Coğrafya alanında her yıl ülkemizde çok sayıda çalışma yayımlanarak bilimsel gelişime katkı sunulmaktadır. Şüphesiz bu eserler, doğal, beşerî ve ekonomik açıdan yaşanan sorunların çözüme kavuşturulması ve gerçekleştirilecek planlamalar için önemli bir kaynak olarak görülmektedir. “Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Coğrafya ve İnsan” temalı bir kitap çalışması olarak planlanan ve 26 akademik çalışmadan oluşan bu eser, Coğrafya alanında çalışmalar yürüten kıymetli araştırmacıların değerli araştırmaları bir araya getirilerek tamamlanmış ve bir anı kitabı olarak tarihin unutulmaz bir parçası olarak kalması amaçlanmıştır. Cumhuriyetimizin 100. yılına armağan kapsamında hazırlanan bu eserin başta coğrafya olmak üzere tüm bilim camiası ve diğer okuyuculara katkı sağlayacağı düşüncesiyle Cumhuriyetimizin 100. yılını kutluyoruz.

KRITER

ISBN: 978-625-6894-93-8

Hobyar Mah. Cağaloğlu Yokuşu Sok. Fevzi Bey Han No: 21
Kat: 2 No: 5 Fatih / İstanbul Tel: 0 212 527 31 89
www.kriteryayinevi.com info@kriteryayinevi.com
@KriterYayinevi facebook.com/kriteryayinevi

Cumhuriyetin 100 Yılına Armağan

COĞRAFYA VE İNSAN

Editörler
Doç. Dr. Salih Birinci
Doç. Dr. Çağlar Kıvanç Kaymaz
Dr. Öğr. Üyesi Yusuf Kızılkan

KRITER

Cumhuriyetin 100 Yılına Armağan

COĞRAFYA VE İNSAN



Editörler:
Doç. Dr. Salih Birinci
Doç. Dr. Çağlar Kıvanç Kaymaz
Dr. Öğr. Üyesi Yusuf Kızılkan

Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan

COĞRAFYA VE İNSAN

Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan
COĞRAFYA VE İNSAN

Editörler:
Doç. Dr. Salih Birinci
Doç. Dr. Çağlar Kıvanç Kaymaz
Dr. Öğr. Üyesi Yusuf Kızılkan

ISBN: 978-625-6894-93-8

1. Baskı: Kriter Yayınevi 2023 / İstanbul
Yayınevi Sertifika No: 45353
Anahtar Kelimeler: Coğrafya, Fiziki Coğrafya, Beşeri ve İktisadi Coğrafya
Birinci Baskı, 678 s. 16 cm x 23,5 cm
Kaynaklar var, Dizin yok.
Kapak Tasarımı: Ahmet Baran
Mizanpaj: Kriter Yayınevi
Baskı: Çözüm Baskı Merkezi Ticaret Limited Şirketi
Emniyetevleri Mahallesi Güvercin Sokak No:7/1 Kağıthane / İstanbul
Matbaa Sertifika No: 49099

© Kriter Yayınevi

Kriter Basım Yayın Dağıtım Film Müzik Reklamcılık Yapım Sanayi ve Tic. ve Ltd. Şti. Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

İletişim:
Kriter Yayınevi
Hobyar Mah. Cağaloğlu Yokuşu Sok. Fevzi Bey Han No: 21 Kat: 2 No: 5
Fatih / İstanbul

Tel: 0 212 527 31 89
info@kriteryayinevi.com
www.kriteryayinevi.com

Kitapta yer alan içerikler ile ilgili her türlü yasal sorumluluk, yazar veya yazarlarına aittir.

Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan

COĞRAFYA VE İNSAN

Editörler

Doç. Dr. Salih Birinci

Doç. Dr. Çağlar Kıvanç Kaymaz

Dr. Öğr. Üyesi Yusuf Kızılkan

Birinci Baskı

2023 – İstanbul

KRİTER

HAKEM KURULU

Prof. Dr. Arife KARADAĞ
Prof. Dr. Halil KOCA
Prof. Dr. İbrahim SEZER
Prof. Dr. Kenan ARINÇ
Prof. Dr. Serhat ZAMAN
Prof. Dr. Tülay OCAL
Doç. Dr. Ali İMAMOĞLU
Doç. Dr. Alper UZUN
Doç. Dr. Atilla KARATAŞ
Doç. Dr. Çağlar Kıvanç KAYMAZ
Doç. Dr. Emre ÖZŞAHİN
Doç. Dr. Ergin CANPOLAT
Doç. Dr. Faruk AYLAR
Doç. Dr. Fatih ARICI
Doç. Dr. Fatih ORHAN
Doç. Dr. Ferhat ARSLAN
Doç. Dr. Hüseyin SARI
Doç. Dr. Kaan KAPAN
Doç. Dr. Mehmet DENİZ
Doç. Dr. Namık Tanfer ALTAŞ
Doç. Dr. Pınar POLAT
Doç. Dr. Reşat GEÇEN
Doç. Dr. Salih BİRİNCİ
Dr. Öğr. Üyesi Cemal SEVİNDİ
Dr. Öğr. Üyesi Erol UZUN
Dr. Öğr. Üyesi Fatih AYHAN
Dr. Öğr. Üyesi Sevgi KARAHAN
Dr. Öğr. Üyesi Yücel DİNÇ
Öğr. Gör. Dr. Fatih OCAK

ÖNSÖZ

İnsanlığın yeryüzünde ortaya çıktığı ve kavramın ilk kez kullanıldığı M.Ö. III. yüzyıla kadar uzanan coğrafya, insan ile doğal ortam arasındaki etkileşimi inceleyen bir bilim olarak geçmişten bugüne her daim önemini korumuştur. Coğrafya alanında her yıl ülkemizde çok sayıda çalışma yayımlanarak bilimsel gelişime katkı sunulmaktadır. Şüphesiz bu eserler, doğal, beşerî ve ekonomik açıdan yaşanan sorunların çözüme kavuşturulması ve gerçekleştirilecek planlamalar için önemli bir kaynak olarak görülmektedir. Bu çalışma ise, Cumhuriyetin eseri olan ve cumhuriyetimizin kurucusunun soyadını taşıyan ATATÜRK Üniversitesinin editöryal çalışanları olarak cumhuriyetimizin 100. yılı etkinlikleri kapsamında gelecek nesillere ölümsüz bir eser bırakma ve cumhuriyetin bizlere sağladığı kazanımlara bir ölçüde vefa borcumuzu yerine getirme hedefi ile başlatılmış bir düşüncenin ürünüdür. "***Cumhuriyetin 100. Yılına Armağan Coğrafya ve İnsan"*** temalı bir kitap çalışması olarak planlanan eldeki bu eser, Coğrafya alanında çalışmalar yürüten kıymetli araştırmacıların değerli eserleri bir araya getirilerek tamamlanmış ve bir anı kitabı olarak tarihin unutulmaz bir parçası olarak kalması sağlanmıştır.

Ulusal ve uluslararası dergiler akademik çalışmaların yayımlanması ve geniş kitlelere ulaştırılmasında daha fazla öne çıkmakla birlikte kitap şeklindeki yayınların da akademik bilginin çoğaltılmasındaki katkıları yadsınamaz bir gerçektir. Bu anlamda editörlü kitap çalışmaları farklı konularda hazırlanmış bilimsel çalışmaları bir araya getiren ve farklı okuyucu kitlelerine hitap eden eserler olarak dikkat çeker. Özellikle belirli bir bilim dalı veya belirli bir alanda hakem değerlendirmesinden geçen çalışmaların yayımlandığı kitap çalışmaları süreli yayınların yanında akademik bilginin yayılması için en önemli araçlardan biri olarak kabul edilmektedir. Bu yönüyle elinizdeki bu çalışma ülkemizin farklı üniversitelerinde coğrafya bilimi alanında çalışan veya eğitim alan araştırmacılarının hazırlamış olduğu 26 akademik çalışmanın bir araya getirilmesi ile oluşturulmuştur. Yayım sürecinde her bir çalışma kör hakem değerlendirilmesine tabi tutulmuş olup çok sayıda hakem hocamız çalışmaya değerli vakitlerini ayırarak katkıda bulunmuştur. Bu süreçte mevcut kitapta yer alan eserler dışında bu projede yer almak istediklerini ifade eden çok sayıda

hocamız iş yoğunluğu veya zaman kısıtlılığı nedeniyle çalışmalarını tamamlama noktasında yaşadıkları zorluklardan dolayı kitap çalışmasına katkıda bulunamamışlardır. Bu bağlamda editör ekibi olarak bizden kaynaklı yaşanan aksaklıklardan dolayı bu anlamlı kitap çalışmasına katılamayan araştırmacılar varsa kendilerinden içtenlikle özür diliyoruz.

Büyük kurtuluş mücadelesini veren, büyük zaferlere imza atan ve bizlere cumhuriyeti armağan eden başta ulu önderimiz Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere silah arkadaşlarını, şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle anıyoruz. Diğer taraftan kitap çalışmasının ortaya çıkmasında emeği geçen bütün araştırmacı ve hakemler ile kitabın basımında emeği geçen Kriter Yayınevi'ne teşekkür ederiz. Cumhuriyetimizin 100. yılına armağan kapsamında hazırlanan bu eserin başta coğrafya olmak üzere tüm bilim camiası ve diğer okuyuculara katkı sağlayacağı düşüncesiyle Cumhuriyetimizin 100. yılını kutluyoruz.

Eylül, 2023

Doç. Dr. Salih Birinci

Doç. Dr. Çağlar Kıvanç Kaymaz

Dr. Öğr. Üyesi Yusuf Kızılkan

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ v

CUMHURİYETİN 100. YILINDA JEOKÜLTÜREL ve JEOEKONOMİK BAKIŞLA TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK KÜLTÜRÜ ve DENİZ GÜCÜNE DAİR GİRİŞİMLER 1
Bayram ÇETİN

BATI (AVRUPA) ŞEHRİ VE GELİŞİMİ 53
Abdullah UĞUR
Alpaslan ALİAĞAOĞLU

COĞRAFYA ÖĞRETMENİ EĞİTİMİNDE ÖZEL DONANIMLI TEKNOLOJİ SINIFI UYGULAMALARINA BİR ÖRNEK: PROF. DR. HAYATİ DOĞANAY CBS LABORATUVARI 89
Ogün COŞKUN
Mustafa Kemal BEYAZTAŞ

BÜYÜKŞEHİR BELEDİYELİ İLLERDE NÜFUSUN GELİŞİMİ VE TÜRKİYE NÜFUSU İÇERİSİNDEKİ YERİ 119
İlknur ÇAKIR
Zeki KODAY

TÜRKİYE'DEKİ COĞRAFYA BÖLÜMLERİNİN SOSYAL MEDYA KULLANIM DÜZEYLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI 141
Emre ÖZŞAHİN
Yıldız TÜRKKANLI
Emine ATALAY
Ezgi TUNCEL

GERZE İLÇESİNDE NÜFUSUN GELİŞİMİ VE DAĞILIŞI 165
Neslihan AKÇAOĞLU
Mehmet ZAMAN

COĞRAFİ PERSPEKTİFLE KENTSEL DİRENÇLİLİK 191
Serpil MENTEŞE
Seda KOCA

ARAPGİR İLÇESİNİN (MALATYA) EKOTURİZM POTANSİYELİNİN SWOT-AHP YÖNTEMİ İLE ANALİZİ 223
Gamzenur DEMİR
Salih BİRİNCİ

DIFFERENT GROUPS OF MIGRANTS' PERCEPTIONS AND ATTITUDES: THE CASE OF VAN CITY 249
Semih NARGÜL
Mehmet Kadri TEKİN

DAĞLIK ALANLARDA KALKINMA STRATEJİLERİNİN ÖNCELİKLENDİRİLMESİ KAPSAMINDA SAYISALLAŞTIRILMIŞ SWOT ANALİZİ: GİRESUN İLİ DAĞLIK ALANLARI 273
Yusuf KIZILKAN
Saliha KODAY

PALANDÖKEN KIŞ TURİZM MERKEZİNDE TURİSTLERİN ÇEVRE DOSTU KONAKLAMA TESİSİ TERCİHLERİNE YÖNELİK TUTUMLARININ İNCELENMESİ 305
Ahmet Can ÇORLU
Çağlar Kıvanç KAYMAZ

DİLUCU SINIR KAPISININ ARALIK KASABASINA ETKİSİ 329
Yıldırım KARAGİYİM
Mehmet ZAMAN

KUYUCAKLI YUSUF ROMANINDA EDREMİT ŞEHRİ 353
Seçkin HARDAL

TORTUM ÇAYI HAVZASI'NDA KIZILCIK ÜRETİMİ 373
Zeki KODAY
Dilara ŞANLI

ÇAYKARA İLÇESİNİN (TRABZON) ANALİTİK HİYERARŞİ SÜRECİ (AHP) METODUYLA HEYELAN DUYARLILIK ANALİZİ 393
Muhammet Enes YANIK
İbrahim KOPAR

AKDENİZ BÖLGESİ'NDE TOPRAK SICAKLIKLARININ (10 cm) EĞİLİM ANALİZİ 423
Muhammet TOPUZ

İNSANSIZ HAVA ARAÇLARI (İHA) KULLANILARAK FLÜVYAL SİSTEMLERİN HARİTALANMASI 437
Ebubekir KARAKOCA

KUVATERNER PALEOCOĞRAFYASINDA DENDROKRONOLOJİ VE İNSAN-ÇEVRE ETKİLEŞİMİ 457
Aziz ÖREN

ERZİNCAN İLİNDEKİ DOĞA TURİZMİ POTANSİYELİNE SAHİP ÖNEMLİ DESTİNASYONLARIN FİZİKİ COĞRAFYA TEMELLİ KAYNAK ANALİZİ 485
Pınar POLAT
İbrahim KOPAR

ERDEMLİ'NİN MEKANSAL GELİŞİMİ VE ARAZİ KULLANIMINDA DEĞİŞİM 521
Ersin Kaya SANDAL
Erdal ÇELİK

TÜİK (TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU) VERİLERİNE GÖRE TÜRKİYE'DE İL BAZLI SU TÜKETİMİNİN ZAMANSAL VE MEKÂNSAL ANALİZİ 533
Reşat GEÇEN
Muhammet TOPUZ

SAKARYA DELTASI VE YAKIN ÇEVRESİNDEKİ KIYI DEĞİŞİMİNİN DSAS ARACIYLA ANALİZİ (1990-2023) VE OLASI KIYI ÇİZGİSİ TAHMİNİ (2023-2043) 549
Ayşe ATALAY DUTUCU

KONTROLLÜ SINIFLANDIRMA YÖNTEMİNİN CORINE SINIFLANDIRMA YÖNTEMİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI: KIRKLARELİ İLİ ÖRNEĞİ 571
Mehmet ÖZDEŞ
Ayselnur İMER

SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL GELİŞİM İÇİN ARAZİ UYGUNLUĞUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ: ÇANAKKALE İLİNDE BİR BWM-CBS YAKLAŞIMI..... 591
Zekeriya KONURHAN

UZAKTAN ALGILAMA VE CBS KULLANILARAK ERZURUM ŞEHRİNDE YEŞİL ALAN YETERLİLİĞİNİN BELİRLENMESİ..... 619
Aykut CAMCI
Oğuzhan GÜRGEN
Günay KAYA

COĞRAFİ İŞARET TESCİLİ VE TURİZME ETKİSİNE YÖNELİK AKÇAABAT KÖFTESİ İŞLETMECİLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ..... 647
Ahmet ÇAVUŞ
Şebnem SARI

CUMHURİYETİN 100. YILINDA JEOKÜLTÜREL ve JEOEKONOMİK BAKIŞLA TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK KÜLTÜRÜ ve DENİZ GÜCÜNE DAİR GİRİŞİMLER

Bayram ÇETİN*

1. Giriş

Modern siyasî tarih incelendiğinde deniz gücüne dayalı imparatorlukların dünya düzeninin oluşumunda başat rolü üstlendiği dikkati çeker ki, 18. yüzyıldan başlayarak İngiltere'nin başını çektiği Atlantik eksenli dünya düzeni bunun en somut örneklerinden biridir. Deniz gücü olarak dünya liderliğini I. Dünya Savaşı'na kadar kesin olarak sürdürmüş, iki savaş arasında eski gücünü yitirse de konumunu muhafaza etmiş, II. Dünya Savaşı'na müteakip liderliği yeni bir deniz gücü olan ABD'ye bırakmıştır. Her iki gücün oluşum süreci içerisinde aktörler, bağlam ve işleyiş bakımından farklılıklar gözlense de hem siyasî hem de iktisadî kulvarlarda denizciliğin başat rolü ortaktır.

> II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'nin liderliğinde, Atlantik'in yanında Pasifik'te de siyasî ve iktisadî yapılanmaya yönelik bir hareketlilik görülse de bu, günümüzdeki siyasî ve iktisadî oluşumlardan farklıdır. Zira günümüzde güç ekseninin değişmesinden kastedilen siyasî ve iktisadî inisiyatifin ABD ve Batı Avrupa devletlerinden Asya kıyıları başta olmak üzere Pasifik çevresindeki diğer devletlere kaymasıdır. Burada "Atlantik eksenli dünyadan Pasifik eksenli dünyaya" söylemiyle ifade edilmeye çalışılan dünya düzenine dair bir eksen değişimidir. Dünya ekonomisi ve siyasetinin ağırlık noktasını yeniden konumlandırmak ya da buna dair değişimi vurgulamaktır. Ancak bu söylemle ilgili bir husus daha var ki, geleceğin siyasi ve iktisadî merkezini işaret ettiği gibi jeopolitik gücün olası odağında da yine bir okyanusun var olacağına vurgu yapmasıdır. Nitekim uygarlık tarihinde Akdeniz havzasıyla başlayan ve 15-16. yüzyıllardan sonra Atlantik eksenli olarak gelişen dünya düzeni, deniz ve denizciliğin beşeriyet

* Prof. Dr., Bursa Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Görükle Kampusu, Nilüfer/BURSA.E-mail: bayramcetin@uludag.edu.tr *ORCID ID:* 0000-0002-8237-1360

üzerindeki belirleyiciliğini gösterdiği gibi, geleceğin dünya düzeninin deniz-okyanus eksenli olarak şekilleneceğinin de işaretidir. Deniz ve okyanuslar devletlerarası siyasî ve iktisadî sistemi yönetmektedir.

Tarih boyunca *deniz gücü*, devletlerarasında öncelikli mücadele sahası olarak karşımıza çıkmıştır. Zira tarih, 16. yüzyıldan itibaren İspanya, Hollanda ve İngiltere arasındaki mücadelelerle birlikte deniz gücü inşasına giden adımların diğer devletler tarafından nasıl bertaraf edilmeye çalışıldığını gösteren örneklerle doludur. Nitekim Friedman, (2021), bir deniz gücü olarak ABD'nin dünya okyanusları üzerindeki hâkimiyetinin sürdürülebilmesinin diğer milletlerin deniz filosu inşa etmelerini engellemekten geçtiğini ileri sürmüştür ki yani ona göre başka devletler deniz filosu inşasına kalkışmamalı ve deniz gücünü oluşturabilecek kaynaklara da sahip olmamalıdır (Friedman, 2021:71-73).

Deniz ve deniz gücünün önemine dair fikirlerini Amerika Birleşik Devletleri'nin bir dünya gücü, bir süper güç olması sürecinde ifade eden Friedman (2021), İngiltere ve Batı Avrupa eksenli jeopolitiğin ABD eksenli jeopolitiğe dönüşümünde Amerikan deniz gücünün büyüklüğü ve kapsamına vurgu yapar. Avrupa gücünden farklı olarak Birleşik Devletler gücü Atlantik'in yanında Pasifik ve diğer okyanus ve denizleri de kapsamaktadır (Friedman, 2021:18-20). Aynı şekilde denizler üzerindeki bu egemenliğin Soğuk Savaş'ın kazanılmasında etkili olduğunu ve dolayısıyla bu süreçte sadece bir kara gücü olan SSCB'nin deniz gücüyle çevrelendiğini ifade eder. Üstelik bu mücadeleyi Amiral Alfred Mahan'ın deniz hâkimiyeti ile Mackinder'in kara hâkimiyeti teorilerini bir nevi kıyaslayarak yapmaya çalışır. Ancak burada altı çizilmesi gereken husus sadece donanmalara dayalı bir kıyas ve üstünlükten öte küresel deniz ticaretine dayalı bir kıyasın üzerinde durulmasıyla birlikte Friedman'ın ABD'yi bu hususta da yetkin ve güçlü görmesidir. Zira dünya deniz ticareti ve ticaret yolları kontrol altında tutularak aynı zamanda başka ülkeleri de kuşatabilme vasfını taşırken başkaları tarafından da kuşatılamayacak bir avantaj oluşturmaktadır. Nitekim tüm bunlara dayanarak yazar Birleşik Devletler'in 21. yüzyılda da süper güç olarak varlığını koruyacağı öngörüsünü sürdürmektedir (Friedman, 2021:45-54).

Stavridis (2021), deniz jeopolitiğine yönelik çalışmasında, jeopolitik manada denizin bir bütün olduğunu ve son 200 yıldır büyük ulusal şirketlerin önemli bir çoğunluğunun deniz gücünden etkilenmiş olmasının hiç de tesadüf olmadığını yani küresel tüm olayların üzerinde denizlerin etkin rol oynadığını belirtir. Deniz jeopolitiğinin daha iyi anlaşılabilmesi adına okyanusların ve denizcilik kültürünün uluslararası sistemi nasıl yönettiği gibi geniş kapsamlı sorulara cevap aramamız gerektiğini vurgulamıştır (Stavridis, 2021:22-23). Deniz gücünün özü okyanusların tek bir varlık olarak birleştirici gücü olsa da, her biri hakkında tarihsel, kültürel,

politik, ekonomik ve askerî nedenlerden dolayı stratejik bir bakış açısına ihtiyaç vardır (Stavridis, 2021:392-393).

Deniz gücünün önemi üzerine görüşlerin yoğunlaşması, deniz gücünü devletlerarası güce dayalı ilişkilerde ve jeopolitik güç dengelerinin sağlanmasında bu kadar önemli hâle getiren Nedir? Hangi özellikler devletlerin deniz egemenlik alanlarını genişletme çabalarında etkili olmaktadır? gibi soruları akıllara getirmektedir. Bu konuda Till (2009), deniz gücünü önemli hâle getiren 4 tarihi faktör üzerinde durmuş ve bunları *1- doğal kaynaklar, 2-Ulaşım, ulaştırma, taşıma, 3- Bilgi ve fikirlerin yayılması, iletişim, 4- Egemenlik alanı olarak deniz* şeklinde başlıklandırmıştır. Bu 4 faktörü dünya yüzölçümünün ¾'ünün denizlerle kaplı olmasına bağlamıştır ki, tüm insan faaliyetlerinin bu alanı aşması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır (Till, 2009:23-34).

Aslında denizcilik ve deniz gücünün medeniyetler üzerindeki belirleyici etkisine dair farkındalık günümüzle sınırlı bir husus da değildir. Uygarlık tarihi boyunca çok sayıda denizci devlet gerek coğrafi konumunun getirdiği şartlar gerekse bir gelişme ve güç oluşturma stratejisi olarak denizci stratejiyi benimsemiş ve uygulamaya geçirmiştir. Bunu hem dünya siyasî tarihinde pratik olarak hem de 19. yüzyıldan itibaren geliştirilen hâkimiyet teorilerinde görmek mümkündür. Bu bağlamda Türkiye gibi deniz ve denizcilik potansiyeli olan tüm devletler ve milletler için yeni keşfedilen bir kavram olmadığını, bunun gerekliliğini öne süren ve savunan çok sayıda teorisyen ve teoriyi de görmenin mümkün olduğunu kabul etmek gerekir.

Ana hatlarını "deniz gücü", "deniz jeopolitiği" ve "jeokültürü" kavramlarının oluşturduğu jeopolitik fenomene yönelik Cumhuriyet Türkiyesi'nde atılan adımlar çalışmanın sorunsalını teşkil etmektedir. Aslında bu sorunsalın kökleri yaklaşık 1000 yıllık Anadolu Türk tarihine kadar uzanmakta olup bu süreçte Türk denizciliği ve Türk deniz gücünün oluşumu anlamında kat edilen yolun sorgulanmasına dayanmaktadır. Diğer bir ifadeyle bu süreçte *neden gerçek manada bir deniz gücü oluşturamadık* sorusunun cevabı ana problemin çekirdeğini teşkil etmektedir. Ancak bu geniş çaplı sorulara mevcut araştırma ile cevap vermek mümkün olmadığından bu çalışmada sadece Cumhuriyet Türkiyesi'ndeki denizcilik girişimlerinin jeokültürel ve jeoekonomik mahiyetine odaklanılmıştır. Eldeki araştırma yukarıda işaret edilen kapsamlı sorunsala yönelik devam etmekte olan ve gelecekteki olası çalışmaların da başlangıcını oluşturmaktadır.

2. ARAŞTIRMANIN AMACI, ÖNEMİ VE METODU

Bu araştırmada, siyasi coğrafya ve jeopolitik kapsamında Türkiye'de erken Cumhuriyet Dönemi'nden günümüze kadar denizcilik ve deniz gücünün geliştirilmesine dair yapılanlar jeokültürel ve jeoekonomik çerçevede ele alınmıştır. Bu yönüyle daha sonraki araştırmalara da kaynak teşkil edeceğini ummaktayız. Denizcilik özelinde jeokültür, kısaca denizcilik kültürü, denizci yaşam tarzının ve seviyesinin siyasî ve jeopolitik bağlamını anlama ve açıklama amacı güden bir kavram olarak kabul edilebilir. Bu bağlamda araştırma, deniz gücü bileşenleri içerisinde jeokültür ve jeoekonomi kavramlarıyla açıklanabilecek unsurları yani alt bileşenleri Türkiye özelinde ortaya koymayı amaçlamaktadır. Denizcilik konusunda Cumhuriyetin başından günümüze kadar yapılan çalışmaları ortaya koymaktır. Amaç doğrultusunda Cumhuriyet Türkiyesi'nde deniz gücünün gelişimine yönelik atılan adımlar üzerinde durulmuş, bunlara dair farkındalık oluşturulmaya çalışılmıştır.

Amaç bağlamında öncelikle alan yazına dayalı olarak deniz gücü kavramı kritik edilmiş, sonrasında kavramın jeokültürel bileşenlerinin çerçevesi çizilmiş ve *tarihsel analiz metoduyla* Türkiye'de, jeokültür ve jeoekonomik eksende sivil denizcilik adına yapılanlar ve yapılmakta olanlar değerlendirilmiştir.

Jeokültürel kritik, A. Thayer Mahan'ın "Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783" (2011)[1] adlı eserlerinde kavram alanı ve kapsamı belirlenen "deniz gücü" kavramı temel dayanak yapılmıştır. Mahan tarafından fiziki coğrafi çevrenin dışında *insan, devlet, toplum ve kültüre* ait olan tüm çerçeve jeokültür kavramı kapsamında ele alınmış, Türkiye'deki yapılanlar bunlara göre değerlendirilmiştir. Gümümüze kadar askeri alanda deniz kuvvetleri yönünden yapılanlardan çok özel sektör çalışmaları belirlenmiş ve bundan sonraki süreçte yapılması gerekenler irdelenmiştir.

Eldeki araştırmamız genel nitelikleriyle birlikte Türkiye özelinde 'deniz gücü' kavramını işleyen Türk deniz gücünü analiz eden çalışmalardan biridir. Türk deniz gücü ve oluşumuna yönelik sorunları temel alan bazı çalışmaların sayısı son yıllarda artmaktadır. Nitekim çoğunluğu 2000'li yıllardan sonra hazırlanmış bazı araştırmalar yöntem, içerik ve sorunlara dair tespit ve önerileriyle eldeki çalışmaya kaynak oluşturmuşlardır. Bunlardan,

Tarakçı'nın (2009), tarihi analizle Türk deniz gücünü geçmişten günümüze ele aldığı eseri içerik ve tespitleri itibariyle önemlidir. Ağırlıklı olarak deniz

[1] Bu çalışmada kullanılan Türkçe çevirisi olup, Mahan'ın"Deniz Gücünün Tarihe Olan Etkisi, 1660–1783" adlı eseri "The Influence of Sea Power Upon History,1660–1783" adıyla 1890'da yayımlanmıştır.

gücünün askerî-donanma ayağıyla ilişkili olarak deniz savaşları işlenmiş ve özellikle yabancı devletlerin deniz güçleriyle karşılaştırılmıştır (Tarakçı, 2009).

Türk deniz gücünün bileşenlerinin genel bir değerlendirmesi yapılarak geleceğe dair projeksiyon oluşturmaya yönelik diğer bir çalışmada ise, denizci bir Türkiye yaratmanın güncel yolları üzerinde durulmuş ve önerilerde bulunulmuştur. Araştırmada güncel nitelikteki tüm bileşenlere farkındalık oluşturma seviyesinde değinilmiştir (Çetin, 2012).

Emniyet-güvenlik-çevre temelli ulusal denizcilik politikalarının denizcilik gücüne olan etkisini belirlemeyi hedefleyen "Türk Denizcilik Gücü ve Politikaları, Emniyet-Güvenlik-Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikalarının Denizcilik Gücüne Etkisinin Analizi" adlı eser, başarılı yerli literatür örneklerindendir. Kavramsal çerçeve, hâkimiyet teorileri ile deniz gücü kavramını temel alan literatürün işlenmesi yönüyle ve metodik anlamda da seviyeli bir çalışmadır. Asıl odaklanılan konu güvenlik ve çevre eksenli politikaların deniz gücünü nasıl ve hangi seviyede etkilediğini belirlemek üzerine kurgulanmıştır (Türedi, 2020).

Bu bağlamda eldeki araştırma, Türk deniz gücünde en fazla eksikliği duyulan denizcilik kültürünün inşasına yönelik olarak bu fenomene jeokültür ve jeoekonomi kavramları çerçevesinde yaklaşmasından dolayı diğerlerinden ayrılmaktadır. Bu yönüyle literatürdeki boşluğu doldurma iddiasında olması nedeniyle önem arz etmektedir.

3. LİTERATÜR VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

'Deniz gücü' kavramı donanma, coğrafi konumla birlikte tüm deniz, kıyı özelliklerini, yaşayan nüfusun niteliklerini, iktisadî yapının niteliklerini kapsayan çok sayıda bileşenden müteşekkildir. Dolayısıyla askerî kanat bir kenara bırakılacak olursa, kavramın kapsam alanında gizil olarak nüfusun kültürel yapısı ve hayat tarzıyla denizcilik ve deniz gücü arasında bir ilişkinin olduğu görülecektir.

Kültür, yaşanmakta olan canlı, dinamik ve güncel tüm unsurlarıyla insan yaşamı ile kimliğinin kalıplardan oluşan temsilcisi olmasının yanında, zaman içinde toplumsal deneyimlerin seçkisine dayalı, birikimli bir olgudur. Seçilerek gelen tecrübenin birikimleri, bireyi istisnasız kabule zorlayan kadim doğruluğu da beraberinde getirmektedir. İnsan üretimi her şeyi kapsadığı ve bundan form aldığı gibi, insan yaşamını da şekillendiren özelliktedir.

Milletlerin, toplumların kültürel özellikleri değerlendirilirken öncelikle iç dinamikleri, zamana bağlı ihtiyaçları ve motivasyonları çerçevesinde kritik edilmeleri temel ve vazgeçilmez olmakla birlikte bu yaklaşımın da araştırmacıyı adeta kör edici seviyede kullanılmaması gerektiği kanaatindeyiz. Zira kültürün

hiçbir unsuru ve aşaması izole, çevresindeki diğer kültürlerle etkileşimsiz değildir. Biyolojik evrimin yanı sıra -evrim değilse bile sosyal-kültürel bir değişim vardır (Güvenç, 1979). Bu değişim, toplumun kendi iç dinamiğindeki etkileşimlerin bir sonucu olabileceği gibi, dış kaynaklı etkilerin bir ürünü, daha doğrusu, dış ve iç dinamiğin bir bileşkesi olarak ortaya çıkmaktadır (Güvenç, 1979:26). Ayrıca devletin çıkarlarına yönelik olan kültürel kalıplar, uygulamalar çoğu zaman politika haline getirilerek yaşama kazandırılmaya çalışılır ki, bunun dünya kültür tarihinde oldukça fazla karşılığı vardır. Devlet ve kültür arasındaki ilişkilere derinlemesine girmeden devletlerin kültürleri şekillendirme güçlerinin olduğunu da hatırlatmak gerekir (Güvenç, 1979:104-113).

Kültür, insan yaşamını önemli ölçüde kapsayan bir kavram olarak oldukça geniş bir anlam yelpazesine sahiptir. Bu bağlamda yaşamın ana akslarından olan iktisadî hayat da temelde üretim-tüketim kalıplarından oluştuğu için kültürel bağlamda değerlendirilebilmektedir. Birey ve aile bazında göreceli nüanslar gösterse de, her toplumun üretime bakışı, üretim alışkanlıkları, metotları ile tüketime bakışını, buna dair kalıplarını ve bunların yeni nesillere aktarılmasını kapsayan bir iktisadî kültürün varlığının kabulü mümkün bir olgudur ki, bazen toplumlar bunlar üzerinden kimlik tanımlaması yoluna dahi giderler. Topluluk ya da bireylerin geçimini sağlama şekli ya da geçim kültürü şeklinde kısaca tanımlandığı gibi uzun süreli deneyimlerle oluşan üretim dağıtım ve tüketime dair bilgi birikimi ve alışkanlıklar şeklinde de tanımlanabilir. İktisat, öncelikle kaynaklarla ihtiyaçlar arasındaki dengeye odaklansa da insanın ekonomik davranışlarını bu kadar dar bir çerçevede değerlendirmek oldukça güçtür. Ahlak ve kültür başta olmak üzere insana ait olan her şeyi sadece ekonomik süreçlerin eseri olarak ezberden, kalıba dayalı, tek yönlü olarak çözümleme yoluna gitmek akademik manada patolojik sorunlara neden olabilmektedir. Ekonomik davranışların siyasî, toplumsal, kültürel ilişkilerini yani bağlamını, yani diğer bir deyişle arka planlarını göz ardı etmemek gerekir (Haviland& vd., 2008:361-366). Üretim kültürü (kalıpları, alışkanlıkları) herhangi bir toplumda zaman içerisinde ihtiyaçlara bağlı olarak kabul edilmiş, gelenekleşmiş üretim organizasyonu ve stratejilerinden oluşmaktadır (Bates, 2009:373-374). Benzer bir anlayışla tüketim kültürü de herhangi bir toplumda farklı faktörlerin (doğal kaynaklar, inanç, sosyal kurumlar vb. gibi) etkisiyle belli bir zaman diliminde kabul görmüş, tercih edilmiş, tüketim önceliği gibi gelenekleşmiş mal ve hizmetlerin kullanımına dair alışkanlıklar bütünü olarak tanımlanabilir (Bocock, 1993:10; Baudrillard, 1997: 82; Çetin & Gün, 2015: 535-538).

Kurumsal iktisadî coğrafyacılar analiz birimi olarak bireyi ve şirketi almış ve bunların yerelin özgünlüğünü sağlayan sosyo-kültürel dinamiklerinden, alışkanlık ve kültüründen ayrı düşünülemeyeceği varsayımı üzerine modeller

kurgulamışlardır (Amin ve Thrift, 1995; Cooke vd., 2005; Martin, 1999; Morgan, 1997; Tuysuz, 2017'den aktaran Şahin, 2019:72). İktisadî işleyişin yerel, kültürel bileşenlerle olan bağı iktisadî kültür kavramının temel unsurları açısından son derece önemlidir.

İktisadî kültür ve jeokültür kavramları arasında önemli bir işleve sahip jeoekonomi kavramını da burada unutmamak gerekir. Geçmişte farklı anlamlarda kullanılsa da, devletler ile ülkeler arasındaki ekonomik rekabeti etkileyen faktörleri, sonuçlarını, asimetrik güç oluşumlarındaki ve küresel güvenlikle olan ilişkisini ifade etmeye yönelik bir kavramdır. Yine dış politikada ekonomik çıkarların korunması şeklinde kısa tanımlara da rastlanır (Cruz de Castro, 2000; Bartlett, 1994; Sparke, 2007'den aktaran Doğan vd. 2007:4-6). Jeoekonomi, küresel ekonomik eşitsizliklerin sebep olduğu siyasî, ekonomik dengesizlikleri inceleyen, iktisat, tarih, siyaset ve coğrafya bilim alanlarından müteşekkil bir disiplinler arası bir bilimdir (Chung, 2015). Jeopolitik güce yönelik ekonomik rekabeti temel alan bir kavram olduğunu söylemek mümkündür. Ancak Diesen, kavramla ilgili başka bir nüansın üzerinde durarak siyasi gücün piyasaları kontrol etmesi şeklinde tanımlamıştır. Politik ekonomiyi realist bakış açısıyla araştıran jeoekonomi, rekabetin yoğun olduğu uluslararası sistemde devletlerin güç ve ayakta kalmak için birbirleri arasındaki bağımlı ilişkilerine karşılık gelir. Devletlerin birbirleri üzerinde nüfuz kazanması ve bu süreçte özerkliklerini kaybetmesi süreci de politik ekonomidir (Diesen, 2021).

Jeokültür kavramı Wallerstein tarafından, kültür kavramının geniş yelpazesine uygun olarak farklı anlamlarda ele alınmıştır. Jeokültür öncelikle jeopolitiğin alt alanı olarak konumlandırılmış, bu eksende kapitalist dünya-ekonomi temelinde ulus devletlerarası işleyişle ilişkili olarak ulus inşası, kültür inşası gibi misyonlarla tanımlanmıştır. Modern dünyanın halklarının yaratılma-parçalanma-bastırılma süreci ile 'ulusal kimlik'lerin yaratılması amaçlarına dair kültürün siyasi düzendeki kullanılabilirliği üzerinden anlamlandırılmıştır. Yaratılan ulusçuluk ve uluslararasıcılık daha büyük resimde, kapitalist gelişmenin siyasi ve entelektüel yanı olarak verilmiştir. Yine II. Dünya Savaşı sonrası Latin Amerika ve Afrika'da sömürgeciliğe bir tepki olarak oluşan ırk ve kültürel kimlik temelli ulusçuluk hareketlerini de bu bağlamda değerlendirmişlerdir (Wallerstein, 1993:187-209). Nitekim başka bir eserinin sözlükçe bölümünde jeopolitikle analoji kurularak üretildiğini ve dünya-sistemi içerisinde kabul edilmiş norm ya da söylem tarzlarına vurgu yapıldığını, otomatik olarak doğmadığını, yaratıldığını ifade etmiştir (Wallerstein, 2014:167).

Öte yandan Wallerstein eserinin (1993), önsözünde jeokültür kavramını, Türkiye üzerinden çok kültürlülük ekseninde kimliklerin çatışma potansiyeline

dayalı olarak tanımlanmıştır (Wallerstein, 1993:2). Modern dünya-sistemin jeokültürü olarak tanımlanan ulusçuluğun Fransız Devrimi'yle gerçekleştiğini, ancak yine bu devrimle, 'egemenlik' kavramı kapsamında doğan halk egemenliği anlayışının başka çatışmaların temelini oluşturduğu vurgulanır. Böylece egemenliğe dâhil olanlarla dışarıda kalanların çatışması ekseninde gerçekleşen mücadelenin jeokültür çerçevesinde süregeldiği, jeokültürün etkinliğini sağlamak için 'ideolojiler, sistem karşıtı toplumsal hareketler ve sosyal bilimler' gibi aygıtları kullandığı ileri sürülmüştür (Wallerstein, 2014:110-134). Yine bu bağlamda yaratılan kültürel gerçekliklerin, modern-dünya sistemin ideolojik mücadele alanı olduğu vurgulanmıştır (Wallerstein, 1993:211).

Öyle anlaşılıyor ki jeokültür, Wallerstein tarafından; dünya-sistem içerisinde jeopolitiğin anlamsal paralelinde, kültürel bileşenler ekseninde güç elde etme, gücü koruma ve güç kümelerinin bir sebebi ya da sonucu olarak ekonomi-politik temelli bir aracı tanımlayan terim olarak icat edilmiştir. Bu yönüyle daha çok manipülasyon aracıdır.

İlhan (1999), tarafından değerlendirilen jeokültür kavramı, daha çok Wallerstein'in çizdiği ancak belirgin olmayan kavramsal sınırların somutlaştırılması eksenindedir. İlhan, gerek jeopolitik, gerekse onun alt alanı olarak tanımladığı jeokültürün coğrafya temelli olduğunu, bilhassa jeokültürün, kültür çevrelerinin oluşturduğu, kültür coğrafyalarının değerlendirme ve yorumu temelinde, kültür unsurlarıyla çevrelerinin ilişkilerini araştırdığını ifade etmiştir. İlhan, jeokültürün kültür coğrafyasına dayalı politika olduğu ve kültür coğrafyasının coğrafi konumla ilişkilendirilerek değerlendirilmesi şeklinde oluşum gösterdiğini belirtir (İlhan, 1999:39-41).

Kavramı yakın dönemde yoğun kullanan diğer bir araştırmacı Davutoğlu olup, "Stratejik Derinlik" (2014)[2] adlı eserinde genellikle Osmanlı bakiyesi olarak değerlendirilen Balkanlar, Kafkasya, Ortadoğu ve kısmen de Orta Asya'nın çok etnili ve çok kültürlü yapısıyla ilişkili olarak hem iç siyasetteki işlerliği hem de uluslararası siyasetteki işlerliği bağlamında kullanmıştır. Buradaki kullanımlarda kültürel çeşitliliğin yarattığı toplumsal kimlik ayrışmalarına dair oluşan hatlarla birlikte politik gerekçe ve malzeme olarak kullanımı da söz konusudur (Davutoğlu, 2014).

Eldeki araştırmada jeokültür kavramı Wallerstein'in (1993 ve 2014) çalışmalarında çizdikleri kavramsal çerçeveye uygun olarak ele alınmıştır. Buna göre *güvenlik, jeopolitik güç ve strateji gibi siyasî bağlama ve arka plana sahip kültürel yapı, işleyiş ve öğelerle birlikte toplumsal kimlik ve kalıplar* jeokültür

[2] Stratejik Derinlik, Türkiye'nin Uluslararası Konumu 98. Baskı.

kavram alanında ele alınmıştır. Zira kültürel yelpazedeki öğelerin jeokültür kapsamına girebilmeleri *güvenlik, jeopolitik güç inşası veya herhangi bir sebeple stratejik* ilişkisellikle mümkün olacağından, kültür evreninin yalın haliyle jeokültür kavramına taşımak söz konusu olamaz.

Ayrıca buradaki güvenlik, jeopolitik güç inşası ve stratejik gereklilikler gibi siyasî nitelikteki bağlam, uluslararası ya da dış politika kadar, aynı zamanda iç politikada da karşılık bulmaktadır. Yani jeokültür kavramını ve dolayısıyla tüm içeriği iç siyasî ve kültürel işleyiş dâhilinde de ele almak mümkündür. Ulus devletlerin oluşumu bağlamında ulus inşa sürecine hizmet eden değerler ve buna dair oluşan kültür bu konuda açıklayıcı niteliktedir. Yaşam tarzı, toplumsal alışkanlıklar, eğitim faaliyetleri ve iktisadî kültürü oluşturan bileşenler, jeopolitik güç inşası ve güvenliği koruma anlayışıyla jeokültür kavramı kapsamında kritik edilmişlerdir.

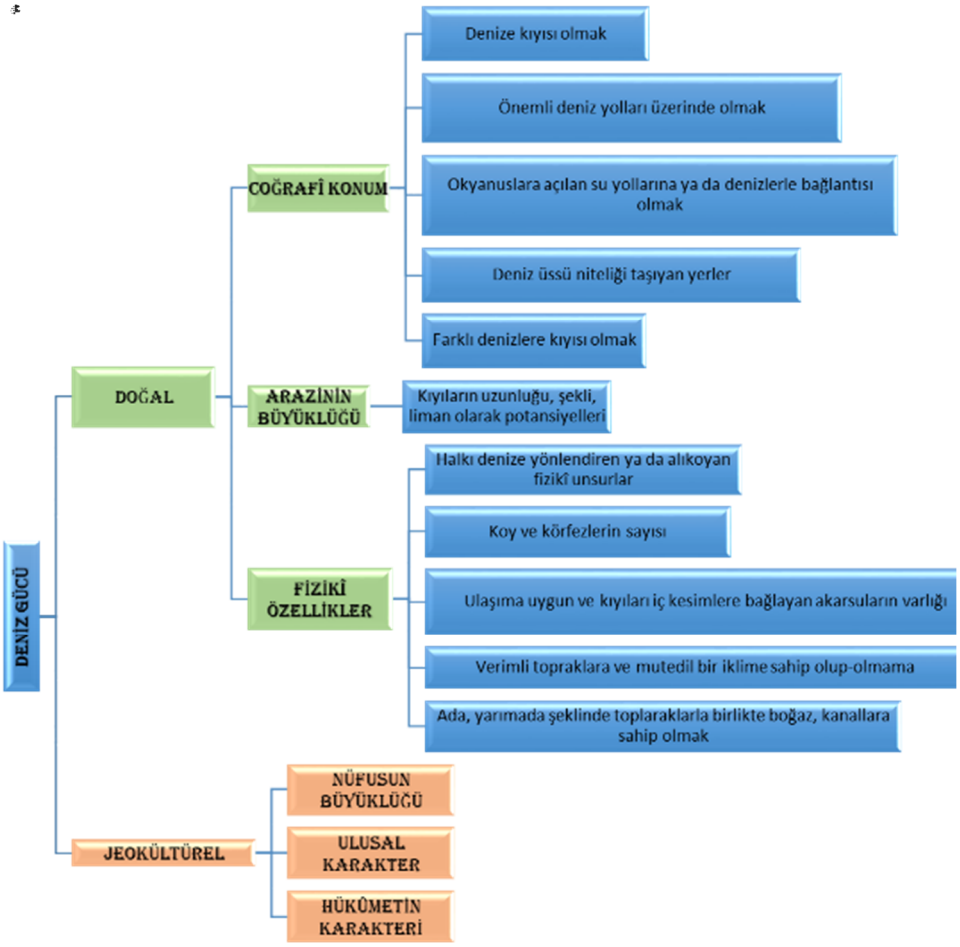
3.1. Alfred Thayer Mahan'ın 'Deniz Gücü' Kavramının Kritiği

Deniz gücü kavramı üzerine uluslararası üne sahip ilk eser Alfred Thayer Mahan tarafından ders kitabı olarak hazırlanan "The Influence of Sea Power Upon History 1660-1773" (Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783)'dir. ABD Deniz kuvvetlerindeki subay kimliğinin yanında Deniz Harp Okulu'nda öğretim elemanı olan Mahan, görev yaptığı okulda yürüttüğü dersler için hazırladığı bu eserinde Avrupa ve ABD'nin genel tarihini, bu tarihin akışı üzerinde deniz gücünün etkisini gösterme amacı gütmüştür. Eserde, 17. yüzyılın sonlarından 18. yüzyılın sonlarına kadar İngiltere, Fransa, İspanya ve Hollanda gibi Avrupalı büyük deniz güçlerinin dünya tarihi üzerindeki etkisi işlenmiştir. 18. yüzyılda İngiliz-Fransız mücadelesiyle bağlantılı olarak İngilizlerin denizdeki bariz üstünlüğünü temel almış ve İngiltere'nin deniz gücüne dayalı olarak yükselişine vurgu yapılmaktadır[3].

[3] 19. yüzyılın sonunda yazılmış olmasına karşın günümüze kadar çok sayıda dile çevrilerek ders kitabı olarak okutulmuş ve önemini kaybetmemiş bir eserdir. Yine ABD başta olmak üzere Japonya gibi ülkelerde deniz kuvvetlerinin yapılandırılmasında etkili olmuştur. Günümüzde deniz jeopolitiği kapsamında hazırlanan çalışmalara hem metodik ve kavramsal hem de ortaya koyduğu doktrinler açısından zemin oluşturmaktadır. Günümüz denizciliği ve deniz gücü anlayışında yeni teknolojiler etkili olsa da eser *metot, kavram* ve *doktrin* açısından güncel literatür üzerindeki değerini korumaktadır.

Deniz savaşlarını konu edinen eser bu yönüyle askerî tarih kitabı özelliği gösterse de giriş ve I. bölümde ele aldığı 'deniz gücü' kavramının çerçevesini çizmesi, unsurlarını işlemesi ve tarih destekli bir metotla bunlara dair doktrinler ortaya koyması bakımından önem arz eder. Eserin geri kalan 13 bölümünde dünyanın farklı bölgelerinde sömürgeciliğe ve deniz ticaretine dair İngiltere, Fransa, İspanya ve Hollanda arasında geçen deniz savaşları, ilk bölümdeki doktrinlere zemin oluşturması noktasında incelenmiştir. Savaşlar, kronolojiye bağlı olarak tarihi analiz yöntemiyle

Mahan çalışmasında, *denizcilik kültürünü deniz gücü* kavramıyla birlikte hatta onun içerisinde ele almıştır. Denizcilik ve deniz gücünün unsurları hususunda öncelikle doğal coğrafî şartlara değinen Mahan, bu şartları *coğrafî konum, arazinin büyüklüğü* ve *fizikî özellikler* şeklinde başlıklandırma yoluna gitmiş, buna göre ada, yarımada gibi ülke topraklarının genel özelliklerinin yanında kıyı uzunluğu, kıyıların özellikleri, koy ve körfezlerin nitelikleri gibi özellikleri alt konular olarak ele almıştır (Şekil 1).



Şekil 1. A. Thayer Mahan'a göre Deniz Gücü kavramını teşkil eden doğal coğrafi bileşenler ("Deniz Gücünün Tarihe Olan Etkisi, 1660–1783" adlı eserin içeriği temel alınarak oluşturulmuştur)

birlikte yoğunluk kazandıkları mevkilere göre yani coğrafi dağılışları gözetilerek askerî taktik ve strateji temelinde, deniz gücü unsurlarını pekiştirme amacıyla incelenmişlerdir.

Mahan eserinde, deniz gücü tarihini ülkeler arasındaki güce dayalı rekabetle ilişkilendirerek büyük oranda askerî tarih bağlamında işlese de, deniz gücünü deniz kuvvetleriyle sınırlı tutmamış, deniz ticaret filosu, balıkçılık, liman işletmesi ve tersanelere kadar, denizle ilgili tüm iktisadî unsurları içerecek şekilde geniş bir kapsamda işlemiştir (Mahan, 2011:31-51). Nitekim eserinin ilerleyen bölümlerinde deniz gücünü etkileyen başlıca koşulları ele alırken özellikle 'nüfus sayısı' ve 'halkın karakteri' maddelerinde denizcilik kültürüne detaylı bir şekilde vurgu yapmıştır. Burada nicel manada bir nüfustan çok denizle ilgilenen, denizcilik adına üretim yapabilecek ve denizde görev üstlenebilecek nitelikteki nüfus üzerinde durulmuştur. *Halkın karakteri* ya da *ulusal karakter* kavramlarıyla da tarihten örnekler verilerek bizatihi deniz ticaretine olan eğilim ve genel manada uluslara sağladığı avantajlar işlenmiştir (Mahan, 2011: 62-66).

İngiltere ve Hollanda örnekleri üzerinden deniz ticaretiyle denizcilik kültürünün deniz gücünün inşası ve sürdürülebilirliğinin ne derece iç içe olduğu vurgulanmıştır. Nitekim bunu 15. yüzyıldan itibaren dünyanın önde gelen deniz güçlerinden İspanya ve Portekiz armadalarının ancak birkaç yüzyıl varlık gösterebildikleri, ticaretle desteklenmedikleri için kısa zamanda rakipleri karşısında zayıfladıkları örneği üzerinden açıklanmıştır. Buna karşın İngiltere ve Hollanda deniz güçlerinin İspanya ve Portekiz'den sonra tarih sahnesine çıkmış olmalarına karşın, ticaretle desteklenen bir denizcilik kültürünün ürünü olmaları nedeniyle çok daha kalıcı olarak tarihe yön verdiklerinin altı çizilmiştir. İspanyol ve Portekizlilerde olduğu gibi sadece keşif ve yağmacılığa dayanan denizciliğin sürdürülebilir olmadığı açıkça vurgulanmıştır (Mahan, 2011:66). Bilhassa İngiltere özelinde deniz kuvvetleri-donanma ile deniz ticaretine dayalı olarak oluşan gücün, bu ülkeyi dünya imparatorluğuna taşıdığı gerçeği göz ardı edilmemelidir. İngiliz ve Hollandalıların kazanma arzusu anlamında İspanyol ve Portekizlilerden daha geri olmadıkları ancak ticari müteşebbislik karakterleriyle yapılan girişimlerin onlardan farklılık gösterdiğinin altı çizilmiştir. İngiliz kültüründe özel girişimciliğin varlığı ve bunun devlet otoriteleri tarafından desteklenmesi temel dinamiği oluştururken, İspanyol hükûmetlerinin özel girişimciliği engelleyici politikaları benimsemeleri onları yağmacılıktan öteye taşıyamamıştır.

Mahan, deniz gücünü büyük milletlerin kaderini tayin etmede temel güç olarak görmüş, bu bağlamda coğrafi şartların politikalar ve stratejiler noktasında çıkış noktası olabileceğinin üzerinde durmuştur. Fakat burada göz ardı edilmemesi gereken yani Mahan'ın asıl üzerinde durduğu, coğrafi faktörlerin tarihin gidişatını belirlemedeki etkisinden çok devlet adamlarının güttüğü politikaların yarattığı hayatî etkidir. Buradan, istikrarlı politikaların yaşamı, kültürü, toplumsal kalıpları, genel işleyişi değiştirebilme gücünü kabul ettiği ve önemsediği anlaşılıyor.

Mahan, denizcilik ve deniz gücü politikalarını şekillendiren temel oluşumu kavramsal bağlamda *hükûmetin karakteri* olarak tanımlamış, bu yöndeki devlet politikalarını barış ve savaş zamanlarına göre iki ana başlıkta ele almıştır. Bunlardan ilki, deniz gücünün inşası ve varlığının savaşta olduğu kadar barışta da önemli olduğunun kabulüdür. Deniz gücünün sürekliliği bakımından hükûmetin temel deniz stratejisi olarak yazar tarafından doktrine edilmiştir. Bu aynı zamanda deniz gücünün sadece askerî bağlamla sınırlı kalmadığını, bir o kadar da sivil boyutunun olduğu anlamına gelir ki, bu konu halkın sanayi ve denizden sağlayacağı kazancın doğal olarak büyütülmesi ya da girişimciliğinin geliştirilmesi şeklinde prensibe bağlanmıştır. Bunun işlerlik kazanmasının da *denizcilik alanında teşvik edici ve adil kanunların çıkarılması*yla mümkün olacağı fikri 18. yüzyılın ikinci yarısında Fransa'daki denizciliğin bozulmasına yol açan sistemsizlik örneğiyle açıklanmıştır. Nitekim sistemsizliğin yarattığı kaotik ortama müteakip, Fransa'nın deniz ticaret imtiyazları ve sömürgeler büyük oranda İngiltere'nin eline geçmiştir (Mahan, 2011:71-92).

Barış döneminde deniz gücü inşasının diğer bir yolu, denizcilik ve deniz ticaretine dair öncü ve istikrarlı politikalar üretilmesi olarak tarif edilir. Mahan, etkili bir deniz gücüne giden yolda devleti denizcilik alanında politika üretme sorumluluğu vermektedir. Politikalar gerekli teşviki oluşturarak denizciliğe dair girişimlerin yolunu açacağı gibi devamlılığı bakımından da alt yapıyı oluşturacaktır.

Barış sürecinde yerine getirilmesi beklenilen nihaî ilke, hükûmetin serbest ticaret, özel mülkiyet ve özel müteşebbisliğe yönelik demokratik karakter sahipliğidir. Burada özellikle İspanyol hükûmetlerinin yanlışları bağlamında özel mülkiyet ve her türlü teşebbüsün deniz ticaretinde ve dolayısıyla deniz gücünün oluşumu ve devamlılığında etkin rol oynadığı üzerinde durmuştur.

Savaş süreci için donanmanın büyüklüğü değerlendirilse de, asıl olarak *sağlıklı bir ruh hâli, destekleyici kurumlar, insan gücü ve gemi üretimine* odaklanılmıştır. Güçlü donanmanın bu unsurlarla mümkün olacağının kabulüyle birlikte kullanımına dair de dikkat çekici ve günümüzde de değerini koruyan deniz üsleri meselesine değinmiştir. Jeostratejik yerlerde kurulacak üslerle birlikte deniz ticaretini kollayacak bir donanmadan söz eder ki, bu sadece donanmanın yeterli olmayacağına işarettir.

Günümüz Türkiyesi'nde, Mahan tarafından 19. yüzyılın sonu 20. yüzyılın başlarında ortaya konulan ve dönemin devlet adamları tarafından da değer görmüş bu ilke ve doktrinlerin geçerliliğini yitirdiğini ileri sürenleri görmek mümkündür. Ancak durum hiç de öyle sanıldığı gibi olmayıp aksine güncel deniz jeopolitiği literatüründe bu doktrinlerin önemli ölçüde yer bulduğu, tartışıldığı ve hatta günümüz şartlarına uyarlanarak güncellendiği görülür. Nitekim ABD donanmasında 35

yılı aşkın bir süre aktif görevler üstlenmiş bir Amiral olarak Stavridis (2021), Mahan'ın yaklaşık yüzyılı aşkın bir süre önce ortaya koyduğu doktrinleri bir ulus için uluslararası bir strateji olarak görür ve zaman aşırı niteliğiyle ABD için günümüzde de geçerliliğini koruduğunu kabul eder. Kuru bir kabulden öte bu doktrinleri yine Birleşik Devletleri merkeze alarak güncellemeye çalışmıştır (Stavridis, 2021:376).

Literatürde deniz gücü bileşenleri üzerinde yapılan araştırmalarda genellikle A.T. Mahan'ın temel aldığı bileşenlerin ön plana çıktığını söylemek mümkündür. Bunlardan özellikle *coğrafya, nüfus, millî karakter (psikososyal ve kültürel güç), hükûmetin karakteri (politika)* gibi bileşenlerin çoğunlukla ekonomi ve teknolojinin ise daha az bir araştırmacı tarafından kullanıldığı dikkati çeker (Türedi, 2020: 57-63). Türedi çalışmasında, ekonomi bileşeninin A. T. Mahan tarafından kullanılmadığını ileri sürse de (Türedi, 2020) yukarıda detaylı olarak işlendiği üzere denizci halkın geçim tarzı, deniz ticareti gibi iktisadî konuların A. T. Mahan tarafından öncelikli olarak ele alındığı bilinmektedir.

Literatürden denizcilik kültürünün kapsamına dair genel manada belirgin hatlar çıkarmak gerekirse, *denizcilik kültürü, gemi yapımı, tersane teknik bilgi birikiminden başlayıp, liman inşası, kullanımı* ile *denizlerin kullanımı, deniz ekonomisi ve savunmasının gerekliliklerine* kadar gitmektedir. Çizilen bu geniş yelpazede çok sayıda unsurun varlığından söz etmek mümkün olsa da, özellikle deniz hâkimiyeti ve savunmasına yönelik askerî denizcilik kültürü ile iktisadî denizcilik temelinde şekillenen sivil denizcilik kültürünün en başta gelen unsurları oluşturduğu aşikârdır. Daha derine inildiğinde kökleri Ortaçağ Akdeniz ticaretine kadar giden ancak 15. yüzyıldan itibaren Atlantik eksenli deniz ticaretine kayan köklü bir geleneği temel aldığı görülür. Burada aslında deniz gücü kavramının omurgası olarak resmedilen, *İngiltere ve Hollanda* örnekleri üzerinden deniz ticaretine dayalı liberal Avrupa ticaret geleneğinin yarattığı zenginliğin gücüdür.

4. TÜRKİYE'DE DENİZ GÜCÜ VE DENİZCİLİK KÜLTÜRÜNÜN TARİHÎ ARKA PLANI

Anadolu coğrafyasının, denizcilik ve kültürünün gelişimine yönelik sunduğu sahil uzunluğu, limanlara uygun koy ve körfezlerin varlığı, önemli suyolları ve geçitlerine nazır konumunun yanında coğrafi anlamda sunduğu diğer doğal imkânların yaşamdaki ve ekonomideki etkileri denizcilik kültürünün oluşumunda ikilem yaratmaktadır. Bu ikilemin temelinde, deniz ve kıyıların yanında, Anadolu yarımadasının sahip olduğu uygun iklim şartlarıyla birlikte tarım, hayvancılık ve kara ticareti gibi imkânlar yatmaktadır. Böylece denizden geçimini sağlama, denizaşırı ülkelerle ticaret yapma ve denize bağımlı olma zorunluluğu önemli ölçüde ortadan

kalkar. Nitekim Anadolu tarihi incelendiğinde, büyük denizci topluluklar ve medeniyetlerden çok kara temelli medeniyetlerin geliştiği ve hatta Anadolu kıyılarının, Akdeniz havzasında kurulan denizci medeniyetlerin kolonisi konumunda kaldığı dikkati çeker. Mevcut kıyılar, koy ve körfezler, gerek Doğu-Batı ticaretine dayalı ürünlerin, gerekse Anadolu menşeili ürünlerin taşınması işlevini üstlenen limanlar olarak ön plana çıkmışlardır. Nitekim tarihte Hitit, Frig, Urartu, Lidya gibi Anadolu uygarlıkları büyük oranda karaya bağlı olarak varlık göstermişlerdir. Anadolu kıyılarında denizciliğin ve dolayısıyla kıyı yerleşmelerinin MÖ 7-8. Yüzyıllarda ortaya çıkması, diğer bir ifadeyle Grek uygarlığına dayalı olarak gelişme göstermesi de bu savı destekler niteliktedir. Ancak bu konu mevcut çalışmanın kapsamını aştığı ve başka bir araştırma /araştırmalara konu olabilecek bir ağırlıkta olduğu için burada detaylı olarak ele alınmayacaktır.

Türklerin denizcilikle olan ilişkisinin Anadolu'daki yaşamlarından çok öncesine, Hazar Denizi ve Baykal Gölü'ndeki yaşamlarına kadar uzandığı yönünde bazı görüşler söz konusu olsa da, Türk tarihinde uygarlığın gelişimini etkileyebilecek ya da bizatihi kendi kültürlerini niteleyebilecek seviyede bir denizcilikten söz edilemez. Eski ve Orta çağlarda kurulan ve tarihte unutulmaz roller oynayan Türk devletlerinin hemen hiçbiri, Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki ticaret yollarını ellerinde tutabilecek seviyede denizci özellikler taşıyamamışlardır. Türk tarihi ve kültüründeki siyasî, ekonomik ve askerî boyutlarda somut denizcilik uygulamaları bakımından Türklerin Anadolu'ya yerleşme tarihi bir milat niteliğindedir (Bostan & Özbaran, 2009:11-16). 1071 sonrasında ilk beylikler, Anadolu Selçukluları ve ikinci beylikler dönemlerinde daha çok Bizans'la olan mücadelenin, sonrasında yine Ege adalarında etkili olan Latin denizciliğine karşı Bizans'la birlikte yürütülen mücadelelerin sonucu olarak ilk denizcilik faaliyetlerinin ortaya çıktığını söylemek mümkündür. Ortaçağ'da Akdeniz eksenli Ceneviz ve Venedikler başta olmak üzere İspanyol deniz ticareti ve korsanlık faaliyetleri Türk denizciliğinin gelişiminde etkili olmuştur. Zira ilk beyliklerden Osmanlılara kadar Türkiye tarihinin tüm safhalarında denizcilik daha çok korsanlık ve yağma faaliyetlerine karşı koyma ya da katılmakla birlikte deniz ticaretinde jeostratejik yerlerin zaptı ve kontrol edilmesiyle sınırlı kalmıştır (İnalcık, 1992:310).

Türk denizciliğinin Türkiye Cumhuriyeti dönemine kadarki tarihi göz önüne alındığında ilk Anadolu Beylikleri dönemi, Anadolu Selçuklu Devleti Dönemi, ikinci Beylikler dönemi ve Osmanlı Dönemi olarak üç farklı dönemde ele alınması söz konusudur. Ancak bunların içerisinde hem sahip olunan bilgi ve ulaşılan seviye, hem de zamanın yetkinliği bakımından Osmanlı Dönemi denizciliğinin özellikle askerî deniz gücü yönleriyle mercek altına alınması meselenin anlaşılması bakımından zorunluluk gösterir. Osmanlı denizciliğini etkileyen Ceneviz ve

Venedik denizcilik kültürü sivil ve askerî nitelikleriyle birlikte Akdeniz havzası ve çevresindeki denizlerdeki ticarete dayalı olarak vücut bulmuş olmasına karşın, Türk denizciliğinin ağırlığı daha çok askerî eksende kalmış olup deniz ticaretine dayalı sivil denizcilik ne yazık ki aynı seviyede gelişme göstermemiştir. Bu bağlamda esas çalışma konumuzu oluşturan Cumhuriyet dönemine sivil ticari denizcilik yönüyle fazla bir miras kalmamıştır.

4.1. Osmanlı Devletinde Denizcilik ve Deniz Gücünün Kapsamı

Osmanlı Devleti'nde deniz gücü büyük oranda askerî kanatta şekillenmiştir. Diğer bir ifadeyle sivil denizcilik kültürü ve deniz ticaretine dayalı gelişmiş, ön plana çıkan, rekabetçi bir ekonomik sistem söz konusu olmadığı için bu çalışmada sadece donanma, bahriye teşkilatı ve deniz savaşları ele alınmıştır. Bilindiği üzere Osmanlılar askerî denizcilik alanında Akdeniz havzasında hiç de küçümsenmeyecek adımlar atmışlar, Akdeniz havzası ve çevre denizlerin askerî olarak zaptı noktasında somut gelişmeler kaydetmişlerdir. Ancak bu deniz gücü kısa ömürlü olmuştur. 16. yüzyılda kendini gösteren bu askerî deniz gücünün aynı yüzyılın ikinci yarısından başlayarak, özellikle 17. yüzyıldan sonra düşüşe geçtiği de gözden kaçırılmamalıdır. Bu tarihlerden sonra genellikle hezimetle sonuçlanan bir Osmanlı askerî denizciliği de söz konusudur. Öyle ki, sadece savaş ve toprak kaybıyla sınırlı olmayan, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kıyı ve limanların işletme haklarının kaybına kadar giden bir hezimettir bu. (Bostan, 2008; Bostan, http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/tarih; Tarakçı, 2009; Beşirli, 2004). Tarihin akışındaki bu durum bize göstermiştir ki, halk nezdinde denizcilik kültürünün oluşmadığı, yerleşmediği ve sivil deniz ticaretinin gelişmediği bir ülkede sadece askerî deniz teşkilatına dayalı bir deniz gücünün sınırlı düzeyde kaldığı ve kısa ömürlü olduğudur. Bu bağlamda tekrar ifade etmek gerekirse sivil denizcilik kültürü ve ekonomisi deniz gücünün vazgeçilemez bir kanadını oluşturmaktadır. Yukarıdaki izaha dayalı olarak Osmanlı deniz gücünün tarihî arka planı sadece donanmaya dayalı faaliyetler temelinde ele alınacaktır.

4.1.1. Osmanlı Askerî Deniz Gücü-Donanma

Anadolu Selçuklu Devleti'ne müteakip denizciliğe Aydınoğulları Beyliği tarafından önem verilmiştir. Venedik, Rodos ve Kıbrıs filolarının İzmir'e yönelik tehdidi Umur Bey üzerinde sahillerin güvenliği açısından donanmaya ehemmiyet vermesi noktasında tetikleyici olmuştur. Umur Bey'in oluşturduğu donanma ile Mora'ya yaptığı akınlar dikkat çekicidir. Yine Menteşe, Saruhan ve Karasi Beylikleri de Çaka Bey'den devraldıkları denizcilik geleneğini sürdürdükleri gibi Akdeniz'de korsanlığa başladılar (İnalcık, 1992: 322-329).

Osmanlılarda denizcilik faaliyetleri küçük çaplı olarak Orhan Bey zamanında Karamürsel, Gemlik, Mudanya ve Zeytinbağı gibi yerlerin fethiyle başlasa da asıl önemli ilerleme Karasi Beyliği'nin 1345-1360 arasında Osmanlı egemenliğine girişiyle birlikte tersanelerin ve Karasi donanmasının Osmanlıların eline geçmesiyle gerçekleşmiştir (İlgürel, 2001:644-647).

Osmanlılarda deniz gücü büyük oranda donanmaya dayalı olarak askerî temelde güvenliğin sağlanması, jeostratejik ve jeoekonomik öneme haiz deniz yolu, kıyı, koy-körfez ve limanların ele geçirilmesi, zaptı ya da kontrol edilmesi vasıtasıyla var edilmeye çalışılmıştır. 15. ve 16. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına yayılan topraklarıyla birlikte bu kara parçaları arasında kalan Karadeniz, Ege, Akdeniz, Kızıldeniz ve Adriyatik gibi denizler ile buralardaki koy-körfez ve limanlarda güvenliğin tesisi ve ticaretin kontrolü eksenli bir deniz gücü hedefi güdülmüştür. Bu hedefin paralelinde oluşturulan politik kurgu coğrafi zeminle örtüşmekte hatta coğrafi şartların vazgeçilemez bir gerekliliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira denizcilik faaliyetleri ve deniz gücünün büyümesi, devletin egemenlik alanlarının genişlemesiyle paralellik gösterir. Başlangıçta daha çok Gelibolu merkezli bir denizcilik ve deniz gücü oluşumu göze çarparken, II. Mehmet ve İstanbul'un fethiyle deniz gücüne verilen önem de İstanbul merkezli olarak artmaya devam etmiştir. II. Mehmet Dönemi'nde Eğriboz, Mora yarımadası ve Adriyatik'te birçok yerde mücadele edilmiş ve çok sayıda ada, liman ve kale ele geçirilse de Osmanlı askerî deniz gücünün daha çok Karadeniz ve Ege adaları odaklı olarak faaliyet gösterdiği göze çarpar. Sultan II. Bayezid zamanında ise Mora ve Boğdan'ın ötesinde mücadele sahası genişletilerek Doğu Akdeniz'de de varlık gösterilmiştir (Bostan, http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/tarih: 42-69). Bu dönemden sonra tersanelerin de sayısı artmaya devam etmiştir. I. Selim Dönemi'nde gemi yapımı, tamiri ve donanmanın yönetiminde İstanbul merkez hâline (Galata/Haliç tersanesi merkezli Tersâne-i Âmire) gelse de Karadeniz, Ege ve ihtiyaç hâlinde Akdeniz'de de tersane ve tezgâhların kurulduğu bilinmektedir. Müteakip süreçte Gelibolu bir gemi üretim tersanesi olmasının yanında, Osmanlıların hem Çanakkale Boğazı'nı kontrol etmesinde hem de Ege Denizi'ne açılışında bir hareket noktası olarak önemini korumuştur. Özellikle Venediklilerle olan mücadeleyle ilişkili olarak Ege adalarındaki Venedik kolonilerine yağmalamaya yönelik seferlerde çıkış noktası ve üs olarak kullanılmıştır (Bostan, 2008:15, 33-35).

Osmanlılar 14. yüzyıldan itibaren Ege ve Akdeniz'deki denizyollarının denetimini ele geçirmek amacıyla kilit, stratejik konuma sahip koy, körfez ve adaları zapt etme yönünde politikalar gütmüş ve bu yönde askeri çok sayıda başarı elde etmişlerdir. Deniz üslerini kıyı boyunca kullanmayı başarmışlardır (Stavridis, 2021:183). Hatta 16. ve 17. yüzyıllar arasında Venedik, Ceneviz ve İspanya'ya

karşı yürütülen üstünlük mücadelesinde ciddi başarılara imza atmışlar, askeri manada Akdeniz, Ege, Karadeniz ve Kızıldeniz'in denetimini ele almışlardır. Bu dönemde Osmanlılar Basra Körfezi ve Hint Okyanusu çevresinde Portekizlilere karşı da önemli askeri başarılar elde etmişlerdir. Özellikle Aden ve Basra'yı zapt ederek bu sahada Portekiz yağmacılığına uzun süre meydan vermemişlerdir. Böylece askeri manada Akdeniz üzerinden Doğu-Batı ticareti üzerindeki denetimlerini sürdürmeye çalışmışlardır.

16. yüzyılda Osmanlı deniz gücünün büyüdüğünün diğer bir ifadeyle imparatorluk donanması hâline gelişinin en belirgin işaretlerinden birisi tersane sayısının artmasıdır. Gemi ve denizcilik gereçlerinin üretiminin artışına dair çok sayıda tersane ve tezgâhtan söz edilebilir. Gelibolu, İstanbul, Sinop, İzmit, Süveyş, Birecik, Basra, Rusçuk, Samsun, Kefken gibi ana tersanelerin yanında zamana ve ihtiyaca yönelik işletilen Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyıları boyunca daha küçük tersaneler de mevcuttu. Yine Tuna ve Sakarya ırmakları üzerindeki bazı yerleşmelerin de gemi üretim tezgâhı olarak kullanıldığı bilinmektedir. Bunların büyük bölümü *baştarda, mavna, kadırga, kalyon, kalyata, firkate, karamürsel* gibi askerî gemilerin üretimine yönelik olarak işletilmiştir. Ancak Birecik, Vidin, Antalya'da zahire, taş, at gemileri gibi ticarî gemilerin de yapımı söz konusudur. Özellikle *üstüaçık, barça* gibi gemiler hem savaş hem de ticaret ve nakliyede kullanılagelmişlerdir (Bostan, http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/ tarih: 250-285).

Osmanlılarda 16. yüzyıldaki imparatorluk donanması süreci de dâhil olmak üzere deniz gücünün mahiyeti, askerî ve korsanlık yoluyla deniz ticaretine hâkim olma, yönetme ve vergilendirme pratiğiyle özetlenebilir. Askerî ve korsanlık temeline dayanan bu mücadele Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz, Ege, Adriyatik ve hatta Hint Okyanusu'nda zamana göre değişen deniz güçleriyle olmuştur. Nitekim bu mücadelenin en önemli simge savaşlarından olan Preveze (1538) ve İnebahtı (1571) İspanya, Papalık ve Avusturya arasındaki ittifaka Venedik, Portekiz donanmalarının da katılmasıyla oluşan bir Hıristiyan birliğiyle gerçekleşmiştir (Bostan, http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/ tarih: 95-150).

Osmanlı deniz gücü adına değinilebilecek diğer bir husus, 15. yüzyılın sonlarında başlayan ve özellikle 16. yüzyılın ikinci yarısında Akdeniz'de daha da yaygınlık kazanan korsanlık ya da diğer ifadeyle 'deniz akıncılığı'-'deniz gaziliği' olarak tanımlanan siyasî yapılanmalardır. Cezayir başta olmak üzere Mağrib ülkelerinin sahillerinde yapılanan bu deniz kuvvetlerinin hem askerî hem de ticari alanda Avrupalı deniz güçlerine karşı varlık göstermesi önemlidir. Öncelikle bağımsız olarak sürdürülen bu korsanlık faaliyetleri Osmanlıların Akdeniz'de yayılmaya başlamasıyla Osmanlı Devleti'nin egemenliği altında devam etmiştir.

Korsanlık 1571 İnebahtı Savaşı'ndan sonra Adriyatik'te de yaygınlık kazanmıştır (Bostan, 2019: 23-33).

Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'ı kapsayan ve 1580'den sonra tarihte "Garp Ocakları" olarak da geçen bu siyasî yapılanma Osmanlılara hem donanmaya sağladıkları doğrudan katkı hem de sürdürdükleri korsanlık faaliyetleriyle Avrupalı deniz güçlerine verdikleri zararlarla dolaylı katkıları söz konusudur. Ancak burada unutulmaması gereken diğer bir önemli katkısı Osmanlı donanmasına her açıdan denizcilik alanında yetişmiş insan kaynağı oluşturmasıdır (Çetin, 1996:382-386) .

16. yüzyıl, kazanılan savaşlar (İnebahtı Savaşı dışında), hâkim olunan ve etkin olunan deniz alanları ve donanmanın büyüklüğü gibi parametreler göz önüne alındığında Osmanlı Donanması'nın ulaştığı zirveyi temsil etmektedir. Bu sürece kısmen 17. yüzyılın belirli dönemlerini de ilave etmek mümkün olabilir. Osmanlılar coğrafi şartların ve jeopolitiğin bir gereği olarak yaratılan deniz gücünün askerî ayağını Akdeniz ve çevre denizlerde başarılı bir şekilde yaklaşık iki yüzyıl boyunca yürütmüşlerdir.

Ancak özellikle 18. yüzyılın ikinci yarısı donanmaya olan güvenin önemli ölçüde sarsıldığı bir zamanı işaret eder ki, zira 1770 Çeşme baskınından sonra donanmanın modernleşmesine yönelik görüşler ön plana çıkmaya başlamıştır (Bostan, 2008: 207).

Donanmanın yeniden toparlanması süreci modernleşme çabaları belirli oranda sonuç verse de istenilen seviyeye bir daha gelememiştir. Nitekim denizci devletlerin donanmaları boğazları geçerek İstanbul'a kadar gelip Osmanlı payitahtını dahi tehdit etmeye başlamışlardır. 1807 yılında bir İngiliz filosu (11 ya da 14 gemi) Çanakkale'de 4 gemiyi tamamen yakmış 2'sini de ağır hasara uğratmıştır. Sonrasında adalara yakın bir yerde demirleyerek Osmanlı Hükûmetine tehditkâr bir tavırla Osmanlı Donanması'nın kendilerine teslim edilmesini yazıyla bildirmişlerdir. Yaklaşık 12 gün kalan İngiliz filosu gövde gösterisi yaparak İstanbul'dan ayrılmıştır (Tarakçı, 2009:226-227).

Osmanlı Donanması'nın direncinin büyük oranda kırıldığı diğer bir olay, 1821'de başlayan ve büyük oranda Rum tebaanın ticaret filosundan[4] oluşan Mora İsyanını bastırma sürecinde yaşandı. 20 Ekim 1827 yılında Navarin koyundaki Osmanlı-Mısır Donanması İngiltere, Fransa ve Rusya'dan oluşan bir ittifak donanması tarafından imha edildi (Tarakçı, 2009:236-240). Navarin bozgunu, birbirine denizlerle bağlı Osmanlı Devleti'nin donanmasız kalmasına yol açtığı gibi

[4] Yaşanan bu isyanın büyük oranda Rum ticaret filosuna dayalı olarak vücut bulmuş olması durumu, Osmanlılarda sivil denizcilik ve deniz ticaretiyle uğraşan kesimin daha çok Rumlardan müteşekkil oluşunun acı bir sonucudur.

Mora yarımadasının da elden çıkmasına kapı açmıştır. Deniz alanındaki bu yenilgiyi Rusların 1853 yılındaki Sinop baskını takip etti.

Osmanlı Donanması'nın neredeyse savaş gücünü hemen tamamen kıran son hadise, Sultan Abdülaziz zamanında 1961 ile 1967 yılları arasında yeniden inşa edilen ve dönemine göre teknik manada modernize edilen (Beşirli, 2004:248-149) Osmanlı Donanması'nın II. Abdülhamit Dönemi'nde İstanbul'da işlevsiz kalmasıdır (Beşirli, 2004:251).

Osmanlı deniz gücü büyük oranda askerî eksenli dahi olsa tarihî boyunca yaşadığı en büyük sıkıntılarından biri ihtiyaç duyulan denizci nüfus yani kalifiye denizci insan gücüdür. Özellikle ticaret gemilerinde kılavuz, kocareis, yelkenci ve sandalcı gibi personele ihtiyaç olduğu bilinmektedir. 18. yüzyılda Karadeniz'de Rusya ile olan ticarette Müslim ve gayrimüslim tüccarların oranlarında ciddi değişimler yaşanmasıyla ilişkili olarak Osmanlı Devleti Müslüman tüccarların gemilerinde gayrimüslim gemicilerin istihdam edilmesini istemiyor ve engellemeye çalışıyordu. Ancak bu alanda yetişmiş yeterince Müslüman gemici olmadığından seyrüseferde ve ticarî ilişkilerde yaşanan gecikmeler nedeniyle bu tutumun değiştiği görülmektedir. Bu konuda 18. yüzyılın sonlarında yetişmiş gemici personel ve özellikle Müslüman gemici bulmak oldukça zorlaşmıştı. Gayrimüslimlerin de Rusya'ya geçmesi söz konusuydu ki, 1779 Aynalıkavak Antlaşması'nda bunu gündeme getiren Osmanlı Devleti, daha sonraki antlaşma ve hukukî düzenlemelerle özellikle Rum denizcilerin Rusya himayesine girmesinin önüne geçmeye çalıştı (Bostan, 2019:66-69).

Denizci insan kaynaklarının eksikliğinden doğan bu sıkıntılar 18. ve 19. yüzyıllarda biraz daha değişerek askerî denizci, gemici insan gücünün yanında sivil ticaret ehli yani deniz ticaretinden anlayan insan gücüne olan ihtiyaç şeklinde baş gösterdi. Bu sorunların çözümü adına okullaşma gibi bazı adımlar atılmaya çalışılsa da beklenilen sonuçların alınabildiğini söylemek güçtür. Zira tam anlamıyla fiziki, yasal ve iktisadî zeminlerde yeterli altyapısı olmadığı için okullaşmaya dönük girişimlerin etkileri güdük kaldığı gibi ömürleri de kısa olmuş, bir türlü istenilen, ihtiyaç duyulan seviyede kurumsallaşamamıştır.

5. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ SİVİL DENİZCİLİK VE DENİZ GÜCÜNÜN GENEL DURUMU

İktisat politikaları açısından Cumhuriyet Dönemi'ni Osmanlılardan ayıran temel farkları, millî iktisadı hedeflemesiyle birlikte özel mülkiyet ve özel girişimciliğe yönelik pozitif yaklaşımları ve yasal alt yapıyı oluşturma çabalarıyla özetlemek mümkündür. Osmanlılarda Batı merkezli kapitalist küresel ticarete eklemlenme çabalarına rağmen adaptasyonu zorlaştıran bazı idarî ve kanunî eksiklikler

Cumhuriyet'e kadar mevcudiyetini korudu. Cumhuriyet'le birlikte bir taraftan millî ekonomiye yönelik çalışmalar gündeme gelirken diğer taraftan da özel girişimciliği kolaylaştıran bazı yasal düzenlemeler yapılmıştır. Denizciliği etkilemesi bakımından bunları, 'Özel Mülkiyetin Korunması/Özel Mülkiyet Hakkı' ve kapitülasyonların kaldırılması şeklinde 2 başlık altında değerlendirmek mümkündür.

Cumhuriyet'e geçişle birlikte özelde denizcilik ve denizci ekonomi olmak üzere iktisadî hayatı baştan sona etkileyecek en önemli değişim 1924 Anayasası'nda 'Özel Mülkiyet Hakkı'nın diğer haklar kadar doğal ve insanî olduğunun bizatihi devlet tarafından kabulüyle özel mülkiyetin korunmasının güvence altına alınmasıdır. Tarihî süreçte Osmanlılardaki patrimonyal devlet yapısı, özel mülkiyete ve müteşebbisliğe dayalı, rekabetin etkin olduğu ticaretin gelişiminde ve Avrupa ülkeleriyle rekabetinde negatif sonuçlar yaratmıştır. Ancak Osmanlılarda 19. yüzyılda ekonomik manada kötüye gidişin önlenebilmesi adına Batı tarzı iktisadî yapıya geçişin gündeme gelişini müteakip, küresel ticarete eklemlenme ve dolayısıyla modern ekonomi kurma çabalarıyla bu yönde atılacak adımlar zorunlu hâle gelmiştir. Özel mülkiyet ve özel teşebbüse dair ilk somut adımlar Tanzimat Fermanı (1839) ve Islahat Fermanı'yla (1856) atılmıştır. Yine Kânûn-ı Esâsî'nin (1876) 21. Maddesinde[5] de buna yer verilmiştir. Ancak bunların tamamının Batı tarzı özel mülkiyetin oluşumu adına oldukça eksik kaldığı da bilinmektedir. Denilebilir ki, Türkiye tarihinde özel mülkiyet gerçek anlamıyla yasal ve uygulamadaki karşılığını Cumhuriyetle birlikte bulmuştur.

Türk denizcilik ekonomisine olumlu yansıyan diğer bir değişim kapitülasyonların Lozan Barış Antlaşması'nda kaldırılmasıdır ki, böylece Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı tüccarların yabancılarla aynı şartlarda ticaret yapabilmesinin de önü açılmıştır. Nitekim Osmanlı deniz ticareti başta olmak üzere genel olarak ekonomisini çökerten en önemli sebeplerden biri kapitülasyonlardı. Osmanlı memleketini ve neredeyse tüm ticari kaynaklarını Avrupa ülkelerine bağımlı kılan ve Osmanlıyı yarı sömürge durumuna getiren şartların temelini kapitülasyonlar teşkil etmiştir.

Tüm bunların doğal bir neticesi olarak her anlamda deniz işletmeciliği açısından köklü bir kültürün aktarıldığını da söylemek güçtür. Osmanlılardan Türkiye Cumhuriyeti'ne işler durumda aktarılabilen 34.902 tonluk deniz ticaret filosudur (As, 2013:383). Zira denizcilik alanında faaliyet gösteren nüfusun büyük bir bölümünü Rumlar ve Levanten'ler meydana getiriyordu ki, gerek kapitülasyonların kaldırılması ve gerekse Büyük Mübadele sürecinde gerçekleşen

[5] Osmanlı tebaasının dilekçe, mülkiyet, konut dokunulmazlığı hakları vardır (md. 14, 21, 22) detaylı bilgi için bakınız, Aydın, M.A., (2021). "Kânûn-ı Esâsî" maddesi. TDV İslâm Ansiklopedisi, c. 24, s. 328-330, İstanbul https://islamansiklopedisi.org.tr/kanun-i-esasi.

göçlerle denizcilik alanındaki zaten az olan nüfus da erimiştir. Bu olumsuzluklarla birlikte sektörün kısa vadede el değiştirmesi mümkün olmadığı için iktisadî durgunluk baş göstermiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında kamu yatırımlarını artırıcı politikaların yanında özel teşebbüsün gelişimine yönelik teşviklerin verilmesi de benimsenen iktisadî yapı itibariyle dikkat çekicidir. Ne var ki, 1929 dünya ekonomik kriziyle birlikte denizcilik politikaları devletçi iktisat modeliyle şekillenmeye başladı. Devletleştirme süreci özellikle 1933 ve takip eden yıllarda mevcut özel teşebbüse dair işletmeleri dahi sıkıntı içerisine itmiştir (As, 2013:383-386). Zira devletçi ekonomi modelinin II. Dünya Savaşı yıllarında daha baskın bir şekilde hayata geçtiğini görmek mümkündür.

5.1. Erken Cumhuriyet Döneminde Denizcilik Politikalarıyla Birlikte Yasal ve Kurumsal Yapılanmalar

Cumhuriyet Dönemi'nde denizciliğe dair yapılan ilk ve en önemli gelişme, hiç şüphe yok ki, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması'nın 28. Maddesi gereğince kapitülasyonların kaldırılması ve bunu takip eden kabotaj hakkının elde edilmesidir. 1926 yılında çıkartılan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin karasuları, kıyı ve limanları arasında gemi işletmeciliğini düzenleyen Kabotaj Kanunu denizlerdeki bağımsızlığın göstergesidir.[6] Zira Osmanlı Dönemi'nde verilen kapitülasyonlar nedeniyle denizlerdeki gemi ve benzeri işletme haklarının tamamı yabancı devletlerin tüccarlarına aitti. Böylece denilebilir ki, kabotaj kanunu Osmanlı Döneminde işletme ve ticari kullanım yönüyle kaybedilen kıyı ve karasular üzerindeki egemenliğin Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından yeniden kazanılması anlamına geliyordu.

Türk deniz gücünün Cumhuriyet döneminde yeniden teşekkülüne yönelik Lozan'ın sağladığı olumlu getirilerin yanında Lozan Boğazlar Sözleşmesi gibi boğazların bağımsız olarak kullanımı noktasında yetersiz kalan yönleri de vardı. Zira buna göre, Çanakkale ve İstanbul boğazlarıyla birlikte Marmara Denizi'nin yönetimi Türkiye'nin tek yanlı, bağımsız iradesiyle değil, uluslararası statüye sahip bir rejimle sağlanacaktı. Türkiye'nin deniz gücü ve egemenliği açısından problemli olan bu durum, 20 Temmuz 1936'da imzalanan ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe giren Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne kadar varlığını sürdürecektir (Yaycı, 2021:

[6] 29/4/1926 Sayı: 359 tarihinde Resmî Gazetede yayımlanan "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında 815 numaralı Kanun" (URL 1)

Kabotaj hakkının Türkiye'ye geçişi, ilk kez 1 Temmuz 1935'te "Denizcilik Bayramı", 1 Temmuz 1939'da ilk kez "Kabotaj ve Denizcilik Bayramı" olarak kutlandı.

36-45). 22 askerî, 7 ticari içerikli olmak üzere 29 maddeden oluşan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin kara ve denizlerdeki egemenliğinin yanında Karadeniz'deki barışın ve istikrarın da teminatı konumundadır.

Bunun dışında kurumsal yapının yenilenmesine yönelik bazı yasaların çıkarılmaya çalışıldığı görülür ki, bunların başında Osmanlı Dönemi'nde devletin gemi inşa ve işletme faaliyetlerini elinde bulunduran *Osmanlı Seyrisefain İdaresi* olarak bilinen kurumun *Türkiye Seyrisefain İdaresi* adıyla yeniden ve bağımsız olarak teşkilatlandırılarak imkân ve girişim serbestisine kavuşturulmasıdır. Bunu tamamlayan diğer bir adım özel sektör gemi inşa ve işletmeciliğinin teşvikine dair yasal düzenlemelerdir. Türk armatörlerine getirilen avans ve kredi kolaylığının yanında vergi ve gümrük muafiyetleri de eklenebilir. Zira bunun olumlu yansıması olarak özel sektör Türk deniz ticaret filosuna yeni gemiler katabilmiştir. Özel sektörün gelişimine yönelik 1933 yılından itibaren durgunlaşma sürecinden söz edilebilir. Devletçi iktisadî anlayış ve dünya ekonomik bunalımının olumsuz bir yansıması olarak bazı aksamalar yaşanmıştır. Kurumsal anlamdaki gelişmelere Denizbank ve bunun değişimine bağlı olarak *Devlet Deniz Yolları ve Limanları* gibi kurumların kuruluşu eklenebilir (As, 2013:383-386).

Türkiye Cumhuriyeti'nin 1923-1938 yıllarını kapsayan ilk dönemindeki denizcilik alanındaki kurumsal yapı incelendiğinde, büyük oranda Osmanlı Dönemi'nden kalan kurum ve kuruluşların, zamana ve ihtiyaca uygun olarak yeniden yapılandırılmasıyla varlıklarını koruduğunu söylemek mümkündür. Bunun yanında limanların yenilenmesi ve yeni limanların inşası amacıyla da yeni yatırımlara kapı açılmıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Osmanlılardan Türkiye Cumhuriyeti'ne Geçen Başlıca Denizcilik Kurumları

İşletme ve Mali Kuruluşlar	Tersaneler ve Liman İşletmeleri
Seyrisefain İdaresi	Haliç Fabrika ve Hanları
Şirket-i Hayriye	Camialtı Tersanesi
Vapurculuk T.A.Ş.	İstinye Fabrika ve Dokları
Denizbank	Hasköy Tersanesi
Tahlisiye Teşkilatı	Gemi Kurtarma İşletmesi
Fenerler İdaresi	İstanbul Rıhtım Şirketi
Van Gölü Seyrisefain İşletmesi	İzmir Rıhtım Şirketi

Kaynak: As, 2013: 386-458'den derlenmiştir.

Farklı sebeplerle 1933'te başlayan devletçi ekonomik yapılaşma II. Dünya Savaşı yıllarında daha da katılaşarak devam etmiştir. Yine savaş sebebiyle 1938-1945 yılları arasında kaynakların ve olanakların savunma ihtiyaçlarına kaydırılması

özel sektörün denizcilik alanındaki etkinliğini önemli ölçüde darbe vurduğu gibi devlet tekelindeki işletmelerin yenilenmesine de imkân vermemiştir. Millî Koruma Kanunu'yla birlikte özel işletmeler ile devlet işletmelerinin tarife ücretlerine farklı zamların uygulaması, gemilerin kamulaştırılma bedellerinin oldukça düşük olması gibi faktörler özel teşebbüsün gelişimine ket vurmuştur. Yine bu dönemin bir uygulaması olarak, Osmanlılardan kalma tamamen şahıslar ve özellikle ecnebilerin idaresinde olan işletmelerin Türk sermayeli şirketlere devri zikredilebilir (As, 2013: 458-460).

Denizbank'ın lağvı, Devlet Limanlar İşletmeleri ile Devlet Denizyollarının birleştirilmesi, Şirketi Hayriye'nin alınışı, İskenderun ve Ereğli limanlarının inşası 1938-1945 yılları arasındaki önemli diğer gelişmeler arasındadır (As, 2013: 460-480). Devletçi iktisat anlayışı II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar ağırlığını hissettirmiştir.

1945 yılıyla birlikte özel teşebbüsün önündeki engellerin kaldırılmasına yönelik politikalar gündemde yer almaya başlamıştır. Savaş sonrası değişen siyasî ve iktisadî dengelerin etkisiyle deniz filosunda da yenileme ve geliştirme çalışmalarının başladığı görülür. 1948'den sonra gemi sayısı ve tonajlarını büyütme çabalarıyla ilk kez açık denizlerde yük ve yolcu taşımacılığı yapabilecek bir filonun ortaya çıktığını söylemek mümkündür (As, 2013: 480-484).

Diğer yandan erken Cumhuriyet Dönemi'nde denizcilik alanında yapılanlar deniz gücü hedefi taşıyan bir devlet politikasının ürünü de değildir. Mevcut yatırımlar ve düzenlemeler coğrafi konum ve şartların getirmiş olduğu zorunluluğun karşılığı olarak denizyolu ulaşımını ihtiyaç duyulanı karşılaması seviyesinde canlı tutma gayesindedir. Nitekim bu düşüncenin askerî denizcilik alanına da yansıdığı söylenebilir. Zira ordunun yapılanmasında da tarihî kadim gelenekler etkili olmuş, gerek teşkilat gerekse yenileştirme anlamında kara gücü daha ön plana çıkmıştır. Dönemin iktisadî ve siyasî şartlarının yarattığı zorlukların yanında denizler üzerinden olası tehdit ya da tehditlere ihtimal verilmediği için donanmanın yenilenmesi hususunda güçlü adımlar atılmamıştır. Osmanlıdan kalan mevcut gemi ve ekipmanların işler hâle getirilmesiyle birlikte daha hafif ve daha pratik sonuçlar verebilecek askerî deniz ekipmanı ve teçhizatının temini yoluna gidilmiştir (Barlas & Güvenç, 2014: 90-93).

Denizcilik alanındaki iktisadî faaliyetler açısından 1950-1960'lar, devlet yatırımlarının sürdüğü bir dönem olmakla birlikte II. Dünya Savaşı sonrasındaki genel havaya uygun olarak özel teşebbüsü destekleyici politikalarla bilinir. Bunun yanında yeni işletmelerin açılması, liman ve iskelelerin inşası da sürmüştür. Öncesinde inşaat halinde olan Zonguldak, Trabzon, İnebolu ve Amasra gibi görece küçük olan limanların yanında İstanbul, Samsun, İzmir, İskenderun ve Mersin gibi

büyük limanlar hizmete girmişlerdir. Denizbank ve Deniz Nakliyat T.A.Ş. gibi finans ve işletme düzeyindeki kuruluşlarla birlikte Marshall yardımlarından yararlanarak gemi filosunun artırılması yoluna gidilmiştir (As, 2013:511-540). 10 yıllık süreçte, özel şirketlerin etkinliğinin yanında deniz ulaştırması ve ticaretinin altyapısal boyuttaki gelişimine yönelik yatırımları görmek mümkündür. Fakat burada dikkati çeken hususlardan biri tüm bunların yapımında yabancı iktisadî teşebbüslerin etkin bir şekilde devreye girmesi ve böylece dışa bağımlılığın gün geçtikçe artmasıdır. Diğer husus ise denizciliğe yönelik yatırımların büyük oranda yine altyapıyla sınırlı kalmasıdır.

Türkiye'de 1960'lı yıllar planlı ekonominin uygulamaya geçtiği dönem olarak öne çıkmıştır. Karma ekonomik modelin uygulandığı bu dönemde 1963'ten başlayarak 2000 yılına kadar 7 kalkınma planı hazırlanmıştır. 1963-1967 yıllarını kapsayan 1. plan döneminde deniz ulaştırması bir devlet işletmesi olan Deniz Nakliyatı Anonim Ortaklığı ile özel şirketler arasında eşit bir şekilde bölünmüştür. Türk limanları arasında yolcu nakliyatı devlet tekelinde kalmıştır. Yük nakliyatında ise özel teşebbüs daha fazla faaliyet göstermiştir. Gemi inşa sanayisi yönüyle Haliç, Hasköy, Camialtı, İstinye, Gölcük, Taşkızak gibi tersanelerin ön plana çıktığı görülür. Bunun yanında %2-3 aralığında bir üretim kapasitesi ile özel sektör de gemi imalatına katkı sağlamıştır (URL 2).

İlk plan döneminde Haydarpaşa, Derince, Mersin, İskenderun, Samsun, İstanbul, İzmir, Trabzon gibi büyük limanlar toplam yükleme-boşaltma hacminin yüzde 62,6'sını karşılamıştır. 1960 yılı itibariyle ilk beş liman TCDD son üç liman Denizcilik Bankası tarafından işletilmiş, toplam yükleme-boşaltma 5825 bin ton olarak gerçekleşmiştir (URL 2).

1968-1972 yıllarını kapsayan ikinci planda denizcilikle ilgili olarak özellikle kıyı köylerindeki balıkçılık faaliyetlerinin bu ulaşılması güç yerleşmelerdeki geçimin sağlanması adına önemli olduğu yaklaşımıyla birlikte kredi ve barınak sorunlarının ele alındığı görülür. Balıkçılık hususunda, Türkiye'deki açık deniz balıkçılığına olan ihtiyacın üzerinde durulmuştur.

İkinci beş yıllık kalkınma planı döneminde Gemi inşa sanayisi bahsinde büyük tonajlı gemilerin yurt içinde üretilebilmesine yönelik tersanelerin kapasite artırımının gerekliliği üzerinde durulmuş, bu bağlamda dönem içerisinde farklı tonaj ve işlevlere yönelik 126 gemi üretimi gerçekleştirilmiştir.

İkinci dönemde bunların dışında denizciliğe ulaşım sektörü yönüyle bakılmış, iç ve dış hatlar yolcu taşımacılığında önemini kaybeden bir ulaştırma sektörü portresi çizilmiştir. Önemini kaybeden hatlarda seferlerin devamının, işletme açıklarını büyüttüğü gibi sorunların yanında ilk plandan beri filonun gençleştirilmesi gibi gerçekleştirilemeyen hedefler dile getirilmiştir. Aynı dönemde

limanların yönetiminde yaşanan sorunların dengesizliklere yol açtığı tespiti üzerinden liman yönetimlerinin tek elde toplanması fikri savunulmuştur. Ayrıca limanların kapasite artırımına dair öngörüler de planda yerini almıştır (URL 3.).

Üçüncü kalkınma planında (1973-1977), planlı dönemler içerisindeki gemi inşa hedefleri ile hedeflerin gerçekleşme durumuna dair dikkat çekici tespit, genellikle büyük tonajlı gemilerin üretiminde hedeflenenin gerçekleşmediği ya da üretimin hedefin çok altında kaldığı, buna karşın 250-3500 DWT[7] arasındaki küçük tonajlılarda ise hedeflerin tam ya da yaklaşık olarak tutturulduğu yönündedir. Üçüncü planda da büyük tonajlı gemi üretimine yönelik hedeflerin yanında özellikle etkili bir deniz ticaret filosuna sahip olmanın Türkiye dış ticareti açısından önemine değinilmiştir. Bu bağlamda uzun dönemde taşıma kapasitesi 100.000 DWT ve daha büyük olan tankerlerin inşasının yapılabileceği yeni projelere atıfta bulunulmuştur. Yine deniz ticaret filosunda Türkiye'nin dünya ülkeleri arasındaki yeri özellikle Yunanistan'la yapılan karşılaştırmaya dayalı olarak verilmiştir. Bunlara ilaveten açık deniz balıkçılığının geliştirilmesi gerektiği üzerinde de durulmuştur (URL 4).

1979-1983 yıllarını kapsayan dördüncü plan, su ürünleri üretiminin işleme ve depolama tesisleriyle desteklenmesi, canlandırılması gibi konuların yanında Türkiye'de açık deniz balıkçılığının geliştirilmesi yönündeki telkinleri içerir. Ayrıca su ürünleri üretimi ve açık deniz balıkçılığı hususunda ilk kez deniz hukuku ve kıta sahanlığı kavramlarına da atıfta bulunulmuştur. Madencilik alanında da deniz dibi ve kıta sahanlığı çalışmalarından yararlanıldığının üzerinde durulmuş, deniz diplerinin boru ve kablo hatları için kullanımına da atıf yapılmıştır.

Bunların dışında önceki planlarda ele alınan deniz yolları ve deniz ticaret filolarının geliştirilmesi yönündeki öngörüler ve planlamalar diğer denizcilik konularının başlıcalarını teşkil etmiştir. Farklı yük ve yolcu gemilerinin taşıma kapasitelerinin artırılmasına yönelik 1983 yılı için hedefler konulmuştur. 1977 yılındaki toplam 1.699.910 DWT'lik mevcut kapasitenin 1983 yılında 2.600.000 DWT 'ye ulaştırılması hedeflenmiştir. Dış satıma yönelik gemi inşa anlayışıyla üretimi artırmanın yanında, gemi inşa sanayinde yeni stratejilerin denenmesi fikrine paralel olarak belirli tonajlardaki gemilerin yurt dışından satın alınması yönünde yollar da öne sürülmüştür. Uygun piyasa koşullarında gemi alımının da önü açılmıştır. Tersane sayısının artırılmasına yönelik Türkiye kıyılarında araştırmaların yapılması da planda yer bulmuştur (URL 5).

[7] *Detveyt ton,* İng: *deadweight tonnage*. Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamını ifade eder.

Beşinci kalkınma planı 1985-1989 yılları arasında, Türkiye'nin konumu ile ekonomik gelişme ve dışa açılma gayretleri arasında ilişki kurarak gelişmiş sanayi ülkeleri ve petrol üreticisi ülkeler arasındaki uygun coğrafi konumun deniz taşımacılığı ve deniz ticaret filosunun geliştirilmesinde kullanılabileceğini temel almıştır. Bu sebeple 4,4 milyon DWT olan kapasitenin beşinci plan dönemi sonunda 6,2 milyon DWT' a çıkarılması hedef alınmıştır.

Aynı dönemde yeni limanların inşası ve mevcutların donatılmasına yönelik hedeflerle liman kapasitelerinin artırılması fikri kabul görmüştür. Beşinci plan döneminde dış ticaret ve transit taşımalarda öncü Samsun, Trabzon, İzmir, Mersin, İskenderun limanlarında yapılmakta olan yatırımlar tamamlanacak, ayrıca araç-gereç noksanlıkları giderilerek kapasiteleri artırılacaktır. Bu limanların konteyner faaliyetlerine elverişli hale getirilmesi için gerekli düzenlemeler, terminal inşaatları ve araç gereç temini gerçekleştirilecektir. Gemi kapasitelerinin artırılması hem imalat sanayiyle hem de ucuz ithal gemi satın alınma yoluyla olacağının üzerinde durulmuştur. Filonun, dünya deniz ticaretinin gelişen yapısı ile uyumlu gemilerle donatılmasına özen gösterilecek ve çok amaçlı gemiler ve konteynerlere öncelik tanınacaktır (URL 6). 1990-1994 yıllarını kapsayan altıncı planda denizcilik faaliyetleri önceki planlarda ele alınan konular üzerinden değerlendirilmiş, filo kapasitesinin artırımı yönünde hedefler konmuştur. Yeni hedef olarak kapasitenin 6,5 milyon DWT'a ulaşması öngörülmüştür (URL 7).

1996-2000 yılları arasındaki yedinci beş yıllık planda denizcilik içeriği itibariyle farklı olarak ekonomide dışa açılma anlayışının getirdiği bazı sonuçları görmek mümkündür. Zira Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı gibi Türkiye'nin doğrudan dâhil olduğu uluslararası yapılanmalarda ortak ülkelerde denizcilik işletmeleri şirketleri kurmak hedeflenmiştir. Yine Dünya Ticaret Örgütü'yle (DTÖ) ilişkili olarak NAFTA, AFTA, EFTA, APEC, AT gibi topluluklarla ticari ilişkileri geliştirmeye yönelik hedefler konulmuştur (URL 8).

Türkiye özelinde bu dönem 1980'li yıllardan itibaren tercih edilen iktisat paradigmasının bir yansıması olarak karma iktisattan uzaklaşma, küresel ekonomiye eklemlenme yönündeki neoliberal çabaların belirginleştiği bir zaman dilimini temsil eder. Dünyada da kıtalararası ticari anlaşmalarının yoğunlaştığı bir dönemdir ki, dolayısıyla Türkiye'nin dış ticaret hacmi ve deniz ticaret filosunun kapasitesinin de büyüme fırsatı yakalayabileceği bir zaman aralığıdır. Denizcilik anlamında da yapılan öngörüler ve bazı kısmi planlamalar mevcut kıyı ve karasularının ötesine yöneliktir. Liberal ekonomik anlayış ile deniz ticareti arasında tarihten beri hep var olan yoğun ilişki bu iki sistemin birbirini beslediğini göstermektedir. Ancak hayata geçirilenler göz önüne alındığında, ne yazık ki Türkiye'deki liberal iktisadın ön plana çıktığı ve gelişme kaydettiği bu dönemde, denizciliğin de aynı oranda gelişme gösterdiğini söylemek güçtür.

5.2. 2000'li Yıllarda Türkiye'deki Deniz Gücü ve Denizcilik Politikaları

Türkiye, 8743 km'lik kıyı uzunluğuyla, sınırlarının % 70'inden fazlası kıyılardan oluşan coğrafi yapısıyla denizciliğe her yönüyle eğilmek zorunda olan bir ülkedir. Mevcut kıyı uzunluğu ve denizlerle bağlantılı Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki coğrafi konumu ile deniz ulaşımı, taşımacılığı ve ticareti açısından önemli bir potansiyele sahiptir (Harita 1). Doğrudan denizcilikle ilişkili olmasa da nüfusunun % 50'sinden fazlası denize kıyısı olan illerde yaşamaktadır. Bütün bunlara rağmen, Türk denizciliği ve Türk liman işletmeciliği 1923 Lozan Barış Antlaşması ile 1926 Kabotaj hakkını elde etmesinden bugüne somut bazı gelişmeler gösterse de denizci kabul edilen ülkelerin açık ara gerisindedir.



Harita 1. Türkiye'nin kıyı uzunlukları (Yaycı, 2022:3)

Deniz ve deniz gücüne yönelik politikaları makro düzeyde tahlil edebilmek amacıyla planlamaları beş yıllık kalkınma planlarına göre değerlendirmenin daha nesnel olacağı anlayışıyla, 2001-2005 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan itibaren 2007-2013 9. Kalkınma Planı, 2014-2018 10. Kalkınma Planı ve 2019-2023 11. Kalkınma Planı olmak üzere 4 kalkınma planı göz önüne alınabilir.

Kalkınma planlarında öncelikli olarak dikkati çeken husus, denizciliğin sadece denizyolları çerçevesinde değerlendirilmesidir. Ulaşım ve ulaştırma sistemlerinden ibaret bu değerlendirmeler limanların, gemi filolarının mevcut kapasiteleri ve bunların artırılmasıyla sınırlıdır ve oldukça kısadır (URL 9.). Bu sonuç, Türkiye'deki denizciliğin büyük oranda Ulaştırma Bakanlığı teşkilat yapılanmasına dâhil olmasıyla ilişkili olmakla beraber, aslında detaylı bir politikaya sahip olunmadığının da göstergesidir.

Yine planlarda yetersiz politik yaklaşımı işaret eden diğer bir eksiklik denizcilik kültürü ve deniz gücünün inşasına dair somut olarak belirlenmiş hedef/hedeflerin ve buna dair çizilmiş bir kavramsal çerçevenin olmamasıdır. Denizcilik çok geniş bir yelpazeye sahip bir sektör olmasına karşın, sadece ulaştırma yönüyle değerlendirilmiştir.

Tüm bunlara rağmen denizcilik alanında aktif idarî kurumlar STK, vakıf vb. kuruluşlar nezdinde çizilen "Denizci Ülke Denizci Millet" hedefi ya da bu hedefi teyit eden vizyonların benimsenmesi bu anlamda umutlandırıcıdır. Ancak kalkınma planlarıyla desteklenmeyen vizyon ifadelerini yeterli görmek de mümkün değildir. Zira uygulama ayağı olmayan kurumsal hedeflerin, güdüleme ve harekete geçirme noktasındaki yeterliliği tartışmaya açıktır.

5.3. Başlıca Jeokültür ve Jeoekonomik Denizcilik Girişimleri ve Uygulamaları

5.3.1. Yönetimsel ve Hizmetler Çerçevesinde Kurumsal Altyapı

Dünyada sivil denizcilik faaliyetlerinin çeşitlenmesi nedeniyle farklı sektörle ilişkili çok sayıda kurum ve kuruluşun varlığından söz edilebilir. Donanma ekseninde askerî savunma ve güvenlik işlevinin dışında, yelpaze son derece geniştir. Deniz ve denizcilik temelde kargo taşımacılığı işlevi ekseninde değerlendirilirken, ticaret, lojistik ve tedarik alanlarının yanında yolcu taşımacılığı, turizm ve eğlence sektörü, denizaltı madenciliği arama ve işletmeleri ile gemi ve deniz araçları yapım ve onarımı sanayi, balıkçılıkla beraber denizcilik alanındaki bankacılık sektörü gibi oldukça geniş bir yelpazeye hitap etmektedir.

Türkiye'de denizcilikle ilgili kurumsallaşmanın nihai çatı noktasını Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Denizcilik Genel Müdürlüğü teşkil eder. Burada işaret edilen sektörlerle ilişkili olarak farklı bakanlıklar ve kurumlarla olan yoğun bağları da ilave etmek doğru olur. Görece farklılıklar söz konusu olsa da bu kompleks kurumsal yapı küresel ekonomi ve ilişkilerin olağan bir sonucu olarak tüm dünya ülkelerinde görülür. ABD, Birleşik Krallık, İspanya ve Çin gibi ülkelerde Türkiye'de olduğu üzere ulaştırmadan sorumlu bakanlıkların bünyesinde bir alt birim olarak yer bulurken, Almanya ve Yunanistan'da ekonomi bakanlığı, İtalya'da çevre ve şehircilik bakanlığının ön plana çıktığı görülür. Bu anlamda diğerlerine göre farklılık arz eden tek ülke yüzyıllardır denizcilik alanında ön plana çıkmaya çalışan ve denizci bir ekonomi ve kültürün inşasını çabalayan Rusya Federasyonu'dur. Ülkede 2000'li yılların başından itibaren kabul gören "denizcilik doktrini" çerçevesinde müstakil bir denizcilik bakanlığı oluşturulmuştur.

Tablo 2. Günümüz Türkiyesi'nde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bünyesindeki Birimler (2023).

Genel Müdürlükler	Daire Başkanlıkları
Denizcilik Genel Müdürlüğü	Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler
	Denizyolu Yük Taşımacılığı
	Deniz Çevresi ve Turizmi
	Deniz Emniyeti ve Güvenliği
	Yönetim Hizmetleri
	Eğitim ve Belgelendirme
	Deniz Ticaretini Geliştirme
	Gemi Denetimi ve İçsu Taşımacılığı
	Acil Durum Koordinasyon ve Haberleşme
Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü	Kıyı Yapıları
	Deniz Endüstrisi
	Deniz Dibi Tarama
	Teşvik ve Teknoloji

Kaynak: (URL 10) https://denizcilik.uab.gov.tr/

Türkiye'de denizciliğe yönelik taşra teşkilatları ise 13 Bölge Müdürlüğü çatısı altında toplanmıştır. Bunlara bağlı 21 Liman Bölge Başkanlığı taşra teşkilatlarında diğer alt birimleri oluştururken, daha altta yine bunlara bağlı kapasiteleri ve işlevleri görece farklılık gösteren 71 adet Liman Başkanlığı mevcuttur. İlaveten sadece İstanbul, İzmir ve Samsun'da olmak üzere üç limanda Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı ve Denizdibi Tarama Başmühendislikleri de bulunmaktadır. Bu ana yapıya ek olarak çok sayıda ilgili, ilişkili kurumları da görmek mümkündür.

Denizcilikle ilişkili devlet birimlerinin yanında daha fazla sivil inisiyatifi temsil eden vakıf, dernek, oda, sendika, birlik ve kulüplerin özellikle 2000'li yıllardan itibaren gelişme gösterdiğini söylemek mümkündür (Tablo 3). Nitekim 2011 yılı itibariyle hayata geçen Türkiye Denizcilik Federasyonu bu alanda tamamını kapsamasa da çok sayıda STK, vakıf ve dernek vb. yapıların toplandığı bir çatı haline gelmiştir. Denizcilik alanındaki her türlü girişimde sivil inisiyatifin ön plana çıkması, Türkiye'de denizcilik kültürünün görece yaygınlaştığı şeklinde okunabilir ki, zaten gelişebilmesi için tek çıkar yol böyle bir örgütlenmeden geçmektedir. Bu alanda bazı STK'ların denizcilik doğası, tarihî ve faaliyetlerine yönelik yürüttükleri projeler, yaptıkları eğitim, bilgilendirme faaliyetleri ve yayınlar ortak dil ve literatürle birlikte ortak bilincin oluşması bakımından kayda değer niteliktedir. Ayrıca bazıları da denizcilik sektörü içerisinde işletmecilik faaliyetlerini sürdürmektedir.

Tablo 3. Günümüzde Türkiye'de Denizcilikle Doğrudan İlişkili Kurum ve Kuruluşlar

Kurumlar ve Kuruluşlar	Vakıflar	STK, Odalar, Birlik ve Kulüpler	Dernekler	Sendikalar
DSİ (Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü)	Türkiye Denizcilik Federasyonu[1] (TÜRDEF)			
	Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları (İMEAK DTO)	Türkiye Liman İşletmeleri Derneği	Türk Denizciler Sendikası (TDS)
Türkiye Su Enstitüsü	Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV)	Mersin Deniz Ticaret Odası	Deniz Hukuku Derneği	Türkiye Liman, Dok ve Gemi İnşa Sanayi İşçiler Sendikası (Türkiye Dok, Gemi-İş)
Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ)	Su Altı Sporlarını ve Su Altı Değerlerini Koruma Vakfı	Türk Loydu	Denizciler Dayanışma Derneği	Türkiye Liman ve Kara Tahmil Tahliye İşçileri Sendikası (Liman-İş)
	Türkiye Denizcilik Vakfı	Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR)	Denizciler Yardımlaşma Derneği	
	Amiral Vehbi Ziya Dümer Eğitim Vakfı	Türk Armatörler Birliği	Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği (MARYAT)	
	Piri Reis Denizcilik ve Deniz Kaynakları Araştırma, Geliştirme ve Eğitim Vakfı (Piri Reis Vakfı)	Türkiye Açık Deniz Yarış Kulübü (TAYK)	Türk Denizcilik Cemiyeti	
	Piri Reis Denizcilik Vakfı		Deniztemiz Derneği (TURMEPA)	
			Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği	
			Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği	
			Vapur Donatanları Acenteleri Derneği	

[1] Türkiye Denizcilik Federasyonu, tüm STK vb. kuruluşları kapsamamakla birlikte günümüzde 5'i onursal olmak üzere toplam 28 dernek üyedir.

Türkiye'deki denizcilik kuruluşlarının sayısının artışı umut verici olmakla birlikte denizcilik kültürünün gelişimi adına ortak bir hedefte buluşma durumları var mıdır? Ortak payda ya da paydalar oluşturulmuş mu? gibi soruların tam olarak cevabı yoktur. Nitekim bazı STK'ların 'Denizci ülke denizci millet' gibi ya da benzer anlamlara gelen bir vizyonda yol çizdikleri veya vizyoner mottoları benimsediklerini görmek mümkündür. Ancak bunun hedefleri belirlenmiş somut program/programların sonucu olduğunu söylemek oldukça güçtür.

Öte yandan doğrudan devlet kurumlarıyla ilişkili olsalar da sivil inisiyatifi temsil eden bu örgütlerin yürüttükleri faaliyetlerin önemli bir bölümü eğitim içerikli olması nedeniyle eğitim kurumları içerisine de dâhil edilebilirler.

5.3.2. Denizcilik Eğitimi ve Kurumları

Osmanlılardan kalan Denizcilik Yüksek Okulu gibi eğitim kurumlarının Cumhuriyet Dönemi'nde de bazı değişikliklerle devam ettiğini söylemek mümkündür (Tablo 4). Modernleşme ve iktisadî kalkınma iddiasında olan Cumhuriyet'in denizcilik alanında gerek zamanın gerekse coğrafi şartların getirdiği zorunlulukları karşılayacak okulları kurması gerekli olmuştur.

Tablo 4. Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi'nde Kurulmuş ve Faaliyet Göstermiş Sivil Deniz Ticaret Okulları

	Okulun Adı	Yılı
1	İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüksek Denizcilik Mektebi Projesi	1928
2	Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Âlisi	1928-1934
3	Yüksek Deniz Ticaret Mektebi	1934-1946
4	Yüksek Denizcilik Okulu	1946-1981

Kaynak: Karakaya, 2016:125-137.

Günümüzde Türkiye'de denizci insan gücünü karşılayacak eğitim kurumlarını ortaöğretim ve yükseköğretim olarak ayırmak yerinde olacaktır. 2022-2023 yıllarında dağılışı itibariyle kıyı illerinde 47 lise düzeyinde okulun faaliyette olduğunu söylemek mümkündür. Denizcilik alanında görülen ihtiyaca binaen peyderpey bazı okullar öğrenim hayatına başladıysa da günümüzde istenilen, beklenilen seviyeye ulaştı mı? sorusuna olumlu cevap vermek güçtür. Ancak geçmişe göre denizcilik eğitiminin ortaöğretim düzeyindeki okullardan başlatılmış olması da umut verici bir adım olarak değerlendirilebilir.

Denizcilik kültürü eğitimi adına yapılması gerekenlere dair daha başlangıç seviyesinde olan bu okulların hemen tamamında "makine" ve "güverte" bölümlerinin ikisi ya da en az birinin eğitimi yapılmakta ve öğrenci sayıları 2022-2023 Eğitim-Öğretim yılı için 330 ile 26 arasında değişmektedir.

Denizcilik alanında duyulan ihtiyaca binaen doğan yükseköğretimdeki eğitim kurumlarından en başta geleni hiç şüphe yok ki Pîrî Reis Üniversitesi'dir. Türkiye tarihinde bir ilk olarak üniversite kapsamında doğrudan denizciliğin ihtiyaç duyduğu gemi adamı ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulmuş olması önemini artırmaktadır. Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) tarafından mevcut denizcilik ile ilgili eğitim kurumlarına yardımcı olmak amacıyla 2008 tarihinde faaliyete geçmiştir.

Bunun dışında çok sayıda farklı üniversitenin bünyesinde deniz işletmeciliği ve mühendisliğiyle birlikte gemicilik ve gemi makineleri vb. alanlarında eğitim veren (2022-2023 yılı fakülte ve meslek yüksekokulları birlikte) 30'a yakın yükseköğretim kurumunda 9000 civarında öğrenci öğrenim görmektedir (Tablo 5).

Tablo 5. Günümüz Türkiyesi'nde Denizcilik Alanlarında Öğretim Yapan Yüksek Okullar (2023)

	Okulun Adı	Bölüm
1	Bülent Ecevit Üniversitesi – Denizcilik Fakültesi	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
2	Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	-Denizcilik İşletmeleri Yönetimi -Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği -Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği
3	İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği -Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği
4	İstanbul Teknik Üniversitesi – Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi	-Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Mühendisliği -Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği
5	İstanbul Üniversitesi – Mühendislik Fakültesi	-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
6	Karadeniz Teknik Üniversitesi – Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi	-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği -Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği
7	Maltepe Üniversitesi – Mimarlık ve Tasarım Fakültesi	- Gemi ve Yat Tasarımı
8	Ordu Üniversitesi – Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi	-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
9	Piri Reis Üniversitesi – Denizcilik Fakültesi	-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
10	Piri Reis Üniversitesi – İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	-Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
11	Piri Reis Üniversitesi – Mühendislik Fakültesi	-Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği
12	Yıldız Teknik Üniversitesi – Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	-Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği -Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği
13	Yüzüncü Yıl Üniversitesi – Denizcilik Fakültesi	-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
14	Girne Üniversitesi – Deniz Bilimleri Fakültesi	-Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği
15	Girne Üniversitesi – Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Fakültesi	-Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi
16	Girne Üniversitesi – Denizcilik Fakültesi	-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, -Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği
17	Girne Üniversitesi – Denizcilik Yüksekokulu	-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği -Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği
18	Girne Üniversitesi – Denizcilik Meslek Yüksekokulu	-Deniz Ulaştırma ve İşletmeciliği -Deniz ve Liman İşletmeciliği --Gemi Makineleri İşletme
19	Girne Amerikan Üniversitesi – Denizcilik ve Ulaştırma Yüksekokulu	-Güverte

Türkiye'de denizcilik ihtisas alanına dair eğitim kurumlarının sayısı ve çeşitliliği göz önüne alındığında denizci toplumun inşasına yönelik örgün eğitimde bazı somut adımların atıldığı söylenebilir (Tablo 5). Tüm bunları, denizci toplum, sivil denizciliğin büyük ölçüde ekonomi, kültür, eğitim temelli olduğunun idrakine delil niteliğinde gelişmeler olarak yorumlamak da mümkündür. Ancak bu

gelişmeler, başlangıç niteliğinde olup daha tam manasıyla toplum nezdinde kabul görmüş seviyede değildir. Dolayısıyla bir ürün olarak denizciliğin ve genel ekonominin diğer bileşenleri üzerinde somut, ölçülebilir bir değişime yol açamamışlardır.

Son yıllarda denizci bir kültür inşa etmeye yönelik eğitim faaliyetleri yaygın eğitim boyutuyla da uygulamaya geçmeye başlamıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın "denizci millet, denizci ülke" hedefine ulaşmak için 2018 yılında başlatılan, 2023'e 1 Milyon Amatör Denizci projesi bunlardan biridir. Proje kapsamında, "*gençlerin, aydınlık geleceğini denizlerde görebilmelerini sağlamak ve denizle yaşayan nesiller yetiştirmek*" amaçlanmıştır. Projedeki temel eğitimler, liman başkanlıklarındaki uzman eğiticiler tarafından verilmektedir.

Sonuç olarak arzu edilen geleceğin denizci Türkiyesi'nde denizci bir ekonomi ve denizci bir toplumun kültürel dinamiklerinin oluşumunda her seviyede ve her boyuttaki eğitim faaliyetinin önemi büyüktür. Kapsamı ve etkinliği artırılarak sürekli hale getirilmesi beklenilen hedefler anlamında vazgeçilemez bir kıymettedir.

Örgün formal eğitimin dışında öncelikle denizci bir kimliğin inşası ve buna bağlı olarak hem eğitim alanında hem de turizm faaliyetleri adına etkin sonuçlar verebilecek bir uygulama olan deniz müzeciliğinden söz edilebilir. Dünya ve Türk denizciliğinin geçmişini sergileyen müzecilik faaliyetleri hususunda Türkiye'de son yıllarda bazı umut verici gelişmeler dikkati çekmekte ve bu bağlamda Türkiye'de denizcilik müzeleri gün geçtikçe yaygınlaşmaktadır. Mevcut haliyle müzeler üç farklı temada varlık gösterir ki bunları, 1-klasik müzeler, 2-emekliye ayrılmış gemilerden oluşturulmuş müzeler ve 3-replika gemilerden oluşturulan müzeler şeklinde tasnif etmek mümkündür.

Klasik tarzda olan ilk gruptaki 9 müze, İstanbul Deniz Müzesi, Rahmi M. Koç Müzesi (İstanbul), İzmir İnciraltı Deniz Müzesi ve Arkas Deniz Tarihi Müzesi, Bodrum Deniz Müzesi, Gölcük (Kocaeli) Gemi Müzesi, Mersin Deniz Müzesi, İskenderun Deniz Müzesi ve Çanakkale Deniz Müzesi şeklinde sıralanabilir.

Öte yandan Yarhisar (Kocaeli) Müzesi, Nusret Mayın Gemi Müzesi (Mersin) ve Zübeyde Hanım ve Eğitim Gemisi (İzmir) gibi müzeler ikinci grubu teşkil eder ki, emekli edilmiş gemilerden müzeye dönüştürülmüşlerdir. Üçüncü sırada tarihimizde önemli olmalarına karşın korunamamış veya battığı için replikalarından müze yapılan gemiler yer alır ki, Gazi Alemdar Gemi Müzesi (Ereğli) ile Bandırma Gemi Müzesi (Samsun) bu tarza örnektir. Gemilerden dönüştürülmüş olmaları nedeniyle ilgi gördükleri söylenebilir.

Türkiye, deniz müzeciliğinde de başlangıç diyebileceğimiz bir safhadadır ve bu konuda geç kalındığı aşikârdır. Müzeler, denizci kültürel mirasın korunması ve gelecek nesillere aktarılması bakımından önemli bir misyonu üstlenmekle birlikte, denizci kültürün kabul görmesi, özümsenmesi, büyümesi ve gelişmesi noktasında kimlik inşası gibi güçlü bir misyona da sahiptirler. Bu nedenle müzeler eğitim kurumlarının misyonlarını paylaşırlar ve informal eğitimin bir parçası olarak da kabul görürler. Ancak Türkiye'deki denizcilik müzelerinin sayısının artmasının yanında çeşitlenmeye de ihtiyaç vardır. Zira Türkiye'dekilerin büyük bölümü içeriği itibariyle daha çok askerî denizciliği yansıtmaktadır.

5.3.3. Denizcilik Ekonomisi ve Sektörleri

Hatırlanacağı üzere jeokültürel bileşenlerin en önemlilerinden biri iktisadî kültürle ilişkili olarak denizcilik ekonomisiydi. Denizci bir toplum, denizci bir kültür ancak güçlü bir denizci ekonomiyle inşa edilebilir. Gençlerin geleceğini denizlerde arayabileceği bir ülkenin inşası denizcilik sektörünün inşasından geçer ki, denizcilik ekonomisi inşa etmek romantik deniz kültürcülüğünden kurtulmanın tek yoludur. Bu bağlamda jeoekonomik değer taşıyan Türkiye'deki denizcilik ekonomisini en azından ana hatlarıyla tanımaya ihtiyaç vardır.

Türkiye denizcilik ekonomisi, 1-Ticari deniz taşımacılığı, 2-Gemi inşa sanayi, 3-Gemi geri dönüşüm endüstrisi, 4-Kıyı yapıları, 5-Deniz turizmi, 6-Su ürünleri üretimi ve avcılığı, 7-Gemi acenteliği, 8-Deniz lojistiği, 9-Deniz madenciliği, 10-Denizcilik istihdamı ve 11-Denizcilik finansmanı ve sigortaları gibi alt sektörlerden müteşekkildir. Bu çalışmada sektörlerin tamamını değerlendirmek oldukça güç olacağı için belirli başlıklar temelinde değinilecektir.

5.3.3.1. Liman Alt Yapısı-Gemi ve Konteyner Hareketliliği

Türkiye'de 2022 yılı itibariyle en fazla elleçlenen kargo tipleri %52,1 sıvı dökme yük, %17,7 katı dökme yük, %15,0 konteyner, %15,1 genel kargo şeklinde dağılış göstermektedir (İMEAK, 2023:115). Yine aynı yıl itibariyle Türkiye'deki toplam 26 limanda[2] (elleçleme yapılabilen) 12.366.382 TEU[3] elleçleme yapılmıştır (Tablo 6).

[2] 2022 yılında elleçleme yapılan limanlar Aliağa, Ambarlı, Antalya, Bandırma, Bartın, Gemlik, İskenderun, İstanbul, İzmir, Karabiga, Karasu, Kocaeli, Marmara Adası, Marmaris, Mersin, Samsun, Tekirdağ, Trabzon, Tuzla, Zonguldak (URL 12).

[3] "Yirmi ayak eşdeğer birimi" İng: twenty-foot equivalent unit 'in kısaltılmış şeklidir. Genellikle kargo kapasitesi kesin olmayan konteyner gemileri ve konteyner terminallerinin kapasitesini tanımlamak için kullanılan birimdir.

Dünyanın önde gelen ilk 10 limanında[4] 2021 verilerine göre yıllık yapılan toplam elleçleme yaklaşık 15 milyon TEU ile 47 milyon TEU arasındadır. Aynı yıl Avrupa'da öne çıkan ilk 6 limanda ise 4,8 milyon TEU ile 15,3 milyon TEU arasındadır. En basitiyle 28. sırada olan Yunanistan'ın Pire limanından yapılan yıllık elleçleme 5,31 milyon TEU civarındadır (URL 11).

Türkiye'de ise ilk sırada 2,9 milyon TEU elleçleme miktarıyla Ambarlı limanı gelirken, yine 2 milyon TEU'yu biraz aşan Kocaeli ikinci sıradadır. Bunları 1,9 milyon TEU ile Mersin ve 1,7 milyon TEU ile Tekirdağ limanları takip eder (Tablo 6).

2022 yılı itibariyle Türkiye limanlarının dünya deniz ticaretindeki yeri açısından önemli bir gelişme olmuştur. "Lloyd's List" adındaki bir yayın organı tarafından oluşturulan elleçleme değer ve eşiklerine göre dünyanın ilk 100 limanı sıralamasında Ambarlı limanı 74, Kocaeli limanı 89, Mersin limanı 92, Tekirdağ limanı ise 100. sırada kendine yer bulmuştur. Bu sonuç Türkiye'deki limanların geçmişiyle kıyaslandığında önemli bir başarı olarak görülebilir ancak bunu doğrudan başarı olarak görmek aldatıcıdır. Yani bu sonuç doğrudan gelişmiş bir denizcilik ve denizci bir ticari sektörün emaresi değildir. Bu sonuç denizcilik sektörünün kat ettiği yolu göstermesinden öte son yıllardaki ekonomik değerlerin değişmesi ve özellikle ucuz imalata dayalı ihracattan kaynaklanan bir sonuçtur.

2022 yılında Türkiye limanlarına uğrayan gemi sayısı, 2021 yılına göre %13,4 artarak 58 bin 52 olmuştur. Aynı şekilde Türkiye limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemi sayısı bir önceki yıla göre %11,2 artmış 40 bin 131'e ulaşırken, Türk bayraklı gemi sayısı ise %18,5 artarak 17 bin 921'e ulaşmıştır (İMEAK, 2023: 178).

[4] 2021 yılı için Şangay, Singapur, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Guangzhou, Busan, Qingdao, Hong Kong, SAR, Tianjin, Rotterdam ilk 10 limanı oluştururken, Avrupa'nın ilk 6 limanı, Rottherdam, Anvers, Hamburg, Pire, Valensiya, Algeciras şeklinde sıralanmıştır (URL 11). Not: Dünya ve Avrupa limanlarına yönelik bu sıralama kaynaklara göre küçük değişiklikler gösterebilir.

Tablo 6. Türkiye'deki Liman Başkanlıkları Bazında Konteyner Elleçleme İstatistikleri (2022-TEU)

Liman Başkanlığı / *Harbour Master*	**Kabotaj** / *Cabotage*	**Transit** / *Transit*	**Toplam Konteyner Elleçleme** / *Total Container Handling*
Aliağa	35.523	18.029	1.493.841
Ambarlı	156.189	725.069	2.867.215
Antalya	41.577	0	92.881
Bandırma	12.291	0	12.291
Bartın	0	0	110
Gemlik	143.490	39.581	888.849
İskenderun	11.575	11.147	659.335
İstanbul	5.406	700	17.532
İzmir	53.066	336	390.275
Karabiga	1.195	0	1.195
Karasu	0	0	10
Kocaeli	60.679	108.685	2.059.310
Marmara Adası	1.389	0	1.389
Marmaris	0	2	2
Mersin	53.597	69.320	1.989.585
Samsun	26.382	0	106.636
Tekirdağ	207.848	1.062.888	1.773.228
Trabzon	10.693	0	12.611
Tuzla	0	0	15
Zonguldak	49	0	73
Toplam / *Total*	**820.949**	**2.035.758**	**12.366.382**

Kaynak: (URL 13). https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/konteyner-istatistikleri

Günümüzde sürdürülebilir denizcilik bağlamında bazı uygulamalar göze çarpmaktadır. Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından denizcilik ve liman alt yapılarını geliştirerek dünya standartlarını yakalamak amacıyla bazı projelerin hayata geçirildiğini belirtmek yerinde olur. İlkinde deniz kazalarının meydana gelme risklerinin azaltılması ve dolayısıyla can ve mal kayıplarının asgari düzeye indirilmesi amaçlanmaktadır. Deniz trafiğinin takibi ile kontrol ve organizasyonunu mümkün kılan Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemi, Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) ve Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesine (LRIT) yönelik sistemler kurulmuştur. Bu alanda yapılanları 1-Türk boğazları gemi trafik hizmetleri sistemi projesi, 2-Gemi trafik yönetim sistemi

projesi, 3-Otomatik tanımlama sistemi (ots) projesi, 4- İstanbul liman başkanlığı yerel trafik izleme sistemi projesi, 5- Uzak mesafeden gemilerin tanımlanması ve takibi sistemi (lrıt) projesi şeklinde özetlemek mümkündür (URL 14).

Diğer bir proje limanların şehirlerin merkezlerinde sınırlı sahalarda hizmet vermek zorunda kalmalarından ve yine limandaki faaliyetlerden kaynaklanan kirliliklerin insan yaşamına olumsuz etkilerinden dolayı hayata geçirilmiş olan projedir ve "Yeşil Liman" (Green Port)" olarak adlandırılmıştır (URL 15).

5.3.3.2. Gemi ve Filo Sayısı

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle toplam 495 adet geminin 276 adedi ithal, 219 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5,2 milyon, inşa gemilerin ise 1,3 milyondur (İMEAK, 2023:85).

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 495 adet geminin %20'sini kuru yük gemileri, %13,7'sini kimyevi madde tankerleri, %10,1'ini konteyner gemileri, %8,3'ünü deniz araçları ve %7,9'unu dökme yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %40'lık bölümünü oluşturur (İMEAK, 2023: 85).

1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin yıllara göre değişimi incelendiğinde, 1999 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo kapasitesi 9,6 milyon DWT olup, bunun %90,5'i Türk Bayraklı, %9,5'i ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2023 yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemiler bazında kapasitesi 38,1 milyon DWT'nin %14,3'ü Türk Bayrağında, %85,7'si ise yabancı bayrakta yer almıştır. 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2022 yılı başından 2023 yılı başına kadar %24,2'lik bir artış gerçekleşmiştir (Tablo 7).

2023 yılı itibariyle Türkiye (1000 GT ve üzerindeki gemiler), 345'i Türk Bayraklı, 1697'si yabancı bayraklı gemi varlığıyla dünyada 14. sıradadır. 2023 yılı başı itibariyle, Türkiye'nin millî bayraktaki gemi oranı adet bazında %20,3 ve yabancı bayrakta %79,7'dir. DWT olarak oranı ise millî bayrakta %14,3 ve yabancı bayrakta %85,7'dir. 30 Ülkenin DWT olarak %23,1'i millî bayraklarında, %76,9'u ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır. Bu sıralamada Türkiye'nin 38.000 DWT'luk toplam yükleme değeri ile 277.000 TEU'luk toplam konteyner elleçleme değeri de belirleyicidir. Zira ilk sırada yer alan Yunanistan ise toplam 5186 gemi sayısıyla birlikte, 424.893.000 DWT'luk yükleme, 1.986.000 TEU'luk da konteyner elleçleme değerine sahiptir (Tablo 7).

Tablo 7. 2023 Yılı İtibariyle Millî ve Yabancı Bayraktaki Gemilerin Ülkelere Göre Dağılışı (1000 GT ve Üzeri)

ÜLKELER	MİLLİ BAYRAK				YABANCI BAYRAK				TOPLAM FİLO				Y.B. DWT %
	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	86,8
Yunanistan	602	56.196	40	16,2	4584	368.697	1946	12,8	5.186	424.893	1.986	13,2	68,5
Çin	4.931	115.841	1.016	12,8	3.349	252.011	3.237	13,2	8.280	367.851	4.253	12,9	68,5
Japonya	896	37.718	308	12,4	3.359	214.027	1.975	8,3	4.255	251.745	2.283	9,2	85,0
G.Kore	742	15.566	328	18,1	923	83.662	641	11,7	1.665	99.227	969	14,5	84,3
Almanya	148	6.689	531	19,5	2.092	70.069	2.926	14,4	2.240	76.758	3.457	14,7	91,3
Norveç	665	16.786	85	16,2	1.032	59.642	439	15,3	1.697	76.427	524	15,6	78,0
Singapur	702	25.838	338	11,1	856	42.927	637	14,7	1.558	68.764	975	13,0	62,4
Tayvan	135	6.448	252	16,2	884	53.181	1.391	12,5	1.019	59.628	1.643	13,0	89,2
Hong Kong	471	23.553	149	10,8	780	34.093	84	19,2	1.251	57.647	233	16,1	59,1
ABD	206	5.718	86	24,7	965	51.377	145	14,9	1.171	57.095	231	16,6	90,0
İtalya	375	6.865	68	21,5	807	45.968	2.530	15,4	1.182	52.837	2.598	17,3	87,0
İngiltere	162	6.457	197	14,5	674	36.596	956	13,0	836	43.054	1.152	13,3	85,0
Danimarka	363	21.099	1.300	15,5	435	21.262	1.282	14.8	798	42.361	2.582	15,1	50,2
Türkiye	345	5.447	70	22,5	1.352	32.649	207	21,1	1.697	38.096	277	21,4	85,7

Kaynak: İMEAK, 2023:102-104. (URL 16.). https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/filo-istatistikleri

Dünya Deniz Ticaret Filosunun 300 GT ve üzeri kırk ülke (bayrak) bazında sıralamasına göre dünya filosunun DWT olarak %17,1'ini bünyesinde bulunduran Liberya 1. sırada, %16,5'ini bünyesinde bulunduran Panama 2. sırada, %13,5'ini bünyesinde bulunduran Marshall Adaları ise 3. sırada yer almaktadır. Bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 160 ülke bazında 60.004 adet gemi ile 2.166.510.000 DWT ve 1.452.834.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %7,4 oranda artış ile Türkiye 32'inci sıraya yükselmiştir (İMEAK, 2023: 105-106).

5.3.3.3. Tersane ve Gemi Geri Dönüşüm Tesisi

Türkiye'de faal tersane ve gemi söküm tesislerine ilişkin 2003 ile 2022 yılları arasında kıyaslama yapıldığında başlangıçta 37 olan tersane sayısı, 2022 yılında %127 artışla 84'e yükselmiştir. 2003 yılında 37 adet tersane 550.000 DWT kapasiteye sahipken, 2022 yılında 84 adet tersane 4,74 milyon DWT proje kapasitesine ulaşılmıştır. Tersaneler, İstanbul (28 adet), Yalova (30 adet), Zonguldak (9), İzmit (5), Çanakkale (1) adet olmak üzere başta Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşırken, yine Samsun (1), Ordu (1), Trabzon (3) adet olmak üzere Orta ve Doğu Karadeniz illerinde faaliyet gösterirler. Akdeniz kıyılarında ise Adana (1) ve Hatay'da (1) olmak üzere sadece iki tersane üretime katkı sağlamaktadır. Yine bunlara ek olarak Aliağa Bölgesi'nde 23 adet geri dönüşüm tesisini de belirtmek gerekir (İMEAK, 2023:186-187).

Türkiye, Akdeniz havzasında deniz, kum, güneş turizminde önde gelen destinasyonlardan olması nedeniyle yat ve kruvaziyer limanları bakımından da değerlendirilmesi gereken ülkeler arasındadır. Zira Akdeniz'deki yat ve kruvaziyer güzergâhları göz önüne alındığında Doğu Akdeniz kıyı ve limanlarıyla birlikte Ege, Marmara ve Karadeniz kıyı ve limanları bu güzergâhların durak noktalarıdır. Günümüzde Türkiye'de kamu ve özel sektöre ait işletilmekte olan 62 adet yat limanı bulunmaktadır. Denizde mevcut yat bağlama kapasitesi 18.545 yat olup, inşaatı devam eden ve planlanan yat limanları ile 2023 yılında 30.000 yat bağlama kapasitesine ulaşılması hedeflenmektedir. Tekne İmal ve Çekek Yeri sayısı ise (hem kapsam içi hem de kapsam dışı dâhil) 2015 yılında 772 iken, 2022 yılında %19 artarak 917 tesise yükselmiştir (İMEAK, 2023:188).

5.4. Deniz Yetki Alanlarının Belirlenmesine Yönelik Girişimler

Türkiye'de hem askerî hem de sivil denizcilik anlamında ihtiyaç duyulan deniz gücünü inşa etmenin olmazsa olmazlarından biri de deniz yetki alanlarının belirlenmesi ve bunlara yönelik sözleşmelerin/anlaşmaların hayata geçirilmesidir. Bu süreç, Türkiye'nin çevresindeki denizlerde siyasî ve iktisadî egemenlik

alanlarının belirlenmesi, pekiştirilmesi anlamını taşımaktadır ki, bu da önemli ölçüde uluslararası deniz hukukunun kapsamındadır. Hâl böyle ise deniz yetki alanları nedir sorusunu cevaplamakla işe başlayabiliriz.

Deniz ve denizcilik tarihinde deniz ticareti, balıkçılık gibi sebeplere dayalı olarak devletler arasında deniz egemenliğine yönelik mücadeleler her dönemde varlığını sürdürmüştür. Ancak 20. yüzyılın ortalarına kadar devletlerin denizler üzerinde kesin kurallarla ve ölçülerle belirlenmiş egemenlik haklarından söz etmek mümkün değildi. Burada kastedilen, devletlerin egemenlik iddiasında bulundukları denizlerde münhasır haklar sağlayan karasuları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge (MEB) gibi kavramların 1945 yılından sonra ortaya çıkmaya başladığı gerçeğidir. Bu tarihte ABD Başkanı Henry S. Truman'ın ABD'nin kıyılarına yakın alanlarında toprak altı ve deniz yataklarındaki doğal kaynaklar üzerinde haklarının olduğunu iddia eden bildirisiyle birlikte uluslararası siyasetin gündemine giren kıta sahanlığı kavramı hızlı bir şekilde karşılık bulmuş ve yaygınlaşmıştır. ABD'nin kıta sahanlığı uygulaması kısa zamanda Güney Amerika ülkelerinde de karşılık bulunca zamanla doğan bazı ihtilafları ortadan kaldırmak amacıyla münhasır ekonomik bölge (MEB) kavramının Deniz Hukuku konferansları ve sözleşmelerinde ortaya çıktığını söylemek mümkündür. 1945'li yıllardan günümüze kadar geçen sürede uluslararası deniz hukuku çerçevesinde oluşan yasal yapı ve hukukî kavramlar deniz yetki alanlarının sınırlandırılması hukuku kapsamında ele alınmaktadır.

Deniz hukuku ile ilgili hukuk metinlerinin evrensel planda ilk defa derlenip ve formüle edilmesi, 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'yle başlamıştır. Bunlar *Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme,* olmak üzere dört temel konuyu düzenlemektedir. Bu sözleşmelere ilaveten deniz hukuku sözleşmelerinin en kapsamlısı *1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*'dir. 1974 yılında Karakas'ta toplanan III. Deniz Hukuku Konferansı çalışmalarına 1982 yılına kadar devam etmiştir. Neticede o güne kadar yapılmış olan çok taraflı uluslararası düzenlemelerin en kapsamlısı olan 1982 sözleşmesi, günümüz hukukunu ifade eder ve deniz hukukunun kaynakları arasında ilk başvurulanıdır (Gündüz, 1998: 347-555'den aktaran Yaycı, 2022:7).

Bu bağlamda 1982 yılından itibaren deniz yetki alanları ve denizcilik adına uluslararası düzeyde ortak paydanın büyümesi literatürün ve kavramların da büyümesine yol açmıştır. Elbette ki burada devletlerin eski dönemlere nazaran araştırma yapma ve ekonomik olarak deniz ve deniz tabanlarından yararlanmak için

deniz yetki alanlarını genişletmeye yönelik girişimlerinin artması ve çeşitlenmesi de bunda etkilidir.

Türkiye özelinde de denizlere yönelik sivil ilginin artışında yine 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin etkin olduğunu söylemek mümkündür. Zira 1978 tarihinde SSCB ile Türkiye arasında Kıta Sahanlığını Sınırlandırma anlaşması olsa da, Türkiye 1986 yılında herhangi bir sınırlandırma anlaşması yapmadan Karadeniz'de 200 millik bir sahada Münhasır Ekonomik Bölge ilan etmiştir (Yaycı, 2019:38).

Yine 2000'li yıllara kadar Türkiye'deki denizcilik literatüründe en fazla odaklanılan konulardan biri Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasındaki ada, adacık ve karasularına yönelik meseleler olmuştur. 2000'li yıllardan itibaren Türkiye'nin denizler üzerindeki haklarına dair bilincinin ve ihtiyaçlarının artmaya başlaması bu yönde askerî, hukukî ve akademik bir literatür ve kavramlar havuzunun başlangıcını oluşturmuştur. Nitekim bu çalışmalar 'mavi vatan' doktrini olarak kavramsallaştırılan ve Türkiye'nin deniz egemenliği, deniz yetki alanlarının tanımlanmasına yönelik bir dizi kavramın doğmasına, tanınmasına ve yine bu alanda ulusal ve uluslararası yasal ve operasyonel çalışmaların yapılmasına da neden olmuştur. 'Mavi Vatan' doktrini kapsamında yer alan ve yeniden tanımlanarak farkındalık oluşturulan belli başlı kavramları *kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge, karasuları, bitişik bölge, iç sular, dış sular, esas hat,* uluslararası deniz hukukunun ilgili mahkeme kararlarından kaynağını alan; *hakkaniyet* prensibinin yanı sıra *orantılılık, kapatmama* ve *coğrafyanın üstünlüğü* şeklinde sıralamak mümkündür (Yaycı, 2022:229).

Türkiye'de bugüne kadar geçen süre içerisinde bu çalışmalarla ilişkili olarak 462.000 km^2'lik deniz yetki alanı belirlenmiş (Harita 2) ve Libya başta olmak üzere Doğu Akdeniz'e kıyısı olan bazı devletlerle de sınırlandırma anlaşmaları yapılmıştır. Çok daha önemlisi deniz yetki alanları, mavi vatan ve denizcilik üzerine belirgin bir düzeyde farkındalık oluşturmuştur. Zira hem teorik çerçeveye bağlı olarak denizlere yönelik ilginin oluşturulması hem de doğrudan Türkiye'nin denizlerdeki egemenlik alanlarının kesinleşmesi noktasında literatürün ve sahada yapılanların paha biçilemez olduğunu söylemek mümkündür. Gelecekte Türkiye'deki denizcilik kültürü ve deniz gücünün inşasında bu temelin önemli rol üstleneceği ön görülebilir.



Harita 2. İlan Edilmiş ve İlan Edilmesi Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan) Haritası (Yaycı, 2022:303)

Türkiye 2018 yılından itibaren aktif olarak Akdeniz ve Karadeniz'de deniz altı zenginlik kaynaklarının araştırılmasına yönelik faaliyetlere başlamıştır. Günümüzde 4 sondaj gemisi, 2 sismik arama gemisiyle operasyonel boyutta arama ve sondaj çalışmalarını sürdürmektedir. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) denetiminde olan bu 4 sondaj gemisi, Karadeniz'de Sakarya gaz sahası ile Akdeniz'de Taşucu'ndaki kuyularda sondaj çalışmalarını sürdürmektedir (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. Karadeniz'de Sakarya Gaz Sahasındaki Kuyulardaki Çalışmalar (URL 17). (https://tp-otc.com/surdurulebilirlik/sakarya-gaz-sahasi-hakkinda/)

Sonuç ve Öneriler

Günümüzde deniz gücü kavramı sadece güvenlik ekseninde düşünülse dahi, bu eksende deniz gücünün sadece savaş gücü boyutunda kalamayacağı ve böylece ordudan ibaret olmadığı tartışma götürmez bir olgu haline gelmiştir. Hâl böyle iken, ne yazık ki Türkiye'de bu alanda günümüze kadar yapılanlar göz önüne alındığında meselenin zihinlerde donanma ile güç bağlamından çok öteye geçemediği sonucuna ulaşmak da mümkündür. Reel olarak deniz gücü, siyasî ve güvenlik bağlamıyla askerî-donanmanın vazgeçilemez ağırlığıyla inşa edilse de, aynı zamanda deniz ticaretine dayalı bir iktisadî yapı ve ilişkiler ağını kuracak, sürdürecek, geliştirecek denizci devlet-millet kültürüyle tanımlanır.

Türkiye, konumu ve coğrafi özellikleri itibariyle denizci bir ülke olma potansiyelinin çok ötesinde denizci bir ekonomiyi ve denizci bir kültürü inşa etmek zorunda olan bir ülkedir. Bu coğrafyada siyasî coğrafya, jeopolitik bağlamda beka sorunu yaşamadan, Akdeniz havzası ve çevre denizlerde kalıcı bir güç olabilmenin yolu güçlü bir donanmayla birlikte denizci bir yaşam tarzı ve ekonomiyi inşa etmekten geçmektedir. Ancak bu zorunluluğa rağmen günümüze kadar kalıcı bir deniz gücüne yönelik yani sivil denizciliği temel alan iktisadî yapıyı hedefleyen politikaları oluşturmak ve onları işler hale getirmek mümkün olmamıştır. Bugün dahi detaylarıyla belirlenmiş ve programlanmış reel stratejileri içeren 'millî strateji' seviyesinde tanımlanabilecek bir hedef ya da hedefler zinciri görmek söz konusu değildir. Metnin diğer bölümlerinde belirtildiği üzere 2000'li yıllardan itibaren Türkiye'de denizcilik kültürünün inşasına yönelik bazı değer arz eden girişimler söz konusu olsa da bunlar denizci devletlerle karşılaştırıldığında istenilen ve beklenilen seviyede değildir.

Türkiye'de son yıllarda üretilen literatür göz önüne alındığında, sivil denizcilik kültürünün dolayısıyla denizci iktisat kültürünün inşasının önemli olduğunu ve bu kültürlerin taşıdığı siyasî değeri vurgulayan çalışmalar artış eğilimindedir. Yine coğrafi şartlar ve tarihî geçmiş göz önüne alındığında Türk deniz gücünün beklenilen ve arzu edinilen seviyeye çıkamamasında kültürel zemindeki eksikliklerin başat rolünü kabul eden görüş ve kanaatler de artmaktadır. Literatür kültürel bir sorunsallıktan açık bir şekilde bahseder seviyeye gelmiştir. Bilinç oluşumuna giden yolda tüm bunlar yeterli değil ancak umut vericidir.

Türk deniz gücüne yönelik araştırmaların artması ve böylece araştırmanın içerisinde de ifade edildiği üzere özellikle sivil denizcilik literatürünün genişlemesi önemlidir. Mevcut literatür göz önüne alındığında denizcilik kültürünün yaygınlaşması adına ortak görüşlerin oluşmaya başladığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bundan sonraki araştırmaların gerek kültürün oluşturulması gerekse zenginleştirilmesi adına neler yapılabileceğini temel alarak daha alt bileşenlerin

özelliklerine yönelik olması gerektiği kanaatindeyiz. Yine denizci bir iktisadî yapının inşası adına iktisat alanında hem teorik ve kavramsal hem de saha temelli olmak üzere daha spesifik araştırmalara ihtiyaç olduğu düşüncesindeyiz. Hatta Türkiye'de deniz eksenli ekonomik yatırımlara dair iktisadî modellemelere dayanan araştırmaların katkı sağlayacağını belirtmek mümkündür.

Türkiye'deki denizcilik sektörü, diğer sektörlere kıyasla ülke ekonomisi içerisinde önemli bir yere ulaşmamıştır. Denizcilikle ilişkili sektörlerin iktisadî olarak ağırlığı artmadığı sürece, insanların yaşamında yer etmesinin de mümkün olması beklenemez. Kültürel anlamda mesafe almanın en kaçınılmaz yolu, denizciliği iktisadî olarak Türkiye ekonomisi içerisinde daha ağırlıklı bir yere getirmekten geçmektedir.

Denizci bir kültürün varlığına işaret eden en bariz parametrelerden biri sivil kurumsal yapılar ve örgütlerin sayısı, işleyişi ve hitap ettikleri nüfus kitlesinin büyüklüğüdür. Bu araştırmada üye sayılarına dair bir tespit yapmak mümkün olmamıştır ancak Türkiye'de bu yöndeki STK vb. örgütlenmeler gerek sayı gerekse hitap ettiği kesim itibariyle oldukça sınırlı düzeyde kaldığı için toplumsal etki derecesi olarak daha başlangıç aşamasındadırlar. Nitekim birçoğu devlet kurumlarına bağlı olarak faaliyet göstermekte olup, oluşumları ve kaynakları itibariyle doğrudan halk temelli değildirler, sivil ihtiyaçlar ve inisiyatifler çerçevesinde ortaya çıkmamışlardır. Bu da denizciliğin hem Türkiye ekonomideki hem de yaşam içerisindeki yerinin daha derinleşmediğini gösterir niteliktedir.

Yine, Türkiye'de deniz gücü tarih boyunca sadece askerî kanatla var olduğu ve öyle anlaşıldığı için, denizcilik müzeleri de genellikle askerî içeriği ağır basan bir tarzda vücut bulmuşlardır. Sivil denizciliği ön plana alan müzelerin de yaygınlaşması gelecek nesilleri denizcilik hedeflerine yönlendirmek babında önemlidir. Zira deniz gücü inşa etmek noktasında Türkiye'de eksik olan askerî denizcilik değil, sivil denizciliktir. Müzelerin çeşitlenmesi hususunda çalışmalara ihtiyaç vardır. Sivil denizciliği temsil eden içerikle özellikle ticari gemilerin replikalarının kullanıldığı yeni müzelerle çeşitlendirilme yoluna gidilebilir.

Öte yandan gemi ve diğer denizcilik araç ve gereçleri millî kimliği de yansıtan tasarım özelliklerine de sahiptirler. Dolayısıyla böyle tasarım örneklerinin de müze sergi ortamına taşınması ilham verici olabilir. Denizcilik müzelerinde dikkat çeken sivil denizcilik hikâyelerinden ve denizcilerin hayatına dair mizansenlerden oluşan ilgi çekici içerikler hazırlanabilir. Yine gemi müzelerin yanında batık bölgelerinin, kıyıdaki kalelerin, deniz fenerlerinin de müze mekânlarına dönüştürülmesi bu konuda etkili olabilir. Tarihî tersanelerin ve havuzların mizansen ya da canlandırmalarla turizm ve kültür hayatının içerisine dâhil edilmesinin önemli olacağı kanaatindeyiz.

Türkiye'de sivil örgütlenmeye dair en önemli sorun, bazı yapıların politize olarak marjinal ideolojik hareketlere doğrudan bağlanma eğilimi göstermeleridir. Bu da STK'ların zamanla amaçlarından kopmalarına ve sağlanacak müspet sonuçlardan kamunun mahrum kalmasına neden olmaktadır.

Eldeki araştırma, Türkiye'de deniz gücünün inşasına dair son yıllardaki jeokültürel ve jeoekonomik girişimleri değerlendirmeye yönelik olarak hazırlanmıştır. Çalışmada özellikle Cumhuriyet Türkiye'si baz alınmış ve özellikle 2000'li yıllardan sonrası üzerinde durulmuştur. Ancak kabul etmek gerekir ki, tarihî arka planın ve bununla ilişkili olarak Türk denizcilik kültür mirasını ortaya koyan çalışmaların yanında, bundan sonra özellikle eksik olduğunu düşündüğümüz deniz kültürünün inşası bağlamında jeokültürel bileşenlerin, bunlara dair kavramların tespitine yönelik daha kapsamlı araştırmalara ihtiyaç vardır. İhtiyaç duyulan yeni araştırmalara ön ayak olması dilekleriyle.

KAYNAKÇA

As, E. (2013). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960). Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Aydın, M. A. (2021). "Kânûn-ı Esâsî" maddesi. TDV İslâm Ansiklopedisi, c. 24, s. 328-330, İstanbul https://islamansiklopedisi.org.tr/kanun-i-esasi, Erişim Tarihi: 09.09.2023).

Barlas, D. & Güvenç, S. (2014). Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti (1923-1939), Orta Büyüklükte Devlet Diplomasisi ve Deniz Gücünün Sınırları. (Çev. Barış Cezar). İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları.

Bates, Daniel G. (2009). 21. Yüzyılda Kültürel Antropoloji: İnsanın Doğadaki Yeri. (Çev. S. Aydın) İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları. 265 Bilgi ve Toplum 6.

Baudrillard, J. (1997). Tüketim Toplumu. (Çev. Hazar, Deliceçaylı & Ferda, Keskin). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Beşirli, M. (2004). Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Donanması. *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, XI(25), s.243-274.

Bocock, R. (1993). Tüketim. (Çev. İrem, Kutluk). Ankara: Dost Kitabevi.

Bostan, İ. & Özbaran, S. (2009). Giriş. İ. Bostan & S. Özbaran. (Eds.) içinde, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*. (ss.11-16). İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

Bostan, İ. (2008). Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği. İstanbul: Kitap Yayınevi.

Bostan, İ. (2019). Osmanlı Deniz Ticareti. İstanbul: Küre Yayınları.

Bostan, İ. Osmanlı Denizcilik Tarihi. http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/tarih_ao/odtarihi. Pdf 15.07.2023.

Chung, J. W. (2015). Global Economic Disparity A Dynamic Force in Geoeconomic Competition of Superpowers. United States of America: Published by Lexington Books.

Çetin, A., (1996). "Garp Ocakları" maddesi. TDV İslam Ansiklopedisi. İstanbul: https://islamansiklopedisi.org.tr/garp-ocaklari, 382-386.

Çetin, B. & Gün, İ. (2015). Türkiye'ye Göçen Özbeklerde İktisadi Kültür ve Adaptasyon Süreci: Ovakent Örneği (Hatay). S. Zaman & O. Coşkun (Eds.) içinde, *Coğrafyaya Adanmış Bir Ömür Prof. Dr. Hayati Doğanay* (ss.535-570). Erzurum: Atatürk Üniversitesi Yayınları-Pegem Akademi.

Çetin, O. (2012). Denizci Türkiye İçin Yol Haritası. İstanbul: Dönence Yayınevi.

Davutoğlu, A. (2014). Stratejik Derinlik, Türkiye'nin Uluslararası Konumu. İstanbul: Küre Yayınları.

Diesen, G. (2021). Europe as the Western Peninsula of Greater Eurasia Geoeconomic Regions in a Multipolar World. UK,London: The Rowman & Littlefield Publishing Group, Inc. Lanham .

Doğan, N. Kula, F. Öcal, M. & Çelenk, A. A. (2007) Bugünün ve Geleceğin Türkiyesi. N. Doğan, F. Kula, M. Öcal (Eds.) içinde, *Türkiye'nin Jeoekonomik ve Jeopolitikası, Türkiye Geleceğin Neresinde?* Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.

Friedman, G. (2021). Gelecek 100 Yıl, 21. Yüzyıl İçin Öngörüler. (Çev. İbrahim Şener-Enver Günsel). İstanbul: Pegasus Yayınları.

Güvenç, B. (1979). İnsan ve Kültür. İstanbul: Remzi Kitabevi.

Haviland, William, A. Prins, Harald, E. L. Walrath, D. & Mcbride, B. (2008). Kültürel Antropoloji. (Çev. İnan Deniz Erguvan Sarıoğlu). İstanbul: Kaknüs Yayınları.

İlgürel, M. (2001). Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri. *Belleten,* 65(243), 637-654. *doi:10.37879/belleten.2001.637.*

İlhan, S. (1999). Dünya Yeniden Kuruluyor, Jeopolitik ve Jeokültürel Tartışmalar. Ankara: Ötüken Neşriyat.

İMEAK Deniz Ticaret Odası, (2023). *Denizcilik Sektör Raporu*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/turk-denizcilik-sektoru-ekonomik-deger-ve-istihdam-envanteri Erişim Tarihi: 10.09.2023.

İnalcık, H. (1992). The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and the Crusades. içinde, *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire Essays on Economy and Society, Bloornington*. (ss.309-341).

Karakaya, M. (2016). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Deniz Ticaret Mekteplerinin Gelişimi. Marmara Üniversitesi (Dü.), Montrö Anlaşması'nın 80. Yılında Türk Boğazları, Marmara Denizi ve İstanbul. Marmara Üniversitesi, VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı içinde, (ss.116-137). 27-28 Mayıs, İstanbul.

Mahan, A. T. (2011). Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783. İMEAK Deniz Ticaret Odası, Karadeniz Kitap Ltd. İstanbul.

Stavridis, J. (2021). Deniz Gücü: Okyanusların Tarihi ve Jeopolitik Önemi. İstanbul: Epsilon Yayınevi.

Şahin, M. T. (2019). Bilgi Yoğun İş Hizmetlerinin Yer Seçim Tercihleri ve İnovasyon Dinamikleri: Ankara Metropol Kenti Örneği. İstanbul: İktisadî Araştırmalar Vakfı.

Tarakçı, N. (2009). Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Denizci Stratejinin Tarihi Analizi. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

Till, G. (2009). Seapower A Guide for the Twenty-First Century. London and Newyork: Routledge Taylor&Francis Group,

Türedi, O. (2020). Türk Denizcilik Gücü ve Politikaları, Emniyet-Güvenlik-Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikalarının Denizcilik Gücüne Etkisinin Analizi. İstanbul: İle Yayınları.

Wallerstein, I. (1993). Jeopolitik ve Jeokültür, Değişmekte Olan Dünya Sistem üzerine Denemeler. İstanbul: İz Yayıncılık.

Wallerstein, I. (2014). Dünya-Sistemleri Analizi: Bir Giriş. İstanbul: Bgst yayınları.

Yaycı, C. (2019). Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Kavramı. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

Yaycı, C. (2021). Soru ve Cevaplarla Montrö Nedir, Ne Değildir? İstanbul: Girdap Kitap.

Yaycı, C. (2022). Mavi Vatan: Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı. Türkiye'nin Denizlerdeki Misak-ı Milli'si Blue Homeland A Book of a Map and a Doctrine. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü. DOI: 10.26650/B/SS25.2022.01.

İnternet

URL 1. Türkiye Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.3.815.pdf Erişim Tarihi: 13.07.2023.

URL 2. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Kalkinma_Plani_Birinci_Bes_Yillik_1963-1967.pdf Erişim Tarihi: 22.09.2023.

URL 3. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Ikinci_Bes_Kalkinma_Plani-1968-1972.pdf Erişim Tarihi: 23.09.2023.

URL 4. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Yeni-Strateji-ve-

Kalkinma-Plani_Ucuncu-Bes-Yil_1973_1977.pdf Erişim Tarihi: 23.09.2023.

URL 5. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Dorduncu-Bes-Yillik-Kalkinma-Plani_1979_1983.pdf 23.09.2023.

URL 6. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Besinci-Bes-Yillik-Kalkinma-Plani-1985-1989.pdf 23.09.2023.

URL 7. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Altinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1990-1994.pdf 23.09.2023.

URL 8. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı https://www.sbb.gov.tr/wp content/uploads/2022/07/Yedinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-1996-2000.pdf 23.09.2023.

URL 9. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı https://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/8-9-10-11 Erişim Tarihi: 20.09.2023.

https://www.sbb.gov.tr/wpcontent/uploads/2022/07/Uzun_Vadeli_Strateji_ve_Sekizinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-2001-2005.pdf, Erişim Tarihi: 20.09.2023.

https://www.sbb.gov.tr/wp-ontent/uploads/2022/07/Dokuzuncu_Kalkinma_Plani-2007-2013.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2023.

https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Onuncu_Kalkinma_Plani-2014-2018.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2023.

https://www.sbb.gov.tr/wp-ontent/uploads/2022/07/On_Birinci_Kalkinma_Plani-2019-2023.pdf Erişim Tarihi: 20.09.2023.

URL 10. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü, https://denizcilik.uab.gov.tr/kurum-hakkinda Erişim Tarihi: 05.07.2023.

URL 11. World Shipping Council, https://www.worldshipping.org/top-50-ports, Erişim Tarihi: 15.09.2023.

URL 12. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğühttps://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/konteyner-istatistikleri Erişim Tarihi:07.09.2023.

URL 13. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü, https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/konteyner-istatistikleri Erişim Tarihi: 07.09.2023.

URL 14. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü,

https://denizcilik.uab.gov.tr/ /deniz-trafigini, Erişim Tarihi: 07.09.2023.

URL 15. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü,

https://denizcilik.uab.gov.tr/yesil-liman, Erişim Tarihi: 07.09.2023.

URL 16. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/filo-istatistikleri, Erişim Tarihi: 06.09.2023.

URL 17. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı

https://tp-otc.com/surdurulebilirlik/sakarya-gaz-sahasi-hakkinda/ Erişim Tarihi: 21.09.2023.