

BANÜ-DTLM

2026 2.Çeyrek

SEKTÖR RAPORU

Yerel Bulgular, Küresel Bağlam: Bandırma Lojistik Ekosistemi ile Küresel Emtia-Navlun Piyasaları ve Lojistik Eğilimleri

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi
BANÜ-DTLM
dtlm.bandirma.edu.tr

Haziran 2026

Bu rapor, BANÜ Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi (BANÜ-DTLM) tarafından hazırlanmıştır. Raporun tamamı veya bir bölümü kaynak gösterilmek kaydıyla kullanılabilir.

İletişim: dtlm.bandirma.edu.tr | Yayın Tarihi: Haziran 2026

İÇİNDEKİLER

ÖZET	3
1. BÖLGESEL KALKINMA VE LOJİSTİK: TRAKYA ÜNİVERSİTELER BİRLİĞİ ÇALIŞTAYI LOJİSTİK MASASI	4
1.1. SWOT Analizi Bulguları	4
1.2. Tespit Edilen Üç Kritik Sorun	6
1.2.1. Politika-uygulama kopukluğu	6
1.2.2. Ekonomik dalgalanmalar ve rekabet çarpıklığı.....	6
1.2.3. Paydaşlar arası çıkar çatışmaları ve koordinasyon zafiyeti	6
1.3. Çözüm Önerileri	7
1.3.1. Bölgesel liman master planı ve Erdek Limanı'nın yeniden konumlandırılması	7
1.3.2. Demiryolu-liman intermodal entegrasyon projesi.....	7
1.3.3. Dijital lojistik platformu ve bürokratik süreç reformu	8
2. KÜRESEL EMTİA PİYASALARI	9
2.1 Ham Petrol ve Petrol Ürünleri	9
2.2 Tahıl	9
2.3. Çelik, Demir Cevheri ve Kömür	10
2.4. Nadir Toprak Elementleri ve Kritik Metaller	11
3. NAVLUN PİYASALARI VE ENDEKSLER	12
3.1 Tanker Segmenti (BDTI / BCTI)	12
3.2 Kuru Yük Segmenti (BDI)	12
3.3 Konteyner Segmenti (WCI / Freightos)	13
3.4 Bölgesel Koster Piyasası ve ISTFIX	13
4. LOJİSTİK SEKTÖRÜ BİLEŞENLERİ	15

4.1. Depolama: "Kaliteye Kaçış" Eğilimi	15
4.2. Gümrükleme: En Zayıf Halka	15
4.3. Dijitalleşme: Sektörün Ana Eksenini	15
4.4. Türkiye Lojistik Sektörü: 2026 İlk Çeyrek Performansı.....	16
5. SONUÇ VE STRATEJİK DEĞERLENDİRME.....	17
5.1. Senaryo Analizi	17
5.1.1. Kısa vadeli normalleşme senaryosu (1-2 ay).....	17
5.1.2. Orta vadeli dalgalı denge senaryosu (3-6 ay).....	17
5.1.3. Uzun vadeli yapısal dönüşüm senaryosu.....	17
5.2. Stratejik Öneriler.....	18
5.2.1. Bölgesel ölçek (Bandırma).....	18
5.2.2. Sektörel ölçekte (armatörler ve lojistik işletmeler)	18
5.2.3. Ulusal ölçek (Türkiye)	18
KAYNAKÇA.....	19

ÖZET

2026 yılının ilk çeyreği, BANÜ-DTLM'nin önceki sektör raporunda da incelendiği üzere, Hürmüz Boğazı krizinin küresel emtia, navlun ve yakıt piyasalarını eş zamanlı olarak sarstığı tarihî bir kırılmaya sahne olmuştu. İkinci çeyrek ise bu krizin hem zirvesini hem de ilk normalleşme sinyallerini bir arada barındıran, olağanüstü oynak bir dönem olarak kayda geçmiştir. Bu rapor, söz konusu küresel görünümü detaylı biçimde ele almakla birlikte, analizini bölgesel kalkınma perspektifiyle de zenginleştirmektedir.

Raporun ayırt edici yönü, küresel ölçekteki makro gelişmeler ile yerel ölçekteki yapısal sorunları aynı analitik çerçevede buluşturmasıdır. 10 Haziran 2026'da Bandırma'da düzenlenen Trakya Üniversiteler Birliği Bölgesel Kalkınma Çalıştayı'nın Lojistik Masası'ndan elde edilen saha bulguları, küresel jeopolitik şokların yerel liman-lojistik ekosistemlerine nasıl yansıdığını somutlaştıran bir mercekle işlevi görmektedir. Böylece rapor, "düşük katma değerli lojistik" ve "yakıt maliyeti belirsizliği" gibi sahada dile getirilen kaygıların, aslında küresel arz zinciri dönüşümünün birer yerel tezahürü olduğunu ortaya koymayı amaçlamaktadır.

1. BÖLGESEL KALKINMA VE LOJİSTİK: TRAKYA ÜNİVERSİTELER BİRLİĞİ ÇALIŞTAYI LOJİSTİK MASASI

10 Haziran 2026'da Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi ev sahipliğinde gerçekleştirilen Trakya Üniversiteler Birliği Bölgesel Kalkınma Çalıştayı kapsamında yürütülen Lojistik ve Bölgesel Kalkınma Masası'nın başkanlığını Merkezimiz Müdürü Dr. Öğr. Üyesi Ersin Fırat Akgül üstlenirken raportörlük görevlerini Merkez Müdür Yardımcısı Araş. Gör. Ahmet Can Mutlu ve Denizcilik Fakültesi Öğretim Elemanı Araş. Gör. Berkay Özmen yürütmüştür. Masa çalışmaları; Bandırma Bölge Liman Başkanı Kürşad Ayyıldız, Çelebi Bandırma Limanı Operasyon Müdürü Erhan Bambal, S.S. Erdek Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi / MarmaraRoRo DPA Ahmet Tekin, Bosa Shipping kurucusu Dağhan Kani Köse, A. Rıza Kınay Vapur Acenteliği Bandırma Şube Müdürü Sinan Şenol, BANÜ Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölüm Başkanı Doç. Dr. Emrah Akdamar, Oğuz Transport Filo Operasyon Uzmanı Emre Tepe ve Intertek Caleb-Brett Kuru Yük Enspektörü Halil İbrahim Dal'ın katkılarıyla şekillenmiştir. SWOT analizi çerçevesinde Bandırma liman-lojistik ekosistemini değerlendirmiştir. Masa çalışması, üç kritik sorun ve bunlara yönelik çözüm önerileri ile sonuçlanmıştır.

1.1. SWOT Analizi Bulguları

Güçlü yönler açısından masa, Bandırma'nın güçlü coğrafi konumunu (%100) ve Güney Marmara'nın sanayi-tarım üretim merkezlerine yakınlığını (%87,5) ön plana çıkarmış; dökme yük alanındaki birikimi (%85) ise bir diğer temel avantaj olarak belirlenmiştir. Katılımcılar Bandırma'nın özellikle Ro/Ro taşımacılığı bakımından stratejik bir liman olduğunu vurgulamış; ancak mevcut altyapının bu stratejik konumu tam olarak karşılayamadığını da teslim etmiştir.

Bu noktada, masanın dökme yük ve Ro/Ro odaklı vurgusu, Türkiye'nin liman uzmanlaşması dinamikleriyle uyumludur. Kızıldeniz krizinin ardından büyük hat operatörlerinin Ümit Burnu rotasına yönelmesiyle konteyner trafiğinin belirli mega-limanlarda yoğunlaştığı, bunun Türkiye'ye özellikle Doğu Akdeniz ve Mersin Limanı üzerinden yansıdığı bir dönemde (Bağımsız Denetim Türkiye, 2026), Bandırma gibi limanların niş bir konumlanma (dökme yük, Ro/Ro) benimsemesi rasyonel bir stratejik tercih olarak değerlendirilebilir.

Zayıf yönler incelendiğinde tablo daha ağır bir görünüm sergilemektedir. "Şehrin genel yapısının yüksek konteyner trafiğini kaldırmaya uygun olmaması" ve "yüksek katma değerli

lojistik hizmetlerin yeterince gelişmemiş olması" her ikisi de tam puanla (%100) birincil yapısal kısıt olarak belirlenmiştir. Bu bulgular masa tartışmasında "Konteyner elleçleyebilecek bir liman değil" ve "Avrupa'da liman arka sahası limana hizmet eder; ancak bizde maalesef öyle değil" sözleriyle somutlaşmıştır. Kapasite yetersizliği (%82,5) bu tabloyu pekiştirmektedir: liman kapasitesi 6 milyon tona yakın olmasına rağmen fiilen 5-5,5 milyon ton düzeyinde elleçleme yapılabilmekte; oysa bölgenin gerçek ticaret potansiyelinin 15-20 milyon tona ulaşabileceği değerlendirilmektedir.

Masanın "liman arka sahası" tespiti, liman ekonomisi literatüründe liman bölgeselleşmesi (port regionalization) olarak kavramsallaştırılan olguya doğrudan karşılık gelmektedir. Bu yaklaşım, modern limanların rekabet gücünün artık yalnızca rıhtım ve terminal kapasitesiyle değil, arka saha (hinterland) entegrasyonu ve intermodal bağlantı ağlarının kalitesiyle belirlendiğini ortaya koymaktadır (Notteboom & Rodrigue, 2005). Bandırma'nın altyapı-potansiyel uyumsuzluğu, bu teorik çerçevede arka saha entegrasyonu eksikliğinin tipik bir görünümü olarak okunabilir.

Tehditler cephesinde ekonomik dalgalanmalar, akaryakıt ve enerji maliyetlerindeki yükseliş ile paydaşlar arası çıkar çatışmalarının üçü birden tam puanla (%100) en yüksek tehdit kategorisinde yer almıştır. "Yakıt maliyetlerindeki artış planlamayı da etkiliyor; kısa vadeli bile planlama yapabilmek oldukça zor" ifadesi bu tehdidin gündelik operasyonel yansımaları özetlemekte; "Masada yazılanlar sahaya uymuyor" ve "Herkes kendi işini yapsa bu kadar sıkıntı olmaz" tespitleri ise koordinasyon ve uygulama zafiyetine işaret etmektedir. Ayrıca bürokrasinin yükü "Dökümantasyon süreci ağır ve basılı doküman üzerinden işliyor" sözleriyle vurgulanmıştır.

Masanın yakıt maliyeti kaygısı, raporun ikinci ana temasıyla doğrudan köprü kurmaktadır. Nitekim petrol ve rafine ürün fiyatlarının yüksek seyretmesinin kara yolu, deniz yolu ve hava kargo şirketlerinin yakıt giderlerini artırarak sektör kârlılığı üzerinde baskı yarattığı, ulusal düzeyde de tespit edilmiştir (Türkiye İş Bankası, 2026). Bu durum, sahadaki operasyonel kaygının küresel bir jeopolitik şokun yerel yansıması olduğunu göstermektedir.

Fırsatlar arasında Erdek Limanı'nın daha işlevsel bir konuma taşınması tam puanla (%100) öne çıkmış; bunu intermodal çözümlerin etkin kullanımı (%80) izlemiştir. "Demiryolu bağlantıları liman yatırımlarında olmazsa olmaz" ve "şehir içi trafiği demiryolu hattıyla hafifletmek gerekir" vurguları, intermodal önceliğin masada geniş kabul gördüğünü ortaya koymaktadır.

1.2. Tespit Edilen Üç Kritik Sorun

1.2.1. Politika-uygulama kopukluğu

Geliştirilen lojistik politikalar ve planlama belgelerinin saha gerçekliğiyle örtüşmemesi. "Optimizasyon problemi öne çıkıyor; ölçemediğini yönetemezsin" tespiti bu kopukluğun hem nedenini hem sonucunu ifade etmektedir. Bu vurgu, lojistik performans ölçümü alanındaki güncel metodolojik dönüşümle birebir örtüşmektedir. Dünya Bankası'nın 2025'te köklü biçimde yenilediği Lojistik Performans Göstergeleri (LPI 2.0), tam da bu sorunu gidermek üzere algı temelli anket yaklaşımından gerçek sevkiyat-düzeyi operasyonel veriye geçmiş; sınır prosedürleri ve aktarma noktalarındaki zaman kayıplarını ve öngörülemezliği niceliksel olarak ölçen bir çerçeve sunmuştur (World Bank, 2025). Bandırma'nın "gerçek zamanlı operasyon verisi" ihtiyacı, bu küresel yönelimle aynı doğrultudadır.

1.2.2. Ekonomik dalgalanmalar ve rekabet çarpıklığı

Yakıt maliyeti oynaklığı ile köprü geçiş ücretleri ve teşvik mekanizmalarının yarattığı rekabet dengesizliği, Ro/Ro ve denizyolu taşımacılığını karayolu karşısında dezavantajlı kılmaktadır. Karayolundan kısa mesafe deniz taşımacılığına (short sea shipping) modal kayma üzerine yapılmış kapsamlı bir sistematik literatür taramasına göre, kısa deniz taşımacılığının karayoluna kıyasla performansının değerlendirilmesinde dışsal maliyetleri de (sıkışıklık, kaza, gürültü, emisyon gibi) kapsayan ekonomik boyutun, çevresel boyut ve hizmet kalitesi boyutuyla birlikte ele alınması gerektiğini önermekte; ayrıca koordinasyon ve iş birliğinin taşıma zincirindeki her aktör için sağladığı ekonomik ve finansal avantajların da değerlendirilmesi gerektiğine işaret etmektedir (Raza vd., 2020). Bandırma masasının köprü geçiş ücretleri ve teşvik mekanizmalarına ilişkin tespiti, bu çerçevede yalnızca yerel bir şikâyet değil, modal kayma politikalarının küresel ölçekte hâlâ tam olarak çözülememiş, akademik araştırma gündeminin merkezinde duran yapısal bir sorununun somut bir örneğidir.

1.2.3. Paydaşlar arası çıkar çatışmaları ve koordinasyon zafiyeti

Kamu kurumları, liman işletmecileri, taşıyanlar ve yerel yönetimler arasındaki uyumsuzluk, ortak yatırım ve operasyonel kararların alınmasını geciktirmektedir. "Masada yazılanlar sahaya uymuyor" ve "herkes kendi işini yapsa bu kadar sıkıntı olmaz" tespitleri, liman ekonomisi literatüründe liman kümesi (port cluster) yönetişimi olarak adlandırılan bir olguya işaret etmektedir. Limanlar, tek bir aktörün kontrolünde olmayan, çok sayıda bağımsız kamu ve özel paydaşın bir arada faaliyet gösterdiği kümeler olarak işlemekte; bu

paydaşlar arasındaki koordinasyon eksikliği, kümenin toplam performansını bireysel aktörlerin performansının toplamından daha düşük bir noktaya çekebilmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında Bandırma'daki koordinasyon zafiyeti, münferit bir yönetim hatası değil, liman kümelerinin yapısal bir özelliğidir; çözüm de buna uygun olarak bireysel kurumların iyi niyetine değil, kümenin tamamını kapsayan resmî bir koordinasyon mekanizmasının (örneğin ortak bir liman yönetim kurulu veya düzenli paydaş toplantıları) kurumsallaştırılmasına bağlıdır.

1.3. Çözüm Önerileri

1.3.1. Bölgesel liman master planı ve Erdek Limanı'nın yeniden konumlandırılması

Mevcut limanın 5-5,5 milyon tonluk fiili elleçleme kapasitesi ile bölgenin 15-20 milyon tonluk gerçek ticaret potansiyeli arasındaki açık, tek bir liman üzerinden çözülebilecek bir sorun değildir; bu nedenle önerilen çözüm, Bandırma Limanı'nı tek başına büyütme yerine bölgesel bir liman sistemi kurmaktır. Bu çerçevede Erdek Limanı'nın, Bandırma'yı ikame eden değil onu tamamlayan bir kapasite havuzu olarak yeniden konumlandırılması; yük tipine göre işlevsel ayrışmaya gidilerek (örneğin dökme yük ve Ro/Ro trafiğinin Bandırma'da yoğunlaşması, belirli niş yüklerin Erdek'e yönlendirilmesi) iki limanın rekabet değil tamamlayıcılık ilişkisi içinde planlanması önerilmektedir. Söz konusu master planın hazırlık sürecinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İl Özel İdaresi, liman işletmecileri ve yerel sanayi odaları temsilcilerinin yer aldığı bir teknik komisyon kurulması; planın yalnızca fiziksel kapasiteyi değil, arka saha (hinterland) bağlantılarını da kapsayacak şekilde bütüncül tasarlanması, raporun 1.2 numaralı bölümünde değinilen liman bölgeselleşmesi (port regionalization) çerçevesiyle de örtüşmektedir.

1.3.2. Demiryolu-liman intermodal entegrasyon projesi

Bandırma Limanı'nın rıhtımlara doğrudan bağlı demiryolu hattına sahip olması önemli bir yapısal avantaj olmakla birlikte, bu hattın kapasitesi ve intermodal aktarma altyapısı mevcut potansiyeli karşılamaktan uzaktır; ayrıca özel sektörün demiryolu işletmeciliği alanındaki kısıtlı rolü, demiryolu-liman entegrasyonunun tam verimle işlemlerini sınırlamaktadır. Bu sorunun çözümü için önerilen entegrasyon projesi üç bileşenden oluşmaktadır: birincisi, mevcut rıhtım bağlantılı demiryolu hattının kapasitesinin artırılması ve liman çevresindeki büyük ölçekli arazinin (yaklaşık 800 bin metrekarelik bir alanın önemli bir kısmı) intermodal terminal ve CFS (Container Freight Station) sahası olarak değerlendirilmesi; ikincisi, özel sektörün demiryolu işletmeciliği yapmasının önünün açılması yönünde TCDD,

Bandırma Belediyesi ve liman işletmecisini bir araya getiren ortak bir yol haritası ve finansman modelinin oluşturulması; üçüncüsü ise gemiden doğrudan vagona aktarım operasyonlarının (özellikle hububat ve dökme yük segmentinde) yaygınlaştırılarak şehir içi kamyon trafiğinin azaltılmasıdır. Bu öneri, yalnızca yerel bir altyapı sorununu değil, Türkiye'nin ulusal koridor stratejilerinin bir parçası olma potansiyelini de taşımaktadır; nitekim 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 bağlayan Kalkınma Yolu projeleri, Türkiye'nin transit rolünü güçlendiren girişimler olarak değerlendirilmektedir. Bandırma'nın bu makro koridorlara güçlendirilmiş demiryolu kapasitesiyle eklenmesi, limanın yalnızca bölgesel değil ulusal ölçekte de bir besleme noktasına dönüşmesini sağlayabilir.

1.3.3. Dijital lojistik platformu ve bürokratik süreç reformu

Masada sıkça dile getirilen "ölçemediğini yönetemezsin" tespiti, çözümün de yol haritasını çizmektedir: önce ölçülebilir, gerçek zamanlı bir veri altyapısı kurulmalı, ardından bu veri üzerinden süreç reformu yapılmalıdır. Bu kapsamda önerilen adımlar şunlardır: liman operasyonlarına (gemi bekleme süreleri, elleçleme hızı, kapasite kullanım oranı gibi) ilişkin verilerin gerçek zamanlı toplanacağı dijital bir izleme platformunun kurulması; gümrük, liman idaresi, nakliyeciler ve ihracatçıları tek bir arayüzde buluşturan bir tek pencere sisteminin hayata geçirilmesi; ve halen büyük ölçüde basılı evrak ile yürütülen ordino ve sevkiyat belgesi süreçlerinin elektronik konşimento ve dijital onay mekanizmalarıyla ikame edilmesi. Bu reformun, raporun 3.2 numaralı bölümünde değinilen Dünya Bankası'nın yeni nesil Lojistik Performans Göstergeleri (LPI 2.0) metodolojisiyle uyumlu bir veri mimarisi üzerine kurulması, Bandırma'nın yalnızca yerel ihtiyacı karşılama değil, ulusal ve uluslararası kıyaslamalarda da ölçülebilir bir konuma gelmesini sağlayacaktır (World Bank, 2025).

2. KÜRESEL EMTİA PİYASALARI

2.1 Ham Petrol ve Petrol Ürünleri

Çeyreğin ilk yarısı, modern enerji piyasası tarihinin en sert arz şoklarından birine sahne olmuştur. Uluslararası Enerji Ajansı, Hürmüz'den geçen ham petrol ve ürün akışlarının savaş öncesi yaklaşık 20 milyon varil/günden bir damla seviyesine düştüğünü, Körfez ülkelerinin toplam petrol üretimini en az 10 milyon varil/gün kısıtığını belirterek bunu "küresel petrol piyasası tarihindeki en büyük arz aksaklığı" olarak nitelendirmiştir (IEA, 2026). ABD Enerji Bilgi İdaresi'nin tahminlerine göre Brent ham petrol fiyatı Mart'ta ortalama 103 dolar iken ikinci çeyrekte 115 dolarla zirve yapmış; üretim kısıntılarının Nisan'da 9,1 milyon varil/güne ulaşması öngörülmüştür (U.S. Energy Information Administration - EIA, 2026). Fiyatlar 7 Nisan'da Haziran 2022'den bu yana en yüksek seviye olan 138 dolara ulaşmış, Nisan ayı ortalaması 117 dolar olmuştur.

Çeyreğin ikinci yarısında tablo çarpıcı biçimde tersine dönmüştür. ABD-İran arasında barışa doğru ilerleme ve Hürmüz'ün yeniden açılma beklentisiyle Brent, 26 Haziran itibarıyla, 27 Şubat'tan bu yana en düşük seviyeye olan 73 doların altına gerilemiştir. Hürmüz'den geçişlerin hızlanmasıyla Basra Körfezi ihracatı savaş öncesi seviyelerin yaklaşık yüzde 75'ine toparlanmış; Suudi Arabistan Ras Tanura terminalinde tanker yüklemeleri başlamıştır (CNBC / Reuters, 2026). Böylece çeyrek, 138 dolardan 73 dolara inen olağanüstü bir "V" hareketiyle kapanmıştır (Trading Economics, 2026).

Bu sert hareketi tarihsel perspektife oturtmak gerekir. Fitch Ratings, petrol şokunun dünya büyümesi için güçlü bir ters rüzgâr oluşturduğunu ancak temel senaryonun 1970'lerin yıkıcı petrol şoklarından çok daha az şiddetli olduğunu; petrolün küresel GSYİH içindeki payının 1980'den bu yana yaklaşık yüzde 50 azaldığını vurgulamıştır (Investing News Network, 2026). Bu yapısal değişim, modern ekonomilerin enerji şoklarına karşı görece daha dirençli hâle geldiğini göstermektedir.

2.2 Tahıl

Tahıl piyasaları çeyrek boyunca kesintisiz bir yükseliş eğilimi sergilemiştir. FAO Gıda Fiyat Endeksi Mayıs 2026'da 130,8 puanda gerçekleşmiş; aylık bazda yatay seyretmekle birlikte yıllık bazda yüzde 2,9 yüksek kalmıştır (Food and Agriculture Organization of the United Nations - FAO, 2026b). Tahıl alt endeksi ise Mayıs'ta 114,3 puana ulaşarak aydan aya yüzde

2,6, yıldan yıla yüzde 4,9 artış kaydetmiş; Haziran 2024'ten bu yana en yüksek seviyeye çıkmıştır (Food and Agriculture Organization of the United Nations - FAO, 2026a).

Yükselişin sürükleyicisi buğday olmuştur. Dünya buğday fiyatları üst üste dördüncü ay yükselmiş; ABD başta olmak üzere büyük ihracatçılarda beklenenden düşük hasatlar belirleyici olmuştur. Özellikle ABD kışlık buğday rekoltesinin onlarca yılın en zayıf koşullarında olması, yüksek yakıt ve gübre maliyetleriyle birleşerek küresel ölçekte yukarı yönlü baskı yaratmıştır; ABD HRW (Hard Red Winter) buğday fiyatları Mayıs'ta bir yıl öncesine göre yüzde 28 yüksek seyretmiştir (Grain Journal, 2026). Mısır fiyatları da güçlü ithalat talebi, Brezilya ve ABD'deki sıkışan arz ve etanol kaynaklı talep nedeniyle yükselmiştir.

FAO yetkilileri, Hürmüz Boğazı dâhil kilit ticaret güzergâhlarındaki belirsizliğin gübre kullanımını azaltabileceği ve gıda fiyatları üzerinde ek baskı oluşturabileceği uyarısını yinelemiştir (Food and Agriculture Organization of the United Nations - FAO, 2026a). Önümüzdeki sezon için ise küresel tahıl ticaretinin yüzde 0,3 daralarak 507,2 milyon tona gerilemesi beklenmektedir.

2.3. Çelik, Demir Cevheri ve Kömür

Çelik ve demir cevheri piyasaları, tahılın aksine, talep zayıflığı altında gerilemiştir. OECD'nin Haziran 2026 tarihli Çelik Görünümü raporuna göre küresel çelik talebinin 2026'da yalnızca yüzde 0,4 artması beklenmekte; bu, sektörün üst üste beşinci durgunluk yılına işaret etmektedir. Çin talebi 2025'te yüzde 6,9 düşmüş, 2026'da bir yüzde 0,6 daha gerilemesi öngörülmüştür (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD, 2026). Demir cevheri tarafında ise küresel arzın Gine'deki Simandou madeninin devreye girmesiyle genişlemesi ve fiyatların 2026 boyunca baskı altında kalarak ortalama 95 dolar/ton dolayında seyretmesi beklenmektedir (ING, 2025).

Bu dönemin en önemli düzenleyici gelişmesi, AB'nin Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması'nın (CBAM) 1 Ocak 2026'da kesin uygulama aşamasına geçmesidir. S&P Global'in değerlendirmesiyle bu düzenleme, Avrupa çelik fiyatlarında "talebin önüne geçerek ana belirleyici hâline gelmiş"; Çin, Hindistan, Türkiye ve Ukrayna gibi yüksek karbonlu ihracatçıların rekabet gücünü aşındırmaya başlamıştır (Steelonthenet.com, 2026). Bu gelişme, Türkiye çelik sektörü açısından doğrudan stratejik önem taşımaktadır.

Demir cevheri ile kömür arasında ilginç bir fiyat çatlama yaşanmıştır. Çin'in en önemli kömür üretim bölgesi Shanxi'de Mayıs 2026 sonunda en az 82 ölümlü sonuçlanan ölümcül bir maden kazasının ardından eyalet genelinde güvenlik denetimleri başlatılmış ve çok sayıda madende üretim durmuştur. Bu durum, demir cevheri fiyatları düşerken kokkümürlü ve koks fiyatlarının ters yönde hareket etmesine yol açmış; çelik üreticilerinin marjlarını daha da sıkıştırmıştır (Discovery Alert, 2026b).

2.4. Nadir Toprak Elementleri ve Kritik Metaller

İkinci çeyreğin en stratejik emtia başlığı, nadir toprak elementleri ve kritik metaller olmuştur. Trump-Xi görüşmesinin ardından Çin, kritik mineraller üzerindeki ihracat kontrollerini bir yıllığına (7 Kasım 2025 – 10 Kasım 2026) askıya almıştır. Söz konusu askıya alma; nadir toprak elementlerini, lityum batarya malzemelerini, galyum, germanyum, antimon, tungsten ve grafiti kapsamaktadır (Rare Earth Exchanges, 2025).

Ancak bu adım, kalıcı bir politika değişimi değil taktik bir duraklama olarak yorumlanmaktadır; zira yapısal bağımlılık değişmemiştir. Çin nadir toprak işleminin yaklaşık yüzde 90'ını, ayrıştırma ve rafine aşamalarının ise yüzde 91'ini kontrol etmektedir (International Energy Agency - IEA, 2025). S&P Global'e göre Çin-dışı işleme kapasitesi kısıtlı kaldıkça neodimyum-praseodimyum mıknatıs malzemeleri ve belirli ağır nadir topraklar için fiyat primlerinin 2026 boyunca, hatta sonrasında da süreceği öngörülmektedir (S&P Global, 2026). Savunma, yapay zekâ veri merkezleri ve elektrikli araç sektörlerini doğrudan ilgilendiren bu kırılganlık, küresel tedarik zincirlerinin en hassas başlıklarından biri olmaya devam etmektedir.

3. NAVLUN PİYASALARI VE ENDEKSLER

İkinci çeyrek, navlun piyasalarında segmentler arası belirgin bir ayrışmaya sahne olmuştur. Tanker piyasası rekordan normalleşmeye geçerken, kuru yük endeksi gerilemiş, konteyner endeksleri ise zirve yapmıştır.

3.1 Tanker Segmenti (BDTI / BCTI)

Çeyreğin ilk yarısı tanker piyasası için tarihî düzeyde güçlü geçmiştir. Nisan ortasında TD3C rotası (Körfez-Çin, 270.000 ton) Worldscale 467 düzeyinde değerlendirilmiş; bu, standart Baltık VLCC için günlük gidiş-dönüş yaklaşık 474.000 dolarlık bir zaman charter eşdeğerine (TCE) karşılık gelmiştir (Baltic Exchange, 2026). Bu seviye, Mart ayında kaydedilen 423.736 dolarlık tarihî zirvenin de üzerine çıktığını göstermektedir.

Çeyreğin ikinci yarısında ateşkes beklentisiyle tablo yumuşamaya başlamıştır. Breakwave Advisors'ın değerlendirmesine göre VLCC piyasası giderek bir aksaklık-kaynaklı ortamdan temel arz-talep dinamiklerinin belirlediği bir ortama geçmiş; jeopolitik primin kademeli erimesiyle navlunlar özellikle Süveyş'in batısında gerilemiştir (Breakwave Advisors, 2026). Bununla birlikte, dikkat çekici bir "yeniden açılma paradoksu" yaşanmıştır. Hürmüz'ün yeniden açılmasıyla Basra Körfezi ihracatı toparlanırken tanker müsaitliğinin sıkı kalması nedeniyle Körfez-Hindistan ham petrol navlunları son bir haftada neredeyse iki katına çıkmış, rafineriler sınırlı sayıda gemi için rekabet etmek zorunda kalmıştır (Domain-b, 2026). Yani boğaz açılrsa da gemilerin coğrafi olarak yanlış konumda bulunması, navlunları bir süre daha yüksek tutmuştur.

3.2 Kuru Yük Segmenti (BDI)

Tanker piyasasının aksine Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) çeyrek boyunca zayıf seyretmiştir. Endeks 9 Haziran 2026'da, sekiz gün üst üste düşerek yılın en düşük seviyesi olan 2.818 puana gerilemiştir. Çin'in çelik üretimindeki mevsimsel yavaşlama ve artan kömür arzı kaynaklı zayıf demir cevheri ve kömür talebi bu eğilimi belirlemiştir (KuCoin, 2026). Segment bazında en büyük baskıyı, demir cevheri ve kömür taşıyan büyük tonajlı Capesize gemileri oluşturmuş; Capesize günlük ortalama kazançları Haziran ortasında 35.504 dolar düzeyine inmiştir (Discovery Alert, 2026a).

Bununla birlikte, Haziran ayındaki düşüşe rağmen BDI yıllık bazda yaklaşık yüzde 59 yüksek kalmıştır. Bu durum, yaşanan gerilemenin talep temellerindeki yapısal bir

kırılmadan ziyade, daha geniş bir navlun toparlanma döngüsü içindeki bir düzeltme olduğuna işaret etmektedir (Discovery Alert, 2026a).

3.3 Konteyner Segmenti (WCI / Freightos)

İkinci çeyreğin en çarpıcı navlun hikâyesi konteyner segmentinde yaşanmıştır. Drewry Dünya Konteyner Endeksi (WCI) 11 Haziran'da 1 FEU (40 feet) konteyner başına 3.549 dolara çıkmış (30 Nisan'da 2.216 dolardı); bu yükseliş, önceki yıllardan çok daha erken başlayan bir peak season'la beslenmiştir (FashionNetwork, 2026). Haziran sonuna doğru endeks 22 ayın en yüksek seviyesi olan 4.166 dolara ulaşmıştır (TechTimes, 2026).

Bu olağanüstü yükselişin ardında üç eşzamanlı itici güç yer almaktadır. Birincisi Hürmüz kapanmasıdır. 28 Şubat'tan bu yana Körfez konteyner kapasitesinde yüzde 96,5'lik bir gerileme yaşanmış, yüzlerce gemi Ümit Burnu rotasına kaymış ve Asya-Avrupa seferlerine 10-15 gün eklenmiştir. İkincisi 24 Temmuz'da sona erecek olan Section 122 tarifesidir. İhracatçılar, yeni tarife rejimi yürürlüğe girmeden sevkiyat yapmak için bir öne-yükleme telaşına girmiştir. Üçüncüsü ise erken başlayan peak season talebidir (TechTimes, 2026).

17 Haziran'daki ABD-İran ateşkes mutabakatı diplomatik bir çerçeve yaratmış, ancak operasyonel bir çözüm sunmamıştır. Xeneta'nın baş analisti Peter Sand'in vurguladığı üzere, ateşkes tutsa dahi blokaj küresel konteyner taşımacılığı kapasitesinin yaklaşık yüzde 10'unu etkilemekte ve navlunlar büyük ticaret hatlarında hızla tırmanmaktadır; bu ölçekteki bir aksaklık ve piyasa oynaklığı bir gecede tersine çevrilememektedir. Nitekim yakıt maliyetlerindeki düşüşe rağmen konteyner navlunları, tarife değişiklikleri kaynaklı erken sezon talebi, üretim fiyat artışları ve yakıt kaynaklı ek ücretler nedeniyle yükselmeye devam etmiştir. Körfez servislerinden çıkan yüzlerce gemi küresel rota ağlarına entegre olduğundan, bunların geri döndürülmesi fiziksel yeniden konumlandırma, mürettebat ve takvim düzenlemesi gerektirmektedir. Dolayısıyla konteyner navlunları, ateşkese rağmen kısa vadede gerilememiştir (Supply Chain Dive, 2026).

3.4 Bölgesel Koster Piyasası ve ISTFIX

Türkiye'nin kısa mesafe deniz taşımacılığı (short sea shipping) açısından özel önem taşıyan İstanbul Freight Index (ISTFIX), Karadeniz-Akdeniz-Continent rotalarında 2.000-12.000 dwt arası koster boyutu kuru/genel kargo mini-bulker'ların navlunlarını zaman charter eşdeğeri (USD/gün) bazında izleyen bağımsız bir endekstir. Endeksin güncel sayısal değerleri abonelik gerektirdiğinden kamuya açık biçimde raporlanamamakla birlikte,

Haziran 2026'ya ait haftalık bölgesel kuru yük piyasası verileri, çeyrek sonunda bölgesel taşımacılıkta belirgin bir segment ayrışmasının yaşandığını ortaya koymaktadır (Navis Akademi, 2026c, 2026b, 2026a).

Nehir/deniz tipi ve konvansiyonel koster tahıl navlunları zayıf seyretmiştir. Haziran ayı boyunca Rostov-Marmara rotasında navlunlar 27-28 dolar/ton seviyesinden 24-25 dolar/tona kademeli olarak gerilemiş; Rostov-Mersin rotasında ise 47-48 dolar/tondan 45-46 dolar/ton bandına inmiştir (Navis Akademi, 2026a, 2026c). Ukrayna nehirlerinden Marmara ve Doğu Akdeniz'e çıkış navlunlarında da hafif bir yumuşama gözlemlenmiş; örneğin Kilia-İzmir rotasında 6.000 tonluk buğday yükleri, bir ay önceki 28-29 dolar/ton seviyesinden 26 dolar/tona inmiştir (Navis Akademi, 2026b). Novorossiysk-Marmara arası çelik (21-22 dolar/ton) ve buğday (23-24 dolar/ton) taşımaları ise çeyrek boyunca yatay seyretmiştir. Bu tablo, bölgesel tahıl koster piyasasının görece durgun ve arz fazlası baskısı altında olduğunu göstermektedir.

Buna karşılık Karadeniz çıkışlı uzun rota (deep-sea) navlunları belirgin biçimde güçlenmiştir. Handysize segmentinde Karadeniz-Uzak Doğu taşımaları 13.000 dolar/günden 14.000 dolar/güne yükselmiş; Supramax segmentinde ise Karadeniz-Uzak Doğu günlük kira ortalamaları Haziran ayı boyunca kesintisiz artarak 19.283 dolar/günden 23.075 dolar/güne çıkmıştır (Navis Akademi, 2026c, 2026a). Bu yükseliş, küresel kuru yük piyasasındaki ton-mil genişlemesi ve uzun rota talebiyle paralellik göstermektedir.

Bu ayrışma analitik olarak anlamlı olup, koster piyasası ile deep-sea piyasası Haziran 2026'da ters yönde hareket etmiştir. Küçük tonajlı bölgesel tahıl taşımacılığı zayıflarken, büyük tonajlı uzun mesafe taşımaları güçlenmiştir. Bu durum, Hürmüz krizinin asimetric etkisinin bölgesel ölçekte de gözlemlendiğini ortaya koymaktadır; zira krizin yarattığı güzergâh uzamaları ve ton-mil artışı esas olarak uzun rota segmentini beslerken, Karadeniz iç-bölge tahıl koster piyasası kendi arz-talep dinamikleriyle görece zayıf kalmıştır. Bandırma'nın koster ve mini-bulker trafiğindeki konumu göz önüne alındığında, bölgesel tahıl navlunlarındaki bu durgunluğun yerel liman ekosistemini doğrudan ilgilendirdiği; buna karşın Karadeniz'in uzak rota bağlantılarındaki canlılığın orta vadeli bir fırsat penceresi sunabileceği değerlendirilebilir.

4. LOJİSTİK SEKTÖRÜ BİLEŞENLERİ

Navlun ve emtia piyasalarındaki oynaklık, lojistik sektörünün; depolama, gümrükleme, ambalajlama ve dijitalleşme gibi diğer bileşenlerine de doğrudan yansımıştır.

4.1. Depolama: "Kaliteye Kaçış" Eğilimi

Depolama segmentinde belirgin bir "kaliteye kaçış" (flight to quality) eğilimi gözlemlenmektedir. Colliers'in 2025 üçüncü çeyrek Endüstriyel Piyasa Raporu'na göre kiracı talebi artarken yeni inşaat önemli ölçüde soğumuş; net absorpsiyon 2023 başından bu yana en güçlü çeyreklik rakam olan yaklaşık 60 milyon fit kareye ulaşmıştır. Kiracılar limanlara, demiryolu hub'larına ve e-ticaret koridorlarına yakın modern, verimli tesisleri tercih etmektedir (Inbound Logistics, 2026). Bu eğilim, Bandırma Lojistik Masası'nın "yüksek katma değerli lojistik hizmetler" eksikliği tespitiyle doğrudan ilişkili olup, depolamanın artık salt alan değil, konum ve teknolojik nitelik temelinde rekabet ettiğini göstermektedir.

4.2. Gümrükleme: En Zayıf Halka

Gümrükleme, küresel lojistik performansının en zayıf halkası olmaya devam etmektedir. Dünya Bankası LPI analizine göre altı performans bileşeni arasında "sevkiyat zamanındalığı" çoğu ülkede en yüksek puanları alırken, gümrük ve sınır kurumlarının performansı çoğu ülkede en düşük puanları göstermektedir (World Bank, 2025). Buna karşın dijitalleşme bu darboğazı aşmanın anahtarı olarak değerlendirilebilir. Singapur'un gümrük otoritesi, TradeNet platformu aracılığıyla beyannamelerin yüzde 98'ini 10 dakikanın altında işleme alarak en üst LPI sıralamasına katkıda bulunmaktadır (Marketopia, 2026). Bu örnek, masadaki "dökümantasyon süreci ağır ve basılı doküman üzerinden işliyor" tespitinin küresel kıyaslamasını ve çözüm istikametini sunmaktadır.

4.3. Dijitalleşme: Sektörün Ana Eksen

Dijitalleşme, 2026 yılı itibarıyla lojistik sektörünün ana dönüşüm eksenine hâline gelmiştir. Inbound Logistics'in 2026 araştırmasına göre katılımcıların üçte biri (yüzde 34) teknolojiyi lojistik stratejilerinin temel itici gücü olarak tanımlamakta; yüzde 44'ü öngörü ve görünürlüğü en önemli teknoloji odak alanı olarak belirtmektedir. Freight forwarder ve 3PL firmalarının yaklaşık yüzde 40'ı 2026 bütçelerinin dörtte birinden fazlasını teknolojiye ayırmaktadır (Inbound Logistics, 2026).

Türkiye özelinde de benzer bir dönüşüm yaşanmaktadır. E-ihracatın yükselişiyile birlikte API entegrasyonları, otomatik etiketleme sistemleri, elektronik konşimento uygulamaları ve gerçek zamanlı kargo takibi standart hâle gelmektedir (Fuar Dergisi, 2026). Bu gelişme, Bandırma Lojistik Masası'nın "dijital lojistik platformu ve tek pencere sistemi" önerisinin yalnızca yerel bir ihtiyaç değil, sektörel bir zorunluluk olduğunu doğrulamaktadır.

4.4. Türkiye Lojistik Sektörü: 2026 İlk Çeyrek Performansı

Türkiye lojistik sektörünün reel performansı, küresel jeopolitik baskının yerel yansımalarını somut biçimde göstermektedir. Türkiye İş Bankası'nın 2026 ilk çeyrek raporuna göre taşımacılık ana endeksi yıllık bazda yüzde 4,4 gerilerken; karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı ve depolama faaliyetlerinde sırasıyla yüzde 6,2, yüzde 6,1 ve yüzde 7,8 oranlarında düşüş kaydedilmiştir. Buna karşılık havayolu taşımacılığı reel cirosunu yüzde 7,1 artırarak diğer alt sektörlerden pozitif ayrılmıştır (Türkiye İş Bankası, 2026). Depolamadaki yüzde 7,8'lik düşüş, Bandırma Masası'nın kapasite kaygılarıyla makro düzeyde örtüşmektedir.

Sektörün stratejik önemi tartışmasızdır. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Başkanı'nın değerlendirmesine göre Türkiye ekonomisinin yaklaşık 1,5 trilyon dolarlık büyüklüğü içinde lojistik sektörü 200 milyar dolar seviyesinde bir hacme ulaşmış; 2025'te yaklaşık 128 milyar dolar olarak gerçekleşen hizmet ihracatının 38 milyar dolarlık kısmı lojistik ve taşımacılıktan gelmiştir (Bağımsız Denetim Türkiye, 2026). Resmî verilere göre Türkiye'nin hizmet ihracatı 2025'te yıllık yüzde 4,6 artışla 122,6 milyar dolara ulaşmış, hizmet ticareti fazlası 63,5 milyar dolara yükselmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2026).

5. SONUÇ VE STRATEJİK DEĞERLENDİRME

2026 yılının ikinci çeyreği hem küresel hem de bölgesel ölçekte, lojistik ve denizcilik sektörlerinin bir geçiş döneminden geçtiğini ortaya koymaktadır. Küresel düzeyde Hürmüz krizi, çeyrek içinde hem tarihî zirvesine ulaşmış hem de ateşkes sürecinin ilk işaretleriyle yumuşamaya başlamıştır. Bu olağanüstü oynaklık, krizlerin artık doğrusal değil çok katmanlı ve eş zamanlı biçimde yayıldığı yeni bir piyasa düzeninin habercisidir. Bölgesel düzeyde ise Bandırma Lojistik Masası'nın bulguları, bu küresel şokların yerel liman ekosistemlerine yakıt maliyeti belirsizliği, planlama güçlüğü ve rekabet çarpıklığı biçiminde yansıdığını göstermektedir.

5.1. Senaryo Analizi

5.1.1. Kısa vadeli normalleşme senaryosu (1-2 ay)

Ateşkes mutabakatının operasyonel çözüme dönüşmesi ve Hürmüz'ün tam kapasiteyle açılması durumunda tanker navlun primlerinin gerilemeye devam etmesi, yakıt piyasalarındaki coğrafi ayrışmanın yumuşaması beklenmektedir. Ancak konteyner segmentinde gözlemlendiği üzere, fiziksel yeniden konumlandırma ve sigorta primlerinin normalleşmesi zaman alacağından, navlun düzeltilmesi gecikmeli olacaktır.

5.1.2. Orta vadeli dalgalı denge senaryosu (3-6 ay)

Ateşkesin kırılgan kalması ve bölgesel gerginliklerin sürmesi halinde tahıl ve gübre başta olmak üzere emtia fiyatlarında yüksek seyrin devam etmesi; konteyner navlunlarında peak season ve tarife belirsizliği kaynaklı oynaklığın sürmesi; Hazar/INSTC koridoruna yatırım ilgisinin artması beklenmektedir. CBAM ve AB ETS yükümlülükleri bu dönemde maliyet yapısını kalıcı biçimde yukarı çekecektir.

5.1.3. Uzun vadeli yapısal dönüşüm senaryosu

Kalıcı jeopolitik bloklaşma veya güzergâh risklerinin süreklilik kazanması halinde küresel ticaretin köklü bir güzergâh yeniden yapılanmasına gitmesi; alternatif yakıt geçişinin hızlanması, nadir metal tedarik zincirlerinde çeşitlendirme baskısının artması ve Türkiye dâhil transit ülkelerin aktarma (transshipment) rolünün güçlenmesi öngörülmektedir.

5.2. Stratejik Öneriler

5.2.1. Bölgesel ölçek (Bandırma)

Bandırma Liman master planının 15-20 milyon tonluk potansiyel gözetilerek hazırlanması, demiryolu-liman intermodal entegrasyonunun TCDD ve yerel paydaşlarla yol haritasına bağlanması ve dijital lojistik platformu ile tek pencere sisteminin hayata geçirilmesi öncelikli adımlardır. Bandırma'nın dökme yük ve Ro/Ro uzmanlaşmasını, konteyner rekabetine girmek yerine derinleştirilmesi rasyonel bir konumlanmadır.

5.2.2. Sektörel ölçekte (armatörler ve lojistik işletmeler)

Yüksek volatilité ortamında yakıt bütçelerinin uygun endeksler üzerinden korunması; Körfez güzergâhına bağımlı aktörlerin alternatif transit hazırlığı ve savaş riski sigorta sözleşmelerini gözden geçirmesi; kuru yük segmentindeki görece sakin seyrin sunduğu seçici fırsatların değerlendirilmesi ve CII uyum planlarının yakıt geçiş stratejisiyle entegre edilmesi önerilmektedir.

5.2.3. Ulusal ölçek (Türkiye)

Enerji tedarik çeşitliliği ve coğrafi konum Türkiye'ye kısa vadeli bir avantaj sunmakta; Orta Koridor ve Kalkınma Yolu projeleri bu avantajı yapısal bir fırsata dönüştürme potansiyeli taşımaktadır. Ancak CBAM ve AB ETS'nin yarattığı düzenleyici baskı, yeşil lojistik ve dijitalleşme yatırımlarını ertelenemez kılmaktadır. Türkiye'nin kendi karbon fiyatlandırma mekanizmasını geliştirmesi, bu uyum sürecinin merkezinde yer almalıdır.

Sonuç olarak 2026 yılının ikinci çeyreği, küresel jeopolitik şokların yerel kalkınma gündemlerinden bağımsız düşünölemeyeceğini bir kez daha kanıtlamıştır. Bandırma gibi bölgesel limanların geleceği, hem küresel güzergâh ve regölasyon dinamiklerini doğru okumaya hem de yerel koordinasyon ve altyapı sorunlarını çözmeye bağılıdır. BANÜ-DTLM, bu çok katmanlı etkileşimi izlemeye ve bulgularını akademik ve sektörel kamuoyuyla paylaşmaya devam edecektir.

KAYNAKÇA

- Bağımsız Denetim Türkiye. (2026, Ocak 7). *Lojistik, ekonominin nabzını tutan stratejik bir sektör oldu*. <https://www.bdturkey.com/lojistik-ekonominin-nabzini-tutan-stratejik-bir-sektor-oldu/>
- Baltic Exchange. (2026, Nisan 17). *Tanker report – Week 16*. <https://www.balticexchange.com/en/data-services/WeeklyRoundup/tanker/news/2026/tanker-report-week-16.html>
- Breakwave Advisors. (2026, Haziran 16). *Breakwave bi-weekly tanker report*. <https://www.breakwaveadvisors.com/insights/6162026wetreportkjujun202698>
- CNBC / Reuters. (2026, Haziran 27). *Saudi Aramco resumes oil loading at Ras Tanura in boost to supply*. <https://www.cnbc.com/amp/2026/06/27/saudi-aramco-resumes-oil-loading-at-ras-tanura-in-boost-to-supply.html>
- Discovery Alert. (2026a). *Baltic Dry Index and Capesize rates: Bauxite trade 2026*. <https://discoveryalert.com.au/baltic-dry-index-capesize-rates-bauxite-trade-2026/>
- Discovery Alert. (2026b). *Iron ore prices and China steel demand crisis 2026*. <https://discoveryalert.com.au/iron-ore-prices-china-steel-demand-crisis-2026/>
- Domain-b. (2026, Haziran 24). *India-bound oil tanker rates surge as Gulf shipping capacity tightens*. <https://www.domain-b.com/industry/industry-general/india-bound-oil-tanker-rates-gulf-shipping-capacity-tightens-2026>
- FashionNetwork. (2026, Haziran). *Freight: Anticipation of the peak season sends westbound costs soaring*. <https://us.fashionnetwork.com/news/Freight-anticipation-of-the-peak-season-sends-westbound-costs-soaring,1839901.html>
- Food and Agriculture Organization of the United Nations - FAO. (2026a). *FAO Food Price Index*. <https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en>
- Food and Agriculture Organization of the United Nations - FAO. (2026b). *FAO Food Price Index broadly stable in May even as cereal quotations increase*. <https://www.fao.org/newsroom/detail/fao-food-price-index-broadly-stable-in-may-even-as-cereal-quotations-increase/en>

- Fuar Dergisi. (2026, Mart 12). *E-ihracatın yükselişi lojistik sektörünü nasıl etkileyecek?* <https://www.fuartergisi.com.tr/e-ihracatin-yukselisi-lojistik-sektorunu-nasil-etkileyecek>
- Grain Journal. (2026). *FAO reports stable global food prices as cereal costs rise.* <https://www.grainjournal.com/article/1144390/fao-reports-stable-global-food-prices-as-cereal-costs-rise>
- IEA. (2026). *Oil Market Report - March 2026.* <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-march-2026>
- Inbound Logistics. (2026, Nisan). *Takeaways shaping the future of the global supply chain.* <https://www.inboundlogistics.com/articles/takeaways-shaping-the-future-of-the-global-supply-chain-1225/>
- ING. (2025, Aralık 8). *Iron ore heads for a softer year.* <https://think.ing.com/articles/iron-ore-heads-for-a-softer-year/>
- International Energy Agency - IEA. (2025). *With new export controls on critical minerals, supply concentration risks become reality.* <https://www.iea.org/commentaries/with-new-export-controls-on-critical-minerals-supply-concentration-risks-become-reality>
- Investing News Network. (2026). *Oil and gas price trends: Q2 2026 review and forecast.* <https://investingnews.com/oil-gas-forecast/>
- KuCoin. (2026, Haziran 9). *Baltic Dry Index hits 2026 low amid weak freight demand.* <https://www.kucoin.com/news/flash/baltic-dry-index-hits-2026-low-amid-weak-freight-demand>
- Marketopia. (2026). *Logistics Performance Index (LPI): Key dimensions, rankings, and global impact.* <https://www.marketopia.org/blog/logistics-performance-index/>
- Navis Akademi. (2026a). *Haftalık kuru yük piyasası raporu: 01-05 Haziran 2026.* <https://www.navisakademi.com/resimler/raporlar/haftalik-kuru-yuk-piyasasi-raporu-01-05-haziran-2026-343.pdf>

- Navis Akademi. (2026b). *Haftalık kuru yük piyasası raporu: 08-12 Haziran 2026*.
<https://www.navisakademi.com/resimler/raporlar/haftalik-kuru-yuk-piyasasi-raporu-08-12-haziran-2026-3008.pdf>
- Navis Akademi. (2026c). *Haftalık kuru yük piyasası raporu: 15-19 Haziran 2026*.
<https://www.navisakademi.com/resimler/raporlar/haftalik-kuru-yuk-piyasasi-raporu-15-19-haziran-2026-5432.pdf>
- Notteboom, T. E., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297-313.
<https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
- Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD. (2026). *Steel outlook 2026*. https://www.oecd.org/en/publications/oecd-steel-outlook-2026_99ab9b0c-en.html
- Rare Earth Exchanges. (2025). *China temporarily lifts export controls on rare earths and battery materials*. <https://rareearthexchanges.com/news/china-temporarily-lifts-export-controls-on-rare-earths-and-battery-materials/>
- Raza, Z., Svanberg, M., & Wiegmans, B. (2020). Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions. *Transport Reviews*, 40(3), 382-406.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1714789>
- S&P Global. (2026). *Rare earth supply bottlenecks set to persist in 2026*. <https://www.spglobal.com/energy/en/news-research/latest-news/metals/012726-rare-earth-supply-bottlenecks-set-to-persist-in-2026>
- Steelonthenet.com. (2026). *Steel market forecast 2026-2027: Global price outlook & analysis*. <https://www.steelonthenet.com/resources/market-data/market-outlook.html>
- Supply Chain Dive. (2026, Haziran 24). *Ocean shipping recovery still a ways off despite US-Iran ceasefire pact*. <https://www.supplychaindive.com/news/ocean-shipping-recovery-still-a-ways-off-despite-us-iran-ceasefire-pact/823426/>
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2026). *Hizmet ticareti istatistikleri*. <https://ticaret.gov.tr/hizmet-ticareti/hizmet-ticaret-istatistikleri>

- TechTimes. (2026). *Container freight hits 22-month high: Hormuz mines and July 24 tariff cliff pressure importers.*
<https://www.techtimes.com/articles/319139/20260626/container-freight-hits-22-month-high-hormuz-mines-july-24-tariff-cliff-pressure-importers.htm>
- Trading Economics. (2026). *Brent crude oil – Price.*
<https://tradingeconomics.com/commodity/brent-crude-oil>
- Türkiye İş Bankası. (2026). *Sektörel güncel gelişmeler 2026 – I. Çeyrek.*
<https://ekonomi.isbank.com.tr/lojistik>
- U.S. Energy Information Administration - EIA. (2026). *Hormuz closure and related production outages are key drivers in EIA's latest forecast.*
<https://www.eia.gov/pressroom/releases/press586.php>
- World Bank. (2025). *Logistics Performance Indicators 2.0.*
<https://lpi.worldbank.org/en/home>