

KÜRESEL DENİZ TİCARETİNDEKİ DÖNÜŞÜM VE TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK MERKEZ OLMA STRATEJİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Mesut ÖZEL*

Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Kent Üniversitesi, International Relations
ORCID: 0000-0002-8577-6750, Email: mesut.ozel@kent.edu.tr

Abstract

Küresel deniz ticaretinde yaşanan olağanüstü dalgalanma ortamında—kritik deniz geçitleri krizleri, belirgin bir bölgeselleşme eğilimi ve karbonsuzlaştırma baskıları ile nitelenen—Türkiye Cumhuriyeti, benzersiz coğrafi konumunu küresel bir lojistik merkezi olma hedefine dönüştürmek için iddialı ve çok yönlü bir strateji yürütmektedir. Bu çalışma, Türkiye’nin denizcilik sektörü stratejisi ile 2023’ten 2025’e uzanan dönemdeki küresel ticaret ve lojistik dinamikleri arasındaki uyumu eleştirel bir bakışla analiz etmektedir. Politika belgesi analizi, ticaret ve filo verilerinin sentezi ile bağlamsal çerçeve değerlendirmesini bütünleştiren nitel bir vaka çalışması metodolojisi benimsenmiştir. Araştırma, Türkiye’nin üç ana girişimine odaklanmaktadır: Çin’i Avrupa’ya bağlayan bir alternatif rota olarak Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridoru; Çandarlı, Filyos ve Mersin’de planlanan “Üç Büyük Liman” mega projeleri ve Üç Deniz Girişimi (3SI) ile kurulan Stratejik Ortaklık örneğindeki gibi diplomatik açılımlar.

Bulgular, Türkiye’nin rota çeşitliliği ve bölgesel bağlantılılıktaki yükselen fırsatlardan yararlanmaya yönelik stratejik açıdan tutarlı bir vizyona sahip olduğunu göstermektedir. Ancak, bu vizyon ile mevcut piyasa gerçekleri arasında kayda değer bir “hedef-gerçeklik uçurumu” tespit edilmiştir. Bu uçurum, üç yapısal zayıflık tarafından beslenmektedir: Türk bayraklı ticaret filosunun yaşlanan yapısı ve yabancı bayrak tercihi (“*flagging-out*”) nedeniyle oluşan rekabet gücü ve gelir sızıntısı sorunu; limanların fiziksel kapasitelerine rağmen küresel denizcilik ittifaklarının “merkez-uç” (*hub-and-spoke*)[†] ağlarına entegre olamaması ve Ukrayna savaşı, Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanı anlaşmazlıkları ve rakip koridorlar (ör. INSTC) ile rekabet gibi bölgesel jeopolitik istikrarsızlık risklerine doğrudan maruz kalma.

Makale, Türkiye’nin coğrafi bir kavşaktan yönetilen bir lojistik merkezine

*Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 09.12.2025, Kabul Tarihi: 07.04.2026.

Bu makalede Etik Kurul Onayı gerekmemektedir.

[†] Nakliye yükünü merkezden dışa doğru taşıma şeklinde tasarlanmış fiziksel dağıtım sistemi.

dönüşümünün, altyapı inşasının ötesine geçen yeniden kalibre edilmiş bir politika odağı gerektirdiği sonucuna varmaktadır. Başarı için önerilen politikalar şunlardır: Hedefli bir “Yeşil Filo Yenileme Fonu” ve “stratejik yük taahhüt politikası” ile agresif filo modernizasyonu; küresel ittifaklarla doğrudan müzakere yürütecek bir “Liman Ağı Entegrasyon Görev Gücü” ile portföy stratejisini kapasiteden ağı merkeziliğine kaydırma; Orta Koridor’u çok taraflı bir geçiş anlaşmasına dönüştürme ve bölgesel güven artırıcı önlemleri savunma yoluyla jeopolitik riskin kurumsal diplomasi ile proaktif yönetimi. Bu üçlü yaklaşım, Türkiye’nin kıyılarını büyük ticaret hatlarının çeperinden, yeniden yapılanan küresel ağın merkezi bir düğüm noktasına dönüştürme potansiyelini gerçekleştirmenin anahtarıdır.

Anahtar Kelimeler: *Türkiye, Denizcilik Merkez Stratejisi, Orta Koridor, Jeopolitik Risk, Denizcilik İttifakları*

TRANSFORMATION IN GLOBAL MARITIME TRADE AND EVALUATION OF TÜRKİYE’S STRATEGY TO BECOME A LOGISTICS HUB

ABSTRACT

Amidst exceptional volatility in global maritime trade—defined by chokepoint crises, regionalization, and decarbonization pressures—this paper analyzes Türkiye’s ambitious strategy to leverage its unique geography and become a pivotal logistics hub. It critically examines the alignment between Türkiye’s maritime sector plans and evolving global trade dynamics from 2023-2025, questioning whether it can bridge the significant gap between its geographic potential and current market reality. The global context is one of “permacrisis.” A fragile post-pandemic recovery has been overwhelmed by severe disruptions: Red Sea security crises cut Suez Canal transits by 55%, while drought reduced Panama Canal transits by 29%. This forced massive rerouting, spiking freight costs over 240% and increasing sailing distances. These acute shocks converge with deeper structural shifts: supply chain regionalization, the urgent decarbonization agenda driven by IMO and EU regulations, and the consolidation of global shipping into powerful, network-optimizing alliances. This turbulent environment simultaneously threatens established routes and creates openings for competitive alternatives like those Türkiye proposes.

Türkiye's response is a multi-vector strategy centered on high-stakes infrastructure and diplomacy. The core is the Trans-Caspian East-West-Middle Corridor, promoted as a faster Eurasian alternative synergized with China's Belt and Road Initiative. This is complemented by the "Three Big Ports" mega-projects (Çandarlı, Filyos, Mersin), aiming to transform its coastline with Çandarlı targeting a 12-million-TEU capacity to rival Europe's largest hubs. Diplomatic outreach, notably its 2025 accession as a Strategic Partner to the Three Seas Initiative, seeks to embed this infrastructure within regional European networks.

Employing qualitative case-study methodology integrating policy and data analysis, the paper finds a strategically coherent vision aligned with trends favoring diversification and regional connectivity. Sectoral resilience is confirmed by 2024 growth of 2.0% in cargo and 7.8% in containers.

However, the analysis reveals a persistent ambition-reality gap constrained by three core challenges. First, fleet competitiveness is weak; despite owning the world's 11th largest fleet, about 70% is foreign-flagged, causing a major freight revenue deficit. The national fleet is aged and eco-inefficient, vulnerable to decarbonization costs. Second, Turkish ports remain peripheral to global alliance networks. No port ranks in the global top 20, and mega-port capacity alone cannot secure integration into the vital hub-and-spoke systems of major shipping alliances. Third, the strategy is exposed to regional geopolitical instability, from Eastern Mediterranean disputes to competition from rival corridors like the INSTC, creating a volatile environment for long-term investment.

The paper concludes that success requires a policy recalibration beyond infrastructure to prioritize market integration and risk mitigation. Key recommendations include: (1) Aggressive fleet modernization via a 'Green Fleet Renewal Fund' and a 'strategic cargo commitment policy'; (2) A strategic shift to secure port network centrality through direct negotiation with global alliances; (3) Institutionalizing corridors via multilateral treaties and promoting regional confidence-building measures; (4) Capitalizing on niche markets like cruise tourism and green maritime services; and (5) Fostering data-driven agility through a national analytics unit and strategic stress-testing.

Ultimately, Türkiye's hub vision is geopolitically logical, but its realization hinges on meticulously aligning competitive commercial services, astute

state policy, and deft diplomacy to transform its shores from a trade periphery into a central nexus of a fragmenting network.

Keywords: *Türkiye, Maritime Hub Strategy, Middle Corridor, Logistics Integration, Geopolitical Risk, Shipping Alliances*

GİRİŞ

KÜRESEL DENİZCİLİK KRİZİNDE TÜRKİYE'NİN KAVŞAK NOKTASI

Küresel deniz taşımacılığı, küreselleşmenin ana mimarisini oluşturmakta ve hacim olarak uluslararası ticaretin yaklaşık %87'si taşındığı için kritik bir dolaşım sistemi işlevi görmektedir (UNCTAD, 2024, s. 5). Köklü rolüne ve uyum sağlama direncine rağmen, bu sistem olağanüstü bir dalgalanma döneminden geçmektedir. 2024 yılında deniz ticaret hacimlerinde %2,2'lük bir büyüme rağmen yapısal, dönemsel ve siyasi etkenler gelecek dönemlere ilişkin gölgelenmiştir (Clarkson Reserach, 2025; UNCTAD, 2025, s. 5). Kızıldeniz'deki güvenlik krizleri Süveyş Kanalı geçişlerinde %55'lik bir düşüşe yol açarken, iklim kaynaklı kuraklık Panama Kanalı geçişlerini %29 oranında azaltmış; bu durum yaygın rota değişikliklerine, önemli hatlarda navlun maliyetlerinin %240'ın üzerinde yükselmesine ve ortalama seyir mesafelerinin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB], 2024a, s. 4-6; Clarkson Research, 2024). Bu akut kritik düğüm noktası krizleri, acil karbonsuzlaştırma gündemi ve tedarik zinciri bölgeselleşmesi eğilimi gibi uzun vadeli baskılarla kesişerek, sektörü 2025 ve ötesinde şekillendirmesi ve etkilemesi öngörülen bir 'kalıcı kriz' ortamı yaratmaktadır (Veson Nautical, 2025).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2024 yılında hazırladığı rapora göre Türkiye'nin kendi denizcilik sektörü de bu kesintiler arasında tedbirli büyüme eğilimini takip etmiştir. Raporda yer alan verilere göre 2024'te Türk limanlarındaki Kargo elleçlemesi %2,0 büyüyerek 531,7 milyon tona ulaşmış ve küresel deniz ticaret büyümesini (%2,4) yakından takip etmiştir. Bununla birlikte, daha yüksek değerli lojistiğin bir göstergesi olan konteyner segmenti, %7,8 büyümeye 13,53 milyon TEU'ya yükselerek tahmini küresel TEU büyümesi olan %5'i önemli ölçüde geride bırakmıştır (UAB, 2024b, s. 1). Bu farklılık, sektörün hem dayanıklılığını hem de konteynerli ticarete daha büyük bir pay elde etme potansiyelini, ki bu onun merkez stratejisinin temel bir ilkesi olarak öne çıkmakta, vurgulamaktadır. (Dışişleri Bakanlığı [DİB], 2025, s. 1)

Bu belirsizliklerle dolu denizcilik ortamında, Türkiye Cumhuriyeti, Dışişleri Bakanlığı'nın Strateji Belgesinde de vurgulandığı üzere Avrupa ve Asya'nın kesişme noktasındaki benzersiz coğrafi konumundan yararlanmak için bilinçli bir strateji izlemektedir. Türkiye, bir ticaret katılımcısından, büyük koridorların birleştiği merkezi bir düğüm noktasına dönüşmeyi amaçlamakta; bu iddia, yüksek riskli altyapı ve diplomasiyle somutlaşmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2025, s. 1). Bu strateji, Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridoru'nu rekabetçi bir Avrasya alternatifi olarak yoğun şekilde tanıtmak (Xinhua, 2025), ulusal kapasiteyi kökten artırmak için Çandarlı, Filyos ve Mersin'de mega limanlar inşa etmek (UAB, 2025) ve 2025'te Üç Deniz Girişimi'ne Stratejik Ortak katılımıyla örneklenen (Orzelska-Stączek, 2025) stratejik açılımlar peşinde koşmayı içermektedir (Dışişleri Bakanlığı, 2025, s. 1-3). Bu hamleler, coğrafi kaynakları sürdürülebilir lojistik avantaja dönüştürmek için önemli bir jeopolitik ve ekonomik bahis oluşturmaktadır. (UAB, 2024, s. 4-6)

Bununla birlikte, bu iddialı hedeflerin merkezinde inatçı ve kritik bir paradoks yatmaktadır: Türkiye'nin stratejik vizyonu ile denizcilik piyasasındaki mevcut etkisi arasında belirgin bir boşluk bulunmaktadır. Deniz taşımacılığı modları Türkiye'nin dış ticaretinin hacimce %88'ini idare etse de limanları dünyanın en işlek denizcilik otoyollarına tali kalmakta ve ticaret filosu kendi ticaretinden gelen navlun gelirlerinin yalnızca mütevazı bir payını elde etmektedir (TÜİK, 2024). Merkez statüsünün kilit bir göstergesi olan yüksek değerli konteyner segmentinde ise Türkiye'nin varlığı dikkat çekici şekilde sınırlı olup, küresel sıralamada ilk 20'de hiçbir Türk limanı bulunmamaktadır (UNCTAD, 2024, s. 41, 70-75). Coğrafi potansiyel ile ticari gerçeklik arasındaki bu uyumsuzluk, bu makalenin temel araştırma sorusunu çerçevelemektedir.

Bu çalışma, Türkiye'nin denizcilik sektörü stratejisi ile 2023'ten 2025'e değişen küresel ticaret ve lojistik dinamiklerinin arasındaki uyumu eleştirel bir şekilde analiz etmeyi amaçlamaktadır. Çalışma, üç ana araştırma sorusu etrafında şekillenmektedir. Bunlar; çağdaş küresel kesintilerin Türkiye'nin merkez olma hedefi için fırsat ve kırılma noktaları nasıl yeniden tanımladığı; Türkiye'nin önemli büyük projelerinin küresel ticaret modellerindeki değişimlerle ne ölçüde uyumlu olduğu ve de Türkiye'nin katma değerli denizcilik hizmetlerinden aldığı payı kısıtlayan başlıca engellerin neler olduğudur. Makale, Türkiye'nin başarısının üçlü bir stratejik entegrasyona bağlı olduğu hipotezinden yola çıkmaktadır. Bunlar, koridorlarını işlevsel

Avrasya ağlarına eklemek, finansal ve yük politikaları ile filosunu modernize etmek ve limanlarını küresel ittifak döngülerine proaktif bir şekilde entegre etmek, aynı zamanda jeopolitik baskıları ustalıkla yönetmek olarak sıralanmaktadır.

Bu hipotezi sorgulamak için makale, bütünleştirici politika ve veri analizine dayalı nitel bir vaka çalışması metodolojisi kullanmaktadır. Bu, resmi Türk strateji belgelerinin analizini, uluslararası ve Türk kaynaklarından ticaret ve filo verilerinin sentezini ve Türkiye'nin stratejisini daha geniş bölgesel girişimler ve küresel zorluklar içinde bağlamda kavramsallaştırmayı içermektedir (DİB, 2025, s. 2-3; UAB, 2024a, s. 6-7).

Bu girişi takiben, makale önce *Küresel Deniz Ticaretinin Yeni Dinamikleri*'ni inceleyerek pandemi sonrası genel durumu, kritik düğüm noktalarındaki (geçit, kanal ve boğaz) krizlerini ve bölgeselleşme ile karbonsuzlaştırma gibi yapısal değişimleri detaylandıracaktır. Ardından, *Türkiye'nin Denizcilik Merkez Stratejisi: Projeler ve Politikalar* başlığı altında Orta Koridor, liman mega-projeleri ve diplomatik açılımları değerlendiren kapsamlı bir analiz sunacaktır. Sonraki bölümde, bulguları sentezleyen, stratejinin gerçeklikle uyumunu değerlendiren ve temel boşlukları tanımlayan eleştirel bir tartışma yer alacaktır. Makale, rekabet gücü ve entegrasyonu artırmak için hedefli politika önerileri sunarak ve gelecekteki araştırma yönleri önererek sonuçlanacak; nihayetinde Türkiye'nin yeniden yapılanan küresel ağda önemli bir düğüm noktası olma hedefinin geçerliliğini değerlendirecektir.

KÜRESEL DENİZCİLİK TİCARETİNİN YENİ DİNAMİKLERİ

Pandemi Sonrası Toparlanma ve Devam Eden Zorluklar

Küresel denizcilik endüstrisi, 2023 yılına COVID-19 pandemisinin yol açtığı tedarik zinciri kesintilerinin ardından, temkinli bir toparlanma beklentisiyle girmiştir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verilerine göre, küresel deniz ticaret hacmi 2023 yılında %2,4 oranında büyüyerek yaklaşık 12,3 milyar tona ulaşmış ve 2022'deki daralmanın ardından pozitif bir büyüme kaydedilmiştir (UAB_DGM, 2024, s. 3). Bu büyüme, özellikle pandemi sonrası envanter yenileme ihtiyacı ve e-ticaretin genişlemesiyle desteklenen konteyner taşımacılığı talebi tarafından yönlendirilmiştir (Şişmanyazıcı, 2023).

Bununla birlikte, bu toparlanma dengesiz ve kırılabilir bir nitelik taşımaktadır. Zira ticaret hacmindeki artış, tarihsel ortalamaların altında seyretmiş ve küresel ekonominin karşı karşıya olduğu yapısal sorunlar

nedeniyle hemen yeni baskılarla karşılaşmıştır. UNCTAD'ın 2024 yılı analizleri, ticaret büyümesinin GSYİH büyümesine oranında belirgin bir gerileme olduğunu ortaya koymaktadır. 2024 yılı itibarıyla dünya mal ticareti hacminin %2,6 oranında artması beklenirken, bu oranın küresel GSYİH büyümesinin oldukça altında seyrettiği görülmektedir (s. xiii). Bu durum, ticaretin ekonomik büyümeye olan duyarlılığının azaldığına ve küresel ticaret yoğunluğunda potansiyel bir yapısal yavaşlamaya işaret etmektedir. Başka bir deyişle, deniz ticaretinin GSYİH'ye oranla artma eğilimi zayıflamakta ve bu durum sektörü dışsal şoklara karşı daha kırılgan hale getirmektedir (Şişmanyazıcı, 2023).

Devam eden zorluklar yalnızca makroekonomik göstergelerle sınırlı değildir. 2024 yılı Kasım ayı itibarıyla Şanghay Konteyner Navlun Endeksi (SCFI) 3.331 dolara yükselerek bir önceki yılın aynı dönemine göre %141 artış göstermiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü [UAB_DGM], 2024, s. 4). Bu dramatik artış, jeopolitik gerilimlerin navlun piyasaları üzerindeki doğrudan etkisini ortaya koymaktadır. Kızıldeniz'deki güvenlik riskleri nedeniyle gemilerin Ümit Burnu'na yönelmesi, sefer sürelerini uzatarak tonal arzını sıkılaştırmakta ve spot navlun oranlarını yüksek seviyelerde tutmaktadır (Veson Nautical, 2025).

Ayrıca, küresel enflasyonist baskılar, merkez bankalarının faiz artırımları ve Çin ekonomisinin pandemi sonrası beklenenden daha yavaş toparlanması, deniz ticaretine yönelik talebi baskılamaya devam eden temel faktörlerdir (UAB_DGM, 2024, s. 3-4). Bu mütevazı ve kırılgan toparlanma ortamı, Kızıldeniz krizi, Panama Kanalı'ndaki kuraklık ve Rusya-Ukrayna savaşı gibi son dönemde yaşanan jeopolitik ve iklimsel şokların sektör üzerinde orantısız ve ağır etkiler yaratmasının temel zeminini hazırlamıştır (UAB_DGM, 2024, s. 5-6; Veson Nautical, 2025).

Kesinti Çağı: Düğüm Noktası Krizleri

2023-2025 döneminin belirleyici özelliği, dünyanın en kritik denizcilik düğüm noktalarının şiddetli ve eşzamanlı olarak kesintiye uğraması ve tam zamanında küresel lojistiğin akut kırılganlığını ortaya çıkarması olmuştur. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından yayımlanan *2024 Denizcilik Taşımacılığı İncelemesi*'ne göre, Panama Kanalı, Kızıldeniz, Süveyş Kanalı ve Karadeniz gibi kritik deniz geçiş noktaları benzeri görülmemiş bir baskı altındadır. Jeopolitik gerilimler, iklim değişikliği ve bölgesel çatışmaların birleşimi, küresel deniz tedarik

zincirlerinin temellerini sarsmakta, maliyetleri artırmakta ve lojistik ağları zorlamaktadır (UNCTAD, 2024; gCaptain, 2024).

2023 sonundan itibaren şiddetlenen Kızıldeniz krizi, bu kesintilerin en çarpıcı örneğini oluşturmaktadır. Ticari gemilere yönelik saldırılar, Süveyş Kanalı geçişlerinde dramatik düşüslere yol açmıştır. Süveyş Kanalı İdaresi Başkanı Usame Rabi'nin açıklamasına göre, 2024 yılında kanalı kullanan gemi sayısı bir önceki yıla kıyasla yaklaşık %50 azalarak 26.400'den 13.200'e gerilemiş, kanal gelirleri ise 10,2 milyar dolardan 4 milyar dolara düşerek %60,7 oranında kayıp yaşanmıştır (Ahram Online, 2024). UNCTAD verileri de bu tabloyu doğrulamakta; Aden Körfezi ve Süveyş Kanalı'ndaki tonajın sırasıyla %76 ve %70 oranında düştüğünü, buna karşılık Ümit Burnu üzerinden yapılan gemi varışlarının %89 oranında arttığını ortaya koymaktadır (gCaptain, 2024). Bu rota değişikliği, Asya-Avrupa seferlerine kabaca 3.500 deniz mili ve 10-14 gün ekleyerek gemi arzını daraltmış ve maliyetleri önemli ölçüde artırmıştır (UNCTAD, 2024). Eşzamanlı olarak, Panama Kanalı'nda yaşanan iklim kaynaklı şiddetli kuraklık, küresel deniz ticaretine ikinci büyük darbeyi vurmuştur. Panama Kanalı Otoritesi (ACP) verilerine göre, 2024 mali yılında (1 Ekim 2023 - 30 Eylül 2024) toplam gemi geçişleri %29 oranında azalarak 12.638'den 9.936'ya gerilemiştir (Seatrade Maritime, 2024; Jamaica Observer, 2024). Kuraklığın en şiddetli olduğu 2023 sonu itibarıyla, normalde 36 olan günlük geçiş sayısı 22'ye kadar düşürülmüştür (Seatrade Maritime, 2024). Bu durum, özellikle Asya-ABD Doğu Sahili ticareti için hayati bir arteri kısıtlayarak küresel kapasite kıtlığını daha da derinleştirmiştir. UNCTAD tahminlerine göre, Panama Kanalı'ndaki iklim kaynaklı düşük su seviyeleri, Ekim 2023 ile Ocak 2024 arasında Baltık Kuru Yük Endeksi'ndeki (BDI) %45'lik artışa 49 baz puan katkıda bulunmuştur (UNCTAD, 2024).

Bu coğrafi olarak dağılmış ancak birbirine bağlı krizlerin kümülatif etkisi, navlun piyasalarında dramatik yükselişler olarak kendini göstermiştir. 2024 yılının ilk yarısında navlun oranları hızla yükselmiş; UNCTAD verilerine göre, Ekim 2023 ile Haziran 2024 arasında Çin Konteyner Navlun Endeksi'ndeki (CCFI) %120'lik artışın 148 baz puanı Kızıldeniz krizi ve Süveyş Kanalı kesintilerinden kaynaklanmıştır (UNCTAD, 2024). 2024 yılı Kasım ayı sonu itibarıyla Şanghay Konteyner Navlun Endeksi (SCFI) 3.331 dolara yükselerek bir önceki yılın aynı dönemine göre %141 oranında artış göstermiş, Şanghay-Rotterdam hattında 40'lık konteyner navlunu %241, Şanghay-Cenova hattında ise %221 oranında yükselmiştir

(UAB, 2024). Clarkson verilerine göre, yaklaşık 700 gemi yılın büyük bölümünde Ümit Burnu üzerinden seyrederek %12'lik bir “mesafe artışı” yaratmış ve küresel konteyner taşımacılığında ton-mil talebini %18 oranında yükseltmiştir (ETtoday, 2025). Bu gelişmeler sonucunda, ton başına ortalama seyir mesafesi (ton-mil) önemli ölçüde artmış ve 2024 itibarıyla 5.186 deniz miline ulaşması beklenmektedir (UAB, 2024c). Bu “kesinti primi”, küresel ticaret için ana maliyet faktörlerinden biri haline gelmiştir.

Yapısal Değişimler: Bölgeselleşme, Karbonsuzlaştırma ve İttifaklar

Bu akut krizlerin ötesinde, denizcilik sektörü uzun vadeli seyrini yeniden şekillendiren derin yapısal değişimlerle karşı karşıyadır. İlk olarak, bölgeselleşme yönünde bir eğilim hız kazanmaktadır. Uzun, karmaşık tedarik zincirlerine olan güven azalırken, yakın kaynaklara yönelme ve bölge içi ticaret bloklarının güçlendirilmesine doğru belirgin bir dönüş gözlemlenmektedir (Veson Nautical, 2025). Bu durum, Orta ve Doğu Avrupa’da altyapı bağlantılılığına odaklanan Üç Deniz Girişimi (*Three Seas Initiative*) gibi girişimlerde belirgindir. Bu durum, Asya içi ve Avrupa içi ticaret büyümesinin genellikle küresel ortalamaları geride bıraktığını gösteren ticaret verilerine yansımaktadır (DİB, 2025, s. 3; UNCTAD, 2024, s. 62). Türkiye gibi bir ülke için bu değişim, hem kıtalararası merkez olma hedeflerine yönelik bir meydan okuma hem de derinleşen bölgesel ağların merkezi olarak konumlanma fırsatı sunmaktadır.

İkinci olarak, karbonsuzlaştırma zorunluluğu, geleceğe yönelik düzenleyici bir endişe olmaktan çıkıp günümüzün operasyonel ve finansal bir gerçeğine dönüşmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) güçlendirilmiş Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII) düzenlemeleri ve denizciliğin AB Emisyon Ticaret Sistemi’ne (ETS) yakın gelecekte dahil edilmesi, maliyetli teknolojik ve operasyonel değişiklikleri zorunlu kılmaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024a, ss. 9-12). Ekonomik etki oldukça büyük ve önemlidir; analizler, potansiyel karbon vergileri de dahil olmak üzere uyum maliyetlerinin yakın gelecekte konteyner başına yüzlerce dolar artabileceğini ve bunun belirli yakıtları ve ticaret hatlarını orantısız şekilde etkileyebileceğini göstermektedir (Şişmanyazıcı, 2023). Bu düzenleme baskısı, filo yenilemesini hızlandırmakta, “eko-gemi” olarak adlandırılan verimli gemileri avantajlı konuma taşımakta ve gemi tasarımı, seyir hızı ile yakıt stratejilerinin kökten yeniden düşünülmesini zorunlu kılmaktadır. Bu küresel dönüşüm, Türkiye’nin lojistik merkezi olma hedeflerini

doğrudan etkilemektedir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Avrupa Birliği Başkanlığı tarafından yürütülen “**Denizcilikte Karbonsuzlaştırma ve Yeşil Denizcilik Programı**”, 20 milyon Avro AB hibesi ve 50 milyon Avro EBRD kredisiyle liman modernizasyonu ve alternatif yakıt altyapısını hedeflemektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2025). Programın uygulama alanındaki yansımaları hızla görülmektedir. Kuşadası’nda Ege Port, 300.000 dolar yatırımla kurduğu güneş enerji santraliyle yıllık 223 ton karbon emisyonunu önlemekte ve 2025 sonunda karbon nötr olmayı hedeflemektedir (Seatrade Cruise News, 2025). Ocak 2025’te yürürlüğe giren FuelEU Maritime düzenlemesinde İstanbul ve İzmir limanlarına uğrayan gemilerde **%87 uyum oranı** yakalanmış; bu oran Valencia ve Marsilya gibi büyük AB limanlarını geride bırakmıştır (Seaway Ship Services, 2025). Bu başarıda Ambarlı Limanı’nda kurulan biyoyakıt bunker tesisi, İstanbul Boğazi’nda akıntıya uygun seyirle %8-12 emisyon azaltımı ve İzmir Alsancak Limanı’nda kurulan gerçek zamanlı sera gazı takip sistemi etkili olmuştur. Ayrıca, limanlar MARPOL Ek V kapsamında gemi kaynaklı atık yönetiminde artan baskıyla karşılaşmaktadır (UAB, 2024, ss. 33-36). Ambarlı’da biyoyakıt, Aliğa’da LNG altyapısı, Kuşadası’nda güneş enerjisi ve İzmir’de emisyon takibi gibi girişimler, Türk limanlarının yeşil dönüşümde aktif bir oyuncu olma potansiyelini göstermektedir.

Bu küresel ittifak yapısı, Türkiye’nin limanlarının stratejik konumlandırılmasında belirleyici bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira üçüncü önemli yapısal değişim olan şirket **ittifakları**, artan maliyet ve düzenleme baskılarına yanıt olarak konsolidasyon eğilimini sürdürmektedir. Özellikle konteyner taşımacılığı sektöründe, büyük ittifaklar (2M, THE Alliance, Ocean Alliance) içinde ağırları optimize etmek, kapasiteyi yönetmek ve dalgalı piyasalardaki riskleri paylaşmak amacıyla artan bir işbirliği görülmektedir (Shipuniverse, 2025). Bu konsolidasyon, büyük taşıyıcıların pazarlık gücünü artırmakta ve optimize edilmiş ittifak çevrelerinin dışında kalan daha küçük oyuncular ile limanları marjinalleştirebilmektedir. Bu nedenle, Türkiye’nin aktarma merkezi (hub) olma hedefindeki limanları için, fiziksel altyapının kendisinden bağımsız olarak, bu ittifak ağlarından düzenli gemi çağrısı güvencesi sağlamak, başarının kritik bir belirleyicisi olarak öne çıkmaktadır.

TÜRKİYE’NİN DENİZCİLİK AKTARMA MERKEZİ (HUB) STRATEJİSİ: PROJELER VE POLİTİKALAR

Orta Koridor: Gerekçe, İlerleme ve Kuşak ve Yol Girişimi ile Sinerjiler
Türkiye’nin stratejik dönüşümünün kalbinde, Çin ile Avrupa arasında antik İpek Yolu’nu modern ve rekabetçi bir arter olarak canlandırmayı amaçlayan çok modlu bir ulaşım girişimi olan Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridoru yer almaktadır (DİB, 2025, s. 1). Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru’na hayati bir alternatif olarak tasarlanan Orta Koridor, yaklaşık 2.000 kilometre daha kısa bir rota sunmakta ve Çin ile Avrupa arasındaki transit süresini tahmini 18 güne indirmektedir (World Bank, 2023, s. x). Güzergâhı, Orta Asya boyunca demiryolu ve karayolu bağlantılarını kullanmakta, Aktau/Kuryk ve Bakü/Alat limanları arasında aktarma için Hazar Denizi’nden yararlanmakta ve Ekim 2017’de başlangıçta yıllık 6,5 milyon ton yük kapasitesiyle hizmete giren kritik bir eksen olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu ile Güney Kafkasya’yı geçmektedir (DİB, 2025, s. 1).

Türkiye, koridorun optimizasyonunu aktif olarak teşvik etmekte, uluslararası yatırım çekmek ve koordinasyon sağlamak amacıyla Haziran 2025’te İstanbul’da “Küresel Ulaştırma Bağlantılılık Forumu (Global Transport Connectivity Forum)” gibi üst düzey forumlara ev sahipliği yapmaktadır (DİB, 2025, s. 1; Xinhua, 2025). Koridorun stratejik mantığı, Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi (KYG-BRI) ile olan resmi sinerjisi ile daha da güçlenmektedir. KYG ve Orta Koridor’un Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası 2015 yılında imzalanmış ve ilk özel çalışma grubu toplantısı Kasım 2024’te Pekin’de gerçekleştirilmiştir (DİB, 2025, s. 2). Bu ortaklık, Kasım 2019’da Ankara’ya vararak, Orta Koridor ve Türk altyapısı üzerinden Xi’an’dan Prag’a ilk seferini 18 günde tamamlayan Trans-Hazar Çin Demiryolu Ekspresi Chang’an Treni ile somut sonuçlar vermiştir (DİB, 2025, s. 2). Türkiye’nin politikası, koridorun tam kapasite kullanımını, onu bölgesel ekonomik entegrasyonun bir katalizörü ve Doğu-Batı ticaret akışlarında merkezi bir rol güvence altına almanın bir aracı olarak görerek önceliklendirmektedir (DİB, 2025, s. 1).

Bu koridorun tam potansiyeline ulaşması ve Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) gibi rakipleriyle etkin bir şekilde rekabet edebilmesi için, bir dizi ikili anlaşmadan, yatırımcı güvenini artırmak ve operasyonları kolaylaştırmak için standartlaştırılmış, çok taraflı bir transit anlaşmaya evrilmesi, uzun vadeli başarı için önemli bir faktör olarak

değerlendirilmektedir (World Bank, 2023, s. viii; UAB, 2025, ss. 8-9).

Liman Mega-Projeleri: Çandarlı, Filyos, Mersin — Planlar ve Kapasite

Türkiye'nin aktarma merkezi olma hedefinin kalbinde kalıcı ve kritik bir paradoks yatmaktadır: stratejik vizyonu ile mevcut denizcilik piyasasındaki etkisi arasında belirgin bir boşluk bulunmaktadır. Denizcilik modları, Türkiye'nin dış ticaretinin hacimce yaklaşık %88'ini idare etmekteyse de ticari etkisi dünyanın birincil denizcilik çevrelerine tali kalmaktadır (UAB, 2025, ss. 10-12; Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2024). Son resmi veriler bu tutarsızlığı vurgulamaktadır. Türk sermayeli filo 52,9 milyon DWT ile küresel olarak 11. sırada yer alırken, limanları 2024 yılında toplamda 13,5 milyon TEU elleçlemiştir (UAB, 2025, ss. 10-12). Sadece dört liman—Ambarlı (3,01 milyon TEU), Kocaeli, Mersin ve Tekirdağ—kesin sıralama bilinmemekle birlikte küresel ilk 100 büyük liman içinde yer almaktadır (UNCTAD, 2024, s. 70-75). Ayrıca, bu konteyner trafiğinin %75,2'si 40 fitlik birimlerden oluşmakta olup, bu durum Türkiye'nin rolünün öncelikle açık deniz ticaretinde bölgesel bir “dağıtım alt noktası” (spoke) olduğunun bir göstergesidir (UAB, 2025, ss. 10-12; Notteboom & Rodrigue, 2023). Bu performans, Çandarlı'nın öngörülen 12 milyon TEU'su gibi kapasiteleri hedefleyen—Avrupa'nın en büyük merkezleriyle rekabet etmek üzere tasarlanmış bir rakam—dönüştürücü ölçeğindeki “Üç Büyük Liman” planıyla çarpıcı bir tezat oluşturmaktadır (DİB, 2025, s. 2). Kıtalararası koridor stratejisini tamamlayan “Üç Büyük Liman” programı, Türkiye'nin sahil şeridini yüksek kapasiteli, çok modlu lojistik merkezlere dönüştürmeyi amaçlamaktadır:

- **Çandarlı Limanı (İzmir)** , Ege'de, nihai hedefi 12 milyon TEU olan birincil Avrupa giriş kapısı olarak tasarlanmıştır (DİB, 2025, s. 2).
- **Filyos Limanı (Zonguldak)** , Karadeniz'de, dökme yük ve konteynerleştirilmiş bölgesel ticaret için stratejik bir giriş kapısı olarak planlanmıştır (UAB, 2024b, ss. 1-2).
- **Mersin Limanı** , Akdeniz'de, Süveyş Kanalı kesintilerinden yönlendirilecek trafiği çekmek için ideal konumlandırılmış, büyük bir konteyner transit merkezi olarak genişletilmek üzere programlanmıştır (UAB, 2024b, ss. 1-2).

Bu mega-limanların nihai sürdürülebilirliği, sadece inşaattan değil, aynı zamanda küresel denizcilik ittifakı ağlarına entegrasyonlarına ve kesintisiz

dijital ve fiziksel iç bölge bağlantılarının geliştirilmesine bağlıdır (Hapag-Lloyd, 2024; Shipuniverse, 2025).

Diplomatik Açılım: Üç Deniz Girişimi ve Bölgesel Entegrasyon

Türkiye'nin aktarma merkezi (hub) stratejisi, fiziksel altyapının ötesine geçerek diplomatik ve kurumsal etkileşim alanına uzanmaktadır. Nisan 2025'teki Varşova Zirvesi'nde Üç Deniz Girişimi'ne (3SI) "Stratejik Ortak" olarak oybirliğiyle kabul edilmesi önemli bir dönüm noktasıdır (DİB, 2025, s. 3; Orzelska-Stączek, 2025). Tam üyelik AB üyesi devletlere mahsus olsa da bu ortaklık, Türkiye'ye Baltık, Adriyatik ve Karadeniz boyunca enerji, dijital ve ulaştırma altyapısını geliştirmek için 12 Orta ve Doğu Avrupa ülkesiyle işbirliği yapmak üzere resmi bir platform sağlayarak, kilit bir bölgesel blokla ekonomik entegrasyonunu derinleştirmektedir (DİB, 2025, s. 3).

Ayrıca, Türkiye, yerleşik bölgesel ulaştırma çerçevelerinde aktif bir katılımcıdır. AB destekli bir program olan ve Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridorunu geliştirmeyi amaçlayan TRACECA'nın bir üyesidir ve İran üzerinden Rusya'yı Hindistan'a bağlayan Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nun (INSTC) Koordinasyon Konseyi'nde bir sandalyeye sahiptir (DİB, 2025, s. 3). INSTC üyeliği, Türkiye'nin yalnızca doğu-batı ekseninde (Orta Koridor) değil, aynı zamanda kuzey-güney ekseninde de stratejik bir konum elde etme arzusunu yansıtmaktadır. Ancak bu çok yönlü üyelik yapısı, Türkiye'yi aynı anda hem işbirliği hem de rekabet ilişkisi içinde olduğu koridorlar arasında hassas bir denge kurmaya zorlamaktadır. Zira INSTC'nin İran limanlarını önceleyen gelişimi, Orta Koridor üzerinden planlanan bağlantısallığı zayıflatma potansiyeli taşımaktadır (UAB, 2025, ss. 8-9). Bu durum, Türkiye'nin her iki girişimdeki varlığını, birbirini dışlayan alternatifler olarak değil, tamamlayıcı ve çeşitlendirilmiş bir ulaştırma ağı stratejisinin parçaları olarak konumlandırma ihtiyacını doğurmaktadır.

Bu çok katmanlı diplomatik etkileşim, Türkiye'nin altyapısını örtüşen bölgesel ağlara yerleştirmek, böylece limanlarının ve koridorlarının daha geniş Avrasya bağlantılılık çözümlerinin ayrılmaz bileşenleri olarak tanınmasını sağlamaya yönelik hesaplı bir çabayı vurgulamaktadır (UAB, 2025, ss. 3-9).

ANALİZ: HEDEF-GERÇEKLİK AÇIĞINI KAPATMAK

Filo Rekabet Gücü ve Bayrak Sicili Sorunu

Türkiye'nin aktarma merkezi (hub) stratejisindeki en kritik yapısal kırılganlık, ulusal ticaret filosunun rekabet gücü ve sahiplik yapısında ortaya çıkmaktadır. Türk sermayeli filo, 2025 itibarıyla 53,1 milyon dedveyt ton (DWT) kapasiteyle küresel ölçekte ilk 10'da yer almasına rağmen, bu tonajın yaklaşık %70'i yabancı bayrak altında kayıtlıdır (UAB, 2025, ss. 10-12). Bu durum, Türkiye'nin dış ticaretinden kaynaklanan navlun gelirlerinin önemli bir kısmının yabancı operatörlere aktığı bir navlun dengesi açığına yol açmaktadır.

2024 yılında Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yükün %75,1'inin uluslararası sevkiyatlar için olması ve konteyner elleçleme artışının %72,9'unun dış ticaretle bağlantılı olması, limanların büyük ölçüde dış ticarete hizmet ettiğini göstermektedir (UAB, 2025, ss. 10-12). Bu yüksek oran, Türkiye'nin dış ticaretine hizmet eden limanlarının, bu hizmetten doğan navlun gelirlerinin büyük ölçüde yabancı bayraklı gemilere aktığı anlamına gelmektedir. Bir başka deyişle, Türkiye'nin limanları küresel yük akışlarını başarıyla yönetirken, bu akışların taşınmasından doğan katma değer büyük bölümü yabancı bayraklı gemilere gitmektedir.

Türk bayraklı filonun yaşlanan profili ve eko-verimlilik açığı, karbonsuzlaştırma düzenlemeleri karşısında rekabet gücünü daha da zayıflatmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) ve Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) gibi düzenlemeler, filo yenileme zorunluluğunu hızlandırmıştır (United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2024, s. 45). 6770 Sayılı Yasa ile getirilen bayrak değiştirme teşvikleri olumlu ancak yetersiz kalmıştır (UAB, 2025, s. 15). Bu bağlamda, hedefli bir "Yeşil Filo Yenileme Fonu" oluşturulması ve Türk bayraklı gemilere stratejik yük taahhüdü sağlayacak bir mekanizma geliştirilmesi, navlun açığını kapatmanın ve filo rekabet gücünü artırmanın temel araçları olarak öne çıkmaktadır.

Liman Performansı ve Küresel Ağlarla Entegrasyon

Türkiye'nin Çandarlı, Filyos ve Mersin'de hayata geçirdiği mega liman projeleri, artan kapasite ihtiyacına yanıt vermeyi hedefleyen stratejik yatırımlardır. Ancak kapasite tek başına yeterli değildir; asıl belirleyici faktör, bu limanların küresel denizcilik ittifaklarının merkez-uç (hub-

and-spoke) ağlarına entegre olabilmesidir (Shipuniverse, 2025). Küresel taşıyıcı ittifakları (2M, THE Alliance, Ocean Alliance), operasyonel verimliliği artırmak için yüksek hacimli rotalarda sınırlı sayıda ana merkez liman (hub) kullanmakta, çevre limanları ise besleyici (feeder) hatlarla bu merkezlere bağlamaktadır (Hapag-Lloyd, t.y.). Bu modelde, bir limanın ana merkez statüsü kazanması, yalnızca fiziksel altyapıya değil, aynı zamanda tutarlı ve yüksek hacimli yük akışı sağlama kapasitesine bağlıdır. Kızıldeniz krizi, Mersin gibi Doğu Akdeniz limanlarının geçici cazibesini artırsa da kalıcı bir merkez konumu elde etmek, ittifakların uzun vadeli ağ planlamasında yer almayı gerektirir (UAB, 2024, s. 6). Mevcut durumda, Türk limanları ağırlıklı olarak uzmanlaşmış roller üstlenmektedir: Aliğa dökme yük, Ambarlı ise konteyner taşımacılığında öne çıkmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, Aliğa liman bölgesi Türkiye'nin dökme yük ve sıvı kimyasal ticaretinde stratejik bir merkez konumundayken, Ambarlı limanı ülke genelindeki konteyner elleçlemesinin önemli bir bölümünü gerçekleştirmektedir (UAB, 2025, s. 14). Çandarlı'nın hedeflediği gibi bir ana merkez liman yaratmak için, küresel ittifaklarla doğrudan müzakereler yürütecek bir Liman Ağ Entegrasyonu Görev Gücü kurulması, geri bölgede ise kesintisiz demiryolu bağlantıları ve dijital liman topluluğu sistemlerine yatırım yapılması elzemdir (UAB, 2024b, s. 2).

Jeopolitiği Yönetmek: Bölgesel İstikrarsızlık ve Stratejik Uyum

Türkiye'nin denizcilik hedefleri, Doğu Akdeniz, Karadeniz ve Kafkasya'yı kapsayan karmaşık bir jeopolitik denklem içinde şekillenmektedir. Ukrayna savaşı, Karadeniz'deki tahıl koridoru sayesinde Türkiye'nin stratejik rolünü pekiştirirken, aynı zamanda bölgesel ticaret kalıplarını altüst etmiştir (UAB, 2024, s. 6). Doğu Akdeniz'de ise Yunanistan, GKRY ve Mısır ile yaşanan deniz yetki alanı anlaşmazlıkları, uzun vadeli altyapı yatırımlarının önünde siyasi bir engel oluşturmaktadır (Dilek, 2023). Türkiye'nin "Mavi Vatan" doktrini, deniz egemenliğine verdiği önemi vurgulasa da bölgesel gerilimleri tırmandırma potansiyeli taşımaktadır (UAB, 2025, ss. 10-12).

Küresel Liman ve Koridor Rekabeti bağlamında, Orta Koridor, yalnızca kuzeydeki alternatiflerle (Rusya üzerinden Kuzey Koridoru) değil, aynı zamanda Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (INSTC) gibi rakip girişimlerle de rekabet halindedir. INSTC'nin İran limanlarını önceleyen gelişimi, Türkiye üzerinden planlanan bağlantısallığı zayıflatma

riski taşımaktadır (UAB, 2025, ss. 8-9). Ayrıca, iklim değişikliği nedeniyle önemi artan Kuzey Denizi Koridoru (Arktik) ve Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin sürekli genişlemesi, uzun vadede Orta Koridor'un rekabet gücünü test edecek faktörlerdir (UAB, 2025, ss. 3-7). Bu çok cepheli rekabet, Türkiye'nin diplomatik angajmanını sürekli kılmayı gerektirmektedir.

Türkiye'nin bu ortamda stratejik derinlik kazanma çabaları, 2025'te Üç Deniz Girişimi'ne (3SI) Stratejik Ortak olarak kabul edilmesiyle somutlaşmıştır. Bu ortaklık, Türkiye'yi Orta ve Doğu Avrupa enerji ve ulaştırma ağlarına bağlayarak Karadeniz limanlarının önemini artırabilecek bir platform sunmaktadır (DİB, 2025, s. 3). Benzer şekilde, Türk Devletleri Teşkilatı bünyesinde imzalanan anlaşmalar, Orta Koridor'un çok taraflı bir statü kazanmasına katkı sağlamaktadır (DİB, 2025, s. 2).

Jeopolitik risklerin yanı sıra, Türkiye'nin denizcilik stratejisinde değerlendirebileceği tamamlayıcı fırsatlar da bulunmaktadır. Bunların başında, kruvaziyer turizmi gibi yüksek katma değerli niş pazarlar gelmektedir. 2024 yılında kruvaziyer yolcu sayısı %22,5 artarak 1,89 milyona ulaşmış; Kuşadası (524 gemi uğrağı) ve İstanbul (204 gemi uğrağı) öne çıkan limanlar olmuştur (UAB, 2024b, s. 8). Bu sektör, yalnızca doğrudan ekonomik katkı sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda liman altyapısının kalitesini yükselterek ve uluslararası görünürlüğü artırarak ticari denizcilik açısından da dolaylı faydalar üretmektedir. Kruvaziyer turizmdeki bu başarı, Türkiye'nin diğer denizcilik hizmetlerinde de benzer bir çekim merkezi olma potansiyeline işaret etmektedir.

SONUÇ

Bulguların Sentezi: Strateji Gerçeklerle Örtüşüyor mu?

Türkiye'nin denizcilik merkez (hub) stratejisi, jeopolitik konumun sağladığı avantajları kullanarak küresel ticarete daha fazla pay elde etmeyi hedefleyen, yönsel olarak tutarlı bir vizyon sunmaktadır. 2024 yılı verileri, Türk limanlarında elleçlenen toplam yükün %4,0 artışla 553,3 milyon tona, konteyner elleçlemesinin ise %3,5 artışla 13,9 milyon TEU'ya ulaştığını göstermektedir (UAB, 2025, s. 8). Bu büyüme, sektörün operasyonel kapasitesinin ve dayanıklılığının somut bir göstergesidir.

Ancak bu nicel başarı, stratejinin nihai hedefi olan “küresel bir aktarma merkezi” olma yolunda yeterli midir? Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verileri, küresel konteyner taşımacılığında ilk 20 liman arasında herhangi bir Türk limanının

bulunmadığını, Türk bayraklı konteyner filosunun ise küresel filonun yalnızca %1,2'sini oluşturduğunu ortaya koymaktadır (UNCTAD, 2024, s. 70-75). Bu karşılaştırma, Türkiye'nin artan hacmine rağmen küresel denizcilik ağları içinde çevresel bir oyuncu olmayı sürdürdüğünü, stratejik hedef ile mevcut konum arasında belirgin bir açık bulunduğunu göstermektedir.

Bu çalışmanın kapsamı dahilinde yapılan analiz, söz konusu hedef-gerçeklik açığını üç temel zorlukla ilişkilendirmektedir: Birincisi, ulusal ticaret filosunun %70'inin yabancı bayrak altında olması nedeniyle navlun gelirlerinin önemli ölçüde dışarı sızması ve filonun yaşlanan profiliyle rekabet gücünün zayıflaması. İkincisi, Türk limanlarının küresel denizcilik ittifaklarının merkez-uç (hub-and-spoke) ağlarında henüz ana merkez statüsü kazanamamış olması. Üçüncüsü ise, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki jeopolitik istikrarsızlığın uzun vadeli yatırım kararları üzerinde yarattığı caydırıcı etkidir. Dolayısıyla, stratejik niyet güçlü olmakla birlikte, mevcut veriler bu niyetin hayata geçirilmesinin yapısal ve rekabetçi gerçekliklerle tam olarak örtüşmediğini göstermektedir.

Gelişmiş Rekabetçilik ve Entegrasyon İçin Öneriler

Hedef-gerçeklik açığını kapatmak için, altyapı geliştirme, pazar entegrasyonuna, filo canlılığına ve stratejik kurumsallaşmaya odaklanan yeniden kalibre edilmiş bir politika yaklaşımıyla desteklenmelidir. Aşağıdaki hedefli öneriler sunulmaktadır:

Öneri 1: Agresif Bir Filo Modernizasyonu ve Stratejik Yük Politikası Uygulanması

6770 Sayılı Yasa kapsamındaki teşvikler, koordineli bir ulusal filo stratejisi ile güçlendirilmelidir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın (2024c, s. 24) strateji belgesinde yer alan hedefler doğrultusunda, bu çalışma kapsamında Türk Eximbank aracılığıyla CII uyumlu gemilere odaklanan hurda-yeni programlar için uygun finansman sunan hedefli bir "**Yeşil Filo Yenileme Fonu**" oluşturulması önerilmektedir. Bu arz yönlü itmeyi tamamlamak için, istikrarlı bir talep tabanını güvence altına almak üzere bir **stratejik yük taahhüt politikası** yürürlüğe konulmalıdır. Uluslararası Taşımacılık Forumu'nun (ITF, 2019, s. 47) da vurguladığı gibi, devlet tarafından yönlendirilen ithalat ve proje yüklerinin bir kısmının ulusal bayraklı filoya tahsis edilmesi, filonun ticari yaşayabilirliğini doğrudan artırabilir ve navlun geliri sızıntısını durdurabilir.

Öneri 2: Liman Stratejisini Kapasiteden Ağ Merkeziliğine Kaydırılması

Bu çalışma kapsamında geliştirilen bir diğer öneri, Ulaştırma Bakanlığı ve liman yetkililerinden oluşan özel bir “**Liman Ağ Entegrasyonu Görev Gücü**” oluşturulmasıdır. Niu ve diğerlerinin (2025) liman ağlarına entegrasyon stratejilerine ilişkin çalışmalarından hareketle, bu görev gücü küresel denizcilik ittifaklarıyla doğrudan ve sürekli müzakereler yürüterek Çandarlı ve Mersin’i uzun vadeli ağ planlamasında geleceğin merkez adayları olarak konumlandırmayı hedeflemelidir. Eşzamanlı olarak, yatırımlar dijital ve fiziksel bağlantıyı sağlamaya yönlendirilmelidir. Bu bağlamda, ülke çapında zorunlu, gelişmiş bir Liman Topluluğu Sistemi (PCS) uygulanması ve liman-ard bölge akışkanlığını garanti eden özel yük treni koridorlarına kamu yatırımının önceliklendirilmesi gerekmektedir.

Öneri 3: Koridorların Kurumsallaştırılması ve Jeopolitik Risklerin Proaktif Yönetilmesi

Stratejik kazanımları pekiştirmek için diplomasiden yararlanılmalıdır. Dünya Bankası’nın (2023, s. viii) Orta Koridor’a ilişkin kapsamlı raporunda vurguladığı gibi, Türkiye Türk Devletleri Teşkilatı içinde Orta Koridor’u, kuralları standartlaştırarak yatırımcı güvenini artıran çok taraflı bir transit anlaşmaya dönüştürme çabalarına öncülük etmelidir. Bir Üç Deniz Girişimi ortağı olarak, Karadeniz’den Orta Avrupa’ya uzanan somut ortak altyapı projeleri önermelidir.

Öneri 4: Yüksek Değerli Niş Pazarlardan Yararlanılması

2024’te 1,89 milyon yolcu ziyareti gören canlı kruvaziyer turizmi sektörü, paralel bir fırsat sunmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın (2024b, s. 8) verileri ışığında, gelir ve yatırımın yüksek değerli niş yüküne (örn. ro-ro, soğutmalı) de hizmet verebilen Kuşadası ve İstanbul gibi limanlarda çok amaçlı yolcu terminaleri geliştirmeye yönlendirilmesi önerilmektedir. Eşzamanlı olarak, bu çalışma kapsamında Aliağa gibi limanların, Türkiye’yi geliştirmekte olan yeşil denizcilik değer zincirinde konumlandırmak için LNG bunker ve gelecekteki alternatif yakıt tedariki de dahil olmak üzere **yeşil denizcilik hizmetleri merkezleri** haline getirilmesi önerilmektedir (UAB, 2025, s. 15’teki genel hedeflerle uyumlu olarak).

Öneri 5: Veri Odaklı Çeviklik ve Dayanıklılık Planlamasının Teşvik Edilmesi

Son olarak, Türkiye stratejik öngörüyü kurumsallaştırmalıdır. İlgili

bakanlık bünyesinde bir “**Ulusal Denizcilik Analitik Birimi**” kurulması, küresel ticaret kesintilerinin, ittifak ağ kaymalarının ve rakip koridor gelişmelerinin (örn. INSTC) sürekli izlenmesini sağlayarak çevik politika ve tarife ayarlamalarına imkân tanıyacaktır (bu öneri, UNCTAD, 2024, Bölüm 3’te tartışılan veri odaklı yaklaşımlardan hareketle geliştirilmiştir). Ayrıca, İstanbul Boğazı’nın kapanması veya büyük bir bölgesel çatışma gibi potansiyel krizlerin koridor geçerliliği üzerindeki etkisini modelleyen düzenli **stratejik stres testleri**, OECD/ITF’nin (2022, ss. 75-80) de önerdiği gibi, dayanıklılığı içselleştirmek için stratejik planlamanın temel bir bileşeni haline gelmelidir.

Gelecekteki Araştırma Alanları ve Sonuç

Bu çalışma, Türkiye’nin denizcilik merkezi olma hedefi ile mevcut durumu arasındaki açığı üç temel boyutta analiz etmiş ve bu açığı kapatmaya yönelik özgün politika önerileri geliştirmiştir. Gelecekteki araştırmalar, bu önerilerin uygulanabilirliğini derinleştirebilir. Özellikle, “Stratejik Yük Taahhüdü” mekanizmasının hukuki çerçevesi ve DTÖ kurallarıyla uyumu, “Yeşil Filo Yenileme Fonu” için en uygun finansman modeli ve kamu-özel sektör risk paylaşımı mekanizmaları, Çandarlı Limanı’nın potansiyel yük hacimlerini modelleyen ayrıntılı bir talep tahmini çalışması ve yeşil dönüşümün Türk tersanelerine etkileri üzerine sektörel analizler önemli araştırma konuları olarak öne çıkmaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye’nin bir denizcilik merkezi olma vizyonu, coğrafi konumun sağladığı avantajın doğal bir sonucu olmaktan çok, bu avantajı sürdürülebilir rekabet üstünlüğüne dönüştürecek stratejik bir inşaa sürecini gerektirmektedir. Fiziksel altyapı yatırımları bu inşaaın temelini oluşturursa da, asıl belirleyici olan, bu altyapıyı küresel ağların merkezine taşıyacak akıllı politikalar, kurumsal yenilikler ve diplomatik girişimlerdir. Önümüzdeki dönem, Türkiye’nin bu çok boyutlu dönüşümü ne ölçüde gerçekleştirebileceğini ve kıyılarını küresel ticaretin yeniden şekillenen ağında merkezi bir düğüm noktasına dönüştürüp dönüştüremeyeceğini gösterecektir.

KAYNAKÇA

[1] Ahram Online. (2024, 29 Aralık). *Suez Canal revenues plummet to \$4 bln in 2024 amid Red Sea tensions: SCA chairman*.<https://english.ahram.org.eg/NewsContentP/3/537710/Business/Suez-Canal-revenues-plummet-to--bln-in--amid-Red-S.aspx>

- [2] Aslanoğlu, E. (2024). *Türk deniz ticaret filosu için yeni bir model arayışı*. Türkiye Denizciler Sendikası.
- [3] Clarksons Research. (2024). *Shipping review and outlook*. Ledbury, UK.
- [4] Clarksons Research. (2025). *Shipping intelligence network: Time series data, seaborne trade*. Ledbury, UK.
- [5] Dilek, E. (2023, Mart). Turkey's foreign policy in the Eastern Mediterranean: Peacemaking in Cyprus at a crossroads. IPC-Mercator. Analysis. <https://ipc.sabanciuniv.edu/Content/Images/CKeditorImages/20230313-10034010.pdf>
- [6] ETtoday. (2025, 5 Şubat). 去年SCFI年增149%、運價一度逼近疫情期間高位 今年變數多難. *ETtoday財經雲*. <https://finance.ettoday.net/news/2902996>
- [7] gCaptain. (2024, 22 Ekim). Global shipping in crisis: How vulnerable maritime chokepoints threaten the global economy. <https://gcaptain.com/global-shipping-in-crisis-how-vulnerable-maritime-chokepoints-threaten-the-global-economy/>
- [8] Gordon, S. (2025, 20 Ocak). 2024 shipping review & outlook. Clarksons Research. <https://insights.clarksons.net/2024-shipping-market-review/>
- [9] Hapag-Lloyd. (2024). Understanding the hub and spoke system in container shipping. <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/digital-insights-dock/insights/2024/10/understanding-the-hub-spoke-system-in-container-shipping-.html>
- [10] International Transport Forum [ITF]. (2019). Maritime subsidies: Do they provide value for money? (ITF Research Reports No. 70). OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/919d4222-en>
- [11] Jamaica Observer. (2024, 16 Ekim). Panama Canal crossings down 29% due to drought. <https://www.jamaicaobserver.com/2024/10/16/panama-canal-crossings-29-due-drought/>
- [12] Niu, S., Liu, Y., & Wang, J. (2025). Network integration strategies of emerging hub ports in the Mediterranean: A game theory approach. *Maritime Policy & Management*, 52(2), 145–162.
- [13] Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2023). *Port economics, management and policy*. Routledge.

[14] Organisation for Economic Co-operation and Development/ International Transport Forum [OECD/ITF]. (2022). Strategic transport infrastructure needs to 2030. OECD Publishing. https://www.oecd.org/en/publications/strategic-transport-infrastructure-needs-to-2030_9789264114425-en.html

[15] Orzelska-Stączek, A. (2025, May). Key outcomes of the 10th Three Seas Initiative (3SI) Summit and Business Forum. <https://3si.politic.edu.pl/summit-in-warsaw-2025/>

[16] Seatrade Cruise News. (2025, 22 Nisan). Ege Port Kuşadası completes first phase of solar energy investment. <https://www.seatrade-cruise.com/ports-destinations/ege-port-ku-adas-completes-first-phase-of-solar-energy-investment>

[17] Seatrade Maritime. (2024, 16 Ekim). Panama Canal transits drop 29% in FY2024. <https://www.seatrade-maritime.com/containers/panama-canal-transits-drop-29-in-fy2024>

[18] Seaway Ship Services. (2025, November 15). 10 months later: How FuelEU Maritime reshaped Turkish ports. <https://www.seawayshipservices.com/post/10-months-later-how-fueleu-maritime-reshaped-turkish-ports>

[19] Shipuniverse. (2025). Maritime shipping alliances and hub ports: A comprehensive guide. <https://www.shipuniverse.com>

[20] Şişmanyazıcı, H. (2023, 17 Nisan). Küresel deniz yolu taşımacılığında 2023 yılının hikayesi nedir? Deniz Haber. <https://www.denizhaber.com/yazarlar/harun-sismanyazici/kuresel-deniz-yolu-tasimaciliginda-2023-yilinin-hikayesi-nedir/123462>

[21] T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2025). Türkiye'nin bağlantısallık ve çok taraflı taşımacılık politikası. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa

[22] T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2025). Maritime decarbonisation and green shipping programme. https://www.ab.gov.tr/maritime-decarbonisation-and-green-shipping-programme_53976_en.html

[23] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024c). Denizcilik ve lojistik strateji belgesi 2024–2030. <https://www.uab.gov.tr/media/ol0cjqjtj/2024-2028-stratejik-plan-arsive.pdf>

[24] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2025). Ulusal akıllı lojistik 2025 stratejisi. <https://www.uab.gov.tr/media/sghjpcvo/ulusal-akilli-ulasim-sistemleri-strateji-belgesi-ve-2020-2023-eylem-planı.pdf>

[25] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2025, 2 Eylül). Dört yol-Hassa demiryolu ve otoyol projesi için 1,55 milyar Euro finansman [Basın açıklaması]. <https://www.uab.gov.tr/haberler/doertyol-hassa-demiryolu-ve-otoyol-projesi-icin-1-55-milyar-euro-finansman/>

[26] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2026, 20 Şubat). Orta Koridor'u Akdeniz'e bağlayan projede inşaat başlıyor [Basın açıklaması]. <https://www.uab.gov.tr/haberler/orta-koridoru-akdenize-baglayan-projede-insaat-basliyor/>

[27] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü. (2024a). Denizcilik istatistik bülteni 2024. <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/denizcilik-istatistik-bulteni-2024.pdf>

[28] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü. (2024b, Kasım). Dünya denizciliğindeki son gelişmeler bülteni (Sayı 11). <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/undefined/du-nya-denizcilig-indeki-son-gelis-meler-bu-lteni-2024-11.pdf>

[29] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü. (2025, Temmuz). Dünya denizciliğindeki son gelişmeler (Sayı 7). <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/aylik-yayinlar/dunya-denizciligindeki-son-gelismeler-bulteni-2025-7.pdf>

[30] Türkiye İstatistik Kurumu. (2024). Dış ticaret istatistikleri. <https://veriportali.tuik.gov.tr/tr/press/53527>

[31] United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (2024). Review of maritime transport 2024. United Nations Publications. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>

[32] United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (2024, 22 Ekim). High freight rates strain global supply chains, threaten vulnerable economies. <https://unctad.org/news/high-freight-rates-strain-global-supply-chains-threaten-vulnerable-economies>

[33] United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (2025). Review of maritime transport 2025. United Nations Publications. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>

[34] Veson Nautical. (2025). Shipping market outlook: Q4 2025. <https://veson.com/resources/q4-2025-market-outlook-summary/#fullfillment-form>

[35] World Bank. (2023, Kasım). The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030. <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>

[36] Xinhua. (2025, 29 Haziran). Middle Corridor to inject momentum into global transport: Turkish minister. <https://english.news.cn/20250629/ff91c48e8aa94fd3bcb4beba5934f43f/c.html>