

Yusuf Tuna Alemdar¹
AraştırmacıYağmur Celep²
Araştırmacı

DEĞERLENDİRME NOTU

**SANAYİDE KADEMELİ YAYILIM: İLK HALKA İÇİN FİLYOS-
MERSİN ÖNERİSİ****Giriş**

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından açıklanan “Sanayi Alanları Master Planı”nın ilk fazı kapsamında Samsun–Mersin hattında 13 ilde toplam 59 bin hektarlık 16 yeni sanayi yatırım alanının ilan edilmesi, Türkiye’nin üretim coğrafyasını yeniden ölçeklendirme ve mekânsal olarak dengeleme yönünde stratejik bir adım olarak değerlendirilebilir. Mevcut OSB’lerin ortalama büyüklüğünün yaklaşık 11 katına ulaşması öngörülen bu mega endüstriyel bölgeler, klasik organize sanayi modeli ötesinde ölçek ekonomisine dayalı yeni bir üretim mimarisini hedeflemektedir. Marmara Havzası’ndaki aşırı yoğunlaşma; yalnızca arsa maliyetleriyle değil, tedarik zinciri kırılganlığı, işgücü üzerindeki yaşam maliyeti baskısı, afet riski ve lojistik darboğazlar üzerinden ülkenin rekabet gücünü etkileyen yapısal bir sorun haline gelmiştir. Bu nedenle üretim coğrafyasını çeşitlendirmeye dönük yeni ekonomik faaliyet alanları doğru kurgulandığı takdirde hem iç dengeyi güçlendirecek hem de dış pazarlara erişimi artıracaktır.

Ancak sanayinin Marmara’dan Anadolu’ya ani bir yer değiştirme mantığıyla taşınması; yüksek yatırım maliyetleri, altyapı uyumsuzluğu ve zayıf kümelenme riski yaratabilir. Üretim ekosistemleri yalnızca fiziksel tesislerden değil; tedarikçi ağları, yan sanayi ilişkileri, nitelikli işgücü havuzları ve lojistik bağlantılarla işleyen karmaşık değer zincirlerinden oluşur. Bu nedenle mekânsal dönüşüm, mevcut üretim ağlarını dağıtmadan ve geçiş maliyetlerini yönetilebilir tutarak kademeli bir yayılım stratejisiyle yürütülmelidir.

¹ <https://www.tepav.org.tr/ekibimiz/s/1506>² <https://www.tepav.org.tr/ekibimiz/s/1512>

Çalışmaya katkılarından ötürü Politika Analisti Sercan Sevgili’ye ve Araştırmacı Mehmet Can Altın’a teşekkür ederiz.

Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazar(lar)ına aittir. TEPAV’ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

Asıl mesele, yayılımın gerekliliğinden ziyade hangi hat üzerinden ve hangi sırayla başlatılacağıdır.

Bu çerçevede Mersin–Filyos hattı, Marmara’ya görece yakınlığı ve mevcut üretim dokusuyla kurabileceği süreklilik sayesinde ilk genişleme halkası olarak daha yönetilebilir bir alternatif sunmaktadır. Mersin Limanı ile Filyos Limanı arasında kurulacak üretim omurgası; Akdeniz ve Karadeniz’e eş zamanlı erişim sağlayarak ihracat kanallarını çeşitlendirebilir, IMEC ve Irak Kalkınma Koridoru gibi küresel bağlantı projeleri bağlamında Türkiye’nin konumunu güçlendirebilir ve afet ile lojistik risklerini mekânsal olarak dağıtabilir. Bu çalışmanın temel amacı, Samsun–Mersin hattının altyapı eşgüdümü ve kümelenme kapasitesi bakımından taşıdığı sınırlılıkları değerlendirirken Mersin–Filyos ekseninin Marmara’ya yakın, kontrollü ve ağ temelli bir ilk genişleme halkası olarak neden daha işlevsel bir üretim yayılımı sunduğunu ortaya koymaktır.

1. Kademeli Yayılım Mantığı: Sanayi Taşınmaz, Ağ Olarak Genişler

Sanayi politikalarında yapılan temel hata, üretimi bir yerden sökülüp başka bir yere taşınabilecek bağımsız bir fiziksel unsur olarak görmektir. Oysa sanayi; yığılma ekonomileri, sektörel uzmanlaşma, yan sanayi ilişkileri ve karmaşık tedarik zincirleriyle örülü bir üretim ağının parçasıdır. Bu ağ, belirli bir coğrafyada zaman içinde oluşmuş bilgi birikimi, işgücü havuzu ve altyapı yatırımlarıyla şekillenir.

Üretim yapıları yol bağımlılığı (path dependency) ve üretim ağları (production networks) mantığıyla gelişir. Bu nedenle Marmara’dan çıkış bir kopuş değil, üretim ağının en düşük sürünme maliyetine sahip ara kuşaklara doğru genişlemesi olarak tasarlanmalıdır. Ani bir yer değiştirme değer zincirinde kopukluk ve yüksek uyum maliyeti yaratırken; sektörel ve tedarik sürekliliğini koruyan bir ara halka geçiş maliyetlerini yönetilebilir kılar.

Ayrıca üretim sistemleri enerji, ulaşım, bilgi-iletişim ve su gibi kritik altyapılara bağımlıdır; bu sistemler arasındaki karşılıklı bağımlılıkların göz ardı edilmesi zincirleme üretim duruşlarına yol açabilir (World Bank, 2019). Bu nedenle mekânsal genişleme yalnızca arsa tahsisi değil, altyapı sürekliliği ve ağ bütünlüğü perspektifiyle ele alınmalıdır.

Başarıyı belirleyen unsur, coğrafi mesafeden çok üretim ağının sürekliliğinin korunabilmesidir. Dengeli yayılım, mekânsal bir sıçrama değil; mevcut üretim mimarisini dağıtmadan genişletebilen kontrollü bir ağ tasarımıdır.

2. Stratejik Seçenek: İlk Halka İçin Filyos–Mersin Önerisi

Samsun–Mersin aksı, yeni bir üretim dengesi kurma niyeti taşımaktadır. Bu yaklaşım mekânsal yayılım perspektifinden anlamlı görünmekle birlikte, kademeli yayılımın ilk halkası olarak değerlendirildiğinde bazı sınırlılıklar barındırmaktadır. Buradaki temel mesele hattın bütünüyle yanlışlığı değil, ilk genişleme halkası için uygun bir başlangıç noktası sunup sunmadığıdır. Kapsayıcı büyüme, endüstriyel dönüşümün temel koşullarından biridir (OECD, 2019). Bu açıdan hattın Samsun merkezli kurgulanması, bölgesel eşitsizlikleri azaltma hedefiyle tam olarak örtüşmeyebilir. Samsun mevcut liman altyapısı ve sanayi birikimiyle zaten güçlü bir merkezdir; yatırımların bu hatta yoğunlaşması merkez–çevre dengesizliğini pekiştirme riski taşıyabilir.

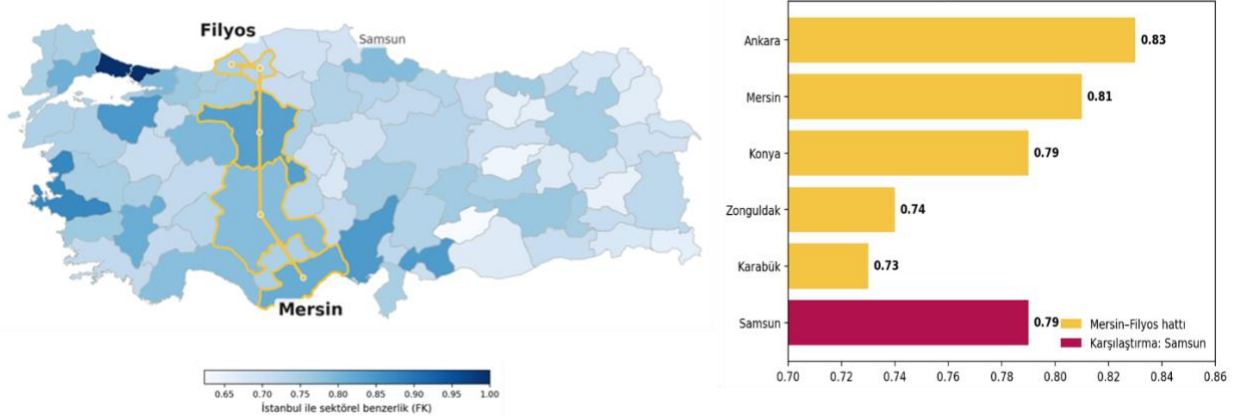
Öte yandan mega endüstri bölgeleri yaklaşımının temel amacı, Marmara’daki aşırı sanayi ve lojistik yoğunlaşmayı dengelemektir. Türkiye’de dış ticaret ve üretim hacminin önemli bir bölümü hâlen Marmara merkezli akmaktadır. Bu nedenle stratejik öncelik, ticaret akışlarını

bütünüyle doğuya kaydırmaktan ziyade Marmara üzerindeki baskıyı azaltacak ve üretimi çevre bölgelere daha dengeli biçimde yayacak bir mekânsal kurgu geliştirmek olmalıdır. Bu bağlamda Filyos, potansiyeli yüksek ancak destek ihtiyacı bulunan bir bölgeyi ana ekonomik koridorlara dahil etme imkânı sunarak bölgesel dengesizliklerin azaltılmasına katkı sağlayabilecek bir alternatif olarak öne çıkmaktadır.

2.1. Sektörel Benzerlik Temelli Filyos Hattı Değerlendirmesi

Teknik açıdan değerlendirildiğinde Filyos, Marmara ağırlıklı üretim ağının sürekliliğini koruyarak genişleyebileceği bir ara kuşak sunmaktadır. Nitekim Şekil 1’de yer alan İstanbul’a sektörel benzerlik göstergesi, Marmara çevresindeki iller ile İç Anadolu–Akdeniz hattındaki illerin İstanbul’un sektör yapısına daha fazla benzediğini göstermektedir. Harita incelendiğinde İstanbul’un sektör kompozisyonuna görece yüksek düzeyde benzeyen illerin yalnızca Marmara çevresiyle sınırlı kalmadığı ve İç Anadolu’dan Akdeniz’e uzanan bir ara kuşak boyunca süreklilik gösterdiği görülmektedir. Bu mekânsal dağılım, Marmara merkezli üretim yapısının Anadolu’ya doğru genişlemesinin ani bir sıçramadan ziyade, mevcut sektör yapısıyla daha uyumlu olan ara bölgeler üzerinden gerçekleşebileceğine işaret etmektedir.

Şekil 1. Firma dağılımına göre illerin İstanbul ile sektörel benzerliği (2017–2024 ortalaması)



Kaynak: SGK, TEPAV Hesaplamaları

Şeklin sağ panelinde yer alan seçili il karşılaştırması da bu mekânsal sürekliliği daha yakından ortaya koymaktadır. İstanbul’un sektör yapısına görece yüksek düzeyde benzeyen İç Anadolu ve Akdeniz şehirlerinin, Marmara’daki üretim ağlarıyla uyumlu bir ara halka oluşturabildiği görülmektedir. Bu dağılım, üretim kapasitesinin Marmara’dan doğrudan daha uzak bölgelere sıçraması yerine, sektörel kompozisyon bakımından daha hazırlıklı olan ara kuşaklar üzerinden genişlemesinin daha yönetilebilir bir geçiş sağlayabileceğini göstermektedir.

Bu durum, üretim geçişinin sektör kompozisyonu bakımından benzer iller üzerinden gerçekleşmesi halinde uyum maliyetlerinin daha düşük ve kümelenme hızının daha yüksek olabileceğine işaret etmektedir. Samsun hattı ise bu sektörel örtüşme açısından daha sınırlı bir devamlılık sunmakta; bu da geçiş sürecinde adaptasyon maliyetlerini artırma ve üretim zincirinde kopukluk yaratma riskini beraberinde getirebilmektedir.

Mersin–Filyos hattının avantajı, Marmara sanayi dokusuyla sektörel süreklilik kurabilecek bir üretim zincirine yaslanabilmesidir. Zonguldak ve Karabük’teki enerji ve demir–çelik altyapısı; Ankara’nın savunma ve yüksek teknoloji üretim kapasitesi; Konya’nın makine ve otomotiv yan sanayi yoğunluğu Mersin ve Ceyhan’ın kimya, enerji ve lojistik gücü, birbirini tamamlayan bir

üretim merdiveni oluşturmaktadır. Şekil 1’de gözlenen sektörel benzerlik dağılımı da bu zincirin Marmara’daki üretim kompozisyonuyla önemli ölçüde uyum gösterdiğini ortaya koymaktadır. Özellikle Marmara’ya görece yakın konumdaki İç Anadolu ve Akdeniz şehirlerinin İstanbul’un sektör yapısıyla yüksek düzeyde örtüşmesi, üretim ağlarının bu hat boyunca daha düşük uyum maliyetleriyle genişleyebileceğini göstermektedir. Bu zincir, Marmara’daki sektör kompozisyonuyla yapısal uyum göstermekte ve geçiş sürecini ani bir kopuş yerine ağ genişlemesi olarak kurgulamayı mümkün kılmaktadır. Üretim kapasitesinin ara kuşak üzerinden genişlemesi hem yan sanayi ilişkilerinin korunmasına hem de yatırımın daha hızlı tutmasına zemin hazırlayabilir. Bu yönüyle Mersin–Filyos hattı, yalnızca mekânsal bir eksen değil; sektörel süreklilik sağlayan bir geçiş koridorudur.

Teknolojiyi kullanma ve uyarlama kapasitesini ifade eden teknoloji absorpsiyon kapasitesine ilişkin bulgular hat seçimi açısından önemli bir gösterge sunmaktadır. Yüksek teknoloji ihracat, patent, üniversite kapasitesi ve start-up yoğunluğu gibi göstergelerden oluşturulan endekse göre teknoloji absorpsiyon kapasitesi özellikle Marmara ve İç Anadolu’daki şehirlerde yoğunlaşmaktadır (TÜSİAD, 2025). Bu şehirlerle daha güçlü bir mekânsal süreklilik kuran Zonguldak–Mersin hattı, teknoloji kapasitesi yüksek üretim merkezleriyle bağlantı kurabilmesi nedeniyle öne çıkmaktadır. Bu bağlamda Şekil 1’de görülen sektörel benzerlik dağılımı ile teknoloji absorpsiyon kapasitesinin mekânsal yoğunlaşması birlikte değerlendirildiğinde, Marmara’dan İç Anadolu ve Akdeniz’e uzanan üretim kuşağının sanayi yayılımı açısından daha hazırlıklı bir geçiş alanı sunduğu anlaşılmaktadır.

Ayrıca Samsun–Mersin eksenini coğrafi olarak uzun bir hat oluşturmakta ve ara halkalarda güçlü yan sanayi yoğunluğu ile yüksek katma değerli üretim sürekliliği bakımından boşluk riski taşımaktadır. İlk halkada gerekli olan hızlı kümelenme dinamiği, sadece büyük ölçekli alan ilanı ile değil, mevcut üretim ağlarına eklenilebilme kapasitesiyle mümkündür. Ara kuşaklarda yeterli sektörel yoğunluk ve altyapı eşgüdümü sağlanamadığında, yatırımın yerleşme süresi uzayabilir ve beklenen ölçek ekonomilerinin oluşumu gecikebilir. Bu açıdan bakıldığında Şekil 1’de ortaya çıkan sektörel benzerlik paterni, Marmara ile daha güçlü üretim ilişkileri kurabilen Mersin–Filyos hattının ilk halka için daha düşük geçiş maliyetine sahip bir genişleme koridoru sunduğunu göstermektedir.

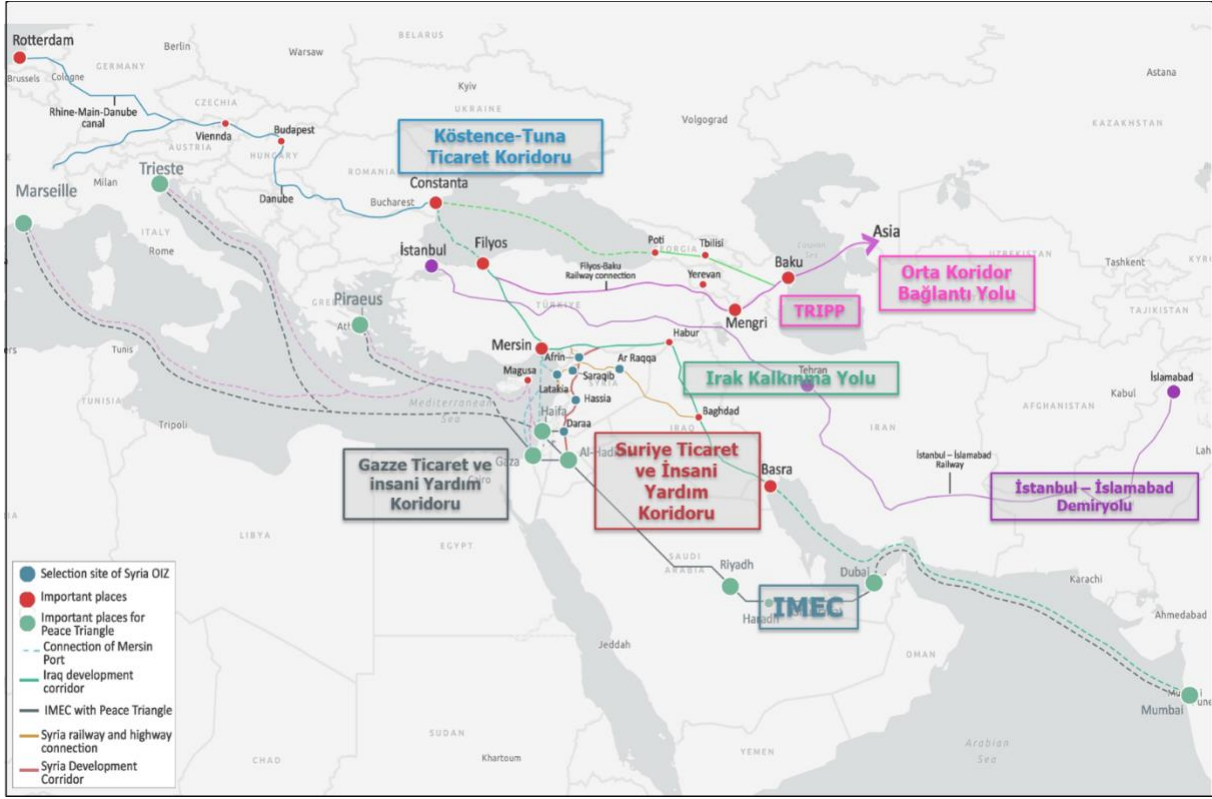
2.2. Çift Deniz Erişimi ve Ticaret Çeşitlenmesi

En kritik gerekçe, küresel ticaret koridorlarındaki konum farkıdır. Filyos–Mersin hattı, Samsun–Mersin hattına kıyasla Avrupa ve Körfez’e erişim açısından daha stratejik bir konum sunmaktadır. Kuzeyde Filyos Limanı, Karadeniz üzerinden Köstence Limanı’na ve Tuna Nehri vasıtasıyla Avrupa içlerine ulaşabilecek bir bağlantı kapasitesine sahipken; güneyde Mersin Limanı, Akdeniz kapısı olarak Körfez ve Avrupa pazarlarına doğrudan erişim imkânı sağlıyor. IMEC gibi küresel lojistik haritalarda da görüldüğü üzere, tek bir güzergâh yerine birbirini tamamlayan çoklu koridorlar üzerinden ticaret akışının çeşitlenmesi söz konusu. Bu çoğullaşma, Türkiye’nin lojistik maliyetlerini düşürürken ticaret hacmini artırma potansiyelini güçlendiriyor; böylece Filyos–Mersin hattı, Samsun–Mersin hattına kıyasla hem ihracat kanallarını çeşitlendirme hem de Avrupa ticaret yollarında daha etkin bir “tamamlayıcı düğüm” olma avantajı sunmaktadır.

Böylece Mersin (Akdeniz) ve Filyos (Karadeniz) limanlarının aynı üretim omurgasında bütünleşmesi, Türkiye’nin dış ticaret erişimini iki yönlü hale getiren stratejik bir avantaj üretmektedir. Bu yapı, ticaret akışını tek bir geçiş hattına bağımlı olmaktan çıkararak mekânsal risk dağılımı sağlamaktadır. Şekil 2’de gösterilen IMEC rotaları, küresel ticaret ağlarının tek bir

güzergâhtan ibaret kalmayacağını; rekabet eden ve birbirini tamamlayan alternatif hatların ortaya çıkacağını göstermektedir.

Şekil 2. IMEC Rotaları



Kaynak: TEPAV Görselleştirmeleri

Bu çoğullaşma ortamında Türkiye'nin konumu, yalnızca transit bir yan yol olmakla sınırlı kalmamalı; üretim ve lojistik kapasitesiyle bölgesel ve küresel ticaret ağlarında tamamlayıcı bir düğüm olarak konumlanmalıdır. Mersin-Filyos omurgası, Akdeniz ve Karadeniz'deki iki deniz kapısını aynı üretim hattı üzerinde birleştirerek hem iç piyasaya hem de dış pazarlara erişimde eş zamanlı avantaj sağlayabilecek bir altyapı çerçevesi sunmaktadır. Bu hat, Samsun-Mersin hattına kıyasla Avrupa ve Körfez'e uzanan ticaret yollarına coğrafi olarak daha yakın konumlanmış olup, Zengezur koridoruna olan uzaklığı nedeniyle doğrudan kara bağlantıları açısından sınırlı olsa da, üzerinde daha yüksek hacimli ve çeşitlenmiş ticaret akışı söz konusudur. Ayrıca çoklu lojistik koridor seçeneklerinin bulunması, tek bir güzergâha bağımlılığı azaltarak Türkiye'ye, küresel ticaret hatlarında esnek ve stratejik bir rol oynama imkânı tanımaktadır.

Samsun-Mersin hattı, coğrafi olarak doğu aksına daha yakın konumlanmakta ve Zengezur Koridoru gibi yeni jeoekonomik açılımlara görece avantaj sağlayabilecek bir güzergâh sunmaktadır. Ancak bu yönelim, üretim ve lojistik ağını söz konusu koridora bağımlı kılma riskini de beraberinde getirebilir. Üstelik hat inşa edilse dahi, taşıma mesafeleri ve lojistik maliyetler tamamen ortadan kalkmayacak; sadece güzergâh yeniden ölçeklenecektir. Bu çerçevede Samsun hattı uzun vadeli bir genişleme eksenini değerlendirilebilir. Ancak kademeli yayılımın ilk ve en verimli halkası için gereken düşük geçiş maliyeti, sektörel süreklilik ve kümelenme hızına ilişkin kriterleri aynı ölçüde karşılamamaktadır. Bu araştırmada yürütülen tartışma, hattın tümüyle dışlanması değil sıralama tercihlerinin yeniden değerlendirilmesidir.

Bir diğer önemli mesele, ABD ve İsrail'in İran'a yönelik başlattığı savaşın yol açtığı istikrarsızlık ve bölgedeki güvenlik risklerinin, Türkiye'nin doğu odaklı ticari yollar yerine kuzey-güney hattına öncelik vermesinin önemini artırmasıdır. Bu bağlamda, kara ve demiryolu koridorları üzerinden kurulan ticaret ağları, Türkiye'ye küresel tedarik zincirlerinde hem esneklik hem de güvenlik sağlamaktadır. Özellikle Körfez bölgesine uzanan ticaret akışları açısından bakıldığında, İran çevresinde artan jeopolitik riskler Körfez ülkeleri için de alternatif ve daha güvenli güzergâhların önemini artırmaktadır. Bu çerçevede Filyos Limanı, stratejik konumu ve bağlantı imkânlarıyla bu kuzey-güney hattında kritik bir rol üstlenmekte; hem Türkiye'nin lojistik avantajını güçlendirmekte hem de Körfez'e uzanan ticaret için daha istikrarlı bir alternatif koridorun oluşmasına katkı sunmaktadır.

2.3. Konum Avantajı ve Mesafe Faktörü

Yapısal sınırlılıklar dikkate alındığında, Marmara sanayi havzası ile Samsun arasındaki coğrafi mesafe, üretim ağının doğal genişleme mantığı açısından yüksek bir lojistik sürtünme yaratmaktadır. Sanayi genellikle ani sıçramalarla değil, geçiş maliyeti en düşük ara kuşaklar üzerinden kademeli biçimde genişler. Bu bağlamda, İstanbul ile olan mesafe karşılaştırma dayanağı olarak önem kazanmaktadır; zira sanayi, istenildiği kadar taşınabilse de asıl endüstri ve ticaret hâlen Marmara'dan akmaktadır. Dolayısıyla bu yoğunluğu azaltmak ve üretimi çevre bölgelere yaymak için, yeni genişleme hattının İstanbul'dan çok uzaklaşmaması stratejik açıdan daha uygun görünmektedir.

Bu bağlamda, karayolu bağlantıları açısından mesafe karşılaştırması önemli bir gösterge sunmaktadır. Samsun-İstanbul arası mesafe yaklaşık 734 km iken, Zonguldak-İstanbul arası mesafe yalnızca 331 km'dir. Öte yandan, Zonguldak-Mersin arası mesafe 747 km, Samsun-Mersin ise 744 km civarındadır (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2026). Benzer bir tablo demiryolu mesafelerinde de görülmektedir. Zonguldak-Mersin hattı yaklaşık 1030 km, Samsun-Mersin hattı ise yaklaşık 909 km uzunluğundadır.

Aradaki fark sınırlı olduğundan, iki hattın güney yönlü demiryolu mesafelerinin de genel olarak birbirine yakın olduğu söylenebilir. Bu durum, mesafe kaynaklı lojistik maliyetlerin iki alternatif arasında büyük ölçüde benzer olacağına işaret etmektedir. Dolayısıyla Zonguldak hattı, Marmara'ya daha yakın konumu ve Zonguldak-Mersin hattı boyunca gözlenen sektörel benzerlik sayesinde görece daha avantajlı bir seçenek olarak öne çıkmaktadır.

Şekil 3. Mersin – Filyos ve Mersin – Samsun hatları için Port Said Vaka Çalışması

Port Said Vaka Çalışması, Mesafe Bakımından Optimize Edilmiş				
Ticaret Koridoru	Mesafe, km	Varış Süresi, saat	Maliyet, \$	Karbon Emisyonu, kg
Mersin - Filyos	1.847	205.8	1.428	2.527
Mersin - Samsun	2.488	237.7	1.579	3.514
Port Said Vaka Çalışması, Maliyet Bakımından Optimize Edilmiş				
Ticaret Koridoru	Mesafe, km	Varış Süresi, saat	Maliyet, \$	Karbon Emisyonu, kg
Mersin - Filyos	2.142	225	1.209	939
Mersin - Samsun	2.580	255.8	1.238	993

Kaynak: TEPAV hesaplamaları

Bu değerlendirmeyi somutlaştırmak amacıyla yapılan bir vaka analizi de benzer bir tablo ortaya koymaktadır. Port Said çıkışlı bir ticaret rotası üzerinden gerçekleştirilen karşılaştırma, Mersin-Filyos ve Mersin-Samsun hatlarının lojistik performanslarını mesafe, varış süresi, maliyet ve karbon emisyonu gibi temel göstergeler bakımından değerlendirmektedir. Şekil 3'te gösterilen

analiz sonuçları, her iki optimizasyon senaryosunda da Mersin–Filyos hattının daha avantajlı bir performans sunduğunu göstermektedir. Mesafe bakımından optimize edilen senaryoda Mersin–Filyos rotasının toplam mesafe, süre ve maliyet açısından Mersin–Samsun hattına kıyasla daha düşük değerler ürettiği görülmektedir. Benzer biçimde maliyet bakımından optimize edilen senaryoda da Mersin–Filyos hattının hem maliyet hem de karbon emisyonu bakımından daha verimli bir rota sunduğu ortaya çıkmaktadır.

Bu bulgular, Mersin–Filyos hattının yalnızca coğrafi mesafe açısından değil, aynı zamanda lojistik performans göstergeleri bakımından da daha optimize bir koridor niteliği taşıdığını göstermektedir. Özellikle toplam taşıma süresi, maliyet ve karbon emisyonu gibi göstergelerde gözlenen avantajlar, bu hattın küresel ticaret ağlarına entegrasyon açısından daha verimli bir geçiş koridoru oluşturabileceğine işaret etmektedir. Dolayısıyla Mersin–Filyos hattı, Marmara ile Akdeniz arasında kurulabilecek kuzey–güney yönlü üretim ve ticaret bağlantıları açısından hem mekânsal yakınlık hem de lojistik optimizasyon bakımından daha güçlü bir alternatif sunmaktadır.

Filyos Limanı, stratejik konumu itibarıyla kara ve demiryolu bağlantıları açısından büyük avantaj sağlamaktadır. Liman, Ankara–İstanbul Otoyolu’na yaklaşık 100 km, Ankara’ya 250 km ve İstanbul’a 350 km mesafededir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019). Ayrıca, Zonguldak, İstanbul ve Ankara ile bağlantılı yolların yakınında konumlanmakta, bu sayede kara taşımacılığı açısından erişilebilirliği yüksek bir noktada yer almaktadır. Limandan ayrıca, kesintisiz bir şekilde Mersin’e kadar uzanan demiryolu hattı bulunmaktadır; bu durum, limanın kuzey–güney ticaret koridorunda lojistik ve ticari entegrasyon açısından kritik bir ara kuşak işlevi görmesini sağlamaktadır (BAKKA, 2019).

2.4 Dirençlilik ve Kritik Altyapı Boyutu

Mersin–Filyos omurgasının tasarımı, yalnızca yeni sanayi alanlarının ilanı olarak değil, dirençli bir üretim ağının inşası olarak ele alınmalıdır. Kritik altyapı sistemleri arasındaki karşılıklı bağımlılıklar dikkate alınmadan kurulacak bir koridor, beklenen üretim sürekliliğini sağlayamayabilir. Dünya Bankası metodolojisi (2020), altyapı bağımlılıklarının haritalanmasını ve zincirleme etki risklerinin yönetilmesini önermektedir.

Bu çerçevede liman–demiryolu entegrasyonunun güçlendirilmesi, enerji ve bilgi-iletişim altyapılarında yedeklilik sağlanması, İş Sürekliliği Planlarının (BCP) zorunlu hale getirilmesi ve kabul edilebilir arıza süresi (RTO) standartlarının belirlenmesi koridorun başlangıç aşamasında tasarlanmalıdır (World Bank, 2020). Üretim sürekliliği, ancak altyapı sürekliliği ile mümkündür.

Mersin Uluslararası Limanı’nın taşıdığı stratejik önem ve Filyos Limanı’nın kapasite potansiyeli, bu omurganın yalnızca ekonomik değil, kritik altyapı düzeyinde de güçlendirilmesini gerektirmektedir. Bu yaklaşım, sanayi yayılımını mekânsal genişleme olmaktan çıkararak sistem bütünlüğünü esas alan bir dirençlilik projesine dönüştürmektedir.

2.5 Adil Dönüşüm ve Bölgesel Ekonomik Çeşitlendirme

Zonguldak’ın uzun yıllardır kömür odaklı ekonomik yapıya dayanması, küresel ölçekte hız kazanan yeşil dönüşüm politikaları ve kömürden çıkış eğilimi karşısında kenti kırılgan bir konuma sürüklemektedir. Tek sektörlü bir kent niteliği taşıyan Zonguldak’ta, maden ocaklarının kapatılması ve alternatif istihdam alanlarının yeterince oluşturulmaması sebebiyle yasa dışı ve kayıt dışı ekonomik faaliyetlerin arttığı gözlemlenmiştir. Bu sürecin önüne geçilebilmesi ve yeni istihdam alanlarının yaratılabilmesi açısından kentin limanı önemli bir potansiyel sunmaktadır.

Ayrıca kömürden çıkış sürecinde “adil geçiş” (just transition) yaklaşımı benimsenmeli; kimsenin geride bırakılmadığı, eski ekonomik ve sosyal hakların mümkün olduğunca korunduğu, yeni iş olanaklarının planlı biçimde oluşturulduğu kapsayıcı bir dönüşüm politikası izlenmelidir (Ayhan & Çelik, 2024).

Bu anlayış benimsenmediği takdirde Zonguldak’ta gelir akışının azalması ve tüm sektörlerin bu durumdan etkilenmesi söz konusudur. Bu bağlamda madenlerin kapatılması, ekonomik ve sosyal şok riski taşımaktadır. Riskin önüne geçilmesi için “herkes için adil geçiş” (just transition for all) anlayışı merkezi bir konumdur. Alternatif istihdam alanlarının oluşturulması zorunlu olmakla birlikte, bu dönüşüm sürecinin başarıya ulaşabilmesi için paydaş katılımının sağlanması, güçlü ve tutarlı bir kamu iradesinin ortaya konulması ve yeni istihdam alanlarının açılmasına yönelik yeterli bütçe tahsisinin yapılması gerekmektedir (World Bank, 2018). Bu çerçevede hattın Filyos-Mersin olarak kurgulanması, hâlihazırda mega endüstri bölgeleri için ayrılmış kamu kaynaklarının daha dengeli ve kapsayıcı bir biçimde kullanılmasına imkan tanıyacak; böylece Zonguldak’ın da kömürden çıkış sürecinde herkes için adil geçiş anlayışı doğrultusunda desteklenmesine katkı sağlayacaktır.

Filyos Vadisi Projesi’nin öngördüğü istihdam ve üretim kapasitesi, bu dönüşümün somut altyapı zemini olarak değerlendirilebilir. Bu bağlamda Mersin–Filyos omurgası, kademeli sanayi yayılımı ile adil dönüşümü aynı çerçevede buluşturan bir stratejik eşik işlevi görmektedir. Böylece üretim genişlemesi, yalnızca mekânsal denge değil, bölgesel ekonomik çeşitlenme hedefiyle de örtüşmektedir.

3. Değerlendirme ve Politika Çerçevesi

Mersin–Filyos hattı, Türkiye’nin sanayi ve üretim yayılımında kademeli genişleme yaklaşımını somutlaştıran stratejik bir omurga olarak öne çıkmaktadır. Mevcut üretim ağlarıyla uyumlu, Marmara’ya yakın ve sektörel sürekliliği koruyan bu hat, Samsun–Mersin hattına kıyasla daha düşük geçiş maliyeti, güçlü lojistik bağlantılar ve çoklu ticaret koridorlarına erişim imkânı sunmaktadır. Çift deniz erişimi ve ara kuşak üretim kapasitesi, hem ihracat kanallarını çeşitlendirme hem de Avrupa ve Körfez’e uzanan küresel ticaret ağlarında Türkiye’yi esnek ve stratejik bir düğüm hâline getirme avantajı sağlamaktadır. Bu değerlendirme, Samsun hattının jeoekonomik fırsatlarını veya Zengezur Koridoru gibi doğu akslarına olan yakınlığını tamamen göz ardı etmemektedir; ancak kademeli yayılımın ilk halkası ve Marmara ile uyumlu ara kuşak üretim zincirleri açısından, Mersin–Filyos hattının daha yönetilebilir ve etkili bir seçenek olduğu düşünülmektedir.

Politika açısından, bu stratejik hat üzerine kurgulanacak sanayi yayılımının üç temel boyutu bulunmalıdır:

1. Ağ ve Altyapı Odaklı Genişleme: Sanayi yayılımı sadece arsa tahsisi ve tesis inşası ile sınırlı kalmamalı; enerji, ulaşım, bilgi-iletişim ve su altyapısı gibi kritik hizmetlerin sürekliliği sağlanarak üretim ağının bütünlüğü korunmalıdır. Liman–demiryolu entegrasyonu ve altyapı yedekliliği, üretim ve ticaret sürekliliğini garanti altına almalıdır.

2. Adil ve Kapsayıcı Dönüşüm: Zonguldak gibi tek sektörlü ve kırılgan ekonomik yapıya sahip bölgelerde sanayi yayılımı, “adil geçiş” prensibiyle planlanmalıdır. Mega endüstri bölgeleri yatırımları, kapsayıcı büyümeyi ve yeni istihdam alanlarını destekleyecek biçimde yönlendirilmelidir; böylece mevcut sosyal ve ekonomik haklar korunurken, yeni üretim alanları ile bölgesel kalkınma dengelenebilir.

3. Kademeli ve Kontrollü Yayılım: İlk genişleme halkası olarak Mersin–Filyos hattı, sektörel süreklilik ve ara kuşak üretim ilişkileri üzerinden kademeli yayılımı mümkün kılar. Ani ve uzun mesafeli yer değiştirmeler yerine, mevcut üretim ağlarını dağıtmadan ve kümelenme dinamiklerini hızlandırarak kontrollü bir genişleme stratejisi uygulanmalıdır.

Bu politika çerçevesi, Türkiye'nin sanayi coğrafyasını Marmara merkezli yoğunlaşmadan uzaklaştırırken dış ticaret ve lojistik ağlarıyla entegre, dirençli ve adil bir üretim altyapısı inşa etmesine olanak tanır. Mersin–Filyos omurgası, hem mekânsal dengeyi sağlayan hem de bölgesel ekonomik çeşitlenmeyi destekleyen stratejik bir eşik görevi görmektedir.

Sonuç

Sanayide dengeli yayılım, sadece coğrafi bir genişleme değil doğru sırayla kurulan ve mevcut üretim mimarisini dağıtmadan genişleyen bir üretim ağının inşasıdır. Mekânsal planlama kararlarının başarısı, yalnızca yeni alan ilan etmekle değil üretim zincirinin sürekliliğini koruyabilmekle ölçülmelidir. Bu çerçevede tartışma, Samsun hattının bütünüyle dışlanması değil kademeli yayılımın ilk halkasının hangi omurga üzerinden başlatılmasının daha rasyonel olacağıdır.

Analiz, Mersin–Filyos ekseninin Marmara ile sektörel süreklilik kurabilen bir ara kuşak sunduğunu; iki deniz kapısı aracılığıyla dış ticaret erişimini çeşitlendirdiğini ve küresel koridor rekabeti bağlamında Türkiye'ye tamamlayıcı bir lojistik düğüm konumu sağlayabileceğini ortaya koymaktadır. Aynı zamanda bu omurga, kritik altyapı bağımlılıklarını yönetilebilir bir çerçevede ele almayı ve üretim sürekliliğini güçlendirmeyi mümkün kılacak bir tasarım zemini sunmaktadır. Zonguldak'ın dönüşüm ihtiyacıyla birlikte düşünüldüğünde ise bu hat, sanayi yayılımını bölgesel ekonomik çeşitlendirme ve adil dönüşüm perspektifiyle buluşturabilecek bir potansiyel taşımaktadır.

Türkiye'nin sanayi coğrafyasını yeniden kurgulama sürecinde mesele, üretimi bir merkezden diğerine taşımak değil; ağın hangi halkadan genişletileceğini doğru tespit etmektir. Bu sıralama tercihi, geçiş maliyetini, kümelenme hızını ve uzun vadeli rekabet kapasitesini doğrudan etkilemektedir. Mersin–Filyos hattı, kademeli ve yönetilebilir bir üretim genişlemesi için gerekli sektörel süreklilik, lojistik çeşitlilik ve altyapı tasarım potansiyelini birlikte sunması bakımından, ilk adım için daha rasyonel bir seçenek olarak öne çıkmaktadır.

Kaynakça

Arisoy, A. A., & Gökasar, I. (2025). The logistics conjuncture of the Middle Corridor trade route and Turkey's strategic role. *Journal of Intelligent Decision Making and Granular Computing*, 1(1), 143-150.

Aşıcı, A. A., & Örnek, B. (2026). Building an inclusive just transition framework for Türkiye's fossil fuel workforce: An input-output analysis. *Çalışma ve Toplum*, 1(88), 65-94.

Ayhan, S., & Çelik, C. (2024). *Unveiling the just transition: Policy implications and descriptive data insights for coal miners in Türkiye*. IPC-Mercator Analysis.

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı. (2021). *Filyos vadisi projesi*.

Colakoğlu, S. (2019). *China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A question of compatibility*. Middle East Institute.

- Hussain, E. (2021). The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or competition? *Insight Turkey*, 23(3), 233-252.
- Karayolları Genel Müdürlüğü. (2024). *İller arası mesafe cetveli*. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. <https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/uzakliklar/illerarasimesafe.aspx> Erişim tarihi: 6.03.2026.
- Kaynak, S. (2018). *Samsun ili istihdam eylem planı (2018-2023)*. Ondokuz Mayıs Üniversitesi ve Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı.
- Kesikoğlu, F. (2024). Yatırım teşvikleri ve bölgesel kalkınma [Analiz metni]. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 20(Özel Sayı), 546-563.
- OECD. (2025). *OECD economic surveys: Türkiye 2025*. OECD Publishing.
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (2026, 25 Şubat). *Türkiye'nin çehresini değiştirecek sanayi hamlesi: 13 ilde 16 yeni sanayi yatırım alanı*.
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (t.y.). *2030 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi*.
- Sattarov, F. (2022). The emerging potential of the Middle Corridor. *Horizons: Journal of International Relations and Sustainable Development*, 21(Yaz), 198-207.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). *Türkiye lojistik master planı*. Strateji Geliştirme Başkanlığı.
- T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023). *On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028)*.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020). *Filyos Port/Industrial Zone connections project environmental and social management plan*. Çınar Mühendislik ve Müşavirlik.
- Tüfekçi, Ö., Bayrak, M., & Uslu, H. (2025). Connectivity and corridors: Türkiye's Middle Corridor vision through international trade. *PERCEPTIONS: Journal of International Affairs*, 29(2), 120-147.
- TÜSİAD. (2025, Mart). *Rekabetin yeni dinamiği: Sanayide teknolojik dönüşüm*.
- Turgut, M., Şahin, Z., & Şahin, A. (2020). Zonguldak'ın lojistik potansiyeli ve mevcut durum analizi. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (Özel Sayı), 269-289.
- World Bank Group. (2018). *Managing coal mine closure: Achieving a just transition for all*. World Bank.
- World Bank. (2019). *Building resilience in Turkey: Quantifying climate and disaster risks to critical infrastructure lifelines and agriculture*.
- World Bank. (2020). *Turkey rail logistics improvement project (P170532): Project appraisal document*.
- World Bank. (2024). *The container port performance index 2023: A comparable assessment of performance based on vessel time in port*.