



“Esasen konu hep 2 nokta arasındadır”

Haftalık Politik ve Jeopolitik Gelişmeler

30 Haziran 2025



Bu hizmet size **2blackdot** ve **Tema Grup** tarafından ücretsiz verilmektedir. Bu yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

Hazırlayan: Hakan Çalışkantürk

2twoblackdots@gmail.com

<https://www.2blackdots.com>

*** Yasal Uyarı:*** Burada yer alan yatırım bilgi, yorum ve tavsiyeleri yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Yatırım danışmanlığı hizmeti; aracı kurumlar, portföy yönetim şirketleri, yatırım ve kalkınma bankaları ile müşteri arasında imzalanacak yatırım danışmanlığı sözleşmesi çerçevesinde ve yetkili kuruluşlar tarafından kişilerin risk ve getiri tercihleri dikkate alınarak kişiye özel olarak sunulmaktadır. Burada yer alan yorum ve tavsiyeler ise genel niteliktedir. Bu yorum ve tavsiyeler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir. Bu nedenle sadece burada yer alan bilgilere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir. Gerek bu yayındaki gerekse bu yayında kullanılan kaynaklardaki hata ve eksikliklerden ve bu yayındaki bilgilerin kullanılması sonucundaki yatırımcıların ve/veya ilgili kişilerin uğrayabilecekleri doğrudan ve/veya dolaylı zararlardan, kar yoksunluğundan, manevi zararlardan ve her ne şekilde ve surette olursa olsun üçüncü kişilerin uğrayabileceği her türlü zarardan dolayı **2blackdot** ve **Hakan Çalışkantürk** sorumlu tutulamaz.

DOĞU AKDENİZ'İN YÜKSELEN YILDIZI ÇUKUROVA'NIN ADANA VE MERSİN ÜZERİNDEN “STRATEJİK EKONOMİK HUB'A” DÖNÜŞÜMÜ

Giriş: Küresel Ticaret Koridorları ve Doğu Akdeniz'in Stratejik Önemi

Dünya ticareti, “koridor savaşları” olarak adlandırılan yeni bir rekabet dönemine girmiş durumda. Ticaret yollarını yeniden şekillendiren iddialı altyapı projeleri geliştiriyor. Çin'in *Kuşak ve Yol Girişimi* (BRI) kapsamındaki **Orta Koridor** ve ABD-Hindistan-AB öncülüğünde duyurulan **Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)** gibi girişimler, Asya-Avrupa ticaretini hızlandıracak alternatif güzergâhlar sunuyor. Bu rekabet ortamında, **Türkiye** jeostratejik konumuyla öne çıkıyor ve **Doğu Akdeniz** bölgesi yeni rotaların kilit noktası haline geliyor. Özellikle **Çukurova** olarak bilinen **Adana-Mersin bölgesi**, yakın dönemde hayata geçecek büyük projelerle Doğu Akdeniz'de bir *lojistik HUB* (merkez) olma potansiyeline sahip.

Son yıllarda **Doğu Akdeniz**'de keşfedilen hidrokarbon kaynakları ve yeni ticaret yolları arayışı, bölgenin jeopolitik önemini artırdı. Doğu Akdeniz'de çıkarılan doğal gazın Avrupa'ya ulaştırılmasında **en kısa ve ekonomik rota Türkiye'den geçiyor**. Nitekim enerji uzmanları, bölgeden Avrupa'ya boru hattı için **Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) üzerinden Türkiye'ye uzanan** güzergâhın en makul seçenek olduğunu vurguluyor. Bu durum, KKTC'nin stratejik önemini artırırken Türkiye'yi bölgesel bir enerji köprüsü konumuna getiriyor. Öte yandan, küresel ticaretteki yeni rotaların kesişiminde bulunan Türkiye, sahip olduğu altyapı projeleriyle **Orta Doğu'nun (Körfez dahil) Avrupa'ya açılan kapısı** olmayı hedefliyor. Özellikle Irak ve Körfez'i Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayacak **Kalkınma Yolu Projesi**, bu vizyonun merkezinde yer alıyor.

Kalkınma Yolu, Basra Körfezi'nden başlayıp Türkiye'nin Akdeniz kıyılarına uzanan dev bir ulaştırma ve lojistik koridorudur. Bu proje tamamlandığında, **Adana ve Mersin** başta olmak üzere Çukurova bölgesi; limanları, demiryolları, havaalanı ve sanayi bölgeleriyle **Doğu Akdeniz'in Rotterdam'ı** olmaya adaydır. Aşağıdaki bölümlerde, Kalkınma Yolu Projesi ve bölgedeki diğer kritik altyapı yatırımlarının detaylarını, Çukurova'nın ekonomik/hinterland kapasitesini ve küresel ticaret ağlarındaki rolünü ele alacağız. Ayrıca Pire (Yunanistan), Doğu Port Said (Mısır) ve Hayfa (İsrail) gibi **rakip HUB örnekleri** ile karşılaştırmalı analiz yaparak, Çukurova'nın güçlü yönlerini vurgulayacağız.

Kalkınma Yolu Projesi: Basra'dan Avrupa'ya Uzanan Ekonomik Arter

Basra'daki Büyük Fav Limanı'ndan başlayıp Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanacak Kalkınma Yolu projesinin güzergâhı ve ilk aşaması niteliğindeki Büyük Fav Limanı. Projenin, Çin-Avrupa arasındaki mesafeyi denizyoluna kıyasla kısaltarak Orta Doğu'yu bir transit merkeze dönüştürmesi hedefleniyor.



(AA'nın 16 Eylül 2023 tarihli infografiğinden)

Kalkınma Yolu Projesi, Irak ve Türkiye ortaklığında geliştirilen ve Basra Körfezi’ni Akdeniz’e bağlayacak dev bir ulaştırma koridorudur. Bu proje kapsamında Basra’daki **Yeni Büyük Fav Limanı**, Irak içinden geçecek **1200 km’lik çift hatlı otoyol ve demiryolu ağı** ile Türkiye sınırına bağlanacak. Irak’tan çıkıp Türkiye’ye ulaşan hat, **Mersin Limanı veya İstanbul üzerinden Avrupa’ya** erişim sağlayacaktır. 17 milyar dolara mal olması öngörülen Kalkınma Yolu Projesi, Asya ile Avrupa arasında yeni bir **ticaret köprüsü** oluşturmayı hedefliyor. Irak Başbakanı projeyi bir “ekonomik nehir” olarak tanımlarken, Irak Limanlar Genel Müdürü *“Doğudan gelen tüm ürünler bu koridorla Türkiye’ye ulaşacak; doğu ticaretini batıya bağlayacak bir dünya geçiş noktası olacak”* diyerek önemini vurguluyor.



Büyük Fav Limanı, bu koridorun çıkış noktası olarak inşa ediliyor ve Orta Doğu’nun en büyük limanı olması planlanıyor. Daewoo firmasının 5 milyar \$ yatırımla inşa ettiği liman, 54 km² alana yayılıp 90 rıhtım kapasitesine sahip olacak; 14,5 km uzunluğundaki dalgakıranı ise Guinness rekoru kırmış durumda. Limanın ilk fazının 2025 sonunda faaliyete geçmesi bekleniyor. Fav Limanı ve Kalkınma Yolu birbirini tamamlayan projelerdir: Limana gelen yükler demir yolu ve kara yolu ile hızla Türkiye’ye ve oradan Avrupa’ya yönlendirilecektir. Projenin tamamlanmasıyla Irak, **Asya-Avrupa ticaretinde bir transit hat** olarak önemli gelir elde etmeyi ve ekonomisini çeşitlendirmeyi hedefliyor. Nitekim Dünya Bankası da Mayıs 2023’te duyurulan bu girişimi, Irak’ı bölgesel taşıma merkezi yapacak kritik bir adım olarak nitelendirmektedir.



Kalkınma Yolu, Süveyş Kanalı’na alternatif bir rota sunarak Uzakdoğu-Avrupa ticaretinde *ciddi zaman ve maliyet avantajı* sağlayacaktır. Türkiye lojistik sektörü temsilcileri, Basra-Türkiye-Avrupa rotasının mevcut denizyoluna kıyasla **15 güne varan süre kazancı** sağlayacağını belirtmektedir. Özellikle Kızıldeniz-Süveyş hattındaki güvenlik riskleri ve zaman kayıpları düşünüldüğünde, bu proje tamamlandığında **Asya’dan Avrupa’ya yük taşıma süresinin 45 günden 25 güne kadar inebileceği** öngörülmüyor. Bu da küresel tedarik zincirlerinde önemli bir rahatlama yaratacaktır. Proje, Irak’ın yeniden imarına katkı sunarken Orta Doğu ülkelerine Avrupa’ya daha kısa yoldan erişim imkânı vererek bölgesel ticareti canlandıracak bir *kazan-kazan* fırsatı sağlamaktadır.

Türkiye açısından stratejik kazanç da büyük olacaktır. Kalkınma Yolu, Türkiye’yi doğu-batı ve kuzey-güney ticaret akslarının kesiştiği **kritik bir lojistik merkez** haline getirecektir. 1200 kilometrelik bu yeni hat, Türkiye’nin Orta Doğu ile Avrupa arasındaki ticarete ana arter olma hedefine büyük katkı sunacaktır. Proje kapsamında Basra’dan Türkiye sınırına uzanacak **çift hatlı yüksek standartlı demiryolu**, Habur/Ovaköy sınır kapısından itibaren Türkiye demiryolu ağına bağlanarak Mersin veya İskenderun gibi Akdeniz limanlarına yük taşıyacaktır. Bu sayede, Basra Körfezi’nden çıkan bir konteyner, hiç gemiye ihtiyaç duymadan birkaç gün içinde Akdeniz’deki bir Türk limanına ulaşabilecektir. Dünya Bankası’nın 2025 tarihli finansman açıklamasına göre, hattın Irak içindeki demiryolu kısmı modernize edildiğinde **yılda 6,3 milyon ton iç hat yük, 1,1 milyon ton uluslararası yük ve 2,85 milyon yolcu** taşıma kapasitesine ulaşacak. 2037 itibarıyla demiryolu ile 21 bin kişiye yeni istihdam sağlanması da beklenmektedir.



Kalkınma Yolu Projesi’nin ilk uluslararası koordinasyon toplantısı Ağustos 2024’te İstanbul’da Türkiye, Irak, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar’ın katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Körfez’i Akdeniz ve Avrupa’ya bağlayan bu proje, sadece ortak ülkeler için değil, bölgedeki tüm ülkeler için ekonomik fayda yaratacak bir girişim olarak görülmektedir. Sonuç olarak Kalkınma Yolu, **Basra Körfezi’nden Çukurova’ya uzanan bir “kuru kanal”¹** işlevi görerek, Doğu Akdeniz’i küresel ticaretin yeni kavşak noktalarından biri haline getirecektir.

Çukurova Bölgesinde HUB Olma Yolunda Kilit Altyapı Yatırımları

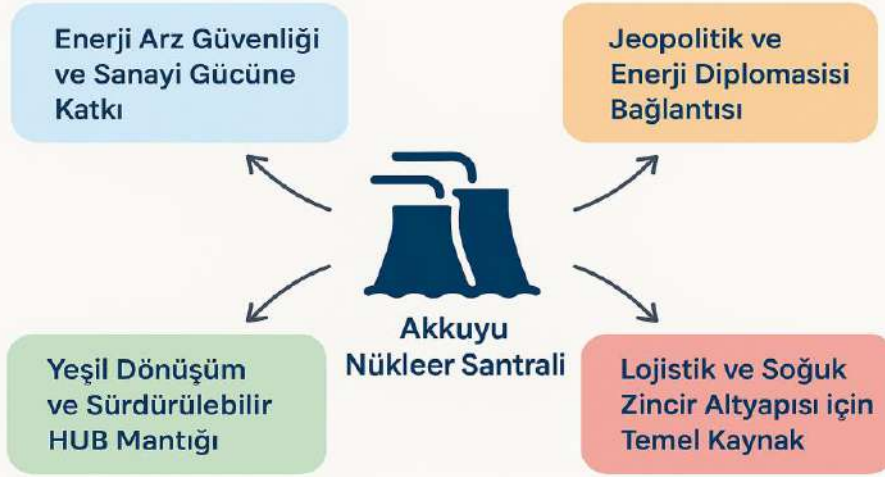
Kalkınma Yolu Projesi’nin yanı sıra, **Adana-Mersin (Çukurova) bölgesinde son yıllarda devreye giren altyapı yatırımları** bölgenin lojistik merkez potansiyelini güçlendirmektedir. Hava, kara, demir ve deniz yollarında geliştirilen bu altyapılar, bölgenin **çok modlu bir ticaret ve ulaşım üssü** olmasını sağlayacak şekilde birbirini tamamlamaktadır. Aşağıda, bölgedeki başlıca projeler ve özellikleri özetlenmiştir:

- **Çukurova Uluslararası Havalimanı:** 2023 yılında Mersin’in Tarsus ilçesinde hizmete giren bu bölgesel havalimanı, Adana ve Mersin illerine ve çevresine hizmet verecek şekilde tasarlanmıştır. **9 milyon yolcu/yıl** kapasiteli modern terminali (110 bin m²) ve 3.500 m uzunluğunda pistiyle en geniş gövdeli uçakları dahi karşılayabilmektedir. Türkiye’nin en büyük ikinci hava kargo terminali olacak havalimanı bölgenin dünyaya açılan kapısı olarak konumlanacak, yolcu taşımacılığının yanı sıra ileride kargo taşımacılığında da önemli bir merkez olacak. Yeni havalimanı sayesinde, uluslararası yatırımcılar ve turistler Çukurova’ya doğrudan erişim imkânı bulacak, bu da ticaret ve turizmi canlandıracaktır.
- **Mersin Uluslararası Limanı (MIP) ve Konteyner Terminali:** Mersin Limanı, Türkiye’nin en büyük limanlarından biridir ve son yıllarda kapasitesini ciddi oranda artırmıştır. 2023 yılında limanda **1,94 milyon TEU** konteyner elleçlenmiştir. Süregelen genişleme yatırımlarıyla limanın konteyner kapasitesi **2,6 milyon TEU’dan 3,6 milyon TEU’ya** çıkarılmaktadır. 400 metrelik mega gemilerin yanaşabileceği yeni rıhtımlar devreye alınmış, böylece Mersin aynı anda birden fazla ultra büyük konteyner gemisine hizmet verebilir hale gelmiştir. Liman ayrıca yılda **8 milyon tondan** fazla konvansiyonel (dökme ve genel) yük elleçlemektedir. Mersin Limanı’nın işletmesi uluslararası bir ortaklık (PSA-Akfen) tarafından yürütülmekte olup, verimlilik ve teknoloji kullanımı açısından bölgenin lider limanıdır. Kara ve demiryolu bağlantıları sayesinde Mersin Limanı, sadece Çukurova’nın değil **İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu’nun** denize açılan kapısı konumundadır.

¹ “Kuru kanal” kavramı Dünya Bankası, UNCTAD ve Asya Kalkınma Bankası gibi kuruluşlarca da kullanılan resmi bir kavramdır. Özellikle Asya’da Çin, Orta Asya ve Rusya’dan Avrupa’ya uzanan kara hatları için bu ifade tercih edilmektedir. “Kuru kanal” (İngilizce: dry port ya da dry canal) terimi, lojistik ve ulaştırma literatüründe bir denizyolu geçişini ikame eden kara ve/veya demiryolu güzergâhları için kullanılır. Bu ifade, özellikle suyun yerine geçen bir kara taşıma koridoru olması nedeniyle mecaz anlamda “kuru” kanal olarak tanımlanır.

- **İskenderun Limanı (Derin Liman):** Hatay'ın İskenderun körfezinde yer alan bu liman, derin su yapısı ile büyük gemilere hizmet verebilmektedir. Limanda konteyner terminali işletmesi özel sektör (LimakPort) tarafından yapılmakta olup bölgedeki ikinci büyük konteyner limanıdır. 2022'de İskenderun Limanı'nda yaklaşık **0,5 milyon TEU** konteyner elleçlenmiştir (önceki yıllarda büyüme eğilimindedir). Özellikle Doğu Anadolu ve komşu ülkelerden gelen demir-çelik, maden cevheri gibi dökme yükler için İskenderun kritik bir çıkış noktasıdır. 2023 yılındaki deprem felaketinde geçici hasar gören liman altyapısı hızla onarılmış ve operasyonlar normalleşmiştir. İskenderun Limanı, Mersin Limanı'nı tamamlayıcı bir fonksiyon üstlenerek **Çukurova'nın lojistik kapasitesini** artırmaktadır. İleride Kalkınma Yolu'nun demiryolu ayağının Gaziantep üzerinden İskenderun'a bağlanması halinde, bu liman da Körfez'den gelen yüklerin Avrupa'ya sevinde rol oynayacak.
- **TCDD Yenice Lojistik Merkezi:** Adana-Mersin arasında stratejik bir noktada bulunan **Yenice** istasyonu, TCDD tarafından modern bir lojistik merkezine dönüştürülmektedir. Bölgedeki en yoğun yük potansiyeline sahip bu merkez, Mersin Limanı'ndan gelen trenlerin Anadolu içlerine ve Suriye-Irak yönüne dağıtımında kritik rol oynayacak. Yenice Lojistik Merkezi'nde geniş çaplı yük elleçleme sahaları, depolama alanları ve manevra hatları kurulmaktadır. Bu sayede **konteyner ve vagon aktarmaları** hızlı ve verimli şekilde yapılabilecek, demiryolu ile gelen yüklerin karayoluna veya limana entegrasyonu sağlanacaktır. Proje tamamlandığında Yenice'nin milyonlarca tonluk yükü elleçleyebilecek kapasitede bir *kuru liman* işlevi görmesi beklenmektedir. Bu merkez, Kalkınma Yolu demiryolu hattının Türkiye tarafında bağlanacağı ilk lojistik üs olmaya adaydır.
- **Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Tren ve Demiryolu Geliştirmeleri:** Ulaştırma altyapısında bölgeyi sıçratacak bir diğer yatırım, devam eden **hızlı tren projesi** ve mevcut demiryolu hatlarının iyileştirilmesidir. Mersin-Adana arasındaki çift hatlı konvansiyonel demiryolu zaten Türkiye'nin en işlek hatlarından biri olup, hem yolcu hem yük taşımaktadır. Bu hat üzerinde sinyalizasyon ve kapasite artırımı yapılarak taşıma kabiliyeti yükseltiliyor. Ayrıca, Adana'dan Osmaniye ve Gaziantep'e uzanan **yeni hızlı tren hattı** inşa edilmektedir. Projenin tamamlanmasıyla bu iki büyük şehir arası seyahat süresi 6,5 saatten 2 saat 15 dakikaya inecek. Yolcu taşımacılığının hızlı tren hattına kaymasıyla mevcut demiryolu hattı yük taşımacılığına daha fazla tahsis edilebilecek. Böylece Mersin Limanı'ndan gelen yük trenleri, Adana üzerinden Gaziantep'e ve oradan Şanlıurfa üzerinden Habur sınırına (ve Irak'a) yönlendirilebilecek bir **demiryolu koridoru** oluşacak. Demiryolu altyapısının bu şekilde gelişmesi, Çukurova'nın **karayolu ağırlıklı taşımadan demiryoluna kayarak** daha yüksek hacimli ve düşük maliyetli lojistik hizmet sunmasını sağlayacaktır.
- **Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) ve Serbest Bölge:** Çukurova'nın üretim ve ticaret kapasitesini destekleyen önemli unsurlar, bölgedeki OSB'ler ve serbest bölgelerdir. **Adana Hacı Sabancı OSB**, 2.227 hektar alan üzerinde 467 firma ve 528 işletme ile yaklaşık **42 bin kişilik istihdam** sağlamaktadır. Tekstil, makine, kimya, gıda gibi çeşitli sektörlerde üretim yapan bu OSB, Türkiye'nin önde gelen sanayi üslerinden biridir. Ayrıca Adana Ceyhan bölgesinde bir **Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi** kurulmaktadır; bu bölge petrokimya tesisleri ve rafinerilere ev sahipliği yaparak katma değerli üretim hedeflenmektedir. **Mersin Tarsus OSB** ve **Mersin (Karaduvar) OSB** de bölgenin sanayi altyapısını tamamlamaktadır. Bunlara ek olarak, **Mersin Serbest Bölgesi** bölgenin dış ticaretinde kritik rol oynamaktadır. Mersin Serbest Bölgesi 1987'den beri faal olup, 2022 yılında **4,01 milyar dolar** ticaret hacmine ulaşmıştır. Bu serbest bölgede 300'ü aşkın yerli ve yabancı firma faaliyet göstermekte, özellikle Ortadoğu pazarına yönelik imalat, paketleme ve lojistik hizmetleri sunulmaktadır. Bölgedeki OSB ve Serbest Bölge gibi alanlar, uluslararası yatırımcılar için cazibe merkezi haline gelerek Çukurova'nın *üretim ve dağıtım üssü* kimliğini güçlendirmektedir.
- **Nükleer Enerji Güç Santrali çarpanının HUB'a katkısı:** Akkuyu Nükleer Güç Santrali (NGS), sadece Türkiye'nin enerji arz güvenliği açısından değil, aynı zamanda Doğu Akdeniz'deki stratejik ekonomik HUB olan Çukurova bölgesinin altyapısal ve jeopolitik gücüne doğrudan katkı sağlayan bir projedir. 4.800 MW (4 x 1.200 MW) kapasitesiyle tamamlandığında Türkiye elektrik tüketiminin %10'unu karşılayacak olan Akkuyu, iklim koşullarından bağımsız olarak 7/24 üretim sağlayacak. Bu da özellikle yüksek enerji yoğunluğu gerektiren lojistik, liman, sanayi ve işleme merkezleri için kritik bir önemde. Çünkü; enerji kaynaklarının ithalata bağımlılığı azaldığı için, yüksek lojistik maliyetlerin düşürülmesi ve daha rekabetçi fiyatlarla lojistik hizmet verilmesi mümkün hale gelecek. Diğer taraftan güvenli enerji arzı, yatırımcılar için bir önkoşuldur. Akkuyu sayesinde bölge daha fazla doğrudan yabancı yatırım için elverişli hale gelecek. Akkuyu bu anlamda sürdürülebilir HUB modeli için enerji ayağını karşılayarak, AB ülkelerine yapılan taşımacılıkta yeşil lojistik standartlarını tutturmada büyük katkı sunacak. Sanayi Bölgeleri için de avantaj sağlayacak Akkuyu Mersin-Tarsus OSB, Adana OSB, Ceyhan Enerji Endüstri Bölgesi gibi alanların bu istikrarlı enerji kaynağından doğrudan faydalanmasına neden olacaktır. Bu da üretimin kesintisizliği ve maliyet istikrarı açısından avantaj yaratacak. Akkuyu, çevre dostu ve istikrarlı enerjiyle Çukurova'nın Endüstri 4.0 ve Lojistik 5.0 dönüşümüne zemin hazırlayacağı muhakkak.

Akkuyu'nun HUB'a Katkı Eksenleri



Yukarıda sayılan yatırımların birbiriyle entegre hale gelmesiyle, **Çukurova bölgesi tam donanımlı bir lojistik ekosistem** sunmaktadır. Örneğin, Adana OSB’de üretilen bir sanayi ürünü, Mersin Serbest Bölgesi’nde depolanıp etiketlenerek Mersin Limanı’ndan ihraç edilebilir; gerekli hammadde ise İskenderun Limanı’ndan gemiyle gelip demiryolu ile OSB’ye ulaştırılabilir. Çukurova Havalimanı, yüksek değerli veya hızlı teslimat gerektiren ürünlerin taşınmasında alternatif bir kanal sunarken, demiryolu ve karayolu ağları bölgenin hinterlandındaki tüm şehirlere erişimi mümkün kılar. Bu çok yönlü altyapı, bölgeyi sadece Türkiye için değil, **komşu ülkeler için de bir lojistik merkezi** haline getiriyor. Özellikle Suriye’nin kuzeyi, Irak ve hatta İran’ın batı kesimleri Çukurova üzerinden dünya pazarlarına bağlanma imkanına sahiptir. Nitekim halihazırda *Mersin Limanı, Irak’a açılan en önemli denizyolu kapısı konumundadır* – Uzakdoğu’dan gelen konteynerler Mersin’de indirilip transit gümrükle karayoluyla Zaho üzerinden Irak’a taşınmaktadır. Bölgedeki yeni projeler tamamlandığında bu transit trafiğin katlanarak artması beklenmektedir.

Çukurova’nın Ekonomik Kapasitesi, Hinterlandı ve Tarımsal Gücü

Adana ve Mersin illerinin oluşturduğu Çukurova, **Türkiye’nin en verimli ve çeşitli üretim bölgelerinden biridir**. Tarihsel olarak Adana, ülkenin sanayileşen ilk şehirleri arasında yer alırken; Mersin ise serbest bölgesi ve limanı ile bir ticaret kenti kimliği kazanmıştır. Günümüzde bölgenin nüfusu 4 milyon civarındadır (Adana ~2,3 milyon; Mersin ~1,9 milyon) ve genç, dinamik bir işgücüne sahiptir.

Ekonomik göstergelere bakıldığında, Adana ve Mersin birlikte Türkiye GSYİH’sine önemli katkı sunmaktadır. Mersin ilinin 2023 GSYİH’si yaklaşık **544 milyar TL** olarak gerçekleşmiş, kişi başına gelir 12 bin \$ seviyesine yaklaşmıştır. Adana da benzer şekilde güçlü bir sanayi ve tarım ekonomisine sahiptir. İki ilin toplam ihracatı 2024 yılında yaklaşık **10 milyar \$** düzeyinde gerçekleşmiştir (Mersin ilinin 8,3 milyar \$, Adana’nın ~1,4 milyar \$ mal ihracatı). İthalat tarafında da Mersin 8 milyar \$ ile ülke ortalamasının üzerindedir. Mersin Limanı gümrük kayıtları, transit dahil edildiğinde çok daha yüksek hacimleri göstermektedir (2022’de Mersin gümrüğünde ~14 milyar \$ ithalat, ~10 milyar \$ ihracat işlem görmüştür). Bu rakamlar, **Çukurova’nın ticaret kapasitesinin büyüklüğünü** ortaya koymaktadır.

Bölge sanayisinin lokomotifleri arasında **tekstil, gıda, kimya, cam, makine ve otomotiv yan sanayi** sayılabilir. Adana’da Sabancı Holding’e ait büyük tekstil ve lastik fabrikaları, bir otobüs üretim tesisi (TEMSA) gibi önemli sanayi kuruluşları bulunur. Ceyhan bölgesinde inşa edilmekte olan petrokimya tesisleriyle birlikte Adana’nın sanayi profili enerji ve kimya alanında derinleşmektedir. Mersin tarafında ise ATAŞ rafinerisi arazisinde kurulu petrol depolama tesisleri, Soda Sanayii (soda külü üretimi), gübre fabrikaları ve gıda işleme tesisleri gibi santraller vardır. **Mersin Serbest Bölgesi** birçok montaj ve depolama faaliyetine ev sahipliği yaparak sanayiye desteklemektedir. Ayrıca Mersin-Tarsus OSB’de yabancı sermayeli şirketler bulunmakta ve plastik, ambalaj, tarım makineleri gibi alanlarda üretim yapılmaktadır.

Çukurova’nın **tarımsal üretim kapasitesi**, bölgenin bir diğer önemli avantajıdır. Verimli alüvyal ovalarıyla Adana ve Mersin, Türkiye’nin gıda arz güvenliğinde kritik rol oynar. Bölgede pamuk, buğday, mısır, soya, yarfıstığı gibi endüstriyel tarım ürünleri; portakal, limon, mandalina, muz gibi meyveler; domates, biber, patlıcan gibi sebzeler geniş ölçekte yetiştirilir. Çukurova, Türkiye’nin toplam tarımsal üretim değerinin **yaklaşık %10’unu** tek başına karşılamaktadır. Özellikle **narenciye** üretiminde ülkenin lideridir; Mersin ve Adana, Türkiye’nin turuncuğil ihracatının büyük kısmını gerçekleştirmektedir. Örneğin, limon, greyfurt ve satsuma türü mandalinada bu iki il ilk sıralarda gelir.

Bunun yanı sıra, son yıllarda seracılık ve örtü altı üretim de gelişmiştir – teknolojik seralarda yıl boyu sebze-meyve üretilerek iç ve dış pazara sunulmaktadır. Bölgenin tarımsal gücü hem hammadde tedariki hem de agro-sanayi için müthiş bir potansiyel teşkil etmektedir. Tarıma dayalı sanayiler (konserve, meyve suyu, tekstil vs.) Çukurova’da gelişmiş olup, ihracat ürünleri arasında önemli yer tutar.

Hinterland bağlantıları açısından, Çukurova eşsiz bir konumdadır. Bölge, doğuda Gaziantep, Hatay; kuzeyde Kayseri, Kahramanmaraş; batıda Konya, Karaman gibi ticari-sanayi merkezlerine makul mesafededir. Gaziantep gibi yüksek ihracat hacmine sahip (yılda ~10 milyar \$ ihracat) bir kent, denizyolu taşımacılığı için büyük ölçüde Mersin Limanı’nı kullanmaktadır. Keza Kayseri, Konya, Kahramanmaraş, Osmaniye, Karaman gibi illerin ithalat-ihracat yükleri de Mersin üzerinden taşınabilmektedir. Güney sınırlarımızda, **Ortadoğu’ya açılan karayolu kapıları** (Cilvegözü, Öncüpınar, Habur vb.) bu bölgeye entegre çalışır. Örneğin, İstanbul’dan gelen bir TIR, Anadolu otoyolları üzerinden Adana’ya, oradan Şanlıurfa-Gaziantep güzergâhıyla Habur’a ulaşarak Irak’a girebilir. Bu nedenle Adana, Türkiye’nin güney-doğu kara ticaretinde bir kavşak noktasıdır. İskenderun ve Mersin limanları da aynı şekilde Ortadoğu’ya yönelik transit taşımacılığın denize çıkış noktalarıdır.

Bölgenin sahip olduğu insan kaynağı ve eğitim altyapısı da bir diğer avantajdır. Adana ve Mersin’de toplam 5 üniversite bulunmaktadır (Çukurova, Alparslan Türkeş, Mersin, Toros, Tarsus, Çağ Üniversitesi gibi). Bu üniversiteler mühendislik, lojistik, tarım, uluslararası ticaret gibi alanlarda yetişmiş insan gücü sağlamaktadır. Ayrıca meslek liseleri ve OSB içi teknik eğitim merkezleri sanayinin ihtiyaç duyduğu ara elemanları yetiştirmektedir. Bölgedeki teknoparklar ve Ar-Ge merkezleri (ör. Çukurova Teknopark) yenilikçi girişimleri desteklemektedir. Tüm bu beşerî sermaye unsurları, Çukurova’nın bir **yatırım ve inovasyon merkezi** olarak gelişmesine katkıda bulunma potansiyeline sahiptir.

Özetle, Çukurova’nın ekonomik profilini; *güçlü bir sanayi altyapısı, zengin tarımsal üretim, yüksek ticaret hacmi ve geniş bir hinterlanda hizmet veren lojistik kabiliyetler* şeklinde özetleyebiliriz. Bu profil, bölgenin bir HUB olarak parlaması için gerekli yapı taşlarını zaten içermektedir. Kalkınma Yolu gibi büyük ölçekli projeler ve tamamlayıcı altyapı yatırımları da eklenince, **Çukurova’nın parlak bir geleceğe** doğru ilerlediğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Enerji Koridorları, Hidrokarbon Kaynakları ve Jeopolitik Avantajlar

Çukurova bölgesinin **enerji jeopolitiği** açısından da kilit bir konumu bulunmaktadır. Adana iline bağlı Ceyhan ilçesi, halihazırda uluslararası petrol akışının merkezlerinden biridir. **Ceyhan Terminali**, Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) boru hattının ve Irak-Türkiye petrol boru hattının deniz çıkış noktasıdır. BTC hattı Azerbaycan petrolünü Gürcistan üzerinden Ceyhan’a ulaştırarak dünya piyasalarına sevk etmektedir; yaklaşık 1 milyon varil/gün kapasiteli bu hat ile 2022 başına kadar **3,77 milyar varil petrol** taşınmıştır. Irak-Türkiye boru hattı (Kerkük-Ceyhan) ise Irak’ın kuzeyindeki petrolü Ceyhan’a getirmektedir. 2022’ye kadar bu hat da toplam 1 milyar varilden fazla petrol transfer etmiştir (günlük kapasitesi ~500 bin varil düzeyinde). 2023 itibarıyla Irak ile yaşanan teknik ve hukuki sorunlar nedeniyle geçici duraklamalar olsa da, yakın gelecekte anlaşmazlıkların çözülmesiyle akışın yeniden başlaması beklenmektedir. Ayrıca Türkiye ve Irak, mevcut hatta paralel yeni bir boru hattı yapımı için görüşmeler yürütmektedir. Ceyhan’daki deniz terminali, bu petrolü dev tankerlerle Avrupa’ya ve diğer bölgelere gönderebilecek kapasitededir.

Doğal gaz tarafında ise, Ceyhan yakınındaki **TürkAkım ve TANAP** hatlarının kesişim noktaları Adana sınırları içinde olmasa da bölgeye yakındır (TürkAkım Trakya’da, TANAP Eskişehir üzerinden Trakya’ya uzanıyor). Ancak, Doğu Akdeniz gazının Avrupa’ya ulaşımı söz konusu olduğunda Adana-Mersin bölgesi en kritik noktadır. İsrail, Mısır ve Kıbrıs açıklarında bulunan büyük doğal gaz rezervlerinin ekonomik olarak Avrupa’ya taşınması için en uygun güzergâhın Türkiye olduğu birçok raporda belirtilmiştir. Enerji Bakanlığı, **Doğu Akdeniz gazını Türkiye’ye ve buradan Avrupa’ya iletecek** bir boru hattının sadece ~600 km uzunlukla mümkün olduğunu, bunun da en ticari seçenek olduğunu açıklamıştır. Bu senaryoda İsrail açıklarındaki Leviathan ve Tamar gaz sahaları ile ileride muhtemel Güney Kıbrıs açıklarındaki sahalar, deniz altından Türkiye’ye bağlanarak mevcut Türk gaz şebekesine entegre edilmesi en fizibl çözümdür. Avrupa’ya Rusya dışı kaynaklardan gaz temini arayışında, Doğu Akdeniz önemli bir alternatif olarak görülüyor. ABD ve AB de başlangıçta destekledikleri İsrail-Güney Kıbrıs-Yunanistan güzergâhının (EastMed) finansal ve teknik zorlukları nedeniyle rafa kalkmasıyla, Türkiye seçeneğine daha sıcak bakmaya başlamıştır.

Bu kapsamda, **KKTC’nin artan önemi** dikkat çekicidir. Kuzey Kıbrıs, uluslararası alanda tanınma sorunu yaşasa da Türkiye için Doğu Akdeniz’de stratejik bir çıkış noktasıdır. KKTC’nin Türkiye ile deniz yetki alanı anlaşmaları, Güney Kıbrıs’ın tek taraflı adımlarına karşı denge sağlamıştır. Bazı analistler, potansiyel bir İsrail-Türkiye gaz boru hattının KKTC açıklarından geçerek Kıbrıs sorununun çözümüne dahi katalizör olabileceğini belirtmektedir. Washington Post’da çıkan bir analiz, *“bölgeden Avrupa’ya gaz boru hattı için en kısa rota Kuzey Kıbrıs üzerinden Türkiye olur”* diyerek KKTC güzergâhının önemine değinmiştir. Bu senaryonun gerçekleşmesi durumunda, Çukurova bölgesi (muhtemelen Ceyhan terminali), gazın Avrupa’ya sevk edilme merkezi haline gelebilir. Ayrıca Ceyhan’da LNG tesisleri inşa edilerek gaz sıvılaştırılıp gemilerle de gönderilebilir.

Enerji boyutuna yalnızca hidrokarbon değil, elektrik bağlantıları da dahildir. Türkiye son dönemde KKTC'ye bir **denizaltı elektrik kablosu** ile bağlanmayı planlamakta, bu gerçekleştiğinde Kuzey Kıbrıs'ın enerji arz güvenliği sağlanacaktır. Çukurova'daki geniş enerji altyapısı (termik santraller, yenilenebilir enerji santralleri, iletim hatları) KKTC'yi besleyecek kapasitededir. Hatta ileride Doğu Akdeniz'de üretilen elektrik (offshore rüzgâr çiftlikleri vb.) bu hatlar üzerinden Avrupa'ya dahi iletilebilecek potansiyele sahiptir. Bu tür projeksiyonlar, henüz erken aşamada olsa da, bölgenin enerji koridorlarındaki potansiyelini göstermektedir.

Jeopolitik açıdan bakıldığında, **Adana-Mersin bölgesi üç kıtanın kesişim noktasında** bulunmanın avantajını yaşıyor. Doğu Akdeniz; Süveyş Kanalı, Kızıldeniz ve Basra Körfezi gibi dünya ticaretinin can damarlarına yakınlığıyla büyük güçlerin ilgi alanında. Amerika Birleşik Devletleri'nin son yıllarda Yunanistan (Dedeağaç) ve Doğu Akdeniz'deki askeri varlığını artırması, Rusya'nın Suriye'deki nüfuzu, Çin'in Pire Limanı yatırımı bu bölgenin öneminden kaynaklanıyor. Türkiye, Adana'daki **Incirlik Üssü** gibi kritik tesislerle, bölgedeki askeri güç (Doğu Akdeniz'de donanma varlığı, KKTC'deki askeri güç vb.) ve Barış Diplomasisi projeksiyonu ile **jeopolitik denklemde söz sahibi** olmuştur. Bu açıdan, Çukurova'da gelişen ekonomik bir HUB, sadece ticari değil stratejik bir değer de taşıyacaktır. Örneğin, Orta Doğu'daki bir kriz anında Körfez'den gelen petrolün Ceyhan üzerinden Avrupa'ya güvenli şekilde aktarılması veya tedarik zincirlerinin aksamadan sürdürülmesi bu altyapı sayesinde mümkün olacaktır. Bu da küresel aktörlerin dikkatini çekmektedir. Nitekim Çin, Kuşak-Yol girişimi kapsamında Türkiye'de demiryolu ve liman projeleriyle ilgilenmekte; Birleşik Devletler ve Avrupa ise IMEC gibi projelerle denge oluşturmaya çalışmaktadır. Ancak Türkiye, **coğrafi avantajını** kullanarak kendi bölgesel inisiyatiflerini (Kalkınma Yolu, Orta Koridor vb.) hayata geçirmektedir. Bu inisiyatifler içinde Çukurova, belki de en fazla öne çıkan bölge konumundadır. Sonuç olarak, enerji ve jeopolitik parametreler de hesaba katıldığında, Çukurova'nın **çok boyutlu bir merkez** haline gelme ihtimali belirginleşmektedir. Hem petrol ve gaz boru hatlarının kavşağı, hem elektrik iletim hatlarının geçiş noktası, hem de askeri-stratejik varlıkların konuşlandığı bir alan olarak bu bölge, **21. yüzyılın önemli HUB'larından biri** olma yolunda ilerliyor.

Küresel Lojistik Ağlarda Çukurova: Rakip HUB'lar ve Rekabetçi Konum

Çukurova bölgesinin HUB olma iddiasını değerlendirirken, **dünyadaki mevcut ticaret merkezleriyle karşılaştırmalar** yapmak yararlı olacaktır. Özellikle **Doğu Akdeniz'deki diğer potansiyel HUB noktaları** ile kıyaslama, Çukurova'nın avantajlarını ve geliştirilmesi gereken yönlerini ortaya koyar. Ayrıca, **küresel ölçekte öne çıkan lojistik merkezler** (Rotterdam, Dubai, Singapur gibi) ile bir perspektif çizmek, hedeflenen seviyeyi göstermek açısından faydalı olacaktır.

Öncelikle Doğu Akdeniz coğrafyasına odaklanalım. Bu bölgede Türkiye dışında öne çıkan başlıca lojistik merkezler şunlardır: **Pire (Yunanistan)**, **Doğu Port Said (Mısır)** ve **Hayfa (İsrail)**. Aşağıdaki tabloda bu merkezler ile Mersin Limanı'nın temel göstergeleri ve konumları karşılaştırılmaktadır:

Limani / Merkez	Bulunduğu Ülke	Yıllık Konteyner Hacmi (TEU)	Öne Çıkan Özellikler ve Yatırımlar
Mersin Limanı	Türkiye	1,94 milyon (2023) 3,6 milyon TEU (2024+)	Türkiye'nin ana Akdeniz kapısı; serbest bölgeye ve demiryolu ağına bağlı, Orta Doğu'ya kara bağlantısı güçlü.
Pire Limanı	Yunanistan	4,22 milyon (2024) (Avrupa 5.si)	COSCO (Çin) yatırımıyla hızla büyüdü; Balkanlar ve Orta Avrupa'ya deniz yolu ile bağlantısı; Kuşak-Yol deniz rotasının Avrupa son noktası.
Doğu Port Said	Mısır	4,44 milyon (2022) (Dünyada ~50. sırada)	Süveyş Kanalı kuzey girişinde stratejik konum; ağırlıklı aktarma (trans shipment) limanı; yeni terminallerle kapasite 5+ milyon TEU'ya çıkıyor.
Hayfa Limanı	İsrail	1,47 milyon (2020)	2021'de açılan Bay Terminal ile kapasitesi ~5 milyon TEU'ya yükseldi; BAE-Hindistan-İsrail koridoru planıyla önemi arttı; demiryolu ile Ürdün'e bağlanma projesi mevcut.

Tablo: Doğu Akdeniz'deki başlıca lojistik merkezlerin Mersin ile karşılaştırılması

denizbulten.com, portseurope.com, worldshipping.org, hellenicshippingnews.com, container-news.com).

Yukarıdaki karşılaştırma, Mersin/Çukurova'nın hâlihazırda Doğu Akdeniz'de dikkate değer bir yer tuttuğunu, ancak **kapasite ve hacim bakımından büyüme potansiyelinin yüksek olduğunu** gösteriyor. Pire ve Port Said gibi limanlar 4-5 milyon TEU bandına ulaşarak bölgesel HUB rolünü üstlenmiş durumdadır. Mersin Limanı'nın genişleme sonrası 3,6 milyon TEU kapasiteye çıkması, onu bu ligde rekabetçi kılacak. Nitekim Ulaştırma Bakanlığı'nın ifadeleri, Mersin'in "ülkenin en büyük limanı" olma hedefini vurgulamaktadır. İleride Kalkınma Yolu üzerinden gelecek ek yük hacimleriyle Mersin'in 5+ milyon TEU sınırını geçeceği beklenmektedir.

Pire Limanı, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol girişiminin Akdeniz'deki en önemli ayağı olarak son on yılda büyük atılım yaptı. 2010'da 0,88 milyon TEU olan hacmi, COSCO'nun yatırımlarıyla 2019'da 5,65 milyon TEU'ya kadar çıktı ve Avrupa'da ilk 5'e girdi. Her ne kadar 2024'te hafif düşüşle 4,22 milyona gerilese de, Pire halen Doğu Akdeniz'in en büyük konteyner limanı konumunda. Bunun arkasında yatan en büyük etken, Çin'in Uzakdoğu-Avrupa konteyner hatlarında Pire'yi bir ana dağıtım limanı yapmasıdır. Yunanistan, Pire üzerinden Balkanlar'a demiryolu bağlantısını geliştirmiş olsa da, Yunanistan'ın hinterlandı sınırlıdır ve yüklerin Avrupa içlerine taşınmasında hâlâ Trieste/Hamburg/Rotterdam gibi limanlara bağımlılık söz konusudur. Bu noktada, Türkiye üzerinden **Marmaray demiryolu bağlantısı ve karayolu koridorları**, Pire'ye alternatif sağlamaktadır. Örneğin, Uzakdoğu'dan Süveyş'i geçerek Pire yerine Mersin'e gelen bir gemi, yüklerini doğrudan Türkiye'nin otoyol ve demiryolu ağına aktarabilir. Türkiye'nin geniş iç pazarı ve komşularıyla kara bağlantıları düşünüldüğünde, Mersin daha *geniş bir hinterlanda* hitap edebilir.

Mısır'ın Doğu Port Said limanı ise Süveyş Kanalı'nın sağladığı trafiği aktarma hub'ına çevirme stratejisinin ürünüdür. Kanalı kullanan Uzakdoğu-Avrupa gemilerinin bir kısmı Port Said East terminalinde duraklayarak Akdeniz'deki çevre limanlara dağıtım yapar. APM Terminals ve diğer yatırımcıların genişlettiği liman, 2022'de 4,44 milyon TEU ile dünyada ilk 40-50 arasında yer aldı. 2023'te 3,71 milyon TEU ile 10.000 TEU üzeri gemilerde uğrak noktası oldu. Mısır, SC Zone (Süveyş Kanalı Ekonomik Bölgesi) kapsamında bu limanı daha da büyütmeyi ve endüstriyel üretim merkezleriyle entegre etmeyi planlıyor. Bu girişim başarılı olursa, Port Said Doğu Akdeniz'de Mersin'in ciddi bir rakibi olabilir. Ancak Port Said'in zayıf yönü, **Mısır'ın siyasi ve ekonomik istikrarsızlığı** ile iç kesimlerle bağlantısının sınırlı olmasıdır. Ayrıca trans shipment odaklı olması, nihai varış noktalarına ekstra aktarma gerektirdiğinden maliyet dezavantajı da getiriyor. Bu noktada Mersin Limanı, trans shipment yerine doğrudan varış ve dağıtım imkânı sunarak rekabet üstünlüğü elde edebilir (özellikle Türkiye'nin komşularına yönelik yükler için).

İsrail'in Hayfa Limanı da bölgede dikkate değer bir merkezdir. İsrail, 2020'de BAE ile normalleşme sonrasında Hindistan-BAE-Suudi Arabistan-Ürdün-İsrail rotasını canlandırmaya çalışıyordu. 2023'te G20 zirvesinde açıklanan IMEC projesi de aslında bu konseptin geliştirilmiş halidir. IMEC planına göre Hindistan'dan çıkan mallar Basra Körfezi'ni geçip BAE'ye gelecek; oradan demiryoluyla Suudi Arabistan ve Ürdün üzerinden İsrail'in Hayfa limanına ulaşacak; Hayfa'dan gemilerle Avrupa (Yunanistan veya İtalya) limanlarına taşınacaktır. Bu koridorun işlemesi halinde Hayfa önemli bir yük konsolidasyon noktası olacaktır. Nitekim Hayfa limanının yeni konteyner terminali (Bay Port) Çinli SIPG şirketine verilmiş ve 18.000 TEU'luk gemileri ağırlayabilecek hale gelmiştir. 2023 itibarıyla yeni terminal 0,83 milyon TEU işleyerek eski limanı geçmiştir. Eski+yeni liman birlikte düşünülürse İsrail'in toplam konteyner hacmi 2+ milyon TEU'ya çıkma eğilimindedir. Ayrıca İsrail, **Hayfa'dan Birleşik Arap Emirlikleri'ne demiryolu** bağlantısı (Rail Link) projesini tartışmaktadır ki bu, Körfez'i İsrail'e bağlayan bir hat demektir. Bütün bu hamleler, İsrail'i Doğu Akdeniz'de Türkiye'ye rakip bir *ticaret ve işleme merkezi* yapma amacını taşıyor. Ancak bu koridorun önünde bir dizi engel var: Suudi Arabistan-İsrail arası henüz resmi ilişki tesis edilmemiş olması, Ürdün ve Filistin sorunlarının getirdiği belirsizlikler ve altyapı yatırımlarının henüz başlangıç aşamasında oluşu. Dolayısıyla, Türkiye-Irak Kalkınma Yolu projesi kendini hızlı ve güvenilir şekilde ortaya koyabilirse, **IMEC koridorunun cazibesini sınırlandırabilir**. Zaten UTİKAD analizinde de Türkiye'nin Orta Koridor ve Kalkınma Yolu ile bu rekabette avantaj yakalayabileceği belirtilmektedir.

Rotterdam gibi dünya ölçeğindeki HUB'lara gelince: Rotterdam Limanı Avrupa'nın geleneksel bir numaralı limanı olup 2023'te **13,4 milyon TEU** konteyner elleçlemiştir. Bu miktar, Mersin'in yaklaşık 7 katıdır. Aradaki fark büyük görünse de Rotterdam'ın hinterlandı neredeyse tüm Avrupa'dır (Ren-Nehir sistemiyle Almanya, Fransa, İsviçre vb.). Çukurova'nın hedefi belki kısa vadede **benzer bir işlevi kendi bölgesinde yerine getirmektir**. Yani, Orta Doğu ve Orta Asya'nın Avrupa'ya açılan kapısı olmak... Bu bakımdan Rotterdam'ın modelinden öğrenilecek çok şey var: örneğin liman etrafında gelişen *değer zincirleri* (petrokimya kümelenmeleri, lojistik depoları, serbest bölgeler), ileri teknoloji kullanımı (otomasyon, dijital gümrükleme) ve ölçek ekonomisi yaratma gibi konular Çukurova'da da odaklanılması gereken alanlar.

Benzer şekilde, **Dubai (Cebel Ali Limanı)** ve **Singapur** gibi küresel hub'lar da ilham verici örnekler sunuyor. Dubai, Basra Körfezi girişinde olmasının avantajını maksimum kullanarak dev bir aktarma ve dağıtım merkezi oldu; bugün 13-14 milyon TEU ile dünyada ilk 10 liman arasında. Singapur ise Malakka Boğazı üzerindeki kritik konumunu inovasyon ve hizmet kalitesiyle birleştirerek ~37 milyon TEU gibi muazzam bir hacme ulaştı (dünya 2.si). Bu örnekler, **coğrafyanın avantajlarını altyapı, üstyapı ve iş yapma kolaylığı ile birleştirmenin önemini** gösteriyor. Çukurova

da konum avantajını, **kesintisiz ve verimli lojistik hizmet sunumu** ile destekleyebilirse, bölgesindeki rakiplerini geride bırakabilir.

Bir diğer rakip kavramı da **“işleme merkezi”** olma konusu. Yani sadece yüklerin aktığı değil, aynı zamanda işlendiği, katma değerli hizmetlerin verildiği bir merkez olmak. Rotterdam’da ithal edilen bir ara mamulün orada depolanıp paketlenerek tekrar ihraç edilmesi veya Dubai’de serbest bölgede toplanan parçaların montajının yapıp gönderilmesi gibi... Çukurova’nın serbest bölgesi ve OSB’leri bu yönde şimdiden rol oynuyor. Örneğin Mersin Serbest Bölgesi’nde bazı firmalar Uzakdoğu’dan getirdikleri tekstil ürünlerini burada etiketleyip komşu ülkelere re-export yapıyorlar veya tarım ürünleri burada tasnif edilip ambalajlanarak Avrupa süpermarketlerine gönderiliyor. Bu tür **katma değerli lojistik** faaliyetlerin artması, bölgenin çekim merkezi haline gelmesini hızlandıracaktır. Adana ve Mersin’deki insan kaynağı ve sanayi altyapısı, farklı sektörlerde işleme kapasitesine sahip (gıda, otomotiv yan sanayi, petrokimya vs.). Dolayısıyla, **küresel tedarik zincirleri içinde Çukurova “manufacturing-distribution hub”** (üretim+dağıtım merkezi) olarak konumlanabilir.

Rakip hub’larla ilgili son olarak değinilmesi gereken, **güvenlik ve istikrar** unsurudur. Lojistik merkezler ancak öngörülebilir ve güvenli bir ortamda gelişebilir. Doğu Akdeniz’de siyasi gerilimler, çatışmalar bu açıdan risk teşkil ediyor. Mersin-Adana bölgesi, Türkiye’nin istikrarlı bir parçası olarak bu konuda avantajlıdır. Örneğin Lübnan’ın Beyrut Limanı bir zamanlar Doğu Akdeniz’in yıldızıyken yaşanan iç karışıklıklar ve 2020’deki büyük patlama nedeniyle işlevini yitirdi. Suriye’de Lazkiye Tartus limanları savaş nedeniyle devre dışı kaldı. İsrail’de zaman zaman güvenlik durumuna göre liman operasyonları aksayabiliyor. Bu koşullarda Türkiye, hem NATO üyesi olarak hem de bölgesel bir güç olarak güvenilir limanlar sunuyor. Kalkınma Yolu güzergâhı üzerindeki Irak kesimi için de güvenlik önemli bir soru işaretiydi; ancak Irak hükümeti, güzergahta güvenliğin sağlanması için hazırlıklara başladıklarını duyurdu. Türkiye de kendi sınırları içinde (Şırnak/Habur hattı) güvenliği tesis edebilecek durumda. Kısacası, **istikrar ve güvenlik avantajı**, Çukurova’nın rekabetteki en önemli artılarından biri olarak belirmektedir.

Çukurova: Kalkınma Yolu Ekseninde Parlayan Bir Yıldız

Tüm bu analizler ışığında, **Çukurova (Adana-Mersin) bölgesinin Doğu Akdeniz’de yeni bir ekonomik HUB olarak yükseldiği** sonucuna varabiliriz. Bölgenin mevcut dinamikleri – stratejik konum, gelişmiş altyapı, üretim gücü ve insan kaynağı – bunu mümkün kılan sağlam bir temel oluşturuyor. Buna ilaveten hayata geçme aşamasında olan **Kalkınma Yolu Projesi** ve tamamlayıcı yatırımlar, bölgenin çehresini önümüzdeki on yıllık dilimde tamamen değiştirebilir.

Eğer Kalkınma Yolu öngörüldüğü gibi 2030’lara doğru işletmeye alınırsa, Basra Körfezi’nden gelen dev hacimli yükler Mersin ve İskenderun limanlarına akacaktır. Bu, **Mersin’i sadece Türkiye’nin değil, Doğu Akdeniz’in en işlek limanı** haline getirebilir. Projenin tam kapasiteye ulaştığında demiryoluyla yılda 7,5 milyon konteyner taşıma hedefi, Mersin’in konteyner hacmini bugünkünün birkaç katına çıkarabilir. Böyle bir senaryoya hazırlık olarak, Mersin’de belki **yeni liman alanları** (örneğin Yumurtalık veya Karataş civarında) planlanması gerekecektir. Nitekim Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Mersin’de ikinci bir liman veya mevcut limanın genişletilmesi gibi konuları gündemine almış durumdadır.

Öte yandan, **Adana** da sanayi ve ticaret merkezi rolünü pekiştirecektir. Ceyhan Petrokimya Endüstri Bölgesi devreye girip üretime başladığında (2026-27 hedefleniyor), burada üretilen yüksek hacimli kimyasalların ihracatında yine bölge limanlarına ihtiyaç duyulacak. Adana OSB’nin genişleme planları, 5 yıl içinde alanını 40 milyon m²’ye çıkarmayı ve istihdamı iki katına (80 bin) çıkarmayı öngörmektedir. Bu gerçekleştiğinde Adana, Türkiye’nin en büyük endüstri kümelerinden biri haline gelecektir. Artan üretim kapasitesi, lojistik talebini de beraberinde getirecektir. Yeni havalimanı ise yük ve yolcu taşımacılığında bölgenin dünya ile bağlantısını hızlandıracak; uluslararası fuarlar, iş gezileri, yatırım ziyaretleri için kolaylık sağlayacaktır (örneğin Ortadoğulu yatırımcıların artık İstanbul aktarması olmadan Adana’ya direkt gelebilmesi gibi).

Küresel ticaret koridorları bağlamında da Çukurova’nın kilit bir kilit taşı olacağı öngörülebilir. Orta Koridor (Çin-Türkiye-Avrupa demiryolu hattı) pandemi ve Ukrayna Savaşı sonrasında önem kazandı. 2022’de Orta Koridor üzerinden taşınan yük miktarı, önceki yıllara göre belirgin şekilde arttı (Rusya rotasından kayan yükler nedeniyle). Bu koridorun bir kolu, Hazar’dan gelip BTK demiryoluyla Anadolu’ya giren yüklerin, Marmara yerine Mersin üzerinden gemiye binmesi şeklinde de işletilebilir. Örneğin Kazakistan’dan gelen bir konteyner treni, Mersin’de sonlanıp yükü denizyoluyla İtalya’ya devam ettirilebilir. Bu tür kombinasyonlar, Çukurova’yı **“Orta Koridor’un Akdeniz çıkışı”** olarak konumlandırmaktadır. UTİKAD değerlendirmesinde de, Türkiye’nin jeostratejik konumunun Asya-Avrupa ticaretinde kilit olduğuna dikkat çekilerek, **Türkiye’nin bu değişimi lehine çevirebileceği** vurgulanmıştır.

Karar vericiler, akademisyenler, yatırımcılar ve iş insanları için çıkarılması gereken sonuç şudur: Çukurova bölgesi, önümüzdeki on yıllık dönemde yüksek büyüme potansiyeline sahip bir **lojistik ve endüstriyel hub**’dır. Bugün Rotterdam, Dubai gibi merkezler nasıl ülkelerinin ve bölgelerinin refahında lokomotif rol oynuyorsa, benzer bir rolü yarın Çukurova üstlenebilir. Bu nedenle, bölgeye yapılacak yatırımlar sadece yerel değil ulusal ve uluslararası ölçekte getiri sağlayacaktır. Örneğin lojistik şirketleri için Mersin’de depo açmak, ileride Basra-Avrupa

ticaretinden pay almak demek olacaktır. Veya uluslararası finans kuruluşları için Kalkınma Yolu projesine kredi sağlamak, orta vadede güvenli bir getiri ve bölgede nüfuz elde etmek anlamına gelecektir. Akademik çevreler için bölgenin bu dönüşümü birçok çalışma ve analiz konusu barındırıyor (örneğin tarım lojistiği, enerji güvenliği, kentsel planlama, çevresel etkiler gibi konular).

Elbette önümüzdeki süreçte **izlenmesi gereken riskler ve gereklilikler** de mevcuttur. Örneğin, Kalkınma Yolu projesinin Irak kısmının zamanında ilerlemesi, finansman sıkıntısı çekmemesi kritik önemdedir. Dünya Bankası'nın ve Körfez sermayesinin burada devreye girmesi olumlu bir işaret olsa da projenin bütüncül şekilde tamamlanması siyasi iradeye bağlı olacaktır. Türkiye tarafında ise, demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi ve gümrük süreçlerinin hızlandırılması gerekecektir. Çukurova bölgesindeki şehirlerin bu büyüme karşısında planlı gelişmesi de önemlidir; aşırı göç veya çarpık kentleşme, avantajı zayıflatabilir. Lojistik faaliyetlerin çevresel boyutu da dikkate alınmalıdır (örneğin Yumurtalık körfezinde ek liman inşası deniz ekosistemine etkiler vs. değerlendirilmeli). Tüm paydaşların katılımıyla, akılcı planlama ve yönetim sayesinde bu riskler bertaraf edilebilir.

Sonuç olarak, **Çukurova – Adana ve Mersin – Doğu Akdeniz'in parlayan yıldızı olmaya hazırlanmaktadır**. Kalkınma Yolu Projesi'nin sağlayacağı ivmeyle bölge, **Körfez'den Avrupa'ya uzanan ticaretin kavşak noktası** haline gelecektir. Tarımından sanayisine, enerjisinden lojistiğine kadar pek çok açıdan verimli bir coğrafyaya sahip olan Çukurova, doğru yatırımlar ve stratejilerle **"Türkiye'nin Rotterdam'ı"** ya da **"Doğu Akdeniz'in Singapur'u"** benzetmelerini gerçeğe dönüştürebilecek potansiyeldedir. Bu vizyonun gerçekleşmesi, Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınması ve bölgesel liderliği açısından da büyük bir kazanım olacaktır. Şimdiden atılan adımlar, **parlak bir geleceğin habercisidir**. Karar vericiler ve yatırımcılar için yapılması gereken, bu geleceği bugünden görüp proaktif davranmaktır. Zira küresel ticaret rüzgarları yön değiştirirken, **yelkenlerini doğru açanlar** yol alacaktır. Çukurova da tam olarak bunu yapmaya başlamıştır.

Faydalanılan Kaynaklar:

1. Mersin Uluslararası Limanı ile ilgili istatistikler ve kapasite artırımı haberleri denizhaber.net/denizbulten.com
2. UTİKAD Analizi – "10 Soruda: Kalkınma Yolu ve Orta Koridor" utikad.org.tr
3. Anadolu Ajansı – Kalkınma Yolu Projesi ve Büyük Fav Limanı haberi aa.com.tr
4. Dünya Bankası Basın Bülteni – Irak Demiryolları Modernizasyon Projesi (Kalkınma Yolu bağlamında) worldbank.org
5. Hürriyet Daily News – Türkiye Enerji Bakanı'nın Doğu Akdeniz gazı demeci hurriyettailynews.com
6. Washington Post (aktaran) – Doğu Akdeniz gazı için KKTC-Türkiye güzergâhı analizi washingtonpost.com
7. Mersin Serbest Bölgesi 2022 yılı ticaret hacmi bilgisi mesbas.com.tr
8. Adana OSB verileri – firma sayısı, istihdam adanaorganize.org.tr
9. Mersin ve Adana illerinin dış ticaret rakamları (yerel haber ve resmi istatistiklerden derlenmiştir) mersintb.org.tr ayso.org.tr
10. Pire Limanı konteyner hacmi (2024) – PortSEurope haberi portseurope.com
11. Port Said Doğu (SCCT) konteyner hacmi ve kapasite – Fitch/Naeem raporu worldshipping.org
12. Hayfa Limanı rekor yılı haberi (2020) – Xinhua kaynaklı bilgi hellenicshippingnews.com
13. Rotterdam Limanı yıllık TEU – Port of Rotterdam raporu container-news.com
14. Çukurova tarımsal üretim payı – akademik çalışma verisi dergipark.org.tr