

BANÜ-DTLM

2026 3.Çeyrek

SEKTÖR RAPORU

Kriz Sonrası Yeni Denge: Piyasalarda Kalıcı Değişimler ve Türkiye'nin Orta Koridor Fırsatı

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

Eylül 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: Eylül 2026

YÖNETİCİ ÖZETİ

İkinci çeyreğin sonunda ateşkesle oluşan normalleşme beklentisi, 2026'nın üçüncü çeyreğinde karşılık bulmamıştır. Hürmüz'de Haziran'daki ABD-İran mutabakatının ardından görülen kısmi toparlanma, Temmuz ortasında ablukanın yeniden devreye girmesiyle tersine dönmüştür. Aynı dönemde Karadeniz, ticari gemilerin sistematik biçimde hedef alındığı bir havzaya dönüşmüştür. Kriz yer değiştirmemiş, genişlemiştir.

KRİZ GENİŞLEDİ Hürmüz'de abluka Temmuz'da yeniden devreye girdi; Joint War Committee 16 Eylül'de Karadeniz'in tamamını savaş riski bölgesi ilan etti.	ENERJİ CEPHESİ Rus rafinerilerinin işleme hacmi 21 yılın en düşüğüne indi; üretici dizel ihracat yasağı 31 Ekim'e uzatıldı.
TANKERDE REKOR Baltık VLCC zaman charter ortalaması Temmuz'da günlük yaklaşık 198 bin dolar iken 18 Eylül'de 723 bin dolara çıktı.	ORTA KORİDOR Konteyner trafiği Ocak-Ağustos'ta %11 arttı; Bandırma-Tekirdağ tren feribotu İstanbul geçişindeki darboğazı aşan bir alternatif sunuyor.

Temel Bulgular

- Kriz genişlemiştir.** Türk Armatörler Birliği'nin derlemesine göre 2026'da Karadeniz'de 82 ticari gemi vurulmuş ya da hasar görmüştür; bu sayı önceki dört yılın toplamının iki katını aşmaktadır. Hürmüz'de abluka yeniden yürürlükte, Kızıldeniz'de tanker trafiği sert biçimde azalmıştır.
- Enerji altyapısı savaşın ikinci cephesidir.** Rus rafinerilerine yönelik saldırılar işleme hacmini 21 yılın en düşüğüne indirmiştir. Moskova dizel, deniz yakıtı ve gazoil ihracatını aylık uzatmalarla yasaklamayı sürdürmektedir.
- Yakıtta sorun fiyattan bulunabilirliğe kaymış, ardından kısmen gerilemiştir.** Temmuz sonunda İstanbul'da VLSFO için 5-7 günlük ön süre gerekirken Ağustos sonunda tüm yakıt türleri rahatlıkla bulunur hale gelmiştir. İstanbul ikmal merkezi olarak hacim kazanmış, ancak arzı saldırı riskine açık tedarik hatlarına bağlı kalmıştır.
- Navlun piyasaları ayrıışmıştır.** VLCC ve Suezmax kazançları rekor kırmış, Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) Capesize ve Panamax öncülüğünde 3.000 puanın üzerine çıkmıştır. Koster segmenti ise işletme gideri sınırında sıkışmıştır. Konteyner endeksi 40' lık konteyner başına yaklaşık 4.500\$ civarında yatay seyretmiştir.
- Türkiye rekor hasatla ekmeklik buğday ihracatını yeniden açmıştır.** Bu gelişme, Dahilde İşleme Rejimi (DİR) kapsamındaki Rus buğdayı ithalatının bir bölümünün yerli stokla ikamesine zemin hazırlamaktadır. Buna karşın bitki sağlığı denetimlerindeki sıkılaşma, Rusya ile tahıl ticaretinde yeni bir sürtünme alanı yaratmaktadır.
- Orta Koridor'un Türkiye kolu, Karadeniz riskinden bağımsız kalan tek koldur.** Bakü-Tiflis-Kars hattı bu kolun omurgasıdır; Bandırma-Tekirdağ tren feribotu ise İstanbul geçişindeki kapasite darboğazını aşmaktadır. Yön dengesizliği, Hazar'daki su seviyesi düşüşü ve Gürcistan'daki liman kapasitesi yapısal kısıtlar olarak sürmektedir.
- Düzenleyici baskı kosterlere uzanmaktadır.** 400-5.000 grostonaj (GT) arası genel kargo gemileri 2025'ten beri AB İzleme, Raporlama ve Doğrulama (MRV) kapsamındadır. Avrupa Komisyonu'nun Temmuz 2026 teklifi ise bu gemilerin bir bölümünü 2031'den itibaren AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) kapsamına almayı öngörmektedir.

İçindekiler

YÖNETİCİ ÖZETİ	2
1. GİRİŞ.....	4
2. KARADENİZ: SAVAŞIN DENİZ TİCARETİNE TAŞINMASI	4
2.1. Saldırıların Ölçeği.....	4
2.2. Azak ve Kerç	5
2.3. Savaş Riski Primleri ve Savaş Bölgesi (JLWA) Genişlemesi	6
2.4. Koster Piyasası ve ISTFIX.....	6
2.5. Filo Erimesi.....	7
3. YAKIT PİYASALARI	7
3.1. Rus Rafinerilerinin Vurulması ve İhracat Yasakları.....	7
3.2. Küresel Distilat Arzındaki Gelişmeler	8
3.3. Bunker Arz Güvenliği.....	8
3.4. Normalleşme Çabaları	8
4. EMTİA PİYASALARI.....	9
4.1. Türkiye.....	9
4.2. Fiyatlama	9
5. NAVLUN PİYASALARI.....	10
5.1. Tanker	10
5.2. Kuru Yük	11
5.3. Konteyner.....	11
5.4. Genel Görünüm.....	12
6. TÜRKİYE'NİN ORTA KORİDOR FIRSATI.....	12
6.1. Durum Analizi	12
6.2. Kapasite ve Hacim	12
6.3. Yapısal Kısıtlar	13
6.4. Bandırma ve Güney Marmara'nın Önemi	13
7. DÜZENLEYİCİ ÇERÇEVE: MRV-ETS DÖNÜŞÜMÜ.....	14
8. SONUÇ VE STRATEJİK DEĞERLENDİRME.....	14
8.1. Sonuç	15
8.2. Senaryo Analizi.....	15
8.3. Stratejik Öneriler.....	15
8.4. Kapanış	16
9. KAYNAKÇA	17

1. GİRİŞ

BANÜ-DTLM'nin önceki iki sektör raporu, Hürmüz Boğazı krizinin emtia, navlun ve yakıt piyasalarına etkisini ve bu etkinin yerel liman-lojistik ekosistemlerine yansımaları incelemiştir. İkinci çeyreğin sonunda imzalanan ABD-İran mutabakatı ve petrol fiyatlarındaki geri çekilme, piyasalarda bir normalleşme beklentisi doğurmuştu. Bu rapor, söz konusu beklentinin üçüncü çeyrekte ne ölçüde gerçekleştiğini sorgulamaktadır.

Çeyreğin verileri beklentinin karşılık bulmadığını göstermektedir. ABD, Temmuz ortasında İran'a yönelik deniz ablukasını yeniden başlatmıştır (NPR, 2026). ABD Kongre Araştırma Servisi, çatışmanın Temmuz'da İran'ın ticari gemilere yönelik saldırılarıyla yeniden alevlendiğini kaydetmektedir (Congressional Research Service, 2026). Aynı dönemde Karadeniz'de ticari gemilere yönelik saldırılar keskin biçimde artmış, Rus rafinerilerine yönelik saldırılar ise küresel yakıt piyasalarında ikinci bir cephe açmıştır.

Rapor bu tabloyu; Karadeniz'in yeni risk coğrafyası; yakıt, emtia ve navlun piyasalarındaki kaymalar ve bu gelişmelerin birlikte ürettiği sonuç olarak Orta Koridor'un Türkiye kolu olmak üzere üç eksenle ele almaktadır. Analitik çerçeve, sektör gözlemlerinin uluslararası kaynak ve raporlarla karşılaştırmalı okunmasına dayanmaktadır.

2. KARADENİZ: SAVAŞIN DENİZ TİCARETİNE TAŞINMASI

2.1. Saldırıların Ölçeği

Üçüncü çeyreğin en ağır gelişmesi, Karadeniz'deki çatışmanın ticari denizciliği doğrudan hedef alır hale gelmesidir. Türk Armatörler Birliği'nin 24 Şubat 2022-26 Ağustos 2026 dönemini kapsayan derlemesine göre bu sürede 146 ticari gemi vurulmuş ya da hasar görmüş; 37 gemiadamı ve liman çalışanı hayatını kaybetmiş, 48 kişi yaralanmıştır. Bu gemilerin 82'si yalnızca 2026'da hedef alınmıştır (7deniz Haber, 2026).

Aynı derlemeye göre 146 geminin 93'ü Rusya, 47'si Ukrayna tarafından vurulmuş, beş gemi mayına çarpmıştır. Vurulan gemilerin 34'ü Türk sahipli ya da Türk kontrollüdür ve toplamın yüzde 23'ünü oluşturmaktadır (Lojiport, 2026). Deniz riski danışmanlık şirketi Ambrey de 1 Temmuz-21 Eylül döneminde Rusya ve Ukrayna sularında en az 156 ticari geminin saldırıya uğradığını bildirmektedir; bir yıl önceki aynı dönemde bu sayı 12'dir (Novinite, 2026).

Can kayıpları çeyrek boyunca sürmüştür. Temmuz'da Odesa bölgesinde Golden Leo isimli dökme yük gemisine düzenlenen çoklu insansız hava aracı saldırısında on denizci hayatını kaybetmiş, gemi batmıştır (The Maritime Executive, 2026). 22 Temmuz'un ilk saatlerinde Taman'dan Trabzon'a kömür taşıyan Türk bayraklı Reyhan Sarı, Novorossiysk açıklarında vurulmuş ve makine dairesinde görevli bir denizci hayatını kaybetmiştir (DenizHaber, 2026). 3 Ağustos'ta ise Novorossiysk'ten ayrılan Türk sahipli Yaşar ve Nadezhda gemileri insansız hava araçlarının hedefi olmuştur. Samsun'a seyir halindeki Ro-Ro gemisi Nadezhda'nın 13'ü Türk vatandaşı 22 mürettebatı tahliye edilmiştir (CNN Türk, 2026).

Türkiye Dışişleri Bakanlığı, savaşın sivil gemileri etkileyecek biçimde yayılmasından ciddi endişe duyduğunu açıklamış ve taraflara seyrüsefer emniyeti için somut tedbirlerin ivedilikle alınması çağrısını yinelemiştir. Bakanlık, önlem alınmaması halinde tırmanmanın gıda güvenliği dahil çok boyutlu olumsuz sonuçları olacağı uyarısında bulunmuştur (CNN Türk, 2026). Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri de denizcilerin taraf olmadıkları çatışmaların kurbanı olmaması gerektiğini vurgulamıştır (Radio Free Europe/Radio Liberty [RFE/RL], 2026).

Saldırılar tankerlerle sınırlı kalmamıştır. 17 Temmuz'daki tek bir operasyonda Rus limanlarına çalışan dokuz kuru yük gemisi, bir tanker, bir gaz taşıyıcı ve bir römorkör vurulmuştur. Ukraynalı kaynaklar bu gemilerin tamamını "gölge filo" olarak nitelemiştir (Kyiv Independent, 2026). Teknik anlamda bu terim yaptırım altındaki petrolü taşıyan ve mülkiyet yapısı belirsiz tankerleri ifade ettiğinden, kuru yük gemilerini ve römorkörü kapsayan nitelemenin Ukraynalı kaynağa ait olduğunu belirtmek gerekir.

Sektörün savunma refleksleri de dikkat çekicidir. İstanbul Boğazı'ndan geçen bazı gemilerin, makine dairesini deniz insansız araçlarından korumak amacıyla lastik, su tankı ve ağ gibi düzeneklerle donatıldığı görülmüştür (RFE/RL, 2026). İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, son iki ayda üçü Türk bayraklı 22 Türk sahipli geminin saldırıya uğradığını açıklamış ve saldırıların sürmesi halinde sektörde iflasların kaçınılmaz olacağı uyarısında bulunmuştur (Lojiport, 2026). Güvenlik kaygısıyla demir sahalarına sığınan gemi sayısı da artmış; yalnızca Samsun demir sahasında 35, Sinop'ta 22 gemi beklemektedir (Dünya, 2026).

2.2. Azak ve Kerç

Temmuz ortasında Kerç Boğazı'ndan Azak Denizi'ne girişler durdurulmuş, yüklü gemilerin çıkışına ise güvenlik önlemleri altında izin verilmiştir (KOSDER, 2026). Ağustos sonuna gelindiğinde tablo daha da daralmış; brokerlerin aktarımına göre Azak çıkışları da kapanmış ve Rusya'nın tahıl ihracatı büyük ölçüde Tuapse'deki sınırlı kapasiteye kalmıştır (GBD, 2026). Rusya bu dönemde sevkiyatlarının bir bölümünü Baltık limanlarına kaydırmış; analistler Eylül ayı sevkiyat tahminlerini Baltık limanlarındaki artan hareketliliğe dayanarak yukarı yönlü revize etmiştir (Baird Maritime, 2026b).

Kapanmanın önemi Azak limanlarının ürün çeşitliliğinden kaynaklanmaktadır. Novorossiysk ve Tuapse gibi derin deniz limanları ağırlıklı ekmeklik buğday ve arpa yüklerken Taman ağırlıklı kömür elleçlemektedir. Azak limanları ise kepek, küspe, bakliyat, ayçekirdeği ve nişasta yan ürünleri gibi niş kalemleri taşımaktadır. Azak limanlarından bir önceki yıl yaklaşık 14,7 milyon ton tahıl ve yan ürün yüklenmiştir. Bu çeşitliliği derin deniz limanlarına aktarmak mümkün değildir (KOSDER, 2026).

Türkiye açısından kritik nokta yem sanayisidir. Türkiye yılda yaklaşık 31 milyon ton yem üretmekte, ayda yaklaşık 2,5 milyon ton yem hammadmesine ihtiyaç duymaktadır. Bu ihtiyacın önemli bir bölümü, yılda buğday kepeği ağırlıklı, pirinç ve mısır kepeği dahil yaklaşık 2 milyon ton kepek ile 1 milyon ton civarında ayçiçeği küspesi ve pancar küspesi olmak üzere Azak'tan karşılanıyordu (KOSDER, 2026). Bu ürünler endüstriyel üretim artışı olduğundan uzun süre depolanamayacak niteliktedir. Sevkiyat aksadığında hem Rusya'daki üreticiler hem Türkiye'deki yem sanayi zincirleme biçimde etkilenmektedir.

Rus liman altyapısı bu şoku absorbe etmeye elverişli değildir. Sistem depolama değil transit mantığıyla kurulmuştur ve ürün çoğu zaman tarladan doğrudan gemiye gider. Yağışlar nedeniyle geciken hasatla birleşen bu yapı, limanlarda ciddi bir yığılma yaratmıştır (KOSDER, 2026).

Kerç'in kapatılması riski ortadan kaldırmamıştır. İnsansız hava araçları için mesafe belirleyici bir kısıt değildir; risk yalnızca yer değiştirmektedir. Nitekim 17 Ağustos'ta Novorossiysk'e tahıl yüklemek üzere yaklaşan Yunan sahipli bir dökme yük gemisi beş insansız hava aracının hedefi olmuştur (RFE/RL, 2026). Ambrey'e göre Ukrayna'ya atfedilen saldırılar kıyıda ortalama yaklaşık 58 deniz mili açıkta, ağırlıklı Türkiye'nin kuzey kıyıları açıklarında ve Novorossiysk ile Soçi'nin güneyindeki açık denizde gerçekleşmiştir (Ambrey, 2026).

2.3. Savaş Riski Primleri ve Savaş Bölgesi (JWLA) Genişlemesi

Çeyreğin en somut maliyet etkisi sigorta cephesinde görülmüştür. Temmuz'un üçüncü haftasında Karadeniz transitleri için ek savaş riski priminin (AWRI) tekne değerinin yüzde birini aştığı, bazı piyasa kaynaklarının yüzde 1,5 düzeyini telaffuz ettiği bildirilmiştir (The Insurer, 2026a). Yük sigortasında da benzer bir sıçrama yaşanmıştır. Novorossiysk'ten yüklenen kargolar için savaş riski primleri üç hafta içinde yüzde 0,2 civarından yüzde 1-2 aralığına çıkmış, bazı sigortacılar Azak'ta yüklenen kargolara teminat vermekte isteksiz davranmaya başlamıştır (The Insurer, 2026b).

Çeyreğin sonunda risk fiyatlaması kurumsal bir boyut kazanmıştır. Londra sigorta piyasası adına yüksek riskli bölgeleri belirleyen Joint War Committee (JWC), 16 Eylül'de yayımladığı JWLA-035 ile listelenmiş alanı Rusya ve Ukrayna açıklarından Karadeniz'in tamamına genişletmiştir. Türkiye, Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan karasuları kapsam dışında bırakılmıştır. Ambrey'e göre 21 Eylül'e kadar geçen 12 ayda eski listelenmiş alanın dışında 45 ticari gemi vurulmuş, bunların 33'ü son üç ayda gerçekleşmiştir; bir önceki 12 ayda bu alanlarda hiç saldırı kaydedilmemiştir (Ambrey, 2026). Ambrey, listeyi doğuran koşulların 2026'nın geri kalanında süreceğini öngörmektedir (Seatrade Maritime, 2026b).

Karasularının kapsam dışında bırakılması, Türk koster işletmecileri için pratik bir sonuç doğurmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan çıkıp Bulgaristan, Romanya ve Türkiye kıyıları boyunca karasularında sürdürülen seferler listelenmiş alanın dışında kalabilmektedir (Soysüren Legal, 2026). Ancak Ambrey, bu istisnanın güvenlik anlamına gelmediği konusunda açıkça uyarılmaktadır (Ambrey, 2026).

Maliyetin kimde kaldığı da önemlidir. Ek prim, 30.000 tonluk bir gemide sefer başına 120.000-180.000 dolar, yani ton başına 4-6 dolar düzeyindedir ve zayıf talep koşullarında navluna yansıtılamamaktadır (KOSDER, 2026). Oysa BIMCO'nun savaş riski klozları bu maliyeti açıkça kiracıya yüklemektedir. VOYWAR 2013, kiracının talimatıyla savaş riski bölgesine giden gemi için sigortacının talep ettiği ek primin kiracı tarafından armatöre ödenmesini öngörmektedir (BIMCO, 2013a). CONWARTIME 2013 ise buna mürettebata ödenen savaş bölgesi ikramiyesini de eklemektedir (BIMCO, 2013b). Dolayısıyla sorun sözleşme metninden değil, zayıf piyasada armatörün pazarlık gücünden kaynaklanmaktadır.

Aynı risk tanker piyasasında farklı fiyatlanmıştır. Ukrayna saldırıları tehdidi nedeniyle Karadeniz-Akdeniz Suezmax endeksi Ağustos ortasında günlük 440.948 dolarla tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaşmıştır (Lloyd's List, 2026). Büyük tonajda risk navluna yansırken koster segmentinde armatörün üzerinde kalması, iki segmentin pazarlık gücü arasındaki farkı ortaya koymaktadır.

2.4. Koster Piyasası ve ISTFIX

Karadeniz krizinin en keskin hissedildiği segment, Türkiye'nin yakın deniz taşımacılığının omurgasını oluşturan koster ve mini-bulker filosudur. İstanbul Freight Index (ISTFIX), 2.000-12.000 dwt arası bu segmentin navlunlarını zaman charter eşdeğeri bazında izleyen bağımsız bir göstergedir.

Brokerlerin aktarımına göre endeks yaz döneminde 772 puana yükseldikten sonra saldırıların yoğunlaşmasıyla 666 puana gerilemiştir (GBD, 2026). Endeksten bağımsız broker gözlemleri de aynı tabloyu doğrulamaktadır. Savaş riski primi düşüldükten sonra 5.000-6.000 tonluk gemiler günde yaklaşık 3.000 dolar, 2.000-4.000 tonluk küçük kosterler 2.200-2.300 dolar kazanmaktadır. Bu seviyeler işletme giderlerini ancak karşılamakta, sermaye getirisi bırakmamaktadır (GBD, 2026).

Ukrayna çıkışlı navlunların seyri, kısıtın fiyattan can güvenliğine kaydığını göstermektedir. Temmuz ortasında Büyük Odesa limanlarında saldırıların en yoğun olduğu günlerde bile ton başına yaklaşık 24

dolardan gemi bulunabiliyordu (KOSDER, 2026). Ağustos sonunda Reni-Marmara navlunları savaş riskinin eklenmesiyle 25-26 dolardan 36-40 dolara yükselmiş, ancak bu seviyelerde de bölgeye giden gemi sayısı sınırlı kalmıştır (GBD, 2026). İki ay içinde navlun yükselmiş, fakat tonaj arzı fiyata yanıt vermemiştir.

Etki Karadeniz'le sınırlı kalmamıştır. Dönüş yükü bulamayan gemilerin batı havzalarında kalmayı tercih etmesiyle Baltık-Kontinent ve Batı Akdeniz-Kontinent navlunları iki hafta içinde yaklaşık yüzde 15 değer kaybetmiştir (GBD, 2026). Avrupa içi navlunlar da zayıftır. Fransa-İspanya hattında ton başına 15, Almanya-Fransa hattında 20 dolar telaffuz edilmektedir; bu seviyeler 6.000 tonluk bir gemi için günlük 2.500-3.000 dolarlık zaman charter eşdeğerine karşılık gelmektedir (KOSDER, 2026).

2.5. Filo Erimesi

Çeyreğin en kalıcı etkisi filo yapısındadır. Sektör temsilcilerinin tahminine göre saldırılar nedeniyle 40-50 civarında gemi sefere çıkamaz durumdadır. Bunların bir bölümü 5-6 aylık onarım sürecine girecek, bir bölümü ise ekonomik olarak onarılamayacağı için hurdaya ayrılacaktır (KOSDER, 2026).

Bu erime, süregelen bir nesil değişimini hızlandırmaktadır. 2.000-3.000 tonluk eski Rus yapımı tonaj piyasadan çekilmekte, yerini 7.000-8.000 ton taşıma kapasiteli yeni gemiler almaktadır (KOSDER, 2026). Bu nedenle daralma, toplam dwt kapasitesinden çok gemi sayısında ve küçük parti taşıma kapasitesinde yaşanmaktadır. 3.000 tonluk partilere alışımlı yük sahipleri için bu durum yeni bir parti büyüklüğü uyumsuzluğu doğurabilir. Sektörde ayrıca 40 yaş üstü gemilerin Rus limanlarına girişine yönelik bir kısıtlama beklenmektedir; bu düzenleme yürürlüğe girerse daralma derinleşecektir.

Sonuç armatörler için kısa vadede ağır kayıplar, orta vadede ise gemi sayısı azalmış bir piyasada daha güçlü fiyatlama gücü şeklinde iki yönlü öngörülmektedir (KOSDER, 2026).

3. YAKIT PİYASALARI

3.1. Rus Rafinerilerinin Vurulması ve İhracat Yasakları

Üçüncü çeyreğin küresel piyasalar açısından en belirleyici gelişmesi, Ukrayna'nın Rus rafinerilerine yönelik girişimlerinin sonuç vermesidir. Mart ayından itibaren süren saldırılar, Rusya'nın ham petrol işleme hacmini 21 yılın en düşük seviyesine indirmiştir (OilPrice.com, 2026a). Ağustos'ta rekor sayıda saldırı gerçekleşmiş; aylık ortalama işleme hacmi günde 3,8 milyon varile gerilemiş, benzin arzı yüzde 20, dizel üretimi yüzde 23 düşmüştür (Kyiv Post, 2026).

Hasar Eylül'de de sürmüştür. Rusya'nın en büyük altı dizel rafinerisinden üçü (Kirishi, Volgograd ve NORSI) ya durmuş ya da kapasitesinin yaklaşık dörtte biriyle çalışır hale gelmiştir (OilPrice.com, 2026b). Ukrayna ordusu ise Rusya'nın rafinaj kapasitesinin yüzde 45'inden fazlasını devre dışı bıraktığını öne sürmektedir (The Moscow Times, 2026).

Politika yanıtı, aylık uzatılan ihracat yasakları biçiminde gelmiştir. Rusya, 8 Temmuz'da dizel ihracat yasağını üreticileri de kapsayacak şekilde genişletmiştir (CNN Business, 2026). Yasak önce Ağustos, ardından Eylül sonuna uzatılmış (Kyiv Post, 2026); 30 Eylül'de ise dizel, deniz yakıtı ve gazoil için 31 Ekim'e kadar bir kez daha uzatılmıştır. Benzin ihracat yasağı ile üretici olmayan şirketlere yönelik dizel ihracat yasağı Ocak 2027'ye, jet yakıtı kısıtlaması ise Kasım sonuna kadar yürürlüktedir (The Moscow Times, 2026).

3.2. Küresel Distilat Arzındaki Gelişmeler

Bu gelişme, Rusya ile doğrudan ticaret yapmayan piyasalarda da güçlü biçimde hissedilmiştir. Yasaktan önce Rus dizeli, küresel deniz yoluyla taşınan dizel arzının yaklaşık yüzde 10'unu oluşturuyordu (OilPrice.com, 2026c). Yasağın açıklandığı günlerde ABD ultra düşük kükürtlü dizel (ULSD) vadelileri bir günde yüzde 11 artarak varil eşdeğeri 154 dolara çıkmıştır. Avrupa düşük kükürtlü gazoiline Brent'e karşı kırılma marjı (crack spread) ise varil başına 60,77 dolarla tarihî rekora ulaşmıştır (Hydrocarbon Processing, 2026). NYMEX'te ULSD galon başına kote edildiğinden, varil cinsinden rakam bir dönüştürmedir.

Arz tarafındaki daralma yükleme verilerinde de izlenebilmektedir. Rusya'dan dizel ve gazoil yüklemeleri 1-10 Temmuz'da günde 234 bin varile inmiştir. Bu değer, Haziran'daki 400 bin ve 2025 ortalaması olan yaklaşık 817 bin varille karşılaştırıldığında çarpıcıdır. Rus arzının çekilmesi, Brezilya ve Türkiye gibi düzenli alıcıları ABD kargoları için Avrupa ile rekabete zorlamıştır (Hydrocarbon Processing, 2026).

Bu şok ikinci bir cepheyle eş zamanlı yaşanmıştır. Rusya'nın yasağı genişletmesinden yaklaşık bir hafta sonra ABD, İran'a yönelik deniz ablukasını yeniden devreye sokmuş ve yeni bir saldırı dalgası başlatmıştır (NPR, 2026). Eylül başında Hürmüz'deki trafik Mayıs'tan bu yana en düşük seviyeye inerken Brent ham petrol yedi haftanın zirvesi olan 97 dolara yükselmiştir (CBS News, 2026). Üçüncü çeyrek, böylece iki ayrı cephede arz şokunun üst üste bindiği bir dönem olmuştur.

3.3. Bunker Arz Güvenliği

Denizcilik açısından bu tablonun operasyonel karşılığı, tartışmanın fiyattan bulunabilirliğe kaymasıdır. Temmuz ortası için Rotterdam'da gazoilin ton başına yaklaşık 1.163 dolar, İstanbul'da ise 1.300 dolara yakın olduğu, iki merkez arasındaki farkın 100 doları aştığı görülmüştür (KOSDER, 2026).

Bağımsız ikmal verileri bu gözlemi doğrulamaktadır. Temmuz sonunda İstanbul'da VLSFO için 5-7 günlük ön süre önerilirken LSMGO daha kısa sürede bulunabiliyordu. Aynı dönemde Cebelitarık'ta 13 gemi yakıt bekliyor, bazı tedarikçiler teslimatlarda 6-10 saat geride kalıyordu (ENGINE, 2026b). Malta açıklarında VLSFO için yaklaşık bir haftalık ön süre gerekiyordu (ENGINE, 2026c).

Daralmanın kaynağı distilat segmentindedir. Kuzeybatı Avrupa'nın gazoil ithalatı Haziran'da günde 188 bin varil iken Temmuz'da belirgin biçimde gerilemiştir. Aynı dönemde Rotterdam'da LSMGO fiyatı bir ayda yaklaşık yüzde 20 artarken VLSFO'daki artış yüzde 8'de kalmıştır (Manifold Times, 2026a). Ağustos'ta ise bölgenin gazoil ithalatı ağırlıklı ABD kaynaklı sevkiyatlarla günde yaklaşık 156 bin varile toparlanmıştır (ENGINE, 2026d).

Karadeniz'deki ikmal merkezleri de devre dışı kalmıştır. Konstanza'da gazoil ve IFO bulunamaz hale gelmiş, bölgeye giden gemiler yakıtlarını İstanbul'dan almak zorunda kalmıştır. Ancak İstanbul'un arzı da kırılgandır: şehre gelen kargoların büyük bölümü Novorossiysk'ten yüklenen Orta Asya menşeli ürünlerden oluşmakta, Tüpraş ise yaz bakımındadır (KOSDER, 2026).

3.4. Normalleşme Çabaları

Çeyrek sonuna doğru tablo yumuşamıştır. Ağustos sonunda İstanbul'da tüm yakıt türleri rahatlıkla bulunur hale gelmiştir (Manifold Times, 2026b). Eylül başında LSMGO ve ULSFO için 1-3, VLSFO için 2-4 günlük ön süre yeterli olurken HSFO'da 4-7 günlük ön süre gerekmeyle devam etmiştir. Pire'de ise yolcu gemisi talebi nedeniyle darlık sürmüştür (ENGINE, 2026d).

Bu tablo, normalleşmenin eş zamanlı değil coğrafi olarak kademeli gerçekleştiğini göstermektedir. Ancak "kimin kazandığı" sorusu ayrıca yanıtlanmalıdır. Konstanza ve Rus limanlarından kayan talep, İstanbul'daki ikmal şirketlerine hacim kazandırmıştır; tedarikçilerin Haziran satışlarının yüzde 30-40 arttığı aktarılmıştır (KOSDER, 2026). Armatör açısından ise tablo farklıdır. Yakıt Rotterdam'dan daha pahalıya alınmış, arz güvenliği saldırı riskine açık tedarik hatlarına bağlı kalmıştır. İstanbul'un ikmal merkezi olarak avantajı, tedarik kaynaklarının çeşitlendirilmesine bağlıdır.

4. EMTİA PİYASALARI

4.1. Türkiye

Üçüncü çeyreğin Türkiye açısından en olumlu gelişmesi tarımsal üretimdir. Tarım ve Orman Bakanı, ilk tahminlere göre buğday üretiminin bir önceki yıla göre yüzde 27 artışla 22,75 milyon tona, arpanın yüzde 50 artışla 9 milyon tona ulaşmasını beklediklerini açıklamıştır (Demirören Haber Ajansı [DHA], 2026). Eylül başında hasat buğdayda yüzde 98,8, arpada yüzde 99,2 oranında tamamlanmıştır. Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) 769 alım merkezinde 12,1 milyon ton ürün olarak üreticilere 170 milyar lira ödemiştir. Bu ödeme, hem alım miktarı hem ödeme tutarı açısından bir rekordur (Anadolu Ajansı [AA], 2026b).

Bolluğun ilk dış ticaret sonucu, Mart 2025'ten beri kapalı olan ekmeklik buğday ve buğday kırıkları ihracatına 29 Temmuz itibarıyla yeniden izin verilmesidir. İhracat, Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri üzerinden yapılan başvuruların TMO tarafından yurt içi arz dikkate alınarak değerlendirilmesiyle kontrollü biçimde yürütülecektir (AA, 2026a). TMO ayrıca düşük vasıflı buğdayı TÜRİB üzerinden satışa açmış, stoklarındaki arpayı yem sektörünün kullanımına sunacağını duyurmuştur (Ekonomi Gazetesi, 2026).

Bu gelişmeyi doğru okumak için Türkiye'nin buğday ithalatının yapısını hatırlamak gerekir. İthalatın önemli bir bölümü, un ve makarna ihracatına yönelik Dahilde İşleme Rejimi (DİR) kapsamında yapılmaktadır. Sektörde, TMO'nun elindeki stokları DİR ihracat taahhütlerine karşılık piyasaya açabileceği beklentisi dile getirilmektedir. Bu olasılık, yüksek hasattan sonra Rus buğdayı ithalatı için ikinci bir baskı unsuru olarak görülmektedir (KOSDER, 2026). Yani Karadeniz kaynaklı tahıla bağımlılık, iç tüketimin değil DİR ithalatının yerli stokla ikamesi üzerinden azalmaktadır. Sert buğday ve arpada ihracat kapasitesinin oluşması, Akdeniz havzasında (Yunan adaları, İtalya, Cezayir, Tunus) 5.000-10.000 tonluk partilerle yeni bir koster talebi yaratabilir.

Buna karşılık yeni bir sürtünme alanı da doğmuştur. Türkiye, buğday ithalatında sürme hastalığına yol açan Tilletia grubundaki beş patojen için oran esaslı değil var/yok esaslı bitki sağlığı denetimine geçileceğini ve düzenlemenin 5 Ağustos'ta yürürlüğe gireceğini ilan etmiştir (KOSDER, 2026). Temmuz ortasında, yani düzenleme yürürlüğe girmeden önce, Novorossiysk'ten yüklenen 25.800 tonluk bir buğday kargosu İskenderun'daki mevcut denetimden geçemeyerek iade edilmiştir. Tüccarlar, yeni standardın Rusya koşullarında karşılanmasının güç olduğunu ve iki ülke arasında mutabakat sağlanmazsa buğday ticaretinde kayda değer bir aksama yaşanabileceğini değerlendirmektedir (KOSDER, 2026).

4.2. Fiyatlama

Çeyreğin analitik açıdan en öğretici bulgusu, vadeli borsa fiyatları ile fiziki ticaret arasındaki farktır. Karadeniz geriliminin vadeli piyasalarda buğday fiyatlarını yukarı taşıdığı, fiziki piyasada ise aynı ölçüde bir yükseliş görülmediği gözlenmiştir. Piyasa fiyatları ise tablonun tek yönlü olmadığını göstermektedir: yüzde 12,5 proteinli Novorossiysk buğdayı bir hafta içinde FOB 228 dolardan 235 dolara çıkmış, Türkiye'de ürün

fiyatları ton başına yaklaşık 10 dolar artmış, Ukrayna'da arpanın tarla fiyatı ise 130-140 dolara gerilemiştir (KOSDER, 2026).

Bu veriler bir paradokstan çok, menşe ile varış arasındaki fiyat makasının açıldığını göstermektedir. Taşıma kesintisi, çıkış bölgesinde ürünü mahsur bırakarak fiyatı bastırırken varış noktasında arzı daraltarak fiyatı yükseltir. Sektör temsilcilerine göre Türkiye'deki artışın bir bölümü de nihai talepten değil, Kurban Bayramı sonrasında zarar eden tüccarların ileri tarihli malı daha yüksekte fiyatlamasından kaynaklanmaktadır (KOSDER, 2026).

Ukrayna ihracatı için varış çeşitliliği de daralmıştır. Türkiye'de rekor hasat, Suriye'nin buğday ithalatını kapatması ve Lübnan'da talebin düşmesi, Ukrayna'nın pazarlarını sınırlamıştır. Sahadan gelen gözlemlere göre Ukrayna'da arpa ve buğday verimi yaklaşık yüzde 20 artmıştır; ancak aynı kaynak, USDA verilerinde büyük bir değişim görülmediğini de belirtmektedir. Avrupa Birliği'nde ise mısır üretiminde Fransa'da yüzde 30'a, AB genelinde yüzde 8'e varan kayıp beklenmektedir. Bu durum AB'nin ithalat talebini artırarak Handysize ve Panamax segmentinde talep yaratabilir; sektör, navlunların bir iki aylık gecikmeyle toparlanmasını beklemektedir (KOSDER, 2026).

5. NAVLUN PİYASALARI

İkinci çeyreğin sonunda tanker navlunlarında görülen gevşeme bir normalleşme beklentisi doğurmuştu. Üçüncü çeyrek verileri bu beklentiyi segment bazında farklı biçimlerde yanıtlamaktadır.

5.1. Tanker

Tanker piyasası, krizin en görünür olduğu segment olmayı sürdürmüştür. Baltık Kirli Tanker Endeksi 30 Mart'ta 3.723 puanla tarihî zirvesine ulaşmıştı (The Signal Group, 2026). Üçüncü çeyrekte VLCC kazançları bu dönemin de ötesine geçmiştir. Baltık VLCC zaman charter ortalaması Temmuz'da günlük yaklaşık 198 bin dolar iken Ağustos'ta 272 bin, Eylül'ün ilk yarısında 449 bin dolara çıkmış ve 18 Eylül'de 722.946 dolara ulaşmıştır. Bu değer, bir yıl önceki 79.700 dolarlık seviyenin yaklaşık dokuz katıdır (The National Herald, 2026).

Yükselişin kaynağı Hürmüz'deki güvenlik riskidir. Poten'e göre Körfez-Uzak Doğu referans rotasında kazançlar Ağustos'ta ortalama 600 bin dolar, Eylül'de ise 800 bin doların üzerinde gerçekleşmiştir; boğazı geçme riskini üstlenen armatör sayısının az olması navlunları olağanüstü seviyelere taşımıştır (Seatrade Maritime, 2026a). Etki Orta Doğu ile sınırlı kalmamış, Batı Afrika-Çin VLCC endeksi de günlük 509 bin dolarla tüm zamanların zirvesine çıkmıştır (USNI News, 2026).

Clarksons Research'ün değerlendirmesi arz tarafını da açıklamaktadır. Hürmüz'den geçen ham petrol günde yaklaşık 8 milyon varile inmiştir; bu, savaş öncesine göre 7 milyon varillik bir kayıp anlamına gelmektedir. Kızıldeniz'de Bab el-Mendep üzerinden VLCC trafiği ikinci çeyreğe göre oldukça düşmüştür. Kazanç artışı diğer segmentlere de yayılmıştır. MB Shipbrokers'a göre Eylül sonunda eko Suezmax'ların spot kazancı günlük 334.811 dolardır. Clarksons'ın sektörler arası ClarkSea Endeksi ise art arda üçüncü kez tarihî zirvesini yenileyerek günlük 66.421 dolara ulaşmış, Ağustos sonuna göre yüzde 50'nin üzerinde artmış ve uzun dönem ortalamasının yaklaşık üç katına çıkmıştır (Splash247, 2026).

Ürün tankerlerinde tablo daha karışıktır. Ağustos sonunda MR segmentinin kriz öncesi seviyelere döndüğü gözlenmiştir (GBD, 2026). Eylül sonunda ise Körfez çıkışlı büyük ürün tankerlerinde kazançlar yeniden

yükselmiş; Orta Doğu-Japonya rotasında LR2 (TC1) için günlük 252.100, LR1 (TC5) için 182.300 dolar kaydedilmiştir (Baltic Exchange, 2026b).

Bu veriler, tanker piyasasının normalleşmediğini, aksine yeni bir fiyat bandına geçtiğini göstermektedir. Xclusiv, İran çevresindeki gerilimin azalması ve Hürmüz'de olağan seyrüseferin yeniden sağlanması halinde hem navlunlarda hem gemi değerlerinde düzeltme yaşanabileceği uyarısında bulunmaktadır (The National Herald, 2026).

5.2. Kuru Yük

Kuru yük piyasası Karadeniz'deki daralmaya rağmen yükselmiştir. Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) Temmuz ortasında 2.929 puan düzeyindeyken (KOSDER, 2026) 4 Eylül'de 3.628 puana çıkmıştır. Büyük maden şirketlerinin aktif kiralalamaları müsait tonajı sıkıştırmış, Brezilya ve Batı Afrika çıkışlı talep Atlantik havzasını desteklemiştir (Baltic Exchange, 2026a). Endeks çeyreğin son haftasında 3.268-3.426 puan aralığında dalgalanmış, 28 Eylül'de Capesize kaynaklı düşüşle 1 Eylül'den bu yana en düşük seviyeye inmiştir (Baird Maritime, 2026a, 2026b).

Yükselişin sürükleyicisi büyük tonajdır; BDI, Capesize ve Panamax'ın ağırlıklı olduğu bileşik bir endekstir. Türkiye'yi doğrudan ilgilendiren küçük tonajda tablo daha zayıftır. Baltık Handysize endeksi Ağustos'ta 910'dan 866 puana gerilemiş (GBD, 2026), Handysize zaman charter ortalaması Temmuz ortasında günlük 16.305 dolara inmiştir (KOSDER, 2026). Supramax endeksi ise Ağustos sonundaki 1.622 puandan (GBD, 2026) Eylül sonunda 1.790 puana yükselerek toparlanmıştır (Baird Maritime, 2026b).

Seri tutarlılığı açısından bir düzeltme de gereklidir. Endeks 26 Mart'ta 2.037 puandaydı (Breakbulk News, 2026). Bu nedenle ikinci çeyrek raporunda 9 Haziran için aktarılan 2.818 puanlık seviye yılın en düşüğü değil, ikinci çeyrek içindeki bir düzeltme noktası olarak okunmalıdır. Mart sonundan Eylül başına kadar BDI yaklaşık yüzde 78 değer kazanmıştır.

Bu bulgu, küresel kuru yük talebinin Karadeniz'in devre dışı kalmasını absorbe edebildiğini göstermektedir. Ancak Karadeniz'e bağımlı Türk koster filosu bu toparlanmadan yararlanamamış ve göreceli olarak daha da geride kalmıştır.

5.3. Konteyner

Konteyner piyasası üçüncü çeyreği yüksek bir seviyede yatay geçirmiştir. İkinci çeyreği 22 ayın zirvesinde kapatan Drewry Dünya Konteyner Endeksi (WCI), Eylül boyunca 40 fitlik konteyner başına 4.465-4.500 dolar bandında kalmıştır (Drewry, 2026a, 2026c).

Endeksin yatay görünümü rotalar arasındaki ayrışmayı gizlemektedir. Süveyş Kanalı'na seçici dönüşler Asya-Avrupa hattında etkin kapasiteyi artırarak navlunları bastırmıştır (Drewry, 2026b). 24 Eylül itibarıyla Şanghay-Rotterdam navlunu yüzde 4 düşüşle 3.485 dolara gerilerken Şanghay-Los Angeles navlunu yüzde 2 artışla 7.838 dolara çıkmıştır. Drewry, Kızıldeniz'deki güvenlik riskinin temel belirsizlik olmayı sürdürdüğünü vurgulamaktadır (Drewry, 2026c).

Konteyner hatlarının Süveyş'e kısmen dönmesi, tanker trafiğinin Bab el-Mendep'te sert biçimde azaldığı dönemle aynı zamana denk gelmektedir. Bu durum, aynı güzergâh için segmentlerin risk iştahının farklılaştığını göstermektedir. Küçük tonajlı konteyner gemilerinde ise kiralama piyasası güçlüdür: Harpex verilerine göre 700 TEU'luk gemiler günlük yaklaşık 11.000, 1.100 TEU'luk gemiler 20.000 dolara yakın kiralanmaktadır (GBD, 2026).

5.4. Genel Görünüm

Bu bulgular çeyreğin temel sorusuna yanıt vermektedir. Geçici görünen unsurlar, İstanbul'daki bunker darlığı ile Süveyş'e dönüşlerle gerileyen Asya-Avrupa konteyner primidir. Kalıcılık kazanan unsurlar ise dört başlıkta toplanmaktadır:

Risk priminin coğrafi olarak genişlemesi. Karadeniz'in tamamı JWC listesine girmiş, Hürmüz'de abluka yeniden devreye girmiştir. Bu riskler artık navlun ve sigorta maliyetinin kalıcı bir bileşenidir.

Filo yapısındaki erime. Hasar gören ve hurdaya ayrılan küçük tonaj geri gelmeyecek, gemi sayısındaki daralma nesil değişimini hızlandıracaktır.

Yakıt tedarik zincirinin yeniden çizilmesi. Rus ihracat kısıtları aylık uzatmalarla sürmekte, benzin yasağı Ocak 2027'ye uzanmaktadır. Rafinerilerin onarımının uzun süreceği dikkate alındığında bu etki orta vadeli bir nitelik kazanmıştır.

Güzergâh çeşitlendirme refleksi. Kuzey ve güney deniz koridorlarının eş zamanlı kırılganlığı, alternatif kara koridorlarına ilgiyi kalıcı biçimde artırmıştır.

6. TÜRKİYE'NİN ORTA KORİDOR FIRSATI

6.1. Durum Analizi

Orta Koridor ya da resmî adıyla Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı (TITR), Çin ve Orta Asya'yı Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlamaktadır. Güzergâh, hem Rusya üzerinden geçen kuzey rotalarına hem de Süveyş üzerinden işleyen güney deniz rotalarına alternatif sunmaktadır. Hürmüz'deki istikrarsızlık ise deniz riskine maruziyeti azaltan kara güzergâhlarına duyulan ihtiyacı pekiştirmiştir (Oxford Business Group, 2026).

Burada koridorun iki kolunu ayırmak gerekir. Birinci kol, Gürcistan'ın Poti ve Batum limanları ile planlanan Anaklia limanı üzerinden Karadeniz'e çıkan deniz koludur. Bu kol, 16 Eylül itibarıyla Karadeniz'in tamamını kapsayan JWC listelenmiş alanı içinde kalmaktadır. İkinci kol ise Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu üzerinden Türkiye'ye bağlanan kara koludur. Üçüncü çeyrekte hem kuzey hem güney deniz koridorları yüksek risk altındayken Karadeniz riskinden bağımsız kalan tek kol budur. Türkiye'nin fırsatı da bu ayrimdan doğmaktadır.

6.2. Kapasite ve Hacim

BTK hattının modernizasyonu 2024'te tamamlanmış ve yıllık kapasitesi 1 milyon tondan 5 milyon tona çıkarılmıştır (AA, 2024). Hattın tam kapasiteyle işletmeye alınışı ise 2 Haziran 2026'da resmî bir törenle ilan edilmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2026). Dolayısıyla üçüncü çeyrek, hattın tam kapasite statüsünde geçirdiği ilk tam çeyrektir.

Hacim verileri yönelimi doğrulamaktadır. Azerbaycan Demiryolları'nın lojistik şirketi ADY Express'in verilerine göre koridorda Ocak-Ağustos 2026'da 53.574 TEU taşınmıştır. Bu değer, geçen yılın aynı dönemindeki 48.326 TEU'ya göre yüzde 11 artışa karşılık gelmektedir; aynı dönemde 265 konteyner blok treni işletilmiştir (The Times of Central Asia, 2026b). Yılın ilk çeyreğinde sefer yapan 125 konteyner treni, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 34,4 artışı göstermektedir (Trend.az, 2026).

Hız da belirleyici bir avantaj haline gelmiştir; koridorda transit süresi 28-32 günden 13-17 güne inmiştir (The Astana Times, 2026). Finansman da devreye girmiştir. Dünya Bankası Şubat'ta, koridordaki büyük bir demiryolu projesi için 1,41 milyar dolarlık finansmanı harekete geçirmesi beklenen 846 milyon dolarlık bir garanti onaylamıştır. Projenin 2030'a kadar yük operasyonlarını üçe katlaması ve uçtan uca transit süresini yarıya indirmesi hedeflenmektedir (The Times of Central Asia, 2026b).

6.3. Yapısal Kısıtlar

Yön dengesizliği. ADY Express verilerine göre 2026'nın ilk sekiz ayında doğudan batıya 42.642 TEU taşınırken ters yönde yalnızca 10.932 TEU hareket etmiştir; trafiğin yaklaşık yüzde 80'i batı yönüdür (The Times of Central Asia, 2026b). Bu dengesizlik boş konteyner dönüş maliyeti yaratmaktadır. Operatörlerin Avrupa ve Türkiye'de Hazar üzerinden geri taşınabilecek yük araması, Türkiye için doğrudan bir fırsattır.

Hazar geçişi. Hazar'ın su seviyesi son beş yılda yarım metreden fazla düşmüş ve gemiler tam yüklenemez hale gelmiştir. Kazakistan, Aktau limanında 6-7 metrelik draftı mümkün kılacak tarama çalışmasını 2026 sonunda tamamlamayı hedeflemektedir (The Times of Central Asia, 2026a). Carnegie'ye göre deniz seviyesi 2020'den bu yana yılda 30 santimetreye varan hızla düşmektedir (Carnegie Endowment for International Peace, 2026).

Ölçek. Koridorda Hazar geçişli yük hacmi 2024'te yüzde 63'ün üzerinde artarak 4,1 milyon tona ulaşmıştır (Carnegie Endowment for International Peace, 2026). Bu güçlü bir büyüme olsa da mutlak ölçek, Süveyş ya da Karadeniz güzergâhlarının çok gerisindedir.

Gürcistan'daki darboğaz. Dünya Bankası, Poti limanının 2023'te kapasitesine ulaştığını ve Gürcistan'daki lokomotif yetersizliğinin koridorun potansiyelini sınırladığını belirtmektedir (World Bank, 2024). Buna rağmen Gürcistan hükümeti Anaklia derin deniz limanı için 2026 bütçesini 150 milyon lariden 50 milyon lariye indirmiştir (Carnegie Endowment for International Peace, 2026).

Türkiye kolundaki İstanbul geçişi. Dünya Bankası, Türkiye kolunun rekabet gücünü korumak için İstanbul Boğazı'nda daha yüksek kapasiteli bir demiryolu geçişine ihtiyaç duyulduğunu, aksi halde İstanbul'un bir darboğaza dönüşebileceğini vurgulamaktadır (World Bank, 2024).

6.4. Bandırma ve Güney Marmara'nın Önemi

BANÜ-DTLM'nin ikinci çeyrek raporunda ele alınan Trakya Üniversiteler Birliği Lojistik Masası bulguları bu tartışmayla doğrudan kesişmektedir. Masanın önceliklerinden biri demiryolu-liman entegrasyonuydu; Bandırma Limanı ise rıhtımlara bağlı bir demiryolu hattına sahiptir.

Orta Koridor açısından Bandırma'nın somut rolü, Dünya Bankası'nın işaret ettiği İstanbul darboğazıyla ilgilidir. TCDD Taşımacılık, Nisan 2025'te Marmaray tüp geçişine alternatif olarak Bandırma-Tekirdağ arasında tren feribotu işletmeciliğini başlatmıştır. Hat, Marmaray'dan geçemeyen tehlikeli madde, istisnai boyutlu ve askerî yüklerin taşınmasına imkân vermektedir (TCDD Taşımacılık, 2025). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na göre 37 vagon kapasiteli feribotun sefer süresi yaklaşık 4 saattir. Hat yıllık 2,8 milyon ton kapasite sunarken Marmaray'dan yılda ortalama 300 bin ton yük geçebilmektedir (AA, 2025).

Bu yapı, Bandırma'yı Orta Koridor'un Türkiye kolunda İstanbul'u by-pass eden bir deniz-demiryolu aktarma düğümüne dönüştürmektedir. Anadolu'dan Avrupa'ya giden demiryolu yükleri Bandırma üzerinden Trakya'ya geçebilir. Ters yönde ise Avrupa menşeli yükler Tekirdağ-Bandırma üzerinden BTK hattına

ulaşarak koridorun doğu yönlü yük açığını kapatmaya katkı verebilir. Karadeniz'in JWLA listesine girmesiyle Marmara limanlarının görelî güvenlik avantajı da bu rolü desteklemektedir.

Bu potansiyelin gerçekleşmesi üç koşula bağlıdır: feribot sefer sıklığının ve tarife teşviklerinin sürekliliği, Bandırma'nın demiryolu arka sahasındaki kapasitenin artırılması ve liman çevresinde intermodal terminal altyapısının kurulması. Son iki koşul ikinci çeyrek raporunda da öneri olarak yer almıştı; Orta Koridor dinamiği bu önerilere yeni bir aciliyet kazandırmaktadır.

7. DÜZENLEYİCİ ÇERÇEVE: MRV-ETS DÖNÜŞÜMÜ

Koster armatörleri açısından düzenleyici süreç sanıldığından daha önce başlamıştır. Tüzük (AB) 2023/957 ile İzleme, Raporlama ve Doğrulama (MRV) kapsamı genişletilmiş; 400-5.000 grostonaj (GT) arası genel kargo gemileri 1 Ocak 2025'ten itibaren AB limanlarına yaptıkları seferlerde emisyonlarını izleme ve raporlama yükümlülüğü altına girmiştir (Regulation (EU) 2023/957, 2023). Dolayısıyla AB'ye çalışan Türk kosterlerinin önemli bir bölümü, ETS'ye girmeden önce emisyon veri altyapısını zaten kurmak zorundadır.

Çeyreğin en önemli düzenleyici gelişmesi, Avrupa Komisyonu'nun 17 Temmuz 2026'da açıkladığı AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) revizyon teklifidir (European Commission, 2026a). Mevcut sistemde yalnızca 5.000 GT ve üzeri gemiler emisyon izni teslim etmektedir. Teklif, bu yükümlülüğü 400-5.000 GT arasındaki seçilmiş gemi kategorilerine 2031'den itibaren genişletmeyi öngörmektedir. Bu aralıktaki ro-pax ve yolcu gemileri şimdilik kapsam dışında bırakılmış, bu kategoriye ilişkin fizibilite raporu Aralık 2031'e ertelenmiştir (ENGINE, 2026a; Hellenic Shipping News Worldwide, 2026).

Teklifin 2026 sonbaharında Avrupa Parlamentosu ile Konsey arasında müzakereye girmesi, 2027'nin ilk yarısında uzlaşıya varılması, 2028'de uygulamaya geçilmesi ve 2029'dan itibaren raporlama yapılması beklenmektedir (Hellenic Shipping News Worldwide, 2026). Sektör tartışmalarında 5.000 GT altı gemiler için telaffuz edilen 2028 raporlama ve 2029 ödeme tarihlerinin hangi yükümlülüğe ilişkin olduğu nihai metin yayımlandığında teyit edilmelidir. Mevcut teklif metnine göre izin teslim yükümlülüğünün başlangıcı 2031'dir. BANÜ-DTLM'nin birinci çeyrek raporunda yer alan ve 5.000 GT altı gemilerin 2028'de ETS kapsamına gireceğini belirten ifade de bu teklif ışığında güncellenmiş olmaktadır.

Komisyon'un paralel MRV revizyon önerisi, ETS, MRV ve FuelEU Maritime raporlamasını tek bir veri tabanında birleştirerek yıllık uyum maliyetlerini yüzde 10-20 azaltmayı hedeflemektedir (Hellenic Shipping News Worldwide, 2026). Türkiye'nin kendi hazırlığı da bu çerçevede değerlendirilmelidir. Komisyon'un ETS uygulama raporuna göre Türkiye, Temmuz 2024'te liman kanununda değişiklik yaparak Türk limanlarına uğrayan gemileri sera gazı emisyonları için ödeme yapmakla yükümlü kılma niyetini ortaya koymuştur; kapsam ve ücret oranları ayrı bir düzenlemeyle belirlenecektir (European Commission, 2026b).

8. SONUÇ VE STRATEJİK DEĞERLENDİRME

2026'nın üçüncü çeyreği, "kriz sonrası" kavramının denizcilik sektöründe ne kadar aldatıcı olabileceğini göstermiştir. İkinci çeyreğin sonunda oluşan normalleşme beklentisi; Hürmüz'de yeniden devreye giren abluka, Karadeniz'e yayılan saldırılar ve Rus yakıt ihracatındaki kısıtlarla karşılık bulmamıştır. Bu dönemde kriz yer değiştirmemiş, genişlemiştir. Raporun başlığındaki "yeni denge" de bu nedenle eski koşullara dönüş olarak değil, daha yüksek bir risk ve maliyet düzeyinde oluşan bir denge olarak okunmalıdır.

8.1. Sonuç

Birincisi, risk artık coğrafi değil sistemiktir. Karadeniz, Hürmüz ve Bab el-Mendep aynı anda yüksek risk taşımaktadır. JWC listesinin Karadeniz'in tamamına genişlemesi, bu riski sigorta maliyetine kalıcı biçimde yerleştirmektedir.

İkincisi, yakıt tedarik zinciri yeniden çizilmiştir. Rus rafinerilerindeki hasar ve aylık uzatılan ihracat yasakları bölgesel ikmal haritasını değiştirmiştir. İstanbul ikmal merkezi olarak hacim kazanmış; ancak armatörler yakıtı daha pahalıya almış ve arz güvenliği riskli tedarik hatlarına bağlı kalmıştır.

Üçüncüsü, filo yapısı erimektedir. Hasar gören ve hurdaya ayrılan küçük tonaj, gemi sayısında kalıcı bir daralma yaratmaktadır. Bu durum kısa vadede kayıp, orta vadede ise ayakta kalan armatörler için fiyatlama gücü anlamına gelmektedir.

8.2. Senaryo Analizi

Senaryo	Koşullar	Piyasa Beklentisi
Seçici ateşkes ve kademeli normalleşme (3-6 ay)	Karadeniz'de seyrüsefer güvenliğine yönelik bir mutabakat; Hürmüz'de ablukanın gevşemesi	Birikmiş yük ve daralmış tonaj koster navlunlarında sıçrama yaratır; sıçramanın bir bölümü liman sıkışıklığıyla aşınır. VLCC navlunlarında ve gemi değerlerinde sert düzeltme beklenir.
Uzayan çatışma (6-12 ay)	Saldırıların mevcut yoğunlukta sürmesi; JWC listesinin korunması	Karadeniz ticari havza olarak marjinalleşir, Rus tahıl ihracatı Baltık'a kayar; Türkiye tahıl tedarikinde yerli stoka yönelir; Orta Koridor yatırımları hızlanır.
Yapısal yeniden yapılanma (12 ay+)	Kalıcı jeopolitik bloklama	Küresel ticaret kara koridorlarına kayar; Türkiye'nin transit rolü güçlenir; karbon düzenlemeleri filo yenileme kararlarında belirleyici olur.

8.3. Stratejik Öneriler

Armatörler için: Ek savaş riski priminin BIMCO VOYWAR 2013 ve CONWARTIME 2013 klostarı ya da bunların güncel sürümleriyle kiracı hesabına bağlanması ve navlundan ayrı bir kalem olarak düzenlenmesi; karasularında sürdürülen rotaların sigorta avantajının güvenlik riskiyle birlikte değerlendirilmesi; yakıt tedarikinde tek limana bağımlılıktan kaçınılması; 2025'ten beri geçerli MRV yükümlülüklerinin 2031 ETS takvimine hazırlık olarak ele alınması.

Yük sahipleri ve lojistik işletmeciler için: Azak kaynaklı yem hammaddesi için alternatif tedarik kaynaklarının geliştirilmesi; Orta Koridor'un doğu yönlü yük açığının Bandırma-Tekirdağ tren feribotu üzerinden bir ihracat fırsatı olarak değerlendirilmesi; DİR ithalatında TMO stoklarının sunduğu imkânın izlenmesi.

Politika yapımcılar için: Karadeniz'de seyrüsefer güvenliğine yönelik diplomatik çabaların sürdürülmesi; Bandırma-Tekirdağ tren feribotunda sefer sıklığı ve tarife teşviklerinin kalıcı hale getirilmesi; BTK'ya bağlanan demiryolu kapasitesinin Marmara limanlarıyla entegrasyonu; Türkiye'nin karbon fiyatlandırma mekanizmasının AB ETS ile uyumlu ancak koster filosunun yapısını gözeten biçimde tasarlanması.

8.4. Kapanış

Bu eyreğın en ağır gereğı ekonomık değıl insanıdır. Türk Armatrler Birliğı'nin derlemesine göre savaşın başından bu yana Karadeniz'de 37 gemiadamı ve liman çalışanı hayatını kaybetmiştir (7deniz Haber, 2026). Ticari gemiler ve denizciler, taraf olmadıkları bir çatışmanın hedefi haline gelmiştir. BAN-DTLM olarak hayatını kaybeden denizcileri saygıyla anıyor, Karadeniz'de seyrüsefer güvenliğinin bir an önce tesis edilmesini diliyoruz.

Piyasalar toparlanacaktır; bunun tarihsel örneğı çoktur. Ancak bu dönemin asıl dersi, dayanıklılığın yalnızca finansal değil; güzergâh, tedarik, sigorta ve düzenleme boyutlarını birlikte kapsayan bir kapasite olduğudur.

9. KAYNAKÇA

- 7deniz Haber. (2026, Ağustos). *Türk Armatörler Birliği: Karadeniz'de 146 ticari gemi vuruldu*. <https://www.7deniz.net/turk-armatorler-birligi-karadenizde-146-ticari-gemi-vuruldu>
- Ambrey. (2026, 23 Eylül). *JWLA-035: Why the whole Black Sea is now a listed area*. <https://ambrey.com/operations/event/jwla-035-why-the-whole-black-sea-is-now-a-listed-area/>
- Anadolu Ajansı. (2024). *Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda modernizasyon işleri tamamlandı*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/baku-tiflis-kars-demiryolunda-modernizasyon-isleri-tamamlandi/3209466>
- Anadolu Ajansı. (2025). *Bandırma-Tekirdağ tren feribot hattı ile Marmaray'a göre 9 kat fazla yük taşınmasına imkân sağlandı*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bandirma-tekirdag-tren-feribot-hatti-ile-marmaraya-gore-9-kat-fazla-yuk-tasinmasina-imkan-saglandi/3702132>
- Anadolu Ajansı. (2026a, 28 Temmuz). *Ekmeklik buğday ihracatı serbest bırakıldı*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/ekmeklik-bugday-ihracati-serbest-birakildi/4011998>
- Anadolu Ajansı. (2026b, 3 Eylül). *TMO, hasat sezonunda hububat alım miktarı ve ürün ödemesinde rekor kırdı*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/tmo-hasat-sezonunda-hububat-alim-miktari-ve-urun-odemesinde-rekor-kirdi/4046079>
- Baird Maritime. (2026a, 25 Eylül). *Baltic dry bulk index clings to weekly gain despite Capesize slump*. <https://www.bairdmaritime.com/shipping/dry-cargo/bulkers/baltic-dry-bulk-index-clings-to-weekly-gain-despite-capesize-slump>
- Baird Maritime. (2026b, 28 Eylül). *Baltic dry bulk index drops to near four-week low*. <https://www.bairdmaritime.com/shipping/dry-cargo/bulkers/baltic-dry-bulk-index-drops-to-near-four-week-low>
- Baltic Exchange. (2026a, 4 Eylül). *Baltic Exchange weekly report – 4 September 2026. The Daily Cargo News*. <https://www.thedcn.com.au/news/baltic-exchange-weekly-report-4-september-2026>
- Baltic Exchange. (2026b, 25 Eylül). *Baltic Exchange weekly report – 25 September 2026. The Daily Cargo News*. <https://www.thedcn.com.au/news/baltic-exchange-weekly-report-25-september-2026>
- BIMCO. (2013a). *War risks clause for voyage chartering 2013 (VOYWAR 2013)*. https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/earlier-clauses-list/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013/
- BIMCO. (2013b). *War risks clause for time charters 2013 (CONWARTIME 2013)*. https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/earlier-clauses-list/war_risks_clause_for_time_charters_2013/
- Breakbulk News. (2026). *VLCC rates shatter all-time records as Hormuz blockade splits freight markets in two*. <https://breakbulk.news/vlcc-rates-shatter-all-time-records-as-hormuz-blockade-splits-freight-markets-in-two/>
- Carnegie Endowment for International Peace. (2026). *The much-touted Middle Corridor transport route could prove a dead end*. <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2026/04/middle-corridor-transport-prospect>
- CBS News. (2026, Eylül). *U.S. forces hit IRGC-linked oil tankers as oil nears \$100 a barrel*. <https://www.cbsnews.com/live-updates/iran-war-us-strait-of-hormuz-oil-gas-price-strikes/>
- CNN Business. (2026, 9 Temmuz). *Russia bans diesel exports after Ukrainian attacks, straining already tense global market*. <https://www.cnn.com/2026/07/09/business/russia-diesel-ban-ukrainian-strikes-intl>
- CNN Türk. (2026, 4 Ağustos). *Karadeniz'de gemiye dronlu saldırı! Dışişleri'nden açıklama*. <https://www.cnntrk.com/turkiye/karadenizde-gemiye-dronlu-saldiri-disislerinden-aciklama-3450124>
- Congressional Research Service. (2026). *The Strait of Hormuz: Security developments and impacts on oil, gas, and other commodities (R45281)*. <https://www.congress.gov/crs-product/R45281>
- Demirören Haber Ajansı. (2026, Temmuz). *Bakan Yumaklı: Buğdayda yüzde 27, arpada yüzde 50 artış bekliyoruz*. <https://www.dha.com.tr/gundem/bakan-yumakli-bugdayda-yuzde-27-arpada-yuzde-50-artis-bekliyoruz-2901995>
- DenizHaber. (2026, 22 Temmuz). *REYHAN SARI'ya dron saldırısı: 1 ölü, 3 yaralı*. <https://www.denizhaber.com/reyhan-sariya-dron-saldirisi-1-olu-3-yarali/127054>
- Drewry. (2026a, 3 Eylül). *World Container Index – 03 Sep*. <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/world-container-index-assessed-by-drewry>
- Drewry. (2026b, 10 Eylül). *World Container Index – 10 Sep*. <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-opinion-browser/world-container-index-assessed-by-drewry>
- Drewry. (2026c, 24 Eylül). *World Container Index – 24 September 2026. The Daily Cargo News*. <https://www.thedcn.com.au/news/world-container-index-24-september-2026>
- Dünya. (2026, Ağustos). *Karadeniz'de bıçak kemiğe dayandı*. <https://www.dunya.com/dunya/karadenizde-bicak-kemige-dayandi-haberi-837925>
- Ekonomi Gazetesi. (2026). *TMO: Hububatta ürün arzı sorunu yok*. <https://www.ekonomigazetesi.com/sector-haberleri/tmo-hububatta-urun-arzi-sorunu-yok-87336>
- ENGINE. (2026a, 20 Temmuz). *Proposed EU ETS review brings smaller vessels into scope*. <https://www.engine.online/news/proposed-eu-ets-review-brings-smaller-vessels-into-scope-7e95>
- ENGINE. (2026b, 29 Temmuz). *Europe & Africa fuel availability outlook 29 July*. <https://www.engine.online/news/europe-and-africa-fuel-availability-outlook-29-july-7f08>

- ENGINE. (2026c, 29 Temmuz). *Europe & Africa market update 29 July*. <https://www.engine.online/news/europe-and-africa-market-update-29-july-7f05>
- ENGINE. (2026d, 2 Eylül). *Europe & Africa fuel availability outlook 2 Sep*. <https://www.engine.online/news/europe-and-africa-fuel-availability-outlook-2-sep-80c9>
- European Commission. (2026a). *Reducing emissions from the shipping sector. Climate Action*. https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector_en
- European Commission. (2026b). *First report on the implementation of the ETS extension to maritime transport*. https://climate.ec.europa.eu/document/download/1bb8387b-bdc4-4489-9d76-7ff30239704d_en
- Gemi Brokerleri Derneği. (2026, Ağustos). *Denizcilik Piyasalarını Konuşuyoruz: Karadeniz'de Artan Saldırıları*. https://www.youtube.com/watch?v=0K5U_ymyDNE Erişim Tarihi: 10 Eylül 2026
- Hellenic Shipping News Worldwide. (2026, 22 Temmuz). *Proposed EU ETS review brings smaller vessels into scope*. <https://www.hellenicshippingnews.com/proposed-eu-ets-review-brings-smaller-vessels-into-scope/>
- Hydrocarbon Processing. (2026). *Russia's diesel export ban deepens global supply crunch*. <https://www.hydrocarbonprocessing.com/news/2026/07/russias-diesel-export-ban-deepens-global-supply-crunch/>
- KOSDER. (2026, Temmuz). *Küresel-bölgesel ekonomik gelişmeler ile emtia ve navlun piyasaları*. <https://www.youtube.com/watch?v=R0ICPyzTKPo&t=168s> Erişim Tarihi: 15 Temmuz 2026
- Kyiv Independent. (2026, 17 Temmuz). *Ukrainian drones strike 12 Russian 'shadow fleet' vessels in Black Sea*. <https://kyivindependent.com/fires-drone-strikes-reported-overnight-across-occupied-crimea-as-shadow-fleet-vessels-allegedly-struck-in-black-sea/>
- Kyiv Post. (2026). *Moscow extends diesel export ban as refinery strikes cause shortages*. <https://www.kyivpost.com/post/83370>
- Lloyd's List. (2026, Ağustos). *Hormuz crisis supply response loses steam but tanker rates hold firm*. <https://www.lloydslist.com/LL1158177/Hormuz-crisis-supply-response-loses-steam-but-tanker-rates-hold-firm>
- Lojiport. (2026, Ağustos). *Armatörlerden Karadeniz uyarısı: Birkaç ay daha sürerse iflaslar kaçınılmaz*. <https://www.lojiport.com/armatorlerden-karadeniz-uyarisi-birkac-ay-daha-surerse-iflaslar-kacinilmaz-120061h.htm>
- Manifold Times. (2026a, 6 Ağustos). *ENGINE: Europe and Africa fuel availability outlook (5 August 2026)*. <https://www.manifoldtimes.com/news/engine-europe-and-africa-fuel-availability-outlook-5-august-2026>
- Manifold Times. (2026b, 26 Ağustos). *ENGINE: Europe & Africa fuel availability outlook (26 August 2026)*. <https://www.manifoldtimes.com/news/engine-europe-africa-fuel-availability-outlook-26-august-2026>
- Novinite. (2026, 25 Eylül). *Bulgaria's Black Sea zone added to high-risk maritime list*. <https://www.novinite.com/articles/240763/Bulgaria%E2%80%99s+Black+Sea+Zone+Added+to+High-Risk+Maritime+List>
- NPR. (2026, 15 Temmuz). *U.S. fires a new wave of strikes on Iran and hits a tanker trying to skirt its blockade*. <https://www.npr.org/2026/07/15/nx-s1-5894582/us-iran-updates>
- OilPrice.com. (2026a, 15 Temmuz). *As Ukraine cripples Russian refining, global diesel markets pay the price*. <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/As-Ukraine-Cripples-Russian-Refining-Global-Diesel-Markets-Pay-the-Price.html>
- OilPrice.com. (2026b, 16 Eylül). *Russia extends diesel export ban through October*. <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russia-Extends-Diesel-Export-Ban-Through-October.html>
- OilPrice.com. (2026c, 30 Eylül). *Russia extends diesel export ban through Oct. 31*. <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russia-Extends-Diesel-Export-Ban-Through-Oct-31.html>
- Oxford Business Group. (2026, 7 Mayıs). *The Trans-Caspian International Transport Route is emerging as an alternative to global trade corridor disruptions*. <https://oxfordbusinessgroup.com/articles-interviews/the-trans-caspian-international-transport-route-middle-corridor-is-emerging-as-an-alternative-to-global-trade-corridor-disruptions-news-report/>
- Radio Free Europe/Radio Liberty. (2026). *Ship-spotting photos highlight ferocity of Black Sea drone war*. <https://www.rferl.org/a/ukraine-russia-black-sea-drone-war-bosphorus-photos/33846382.html>
- Regulation (EU) 2023/957. (2023). *Regulation (EU) 2023/957 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Regulation (EU) 2015/757 in order to provide for the inclusion of maritime transport activities in the EU Emissions Trading System and for the monitoring, reporting and verification of emissions of additional greenhouse gases and emissions from additional ship types. Official Journal of the European Union, L 130*. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>
- Seatrade Maritime. (2026a, 14 Eylül). *Hormuz security fears feed sky-high large tanker rates*. <https://www.seatrade-maritime.com/tankers/hormuz-security-fears-feed-sky-high-large-tanker-rates>
- Seatrade Maritime. (2026b, Eylül). *Drones and USVs replace mines as Black Sea's floating hazard*. <https://www.seatrade-maritime.com/security/drones-and-usvs-replace-mines-as-black-sea-s-floating-hazard>
- Soysüren Legal. (2026, 24 Eylül). *Client circular: JWLA-035 and the Black Sea listed area*. <https://soysurenlegal.com/2026/09/24/client-circular/>
- Splash247. (2026, Eylül). *Shipping earnings surge deeper into record territory*. <https://splash247.com/shipping-earnings-surge-deeper-into-record-territory/>
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2026). *Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı tam kapasiteyle hizmete açıldı. Ticaret Araştırmaları ve Risk Değerlendirme Genel Müdürlüğü Blog*. <https://dtybs.ticaret.gov.tr/blog/post/33833/>
- TCDD Taşımacılık. (2025). *Tekirdağ-Bandırma tren ferri işletmeciliği hakkında*. <https://www.kto.org.tr/haberler/tekirdag-bandirma-tren-feri-isletmeciligi-hakkinda>

- The Astana Times. (2026, 10 Mart).** *Trans-Caspian transport route cargo volumes increase fivefold in seven years.* <https://astanatimes.com/2026/03/trans-caspian-transport-route-cargo-volumes-increase-fivefold-in-seven-years/>
- The Insurer. (2026a, 21 Temmuz).** *Black Sea marine rates rise above 1% after Russia and Ukraine escalate attacks.* <https://www.theinsurer.com/ti/news/black-sea-marine-rates-rise-above-1-after-russia-and-ukraine-escalate-attacks-2026-07-21/>
- The Insurer. (2026b, 29 Temmuz).** *Novorossiysk cargo war-risk rates rise after Black Sea attacks.* <https://www.theinsurer.com/ti/news/novorossiysk-cargo-war-risk-rates-rise-after-black-sea-attacks-2026-07-29/>
- The Maritime Executive. (2026, 27 Temmuz).** *Attacks on Ukrainian ports and ships intensify.* <https://maritime-executive.com/article/attacks-on-ukrainian-ports-and-ships-intensify>
- The Moscow Times. (2026, 30 Eylül).** *Russia extends diesel export ban until end of October.* <https://www.themoscowtimes.com/2026/09/30/russia-extends-diesel-export-ban-until-end-of-october-a93823>
- The National Herald. (2026, Eylül).** *VLCC freight rates surge more than 800% amid Hormuz tensions, used tanker values rise up to 62%.* <https://www.thenationalherald.com/vlcc-freight-rates-surge-more-than-800-amid-hormuz-tensions-used-tanker-values-rise-up-to-62/>
- The Signal Group. (2026).** *Weekly tanker market monitor: Week 14, 2026.* <https://www.thesignalgroup.com/weekly-market-monitor/weekly-tanker-market-monitor-week-14-2026>
- The Times of Central Asia. (2026a, 8 Eylül).** *Shrinking Caspian Sea raises the cost of the Middle Corridor.* <https://timesca.com/shrinking-caspian-sea-cost-middle-corridor/>
- The Times of Central Asia. (2026b, Eylül).** *Middle Corridor freight grows, but eastbound cargo lags.* <https://timesca.com/middle-corridor-freight-eastbound-cargo/>
- Trend.az. (2026).** *Middle Corridor enters a new phase: How Eurasia's transport map is changing.* <https://www.trend.az/business/4217975.html>
- USNI News. (2026, 18 Eylül).** *Hormuz transits hit three-week high, VLCC rates explode.* <https://news.usni.org/2026/09/18/hormuz-transits-hit-three-week-high-vlcc-rates-explode>
- World Bank. (2024, 17 Nisan).** *10 priority actions that can triple trade in the Middle Corridor by 2030.* <https://www.worldbank.org/en/region/eca/brief/10-priority-actions-that-can-triple-trade-in-the-middle-corridor-by-2030>