BİLGİ NOTU

Amerika'nın Denizcilikteki Hâkimiyetinin Yeniden Tesisi Hakkında Başkanlık Kararnamesi Hk.

DEHUKAM

ANKARA ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU
ULUSAL ARAŞTIRMA MERKEZİ

ANKARA UNIVERSITY
NATIONAL CENTER FOR THE
SEA AND MARITIME LAW

Atıf İçin: DEHUKAM, "Amerika'nın Denizcilikteki Hâkimiyetinin Yeniden Tesisi Hakkında Başkanlık Kararnamesi Hakkında Bilgi Notu", Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Bilgi Notları, (2025).

+90 312 212 11 89 | /dehukamtr | www.dehukam.org | info@dehukam.org | Emek Mahallesi, 19. Sokak. No:84, 06590 Çankaya/Ankara, Türkiye

www.dehukam.org

BİLGİ NOTU

Konu: Amerika'nın Denizcilikteki Hâkimiyetinin Yeniden Tesisi Hakkında Başkanlık Kararnamesi[1] Hk.

9 Nisan 2025 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Başkanı Donald Trump tarafından, Amerika'nın Denizcilik Hakimiyetinin Yeniden Tesisi (*Restoring America's Maritime Dominance*) başlıklı bir Başkanlık Kararnamesi imzalanmıştır. Kararname, ABD'nin dünya genelindeki ticari gemilerin %1'inden daha azını inşa etmesine karşılık Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) yaklaşık yarısını üretmesine ilişkin veriler ışığında, ABD denizcilik endüstrilerini yeniden canlandırmayı ve ulusal güvenlik ile ekonomik refahı artırmayı amaçlayan kapsamlı bir Denizcilik Eylem Planı oluşturulmasını öngörmektedir. Kararnamenin temel girişimleri arasında Çin tarafından üretilen denizcilik ekipmanlarına gümrük vergisi getirilmesi, Liman Bakım Ücreti uygulanması, Deniz Güvenliği Güven Fonu oluşturulması ve vergi kanunundaki "fırsat bölgesi" konseptinden esinlenerek Denizcilik Refah Bölgeleri oluşturulması yer almaktadır. Bu hususta öncelikle Kararname'nin içeriği, etkisi ve son olarak Kararname'nin imzalanma sebepleri arasında gösterilen Çin'in gemi inşa alanındaki hakimiyetinin ABD'nin ulusal güvenliğine yönelik iddia edilen tehdit ele alınacaktır.

I. Kararnamenin Temel Hükümleri

Kararname'nin birinci bölümünde amaç, ihmal nedeniyle zayıflayan ABD'nin ticari gemi inşa kapasitesi ve denizcilik sektöründeki iş gücünün geliştirilmesine yönelik sürdürülebilir, öngörülebilir ve kalıcı Federal finansmanı güvence altına almak; ABD bayrağı taşıyan ve ABD'de inşa edilen gemileri küresel çapta ticari olarak rekabet edebilir hale getirmek; ABD'nin denizcilik endüstrisinin üretim kapasitesini artırmak; ilgili iş gücünün işe alımını, eğitimini ve istihdamını artırıp güçlendirmek olarak belirtilmiştir.

Söz konusu amaç doğrultusunda yürütülecek politika, ulusal güvenliği ve ekonomik refahı teşvik etmek amacıyla, yurt içi denizcilik endüstrilerini ve iş gücünü canlandırmak ve güçlendirmek olarak düzenlenmiştir.

Kararname'nin merkezinde ise üçüncü bölüm çerçevesinde, Amerikan gemi inşasını canlandırmak için uzun vadeli ve çok aşamalı bir çalışmayı koordine etmek için tüm hükümetin tüm unsurlarını kapsayan bir Denizcilik Eylem Planı (*Maritime Action Plan, MAP*) geliştirilmesi yer almaktadır. Kararname, Ulusal Güvenlik İşlerine İlişkin Başkan Danışmanı'nı (APNSA) 210 gün içerisinde Dışişleri, Savunma, Ticaret, Çalışma, Ulaştırma, İç Güvenlik Bakanlıkları ve diğer ilgili kurum ve kuruluşlar ile iş birliği içerisinde kapsamlı bir MAP geliştirmeye ve sunmaya yönlendirmektedir.

Bu planın, Kararname'nin diğer hükümleri uyarınca atılacak tüm adımları derleyeceği ve tespit edilen hedeflere ulaşmak için yasama, düzenleme ve bütçe tedbirlerinin ana hatlarını çizeceği

[1] 9 Nisan 2025 tarihinde yayınlanan Başkanlık Emri için bkz. https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/ (Erişim Tarihi: 28.05.2025).

belirtilmektedir[2]. Bu doğrultuda, yürürlükteki yasalar ile *The Buy American Act* dahil olmak üzere geçerli hukukla tutarlı olacak şekilde, bu Kararname'de alınan önlemlerin yansıtılacağı kaleme alınmıştır[3].

II. Bakanlıklar Tarafından Yürütülecek Çalışmalar

İşbu Kararname çerçevesinde ilgili Bakanlıklara görev dağılımı yapılmış ve çeşitli federal kurumlardan denizcilik sektörünün güçlendirilmesine yönelik bir dizi önlem geliştirilmesi talep edilmiştir. Bu hususta Kararname'nin 12. bölümü doğrultusunda Ulaştırma Bakanlığı, MAP'a dahil edilmek üzere Kararname'nin yayınlandığı tarihten itibaren 90 gün içerisinde denizcilik endüstrisinin arz ve talebini sürdürmek ve kapasitesini artırmak için kullanılabilecek Federal programların envanterini çıkaran "Denizcilik Sektörünün İhtiyaçlarına İlişkin Rapor" başlıklı bir rapor hazırlayıp sunmakla görevlendirilmiştir. İşbu rapor kapsamında ABD denizciliğini ve gemi inşa sanayi endüstrisini etkileyen mevcut tüm program, teşvik ve yasaları kataloglanacaktır. Ayrıca rapor kapsamında özellikle ABD bayraklı ticaret gemilerine olan talebi artırmak ve ticaret gemilerinin Amerikan limanlarını kullanmasının artırılmasına yönelik atılabilecek adımlar ve yatırımları artırmak için yürütülebilecek çalışmalar tespit edilecektir.

Kararname'nin dördüncü bölümü kapsamında Kararname'nin yayınlandığı tarihten itibaren 180 gün içerisinde Savunma Bakanlığı, Ticaret, Ulaştırma ve İç Güvenlik Bakanlıkları ile koordineli olarak, MAP'e dahil edilmek üzere, mevcut kaynak ve yetkilerin çerçevesinde ve azami ölçüde özel sermayenin kullanımı ile Gemi İnşa Sanayi Merkezleri'ne yapılan yatırımların artırılması ve bu merkezlerin genişletilmesine yönelik çalışma yaparak farklı alternatifler sunmasına karar verilmiştir. Bu çalışma, ticari ve savunma amaçlı gemi inşa kapasitesi, bileşen tedarik zincirleri, gemi onarımı ve deniz taşımacılığı kapasitesi, liman altyapısı ve ilgili iş gücünü kapsayacaktır.

Kararname'nin beşinci bölümü kapsamında Amerika Birleşik Devletleri Ticaret Temsilcisi (USTR), MAP'e dahil edilmek üzere Çin gibi stratejik rakip devletlerdeki gemi inşa maliyetleri arasındaki farkları ve bu farkların sebeplerini tespit etmek ve bu farkları azaltmak ya da ortadan kaldırmak için alınabilecek önlemleri belirleyen bir rapor hazırlamak ile görevlendirilmiştir. İşbu raporda ABD ile stratejik rakipleri arasındaki fiyat farklılıklarının temel sebepleri ve ekonomik etkiler, bu farklılıkların azaltılmasına katkı sağlayacak politik adımlar ve yürürlükteki ticaret yasaları uyarınca alınabilecek önlemler değerlendirilecektir.

Aynı bölüm çerçevesinde USTR'nin "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Denizcilik, Lojistik ve Gemi İnşa Sektörlerini Hakimiyet Altına Almaya Yönelik 301. Madde Soruşturması Kapsamında Eylem Önerisi" başlıklı kamuya açık soruşturma bildirimi (90 Fed. Reg. 10843, 27 Şubat 2025)

---

[2] Kings&Spalding: "Executive Orfer Restoring America's Maritime Dominance: Revitalizing the U.S. Shipbuilding and Maritime Industry", 29 Nisan 2025, https://www.kslaw.com/news-and-insights/executive-order-restoring-americas-maritime-dominance-revitalizing-the-us-shipbuilding-and-maritime-industry (Erişim Tarihi: 28.05.2025).

[3] Başkanlık Kararnamesi'nin 3. bölümünün (c) bendine yer verilen bu düzenleme içerisinde yer alan ve federal kurumların ABD'de gerçekleştirilen belirli parasal eşiklerin (genellikle 10.000 $) üzerindeki kapsamlarda "yerli son ürünler" satın almasını ve "yerli inşaat malzemeleri" kullanmasını gerektiren 1933 Buy American Act'in (BAA) (41 U.S.C. §§ 8301-8305) tamamı için bkz. https://www.congress.gov/crs-product/R46748#:~:text=The%20Buy%20American%20Act%20of%201933%20(BAA)%20(41%20U.S.C.,2. (Erişim Tarihi: 28.05.2025).

uyarınca, USTR, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerini hedef almasına ilişkin "301. Madde" soruşturmasından kaynaklanan kararlarına dayanarak, aşağıdaki eylemleri önermek için yasaların izin verdiği tüm gerekli adımları atmayı da değerlendirecektir:

Kararname'nin yedinci bölümü kapsamında Kararname'nin yayınlandığı tarihten itibaren 90 gün içerisinde USTR, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı ile iş birliği içerisinde işbu kararnamenin 5. ve 6. maddeleri gereğince alınabilecek önlemler noktasında müttefik devletler, ortaklar ve diğer devletler ile iş birliği yapılmasına dair çalışmalar yürütmek ile görevlendirilmiştir. Ayrıca USTR, potansiyel iş birliklerine ilişkin plan ve ilerleme raporu hazırlayarak Başkan'a sunmak ile görevlendirilmiştir.

Kararname'nin sekizinci bölümü kapsamında Kararname'nin yayınlandığı tarihten itibaren 90 gün içerisinde Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Politikasına İlişkin Başkan Danışmanı ile iş birliği içerisinde APNSA ve Yönetim ve Bütçe Ofisi'ni (OMB) müttefik ülkelerde yerleşik gemi inşa endüstrisi temsilcilerini ABD'de sermaye yatırımı yapmaya teşvik etmek ve ABD'nin gemi inşa kapasitesini artırmak için mevcut tüm teşviklerin MAP'a dahil edilmesini sağlamakla görevlendirilmiştir.

Kararname'nin dokuzuncu bölümü kapsamında OMB, Ulaştırma Bakanlığı ile koordinasyon içerisinde MAP kapsamındaki denizcilik programlarına sürdürülebilir bir finansman kaynağı sağlamak amacıyla bir "Deniz Güvenliği Güven Fonu" (*Maritime Security Trust Fund*) kurulmasına ilişkin bir yasa tasarısı hazırlamak ile yetkilendirilmiştir. Bu fonun, mevcut ve yeni tarife gelirleri, para cezaları ve diğer ücretlerden beslenerek yıllık tahsisatlara bağlı kalmaksızın gemi inşa ve filo destek programlarına sürekli kaynak sağlaması öngörülmektedir.

Kararname'nin on birinci bölümü kapsamında Ticaret Bakanlığı Hazine, Ulaştırma ve İç Güvenlik Bakanlıkları ile iş birliği içerisinde, denizcilik altyapısına yatırımların teşvik edilmesi amacıyla "Denizcilik Refah Bölgeleri" (*Maritime Prosperity Zones*) oluşturulmasına yönelik plan hazırlanması noktasında görevlendirilmiştir. Kararnamede işbu bölgelerin, 2017 tarihli "Vergi Kesintileri ve İstihdam Yasası" kapsamında oluşturulan "Fırsat Bölgeleri" model alınarak tasarlanması gerektiği belirtilmiştir[4]. Ayrıca, bu bölgelerin sadece geleneksel kıyı tersanelerini değil, iç su limanları ve büyük göller gibi farklı coğrafi alanları da kapsaması gerektiği vurgulanmıştır.

Kararname'nin on ikinci bölümü uyarınca hazırlanacak olan "Denizcilik Sektörünün İhtiyaçlarına İlişkin Rapor" başlıklı raporun çıktıları ile uyumlu olarak, Kararname'nin onuncu bölümü kapsamında Ulaştırma Bakanlığı, APNSA ve OMB Direktörüne, MAP'ta ayrıntılı olarak açıklanacak olan ticari bileşenlerin ve gemilerin inşasına yönelik özel yatırımları teşvik etmek için geniş esnekliğe sahip bir mali teşvik programı; ticari gemi inşa eden tersanelere yönelik sermaye teşvikleri; ticari gemi onarım ve bakım tesisleri ve kuru havuzlara yönelik hibeler ve Federal Kredi Reformu Yasası'na uygun kredi ve kredi garantileri içeren bir yasa tasarısı sunacaktır.

[4] "Oppurtunity Zones" olarak adlandırılan fırsat bölgelerinin düzenlendiği yasanın ("Tax Cuts and Jobs Act") tamamı için bkz. https://www.congress.gov/115/bills/hr1/BILLS-115hr1enr.pdf (Erişim Tarihi: 28.05.2025).

Son olarak, Kararname'nin on üç ve on dördüncü bölümlerinde, gemi ve tersanelerin yanı sıra nitelikli personel ihtiyacına dikkat çekilerek ABD denizcilik iş gücünün genişletilmesine yönelik öneriler geliştirilmesi talep edilmiştir. Özellikle ABD Deniz Ticareti Akademisi'nin altyapısı ve tesislerinin modernize edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu doğrultuda, gelişen filoda rol alacak Amerikan denizcilerin ve tersanelerde görev alacak kalifiye iş gücünün yetiştirilmesi hedeflenmiştir.

III. Kararnamenin Potansiyel Etkisi

Geniş kapsamlı ve potansiyel olarak etkili bir belge niteliğini haiz Kararname'de düzenlenen kilit hükümlerin yürürlüğe girmesi, Kongre'den geçmesi gereken yasa tekliflerine bağlıdır. Özellikle "Denizcilik Refah Alanları" ve Gemi İnşa Teşvik Programları gibi mali önlemlere yönelik ek yasama faaliyetlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu düzenlemelerin uygulanabilirliği, aynı dönemde yürütülmekte olan genel vergi reformu süreciyle doğrudan bağlantılı kabul edilmektedir.

ABD yetkililerinin açıklamaları da dikkate alındığında, ABD'nin ekonomik güvenliğini güçlendirmek ve ticaretin serbest akışını korumak için Çin'in ticari gemicilikteki hakimiyetine karşı koyma ihtiyacına yanıt olarak söz konusu Kararname hükümlerinin düzenlendiği ve bu hükümler uyarınca ABD filosunun genişletileceği ve gemi inşa endüstrisinin restorasyonuna başlanacağı netleştirilmiştir.

İşbu Kararname'nin global etkisi ise, ABD'nin müttefik ülkelerle –özellikle Japonya ve Güney Kore ile– iş birliğini artırma iradesini açıkça ortaya koymasından kaynaklanmaktadır[5]. Çin'in sektörel hegemonyasına karşı çok taraflı bir cephe oluşturulması yönündeki bu diplomatik ve ekonomik yaklaşım hem ticari hem askeri gemi inşa faaliyetlerinin ABD'de yeniden canlandırılmasında uluslararası ortaklıklara alan açmaktadır.

Tüm bu düzenlemeler haricinde, modern küresel gemi inşa endüstrisinin belirleyici unsurlarından biri haline gelen yeni nesil teknolojilere (yeşil yakıtlar, otonom gemiler ve karbon salımı düşük tasarımlar gibi), Kararname kapsamında sınırlı derecede değinildiğine dikkat çekilerek, daha çok kapasite artırımı, global iş birliği ve üretim hacmine odaklanıldığı; Ar-Ge teşvikleri ve teknolojik dönüşüm hedeflerinin geri planda kaldığı tespit edilmiştir.

IV. İddia Edilen Çin Tehdidi

Nisan 2024'te ABD Ticaret Temsilciliği tarafından başlatılan ve Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa uygulamalarını inceleyen "301. Madde" soruşturması yer almaktadır[6]. Soruşturma,

[5] CSIS: "Unpacking the White House's Executive Order on Restoring the U.S. Shipbuilding Insudtry", 10 Nisan 2025, https://www.csis.org/analysis/unpacking-white-houses-executive-order-restoring-us-shipbuilding-industry (Erişim Tarihi: 28.05.2025).

[6] 12 Mart 2024 tarihinde beş işçi sendikasının ABD Ticaret Temsilciliği'ne sunduğu dilekçede, 1974 tarihli Ticaret Kanunu'nun 301. maddesi uyarınca işlem yapılması talep edilmiştir. Dilekçe sahipleri, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörünü hâkimiyet altına almayı hedeflediğini ve gemi inşa, nakliye ve denizcilik ekipmanları gibi denizcilik sektörlerinde haksız avantajlar sağlayan çok çeşitli makul olmayan veya ayrımcı eylem, politika ve uygulamalarda bulunduğunu iddia etmektedir. Dilekçe sahipleri ayrıca Çin'in ABD ticaretine karşı ayrımcılık yapma ve tedarik zincirlerini bozma tehdidinde bulunduğunu ileri sürmektedir. Dilekçe sahipleri, Çin'in eylem, politika ve uygulamalarının ABD ticaretine çeşitli şekillerde yük getirdiğini veya kısıtladığını iddia etmektedir. Yapılan soruşturma sonucunda, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerini hakimiyet altına almayı hedeflemesi, ABD denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerine yönelik iş fırsatlarını ve bu sektörlerdeki

Ocak 2025'te tamamlanmış ve Çin'in piyasa dışı uygulamalarının ABD ticaretine ciddi zarar verdiği ve Amerikan sanayisini dezavantajlı duruma düşürdüğü sonucuna varılmıştır[7].

Ek olarak, "son yirmi yılda Çin'in, geniş ölçekli çift kullanımlı altyapısını kullanarak hem ticari gemi inşa pazarında küresel hâkimiyet kurması hem de donanması için sofistike savaş gemileri inşa etme kapasitesini hızla artırması"[8], ABD tarafından ciddi bir ulusal güvenlik tehdidi olarak algılanmıştır.

V. SONUÇ

ABD'nin yerli denizcilik ve gemi inşa endüstrilerini canlandırması amaçlanan Başkanlık Kararnamesi, yalnızca Çin'in gemi inşa sanayisine karşı ekonomik bir yanıt sunmakla kalmamakta; aynı zamanda uzun süredir ihmal edilen Amerikan denizcilik sektörünün hem ekonomik hem de ulusal güvenlik boyutlarıyla kapsamlı biçimde yeniden inşasını hedeflemektedir. Kararname, Amerikan denizcilik sanayisinin yapısal zayıflıklarını tespit eden ve çözüm üreten çok yönlü bir "Denizcilik Eylem Planı" oluşturulmasını öngörmektedir.

Plan kapsamında, kamu-özel sektör yatırımlarının artırılması, tersane altyapısının güçlendirilmesi, Denizci eğitim programlarının genişletilmesi, liman işletmelerinde Çin yapımı yazılımlara olan bağımlılığın azaltılması ve liman ücretleri ile vergi sisteminin eşitlik ilkesine uygun şekilde uygulanması gibi bir dizi reform hayata geçirilecektir. Özellikle savunma sanayisinde kullanılmak üzere inşa edilecek yedek filo ve Arktik bölgesindeki Amerikan varlığının artırılması da denizcilik stratejisinin askeri boyutunu öne çıkarmaktadır.

Kararname'de belirtilen hükümler analiz edildiğinde önem arz eden tarihler ve süre sınırlamaları aşağıdaki tabloda aktarılmıştır.

Yapılması Gereken Eylem	**Süre Sınırı**	**Tarih**
Denizcilik Eylem Planının (MAP) sunulması	Karar tarihinden 210 gün sonra	5 Kasım 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Denizcilik sanayi tabanının güvenliğinin ve dayanıklılığının sağlanmasına ilişkin değerlendirme sunulması	Karar tarihinden itibaren 180 gün sonra	6 Ekim 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Ticaret politikalarını uyumlaştırmak için müttefik	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla

yatırımları baltalayarak; rekabeti ve seçenekleri kısıtlayarak; ABD ekonomisinin işleyişi için kritik öneme sahip sektörlerde bağımlılık ve kırılganlıklardan kaynaklanan ekonomik güvenlik riskleri yaratarak ve tedarik zincirinin dayanıklılığını zayıflatarak ABD ticaretini zorlaştırdığı veya kısıtladığı tespit edilmiştir.

[7] ABD Ticari Temsilciliği'nin Federal Sicil'de yayınlanan kararı için bkz. Federal Register, Vol. 90, No. 14, January 23, 2025, https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/FRNActionabilityChinaTargetingMaritime.pdf (Erişim Tarihi: 28.05.2025).

[8] CSIS, Q. 3.

ve ortaklarla etkileşimde bulunulması		
Müttefikler ve ortaklar aracılığıyla düşmanlara bağımlılığı azaltacak araçların belirlenmesi	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Deniz refah bölgeleri kurma planının hazırlanması	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Denizcilik sektörünün ihtiyaçlarına ilişkin rapor sunulması	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla
ABD Deniz Ticaret Akademisi'nin modernizasyonuna başlanması	Karar tarihinden itibaren 30 gün sonra	9 Mayıs 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Denizci eğitim ve öğretiminin nasıl genişletilebileceğini ele alan raporun sunulması	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla
ABD Deniz Ticaret Akademisi için beş yıllık sermaye iyileştirme planının (CIP) geliştirilmesi	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Satın alma verimliliğini artırmaya yönelik teklifin sunulması	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Devletin verimliliğini artırmaya yönelik teklifin sunulması	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla
ABD bayrağı altında uluslararası ticaret yapan ticari gemi filosunun artırılmasına yönelik yasa teklifinin sunulması	Karar tarihinden itibaren 180 gün sonra	6 Kasım 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Arktik su yollarının güvenliğini ve liderliğini	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla

sağlamak için strateji hazırlanması		
Gemi inşası üzerine inceleme yapılması	Karar tarihinden itibaren 45 gün sonra	24 Mayıs 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Deregülasyon girişimlerinin tanımlanması	Karar tarihinden itibaren 30 gün sonra	9 Mayıs 2025'ten geç olmamak kaydıyla
Aktif olmayan yedek filoya ilişkin inceleme ve rehberlikte bulunulması	Karar tarihinden itibaren 90 gün sonra	8 Temmuz 2025'ten geç olmamak kaydıyla

Sonuç olarak, Trump yönetiminin yayımladığı Başkanlık Kararnamesi, yukarıda belirtilen eylemlerin zaman aralığına yönelik tablo ışığında görüldüğü üzere, ABD denizcilik endüstrisinin ekonomik ve stratejik açıdan yeniden yapılandırılmasını hedefleyen kapsamlı ve uzun vadeli bir vizyon sunmaktadır. Kararnamenin doğrudan düzenleyici etkilerinden ziyade politika belgeleri, öneriler ve iş birliği çağrıları yoluyla şekillenecek olması, sürecin başarısını büyük ölçüde uygulanabilirlik, siyasi irade, yasal altyapı ve özel sektörün katılımına bağlı kılmaktadır. Ancak yürütme organı, Kongre ve özel sektörün eşgüdümlü hareket etmesi hâlinde, bu girişimin yalnızca ticari kapasiteyi artırmakla kalmayacağı, aynı zamanda ABD'nin denizcilik alanındaki stratejik özerkliğini güçlendirecek yapısal dönüşümlerin önünü açacağı öngörülmektedir.