



Sektörel Güncel Gelişmeler
2026 - I

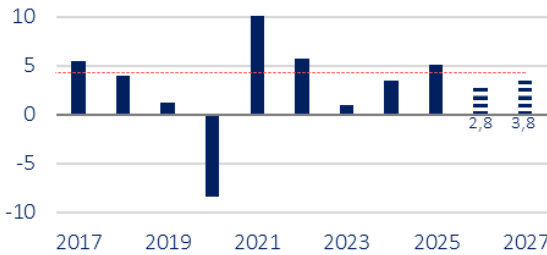
Lojistik

Baltık Kuru Yük Endeksi (ortalama, yıllık % değişim)		İhracat Miktar Endeksi (yıllık % değişim)		İthalat Miktar Endeksi (yıllık % değişim)		Taşımacılık İhracatı* (net, milyon USD)	
2025	-3,7	2025	-4,3	2025	3,1	2025	1.047
2025 Ç4	49,5	2025 Ç4	-5,6	2025 Ç4	3,3	2025 Ç4	316
2026 Ç1	75,0	2026 Ç1	-13,6	2026 Ç1	-0,7	2026 Ç1	171

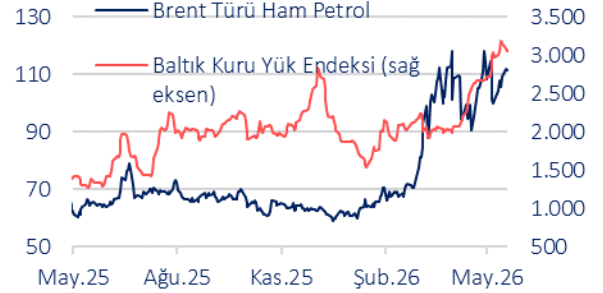
2025 yılında ticaret savaşları ve jeopolitik gerilimlerin baskısı altında kalan lojistik sektörü, 2026 yılına kırılmalı ve maliyet odaklı bir tablo ile başlamıştır. ABD'nin ticaret yaptığı ülkelere yönelik açıkladığı çeşitli tarifeler, küresel ticarette ve lojistik süreçlerde maliyetleri artırmıştır. Şubat sonunda Orta Doğu'da başlayan gerginlik ise sektör üzerindeki baskıyı daha belirgin hale getirmiştir. Hürmüz Boğazı'nın kapalı kalması petrol, LNG ve rafine ürün taşımacılığında maliyetleri artırırken, lojistik sektörünün genelinde sigorta, navlun ve teslimat sürelerine ilişkin riskleri ön plana çıkarmıştır. Drewry Dünya Konteyner Endeksi 14 Mayıs haftasında Orta Doğu'da başlayan çatışma öncesi dönem olan 26 Şubat'a göre %34,4 artarak, 40 feet (yaklaşık 12,2m) konteyner başına 2.553 USD'ye yükselmiştir. Hava kargo tarafında da Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği. (IATA) verilerine göre Mart ayında küresel talep yıllık bazda %4,8 gerilemiş, düşüşte Orta Doğu'daki savaşın Körfez merkezli operasyonları aksatması etkili olmuştur.

Artan jeopolitik riskler, aksayan ticaret ve devam eden belirsizlik sektördeki büyüme beklentilerini olumsuz etkilemiştir. IMF'nin Dünya Ekonomik Görünüm raporunun Nisan 2026 güncellemesinde yer verdiği tahminlere göre, küresel mal ve hizmet ticareti hacmi büyümesinin 2025'teki %5,1 seviyesinden 2026'da %2,8'e gerilemesi beklenmektedir. Dünya Ticaret Örgütü'nün Mart 2026 tahmini de benzer şekilde küresel mal ticareti büyümesinin 2025'teki %4,6 seviyesinden 2026'da %1,9'a yavaşlayacağına, yüksek enerji fiyatlarının kalıcı olması halinde bu oranın %1,4'e kadar gerileyebileceğine işaret etmektedir.

IMF Dünya Ticaret Hacmi Büyümesi Tahmini
(yıllık % değişim, Nisan 2026)



Petrol Fiyatları ve Baltık Kuru Yük Endeksi



Yılın ilk çeyreğinde yurt içi taşımacılık sektörünün reel ciro performansında alt sektörler bazında ayrışma gözlenmiştir. Bu dönemde taşımacılık ana endeksi yıllık bazda %4,4 gerilerken, kara yolu taşımacılığı, su yolu taşımacılığı ve depolama faaliyetlerinde sırasıyla %6,2, %20,1 ve %7,8 oranlarında düşüş kaydedilmiştir. Buna karşılık hava yolu taşımacılığı aynı dönemde reel cirosunu %7,1 artırarak diğer alt sektörlerden pozitif ayrışmıştır. Sektör genelindeki zayıflamada artan jeopolitik riskler, ihrac pazarlarındaki yavaşlama ve fiyat rekabetinin güçlenmesi etkili olmuştur. Nitekim ihracat miktar endeksi ilk çeyrekte yıllık bazda %13,6 gerileyerek düşüş eğilimini üst üste dördüncü çeyreğe taşımıştır. İthalat miktar endeksi de aynı dönemde %0,7 azalmış ve böylece beş çeyrektir devam eden yükseliş eğilimi sona ermiştir.

Ödemeler dengesi verileri, taşımacılık gelirlerinde daha sınırlı ancak olumlu bir görünüme işaret etmiştir. 2026 yılının ilk çeyreğinde yolcu kalemi hariç net taşımacılık gelirleri 171 milyon USD'ye yükselmiş, bir önceki yılın aynı dönemindeki 164 milyon USD seviyesine kıyasla sınırlı bir iyileşme kaydetmiştir.

(* Ödemeler Dengesi verilerine göre taşımacılık gelirlerindeki navlun ve diğer kalemindeki gelirler esas alınarak hesaplanmıştır.)

Devlet Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün kesin olmayan öncü verilerine göre, 2026 yılının Ocak-Nisan döneminde havalimanlarından taşınan toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %3,9 artarak 1,56 milyon ton düzeyinde gerçekleşmiştir. Söz konusu yükün 275,8 bin tonu iç hatlarda, 1,28 milyon tonu ise dış hatlarda taşınmıştır. Böylece dış hatların toplam yük trafiği içindeki payı %82,3 olmuştur. Havalimanı bazında bakıldığında İstanbul Havalimanı belirleyici konumunu korumuş, Ocak-Nisan döneminde 1,12 milyon tonluk yük trafiğiyle Türkiye genelindeki toplam hacmin %72,2'sini tek başına gerçekleştirmiştir. Liman faaliyetlerinde de artış eğilimi korunmakla birlikte, ilk çeyrekte ivmenin sınırlı kaldığı gözlenmiştir. Yurt içi limanlarda elleçlenen yük miktarı yıllık bazda %0,6, konteyner miktarı ise %0,7 artmıştır. Nisan ayında ise tablo belirgin şekilde iyileşmiştir. Elleçlenen yük ve konteyner miktarı yıllık bazda sırasıyla %10,6 ve %7,6 yükselmiştir.

Türkiye açısından Mart sonrası dönemde öne çıkan gelişmelerden biri, Orta Doğu'daki gelişmelerin alternatif ulaştırma güzergâhlarına olan ihtiyacı artırması olmuştur. Hürmüz Boğazı'ndaki aksama sonrasında, Ticaret Bakanlığı'nın açıklamalarına göre 15 Nisan'dan itibaren Ürdün-Suudi Arabistan ve Türkiye-Irak-Suudi Arabistan üzerinden transit kara rotaları işlemeye başlamıştır. Bu gelişme, denizyolunda yaşanan dar boğazların kara taşımacılığı ve bölgesel geçiş hatlarını daha önemli hale getirdiğini göstermektedir. Bu çerçevede mevcut durum, Türkiye lojistik sektörü açısından yalnızca maliyet ve belirsizlik yaratan bir unsur olmamış, aynı zamanda alternatif rota arayışları üzerinden Türkiye'nin transit konumunu güçlendirebilecek bir gelişme olarak da öne çıkmıştır. Çin'den başlayıp Orta Asya, Hazar geçişi ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan Orta Koridor ile Basra Körfezi'ni Irak ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen Kalkınma Yolu gibi projelerin bu dönemde daha fazla gündeme gelmesi de Türkiye'nin Asya, Avrupa ve Orta Doğu arasındaki taşımacılık rolünü destekleyen bir unsur olmuştur. Diğer taraftan, petrol ve rafine ürün fiyatlarının yüksek seyretmesi kara yolu, deniz yolu ve hava kargo şirketlerinin yakıt giderlerini artırarak sektör kârlılığı üzerinde baskı yaratabilecek önemli bir risk unsuru olarak öne çıkmaktadır.

Temel Göstergeler

	2025				Ç1	Ocak	Şubat	Mart
	Ç1	Ç2	Ç3	Ç4				
Baltık Kuru Yük Endeksi (ortalama, yıllık % değişim)	-38,9	-21,1	5,8	49,5	75,0	91,1	128,8	33,7
İhracat Miktar Endeksi (yıllık % değişim)	3,8	-0,9	-0,6	-5,6	-13,6	-11,7	-9,9	-18,3
İthalat Miktar Endeksi (yıllık % değişim)	5,6	6,8	1,5	3,3	-0,7	-2,9	0,4	0,3
İhracat İklimi Endeksi (düzey)	51,3	50,9	51,6	52,1	51,5	52,1	52,1	50,3
Taşımacılık İhracat Geliri (net, milyon USD)	164	120	447	316	171	-39	89	121
Kara Yolu Taşımacılığı Ciro (reel, yıllık % değişim)	-2,0	1,0	-0,6	-1,1	-6,2	-5,4	-2,6	-9,9
Deniz Yolu Taşımacılığı Ciro (reel, yıllık % değişim)	-3,7	-7,0	-11,6	-3,5	-20,1	-24,2	-11,4	-23,4
Hava Yolu Taşımacılığı Ciro (reel, yıllık % değişim)	-3,8	-0,7	-0,4	6,7	7,1	2,9	2,3	16,3
Depolama Ciro (reel, yıllık % değişim)	3,3	3,7	-0,2	-0,4	-7,8	-8,7	-3,3	-10,9
Sektörel Kredilerdeki Payı (%)	7,1	6,9	7,0	6,8	6,6	6,7	6,6	6,6
Takipteki Krediler Oranı (%)	0,8	0,9	1,0	1,0	1,1	1,0	1,1	1,1

İktisadi Araştırmalar Bölümü

Alper Gürler

Bölüm Müdürü

alper.gurler@isbank.com.tr

Aslı Göksun Şat Sezgin

Müdür Yardımcısı

asli.sat@isbank.com.tr

Seda Aydın Güleç

Birim Müdürü

seda.gulec@isbank.com.tr

Oğulcan Delil

Uzman Yardımcısı

ogulcan.delil@isbank.com.tr

YASAL UYARI

Bu rapor Bankamız uzmanları tarafından güvenilir olduğuna inanılan kamuya açık kaynaklardan elde edilen bilgiler kullanılmak suretiyle, sadece bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır ve hiçbir şekilde finansal enstrümanların alım veya satımı konusunda tavsiye veya finansal danışmanlık hizmeti sağlanması olarak yorumlanmamalıdır. Bu raporda yer verilen görüş ve değerlendirmeler, hiçbir şekilde Türkiye İş Bankası A.Ş.'nin kurumsal yaklaşımını yansıtmamakta olup, raporu kaleme alan uzmanların kişisel görüş ve değerlendirmeleridir. Türkiye İş Bankası A.Ş. bu raporda yer alan bilgi, görüş ve değerlendirmelerin doğru, değişmez ve eksiksiz olması konusunda herhangi bir şekilde garanti vermemektedir. Türkiye İş Bankası A.Ş. bu raporda yer alan bilgilerde herhangi bir bildirimde bulunmaksızın değişiklik yapma hakkına sahiptir. Bu rapor ve içindeki bilgilerin kullanılması nedeniyle doğrudan veya dolaylı olarak oluşacak zararlardan Türkiye İş Bankası A.Ş. hiçbir şekilde sorumluluk kabul etmemektedir.

İşbu rapor üzerinde Bankamızın telif hakkı olup, Bankamızın yazılı izni alınmaksızın herhangi bir kişi tarafından, herhangi bir amaçla, kısmen veya tamamen çoğaltılamaz, dağıtılamaz veya yayımlanamaz. Tüm haklarımız saklıdır.