilik Yapay zekâ (AI) ve makine öğrenimi (ML), lojistik planlamada yakıt tüketimini azaltmak, güzergâhları optimize etmek ve taşıma verimliliğini artırmak için yaygın olarak kullanılacak.

» Gerçek zamanlı rota optimizasyonu.

» Talep tahmini ve kapasite planlaması

Bu uygulamalar, operasyonel sürdürülebilirliği doğrudan artırıyor. Sürdürülebilirlik performansı takibi için dijital sistemler ve veri analitiği yaygınlaşacak. Bu sayede karbon ayak izi, enerji tüketimi ve diğer çevresel göstergeler daha etkili izlenebilecek.

4. Döngüsel Ekonomi ve Atık Azaltma

Lojistik tedarik zincirleri artık ürünlerin ve ambalajların geri dönüşümü, yeniden kullanımı ve yeniden dağıtımını üzerine tasarlanıyor. İade edilen ürünler için geri kazanım ağıları kuruluyor. Ambalaj atıkları minimize ediliyor.

2026'da biyolojik olarak çözünebilir, geri dönüştürülebilir veya yeniden kullanılabilir ambalaj çözümleri standart hâle geliyor. Sıfır atık ve karbon ayakizi konusunda ambalaj kullanımı çok önemli. Sektörün atık oluşturmaması ve defalarca kullanılabilen ambalajlara olan ilgili 2026 da daha artıyor olacak

5. Yeşil Depolama ve Enerji Kaynakları

» Lojistik merkezleri, depolar ve dağıtım alanları

» Yenilenebilir enerji sistemleri (güneş panelleri gibi),

» LED aydınlatma ve akıllı HVAC,

» Enerji depolama çözümleri ile daha çevre dostu hâle geliyor.

Bu dönüşüm hem çevresel ayak izini azaltıyor hem de enerji maliyetlerini düşürüyor.

6. Şeffaflık, İzlenebilirlik ve Raporlama

2026'da blockchain gibi teknolojiler, ürünlerin üretimden teslimata kadar olan çevresel etkilerini izlemek için kullanılacak. Bu sayede tüketiciler ve paydaşlar tedarik zincirinin sürdürülebilirlik performansını doğrulayabilecek. Birçok ülkede lojistik şirketleri artık emisyon verilerini, enerji tüketimini ve atık yönetimini yıllık raporlarla açıklamak zorunda kalacak. Bu, sektör genelinde şeffaflık kültürünü güçlendiriyor.

7. Son Mil (Last-Mile) Çözümleri ve Kent Lojistiği

Son mil lojistiği, genellikle tedarik zincirinin en karbon yoğun kısmı olarak biliniyor. 2026'da:

» Elektrikli veya insan gücü destekli teslimatlar,

» Mikro dağıtım merkezleri,

» Otonom elektrikli araçlar,

» Drone teslimatları gibi yenilikçi yöntemler yaygınlaşıyor.

Bu uygulamalar hem trafik sıkışıklığını azaltıyor hem de kent içi emisyonları sınırlandırıyor.

8. Politikalar, Teşvikler ve Sektörel Standartlar

2026'da AB, ABD ve diğer büyük pazarlarda sürdürülebilirlik odaklı düzenlemeler sıklaşıyor.

» Emisyon azaltım hedefleri,

» Zorunlu raporlama standartları,

» Yeşil lojistik sertifikaları gibi çerçeveler belirginleşiyor.

Devletler, elektrikli araç filoları, yenilenebilir enerji yatırımları ve sürdürülebilir depolama projeleri için vergi teşvikleri ve sübvansiyonlar sunuyor.

9. İşbirlikleri ve Endüstri Standartları

Sürdürülebilirlik hedefleri, şirketlerin tek başına başarabileceği bir alan olmaktan çıkıyor. 2026'da lojistikte sürdürülebilirliğin sadece çevresel bir hedef olmaktan çıkıp yenilikçi teknoloji, veri odaklı işletim, döngüsel ekonomi ve şeffaf iş modelleri ile bütünleşen geniş kapsamlı bir vizyon sunuyor. Artık sürdürülebilirlik, lojistiğin rekabet avantajı, risk yönetimi ve müşteri değeri yaratma aracıdır.

2026 yılının daha yeşil ve daha sürdürülebilir bir yıl olmasını dilerim.



UND'nin kadın TIR sürücü adayları

MEZUN OLDU

UND'nin Türkiye'de lojistik ve taşımacılık sektöründe nitelikli iş gücünün geliştirilmesi ve kadın istihdamının artırılması amacıyla hayata geçirdiği 100 saatlik Tır-Çekici Şoförü Eğitim Modülü'nün teorik ve pratik eğitimleri tamamlandı. Eğitimlerin teorik kısmı, İstanbul Üniversitesi iş birliğinde, uygulamalı bölümü ise ülkemizde ileri defansif ve güvenli sürüş teknikleri alanında uzmanlaşmış Autodrom eğitmenleri tarafından gerçekleştirildi. Program kapsamında ayrıca, ticari araç lastik üreticisi Prometeon tarafından sürücü adaylarına lastik güvenliği ve doğru kullanımına yönelik teknik eğitimler verildi.

10 KADIN ADAY KATILDI

Programın en önemli avantajlarından biri de programı başarıyla tamamlayan Kadın Tır sürücülerinin UND üyesi firmalarda istihdam edilecek olması. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile İŞKUR destekli Mesleki Eğitim Kursu'nun ilk modülüne 10 kadın aday katıldı. Kadın sürücüler aynı zamanda ülkemizde ilk kez İstanbul Üniversitesi onaylı sertifika sahibi olacaklar ve sertifika e-devlet sistemine yer alacak. Eğitim programının ileri aşamalarında kadın adayların yanı sıra erkek adaylar da başvurabilecek.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI'NDAN TAM DESTEK

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı "TIR-Çekici Şoförlüğü Eğitim Programına" tam destek vererek uluslararası karayolu taşımacılık sektöründe kadın sürücü

UND öncülüğünde, İstanbul Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi iş birliği, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile İŞKUR desteğiyle hayata geçirilen, Türkiye'nin ilk üniversite sertifikalı TIR-Çekici Şoförlüğü Eğitim Programında kadın sürücü adayları, pratik ve teorik eğitimlerini tamamladılar. Program kapsamında sınava tabii tutulan adaylar, mezuniyetleri ile beraber UND üyesi firmalarda istihdam edilecek.

istihdamının artırılmasının en güçlü destekçisi olduğunu bir kez daha ortaya koydu.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdülkadir Uraloğlu, 30 Kasım Dünya Şoförler gününde UND ziyaretinde, ekonomik kalkınmada kadınların rolünü vurgulayarak, tüm dünyada yaşanan profesyonel

sürücü sorununa alternatif bir çözüm olarak ulaştırma sektöründe de kadınların istihdamına desteğini açıklamış, kadın şoförlerin sektöre yeni bir soluk getireceğini vurgulamıştı.

Bu bağlamda, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde yapılan değişiklik ile de şoför olarak kadın istihdamı halinde



taşıt kartlarında indirim yapılması ve yetki belgelerinde süre uzatımını öngören düzenlemeler hayata geçirilmiştir.

'KADIN SÜRÜCÜLER BU SEKTÖRE GÜÇ VERECEK'

UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, hayata geçirilen eğitim programına ilişkin değerlendirmesinde, projenin yalnızca bir mesleki eğitim faaliyeti olmadığını, Türkiye'de örnek bir eğitim modeli teşkil ettiğini vurguladı. "Bu proje, kadın sürücülerin sektöre kazandırılmasının ötesinde, lojistik sektörünün geleceğine yapılan stratejik bir yatırımdır" diyen Aras, sözlerini şöyle sürdürdü: "UND olarak bir yandan sektörümüzün nitelikli iş gücü ihtiyacına kalıcı çözümler üretirken, diğer yandan kadınların lojistikte daha güçlü ve görünür biçimde yer almasını sağlıyoruz. Eğitimlerini başarıyla tamamlayan kadın sürücülerimizin UND üyesi firmalarda hızla istihdama katılması hem sektörümüz hem de ülkemiz için önemli bir kazanım olacaktır. Projenin devamında kadın, erkek hep birlikte insan kaynağımızı sektöre kazandıracaktır. İŞKUR ile yapılan son görüşmeler sonucunda, İŞKUR'a kayıtlı 200.000 işsiz tır şoförü havuzunu, kadın

ve erkek istihdamına katkı sunacak şekilde, İŞKUR ile birlikte çalışmaya karar verdik. Bu vesile ile, projemize şahsi desteklerini veren başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanımızın Sayın Abdulkadir Uraloğlu, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Türkiye İş Kurumu yöneticilerine ve İstanbul Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi eğitmenlerine ve istihdam sağlayıcı UND üyesi firmalarımıza şükranlarımı sunarım."

TÜRKİYE'NİN DÖRT BİR YANINDAN KATILIM OLDU

İstanbul, Ankara, Karaman, Çankırı, Antalya, Mersin, Denizli ve İzmir gibi farklı illerden gelen kadın sürücü adayları; mesleki yeterliliklerini uluslararası standartlara uygun şekilde geliştirmeyi hedefleyen program sayesinde sadece sürüş becerilerini geliştirmekle kalmayıp; güvenlik, teknoloji, çevre duyarlılığı ve profesyonel taşımacılık üzerine kapsamlı bir eğitim alıyorlar.

3 AŞAMALI EĞİTİM MODELİ

Eğitim programı; teorik dersler, Autodrom iş birliğiyle yürütülen saha eğitimleri ve UND üyesi firmaların



kademelerinde gerçekleştirilen uygulamalı firma eğitimlerinden oluşan üç aşamalı bir yapı üzerine kurgulandı; böylece adaylar sınıf ortamından sahaya, sahadan gerçek operasyonel süreçlere uzanan uçtan uca bir mesleki gelişim sürecinden geçirildi.

UYGULAMALI EĞİTİME PROMETEAON KATKISI

Eğitim kapsamında Prometeon firması yetkililerinin katkısıyla hem sahada hem de firma kademelerinde uygulamalı araç altı ve lastik incelemeleri gerçekleştirildi; sürücü adayları bu çalışmalarda kontrol ve ölçüm süreçleri, temel arızaların tespiti, aks bazlı kontroller ve güvenli sürüşe yönelik lastik yönetimi konularında uygulamalı bilgi ve beceri kazandı.

MEZUN OLDULAR

Adaylar, 26 Aralık 2025 tarihinde, İstanbul Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi gözetiminde gerçekleştirilecek 60 soruluk sınavın ardından mezun oldular. Eğitim sürecini başarıyla tamamlayan kursiyerler, ocak ayı itibarıyla UND üyesi firmalarda istihdam edilecek.



UND İKİNCİ BAŞKANI ERGÜN BİLEN: GÜNDEMİMİZ SEÇİMLER DEĞİL, SEKTÖRÜN GELECEĞİDİR

UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, Derneğin seçim takvimine bir yıldan fazla bir süre olmasına rağmen gündeme gelen başkanlık seçimi tartışmalarına ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Bilen, "UND'nin gündemi seçim tartışmaları değil; sektörün omuzlarındaki yük ve Türkiye'nin taşımacılıktaki geleceğidir" dedi. UND yönetiminin kurumsal yapısına dikkat çeken Bilen "Yönetimde farklı görüşler doğaldır ama yönümüz ve hedefimiz birdir. Bu görev bir makam değil, emanet işidir. Sahaya kulak vermek, veriye bakmak ve muhataplarla masaya oturmak sonuç almanın temelidir" ifadelerini kullandı. Çetin Nuhoglu döneminde temelleri atılan UND'nin kurumsal yapısının bugün sağlam ve şeffaf bir anlayışla devam ettiğini belirten Bilen, önümüzdeki bir yılı sektör için yoğun bir çalışma dönemi olarak nitelendirdi.



Bilen, adaylık tartışmalarının sektör gündemini gölgelememesi gerektiğine dikkat çekerek, sınır kapılarında bekleyen araçlar, yurt dışındaki haksız uygulamalar, gümrüklerdeki mükerrer ve orantısız uygulamalar ile artan yatırım maliyetlerinin öncelikli konular olduğunu söyledi. Türkiye'nin doğal taşımacılık koridoru olmasının tek başına yeterli olmadığını belirten Bilen, bunun işletilmesi için akıl, süreç, diplomasi, altyapı ve koordinasyon gerektiğini vurguladı. Sektörün emeğiyle ayakta durduğunu hatırlatan Bilen, UND'nin temel görevini "emeği korumak, hakkı savunmak, rekabeti güçlendirmek ve sektörün sesini doğru yere taşımak" olarak özetledi. Açıklamasını, "UND, üyelerinin iradesinin kurumudur. Gücümüz birliğimiz, pusulamız Türk taşımacısının menfaatidir" sözleriyle tamamladı.

Afrika'da büyümesini hızlandıran **FORD TRUCKS** Senegal pazarına giriş yaptı

Ford Trucks, Salvador Caetano Grubu'nu ithalatçı olarak atayarak Senegal pazarına resmi olarak giriş yaptı. Bu stratejik pazar girişi, Ford Trucks'ın uluslararası büyüme stratejisinde önemli bir adım olmasının yanı sıra markanın kıta genelinde güçlü taşımacılık çözümleri sunma konusundaki kararlılığını da ortaya koyuyor.

Ford Trucks, Afrika pazarındaki varlığını önemli ölçüde güçlendirmeye hazırlanıyor. Uluslararası büyüme stratejisinin bir parçası olarak şirket, 3 kıtada 43 ülkede faaliyet gösteren Salvador Caetano Grubu'nu ithalatçı olarak yetkilendirerek Senegal'deki operasyonlarını resmi olarak başlattı. Ford Trucks, bu yeni iş ortaklığıyla birlikte güçlü ürün gamını ve küresel hizmet standartlarını Afrika'daki müşterilere daha da yakınlaştırmayı hedefliyor.

BATİ AFİRKA LOJİSTİK EKOSİSTEMİNE GÜÇLÜ YATIRIM

Senegal pazarına giriş duyurusu, Ford Trucks'ın büyüyen Batı Afrika lojistik ve taşımacılık sektöründeki varlığını güçlendirmeye yönelik stratejik bir hamle niteliği taşıyor. Salvador Caetano Grubu yeni tesiste satış, satış sonrası hizmetler ve yedek parça operasyonlarını kapsayan uçtan uca bir hizmet sunacak ve bölgedeki filo işletmecilerine güvenilir, erişilebilir bir çözüm ortağı olacak.

Bu iş birliğinin bölgenin lojistik ve taşımacılık sektörüne güçlü bir çözüm ortağı kazandırması, aynı zamanda Ford Trucks'ın Afrika'daki marka bilinirliğini artırması açısından küresel büyüme hedefleriyle uyumlu bir adım olarak öne çıkıyor.

Lansmanın stratejik önemine ilişkin yaptığı değerlendirmede Ford Trucks Uluslararası Pazarlar Lideri Burak Hoşgören, şunları dile getirdi: "Senegal pazar açılışımız, Afrika'daki sürdürülebilir büyüme yolculuğumuzda kritik bir adım. Bu hamle, yüksek büyüme potansiyeline sahip bir pazarda ilk kez varlık göstermemiz açısından da özel bir önem taşıyor. Bu adım, yalnızca yüksek kaliteli, verimli ve dayanıklı ağır hizmet kamyonları sunmamızı değil; işletmele-



rin güvenle dayanabileceği güvenilir satış sonrası ve yedek parça hizmetlerini de sağlayarak 'Her Yükte Birlikte' vizyonumuzu somutlaştırıyor. Afrika, büyük bir potansiyele sahip bir pazar konumunda ve Senegal'e yaptığımız yatırım, bölgeye ve bölgenin taşımacılık sektörüne verdiğimiz önemin altını çiziyor. Güçlü çözümlerimizle yerel ekonomiye katkı sağlamaktan ve müşterilerimizin operasyonel kabiliyetlerini güçlendirmekten gurur duyuyoruz."



Burak Hoşgören

KÜRESEL STANDARTLAR, YEREL ETKİ

Ford Trucks, Senegal'deki yapılanmasının ve sunulacak hizmet kalitesinin markanın küresel standartlarıyla uyumlu olmasını sağladı. Açılış öncesi dönemde; organizasyonel yapılanma, satış ve servis altyapısının kurulması, eğitim süreçleri ve operasyonel hazırlık dâhil tüm çalışmalar eksiksiz biçimde tamamlandı. 13 Aralık 2025'te gerçekleştirilecek resmi açılış, satış sonrası hizmetlere ve yedek parça erişimine kolaylık sağlayarak bölge ekonomisine ve taşımacılık sektörüne önemli katkı sunacak.

Şirketin Senegal'deki varlığı; Ford ticari araçlarının kanıtlanmış kalite, dayanıklılık ve verimlilik performansına dayanıyor ve en iyi Toplam Sahip Olma Maliyeti (TCO) sunma vaadi üzerine kurgulanmış uluslararası ürün stratejisiyle destekleniyor. Ford Trucks, 60 yılı aşkın tasarım ve üretim tecrübesini pazar ihtiyaçlarına özel ürün geliştirme kabiliyetiyle birleştirerek, tamamen kendi mühendisliği olan yeni motorlar dâhil olmak üzere araçlarının ana bileşenlerini kendisi geliştiriyor.



VOLVO TRUCKS

Türkiye’de tüm zamanların en yüksek pazar payına ulaştı!

Volvo Trucks, 2025 yılını Türkiye’nin en fazla satış gerçekleştiren ithal ağır ticari araç markası olarak ilk sırada tamamlarken, marka tarihinde ilk defa yüzde 10,1 pazar payına ulaşıldı. 16 ton üzeri ticari araç pazarında 2025 yılında 3.224 adet teslimat gerçekleştirerek ithal markalar arasında birinci olan Volvo Trucks, tüm pazar kapsamında da üçüncü sırada yer aldı.

Dünyanın lider yatırım şirketlerinden Japonya merkezli Marubeni Corporation’a bağlı olarak her biri alanının öncüsü olan birçok global markanın Türkiye distribütörlüğünü sürdüren Marubeni Dağıtım ve Servis A.Ş., satış ve satış sonrası hizmetlerini sunduğu Volvo Trucks ile, 2025 yılı itibarıyla başarılarına bir yenisini daha ekledi. 16 ton üzeri ticari araç pazarında Volvo Trucks, 2025 yılının en fazla satış gerçekleştiren ithal kamyon markası oldu.

‘YÜZDE 80’LİK GÜÇLÜ BİR BÜYÜME YAKALADIK’

2025 yılını 3.224 adet satışla ithal markalar arasında lider olarak tamamlamaları ile ilgili olarak bir açıklamada bulunan Marubeni Dağıtım ve Servis A.Ş. Ticari Araçlar COO’su Kıvanç Kızılkaya; “Türkiye kamyon

ve çekici pazarı 2025’te, bir önceki yıla kıyasla yüzde 3,4 oranında daralırken, Volvo Trucks olarak yüzde 80’lik güçlü bir büyüme kaydetmeyi başardık. Müşteri odaklı ürün ve hizmet yaklaşımımız sayesinde 2024 yılında yüzde 5,5 olan pazar payımızı 2025’te yüzde 10,1 seviyesine taşıyarak, marka tarihimizde ilk kez çift haneli pazar payına ulaştık. Sürdürülebilirlik odağımız ve istikrarlı büyüme stratejimiz bu başarıda belirleyici olurken; güvenlik ve verimlilik alanlarında sunduğumuz ürünlerimiz, bağımsız kurumlar tarafından ödüllendirilerek başarılarımızı bir kez daha tescilledi” dedi.

2025’TE ÖNE ÇIKAN BAŞARILAR!

Volvo Trucks, 2025 yılında güvenlik, yakıt verimliliği ve sürdürülebilir taşımacılık alanlarındaki liderliğini aldığı uluslararası ödüller ve elde ettiği pazar başarılarıyla bir

kez daha kanıtladı. Yakıt tüketiminde bugüne kadar geliştirilen en verimli Volvo Trucks olan Volvo FH Aero, bağımsız kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen karşılaştırmalı testler sonucunda 2025 Green Truck (Yeşil Kamyon) Ödülü’nün sahibi olurken; marka, Euro NCAP’in ağır ticari araçlar için gerçekleştirdiği güvenlik testlerinde ikinci kez 5 yıldız alan ilk ve tek üretici olma başarısını sürdürdü. Elektrikli ve alternatif yakıtlı araç portföyünü genişleten Volvo Trucks, batarya-elektrikli kamyon satışlarında küresel liderliğini korurken; elektrikli, biyogazlı ve hidrojen bazlı çözümleriyle 2040 net sıfır emisyon hedefi doğrultusundaki kararlılığını da güçlendirdi. Yakıt verimliliği, işletme maliyetleri ve güvenlik alanlarında elde edilen bu başarılar, Volvo Trucks’ın sürdürülebilir taşımacılıkta sektör standartlarını belirlemeye devam ettiğini bir kez daha ortaya koydu.

VOLVO TRUCKS, I-ROLL TEKNOLOJİSİNİN YENİ NESLİNİ TANITTI

Volvo Trucks, ağır ticari araç sektöründe bir ilke imza atarak I-Roll teknolojisinin yeni neslini tanıttı. Sisteme entegre edilen motor stop/start fonksiyonu, yakıt tüketimini ve CO2 emisyonlarını önemli ölçüde azaltmayı amaçlıyor. Bu yenilik, markanın çevresel etkisini azaltma ve lojistik verimliliğini artırma stratejisinin güncel bir adımını oluşturuyor. Volvo Trucks’ın Volvo FH Aero modeli, 2025 Green Truck Award testinde üstün performans göstererek, yeni teknolojilerin yakıt verimliliği üzerindeki gerçek etkisini ortaya koydu. 2024’te tanıtılan Volvo Aero kabin ve yapılan aerodinamik iyileştirmeler, yakıt ve CO2 tasarruflarında somut sonuçlar sağladı. Yeni stop/start motor özelliği, Volvo’nun kendi geliştirdiği I-See ve I-Roll teknolojilerine dayanıyor. Sistem, yol verilerini ve eğim bilgilerini sürekli izleyerek, rota üzerinde yaklaşan yokuş aşağı eğim tespit ettiğinde motoru geçici olarak kapatıyor. Motor kapalıyken yakıt tüketimi duruyor ve CO2 emisyonu ciddi şekilde azalıyor.



Volvo Trucks Ürün Yönetimi Başkanı Jan Hjelmgren, konuyla ilgili olarak şunları söyledi: “Mühendislerimiz, kamyon taşımacılığını daha verimli hâle getiren yeni motor teknolojisiyle büyük bir başarıya imza attı. İçten yanmalı motorlarımızı daha verimli hale getirerek çevresel etkimizi azaltmaya yönelik yenilikler geliştirmeye devam edeceğiz.”

Yeni stop/start fonksiyonu, 60 km/s üzerindeki hızlarda devreye giriyor. Yol eğimi, ortam sıcaklığı ve diğer çalışma koşullarına bağlı olarak, I-Roll mevcut tasarrufların üzerine ek olarak yüzde 1’e varan yakıt ve CO2 avantajı sağlıyor. Özellik, 13 litrelik dizel motora sahip

Volvo FH ve Volvo FH Aero modellerinde sunuluyor. Volvo Trucks’ın kapsamlı karbonsuzlaştırma stratejisi; yenilenebilir yakıtlarla çalışan içten yanmalı motorlar, batarya elektrikli güç üniteleri ve yakıt hücreli elektrikli kamyonları kapsıyor. Bu yenilikçi çözümler hem operasyonel maliyetleri düşürürken hem de taşımacılık kaynaklı emisyonların azaltılmasına katkı sağlıyor.

MERCEDES-BENZ TÜRK'ten 5 bin kadın sürücü projesine destek

WiLAT iş birliğiyle yürütülen "5 Yılda 5 Bin Kadın Sürücü" projesine Mercedes-Benz Türk'ten tam destek geldi. Şirket, proje kapsamında kamyon ve otobüs segmentlerinde kadın sürücü istihdamının artırılmasına yönelik eğitimden istihdama uzanan somut destekler sunmayı hedefliyor.

Mercedes-Benz Türk, Lojistik ve Taşımacılık Enstitüsü (CILT - The Chartered Institute of Logistics and Transport) Türkiye çatısı altında faaliyet gösteren Kadın Çalışmaları Kanadı WiLAT iş birliğiyle yürütülen "5 Yılda 5 Bin Kadın Sürücü" projesine dahil oldu. Türkiye genelinde kadın sürücü istihdamını artırmayı ve lojistik ile taşımacılık sektöründe sürdürülebilir bir dönüşüme katkı sağlamayı hedefleyen "5 Yılda 5 Bin Kadın Sürücü" projesi; kadınların mesleki gelişimini destekleyen, sektörde fırsat eşitliğine dikkat çeken ve uzun vadeli istihdamı odağına alan kapsamlı bir yapı sunuyor. Proje, kadınların ulaştırma, lojistik ve tedarik zinciri sektörlerine yönelmelerini teşvik etmenin yanı sıra, meslekte kalıcı olmalarını destekleyen eğitim, gelişim ve yönlendirme adımlarıyla bütüncül bir yaklaşım benimsiyor. Mercedes-Benz Türk ise bu süreçte yalnızca finansal destek sağlayan bir paydaş olmanın ötesine geçerek; bilgi birikimi, eğitim olanakları ve sektörel yönlendirmeleriyle kadın sürücülerin istihdama kazandırılmasına ve kariyerlerini sürdürülebilir şekilde inşa etmelerine katkı sağlamayı hedefliyor.

EĞİTİMDEN İSTİHDAMA UZANAN ÇOK AŞAMALI DESTEK MODELİ

Mercedes-Benz Türk, müşterileriyle iş birliği içinde 10 kadın kamyon sürücüsü ve 10 kadın otobüs sürücüsünün sürücü kursu, ehliyet, SRC belgesi, psikoteknik değerlendirme ve ilgili yasal süreçlerine destek sağlıyor. Bunun yanı sıra kadın sürücü adayları için ileri sürüş teknikleri eğitimleri düzenlenirken, ehliyetlerini tamamlayan adayların filo şirketlerine yönlendirilmesi ve istihdam süreçlerinin takibi de proje kapsamında yürütülüyor.

Proje süresince gerçekleştirilecek lansman ve mezuniyet törenleri, deneyim paylaşımları ve iletişim çalışmalarıyla kadın sürücülerin sektördeki görünürlüğünün artırılması hedefleniyor. Tüm iletişim faaliyetleri, "Benzersiz Kadınlar" ana sloganı altında yıl boyunca sürdürülecek.

Kadın sürücü istihdamını sektörün



geleceğine yapılan bir yatırım olarak görüldüklerini belirten Mercedes-Benz Türk 2. El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörü Didem Daphne Özensel, "Bugün 'Benzersiz Kadınlar' projemizin hayata geçmesi ile beraber, sadece kadın istihdamına değil sektörün bu önemli ihtiyacına da katkı sağlayacağız. Bugün sayılara baktığımızda erkek egemen görünen sektörde, kadınların da istihdama katılması ile önemli bir atılım yapacağımızı düşünüyor ve bunu kararlılıkla destekliyoruz. Tüm bu çalışmalardan gurur duyuyoruz. Bugün ise bizim için çok anlamlı bir iş birliğine daha imza atıyoruz. 'Benzersiz Kadınlar' projesiyle, kadınların bu alana adım atmalarını desteklemenin ötesine geçerek; meslekte kalıcı olmalarını sağlayacak, bilgiyle, eğitimle ve doğru yönlendirmeye güçlenen bir ekosistemin parçası olmayı hedefliyoruz. Bu projede sunduğumuz destek, yalnızca bugün için değil; uzun vadede sektörün nitelikli iş gücü ihtiyacına katkı sağlayacak bir yatırım niteliği taşıyor. Mercedes-Benz Türk olarak, bu dönüşümün bir parçası olmaktan ve kadın sürücülerin sektörde daha güçlü şekilde yer almasına katkı sağlamaktan memnuniyet duyuyoruz. Bu noktada tüm sektöre de bu bilinçle hareket etmesi yönünde çağrımızı yineliyoruz. Bu anlamlı projede emeği olan

tüm paydaşlarımıza teşekkür ediyor, sektörümüz için hayırlı olmasını diliyorum" dedi.

CILT Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı Berna Akyıldız; bu yaklaşımın yalnızca bir sosyal sorumluluk perspektifiyle değil, sektörel bir dönüşüm vizyonu ile alınması gerektiğine dikkat çekerek; "Bu seferberlik, sadece bir sosyal sorumluluk yaklaşımı değil; taşımacılık sektörünün nitelikli iş gücü ihtiyacına yanıt verecek bir dönüşüm hareketidir. Mercedes-Benz Türk ile yürüttüğümüz iş birliğinin, kadın sürücü adaylarının mesleğe hazırlanmasını destekleyen güçlü bir örnek oluşturacağına inanıyoruz" dedi.

CILT'nin Türkiye Yönetim Kurulu Üyesi Semra Özcan ise, projeye sahadaki etki açısından yaklaştıklarını vurgulayarak şunları kaydetti: "WiLAT olarak odağımız; kadınların bu alanda sadece başlaması değil, meslekte kalıcı olmasını sağlayacak destek mekanizmalarının kurulması. Bu iş birliğiyle kadın sürücü adaylarının mesleki gelişimlerini güçlendirecek, rol model etkisi yaratacak ve sektörün dönüşümüne katkı sunacak bir yapı hedefliyoruz."



PROMETEO, ANT LOJİSTİK'in 4.500 lastiğini yönetecek

Prometeon Türkiye ile ANT Lojistik arasında hayata geçirilen iş birliği kapsamında, 700 araçlık filoda yer alan 4.500 lastiğin yönetimi Prometeon'un ProServices çözüm ailesiyle dijital ve ölçülebilir bir yapıya kavuşacak.

Prometeon Türkiye ile ANT Lojistik, filo lastik yönetimi alanında önemli bir iş birliğine imza attı. Anlaşma kapsamında, ANT Lojistik'in 350 çekici ve 350 treylerden oluşan toplam 700 araçlık filosunda kullanılan 4.500 lastiğin yönetimi Prometeon Türkiye tarafından gerçekleştirilecek.

İş birliğiyle birlikte ANT Lojistik, Prometeon'un ProServices çözüm ailesi sayesinde lastik yönetiminde operasyonel verimliliği artırırken, tüm süreçleri dijital ve ölçülebilir bir sistem üzerinden takip edebilecek.

Anlaşma kapsamında Prometeon Türkiye; ANT Lojistik'e filo lastik yönetimi ve maliyet optimizasyonu danışmanlığı sunacak. Filoda kullanılan lastikler ağırlıklı olarak Prometeon'un 02 Serisi ürün grubundan oluşacak. Ayrıca Prometeon, yurt içi ve yurt dışı 7/24 yol yardım hizmeti ProTime ile ANT Lojistik filosuna kesintisiz destek sağlayacak. Lastiklere ikinci ömür kazandıran Prometec markalı kaplama hizmeti de anlaşma kapsamında yer alıyor. Bu yapı sayesinde lastik performansının artırılması,

kullanım ömrünün uzatılması ve yakıt tüketimi başta olmak üzere operasyonel maliyetlerin kontrol altına alınması hedefleniyor.

DİJİTAL VE ÖLÇÜLEBİLİR FİLO YÖNETİMİ

İş birliği kapsamında lastik yönetimine ilişkin tüm operasyonel süreçler bulut tabanlı sistemler üzerinden tek merkezden yönetilecek. Elde edilen veriler doğrultusunda otomatik ve periyodik verimlilik raporları oluşturularak ANT Lojistik'in filo yönetimine şeffaf ve ölçülebilir bir yapı kazandırılacak. Performans sürekliliğini sağlamak amacıyla Prometeon tarafından ANT Lojistik sahasında servis ve ön düzen makinesi kurulumu da gerçekleştirildi.

Prometeon Türkiye Rusya & CIS Ticari Direktörü Uğur Aydın, iş birliğine ilişkin değerlendirmesinde şunları söyledi:

"ANT Lojistik ile hayata geçirdiğimiz bu iş birliği, filo müşterilerimize sunduğumuz 360 derece lastik yönetimi hizmetimizin güçlü bir örneğini oluşturuyor. 700 araçlık filonun lastik yönetimini ProServices çözüm

ailemiz kapsamında; servis, saha hizmetleri ve dijital takip süreçleriyle uçtan uca yönetmeyi hedefliyoruz. Operasyonel verimlilik, sürdürülebilirlik ve ölçülebilir performans odağımızla ANT Lojistik filosuna değer katmaktan memnuniyet duyuyoruz."

ANT Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Ceren Eker Güven ise, "Prometeon Türkiye ile gerçekleştirdiğimiz bu stratejik iş birliği, operasyonel verimlilik ve sürdürülebilirlik hedeflerimizi destekleyen önemli bir adım. Dijital ve ölçülebilir bir lastik yönetim sistemiyle filomuzun performansını artırmayı ve uzun vadeli katma değer yaratmayı amaçlıyoruz" dedi.

İmza törenine Prometeon Türkiye Rusya & CIS Ticari Direktörü Uğur Aydın, Prometeon Türkiye Pazarlama Müdürü Ömer Tunaz, Prometeon Türkiye Marmara Bölge Satış Müdürü Orhan Oğuz Akengin ve Prometeon Türkiye Filo Müdürü Recep Uçan katılırken; ANT Lojistik'i Genel Müdür Yardımcısı Ceren Eker Güven, Filo Bakım & Onarım Müdürü Yavuz Sarı ve Servis Müdür Yardımcısı Erdal Çarkçı temsil etti.



TIRSAN

Ares Logistics 185 adet tren yüklemeli Tırsan Treyler aldı

Tırsan, Ares Lojistik'e 185 adet Tren Yüklemeli Tenteli Perdeli Multi-Ride teslim etti. Gerçekleştirilen bu teslimat ile Ares Lojistik'in filosundaki Tırsan intermodal tenteli perdeli sayısı 500'e ulaştı. Tırsan Adapazarı Mega Üretim Kampüsü'nde gerçekleştirilen teslimat töreninde konuşan Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu törende yaptığı değerlendirmede şunları söyledi: "Uzun yıllardır iş birliği içinde olduğumuz Ares Logistics'in büyüme yolculuğunda yine yan yana olmaktan mutluluk duyuyoruz. Tüm taşıma modlarında hizmet veren Ares Logistics'e; karada, denizde ve trende en uzun kullanım ömrünü en yüksek verim ile sunmak üzere tasarlanmış, ödüllü Ar-

Ge merkezlerimizde test edilip onaylanmış araçlarımız ile güç katmaya devam ediyoruz. Bugün 500 araca ulaşan iş birliğimizin giderek büyüyerek devam etmesini temenni ediyorum."

Ares Logistics Kurucu Ortaklarından İdris Hanoğlu teslimat töreninde yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Ares Logistics olarak Avrupa, Kuzey Afrika ve Asya ülkeleri arasında farklı sektörlerden birçok markaya hizmet veriyoruz. Ağırıklı olarak intermodal ve karayolu taşımacılığı olmak üzere entegre lojistik hizmeti sunuyoruz. Geniş ekibimiz ve tüm taşıma modlarına uyumlu filomuz ile Türkiye, İtalya, Fransa ve Romanya ofislerimizden tüm operasyonu yönetiyoruz."

Ares Logistics Kurucu Ortaklarından Engin

Kırcı ise uzun vadeli iş ortaklıklarında ürün ve hizmet kalitesinin önemini altını şu sözlerle çizdi: Hem hizmet sunarken hem de yatırım yaparken kalite beklentimiz yüksek. Bu noktada yol arkadaşlığı çok önemli. Belirlediğimiz standartlarda ilerlemek işimizi kusursuz sürdürülebilir kılmamızı sağlıyor. Nasıl ki güvenli, kaliteli ve hızlı hizmet sunma vaadimiz varsa, biz de ürün ve hizmet alırken aynı yaklaşımı gördüğümüz, treylerlerin gücünden, veriminden ve kalitesinden emin olduğumuz için Tırsan ile yol arkadaşlığı yapıyoruz. Kullandığımız ekipmanların donanımı ve farklı taşıma modlarında kullanıma uygun olması da bizim için çok önemli. 500 treylere ulaşan iş birliğimizin tüm sektöre hayırlı olmasını diliyorum."

Tırsan'dan Mutlular Transport'a 373 treyler teslimi

Tırsan, Mutlular Transport'a 373 adet tren yüklemeli tenteli perdeli multi-ride teslim etti. Toplam Tırsan filosu 900 araç olan Mutlular Transport, 2026 yılı için de 250 adetlik yeni sözleşmeye imza attı. Çırağan Palas Kempiski Otelinde düzenlenen törende konuşan Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu, törende yaptığı konuşmada uzun vadeli iş birliklerinin altını şu sözlerle çizdi: "Mutlular Transport, tecrübeli ekibi ile planlı şekilde büyüyen, son yıllarda intermodal taşımacılık için yatırımlar yapan sektörümüzün değerli şirketlerinden biridir. Bugün teslim ettiğimiz araçları ile filolarında toplam 900 Tırsan'a ulaştılar ve güvenle ilave 250 adetlik yatırım yaptılar. Bu yatırımlar, Tırsan'ın Avrupa'nın en yüksek kapasite ve çeşitlilikte test merkezlerinde ve ilk ve tek açık hava test pistinde, her taşıma modunda, coğrafya ve iklimde araçlarının en uzun süreli en yüksek performansını onaylayarak sektörle buluşturduğunun, müşterilerinin rekabetçiliğini artırdığının en önemli göstergesidir. Karşılıklı güvene dayalı iş birliğimizin uzun yıllar devam etmesini



temenni ederim."

Mutlular Transport Yönetim Kurulu Üyesi Mutluhan Akan ise gerçekleştirdikleri yatırımı şu sözlerle değerlendirdi: "Mutlular Transport olarak gerçekleştirdiğimiz yatırımlarla sürdürülebilir büyüme hedeflerimize emin adımlarla ilerliyoruz. Geçtiğimiz yıl intermodal taşımacılık odağı ile 360 Tırsan'ı filomuz katmış- tık. Bugün de tamamı intermodal taşımacılık için Tırsan tarafından geliştirilmiş 373 tenteli

perdeli aracı filomuz katıyoruz. Toplamda 900'e ulaşan Tırsan aracımız önümüzdeki yıl 1000'i aşacak. Planlı yatırımlarla büyüyen filomuz ve bu filoyu en efektif şekilde, mutlak müşteri memnuniyeti odağı ile yöneten ekibimiz ile Asya, Avrupa ve 3. ülke taşımacılığımıza devam edeceğiz. Yatırım yaptığımız araçları hem uzun yıllardır güvenle kullanıyoruz hem de Tırsan'ın nasıl testlerden geçirdiğini biliyoruz. Tüm Tırsan ekibine teşekkür ediyorum."



TIRSAN

ABC Lojistik filosundaki Tırsan sayısı 1.100'ü aştı

Tırsan, ABC Lojistik'e 250 adet tren yüklemeli tenteli perdeli multi-ride teslim etti. Filosundaki Tırsan sayısı 1.100'ü aşan ABC Lojistik ile Tırsan arasında 2026 yılı için de 300 araçlık sözleşme imzalandı. Çırağan Palas Kempinski Otel'de gerçekleştirilen teslimat töreninde konuşan Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhuğlu, "ABC Lojistik ile çok uzun yıllara dayanan, Ergun Bey'in rahmetli babası Ali Bilen ile başlayan bir iş ortaklığımız var. Ali Bey'den sonra Ergun Bey ile de hem yurt dışında hem yurt içinde çok başarılı projelere imza attık. Bugün ise üçüncü nesilden Ali ve Atakan Beyler ile yola devam ediyoruz. ABC Lojistik; tecrübesini, bilgisini ve vizyonunu 3 nesil boyunca devam ettirmeyi başarmış, sektörde örnek

gösterilen şirketlerimizden biridir. Bugün gerçekleştirdiğimiz teslimat ile ABC Lojistik'in rekabet gücünü artıracaktır. Ar-Ge ve test altyapımıza yaptığımız yatırımlar ile analiz etmeye, test etmeye, sektör için sektör ile birlikte geliştirmeye hız kesmeden devam edeceğiz" dedi.

ABC Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ergun Bilen ise, büyüyen operasyonlarını ve yeni yatırımlarını şu sözlerle ifade etti: "Bugün itibarıyla 1.100'üncü Tırsan aracımızı teslim aldık. 2026 için de 300 adetlik yatırım planı için Tırsan ile el sıkıştık. Tırsan'ın Ar-Ge altyapısına verdiği değeri biliyoruz, test pistini birlikte açmaktan büyük gurur duyduk. En uzun ömürlü, en dayanıklı ve en verimli araçları kullandığımızıza eminiz. Filomuzdan aldığımız gücü

tecrübeli ekiplerimiz ile en verimli şekilde yönetiyor, bu sayede de müşterilerimize en rekabetçi hizmeti sunuyoruz. Geniş hizmet coğrafyamızda hem karayolunda hem intermodalde büyüyen filomuz ile hizmete devam edeceğiz. ABC Lojistik olarak Türkiye'nin en büyük 7. hizmet ihracatçısı olma başarısını elde ettik. Bu, babam Rahmetli Ali Bilen'den devraldığım, üzerine koyarak Ali ve Atakan Bilen'e devredeceğim, her geçen gün büyüyen, gelişen tecrübemiz ve iş modelimizin başarısıdır. Doğru filo yönetimi ile doğru iş ortakları ile uzun yıllar süren başarılı iş ortaklıkları ile başarıyı artırarak sürdürmeyi hedefliyoruz. Sayın Çetin Nuhuğlu başta olmak üzere tüm Tırsan ailesine teşekkürlerimizi sunuyoruz."

RENAULT TRUCKS

Akran Grup Filosunu 50 Renault Trucks T480 ile Güçlendirdi

Akran Grup, Avrupa taşımacılığındaki etkinliğini artırmak ve uzun süreli iş birliğini pekiştirmek amacıyla filosuna 50 adet Renault Trucks T480 çekici kattı. Akran Grup, filosunu 50 adet Renault Trucks T480 çekici ile genişleterek yılı dikkat çeken bir yatırımla kapatıyor. Son teslimat töreni Bursa'da, Akran Grup Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Korkmaz, Yönetim Kurulu Üyesi Efe Korkmaz ve İcra Kurulu Başkanı Ahmet Uğur ile Renault Trucks Türkiye Başkanı Sebastian Delepine ve Koçasanlar Otomotiv yetkililerinin katılımıyla gerçekleştirildi. 2000 yılında kurulan Akran Grup, uluslararası ve yurt içi taşımacılık, liman hizmetleri, konteyner taşımacılığı, depolama,



denizcilik ve gümrük işlemleri gibi geniş bir alanda faaliyet gösteriyor. Şirketin 320 çekicilik filosunun yaklaşık üçte biri Renault Trucks çekicilerden oluşuyor.

Akran Grup Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Korkmaz, törende yaptığı açıklamada, Akran Grup'un entegre lojistik modelini ve sunduğu geniş hizmet skalasını vurgulayarak, karayolu taşımacılığında kaliteli hizmetin temel unsurlarının doğru ekipman, genç filo, uzman kadro ve iyi yönetilen süreçler olduğunu belirtti. 2025'te yaklaşık %20 ciroasal büyüme sağladıklarını, 2026 hedeflerini ise yeni yatırımlarla daha ileri taşımayı planladıklarını

larını söyledi.

Renault Trucks Türkiye Başkanı Sebastian Delepine, Akran Grup ile uzun yıllara dayanan iş birliğine dikkat çekerek, teslimatın araçların performans, verimlilik ve toplam sahip olma maliyetindeki avantajlarını somut şekilde gösterdiğini ifade etti. Akran Grup'un tercihi olan Renault Trucks T480 çekiciler, yakıt verimliliği, gelişmiş sürüş teknolojileri, uzun yol operasyonlarına uygun dayanıklı yapısı ve sürücü konforu ile filolara önemli avantajlar sağlıyor. Yeni teslimatla birlikte grup filosunun yaklaşık üçte biri Renault Trucks modellerinden oluşuyor.

Vecih Yılmaz, Brisa CEO'su olarak göreve başladı

Brisa'da CEO görev değişimi gerçekleşti. 2020 yılından bu yana Brisa CEO'su olarak görev yapan Haluk Kürkçü'nün emekli olmasının ardından, 1 Ocak 2026 itibarıyla CEO'luk görevini Vecih Yılmaz devraldı.

Görev değişimine ilişkin değerlendirmede bulunan Sabancı Holding Stratejik Yatırımlar Başkanı Burak Orhun, Haluk Kürkçü'nün Brisa'nın büyüme yolculuğunda önemli bir rol üstlendiğini belirterek, şirkete sağladığı katkılar için teşekkür etti. Orhun, Vecih Yılmaz'ın Sabancı Topluluğu'ndaki deneyiminin Brisa'nın önümüzdeki dönem hedefleriyle güçlü bir uyum içinde olduğuna dikkat çekerek, "Yılmaz'ın liderliğinde Brisa'nın sürdürülebilir büyüme, etkin finansal yönetim, yenilikçilik ve verimlilik odaklı stratejilerini daha da ileri taşıyacağına inanıyoruz. Bu değişimin tüm paydaşlarımıza hayırlı olmasını diliyorum" dedi.

Brisa CEO'su olarak göreve başlayan Vecih Yılmaz ise değerlendirmesinde şu ifadeleri yer verdi: "Lastik ve mobilite çözüm-

lerinde sektöründe lider, güçlü markalara ve köklü bir kurumsal kültüre sahip Brisa'da bu görevi üstlenmek benim için büyük bir gurur. Brisa'yı bugün bulunduğu noktaya taşıyan yetkin insan kaynağımız, kurum kültürümüz ve iş ortaklarımızla kurduğumuz güçlü iş birlikleri en büyük gücümüz. Sürdürülebilir büyüme hedefleri doğrultusunda bu güçlü mirası daha da ileriye taşımaya kararlıyız."

VECİH YILMAZ HAKKINDA

Lisans eğitimini Orta Doğu Teknik Üniversitesi İşletme bölümünde, yüksek lisansını ise Galatasaray Üniversitesi'nde Finansal Ekonomi alanında tamamlayan Vecih Yılmaz, kariyerine Deloitte'ta başladı. 2009 yılından itibaren Sabancı Topluluğu bünyesinde Sabancı Holding, Enerjisa Enerji ve Çimsa'da üst düzey yöneticilik görevlerinde bulundu. Ayrıca Kibar Grubu'nda finans liderliği rollerini üstlenen Yılmaz, 2022 yılından bu yana Akçansa CEO'su olarak görev yapıyordu.



ALLISON'dan 2,7 milyar dolarlık satın alma

Allison Transmission Holdings, Inc. (NYSE: ALSN), güç aktarma ve tahrik sistemleri alanında lider tedarikçilerden biri olan Dana Incorporated'ın Off-Highway Drive & Motion Systems iş biriminin satın alımını tamamladığını duyurdu. Yaklaşık 2,7 milyar dolar bedelle gerçekleştirilen işlemle birlikte Allison, küresel ölçekte büyüklüğünü ve pazar erişimini önemli ölçüde genişletti.

Birleşme sonucunda ortaya çıkan yeni yapı; altyapı, enerji, tarım, inşaat ve ulusal güvenlik gibi kritik sektörlerde, yüksek performanslı mobilite ve iş çözümlerine yönelik artan küresel talebi karşılayacak şekilde konumlandı. Birleşen organizasyon, 29 ülkede yürütülen operasyonlarıyla yaklaşık 5,5 milyar dolarlık yıllık ciroya ulaşan küresel bir oyuncu haline geldi.

Allison Yönetim Kurulu Başkanı, Başkanı ve CEO'su David Graziosi, satın almaya ilişkin değerlendirmesinde şu ifadeleri kullandı: "Dana'nın Off-Highway Drive & Motion Systems iş biriminden yeni ekip arkadaşlarımızı Allison çatısı altında ağırlamaktan büyük heyecan duyuyoruz. Bu birleşme sayesinde pazar erişimimizi genişleten, yüksek kaliteli ve güvenilir ürünlerden oluşan daha güçlü bir portföye sahibiz. Hem organik hem de inorganik

büyümeyi destekleyen bu küresel platform, güçlü finansal performans sunma hedefimizi pekiştiriyor."

Birleşen şirketin merkezi, ABD'nin Indiana eyaletindeki Indianapolis'te bulunacak ve faaliyetler Allison adı altında yürütülecek. Yeni yapı, iki iş biriminden oluşacak. Allison Transmission iş birimi Başkan ve İş Birimi Lideri Fred Bohley, Allison Off-Highway Drive & Motion Systems ise Başkan ve İş Birimi Lideri Craig Price tarafından yönetilecek. Her iki yönetici de David Graziosi'ye bağlı olarak görev yapacak; Bohley aynı zamanda

Allison'ın Operasyon Direktörü rolünü sürdürecektir. Küresel ölçekte konumlandırılacak lider kadro sayesinde şirket; müşterilere daha fazla yerel tedarik, üretim ve hizmet sunmayı, aynı zamanda mühendislik ve teknoloji yetkinliğini daha da derinleştirmeyi hedefliyor.

Satın alma sürecinde BofA Securities finansal danışman, KPMG LLP işlem danışmanı, Latham & Watkins LLP ise hukuk danışmanı olarak görev aldı. Barclays, BofA Securities, Citigroup ve JPMorgan taahhütlü finansman sağlarken, Edelman Allison'ın stratejik iletişim danışmanı oldu.



A gate of logistics opening from Türkiye to the world



www.logisticsinturkiye.com



What do you need in Türkiye?

- freight from/to Türkiye
- warehouses
- logistics partners
- companies in various services
- news ● interviews ● reports



find all on

www.logisticsinturkiye.com

contact: cemk@esmyayincilik.com.tr



AIR FREIGHT



OCEAN FREIGHT



ROAD FREIGHT



INTERMODAL

INDUSTRY FOCUS



Aerospace
& AOG



Automotive



Chemicals



Fashion &
Garments



Health Care &
Life science



E-Commerce

SPECIAL SERVICES



Heavy Lift
& Projects



Ship spares &
Marine logistics



Live animals

MEMBERSHIPS



CERTIFICATES

