

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

DOKTORA PROGRAMI

**21. YÜZYILDA DENİZLERİN VE DENİZ GÜCÜNÜN ARTAN ÖNEMİ KAPSAMINDA
TÜRKİYE'NİN DENİZ STRATEJİSİ: BİR DENİZ GÜCÜ ANALİZ MODEL ÖNERİSİ**

DOKTORA TEZİ

Eda TUTAK

KASIM - 2021

TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

DOKTORA PROGRAMI

**21. YÜZYILDA DENİZLERİN VE DENİZ GÜCÜNÜN ARTAN ÖNEMİ KAPSAMINDA
TÜRKİYE'NİN DENİZ STRATEJİSİ: BİR DENİZ GÜCÜ ANALİZ MODEL ÖNERİSİ**

DOKTORA TEZİ

Eda TUTAK

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Gökhan KOÇER

KASIM - 2021

TRABZON

BİLDİRİM

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca KTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu'na uygun olarak hazırlanan bu çalışmada yararlanılan kaynakların tümüne eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

Eda TUTAK

05.11.2021

ÖNSÖZ

XXI. yüzyılda dünyada bulunan kıt kaynakların giderek azalması, hızla yayılan teknolojik ilerleme ve büyüyen ekonomik entegrasyon denizleri birbirine bağımlı bir dünyanın rekabet alanları haline getirmiştir. Bu kapsamda denizlerin öneminin ne yönde değiştiğini tespit etmek, toplumların denizlerdeki hak ve menfaatlerini hem tarihsel hem de güncel gelişmelere bağılı olarak ortaya koymak ülkelerin güvenlik ve refahıyla birlikte anılan deniz gücü ve stratejilerinin analiz edilmesinde önemli bir role sahiptir. Denizler üzerinde devletlerin ekonomik çıkarları ve politikaları ile güvenlik ve savunma gereksinimlerinin iç içe geçmiş yapısı bu alanda çok boyutlu, kapsamlı bir analiz ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır.

Bu Çalışma'nın amacı genel olarak denizlerin ve deniz gücünün XXI. yüzyılda değişen önemini ve dünyada önemli deniz gücüne sahip devletlerin deniz stratejilerini tespit etmek, özelde Türkiye'nin XXI. yüzyıl deniz gücü ve stratejisini analiz ederek en nihayetinde bir deniz gücü analiz modeli önerisinde bulunabilmektir. Bu bağlamda Çalışma'da öncelikle denizcilik gücü, deniz gücü, deniz kuvveti kavramları açıklanmış ve alandaki önemli teorisyenlerin fikirlerine yer verilmiştir. Deniz gücü kavramı askeri ve ekonomik olmak üzere ikili bir ayrımla detaylandırılmış, böylece bir taraftan denizlerin toplumlara sağladığı ekonomik imkanlar ele alınırken diğer taraftan ülke savunma ve güvenliği bağlamında donanmaların ortaya çıkışı ve deniz kuvvetleri incelenmiştir.

Bu Çalışma'da, deniz gücü kavramı askeri ve ticari olmak üzere iki boyutta analiz edilmiş, oluşturulan bu iki boyutlu çerçeve aracılığıyla XXI. yüzyıl Türk deniz gücü incelenmiştir. Daha sonra önemli uluslararası aktörlerin ve Türkiye'nin XXI. yüzyıl deniz stratejileri üzerinde durulmuş ve son olarak devletlerin deniz gücü analizinde kullanılabilecek bir model önerisinde bulunulmuştur. Bu kapsamda Çalışma'ya ilgili alandaki akademisyen, meslek mensubu, devlet kurumları ve sektör temsilcilerinden oluşan uzman grubun görüş, bilgi ve tecrübeleri çok kriterli karar verme yöntemlerinden biri olan AHP (Analytic Hierarchy Process) Yöntemi ile aktarılmıştır.

Bu Çalışma'nın her aşamasında kıymetli bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım danışmanım Sayın Prof. Dr. Gökhan KOÇER'e ve Sayın Prof. Dr. Süleyman ERKAN'a teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	IV
İÇİNDEKİLER	V
ÖZET.....	IX
ABSTRACT	X
TABLolar LİSTESİ.....	XI
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XIII
GRAFİKLER LİSTESİ.....	XIV
KISALTMALAR LİSTESİ.....	XV
GİRİŞ	1-3

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DENİZLERİN ÖNEMİ VE DENİZ GÜCÜ KAVRAMI.....	4-60
1.1. Denizlerin Önemi	4
1.1.1. Alfred Thayer Mahan: Deniz Hâkimiyet Teorisi	11
1.1.2. Julian Stafford Corbett: Deniz Stratejisinin Prensipleri	13
1.1.3. Liu Huaqing: Çin Deniz Stratejisi.....	15
1.2. Denizcilik Gücü	16
1.2.1. Deniz Gücü	18
1.2.1.1. Deniz Gücünün Unsurları	23
1.2.1.1.1. Coğrafi Konum.....	24
1.2.1.1.2. Fiziki Yapı.....	26
1.2.1.1.3. Arazinin Büyüklüğü	26
1.2.1.1.4. Nüfus Sayısı	26
1.2.1.1.5. Halkın Karakteri	27
1.2.1.1.6. Hükümetin Karakteri ve Politikası	27
1.3. Deniz Gücünün Ekonomik Boyutu	27
1.3.1. Deniz Ticareti.....	31
1.3.1.1. Deniz Ticareti ve Ekonomik Büyüme	32
1.3.2. Yük ve Yolcu Taşımacılığı	35
1.3.3. Deniz Doğal Kaynaklarının Kullanımı	39
1.3.3.1. Canlı Kaynaklar	40
1.3.3.2. Enerji Kaynakları.....	41

1.3.4. Ekonomik Faaliyetlerin Merkezi: Limanlar.....	43
1.3.5. Gemi İnşa Sanayi.....	45
1.3.6. Mavi Ekonomi	47
1.4. Deniz Gücünün Askeri Boyutu.....	49
1.4.1. Donanmaların Ortaya Çıkışı	51
1.4.2. Donanmaların Savaş Dışı Kullanımları	53
1.4.2.1. Ganbot Diplomasi.....	53
1.4.2.2. Donanma Diplomasisi	54
1.4.3. Deniz Kuvvetleri.....	56

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRKİYE’NİN 21. YÜZYIL DENİZ GÜCÜ.....	61-128
2.1. Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Gücü’nün Düşünsel Arka Planı.....	61
2.1.1. Mustafa Kemal ATATÜRK’ ün Deniz Stratejisi	62
2.1.2. “Mavi Vatan” Doktrini	64
2.2. Türkiye’nin 21. Yüzyıl Kritik Milli Güç Unsuru: Deniz Gücü.....	67
2.3. 21.Yüzyıl Türk Deniz Gücünün Askeri Boyutu.....	69
2.3.1. 21. Yüzyıl’da Türk Deniz Kuvvetleri	69
2.3.1.1. Tarihsel Arka Planı.....	70
2.3.1.2. Varlık Nedeni ve Temel Prensipleri	74
2.3.1.3. Teknolojik İlerleme, Fiziksel Kapasite ve Harekât Kabiliyeti.....	76
2.3.1.4. Milli ve Yerli Unsurlarla Gerçekleştirilen Projeler	84
2.3.1.5. Türk Deniz Kuvvetlerinin Güvenlik ve Savunma Açısından Önemi	87
2.3.1.6. Türk Deniz Kuvvetleri’nin Dış Politika Açısından Önemi	90
2.3.1.7. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 21. Yüzyıl Deniz Stratejisi	92
2.3.2. Türk Donanması’nın Savaş Dışı Kullanımı	94
2.4. 21. Yüzyıl Türk Deniz Gücü’nün Ekonomik Boyutu	96
2.4.1. Denizyolu Taşımacılığının Ülke Ekonomisindeki Yeri.....	96
2.4.1.1. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Ülke Deniz Ticaretindeki Yeri.....	100
2.4.2. Su Ürünleri Ticaretinin Ülke Ekonomisindeki Yeri	104
2.4.3. Kıyı ve Deniz Turizminin Ülke Ekonomisindeki Yeri	107
2.4.4. Ekonomik Kalkınmada Limanlar ve Türkiye’nin Mevcut Liman Altyapısı.....	109
2.4.5. Türkiye’de Gemi İnşa Sanayi ve Gemi İnşa Sanayi İhtiyacının Sebepleri	115
2.4.6. Küresel Enerji Politikalarında Türk Denizlerinin Önemi	120
2.4.6.1. Türkiye’nin Denizlerde Kaynak Arama ve Sondaj Çalışmaları	123
2.4.6.2. Küresel Enerji Transferinde Türk Denizleri ve Boğazları’nın Stratejik Önemi.....	125

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. 21. YÜZYILDA ÖNEMLİ ULUSLARARASI AKTÖRLERİN DENİZ

STRATEJİLERİ VE TÜRKİYE’NİN 21. YÜZYIL DENİZ STRATEJİSİ	129-173
3.1. Strateji Kavramı ve Deniz Stratejisi.....	130
3.2. 21. Yüzyıl Önemli Uluslararası Aktörlerin Deniz Doktrin ve Stratejileri	132
3.2.1. Amerika Birleşik Devletleri Deniz Stratejisi	136
3.2.2. Çin’in 21. Yüzyıl Deniz Stratejisi ve Modernizasyonu	142
3.2.3. Soğuk Savaş’ın ardından Rus Deniz Gücünde Modernizasyon	146
3.2.4. NATO’nun Geleneksel Rolünde Bir Dönüşüm Alanı: Deniz Stratejisi.....	150
3.2.5. Birleşik Krallık Deniz Stratejisi: Gelişmiş Bir Deniz Gücü’nün 21. Yüzyıl Uyumu	152
3.3. Türkiye’nin 21. Yüzyıl Deniz Stratejisi	153
3.3.1. Cumhuriyetin Kuruluşundan 21. Yüzyıla: Gelişen ve Dönüşen Türk Deniz Kuvvetleri	154
3.3.2. “Mavi Vatan’dan Açık Denizlere” 21. Yüzyıl Türk Deniz Stratejisi	155
3.3.2.1. Türkiye’yi Çevreleyen Denizler: Mevcut Durum, Yaşanan Gelişmeler ve İzlenen Politikalar.....	159
3.3.2.1.1. Yunanistan’la Dondurulmuş Sorunlar: Ege Denizi.....	159
3.3.2.1.2. Nispeten Daha İstikrarlı Bir Deniz Alanı: Karadeniz.....	162
3.3.2.1.3. 21. Yüzyılın Rekabet Alanlarından: Doğu Akdeniz.....	165
3.4. Denizlerin 21. Yüzyıl’da Türkiye’ye Sağladığı İmkân ve Fırsatlar ile Barındırdığı Tehdit ve Riskler	169

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. DEVLETLERİN DENİZ GÜCÜ ANALİZİNDE KULLANILACAK BİR MODEL

ÖNERİSİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ.....	174-223
4.1. Devletlerin Deniz Gücü Kabiliyetinde Etkili Olan Askeri ve Ticari Deniz Gücü Kriterlerinin Belirlenmesi	174
4.1.1. Askeri ve Ticari Deniz Gücü Kabiliyetini Etkileyen Ortak Kriterler	177
4.1.1.1. Coğrafi Konum.....	177
4.1.1.2. Sahip Olunan Boğazlar.....	178
4.1.1.3. Denizcilik Politikası	180
4.1.1.4. Teknoloji	181
4.1.2. Askeri Deniz Gücü Kabiliyetini Etkileyen Kriterler.....	183
4.1.2.1. Donanmanın Büyüklüğü	183
4.1.2.2. Donanma Alt Yapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması.....	185
4.1.2.3. Stratejik Askeri Üsler	187
4.1.2.4. Harekât ve Tatbikatlar	190

4.1.3. Ticari Deniz Gücü Kabiliyetini Etkileyen Kriterler	192
4.1.3.1. Deniz Ticareti	192
4.1.3.2. Gemi İnşa Endüstrisi	194
4.1.3.3. Liman Nitelikleri ve Sayısı	196
4.1.3.4. Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı	197
4.1.3.5. Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi	199
4.2. Çalışmada Kullanılan Yöntem	201
4.2.1. AHP	201
4.3. Uygulama	204
4.3.1. Araştırmanın Amacı	204
4.3.2. Uygulama Süreci	205
4.3.3. Çalışmada Kullanılan Kriterler	206
4.3.4. Uzman Grupların Oluşturulması	208
4.3.5. Kriterlerin Ağırlıklandırılması	208
4.3.5.1. Askeri Deniz Gücü Kriterlerinin Ağırlıklandırılması	209
4.3.5.1.1. Akademik Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması	209
4.3.5.1.2. Askeri Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması	210
4.3.5.1.3. Bütüncül Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması	212
4.3.5.2. Ticari Deniz Gücü Kriterlerinin Ağırlıklandırılması	214
4.3.5.2.1. Akademik Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması	214
4.3.5.2.2. Sektörel Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması	215
4.3.5.2.3. Bütüncül Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması	217
4.4. Tartışma	219
SONUÇ VE ÖNERİLER	224
KAYNAKÇA	231
EKLER	269
ÖZGEÇMİŞ	282

ÖZET

Tarih boyunca denizler, toplum yaşamının her alanında etkili olmuş; kültürden güvenlik durumuna, yaşam biçiminden ülke sınırına, geçim kaynağından dış politikaya kadar geniş bir yelpazede etkisini hissettirmiştir. Bu nedenle devletler için denizlerde güç elde etmek ve hakimiyet sağlamak hem ekonomik hem de askeri stratejilerin ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır. 21. yüzyılda küreselleşmenin ve teknolojik ilerlemenin etkisiyle devletlerin denizlerden sağladığı çıkar ve menfaatlerin kapsamı oldukça genişlemiş ve denizler, yüzyılın kritik rekabet ve ilgi alanları haline dönüşmüştür. Denizlerin artan önemi, devletlerin bu alanda sahip oldukları güç bileşenlerini milli gücün önemli bir parçası haline getirmektedir. Deniz kuvvetlerini de içine alan deniz gücü, sağladığı stratejik rekabet avantajları ile devletlerin küresel sistemdeki rollerini etkileyen önemli bir güç unsurunu oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın amacı genel olarak denizlerin 21. yüzyılda değişen önemini ve dünyada önemli deniz gücüne sahip devletlerin deniz stratejilerini tespit etmek, özelde Türkiye'nin 21. yüzyıl deniz gücü ve stratejisini analiz ederek en nihayetinde bir deniz gücü analiz modeli önerisinde bulunabilmektir. Çalışmada deniz gücü bileşenleri askeri ve ekonomik açıdan ikili bir ayırımla incelenmiş ve bir devletin gelişmiş deniz gücüne sahip olabilmesi için gerekli olan kriterler kapsamlı bir literatür araştırması gerçekleştirilerek tespit edilmiştir. Devletlerin deniz gücü kabiliyetinin değerlendirilmesinde kullanılan bu kriterlerin önem ağırlıkları, çok kriterli karar verme yöntemlerinden biri olan AHP yöntemi kullanılarak belirlenmiştir. Deniz gücü analiz modelinin geliştirilmesinde kullanılan veriler; ilgili alanda çalışan akademisyen, meslek mensubu, devlet kurumları ve sektör temsilcilerinden oluşan toplam 44 uzmanın görüş, bilgi ve tecrübelerinden elde edilmiştir. Çalışma sonucunda hem askeri hem de ticari deniz gücünü etkileyen en önemli kriterin sırasıyla 0,2794 ve 0,2194 önem derecesiyle denizcilik politikası olduğu tespit edilmiştir. Askeri deniz gücünde ikinci ve üçüncü sırada; donanma altyapısının milli teknolojilerle oluşturulması ve teknoloji kriteri, ticari deniz gücünde ikinci ve üçüncü sırada; sürdürülebilir deniz ekonomisi ve teknoloji kriteri yer almaktadır. Çalışmanın sonunda; gerçekleştirilen analizler, ilgili literatür, incelenen raporlar, strateji belgeleri ve oluşturulan uzman gruplardan elde edilen veriler çerçevesinde Türkiye'nin sahip olduğu deniz gücünün geliştirilmesine yönelik politika önerilerinde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: AHP, Deniz Gücü, Deniz Kuvvetleri, Deniz Stratejileri, 21. Yüzyıl

ABSTRACT

Throughout history, seas have played an essential role in every aspect of social life, from culture to security, lifestyle to country borders, and livelihood to foreign policy. Therefore, rising power and achieving dominance in the seas are integral parts of states' economic and military strategies. Alongside the effect of globalization and technological progress in the 21st century, the scope of the profits and benefits of the seas provided by states has expanded considerably, making the seas critical areas of competition and interest for the 21st-century. The increasing importance of the seas makes the power components of the states in this area an important part of their national power. Sea power, including the naval forces, constitutes an important power element that affects the roles of states in the global system with the strategic competitive advantages that it provides.

This study aims to determine the changing importance of the seas in the 21st-century and the maritime strategies of the states with significant sea power around the world in general and in particular, to present a sea power analysis model through analyzing Turkey's 21st-century sea power and maritime strategy. The components of sea power were examined with a dual distinction in terms of military and economics, and the criteria required for a state to have an advanced sea power were determined by conducting a comprehensive literature review. The weight of importance of these criteria, which are used in the evaluation of the sea power capability of the states, were determined by using the Analytic Hierarchy Process (AHP) method-one of the multi-criteria decision-making methods (MCDM). The data used in developing the sea power analysis model were obtained from the opinions knowledge and experiences of a total of 44 experts consisting of academics, professionals, government agencies, and sector representatives working in the relevant field. The study found that the most important criterion affecting both military and commercial sea power is a maritime policy with a significance level of 0.2794 and 0.2194, respectively. In military sea power, creation of the navy infrastructure using national technologies and technology criteria were the second and third in rank respectively; sustainable maritime economy and technology criteria were the second and third in rank, respectively in commercial sea power. Consequently, within the framework of the analyses carried out, the relevant literature, the reports examined, the strategic documents, and the data obtained from the expert groups formed, policies were recommended for the development of Turkey's sea power.

Keywords: AHP, Maritime Strategies, Multiple Criteria Decision Making, Naval Forces, Sea Power

TABLolar LİSTESİ

Tablo Nr.	Tablo Adı	Sayfa Nr.
1	Lider Güçler ve Küresel Savaşlar	5
2	Deniz Gücü Bileşenleri.....	24
3	Deniz Ekonomisi Sektörlerinin ve Endüstrilerinin Sınıflandırılması	30
4	Küresel Taşımacılık Hacmi ve Dünya Deniz Yolu Taşımacılığı.....	36
5	Dünya Deniz Yolu Taşımacılığında Yük Türleri ve Miktarı (Milyon Ton)	38
6	Bölgelere Göre Dünya Konteyner Liman İş Hacmi, 2018-2019 (20-Fitlik Eşdeğer Birimler (Milyon) ve Yıllık Yüzdeler Değişim).....	44
7	Çok Taraflı Kuruluşların Mavi Ekonomiler İçin Başlattığı Girişimler	48
8	21. Yüzyıl Türk Deniz Kuvvetleri Modernizasyon Projeleri (Mayıs, 2021)	76
9	Türk Deniz Kuvvetleri Donanma Platformları	79
10	Türk Deniz Kuvvetleri Donanma Yardımcı Araçları	82
11	Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarafından İcra Edilen Harekatlar, Temmuz 2021	95
12	2020 Yılı İstanbul ve Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş Bilgileri (1 Ocak-31 Aralık 2020).....	102
13	2010-2020 İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan Taşınan Yük Miktarı (Toplam Gros Ton).....	103
14	Dünyanın En Büyük İlk 10 Konteyner Limanı.....	111
15	Türkiye Limanlarında Elleçlenen Dış Ticarete Konu Olan Yük ve Konteyner Miktarları, 2019-2020.....	112
16	Türkiye'de Yıllık Petrol ve Doğalgaz Üretimi ve İthalat Miktarı, 2020	122
17	Türk Limanlarında 2020 Yılı Boyunca Elleçlenen Petrol Ürünleri Miktarı (Ton).....	127
18	21. Yüzyıl Dünya Deniz Strateji ve Doktrinlerinin Genel Özellikleri.....	134
19	Deniz Gücü Yeteneğinde Etkili Olan Askeri ve Ticari Deniz Gücü Kriterleri ve Kaynak Çalışmalar.....	176
20	Dünya Üzerinde Ekonomik ve Askeri Açısından Stratejik Öneme Sahip Su Geçitleri	179
21	AHP'de Kullanılan İkili Karşılaştırma Ölçeği.....	202
22	Rassal İndeks Değerleri	204
23	Çalışmada Kullanılan Kriterler ve Açıklamaları	207
24	Uzman Gruplara Ait Bilgiler	208
25	Akademik Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Önem Ağırlıkları	209
26	Askeri Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Önem Ağırlıkları	211

27	Bütüncül Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Önem Ağırlıkları	212
28	Akademik Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Önem Ağırlıkları	214
29	Sektörel Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Önem Ağırlıkları.....	216
30	Bütüncül Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Önem Ağırlıkları	217



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil Nr.	Şekil Adı	Sayfa Nr.
1	Denizcilik Gücü Kapsamı	18
2	Deniz Gücü	20
3	Karayla Çevrili Ülkeleri Gösteren Dünya Haritası	25
4	Deniz Ticaretinin Döngüsel Etkisi.....	33
5	Hazar Denizi'nde Deniz Taşımacılığının Kullanımı	39
6	Donanmanın Üç Rolü	50
7	Donanmaların Görev Çeşitliliği.....	58
8	Mavi Vatan Haritası.....	66
9	Limanların Ekonomik Önemi	110
10	İllere Göre Türkiye'de Bulunan Tersane Sayıları, 2021	118
11	Türkiye'nin Komşu Bölgelerindeki Mevcut Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri.....	126
12	1980 ve 2000'li Yıllar ABD Deniz Stratejisi.....	137
13	Ege Denizi	160
14	Karadeniz'e Kıyısı olan Ülkeler	163
15	Doğu Akdeniz'e Kıyısı Olan Devletler	166
16	Türkiye-Libya Deniz Sınırı Antlaşmasıyla Belirlenen Deniz Yetki Alanları.....	168
17	Okyanus ve Deniz Ticaret Alanları	192
18	AHP Yönteminin Hiyerarşik Sunumu	201
19	Uygulama Süreci Akış Şeması	206

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik Nr.	Grafik Adı	Sayfa Nr.
1	Uluslararası Deniz Ticaretinin Gelişimi ve Küresel Üretim.....	34
2	ABD Birincil Enerji Tüketim Kaynağı, 2019	42
3	Türkiye Merkezi Yönetim Bütçesinden Gerçekleştirilen Savunma Ar-Ge Harcamalarının Genel Ar-Ge Harcamaları İçindeki Payı, 2018-2020.....	85
4	Türkiye İthalat ve İhracatında Taşıma Türlerinin Yüzdesel Payları	98
5	2010-2020 Türkiye Su Ürünleri Üretimi	105
6	2010-2020 Türkiye Cumhuriyeti Turizm Geliri (1000 \$).....	108
7	Türkiye’de İllere Göre Liman Sayıları, 2020	114
8	Türkiye’de Faaliyet Gösteren Tersanelerin Toplam Kapasitesi, 2010-2020	119
9	21. Yüzyıl Çin Donanması’nın Savaş Gücü, 2000-2030.....	144
10	Akademik Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Ağırlık Değerleri	210
11	Askeri Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Ağırlık Değerleri	211
12	Bütüncül Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Ağırlık Değerleri	213
13	Akademik Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Ağırlık Değerleri	215
14	Sektörel Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Ağırlık Değerleri.....	216

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADB	Asya Kalkınma Bankası
AHP	Analytical Hierarchy Process
AKH	Akdeniz Kalkanı Harekâtı
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BLACKSEAFOR	Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu
B&R	Belt and Road
ÇHC	Çin Halk Cumhuriyeti
ÇKKV	Çok Kriterli Karar Verme Yöntemi
Doç.	Doçent
Dr.	Doktor
DTO	Deniz Ticaret Odası
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
EIA	Amerika Birleşik Devletleri Enerji ve Bilgi İdaresi
FAO	Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü
FIR	Uçuş Bilgi Bölgesi
GFP	Global Firepower
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
HMS	Hayfa üniversitesi Stratejik Araştırmalar Merkezi
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
İDA	İnsansız Deniz Aracı
İMEAK	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri
İSA	İnsansız Sualtı Aracı
KDM	Kararlı Destek Misyonu
KEİÖ	Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KUH	Karadeniz Uyum Harekâtı
LHD	Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemi Projesi
LNG	Sıvılaştırılmış Doğalgaz
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index

LST	Amfibi Gemi Projesi
MARSEC COE	NATO Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
MİLGEM	Milli Gemi Projesi
MOSHIP	Denizaltı Kurtarma Ana Gemi Projesi
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü
OPEC	Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
Öğr. Üyesi	Öğretim Üyesi
PLAN	People's Liberation Army Navy
Prof.	Profesör
SIPRI	Stockholm Barış Araştırmaları Enstitüsü
SİDA	Silahlı İnsansız Deniz Aracı
SLOC	Sea Lines of Communications
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı
UNWTO	Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü
YTDP	Yeni Tip Denizaltı Projesi
YTKB	Yeni Tip Karakol Botu Projesi
WOC	Dünya Okyanus Konseyi

GİRİŞ

Geçtiğimiz yüzyılda başlayan ve 21. yüzyılda hızla yayılan teknolojik gelişmeler ve büyüyen ekonomik entegrasyon okyanusları ve denizleri birbirine bağımlı bir dünyanın rekabet alanları haline getirmiştir. Giderek azalan karasal kaynaklar, değişen güvenlik algısı, ortaya çıkan asimetrik tehditler, enerji kaynaklarına duyulan ihtiyacın artması gibi nedenler devletlerin refah ve güvenlikleriyle denizlerdeki hak ve menfaatlerinin birlikte anılmasına yol açmıştır. Süper güçlerin zaten gelişmiş donanmalarının yanı sıra yükselen güçlerin donanma yatırımları giderek artmış, devletlerin sahip oldukları deniz gücü; risk ve tehditleri anavatandan uzak coğrafyalarda bertaraf etmenin ve ülke refahını sağlayabilmenin en önemli aracı olarak görülmeye başlanmıştır. Deniz alanlarını, güç değişiminin yaşandığı merkez sahne olarak tanımlayan çalışmaların sayısı artmış, donanma gücünün işlevselliğini ön plana çıkaran devlet strateji ve politikaları yaygınlık kazanmıştır.

Devletlerin ilgi alanlarının denizlere yöneldiği, denizcilik politikaları ve stratejilerinin önem kazandığı günümüzde Türkiye Cumhuriyeti'nin sahip olduğu deniz gücünün mevcut durumunun tespit edilmesi ve geleceğinin planlanması 21. yüzyıl kapsamında kritik öneme sahiptir. Tüm bu gelişmelere bağlı olarak 21. yüzyılda deniz alanlarının artan önemi, bu alanlarda hakimiyet ve hareket kabiliyetine sahip olmanın değerini arttırırken Asya ve Avrupa kıtalarında toprağı bulunan ve Orta Doğu ile Avrupa, Kafkasya ile Balkanlar'ın tam ortasında yer alan Türkiye gibi üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin deniz strateji ve politikalarının önemli bir ulusal güç unsuru olarak değerlendirilmesini de beraberinde getirmektedir. Önemli bir milli güç unsuru olan deniz gücü devletlerin uluslararası sistemdeki rekabet yeteneklerini arttırırken sistemdeki etkinliğini de üst seviyeye çıkarmaktadır. Söz konusu deniz gücünü arttırmanın ilk koşulu ise bu güç unsurunun detaylı ve kapsamlı şekilde analiz edilmesidir. Tüm bu nedenlerle devletlerin sahip oldukları deniz gücünün ölçülmesinde ve analiz edilmesinde kullanılacak bir deniz gücü modeli sunabilmek çalışmanın hedefleri arasındadır.

Bu tez çalışmasının temel amacı; 21. yüzyılda denizlerin öneminin ne yönde değiştiğini tespit etmek, toplumların denizlerdeki hak ve menfaatlerini hem tarihsel hem de güncel gelişmelere bağlı olarak saptamak ve ardından önerilen deniz gücü analiz modeli ile Türkiye'nin 21. yüzyıl deniz gücünü detaylandırarak politika önerilerinde bulunabilmektir. Tez çalışması dört bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde "Denizlerin Önemi ve Deniz Gücü Kavramı" başlığı altında 21. yüzyılda denizlerin uluslar üzerindeki etkisine, yüzyılın gelişmeleri çerçevesinde ortaya çıkan ihtiyaç ve gereksinimler doğrultusunda denizlerin insanlığa sağladığı imkanlara değinilmiş,

alandaki denizcilik gücü, deniz gücü, deniz kuvveti gibi kavramlar ele alınırken önemli deniz gücü teorisyenlerin görüşleri aracılığıyla çalışmanın kavramsal ve teorik çerçevesi çizilmiştir. Ardından deniz gücü kavramı askeri ve ekonomik olmak üzere ikili bir ayrımla detaylandırılmış, bu kapsamda bir taraftan denizlerin toplumlara sağladığı ekonomik imkanlar ele alınmış diğer taraftan ülke savunma ve güvenliği bağlamında özellikle donanmaların ortaya çıkışı ve savaş dışı kullanımlarını içeren diplomatik rolü değerlendirilmiş ve son olarak ülkelerin sahip olduğu deniz kuvvetlerinin rolü incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümü “Türkiye Cumhuriyeti’nin 21. Yüzyıl Deniz Gücü” başlığı altında bir önceki bölümde çizilen çerçeveye uygun olarak Türkiye örneği ile detaylandırılmıştır. Bu kapsamda öncelikle Türk deniz gücünün düşünsel arka planına yer verilerek Mustafa Kemal ATATÜRK ’ün deniz stratejisine değinilmiş, ardından 21. yüzyılda Türkiye Cumhuriyeti’nin sıklıkla dile getirdiği “Mavi Vatan” kavramı ele alınmıştır. Türkiye Cumhuriyeti’nin 21. yüzyıldaki kritik milli güç unsurunu oluşturan deniz gücü, yine çizilen çerçeveye uygun olarak askeri ve ekonomik boyutuyla ele alınmış bu kapsamda özellikle Türk Deniz Kuvvetleri; tarihi, varlık nedeni, kapasitesi, donanma gücü, güvenlik ve savunma, dış politika açısından önemi başta olmak üzere 21. yüzyıl stratejisi bağlamında kapsamlı şekilde açıklanmıştır. Ardından Türkiye’nin 21. yüzyılda denizlerdeki ticari faaliyetleri, çıkar ve menfaatleri resmi veriler ışığında incelenmiştir. Denizlerdeki ticari faaliyetler; deniz yolu taşımacılığı, su ürünleri ticareti, kıyı ve deniz turizmi, limanlar, gemi inşa sanayi ve özellikle enerji kaynaklarının transferi ve denizlerden tespit edilerek çıkartılması bağlamında ele alınmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde “21. Yüzyılda Önemli Uluslararası Aktörlerin Deniz Stratejileri ve Türkiye’nin 21. Yüzyıl Deniz Stratejisi” başlığı altında öncelikle strateji ve deniz stratejisi kavramları açıklanmış, ardından önemli uluslararası aktörlerin 21. yüzyılda izledikleri deniz stratejileri ele alınmıştır. Bu kapsamda öncelikle güçlü ve gelişmiş deniz gücüne sahip olan Amerika Birleşik Devletleri, 21. yüzyılda gerçekleştirdiği modernleşme yatırımları ile Çin Halk Cumhuriyeti, Soğuk Savaş Sonrası Rusya Federasyonu, geleneksel rolünde bir dönüşüm alanı olan denizlerdeki stratejisi ile NATO ve Kraliyet Donanması’nın 21. yüzyıla uyumu çerçevesinde Birleşik Krallık deniz stratejisi incelenmiştir. Daha sonra, Türkiye Cumhuriyeti’nin 21. yüzyıl deniz stratejisi, üç tarafını çevreleyen Ege Denizi, Karadeniz ve Akdeniz’de son yirmi yılda yaşanan gelişmeleri de içerecek şekilde; resmî belgeler, anlaşmalar ve akademik çalışmalardan yararlanılarak analiz edilmiştir. Üçüncü bölümde son olarak içinde bulunduğumuz yüzyılda denizlerin Türkiye’ye sağladığı imkân ve fırsatlar ile barındırdığı tehdit ve risk unsurları ele alınmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde ise “Devletlerin Deniz Gücü Analizinde Kullanılacak Bir Model Önerisi: Türkiye Örneği” başlığında öncelikle bir devletin deniz gücü yeteneğinde etkili olan unsurlar literatüre dayalı olarak tespit edilerek açıklanmıştır. Ardından çalışmada hem nitel

hem de nicel kriterlerin birlikte değerlendirilmesine imkân vermesi dolayısıyla kullanılan AHP yöntemi hakkında bilgi verilmiştir. Daha sonra deniz gücü alanında oluşturulan uzman grup görüşlerinin çalışmaya aktarıldığı uygulama süreci detaylandırılmış ve bu kapsamda uygulama sonuçları tartışılmıştır. Çalışmanın sonunda yer alan sonuç ve öneriler bölümünde ise genel olarak çalışmanın sonuçlarına ve araştırmanın bulgularına yer verilerek politika önerilerinde bulunulmuştur. Ayrıca bu bölümde çalışmanın kısıtları belirtilerek, alanda ileride gerçekleştirilecek çalışmalara yönelik öneriler sunulmuştur.



BİRİNCİ BÖLÜM

1. DENİZLERİN ÖNEMİ VE DENİZ GÜCÜ KAVRAMI

1.1. Denizlerin Önemi

Çağlar boyunca denizler; toplumların yaşam şeklini, güvenlik algısını, savaş biçimini, refah düzeyini, dış politika seçimlerini şekillendirmiştir (Akçadağ, 2015: 4). Denizde yaşananlar, dünya tarihini etkilerken denizler; medeniyet, özgürlük ve bağımsızlık kavramlarıyla birlikte anılmıştır. Yeryüzünün yaklaşık dörtte üçünü oluşturan okyanus ve denizler; ekonomi, ulaşım, doğal kaynak, enerji kaynakları ve transferi, güvenlik (askeri, ekonomi, enerji) alanlarında önemli bir yere sahiptir. Dünya üzerindeki karasal alanların yüzölçümü %21 iken deniz ve göllerin kapladığı alanın %79 olması devletlerin denizler üzerindeki politika ve stratejilerine önem vermesini de beraberinde getirmektedir (Kurul, 2014: 355). Birleşmiş Milletler üyesi 193 ülkenin 150'sinin kıyı devleti olması (Alan, 2015: 12) deniz alanlarının devletler için hem bir egemenlik alanı hem de fayda sağlayabilecekleri bir ilgi alanı olmasını beraberinde getirmektedir. Tarih boyunca toplumlar; kıyılarda yaşam alanları oluşturmuş, medeniyetler suyu merkeze alan bir yaşam sürdürmüş, denizlerle bağlantı kurmak toplumlar için hayati öneme sahip olmuştur. Zamanla ticaretin yaygınlaşmasıyla birlikte deniz yolları daha önemli hale gelmiş, özellikle deniz taşımacılığının kara ve hava taşımacılığına göre daha ekonomik olması, denizlerin güvenlik, ekonomi ve uluslararası ilişkiler alanlarındaki önemini daha da artırmıştır. Son yıllarda yaşanan gelişmeler; doğal kaynakların hızla tükenmesi, küresel ısınma, salgın hastalıklar, terör faaliyetleri, mültecilik gibi sorunlar devletlerin deniz yetki alanlarının da önemini arttırmış, devletleri deniz gücüne daha fazla yatırım yapmaya yönlendirmiştir. Dünya yüzeyinin yaklaşık %71'ini kaplayan okyanuslar, zengin doğal kaynakları barındırması nedeniyle büyük bir ticari potansiyele sahiptir. 21. yüzyılın okyanus yüzyılı olduğu tespitinin en önemli nedenlerinden biri kara kaynaklı zenginliğin giderek tükenmesidir (Wang ve Wang, 2019: 42). Özellikle enerji kaynaklarının azalmasıyla birlikte artan sayıda ülke, okyanus kaynaklarının önemini farkına varmış ve deniz yönetimi için deniz politikalarını teşvik etme, deniz kaynaklarının düzenlenmesini güçlendirme gibi önlemler almıştır. Devletler denizcilik gücü, deniz kuvvetleri ve donanma aracılığıyla denizlerde hâkim güç olma peşinde koşarken bilimsel ve teknolojik gelişmeler bu alanlara yapılan yatırımların boyutunu da arttırmıştır.

Hollanda, İspanya, Portekiz, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarih boyunca uluslararası arenada hegemon konumda olmanın denizden geçtiğini göstermiştir.

Devletlerin denizlere hâkim olma çabası ve beraberinde geliştirdikleri deniz politikaları ve stratejileriyle dünyada lider konuma geldiklerine ya da deniz hâkimiyeti zayıflayan devletlerin giderek güç kaybettiğine tarihsel süreçte tanık olunmuştur. Küresel siyaset alanında önemli çalışmaları olan George Modelski' nin Başat Güç (Dominant Power) Kuramı'na göre deniz alanında hâkimiyet sağlayan ve bu alanda etkin olan devletlerin küresel savaşlar sonucunda oluşan düzende lider konuma geldikleri görülmektedir (Modelski, 2005: 7). Bu düzen ve sistem içinde başat güç olarak tanımlanan devlet karşısında mücadele veren güç ve diğerleri yer almaktadır (Modelski, 1972: 8-15). Bu kurama göre yaklaşık 100 yıllık periyotlar halinde devletler lider güç olarak varlıklarını sürdürmekte daha sonra zayıflayarak gerilerken liderlik konumuna mücadele veren devlet geçmektedir. 15. yüzyılda denizaşırı sömürgecilikle başlayan bu döngü halen devam etmektedir. Tablo 1'de Modelski' nin *Uzun Döngü* olarak tanımladığı bu sistem içindeki lider güç olarak tanımlanan devletler, her döngünün bitiş ile başlangıcında etkili olan küresel savaşlar ve gerileme belirtileri bir arada gösterilmiştir.

Tablo 1: Lider Güçler ve Küresel Savaşlar

Lider Güç	Küresel Savaşlar	Gerileme Belirtileri
Portekiz Döngüsü	İtalyan ve Hint Okyanusu Savaşları (1494-1516)	İspanya'nın İlhakı Din Savaşları "Egemenlik" (1576)
Hollanda Döngüsü	İspanya-Hollanda Savaşı (1580-1609) (Hollanda Bağımsızlık Savaşları)	İngiltere ile Savaşlar Fransa ile Savaşlar (1672-78) İngiltere Devrimi
Büyük Britanya (Birinci) Döngüsü	Fransız Savaşları (1688-1713)	Amerika'nın Bağımsızlığı Polonya'nın Bölünmesi Fransız Devrimi
Büyük Britanya (İkinci) Döngüsü	Fransız Savaşları (1792-1815)	İngiliz-Alman Donanma Rekabeti
Amerika Birleşik Devletleri Döngüsü	I. ve II. Dünya Savaşları (1914-18, 1939-45)	Emperyalizm Rus devrimi Büyük Bunalm

Kaynak: (Modelski, 2005: 15, Yılmaz, 2017: 301)

Modelski' nin kuramına göre; küresel savaşlar sonucunda lider konumda olan devlet bu konumunu kaybeder ve savaştan galip çıkan devlet onun yerine geçerek yeni bir döngüyü başlatmış olur. Lider konumda olan devletlerin de denizlerde önemli bir güce sahip olduğu yadsınamayacak bir gerçekliktir. Donanma kapasitesi dolayısıyla deniz gücü yüksek olan devletlerin okyanuslara hâkimiyeti dünya gücü olmayı da beraberinde getirmektedir (Modelski ve Thompson, 1988: 3).

Tarih boyunca denizlerle bağlantı kuran devletlerin yükselişleri ile karada sıkışmış devletlerinki aynı olmamış denizci devletlerin uluslararası arenada daha öncü ve etkin olduklarına tanık olunmuştur. Geleneksel deniz stratejisi bağlamında devletlerin denizlerden etkin bir şekilde

faaydalanabildikleri ölçüde küresel güç olabildikleri sonucuna ulaşılabilirlerdir (Reitzel, 1973: 75). Denize çıkışı olmayan veya sınırlı olan devletlerin stratejileri de bu yönde şekillenmek zorunda kalmıştır. Yüzyıllar öncesinden önemli düşünürler, devlet adamları, bilim insanları ve askerler denizlerin önemine ve deniz hâkimiyetine vurgu yapmıştır. Önemli Türk denizcilerinden olan Barbaros Hayrettin Paşa, “Denizlere Hâkim Olan Cihana Hâkim Olur” sözüyle tarihe geçmiştir. Barbaros Hayrettin Paşa, Akdeniz’in “Türk Gölü” haline gelmesini sağlayan, Preveze Deniz Savaşı’nı Osmanlı İmparatorluğu’nun galibiyeti ile sonuçlandıran 16. yüzyılın kaptan-ı deryası, Osmanlının denizlerdeki başarısının önemli mimarıdır. Barbaros Hayrettin Paşa’nın bu sözü Kanuni Sultan Süleyman’a söylediği düşünülmektedir (Kaymal, 2017a: 2). Bazı çalışmalarda bu söz Amerikalı Amiral Alfred Thayer Mahan ile anılsa da Mahan’la aynı dönemde yaşayan Currey’ in (1910) çalışmasında da belirttiği üzere Barbaros Hayrettin Paşa’nın Mahan’ dan yaklaşık dört yüz yıl önce yaşadığı dikkate alındığında onun bu görüşten ve Barbaros Paşa’dan etkilendiğini söylemek daha doğru olacaktır. Alfred Thayer Mahan, bir devletin dünya gücü olabilmesi için üretimini tüketiminin ötesinde genişletmesi gerektiğinin, bunun için de deniz aşırı pazarlara ve hammaddeye erişimin önemli olduğunun altını çizmiştir. Çalışmanın sonraki bölümlerinde değinilecek olan Mahan’ın düşüncelerinin temeli; İngiltere’nin Kraliyet donanmasının analiz edilmesiyle varılan deniz gücünün dünya gücünün anahtarı olduğu sonucuna dayanmaktadır (Gompert, 2013: 11). Corbett’in (1898) eserinin girişinde yer alan “*Kim denizi yönetirse, ticareti yönetir; Dünyanın ticaretini kim yönetirse, dünyanın zenginliklerine ve dolayısıyla dünyanın kendisine de hükmeder.*” cümlesi İngiliz aristokrat, asker ve kâşif olan Sir Walter Raleigh’e (1552-1618) aittir.

Dünya ekonomisinin birbirine sıkı sıkıya bağlandığı günümüzde son kırk yılda deniz kaynaklı ticaret dört kattan fazla artmıştır. Buna ek olarak dünya ticaretinin yüzde doksanı ve petrolün üçte ikisi deniz yoluyla taşınmaktadır (Conway vd., 2008: 3). Yüzyıllar önce deniz yollarının keşfedilmesi, insanlığı dünyanın zenginlikleriyle karşılaştırmış, günümüze geldiğinde ise tükenmekte olan kıt kaynaklar devletleri tekrar denizin keşfedilmemiş alanlarına yönlendirmiş ve bu alanların yeni çatışma ve rekabet ortamlarına dönüşmesine neden olmuştur. II. Dünya Savaşı sonrasında yaşanan ve dünyanın Doğu ve Batı olarak iki bloğa ayrıldığı Soğuk Savaş Dönemi’nin sona ermesiyle birlikte ABD’nin tek süper güç olarak ortaya çıkması, uyguladığı deniz stratejilerinin incelenmesine ve analiz edilmesine neden olmuştur. 20. yüzyılda Mahan etkisiyle başlayan ABD Deniz Kuvvetleri’nin okyanuslara ve deniz yollarına hâkim olma stratejisi, günümüzde varlığını güçlendirerek sürdürmektedir. Ekonomilerin, ulusların, kültürlerin küreselleşmenin etkisiyle birbirine yaklaştığı hatta iç içe geçtiği günümüzde özellikle yükselen ekonomi/güç olarak tanımlanan devletlerin Mahan teorisine geri döndüğü ve deniz stratejilerine önem verdiği görülmektedir. En önemli yükselen güçlerden biri olarak görülen ve ABD karşısında ikinci güç olarak tanımlanan Çin Halk Cumhuriyeti’nin stratejik planlamacıları tarafından deniz yollarının önemi vurgulanmaktadır (Mohan, 2009: 1). 20. yüzyılın son çeyreğinde hızlı bir yükseliş

gösteren Çin ve Hindistan sadece ekonomi alanında yükselen güç olarak değil aynı zamanda güçlü ve modern donanmalara ve yüksek askeri yeteneklere sahip devletler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Geçtiğimiz yüzyılda yaşanan teknolojik gelişmeler, büyüyen ekonomik entegrasyon okyanusları, birbirine bağımlı bir dünyanın rekabet alanları haline getirmiştir. ABD Deniz Kuvvetleri tarafından 2007 yılında yayınlanan ve 2015 yılında güncellenen 21. Yüzyıl Deniz Kuvvetleri için İş birliği Strateji Belgesi “*A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*” okyanusların içinde bulunduğumuz yüzyıldaki önemine yaptığı vurguyla güçlü ABD Donanması’nın durumunu ve hedeflerini ele almaktadır. Okyanusların dünya uluslarını birbirine bağlayan küresel bir sistemin can damarı olduğunu belirten ve Mart 2015’ de yayınlanan ABD Deniz Strateji Belgesi’nin önsözünde Amerikan deniz güçlerinin deniz yollarıyla ihtiyaç duyulan yerde ve zamanda en kısa sürede ihtiyaç duyulan her şeyi yanlarına alarak kimseden izin almadan hareket edebildiklerinin belirtilmesi, ABD’nin denizlerdeki hareket kabiliyetini açıklar niteliktedir. Bu deniz strateji belgesinde Amerika Birleşik Devletleri deniz gücü; değişen şartlar ve yaşanan gelişmeler sonucu işbirlikçi bir yaklaşımla ele alınmış ve ülke deniz gücünün ulusal güç, refah ve uluslararası prestijin temelini oluşturduğu belirtilmiştir. Belgede ayrıca Amerika’nın dünyada sahip olduğu liderlik rolünü sürdürmesinde; kriz dönemlerinde müdahalede bulunulabilmesi, potansiyel düşmanların caydırılması ve gerektiğinde savaşın kazanılması amacıyla denizlerde mevcudiyet ve istikrar sağlanmasının önemine vurgu yapılmıştır. Buna ek olarak belgede, ABD’nin denizci bir devlet olduğu vurgulanmış, ABD Deniz Kuvvetleri’nin halkını ve çıkarlarını korumak amacıyla iki yüzyıldır denizcilik alanında hareket kabiliyetini arttırarak tüm dünyada varlığını sürdürdüğü belirtilmiştir (U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard, 2015).

Amerikan Deniz Stratejisi 2020 yılında en güncel haliyle bir önceki strateji belgesinden farklı noktalara vurgu yapan içeriğiyle dikkat çekmektedir. “*Advantage at Sea Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power*” ismiyle yayınlanan strateji belgesinde entegre deniz gücüne yapılan vurgu ve Amerikan güvenlik ve refahının denizlere bağlı olduğunun bir kez daha altının çizilmesi ABD’nin denizlerdeki hâkimiyet hedefini gözler önüne sermektedir. Söz konusu belgede deniz kuvvetlerinin denizleri kontrol etmeye öncelik verdiği Asya ve Avrupa’da ileri konuşlanmış kuvvetlerini arttırdığı, donanmanın yaklaşık %60’ının Hint-Pasifik bölgesinde olduğu belirtilmiş ancak halen hedeflenen noktaya ulaşılamadığı vurgulanmıştır. ABD Donanması, ABD Sahil Güvenlik ve ABD Deniz Piyadeleri’ nin oluşturduğu güç entegrasyonu ile denizdeki tüm alanlarda büyüme hedeflenmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti ise hızlı askeri büyümesi ile uzun vadeli stratejik tehdit olarak tespit edilmiştir (U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard, 2020).

Bir ulus içe dönük bir ekonomiden dışa dönük bir ekonomiye geçiş sürecine girdiğinde ulusal güvenlik kaygı alanı okyanuslara doğru kaymaya başlamaktadır (Mohan, 2009: 2). Ekonomilerin bu denli iç içe geçtiği serbest piyasa ekonomisinin egemen olduğu günümüzde ulusların okyanuslara yönelmesi de kaçınılmaz bir geçektir. Okyanusların geniş bir manevra alanına sahip

olması, devletlerin deniz stratejilerine önem vermesine neden olmaktadır. Tarihsel süreçte tekrar eden bu durum artık bir kural haline dönüşmüş gözükmektedir. Denizlerde bir savunma hattı oluşturulması, ticaretin deniz yollarının kullanılarak gerçekleştirilmesi, düşmanla kara bağlantısı dışında mücadele edilmesi, deniz diplerindeki doğal kaynaklardan yararlanılması, enerji transferi ve güvenliğinin sağlanması gibi kritik öneme sahip noktaların denizlere hakimiyet ve denizlerdeki hareket kabiliyetiyle doğru orantılı olması devletlerin deniz stratejilerine yönelmesini beraberinde getirmektedir. Bununla birlikte denizlere bağımlılığın istikrarlı bir şekilde artmasıyla, farklı çıkar ve hedeflere sahip devletlerin bu alanda daha fazla çatışma yaşayacakları da öngörülmektedir. Dolayısıyla denizlerde hâkimiyet, devletlerin savunma ve güvenlik kaygılarını giderebilmek adına güçlü donanma gereksinimlerini de beraberinde getirmektedir. Eski zamanlardan beri insanlığın denizlere yönelmesinin birbiriyle ilişkili dört temel sebebi vardır (Till, 2013: 6):

- Kaynak olarak denizler
- Ulaşım aracı olarak denizler
- Bilgi aracı olarak denizler
- Hâkimiyet alanı olarak denizler

Denizin yukarıda sıralanan dört önemli özelliğinden yararlanabilmek, devletlerin deniz güçlerinin kapasite ve yetenekleriyle doğrudan bağlantılı olmakla birlikte bu dört özelliğin kullanılmasında yaşanan sorunlarla başa çıkma yeteneği denizcilik başarısını belirlemektedir. Amerikan yatırım bankacılığı firması Goldman Sachs, BRIC ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin) ekonomik büyüme konulu 2003 raporunda; Çin'in 2041 yılına kadar dünyanın en büyük ekonomisi olarak ABD'yi geçeceğini tahmin etmiştir (Wilson ve Purushottaman, 2006: 4). Küresel ekonomik kriz nedeniyle Çin'in 2027 gibi erken bir zamanda bir numarayı alabileceği ve Hindistan'ın yükselip üçüncü sırayı alacağını tahmin edildiği raporların ve akademik çalışmaların merkezinde "Yükselen Asya" düşüncesi yer almaktadır. Soğuk Savaş Dönemi'ndeki iki kutuplu düzen yerini 1989 sonrası ABD'nin süper güç olarak yer aldığı tek kutuplu düzene bırakmış ardından yaşanan küreselleşme, teknolojik ilerleme ve dönüşüm ile yükselen ekonomiler uluslararası sistemin çok kutupluluğa doğru evrilmesine neden olmuştur. Yükselen güçler, dünyadaki ekonomik ve siyasi hiyerarşide yukarı doğru tırmanırken denizcilik politikalarına ağırlık verdikleri yeni bir döneme de girmektedir. Mohan (2009) çalışmasında; bu ülkelerin denizlere yönelmekle kalmadığını, Mahan'ın öncülüğünü yaptığı geniş kapsamlı deniz gücü kavramlarını da benimsediklerini vurgulamaktadır. Amerikalı deniz stratejist ve kuramcısı Alfred Thayer Mahan'ın ABD'ye verdiği dışarıya ve denizlere yönelme, denizlerin ticaretteki önemi ve bunun deniz gücüyle kontrolü tavsiyeleri, ABD'nin 20. yüzyılda bir dünya gücü olmasında büyük rol oynamıştır. Ancak yaşanan ekonomik, teknolojik ve bilimsel gelişmeler 21. yüzyılın, denizlerin kontrolünde ABD Donanması'na meydan okuyan, okuma kapasitesi ve kabiliyetine sahip deniz güçlerinin ortaya çıkmasına tanık olunacağı bir dönemi temsil ettiğini göstermektedir (Kline, 2017: 63).

Mahan'ın deniz gücüne ilişkin büyük stratejik formülasyonları, günümüzde yükselen güçlerin dünya görüşünün kaçınılmaz yeniden inşasının büyük bir parçası olmaya devam etmektedir. Coral Bell (2007), Çin ve Hindistan yükselişinin, Batı'nın Asya üzerindeki yüzyıllardır süren üstünlüğünün sonunu işaret ettiğini ileri sürmektedir. Çin ve Hindistan'da meydana gelen ekonomik dönüşüme oldukça doğal bir şekilde uyan deniz gücü vurgusu yükselen ekonomiler tarafından analiz edilerek uyarlanmaya devam etmektedir. Bugün dünya ticaretinin büyük bir bölümü denizler üzerinde yapılmaktadır. Çin ve Hindistan'daki deniz kaynaklı ticaret şu anda her iki ülkedeki toplam ticaretin yüzde 90'ının üzerinde seyretmektedir. Yükselen güçlerin ekonomik büyümeleri göz önüne alındığında deniz kaynaklı ticareti korumanın deniz gücüne yapılan yatırımın temel gerekçesi haline geldiği gözden kaçırılmaması gereken bir noktadır. Örneğin Hindistan Deniz Güvenliği Strateji Belgesi'nde (2015) Hindistan ekonomisinin, deniz yoluyla taşınan deniz aşırı ticaret ve enerji ihtiyaçlarıyla doğrudan bağlantılı olduğu, ekonomik refah ile deniz gücü arasında net bir bağlantı kurularak açıklanmaktadır.

Wirth (2016) çalışmasında deniz siyasetinin söylem analizi sonucunda hükümetlerin güvenliklerini sağlama çabalarını nasıl artırdıklarına değinmektedir. Yükselen bir güç olarak Çin, yakın komşusu Japonya ve Güney Kore'yi dünyanın en dinamik ve umut verici bölgeleri olarak tanımlandığı çalışmada üç hükümetin denizleri nasıl güvence altına almaya çalıştığının analizi ile devleti nasıl güvence altına almaya çalıştıklarına dair yeni yaklaşımlar sunmaktadır. Denizcilik alanını; güç değişiminin olduğu merkez sahne olarak tanımlayan Wirth, Doğu Asya denizlerinin giderek artan önemi üzerinde durmaktadır. Deniz kaynakları üzerindeki egemen kontrolün genişletilmesi ve ulusal ekonominin devamı için 'mavi ekonomilerin' oluşturulması projesine değinilen bu çalışma sonucunda Asya-Pasifik'teki denizcilik söyleminin devlet iktidarının güçlenmesine katkı sağladığı belirtilmektedir. ABD'nin Doğu Asya'da yükselen Çin karşısında dünya çapındaki deniz taşımacılığı rotalarını güvence altına alma çabaları çalışmanın dikkat çeken tespitlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından önerilen "*Ortak Geleceği Olan Okyanus Topluluğu*" fikri, içinde bulunduğumuz çağda okyanusların ve denizlerin milletlerin geleceği açısından ne derece önemli bir konu olduğunu gözler önüne sermektedir. Hainan Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Haikou Deniz Mahkemesi ve Hainan Eyaleti Güney Çin Denizi Politika ve Hukuk Araştırma Merkezi tarafından ortaklaşa düzenlenen *Ortak Geleceği Olan Okyanus Topluluğunun Hukuk Zirvesi Forumu* 21 Aralık 2019'da Çin'in Hainan Eyaleti, Haikou'da gerçekleştirilmiştir. Ortak geleceği olan bir okyanus topluluğunun oluşturulmasına ilişkin teorik ve pratik konularda görüş alışverişinde bulunmak amacıyla yaklaşık 50 katılımcının bir araya geldiği konferans sonrasında yayınlanan raporda; Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından devletlerin küresel okyanus yönetişimini aktif olarak teşvik etmelerini ve insanlar ile denizler arasındaki uyumu kolaylaştırmaları gerektiğinin altı çizilmiş, yaşadığımız yerkürenin okyanuslar tarafından

birbirinden ayrılmadığı tam tersine bağlandığı ifade edilmiştir. Bu raporda ayrıca deniz kaynaklarının kullanımının güvenli seyir, deniz kirliliğini kontrol etme ve denizdeki anlaşmazlıkların dostane bir şekilde çözüme kavuşturulması için ortak sorumluluk anlayışıyla bir okyanus topluluğu kurulması gerektiği belirtilmektedir. Denizin ortak geleceği olan okyanus topluluğunun temel amacı; deniz güvenliğini ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak için uluslararası barış, iş birliği ve uyumun oluşturulmasıdır (Zhang vd., 2020: 1- 2).

21. yüzyılın okyanus yüzyılı (Liu vd., 2017: 1) olduğu görüşü çerçevesinde gerçekleştirilen çalışmalar ve tartışmaların sayısı günden güne artarken devletlerin bu kapsamda oluşturdukları denizcilik politikaları ve stratejileri de giderek yaygınlık kazanmaktadır. ABD'nin 20. yüzyıl deniz gücünün temelini oluşturan Mahanist görüş kuvvetlenerek ve güncellenerek çağa uyumlu, teknolojik altyapıya sahip, geniş hareket kabiliyeti yetenekleriyle varlığını sürdürmeye devam etmektedir. Ancak ABD bu stratejide artık tek başına gözükmekte karşısında yükselen hatta onun yerini alabilecek potansiyele sahip olan devletlerin deniz güçleri ve denizcilik politikaları da geniş okyanus alanlarını kapsayacak şekilde güncellenmeye devam etmektedir. Çin'in öncülüğünü yaptığı toplumların geleceği ve refahının okyanuslarda olduğu düşüncesi kapsamında gerçekleştirilen 2019 "*Ortak Geleceği Olan Okyanus Topluluğu Hukuk Zirvesi Forumu*" bu topluluğun inşası ve planlanması noktasında sorumluluk almak isteyen Çin'in süper güç olma hedefinin de bir ayağını oluşturmaktadır.

Denizlerin enerji ve doğal kaynak güvenliği açısından devletlerin büyüme oranlarını sürdürebilmeleri için önemi yadsınamayacak bir geçektir. Petrol, doğal gaz gibi kaynaklara artan ihtiyaç devletlerde enerji alanında kendilerini garanti altına alma ihtiyacı yaratmıştır. Keşfedilmemiş deniz dipleri, doğal kaynak açısından dışarı bağımlı olan ekonomilerin enerji arzında meydana gelebilecek olası bir kesintide kendilerini garanti altına almalarını sağlayabilecek önemli yatırım alanlarıdır. Endüstriyel üretim ve küresel ticaretin arttığı dünyada devletlerin deniz ticaret yollarına hâkim olması ve deniz üslerine sahip olması küresel bir güce dönüşmede önemli bir nokta olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünyada büyük bir güç olmakla güçlü bir deniz gücüne sahip olmak arasında önemli bir ortaklık vardır (Lexiong, 2005: 5). Çin devlet başkanı Xi Jinping 8 Mart 2018'de yaptığı konuşmada okyanusların önemini şu sözlerle dile getirmiştir (Chang ve Li, 2019: 3): "*Okyanus, yüksek kaliteli gelişim için stratejik bir yerdir. Deniz gücünün inşasına katkıda bulunacak dünya standartlarında bir deniz limanı, mükemmel modern denizcilik sanayi sistemi ve yeşil sürdürülebilir deniz ekolojik ortamının inşasına hız verilmesi gerekmektedir.*"

Devletlerin ilgi alanlarının okyanus ve denizlere yöneldiği, denizcilik politikaları ve stratejilerinin önem kazandığı günümüzde üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz gücü yapılanmasında sahip olduğu avantaj ve fırsatları tespit ederek bunlardan faydalanması ve denizlerden gelebilecek tehdit ve tehlikelere hazırlıklı olması 21. Yüzyıl gelişmeleri dikkate alındığında bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmanın ikinci

bölümünde Türkiye Cumhuriyeti'nin sahip olduğu deniz gücü askeri ve ekonomik bağlamda nitel ve nicel veriler ışığında detaylı olarak incelenmiştir. Ancak bu bölümden önce konunun kavramsal çerçevesinin çizilebilmesi amacıyla; denizcilik gücü, deniz gücü, deniz kuvveti kavramlarının sınırları belirlenmiş ve düşünsel arka planının daha iyi anlaşılabilmesi için bu bölümde önemli deniz gücü teorisyenlerinin düşüncelerine yer verilmiştir. İzleyen başlıkta Amerikalı Tuğamiral Alfred Thayer Mahan'ın deniz hâkimiyet teorisi ele alınmış ve bu teorinin bugün lider ve yükselen güçler tarafından uygulanıp uygulanmadığı araştırılarak teorinin sunduğu deniz gücü unsurları kısaca açıklanmıştır.

1.1.1. Alfred Thayer Mahan: Deniz Hâkimiyet Teorisi

Amerikalı Tuğamiral Alfred Thayer Mahan (1840-1914), New York'ta dünyaya gelmiş, 1856'da başladığı Deniz Harp Okulun' dan 1859'da mezun olmuş, 1861'de yüzbaşı, 1865'te binbaşı, 1885'te ise albay rütbesini almıştır (Sempa, 2014). 1906 yılında Kongre'nin iç savaşa katılan tüm albayları, tuğgeneral/tuğamiral yapma kararı ile birlikte tuğamiral unvanını alan Mahan'ın, deniz kuvvetleri içinde edindiği tecrübe ve birikimleriyle gerçekleştirdiği çalışmalar, uzun yıllar devletlerin deniz strateji ve politikalarına önemli katkı sağlamıştır (Maurer, 2016). Alfred Thayer Mahan, toplamda 20 kitap, 270 gazete ve dergi makalesi kaleme almıştır (Sumida, 1999: 45). 1890 yılında yayımlanan "*The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*" (*Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi, 1660-1783*) isimli kitabında dünyada etkin ve güçlü bir devlet olabilmenin denizlerde elde edilecek hâkimiyet ile mümkün olduğunu vurgulamaktadır (Mahan, 1890). Mahan'ın eseri, başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere İngiltere, Almanya ve hatta Japonya'da büyük etki yaratmıştır (Mercan, 2015: 134). "*Deniz Hâkimiyet Teorisi*" olarak anılan bu görüş ABD'nin deniz strateji ve politikalarına uzun süre yön vermiş ve etkili olmuştur. Holmes ve Yoshihara (2005) kaleme aldıkları çalışmalarında; Mahan'ın deniz hâkimiyeti üzerine yazılarının ABD'yi 19. yüzyılın başında donanmasını inşa etmeye ve Asya ticaretinden pay almaya teşvik ettiğini vurgulamaktadır. "*Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*" isimli çalışmasında Mahan, Batı Avrupalı büyük deniz güçlerinin dünya tarihi üzerindeki etkilerine değinmektedir. Örneklerle açıklamalarda bulunduğu çalışmasını kapsayan dönem içinde Osmanlı İmparatorluğu'nun duraklama ve gerileme dönemlerinde bulunması Mahan'ın tezini doğrular niteliktedir. Mahan, düşüncelerini şu sözlerle özetler: "*Dünya hâkimiyetinin anahtarı deniz yollarının kontrolündedir.*" (Mahan, 2013: 29) Bir ülkenin lider ve etkili bir güç olmasında denizler üzerindeki hâkimiyetinin hayati öneme sahip olduğunun altını çizer. 1892 yılında yayınlanan "*The Influence of Sea Power Upon French Revolution and Empire, 1793-1812*" (*Deniz Gücünün Fransız Devrimi ve İmparatorluğuna Etkisi, 1783-1812*) eseri ise birinci eserin devamı niteliğindedir.

Mahan, çalışmalarında kara hâkimiyetine göre deniz hâkimiyetinin lider bir güç olmakta daha etkili olduğunu savunmuştur (Taban, 2013: 24). Deniz hâkimiyet teorisine göre, deniz gücünün gelişimi ve korunmasında; ülkenin fiziksel ve iklimsel yapısı (doğal üretimler dâhil), coğrafi

konum, coğrafi alan (yüzölçümü genişliği), nüfus yoğunluğu, toplum yapısı ve ülke yönetim yapısı olmak üzere 6 önemli faktör etkilidir (İşcan, 2004: 65). Bu altı faktörden coğrafi konuma vurgu yapan Mahan, bir devletin, küresel ticaretin yoğun olduğu deniz yollarına yakın olduğu ölçüde düşman ekonomilerini deniz gücüyle abluka altına alarak başarılı olabileceğinin altını çizmektedir. Dünyanın en önemli deniz stratejistlerinden biri olarak anılan Mahan'ın sıraladığı bu 6 faktör günümüzde birinci ve ikinci öncelikli gruplar olarak yeniden ele alınmıştır. Birinci grupta: ekonomik güç, teknolojik yetenek, sosyo-politik güç, kültürel güç yer alırken ikinci grupta: coğrafya, deniz ticareti ve kaynaklarına bağımlılık ile hükümet politikası yer almaktadır (Gürdeniz: 2013: 46). Denizcilik stratejisinin ve dünya deniz yollarının kontrolünün ulusal refah ve güç elde etmeye giden yol olduğunu savunan Mahan, “*Dalgaları kim yönetirse, dünyayı o yönetir.*” sözüyle deniz hâkimiyetinin önemine vurgu yapmaktadır (Thareani, 2016: 77).

Mahan'ın 1890'dan itibaren başta ABD olmak üzere birçok devletin deniz stratejilerini etkileyen teorisi, II. Dünya Savaşı ve sonrasında Potter ve Nimitz tarafından güncellenmiştir. Onlar deniz gücünü devletlerin kendi deniz iletişim hatlarını (Sea Lines of Communications “SLOC”) savunabilme ve düşmanı buradan uzak tutma yeteneği olarak tanımlamıştır. (Potter ve Nimitz, 1981). Birçok ülke Mahan'ın fikirlerini kendi bakış açılarıyla değerlendirirse de bu ülkelerin stratejilerinin ortak noktası Mahan düşüncesinin en temel özelliği olan saldırgan tutumdur. II. Dünya Savaşı'ndan sonra hem ABD hem de Birleşik Krallık Mahan ilkelerinin hemen hemen tamamını uygulamıştır. En yakın zamanda bunun örneği, 2007 yılında yayınlanan 2015 ve 2020 yıllarında güncellenen ABD deniz strateji belgelerinde görülmektedir. Mahan bakış açısıyla Amerikan deniz strateji ilkeleri şu şekilde sıralanmaktadır (US Department of Defense, 2007: 5):

- Deniz kuvvetleri, savaşları kararlı bir şekilde kazanmalı
- ABD, doğrudan saldırılardan korunmalı
- Stratejik erişim korunmalı
- ABD'nin küresel hareket özgürlüğü korunmalıdır.

Mahan'ın deniz gücü kavramını oluşturan ana unsurlar; deniz hâkimiyeti ve kararlı savaştır. Bir ulusun deniz ulusu ya da bir kıta ulusu olması; ticaret ve hükümet görüşü de dâhil olmak üzere bir dizi faktör tarafından belirlenmektedir. Deniz gücü teorisinin kurucusu olarak kabul edilen Alfred Mahan, bir devletin savaşta olduğu kadar barış döneminde de güçlü bir deniz gücüne sahip olması gerektiğini savunmaktadır. Çünkü güçlü bir donanma denizaşırı ticareti ve müttefikleri korurken savaşta düşmanları çevrelemeyi başaracak kapasiteyi de sunmaktadır (Mahan, 1890: 89). 20. yüzyılda ABD Donanması ve deniz stratejilerinin şekillenmesinde etkili olan Mahan teorisi, ABD'nin okyanuslara hâkim olma politikası izlemesini ve bu alanda başarılı olmasını sağlamıştır. “*Denizleri ve okyanusları askeri veya ticari amaçlarla kullanma ve düşmanı bunlardan uzak tutma*” ölçüsü olarak tanımlanan Amerikan deniz gücünün gelişimi, ciddi anlamda 1897 yılında

William McKinley' nin yönetimindeki ABD'de Deniz Kuvvetleri Bakan Yardımcılığına Theodore Roosevelt'in atanmasıyla başlamıştır (Hodge, 2014: 395).

Yükselen bir güç olarak Çin'in de son yıllarda Mahanist bir yaklaşımla donanmasını modernize ettiği ve bu bağlamda bir deniz hâkimiyet politikası izlediği yönündeki çalışma ve analizlerin sayısı giderek artmaktadır (Murray vd., 2013). Deniz temelli ticarete büyük ölçüde bağımlı olan Çin'in ekonomik gelişiminin tehlikeye girmemesi için deniz yollarının güvenliğini sağlayabilecek yatırım ve politikalar izlediği görülmektedir.

1.1.2. Julian Stafford Corbett: Deniz Stratejisinin Prensipleri

İngiliz bir hukukçu, deniz tarihçisi ve jeostratejisti olan Julian Stafford Corbett (1854-1922) İngiliz Deniz Harp Akademisi'nde ve Oxford Üniversitesi'nde dersler vermiş ve döneminin en önemli deniz stratejisti olarak anılmıştır (Hunt, 1989: 110-135). 1911 yılında en ünlü eseri olan "*Some Principles of Maritime Strategy* "(Denizcilik Stratejisinin Prensipleri) isimli çalışmasında deniz savaşı sanatını ele alarak İngiliz deniz doktrinindeki boşlukları doldurmayı hedefleyen Corbett, Britanya'nın Denizcilik Stratejisinin ticarete dayandığını teorileştirmiştir (Moffat, 2001: 12). İngiliz-İspanyol savaşını analiz ederek dini, politik ve ticari olan savaşın sebeplerinden en önemlisinin ticari sebep olduğuna ve buradan hareketle de ticaretin stratejik olduğu ve stratejik eylemler üzerinde etkili olduğu sonucuna varmıştır (Corbett, 1898: 75). Ona göre askeri ve denizcilik stratejileri iç içe geçmiş durumdadır ve deniz gücünün gerçek önemi askeri operasyonlar üzerindeki etkisidir (Corbett, 1900: 7). Corbett' e göre deniz güçlerinin asıl var olma sebebi ticareti korumaktır. Onun bu görüşleri finansal etkinin daha yıkıcı hale geldiği 21. yüzyılda geçerliliğini korumakta ve deniz gücünün ticaret üzerindeki etkisi artarak devam etmektedir.

Corbett, tarihsel olayları inceleyerek, Clausewitz'in kara temelli stratejik fikirlerini denize uyarlamış ve bazı deniz strateji ilkeleri belirlemiştir. Deniz stratejisinin savaş sanatının bir parçası olarak görülmesi gerektiğini vurgulayarak, kara gücü (land power) ile deniz gücünün (sea power) birbirine zıt kavramlar olmadığını tam tersine birbiriyle ilişkili olduğunu belirtmektedir. Corbett, stratejinin dış politika ve deniz stratejisinin kara stratejisi ile bilinçli bir şekilde ilişkili olması gerektiğini vurgulamaktadır (Till, 1999: 20). Kraliyet Donanması'nın denizcilik doktrinini tanımlayan en doğru cümle şu şekilde özetlenebilir: denizcilik gücü, en geniş anlamıyla denizi kullanma yeteneği yoluyla uygulanan askeri, politik ve ekonomik güçtür (The Defence Council, 1995: 54).

Corbett, Mahan'ın kullandığı *maritime* terimi yerine *naval* terimini kullanmayı tercih etmiştir (Till, 2009: 59). Mahan'ın neredeyse tamamen donanmaya odaklandığı yerlerde, Corbett diğer faktörlerin de dikkate alınması gerektiğini savunmaktadır. Bütün savaşlar karadaki olaylar ile belirlendiğine göre büyük resme ordu da dâhil edilmelidir. Mahan'ın fikirlerini tamamlayan ve

yapılandırılmış argümanlar sunan Corbett, daha pragmatist bir bakış açısı benimsemiştir. Corbett'e göre bütün deniz operasyonları aslında bir devletin karasal ülkesi üzerindeki politikalarını destekleyici niteliktedir. Deniz iletişim hatlarının korunması gerektiğinin altını çizen Corbett, savaştan kaçınan bir düşmana karşı yapılması gerekenin deniz ablukasını başlatmak olduğunu belirtmektedir. Ona göre deniz hâkimiyeti kavramı göreceli ve değişken bir yapıya sahiptir. Çünkü kara parçasının işgal edilmesi ile suyun işgal edilmesi aynı değildir. Deniz gücü boyutunun dışındaki başka boyutlarda (kara, hava, uzay) üstün olan bir düşmanla savaşabilmek için filo stratejisi kullanılması gerektiğini savunmaktadır. Karşı tarafta daha güçlü bir filo bulunması durumunda savunma duruşu benimsenmelidir. Hatta belli bir yerde benimsenen savunma duruşu farklı bir yerde saldırgan tutumla birleştirilerek üstünlük kazanılabilir. Ayrıca dağınık halde bulunan deniz kuvvetleri gerektiğinde hızlı bir şekilde stratejik merkezde bir araya gelebilecek esnek bir yapıya sahip olmalıdır. Deniz komutanlığı stratejik dağılımla sürdürülmelidir, bu dağılımların sınırları belirli olmalı ve bunların ötesine geçilmemelidir (Woudstra, 2011: 27).

Corbett'e göre deniz ve karasal alanın fiziki farkları dolayısıyla deniz ulaştırma yollarını korumak karaninkilere göre daha zordur. Ayrıca denizler, karasuları dışında zapt edilmeye uygun değildir çünkü karada olduğu gibi hakimiyet sağlanan alanı tarafsızlara kapatmak mümkün değildir. Ancak düşmanın deniz ulaştırma yollarının engellenmesi onun bir kısım topraklarını fethetmekle eşdeğer bir sonuç doğurabilmektedir. Bir ulaştırma yolu olarak açık denizler ulusal güç açısından önemli olmakla birlikte bu alanlarda tekeli bir anlayışla hakimiyet sağlamak denizlerin doğası gereği mümkün değildir. Dolayısıyla izlenebilecek strateji, düşmanı bu geçiş yolundan mahrum bırakarak karadaki bir toprağını ele geçirmiş gibi ulusal yaşam hareketlerini sınırlandırmaktır (Corbett, 1911: 11, 89). Sonuçta stratejik olarak deniz kontrolü, bir karasal bölgenin işgal edilmesiyle birebir benzerlik göstermemektedir (Vego, 2009: 7).

Genel olarak batı denizcilik stratejistlerine göre, denizlerin kontrol altında tutulması karadaki savaşların sonuçlarını etkiler, ekonomik olarak deniz ticaret yollarının kontrol altında tutulması ise refah seviyesini artırır ve sonuç olarak düşmanın güvenlik ve refah seviyesini tersi yönde etkileyerek düşmesine sebep olur (Till, 2009). Mahan ve Corbett'in görüşleri 20. yüzyıl boyunca büyük güçlerin deniz stratejilerinin oluşturulmasında etkili olmuştur. Değişen teknolojik gelişmelerle birlikte geleneksel savaş gemileri yerini uçak gemisi, balistik füze denizaltısına bıraksa da temel prensipler varlığını devam ettirmektedir. Corbett, strateji kitabını deniz stratejisinin genel askeri strateji ile değerlendirilmesi gerektiğini ve tek başına uygulanamayacağını vurgulayarak bitirmiştir. Corbett'in görüşleri yoğun şekilde eleştiriye maruz kalsa da uzun yıllar etkili olmuş ve incelenmiştir. Onun düşünceleri ve teorileri, Kraliyet Donanması'nın stratejik planları için hala bir temel oluşturmaya devam etmektedir. Öğrencisi Sir Herbert William Richmond (1934) "*Sea Power in The Modern World*" kitabıyla onun düşüncelerini desteklemiş ve devam ettirmiştir. İngiliz deniz tarihinin derinlikli incelemesi Corbett' in görüşlerinin gelişmesine önemli katkı sağlamıştır. İçinde bulunduğumuz yüzyılda dahi Kraliyet Donanması, Corbett'i

modern denizcilik stratejilerinin dayandığı büyük bir stratejist olarak kabul etmeye devam etmektedir (Widen, 2009: 170).

1.1.3. Liu Huaqing: Çin Deniz Stratejisi

Son yıllarda yaşanan gelişmelerle birlikte uluslararası alanda tek süper güç olarak görülen ABD'nin gücünün giderek azaldığı ve sistemde yeni aktörlerin, yükselen güçlerin ortaya çıktığı görülmekte ve yeni dünya düzeni bu kapsamda çok kutuplu bir yapıya doğru bir gelişim göstermektedir. Yapılan araştırmalar ve yaşanan gelişmeler sonucunda Çin, Rusya, Meksika ve Türkiye gibi gelişmekte olan güçlerin uluslararası sistemde daha etkin bir hale geldikleri ve yerleşik güçlere göre daha hızlı bir büyüme oranı yakaladıkları görülmektedir (Tank, 2012: 1). Dolayısıyla sadece Batılı deniz stratejistlerine değinmek bu çalışmanın bir tarafını eksik bırakacağından ABD karşısında yükselen bir güç olmaktan ziyade artık ABD'nin rakibi olarak tanımlanan Çin'in denizcilik stratejilerinin temelinde yatan düşüncelere yer vermenin gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Çinli Mahan olarak anılan Amiral Liu Huaqing (1916-2011) bu kapsamda ele alınması gereken önemli deniz stratejistlerinden biridir.

Mevcut Çin deniz stratejisini anlayabilmek için Çin komünizminin ilk yıllarına gitmek gerekmektedir. Resmi olarak 14 Nisan 1950'de kurulan Çin donanması, yalnızca aktif savunma amacıyla kullanılmakta ve temeli küçük bir donanma ile kıyı savunmasına dayanmaktaydı (Lim, 2014: 55). Donanmanın tek görevi karadaki orduyu desteklemek iken Batı donanmalarının aksine herhangi bir deniz doktrininin varlığından söz etmek de mümkün değildi. Ancak Kore Savaşı (1950-53) ve Hindistan ile silahlı çatışma (1962) gibi zamanla yaşanan gelişmeler, genel olarak Çin Silahlı Kuvvetlerini ve özel olarak Halk Kurtuluş Ordusu Donanması'nı (People's Liberation Army Navy "PLAN") güçlü ve modern donanmanın gerekli olduğu düşüncesine yönlendirmiştir (Lim, 2014: 63). Amiral Liu Huaqing, 1982 yılında PLAN'ın başına geçtiğinde ordu için farklı bir bakış açısını formüle etmiş ve PLAN ordudan ayrı bir birim olarak varlığını sürdürmüştür. Liu Huaqing'e göre Çin donanmasının ülkenin güvenliğini sağlayabilmesi için 4 görevi vardır (Lim, 2014: 64):

- 1 Çin sınırlarının güvenliğini denizde korumak,
- 2 Çin'in denizdeki egemenlik haklarını ve ticaretini korumak,
- 3 Kara harekâtlarını desteklemek,
- 4 Düşmanların Çin'e karşı harekete geçmesini engellemek.

Yukarıda sıralanan Çin donanmasının yerine getirmesi gereken dört görev aslında donanmanın savunmacı yapısının değiştiğini gösterse de "deniz tamponu" fikrine sahip olması, çoğu stratejist gibi Sovyet eğitimi almış Liu Huaqing' in de Sovyet düşünürlerinden etkilendiğini göstermektedir. Huaqing, 1980'lerdeki donanma modernizasyon planında, Çin'in 2000, 2020 ve 2050 yıllarında kademeli olarak küresel ölçekte savaş grupları operasyonları gerçekleştirebilecek

yetenek ve kapasiteye gelmesini hedeflemiş ve onun “açık deniz savunma stratejisi” fikri uzun süre Çin deniz doktrininin bir parçası olmuştur (Saunders vd., 2011: 100).

Çin deniz ticaretinin sürekli gelişmesi ve büyümesiyle birlikte denizcilik stratejisi zamanla ortaya çıkan güçlü bir donanma fikriyle daha çok Mahan’a yönelmeye hatta yakın denizlerde Çin üslerinin oluşturulması fikri ile Mahancı bir yaklaşıma doğru değişmeye başlamıştır. Öyle ki Liu Huaqing’in yerine gelen Amiral Huang Jiang, Çin donanmasının düşmanı 4 yolla yenebileceğini sıralarken Mahan perspektifinden yararlandığı tespitinde bulunulabilir (Lim, 2014: 70):

- 1 Düşman filosunun yok edilmesi,
- 2 Düşman deniz üslerinin, limanlarının, savunmasının yok edilmesi,
- 3 Düşmanların önemli üs ve konumlarının işgal edilmesi,
- 4 Deniz ablukası gerçekleştirilmesi.

Çin’in denizlerde Mahan düşüncesini benimsemesinin temelinde, giderek büyüyen ülke ticari filolarının büyük bir payı vardır. Bu ticari filoların korunması ihtiyacından kaynaklanan daha büyük bir filoya duyulan ihtiyaç Çin donanmasının güçlendirilmesi ve deniz ticaret yollarının hâkimiyetinin önemini arttırmaktadır.

1.2. Denizcilik Gücü

Güç kavramı; uluslararası politika analizlerinde, uluslararası ilişkiler teorilerinde sıkça başvurulan en temel açıklayıcı kavram olarak karşımıza çıkmaktadır (Özdemir, 2008: 114). Realist düşünürler, devletlerin uluslararası sistemdeki yegâne amaçlarının güçlerini arttırmak olduğunu savunmaktadır. Çağdaş realist görüşün önemli temsilcilerinden Hans J. Morgenthau, uluslararası politikayı bir güç mücadelesi olarak değerlendirmiştir (Morgenthau, 1948). Ancak, Holsti (1964: 179), Morgenthau’nun güç kavramını hem sistemdeki temel amaç hem de istenilenlerin elde edilmesi için bir araç olarak nitelendirmesini eleştirmiş, gücü bir ülkenin elindeki imkân ve yetenekleri ile çeşitli stratejiler kullanarak karşıdakinin davranışlarını kendi çıkarları doğrultusunda etkileme ve yönlendirme kapasitesi olarak tanımlamıştır (Özdemir, 2008: 116). Uluslararası ilişkilerde merkezi bir otoritenin varlığından söz edilemediğinden devletler, etkin ve lider bir güç olabilmek adına her alanda güçlü olma mücadelesi vermektedir. Robert Dahl’ın tanımıyla; bir aktörün normal şartlarda yapamayacağı şeyleri başka bir aktöre yaptırabilme kapasitesine güç denilmektedir (Dahl, 1957: 202). Uluslararası sistemdeki aktörler, farklı alanlarda sahip oldukları güç unsurları aracılığıyla ulusal çıkarlarını gerçekleştirmeye ve söz konusu güç kapasitelerini arttırarak lider konuma gelmeye çalışmaktadır. Güç kavramı tek boyutlu olmamakla birlikte en temelde devletlerin varlıklarını sürdürebilmeleri amacıyla askeri, ekonomik, siyasi, bilim ve teknoloji alanlarındaki yetenek ve kapasiteleri ile ölçülmekte, ancak küresel gelişmelere bağlı olarak bu alanların sayısı arttırılabilmekte ve önem sırası değişebilmektedir.

Bir devletin denizcilik gücü; bünyesinde denize ve denizciliğe ait maddi ve manevi her çeşit güç unsurunu içeren alanı oluşturmaktadır (Gürdeniz, 2013: 40). Denizcilik gücüne sahip olan denizci devletler geçmişte genellikle “*thalassa*” ve “*kratein*” sözcüklerinin birleşmesiyle oluşan *Talassokrasi* terimiyle anılmıştır (Rochwulaningsih vd., 2019: 2). *Thalassa* kelimesi “deniz” *kratein* ise “hükmetmek” anlamına gelmekte ve deniz egemenliği anlamına gelen *Talassokrasi*, denizlerde belli bir güce sahip imparatorlukları tanımlamak için kullanılmaktaydı. Tarihsel olarak her çağda örneklerine rastlanan bu imparatorlukların erken modern çağdaki en önemli örneklerinden birini Portekiz oluşturmaktaydı (Rochwulaningsih vd., 2019: 2).

Denizlerin sivil ve askeri anlamda kullanımlarının tamamını içeren bir kavram olarak denizcilik gücü; denizi kullanmak için uygulanan askeri, politik ve ekonomik güçtür (Speller, 2020: 26). Denize ve denizciliğe ait maddi, manevi tüm unsurların toplamının milli çıkar ve menfaatleri gerçekleştirebilmek amacıyla kullanılması denizcilik gücü olarak tanımlanabilmektedir. Başka bir deyişle, “*Bir ulusun denize ve denizciliğe ait imkân ve kabiliyetlerinin millet yararına kullanılması, değerlendirilmesi, korunması ve evrimleştirilmesi amacıyla harcanan düşünsel, duygusal, bilimsel, fiziksel, ekonomik, askeri ve politik çabaların toplam verimliliğidir.*” (Oran, 2012: 4). Milli güç unsurlarından birini oluşturan denizcilik gücü bünyesinde deniz gücü ve deniz kuvvetini barındırmaktadır.

Denizler, dünya devletlerini ve uluslarını birbirinden ayıran değil aksine dünyayı birbirine bağlayan ve bütünleştiren alanlardır. Bu alanların sunduğu tüm imkanlardan ulusal çıkarların gerçekleştirilmesi amacıyla etkin bir şekilde faydalanılabilmesi olarak ifade edilen denizcilik gücü kavramı ise ulusal gücü oluşturan tüm unsurlarla etkileşim halindedir. Ulusal gücün; coğrafi, siyasi, ekonomik, psikososyal, kültürel, bilimsel, demografik, askeri güç öğeleri ile denizcilik gücünün etkileşim içinde olması denizcilik gücünün sadece askeri alanla sınırlandırılmasının da doğru olmadığını göstermektedir. *Mavi güç* olarak da tanımlanan denizcilik gücü ulusal gücün sivil ve askeri tüm unsurlarını içermektedir (UK Ministry of Defence, 2017: 3-4). Deniz gücü kavramı genellikle askeri güç ile birlikte anılsa da bünyesinde askeri ve sivil öğeleri barındıran geniş kapsamlı bir kavramdır. Aklar’ ın (2010) ifadesiyle “deniz gücü; deniz ticaretini ve bu kapsamda ticaret gemilerini, liman tesislerini, gemi inşa ve bakım onarım tesislerini, ticari kuruluşları, ehliyetli personel ve deniz kuvvetlerini kapsayan bir sistemdir.” Şekil 1’de denizcilik gücü kavramının kapsamı gösterilmiştir.

Şekil 1: Denizcilik Gücü Kapsamı



Kaynak: Oran, 2012:5.

Deniz Kuvveti, deniz gücünün kapsamı içinde yer alan ve bu gücün askeri bölümünü temsil eden unsurdur. Deniz gücü kavramı tanımlanırken, deniz ve deniz gücüyle ilgili terimlerin birbiri yerine sıklıkla kullanılması kavram karmaşasına neden olabilmektedir. Deniz gücü kavramı deniz kuvvetini kapsamakla birlikte genel olarak ekonomik faaliyetler bağlamındaki gücü temsil ederken, deniz kuvveti kavramı askeri, savunma ve güvenlik yönüyle ele alınmaktadır. Ulusal denizcilik yetenekleri ve potansiyeli; limanlar, ticari denizcilik ve denizcilik endüstrisi, balıkçılık, okyanus ekonomik kaynakları, denizcilik geleneği ve denizle ilgili ulusal gücün diğer yönleri dâhil olmak üzere kapsamlı bir terimdir (Ahmad, 2014: 1). Denizcilik stratejisi ise; denizcilik gücü unsurlarının geliştirilmesi ve yönetilmesidir. Bir ulus, denizlerin tüm imkânlarından yararlanmak, deniz gücü avantajlarını geliştirmek ve korumak amacıyla kapsamlı bir denizcilik stratejisi geliştirmelidir.

1.2.1. Deniz Gücü

Milli güç unsurunun en önemli iki bileşeni olan askeri ve ekonomik gücün denizlerdeki uzantısını oluşturan deniz gücü; milletlerin denizlerdeki askeri ve ekonomik çıkarlarını koruyarak bu alandaki hakimiyetinin ulusal ve uluslararası menfaatlerine etki etme kapasitesini oluşturmaktadır. Kavramsal düzeyde deniz gücü, herhangi bir ulusun diğer ülkelerle ilişkilerinde hayati menfaatlerini korumak ve sürdürmek için kullanılan, devlet gücünün yalnızca bir yönünü oluşturmaktadır. Bu nedendir ki deniz gücünün incelenmesi uluslararası ilişkiler akademik çalışmalarının kapsamına girmektedir (Blagden, 2014: 55). Devletlerin diğer devletleri etkileme ve kontrol etme kapasitesinin oluşturduğu denge uluslararası sistemi yapılandırmakta ve bu kapasiteler çerçevesinde devletler sınıflandırılmaktadır. Örneğin ABD süper güç, Fransa büyük güç gibi ayrıma gidilebilmektedir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu yükselen güçler ise diğerlerini etkileme ve kontrol etme kapasitesi olarak değerlendirilebilecek ulusal güçlerini artırma hedefiyle ilerlerken ulusal güç unsurlarından hangilerinin öncelikle geliştirileceği, bu kapsamda nasıl politikalar

üretileceği ve stratejiler oluşturulacağı yönündeki çalışmalar da önem kazanmaktadır. Uluslararası ilişkiler çalışmalarının önemli bir bölümünü oluşturan ulusal güç unsurlarından biri olan deniz gücü; artan önemi nedeniyle 21. yüzyılda devletlerin ürettikleri savunma, ekonomi, enerji ve dış politikalarının merkezinde konumlanmaktadır.

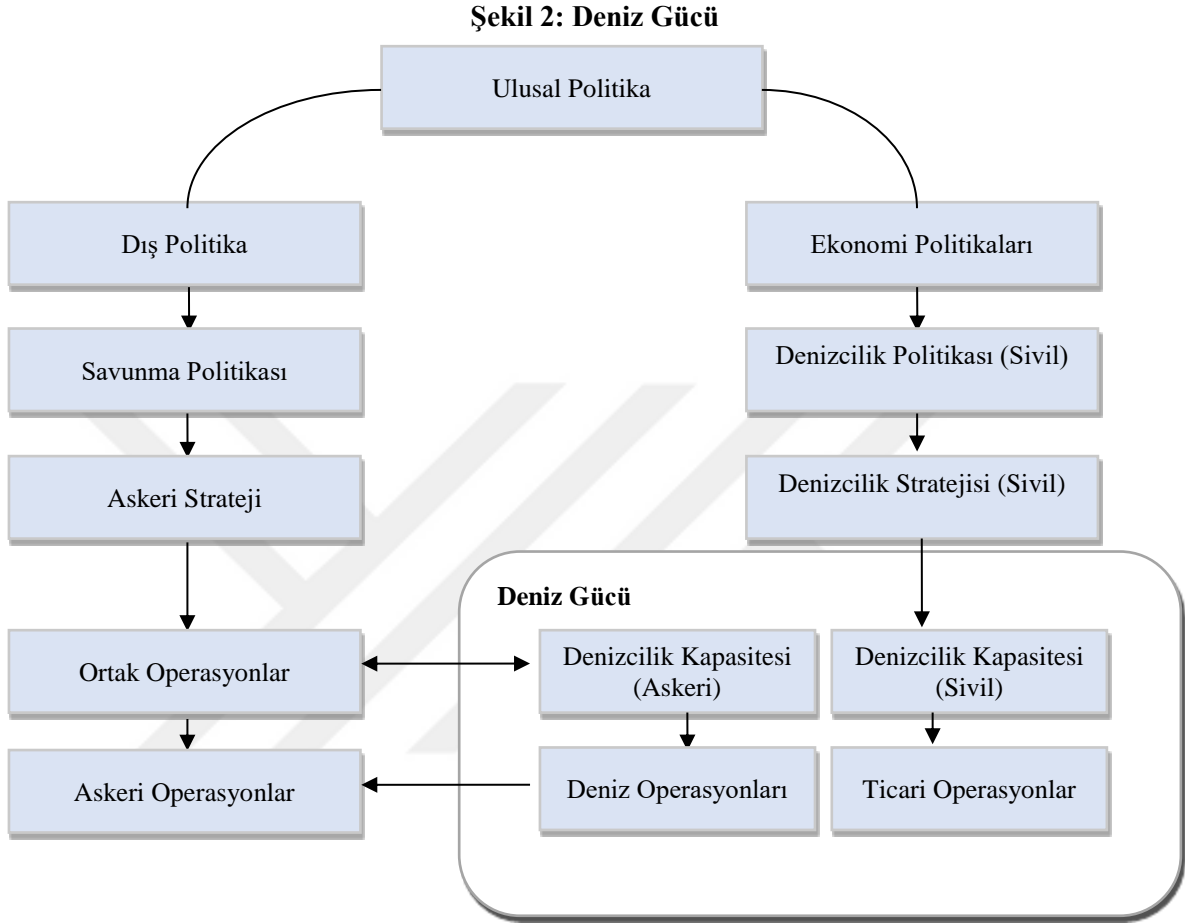
Denizlerin ekonomik bağlamda kullanılmasına ek olarak bu alanlardaki savaşları kapsayan askeri kapasiteyi de içeren deniz gücü; bir milletin deniz alaka ve menfaatlerinin maddi ve manevi tüm yönleriyle denizcilik gücünün askeri ve ekonomik faaliyetleri içeren bir parçasını oluşturmaktadır (Çetin, 2012: 20). Deniz gücü, devletin kendi ticaretini ve ticari çıkarlarını korumak için ulusal bir savunma stratejisi olarak kullanılmaktadır (Crowhurst, 1977). Deniz gücünün daha geniş bir ulusal gücün bileşeni olarak rolünü analitik olarak araştırmak, bu alanda gerçekleştirilen faaliyetlerin nedenini açıklarken diğer taraftan sağlam bir deniz stratejisi oluşturulmasına yardımcı olmaktadır. 16. yüzyıldan günümüze kadar Avrupa devletleri, deniz gücünün en önemli iki bileşeni olan ticari ve askeri gücün önemini keşfetmenin avantajını kullanmayı başarmıştır. Örneğin Birleşik Krallık, Kraliyet Donanması'nı deniz ticaret yollarını koruyacak şekilde geliştirerek konumlandırmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nin II. Dünya Savaşı sonrası izlediği yolun savaş öncesi İngiliz sisteminin temel özelliklerini yansıtmaması da aslında deniz gücünün özellikle ticaret ve askeri bileşenlerinin ne derece önemli olduğunu göstermektedir. Şekil 2'de deniz gücünün ulusal güç içindeki yeri ve deniz gücü bileşenleri gösterilmiştir.

Tarihsel süreç ile yaşanan gelişmeler ışığında ulusal gücün ekonomik boyutunun öneminin giderek belirginleşmesi hatta askeri gücün de bir anlamda temelini oluşturması, deniz gücünde de ekonomik unsurların giderek öneminin artmasına neden olmuştur. Ken Booth'a göre devletler temelde 3 hedefe ulaşabilmek için deniz gücünü geliştirmektedir (Booth, 1977: 16):

- Eşya ve insan taşımacılığını gerçekleştirmek
- Denizde ve karadaki diplomatik hedeflere ulaşabilmek amacıyla askeri güçlerin geçişini sağlamak
- Deniz içindeki kaynakları kullanmak

Birinci hedefin ticaret filoları, ikinci hedefin donanmalar, üçüncü hedefin ise sondaj tesisleri ve balıkçı filoları ile değerlendirilebileceği ve günümüzde önemini korumaya devam ettiği ifade edilebilir (Gürdeniz, 2013: 41). Bir devlet deniz gücü bileşenlerini; düşmana güç gösterisinde bulunmak, müttefikini desteklemek veya düşmanlarının eylemlerini değiştirmeye zorlamak için kullanabilmektedir. Bu kapsamda deniz gücünün ulusal güç bileşenlerinden en fazla ekonomi ve askeri güç ile yakından ilişkili olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Denizlerin ticaret gerçekleştirmek amacıyla kullanılması, deniz ulaştırma alanını ortaya çıkarmış bu ulaştırmanın korunması ihtiyacı da Deniz Kuvveti'ni oluşturmuştur (Oran, 2012: 3). Küreselleşen dünyada ekonomik sistemlerin belirleyici yapısı göz önüne alındığında deniz ticareti, deniz gücünün önemli

bir alt unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Şekil 2’de görüldüğü üzere deniz gücünün askeri ve sivil olmak üzere iki boyutlu yapısı ulusal politikanın bir parçasını oluşturmakta ve ulusal güce diğer faktörlerle etkileşimli olarak katkı sunmaktadır.



Kaynak: Till, 2013: 3.

Sir Julian Corbett’ in altını sıklıkla çizdiği gibi, deniz gücünün asıl önemli olan unsuru, denizde meydana gelenlerden ziyade karadaki olayların sonucunu nasıl etkilediğidir. Çünkü deniz gücü hava ve kara güçlerine verdiği katkı ile ulusal gücün vazgeçilmez unsurudur. Son yıllarda devletlerin deniz stratejilerinde yaşanan gelişmelere baktığımızda, denizdeki güçten denizdeki iktidara doğru bir kayma olduğu söylenebilmektedir (Till, 2013: 25). Çünkü önemli olan nokta denizde var olabilmekten ziyade artık denizde belirleyici bir güç olabilmektedir. Deniz gücü denildiğinde ilk akla gelen askeri güç unsurunun yanında askeri olmayan kanadını içeren ticari nakliye, enerji transferi, balıkçılık, deniz sigortası, gemi yapımı ve onarım vb. gibi alanlar da dikkate alınmalıdır. Bu kapsam göz ardı edildiğinde gelinen noktada ortada bir güç kalmayacağı gibi aynı zamanda dışa bağımlı bir devlet yapısı meydana gelebilecektir. Bir devletin deniz gücü hem barış hem de çatışma zamanında diğer devletlerin ve toplumların davranışlarını etkileyebilme yetenekleridir (Till, 2007: 572-573). Bir taraftan karadaki çatışmaların çözümüne katkı sağlarken

diğer taraftan müttefiklerin desteklenmesinde dostane amaçlarla kullanılabilir. Tıpkı küreselleşme kavramının yeni olmadığı ancak zamanla kapsamı genişlediği gibi aynı şekilde deniz gücü de yeni bir kavram olmamakla birlikte kapsamı 21. yüzyılda öngörülen daha fazla genişlemiş ve çeşitlenmiştir.

Deniz gücü alanında gerçekleştirilen akademik çalışmaların geneli ABD ve Çin ikilisinin ekonomik büyüklükleri ve bu süreçte izledikleri deniz stratejilerine odaklanmaktadır. ABD, uluslararası sistemde egemen ekonomik ve deniz gücü olmaya devam etmektedir (Hoyt, 2007: 584). Diğer taraftan Birleşik Krallık ise modern ülke tarihi boyunca ulusal güvenliği ve refahının temelini deniz kontrolü ve gücüne dayandırmaktadır. Bu alanda gerçekleştirilen çalışmaların bir kısmı deniz gücünün tarih üzerindeki etkisine odaklanırken diğer kısmı da tarihin deniz gücü üzerindeki etkisine odaklanmaktadır. Örneğin Speller (2009) çalışmasında Napolyon döneminde yaşanan olayların deniz stratejileri ve denizcilik politikaları üzerindeki etkilerini incelemiştir. Bu çalışmada denizdeki olayların karada etkisi olduğu sürece önemli olduğu vurgusu yapılmış ve Napolyon döneminde yaşanan savaşlar ve olaylar 19.yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında Mahan ve Corbett gibi önemli isimlerin denizcilik stratejilerinin temel ilkelerinin belirlenmesinde önemli rol oynamıştır. Bu konuda araştırmacılar arasında farklı görüşler olmasına rağmen İngiliz başarısının nedenleri ve denizde hâkimiyetin neden gerekli olduğu yönündeki analizler alanın teorik çerçevesini de çizmektedir.

Devletlerin deniz gücü kapasitesiyle ilgili üzerinde durulması gereken bir başka önemli nokta ise onu oluşturan neden yani “*üretim*”dir. Üretim gerçekleşmeden deniz gücünün öneminden ve ulusların yaşamına etkisinden de bahsedilememektedir. Zeytinoğlu (1993: 124-128), gelişmiş deniz gücüne sahip devletlerin ortak özelliklerinin üretim kapasitelerindeki artış olduğunu belirtmektedir. Mahan da aynı şekilde milletlerin zenginleşmesinin ancak ürettikleri mal fazlasını ihraç etmeleriyle mümkün olacağını belirtmiştir. Deniz yollarının keşfedilmesi de üretim fazlasının oluşması ve deniz ticarete duyulan ihtiyacın artması ile gerçekleşmiştir. Üretilen malların ticareti ve bu ürünlerin taşınması deniz gücüne olan ihtiyacı artırırken üretim kapasitesinin artmasını da beraberinde getirerek karşılıklı beslenen bir döngü oluşturmaktadır. Deniz ticaretiyle birlikte ulaştırmanın korunması ihtiyacı ortaya çıkmış böylelikle deniz kuvvetine ihtiyaç duyulmuştur. Ancak deniz kuvvetinin denizlerde devamlı durması mümkün olmayacağından Mahan, deniz ticaretinin varlığının da önemli olduğunu vurgulamaktadır. Denizler üzerinden gerçekleştirilen ticaret ve deniz kaynaklarından elde edilen finans gücü deniz kuvvetlerine yapılacak yatırımın da alt yapısını meydana getirmekte ve deniz gücünün çok ayaklı bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Bu ayaklardan birinin eksik olması, sistemin aksamasına neden olabileceği gibi tek yönlü bir yatırım da olumsuz sonuçlar doğurabilecektir. Günümüzde ekonomik, politik, askeri ve bunların alt unsurlarının iç içe geçmiş yapısı sistemin bir bütün olarak ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Devletlerin gerekli koşullar gerçekleşmeden sadece teorik varsayımlar üzerinden deniz gücüne yatırım yapmaları yanlış bir stratejiyi temsil edebilmektedir. Önceki başlıklarda açıklanan

deniz hâkimiyet teorisi ve diğer yaklaşımları yeterince analiz etmeden ve alt yapı oluşmadan uygulamaya geçilmesi devletlerin milli gelir ve bütçelerini yanlış yöne kanalize etmeleriyle sonuçlanacaktır.

İngiliz Amiral Richard Hill, 1986 yılında “*Orta (Bölgesel) Güçler için Deniz Gücü Teorisi*” isimli çalışmasını kaleme almış ve 2000 yılında bu teoriyi yeniden değerlendirmiştir. Soğuk Savaş Dönemi’nin ortadan kalkmasıyla birlikte teorisini yeniden test eden Hill’e göre ulus-devlet için ekonomik ve askeri unsur olmak üzere ulusal güçte belirleyici iki temel unsur mevcuttur (Hill, 2000: 2). Büyük güçler ile küçük güçler arasında var olan özel bir orta güç kategorisi olduğunu savunmakta ve bunları; İngiltere, Fransa, Hindistan, Brezilya, Japonya, Çin ve diğerleri olarak sıralamaktadır. Orta büyüklükteki devletlerin caydırıcılık, mevcudiyet sağlama ve çok yönlü hareket kabiliyeti ile çıkar temelli deniz stratejileri izlemeleri gerektiğini savunmaktadır. Küreselleşme ile birlikte değişen sistemin yapısını etkileyen çok boyutlu unsurların varlığı ve güvenlik alanındaki tehditlerin belirsizliği devletlerin deniz alanlarındaki politikalarını da etkiler hale gelmiştir. 21. yüzyıla birlikte deniz güçlerinin mücadele edeceği tehditlerin farklılaştığı ve sayısının arttığı bir sürece girilmiştir (Pruitt, 2000). Dolayısıyla mevcut deniz gücü yapısının yeni ortaya çıkan unsurlar ve tehditlerle mücadele edebilen esnek bir yapıya sahip olması gerekmektedir.

Hodge’nin deniz kapasitesinin tarihsel olarak ABD’nin stratejik önceliklerinin ağırlık merkezi olduğunu iddia ettiği çalışmasında (2014); Amerikan deniz gücü gelişimini, 1897’de Theodore Roosevelt’in Amerika Birleşik Devletleri Başkanı olarak atanmasıyla başlatmaktadır. Amerikan deniz gücü, denizleri ve okyanusları askeri veya ticari amaçlarla kullanma ve düşmanı bu alanlardan uzak tutma olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu çalışmada Çin’in yakın gelecekte denizlerde ABD karşısında tehdit olarak görülmediği belirtilmiştir. Çünkü Çin, tarihsel olarak denizlerde bölgesel genişleme geçmişi olmayan bir kıta gücünün kara temelli stratejik kültürüne sahiptir. Amerika’da ise Mahan’ın felsefesi, ABD ticaretinin denizcilik iletişiminin güvenliğine olan bağımlılığını vurgulamış ve donanmayı ulusal gücün birincil aracı haline getirmiştir.

Samaan (2011) Avrupa Birliği (AB) deniz gücünün değerlendirdiği çalışmasında; AB’ nin genel olarak ekonomik, kültürel veya basitçe “yumuşak” bir güç olarak tasvir edildiğini belirtmektedir. Ancak 2008’in sonlarında başlatılan beklenmedik gelişmeyle korsanlıkla mücadele kapsamında “Atalanta Operasyonu”, Avrupa’nın donanma yeteneklerinde değişiklik için bir fırsat penceresi açmıştır. Çünkü AB’nin petrol ithalatının önemli bir kısmı, korsanlığın yükselişinden etkilenen bölgeden geçmektedir. Uluslararası çabalara rağmen, korsan saldırıları 2009’da zirveye ulaşmış 214 gemi saldırıya uğramış ve 47’si ele geçirilmiştir. Atalanta bu anlamda Avrupa deniz yeteneklerini yeniden canlandırmayı teşvik etmesi bakımından önemlidir.

2008 yılında yaşanan küresel mali kriz ülkelerin savunma bütçelerinde kısıtlamaya gidilmesine neden olsa da deniz kapasitesinin arttırılmaya devam ettiği görülmektedir. Çünkü deniz gücü geçmişte defalarca zaferin habercisi olmuş ve barış zamanında kendi çıkarlarını ileri sürme ve saldırganlığı caydırma yeteneğinin bel kemiğini oluşturmuştur. Colin Gray, tarih ve coğrafya meselesi olarak ABD'nin deniz üstünlüğünün yokluğunda bir dünya gücü olarak işlev göremeyeceğini savunmaktadır. Gray düşüncelerini şu ifadelerle dile getirmektedir: “Dünya yüzeyinin yüzde 70’ini oluşturan denizleri kullanma yeteneği olmadan, Amerikan askeri gücü okyanusların ötesinde ihtiyaç duyulabilecek yerde bulundurulamaz. Hava ve uzay gücü ile pek çok şey yapılabilir, ancak kalıcı bir uzak mevcudiyet için ya da yüklerin toplu olarak taşınması için üstün deniz gücünün yerini hiçbir şey tutamaz.” (Gray, 1992: 276-277).

1.2.1.1. Deniz Gücünün Unsurları

Deniz gücü genellikle askeri kuvvetleri kapsayan bir güç olarak düşünülse de denizlerdeki güç kavramı çok daha geniş ve çok boyutlu bir alanı içermektedir. Öncelikle tarihsel olarak deniz ticaretinin milletlerin kaderinde oynadığı rol dikkate alındığında bu gücün ekonomik boyutunun öncelikli ve göz ardı edilemez olduğunu belirtmek gerekmektedir. Denizlerin milletlerin yaşam biçimlerini etkilediği düşünüldüğünde ise içerdiği doğal kaynakların hem besin hem geçim kaynağı olarak toplumların hayatlarına dokunan uçsuz bucaksız alanlar olduğu kabul edilmektedir. 15. yüzyılda Avrupalılar tarafından alternatif ticaret yolları arayışıyla başlayan coğrafi keşifler, denizlerin ulusların hayatına vazgeçilmez şekilde dâhil olmasının başlangıcını temsil etmektedir. Bu tarihten sonra küresel ticaretin büyük bir bölümünün deniz yollarıyla gerçekleştirilmesi ve bu oranın giderek artan bir seyir izlemesi deniz ticareti alanının bu gücün kapsamında olduğunu göstermektedir. Sanayileşme ile birlikte deniz gücü artan bir şekilde, hegemonların modern endüstriyel ulus üzerinde baskı uygulayabilecekleri bir saldırı silahı haline gelmiştir (Kennedy, 1976). Son olarak karada var olan doğal kaynakların ve enerji kaynaklarının giderek azalması denizlerin önemini bir kez daha arttırmış, bu alanlar tekrar devletlerin ilgi odakları haline gelmiştir. Bu kadar geniş kapsamlı ve çok boyutlu bir alanı ilgilendiren güç unsurunun kesin ve tek bir tanımının olması da mümkün değildir. Ancak genel olarak bir tanım yapmak gerekirse, devletlerin okyanusları ve denizleri ulusal çıkarları doğrultusunda kullanma yeteneği o ülkenin deniz gücünü oluşturmaktadır (Gorshkov, 1979; Great Britain Defence Council & Great Britain Royal Navy, 1995; Mahan, 1890).

Devletlerin deniz gücünü etkileyen unsurlar çok çeşitli olmakla birlikte literatürde kabul görmüş belli başlı unsurlar sıralanabilmektedir. Ünlü deniz hâkimiyet teorisi ile anılan A.Thayer Mahan deniz gücü unsurlarını 6 başlıkta sıralamıştır. Bunlar; coğrafi konum, fiziki yapı, arazinin büyüklüğü, nüfus sayısı, halkın ve hükümetin karakteridir (Büyükonat, 2013: 41). Mahan'ın sunduğu altı bileşen, fiziksel ve politik güç kapsamında sıralanabilmektedir. Bunlara ek olarak ekonomi ve deniz kuvvetlerini de deniz gücünün belirlenmesinde kullanılan kriterler kapsamına

dâhil etmek mümkündür (Kearsley, 1992; Sakhuja, 2011; Till, 2013). Tablo 2’de literatürde yaygın şekilde kullanılan deniz gücü bileşenleri bir arada gösterilmiştir. Deniz gücü, ulusların ekonomik canlılığı ve jeostratejik gücünün önemli bir tanımlayıcı parametresidir. 21. yüzyılın ilk on yılında ekonomik büyümelerini sürdüren yükselen güçler; bilimin, teknolojinin ve endüstriyel büyümenin de katkısıyla deniz gücüne önemli yatırımlar gerçekleştirmiş, büyüyen ekonomilerin denizcilik güçlerinde önemli bir canlanma görülmüştür (Sakhuja, 2011) Fiziksel, ekonomik, politik gücün bir ülkenin denizcilik gücünün temel belirleyicileri olduğu noktasında yaygın bir kabul de mevcuttur (Li vd., 2020: 161).

Tablo 2: Deniz Gücü Bileşenleri

Mahan (1890)	Gorshkov (1979)	Kearsley (1992)	Sakhuja (2011)	Till (2013)
Coğrafi konum Fiziksel uygunluk Arazinin büyüklüğü Nüfus sayısı Halkın karakteri Hükümetin Özellikleri ve Politikası	Coğrafya Ekonomi Liderlik karakteri Doğal Şartlar	Fiziksel (ör. Coğrafya) Ekonomi Politika Deniz kuvvetleri Misyonlar	Coğrafya Ekonomi Politika Teknoloji Askeri	Nüfus ve hükümet Deniz coğrafyası Kaynaklar Denizcilik ekonomisi Teknoloji Deniz Kuvvetleri Diğer alanlar

Kaynak: Li vd., 2020: 161

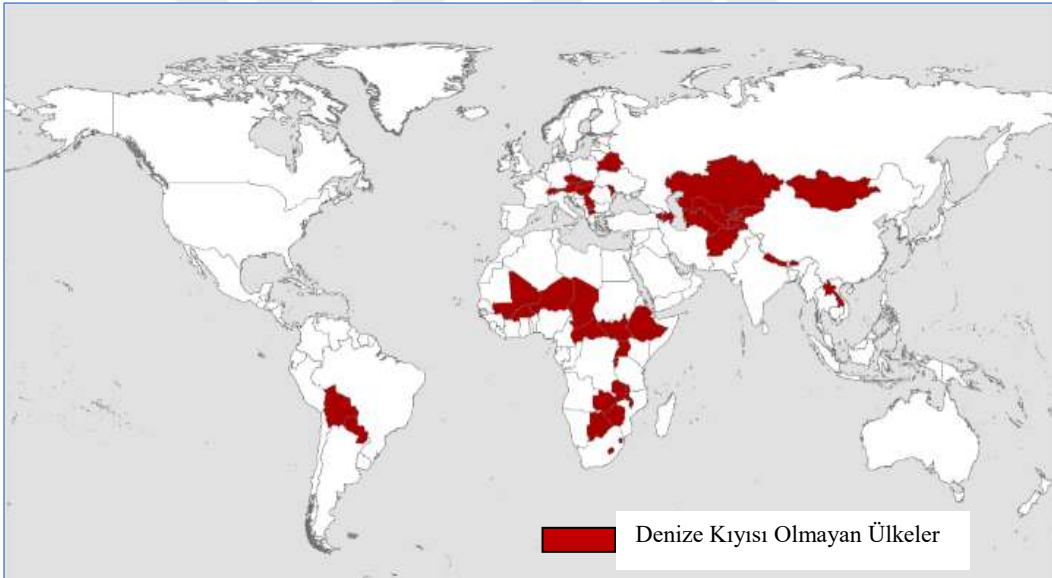
Tablo 2’de belirtilen deniz gücü bileşenleri incelendiğinde, Mahan’ın sıraladığı altı unsurun diğer çalışmaları da etkilediği ve bu konuda temel teşkil ettiği görülmektedir. Dolayısıyla Mahan’ın sıraladığı deniz gücü unsurlarını özetle ele almanın çalışmanın ilerleyen bölümleri için daha faydalı olacağı düşünülmektedir.

1.2.1.1.1. Coğrafi Konum

Bir ülkenin coğrafi konumu deniz gücünün hem askeri hem de ticari açıdan en önemli unsurlarından birisini oluşturmaktadır. (Büyükonat, 2013: 41-47). Coğrafi konum; bir devletin önemli deniz yollarına, önemli geçiş güzergâhları, boğazlara olan uzaklığı veya hâkimiyeti, düşman devletlere olan yakınlık derecesi, okyanuslara doğrudan çıkışının olup olmaması şeklinde değerlendirilebilmektedir. Coğrafi konum, devletin deniz gücü bileşenlerinden doğal şartlar sonucu ortaya çıkmış unsurlarındandır. Dolayısıyla iklim şartlarını da bu kapsamda belirtmek gerekmektedir. Mahan, İngiltere’nin coğrafi konumu itibarıyla sahip olduğu avantajları şu sözlerle dile getirmiştir: “Eğer bir ülke coğrafi konumu nedeniyle, kendisini karadan gelecek tehditlere karşı savunmak ve karaya doğru genişlemek ihtiyacı duymuyorsa deniz temelli menfaatlerinin gerçekleşmesinde sınırlarından biri karada olan bir devlete göre daha avantajlıdır.” (Tarakçı, 2009: 8-9).

Bazı araştırmacılar; kara ile çevrili olmanın bir ÷lke için oldukça dezavantajlı olduğuna inanmakla birlikte coğrafyanın ekonomik refah üzerindeki etkisini incelemektedir. Denize kıyısı olmayan devletlerin yaşadığı dezavantajlı noktalar ekonomik refah üzerinde de olumsuz etki yaratabilmektedir. Dünyanın denize kıyısı olmayan ÷lkelerinin karşı karşıya olduğu yüksek lojistik maliyet ve birçok kalkınma sorunu coğrafik kader olarak gör÷lebilmektedir. Ancak bu düşünceyi karşısında yer alan diğer araştırmacılar, karayla çevrili ÷lkelerdeki ekonomik durgunluğun temel nedeninin doğası gereği karayla çevrili jeo-mekansal konumdan ziyade komşu ÷lkelerle olan ilişkilerden kaynaklandığını ileri süremektedir (Lane ve Pretes, 2020: 2). Bu sonuçlar, İsviçre ve Avusturya gibi Avrupalı karayla çevrili ÷lkelerin ekonomik başarısını açıklayabilmektedir. Şekil 3'te denize kıyısı olmayan ÷lkeleri gösteren bir harita verilmiştir. Dünyadaki devletlerin yaklaşık %20'si denize kıyısı olmayan genellikle gelişmekte olan devletlerden oluşmaktadır (Keser ve Çetin, 2016: 200). Denize kıyısı olmadığı halde gelişmiş ÷lke kapsamında sayılan Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Slovakya, İsviçre ve Lüksemburg 40 ÷lkeden sadece 6'sını oluşturmaktadır (Keser ve Çetin, 2016: 202).

Şekil 3: Karayla Çevrili ÷lkeleri Gösteren Dünya Haritası



Kaynak: CIA, 2017

Karayla çevrili olmak okyanusa daha sınırlı bir erişim sağlar, bu da büyük nakliye yollarından balıkçılığa ve deniz dibi maden kaynaklarına kadar çeşitli kaynaklara erişimi engelleyebilmektedir (Baldacchino, 2006). Literatürde genel kabul gören yargı denize kıyısı olmayan devletlerin komşu ÷lke sayısının fazlalığı ve komşu devletlerle yürüt÷len olumlu ilişkilerinin karayla çevrili olmanın yarattığı dezavantajların etkilerini azaltıcı role sahip olduğu yönündedir. Burada denize kıyısı olan devletlerin kaynak açısından ve komşu devletlerle hiçbir sorun yaşamadığı yönünde bir sonuca varmak doğru bir tespit olmayacaktır. Öyle ki denize kıyısı olan devletlerin, derin analizler ve belirgin hedefler çerçevesinde şekillenmeyen politika ve

stratejileri de dezavantaja dönüşebilmektedir. Ancak sonuç olarak bir okyanusa doğrudan erişime sahip olmak, okyanuslarda hareket kabiliyetine erişebilmek belirli ekonomik ve jeopolitik avantajlara sahip olmayı da beraberinde getirmektedir.

1.2.1.1.2. Fiziki Yapı

Bir ülkenin sahip olduğu kıyıları, doğal limanları, kıyı şekilleri fiziki yapısını oluşturmaktadır. Bu fiziki yapının devletlerin özellikle ekonomik kalkınmalarıyla doğrudan bağlantılı olduğuna dair çeşitli çalışmalar mevcuttur. Devletlerin sahip olduğu kıyı şeridinin, onun ulusal sınırlarından birini oluşturması dolayısıyla bu kıyı şeridi ülkeler için ticari olduğu kadar savunulacak bir sınır olarak aynı zamanda askeridir. Fiziki yapı kapsamında sahip olunan liman sayısının çok ve derin olması kuvvet ve zenginlik kaynağı olabileceği gibi iyi savunulmadığında önemli bir zafiyete de sebep olabilecektir. Mahan, fiziki yapının içine doğal kaynaklar ve iklimi de dâhil etmiştir. Mahan'a göre fiziki yapının içinde denizden elde edilen doğal kaynakların (canlı kaynaklar, hidrokarbon kaynakları...) da sayılması gereklidir.

Bir devletin fiziki unsuru kıyı ve liman durumuna bağlı olarak ticaret ve güvenliğini de etkileyen önemli bir bileşendir. Askeri limanların varlığı ve gelişmişliği, ülke içlerine ulaşımın kolaylığı ve zorluğu savunma stratejilerinin belirlenmesinde etkilidir. Aynı şekilde düşman devletin fiziki yapısı dâhilinde kıyı ve limanların durumuna göre saldırı taktik ve stratejileri belirlenebilecektir. Sonuç olarak Mahan; kıyı şekilleri, doğal limanlar, liman alt yapısına uygun kıyı koşulları, kıyı ve iç kesim arasında ulaşım kolaylığı, deniz ulaşım imkanlarının milletlerin kaderini etkileyebilecek önemli faktörler olduğunu ve bu faktörlerin ülkenin fiziki yapısı başlığı altında değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir (Demir, 2018: 59).

1.2.1.1.3. Arazinin Büyüklüğü

Mahan'a göre deniz gücüne sahip bir ulus, ticaret yoluyla kendisini zenginleştirebilir, yurtdışındaki ticaretini ve hakimiyetini koruyup genişletebilir (France, 2000: 239). Deniz gücünün unsurlarından üçüncüsü ve doğal şartlar kapsamında değerlendirilebilecek son unsur olan arazinin büyüklüğü, devletin sahip olduğu karasal alanın yüzölçümüyle ifade edilmemektedir. Buradaki büyüklük kıyı şeridi ve limanlarının kapsadığı alan ve konumu ile birlikte bu bölgelerdeki nüfus dağılımı gibi bileşenler üzerinden belirlenmektedir (Arslan, 2019: 25). Burada söz konusu kıyı şeridinin uzunluğu ve niteliği, bölgenin kapsamı ciddi güvenlik etkilerine sahiptir.

1.2.1.1.4. Nüfus Sayısı

Mahan'ın ifade ettiği dördüncü unsur olan nüfus sayısı, deniz gücü bağlamında bir devletin sahip olduğu toplam nüfusu ifade etmemektedir. Buradaki nüfus sayısı denizcilikle ilgili meslekleri

yapan kişi sayısıdır (Tarakçı, 2009: 6). Gemi inşa ve tamirinde nitelikli personeller, zanaatkarlar, deniz kuvvetlerindeki nitelikli personellerin varlığı gibi özellikleri kapsayan denizcilik nüfusu deniz gücünde önemli bir bileşendir. Denizci nüfus, denizlerle ilgili tüm sektörlerdeki kişi sayısını belirtirken buradaki önemli nokta bu nüfusun nitelikli yapısının gerekliliğidir.

1.2.1.1.5. Halkın Karakteri

Bir ülkenin vatandaşlarının ticari uğraşlara yatkınlığı o ülkenin deniz gücünü elde etmesi ve geliştirmesi açısından da önemli bir unsurdur. Ticaret içgüdü, kar elde etmek için cesur girişimleri de beraberinde getirmektedir. Tarihsel olarak baktığımızda, İngiltere halkının ulusal karakterindeki ticarete yatkınlık ve kar elde etme isteğinin büyük bir sömürgeci millet olarak deniz gücünü geliştirmesini de beraberinde getirmiştir. Ticaret ve kar sağlama isteğine sahip milletlerin deniz ticareti dolayısıyla bu alana yönelecekleri düşünülmektedir. Örneğin Hollandalıların karakteri ve gereksinimleri onları doğal olarak sömürgeler elde etmeye götürmüştür (Büyükonat, 2013: 60). Halkın denizci kişilikleri ve ticarete yatkınlığı deniz gücünün önemli bileşenlerinden biridir. Bir nüfusun ticari özelliklerinin modern bir bileşeni de teknolojiyi günlük yaşamda benimsemeye istekli olmasıdır.

1.2.1.1.6. Hükümetin Karakteri ve Politikası

Genel olarak deniz gücünün oluşturulmasında ve kullanılmasında hükümetin ve devlet yönetim şeklinin yapısı çok önemlidir (Tarakçı, 2009: 6). Hükümetin izlediği politikalar, denizlere ne derece yöneldiği, istikrarlı ve düzenli oluşturulan kurumlar ile denizcilik faaliyetlerinde takındığı tutum hem devletin hem de milletin denizcilik özelliklerini oluşturabilmektedir. Deniz gücü, özgür ve uyumlu bir yönetimle desteklendiğinde güçlü bir denizcilik anlayışıyla deniz ticaretinde ve güçlü donanmaların oluşturulmasında önemli başarı sağlanabilmektedir. Mahan'a göre, hükümetler, deniz gücünün oluşturulmasında gemiciliği, pazarları ve ticareti harekete geçiren politikalar izlemelidir.

1.3. Deniz Gücünün Ekonomik Boyutu

Deniz gücü tüm unsurlarıyla denizde ve karada meydana gelen olay ve gelişmeleri etkileyebildiği ölçüde verimlidir. Askeri ve ekonomik unsurlar ile sınırlı olmayan kavram, bir ulusun stratejik kültürü, ekonomisi, politik kültürü ve siyasi sistemiyle ilgili geniş bir kategori yelpazesini de içermektedir (Iliopoulos, 2009: 4). Padfield (1999), deniz ekonomisinin yarattığı sonuçların toplumsal yapıyı da olumlu etkilediğini ileri sürmektedir. Ona göre denizci toplumlarda; deniz ticaretinin önemi konusunda bir farkındalık oluşacak ve bu durum ticaretin gelişeceği koşulların üretilmesine yardımcı olacaktır. Ayrıca ticaretle uğraşan kesimin sosyal ve politik olarak

yükselmesiyle ticareti teşvik eden bir yönetim tarzının geliştirilmesi sağlanacak ve dolayısıyla deniz gücünün gelişimi kolaylaşacaktır.

Adam Smith *Milletlerin Zenginliği* eserinde denizyolu taşımacılığının ekonomik açıdan faydasını şu sözlerle özetlemiştir: “İki adamın sürdüğü, sekiz atın çektiği büyük bir araba aşağı yukarı dört ton ağırlığındaki malı Londra’dan Edinburgh’a tahminen altı haftada getirip götürebilir. Aynı süre içerisinde 6-8 adam tarafından yönetilen bir gemi, Londra ve Leith limanları arasında yaklaşık iki yüz ton ağırlıkta malı taşıyabilir. Böylece denizyolu taşımacılığının kullanılmasıyla 6 ya da 8 kişi, aynı süre içerisinde, aynı güzergâhta, yüz adamın sürüp dört yüz atın çektiği tekerlekli elli arabanın taşıyacağı yükü taşıyabilir.” (Çalışkan, 2019: 36).

Denizlerin en geleneksel iki kullanımı; besin kaynağı olarak ve bir ulaşım aracı olarak yararlanılmasıdır. Bu hayati öneme sahip iki temel kullanım alanı, insanların sulara yakın alanlarda yaşamayı tercih etmesini de açıklar niteliktedir. Günümüzde dünya nüfusunun %80’inin kıyılarda veya yakınlarında yaşıyor olması ve tüm dünya ticaretinin yaklaşık %90’ının denizler üzerinden sağlanması (OECD, 2020) ve en önemlisi petrol, doğalgaz gibi önemli enerji kaynaklarını barındırması denizlerin kritik önemine işaret ederken tarih boyunca uygarlıkların ekonomik, sosyal, kültürel ve askeri yaşamları üzerinde de derin bir etki yaratmıştır.

Bir devletin ekonomik büyüme ve refah sağlayabilmesinin en önemli yollarından biri denizcilik unsurlarının etkili ve verimli bir şekilde bir araya getirilerek kapsamlı bir deniz stratejisinin belirlenmesiyle mümkün olabilecektir. Okyanusların önemine dikkat çeken ve üzerine çalışmalar yapan batılı düşünürler dışında modern Sovyet Donanması’nın mimarı Amiral Gorshkov, “Denizlerimiz, okyanuslarımız ve iç suyollarımız şu açılardan büyük önem taşımaktadır; kaynaklar, çevre ve koruma, ticaret ve sanayi, deniz bilimleri ve boş zaman etkinlikleri.” sözleriyle okyanusların önemini yaklaşık otuz yıl önce dile getirmiştir (Gorshkov. 1979: 2).

Denizlerdeki en önemli ekonomik faaliyetlerden biri balıkçılıktır. Balıkçılık milyonlarca insanın geçim kaynağını oluşturan bir endüstri kaynağını temsil etmektedir. Balıkçılık sektörü sadece balık yakalama ve bunların satılması ile gelir elde edilmesi değil aynı zamanda balıkçı tekneleri, gemiler, balık yakalama sırasında kullanılan ekipmanları da kapsayan geniş bir yelpazeye sahiptir. Balıkçılık sektörü giderek büyürken denizlerden elde edilen balıkların işlenmesi sırasında çalışan sayısının giderek artması sektörün istihdama katkısını da giderek arttırmaktadır. Teknolojik ilerlemeler ile birlikte bu alanda yeni teknik ve ekipmanların geliştirilmesi sektörün de gelişimini sağlamaktadır.

Denizlerdeki bir diğer kritik ekonomik faaliyet, deniz taşımacılığıdır. Deniz gücünün ekonomik boyutu; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, deniz turizmi, liman hizmetleri ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretilmesini kapsayan büyük bir sektördür. (T.C Başbakanlık

Devlet Planlama Teşkilatı, 2007: 2). Deniz yolu taşımacılığının diğer ulaşım yollarından çok daha ucuz olması, devletlerin bu avantajlı durumdan yararlanmak adına deniz yoluna yönelmesine neden olmaktadır. Denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine kıyasla taşıdığı yük miktarı bakımından daha büyük kapasiteye sahip olması ve kaza riskinin daha az olması nedeniyle daha avantajlı bir yapıya sahiptir.

Deniz gücünün ekonomik boyutunun alt bileşenlerinden bir diğeri ise gemi inşa ve onarımıdır. Limanların yapımı ve alt yapısının sağlanması da deniz ticareti yoluyla üretilen ekonomik faaliyetlerin kapsamı içinde yer almaktadır. Küreselleşmenin yol açtığı dünya ticaretindeki büyüme oranında yaşanan artış, uluslararası denizcilik ortamını etkileyen en önemli ana faktörlerden biridir. Denizler aynı zamanda sayısız doğal kaynağı bünyesinde barındırması sebebiyle de büyük bir ekonomik değer içermektedir. Bu kaynakların başında, sanayileşmiş toplumların olmazsa olmazı petrol ve doğalgaz gelmektedir. Till'e (2009: 2) göre dünya tarafından tüketilen petrol ve gazın yaklaşık üçte biri deniz tabanından elde edilmektedir. Denizler sadece bu hidrokarbon kaynakları barındırmasıyla değil aynı zamanda bunların dünyaya dağıtılmasında kullanılan muazzam bir ulaşım yolu olması sebebiyle de önemlidir. Gelişen teknoloji, deniz yataklarından elde edilecek doğal kaynak ve minerallere ulaşılabilirliği arttırmış böylece devletlerin okyanus ve deniz alanlarına yatırım yapmasını da beraberinde getirmiştir. Burada karşımıza çıkan önemli bir nokta ise uluslararası deniz hukukunun gelişimi ve üzerinde gerçekleştirilen tartışmaların tekrar ve eskisinden daha kapsamlı bir şekilde ele alınması gerektiğidir. Çünkü devletlerin denizler üzerindeki hâkimiyet alanlarının belirlenmesi ve buradan elde edilen kaynakların paylaşılması noktasında yaşanan anlaşmazlık ve krizlerin sayısı giderek artış göstermektedir.

Limanlar ve bu limanların gelişimi bir devletin ekonomik büyümesine ivme kazandıracak önemli etkenlerden bir diğereğidir. Denizlerin toplum yaşamında tarih boyunca olumlu katkısı olmuş, insanların yaşam tarzından refah seviyesine kadar birçok alanda gelişmesini sağlamıştır. Önceki yıllarda sadece denize kıyısı olan devletlerin erişimini sağlayabildiği bazı olanaklara artık teknolojik ilerlemenin katkısıyla denize kıyısı olmayan devletler de ulaşabilmektedir. Örneğin denize kıyısı olmayan ya da sınırlı olan devletlerin denizaşırı noktalarda üslere sahip olmaları denizin imkânlarından yararlanabilmelerine olanak tanımaktadır. Burada şu noktanın ayırımı yapabilmek önemlidir; bir devletin denize kıyısı olması o devleti denizci devlet olarak tanımlamaya yeterli değildir. Bir ulusun denizci olabilmesi, denizin tüm imkân ve olanaklarından yararlanabilmesini, deniz gücünün tüm unsurlarını etkin ve verimli bir şekilde bir araya getirmesini gerektirmektedir. Eğer bu unsurlar bir arada kullanılamıyor ve bunlardan fayda sağlanamıyorsa, o ulusun denizci bir millet olarak tanımlanması da mümkün olmayacaktır. Tam da bu noktada üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin içinde bulunduğumuz 21. yüzyılda bilimsel ve teknolojik ilerlemenin geldiği aşama ile okyanusların milletlerin geleceğini oluşturacağı düşüncesini merkeze alan bir denizcilik politikası ile hareket etmesi gerekmektedir. 2017 yılında Beyaz Saray tarafından

yayınlanan ABD'nin Ulusal Güvenlik Strateji Belgesi'nde belirttiği gibi denizlere serbest erişim, ulusal güvenliğin ve ekonomik refahın temel ilkesi olmaya devam etmektedir (United States of America Department of The Navy, 2017: 40). Yine aynı belgede denizlerin ve uzayın keşfinin ticari kazanç ve bilimsel atılımlar için fırsatlar sunduğunun altı çizilmiştir. Ulusal Okyanus ve Atmosfer Dairesi'nin (National Oceanic and Atmospheric Administration "NOAA") verilerine dayalı olarak gerçekleştirilen okyanus ekonomisinin sektörleri ve endüstrileri sınıflandırması Tablo 3'te detaylı olarak gösterilmiştir. Tablo 3'te 9 ana denizcilik sektörü ve toplam 34 denizcilik endüstri kolu yer almaktadır (Surís-Regueiro, 2013: 116).

Tablo 3: Deniz Ekonomisi Sektörlerinin ve Endüstrilerinin Sınıflandırılması

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ	DENİZCİLİK ENDÜSTRİSİ
Canlı Kaynaklar	Balıkçılık Su Kültürü Deniz Ürünleri İşleme Deniz Ürünü Pazarları Hayvansal Üretim Diğer Gıda Ürünleri
Cansız Kaynaklar	Petrol- Gaz Arama ve Üretimi Metal Cevheri Madenciliği Çakıl ve Kum Çıkarma Tuz Elde Edilmesi Yenilenebilir Enerji Su Üretimi Atık ve Dekontaminasyon
Gemi ve Tekne Yapımı	Gemi Yapımı Tekne Yapımı Onarım ve Bakım Gemi İnşasında İmalat Diğer İmalat ve Hizmetler
İnşaat	Deniz İnşaatı (Liman, su yolu vb...) Denizle İlgili Diğer İnşaatlar
Ulaşım	Deniz Yolcu Taşımacılığı Deniz Yolu Yük Taşımacılığı Ulaşım Aşamasına Kadar Olan Hizmet Faaliyetleri Taşımacılık İçin Diğer Destek Faaliyetleri
Turizm ve Rekreasyon	Konaklama Diğer Turizm ve Rekreasyon Hizmetleri
Kamu Yönetimi	Devlet Yönetimi Hizmetlerin Sağlanması Sosyal Güvenlik
Eğitim ve Ar-Ge	Eğitim Araştırma ve Geliştirme
Diğerleri	Ofis Destek Faaliyetleri Organizasyonlara Üyelik Diğer faaliyetler

Kaynak: Surís-Regueiro, 2013: 117

Deniz ekonomisinin sektör ve endüstri kollarının verildiği tabloda dokuzuncu sektörde yer alan diğer faaliyetler unsuru sektörün dinamik yapısına bağlı olarak gelişebilecek alanların dâhil

edilmesi kapsamında esneklik sağlanmasına yöneliktir. Gerçekleştirilen sınıflandırma ile deniz gücünün ekonomik unsurunun genel çerçevesinin çizilebilmesi hedeflenmiştir. Ekonomik olarak denizlerden sağlanan fayda insanlığın var oluşundan günümüze kadar giderek artan şekilde devam etmektedir ve teknolojik, bilimsel ilerleme ile toplumlar zaman içinde denizlerle daha fazla ilgi ve alaka kurabilmişlerdir.

Geleneksel olarak denizlerde geçerli olan teori, doktrin ve hukuk genellikle o dönemde güçlü deniz gücüne sahip devletler tarafından belirlenmiştir. Örneğin dünyanın en eski modern deniz gücü olarak kabul edilen İspanya ve Portekiz tarafından belirlenen kurallar ve doktrinler onlara meydan okuyacak deniz güçleri ortaya çıkana kadar bir asır boyunca geçerliliğini sürdürmüştür (Hsiung, 2005: 513). İçinde bulunduğumuz yüzyılda ise yükselmekte olan jeoekonomi, denizlerin ekonomik kullanımının askeri kullanımının önüne geçtiğini göstermektedir. Dolayısıyla denizde geçerli olan kurallar, doktrinler ve teoriler ekonomik olarak güçlü, denizlere hâkim devletler tarafından belirlenmektedir. Ancak burada belirtilmesi gereken bir diğer nokta daha önceki başlıklarda üzerinde durulan Modelski' nin *Başat Güç* teorisinde belirlediği yüzyıllık periyotların artık daha kısa olabileceği yönündeki tahminlerdir. Çünkü bilimsel, teknolojik gelişmelerin muazzam bir hızla ilerlediği günümüzde koşullara uyum sağlayan ve doğru stratejiler benimseyerek ilerleyen devletlerin hızla büyük bir ulusal güce sahip olarak yükselmeleri söz konusuysen aynı zamanda tam tersi durumda yanlış politika, stratejiler ve ekonomik krizlerle aynı hızla düşmeleri söz konusu olabilecektir.

Denizlerin insanoğluna sunduğu sayısız imkân ve faydalar milletlerin refah seviyesini yüzyıllar boyunca arttırmış, içerisinde bulundurduğu canlı ve cansız doğal kaynaklar, sağladığı ulaşım ve taşımacılık imkânları, askeri hareket kapasitesi ile bir taraftan insanlığı birleştirirken diğer taraftan önemli rekabet ortamlarını temsil etmiştir. Denizler üzerine yapılan akademik çalışmalar, politik değerlendirmeler ve bilimsel gerçeklikler uluslararası sistemdeki rekabetin ve çatışmaların deniz diplerindeki enerji kaynakları nedeniyle *kaynak savaşlarını* ortaya çıkaracağı yönündedir (Hsiung, 2005: 526). Devletlerin yaşanan gelişmeler neticesinde ve özellikle ABD'nin üzerinde durduğu ve izlediği bir politika olan okyanus politikalarının yakın zamanda daha hızlı yaygınlaşması beklenmektedir. Deniz gücünde ekonomik ve politik entegrasyonun sağlanması bu bağlamda önemli bir noktayı teşkil etmektedir.

1.3.1. Deniz Ticareti

Deniz ticareti, teknolojinin hızla gelişmesiyle birlikte insanların her zamankinden daha fazla birbirine bağlı hale geldiği günümüzde küresel ekonominin temel unsurlarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Teknolojideki hızlı gelişme, mal ve hizmetlere daha iyi erişim ihtiyacını arttırmış, ekonomik refah için özellikle okyanuslara erişim önemli bir hal almıştır. Bugün dünya çapındaki ticaretin ağırlık bazında ortalama %90'nının deniz yolları aracılığıyla yapıldığı

düşünüldüğünde ekonomik refah ile denizler arasında sıkı bir ilişki olduğu görülmektedir (Lane ve Pretes, 2020: 1). Denizler öncelikle Yunanistan, Roma, Kartaca ve daha sonra Avrupa devletlerinin yanı sıra Arap medeniyetinin büyümesini kolaylaştırmıştır. Mahan, denizi “büyük bir otoyol” ve bir “ortak” olarak nitelendirmiştir. Çünkü deniz yolu taşımacılığı karadan daha ucuz ve daha güvenlidir. Talımacılık maliyetleri bir devletin küresel ticarete katılımını etkileyen unsurlardan birini oluşturmaktadır. Bundan dolayıdır ki denize kıyısı olmayan devletlerin ithalat ve ihracatında taşımacılık zorlu bir süreci temsil etmektedir.

Denizler, ekonomik açıdan önemini her daim korumuştur. Bazı araştırmacılara göre deniz savaşlarının en temel nedeni, düşmanın denizlerdeki ekonomik avantajını engellemektir (Bartholomees, 2012: 310). Savaş ve barış dönemlerinde denizlerin ekonomik önemi denizcilik gücüne ekonomik bir boyut kazandırmaktadır. Temel olarak denizlerin ekonomik önemi iki faktörle açıklanabilir: Birincisi deniz yataklarındaki canlı ve cansız kaynaklar (petrol ve doğal gaz rezervleri dahil) ikincisi ise bir ulaşım yolu olarak ağır yüklerin en az maliyet ve riskle taşınmasına olanak sağlamasıdır. Bu nedenledir ki dünya ticaretinin %96’sı gemilerle taşınmaktadır (US Navy, 2010: 14).

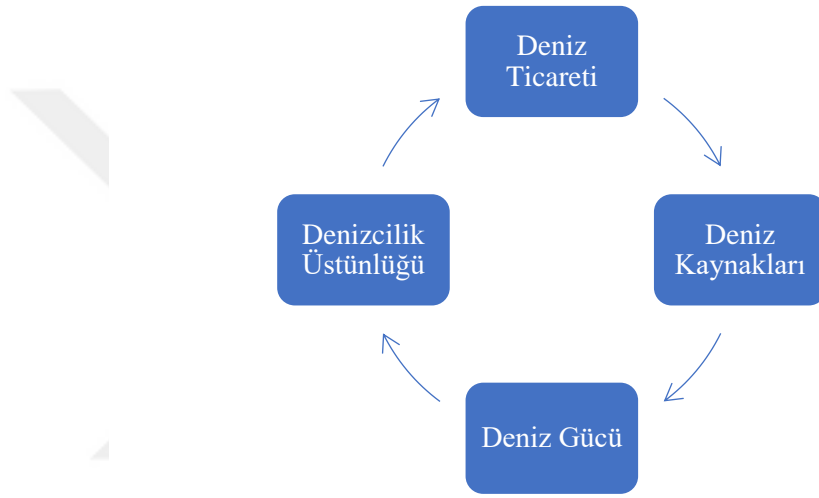
1.3.1.1. Deniz Ticareti ve Ekonomik Büyüme

Denizler içinde barındırdıkları açısından bir kaynak stoğu ve bir ulaşım aracı olarak önemli rekabet alanlarını oluşturmaktadır. Finansal kaynakların desteklediği ulusal güç unsurlarının geliştirilmesi bağlamında devletler, deniz gücüne yatırımlarını hem ulusal güçlerini arttırabilmek hem de finansal kaynak sağlayabilmek amacıyla yönelmişlerdir. Deniz gücünü hem finans kaynağı hem de ulusal güç kaynağı olarak benimsemek bir devletin süper güç haline gelmesinde hayati öneme sahiptir. Yürütülen denizcilik politikaları önce geniş çaplı yatırım gerektirirken ortaya çıkan deniz gücü bu yatırımın katlanarak kazanılmasını sağlamakta ortaya çıkan askeri deniz gücü ihtiyacı da gerektirdiği maddi yatırımı önemli bir ulusal güç kaynağına dönüştürmektedir. Bu döngünün başlangıç noktasını oluşturan denizcilik politikaları yanlış algılama ve analizlerle bu döngüden yaratılan güç unsurunun değersizleştirilmesine neden olurken bir ulusun kaderini uzun vadede etkileyebilmekte ve bağımlı bir ekonomik ve askeri güç oluşmasına sebep olabilmektedir.

Devletlerin deniz gücünün bir parçası olan deniz ticareti sağladığı çok yönlü avantajlarla bu alana yapılan yatırımları da arttırmaktadır. Geleneksel deniz hâkimiyeti teorisinin çıkış noktası olan üretim fazlası malların denizaşırı pazarlarda alıcı bulması, tarihsel süreçte sömürgeciliğin önünü açarken 20. yüzyılda bağımsız ulus-devletlerin varlığı ile ülkelerin denizaşırı üsler elde etme çabasına evrilmiştir. 21. yüzyılda ticari denizcilik gücü, bir ülkenin okyanusu doğrudan servet biriktirmek ve dolaylı olarak başkalarının davranışlarını etkilemek için iletişim, ulaşım, değişim ve iş birliği oluşturarak kullanma yeteneği olarak tanımlanabilmektedir (Liv vd., 2020: 161). Küreselleşme, farklı ekonomik alanların artan entegrasyonunu, uluslararası ticaretin gelişmesini

teşvik etmiş; geliştirilmiş ulaşım altyapıları, mal ve hizmet akışını kolaylaştırmıştır. Araştırmacıların çoğu, denizcilik faaliyetlerinin ekonomik önemini sürekli olarak vurgulamaktadır. İstihdam ve Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH)'ya katkı açısından dolaylı ekonomik etkileri denizcilik sektörlerinin bir toplum için hayati öneme sahip olduğunu göstermektedir (Viederytė, 2014: 293). Deniz gücü unsurlarının birbiri içine geçmiş girift yapısı ve etkileşimlerinin yüksek düzeyleri nedeniyle en önemli unsurlardan biri olan deniz ticaretinin tüm sistemi (Şekil 4) güçlendirdiği, deniz gücü alanında gerçekleştirilen araştırmaların en temel bulgularından birini oluşturmaktadır.

Şekil 4: Deniz Ticaretinin Döngüsel Etkisi



Kaynak: Till, 2013: 17

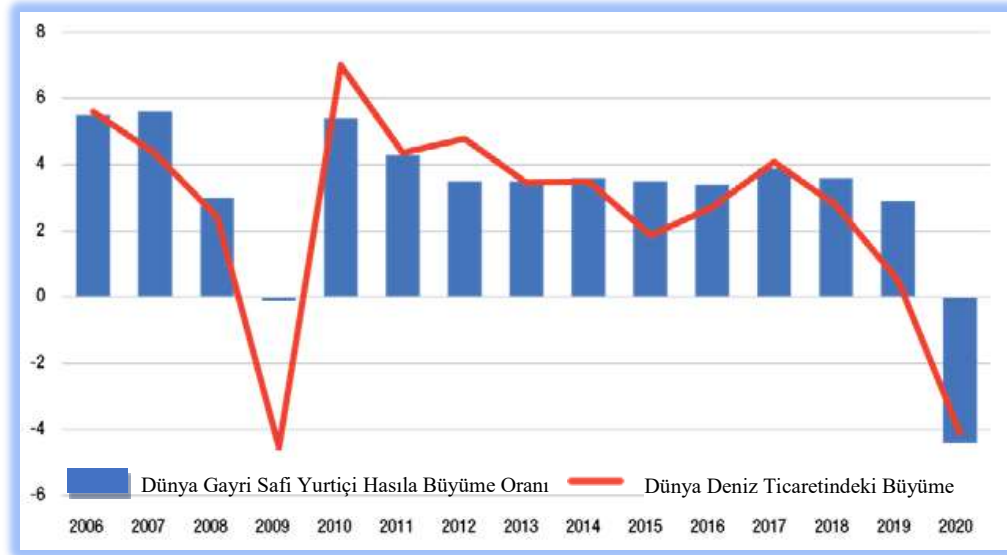
Dünya ticaretinin büyümesiyle ekonomik refah artmakta deniz yollarının bu ticarete geniş çaplı kullanımı da önemini giderek arttırmaktadır. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri için dış ticaret önemli bir faktör olduğundan ve bu ticaretin daha kolay, daha hızlı ve daha ucuz süreçler ile gerçekleştirilmesi de tercih sebebi olduğundan deniz yolları önemli avantajlar sağlamaktadır. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tarafından yapılan son araştırmalar, dünya genelinde sınır yönetimindeki iyileştirmelerin küresel ticareti yılda 1 trilyon ABD doları artırabileceğini göstermiştir. Ticaretin kolaylaştırılmasının uluslararası ticaret üzerinde dünyanın kalan tüm gümrük vergilerinden daha büyük bir etkiye sahip olması nedeniyle bu kapsamda küresel ticaret için bir dönüm noktası olan *DTÖ Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması* imzalanmış ve Şubat 2017'de anlaşma yürürlüğe girmiştir (ICC, 2020).

Deniz taşımacılığı, özellikle hidrokarbon ve tehlikeli maddelerin taşınması söz konusu olduğunda ekonomik küreselleşme sürecinin bir parçasını oluşturmaktadır (Novo-Corti vd., 2015: 267). Bunun en önemli örneği Çin Halk Cumhuriyeti'ni Orta Asya, Batı Asya ve Güney Asya'nın belli bölümlerine ve Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen, 65 devletin dâhil olduğu "İpek Yolu

Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projelerini kapsayan “Bir Kuşak Bir Yol Projesi” dir (Özsümer, 2017: 6). Çin’in küresel stratejisinin bir sonucu olarak ortaya çıkan bu proje ile denizler üzerindeki en büyük limanların birbirine bağlanarak güvenli, sorunsuz ve verimli ulaşım güzergâhlarının inşa edilmesi amaçlanmaktadır (Durdular, 2016: 82). Küresel ekonomi sisteminin varlığını devam ettirmesi, devletlerin dış ticaretlerini sürdürmeden ekonomik büyüme sağlayamayacağı gerçeği ve deniz yollarının diğer ulaşım yollarına kıyasla daha ucuz, güvenilir ve daha büyük kapasitede yük taşımaya uygun olması uluslararası deniz ticaretinin yıldan yıla artış göstermesi sonucunu doğurmaktadır.

21. yüzyılın ilk on yılında dünya ekonomisi 2008 kriziyle birlikte duraklama yaşamış ancak büyüme eğilimi 2018 yılına kadar devam etmiş 2018 yılından itibaren küresel iktisadi faaliyette yavaşlama eğilimi görülmüştür. Bu eğilimin sebepleri arasında; ABD ile Çin arasında yaşanan ticaret savaşı, Brexit’in yarattığı politik belirsizlikler ve son olarak 2020 yılında tüm dünyayı derinden etkileyen Koronavirüs hastalığı veya diğer bir adıyla Covid-19 pandemisi ile mücadele sayılabilir (İMEAK, 2020: 2; UNCTAD, 2020: 11). Deniz taşımacılığı, küresel ticaretin devamı adına kritik bir sektördür. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development “UNCTAD”), 2020 yılında yayınladığı raporda; tüm dünyanın mücadele ettiği Covid-19 gibi bir küresel krizin sonucunda dahi diğer sektörlerle oranla deniz ticareti sektörünün daha etkin bir şekilde çalışmalarını sürdürdüğünü ve bu durumun sektörün ne derece önemli olduğunu bir kez daha gösterdiğini belirtmiştir. Grafik 1’de 2006-2020 yılları arasında dünya ekonomisinin büyüme oranı ile deniz ticareti büyüme oranı birlikte gösterilmiştir.

Grafik 1: Uluslararası Deniz Ticaretinin Gelişimi ve Küresel Üretim



Kaynak: UNCTAD, 2020: 3.

2006-2020 yılları arasındaki küresel üretim ile uluslararası deniz ticaretinin birlikte verildiği Grafik 1 incelendiğinde 2009 ve 2020 yıllarında yaşanan kritik düşüş bize aynı zamanda ekonomik büyüme ve deniz ticaretinin birbirine bağlı bir gelişim gösterdiğini de vurgulamaktadır. 2008 dünya krizinin etkisiyle 2009 yılında yaşanan düşüş ve 2020 yılında tüm dünyanın mücadele etmek zorunda kaldığı Koronavirüs salgını, dünya ekonomik büyüme oranlarında negatif etki yaratmıştır. Yaşanan ekonomik krizler, salgınlar, terör faaliyetleri, ayrılıkçı hareketler, iç savaşlar, yasadışı göç sorunları gibi tehditler küreselleşmenin de etkisiyle artık daha geniş alanda etki yaratabilmektedir. Dijitalleşen dünyada milletler, küreselleşmenin birkaç adım da ötesinde birbirine yakınlaşmış aynı zamanda devletlerin uyguladığı artan ticari korumacılık ve içe dönük politikalar deniz ticareti dâhil tüm sektörleri zincirleme etkisi altına almıştır. Küreselleşmiş modern dünyada birbirine bağımlı hale gelen dünyada deniz ticaretindeki aksamaların devletlerin ekonomilerinde ve tüm sistemin istikrar ve refahı üzerinde önemli etkilere sahip olduğu görülmektedir. Hill (1986: 31), deniz ticaretinin yalnızca dünya ekonomisine değil aynı zamanda ulusal ekonomilerin modernizasyonu ve gelişimi için de bir motor işlevi gördüğünü ileri sürmektedir. Buna kanıt olarak ise, dünyanın ilk otuz ekonomisinde deniz yoluyla yapılan ihracatın milli gelirin yüzde 10'undan fazlasını oluşturduğunu dile getirmektedir.

1.3.2. Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Denizcilik, insanoğlunun kıyıya ulaştığı tüm alanlarda görülmüştür, ancak 1492 yılından sonra yeni yaşam alanlarının keşfi ile insanlık ve özellikle o dönemde toparlanmaya çalışan Avrupa için dönüm noktası olmuştur (Tarakçı, 2009: 422). Bir devletin refah ve ekonomik büyüme hedeflerine ulaşabilmesi için her dönemde denizcilik en verimli yollardan birini temsil etmekte, hem barış hem de savaş durumunda ulaştırma kritik önem arz etmektedir. Dolayısıyla deniz yollarına hâkim olabilmek savaş ve barış zamanlarında önemli ölçüde ekonomik ve askeri olarak stratejik üstünlük sağlamaktadır (Büyükonat, 2013: 83-84). Hammadde ve gıda temini ile ticari denizcilik ön plana çıkmış, deniz yollarının diğer ulaşım yollarına kıyasla daha büyük kapasiteye sahip olması, kaza riskinin az olması ve en önemlisi ekonomik açıdan daha az maliyetli olması nedeniyle tarihsel süreç boyunca uluslararası ticarete en çok tercih edilen ulaşım yolu olmuştur.

Küreselleşmenin giderek yaygınlaşması, bölgelerarası ticaret kapsamının da genişlemesine neden olmuş; ülkeler arasında sadece ticari ilişkilerin değil aynı zamanda siyasi, sosyo-kültürel etkileşimin de artmasını sağlamıştır. Ortaya çıkan bu karşılıklı bağımlılık ve gelişen küresel ticaret, ürünlerin yerel ve uluslararası pazarlara rekabetçi fiyatlarla ulaşması ihtiyacını doğurmuştur (Özer vd., 2020: 1). Bu ihtiyaç ise kapsamlı ve verimli bir taşıma sistemi olan deniz yollarının önemini artmasına neden olmaktadır. Çoğu ekonomist, araştırmalarında ulaşım alt yapısının ülkelerin ekonomik gelişmelerini olumlu yönde etkileyeceğine değinmektedir. Kapsamlı ve verimli bir ulaşım sektörüne sahip olan devlet; daha iyi bir ticari yatırım ortamı yaratabilir, ulusal rekabet gücünü artırabilir ve ekonomik kalkınmayı hızlandırabilir (Li ve Da Costa, 2013). Küreselleşmenin

yarattığı etkiyle uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi adına yaşanan gelişmelere bağlı olarak deniz yolu taşımacılığı, uluslararası ticaretin merkezi haline gelmiştir. Öyle ki dünya ticaretinin beşte dördünden fazlası deniz yoluyla gerçekleşmekte deniz taşımacılığı, hacim olarak küresel ticaretin ve imalat tedarik zincirinin bel kemiğini oluşturmaktadır (UNCTAD, 2019).

Genel olarak deniz taşımacılığı, tarihteki en eski insan etkileşim vektörlerinden biri olarak kabul edilmekte ve limanlar, uluslararası ticaret ve mal hareketinin temel bileşenlerini oluşturmaktadır (World Shipping Council, 2010). Deniz yolu, uluslararası ticaret hacminin ortalama %90'nını taşımakta; suyla ayrılan kıtalar, deniz yolunun sahip olduğu avantajlar başka hiçbir yolun küresel ticarete bu kadar etkin kullanımını desteklememektedir (Ducruet, 2020: 1). Tablo 4'te 2010-2020 yılları arasında küresel taşımacılıkta denizyolunun payı gösterilmiştir. Tablo 4 incelendiğinde 2020 yılında dünya taşımacılık hacminde bir düşüş yaşandığı görülmektedir. İMEAK Denizcilik Sektör Raporu'nda; bu düşüşün nedeninin 2020 yılında tüm dünyada etkili olan ve dünya ekonomilerinin olumsuz yönde etkileyen Covid-19 pandemisi olduğu belirtilmektedir.

Tablo 4: Küresel Taşımacılık Hacmi ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı

Yıl	Küresel Taşımacılık Tüm Yollar (Milyar Ton)	Küresel Denizyolu Taşımacılığı	Küresel Taşımacılıkta Denizyolunun Payı (%)
2010	10,08	9,1	84,0
2011	11,5	9,5	82,0
2012	11,8	9,9	84,0
2013	12,2	10,2	83,0
2014	12,5	10,5	84,0
2015	12,7	10,7	84,0
2016	12,9	11,1	86,0
2017	13,5	11,5	85,0
2018	13,9	11,8	85,0
2019	14,1	11,9	85,0
2020	12,1	11,5	90,0

Kaynak: İMEAK Denizcilik Sektör Raporu, 2021: 109

2010-2020 yılları arasındaki dünya ticaret hacmi incelendiğinde uluslararası deniz ticareti hacminin yıldan yıla artış gösterdiği ve son on yılda denizyolunun dünya ticaretinin ortalama %84,7'sini taşıdığı görülmektedir. Bu oran karayolu, havayolu ve demiryolu ile ikame edilemeyecek kadar büyük bir payı temsil ettiğinden bu alana gerçekleştirilecek yatırım, ulusal ekonomilerde çift yönlü pozitif etki yaratabilecektir. Küreselleşmenin etkisiyle artan dünya ticareti, denizyolunun kullanım oranının yüksekliği nedeniyle denizyolu taşımacılığının da son yıllarda kritik öneme sahip bir alan olmasına neden olmuştur. Denizyolu taşımacılığı da kendi içinde konteyner, tanker, dökme yük ve ro-ro taşımacılığı olarak türlere ayrılmaktadır. Son yıllarda

konteyner taşımacılığı büyüklük ve tasarımının yükleme ve boşaltmaya uygun olması, yeniden kullanılabilmesi ve sağlam yapısı nedeniyle en çok tercih edilen denizyolu taşımacılık türünü oluşturmuştur (Demirci, 2019: 60). Araştırmalara göre Çin'in dış ticaret değerinin yaklaşık %60'ı ve ABD toplam dış ticaret değerinin %95'i deniz yolu ile taşınmakta ve dolayısıyla son on yılda okyanusların ekonomik değerinin giderek artan bir ilgi gördüğü izlenmektedir (Zheng ve Tian, 2021: 1).

Dünya ticaretinin yaklaşık %90'nının denizler aracılığıyla gerçekleştiriliyor olması devletlerin sadece askeri değil ticari açıdan da deniz gücüne yatırım yapmalarına sebep olmaktadır. Teknolojik ilerlemenin etkisiyle deniz ulaştırmasında yük taşıma kapasitesi artırılmış ve daha hızlı hareket kabiliyetine sahip gemilerin tasarımı deniz ticaretinde önemli aşamaların kaydedilmesine sebep olmuştur. 2020 yılı itibariyle dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 55.655 ve toplam tonajı 1,97 milyar DWT olarak kaydedilmiştir (İMEAK, 2020: 17). Dünya taşımacılığında deniz yolu taşımacılığı oranı son on yılda %82'nin altına düşmemiş, yaşanan gelişmelere bağlı olarak Covid-19 pandemi krizinin etkileri dikkate alınarak 2021 tahminleri bu oranın %82 olacağı yönünde açıklanmıştır (İMEAK, 2020: 8). Dünya deniz yolu ticaretinin son on yılda sağladığı büyüme, dünya ticaret hacmi ile paralellik göstermektedir. Tablo 5'te küresel denizyolu taşımacılığındaki yük türleri ve miktarları verilmiştir. 2000-2019 yılları arasındaki miktarlara bakıldığında dünya denizyolu taşımacılığı hacminin yıldan yıla artan bir eğilime sahip olduğu görülmektedir. Bu durum denizyolu taşımacılığının dünya ticaretindeki önemini giderek arttığına da bir göstergesidir.

Tablo 5: Dünya Denizyolu Taşımacılığında Yük Türleri ve Miktarı (Milyon Ton)

Yıl	TANKER*	DÖKMEYÜK**	KURUYÜK***	TOPLAM
2000	2 163	1 186	2 635	5 984
2005	2 422	1 579	3 108	7 109
2006	2 698	1 676	3 328	7 702
2007	2 747	1 811	3 478	8 036
2008	2 742	1 911	3 578	8 231
2009	2 641	1 998	3 218	7 857
2010	2 752	2 232	3 423	8 408
2011	2 785	2 364	3 626	8 775
2012	2 840	2 564	3 791	9 195
2013	2 828	2 734	3 951	9 513
2014	2 825	2 964	4 054	9 842
2015	2 932	2 930	4 161	10 023
2016	3 058	3 009	4 228	10 295
2017	3 146	3 151	4 419	10 716
2018	3 201	3 215	4 603	11 019
2019	3 169	3 225	4 682	11 076

*Tanker ticareti ham petrol, rafine edilmiş petrol ürünleri, gaz ve kimyasalları içerir.
**Demir cevheri, tahıl, kömür, boksit/alümina ve fosfat içerir.
***Küçük dökme malları, konteynerli ticareti ve genel kargoyu içerir.

Kaynak: UNCTAD, 2020: 4

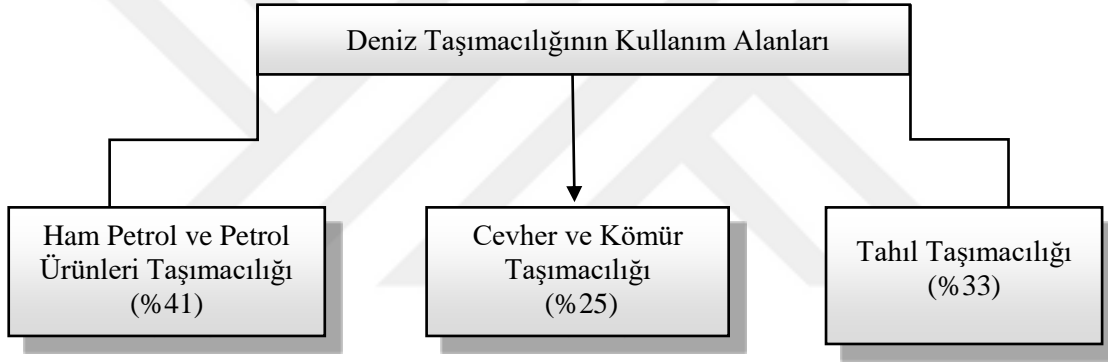
21. yüzyılın başından itibaren son yirmi yılda yaşanan teknolojik, bilimsel, sosyal, kültürel gelişmeler dünyayı birbirine daha sıkı bir şekilde bağlamayı başarmış, küreselleşme tartışmalarının yoğun şekilde yaşandığı geçtiğimiz yüzyılı geride bırakarak dijital dünyanın kapılarını ardına kadar açmıştır. Değişen koşulların yarattığı etkiler, devletlerin realist görüşe yaklaşmasına sebep olurken sürdürülebilir ekonomik güce sahip olmak hayati derecede önem kazanmıştır. Gelişmekte olan ülkelerin üretim fazlasını dünya piyasalarında pazarlaması ekonomilerinin gelişmesi için gereklilik arz etmektedir. Çünkü içinde bulunduğumuz piyasa şartlarında ülkeler sadece iç pazar imkânlarıyla küresel piyasalar karşısında uzun ömürlü varlık gösterememektedir. Sonuç olarak tarihsel süreçte devletlerarası ticaretin artması deniz yollarının da öneminin artmasını beraberinde getirmiştir.

Deniz yollarının korunması ve güvenliği ise ticarete geniş deniz yolu ağlarına güvenen devletler için ulusal güvenlik politikalarının ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Özellikle enerji ihtiyaçlarında dışa bağlı olan ve yerli üretim imkânı bulunmayan devletlerde enerji güvenliği deniz güvenliğiyle birlikte anılmaktadır. Yaşadığımız yüzyılda devletlerin temel zenginliklerini oluşturan petrol ve doğal gaz rezervleri, sadece ekonomik değil aynı zamanda devlet gücünün temel unsurları olarak görüldüğünden bu kaynakların deniz yoluyla gerçekleştirilen taşınması da oldukça önemlidir. Çünkü bu yüksek değere sahip enerji kaynaklarının tüketiciye ulaştırılamaması kısacası

nakliyesinin sağlanamaması bu kaynakların stratejik değerini yitirmesine sebep olabilmektedir (Akbulaev ve Bayramli, 2020: 1).

Modern deniz taşımacılığı, ülkelerin dış ekonomik ilişkilerinin gelişmesinde kilit bir faktör ve aynı zamanda devletlerin ekonomik büyümelerine de katkıda bulunan önemli bir unsurdur. Ayrıca toplam dünya kargo cirosundaki çeşitli mal ve hammaddelerin deniz yoluyla taşınmasının %60'ın üzerinde bir paya sahip olması küresel ekonomide deniz yolu taşımacılığının önemini göstermektedir. Akbulaev ve Bayramli (2020) çalışmasında; Hazar Havzası'ndaki ülkelerde deniz taşımacılığının gelişimi ile ekonomik büyümenin dinamikleri arasındaki ilişkiyi analiz etmiştir. Deniz taşımacılığının Rusya, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan ve İran gibi ülkelerin ekonomik gelişimi üzerindeki etkisini inceleyen çalışmada, petrol ürünleri ve ham petrolün %41 oranıyla deniz taşımacılığında en büyük paya sahip olduğu belirtilmektedir (Şekil 5).

Şekil 5: Hazar Denizi'nde Deniz Taşımacılığının Kullanımı



Kaynak: Akbulaev ve Bayramli, 2020: 3

Park vd. (2019) çalışmasında uluslararası ticaret için nakliye maliyetinin ikiye katlanmasının ekonomik büyüme oranının yarıya inmesiyle sonuçlandığını ortaya çıkarmıştır. Ayrıca bu çalışmada, büyük limanların küresel ticarete çok önemli bir rol oynadığının, ihracat için doğal kaynakları işlediği ve katma değerli bir üretim merkezi olarak hizmet ettiğinin altı çizilmiştir. Deniz taşımacılığının ekonomik büyümede hava ve kara taşımacılığına göre daha güçlü olduğu farklı çalışmalarda ortaya konmuş tespitlerdendir. Deniz taşımacılığı yüksek hacimli yükler için uluslararası taşımacılığın baskın bir şekli ve kargo hacimleri bakımından uluslararası ticaretin %90'ından fazlasını oluşturan, kıtalar arasında malları taşımamanın en ucuz yoludur (Stopford, 2009).

1.3.3. Deniz Doğal Kaynaklarının Kullanımı

Deniz doğal kaynaklarının kullanımı iki ana başlıkta incelenmiştir. Öncelikle canlı kaynakların kullanımına değinilmiş ardından modern ve sanayileşmiş devletlerin vazgeçilmez ihtiyacı olan enerji kaynakları üzerinde durulmuştur.

1.3.3.1. Canlı Kaynaklar

Dünyanın dörtte üçü gibi büyük bir alanını meydana getiren denizler, tarih boyunca barındırdığı zengin doğal kaynaklarını insanlığın kullanımına sunmuştur. Bünyesinde barındırdığı zengin protein ve mikrobesein maddelerini içeren su ürünleri, sağlıklı bir yaşam için önemli bir besin kaynağını oluşturmaktadır (T.C Kalkınma Bakanlığı, 2014: 4). Barındırdığı canlı kaynaklar ile balıkçılık sektörünün yüzyıllar boyunca toplumların geçim kaynaklarından biri olmasını sağlamış; nüfus artışı, teknolojik ve teknik ilerlemeler gibi yaşanan gelişmeler sonucu balıkçılık sektörü zamanla gelişmiş ve yaygınlaşmıştır. Sürekli yaşanan nüfus artışı ve karasal kaynakların yetersizliği ile birçok ülke, deniz kaynaklarının etkin kullanımına ve kapsamlı yönetimine gittikçe daha fazla önem vermektedir. Ticari deniz balıkçılığı, insanların tüketicilere canlı kaynaklardan elde edilen ürünler sağlayarak kar elde ettikleri karmaşık sistemlerin bileşenlerinden birini temsil etmektedir (Kenchington, 2020: 1). Balıkçılık; sadece tüketim amaçlı balık elde etme faaliyeti değil aynı zamanda toplumların yaşam biçimlerini, dünya görüşlerini etkileyerek kültürün tüm yönlerine dokunmakta ve nesilden nesile aktarılan bir dizi bilgi, beceri ve teknik üretmektedir (De Madariaga ve Del Hoyo, 2019: 1).

Son yıllarda özellikle gelişmiş ülkelerde etkisini daha fazla hissettiren küreselleşmenin sonucunda yerel olarak balıkçılıkla uğraşan insanların zamanla diğer ekonomik faaliyetlerin karlılık oranlarına yenik düştüğü görülmektedir. Gelişen teknoloji ve bu alanda faaliyet gösteren büyük balık işleme şirketlerinin faaliyetleri sonucu endüstriyel balıkçılık küçük ölçekli balıkçılığın önüne geçmiştir. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü'nün (FAO) "Dünya Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Raporu"nda (2020) giderek artan dünya nüfusunun temel besin ihtiyaçlarının karşılanmasında su ürünlerinin önemli bir kaynak olduğu belirtilmektedir. Doğal yaşama zarar vermeden sürdürülebilir balıkçılık faaliyetleri ile zengin besin içeriğine sahip bu kaynakların insanların tüketimine sunulması gerektiğinin altının çizildiği raporda, uluslararası balık kullanımı ve ticareti için öngörülebilir ve şeffaf rejimlerle birlikte bilime dayalı balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği için asgari temel kriterler teşvik edilmektedir. Ayrıca söz konusu raporda dünya balıkçılık ve su ürünlerinin üretimi ve ticaretinin istatistikî verileri de yer almaktadır. Buna göre küresel balık üretiminin 2018'de yaklaşık 179 milyon tona ulaştığı belirtilirken önemli bir balık üreticisi olan Çin, dünyadaki balık üretiminin yüzde 35'ini karşılamakta, Çin hariç tutulduğunda bölgesel olarak balık üretiminin %34'ü Asya'dan, %14'ü Amerika'dan, %7'si Afrika'dan karşılanmaktadır (FAO, 2020a: 2).

Sağlıklı yaşam kapsamında su ürünleri içerisinde balık, zengin protein içeriği nedeniyle özellikle gelişmiş ülkelerde insanların beslenme alışkanlıklarının bir parçasını oluşturmaktadır. Dünyada avcılık ve yetiştiricilik yoluyla elde edilen su ürünleri miktarı da hem sağlıklı besin kaynağı olması hem de gıda ihtiyacının nüfusa paralel olarak artması nedeniyle yükselen bir gelişim göstermektedir. Bu kapsamda talep ve teknolojik ilerleme göz önünde bulundurulduğunda

FAO' ya göre su ürünleri üretiminin artarak devam edeceği ve 2030 yılına gelindiğinde avcılıktan ziyade yetiştiriciliğin ağırlıklı olduğu üretim miktarının 201 milyon tona ulaşacağı tahmin edilmektedir (Çam, 2020: 2). Dünya su ürünleri üretimi 2011 yılında toplam 154,0 milyon ton, 2014 yılında 164,9 milyon ton 2018'de ise yaklaşık 179 milyon tondur. Diğer taraftan dünya su ürünleri tüketimi 2011 yılında 130,0 milyon ton, 2014 yılında 144. 8, 2018 yılında ise 156,4 milyon tona ulaşmıştır.

Balıkçılık, yüzyıllardır denizcilik alanını kullanan en eski mavi ekonomi sektörlerinden birini oluşturmaktadır. Yerleşik mavi ekonomi sektörleri içinde diğer denizcilik faaliyetlerine kıyasla nispeten düşük bir ekonomik ağırlığa sahip olmasına rağmen uzun süreli balıkçılık faaliyetlerinin yerel kültürü etkilediği ve kıyı topluluklarının gelişimi açısından oldukça önemli olduğu AB Mavi Ekonomi Raporu'nda (European Commission, 2020: 14) belirtilmiştir.

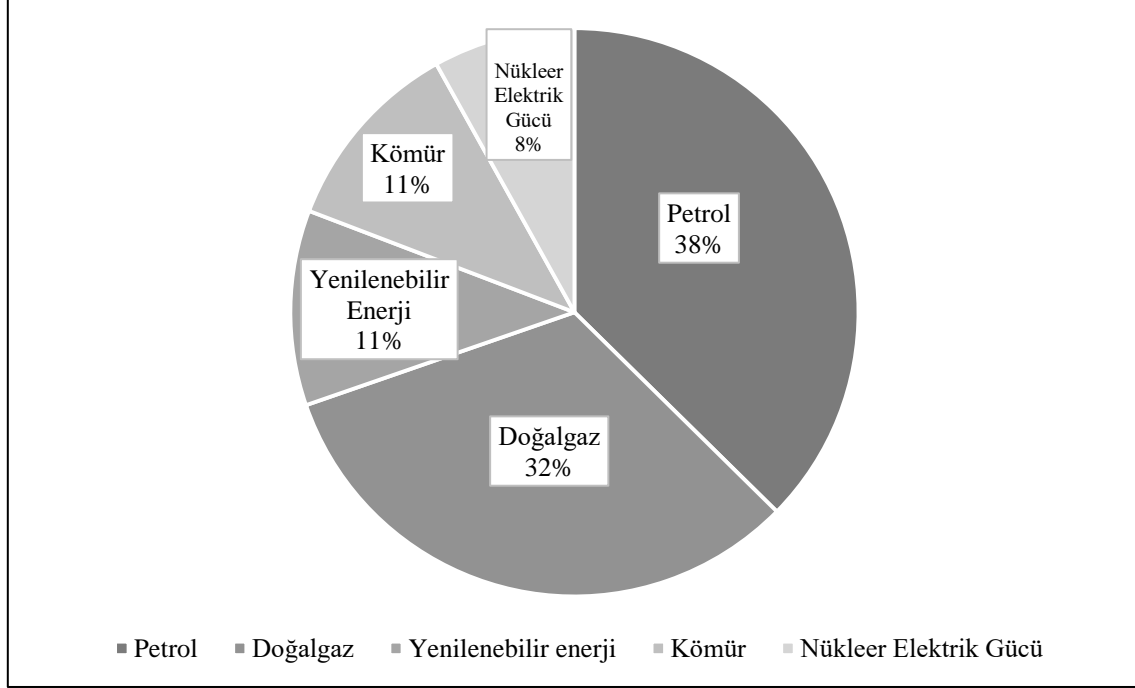
1.3.3.2. Enerji Kaynakları

Küresel enerji kaynağı ihtiyacının her geçen gün artış gösterdiği günümüzde, denizlerin devletlere sunduğu en önemli imkanlardan biri barındırdığı enerji kaynakları diğeri ise temin edilen enerji kaynağının nakliyesinde en uygun ortamı sağlamasıdır. Giderek artan petrol, doğal gaz gibi enerji kaynaklarının tüketimi hem bu kaynakların önemini arttırmış hem de önemli bir çatışma alanını oluşturmuştur. Devletlerin bu kaynaklara olan ihtiyacı ve söz konusu kaynaklara ulaşabilme yeteneği aynı zamanda önemli bir güç göstergesi haline gelmiştir. Karasal alanlarda mevcut kaynakların belli devletlerin ulusal sınırlarında yer alması ve kısıtlı yapısı açık denizlerin keşfedilmemiş alanlarını cazip hale getirmekte, deniz alanlarında kurulan hakimiyet ve gelişmiş deniz gücü küresel güç olmanın da bir koşulu olarak ortaya çıkmaktadır.

Dünyanın tüm endüstriyel ekonomileri fosil yakıtlara, özellikle petrole bağımlı hale gelmiştir (Streusand, 2002: 49). Petrol tüketicileri kaynağı kim olursa olsun üreticilere bağımlı olmak durumundadır. Dolayısıyla enerji tüketimi artan devletlerin doğal kaynak arayışında olmaları kaçınılmazdır. ABD Enerji Bilgi İdaresi'ne (EIA) göre dünya enerji tüketiminin 2050 yılına kadar yaklaşık %50 artacağı tahmin edilmektedir (U.S. Energy Information Administration, 2020a). Tüketimdeki bu artış petrol ve doğal gaz için jeopolitik bir etkiye sahiptir. Enerji kaynaklarına sahip olmak bir avantaj sağlamakta ancak bu kaynakların bulunduğu alanlarda ve yahut taşınma güzergahında hakimiyet sağlayabilmek ise kaynak ülke olmadan da etki yaratabilmeyi beraberinde getirmektedir. Enerji kaynaklarından petrol ve doğal gazın yeri diğer kaynaklara kıyasla daha stratejik ve etkili konumdadır. Hidrokarbon kaynaklarının kıt ve belirli bölgelerde yer alması bu kaynakların yaygın kullanımı nedeniyle önemini arttırmaktadır. Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bu yana tek süper güç olarak anılan ABD'nin neredeyse tüm sektörlerde kullandığı petrol ve doğal gazın devletler için ne denli önemli olduğu Grafik 2'de verilen ABD enerji tüketimindeki 2019

verilerine bakıldığında açıkça görülmektedir. Ülkenin toplam enerji tüketimindeki petrol ve doğal gazın yeri %69'luk bir payı temsil etmektedir.

Grafik 2: ABD Birincil Enerji Tüketim Kaynağı, 2019



Kaynak: U.S. Energy Information Administration, 2020b

Denizler, önemli bir taşıma yolu olmasının yanında barındırdığı hidrokarbon kaynaklar dolayısıyla da kritik öneme sahiptir. Günümüzde var olan üretim ve sanayi yapısı göz önüne alındığında günlük petrol ihtiyacının 2030 yılı itibariyle 105 milyon varil olması beklenmektedir (Sevim, 2010: 54). Söz konusu tüketim dikkate alındığında devletlerin yeni rekabet alanlarının keşfedilmemiş açık deniz yatakları olması da kaçınılmazdır. Enerji kaynakları tüketiminde özellikle petrol ve doğal gaz bağlamında ilk sırada yer alan ABD, Çin ve AB'nin enerji tüketimine bakıldığında enerji yataklarının devletlerin ekonomilerinde ne denli önemli olduğu görülebilmektedir. Aynı şekilde Çin'in ekonomik gelişiminde de petrol ve doğal gaz stratejik bir rol oynamaktadır. Öyle ki petrol tüketimi; 2000 ile 2018 yılları arasında yıllık ortalama %5,8 büyüyerek 2018'de 615 milyon ton petrol eşdeğerine ulaşmış, aynı şekilde gaz tüketimi son yıllarda her zamankinden daha hızlı artış göstererek 2018'de 280 milyar metreküp olmuştur (Pan, 2020: 1). AB ülkeleri için de petrol ve doğal gaz ekonomik bağlamda en önemli enerji kaynakları olmaya devam etmektedir.

Dünya okyanuslarında bulunan enerji kaynakları küresel kalkınmanın devamı açısından büyük önem taşımaktadır. Ancak derin denizlerden elde edilecek enerji kaynakları için gelişmiş teknolojik alt yapı ve finansal kaynak gerekliliği devletlerin bu yöndeki politikalarını etkileyen

faktörler arasında yer almaktadır. Dolayısıyla burada sanayileşmiş ve ekonomik büyüme sağlayan devletlerin enerji kaynak tüketiminde üst seviyede olduğu ve arz-talep dengesi bağlamında kaynak arayışı ve sondaj çalışmalarına da finansal kaynak sağladığı görülmektedir. Özetle mevcut endüstriyel eğilimler ve gelişmeler dikkate alındığında petrol ve doğal gaz gibi hidrokarbon kaynaklarının tüketiminin arttığı ve dolayısıyla yeni kaynak arayışının ortaya çıktığı, derin denizler bu çerçevede yeni rekabet alanlarını oluşturduğu izlenmektedir. Enerji kaynaklarını barındıran ve önemli bir transfer alanı oluşturan denizler ile enerji sektörü arasında karşılıklı pozitif bir etkileşim mevcuttur.

1.3.4. Ekonomik Faaliyetlerin Merkezi: Limanlar

Denizyolu taşımacılığı, malları ve ham maddeleri dünya çapında taşımanın açık ara en uygun maliyetli yoludur. Dünya ticaretinin %80'inden fazlası bir milyondan fazla denizcinin mürettebatlı ticaret gemileri tarafından gerçekleştirildiğinden, dünya ekonomisi için kritik önem arz etmektedir (Zhao vd, 2020: 1). Limanlar, ürün ve yolcu taşımacılığında ve aktarılmasında deniz yolları kapsamında hizmet veren, gemilerin çevresel etkilerden korunduğu (dalga, akıntı vb...), yükün güvenli bir şekilde depolanmasını sağlayan altyapıya sahip hizmet yeri olarak tanımlanabilmektedir (Koldemir, 2008: 32). Bu kapsamda limanlar, küresel ticaret sistemi ve tedarik zinciri içinde stratejik bir role sahiptir ve ekonomik büyüme ve kalkınma için katalizör görevi gören önemli altyapılardır. Gemilerden farklı olarak limanlar, buldukları ülkenin kanunlarına göre düzenlenmektedir (Wright, 2013: 266).

Küresel deniz yolu taşımacılığında önemli merkez noktalar olan limanların gerekli altyapıya sahip olması ülke ekonomileri açısından son derece önemlidir. Dolayısıyla taşımacılık ve ticarete kilit role sahip olan limanların ülkelerin ekonomik gelişmişlik göstergelerinden biri olarak da sayılabilmesi mümkündür. Öyle ki liman kapasitesi ve sayısı bulunduğu ülkeye ekonomik katkıları bakımından önemli bir göstergedir. Limanlar çok farklı faktörlere bağlı olarak; faaliyet alanlarına, yük tiplerine, verdikleri hizmetlere ve mülkiyet yapısına göre sınıflandırılabilir (Balık, 2014: 38). Yük tiplerine göre; genel kargo, konteyner, çok amaçlı, Ro-Ro, dökme yük ve sıvı yük limanı, faaliyet alanlarına göre; kıtalararası, ulusal, bölgesel ve yerel, verdikleri hizmetlere göre; ana, aktarma, uğrak ve besleme limanı, mülkiyet yapısına göre ise kamu, kamu-özel, özel limanlar olarak sınıflandırılabilir (Balık, 2014).

Deniz ticaretini etkileyen en önemli gelişmelerden biri gemilerin daha büyük, donanımlı ve hızlı olmalarıdır. Limanlarda da aynı şekilde kapasite, donanım ve hızlı hareket edebilmek gemilerin limanlarda kalma sürelerini kısaltabilmek sektörün hedeflerinin başında gelmektedir. Konteyner gemilerinin yüklerinin boşaltıldığı ve tekrar yüklendiği limanlar ise konteyner limanları olarak anılmakta ve sektörün gelişimine daha hızlı ve yüksek kapasiteli taşımacılığı sağlayarak katkı sunmaktadır. Konteyner limanları, küresel denizcilik lojistiğinde kritik bir role sahiptir. 2018

yılında dünya deniz tonajının yaklaşık %17,9'u konteynere alınmış ve konteyner limanlarında elleçlenmiştir*. Tablo 6'da 2018 ve 2019 yıllarına ait bölgelere göre dünya konteyner limanları iş hacimleri verilmiştir. 2019'da küresel liman-konteyner kargo elleçlemesinin yaklaşık yüzde 65'i Asya'da yoğunlaşmış dünyanın en büyük liman devleti olan Çin'in payı tek başına yüzde 50'yi geçmiştir. (UNCTAD, 2019: 14). 2019'da dünya genelinde konteyner limanlarında yaklaşık 811,2 milyon TEU* elleçlenmiştir ve bu rakam 2018'e kıyasla 16,0 milyon TEU daha eklendiğini göstermektedir (Tablo 6). Limanlar, deniz ve kara taşımacılığı arasında çok önemli bir bağlantı görevi gördükleri için iç bölgedeki ekonomik faaliyetlerin desteklenmesi açısından da önemlidir. Taşınan yük açısından denizyolu taşımacılığı diğer ulaşım yollarına göre en ucuz ve güvenli taşıma sistemini oluşturduğundan endüstriyel sektörlerin malların ihracatı ve hammadde ithalatında öncelikli tercihlerini oluşturmaktadır. Bu nedenle dünyadaki sanayilerin çoğu, büyük limanların yakınında, kıyı kuşaklarında yer almaktadır (Dwarakish, 2015: 295).

Tablo 6: Bölgelere Göre Dünya Konteyner Liman İş Hacmi, 2018–2019 (20-Fitlik Eşdeğer Birimler (Milyon) ve Yıllık Yüzdelerik Değişim)

	20-Fitlik Eşdeğer Birimler		Yıllık yüzde değişimi 2018-2019
	2018	2019	
Asya	514.9	526.7	2.3
Avrupa	121.7	123.6	1.5
Kuzey Amerika	61.6	62.5	1.6
Latin Amerika ve Karayipler	52.3	52.6	0.7
Afrika	31.3	32.5	3.9
Okyanusya	13,5	13,2	-2,2
Dünya Toplamı	795.3	811.2	2.0

Kaynak: UNCTAD, 2020: 16

Limanlar, genel ulaşım sektörünün temel bileşenlerinden biridir ve günümüzde genişleyen dünya ekonomisiyle yakından ilgilidir. Denizcilik sektörü mal ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere geniş bir hizmet yelpazesini kapsarken limanlar bu geniş yelpazede küresel ekonomik sisteme entegrasyonu sağlayan araçlardan birini oluşturmaktadır (Dwarakish, 2015: 296). Uygun ve etkili ulaşım limanları, Sleeper (2012)'a göre ülkelerin ekonomik büyümesini ve başarısını önemli ölçüde artırma potansiyeline sahiptir. Limanların büyümesi ve gelişmesi, daha fazla ticaret faaliyetine, artan arza, daha büyük yabancı rezervlere ve bir bütün olarak emtia fiyatlarının düşmesine yol açmaktadır. Dolayısıyla limanların büyümesi, ülke ekonomisinin de büyümesinde olumlu etkiye sahiptir.

* Yük Elleçleme: Limanlarda deniz yoluyla yapılan her türlü yükleme ve boşaltma işlemlerini ifade etmektedir.

** İngilizce "Twenty-foot Equivalent Unit" kelimelerinin kısaltması olup, konteynerlenmiş yükler için bir endüstri standardı olarak kullanılmaktadır. 1 TEU 20 feet'lik konteyneri ifade etmektedir ve 34 metreküpük bir hacme sahiptir.

Geçtiğimiz on yılda Çin'in deniz gücüne yöneldiği özellikle deniz ticareti alanında önemli gelişmeler kaydettiği görülmektedir. Bu kapsamda Çin'in İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu anlamına gelen *Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road "B&R")* Xi Jinping tarafından 2013 yılında açıklanmıştır. Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in yükselen ekonomik büyümesinin önemli bir sonucu olarak Çin'den dünyaya yayılan ticaret ağının altyapısını oluşturmayı amaçlayan ve tarihi ipek yolunu tekrar canlandırmayı hedefleyen bir projedir. Bu proje kapsamında 2013-2018 yılları arasında Çin'in proje güzergâhındaki ülkelere ve bölgelere doğrudan yatırımı 80 milyar doları aşmıştır (URL, 2019). Bu girişime Batı ülkeleri şüpheci bir tutumla yaklaşırsa da Doğu Asya, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Orta Asya, Güney Avrupa ve Doğu Afrika'daki 65 ülkeyi ilgilendiren büyük bir proje olarak karşımıza çıkmaktadır (Li vd., 2020: 160). Çin adına yüksek kazanım sağlayan bu girişim ile geniş deniz taşımacılığı ağına yapılan yatırımlar Çin'in Liner Shipping Connectivity Index'ini (LSCI) önemli ölçüde artırmıştır. Ülkelerin küresel nakliye ağlarına olan bağlantılarını gösteren LSCI, deniz taşımacılığı sektörünün gemi sayısı, konteyner taşıma kapasitesi, maksimum gemi boyutu, dağıtım yapan şirket sayısı ve bir ülkenin limanlarındaki gemiler gibi bileşenlere dayalı olarak Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı tarafından hesaplanan bir indekstir. Kuşak ve Yol Girişimi yatırımları sonrasında Çin limanlarının 200'den fazla ülke ve 600 ana limanla bağlantı kurarak dünyada bir ilki oluşturduğu görülmüştür (UNCTADSTAT, 2020a). Kyngge vd. (2017), Çin'in liman ağını genişleterek denizcilik gücünü artırdığını belirtmektedir. Benzer şekilde Len (2015), Kuşak ve Yol Girişimi'nin yalnızca denizcilik bağlantısını desteklemekle kalmayıp aynı zamanda Çin'in denizcilik gücünü pekiştirdiğinin de altını çizmektedir.

1.3.5. Gemi İnşa Sanayi

Gemiler; insan ve yük taşımak, su altında önemli görevleri yerine getirmek veya savaşta kullanılmak amacıyla tersanelerde üretilmektedir (Duman, 2019: 32). Gemi yapımı; dünyadaki en stratejik, en eski, en açık ve son derece rekabetçi pazarlardan biri olarak kabul edilmektedir (Hossain vd., 2017: 242). Gemilerin yapımı ve kullanımı çok eski çağlara dek uzanmakta, tahminlere göre basit deniz araçlarının kullanımı tekerleğin bulunmasından da eskiye dayanmaktadır (KİGEM, 1999: 5). Deniz yollarının yük ve yolcu taşımacılığındaki önemi ve askerî açıdan savunma sanayisinde gemilere duyulan ihtiyaç arttıkça gemi inşa sanayisi de önemli bir endüstri kolu haline gelmiştir.

Genel olarak gemi inşa endüstrisine denizci uluslar hâkim olmuş ve genellikle ekonominin zirveleri ve çöküşleri sırasında hayatta kalabilmişlerdir. Gemi inşası son derece sermaye yoğun bir endüstri olduğundan bu endüstride ayakta kalabilmek için güçlü hükümet desteği ve siyasi istikrar gereklilik arz etmektedir. Ayrıca pazarın büyümesini sağlayan temel faktörler; GSYİH, küresel deniz ticareti, gelişmiş ekonomik büyüme, artan şehirleşme, fosil yakıt fiyatları ve küresel çelik üretimindeki artış olarak sıralanabilmektedir (Hossain vd., 2017: 242). Bu açıdan

değerlendirildiğinde ekonomik olarak gelişmiş ülkelerin denizcilik stratejileri kapsamında gemi inşa sanayisinde etkin olmaları da kaçınılmazdır.

Gemi inşa alanında Asya'da Çin, Güney Kore ve Japonya üç büyük güç olarak karşımıza çıkmaktadır (T.C Ekonomi Bakanlığı Gemi İnşa Sektör Raporu, 2014:5). Çin, kendisini büyük bir denizcilik gücü olarak yapılandırmak amacıyla bu yüzyılın başından itibaren stratejik bir endüstri olarak gemi inşasını uygulamakta ve gros tonaj ve değer bakımından dünyanın en büyük gemi yapımcısı olarak endüstri içinde yer almaktadır (Hossain vd., 2017: 241). Bu üç ekonomi; dökme yük gemileri, tankerler ve konteyner gemileri pazarına hâkimken yolcu gemileri çoğunlukla Avrupa tersanelerinde inşa edilmektedir (Gourdon ve Steidl, 2019: 14).

Deniz ticaretinde yaşanan artış, deniz yolu ulaşımının tercih edilmesi gibi faktörler gemi inşa sanayine yapılacak yatırımları da arttırmaktadır. Bu sanayi kolunun gelişmesi ülkede istihdam oranlarının artmasına, yabancı sermayenin gelmesine ve dolayısıyla ülkeye döviz girişinin gerçekleşmesine yol açarak ekonomiye katkı sağlayabilmektedir. Gemi inşa sanayi; ticari gemiler, savaş gemileri, balıkçı tekneleri, balık işleme fabrikasının gemilerinin yapımı ve onarımını kapsayan geniş bir yelpazeye sahiptir (Gourdon ve Steidl, 2019: 29). Genel tahminler, okyanus aşırı deniz taşımacılığına olan talebin önümüzdeki on yıl içinde iki katından fazla olacağı yönünde (ICAF, 2003: 7) olduğundan küresel gemi ihtiyacının da buna paralel olarak artacağı tahmin edilmektedir. 2018'de küresel gemi inşa pazarı büyüklüğü ortalama 114,3 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir (Statista, 2019).

Geleneksel olarak Avrupa Birliği'ndeki tersaneler; ticaret filosu ve askeri amaçlar için ve daha sonra açık deniz enerji endüstrisi için esas olarak büyük açık deniz gemileri inşa etmektedir. Ancak işçilik maliyetleri ve çelik fiyatları nedeniyle AB lider konumunu Asyalı rakiplerine karşı kademeli olarak kaybetmiştir. Buna karşı koymak için sektör, yüksek değerli piyasa gemileri (çoğunlukla yolcu gemileri) ve teknolojik açıdan sofistike gemiler inşa etmede uzmanlaşmıştır. Daha küçük tersaneler ise, balıkçı teknelerinde veya mega yatlarda uzmanlaşma eğilimindedir. AB, tonaj bazında yaklaşık %6, küresel sipariş defterlerinde değer bazında %19 ve denizcilik ekipmanları için yaklaşık %50 dünya pazar payına sahiptir ve sektör yaklaşık 315.000 kişiyi istihdam etmektedir (EPRS, 2020: 21).

21. yüzyılda birçok yeni teknoloji denizcilik sektörü üzerinde önemli bir etki yaratmıştır. Denizdeki uygulamalar, birden fazla teknolojinin entegrasyonunu gerektirmekte özellikle teknolojik gelişmelerin 2030'da denizcilik endüstrisini şekillendireceği ve gemi sistemi tasarımı ve gemi işletimi üzerinde önemli bir etkiye sahip olacağı öngörülmektedir (Lloyd's Register, 2015). Gelişen teknolojiyle birlikte akıllı gemi sistemleri gibi uygulamaların denizcilik endüstrisinde operasyonel verimliliği ve ticari performansı teşvik edeceği tahmin edilmektedir (Zaman vd., 2017:

538). Yaşanan gelişmeler karşısında gemi inşa sanayisinin varlığını sürdürülebilmesinin ekonomik, bilimsel ve teknolojik alt yapının gelişmişlik düzeyiyle doğrudan bağlantılı olduğu görülmektedir.

1.3.6. Mavi Ekonomi

Temelde politikalar ekonomik büyümenin sürdürülmesi ve refahın sağlanmasına yöneliktir. Mavi ekonomiler ise deniz ve kara kaynaklı ekonomik unsurları birleştiren ekonomik kalkınma modeli olarak karşımıza çıkmaktadır (Rochwulaningsih vd., 2019: 3). *Mavi ekonomi*, bir taraftan ekosistemi korurken diğer taraftan ekonomik gelişme için okyanusun ve ilgili kaynakların sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasını ifade eden bir kavramdır (Tirumala, 2020: 1). Karasal alan üzerinde bulunan kıt doğal kaynakların giderek tükenmesi, sanayileşmiş toplumların ekonomik sürdürülebilir büyümelerini devam ettirebilmeleri için okyanuslara ve deniz diplerine yönelmesine sebep olmuştur. Çünkü okyanus ve deniz diplerinde henüz keşfedilmemiş hidrokarbon kaynaklarının varlığı bu alanları yeni rekabet ortamlarına dönüştürmüş ve yeni bir sektörü deniz dibi madenciliğini ortaya çıkarmıştır. İnsanlığın karasal alanda yarattığı tahribatların artması ve kaynakların giderek tüketilmesi sonucu keşfedilmemiş bir alan olan okyanus ve deniz dipleri sürdürülebilir ekonomik büyüme için ne kadar gerekli ve değerli ise bu okyanus ve denizlerden tahrip edilmeden faydalanılması da o derece önemlidir. Bu nedenle mavi ekonomi kavramı ayrıca üzerinde durulması ve uluslararası iş birliği içinde hareket edilmesi gereken konulardan birini oluşturmaktadır.

Dünya okyanusları ve kıyıları insanlık için gıda, geçim kaynağı ve yaşam bolluğu anlamına gelirken dünyanın 510 milyon km² yüzölçümünün %71'inin deniz sularıyla kaplı olması tüketim toplumunu karadaki kaynakların giderek azalmasıyla birlikte mavi gezegenin olanaklarına doğru yönlendirmiştir (Kathijotes, 2013: 7). Mavi ekonomi, okyanusların sürdürülebilir kullanımını ve korunmasının teşvik eden yeni bir büyüme modelidir. Söz konusu modelin amacı; toplumları bolluğa kavuştururken çevresel olumsuzlukların çözümünü sağlamak ve zengin doğal kaynakların var olduğu bu alanlardan yararlanırken bunun sürdürülebilir olması için çevresel zararı en aza indirmeyi önceleyen kararlar, politikalar ve yatırımlar ile mavi ekonomiler oluşturmaktır.

Okyanusların korunması, küresel sürdürülebilirlik hedefine ulaşmada çok önemli bir parametreyi oluşturmakta ve bu alanlar, bir taraftan doğal kaynak sağlarken diğer taraftan ekonomik kalkınma amacıyla geniş bir ekonomik faaliyet yelpazesinin de temelini oluşturmaktadır. Bu kapsamda kıyı ülkeleri denize doğrudan erişim avantajından yararlanarak bu deniz bağlantısının sağladığı daha düşük nakliye maliyetleri, daha yüksek erişilebilirlik ve daha fazla rekabet gücünden faydalanmaktadır (Niavis vd., 2017: 381). Okyanus ekosistemine zarar vermeden ekonomik kalkınma fırsatlarını sürdürmek için yerel, ulusal ve uluslararası politikalar, yol haritaları ve kriterlerin geliştirilmesi gerekmektedir (Keen vd., 2018: 339). Ancak bu alanda gerçekleştirilen girişimler ve yatırımlar yetersiz kalabilmektedir. Bu kapsamda Dünya Okyanus Konseyi (World

Ocean Council “WOC”), okyanus sürdürülebilir kalkınmasına yönelik endüstri odaklı çözümler geliştirmek için küresel okyanus iş topluluğu liderliğini ve iş birliğini ilerletmek için çalışmaktadır (WOC, 2018: 4). Ancak uluslararası anlamda sorumluluk almak istemeyen devletler bu yönde atılan adımları da sonuçsuz bırakabilmektedir. Sonuçta mavi ekonomi modelinin oluşturulması uluslararası kuruluşların öncülüğünde atacakları adımlar ile uygulama alanları bulabilecektir. Tablo 7’de çok taraflı uluslararası kuruluşların mavi ekonomileri korumak amacıyla başlattığı girişimler yer almaktadır.

Tablo 7: Çok Taraflı Kuruluşların Mavi Ekonomiler İçin Başlattığı Girişimler

Kuruluş adı	Mavi Ekonomi Girişimi
Asya Kalkınma Bankası (ADB)	ADB, Mayıs 2019’da 5 milyar ABD doları tutarında mali ve teknik yardım içeren “Asya ve Pasifik Bölgesi için Sağlıklı Okyanuslar ve Sürdürülebilir Mavi Ekonomiler Eylem Planı” açıklamıştır.
Dünya Bankası	Dünya Bankası’nın Mavi Ekonomi Programı PROBLUE, sağlıklı okyanuslarda entegre ve sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı desteklemek için Eylül 2018’de başlatılmıştır. Bu program, okyanus kirliliğinin önlenmesi, deniz ekonomisinin sürdürülebilir ekonomik gelişimi, hükümetin ve diğer paydaşların kurumsal kapasitelerinin geliştirilmesi ile ilgili temaları ele almaktadır.
Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP)	UNEP, “2020-2030 için BM Çevre Programı Deniz ve Kıyı Stratejisi” taslağını hazırlamış, bu kapsamda sürdürülebilir okyanus eylemleri için kılavuz ilkeler belirlenerek deniz ekonomisiyle ilgili bilgi tabanının geliştirilmesinin önemi belirtilmiştir. Döngüsellik, kıyı sistemi kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını, yenilikçi finansman araçlarının benimsenmesini teşvik etmektedir.
Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)	UNCTAD, mavi ekonomi sektörlerinde politika geliştirme, boru hatlarının hazırlanması, düzenlemelerin geliştirilmesine ve en iyi uygulamaların yaygınlaştırılmasını desteklemektedir.
Avrupa Birliği (EU)	Avrupa Birliği, Avrupa’nın büyük su kütlelerine ilişkin politikalarında temel bir yaklaşım olarak 2012’de “Mavi Büyüme” stratejisi benimsemiştir. Strateji, deniz ortamının sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla çeşitli paydaşlar arasında iş birliği için çerçeve sağlamaktadır. AB’nin 2017’de hazırladığı “Mavi Ekonomide Daha Sürdürülebilir Büyüme ve İstihdama Yönelik Mavi Büyüme Stratejisi” raporu; mavi enerji, su ürünleri yetiştiriciliği, kıyı ve deniz turizmi, mavi biyoteknoloji, denizde büyüme için itici güçleri içeren atılım alanlarını ortaya koymaktadır.

Kaynak: Tirumala ve Tiwari, 2020: 4.

Sürdürülebilir, sağlıklı bir okyanus ekonomisini desteklemek için yapılan yatırımlar mavi ekonomik kalkınma modeli için yetersiz görünmektedir. Çünkü bu çerçevede oluşturulacak sürdürülebilir okyanus ekonomileri daha fazla uluslararası iş birliği ve finansman kaynakları ile gerçekleştirilebilecektir. Yatırımları hızlandırabilecek finansman mekanizması; ulusal veya bölgesel düzeyde kurulmuş uygun kurumsal yapıya sahip, mavi ilkeleri önceleyen projelerin desteklendiği bir finansman tesisi ile gerçekleştirilebilecektir (World Economic Forum, 2019).

Okyanuslar ve denizlerle ilgili tüm ekonomik faaliyetleri kapsayan mavi ekonomi, doğrudan Avrupa Birliği’nde 4 milyondan fazla kişiyi istihdam etmekte ve AB GSYİH’ sının %1,3’ ünü oluşturmaktadır (EPRS, 2020: 1). Balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği, kıyı turizmi, deniz taşımacılığı, liman faaliyetleri, gemi yapımı ile petrol ve gazın denizden çıkarılması gibi yerleşik

mavi ekonomi sektörleri, 2009 yılına göre %8 artışla 2017 yılında 180 milyar € brüt katma değer üreterek ekonomik sektörler içinde önemli bir payı temsil etmiştir (EPRS, 2020: 12).

1.4. Deniz Gücü'nün Askeri Boyutu

Realist bakış açısıyla ulus devletlerin uluslararası sistemde söz sahibi olabilmesinin yegâne yolu, güçlerini arttırmaktır. Güç unsurunun en önemli iki bileşenlerinden birincisi ekonomi, ikincisi ise askeri boyuttur. Deniz gücü kavramının da bu unsurlarla birlikte ulusal güce katkı sağladığı görülmektedir. Bundan önceki başlıklarda deniz gücünün ekonomik boyutu ele alınmış, bu kapsamda ekonomik boyutu içeren alt başlıklarda bir çerçeve çizilmeye çalışılmıştır. Bu başlık altında ise stratejik, politik ve askeri olarak denizlerin öneminin arttığı günümüzde deniz gücü denilince akla ilk gelen unsur olan deniz gücünün askeri boyutuna değinilecektir.

Deniz gücü, refah ve askeri etkinliğinin nihai kaynağı olan deniz varlıklarını koruduğu sıkı ve ayrılmaz bir sistem olarak tanımlanabilmektedir. 21. yüzyılda ekonomik boyutun askeri boyuta oranla daha baskın bir hal alması aynı zamanda değişen koşullar neticesinde deniz gücü kavramını; donanma, ticari gemiler, limanlar, ilgili kurumlar gibi birçok unsuru kapsayan geniş bir alana dönüştürmüştür (Gülenç, 2009: 2). Tarihsel süreçte, küresel ticaretin yaygınlaşmaya başlamasıyla birlikte hem bu ticaret yollarının hem de yük ve yolcu taşıyan gemilerin güvenliğinin sağlanması amacıyla deniz kuvvetine ihtiyaç duyulmuştur. Ancak daha sonra denizlerde hâkimiyet kurmanın önemi nedeniyle hem savaşta üstünlük sağlamak hem de barış zamanında ulusu güvende tutmak amacıyla deniz kuvvetine ihtiyaç duyulmuştur. Bunlara ek olarak hükümet politikalarının uygulanmasında bir araç olarak deniz kuvveti kavramı ön plana çıkmaktadır. *Deniz gücü* kavramı ilk kez Mahan tarafından *Sea Power* olarak kullanıldığından (Crow, 1986: 53) bu yana kapsamı genişleyerek varlığını daha girift bir yapıda sürdürmüştür. Deniz gücünün bir alt unsurunu oluşturan deniz kuvvetinin amacı; bir ulusun sahip olduğu denizlerdeki hâkimiyet alanlarını, deniz gücü araçlarını savunmak ve korumaktır. Deniz varlıklarının korunduğu bir güç olan deniz gücünün ticari ve askeri unsurları, birbirini destekleyen ve var eden bir yapıda geniş bir sistemin dışlılarını temsil etmektedir. Bu sistemde deniz gücünün askeri ve ticari yönleri arasındaki yakın ilişkiden elde edilecek büyük avantajı keşfeden devletlerin lider konuma geldiklerine de tarihsel süreçte tanıklık edilmiştir (Till, 2013: 17).

Modelski'nin uzun döngü teorisinde deniz gücü bir ülkenin lider güç olabilmesinde belirleyici bir role sahiptir ve bir devletin uluslararası sistemde hiyerarşik olarak yukarıda yer alabilmesi için donanmasının güçlü olması gerekmektedir. Bu kapsamda lider güçlerin donanma harcamaları diğerlerine kıyasla daha fazlayken savaş gemisi sayısının fazla olması aynı zamanda bu güçlü donanmaların açık denizlerde ve okyanuslarda hareket edebilme kabiliyetine katkı sağlamaktadır (Yılmaz, 2017: 308). Buna ek olarak donanmanın büyüklüğü çok boyutlu unsurlarla

şekillenirken genel kabul; korunması gereken deniz varlıklarının ve çıkarlarının miktarı tarafından belirlendiği yönündedir (Till, 2013: 17).

Genel olarak stratejik yaklaşımlar üç ayaklı bir temel üzerine inşa edilmektedir. Örneğin Thucydides; korku, onur ve çıkarların insan eylemlerini yönlendiren başlıca unsurlar olduğunu vurgulamakta, Mahan; devletlerin deniz gücünün ticaret, üs ve gemiler üzerine kurulu olduğunu belirtmektedir. Ken Booth ise devletlerin deniz gücünü yük ve insan taşımacılığını gerçekleştirmek, diplomatik veya askeri amaçlar için güç unsuru oluşturmak ve doğal kaynakları elde etmek amacıyla bir araç olarak kullandığını belirtmiştir (Holmes, 2014: 55). Şekil 6'da gösterildiği gibi devletler denizlerde askeri, polis ve diplomatik görevleri yerine getirebilmek adına donanmalar inşa etmektedir.



Kaynak: Booth, 1977: 15-17; Holmes, 2014: 55; Speller, 2020:30

Okyanuslarda egemenlik kuran devletler, donanmaya dayalı bir gücü de beraberinde sahip olmaktadır. Dolayısıyla güçlü donanmaya sahip devletler bu gücü politik ve diplomatik güce dâhil edebilmekte ve uluslararası sistemde hiyerarşik olarak üst seviyeye çıkabilmektedir. Amerikalı Stratejist George Friedman okyanusların önemini şu sözlerle vurgulamıştır (Gürdeniz, 2013: 43-44):

“Amerikan gücünün temeli okyanuslar. Okyanuslara egemen olması diğer devletlerin ABD’ye saldırmasını önüyor, gerektiğinde ABD’nin müdahale etmesine imkân tanıyor ve

ABD'ye uluslararası ticaretin kontrolünü veriyor. ABD'nin bu gücü kullanmasına gerek yok. Ama başka herhangi birinin kullanmasına da izin verilmemeli. Küresel ticaret okyanuslara bağımlıdır. Okyanusları kim kontrol ediyorsa küresel ticareti de o kontrol eder. Güç dengesi stratejisi, bir çeşit deniz savaşı ve Amerika'nın görevi denizleri kontrol etmesini tehdit edecek meydan okuyucuların güçlenmesini engellemektir. ABD'nin fiziki güvenliğini sağlamak için dünya okyanuslarının üzerinde tam hâkimiyet ve uluslararası ticaret sistemi üzerinde kontrolü güvence altına almak esastır. ABD tüm okyanusları kontrol etmektedir ve tarihte hiçbir güç bunu yapamamıştır. Bu kontrol sadece ABD güvenliğinin temeli değil aynı zamanda uluslararası sisteme şekil verme gücünün temelini oluşturur. Eğer ABD onay vermezse hiç kimse denizlerde hiçbir yere gidemez. Günün sonunda dünya okyanuslarının kontrolünü sürdürmek ABD için en önemli jeopolitik bir hedeftir.”

ABD için okyanuslara egemen olmak süper güç olmanın bir alt yapısı aynı zamanda gerekliliğidir. Çünkü okyanuslara hâkim olmak demek küresel ticarete hâkim olmak demektir. Bunu güçlü bir donanmaya sahip olmadan gerçekleştirmek ise mümkün değildir. Güçlü bir donanma ise yüksek maliyet ve bütçe gerektirmektedir. Sonuç olarak ekonomik güç olmadan donanmadan donanma olmadan da ekonomik büyümeden bahsetmek mümkün gözükmemektedir. Günümüzde ABD Deniz Kuvvetleri'nin ateş gücü ve yetenekleri Amerikan savunma ve güvenlik ihtiyaçlarının çok üstündedir. Mahan'ın öngördüğünün ötesinde olan bu güç, karşısına çıkabilecek rakip güçleri engellemek üzerine kurgulanmıştır.

ABD Deniz Kuvvetleri'nin resmi misyonu, ABD Donanması'nın ülkeyi saldırılardan koruyacak ve dünyanın kilit bölgelerinde ABD stratejik etkisini sürdürecektir şekilde planlanmıştır (America's Navy, 2020). Son yıllarda yaşanan ekonomik gelişmeler; yükselen güçlerin ortaya çıkmasına ve tek başına süper güç olarak görülen ABD'nin karşısında rakip güçlerin ortaya çıkmasına olanak sağlamıştır. Yaşanan ekonomik krizler, teknolojik ilerlemeler, serbest piyasa ekonomisi büyüyen ekonomilere sahip devletlerin uluslararası alanda etki düzeylerinin de artmasına neden olmaktadır. Bu kapsamda dünya ticaretinin yaklaşık %90'nının denizler üzerinden gerçekleşmesi, günümüzde ABD dışında diğer devletlerin de deniz gücü politika ve stratejilerine önem vermesine ve denizlere yönelmesine yol açmıştır. Askerî açıdan deniz kuvvetleri ve ülke donanma gücü devletlerin denizlerdeki hâkimiyet hedeflerinin bir parçası olmakla birlikte aynı zamanda küresel güç olabilmenin de bir parçasını oluşturmaktadır.

1.4.1. Donanmaların Ortaya Çıkışı

Ticaret insanlık tarihini şekillendirirken, bu ticaretin korunması da savaş gemilerini ve donanmalarını ortaya çıkarmıştır (Gürdeniz, 2013: 49). Deniz yoluyla gerçekleştirilen büyük kapasiteli ticari faaliyetler sırasında ticari gemilerin korunması ve genel olarak tüm ticaret sisteminin korunması için donanmaların varlığı gerekli görülmüştür (Rahman, 2010: 31). Bu nedenle denizcilik tarihinin genel okuması büyük savaş gemilerini ticaretin ve refahın koruyucusu olarak yüceltmektedir. Özellikle keşiflerin yaşandığı 15. yüzyıldan itibaren okyanus ve denizlerdeki ticareti koruyabilmek amacıyla savaş gemileri ve donanmalar ortaya çıkmıştır. Bu

donanmalar öncelikle Avrupa için sömürgecilikte bir araç, ABD için de 20. yüzyıldan itibaren küresel gücün en önemli bileşenlerinden biri olmuştur (Gürdeniz, 2013: 50).

Sanayi devrimiyle birlikte 18. yüzyıldan itibaren donanmalardaki teknolojik alt yapının ilerlemesiyle savaş gemileri yüksek düzeyde hareket kabiliyetine sahip hale gelmiştir. Savaş gemileri ortaya çıktıktan sonra savaş ve barış zamanlarında düşmanı caydırma, tehdit etme, çıkarlarını gerçekleştirme, düşmanı baskı altında tutmanın öncelikli araçları arasına girmiştir. Donanmaların sahip olduğu hareket kabiliyeti tarihte savaşların sonucunu etkilerken günümüzde caydırıcılık fonksiyonu ile düşman üzerinde baskı kurabilmektedir. Deniz kuvvetlerinin asıl amacı; devletin egemen olduğu deniz alanlarının korunmasıdır. Denizaşırı üsler elde ederek donanmalarını buralarda konumlandıran devletler askerî açıdan stratejik üstünlük sağlamayı hedeflemektedir. Denizcilik stratejileri ile devlete ait tüm deniz unsurlarının etkili bir şekilde bir araya getirilmesi hedeflenirken deniz kuvvetleri stratejileri ile deniz kuvvetlerinin etkin ve verimli şekilde işletilmesi amaçlanmaktadır.

Savaş gemilerinin gerçek anlamda bir deniz savaşıyla karşı karşıya kalma olasılıkları son 50 yıldır oldukça düşük görülmekte, 1944 yılında Amerikan ve Japon donanma güçlerinin karşılaştığı *Leyte Körfezi Deniz Savaşı* açık denizlerdeki son büyük deniz savaşı olarak anılmaktadır (Gürdeniz, 2013: 51). Daha sonraki yıllarda yaşanan gelişmeler deniz savaşıdan çok deniz çatışmalarına örnek olarak gösterilebilmektedir. I. ve II. Dünya Savaşı'ndan sonra inşa edilen savaş gemilerinin çoğu gerçek bir çatışma yaşamadan ömürlerini tamamlamış, bu nedenle son yıllarda tam anlamıyla deniz savaşına girmeyen ve devletler için yüksek maliyet gerektiren bu donanmaların diplomatik ve insani yardım amaçlı kullanımları daha yaygın hale gelmiştir.

Stratejist Modelski'nin söylemiyle küresel güç küresel erişim gerektirmektedir. Devletler de denizlerde güçlenirken önce bölgesel sonra kıtasal daha sonra da küresel güç oluşumlarında deniz kuvvetlerini etkin şekilde kullanmaktadır. Devletler, deniz kuvvetleri aracılığıyla denizlerde hâkimiyet kurarken deniz ticaretini de kontrol altında tutmuş, ekonomi ve güvenliğin iç içe geçtiği denizlerde söz sahibi olma yarışına girmişlerdir. Tarihsel analizler denizlerde söz sahibi olabilmeyi başarmış devletlerin küresel güç olarak anılmasını beraberinde getiren örnekler sunmaktadır. Portekiz, Hollanda, İngiltere ve Amerika örneklerinde olduğu gibi denizlerde güçlü olmak küresel güç söylemini beraberinde getirmektedir.

Günümüzde yaşanan gelişmeler deniz kuvvetlerinin teknolojik donanım ve hareket kabiliyetleri dikkate alındığında yüksek maliyetli bir yatırım gerektirmektedir. Bu bakış açısıyla devletlerin söz konusu alana ayıracakları ulusal bütçelerinin yüksek olması bu yatırımların da gerekliliğini sorgulattırırken, denizlerin insanlık için giderek artan öneme sahip olması bu ikilemi açıklığa kavuşturmuştur. Bir taraftan giderek azalan doğal kaynaklar diğer taraftan giderek artan enerji kaynakları ihtiyacı, piyasa ekonomisinin gerektirdiği küresel ticaret koşulları sürdürülebilir

ekonomik büyümenin devamı için devletlerin açık denizlere doğru kayan politikalarını bir tercih olmaktan çıkararak zorunlu hale getirmiştir.

Savaş gemilerinden oluşan donanmaların savaş dönemi haricinde de kullanılmaları mümkündür. Dış politika ve güvenlik politikalarının bir aracı olarak donanmalar; ganbot diplomasi, donanma diplomasisi, deniz kuvvetleri varlığı ve bayrak gösterme kapsamında kullanılabilir. Bu diplomasi araçları, deniz gücüne dayalı bir savaş öncesinde kullanılacak diplomatik yöntemleri oluşturmaktadır. Sıcak bir çatışma veya savaş durumu oluşmadan da deniz kuvvetlerinin kullanılması ile devletler çıkarları doğrultusunda diğer devletleri etkileyebilmektedir. Geçtiğimiz yüzyılı denizlerde de süper güç olarak tamamlayan ABD'nin denizcilik politikaları dikkate alındığında dünyanın stratejik önem arz eden noktalarında sürekli bulundurulmuş donanmaların ve süreksiz nitelikteki askeri denizcilik faaliyetlerin önemi bir kez daha anlaşılmaktadır. Bu kapsamda deniz gücünün askeri boyutu; sadece savaş zamanında aktif olarak kullanılmamakta, barış zamanında da ulusal güce hizmet etmektedir.

1.4.2. Donanmaların Savaş Dışı Kullanımları

Bu çalışma kapsamında donanmaların savaş dışı kullanımları, ganbot diplomasi ve donanma diplomasisi olmak üzere iki ana başlık altında incelenmiştir.

1.4.2.1. Ganbot Diplomasi

Devletler dış politikada amaçlarına ulaşabilmek, diğer devletleri belli bir davranışa yönlendirmek ya da vazgeçirmek adına diplomasiyi de içeren farklı yöntemlere başvurabilmektedir. Diplomasi kavramı ilk kez 1796'da Edmund Burke ile "*devletlerarası ilişkiler ve görüşmelerin yürütülmesinde uygulanan beceri ve taktik*" şeklinde tanımlanmıştır (Çolak ve Aydar, 2018: 958). II. Frederick (1712-1786) "*Silahsız diplomasi, enstrümansız müzik gibidir.*" (Ghosh, 2001: 2005) görüşünde olsa da uluslararası alanda yaşanan gelişmeler ile sıcak çatışmaların yarattığı yıkımın büyüklüğü devletleri bu riski almak dışında farklı alternatiflere yönlendirmiştir. Dış politikada kullanılan diplomatik yöntemlerden biri olan "*Ganbot Diplomasi*", bir devletin dış politika hedeflerini gerçekleştirebilmek amacıyla sahip olduğu deniz gücünün sınırlı kullanımı veya kullanma tehdidinde bulunulmasıdır. İngilizcede "gunboat", dilimizde "ganbot" veya "savaş gemisi" olarak adlandırılan, siyasi baskı kurmak amacıyla savaş gemisi ve deniz piyadesi göndererek uygulanan politikaya ganbot diplomasi denilmektedir (Alan, 2015: 9). Bir diğer tanımlamayla ganbot diplomasi; uluslararası bir anlaşmazlığın giderilmesinde, avantaj sağlamak ya da kayıpları önlemek amacıyla sınırlı bir deniz gücünün kullanılması yolu ile tehdit oluşturulmasıdır (Cable, 1989: 39).

İlk kez 18. yüzyılda kullanılan “ganbot” kavramı savaş gemilerini ifade ederken, bu savaş gemilerinin karşı tarafı tehdit etmek amacıyla kullanılması sonucu bir politika halini almıştır. Deniz gücü mevcut olan devletler kuvvete başvurma tehdidi olarak donanma kullanmayı tercih etmişlerdir. 19. yüzyılın başlarından itibaren uluslararası arenada yaşanan gelişmeler ile özellikle güçlü donanmalara sahip devletlerin ganbot diplomasiye başvurdukları görülmektedir (Çolak ve Aydar, 2018: 962). İki Dünya Savaşı arasındaki yıllarda 71 kez kullanılan bu diplomasi aracının örnekleri II. Dünya Savaşı’ndan sonra yaklaşık üç katına çıkmıştır (Ghosh, 2001: 2006). Ganbot diplomasiyi diğer deniz gücü diplomasi araçlarından ayıran en önemli fark, ateş gücü kullanım niyeti içermesidir. Savaş zamanı dışında deniz kuvvetlerinin kısıtlı bir şekilde kullanılması veya kullanma tehdidinde bulunulması ganbot diplomasinin en önemli özelliğidir.

Goodall, (1991) ulusal çıkarları korumak için açık denizlerde veya diğer devletin yetki alanı içinde deniz temelli gücün kullanılmasının artık yaygın olarak kullanılıp kullanılmadığını sorgulayan çalışmasında, giderek çok boyutlu hal alan uluslararası sistemde bu diplomasi aracının artık kullanılmadığını söylemenin yanlış olacağını vurgulamaktadır. Çünkü gelişen teknolojilerle birlikte daha etkili donanmaların varlığı bu alanda devletlerin güç ve kabiliyetlerini arttırmalarının karşı tarafta caydırıcı bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir.

Geçmişten günümüze denizlerde güç elde etmiş devletler bu gücü barış zamanında tehdit, savaş zamanında ise bir araç olarak kullanmıştır. Barış zamanında kullanılan bu tehdit, genel olarak ulaşılmak istenen hedeflerde bir politika aracı olmuştur. Sahip olunan deniz gücünün en net tabirle gözdağı vermek amacıyla kullanılması gelebilecek tehditleri önleyici nitelikte olduğunu göstermektedir. Tehdit diplomasisi olarak da tanımlayabileceğimiz bu diplomasi aracı aslında günümüzde hızla gelişen teknoloji ile birlikte değişen donanma yapısı ve kapasiteleri ile daha etkili bir tehdit yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Sıcak bir çatışmaya girmeden yapılan bir gövde gösterisi olarak nitelendirilebilecek olan ganbot diplomasi, yaşanan gelişmelerle birlikte değişen donanma yapısında teknolojik ilerlemenin ön plana çıktığı bir gösteriye dönüşmüştür.

21. yüzyılda ganbot diplomasinin geleceği akademisyenler ve politikacılar tarafından tartışılan bir konu olarak karşımıza çıkarken bu diplomasi aracının savaş senaryoları karşısında daha az maliyetli oluşu kullanımının artacağı yönündeki varsayımların temelini oluşturmaktadır. Geleneksel ve klasik anlamıyla savaşın uygulanabilirliği giderek azalırken savaşlardan uzak durmanın yarattığı kısmi boşluk, ganbot diplomasi gibi nispeten daha düşük maliyetli diplomasi araçlarının kullanımı ile doldurulmaktadır (Ghosh, 2001: 2016).

1.4.2.2. Donanma Diplomasisi

Medeniyet kadar eski bir kavram olan donanma diplomasisi için John Stuart Mill “Arkasında duracak bir donanmanız yoksa diplomanız bir hiçtir.” diyerek donanmanın önemini vurgularken

Amerikalı Amiral Thayer Mahan, bir devletin donanmaya sahip olmasının o devletin itibarını, güvenliğini ve etkisini arttırdığını dile getirmektedir (Gürdeniz, 2013: 54). Donanmanın stratejik ve diplomatik görevleri; ulusal birliği ve ülke bütünlüğünü korumak, herhangi bir düzensiz bölgesel çatışmayla başa çıkmak ve okyanuslardan olası saldırıları önlemek olarak sıralanabilmektedir (Chang, 2018: 149). Donanma diplomasisi; uluslararası anlaşmazlıkları çözmek, avantaj durumunu devam ettirmek veya kayıpları önlemek için uygulanan sınırlandırılmış savaş dışı bir askeri eylemdir (Qin ve Huo, 2000: 407). Donanma diplomasisi, deniz kuvvetlerinin kısıtlanmış askeri ve politik kullanımı olarak tanımlanabilir ve en özet şekliyle barış zamanında sert güç unsurlarından biri olan askeri gücün yumuşak güç bağlamında diplomasi aracı olarak kullanılmasıdır.

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri kapsamında imzalanan Açık Deniz Sözleşmesi madde 8 ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 29’da donanmaların kapsamını oluşturan savaş gemilerini şu şekilde tanımlamıştır. “Savaş Gemisi, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup, kendi tabiiyetindeki gemileri başkalarından ayıran harici alametler (işaretler) taşıyan, bu devletin hükümetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve ismi devletin normal hizmet listesinde yer alan bir komutanın emri altında olan ve silahlı kuvvetlerin düzenli hiyerarşik disiplini altındaki personelle donatılan gemilerdir.” Savaş gemileri devletin toprağı gibidir, devleti temsil eder ve uluslararası arenada mutlak dokunulmazlığa sahiplerdir (Kozanhan, 2019: 27).

Donanma diplomasisi ile ganbot diplomasi sıklıkla karıştırılarak birbiri yerine kullanılabilir. Ganbot diplomasi, genellikle daha zayıf bir ülkeye karşı büyük bir güç tarafından sindirme ve askeri güç tehdidi ve kullanımını içeren, spesifik ve daha agresif bir deniz diplomasi türünü ifade etmektedir (Widen, 2011: 719). Bir güç gösterisi olarak ganbot diplomasi sınırlı kuvvet kullanımına kadar varabilen caydırıcılık ve tehditkâr faaliyetlerin ön planda olduğu diplomasi aracıdır. Donanma diplomasisi ise daha geniş bir kavram olarak deniz gücünün düzenli şekilde savaş dışında siyasi bir araç olarak kullanılmasını içermektedir. Donanma diplomasisinin amacı; devletin çıkarlarını gerçekleştirmek maksadıyla karşı tarafı etkilemek, caydırmak, desteklemek ya da baskı altında tutmaktır. Luttwak’ın, “Deniz Gücünün Siyasi Kullanımı” (1974) isimli çalışmasında deniz gücünün politik kullanımında caydırıcılık ve zorlama terimlerinin yerini ikna terimi almıştır. Soğuk Savaş Dönemi’nin ürünü olan bu eserde Batı ve Doğu blokları arasındaki askeri güç algılarındaki farklılıklar da incelenmiştir.

Politik açıdan donanmaların kullanılması; diplomatik mesaj verilmesi, bir dostun desteklenmesi veya bir düşmana saldırılması şeklinde gerçekleşebilmektedir. Bu nedenledir ki donanmalar politikacılara kriz yönetimlerinde önemli bir araç olma işlevini yerine getirmektedir (Speller, 2020: 44). Donanma diplomasisinin en önemli araçları varlık ve bayrak gösterme faaliyetleridir (Gürdeniz, 2013: 54). Varlık göstermenin doğasında süreklilik bulunmaktadır. ABD’nin Orta Doğu’da bulundurduğu 5. Filo varlık göstermenin önemli örneklerindedir. Bayrak gösterme ise, varlık göstermeden farklı olarak sürekli değildir. Bayrak gösterme kapsamında

dostane liman ziyaretleri, ortak tatbikatlar, eğitimler vb. faaliyetler sıralanabilmektedir. Genel olarak değerlendirildiğinde donanma diplomasinin amacı ulusal çıkarların gerçekleştirilebilmesi amacıyla savaşa girmeden düşman üzerinde caydırıcı etki yaratabilmek, dostane ilişkiler kapsamında insani yardım gibi faaliyetler gerçekleştirmek, sürekli bulundurulmuş deniz gücü yardımıyla stratejik noktalarda varlık göstermek ve süreklilik arz etmeyen faaliyetler kapsamında bayrak göstererek prestij sağlamaktır. Nihai olarak diğer ülkeler hafızasında etki bırakacak şekilde güç gösterisinde bulunmak deniz gücünün diplomatik araç olarak savaş dışı kullanımları kapsamındadır.

1.4.3. Deniz Kuvvetleri

Bir devletin silahlı kuvvetlerinin denizde veya denizden askerî harekât gerçekleştirmek amacıyla oluşturulmuş bir kanadı olarak tanımlanan deniz kuvvetleri, uzun dönemli yatırımlar gerektiren askeri güç bileşenlerinden birini oluşturmaktadır (Speller, 2020: 28-29). Bir devletin egemenlik alanının üç boyutu bulunmaktadır. Kara, deniz ve hava alanlarından oluşan bu egemenlik alanlarının güvenliğini sağlamakla görevli askeri unsurlar ise o ülkenin askeri gücünün toplamını ifade etmektedir. Devletin askeri kuvvetlerinin bir kolu olan deniz kuvvetlerinin amacı ise deniz alanlarında oluşabilecek ve denizlerden gelebilecek her türlü tehdit ve tehlikelere karşı güvenliği, savunmayı ve caydırıcılığı sağlayarak aynı zamanda diplomatik misyonları yerine getirmektir. Deniz kuvvetlerinin sadece savaş dönemlerinde kullanılan bir askeri güç olarak nitelendirilmesi doğru bir yaklaşım değildir. Çünkü, dünya ticaretinde halen ilk sırada tercih edilen deniz yollarının ekonomik önemi dolayısıyla deniz ulaştırma yollarına hakimiyet ve deniz ulaştırma sistemlerinden faydalanılması ülke ekonomisi açısından büyük önem taşımaktadır. Deniz kuvvetlerinin üçüncü en önemli misyonu ise barış zamanlarında gerçekleşmektedir. Bayrak ve varlık gösterme, insani yardım, barışı destekleme gibi hareketler aracılığıyla bağlı bulunduğu devletin dış politika hedeflerinin gerçekleştirilmesinde görev üstlenmektedir.

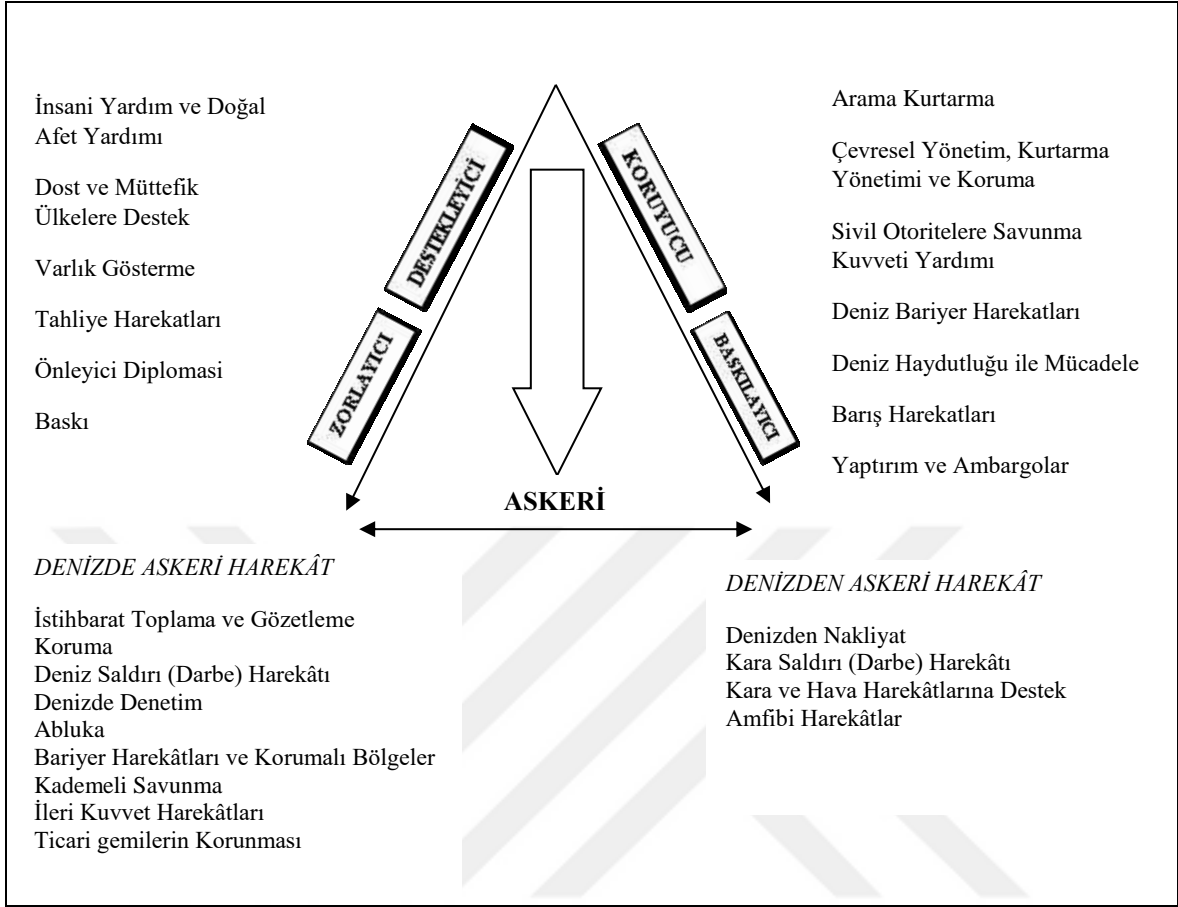
İnsanlık tarihinde denizde ve denizden savaşmak uzun bir geçmişe sahiptir. Ancak, deniz ortamının çok boyutlu hale gelmesiyle bu ortamlarda kullanılan araçların da farklılaşması değişimin dinamik doğasında sürekli devam etmektedir. Uzun bir süre gemiler sadece deniz sathında hareket edebilmiş, 19. yüzyılın sonlarında ise deniz mayınları ve denizaltıların ilk versiyonu olan dalabilen gemilerin ortaya çıkmasıyla farklı bir boyuta geçmiştir. Özellikle I. Dünya Savaşı'nda askeri uçakların gelişmesiyle deniz kuvvetleri üç boyutta hareket etmeye başlamıştır: denizin sathında, sualtında ve üzerinde (Speller, 2020: 38-39).

Deniz kuvvetleri, kendi ülkelerinin güvenliğini ve refahını sağlayabilmek için varlıklarını sürdürmektedir. Deniz kuvvetlerinin var olduğu ortam olarak denizler ve okyanusların sahip olduğu birtakım fiziksel özellikler stratejik anlamda askeri hareketleri etkilerken denizlerin bağlantılılık özelliği ile geniş bir hareket alanı sağlaması, savaş zamanında stratejik üstünlük oluşturabileceği

gibi dezavantajlı konuma düşülmesine de neden olabilecektir. Nicholas Rodger: “Denizler, modern zamanlara kadar kıyılar arasındaki en hızlı ve en kolay yoldur ve kim olursa olsun onu kullanmayı bilmeyenlere hiçbir koruma sağlamamıştır.” diyerek bu durumu özetlemiştir (Gray, 1992: 2). Gray, (1992) denizde güçlü olmakla savaşın başarılı bir biçimde sonlandırılması arasında sıkı bir ilişki olduğunu belirtmektedir.

Denizler, ulusal ve uluslararası güvenlik açısından önemini korumaya devam ederken; kara, hava ve deniz güçlerinin bileşiminden oluşan askeri güç unsuru geleneksel olarak ulus-devletler için modern dönemde hayati derecede önem taşımaktadır. Kara gücü ile kıyaslandığında deniz gücü kapasitesinin daha az olması deniz ortamının yapısal özelliklerinden ve bu alanda yapılacak yatırım maliyetlerinin yüksekliğinden kaynaklanmaktadır. Ancak bu durum deniz gücünün kara gücüne kıyasla daha az önemli olduğu sonucunu doğurmayacaktır. Deniz gücü alanında varlık gösterebilmek; kültürel, teknolojik, bilimsel, askeri ve ekonomik gelişmişliğin deniz ortamına yansıtılmasıyla mümkün olabileceğinden kümülatif ve stratejik ilerleme gerektirmektedir. Deniz kuvvetlerinin bu kültürel, teknolojik, bilimsel, askeri, ekonomik arka planı ülkeden ülkeye farklılık göstermekte, bu farklılık o ülkenin denizcilik anlayışını yansıtmaktadır. Ayrıca bu farklılıklar donanmaların görev alanlarına da yansımakta, üstlendikleri farklı askeri, diplomatik ve kolluk görevleri ile geniş bir yelpazede görevlerini icra etmektedir. Donanmaların görev çeşitliliğini gösteren Şekil 7, Avustralya Denizcilik Doktrinin’den alıntılanarak oluşturulmuştur. Donanmaların bu çeşitli görev alanları, ülke için bu alanın önemini arttırmakta, yüksek maliyet gerektiren deniz kuvvetlerine yapılacak yatırımların nedenini ve önemini açıklayabilmektedir.

Şekil 7: Donanmaların Görev Çeşitliliği



Kaynak: Avustralya Denizcilik Doktrini, 2010'dan aktaran: Speller, 2020: 286.

Bir devletin ekonomik çıkarlarının savunulmasında, ticaret güvenliğinin sağlanması ve korunmasında etkili bir donanmaya ihtiyacı vardır (Tangredi, 2002: 5). Buna ek olarak denizlerde yüksek askeri gücün geliştirilmesi ve stratejik noktalarda konumlandırılması, bugün süper güç olarak nitelendirilen ABD'nin izlediği önemli stratejilerinden biridir. Maurer (2018) çalışmasında, bundan yaklaşık yüzyıl önce denizlerde karşı karşıya gelen İngiltere ve Almanya örneğinde olduğu gibi 21. yüzyılda ABD'nin bu gücünün Çin tehlikesiyle karşı karşıya olduğunu savunmaktadır. Uluslararası statükoya ve ABD süper gücüne karşı koymak isteyen, uluslararası alanda güçlü olmayı hedefleyen devletlerin etkin donanmalara sahip olması gerekliliği dünya tarihinde yaşanan savaşlar incelendiğinde ortaya çıkmaktadır (Maurer, 2018: 199). Askeri deniz gücünün dolayısıyla donanmaların geliştirilmesi sadece savaş gemilerinin sayısı ile değil aynı zamanda teknolojik alt yapı ve bu alandaki uzmanlıkla da sıkı sıkıya bağlantılıdır. Çin'in 2030 yılına kadar 75 dizel denizaltı ve 12 nükleer saldırı denizaltından oluşan denizaltı kuvveti dahil olmak üzere toplam 500 savaşçıdan oluşan bir filoya sahip olacağı tahmin edilmektedir (Cronin vd., 2017: 9). Çin Başkanı Xi Jinping, güçlü ve modern bir Çin donanması inşa etmenin dünyanın en üst sıralarını hedeflemenin önemli bir parçası olduğunu dile getirmektedir. ABD ve Çin arasında deniz gücündeki rekabet, 2020 yılında yayınlanan ABD deniz strateji belgesinde de kendine önemli

ölçüde yer bulmuştur. Bu belgenin neredeyse her sayfasında Çin donanmasının askeri modernizasyonu sonucunda elde ettiği gücün ABD'yi tehdit ettiği ve gücünü aşındırdığı açıkça dile getirilmiştir (U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard, 2020).

Güçlü ekonomik büyümeler, giderek artan serbest ticaret, karşılıklı bağımlılığın en yüksek seviyeye ulaştığı günümüzde devletleri birbirine bağlayan en önemli yollar olan denizlerin önemini arttırırken aynı zamanda askeri gücün denizlerdeki temsilcisi olan deniz kuvvetlerini hem savaş hem de barış zamanında önemli bir askeri güç bileşeni haline getirmiştir. Kendine has karakteristik özelliklere sahip olan deniz ortamı, deniz kuvvetlerinin faaliyetlerini icra ettikleri ortamdan kaynaklanan özelliklere sahip olmasını da beraberinde getirmektedir. Speller (2020), deniz kuvvetlerinin bu özelliklerini yedi noktada karakterize etmektedir. Bunlar; hareket kabiliyeti, taşıma kapasitesi, sahip olunan destek imkanları, sahada harekate hazır bulunma, çok yönlülük ve esneklik, beka ve kısıtlamalardır. Bu kapsamda deniz kuvvetlerinin en önemli işlevi deniz ortamının doğasından kaynaklanan sürdürülebilir hareket kabiliyetidir. Bu kabiliyet, gemileri devletlerin egemenlik sınırlarını geçmeden deniz aşırı bölgelere konumlandırma ve uluslararası sularda harekate hazır bulunma imkânı sağlamaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti, uzun süre boyunca sadece kara gücü olarak görülmüş, kıyı şeridini oluşturan denizlerde baskın bir donanma varlığı gösterememiştir. Bu alanlarda tarihsel olarak İngilizler, Japonlar ve Amerikalılar bulunmuş, Çin ise kara gücü olarak varlığını sürdürmüştür. 2008 küresel ekonomik krizi sonucu bu krizden önemli derece etkilenen devletlerden biri ABD iken Çin'in yükselen bir güç olarak denizlerde atılım yapmaya başlaması da bu dönemlere denk gelmektedir. Ekonomisinin giderek yükselmesi sonucu deniz gücü alanında stratejik atılımlar yapan Çin, dış ticaretinin önemli bir bölümünü gerçekleştirdiği denizlerde askeri ve ekonomik çıkarlarını korumayı hedeflemektedir. Çin'in yeni dönemde Mahanist yaklaşımla hareket ettiğini dile getiren çalışmaların sayısı da giderek artmaktadır. Öyle ki Çin'in açık deniz donanması, Pasifik'te güç dengelerini değiştirecek kapasiteye ulaşmayı başarmıştır. Bugün gelinen noktada, Çin deniz gücünün sahip olduğu 23 destroyer, 59 fırkateyn ve 37 korvetin yer aldığı askeri gemi sayısı 300 iken ABD donanmasının 287 gemiden oluşması Çin'in dünyanın en büyük donanması haline gelmesini sağlamıştır (Caşın, 2020).

Dünya su yollarında nüfuzunu arttırabilmek ve çıkarlarını korumak isteyen ülkelerin güçlü bir donanmaya ihtiyacı vardır. Önceki başlıklarda daha ayrıntılı üzerinde durulduğu gibi 21. yüzyılın derinliklerine doğru ilerlerken, deniz kuvveti hem büyük hem de gelecek vadeden güçlerin planlarında kilit nokta olmaya devam etmektedir (Crisher ve Souva, 2014: 603). Günümüzde gelişen teknolojiyle birlikte deniz kuvvetlerinin yapısı da gelişmelere paralel olarak farklı kriterler ile değerlendirilmektedir. Örneğin bir geminin silah sistemleri, toplam ateş gücü, hızı, zırhı, manevra kabiliyeti, iletişim sistemleri vb. gibi özellikler dinamik bir gelişim süreci içinde teknik altyapı ve yatırım maliyeti gerektirmektedir. Devletlerin sahip olduğu deniz gücünün bir parçası

olan deniz kuvvetinin kullanım yelpazesinin genişliğinin sağladığı güç ve avantajlar neticesinde bu alt yapı ve maliyetin karşılanması, orta ve uzun vadeli ülke gelişim planı içinde topyekûn ülke ulusal gücüne kritik katkı sağlamaktadır.

Ulusal askeri gücün üç yönünden birini temsil eden deniz kuvvetleri, diğer kuvvet unsurlarına kıyasla daha yüksek stratejik ve taktik avantajına sahiptir (Björnehed, 2021: 1). Deniz alanlarının sunduğu geniş hareket kabiliyeti ile istenilen yerde bulunarak sağladığı caydırıcılık bu avantajlardan birini oluşturmaktadır. Ayrıca deniz ortamının benzersiz nitelikleri; deniz kuvvetlerinin bağımsız, kalıcı ve çok yönlü bir askeri yetenek sağlamasına izin vermektedir (Bosbotinis, 2019). Kara ve hava kuvvetlerine kıyasla deniz kuvvetleri, küresel ticari taşımacılık güzergahları ve sivil gemilerin korunması yoluyla devlete refah sağladığından savaş zamanı dışında da ülkeye ulusal fayda sunmaktadır. Deniz kuvvetlerinin önemi açıklanırken genellikle denizlerin önemi vurgulanmakta ve güvenli, emniyetli bir deniz ortamının ekonomik ve ulusal güvenlikte hayati rol oynadığı belirtilmektedir (UK Ministry of Defence, 2017: 11). Deniz yoluyla yapılan toplam ticaretin hacmi, dünya ekonomisinin emniyetli bir deniz ortamına bağlı olduğu önermesini destekler niteliktedir. Dolayısıyla bu deniz alanlarının güvenliğini sağlayacak güç olan deniz kuvvetleri hem askeri hem ekonomik bağlamda önem arz etmektedir.

Deniz Kuvvetlerine olan ihtiyaç, yoğun bir şekilde faaliyet gösterdiği alanın önemine bağlı açıklanmakta ve deniz doktrinleri incelendiğinde denizlerin önemi ile deniz kuvvetlerinin önemi arasında bir bağlantı kurulmaktadır. Mahan, çağdaş denizcilik doktrinlerine benzer şekilde, donanmayı denizin önemiyle ilişkilendirerek büyük ölçüde deniz kuvvetlerinin gerekliliği üzerinde durmaktadır (Mahan, 2015: 285). Deniz kuvveti, ülke egemenlik alanlarının korunması, deniz ticaret güzergahlarının güvenliğinin sağlanması kapsamında ulusal güvenlik aracı olmanın yanı sıra diğer devletlerin davranışlarını da etkileme kapasitesine sahiptir (Till, 2007: 572). Dolayısıyla askeri görevlerinin yanında diplomatik görevlerinin de bulunması bir askeri güç aracı olan deniz kuvvetlerinin sadece savaş zamanında değil barış zamanında da etkin şekilde kullanımını beraberinde getirmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRKİYE’NİN 21. YÜZYIL DENİZ GÜCÜ

Çalışmanın ikinci bölümü dört ana başlıktan oluşmaktadır. İlk olarak Türkiye’nin son yüzyılda şekillenen deniz gücünün düşünsel ve teorik arka planı ele alınmış, daha sonra son yirmi yılın verileri ışığında 21. yüzyıl Türk deniz gücü askeri ve ekonomik olmak üzere ikili bir ayrımla incelenmiştir. Askeri ve ekonomik veriler farklı alt başlıklarda detaylandırılmış böylece 21. yüzyılın kritik milli güç unsuru olan deniz gücünün Türkiye özelinde derinlemesine analizi gerçekleştirilmiş ve deniz gücünün ülke ileri savunma yeteneği ve ekonomik refahına katkısı olumlu ve olumsuz yönleriyle ele alınmıştır. Böylece çalışmada savunulan Türkiye’nin sahip olduğu deniz gücünün arttırılmasının ülkenin hem ekonomik gelişimi hem de ulusal güvenliği için gerekli olduğu hipotezi son yirmi yılın verileriyle sınanmaktadır. Deniz gücünün gelişimi bir yandan ülke ekonomisini olumlu yönde etkilemekte diğer taraftan Türk Deniz Kuvvetleri’nin stratejik bir güç olarak geliştirilmesi ulusal çıkarların korunmasına hizmet etmektedir.

2.1. Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Gücü’nün Düşünsel Arka Planı

Türkiye gibi yarımada özelliğine sahip bir devletin denizlerden uzak kalması mümkün olmamakla birlikte tarihsel süreçte zaman zaman ülke deniz gücünün zayıfladığı ve gelişim göstermediği dönemler yaşanmıştır. Çalışmanın birinci bölümünde detaylandırıldığı üzere deniz odaklı teorilerin temeli; deniz gücünün aynı zamanda bölgesel, kıtasal veya küresel güç olmanın anahtarı olduğu görüşüne dayanmaktadır. Ancak bir devletin deniz gücü sadece askeri değil aynı zamanda ekonomik, kültürel, düşünsel, eğitsel arka planda kümülatif ilerleme sağlayan bir yapıya sahip olduğundan, Türkiye’nin mevcut deniz gücünün düşünsel arka planının anlaşılabilmesi için öncelikle Türkiye Cumhuriyeti’nin deniz gücünün oluşumunda kritik öneme sahip olan Mustafa Kemal ATATÜRK’ün deniz stratejisi ve denizlere dair düşüncelerinin incelenmesi gerekmektedir. Buna ek olarak yüzyılın başında belirgin şekilde devlet kurumları tarafından dile getirilen *Mavi Vatan* kavramının analizi, Türk deniz gücünün yetki alanları ve deniz hudutlarının tanımlanmasında, deniz alanına yönelişin sembolik ve bilimsel temelinin anlaşılmasında kritik bir rol oynamaktadır.

2.1.1. Mustafa Kemal ATATÜRK' ün Deniz Stratejisi

Türkler tarih boyunca denizler ile yakından ilgilenmiş, binlerce yıllık denizcilik kültürüne sahip olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu da Anadolu topraklarında kuruluşundan itibaren denizlere önem vermiş, bu alanda önemli bir güç haline gelmiştir. İlk Türk donanmasını kuran Çaka Bey ile başlayan ve Piri Reis, Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa, Oruç Reis gibi önemli denizciler ile devam eden bir denizcilik kültürünün tarihsel mirasçısı olan Türkiye Cumhuriyeti, bu alanda köklü bir düşünsel ve askeri temele sahiptir. Önemli deniz ticaret yollarında sağladığı hakimiyetle büyük bir deniz gücünü barındıran Osmanlı, bu gücünü ancak 19. yüzyıla kadar devam ettirebilmiş, bu tarihten sonra Batı'nın giderek gelişen teknolojisi ve izlenen yanlış politikalar neticesinde deniz gücünü kaybetmiştir. 1827 yılında donanmanın yakılmasıyla birlikte bir anda donanması olmayan bir deniz imparatorluğuna dönüşen Osmanlı, bu olayla birlikte imparatorluğun yıkılışına kadar giden sürecin başladığı kritik bir dönüm noktası yaşamıştır (Alpar, 2020). Osmanlı'nın son dönemlerinde; Türk ulusu, 1911-1912 İtalya ile savaşmış, 1912-1913 Balkan Savaşı'nda mücadele vermiş, 1914-1918 Kurtuluş Savaşı vermiş ve tüm bu süreçte sahip olduğu donanmanın geriye kalan kısmının neredeyse tamamını kaybetmiştir (Eker ve Bahtiyar, 2019: 17).

Osmanlı İmparatorluğu'nun gerileme ve yıkılış sürecine girdiği dönemlerde denizcilik alanında da geri kaldığı, donanmanın yetersizliğinin üst üste alınan yenilgilere sebep olduğu görülmektedir. Ancak Kurtuluş Savaşı'nın öncüsü Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK, Anadolu coğrafyasında var olan ve donanması olmayan bir devletin başarılı olamayacağını ısrarla ve devamlı surette vurgulamış ve bu düşüncesini 1924 yılında *Bahriye Vekaleti (Denizcilik Bakanlığı)*' ni kurarak hayata geçirmiştir (T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2019a). Bahriye Vekaleti' nin temel amacı, ülkenin ekonomik durumunu göz önünde bulundurarak Türk donanmasının temelini oluşturmaktır. Başkomutan Mustafa Kemal ATATÜRK' ün amacı ise üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu topraklarındaki bu devletin, devlet kurumlarının denizcileşmesini sağlamak, donanmasını güçlü kılmaktır.

Cumhuriyetin ilanından kısa bir süre sonra Cumhuriyet Donanması'nın denize çıkan ilk gemisi olan Hamidiye Kruvazörü ile Karadeniz'e açılan Mustafa Kemal ATATÜRK, 20 Eylül 1924 tarihinde geminin şeref defterine Türk Deniz Kuvvetleri'nin değerini ve önemini ortaya koyan şu sözleri kaleme almıştır (T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2020a): "...*Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin Donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir...*" Atatürk'ün savaştan yeni çıkmış kısıtlı imkanlara sahip Türkiye Cumhuriyeti'nin büyük bir donanmaya sahip olması gerekliliğini mevcut imkansızlıklar içinde dahi vurgulaması, deniz stratejisinin temelinde gelişmiş bir donanmaya sahip olmanın yer aldığını göstermektedir. 21. yüzyılda denizlerin artan önemi ve devletlerin bu alandaki

rekabetleri göz önüne alındığında onun bu alandaki ileri görüşlülüğü ve stratejik bakış açısı kendini açıkça göstermektedir.

Bir ulusun, denize ve denizciliğe ait olanak ve yeteneklerinin milli hedeflere erişmek amacıyla kullanılması yöntemi olarak tanımlanan denizcilik stratejisi (Bener, 2018: 25) Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı'nda ve Cumhuriyetin kuruluş yıllarındaki sözleri ve uygulamaları ile bire bir örtüşmektedir. Onun deniz stratejisinin temeli sadece askeri değil aynı zamanda Türk milletinin topyekûn denizcilik bilincine sahip olması ve denizlerden azami düzeyde istifade edilmesi gerekliliğine dayanmaktadır. Atatürk, 1 Kasım 1937 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi 2. dönem 2. yılı açılış konuşmasındaki şu sözleri ile denizlerin önemini ve deniz stratejisinin kapsamının sadece askeri temele dayanmadığını, daha geniş bir yelpazede bir milletin tüm unsurlarıyla denizcileşmesi gerektiğini savunmaktadır (Caşın, 2017: 52): *“En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz. Denizciliği; Türk'ün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.”*

Atatürk, denizcilik alanında eğitim almış personelin de ülkenin geleceğinde kilit rol oynadığını vurgulayarak ülke deniz gücünün başlangıç aşamasında; önce eğitilmiş personel gereksiniminin tamamlanması daha sonra dışarıdan temin edilen donanmanın milli imkanlarla geliştirilmesi yönünde bir yol çizmiştir. Genel olarak Atatürk'ün sahip olduğu Türk deniz stratejisinin unsurları şu şekilde özetlenebilir:

- Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerde var olma mecburiyeti
- Milletin tüm unsurlarıyla denizcilik kültürüne erişmesi
- Denizcilik alanında eğitimli personelin önemi
- Nihai hedef olarak milli unsurlarla geliştirilmiş yüksek kapasitede deniz gücüne ulaşabilmek

Deniz Kuvvetlerinin stratejik olarak varlığı ve gelişmişliğini hedefleyen Atatürk, içinde bulunulan zor şartlara ve kısıtlı imkanlara rağmen bu alana olabildiğince yüksek finans kaynağı ayırmaya çalışmış, 1924 yılından itibaren genel bütçeden deniz kuvvetlerine ayrılan pay giderek artış göstermiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde devralınan 45.816 ton donanmanın sadece 13.312 tonu faaldir ve 1938 yılına kadar donanma yaklaşık beş kat büyüyerek 79.097 tona ulaşmıştır (Eker ve Bahtiyar, 2019: 22-23).

Atatürk'ün deniz stratejisinin temelinde deniz alanlarının özellikle üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye için vazgeçilmez bir önceliğe sahip olduğu gerçeği ile ülkenin refah ve kalkınmasında deniz gücünün gerekli olduğu düşüncesi yer almakta, bugün bu düşünce Türk deniz stratejisinin temel taşlarından birini oluşturmaktadır. Cumhuriyet Dönemi'nde Atatürk'ün deniz gücünün tüm

unsurlarına verdiği önem ile temelleri atılan 21. yüzyıl Türk deniz gücü, bu temel üstünde gelişimini farklı koşullar ve unsurlara uyum sağlayarak sürdürmektedir.

2.1.2. “Mavi Vatan” Doktrini

Uluslararası hukukta en temel ilkelerden biri devletlerin egemenliği ve eşitliği ilkesidir. Egemen devletlerin oluşturduğu mevcut uluslararası sistem, devletlerin egemenlik sınırları dahilinde hareket serbestisi yaratırken diğer taraftan bir başka devletin egemenlik alanlarına müdahale etmeme sorumluluğunu da kapsamaktadır (Bağbaşıoğlu, 2017: 3047). Uluslararası hukuk kurallarına göre bir ulus devlet, ülke sınırları içinde birtakım istisnalar dışında mutlak egemenlik hakkına sahiptir. Devletin en temel üç unsurundan biri olan ülke; bir devletin egemenliğindeki kara, hava ve deniz alanlarını kapsamaktadır. Dolayısıyla ulus devletin sorumluluğu bu kara, hava ve deniz alanlarını dış tehditlere karşı korumak ve ulusal çıkarlar doğrultusunda bu alanlardan faydalanmaktır. Türkiye'nin sahip olduğu kara, hava ve deniz alanları uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak belirlenmiş ve tanımlanmıştır.

Vatan kavramı, ilk akla gelen haliyle karasal alan olarak düşünülse de sadece karasal alanları değil aynı zamanda ülkelerin iç suları, kara suları, bitişik bölgeleri, kıta sahanlıkları, münhasır ekonomik bölgeleri ve bunların üzerindeki hava sahalarını da kapsamaktadır (Kaynar ve Ak, 2017: 90) Türkiye'nin egemenliğinin tecelli ettiği deniz alanlarının tamamını belirtmek amacıyla kullanılan “*Mavi Vatan*” kavramı ilk kez Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda düzenlenen “Karadeniz ve Deniz Güvenliği” konulu sempozyumda 2006 yılında Cem Gürdeniz tarafından kullanılarak (Rehman ve Abbas, 2020: 140) ulusal literatüre kazandırılmış, uluslararası literatürde yaygın olarak kullanılması ise 2019 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından gerçekleştirilen “*Mavi Vatan-2019 Taktik Tatbikatı*” neticesinde olmuştur. Mavi Vatan; Karadeniz, Akdeniz ve Ege'deki deniz yetki alanlarımızı (karasuları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge) kapsayan ve kara ülkemizin yarısına eşit olan deniz alanlarını tarif etmek için kullanılan bir kavramdır (Gürdeniz, 2017: 32).

Mavi Vatan kavramı zamanla ilgili alanda çalışan akademisyenler, uzmanlar, askerler, siyasetçiler tarafından ülke deniz sınırlarını ve egemenlik alanlarını belirtmek amacıyla sıkça kullanılmış ve deniz yetki alanlarını tarif eden sembolik kavram, devlet uygulamaları neticesinde doktrin haline gelmiştir. Uluslararası alanda bu kavramın doktrin olarak sıkça vurgulanması Deniz Komutanlığı bünyesinde ilk defa 3 denizde (Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz) aynı anda icra edilen “*Mavi Vatan-2019 Taktik Tatbikatı*” ile gerçekleşmiştir. 33 yurtiçi, 7 yurtdışı liman olmak üzere toplam 40 liman ziyareti gerçekleştirilen bu tatbikatın amacı; mevcut harekât kabiliyetini, araçlarını ve milli olarak geliştirilen Deniz Harp Oyunu Sistemi'ni (DEHOS) test etmektir (T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2019b).

Türk Deniz Kuvvetleri bünyesinde en kapsamlı tatbikat olan Mavi Vatan'ın gerçekleştirilmesi Türkiye'nin denizlerde vermek istediği mesajları içermesi dolayısıyla özellikle dış politikada daha kararlı bir duruş sergilenmesini sağlamıştır. Bu tatbikatla Türkiye Cumhuriyeti'nin sadece Doğu Akdeniz'de değil aynı zamanda Karadeniz ve Ege sularında da "Mavi Vatan" olarak tanımlanan ülke egemenlik alanları içinde yer alan kara suları, bitişik bölgeleri, kıta sahanlıkları, münhasır ekonomik bölgelerinde koşulsuz şartsız ve imtiyazsız egemenlik hakkına sahip olduğunu ve bu alanların korunmasında yeterli kapasite ve gücü bünyesinde bulundurduğunu göstermiştir. 2019'da başlayan ve 2021 yılında ikincisi düzenlenen Mavi Vatan Tatbikatı, Türkiye'nin sahip olduğu donanmanın savaş dışı kullanımı ve güç gösterisi bağlamında kapsamlı bir uygulamadır. *Mavi Vatan 2021 Taktik Tatbikatı*'nın açılış töreninde konuşan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip ERDOĞAN'ın "...Ülkemiz açısından güçlü bir donanmaya sahip olmak, bir tercihten öte zorunluluktur..." (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2021a) sözleri deniz gücünün Türkiye için ne kadar önemli olduğunu vurgulamaktadır. 2020 yılında koronavirüs salgını sebebiyle gerçekleştirilemeyen Mavi Vatan Tatbikatı'nın ikincisi 25 Şubat-07 Mart 2021 tarihleri arasında Akdeniz ve Ege'de milli silah sistemlerinin test edilmesi ve harbe hazırlık seviyesinin sınanmasıyla kapsamlı bir şekilde icra edilmiştir (T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021c).

Mavi Vatan Doktrini, üçlü bir temele dayanmaktadır. Bunlar; geniş yetki alanları içinde ulusal çıkarları sürdürmek, Türk donanmasının diplomasi ve yükselen ulusal güç alanında daha aktif bir rol üstlenmesini sağlamak ve son olarak bu strateji ve planlamayla hareket edilebilmesi amacıyla yerli savunma sanayisinin gelişimini devam ettirmektir (Kasapoğlu, 2019). 2. Denizcilik ve Deniz Güvenliği Forumu neticesinde ortaya konan tespit ve öneriler kapsamında; Türkiye için Türk Boğazları, Mavi Vatan ve KKTC'nin deniz jeopolitiğinin ana unsurlarını oluşturduğunun altı çizilirken, Mavi Vatan kavramının deniz yetki alanlarının tarifi üzerine ortaya çıktığı ve Türkiye'nin denizcileşmesinde sembol niteliğinde olduğu belirtilmektedir (TASAM, 2020). Mavi Vatan-İstanbul Deklarasyonu'nda ayrıca ticarî, akademik, lojistik, eğitsel, kültürel ve sosyal olarak denizlerin olanak ve dinamiklerinden yararlanılmasını öngören çalışmaların Mavi Vatan kavramının doktrinleşmesine katkı sağlayacağını da altı çizilmiştir.

Deniz gücü yalnızca askeri bir doktrin değil, aynı zamanda uzun vadeli ulusal hedeflerin gerçekleştirilmesine giden yol için stratejik bir kimlik, kültür ve kılavuz olarak algılanmaktadır (Baltos, 2019). Türkiye bir taraftan sahip olduğu 2.949 km kara sınırı ile dünyanın siyasi ve güvenlik bağlamında en zorlu ülkeleri ile mücadele yürütürken bu sınırın neredeyse 3 katı olan 7816 km'lik bir deniz kıyı uzunluğu ile de deniz gücünü geliştirmeyi ve deniz yetki alanlarındaki çıkarlarını ve güvenliğini korumayı amaçlamaktadır (Tarakçı, 2015). 21. yüzyılın deniz ve okyanus yüzyılı olacağı, süper güçlerin deniz alanlarındaki hakimiyetlerine göre belirleneceği ve devletlerin denizlere bağımlılığının üst düzeye yükseleceği (Gürdeniz, 2017: 33) görüşlerinin giderek arttığı, deniz gücünün öneminin ABD, Çin gibi kendini ispatlamış güçlü devletlerin askeri strateji

belgelerinde yoğunlukla yer aldığı dikkate alındığında deniz alanlarında oluşturulacak strateji ve doktrinlerin ne derece önemli olduğu da ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda *Mavi Vatan* kavramı öncelikle sembolik olarak temsil ettiği deniz yetki alanlarındaki egemenlik haklarının korunması ve bu alanlardan azami düzeyde yararlanılması olarak tarif edilirken doktrin olarak ise ülke refahı, gelişimi ve geleceği açısından son derece önemli bir egemenlik alanını temsil etmektedir. Emekli Tümamiral Cihat Yayıcı tarafından çizilen ve genel kabul görmüş haliyle söz konusu egemenlik alanını belirten sınırlar, Harita 2’de gösterilmiştir.

Mavi Vatan Doktrini Harita 2’deki alanı kapsayan bir hedefi temsille sınırlandırıldığında, 21. yüzyıl dinamikleri bağlamında eksik bir stratejik bakış açısını oluşturmaktadır. Çünkü bu doktrin; açık denizler, okyanuslara yönelişin gerektirdiği daha geniş ve kapsamlı bir 21. yüzyıl Türk Deniz Stratejisinin önemli bir parçasını temsil eder. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın 28 Aralık 2020 tarihinde kabine toplantısı sonrasında gerçekleştirdiği konuşmasında kullandığı “...*Mavi Vatan*’dan siber uzaya kadar her sahada egemenlik haklarımıza sahip çıkacağız...” (T.C. İletişim Başkanlığı, 2020) sözleri Türkiye’nin yeni stratejik yönelişinin dar kapsamlı olmadığını aksine geniş bir perspektifte, kararlı bir duruş ile savunulduğunu da göstermektedir.

Şekil 8: Mavi Vatan Haritası



Kaynak: Savunma Sanayi, 2020a

Mavi Vatan Doktrini özellikle deniz alanlarının sınırlandırılmasında Ege’de sürekli sorun yaşadığımız Yunanistan’ı ve dolayısıyla Kıbrıs Rum Yönetimi’ni, AB’yi rahatsız etmektedir. Öyle ki Atina Üniversitesi Profesörü Panayotis Tsakonas çalışmasında (2020: 4), Mavi Vatan’ın şiddetli milliyetçi anlatıya sahip olduğunu, Türkiye’nin saldırgan ve revizyonist bir dış politika izlediğini dile getirmiştir. Yine aynı şekilde Andrew ve Alexander Norris (2020) Türkiye’nin “Mavi Vatan”

stratejisini Türkiye'nin enerjide dışa bağımlılığını ortadan kaldırmanın ve ülkeyi enerji ihracatçısı haline getirmenin bir yolu olarak düşünüldüğünü belirtmekte ve Mavi Vatan Doktrini çerçevesinde gerçekleştirilen faaliyetlerin bölgesel güvensizliği arttırdığını iddia etmektedir (Norris, 2020). Ancak uluslararası literatürde bu görüşlerin aksini savunan çalışmalar da mevcuttur. Örneğin Merz çalışmasında; ilk kez 2006 yılında kullanılmaya başlanan bir deniz doktrini olan Mavi Vatan'ı Doğu Akdeniz dahil Türkiye'yi çevreleyen denizlerin kontrolünü güvence altına almak için Türkiye'ye daha emin bir duruş sağladığını, doktrinin yeni, kendine güvenen Türk dış politikasıyla uyumlu olduğunu vurgulamaktadır (Merz, 2020: 3). Tanchum (2020: 42-43) çalışmasında, Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından Türkiye'nin deniz gücünün artan kapasitesi ve ileri üslerin kurulmasına dayanan seferi kabiliyetinin, yeni stratejik yönelimin mantıksal bir sonucu olarak ortaya çıktığını ve yaklaşık son yirmi yılda savunma endüstrisinin gelişmesiyle birlikte Türkiye'nin stratejik yöneliminin jeopolitik ile uyumlu olduğunu belirtmektedir.

Türkiye'nin uluslararası hukuk çerçevesinde oluşturduğu meşru deniz yetki alanlarındaki haklarını ifade eden Mavi Vatan Doktrini, yayılcı olarak nitelendirilen bir politikadan ziyade uluslararası hukuka uygun ve diğer tüm ülkelerin deniz yetki alanlarına saygılı bir yaklaşımı içermektedir (Kadan, 2020: 36). Türkiye'nin son yirmi yılda milli unsurlarla gelişen savunma sanayisi, deniz alanlarında daha bağımsız ve kararlı söylemleri de beraberinde getirmiştir. 21. yüzyılda denizlerin kaynak, ulaştırma, ticaret bağlamında artan önemine uyumlu bir stratejik yönelimin Türkiye'nin ulusal gücüne katkı sağlayacağı da açıktır. Ülke coğrafyası, stratejik konumu ve hedefleri doğrultusunda oluşturulacak stratejinin de uluslararası hukuka uygun, devlet uygulamaları ile desteklenen ve kapsamlı bir Mavi Vatan Doktrini'ne dayandırılması, Türkiye'nin bir taraftan topyekûn denizcileşmesine katkı sağlarken diğer taraftan dış politikada kararlı ve net bir yönelimi yansıtmaktadır.

2.2. Türkiye'nin 21. Yüzyıl Kritik Milli Güç Unsuru: Deniz Gücü

Uluslararası ilişkiler alanında üzerinde en çok tartışılan ve çalışılan konuların başında *güç* kavramı gelmektedir. Özellikle alandaki ana akım teorilerin üzerinde sıklıkla durduğu kavramın tartışma konusu olmasının sebepleri arasında kavramın çok boyutlu ve dönüşüm barındıran yapısıdır. Sosyal bilimlerde çok çeşitli güç tanımı bulunmakla birlikte Robert Dahl'ın tanımı en sık kullanılanlar arasındadır. Ona göre güç; A'nın B üzerindeki hakimiyeti ve B'ye sahip oldukları ve etki dolayısıyla normalde yapmayacağı bir şeyi yaptırıyor olmasıdır (Dahl, 1957). Yani güç etkileme kapasitesiyle orantılıdır. Uluslararası sistemde realizmin de savunduğu üzere devletler güce sahip olmak ister, güç peşinde koşarlar ve araç olan güç zamanla amaca dönüşür (Baldwin, 2016). Bachrach ve Baratz (1962) "Two Faces of Power" başlıklı çalışmasında gücün teklifte bulunma ve reddetme yeteneği olduğunu vurgulamıştır. Bir durumu, teklifi veya planı reddetmek aslında etki altında olmamayı da beraberinde getirmektedir. Bu farklı güç tanımları güce sahip

olmanın şu amaçlara hizmet ettiğini göstermektedir; etki altına alabilme, yönlendirme, istenilen sonuca varabilme, mevcut sistemi yönetme.

Güç açık veya zımni olabilir, zorlayıcı ya da ikna edici olabilir ancak sonuçta bir etki ortaya çıkarmaktadır. Bu yeteneğe sahip devlet ise etki kapasitesine göre küçük, orta, büyük, bölgesel ve küresel güç tanımlamaları ile anılmaktadır. En fazla etki kapasitesine sahip olan güç, sistemi yönetir ve yönlendirir. Bu gücün çeşitli unsurları mevcuttur ve ulaşılmak istenen amaç ve uygulanan politika kapsamında etkin sonuç yaratabilen her türlü araç gücün unsurunu oluşturabilmektedir. Coğrafi, ekonomik, siyasi, demografik, askeri, teknolojik, kültürel, bilimsel vb. çeşitli güç unsurları sayılabilir ve bunların etki kapasiteleri ulaşılmak istenen hedefe göre farklılık göstermektedir (Özdemir, 2008: 125). Bir ülkenin diğerlerini etkileyebilmesi, caydırıcılık sağlayabilmesi ya da ikna edebilmesi milli gücü ile yakından ilişkilidir (Ünal ve Yarman, 2014: 279). Devletlerin milli gücünü oluşturan çeşitli unsurlar bulunmakla birlikte bunları belli stratejik amaçlar doğrultusunda bir araya getirebilmek ayrıca önem arz etmektedir.

Güç unsurlarından en geleneksel ve vazgeçilmez olanı askeri güç unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Devletlerin sert gücünü oluşturan faktörlerin başında gelen askeri kapasite; tarih boyunca ülke güvenlik ve savunmasında ilk sırada yer almıştır. Askeri güç kapasitesi; ülke kara, hava ve deniz alanlarındaki egemenliğin müdafaasında ve güvenlik durumunun sürdürülmesinde en temel ihtiyacı oluşturmaktadır. Kara, hava ve deniz gücünden oluşan askeri gücün en geleneksel olanını kara gücü oluştururken 20. yüzyıl sonları ve 21. yüzyıl başlarında yaşanan gelişmelere paralel olarak özellikle deniz gücünün önemi giderek artış göstermiş hatta kritik bir görünüme kavuşmuştur.

21. yüzyılın başlarında yaşanan teknolojik ilerleme küreselleşmenin de etkisiyle öngörülemez bir hızla yayılmış ve yaşamın her alanında etkisini göstermiştir. İlerleyen teknoloji, deniz yataklarında var olan doğal kaynakların ulaşılabilir olmasını sağlamış, karada giderek azalan kıt kaynaklar nedeniyle özellikle büyük güçler denizlere yönelişi hızlandırmıştır. Denizlere ekonomi ve refah kaygılarıyla yönelmenin yanı sıra özellikle Soğuk Savaş sonrası ulusal ve küresel güvenliği tehdit eden unsurların çok boyutlu bir nitelik kazanması sonucu devletler, güvenlik kaygılarıyla da yönelmiştir. Özellikle son yirmi yılda denizlerde doğal ve insani tehditler artış göstermiş dolayısıyla deniz güvenliği alanı önem kazanmıştır. Bu güvenlik kaygılarının yanında denizlerin insanlığa sağladığı imkanlar, deniz yolu taşımacılığının diğerlerine kıyasla daha güvenli ve ekonomik olması, yüksek hacimli yüklerin taşınmasına imkân veren kapasiteye sahip olması, ülke savunmasında deniz lojistiğinin kritik önem taşıması, donanmanın caydırıcılık gücü, stratejik askeri üslerde mevcudiyet gibi nedenler denizlere yönelmenin başlıca nedenleri arasındadır. Tüm bu nedenler göz önüne alındığında askeri gücün bir bileşeni olan deniz gücünün 21. yüzyıl içinde önemini arttırdığını söylemek hatta artacağını ön görmek yerinde bir tespit olacaktır. Son yıllarda küresel güçlerin denizlerde daha fazla hakimiyet sağlayabilmek adına

yüksek düzeyde yatırımlar gerçekleştirilmesi, projeler sürdürülmesi, anlaşmalar gerçekleştirilmesi deniz gücünün önemini gözler önüne sermektedir.

Denizlerin Türkiye'ye sunduğu jeopolitik, ekonomik, askeri, diplomatik imkanlar ülke ulusal gücüne bir taraftan katkı sağlarken diğer taraftan etkin kullanılmadığında önemli bir güç kaynağının kaybedilmesi sonucunu ortaya çıkarabilecektir. Bu çalışmanın ilk bölümünde deniz gücünün genel olarak askeri ve ekonomik güçteki yeri ve etkisi üzerinde durulmuştur. Bu bölümde ise Türkiye özelinde 21. yüzyıl bağlamında Türk deniz gücünün askeri ve ticari boyutu incelenecek ve bu bağlamda Türkiye'nin denizlerdeki ilgi alaka ve menfaatleri analiz edilecektir.

2.3. 21. Yüzyıl Türk Deniz Gücünün Askeri Boyutu

Türkiye'nin 21. yüzyıl askeri deniz gücü öncelikle Türk Deniz Kuvvetleri bağlamında tarihsel gelişimi, temel prensipleri, kapasitesi ve harekât kabiliyeti, milli teknoloji politikası, güvenlik ve savunma ile dış politika açısından önemi, 21.yüzyıl deniz stratejisi olmak üzere toplam yedi alt başlıkta ele alınmış ve 21. Yüzyıl Türk deniz gücünün askeri boyutu tamamlamadan önce Türk donanmasının savaş dışı kullanımına da değinilmiştir.

2.3.1. 21. Yüzyıl'da Türk Deniz Kuvvetleri

Orta Doğu, Avrupa, Balkanlar ve Kafkasya bölgelerinin kesişim noktasında yer alan Türkiye (Şahin, 2020 :45), farklı millet ve kültürlerin birleştiği alanda varlığını sürdürmekte aynı zamanda bu coğrafi konumunun getirdiği güvensizlik ortamına da maruz kalmaktadır. Bu durumla baş edebilmek amacıyla güvenlik ve savunma alanındaki kapasite ve gelişimini sürekli kılma mecburiyetindedir. Tüm bunlara ek olarak üç tarafı denizlerle çevrili olması nedeniyle Türkiye Cumhuriyeti, kurulduğu günden itibaren milli çıkarların gözetilmesi ile deniz gücünün artırılması ve askeri savunma kuvvetinin önemli bir parçası olan Türk Deniz Kuvvetleri'nin geliştirilmesine önem vermektedir. Türkiye gibi yarımada coğrafyasına sahip bir kıyı devletinin, denizleri dışarda tutan bir yol çizmesi jeopolitik bağlamda mümkün olmadığından deniz kuvvetleri tarih boyunca önemini korumuştur (Akçadağ, 2015: 6).

21. yüzyılın en önemli özelliği çok aktörlü uluslararası sistemin ABD karşısında Çin başta olmak üzere güçlü devletleri ve yükselen ekonomilere sahip rakip güçleri ortaya çıkarmasıdır. Deniz gücünün 21. yüzyılda devletlerin yükselişindeki artan rolü dikkate alındığında sahip oldukları deniz kuvvetleri önemli bir bileşen olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda Türkiye Cumhuriyeti'nin sahip olduğu deniz kuvvetleri bu başlık altında ele alınmış, öncelikle Türk Deniz Kuvvetleri'nin tarihsel gelişimine değinilerek daha sonra temel prensipleri, fiziksel kapasitesi ve harekât kabiliyeti, güvenlik ve savunma açısından önemi, dış politika açısından önemi ve Türk Donanması'nın savaş dışı kullanımı olmak üzere detaylı şekilde incelenmiştir.

2.3.1.1. Tarihsel Arka Planı

Türk Deniz Kuvvetleri'nin tarihi gelişimi, ilk Türk Denizcisi olarak kabul edilen Emir Çaka Bey'in 1081 yılında İzmir'i ele geçirerek Anadolu Türklerini deniz ile buluşturmasıyla başlamıştır (Ayönü, 2009: 4). İzmir'de dönemine nazaran modern sayılabilecek bir tersane inşa ettiren Çaka Bey, kürekli ve yelkenli gemilerden oluşan toplam 50 parçalık ilk Türk Donanması'nı oluşturarak Ege sularında Bizans Donanması ile galip geldiği mücadeleler vermiştir. Dolayısıyla 1081 yılı Deniz Kuvvetlerinin kuruluş yılı olarak kabul edilmekte ve bu tarih kuvvetin ambleminde yer almaktadır (T.C. MSB, 2020).

1299 yılında kurulan ve ortalama 600 yıllık bir hüküm süren Osmanlı İmparatorluğu; üç kıtaya yayılmış, uzun yıllar dünya ticaret yollarına hâkim olmuş, denizlerin sağladığı gücü bünyesine katarak bu gücün sağladığı üstünlüklerden faydalanmıştır. Üç kıtaya egemen olan Osmanlı İmparatorluğu, deniz ticaret yollarına hâkim olabilmek amacıyla hem askeri hem sivil denizciliğe önem vermiştir (Özdemir, 2015: 422). Osmanlı'nın deniz gücüne bakıldığında devletin yükselme ve güçlü dönemlerinde deniz hakimiyeti ve gücünün de ileri düzeyde olduğu ancak, deniz gücünün zayıflamasıyla devletin de güç kaybettiği görülmektedir. İmparatorluğun deniz tarihini üç ana dönemde incelemek mümkündür (T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2020b):

- 1324-1390 Derya Beyleri Dönemi
- 1390-1867 Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşalar Dönemi
- 1867-1922 Bahriye Nazırlığı Dönemi

Birinci dönem, Osmanlı'nın denizlerde varlık göstermeye başladığı ve özellikle Karesi Beyliği'nin katkılarıyla ilk Osmanlı tersanesinin kurulduğu ve ilk Osmanlı savaş gemisinin inşa edildiği dönemi temsil etmektedir. Takip eden ikinci dönemde ise Yıldırım Bayezid (1389-1403) ile Osmanlı'nın denizlere dönük teşkilat yapısı kurulmaya başlanmıştır. Bu dönemde, Saruca Paşa başta olmak üzere önemli Kaptan-ı Deryalar yetiştirilmiş ve Türklerin denizciliğe katkıları sunduğu bu alanda kritik başarılar yakalanmış, Piri Reis'in çizdiği Amerika'yı da gösteren dünya haritası gibi deniz tarihine önemli katkılar sunulduğu gelişmelere tanıklık edilmiştir (T.C. MSB, 2020).

Kaptan Paşalar Dönemi'nde Osmanlı'nın İstanbul'u fethetmesiyle Ege ve Karadeniz'de sağlanan kesin hakimiyet sonrası Kanuni Dönemi'nde Barbaros Hayreddin Paşa'nın yönettiği 27 Eylül 1538 Preveze Deniz Zaferi sonrası söz konusu mutlak hakimiyet Akdeniz'de de sağlanmıştır. Bu tarihe Türk Deniz Kuvvetleri açısından oldukça büyük bir değer atfedilmiş, 1944 yılından itibaren her yıl *Deniz Kuvvetleri Günü* olarak kutlanmaya başlanmıştır. Bu kutlamalar günümüzde, Türkiye Cumhuriyeti için Deniz Kuvvetleri'nin sahip olduğu önemin altı çizilerek her yıl çeşitli etkinliklerle sürdürülmektedir. 27 Eylül 2020 tarihinde Millî Savunma Bakanlığı tarafından yapılan

açıklamada Türk Deniz Kuvvetlerine ait 23 geminin 19 liman ziyareti ile Deniz Kuvvetleri Günü'nün Mavi Vatan'da kutlanacağı duyurulmuştur (Savunma Sanayi, 2020b). Yine aynı tarihte Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından şu sözlerle bir kutlama mesajı yayınlanmıştır “...Son dönemde dünyada ve özellikle Akdeniz’de yaşanan hadiseler, bize her alanda olduğu gibi denizlerde de çok daha güçlü olmamız gerektiğini göstermektedir. Mavi Vatanımızı savunmanın ne kadar önemli olduğunun bilinciyle denizlerimizdeki hak ve çıkarlarımızı korumaya güçlü bir irade ve sarsılmaz bir inançla devam etmekteyiz...” (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2020a). Yayınlanan mesajda son dönemde yaşanan gelişmeler neticesinde denizlerde çok daha güçlü olmamız gerektiği vurgusu, bu çalışmanın birinci bölümünde detaylı şekilde incelenen 21. yüzyılda denizlerin artan öneminin ülke liderleri tarafından da benimsendiğinin örneğini teşkil etmektedir. Buna ek olarak Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın altını çizdiği *Mavi Vatan* kavramı yine önceki başlıklarda ele alınan Mavi Vatan Doktrini’nin devletin en üst kurumu niteliğindeki Cumhurbaşkanlığı tarafından benimsendiğinin de bir göstergesidir. Osmanlı döneminde elde edilen Preveze Deniz Zaferi, Türk Deniz Kuvvetleri açısından 1538’den günümüze değin önemli bir dönüm noktası ve gurur kaynağını temsil etmektedir.

Osmanlı deniz tarihinin ikinci döneminde Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’nda da düşmanlara üstün gelindiği ve İmparatorluğun deniz gücünün en zirvede olduğu gelişmelere tanıklık edilmiştir. Ancak yine aynı dönem kapsamında özellikle Kanuni Sultan Süleyman’dan sonra gelen padişahların denizlere gerekli hassasiyeti göstermemeleri nedeniyle İmparatorluğun deniz gücü gerilemeye başlamış, 17. yüzyıla gelindiğinde deniz kuvvetlerindeki gerileme devam etmiştir. 18. yüzyılda Batı’da yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte denizlerde Osmanlı’nın zayıflaması başlamış, 5-7 Temmuz 1770 Çeşme Baskınında Ruslar, Osmanlı Donanması’nın neredeyse tamamını yok etmiş, Osmanlı denizcilik tarihinde İnebahtı’dan sonra ikinci büyük yenilgi yaşanmıştır (Bahadır, 2020).

Osmanlı’da II. Mahmut ile yenileşme hareketlerinin yaşandığı 19. yüzyıl; Yeniçeri Ocağı’nın kapatıldığı, askeri personelin eğitim almaları için yurtdışına gönderildiği bir dönemi temsil ederken bu dönemde 1852’de Bahriye İdadisi (Deniz Lisesi) kurulmuştur (T.C. MSB, 2020). 1827’de Rusya, Fransa ve İngiltere’nin Navarin’de Osmanlı Donanması’nın neredeyse tamamını yakmasıyla tarihe “Navarin Olayı” olarak geçen baskın yaşanmıştır (Arı, 2013: 314). Osmanlı denizciliğinde bir dönüm noktası olan Navarin Olayı, Osmanlı’nın deniz gücünü yok etmiş ve Batı’nın teknolojik gelişmesi karşısında telafisi güç hayati bir boşluğun ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Ardından yaşanan Kırım Savaşı da Donanma’nın milli menfaatlerin korunmasında ne derece önemli olduğunu bir kez daha kanıtlamış ve Sultan Abdülaziz yeni ve modern Osmanlı Donanması’nın kurulması için büyük çaba vermiştir.

1840 yılında Kaptan Paşa’nın yardımcısı görünümündeki “Bahriye Meclisi” kurulmuş, fakat başarılı görülemeyerek kapatılmış, ardından 1845’te “*Daimî Bahriye Meclisi*” tekrar kurularak

Bahriye alanında yenileşme hareketleri hız kazanmıştır. Osmanlı denizcilik alanında en önemli idari gelişmelerden biri ise yüksek bir memurluk olan Kaptan-ı Deryalık makamının kaldırılması, 17 Mart 1867’de kurulan ve 1922 yılına kadar varlığını sürdüren “*Bahriye Nezareti*” nin kurulması olmuştur (Yaman, 2019: 8). Böylece Osmanlı deniz tarihinin üçüncü bölümünü teşkil eden Bahriye Nazırlığı Dönemi başlamıştır. Osmanlı donanmasının yeniden tesisi ve güçlendirilmesi için Sultan Abdülaziz döneminde gerçekleştirilen çabalar ondan sonra tahta geçen Sultan II. Abdülhamit tarafından devletin içinde bulunduğu mali kriz nedeniyle uygulanmamış, maliyeti yüksek olan donanma gücü yerine kara gücüne yatırım gerçekleştirilmesi sonucu, devlet donanması ortalama otuz yıl âtil vaziyette kalmıştır. Donanmanın bu şekilde pasif kalması Osmanlı’nın deniz gücünde telafisi güç bir boşluğun oluşmasını da beraberinde getirmiştir. Bu dönemde Ertuğrul Fırkateyni’ nin Japonya karasularında batması, Osmanlı-Yunan savaşında Türk Donanması’nın yetersizliği gibi olaylar donanmanın ne derece güçsüz kaldığını göstermektedir. Bu hadiselerden sonra Osmanlı, donanmanın güçlendirilmesi için girişimlerde bulunmuş ancak bu girişimler başarı sağlayamamıştır.

II. Meşrutiyet dönemiyle birlikte denizcilik alanında iyileştirme çabaları gerçekleştirilmiş bahriyeye danışmanlık etmek amacıyla İngiliz amiraller, daha sonra I. Dünya Savaşı başında ise Almanlar görevlendirilmiştir (Yaman, 2019: 13). Trablusgarp ve Balkan savaşları sırasında Türk Deniz Kuvveti bünyesinde gerçekleştirilen iyileşme çabaları zorlu bir süreç geçirirken tüm imkansızlıklara rağmen 1915 yılında Çanakkale Zaferi’nin tarihe damga vurması, eldeki kısıtlı imkân ve kabiliyetlerle Türk askeri gücünün deniz ve kara unsurlarıyla topyekûn verdiği mücadelenin en kıymetli başarısı ve savunmasını teşkil etmiştir.

1919 ve 1922 yıllarını kapsayan ve Samsun’da başlayarak İzmir’de biten Millî Mücadele Dönemi’nde ülke donanması tüm unsurlarıyla dünya savaşında yıpranmış, geriye sınırlı bir deniz gücü kalmıştır. Ancak tüm bunlara rağmen ülkenin elde kalan deniz gücü verilen millî mücadeleye özellikle lojistik destek sağlayarak vatan ve millete bağlılıklarını canları pahasına göstermiştir. 10 Temmuz 1920’de Savunma Bakanlığı’na bağlı “*Umur-ı Bahriye Müdürlüğü*” kurulmuş ancak kurum iş yükünün artması sebebiyle 1921’de genişletilerek adı “*Bahriye Dairesi Reisliği*” olarak değiştirilmiştir (Karadoğan, 2011: 611). Türk Deniz Kuvvetleri, millî mücadele döneminde yüksek kapasite ve hareket kabiliyetine sahip olmamasına rağmen önemli stratejik katkılar sunmuş ve ülke geleceğinde önemli rol oynamıştır. Bu katkılarını Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK şu sözlerle dile getirmiştir: “...düşmanın her türlü ablukasına, gelişmiş askerî mühimmatlarına, modern donanmalarına rağmen Türk Bahriyesi’nin birkaç köhne tekne ile Millî Mücadele döneminde ordunun ihtiyacı olan her malzemeyi zayi etmeksizin yerine zamanında ulaştırmayı başardığı için bu millet askerlerine minnettardır...” (Karadoğan, 2011: 618).

Atatürk, Cumhuriyetin kurulmasının ardından deniz kuvvetlerinin ülke için önemini sıkça dile getirmiş, bunun için gerekli kurumsal yapının, fiziksel kapasitenin ve özellikle denizlerde

eğitimli personelin arttırılması vurgusunu yapmıştır. Tüm bu hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için özerk bir kurumun olması gerekliliğinin altını çizmiştir. Yaşanan gelişmelerin ardından 30 Aralık 1924'te Millî Savunma Bakanlığı'ndan bağımsız olarak kurulan “*Bahriye Vekâleti (Denizcilik Bakanlığı)*” ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durumu göz önünde bulundurarak donanmayı güçlendirme amacıyla çalışmalarına başlamıştır (T.C. MSB, 2020). İlk olarak eldeki gemilerin onarılmasıyla başlayan süreç, personelin eğitimlerine verilen önem ve yurt dışındaki gelişmelerin takip edilmesiyle devam ederken, bugün var olan Deniz Kuvvetleri'nin sağlam bir temelde ilerlemesine büyük katkı sağlamıştır. Ancak 1927' de lağvedilerek yerine 16 Ocak 1928'de Genel Kurmay Başkanlığı'na bağlı bir “*Deniz Müsteşarlığı*” kurulmuştur (Sancar, 2004: 328). Bu dönemde 1933'te Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) onayı ile Gölcük, donanmanın merkez üssü olmuştur. 1949 yılına kadar devam eden Deniz Müsteşarlığı döneminde donanmaya yeni denizaltılar eklenmiş, Yavuz Muharebe Kruvazörü'nün onarımı tamamlanmıştır.

1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasıyla uluslararası alanda kabul gören Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği neticesinde Çanakkale ve İstanbul Boğazı'nda savunma birimleri ve bunlara bağlı deniz komutanlıkları kurulmuştur. Türk Deniz Kuvvetleri, II. Dünya Savaşı yıllarında eskiye kıyasla daha iyi bir seviyeye gelmiş gerek onarım gerekse yurt dışından verilen siparişlerle Deniz Kuvvetleri'nin envanter sayısı artarak fiziksel kapasitesi güç kazanmıştır. 1949 yılına gelindiğinde ise Yüksek Askeri Şuranın 15 Ağustos 1949 tarihli kararıyla bu tarihe kadar Deniz Müsteşarlığı tarafından temsil edilen Deniz Kuvvetleri artık “*Deniz Kuvvetleri Komutanlığı*” çatısı altında tüm birimleriyle yapılanmıştır (Sancar, 2004: 332). Daha sonra 1952 yılında Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO)' ne üye olunması neticesinde üye ülkelerle ortak platformlarda gerçekleştirilen paylaşımlar neticesinde Türk Deniz Kuvvetleri'nin standartları farklı alanlarda gelişim göstermiştir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 1961 yılında dört ana ast komutanlık şeklinde yapılanmıştır (T.C. MSB, 2020):

- Kuzey Deniz Saha Komutanlığı
- Güney Deniz Saha Komutanlığı
- Deniz Eğitim Komutanlığı
- Donanma Komutanlığı

Cumhuriyet Dönemi'nde Türk Deniz Kuvvetleri'nin en yüksek seviyede kapasite ve harekât kabiliyetine erişmesi, 1980'lerdeki modernizasyon çalışmaları ile artmış 1990'lı yıllarda tam anlamıyla açık denizlerde varlığını göstermeye başlamıştır. 2000'li yıllarda başlayan ve günümüze kadar devam eden süreçte ise milli imkanlarla inşa edilen gemiler Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda yerini almıştır. Denizlerde savunma ve güvenlik alanında dışa bağımlılığın azaltılması amacıyla milli imkanlar kullanılarak gemi inşa edilmesini amaçlayan MİLGEM projesi kapsamında, 2011 yılında ilk yerli ve milli gemi olan “TCG-HEYBELİADA (F-511)” ile Türkiye, savunma alanında kendi gemisini inşa eden ülkeler arasında yerini almıştır. Bu proje kapsamında

2013, 2018, 2019 yıllarında yine yerli ve milli unsurlar ile üretilen projenin korvet sınıfı olan gemileri, Kuvvet'in hizmetine dahil edilmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı SSB, 2020). Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerde fayda ve çıkarlarının korunması ile savunma ve güvenliğinin sağlanmasında köklü bir kurumsal alt yapı ve birikime sahip olan Türk Deniz Kuvvetleri, içinde bulunduğumuz 21. yüzyılda milli kabiliyetlerini arttırarak stratejik önemini korurken ülke dış politikasındaki etkinliğini arttırmaya devam etmektedir.

2.3.1.2. Varlık Nedeni ve Temel Prensipleri

İnsanlığın denizlerdeki askeri yolculuğu tarih öncesi çağlarda başlamış ve bu yolculuk tarihin dönüm noktalarında belirleyici bir güç göstergesi olmuştur (Stavridis, 2017: 369). İçinde bulunduğumuz yüzyılda belirgin şekilde kıt kaynaklar azalırken tüketim artmakta, bu durum çatışma ve krizlerin sayısını arttırmaktadır. Giderek okyanuslara kaynak, ticaret, ulaşım ve güvenlik bağlamında daha bağımlı hale gelen küresel sistemin mevcudiyeti, bir taraftan 21. yüzyılın okyanus yüzyılı olduğu tezini doğrularken diğer taraftan deniz gücünün önemini altını çizmektedir. Tüm bu gelişmelere bağlı olarak üç tarafı denizlerle çevrili ve stratejik geçiş noktalarına sahip bir ülke olarak Türkiye Cumhuriyeti'nin askeri deniz gücünü temsil eden Türk Deniz Kuvvetleri, ülkenin fayda ve çıkarları doğrultusunda milli ve etkin bir deniz gücüne sahip olma vizyonuyla varlığını sürdürmektedir (T.C Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021a).

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı; denizden gelecek tehditlere karşı ülke çıkarlarının savunulmasında, Donanma Komutanlığı; savaşa hazır bir gücün kontrolünde, Kuzey ve Güney Deniz Saha Komutanlığı; kontrolündeki birliklerin savaşa hazır bulunmasında, Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı ise denizcilik bilinci ile kuvvet bünyesinde bulunan silah ve ekipmanları etkin biçimde kullanabilecek personel ihtiyacının karşılanmasında ülkenin askeri deniz gücünün geliştirilmesi amacı ile varlığını sürdürmektedir (T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021b).

Realist paradigma ile değerlendirildiğinde küresel güç olabilmenin ana unsuru silahlı kuvvetlerdir. Güç kavramının sert unsuru olarak değerlendirilen silahlı kuvvetler, savaş sırasında ana aktör, barış zamanında ise önemli bir caydırıcı gücü oluşturmaktadır (Ekin, 2014: 152). Askeri kuvvet içinde kara, hava ve deniz gücü bileşenlerinin birbirini tamamladığını ancak 21. yüzyıl itibariyle deniz kuvvetlerinin stratejik öneme sahip olduğunu söylemek mümkündür. Öyle ki Soğuk Savaş sonrası dönemde tek küresel güç olarak ortaya çıkan ABD karşısında mevcut dönemde Çin'in alternatif bir küresel güç olarak ortaya çıkmasının temelinde ekonomik unsurların yanında denizlerdeki yükselişinin ve modernizasyonunun katkısı yadsınamayacak boyuttadır.

Coğrafi konumu, sahip olduğu fiziksel özellikleri ve denizlerin artan önemi dikkate alındığında Türk Deniz Kuvvetleri varlığı ve artan kapasitesi ile uluslararası sistemde etkin bir güç olabilme amacına hizmet etmeye devam etmektedir. 2021 yılı itibariyle Savunma Bakanlığı'na

bağlı olarak varlığını sürdüren Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 21. yüzyılın artan güvenlik sorunları karşısında milli menfaatleri, açık denizler dahil olmak üzere tüm alanlarda korumaya hazır olduklarını dile getirmekte ve Türkiye Cumhuriyeti'nin güvenlik ve refahı bağlamında şu hususlarda Deniz Kuvvetleri'nin varlığının önem teşkil ettiğini sıralamaktadır (T.C Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021c).

- Güvenlik ve çıkarlarımıza yönelebilecek tehditlerin öncelikle denizlerden gelebileceği yüksek olasılık olarak görülmekte,
- Ülkemizin artan enerji ihtiyacı ve enerji jeopolitiğinde dışa bağımlılığı göz önüne alındığında denizler enerji temin ve dağıtımı açısından öne çıkmakta,
- Dış ticaretimiz büyük oranda deniz taşımacılığı ile gerçekleşmekte,
- Ekonomimiz geliştikçe, dış yatırımlarımız artmakta ve çıkarlarımızın deniz aşırı coğrafyalarda da korunması ihtiyacı hasıl olmakta,
- Deniz yetki alanlarımız devletimizin ve gelecek nesillerimizin uluslararası hukukla sabit ve tescilli hakkı olan zengin doğal kaynakları barındırmaktadır.

Yukarıda sıralanan nedenler dolayısıyla deniz kuvvetlerinin mevcudiyeti, ülke refahı ve kalkınması aynı zamanda güvenliği için hayati öneme sahiptir. Buna ek olarak değişen küresel koşullar nedeniyle teknolojik ilerlemenin takip edilmesi, milli imkanlar ile teknik ve fiziki kapasitenin artırılması da kuvvetin öncelikleri arasındadır. İkinci maddede belirtilen Türkiye'nin enerjide dışa bağımlılığın azaltılması için denizlerin kaynak ve taşıma yolu olarak arz ettiği önem, bugünün küresel ihtiyacı ve önceliğidir. Türkiye, yer aldığı coğrafya itibarıyla jeopolitik, jeoekonomik, jeostratejik ve jeokültür denklemlerinde dünyanın en önemli coğrafi noktalarından birini temsil etmektedir (Öcal, 2010: 285). Türk Deniz Kuvvetleri, bu coğrafi konumun avantajları ve dezavantajlarını derinsel analizle özümsemekte ve sonuçta harekât kabiliyetini arttıracak Tablo 8'de gösterilen modernizasyon projelerini yürütmektedir.

Tablo 8: 21. Yüzyıl Türk Deniz Kuvvetleri Modernizasyon Projeleri (Mayıs, 2021)

Fırkateyn Muhrip Projeleri	Amfibi Çıkarma Gemi Projeleri	Yerli Gündümlü Mermi Ve Torpido Projeleri	Denizaltı Projeleri	Yardımcı Gemi Projeleri	Bot Projeleri
ADA Sınıfı Korvet Projesi (MİLGEM)	Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD) Projesi	Satıhtan Satıha Gündümlü Mermi Projesi (ATMACA)	Havadan Bağımsız Tahrik Sistemli (REİS Sınıfı) Denizaltı Projesi	Lojistik Destek Gemisi Projesi	Yeni Tip SAT Botu Projesi
STİF” Sınıfı Fırkateyn Projesi	Amfibi Gemi (LST) Projesi	Modern Denizaltı Torpidosu Projesi (AKYA)		Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (MOSHIP), Kurtarma ve Yedekleme Gemileri Projeleri	Süratli Devriye Botu Projesi
TF-2000 Hava Savunma Harbi Muhribi Projesi				Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi Projesi (DİMDEC)	Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botu Projesi
Açık Deniz Karakol Gemisi Projesi					
Gemi Entegre Savaş İdare Sistemi (GENESİS) Projesi					

□ Devam Eden Projeler □ Çıktıları Alınan ve Devam Eden Projeler □ Tamamlanan Projeler

Kaynak: T.C Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021d

2000’li yılların başında hız kazanan Türk Deniz Kuvvetleri’nde modernizasyon hareketleri, tüm hızıyla devam ederken kuvvet kapasitesi ve kabiliyetleri milli teknolojiler ile geliştirilmekte dolayısıyla savunma ve güvenlikte dışa bağımlılığın en aza indirilmesi en nihayetinde ise ortadan kaldırılması hedeflenmektedir. Caydırıcı ve güçlü bir donanmaya sahip olmak hem askeri hem de dış politika açısından Türkiye’nin elini güçlendiren önemli bir faktördür. Özellikle söz konusu modernizasyon hareketlerinin milli ve yerli teknolojiler ile gerçekleştirilmesi Türk Savunma Sanayisini ileriye taşıyan ve ülkenin milli gücünü arttıran gelişmeler arasındadır. Milli çıkar ve menfaatlerin korunmasını kendine ilke edinmiş Türk Deniz Kuvvetleri, küresel gelişmeleri takip ederek kapasite ve gücünü yerli ve milli unsurlarla sürekli artırma hedefiyle varlığını sürdürmektedir.

2.3.1.3. Teknolojik İlerleme, Fiziksel Kapasite ve Harekât Kabiliyeti

Denizlerdeki faaliyetlerin yürütüldüğü araç olan gemilerdeki gelişim, insanlığın denizlerle bağlantı kurması ile başlamış sanayi devrimi ile dönüm noktası yaşamıştır. Denizcilik tarihinde kürek kullanımı, coğrafi keşiflere kadar devam ederken coğrafi keşiflerle birlikte yelkenli teknolojisine geçilmiş, sanayi devrimi ile birlikte de buhar makinesinin gemilere uyarlanmasıyla tüm denizler ve okyanuslar devasa bir ulaşım yolu haline gelmiştir (Özdemir, 2018: 112-113).

Günümüzde ise yüksek teknolojik ilerlemenin etkisiyle gemiler, ileri teknolojik donanımlar ve yüksek hareket yetenekleri ile donatılarak gelişimini sürdürmektedir.

Yaşanan teknolojik ilerlemeler devletlerin kara, hava ve deniz gücünden oluşan askeri güçlerini derinden etkilemiştir. Dünyanın yaklaşık 3/4' ünün denizlerden oluşması, denizlerde askeri güç sağlanmasını da zorunlu kılmaktadır (Karakoç ve Yılmaz, 2020: 230). Dünya taşımacılığının %90'nının denizlerden yapıldığı düşünüldüğünde deniz ticareti, güç aktarımı, bayrak gösterme, caydırıcılık gibi nedenlerle devletler etkin, kapsamlı ve yüksek harekât kabiliyetine sahip deniz gücü ile askeri güçlerini arttırabilmekte ve uluslararası sistemde daha etkin hale gelebilmektedir. Tarihsel süreçte George Modelski'nin "Long Cycles in World Politics" çalışmasında belirttiği gibi hegemonyanın yaklaşık yüz yıllık periyotlarla el değiştirdiği göz önüne alındığında ve ileri deniz gücünün bu devletler tarafından temsil edildiği düşünüldüğünde; orta güçten bölgesel ve büyük güce ve en nihayetinde küresel güce ulaşabilmek amacıyla özellikle içinde bulunduğumuz yüzyılda denizlerin artan önemi dikkate alındığında devletlerin askeri deniz gücünü arttırabilmek amacıyla deniz kuvvetleri teçhizat ve mühimmatları ile gemi teknolojisine yatırım yapmaları ve geliştirmeleri son derece akılcı bir yaklaşımdır.

Deniz araçları, sanayi devrimi ile dönüm noktası yaşamış küreselleşme ile hızlı bir gelişim içine girmiş sivil ve askeri alanlarda niteliksel ve niceliksel olarak üstünlük kimdeyse o, güçlü devlet haline gelmiştir (Özdemir, 2018: 101). 21. yüzyıl itibariyle gelişen teknoloji küreselleşmenin de etkisiyle hız kazanmış bir taraftan denizlerdeki güvenlik sorunları çeşitlilik arz ederken diğer taraftan bu sorunlarla mücadele etmek ve denizlerdeki etkinliğini arttırmak daha zorlu bir görünüm kazanmıştır. Tüm bu gelişmelere bağlı olarak 2015 yılı itibariyle Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yayınlanan "*Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi*" belgesinde "*Orta Ölçekli Küresel Güç Aktarım Yeteneğine Sahip Deniz Kuvveti*" hedefi ile kuvvetin daha caydırıcı, modern ve etkin hale getirilmesinin amaçlandığı belirtilmektedir (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 31). Bu kapsamda çeşitli modernizasyon projeleri hayata geçirilmiş (Tablo 8) ve gelişmiş teknolojilere dayalı envanterler kuvvet bünyesine dahil edilmeye başlanmıştır (Düz, 2020).

Denizlerde "harp gemileri" devletini temsil etmekte ve ülkesinden ne kadar uzakta olursa olsun devletin bir parçası olarak savaş dışı zamanlarda diplomatik araç olarak da kullanılabilir. (Kulaç, 2006: 1). Dünyadaki donanmaların birçoğu; hava çıkarma, kara saldırı, insani yardım kapsamında faaliyet gösterebilen gemilere sahipken çok az sayıda ülke bu alanların tamamında faaliyet gösterecek amfibi hücum gemilerini bünyesinde bulundurmaktadır (STM Thinktech, 2018: 3). Tablo 8'de yer alan "*Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD) Projesi*" Türk Deniz Kuvvetleri'nin bu kapsamda yürüttüğü ve sayılı ülkeler arasında yer aldığı önemli bir projedir. Bu projeye birlikte kuvvetin harekât kabiliyeti artarken stratejik noktalara en hızlı şekilde intikal edebilmesi mümkün hale gelecektir.

2006 yılından itibaren 140 ülkenin askeri güçlerini hava, kara ve deniz alanlarından 50'den fazla faktörle değerlendirerek "PwrIndx" olarak adlandırılan ve yıllık olarak güncellenen bir index oluşturan Global Firepower (GFP), ülkeleri; insan, kara, hava ve deniz gücü, doğal kaynaklar, lojistik, finans ve coğrafya ana kategorilerinde değerlendirerek bir sıralama oluşturmaktadır. 2021 yılı Mart ayı itibariyle Türkiye; genel askeri güç sıralamasında 0.2109 PwrIndx puanı ile (Puan 0.0000' a yaklaştıkça mükemmellik artar.) 11. sırada yer almaktadır (GFP, 2021). Ancak uçak gemileri, denizaltılar, helikopter taşıyıcıları, korvetler, fırkateynler, kıyı türleri, amfibi saldırı / destek gemileri ve yardımcıları dahil olmak üzere tüm savaş gemisi türlerinin dikkate alındığı donanma gücünde ise 20. sırada olduğu görülmektedir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda Nisan 2021 itibariyle donanmada yer alan deniz platformları ve temel özellikleri Tablo 9'da gösterilmiştir. Kuvvet bünyesinde yer alan ve yardımcı gemiler ve diğer tamamlayıcı araçlar ise Tablo 10'da verilmiştir. Bu kapsamda Türk donanmasının bünyesinde 16 adet Fırkateyn, 10 adet korvet, 19 adet hücumbot, 11 adet mayın gemisi, 16 adet karakol gemisi, 12 adet denizaltı bulunmaktadır. Tablo 10'da belirtildiği üzere çeşitli türlerde toplam 30 adet yardımcı gemi, 26 adet çıkarma ve gemi araçları, 10 adet uçak, 33 adet helikopter, 10 adet de insansız hava aracı Türk donanmasına hizmet vermektedir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde kayıtlı olan Barbaros sınıfı Fırkateyn ve Preveze sınıfı denizaltıların sahip olduğu savaş sistemleri kaldırılarak yerine milli unsurlarla geliştirilen sistemin adapte edilmesi amacıyla Türk Savunma Sanayii Başkanlığı tarafından projeler yürütülmektedir. Bu projeler kapsamında 4 adet Barbaros sınıfı Fırkateyn ve 4 adet Preveze sınıfı denizaltı olmak üzere toplam 8 adet donanma envanterinin savaş sistemlerinin yenilenmesi ve bu anlamda dışa bağımlılığın azaltılması hedeflenmektedir.

Tablo 9: Türk Deniz Kuvvetleri Donanma Platformları

FIRKATEYNLER				
Sınıf Adı	Firkateyn Adı	Boy-En-Draft	Deplasman Tonaj	Helikopter
YAVUZ	TCG Yavuz	115,5 x 14,2 x 4,1 mt	2919 ton	AB-212 (Elektronik Harp, Suüstü Harbi)
	TCG Turgut Reis			
	TCG Fatih			
	TCG Yıldırım			
BARBAROS	TCG Barbaros	118 x 14,8 x 4,3 mt	3380 Ton	AB-212, SEHAWK (Denizaltı Savunma Harbi, Elektronik Harp, Suüstü Harbi)
	TCG Kemal Reis			
	TCG Oruç Reis			
	TVG Salih Reis			
GABYA	TCG Giresun	135,6 x 13,7 x 8,5 mt	4100 Ton	AB-212, SeaHawk (Denizaltı Savunma Harbi, Elektronik Harp, Suüstü Harbi)
	TCG Gemlik			
	TCG Gelibolu			
	TCG Gökçeada			
	TCG Gaziantep			
	TCG Gökusu			
	TCG Gökova			
TCG Gediz				
KORVETLER				
Sınıf Adı	Korvet Adı	Boy-En-Draft	Deplasman Tonaj	Helikopter
BURAK	TCG Bozcaada	80,52 x 10,2 x 3,42 mt	1325 Ton	-
	TCG Bodrum			
	TCG Bandırma F-502			
	TCG Beykoz			
	TCG Bartın			
	TCG Bafra			
ADA	TCG Heybeliada F 511	99,5 x 14,4 x 3,9 mt	2300 Ton	AB-212, SeaHawk (Denizaltı Savunma Harbi, Elektronik Harp, Suüstü Harbi)
	TCG Büyükkada F 512			
	TCG Burgazada			
	TCG Kınalıada			
MAYIN GEMİLERİ				
Sınıf Adı	Gemi Adı	Boy-En-Draft	Deplasman Tonaj	Avlama Sistemi
ENGİN	TCG Edincik	50,9 x 8,9 x 3,4 mt	510 Ton	DCN Mintac PAP Cihazı
	TCG Edremit			
	TCG Enez			
	TCG Erdek			
	TCG Erdemli			
ADA	TCG Alanya	54,5 x 9,66 x 2,6 mt	657,2 Ton	2 Adet ECA PAP Mk 5 ROV, 1 Adet Tek Taraflı OROPEZA-4
	TCG Amasra			
	TCG Ayvalık			
	TCG Akçakoca			
	TCG Anamur			
	TCG Akçay			
HÜCUM BOTLAR				
Sınıf Adı	Bot Adı	Boy-En-Draft	Deplasman Tonaj	Seyir Siası/Sürati
DOĞAN	TCG Doğan	58,10 x 7,62 x 2,74 mt	436 Ton	30 kts / 1050 nm. Azami Sürat: 38 kts
	TCG Martı			
	TCG Tayfun P 342			
	TCG Volkan P 343			

Tablo 9: Devamı

Sınıf Adı	Bot Adı	Boy-En-Draft	Deplasman Tonaj	Seyir Siası/Sürati
RÜZGAR	TCG Rüzgar P 344	57,84x7,62x2,68m. mt	410 Ton	30 kts / 1050 nm. Azami Sürat: 38 kts
	TCG Poyraz			
	TCG Gurbet P 346			
	TCG Fırtına			
YILDIZ	TCG Yıldız P 348	57,8 x 7,6 x 2,7 mt	433 Ton	30 kts / 1050 nm. Azami Sürat: 38 kts
	TCG Karayel P 349			
KILIÇ	TCG Kılıç P 330	62,4 x 8,6 x 2,82 mt	548 Ton	30 kts / 1050 nm. Azami Sürat: 38 kts
	TCG Kalkan			
	TCG Mızrak			
	TCG Tufan P 333			
	TCG Meltem			
	TCG İmbat			
	TCG Zıpkın			
	TCG Atak P 337			
TCG Bora				
KARAKOL GEMİLERİ				
Sınıf Adı	Gemi Adı	Boy-En-Draft	Deplasman Tonaj	Seyir Siası/Sürati
TUZLA	TCG Tuzla	56,7 x 8,9 mt	400 Ton	22 kts
	TCG Karaburun			
	TCG Köyceğiz P 1202			
	TCG Kumkale			
	TCG Tarsus			
	TCG Karabiga			
	TCG Karşıyaka			
	TCG Tekirdağ			
	TCG Kaş			
	TCG Kilimli			
	TCG Türkeli			
	TCG Taşucu			
	TCG Karataş			
	TCG Karpaz			
	TCG Karadeniz Ereğli			
TCG Kuşadası				
DENİZALTILAR				
Sınıf Adı	Denizaltı Adı	Boy-En-Draft	Deplasman Tonaj	Seyir Siası/Sürati
AY	TCG Batıray S 349	61,2 x 6,2 x 5,5 mt	Satihta: 980 Ton Dalmış: 1185 Ton	Satihta 8 kts / 7500 nm.
	TCG Yıldırım S 350			
	TCG Doğanay S 351			
	TCG Dolunay S 352			
PREVEZE	TCG Preveze S 353	62 x 6,2 x 5,5 mt	Satihta: 1454 Ton Dalmış: 1586 Ton	Satihta 8 kts / 8200 nm.
	TCG Sakarya S 354			
	S 355			
	S 356			
GÜR	TCG Gür S 357	62 x 6,2 x 5,8 mt	Satihta: 1454 Ton Dalmış: 1586 Ton	Satihta 8 kts / 7500 nm.
	TCG Çanakkale			
	TCG Burakreis S 359			
	TCG I. İnönü S 360			

Kaynak: T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021a

21. yüzyıl küresel güvenlik politikaları göz önüne alındığında denizlerin artan önemi dikkat çekmekte ve yükselen güçlerin ekonomik büyümelerine paralel olarak denizlerdeki hakimiyetlerinin arttığı izlenmektedir (Atagenç, 2012: 136). Bu paralellik Soğuk Savaş sonrası ABD'nin süper güç olarak ortaya çıktığı küresel sistemde ABD Donanması'nın büyüklüğü ile kanıtlanabileceği gibi, 21. yüzyılın ilk çeyreğinde Çin'in sergilediği ekonomik gelişme ve deniz gücündeki büyümenin eşzamanlı gerçekleşmesi ile de takip edilebilmektedir. Denizlerdeki denetimin ve hakimiyetin vazgeçilmez ve temel unsuru olan deniz kuvvetleri ise askeri, ekonomik, politik, stratejik bağlamda önem kazanmaya devam etmektedir.

Türkiye, mevcut uluslararası konjoktüre bağlı olarak denizlerin ve buna paralel olarak deniz gücünün artan önemi neticesinde sahip olduğu deniz kuvvetlerinin harekât kabiliyetini arttırmak ve milli teknolojiyle donatabilmek amacıyla yatırımlarını ve çalışmalarını sürdürmektedir. Bu kapsamda milli savunma sanayinin geliştirilmesine öncelik verilirken bu alandaki çalışmalar Savunma Sanayii Başkanlığı tarafından desteklenmektedir. Tablo 9 ve Tablo 10'da yer alan Türk Donanması'nın sahip olduğu deniz platformlarının hem sayısının hem de niteliğinin artırılması amacıyla sürdürülen modernizasyon projeleri Türkiye'nin ulusal gücüne kritik önemde katkı sağlamaktadır. Türkiye 1952 yılından itibaren üyesi olduğu NATO bünyesinde gerçekleştirdiği harekât ve tatbikatlar, eğitimler ile edindiği tecrübelerden faydalanmakta ve milli olarak geliştirilen teknoloji eliyle bu alandaki hakimiyetini sağlamlaştırmaktadır.

Tablo 10: Türk Deniz Kuvvetleri Donanma Yardımcı Araçları

YARDIMCI GEMİLER	
Gemi Türü	Gemi Adedi
Eğitim Gemileri	2
Eğitim Botları	8
Akaryakıt İkmal Gemileri	2
Akaryakıt Nakliye Tankerleri	2
Personel Nakliye Gemisi	1
Açık Deniz Römorkörleri	8
Denizaltı Kurtarma Gemisi	1
Kurtarma Gemisi	2
Ağ Gemileri	2
Hidrografi Gemileri	2
ÇIKARMA GEMİ ve ARAÇLARI	
Gemi Türü	Gemi Adedi
Bey Sınıfı Tank Çıkarma Gemileri	2
120/130 Snf.Tank Çıkarma Gemileri	2
140 Snf.Tank Çıkarma Gemileri	11
151 Snf.Tank Çıkarma Gemileri	8
Tcg Osmangazi (NI-125)	1
Tcg Bayraktar (L-402)	1
Tcg Sancaktar (L-403)	1
HAVA ARAÇLARI	
Hava Aracı Türü	Hava Aracı Adedi
TB-20 Eğitim	4
P-235 Deniz Karakol Uçakları	6
SH-70 Helikopterleri	24
AB-212 Helikopterleri	9
İNSANSIZ HAVA ARAÇLARI	
İnsansız Hava Aracı Türü	İnsansız Hava Aracı Adedi
Bayraktar (Taktik)	6
Anka (Operatif)	4

Kaynak: T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021a

Türkiye'nin yükselen deniz gücü, artan ulusal gücünün hem bir çıktısı hem de karşılıklı birbirini besleyen unsurlarıdır. Tablo 10'da Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki deniz araçlarının tamamlayıcı unsurları diğer bir tanımlamayla yardımcı araçları verilmiştir. Buna göre 30 adet yardımcı gemi, 26 adet çıkarma gemi ve araçları, 43 adet hava aracı ve 10 adet insansız hava aracı Türk Donanması'na hizmet vermektedir. Özellikle havadan keşif gözetleme ve hedefin etkisiz hale getirilmesinde etkin ve milli unsurlarla geliştirilen *Bayraktar Silahlı İnsansız*

Hava Aracı, sahip olduğu özellikler ve teknolojik alt yapısı ile küresel boyutta ileri düzey sınıfta yer almaktadır.

Günümüzde yaşanan ileri düzey teknolojik gelişmeler, deniz alanlarında kullanılan araçları hem fiziki hem donanım yönünden yeni sistemlerle entegre edilmesini sağlamıştır. Yüksek teknolojik sistemlerin hızla yaygınlaşması hem hükümetler hem hükümet dışı grupların bu araçlara erişiminin kolaylaşması gibi nedenler, devletlerin var olan deniz gücünde yenileşme girişimlerini de zorunlu kılmaktadır. Bu değişim ve gelişim; platformları, silahları deniz kuvvetlerinin kullanımını hem geliştirecek hem de kısıtlayacak şekilde etkilemektedir. Bu kapsamda insansız sistemlerin deniz alanlarında da yaygınlaşması öngörülmektedir. Bu gelişmelere ayak uydurmak ve takip edebilmek için devletler, inovasyon ve gemi inşa sektörlerine yatırımlarını arttırmakta, uluslararası iş birlikleri geliştirmekte veya yeni teknolojiye erişebilmek amacıyla yerli sanayiye yatırım gerçekleştirebilmektedir.

Türkiye deniz kuvvet yapısını güçlendirebilmek amacıyla çok boyutlu bir strateji izleyerek NATO ittifakından yararlanmakta, ikili iş birliklerini sürdürmekte ve özellikle yerli savunma sanayisine yatırım yapmaktadır. Milli teknoloji hamlesi adıyla anılan ve teknolojiye milli bağımsızlığı hedefleyen anlayış, 2019 yılında Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yayınlanan “2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi” belgesi ile resmi devlet politikası niteliği kazanmıştır. Bu belgede “Dördüncü Sanayi Devrimi” olarak adlandırılan teknolojik ilerleme ve dijital dönüşümün tüm dünya için yeni bir çağın kapılarını araladığı vurgulanırken Türkiye’de bu dönüşümün “*Milli Teknoloji Hamlesi*” yaklaşımında yapılandırıldığı ifade edilmiştir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2019). Bu belgede ayrıca milli teknoloji hamlesinin hem yerli hem milli ve hem de özgün atılımları önceliklendirdiği bu konudaki alt yapının son 15 yılda büyük ölçüde kurulduğu belirtilmektedir. Bu kapsamda Türkiye’de 2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi Belgesi’nde 10 odak sektörden biri *deniz taşıtları* olarak belirlenmiş bu alanda cari açığın fazla olduğu, Ar-Ge yoğunluklu, gelişen talep trendine sahip, katma değeri yüksek öncelikli ürünlerin yerli imkânlarla üretiminin sağlanması hedeflendiği belirtilmiştir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2019: 52).

Son yıllarda dünyada yaşanan teknolojik gelişmeler deniz taşıtlarına da yansımış özellikle “*İnsansız Deniz Araçları (İDA)*” ve “*İnsansız Sualtı Araçları (İSA)*” denizlerdeki teknolojik ilerlemenin yansımaları olmuştur (Speller, 2020: 257). Türkiye bu konudaki ilerlemeyi takip etmekte, deniz sathı ve altında oluşabilecek tehdit ve risklerle karşı teknolojik üstünlük sağlayabilecek girişimleri destekleyerek üretim tasarımları gerçekleştirmektedir. İDA kapsamında; LEVENT İnsansız Su Üstü Deniz Aracı, ALBATROS-K ve ALBATROS-T İnsansız Su Üstü Hedef Botu geliştirilmiştir. (T.C. Cumhurbaşkanlığı SSB, 2019: 104-105). İSA’lar ise sadece birkaç ülke tarafından tasarlanıp üretilebilmekte ve Türkiye bu ülkeler arasında yer almaktadır (Canlı vd., 2015: 62). İnsansız sualtı araçlarının hem askeri hem sivil kullanım alanlarının yaygınlığı göz önüne alındığında Türkiye’nin alandaki çalışmaları bu konuda öncü rol oynamasına

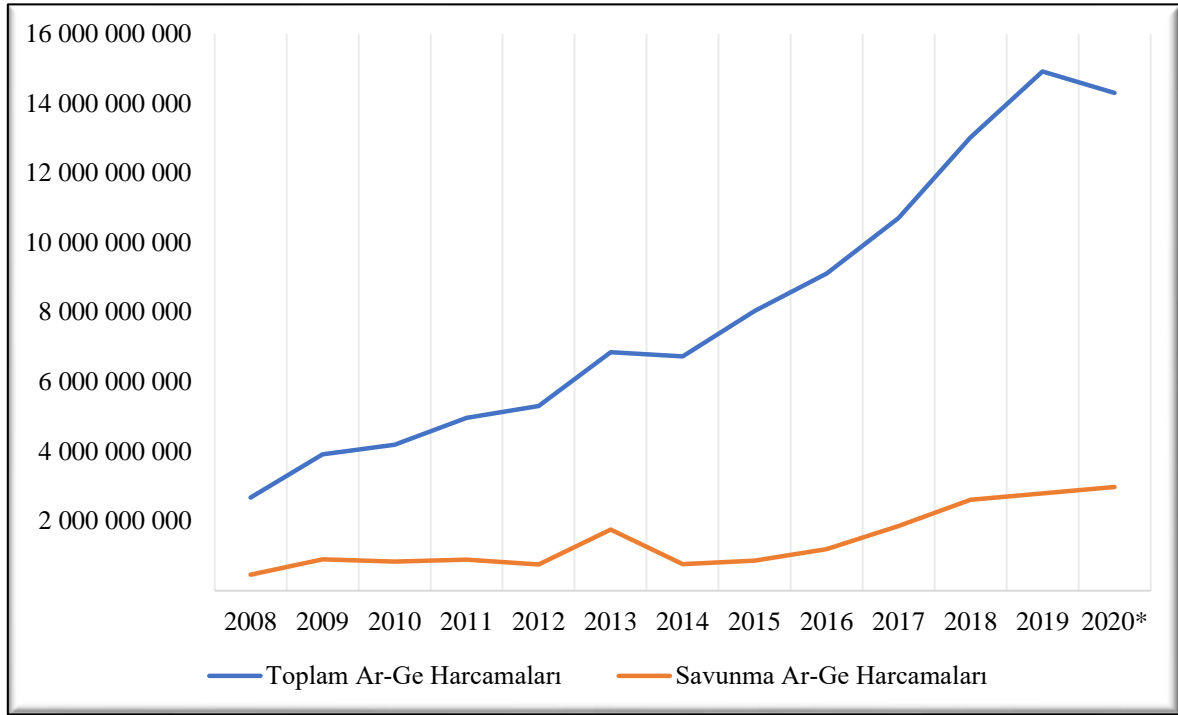
katkı sağlamaktadır. ARES Tersanesi ve Meteksan Savunma tarafından yürütülen “*Silahlı İnsansız Deniz Aracı (SİDA) Projesi*” kapsamında üretilen ve prototipi 7 Mayıs 2021 tarihinde denize indirilen SİDA’nın kontrol testleri tamamlanmıştır (TRT, 2021). Böylece Türkiye’nin ilk milli silahlı insansız deniz aracı üretimi gerçekleşmiştir. Savunma Sanayii Başkanlığı (2019: 104-105) yayınladığı ürün kataloğunda; 1.000 m maksimum operasyon derinliği, su altında görüntü alabilme, çeşitli sensörler ile veri toplama, su altından numune alabilme ve yüksek manevra kabiliyetine sahip olan “Uzaktan Kumandalı Sualtı Aracı” üretiminin gerçekleştiğini duyurmuştur.

İsrail Hayfa Üniversitesi Siyasi ve Stratejik Araştırmalar Merkezi (HMS) tarafından “*İsrail Denizcilik Stratejisi 2020/21*” isimli değerlendirme raporunda Doğu Akdeniz’deki en büyük donanma sahibinin Türkiye olduğu belirtilmektedir. Çalışmada ayrıca Türkiye’nin son 20 yılda uyguladığı deniz stratejisinin olumlu sonuçlarının kendini göstermeye başladığı ve gelişen Türk deniz gücü karşısında İsrail’in tedbirli olması gerektiği vurgulanmıştır. (Israel Maritime Policy and Strategy Research Center, 2021). HMS tarafından yıllık olarak yayınlanan değerlendirmede ayrıca 20. yüzyılın sonu 21. yüzyılın başlarında donanmadaki tüm eski denizaltıların kaldırıldığı, hizmet dışı bırakıldığı ve en önemlisi yeni denizaltıların Türk tersanelerinde inşa edildiği belirtilmektedir (HMS, 2021: 159). 21. yüzyılda Türk donanmasının ileriye doğru bir sıçrama gösterdiğinin altı çizilirken çalışmada Türkiye’de yerli gemi inşa sürecinin kararlılıkla devam ettiği de belirtilmektedir. Türk deniz kuvvetlerinin kapasite ve harekât kabiliyetinin artırılması ve azami düzeyde milli unsurlar ile donatılarak geliştirilmesi amacıyla yürütülen projeler, takip eden başlıkta kısaca özetlenmiştir.

2.3.1.4. Milli ve Yerli Unsurlarla Gerçekleştirilen Projeler

Türkiye; özgün coğrafi konumu, tüm dünyaya çıkış sağlayan denizleri ve Karadeniz’e giriş ve çıkış yolunu barındırması sebebiyle oldukça yüksek jeostratejik öneme haizdir (Tarakçı, 2015). Bu önem deniz gücüne gerçekleştirilecek yatırımın mevcut küresel konjonktürde ülke güvenliği, ekonomisi ve dış politikası bağlamında bir tercih değil zorunluluk olmasını da beraberinde getirmektedir. Deniz gücüne gerçekleştirilecek yatırımlar öncelikle bilim, teknoloji ve sanayi alanına yapılacak yatırımlar ve oluşturulacak alt yapı ile doğrudan bağlantılıdır. Bu ise ancak araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) harcamalarının artırılması sonucunda küresel gelişime ayak uydurulması ile mümkün olmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Stockholm Barış Araştırmaları Enstitüsü (SIPRI) verilerine göre 2020 yılında Türkiye Cumhuriyeti merkezi yönetim bütçesinden Ar-Ge faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla 14 milyar 307 milyon TL harcama gerçekleştirilmiştir (TÜİK, 2020a; SIPRI, 2020).

Grafik 3: Türkiye Merkezi Yönetim Bütçesinden Gerçekleştirilen Savunma Ar-Ge Harcamalarının Genel Ar-Ge Harcamaları İçindeki Payı, 2008-2020



Kaynak: TÜİK, 2020a

Grafik 3'te son 12 yılın merkezi yönetim bütçesinden yapılan Ar-Ge harcamaları ve savunma alanının bu pay içindeki yeri gösterilmiştir. TÜİK, merkezi yönetim bütçesinden Ar-Ge faaliyetlerine ayrılan payı 14 farklı başlıkta incelemektedir. Bu başlıklardan biri savunma alanıdır ve Grafik 3 incelendiğinde savunma alanına ayrılan Ar-Ge bütçesinin yıldan yıla farklılık gösterdiği ancak genel eğiliminin yukarı doğru olduğu görülmektedir. Savunma alanına yapılan Ar-Ge harcamalarının genel harcamalar içindeki oranı 2016'da %13,01, 2017'de %17,3, 2018'de %20, 2019'da %18,7 ve 2020 yılında %20,8 olarak tespit edilmiştir (TÜİK, 2020a). Savunma alanına ayrılan pay içinde kara, hava, ve deniz savunma alanlarında gerçekleştirilecek modernizasyon projeleri, mili ve yerli unsurlarla geliştirilen savunma araçları önemli yer tutmaktadır.

Türkiye Savunma Sanayii Başkanlığı, 2017-2021 Stratejik Planı dahilinde belli başlı hedeflerini şu şekilde sıralamıştır (T.C. Savunma Sanayii Başkanlığı, 2017: 11-75):

- Envanterdeki platformları milli olarak geliştirilecek ileri teknoloji ekipmanlarla modernize etmek
- Kara, hava ve deniz platformları güç ihtiyacının karşılanması için altyapı oluşturmak
- Savunma sanayiinde deniz araçları sektörünün yapılandırılmasında uzmanlaşmayı desteklemek
- Savaşın insansızlaşması ile ilgili gelişmeler yakından takip edilerek, kara, hava ve deniz alanlarında insansız ve otonom sistemlerin teknolojilerine sahip olmak.

2019-2023 Stratejik Planı'nda Savunma Sanayii Başkanlığı, milli ve yerli sanayi alt yapısını güçlendirme, yenilik ve tasarım faaliyetlerini destekleme amacıyla hareket ettiklerini belirtmektedir. Ayrıca Başkanlığın temel hedefi; yerli sanayi altyapısından en yüksek ölçüde faydalanmak ve ileri teknolojik yatırımlar başta olmak üzere Ar-Ge çalışmalarını desteklemek amacıyla ihtiyaç olunan silah, araç ve gerecin Türkiye'de üretiminin gerçekleştirilmesini sağlamaktır (T.C. Savunma Sanayii Başkanlığı, 2020: 11). “On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023” çerçevesinde 2018 yılında %65 olan savunma sanayi yerlilik oranının 2023 yılında %75'e çıkarılması hedeflenmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019: 99). Kalkınma planında ayrıca savunma sanayisindeki yerlilik ve millilik unsurlarının artırılması hedefi kapsamında dışa bağımlılığı asgari seviyeye indirecek projelerin hayata geçirileceği belirtilmektedir.

Türk Deniz Kuvvetlerinin temel amacı kapasite ve harekât kabiliyetini milli ve yerli unsurlarla arttırabilmektir. Bu amaç doğrultusunda ulusal savaş gemisi programı olan MİLGEM projesi ile 2011 yılında başlayan süreç günümüzde gemi yapımında milli unsurların artırılması hedefi ile 700'den fazla proje eliyle sürdürülmektedir. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı, sürdürülen çalışmalar arasından öne çıkanlar projeleri aşağıdaki gibi sıralamıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı SSB, 2020):

- Milli Gemi Projesi (MİLGEM)
- Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi Projesi (LHD)
- Amfibi Gemi Projesi (LST)
- Denizaltı Kurtarma Ana Gemi Projesi (MOSHIP)
- Yeni Tip Karakol Botu Projesi (YTKB)
- Yeni Tip Denizaltı Projesi (YTDP)
- Barbaros Sınıfı Fırkateyn Yarı Ömür Modernizasyonu Projesi
- Preveze Sınıfı Denizaltı Yarı Ömür Modernizasyonu Projesi

Savunma Sanayii Başkanlığından elde edilen veriler doğrultusunda, deniz araçları bağlamında millileşme hedefi ile yürütülen projeler arasından öne çıkanlar kısaca şu şekilde özetlenebilmektedir: *MİLGEM Projesi*; Türkiye'de ilk kez korvet tipi askeri geminin milli tasarım ile yapımını sağlamış ve bu kapsamda 4 adet gemi Deniz Kuvvetleri envanterine katılmıştır. *LHD Projesi*; Deniz Kuvvetlerinin harekât kabiliyetini arttıracak ve güç aktarımını sağlayacak çok maksatlı amfibi hücum gemisi projesidir. Bu kapsamda toplam 27,436 ton ağırlık ve 231 metre boyunda olan projenin ilk gemisi TCG Anadolu, Deniz Kuvvetleri bünyesindeki en büyük donanma aracı olarak hizmet verecektir. *LST Projesi*; amfibi harekât icra görevi, idari ve lojistik görev fonksiyonlarına destek, uluslararası barışı destekleme, doğal afet yardım görevi, insani yardım, tahliye harekâtı gibi görevleri yerine getirebilecek amfibi gemi projesidir. Bu kapsamda ilk gemi TCG-Bayraktar'ın inşası %70,68 yerli sanayi ile gerçekleştirilmiş ve proje devam devam

etmektedir. (ASELSAN, 2018: 2). *MOSHIP Projesi*; batan denizaltı mürettebatını en kısa sürede ve kayıp vermeden kurtarmayı amaçlayan ve ileri teknoloji ile donatılmış bir denizaltı kurtarma ana gemi projesidir. *Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemi Projesi* de yine milli ve yerli teknolojik unsurlarla geliştirilen ve denizlerde arama kurtarma faaliyetleri ile, yasa dışı faaliyetlerin önlenmesine yönelik görevler icra edebilecek askeri gemi inşa projelerinden birini temsil etmektedir.

YTKB ve YTDP Projeleri, yeni tip karakol botu ve denizaltı inşası gerçekleştirilmesi amacıyla yürütülmektedir. Bu kapsamda 16 adet karakol botu Deniz Kuvvetleri envanterine geçerken denizaltıların yapımı henüz tamamlanmamıştır. Bu projeler ile yerli savunma sanayiinin denizaltı ve karakol botu yapımında kabiliyet geliştirmesi sağlanmaktadır. Kıyıya yakın bölgelerin, liman ve üslerin, boğazların korunma ve denetiminde rol oynayacak karakol gemileri ise Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın önemli derecede fonksiyonel ihtiyacını karşılamıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı SSB, 2020). Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde mevcut bulunan Barbaros sınıfı Fırkateyn ve Preveze sınıfı denizaltıların yenilenmesini amaçlayan *Yarı Ömür Modernizasyonu Projeleri*, 4 adet fırkateyn ve denizaltının modernize edilmesi ve milli savaş sistemleri ile donatılmasını hedeflemektedir. Bu kapsamda 2023 yılında ilk gemilerin teslimi planlanırken dışa bağımlılığın azaltılması da ana hedefler arasındadır (M5 Dergi, 2021). Türk Deniz Kuvvetleri envanterinde bulunan gemilerin sayısından ziyade niteliği önem taşımaktadır bu nedenle modernizasyon projeleri Kuvvet harekât kabiliyetini doğrudan etkileyen unsurlar arasındadır. Örneğin 4 adet Barbaros sınıfı fırkateynlerin ortalama yaşı 23'tür ve 1997 yılında sınıfının ilk gemisi hizmete girmiştir. Yine Yarı Ömür Modernizasyon Projesi kapsamında yer alan Preveze sınıfı denizaltıların ortalama yaşı 25'tir ve sınıfının ilk gemisinin hizmete girişi 1994 yılıdır (Kaymal, 2017b). Dolayısıyla Kuvvet bünyesinde bulunan deniz araçlarından ve yardımcı gemilerden daha uzun süreli yararlanabilmek amacıyla modernizasyon projeleri kritik derecede önem arz etmektedir. Bu yenileme girişimlerinin ve askeri gemi inşa süreçlerinin ise azami düzeyde milli unsurlarla sağlanması milli savunma alanında daha bağımsız ve egemen olmayı da beraberinde getirmektedir. Bu bağımsızlık ve egemenlik ülke savunma ve güvenliğinin yanında ekonomi ve dış politika alanlarındaki hakimiyet ve etkinliğin de arttırılmasını sağlayacak önemli adımları barındırmaktadır.

2.3.1.5. Türk Deniz Kuvvetlerinin Güvenlik ve Savunma Açısından Önemi

Üç tarafı Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi ile çevrili Türkiye Cumhuriyeti'nin toprakları hem Asya hem de Avrupa kıtasında bulunmakta ve Karadeniz'i dünya sularına bağlayarak Güney'e tek giriş-çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bir yarımada ülkesi olan Türkiye, küresel öneme sahip iki önemli geçit olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına sahip olması nedeniyle de küresel stratejik geçiş konumunda bulunmaktadır. Sahip olduğu bu özgün coğrafi konumu dolayısıyla denizlerdeki hak ve menfaatlerini koruyabilmek ve bu alanlardan faydalanabilmek amacıyla deniz gücünü etkin ve verimli, uluslararası gelişmelere paralel olarak arttırmak ve geliştirmek durumundadır. Tüm

bunlara ek olarak sahip olduğu 2.949 km (%27) kara sınırı ve 7.816 km (%73) uzunluğundaki kıyı sınırı (Karaburun ve Karakuyu, 2015: 76) ülkenin denizlerdeki mevcudiyetini bir tercihten çok zorunluluğa dönüştürmektedir. Sahip olunan ülke coğrafi ve fiziki konumu buna ek olarak dünyanın 3/4 'ünün deniz ve okyanuslardan oluştuğu göz önüne alındığında bu uçsuz bucaksız alanlarda hareketi, etkinliği ve hakimiyeti sağlayacak gücün denizcilik gücü olduğu açıktır. Özellikle 21. yüzyıl başlarından itibaren; karada var olan kıt enerji kaynaklarının giderek azalması, deniz yollarının artan önemi, dünya ticaretindeki denizlerin payı, teknolojik gelişmelerin denizlerden faydalanmayı daha imkânli hale getirmesi gibi yaşanan gelişmeler Türkiye'nin deniz kabiliyet ve hakimiyetini ulusaldan küresele doğru bir hedefle yönlendirmesine sebep olmuştur. Ayrıca söz konusu hakimiyeti ulusal imkanlarla gerçekleştirerek bu alandaki dışa bağımlılığın en aza indirilmesi ve sahip olduğu deniz alanlarında mutlak hakimiyeti sağlarken uluslararası sularda mevcudiyetin sürdürülmesi de hedeflenmektedir. Denizlerdeki tüm bu hedeflerin gerçekleştirilmesinde en etkili araç ise Türk Deniz Kuvvetleri'dir.

Türkiye'nin denizlerdeki çıkar ve menfaatleri sahip olduğu coğrafi özelliklere ve küresel gelişmelere bağılı olarak artarken diğer taraftan özellikle Soğuk Savaş sonrasında değişen güvenlik ve tehdit algulamaları nedeniyle bu alanlarda oluşabilecek risk ve tehditlerin farklılaşması, savunma ve güvenlik açısından Türk Deniz Kuvvetleri'nin önemini de arttırmıştır. Birinci bölümde detaylı şekilde incelendiği üzere tarihsel olarak yaşanan gelişmeler; denizlerde hakimiyetini kaybetmeye başlayan devletlerin savaşlarda yenilgiye uğradığını, küresel gücünün zayıfladığını ve etkisini kaybettiğini göstermiştir. Deniz Kuvvetleri; devletlerin diplomatik, ekonomik, küresel politikalarının uygulanmasında en etkili askeri araçlardan birini oluşturmakta ve özellikle ulusal gücün önemli bir yansıması ve gücün temsili olarak karşımıza çıkmaktadır.

Denize mahsus tüm uygulama ve faaliyetleri kapsamlı şekilde içeren ve deniz alanlarıyla ilgili tüm sektörleri içine alan *denizcilik gücü* kavramının bir alt bileşeni deniz gücüdür. *Deniz gücü* askeri ve ticari boyutta deniz ilgi ve alakalarını içermektedir. Bu deniz gücünün nasıl kullanılacağını ise deniz stratejisi belirlemekte ve bu stratejinin önemli uygulama araçlarından birini *deniz kuvvetleri* oluşturmaktadır. Türk deniz stratejisinin uygulama aracı olan Türk Deniz Kuvvetleri, ulusal savunmanın ve uluslararası mevcudiyetin önemli bir parçasıdır. Türk denizlerinde oluşacak güvenlik sorunlarıyla başa çıkma ve deniz ötesi operasyonlarda varlık gösterme, uluslararası suların güvenlik durumunun korunmasına katkı sağlamak amacıyla faaliyetlerini yürütmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin ülke güvenlik, savunma ve kriz yönetimi konusunda kritik bir role sahip olduğunu yakın tarihte yaşanan 1963-64, 1967 Kıbrıs krizi ve 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı, 1987 Ege sorunu, 1996 Kardak Krizi gibi olaylarda görmek mümkündür (Akçadağ, 2015: 21).

Denizlerde büyük savaşların önümüzdeki 20-30 yıl gerçekleşme olasılığının önemli ölçüde azalacağı ön görülürken diğer taraftan geleneksel olmayan asimetrik tehditlerin varlığı artış

göstermektedir (Stubbs, 2005). Terörizm, insanî güvenlik, kaçakçılık, korsanlık vb. tehditlerin ortaya çıkması, deniz güvenliğinin önem kazanmasına ve ortaya çıkan hibrit tehditlere karşı hibrit çözümler aranmasına yol açmaktadır. Bu asimetrik ve karmaşık yapıyla mücadele yürütebilmek amacıyla Türk Deniz Kuvvetleri, çok yönlü politika ve stratejiler ile hareket etmektedir. 21. yüzyıl başından itibaren yeniden yapılanma, gelişme ve millileşme hedefleriyle ilerlemekte, NATO üyeliği kapsamında uluslararası hareketlere katkı sağlamakta, Birleşmiş Milletler (BM) ile ortak faaliyetler yürütmekte ve ulusal çıkarları doğrultusunda hem ülke denizlerinde hem de dünya denizlerinde varlık göstermektedir. Denizlerden gelecek olası askeri tehditlere karşı savaş ve caydırıcılık sorumluluklarını üstlenmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri; ülkenin savunması, menfaatlerinin gözetilip korunması amacıyla sahada faaliyet gösteren kilit aktörlerden biridir (Şahin, 2020: 45).

Deniz güvenliği; denizcilik ortamı, denizcilik bilimi ve teknolojisi, deniz ticareti ve ekonomisi, deniz hukuku ve halk sağlığı dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere farklı boyutlara sahip bir alanı oluşturmaktadır. Türk Deniz Kuvvetleri; bu bilinçle hareket etmekte ve terörizm, korsanlık, büyük ölçekli deniz kirliliği, düzensiz göç gibi deniz kaynaklı tehditlerle mücadele kapsamında harekât kabiliyetini geliştirerek uluslararası iş birlikleri ve uygulamalar ile deniz gücünü arttıran faaliyetler yürütmektedir. Bunlardan biri deniz güvenliği alanında eğitim, araştırma, geliştirme ve iş birliğinin oluşturulması amacıyla NATO'nun "Akıllı Savunma" girişimi kapsamında kurulan *Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi*'dir. Türk Deniz Kuvvetleri Güney Görev Grubu Komutanlığı komutasında *Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi (MARSEC COE "Multinational Maritime Security Centre of Excellence")*, Aksaz Deniz Üssü Marmaris'te 12 Kasım 2012 tarihinde resmi olarak hizmete açılmıştır (MARSEC COE, 2021a). Ulusal anlamda deniz güvenliğinin ancak bir bütün hükümet yaklaşımı ile sağlanabileceği düşüncesinden yola çıkılarak oluşturulan MARSEC COE, NATO deniz güvenliği alanında ortaklar ile iş birliğinin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Buna zemin hazırlayan NATO akıllı savunma girişimi ise 2011 yılında başlatılmıştır. Türkiye Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi Komutanlığı, 08 Haziran 2020 tarihinde NATO'ya akredite olan ikinci uluslararası askeri kuruluşu aynı zamanda NATO'nun 26'ncı Mükemmeliyet Merkezi'dir (T.C. MSB, 2021).

NATO'nun akıllı savunma girişimi kapsamında başlatılan MARSEC COE, ulusların deniz güvenliği alanında oluşturacakları iş birliği aracılığıyla daha az maliyetle ve ortak çözümlerle hareket edilmesini kolaylaştıracak önemli bir projedir. Denizlerdeki tehditler tek bir devletin çabalarıyla çözümlenecek nitelikte tek boyutlu olmamakla birlikte çözümü de uluslararası iş birlikleri gerektirmektedir. Türkiye bu konuda gerçekleştirdiği deniz güvenliği harekâtı ile NATO ile akredite olmuş ve diğer ülkelere liderlik edecek nitelik ve donanıma erişmiştir. Türk Deniz Kuvvetleri, NATO ittifakının savunma ve güvenliğine şu konularda katkı sağlamaktadır (MARSEC COE, 2021):

- Deniz güvenliği
- Kriz yönetimi
- İşbirliğine dayalı güvenlik: ortaklıklar, diyalog ve iş birliği yoluyla yardım
- Caydırıcılık ve toplu savunma

Türk Deniz Kuvvetleri, ülke savunma ve güvenliğinde kilit rol oynarken aynı zamanda deniz gücünde başlattığı millileşme hareketi ile bu alandaki bağımsızlığını arttırmakta aynı zamanda kazanım sağladığı tecrübelerini diğer devletlerle paylaşarak bu konuda öncü konuma sahip olmaktadır. Yüzyılın başında organize suçların deniz ulaşımını kullanması, denizden gerçekleştirilen ticaret hacminin önemli derece artış göstermesi, deniz tabanlarındaki rezervlerin kullanılması yönünde gelişen teknoloji Deniz Kuvvetleri'nin savunma ve güvenlik alanındaki rolünün artmasına neden olmuştur (Sancar, 2004: 396). Buna ek olarak Kuvvet, geleneksel olmayan tehditler ile mücadelede; kapasite, kabiliyet ve niteliğin artırılması yönünde hareketler, projeler ve araştırma-geliştirme çalışmaları da sürdürmektedir.

2.3.1.6. Türk Deniz Kuvvetleri'nin Dış Politika Açısından Önemi

Bir ülkenin dış politikası; uzun vadeli (yapısal) ve kısa vadeli (konjonktürel) faktörler tarafından belirlenmektedir (Oğuzlu, 2015: 223). Yapısal faktörler kısa sürede değişimi mümkün olmayan, uzun vadede etki yaratan unsurlardır. Örneğin coğrafi koşullar bu kapsamda değerlendirilebilmektedir. Erhan ve Embel (2015) çalışmasında yapısal faktörleri; ekonomik kalkınma, stratejik vizyon, iç politika gereksinimleri ve dış destek arayışı olarak kabul etmiştir. Kısa vadeli faktörler ise içinde bulunulan şartların etkisiyle oluşan genellikle dönemsel meydana gelen etkilere dir. Devletler tüm bu faktörlerin etkisinde ve sahip olduğu güçle orantılı olarak dış politikalarını yürütmektedir. Bu güç; devletin sahip olduğu askeri, ekonomik, coğrafi, siyasi vb. unsurların yer aldığı çoklu bir yapıdır. Bu yapı farklı bileşenlerden meydana gelmekte ve en etkili bileşenlerinden birini askeri kapasite oluşturmaktadır (Pınar, 2018: 2348).

Özellikle realist paradigmanın güç tanımında ilk sırada yer alan askeri güç, devletin sahip olduğu asker sayısı, askeri donanım ve teçhizat, yapı ve araçlarından meydana gelmektedir. Askeri güç; kara, hava, deniz kuvvetlerinin bir araya gelmesinden oluşmakta ve birbirlerini tamamlamaktadır. Devletlerin küresel sistemde söz sahibi olmaları ve diğer devletlerle dış ilişkilerini kendi çıkarları doğrultusunda yönlendirebilmeleri sahip oldukları milli güç unsurlarıyla orantılıdır. Deniz Kuvvetleri ise içinde bulunduğumuz yüzyılda bu gücün önemli bir bileşenini oluşturmaktadır. Ülkelerin deniz hak ve menfaatlerinin korunması, güvenliği tehdit eden risklerin kara ülkesinin uzağında bertaraf edilmesi, deniz aşırı güç aktarımı gibi askeri görevleri icra eden Deniz Kuvvetleri'nin aynı zamanda diğer devletlerle ilişkilerde donanma gücünü tehdit veya

güvence aracı olarak kullanması dış politika yapım sürecinde güç arttırıcı bir etki yaratmaktadır (Kozanhan, 2019: 26).

Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı Deniz Kuvvetleri bir taraftan dış politikada karar vericilere bilgi akışı sağlarken diğer taraftan barış ve savaş zamanlarında üstlendiği misyon ve sahip olduğu kapasite ile diplomatik görevini yerine getirmektedir (Şahin, 2020: 45- 46). Deniz kuvvetleri, hava ve kara kuvvetlerine oranla daha fazla diplomatik görevde kullanılabilir. Çünkü doğası gereği açık denizlerde hareket edebilmekte, yabancı liman ziyareti gerçekleştirebilmekte ve devletin gücünü ihtişamlı donanma görüntüsüyle birleştirerek etki bırakabilmektedir (Kozanhan, 2019: 29). Türk Deniz Kuvvetleri, fiili bir müdahale yapmadan da diğer devletler üzerinde baskı oluşturabilmesi dolayısıyla savaş zamanı dışında da işlevseldir (Kulaç, 2006: 19). Özellikle kriz yönetiminde oynadığı rol ile silahlı kuvvetler içinde ülkenin politik menfaatlerinin gözetilmesine fonksiyonel katkı sağlamaktadır. Ekim 2015 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesine dahil olan Bayraktar isimli amfibi geminin denize indirilme töreninde konuşan Cumhurbaşkanı Erdoğan: "...Askerî güçle desteklenmeyen diplomasi, sizi yolda bırakır." sözleriyle Türk Deniz Kuvvetleri'nin diplomatik görevine vurgu yapmıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2015).

Deniz gücünün giderek daha önemli hale geldiği 21. yüzyılda, küresel gelişmelere uygun teknolojik alt yapıya sahip Türk Deniz Kuvvetleri; sancak/varlık gösterme, deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetleri, NATO bünyesinde iş birliği faaliyetleri, terörizm ve kitle imha silahlarının yasadışı yollarla yayılmasına engel olmak amacıyla keşif/karakol görevleri, denizde durumsal farkındalık ve deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla gerçekleştirilen faaliyetler ve insani yardım faaliyetleri olmak üzere barış zamanında çeşitli amaçlar doğrultusunda faaliyetler sürdürmekte ve görevler icra etmektedir (T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021b). Tüm bu sürdürülen uygulamalar, Türk Deniz Kuvvetleri'nin savaş dışı dönemlerde de ülke çıkar ve menfaatleri doğrultusunda hareket ettiğini ve diğer ülkeler üzerinde etki bırakarak diplomatik ilişkileri şekillendirdiğini göstermektedir.

Donanma gücü; ister milli imkanlar ile isterse satın alma yoluyla edinilsin her koşulda maddi kaynaklar doğrultusunda belirlenmekte ve bir devletin aynı zamanda ekonomik büyüklüğünü yansıtmaktadır. Bu nedenle karşı taraf üzerinde caydırıcı etki yaratması doğal bir sonuçtur. Bu sonuç ise donanma gücünün ulusal gücün bir yansıması olarak kabul edilmesini, etki bırakmasını, diplomatik ve siyasi bir araç olmasını da beraberinde getirmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri, geleneksel rollerine ek olarak küresel gelişmelerle birlikte ortaya çıkan; deniz ulaştırmasının kontrolü ve korunması, mülteci kontrolü, insani yardım, arama-kurtarma çalışmaları, deniz haydutluğu, terör ve kaçakçılıkla mücadele gibi yeni rol ve görevler üstlenmektedir. Etkileyici görüntüleri ile donanmalar, hükümetler ve kamuoyu üzerinde etki ve baskı oluşturmaları dolayısıyla alınacak kararların yönünü belirleme potansiyeline sahip olması ve buna ek olarak bir devletin prestij kaynaklarından birini oluşturması nedeniyle önem taşımaktadır.

2.3.1.7. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 21. Yüzyıl Deniz Stratejisi

Denizci olmak ve deniz stratejisine sahip olmak belirli bir coğrafya gerektirmektedir (Kurth, 2007: 587). Üç tarafı denizlerle çevrili, İstanbul ve Çanakkale gibi önemli boğazları, 7.816 km uzunluğundaki kıyı sınırı (Karaburun ve Karakuyu, 2015: 76) ile Türkiye; Avrupa'yı Orta Doğu'ya bağlayan Karadeniz'i Akdeniz'le birleştiren bir köprü, merkez ve deniz ülkesidir. Böyle bir coğrafyada denizi ihmal ederek bir düzen oluşturmak ve ayakta kalabilmek mümkün gözükmemektedir. Dünya üzerindeki önemli stratejik noktalardan birini temsil etmesi nedeniyle Türkiye, coğrafi konumunun politikaya yansımalarını milli çıkarları doğrultusunda yönlendiren bu konumun ayrıcalığını kullanabilen stratejiler izlemek durumundadır.

Çalışmanın birinci bölümünde üzerinde durulan denizlerin devletlere sağladığı avantajlar dikkate alındığında yarımada özelliğini taşıyan Türkiye, bu avantajları doğru politikalarla birleştirerek küresel siyasetteki yerini daha etkin ve güçlü hale getirebilecektir. Türkiye sahip olduğu nüfusu, coğrafyası, askeri gücü, farklı kültürlerle ev sahipliği yapması, Asya ile Avrupa'nın kesişim noktasında yer alması, Balkanlar ile Kafkasya'nın ortasında bulunması, birçok kültüre ev sahipliği yapmış ve yapıyor olması gibi nedenlerle stratejik öneme sahiptir. Bu kritik özelliklere haiz bir devletin tüm bu nedenlerden ötürü maruz kaldığı bazı risk ve tehditler de mevcuttur. Bu risk ve tehditlerle mücadele edebilmek ise yüksek askeri kapasite ve özel konumun bir gerekliliği olarak yüksek deniz gücü gerektirmektedir. Coğrafyaya dayalı bir siyaseti tanımlayan jeopolitik kavramı (Lacoste, 2008: 18), coğrafyanın politikaya etkisini ifade etmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin sahip olduğu denizleri, kıyıları, boğazları ve dünya üzerindeki konumu ülke iç ve dış siyasetinde sürekli surette etkili olmuştur. Bu jeopolitik önem bağlamında Türkiye'nin Deniz Kuvvetleri ülkenin askeri, ekonomik, diplomatik gücünün vazgeçilmez bir parçasını temsil etmektedir.

Türk Deniz Kuvvetleri hem ticari hem de askeri amaçlarla denizlere güvenilir erişimi sağlayan denizcilik yetenekleri ve stratejisinin bir uygulayıcısı olarak ülke menfaatlerinin korunmasında etkin rol oynamaktadır. Denizlerin giderek devletlerin potansiyel çıkar alanları olarak gördüğü ve uğruna mücadele verdikleri alanlara dönüşmesi, deniz kuvvetlerinin ülke dış politikasında daha merkezi bir rol üstlenmesini de beraberinde getirmiştir. 2000'li yılların başından itibaren Türk Deniz Kuvvetleri'nin belirlemiş olduğu "*açık denizlere doğru*" stratejisi (Özgen, 2017a: 168), günümüzde kuvvetin maddi temelini ve gücünü oluşturan donanmanın kapasite ve yeteneklerinin geliştirilmesiyle kararlı bir şekilde sürdürülmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri, gerçekleştirdiği uygulamalar, izlediği strateji ve sahip olduğu hedef ve değerleri ile Türk denizcilik gücünün vazgeçilmez temel unsurunu oluşturmaktadır. Türk Deniz Kuvvetleri'nin barış zamanında yürüttüğü dostane, işbirlikçi ve önleyici diplomatik faaliyetler sırasıyla deniz ekonomisinin gelişmesine, deniz kaynaklarının ve mavi vatanın korunmasına katkıda bulunmaktadır.

Özellikle 11 Eylül 2001 tarihi sonrası değişen küresel güvenlik ortamında farklılaşan tehdit algılamaları, 21. yüzyılın getirdiği ekonomik düzen, gelişen teknoloji ve ABD dışında ortaya çıkan ekonomik güçler, devletlerin bu yeni dünya düzeninde ulusal stratejilerini güncellemelerini beraberinde getirmiştir. Yasadışı göç ve organize suçların denizler üzerinden daha fazla faaliyet göstermesi, deniz ulaştırmasının ve deniz ticaretinin güvenlik riskiyle karşı karşıya kalmasına sebep olmuş ve bu durum denizler üzerinde yeni iş birlikleri, ortaklıklar oluşturulmasını sağlamıştır. Diğer taraftan gelişen teknolojiyle birlikte deniz doğal kaynaklarından yararlanma düzeyinin artması da yeni düşmanlar yaratmış, farklı çatışma konularını gündeme getirmiştir. Tüm bu gelişmeler sonucunda Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı; caydırma, iş birliği, güç gösterisi amacıyla insani yardım, müttefik ülke ziyaretleri, ortak uluslararası tatbikatlar, projeler ve uygulamalar yürütmektedir. Kuvvetin denizlerdeki yansıması olan Türk Donanması'nın milli unsurlarla ileri teknolojiyle oluşturulması da denizlerde yürütülen bağımsız deniz stratejinin bir parçasını oluşturmaktadır. T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2021c), 21. yüzyıl deniz stratejisini şu ilke ve önceliklere dayandırmaktadır: “*Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız 21'inci yüzyılın karmaşık güvenlik ortamında ülkesini ve milli çıkarlarını açık denizlerden itibaren koruyabilecek şekilde her türlü göreve hazır bulunmaktadır.*” Bu kapsamda Kuvvet Komutanlığı, gerçekleştirilen modernizasyon projeleri, savunulan mavi vatan sınırları, donanmanın ileri teknolojik alt yapı ve milli unsurlarla geliştirilmesi hedefi ile ülke güvenlik ve refahının sağlanmasındaki görev ve sorumluluklarının bilincinde bir strateji izlemektedir.

Kaynakları değerlendirme sanatı olan strateji kavramının denizlere özgü kaynakların değerlendirilmesi ve etkin şekilde bir araya getirilerek fayda sağlanmasını temsil eden deniz boyutu, diğer alanlara kıyasla daha kompleks ve çok boyutlu bir stratejiyi temsil etmektedir. Çünkü denizlerde ekonomik, askeri, siyasi risk, tehdit ve çıkarlar iç içe geçmiş durumdadır. Dolayısıyla denizlerde izlenecek stratejilerin belirlenmesi de daha kompleks bir bakış açısı gerektirmektedir. Türkiye'nin deniz yetki alanlarını ifade etmek ve bu alanlardaki egemenliğini belirtmek amacıyla kullanılan “Mavi Vatan” kavramının Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından sıkça vurgulanması ve “*Mavi Vatandan Açık Denizlere*” ilkesi, sahip olduğu deniz stratejisini yansıtmaktadır.

Türk Donanması; esnek ve uzun süreli harekât kabiliyeti, caydırıcı gücü, açık denizlerde varlığını sürdürebilmesi gibi özellikleri ile Türk Dış Politikasında en sık kullanılan enstrümanlarından biri haline gelmiştir (Koca, 2019: 40). Türk Deniz Kuvvetleri; gelişmiş teknolojik ve milli sanayii alt yapısı, nitelikli insan gücü, ileri harekât kabiliyeti ile denizlerdeki ulusal hak ve menfaatlerin korunmasını amaçlamaktadır. Bu amaç ve hedefler doğrultusunda hareket eden Kuvvet, denizlere hâkim olmayı ve mavi vatanda tam bağımsızlık ve egemenliği özümsemiştir. Buna ek olarak savaş ve barış zamanında stratejik noktalarda bulunarak tehdit ve riskleri ana vatandan uzak mesafede yok etme potansiyelini barındırmaktadır. Türk Deniz Kuvvetleri, açık deniz donanması olma hedefiyle hareket etmekte ve bu kapsamda varlık ve bayrak

gösterme faaliyetlerini arttırmakta, açık denizlerde uzun süreli kalma yeteneğini geliştirmektedir (Özgen, 2017a: 179).

2.3.2. Türk Donanması'nın Savaş Dışı Kullanımı

Soğuk Savaşın sona ermesiyle birlikte geleneksel tehditler yerini asimetric tehditlere bırakmış ve sıcak çatışmaların yaşanmadığı ancak güvensizlik durumunun arttığı küresel bir ortam meydana gelmiştir. İki kutuplu dünya düzeninin ortadan kalkması Türkiye'nin dış politikada daha bağımsız ve geniş alanda hareket etmesini sağlarken Türk Deniz Kuvvetleri de uluslararası faaliyetler ve diğer devletlerle iş birliği içinde harekât ve tatbikatlar alanını genişletmiştir. 2000'li yılların başında hız kazanan modernizasyon projeleri, çalışmanın *Milli ve Yerli Unsurlarla Gerçekleştirilen Projeler* başlığı altında detaylandırılmıştır. Bu başlıkta ise Türk Donanma Gücü'nün savaş dışı gerçekleştirdiği faaliyet ve tatbikatlar incelenmiştir.

Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan bu yana gerçek bir çatışma içinde görev icra etmeyen Türk Deniz Kuvvetleri, 21. yüzyılın çok yönlü ve değişken yapısı içinde gelişmelere uyum sağlayarak nitelik ve niceliksel kapasitesini arttırmak üzere çeşitli faaliyet ve uygulamalar gerçekleştirmektedir (Tarakçı, 2009: 484). Türk Deniz Stratejisi'nin ana uygulayıcısı olan Türk Deniz Kuvvetleri'nin Temmuz, 2021 itibarıyla sürdürdüğü harekâtlar ve uluslararası faaliyetler Tablo 11'de gösterilmiştir. NATO ve BM bünyesinde oluşturulan daimî görev grupları ile Türkiye'nin öncülük ederek oluşturduğu görev grupları, farklı amaçlarla kuvvet kabiliyetini sınavarak geliştirmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin coğrafya, aktörler ve koşullar tarafından belirlenen harekât alanı; ulusal güç, askeri kapasite, milli stratejiler tarafından şekillenmekte ve uluslararası konjonktür tarafından önemli derecede etkilenmektedir. Ortaya çıkan küresel gelişmeler barış zamanında gerçekleştirilen harekât ve tatbikatların içeriğini, amacını, hedefini, konumunu etkilemektedir. Örneğin; 2000'li yılların başlarında Akdeniz'de hidrokarbon kaynaklarının keşfedilmesi sonucu bölge farklı devletlerin ilgi odağı haline gelmiştir. Bu gelişmelere paralel olarak 1 Nisan 2006'da Türkiye'nin kendi inisiyatifiyle Akdeniz Kalkanı Harekâtı'nı (AKH) başlatması ise Türk Deniz Kuvvetleri'nin küresel gelişmelere hızla adaptasyonu, Türk Dış Politikasının desteklenmesi, milli çıkar ve menfaatlerin ilk derecede korunması gibi çok boyutlu görev icrasına örnek oluşturmaktadır. Ayrıca bu girişim, dünyada doğrudan enerji güvenliğine yönelik gerçekleştirilen ilk deniz güvenlik harekâtı olma özelliğinin (Özgen, 2013: 111) yanında Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki milli çıkar ve menfaatlerinin korunmasında kararlı olduğunu tüm dünyaya göstermesi bağlamında da önemli bir örnektir.

Tablo 11: Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarafından İcra Edilen Harekâtlar, Temmuz 2021

Adı	Amacı, Görevleri
Türk Deniz Görev Grubu	Açık denizlerde görev icra etmek için oluşturulmuştur. Açık deniz stratejisinin uygulayıcısı olarak ilk görevini 2010 yılında Akdeniz ve Adriyatik Denizi'nde icra etmiştir. 2019 tarihinden itibaren Akdeniz Kalkanı Harekâtı, NATO Deniz Muhafızı Harekâtına destek vermek ve Orta Akdeniz'de sancak/varlık göstermek amacıyla belli periyotlarla görev icra etmektedir.
Birleşik Görev Kuvveti-151	2009 yılında 34 üyesi olan Birleşik Deniz Kuvvetleri (Combined Maritime Forces) emrinde açık denizlerdeki yasadışı faaliyetlerle mücadele kapsamında oluşturulmuştur. Türk Deniz Kuvvetleri, BM Güvenlik Konseyi kararları çerçevesinde deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında oluşturduğu Birleşik Görev Kuvveti ile Aden Körfezi, Arap Denizi, Hint Okyanusu ve ilgili diğer bölgelerde küresel barışa katkı sağlamaktadır.
NATO Daimî Görev Grupları	NATO'nun Kuzey ve Güney kanadında görev yapmak üzere 2 ayrı görev grubu oluşturulmuştur. Oluşturulan bu görev grupları NATO ile ortak faaliyetler yürüterek tecrübe ve deneyim aktarımı sağlamak ve deniz güvenliğinin sağlanmasında iş birliği gerçekleştirmektedir. NATO'nun denizlerdeki icraatlarına hem platform sayısı hem de en uzun destek sağlama süresiyle diğer üye ülkelere kıyasla Türkiye ilk sırada katkı sağlamaktadır.
NATO Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi (MARSEC COE)	Türk Deniz Kuvvetleri'ne bağlı Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi 2012 yılında kurulmuştur. NATO'nun "Akıllı Savunma" girişimi kapsamında kurulan bu birlik deniz güvenliği, kriz yönetimi, iş birliğine dayalı güvenlik: ortaklıklar, diyalog ve iş birliği yoluyla yardım, caydırıcılık ve toplu savunma alanlarında NATO ittifakının savunma ve güvenliğine katkı sağlamaktadır. 08 Haziran 2020 tarihinde NATO'ya akredite olan Türkiye Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi Komutanlığı, Türk Deniz Kuvvetleri'nin diğer ülkelere liderlik edecek nitelik ve donanımında olduğunun tescillenmesidir.
Deniz Muhafızı Harekâtı	2001 yılında NATO'nun 5. maddesi çerçevesinde terörle mücadele kapsamında Akdeniz'de yürütülmeye başlanan "Etkin Çaba Harekâtı"nın ismi 03 Kasım 2016 tarihinde "Deniz Muhafızı Harekâtı" olarak değiştirilmiş ve harekât 5. maddeden çıkarılarak deniz güvenliği harekâtları kapsamına alınmıştır. Akdeniz'de icra edilen ve deniz güvenliğini sağlamaya yönelik olan harekâta mevcut NATO üyeleri içinde en fazla katkısı Türkiye sunmaktadır.
UNIFIL Deniz Harekâtı	BM Güvenlik Konseyi'nin Lübnan'da barışın tesisi için uluslararası bir güvenlik gücü oluşturulması kararına istinaden kurulan UNIFIL Deniz Görev Kuvvetine, Türk Deniz Kuvvetleri bir fırkateyn ile katkı sağlamaktadır ve bu karar kapsamında harekât unsurlarının Mersin Limanı'nın kullanılmasına izin verilmiştir.
Afganistan Uluslararası Güvenlik Yardım Kuvveti	2001 yılında BM Güvenlik Konseyi kararı ile Afgan yönetimini desteklemek, Afgan Milli Savunma ve Güvenlik Kuvvetleri'ne askeri eğitim konusunda destek vermek, halkın güvenliğine katkı sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. 2014 yılı itibarıyla son bulan Uluslararası Güvenlik Yardım Kuvveti görevi BM Güvenlik Konseyi tarafından 2015'te başlatılan "Kararlı Destek Misyonu (KDM)" çerçevesinde devam etmektedir. Türkiye, KDM kapsamında askeri personel ile Afganistan güvenliği ve istikrarına katkı sağlamaktadır.
Karadeniz Uyumu Harekâtı	Milli inisiyatifle Mart 2004'te Türk Deniz Kuvvetleri tarafından Karadeniz deniz sahasında olası risk ve tehditlerin caydırılmasını sağlamak, varlık ve kararlılık göstermek amacıyla başlatılmıştır. Karadeniz'e sahildevletler bu harekâta davet edilmiş ve Rusya, Ukrayna, Romanya harekâta katılım sağlamıştır. Karadeniz'de yasadışı faaliyetleri önlemek amacıyla sürdürülmektedir.
Akdeniz Kalkanı Harekâtı	Milli inisiyatifle 01 Nisan 2006 tarihinde Doğu Akdeniz'de güvenliğin sağlanması, milli hak ve çıkarların korunması amacıyla başlatılan harekâttır. Bölge dışı aktörlerin bölgede faaliyetlerini arttırması sebebiyle kapsamı genişleyerek devam etmektedir. Türkiye'nin Doğu Akdeniz yetki alanında gerçekleştirdiği petrol arama ve sondaj faaliyetlerinin güvenliği ve korunması da yine bu kapsamda Deniz Kuvvetleri tarafından sağlanmaktadır.

Kaynak: Özgen, 2017a: 168; T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2021a; T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021b; Combined Maritime Forces (CMF), 2021; MARSEC COE, 2021a; T.C. MSB Genelkurmay Başkanlığı, 2021.

Soğuk Savaş sonrası değişen küresel güvenlik risk ve tehditleri, devletlerin milli savunma ve dış politikalarının şekillenmesine, denizlerin 21. yüzyılda giderek artan önemi ise deniz kuvvetlerinin daha aktif ve etkin hale gelmesine sebep olmuştur. Bu kapsamda sıcak bir çatışma

içine girmeyen Türk Deniz Kuvvetleri, kapasite ve harekât yeteneğini geliştirebilmek, deniz yetki alanlarındaki hak ve menfaatlerini koruyabilmek, dış politikada deniz gücünden azami düzeyde faydalanabilmek amacıyla çeşitli uluslararası faaliyetler ve tatbikatlar gerçekleştirmektedir. Bu kapsamda devam eden faaliyetler Tablo 11’de sıralanmış ve kısaca açıklanmıştır. Buna ek olarak Türk Deniz Kuvvetleri, hem kuvvetin farklı yetenek ve kabiliyetlerinin geliştirilmesi hem de NATO üyesi ülkelerle iş birliğinin geliştirilmesi amacıyla tatbikatlar icra etmektedir.

2019 yılında Mavi Vatan Taktik Tatbikatı; Karadeniz, Ege ve Akdeniz’de eş zamanlı olarak ve Deniz Kurdu-2019 Tatbikatı, kuvvetin sahip olduğu deniz araçlarının savaşa hazırlık seviyesini arttırmak amacıyla düzenlenmiştir (T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021c). Aynı yıl içinde yine Doğu Akdeniz-2019 Davet Tatbikatı çok uluslu katılımı ortak kabiliyet kazanabilmek amacıyla Doğu Akdeniz’de düzenlenmiştir. Ayrıca 2020 yılında yedincisi düzenlenen ve 6 ülkenin katılımıyla gerçekleşen Mavi Balina-2020 Davet Tatbikatı, Türkiye ev sahipliğinde düzenlenmiştir (SS Dergilik, 2020). Son olarak Nusret-2021 Mayın Harbi Davet Tatbikatı, Doğu Akdeniz-2021 Davet Tatbikatı, Kurtaran-2021 Denizaltı Arama Kurtarma Tatbikatları gerçekleştirilmiştir (T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021c). Kısaca üzerinde durulan ve özetlenen Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve ona bağlı donanma araçlarıyla icra edilen harekât ve tatbikatlar genel olarak yerli ve milli silah sistemlerinin ve deniz araçlarının sınanması, harbe hazırlık seviyesinin artırılması, diğer ülkelerle ortak çalışma tecrübesinin edinilmesi, kuvvetin kabiliyetlerinin sınanması, kuvvetin sahip olduğu gücün dünyaya gösterilmesi gibi çok boyutlu amaçlara hizmet etmektedir. Tüm bu uygulamalar Türk donanma gücünün barış zamanında da kullanım alanının ne kadar geniş olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.

2.4. 21. Yüzyıl Türk Deniz Gücü’nün Ekonomik Boyutu

Dünya ekonomisinin “mavi arteri” olarak bilinen denizler, küresel ticaretin merkez alanlarını oluşturmaktadır. İnsanlık; ticaret, ulaşım, enerji, gıda, turizm, rekreasyon ve diğer birçok mal ve hizmet için okyanus ve denizlere bağımlı iken aynı zamanda bu alanlar üzerinde yarattığı baskı nedeniyle oluşan zararın etkilerini azaltmak, daha uzun ve sürdürülebilir kullanım sağlayabilmek için yatırım yapmaktadır. Devletlerin denizlerden elde ettiği faydanın çok boyutlu yapısı ve bu alanlarda sağlanacak üstünlüğün ulusal gücü arttıran etkisi göz önüne alındığında deniz gücüne gerçekleştirilecek yatırımların ne derece önemli olduğu da izlenmektedir. Çalışmanın bu bölümünde Türkiye’nin sahip olduğu mevcut ticari deniz gücü altı ana başlıkta ele alınmıştır.

2.4.1. Denizyolu Taşımacılığının Ülke Ekonomisindeki Yeri

21. yüzyıl dinamiklerinin temelinde küreselleşme ve ileri teknoloji yer almaktadır. Dolayısıyla bu dönem bağlamında gerçekleştirilecek alan incelemeleri bu iki temel dinamikten etkilenmektedir. Bu iki temel dinamiğin en fazla etkisinde kalan alan ise devletlerin ulusal

güçlerinin en önemli bileşenlerinden biri olan ekonomidir. Küreselleşmenin etkisiyle birbirine bağımlı hale gelen ekonomiler için uluslararası ticaret ulusal ekonominin itici gücü haline gelmiştir (Saimul ve Drmawan, 2020: 415). İthalat ve ihracat farklı üretim sektöründe ekonomik faaliyetleri arttığından dış ticaret, bir ülkenin ekonomik büyümesinde pozitif etki yaratmaktadır. Bu gelişmeler kapsamında uluslararası ticaretin yüksek seviyeye çıktığı ve devletlerin ekonomileri arasında küreselleşmenin etkisiyle karşılıklı etkileşimin üst düzeyde olduğu dikkate alındığında dış ticaretin ülke ekonomileri için vazgeçilmez olduğu görülmektedir. Buna bağlı olarak mal ve hizmetlerde sınır ötesi işlem hacminin ve çeşitliliğinin giderek artmasıyla bu mal ve hizmetlerin taşınmasında kullanılan ulaştırma yollarının da öneminin artması kaçınılmaz bir sonuçtur. Kapsamlı ve verimli bir ulaşım sistemi, mal ve hizmetlerin yerel ve uluslararası pazarlara rekabetçi fiyatlarla ulaşmasını sağladığından ulusal ekonomileri pozitif yönde etkilemektedir (Özer vd., 2020: 1). Ulaştırma sistemleri ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki ekonomistler için her zaman odak nokta olmuştur (Brunel, 2005: 2).

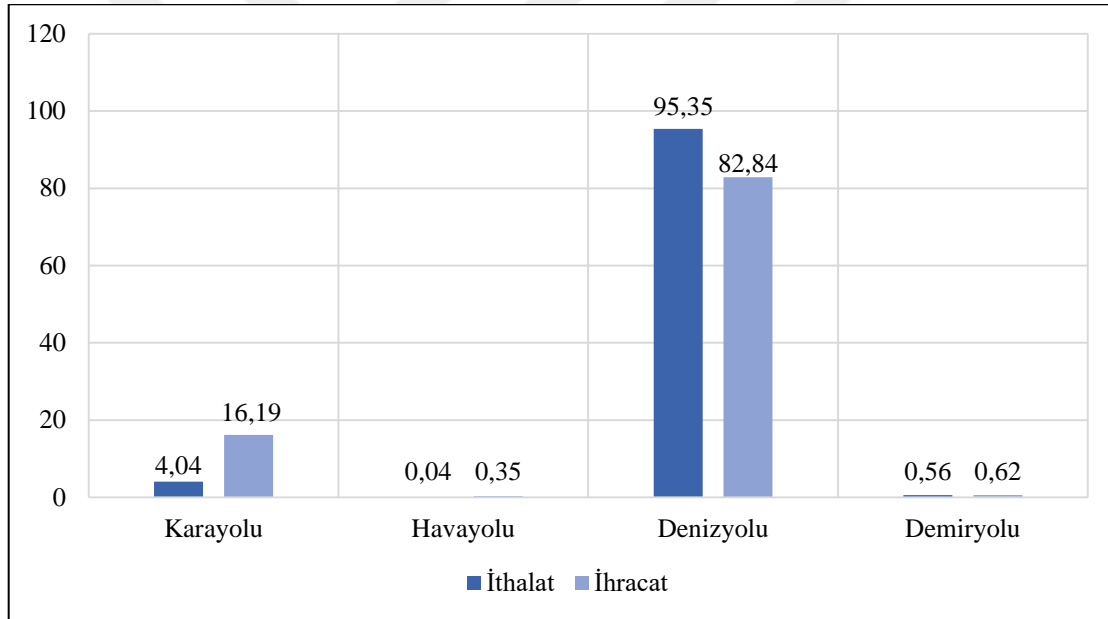
Deniz yolunun diğer taşıma yollarına kıyasla daha büyük hacimli yükleri, daha güvenilir ve düşük maliyetle taşıma imkanına sahip olması, küresel ticaretin büyük oranda deniz yoluyla gerçekleştirilmesi sonucunu ortaya çıkarmaktadır (Tarı ve İnce, 2019: 2). UNCTAD Deniz Yolu Taşımacılığı Raporu'nda dünya mal ticaretinin beşte dördünden fazlasının deniz yoluyla taşındığı dolayısıyla deniz taşımacılığının küresel ticaretin ana unsuru olduğu vurgulanmaktadır (UNCTAD, 2019: 4). Buna ek olarak denizyolu taşımacılığının havayoluna göre 15-20 kat, karayoluna göre 7-10 kat ve demiryoluna göre yaklaşık 3-4 kat daha az maliyetli olduğu bilinmektedir (Ateş vd., 2010: 84).

Türkiye konum itibarıyla, Doğu ile Batı'nın kesişim noktasında, hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadası'na, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya ve Avrupa'ya geçişin tam ortasında yer almaktadır (Ateş vd., 2010: 91). Bu sahip olduğu stratejik konum aynı zamanda küresel ticaret yolları üzerinde yer almasını, özellikle de sahip olduğu İstanbul ve Çanakkale Boğazı'yla deniz yolu taşımacılığında kritik öneme sahip olmasını beraberinde getirmiştir. Buna ek olarak 2000'li yılların başından itibaren çevre coğrafyada yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmeler, Türkiye'nin bölgesel ve küresel rolüne güç katmıştır. Türkiye'nin sahip olduğu bu özgün coğrafi konumdan ekonomik bağlamda üst düzeyde fayda sağlayabilmesi ulaşım altyapısının geliştirilmesi ile daha mümkün hale gelmektedir. Son 10 yıllık periyotta Türkiye'nin dış ticaretinde hem değer bazında hem de ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada karayolu taşımacılığı yer alırken onu sırasıyla havayolu ve demiryolu izlemektedir. (UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu, 2020: 5). Küresel ticarete son 10 yılın verileri incelendiğinde 2020 yılında ciddi bir düşüşün olduğu görülmektedir. Bu durumun nedeni ise 2019'un sonlarında Çin'de ortaya çıkan ve 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan ve küresel toplumu derinden etkileyen pandemi krizidir. Ortaya çıkan bu küresel salgın, dünyadaki hemen hemen tüm sektörlerde üretim aksaklıklarının yaşanmasına, uluslararası tedarik zincirlerinin bozulmasına neden olmuş ve dünya

ticaret hacminin daralmasına ve ekonomik büyüme oranlarında önemli derecede düşüş yaşanmasına sebep olmuştur. Dolayısıyla dünya ticaretinin 2020 verileri incelenirken bu yaşanan küresel krizin göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Denizyolu taşımacılığı hem uluslararası hem de ulusal ekonomiler için son derece önemli bir ulaşım modunu oluşturmaktadır (İMEAK, 2020: 67). Grafik 4'te Türkiye'nin 2020 yılı (3.çeyrek) ithalat ve ihracatında kullandığı taşıma türlerinin ağırlık bazında yüzdesel payı gösterilmiştir. Grafiğe bakıldığında en yüksek paya hem ithalatta hem de ihracatta denizyolunun sahip olduğu ve bu payın diğer taşıma yolları ile ikame edilemeyecek kadar büyük bir oranı temsil ettiği görülmektedir. Türkiye dış ticarete konu olan ithalatının %95,35'ini ve ihracatının %82,84'ünü denizyolu ile gerçekleştirmektedir.

Grafik 4: Türkiye İthalat ve İhracatında Taşıma Türlerinin Yüzdesel Payları (Ağırlık Bazında)



Kaynak: UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu, 2020

Grafik 4 incelendiğinde Türkiye'nin toplam dış ticaret hacminde denizyolu taşımacılığının vazgeçilmez bir unsur olduğu açıkça görülmektedir. Türkiye'de liberal politikaların uygulanmaya başlamasıyla birlikte (1980'li yıllar) dış ticaret daha fazla önem kazanmıştır. Serbest piyasa ekonomisinin en önemli bileşenlerinden biri olan serbest rekabet ortamı, üretilen malların birim maliyetlerini en aza düşürülmesini gerektirmekte, bu ise malların birim maliyetini etkileyen faktörlerden biri olan taşımacılık faktörünü ön plana çıkarmaktadır. Diğer taşıma yollarına kıyasla birim maliyeti bazında en ucuz taşıma türü olan denizyolu taşımacılığı bu nedenle küresel ticarete en fazla tercih edilen taşıma yolu olarak karşımıza çıkmaktadır (Kol, 2010: 42).

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili ve özel coğrafi konumunun verdiği avantajı kullanarak hem ithalatı hem de ihracatında deniz yolunu ilk sırada tercih etmektedir. Grafik 4, ağırlık bazında taşıma türlerinin tercih oranlarını göstermektedir. UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu'na göre (2020: 40) değer bazında Türkiye'nin taşıma türlerinin yüzdesel oranlarına bakıldığında ise denizyolunun ithalatta %58,10 ihracatta ise %59, 86 oranında kullanılarak yine diğer türlere oranla en çok tercih edilen taşıma yolu olduğu görülmektedir. Ancak bu hesaplamada boru hattı, posta ile yapılan taşımalar gibi taşıma türleri dikkate alınmamıştır. T.C Ticaret Bakanlığı'nın (2021) Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret Raporu'nda; karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolunun yanında dış ticarete değer bazında kullanılan taşıma yollarına diğer başlığı altında boru hattı, posta, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçlar dahil edilmiştir. 4 kaleme ayrılan dış ticarete 2020 yılında değer bazında kullanılan taşıma yollarında yine ilk sırada ithalatta %57,3 ihracatta %59,5 ile denizyolu yer almaktadır. Denizyolu taşımacılığı genel olarak büyük hacimli ve zaman duyarlılığı düşük olan yükler için tercih edilmektedir. Yüklerin çıkış noktasından varış noktasına sadece denizyoluyla ulaşımı mümkün olmadığından diğer taşıma yollarıyla kombine kullanım gerektirmektedir. Bu durum ise konteyner taşımacılığının önem kazanmasına neden olmuştur. Büyüklüğü ve tasarımı ile yükleme ve boşaltmaya uygun olmasının yanında yeniden kullanılabilmesi ve sağlam yapısı ile güvenilir bir taşıma imkânı sunan konteyner taşımacılığı dünyada özellikle karayolu ve denizyolu taşımacılığında sıkça tercih edilen bir taşıma türünü oluşturmaktadır (Demirci, 2019: 60).

Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün yayınladığı aylık yük istatistiklerine göre 2021 yılı Haziran ayı itibarıyla Türk limanlarında bir önceki yılın aynı ayına göre %13,6 artışla 43.495.384 ton yük taşınmıştır. Bu limanlarda elleçlenen yük miktarları arasında ihracat amaçlı yüklemelerin %22,9 arttığı, en fazla artışında ham petrol yük cinsinde olduğu kaydedilmektedir. Türkiye'nin dış ticaretinde ithalat ve ihracatında ortalama %89 pay ile yer alan denizyolu taşımacılığı, ülke ekonomisi için kritik önem taşıırken bu alandaki gelişmişlik düzeyi ise denizcilik gücüne önemli katkı sağlamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin denizyolu ile taşınan yük türlerine bakıldığında özellikle ithal edilen ilk 5 yük cinsinin; ham petrol, demir, taşkömürü, demir cevheri ve kok kömürü gibi sanayileşmiş ekonomilerin vazgeçilmez unsurları olduğu görülmektedir. Öyle ki Türkiye'nin 2021 yılı sadece Haziran ayı itibarıyla denizyoluyla gerçekleştirdiği bu ürünlerin ithalat toplamı 8.740.562 tondur (Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021: 4).

Özer vd. (2020) gerçekleştirdikleri çalışmada deniz konteyner taşımacılığının Türkiye'deki ekonomik büyümeyi teşvik etmede önemli bir faktör olduğunu belirtmektedir. Ayrıca deniz taşımacılığı endüstrisinde konteynerleşmede artan bir eğilimin söz konusu olduğu, örneğin Avrasya güzergahında eşya taşımacılığının ağırlıklı olarak konteynerlerle gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin benzersiz stratejik ve coğrafi konumu ise ülke limanlarını, kanallarını ve iç sularını önemli düğüm noktaları haline getirmektedir. Dolayısıyla uluslararası ticarete önemli

bir taşıma şekli olan denizyolu taşımacılığı, Türkiye'nin ekonomik büyümesinde kritik olduğundan ulaştırma politikasının odak noktası haline gelmelidir.

Türkiye sahip olduğu önemli stratejik konumu ve özellikle iki önemli boğazı ile deniz ticaretinde küresel bir etkiye sahiptir. Sahip olunan boğazların ülke deniz gücüne sağladığı avantajlar, bu çalışmanın dördüncü bölümünde askeri ve ticari deniz gücü kriterlerinin ortak paydası olarak detaylı şekilde açıklanmıştır. 21. yüzyıl Türk deniz gücünün ekonomik boyutu itibarıyla İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının deniz ticareti açısından önemi oldukça yüksektir. Ekonomik açıdan ele alınan Türk Boğazları, küresel ticaret taşımacılığında hem ulusal hem de uluslararası önemi sebebiyle ayrı bir başlıkta incelenmiştir.

2.4.1.1. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Ülke Deniz Ticaretindeki Yeri

Uluslararası ilişkiler disiplininde devletin jeopolitiğini analiz eden çalışmalarda genellikle o ülkede stratejik öneme sahip boğaz ve kanal bulunup bulunmadığına dikkat edilmektedir. Çünkü denizler ve okyanusları birleştiren ve deniz taşıtlarının geçmek zorunda oldukları geçitlere sahip olmak küresel ticari, siyasi ilişkilerde ve askeri stratejilerde tarih boyunca etkili olmuştur (Koday, 2017: 880). Deniz yollarının çeşitli araçlarla kullanılmasından itibaren su kanalları ve boğazlar stratejik önem kazanırken devletlerin bu noktalara sahip olma ve yararlanma istekleri genellikle rekabet yaratmıştır. Türkiye; Karadeniz bölgesi, Akdeniz Havzası, Kafkaslar, Orta Asya ve Orta Doğu'nun kesişim noktası ve geçiş güzergahında yer alması dolayısıyla sahip olduğu stratejik konumu ve özellikle enerji, ticaret ve ulaşım ağlarındaki kilit konumuyla etkili bir uluslararası aktördür. Buna ek olarak dünyada doğal dar su geçitleri olarak anılan boğazlardan kritik konumda ve özelliklerde olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına sahip olması, stratejik önemini arttıran faktörler arasındadır. Çünkü denizler üzerinden sağlanan taşıma ve ulaşımın ilk hedefi, yolu kısaltmak ve maliyeti azaltmaktır. Bu nedenle dünyada bulunan Hürmüz, Malakka, Cebeli Tarık, İstanbul gibi stratejik önemi yüksek boğazlara sahip olmak bir devlet açısından ekonomik, askeri, siyasi ve dış politika bağlamında kritik etki yaratabilmektedir. Boğazlar, Türkiye için tarihsel süreçte büyük bir tehdit unsurunu oluştururken diğer taraftan etkin bir dış politika aracı olarak varlığını korumuştur (Uzun, 2017: 396).

1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi ile Türkiye Cumhuriyeti İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde tam egemenliğini tesis etmiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde "Boğazlar" bölgesi genel olarak İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizini kapsayacak şekilde kullanılmaktadır (Zenginkuzucu ve Çintan, 2019: 72-74). İngiliz diplomat ve siyaset adamı olan Knatchbull-Hugessen, 1948 yılında "İstanbul ve Boğazlar" başlığıyla verdiği bir röportajda Türk boğazlarının modern dönemin önemli bir siyasi problemi olduğunu, Deli Petro döneminden beri boğazlar üzerinde Rus siyasetinin ağırlığının devamlı surette hissedildiğini vurgulamıştır. Boğazların sadece askeri ve siyasi değil aynı zamanda uluslararası ticaret üzerinde de etkisinin

olduğunu ifade eden siyaset adamı, Atatürk'ün Türkiye'nin kalbinden geçen ve Türk karasularında yer alan boğazların ulusal kontrole geçmesi gerektiği, aksi durumun Türk milletinin menfaatlerine aykırı olacağını düşünerek boğazlar üzerindeki mutlak Türk hakimiyeti için çaba verdiğini belirtmiştir (Yuca, 2019: 143- 146).

Türk Boğazlarının hukuki statüsünü tarihsel olarak kısaca özetlemek bugün geçerli olan 1936 Montrö Sözleşmesi'nin öneminin anlaşılmasında faydalı olacaktır. Osmanlı İmparatorluğu'nun 1453 yılında İstanbul'u fethetmesinden 1809 yılına kadar Boğazlar, İmparatorluğun mutlak hakimiyetindedir. Ancak 1809-1841 tarihleri arasında hukuki statüsü, ikili antlaşmalara göre düzenlenmeye başlanmış, 1841'de Londra Boğazlar Sözleşmesi ile uluslararası bir rejim tesis edildikten sonra 1918 Mondros Ateşkes Antlaşması neticesinde itilaf devletlerince işgal edilmiştir. Yürürlüğe girmeyen ve Millî Mücadele'nin başlamasına sebep olan Sevr Antlaşması ile Boğazlar üzerindeki Türk egemenliğine son verilirken Türk Kurtuluş Mücadelesi sonrasında imzalanan 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin de içinde yer aldığı uluslararası bir komisyon kurulmuş ve Türkiye'nin karasularında bulunmasına rağmen Boğazlar üzerindeki Türk yönetimi sınırlandırılmıştır. En nihayetinde Atatürk'ün gayretleri ve uluslararası gelişmelerin etkisiyle günümüzde de geçerli olan 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmış, böylece Boğazlar üzerinde mutlak egemenlik hakkı Türkiye Cumhuriyeti'nin olmuştur (Zenginkuzucu ve Cintan, 2019: 76).

Yukarıda kısaca özetlenen Türk Boğazlarının hukuki statüsünün ülke gücünün zayıflaması ve güçlenmesine paralel olarak gösterdiği farklılık, aslında bu su geçitlerinin ülkeler açısından stratejik önemini vurgulamakta aynı zamanda ulusal güç unsurları içinde önemli bir yer teşkil ettiğini de göstermektedir. Tarihsel olarak Türk Boğazları ticari, siyasi, askeri, kültürel açıdan uluslararası siyasette mücadele alanı olmuştur (Yuca, 2019: 143). Bilsel (1948a: 30) çalışmasında *“Boğazlar Türkiye için bir menfaat değil, varlık, egemenlik ve güvenlik meselesidir”* sözleriyle Türk Boğazlarının ülke için önemine dikkat çekmektedir. Boğazların, askeri değerinin yanında son on yılda küresel ticaretin yüksek seviyeye çıkması ve bu ticarete denizyollarının ortalama %80'nin üzerinde bir paya sahip olması nedeniyle de ülke ekonomisindeki etkisi büyüktür. Dolayısıyla Türk Boğazlarından geçiş yapan gemi sayısı da yıldan yıla artış göstermekte ve küresel ticarete denizyollarının artan kullanımı nedeniyle dünya üzerindeki stratejik boğaz ve kanalların önemi her geçen gün artmaktadır.

Türk Boğazlarının sahip olduğu fiziksel özellikler nedeniyle gemilerin güvenli şekilde geçiş sağlayabilmeleri dikkat ve özen gerektirmektedir. İstanbul Boğazı, 31 km uzunluğunda 1500 metre genişliğinde, en dar bölgesi 700 metreye düşen (Turan, 2004: 68) dünyanın en işlek ve en dar suyollarından birini oluşturmaktadır (Taşlıgil, 2004: 3). Çanakkale Boğazı ise 70 km uzunluğunda, en geniş 2000 metre, en dar 1300 m olan kendine özgü doğal su yoludur (Turan, 2004: 68). Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olan Türk Boğazlarındaki güçlü akıntılar, keskin

dönüşler ve değişken hava koşulları seyrüseferi yüksek oranda zorlaştırmaktadır (T.C Dışişleri Bakanlığı, 2021b). Tüm bu özellikler dolayısıyla geçişlerdeki güvenlik riskini en aza indirebilmek amacıyla Boğaz Tüzükleri, İstanbul ve Çanakkale Liman Tüzükleri oluşturulmuştur.

Hem ulusal hem de uluslararası öneme sahip Türk Boğazları; yüzyıllar boyu önemini korumuş, çeşitli çatışmalara, anlaşmalara, konferanslara konu olmuştur. Özellikle artan küresel ticarete en uzak mesafelere en hacimli yüklerin taşınmasında en ucuz taşıma yolu olarak denizlerin tercih edilmesi doğal su geçitlerinin önemini günden güne arttırmaktadır. Örneğin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı yıl olan 1936 tarihinde yılda sadece 4500 geminin geçtiği (Taşlıgil, 2004: 7) İstanbul Boğazı'nda T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2020 yılı itibarıyla 38. 404 gemi geçmiştir. Tablo 12'de 2020 yılı içinde İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısı ve diğer geçiş istatistik bilgileri yer almaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan elde edilen verilere göre 2020 yılı boyunca İstanbul Boğazı'ndan toplam 38.404 adet, Çanakkale Boğazı'ndan ise toplam 42.036 adet ikisinden toplam 80.440 adet gemi geçiş yapmıştır. Bu gemilerin yarısından fazlası ise kılavuzluk olarak geçiş sağlamıştır.

Tablo 12: 2020 Yılı İstanbul ve Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş Bilgileri (1 Ocak-31 Aralık 2020)

	İstanbul Boğazı	Çanakkale Boğazı
Gemi Adedi	38.404	42.036
Toplam Gros Ton	619.758.776	858.844.972
Kılavuz Alan	24.754	21.175
Uğraksız Gemi	24.623	24.639
Boyu 200 M'den Büyük	4.952	7.430
500 GT'den Küçük	374	779
Toplam Tankerler (TTA, LPG/LNG, TCH)	8.435	9.372

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021

Boğazlar toplam 164 deniz mili uzunluğunun yanında coğrafi konumu, fiziki yapısı ve kendine has özellikleriyle, deniz ulaştırması için kullanılan dünyadaki en uzun, doğal ve dar suyollarından birini temsil etmektedir (Koday vd, 2017: 890). Boğazlar bölgesi, Karadeniz'in Güney'e inen tek giriş ve çıkış yolunu oluşturması ve Doğu ile Batı'yı, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlamasıyla küresel stratejik değere haiz bir bölgedir. Son yıllarda dünya ticaret hacminin büyümesiyle daha yoğun şekilde kullanılan Türk Boğazlarında sadece geçiş yapan gemi sayısında değişiklik meydana gelmemiş aynı zamanda teknolojik ilerlemeyle birlikte gemi boyutları büyümüş ve taşınan yük türlerinde farklılık yaşanmış, genellikle petrol ve tehlikeli madde taşımacılığı yaygınlık kazanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2021b). Özellikle petrolün deniz yolu ile taşınması önemli çevresel riskleri de beraberinde getirmektedir. Örneğin Marmara Denizi'nde 1999 yılında Volgoneft 248 adlı gemi kötü hava şartları nedeniyle demirlediği yerde rüzgâr ve

dalganın etkisiyle kırılmış ve yaklaşık 1578 ton fuel oil denize dökülmüştür (İlgar, 2018: 35). Denizlere tehlikeli maddenin bulaşması genellikle tanker kazaları sonucu yaşanmaktadır. Dünya taşımacılığında yüksek oranda bir paya sahip olan petrol ve diğer kimyasal ürünler, Türk Boğazlarındaki tanker trafiğinin yıldan yıla artmasına sebep olmaktadır. Bu kapsamda Boğazlardaki tehlike ve riskleri önlemek amacıyla Boğazlar Tüzüğü, Trafik Ayrım Düzeni ve Rapor Sistemi, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi oluşturulmuş, Boğazlarda seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin en üst seviyeye çıkarılması hedeflenmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2021b).

Türk Boğazlarının ülke iç ve dış ticaret hacminde önemli bir payı bulunmaktadır. Son on yılın verileri incelendiğinde Boğazlardan geçiş yaparak taşınan yük miktarı artan bir eğilim çizgisi göstermektedir. Ağırlık bazında taşınan yük miktarının sürekli artması bu doğal su yollarının da küresel önemini arttırmaktadır. Tablo 13'te İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan son on yılda taşınan yük miktarları verilmiştir. Tablodaki veriler incelendiğinde taşınan yük miktarlarının giderek artış gösterdiği izlenmektedir. 2020 yılında bir önceki yıla kıyasla bir düşüşün yaşanması ise Koronavirüs salgınının tüm dünyada yarattığı etkiden kaynaklanmaktadır. Salgın dolayısıyla tüm dünyada yaşanan üretimde düşüş, tedarik zincirlerinde aksama, kısıtlamalar dolayısıyla yaşanan sorunlar ülke ekonomilerini olumsuz yönde etkilemiştir.

Tablo 13: 2010-2020 İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan Taşınan Yük Miktarı (Toplam Gros Ton)

	İstanbul Boğazı	Çanakkale Boğazı
2010	505.615.881	672.843.533
2011	523.543.509	705.412.518
2012	550.526.579	735.728.537
2013	551.771.780	745.567.671
2014	582.468.334	761.631.756
2015	565.216.784	777.989.382
2016	565.282.287	772.922.682
2017	599.324.748	823.460.636
2018	613.088.166	849.140.218
2019	638.892.062	872.312.222
2020	619.758.776	858.844.972

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021

Çanakkale, İstanbul Boğazlarını ve Marmara Denizi'ni içine alan Türk Boğazları sahip olduğu stratejik konumu itibariyle küresel ticarete, petrol ve türevleri gibi önemli enerji kaynağı taşıyıcılında Karadeniz'i açık denizlere bağlayan, Doğu ile Batı'yı, Kafkasya ile Avrupayı birleştiren stratejik önemi yüksek bir bölgeyi temsil etmektedir. Boğazlar, sahip olduğu bu özgün

yapısı ile sadece ekonomik değil askeri, politik ve diplomatik bağlamdaki değeri nedeniyle de uzun yıllar devletlerin güç mücadelesi alanını oluşturmuştur. Dünya siyasetinde ve ülke stratejilerinde önemli bir paya sahip olan Türk Boğazları, ülke için savunmada, ekonomik kalkınmada, dış politikada elini güçlendiren stratejik bir araçtır. Ulaştırma yolları, küresel ticaretin can damarını oluşturmakta ve denizyolu bu ticarattaki yüksek payı nedeniyle bu can damarının büyük bir parçasını temsil etmektedir.

2.4.2. Su Ürünleri Ticaretinin Ülke Ekonomisindeki Yeri

Dünya nüfusunun giderek artmasıyla birlikte insanlığın en temel ihtiyaçlarından biri olan gıda ihtiyacı da artmakta ve bu ihtiyacın karşılanmasında devletlerin gelişmişlik düzeyine, toplumsal alışkanlıklarına, kültürlerine bağlı olarak zengin besleyici özelliği bulunan su ürünleri önemli bir yer tutmaktadır. Su ürünleri sektörü, uluslararası ekonomi içinde katma değeri ve istihdama katkısı en yüksek stratejik sektörlerden birini temsil etmektedir (Boran, 2018: 12). Su ürünleri sektörü; üretim, işleme, muhafaza ve taşıma gibi ekonomik faaliyetleri içermektedir (Bashimov ve Aydın, 2018: 48). Balık ve diğer su ürünleri, büyüyen küresel nüfus için kritik protein kaynaklarıdır ve gıda güvenliğine, gelire, ticarete büyük ölçüde katkı sağlamaktadır (Martinell, 2020: 1). Buna ek olarak dünyada yoksulluğun azaltılmasında önemli bir rol oynamaktadır (Lydia ve Sumaila, 2013: 77).

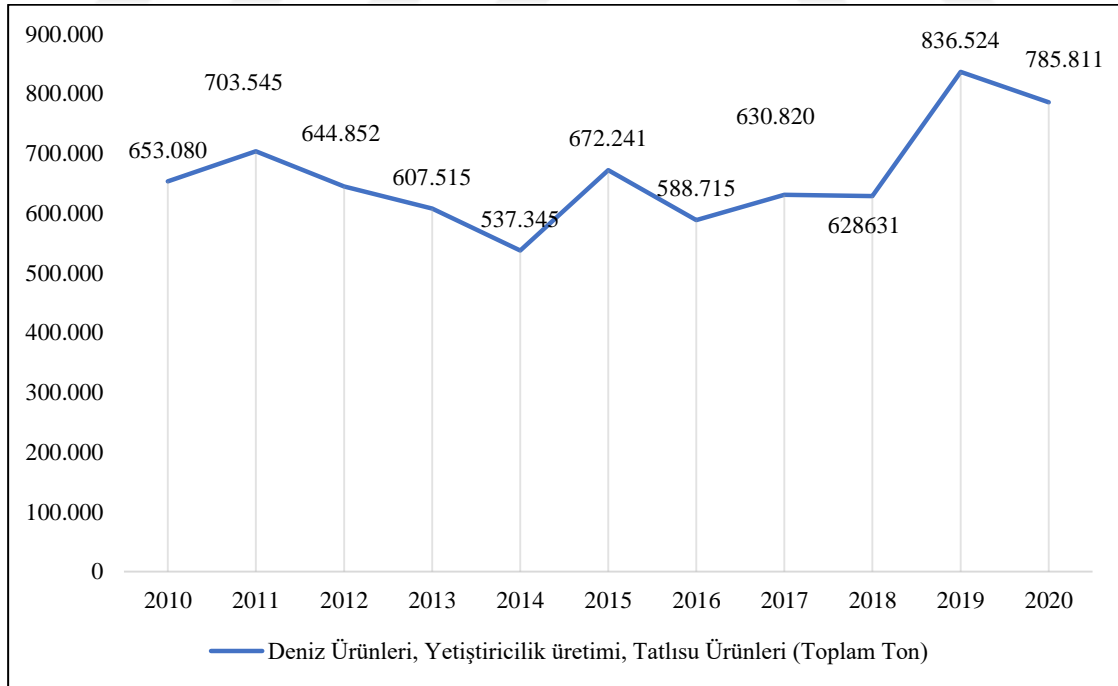
Dünya Nüfusu 2000 yılında 6.114 milyar iken 2020 yılında 7.753 milyara ulaşmıştır (The World Bank, 2021a). Bu artışla birlikte küresel toplumun kaynak ihtiyacı artmış ve kıt kaynaklar bir taraftan değer kazanırken diğer taraftan devletlerin öncelikli alanları haline gelmiştir. Bu ihtiyaç duyulan kaynakların başında ise gıda ihtiyacı gelmekte ve besin değeri ile istihdam potansiyeli yüksek olan su ürünleri, bu ihtiyacın giderilmesinde önemli bir alternatifi oluşturmaktadır. Birleşmiş Milletler Tarım ve Gıda Örgütü (FAO) tarafından 2018 yılında küresel balık üretiminin yaklaşık 179 milyon tona ulaştığı belirtilmektedir (FAO, 2020a: 2). 2020 yılında FAO tarafından yayınlanan “*Dünya Balıkçılığının Durumu ve Su Ürünleri*” raporunda ayrıca balık yetiştiriciliğine, son 20 yılda hacim olarak küresel toplamın yüzde 89'unu üreten Asya'nın hakim olduğu belirtilmektedir. Raporda, 2018 yılında dünya balık üretiminin yaklaşık yüzde 88'inin (156 milyon ton) doğrudan insan tüketimi için kullanıldığı, kalan yüzde 12'sinin ise (22 milyon ton) farklı alanlarda örneğin 18 milyon tonunun balık unu ve balık yağı üretmek için kullanıldığı belirtilmektedir.

Balık ve balıkçılık ürünleri, dünyada en çok ticareti yapılan gıda ürünlerinin başında gelmektedir. 2018'de 67 milyon ton veya toplam balıkçılık ve su ürünleri üretiminin yüzde 38'i uluslararası ticarete konu olmuştur (FAO, 2020a: 8). Söz konusu sektör, sağlıklı gıda ürünleri arzı içerisinde oldukça önemli bir potansiyele sahiptir. Bu nedenle özellikle refah düzeyi yüksek ülkelerdeki yoğun tüketim miktarlarıyla dikkat çekmektedir (Kuşat, 2020: 542). Çin, dünyanın en

büyük deniz ürünleri üreticisi iken dünyada su ürünleri yetiştiriciliğinin ilk defa M.Ö. 2000 yılında Çin’de başladığı düşünülmektedir (Kuşat, 2018: 286). 2018 yılı itibariyle Çin, küresel balık üretiminin yüzde 35’ini gerçekleştirerek ilk sırada yer almakta ve kıtasal olarak %34 ile Asya, %14 ile Amerika, %10 ile Avrupa ve %7 ile Afrika dünya toplam balık üretimini paylaşmaktadır (FAO, 2020a: 8).

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili zengin göl, nehir ve su kaynakları ile su ürünleri sektöründen gıda, ticaret, istihdam odaklı fayda sağlamaktadır. Ancak bu alanda elde edilecek verimin üst düzeye çıkartılması sektördeki teknolojik yenilik ve gelişmelere uyum sağlamakla yakından ilişkilidir. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre 2019 yılı itibariyle ülkedeki su ürünleri üretimi 836 bin 524 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu durum, bir önceki yıl 628 bin 630 ton olan üretime kıyasla %33,1 oranında bir artış yakalandığını göstermektedir. 2019 yılında gerçekleştirilen üretim avcılık yoluyla elde edilen %44,8 deniz balıklarını, %6,8 diğer deniz ürünlerini, %3,8 iç su ürünlerini kapsamakta ve %44,6 yetiştiricilik ürünlerinden meydana gelmektedir (TÜİK, 2019). 2020 yılına gelindiğinde ise su ürünleri üretiminin 2019 yılına kıyasla %6,1 azalarak 785 bin 811 ton olarak gerçekleştiği görülmektedir (TÜİK, 2020b). Grafik 5’te 2010-2020 yılları arasında Türkiye’de deniz ürünleri, yetiştiricilik üretimi ve tatlısu ürünlerini kapsayan toplam üretim hacmi verilmiştir.

Grafik 5: 2010-2020 Türkiye Su Ürünleri Üretimi



Kaynak: TÜİK, 2020b

Dünyada giderek artan su ürünleri üretimi ve ticareti, katma değeri yüksek ve istihdam potansiyelinin genişliği hasebiyle ülke ekonomilerine olumlu katkı sunabilmektedir. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yayınlanan On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) kapsamında öncelikli gelişme alanlarında *Tarım* başlığı altında ülke insanının yeterli ve dengeli beslenmesi ve sürdürülebilirliğin sağlanması amacıyla belirlenen politika ve tedbirler arasında “*Su ürünleri yetiştiriciliğinde üretim ve ihracatın artırılması sağlanacaktır.*” maddesi yer almaktadır. Hemen izleyen madde ise “*Yeni potansiyel su ürünleri yetiştiricilik alanları belirlenerek girişimcilerin kullanımına açılacak, çeşitli devlet destekleri ile üretim teşvik edilecektir.*” şeklindedir. Hükümet programında yer alan bu politika ve tedbirler Türkiye’de su ürünleri alanına öncelik verildiğini göstermektedir.

Türkiye’deki su ürünleri üretimi; deniz ürünleri, yetiştiricilik üretimi ve tatlı su ürünlerini (iç su ürünleri) kapsamaktadır. 2020 yılında bir önceki yıla göre su ürünleri üretiminde yaşanan düşüş sadece iç su ürünleri dahilinde olumlu seyretmiş, 2019 yılında 31 bin 596 ton olan bu kalemdeki üretim %4,8 artarak 33 bin 119 ton olarak kaydedilmiştir. Grafik 5 incelendiğinde, su ürünleri üretiminin istikrarlı bir görünüme sahip olmadığı görülmektedir. Bunun temel sebeplerinden biri Türkiye’de balıkçılığın doğal koşullardan yüksek oranda etkilenmesi ve ileri teknoloji ile sektörün yeterli düzeyde buluşmamış olmasıdır. Aslında Türkiye gibi zengin su kaynakları ve balık çeşitliliğine sahip bir ülke, potansiyel bir su ürünleri ihracatçısıdır. Ancak bu alanda yapılması gereken bir taraftan üretimi arttırmak diğer taraftan işlenmiş ve farklılaştırılmış ürün yaratabilmektir (Kuşat, 2020: 543).

Türkiye’nin dış ticaretinde giderek artan miktar ve değer ile de dikkat çeken su ürünleri, küresel ticarete konu olan önemli bir sektörü temsil etmektedir. T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan Su Ürünleri İstatistikleri Raporu’na göre Türkiye 2000 yılında 14.533 ton ve 46.374.937 dolar su ürünleri ihracatı gerçekleştirirken 2019 yılında 200.226 ton ve 1.025.617.723 dolar ihracat gerçekleştirmiştir. Türkiye’nin 2018 yılı itibarıyla 98.315 ton olan su ürünleri ithalatı ise bir sonraki yıl azalış göstererek 90.684 tona gerilemiştir. Dış ticaretine konu olan bu sektörde ihracatın artarken ithalatın azalması Türkiye ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2020: 20). 2019 yılı itibarıyla ağırlık bazında Türkiye’nin su ürünleri ihracatında yer alan ilk beş ülke ise; 24.308 ton ile İtalya, 23.493 ton ile Hollanda, 19.293 ton ile Rusya, 17.427 ton ile Yunanistan ve 12.254 ton Almanya’dır. Su ürünleri sektörü; katma değerinin yüksekliği, istihdama sağladığı katkı, besin değeri ve sağlık açısından önemi, küresel ticaretteki yeri nedeniyle 2003 yılından itibaren devlet tarafından desteklenen sektörler arasına dahil edilmiştir (Çötel, 2020: 13).

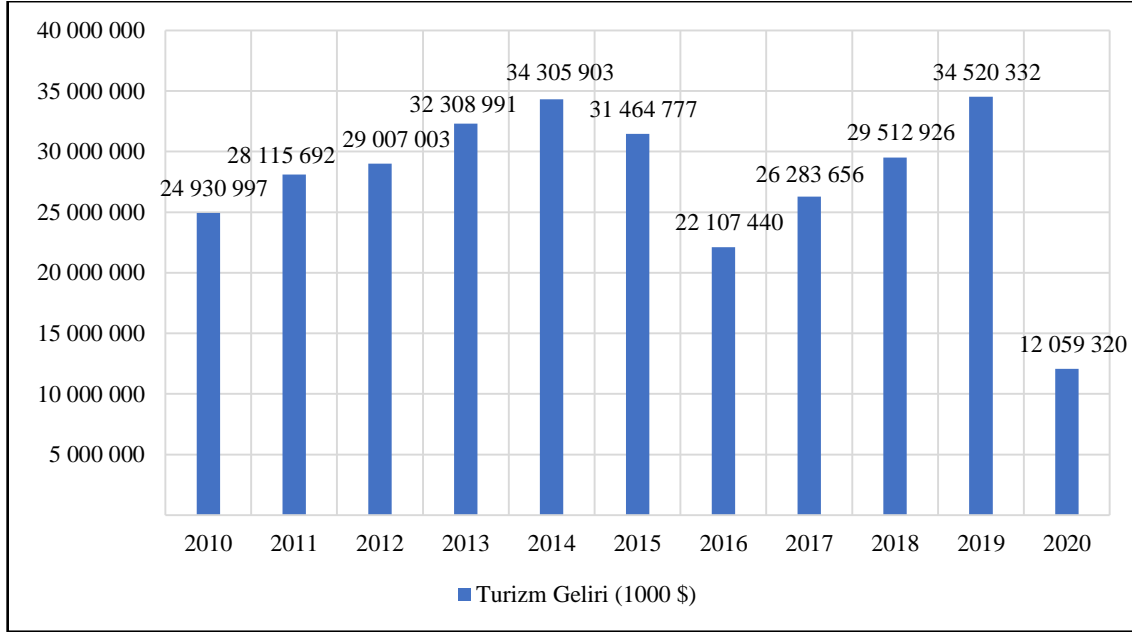
2.4.3. Kıyı ve Deniz Turizminin Ülke Ekonomisindeki Yeri

Turizm, insanların devamlı ikamet ettikleri yerlerin dışına çeşitli sebeplerle seyahat etmeleri ve konaklamalarını kapsayan tüm faaliyetleri içermektedir (Maviş vd., 2002: 4). Aydın ve Eren tarafından editörlüğü gerçekleştirilen Alternatif Turizm çalışmasında (2019), turizm sektörünün dünyada en hızlı büyüyen ve en büyük sektörlerinden biri olduğu vurgulanırken turizmi; kültür temelli, doğa temelli, sağlık turizmi, spor turizmi, gastronomi turizmi, etkinlik turizmi, gönüllü turizm, yavaş turizm, deniz turizmi, şehir turizmi, alternatif turizm gibi çeşitli başlıklarda incelemiştir. Turizm sektörünün dünya ekonomisine %10.4 katkısının olduğu (Özden vd., 2020: 4) ve Türkiye'nin 754 milyar dolarlık ekonomisinin yaklaşık %13'ünü oluşturduğu ve ortalama 50'den fazla sektörü etkilediği göz önüne alındığında, ülke ekonomilerinde önemli bir payı temsil ettiği ve bu alandaki yatırımların ekonomiyi olumlu yönde etkilediği görülmektedir.

Dünya ekonomisinde turizm sektöründen elde edilen gelir oldukça büyüktür. Öyle ki Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) verilerine göre 2017 yılında %7, 2018'de %6, 2019 yılında %4 büyüme kaydeden dünya turizminin küresel ekonomide 2019 yılı itibariyle geliri 1.5 trilyon \$ olarak gerçekleşmiştir (UNWTO, 2021). 11 Mart 2020'de Dünya Sağlık Örgütü tarafından Covid-19 pandemisinin küresel salgın olarak ilan edilmesi ve bu salgınla mücadele kapsamında ülkelerin günlük yaşam, seyahat gibi konularda getirdikleri kısıtlamalar nedeniyle küresel turizm 2020'de rekor düzeyde en kötü yılını yaşamıştır. UNWTO turizm barometresine göre uluslararası turist varışları, koronavirüs pandemisi nedeniyle Ocak-Mayıs 2021'de pandemi öncesi 2019 yılının aynı dönemine kıyasla %85 ve 2020'ye göre %65 düşmüştür (UNWTO, 2021).

Deniz turizmi kavramsal olarak turizm faaliyetlerinin deniz tabanlı ticarete konu olan alanını oluşturmaktadır (Muslu, 2018: 359). Kıyı ülkelerinin küresel turizm sektöründen pay alabilmek ve ekonomik gelir elde edebilmek için kıyı, deniz turizmine yöneldikleri ve bu alana yatırım yaptıkları görülmektedir. Kıyı ve deniz turizmi, gelişmekte olan ülke ve yükselen ekonomiler için ekonomik kalkınmayı güçlendirici bir etkiyi temsil ettiğinden devletler bu alanda teşvik edici politikalar izlemektedir (Lemos vd., 2012: 1). Kıyı turizmi birçok araştırmacı tarafından turizmin en büyük segmenti olarak kabul edilmektedir (Scott vd, 2012; Zadel vd., 2018). Türkiye ise sahip olduğu Karadeniz, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi, doğal güzellikleri ve kaynaklarının yanında 8300 km'den fazla kıyı uzunluğu (Ergin, 2005: 3) ile ülke deniz turizminde yüksek potansiyele sahiptir. Kıyı ve deniz turizmi, Türkiye için en önemli ekonomik sektörlerden birini oluşturmaktadır. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olması, kıyı uzunluğu ve mevsimsel elverişliliği sebebiyle insanların tercih ettiği destinasyonlardan birini oluşturmaktadır. Bu nedenle Türkiye'de deniz turizmi gelirleri genel turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır (İMEAK Deniz Çalışma Grubu, 2021). Grafik 6'da T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan elde edilen 2010-2020 yılları arasında Türkiye ekonomisindeki turizm gelirlerinin payı verilmiştir.

Grafik 6: 2010-2020 Türkiye Cumhuriyeti Turizm Geliri (1000 \$)



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021

Grafik 6 incelendiğinde, 2010 yılından itibaren artan turizm gelirlerinin 2016 ve 2020 yıllarında dramatik şekilde düştüğü görülmektedir. Turizmin içsel ve dışsal faktörlerden aşırı etkilenmesi sonucu yaşanan turizm krizi bu yıllarda kendini göstermiştir. Yıldız ve Işıldar (2020) çalışmasında 2016 yılında yaşanan turizm krizinin tetikleyici unsurlarını: 2011 Arap Baharı olayları, 2013 sonunda başlayan seyahat uyarıları, sığınmacı sorunu, 2015 sonunda Rus savaş uçağının düşürülmesiyle başlayan diplomatik kriz ve seyahat engeli, 2016 boyunca süren terör olayları ve darbe girişimi şeklinde sıralamıştır. Tüm bu yaşanan olaylar sonucu turizm geliri Grafik 6'da görüldüğü üzere 2015 yılında 31. 464. 777 \$ iken 2016 yılında 22.107.440 \$ olarak kaydedilmiştir. Aynı şekilde 2020 yılında bir önceki yıla kıyasla yaşanan sert düşüş de Türkiye turizm tarihinin son 20 yılındaki ikinci büyük turizm krizini temsil etmektedir. Ancak bu düşüşün sebebi ülke içi dinamikler ve diğer devletlerle ikili ilişkilerden kaynaklanan sorunlardan ziyade 2020 yılında yaşanan Covid-19 pandemisinin tüm dünya ülkelerinde neden olduğu kısıtlamalar sonucu durma noktasına gelen küresel turist hareketliliğidir.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Türkiye deniz turizmi gelirlerinin toplam turizm geliri içinde ortalama %25'lik bir paya sahip olduğu ifade edilmektedir (Muslu, 2018: 360). Ülke turizmi içindeki bu dörtte birlik pay, deniz turizmi alanının geliştirilmesi ve yatırımlarla desteklenmesi ihtiyacını ortaya çıkarmış ve ülke kalkınma planlarında kendine yer bulmuştur. Türkiye'de deniz turizmi kavramı ilk kez 1996 yılındaki *7. Beş Yıllık Kalkınma Planı*'nda yer almış ve 2009 yılında Deniz Turizmi Yönetmeliği çıkarılmıştır (Kan ve Kuleyin, 2016: 62). Daha sonraki kalkınma planlarında farklı yönlerden ele alınan deniz turizmi son olarak *Türkiye Turizm*

Stratejisi 2023 Eylem Planı'nda önceliklendirilen alternatif turizm türleri içinde ele alınmıştır. Söz konusu Stratejik Eylem Planı'nda deniz turizmi başlığı altında belirlenen hedefler şu şekilde sıralanmıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2017: 23):

- Nitelikli ve sürdürülebilir deniz turizminin geliştirilmesi
- Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin'de bulunan ve Kruvaziyer gemi kabul eden limanların geliştirilmesi
- İstanbul'da var olan liman kapasitesinin geliştirilmesi
- İstanbul, Antalya ve İzmir'de bulunan yat limanlarının geliştirilmesi
- Karadeniz'deki balıkçı barınaklarının yatları da kapsayacak şekilde geliştirilmesi

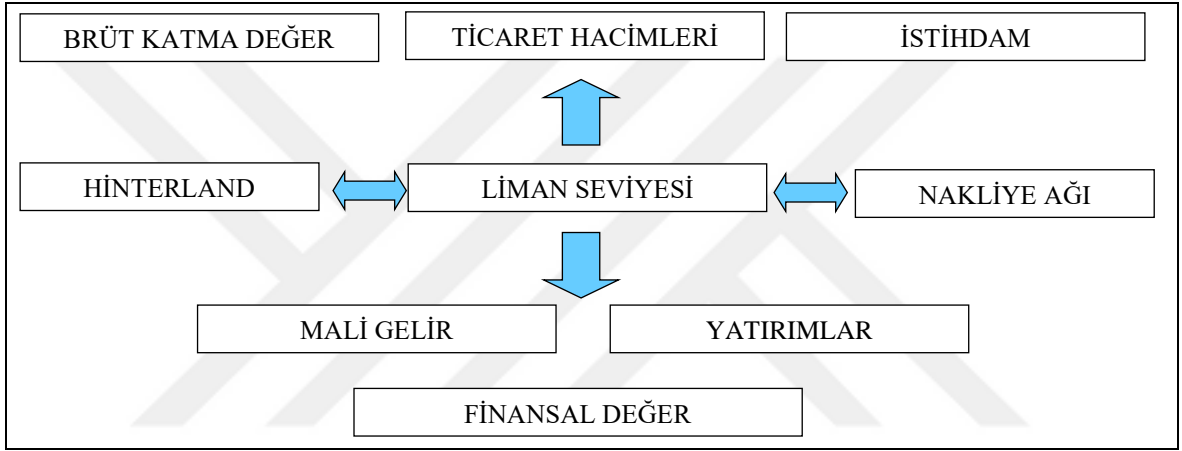
Deniz turizminin Türkiye açısından bir diğer önemi de sahip olunan doğal özelliklerin bu alanın geliştirilmesine olan elverişliliğidir. Uzun kıyıları, temiz denizi ve kumsalları, doğal ve tarihi değerleri ve elverişli iklim koşulları Türkiye'yi deniz turizminde çekici kılmaktadır (Kozak ve Kozak, 2000: 27). Deniz turizminin aynı zamanda etkileşimli olduğu sektör sayısının fazla olması farklı sektörlerin de gelişmesine katkı sağlarken özellikle yat ve tekne imalat, bakım ve onarım sektöründe hem oluşturduğu istihdam hem de bulunduğu çevrenin kalkınmasına sağladığı imkanlar ile geniş bir alana yayılan ekonomik değer yaratmaktadır. Dolayısıyla deniz turizmi, Türkiye için gelişime açık potansiyel bir sektörü temsil ederken uluslararası ulaşım imkanlarının gelişmesi ile turist hareketliliğinin artması söz konusu sektörün ekonomideki payının artırılması için olanak yaratmaktadır. Ancak bu kapsamda Türkiye, geçmiş ve mevcut kalkınma planları çerçevesinde belirlediği hedef ve stratejilerini daha somut zeminde oluşturmalı, kısa ve uzun vadeli eylem planlarına bağlı sürdürülebilir deniz turizmini teşvik etmelidir.

2.4.4. Ekonomik Kalkınmada Limanlar ve Türkiye'nin Mevcut Liman Altyapısı

Limanlar, ulusal ekonomik kalkınma ve kentsel büyümede bir ülkenin dışarıya açılan penceresini temsil ederken ulusal, bölgesel ve sosyal kalkınma için stratejik bir kaynağı oluşturmaktadır (Ma vd., 2021: 430). Uluslararası ticaret ve küresel tedarik zinciri sistemlerinde giderek daha önemli bir rol oynayan limanlar, kargo yükleme ve boşaltma aşaması ve tüm tedarik zincirinin vazgeçilmez bir parçasını oluşturmaktadır. Deniz taşımacılığı sisteminin kalbini temsil eden bu alanların alt yapısının geliştirilmesi, modern sistemlerle donatılması, fiziki kapasitesi ve yönetiminin verimli hale getirilmesi zincirleme bir etkiyle ekonomik kalkınmaya olumlu katkı sunmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün belirttiği üzere dünya ticaretinin %90'lık payının denizyoluyla taşınması (Wan vd., 2019: 476) ve limanların kara ve su arasındaki ulaşım arayüzünde yer almasından dolayı bu noktalar, ticaret ve ekonomik gelişmede birincil önceliğe sahiptir. Dünya ticaretinde denizyolu taşımacılığının payı ve önemi önceki başlıklarda detaylı şekilde incelendiğinden çalışmanın bu başlığında yalnızca denizyolu taşımacılığında limanların önemine değinilmiştir.

Angelopoulos vd. (2021) limanlar ve ekonomi arasında ölçülebilir bir bağlantı kurmayı amaçlayan çalışmada, limanlar ve ekonomi arasındaki ilişkinin simbiyotik (tamamlayıcı) hale geldiğini ve limanların; geleneksel olarak küresel ekonomik motorlar, ticaret kolaylaştırıcıları, tedarik zincirindeki önemli düğümler, küresel ulaşım ağı için geçitler ve bölgesel kalkınmanın katalizörleri olduğunu vurgulamıştır. Diğer taraftan liman sayısının dünyada giderek artması, taşımacılık ve lojistik şirketlerinin çeşitli özelliklerine göre liman seçebilme imkanlarına sahip olması sonucunu ortaya çıkarmış ve bu alandaki rekabet arttığından limanların geliştirilmesi zorunluluk haline gelmiştir. Türkiye ve tüm dünya limanları için geçerli olan limanların ekonomideki önemini gösteren ilişkiler kümesi Şekil 9'da gösterilmiştir.

Şekil 9: Limanların Ekonomik Önemi



Kaynak: Notteboom vd., 2021

Limanların ülke ekonomilerine katkısı dört ana başlık altında özetlenebilir (Notteboom, 2021):

1. Gayri safi yurtiçi hasılaya olan katkısı yani gayri safi katma değeri: Limanların doğrudan limanla ilgili faaliyetlerle etkileşime girebilecek ekonomik faaliyetlerin tüm eko-sistemi üzerinde bir dizi dolaylı etkisi vardır. Uluslararası ticaret büyüdükçe, limanların ulusal veya bölgesel ekonomiler üzerindeki dolaylı etkileri daha da önemli hale gelmektedir.
2. İstihdam
3. Ticaret hacimleri ve değerleri
4. Mali gelir: Liman faaliyetlerinin, ulusal yönetimlerden belediye yönetimlerine kadar değişen kendi yetki alanlarındaki vergi gelirlerine katkısı vardır. Bu durum özellikle liman faaliyetlerini, altyapıyı destekleyen kamu harcamalarının haklılığını göstermede önemlidir.

Yukarıda sayılan katkılar, dünya ülkelerinin sürdürülebilir ekonomik büyüme ve refahlarına doğrudan ve dolaylı etkide bulunmaktadır. Küresel ve ulusal ticarete konu olan malların denizler üzerindeki giriş-çıkış üsleri olan limanların, özellikle son yirmi yılda ortalama üç katına çıkan

konteyner taşımacılığına uygun yapıda oluşturulması da ayrıca önem arz etmektedir. Dünya Bankası'na göre yüksek kaliteli ve verimli konteyner limanı altyapısının geliştirilmesi, hem gelişmekte olan hem de gelişmiş ülkelerde başarılı, ihracata dayalı büyüme stratejilerine önemli bir katkı sağlamaktadır (The World Bank, 2021b). Buna ek olarak verimli limanlar, iş sürekliliğini sağlayıp küresel lojistik sistemdeki deniz ağ geçitlerinin esnekliğini artırırken verimsiz liman operasyonları, tedarik zinciri üzerinde olumsuz etki yaratacağı ve maliyetin artmasına sebep olacağından ülke genelinde daha yavaş ekonomik büyüme, ithalatçılar ve ihracatçılar için daha yüksek maliyetler ve hatta daha az istihdam anlamına gelmektedir.

Okyanuslar ve su yolları, dünya çapında yolcu ve kargo gemileri için önemli ulaşım yollarını temsil etmektedir. Küresel mallar açısından, deniz yoluyla yapılan ticaret hacmi son yirmi yılda neredeyse iki katına çıkarak yaklaşık 11 milyar tona ulaşmış, bu artış eğilimi ise konteynerli ticaretin ortaya çıkması ve küresel olarak konteyner limanları arasındaki tedarik zincirlerinin düzenlenmesi ile sağlanmıştır (Statista, 2021a). Asya, dünya çapında önde gelen konteyner limanı lokasyonlarına ev sahipliği yapmaktadır. Dünyanın en işlek ilk 10 konteyner limanlarının yer aldığı Tablo 14'te bu durum açıkça görülmektedir. Tablo 14 incelendiğinde Shanghai Limanı'nın 2019 yılında 43.3 milyon TEU ile, 2020 yılında ise 43.5 milyon TEU ile ilk sırada yer aldığı, ikinci sırada ise 2019 yılında 37.1 milyon TEU, 2020 yılında 36.87 milyon TEU ile Singapore Limanı'nın yer aldığı görülmektedir. Ningbo-Zhoushan Limanı ise 2019 yılında 27.5 milyon TEU ile 2020 yılında 28.7 milyon TEU ile üçüncü sırada yer almıştır.

Tablo 14: Dünyanın En Büyük İlk 10 Konteyner Limanı

	2019		2020	
	Liman Adı	Miktar (Milyon Ton)	Liman Adı	Miktar (Milyon Ton)
1	Shanghai	43.3	Shanghai	43.5
2	Singapore	37.19	Singapore	36.87
3	NingboZhoushan	27.53	Ningbo-Zhoushan	28.72
4	Shenzhen	25.76	Shenzhen	26.55
5	Guangzhou	23.22	Guangzhou	23.51
6	Busan	21.99	Qingdao	22.01
7	Qingdao	21.01	Busan	21.82
8	Hong Kong	18.30	Tianjin	18.35
9	Tianjin	17.30	Hong Kong	17.97
10	Rotterdam	14.81	Rotterdam	14.35

Kaynak: Hong Kong Maritime and Port Board, 2020; Statista, 2021.

Türkiye, sahip olduğu özel coğrafi konumu ile uluslararası taşımacılıkta stratejik öneme sahip; fiziki özellikleri, stratejik su geçitleri, 8333 km kıyı uzunluğu ve kıyı şekilleriyle doğal bir liman ülkesidir (Kol, 2010: 99). Denizyolu taşımacılığının giriş-çıkış noktalarını, terminallerini

ifade eden limanların geliştirilmesi ülke ekonomisi açısından önem arz etmektedir. İlk bakışta denizler kıtaları ayıran bölümler olarak görülse de insanlığa en verimli ve ucuz ulaşım altyapısını sunmaktadır (Balık, 2014: 37). Bu ulaşım altyapısının etkin şekilde kullanılması ve ekonomik fayda sağlanabilmesi ise bu altyapının temelini oluşturan limanların içinde bulunulan şartlara ve ihtiyaçlara cevap verebilmesiyle yakından ilgilidir.

Küresel ticarete merkezi konumda olan limanlara sahip olunması ve ülke liman altyapısının güncel gelişmelere uygun olarak geliştirilmesi ulusal kalkınmada kritik önem taşımaktadır. Özellikle son on yılda karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolunun bütünleşmesiyle oluşan kombine taşımacılığın oranı giderek artmış, transit geçiş ülke konumundaki Türkiye'nin limanları önem kazanmıştır (Kol, 2010: 101). Jeo-stratejik bağlamda denizyolu taşımacılığına yüksek derecede uygun olan Türkiye'nin küresel pazarlara erişebilmesinde ve ülkenin ekonomik organizasyonu üzerinde denizyolu sisteminin son noktası olan limanların etkisi oldukça büyüktür (İMEAK, 2020: 145).

Türklerin yolcu ve yük taşımacılığının denizlerdeki terminalleri olan limanlarla tanışması tarihsel olarak XI. yüzyılın sonlarında askeri amaçlarla gerçekleşmiş XV. yüzyıla gelindiğinde ise Türkler, dünyanın hatırı sayılır denizci milletleri içinde yerini almıştır (Özdemir, 2015: 438). Teknolojinin hızla geliştiği ve yaygınlaştığı günümüzde ise denizlerin küresel ticarete artan önemiyle birlikte Türkiye, sürdürülebilir ekonomik büyüme sağlamak amacıyla çağın gereklerine uygun yatırımlar ve projeler gerçekleştirmektedir. Bu kapsamda liman alt yapısının geliştirilmesi, Karadeniz, Akdeniz ve Ege kıyılarında sayılarının artırılması, gelişen teknolojiyle ihtiyaçlara cevap verilebilir hale getirilmesi önem arz etmektedir. Tablo 15'te Türkiye limanlarında elleçlenen dış ticarete konu olan yük miktarları ve konteyner miktarları birarada verilmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden elde edilen verilere göre 2020 yılı itibariyle ülke dış ticaretinde Türkiye limanlarında elleçlenen yük miktarı ihracatta 138.902.823 ton ithalatta ise 365.442.296 tondur. Konteyner miktarı ise ihracatta 4.618.225 TEU, ithalatta 4.480.472 TEU olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 15: Türkiye Limanlarında Elleçlenen Dış Ticarete Konu Olan Yük ve Konteyner Miktarları, 2019-2020

	Yıl	İhracat	İthalat	Dış Ticaret
Denizyolu ile Dış Ticaret (TON)	2019	131.676.578	221.404.812	353.081.390
	2020	138.902.823	226.539.473	365.442.296
Denizyolu ile Konteyner Dış Ticareti (TEU)	2019	4.594.647	4.540.201	9.134.849
	2020	4.618.225	4.480.472	9.098.697

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü 2020: 3.

Tablo 15 incelendiğinde Türkiye dış ticaretinde limanlarda elleçlenen yük miktarı, bir önceki yıla kıyasla ihracatta %5,5 ithalatta %2,3 artış göstermiştir. Tüm dünyada etkili olan Covid-19 nedeniyle yıl içinde dünya ticaretinde gerçekleşen düşüşe rağmen 2020 yılında Türk limanlarında elleçlenen konteyner miktarı 11 milyon 626 bin 650 TEU olarak gerçekleşmiş bunun 9 milyon 98 bin 697 TEU kısmı dış ticarete konu konteynerler, 731 bin 352 TEU kısmı kabotajda taşınan konteynerler ve 1 milyon 796 bin 601 TEU kısmı ise transit konteynerlerden oluşmuştur.

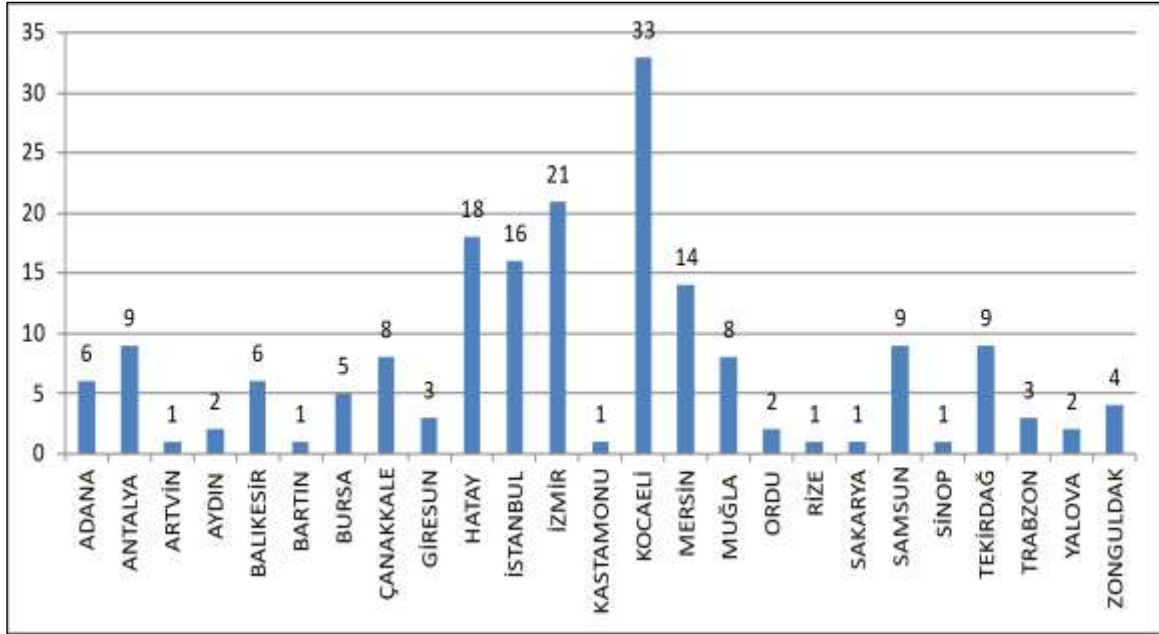
Limanlarda yükleme, taşıma, depolama gibi birden çok işlemin aynı anda yapılıyor olması verimli yönetim ve doğru planlama gerektirmektedir. Dolayısıyla bir ülkede limanların ekonomiyeye katkısı sadece o ülkede liman sayısı ile değil aynı zamanda bu alanların verimli kullanılmasıyla da yakından ilgilidir. Teknolojik alt yapının güncellenmesi, modern sistemlerin entegre edilmesi, fiziki şartlar, geçirilen sürelerin kısaltılması, hızlı faaliyetler ve etkin müdahale, stratejik konum gibi olanakları sağlayan limanlar, uluslararası ticarete öncelikli olarak tercih edilmekte ve bu durum ülke ekonomisine değer katmaktadır. Buna ek olarak limanların ülke içi diğer ulaşım yollarıyla bağlantılı olması ve bu kapsamda bir ulaştırma alt yapısının oluşturulması da önemlidir. Entegre ulaştırma sistemlerinin varlığı, küresel ticarete büyük oranda kullanılan deniz yolu ulaştırmasının daha verimli hale gelmesine katkı sağlamaktadır. Türkiye’de bu kapsamda yeni bir liman yapımı veya var olan bir limanın iyileştirilmesinde; limanın onu kullanacak gemiler için yeterli fiziki büyüklük ve özelliklere sahip olması, yeteri kadar karasal alanı bulunması, faaliyetlerin ekonomik ve sürdürülebilir şekilde yapılabilmesi, limanı diğer ulaşım yollarına bağlayacak bir ağa sahip olması gibi noktalara dikkat edilmesi ve bu özelliklerin değişen şartlar ve ihtiyaçlara göre güncellenebilir olması gerekmektedir (Yüksel vd., 2002: 8). Bu kapsamda Türkiye “On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023” çerçevesinde limanlarla ilgili genel olarak aşağıda sıralanan gelişimleri hedeflemektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019: 73-125):

- Türkiye’nin bölgesel ve kıtasal anlamda aktarma merkezi, Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhında etkin olmasını teminen büyük liman yatırımları tamamlanacaktır.
- Ülkemizdeki kamu ve özel sektörün liman yatırımları bütüncül bir bakış açısıyla koordine edilecek ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir liman uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.
- Doğu Akdeniz bölgesinde, Ortadoğu ve Orta Asya coğrafyasına çıkış kapısı olacak transit yük odaklı bir ana konteyner limanı inşa edilecektir.

Limanların, ticaret akışlarını ve ilgili faaliyetlerin ekosistemini destekledikleri için temel değeri ekonomiktir. Dolayısıyla ekonomi ve kamu politikası açısından hizmet verdikleri bölgeler için ekonomik katalizörler olarak görülmektedir (Notteboom, 2021). Türkiye’de Eylül 2020 tarihi itibarıyla; konteyner limanı, kuru-dökme yük limanları, sıvı yük, akaryakıt ve LNG limanları, askeri limanlar, yat limanları, marinalar, balıkçı limanları ve barınakları gibi farklı türde toplam 184 adet liman tesisi bulunmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020). Grafik 7’de Türkiye’nin mevcut liman sayıları illere göre gösterilmiştir. Buna göre en fazla liman tesisi 33 adetle Kocaeli’de bulunurken onu 21 adetle İzmir ve 18 adetle Hatay takip etmektedir. İstanbul’da

bulunan Ambarlı Limanı, nakliye bağlantısı en iyi olan limanların başında gelmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta liman sayılarından ziyade mevcut limanların güncel ihtiyaçları karşılayabilir olmasıdır.

Grafik 7: Türkiye’de İllere Göre Liman Sayıları, 2020



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020

BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın 2020 yılı denizcilik istatistiklerine göre Türkiye'nin liman hattı nakliye bağlantısı en iyi olan 5 limanı; Ambarlı, Mersin, İzmit Körfezi, Tekirdağ, Aliğa Nemrut limanlarıdır (UNCTADSTAT, 2020b). 2020 yılı itibariyle en fazla yük elleçleme 76 milyon 517 bin 625 ton ile Kocaeli Liman Başkanlığı idari sınırlarında gerçekleşirken en fazla konteyner elleçleme ise 2 milyon 887 bin 807 TEU ile Ambarlı Liman Başkanlığı sınırlarında gerçekleşmiştir. 2020 yılı itibariyle en fazla yük elleçlemesi yapılan ilk 10 liman başkanlıkları sırasıyla; Kocaeli, Aliğa, Botaş, İskenderun, Mersin, Tekirdağ, Ambarlı, Gemlik, Karabiga, Samsun ve diğerleridir. En fazla konteyner elleçlemesi yapılan ilk 5 liman başkanlığı ise sırasıyla; Ambarlı, Mersin, Kocaeli, Tekirdağ, Aliğa ve diğerleri olarak kaydedilmiştir (Denizcilik Genel Müdürlüğü 2020: 2). Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yüklerin kargo tiplerine göre yük miktarları ise; 2020 yılı itibariyle 164.479.123 ton katı dökme yük, 146.652.396 ton sıvı dökme yük, 54.627.400 ton genel kargo ve 121.710.948 ton konteyner yüküdür. (Denizcilik Genel Müdürlüğü 2020: 5).

Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı'ndan elde edilen verilere göre 2020 yılı boyunca Türk Limanları'na uğrayan Türk bayraklı gemi sayısı 15.222 adet, yabancı bayraklı gemi sayısı ise 33.599 adet olmak üzere toplamda 48.821 adettir. Bu rakamların yıl içinde 12 aya orantılı bir biçimde yayıldığı mevsimsel olmadığı da yine Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı'nın

aylar bazında limanlarımıza uğrayan gemi istatistikleri dökümanında yer almaktadır. Bu gemilerin hem Türk bayraklı hem de yabancı bayraklı olanların en çok tercih ettiği Liman Başkanlığı ise toplam 8.976 adet gemiyle Kocaeli Liman Başkanlığı olmuştur (Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı, 2020).

Türkiye'nin dış ticaretinde en büyük paya sahip olan denizyolu taşımacılığının merkezini ülke limanları oluşturmaktadır. Bu limanların ihtiyaçları karşılayabilir olması ve tercih edilen konumda yer alması ise bu alanlara yapılacak yatırımlarla mümkün olacaktır. Türk Limanları'nın temel ihtiyaçlarını Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Yönetim Kurulu Başkanı, 5 ana başlıkta sıralayarak bu ihtiyaçların giderilmesinin ülke büyüme hedeflerine hizmet edeceğini vurgulamıştır. Bu sorunların çözümünü ise şu şekilde sıralanmaktadır (Genç, 2021): dijitalleşme, sıfır emisyon, liman otorite modeli, kullanım izin süreleri ve son olarak demiryolu bağlantıları. Ayrıca bu çözüm önerilerinin önümüzdeki 25 yıl içinde 1 milyar ton yükün hedeflendiği Türk Limanları için öncelikli olduğu belirtilmektedir.

Liman sektörü sermaye yoğun bir sektör olduğundan yeni limanların oluşturulması ve bu alanların geliştirilmesi yüksek yatırımlar gerektirmekte, bu nedenle de sürecin doğru planlanması yatırımların verimliliği açısından önem arz etmektedir. Limanların ülke ekonomisindeki katma değeri dikkate alındığında ülke ticari deniz gücünde kritik rol oynadığı aynı zamanda savunmada üstlendiği stratejik rol ile ülke deniz gücünün kritik lokasyonlarını oluşturduğu ifade edilebilmektedir.

2.4.5. Türkiye'de Gemi İnşa Sanayi ve Gemi İnşa Sanayi İhtiyacının Sebepleri

21. yüzyılın doğası ve taşıdığı özellikler tüm dünya devletlerinin önceliklerini değiştirmelerine, devletin güçlerini arttırmak için yeni ve farklı alanlarda yatırım yapmalarına neden olmuştur. Serbestleşen ve küreselleşen dünya piyasaları, küresel ticaretin ulusal ekonomilerde öncelikli ve büyük pay edinmelerine neden olurken küresel eğilimler de ülke politikalarını yönlendiren önemli etkiler arasında yerini almıştır. Dünya ticaretinde denizlerin artan önemi de ülkelerin bu alanda yatırım yapmalarını, politika geliştirmelerini beraberinde getirmektedir. Hacim olarak dünya ticaretinin %80'inden fazlası ve ekonomik değerinin %70'inden fazlasının denizler üzerinden taşınması denizlerin dünya ekonomisi içindeki değerini ortaya koymaktadır (Caner ve Aydın, 2021: 1). Deniz taşımacılığı ve denizlerdeki faaliyetlerin tek aracı olan gemilerin yapımı, ülke ekonomileri için son derece stratejik ve kritiktir. Deniz taşımacılığının temel aracı olan gemiler, farklı sektördeki malzemelerin biraraya getirilip birleştirilmesiyle oluşmakta ve gemi yapımı özellikleri gereği; inşaat, ulaşım ekipmanı, makine imalat sektörlerini birarada içermektedir. Tersaneler ise tüm bu gemi inşa operasyonlarının gerçekleştirildiği üretim tesislerini oluşturmaktadır (Tantan ve Akdağ, 2020: 272). Tersaneler büyük harcamalar, yatırım maliyetleri ve uzun bir inşaat süresi gerektirmekte ancak bu devasa yatırım maliyetleri sonucu

ortaya çıkan tersane getirileri de o ülkenin sürdürülebilir deniz politikalarının oluşması için hayati önem taşımaktadır.

Küreselleşmenin tetiklediği malları ithal ve ihraç etme ihtiyacı, gemi inşasını önemli bir stratejik küresel endüstri haline getirmiştir. Genel olarak dünya ticaretine yön veren ve deniz ticaret filosuna hakim olan ülkeler aynı zamanda gemi inşa sektöründe de ön sırada yer almaktadır. Gemi inşa sanayisi, 1970'li yılların başından itibaren ekonomik refahlarını zaten tamamlamış olan gelişmiş Avrupa ülkelerinden Doğu Asya ülkelerinin eline geçmiştir (Caner ve Aydın, 2021: 3). Avrupa, yolcu gemilerinin üretimi için çok önemli bir pazar olmaya devam etse de Doğu Asya, dünyanın en büyük gemi inşa ülkeleri olan Çin Halk Cumhuriyeti, Japonya ve Güney Kore ile küresel gemi inşasına hakim bölge konumundadır (Statista, 2021). Dünyanın üç gemi inşa devinden biri olan Çin Halk Cumhuriyeti, kendisini büyük bir deniz gücü olarak kurgulayabilmek için 21. yüzyılın başından itibaren gemi inşa sektörünü stratejik bir endüstri olarak belirlemiştir (Hossain vd., 2017: 241). Öyle ki küresel gemi inşa endüstrisi 2008 mali krizinden etkilendiğinde Çin'in gemi inşa endüstrisi, ortaya çıkan engellerin üstesinden gelmek için önemli miktarda hükümet desteği almıştır.

Gemi inşa sektörünün hem Türkiye ekonomisi hem de dünya devletlerinin ekonomileri için önemini şu başlıklarda sıralamak mümkündür (Sokolić vd., 2014: 138):

Ülke İstihdamına Katkısı: Teknolojinin hızla gelişmesine karşın gemi inşası hala emek yoğun bir endüstri koludur ve genellikle olduğu bölgede önemli sayıda insanı istihdam etmektedir. Bu durum da sektörün spesifik özellikleri nedeniyle yüksek nitelikli ve niteliksiz işçilere kadar bir dizi farklı eğitim seviyesindeki kişilerin istihdam edilmesi anlamına gelmektedir. Ayrıca bu büyük işgücü nedeniyle sektörle ilişkili çok sayıda sendika bulunmakta ve bu birlikler; sektörde, bölgede ve genel olarak ekonomide önemli bir rol oynamaktadır. Emek yoğun bir endüstri olarak gemi inşa sanayisi, bir bütün olarak ülkedeki genel istihdamı etkilemektedir. Buna ek olarak ilgili ve destekleyici diğer endüstri kollarındaki istihdama da etkisi bulunmaktadır.

Çarpan Etkisi: Gemi inşası potansiyel olarak yüksek bir çarpan etkisine sahiptir. Bu çarpan etki, doğrudan ve dolaylı olarak kendini göstermektedir. Doğrudan etkiler; gemi inşa endüstrisinde olduğu kadar gemi inşası için malzeme ve ekipman tedarik eden veya tersanelere ve ilgili şirketlere hizmet sağlayan diğer tüm sektörlerde de görülmektedir. Dolaylı etkiler ise gemi inşa endüstrisinin bir dizi başka endüstri üzerindeki etkisidir ve ölçülmesi zordur. Malzeme ve ekipman tedarikçileri, distribütörleri, alıcılar, acenteler ve diğer çıkar grupları, tamamlayıcı sektörler, gemi inşa çalışanları ve ailelerinin ekonomik faaliyetleri üzerinde ve benzer faaliyet alanlarında dolaylı etki söz konusudur. Ancak endüstriyel çarpan etkisi, gelişmiş ülkelerde daha olumlu sonuçlar doğururken az gelişmiş ve küçük çaplı gemi inşa sektörüne sahip ülkelerde ise ithalata bağımlılığı yansıtabilmektedir.

Bulunduğu Çevreye Katkısı: Gemi inşa endüstrisi, tahsis edildiği bölge üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Tersanedeki bir işin bölge ekonomisinde ortalama 3 ile 5 ek iş yarattığı tahmin edilmektedir. Yüksek istihdam oranı ve yeni endüstrilerin gelişiminin bir sonucu olarak gemi inşası genellikle kıyı bölgelerinin altyapı inşasını etkilemekte bu da yeni yerli ve yabancı yatırımları çekerek sosyal statü ve yaşam standardını, bölgenin imajını ve popülaritesini arttırmaktadır.

Bazı Endüstrilerin Temelini Oluşturması: Gemi inşa sanayi, ticari gemiler üreterek denizcilik sektörüne, askeri gemiler inşa ederek savunma sanayine, turizm amaçlı gemiler inşa ederek de turizme (örneğin kruvazör), deniz biyolojik ve mineral kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi için tesisler inşa ederek bilimsel araştırma ve doğal kaynakların kullanılması alanına doğrudan temel oluşturmaktadır.

Yayıma Etkisi: Gemi inşası giderek artan bir şekilde sürekli teknik ve teknolojik yenilik gerektirmektedir. Bu sayede bir ülkenin sanayi potansiyelinin gelişmesine dolaylı olarak katkı sağlamaktadır. İş yaparken uluslararası kalite standartlarının uygulanması yoluyla mükemmelliği aradığından inovasyona dayalı gelişim için temel oluşturmaktadır.

İhracata Etkisi: Ağırlıklı olarak ihracata yönelik bir sektör olan gemi inşa sektörü, uluslararası pazarlardan gelir sağlayarak dış ticaret dengesine önemli katkı sunmaktadır. Öte yandan, uzun bir üretim döngüsüyle birlikte nihai ürünün yüksek değerinden dolayı bir çok gemi inşa ülkesi, özellikle kriz zamanlarında genellikle yetersiz kalmaktadır.

Stratejik Etki: Gemi inşa sanayisine tahsis edilen bölgenin kalkınması üzerindeki etkisi, istihdam oranı ve aynı zamanda denizcilik konjonktürünü etkileyen çoğaltıcı ve işbirlikçi karakteri nedeniyle tüm ulusal ekonomiler için stratejiktir. Bu nedenle, özellikle hükümetler için yatırım yapılması, geliştirilmesi gereken bir sektör olarak tanımlanmaktadır.

Yukarıda açıklanan nedenlerle devletler, gemi inşa endüstrisini ülkenin sanayileşmesinde temel itici güç olarak görmektedir. Zamanla oluşturulan teknoloji, bilgi, altyapı ile meydana gelen gelişmiş gemi inşa endüstrisi kısa ve uzun vadeli planlamalar çerçevesinde oluşturulmaktadır. Örneğin 20. yüzyılın sonuna kadar gemi inşa pazarında kayda değer bir paya sahip olmayan Güney Kore ve Çin bugün en büyük gemi üreticileri konumuna gelmiştir. Kısacası ulusal ekonomik kalkınma için gemi inşasının önemi denizci ve sanayileşmiş devletler için gözardı edilemeyecek kadar büyüktür. Tüm bu açıklamalar kapsamında Türkiye'nin gemi inşa sektörünün genel bir analizi yapıldığında ise bu sektörde köklü bir tarihe sahip olduğu, günümüzde ise büyük oranda devlet destek ve politikalarıyla geliştirildiği ayrıca uluslararası konjonktürden etkilenerek şekillendiği sonucuna varılmaktadır.

600 yılı aşkın bir gemi inşa geleneğine sahip olan Türkiye’de ilk tersane 1390 yılında Osmanlı döneminde kurulmuştur. 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra tersanelere özel ilgi gösterilmiş ve bu alanlarda modernizasyon süreci başlatılmıştır (OECD, 2021: 9). 2000’li yıllardan itibaren Türkiye’de gemi inşa sektöründe önemli bir büyüme elde edilmiş ve 2002 yılında 37 adet olarak kaydedilen faal tersane sayısı, Ağustos 2021 itibariyle 84 adet olarak güncellenmiştir (İMEAK, 2020: 114; Kıyı Yapıları Daire Başkanlığı, 2021). Türkiye’de gemi inşa sektörü 2008 yılındaki küresel mali krizden büyük ölçüde etkilenmiştir. Öyle ki 2009 yılında Türk tersanelerinde doğrudan istihdam 2008 yılına göre %44 oranında azalmıştır. 2009 yılından itibaren yeni siparişlerdeki keskin düşüş, Türk tersanelerinin organizasyonlarında değişikliğe gidilmesini beraberinde getirmiş ve 2010 yılında başlayan değişim süreci on yıl içinde Türk tersanelerinin değişen piyasa koşullarına uyum sağlamasıyla sonuçlanmıştır. Bu süreçte faaliyetlerini gemi onarım ve bakımı, gemi geri dönüşümü, denizcilik projeleri, yat yapımı gibi alanlarda çeşitlendiren Türk tersaneleri, son yıllarda tekne ve yat yapımında büyük ilerleme kaydederek Türkiye’nin dünyanın önde gelen mega yat inşa ülkelerinden biri haline gelmesini sağlamıştır (OECD, 2021: 9). Şekil 10’da Ağustos 2021 itibariyle Türkiye’de bulunan tersane sayıları illere göre verilmiştir. Buna göre 30 adet tersane ile Yalova ve 28 adetle İstanbul, gemi inşa sektöründe Türkiye’nin ana merkezlerini oluşturmaktadır.

Şekil 10: İllere Göre Türkiye’de Bulunan Tersane Sayıları, 2021



Kaynak: TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Yapıları Daire Başkanlığı, 2021

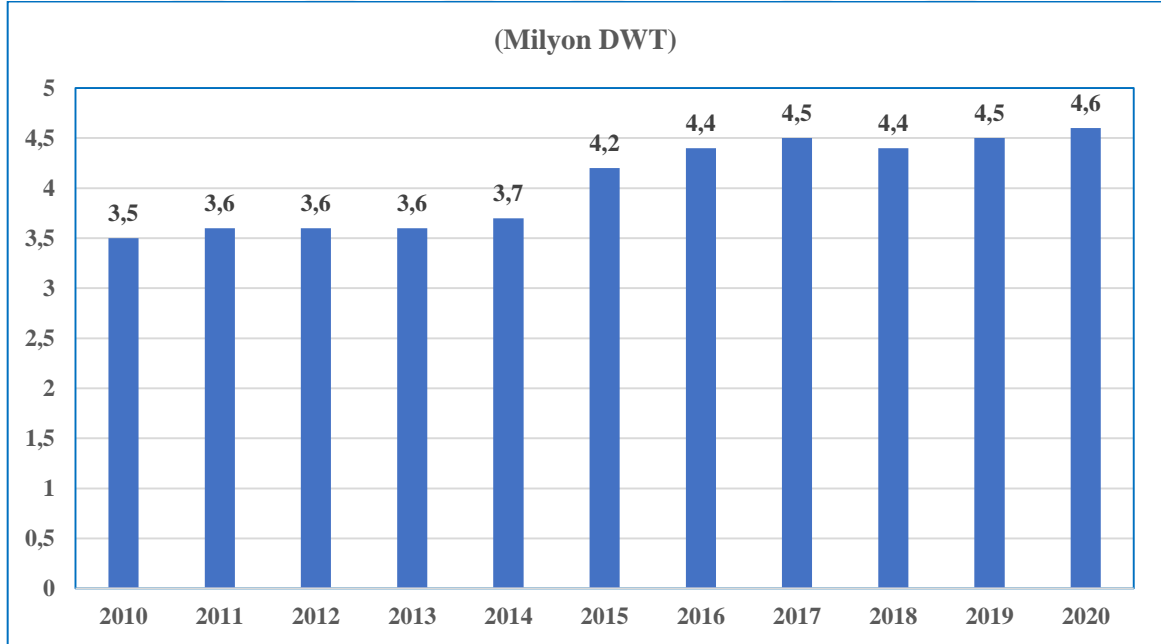
Kıyı Yapıları Daire Başkanlığı’ndan elde edilen verilere göre; 84 adet faal tersaneye ek olarak Türkiye’de yatırımı devam eden tersane projeleri mevcuttur. Bu projeler kapsamında Samsun ilinde 3 adet, Kastamonu’nda 2 adet, Ordu, Sinop, İstanbul ve Balıkesir’de 1’er adet olmak üzere toplam 10 adet yatırımı devam eden tersane projesi bulunmaktadır. Tantan ve Akdağ çalışmasında (2020: 277); Türkiye’deki gemi inşa sektörünün daha ileri seviyeye ulaşabilmesi, mevcut pazar payını koruması ve yeni pazarlara girebilmesi için bu sektörde yeni yaklaşımların

benimsenmesi, pazarlama stratejilerinin güncellenmesi, yeni teknolojilere ve yeniliklere yatırım yapılması gerektiğinin altını çizmektedir.

T.C. Ticaret Bakanlığı'ndan alınan verilere göre Türkiye'deki gemi inşa sanayinin ülke ekonomisine katkısı; döviz getirisi sağlaması, yabancı sermayeyi çekmesi, yan sanayinin gelişimini sağlaması, teknoloji transferine imkan vermesi, deniz ticaret filosunu desteklemesi, yan sanayiyle birlikte 1'e 7 oranında istihdam sağlaması ve son olarak ülke savunması hizmetiyle stratejiktir (İhracat Genel Müdürlüğü, 2020: 1). Bu kapsamda Türkiye tersaneleri son on yılda gemilerin çoğunu ihracat amaçlı inşa etmiştir. Bu gemilerin yarısından fazlası Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilirken küresel pazardaki Çin, Güney Kore ve Japonya'nın sektördeki gücü, rekabetin artmasına, sipariş miktarında düşüşün yaşanmasına neden olmuştur.

Türk tersaneleri son on yılda balıkçı gemileri, trol gemileri, tankerler, römorkörler, kruvaziyer/yolcu feribotları, kuru yük gemileri, açık deniz servis gemileri, dökme yük gemileri, tam hücreli konteynerler dahil olmak üzere çeşitli gemi türleri üretmektedir. Grafik 8'de 2010-2020 yılları arasında Türkiye'de faaliyet gösteren tersanelerin toplam kapasitesi verilmiştir. Grafik incelendiğinde gemi inşa sanayinde son on yılda bir büyüme eğilimi olduğu görülmektedir.

Grafik 8: Türkiye'de Faaliyet Gösteren Tersanelerin Toplam Kapasitesi, 2010-2020



Kaynak: OECD, 2021: 10; Kıyı Yapıları Daire Başkanlığı, 2021

Grafik 8'de Türkiye'deki tersanelerin yıldan yıla kapasitesinin arttığı izlenmektedir. Bu kapasite artışıyla birlikte sektörde çalışan sayısının da artması ülke ekonomisinde istihdama katkı

sağlaması dolayısıyla önemlidir. Örneğin 2008 yılında 26.910 kişi gemi inşa sanayinde istihdam edilirken bu rakam 2020 yılında 45.000'e çıkmıştır (GİSBİR, 2020).

Türkiye’de bulunan tersaneler çok amaçlı ve esnek yapıdadır. Bu alanlarda gemi yapımının yanında gemi bakım ve onarımı ve gemi geri dönüşüm faaliyetleri sürdürülmektedir. Ömrünü tamamlamış gemilerin çelik ve diğer geri dönüştürülebilir öğelerini demonte edilmesini içeren gemi söküm ve gemi geri dönüşüm endüstrisi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün de kabul ettiği gibi “yeşil endüstri” diye de anılmaktadır (İMEAK, 2020: 130). Hurda gemilerin sökülmesi ve çıkan parçaların yeniden değerlendirilmesi, kaynakların etkin ve verimli kullanılması açısından önemlidir. Geçmişte gelişmemiş ülkelerin uğraş alanı olarak görülen bu sektör; çevre duyarlılığı, geri dönüşüm farkındalığı, kaynakların daha etkin ve verimli kullanılma amacı gibi nedenlerle ilgi gösterilen bir alana dönüşmüştür. Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi İzmir Aliağa’da bulunmakta, burada 22 gemi geri dönüşüm tesisi faaliyetlerini sürdürmektedir (Çeviker, 2020: 3). Buna ek olarak Kıyı Yapıları Daire Başkanlığı’ndan (2020) alınan verilere göre şu anda yatırımı devam eden Zonguldak İli Kilimli-Alacaagzı gemi inşa, bakım, onarım ve söküm alanı yatırım projesi devam etmektedir. Çevreye zarar verilmeden ve özenle yürütülmesi gereken gemi geri dönüşüm sanayindeki tüm faaliyetler, T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Yapıları Daire Başkanlığı tarafından kontrol edilmektedir. Gemi geri dönüşüm sektörünün ülke ekonomisine katkıları; hammadde, katma değer ve istihdam olarak sıralanabilmektedir. Gemi geri dönüşüm faaliyetlerini çevre ve iş sağlığına gösterdiği yüksek özenle sürdüren Türkiye, Avrupa Birliği ülkelerine ait gemilerin %85’lik önemli bir bölümünün geri dönüşümünü gerçekleştirmektedir. (İMEAK, 2020: 130-137).

Özetle hem savunma hem de ticari deniz gücünün önemli bir parçasını oluşturan gemi inşa endüstrisi bir taraftan Türkiye’nin ekonomik kalkınmasına olumlu katkı sağlarken diğer taraftan askeri altyapıda önemli bir etki yaratmaktadır. Denizlerde hareket etme imkanını sağlayan deniz araçlarının yapımını gerçekleştirebilecek alt yapı, tesis, teknoloji, insan gücü, bilgi ve tecrübeye sahip olmak Türkiye açısından 21. yüzyılda elde etmeyi hedeflediği deniz hakimiyet ve gücünün önemli parçalarını oluşturmaktadır. Gemi inşa sanayinin yarattığı istihdam olanağı, bağlantılı olduğu sektörlerdeki olumlu etkisi, teknoloji transferini sağlaması, askeri deniz araçlarında dışa bağımlılığın azaltılması, tersanenin kurulduğu çevrenin kalkınmasına katkısı ve çarpan etkisinin oldukça yüksek olması gibi nedenlerle Türkiye’nin deniz gücüne kritik katkı sağlayan bir endüstri kolunu oluşturmaktadır.

2.4.6. Küresel Enerji Politikalarında Türk Denizlerinin Önemi

Dünyanın ve özellikle sanayileşmiş devletlerin giderek artan enerji kaynağı ihtiyaçlarını karşılayabilmenin iki yolu bulunmaktadır. Bunlardan birincisi doğada bulunan ve yenilenemeyen petrol, doğalgaz, bor ve kömür gibi fosil kökenli kaynaklar (Topuz vd., 2016: 913) diğeri ise güneş,

rüzgar, okyanus, biyoenerji, jeotermal ve hidrolik kaynaklardan elde edilen yenilenebilir enerji kaynaklarıdır (Saka, 2016: 7). Ancak 2019 yılı itibariyle dünya enerji tüketiminin yaklaşık %84'ü fosil kaynaklardan üretilmiş bu oranın %33,1'ini petrol, %27'sini kömür ve %24,2'sini doğal gaz oluşturmuştur (IEA, 2020). Buna ek olarak farklı ulusal ve uluslararası kurumların tahminlerinin uzun vadede petrol, kömür ve doğal gazın birincil enerji tüketimindeki oranını koruyacağı yönünde olması, bu fosil yakıtların dünya ekonomisinde ve özellikle sanayileşmiş devletlerin sürdürülebilir büyümelerinde etkin rol oynamaya devam edeceğini göstermektedir. Fosil kökenli yakıtlar; üretim teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler ve yenilenebilir enerji kaynaklarına kıyasla daha ucuz olmaları nedeniyle son iki yüz yıllık dönemde en yaygın kullanım alanına sahip enerji kaynaklarını oluşturmaktadır (Çukurçayır ve Sağır, 2008: 258).

Doğada kıt olarak var olan bu kaynakların dünya üzerinde her yerde eşit ve yeterli miktarda bulunmaması ise tarihsel olarak bu kaynaklara sahip olmak isteyen güçler arasında önemli bir rekabet alanını oluşturmuştur. Dünya üzerinde 2020 yılı itibariyle bulunan toplam 1074 milyar ton kömür rezervinin %23'ü ABD'de bulunmakta ve onu %15 ile Rusya, %14 ile Avustralya, %13 ile Çin izlemektedir (British Petroleum, 2020). Uluslararası Enerji Ajansı (IEA)'na göre 2020 yılı dünyada kanıtlanmış petrol rezervi toplam 1 trilyon 779 milyar varildir ve bu rezervlerin %17,7'si Venezuela'da, %14,53'ü Suudi Arabistan'da, %11,72'si İran'da ve %9,57'si Kanada'da bulunmaktadır (IEA, 2020). Doğalgaz rezervlerinde ise yeni keşiflerin gerçekleşmesi ile son yıllarda bir artış yaşanmış, 2019 yılı sonundaki görünümü toplam 206,2 trilyon m³ olarak kaydedilmiştir (OPEC, 2020). OPEC'ten elde edilen verilere göre bu rezervlerin %24,38'i Rusya'da, %16,48'i İran'da, %11,56'sı Katar'da, %6,91'i ise ABD'de bulunmaktadır. Bu kıt kaynaklara duyulan ihtiyaç ise her geçen yıl yükselmekte, sanayileşmiş devletlerin ekonomilerinde etkisi giderek artmaktadır. Dolayısıyla enerji kaynaklarına sahip olmak küresel bağlamda önemli bir güç unsuru haline gelmiştir (Bakırcı vd., 2018: 612).

Ülkelerin ekonomik büyümelerini sağlayan temel girdilerin başında enerji kaynakları yer aldığından tüm dünya devletlerinde olduğu gibi Türkiye için de enerji kaynaklarına sahip olmak stratejik bir konudur (Bayraç, 2009: 117). Türkiye'nin enerji ihtiyacının yarısından fazlasını dışardan karşılaması ve enerji kaynaklarını ithal eden bir ülke olması (Önal ve Yarbay, 2010: 77), sanayinin enerji kaynaklarına olan bağımlılığı göz önüne alındığında ülke ekonomisinde olumsuz etki yaratmaktadır. Türkiye'nin rezervlerinden petrol ve doğal gazın yıllık üretim miktarı ile ülkedeki tüketimi karşılamak amacıyla gerçekleştirilen ithalat miktarının verildiği Tablo 16 incelendiğinde ülke üretiminin tüketimi karşılayacak düzeyde olmadığı açıkça görülmektedir.

Tablo 16: Türkiye’de Yıllık Petrol ve Doğal Gaz Üretimi ve İthalat Miktarı, 2020

	Ortalama Yerli Üretim	İthalat Miktarı	Dışa Bağımlılık Oranı (Ortalama)
Ham Petrol	3,2 milyon ton	29, 4 milyar ton	%93
Doğal gaz	474 milyon m ³	44,4 milyar m ³	%98,9

Kaynak: TPAO, 2020: 37; EPDK, 2020

Türkiye’de, 2020 yılında yaklaşık 44,9 milyar m³ doğal gaz tüketilirken, bu rakamın ortalama %98,9’unu ithal edilmiştir. Enerji ürünleri arzının %30’u ve enerji tüketiminin yaklaşık %35’ini oluşturan (TSKB, 2020: 23) petrolde ise ortalama %93 oranında dışa bağımlılık söz konusudur. Küresel enerji arzında ortalama %84’ün üzerinde bir paya sahip olan fosil yakıtlar (IEA, 2020) uluslararası kuruluşların tahminlerine göre uzun yıllar daha enerji üretiminde hakim rol oynayacaktır. Özellikle petrol ve doğal gazda dışa bağımlı bir yapıya sahip olan Türkiye ise sahip olduğu coğrafi konumun avantajlarından yararlanarak bölgesinde enerji ticaret merkezi olma hedefiyle hareket etmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2020). Küresel enerji kaynakları taşımacılığında denizlerin önemi dikkate alındığında üç tarafı denizlerle çevrili ve stratejik boğazlara sahip olan Türkiye’nin denizyolu ile enerji transferinde etkin bir aktör olduğu ifade edilebilmektedir.

Türkiye’nin petrol, doğal gaz gibi enerji kaynakları bağlamında avantajı, sahip olduğu coğrafi konumudur (Saka, 2016: 2). Türkiye’nin üretici ülkeler ile tüketici ülkeler arasında geçiş noktasında yer alması enerji lojistiğinde merkez üs olma fırsatını doğurmakta ve böylece enerji güvenliğini sağlayabilecek stratejik bir ortak olarak sistemde yer almaktadır (Topuz vd., 2016: 937). Dünyada bilinen petrol ve doğal gaz kaynaklarının %70’inin Türkiye’nin komşu bölgesinde olan Kafkasya, Orta Doğu ve Orta Asya’da bulunması ve başta Avrupa olmak üzere bu enerji kaynaklarına ihtiyaç duyan ülkeler ile üreten ülkelerin tam ortasında yer alması dolayısıyla Türkiye, enerji taşımacılığında ve küresel enerji politikalarında etkisini arttıracak potansiyele sahiptir (Kantörün, 2010: 87).

Türkiye’nin denizler üzerinden enerji piyasaları, güvenliği ve ticaretiyle ilgili söz sahibi olmasını sağlayacak iki önemli avantajı mevcuttur. Bunlardan birincisi küresel ekonomi ve sanayilerin temel girdisi olan enerji kaynaklarının bulunduğu konumdan talep edilen noktaya taşınmasında Türk Denizleri ve Boğazları’nın stratejik coğrafi konumu, ikincisi de giderek gelişen ve ilerleyen teknoloji sayesinde denizlerde enerji kaynağı aranmasının daha mümkün hale gelmesidir. Yukarıda kısaca açıklanan dünyanın fosil enerji kaynaklarına olan bağımlılığı nedeniyle enerji alanında Türkiye’nin sahip olduğu denizlerin etkisini arttırmak, 21. yüzyılın içinde barındırdığı artan deniz odaklı küresel stratejilerle de uyumlu olacaktır. Türkiye’nin denizler üzerinden enerji politika ve hedeflerini iki başlık altında incelemek ülke ticari deniz gücü ile enerji

kaynakları arasındaki bağlantının değerlendirilmesini daha sistemli hale getirmektedir. Bunlardan ilki kaynak olarak denizler, ikincisi ise taşımacılık yolu olarak denizlerdir.

2.4.6.1. Türkiye'nin Denizlerde Kaynak Arama ve Sondaj Çalışmaları

Türkiye'nin son on yıllık ithalat rakamları incelendiğinde ithalatın toplam enerji arzı içindeki payının ortalama %80 olduğu ve Türkiye'nin enerji ithalatı içindeki en büyük payı ham petrol ve doğal gaz kaynaklarının oluşturduğu görülmektedir (Yılmaz, 2020: 13). Dolayısıyla dünya enerji ihtiyacının ana girdilerinin ülke topraklarında yerli tüketimi karşılayacak düzeyde olmaması ülke ekonomisinde dış ticaret dengesinin bozulmasına, ithalat değerinin artmasına, cari açığın artmasına neden olurken dışa bağımlılığı da arttırmaktadır. Türkiye, bu olumsuz görünümü telafi edebilmek amacıyla uzun yıllar kaynak arama faaliyetlerini sürdürmüş ancak yeterli sonuca ulaşamamıştır. Son yıllarda gelişen teknoloji ve milli imkanlar sayesinde bu arama faaliyetlerinin ülke deniz yetki alanlarında ulusal imkanlarla sürdürülmesi hız kazanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın resmi internet sitesinde "ilke ve öncelikler" başlığı altında sıralanan ikinci öncelik maddesinde "*ülkemizin artan enerji ihtiyacı ve enerji jeopolitiğinde dışa bağımlılığı göz önüne alındığında denizler enerji temin ve dağıtım açısından öne çıkmakta*" ifadesi yer almaktadır. Dolayısıyla Türkiye gibi üç tarafı denizlerle çevrili olan bir ülke için denizlerin sağladığı en önemli avantajlardan biri barındırdığı enerji kaynaklarıdır.

Türkiye'de hidrokarbon aramacılığının kökenleri Osmanlı dönemine 1890'lı yıllara dayanmakta ve Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte 1930'lu yıllarda devam etmektedir. Bu faaliyetlerin ilk sonucu 1934-36 yılları arasında Türkiye'nin delinen ilk derin kuyusu olan Baspirin-1 kuyusu olarak kayıtlara geçmiştir (Atalay, 2003: 1). Topraklarında yeterli hidrokarbon kaynakları elde edemeyen Türkiye, bu kaynakları büyük oranda ithal etmiş, diğer taraftan arama faaliyetlerini 1970'li yıllarda yetki alanlarındaki denizlerin de dahil edilmesiyle sürdürmüştür. Bu tarihlerdeki Türk denizlerinde gerçekleştirilen arama faaliyetleri dışarıdan hizmet alım şeklinde yürütülmüş ve istenilen sonuca varılamamıştır. Örneğin 6 Mart 1975 tarihinde Marmara Denizi'nde İngiltere, ABD, İrlanda ve Almanya'dan gelen bir heyet, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın kontrolünde Global Marine firması tarafından Global North Sea ana sondaj gemisi ile Marmara-1 sondajını gerçekleştirmiştir (TRT Arşiv, 1975).

2000'li yıllarda Türkiye'nin milli ve yerli savunma sanayisini önceliklendirmesiyle başlayan ve bu kapsamda enerji alanında dışa bağımlılığın en aza indirilmesini hedefleyen faaliyetler sonucu 2013 yılında satın alma yoluyla *Barbaros Hayreddin Paşa Sismik Arama Gemisi* TPAO envanterine dahil edilmiştir (TPAO, 2021). Daha sonra Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü (MTA) ve Sanayii Müsteşarlığı koordinasyonunda tamamen yerli ve milli imkanlarla 2012 yılında yapımına başlanan ve ileri teknolojik alt yapıyla donatılan *Oruç Reis Milli Araştırma Gemisi* 2017 yılında operasyon, test faaliyetlerine başlamıştır (MTA, 2018). İki ve üç boyutlu derin sismik

araştırmalar yapabilecek bu iki gemiye ek olarak derin yataklardan elde edilen veriler sonucu yüksek potansiyel olarak tespit edilen alanlarda sondaj faaliyetlerini milli unsurlarla gerçekleştirebilmek amacıyla üç adet derin sondaj gemisi hizmet vermektedir. Türkiye'nin ilk milli sondaj gemisi olan *Fatih Sondaj Gemisi* 2017 yılında faaliyetlerine başlamış ve Türk tarihinde ilk kez yerli ve milli olanaklarla 29 Ekim 2018'de Alanya-1 derin deniz kuyusu açılmış ve 2018'de *Yavuz Sondaj Gemisi*, 2020 yılında *Fatih Sondaj Gemisi* satın alma yoluyla milli envantere dahil olmuştur (TPAO, 2021).

On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) kapsamında madencilik başlığı altında ilgili politika ve hedefler şu sözlerle vurgulanmaktadır (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019): "*KKTC'nin deniz ruhsat sahaları dâhil olmak üzere, denizlerde petrol ve doğal gaz sismik arama ve sondaj çalışmaları yoğunlaştırılacak...*" Bu kapsamda 2018 yılı itibariyle 2 adet olan deniz sondaj sayısının 2023 yılına kadar 26'ya çıkarılması hedefi de Türkiye'nin milli enerji ve maden politikasının bir parçasını oluşturmaktadır.

Küresel ve aynı zamanda ulusal bağlamda artan petrol ve doğal gaz ihtiyacını dışarıya bağımlı olmadan karşılayabilmek amacıyla Türkiye, yeteri kadar arama yapılmamış bölgelerde özellikle Karadeniz ve Akdeniz'deki deniz alanlarında geniş kapsamlı arama faaliyetleri yürütmektedir. Son birkaç yılda deniz sondaj teknolojisinde yaşanan gelişmelerin, su derinliklerinin fazla olduğu bölgelerde arama ve üretim imkânlarını mümkün hale getirmesi sonucu denizlerde sismik veri toplama ve sondaj faaliyetleri ivme kazanmıştır (T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2020). 2000'li yıllarda Doğu Akdeniz'de hidrokarbon kaynaklarının keşfedilmesiyle birlikte jeopolitik ve jeostratejik açıdan bu bölgenin önemi artmış, bu durum bölgede kıyıdaş olmayan devletlerin de dahil olduğu çıkar çatışmalarını, yeni iş birliklerini, gizli hesaplamaları, askeri konuşlanma ve anlaşmaları beraberinde getirmiştir. Türkiye ise bölgede en uzun ana kara kıyı şeridine sahip olan ülke olarak hem kendi hem de Kıbrıslı Türklerin haklarını koruyabilmek amacıyla uluslararası hukuka uygun olarak egemenliğindeki deniz yetki alanlarında kaynak arama ve sondaj faaliyetlerini sürdürmektedir.

Doğu Akdeniz'de milli enerji filosu ile bulunan Türkiye, aynı zamanda Türk Deniz Kuvvetleri aracılığıyla bu enerji filosunu korumakta ve donanma gücünü tüm dünyaya gösterdiği çeşitli hareket ve tatbikatlar aracılığıyla Türk deniz yetki alanlarının ihlal edilmesini engellemekte ve egemenliğinin söz konusu olduğu alanlarda varlığını sürdürmektedir. Bu çerçevede 2006 yılından itibaren süren Akdeniz Kalkanı Harekatı, 2007'den itibaren Deniz Kurdu Tatbikatı, Türkiye'yi çevreleyen üç denizde aynı anda gerçekleştirilen Mavi Vatan 2019 Taktik Tatbikatı ve Mavi Vatan 2021 Taktik Tatbikatı gerçekleştirilmiştir (Avan, 2020: 99).

Mavi Vatan sınırları içinde uluslararası hukuka uygun olarak hidrokarbon keşfi yapmak ve enerjide dışa bağılılığı azaltmak amacıyla Akdeniz'e ek olarak Karadeniz'de de faaliyetlerini

sürdüren Türkiye, bu bölgede olumlu sonuç elde etmiş ve Türkiye tarihinin en büyük doğal gaz keşfi Karadeniz’de gerçekleştirilmiştir. 21 Ağustos 2020 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan ve Fatih Sondaj Gemisi tarafından gerçekleştirilen keşfin 320 milyar m³ olduğu ve daha sonra 17 Ekim 2020’de yapılan açıklamada 85 milyar m³ daha keşfe ulaşıldığı belirtilmiş ve toplam 405 milyar m³ doğal gaz rezervine ulaşılmıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2020b). Kara sınırlarında yeterli petrol ve gaz kaynağına ulaşamayan Türkiye için denizlerde gerçekleştirilen bu keşif enerjide dışa bağımlılığın azaltılması kapsamında önemli ve öncüdür. Buna ek olarak yine Cumhurbaşkanı tarafından 4 Haziran 2021 tarihinde yapılan açıklamada Fatih Sondaj Gemisi tarafından Karadeniz’de 135 milyar m³’lük bir doğal gaz keşfinin daha gerçekleştirildiği açıklanmış ve böylece toplamda 540 milyar m³ doğal gaz keşfi gerçekleştirilmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2021b).

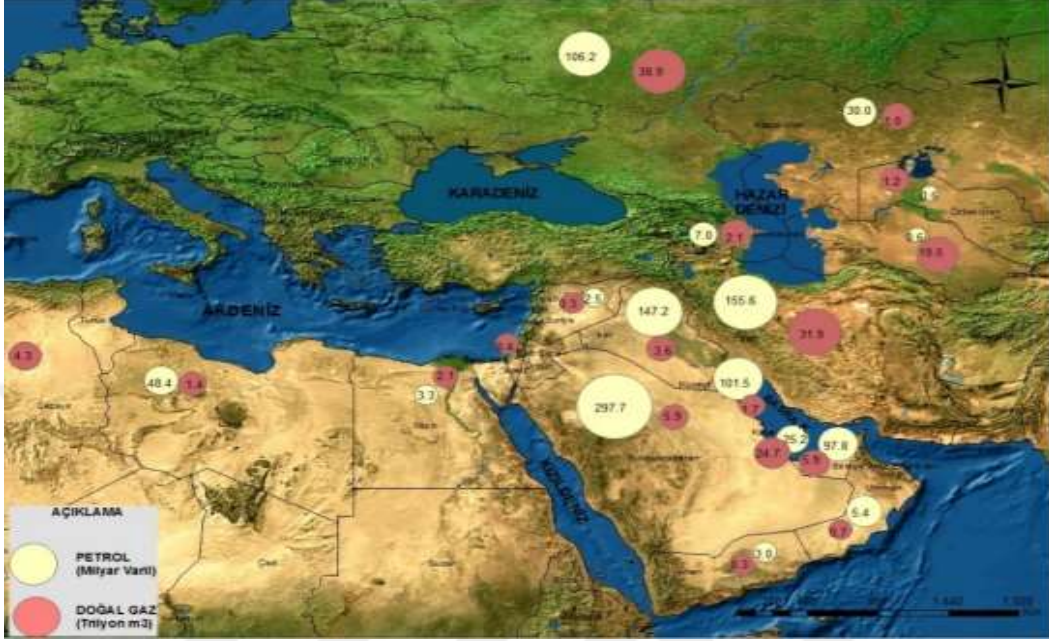
Türkiye’nin 2000’li yılların başında başlayan ve 2010’dan itibaren hızlanan milli ve yerli savunma sanayisi; donanma gücü ve milli enerji politikaları çerçevesinde Mavi Vatan’da hem donanma gücüne gerçekleştirilen yatırımlar hem de denizlerde enerji kaynağı arama ve sondaj faaliyetlerinin milli imkanlarla gerçekleştirilmesi amacıyla hizmet vermekte ve 21. yüzyıl Türk deniz stratejisinin önemli bir ayağını oluşturmaktadır. Teknolojik gelişmelerin derin denizlerde arama-sondaj faaliyetlerine imkan vermesi ve Türkiye’nin bu imkanları ulusal çıkar ve menfaatlerin korunması ve sağlanması amacıyla enerjide dışa bağımlılığın azaltılması, ithalatın düşürülerek dış ticaret dengesinin ülke lehine evrilmesi amaçları kapsamında uygulaması geniş kapsamlı millileşme politikasının bir sonucudur. Bu millileşme politikası nihai hedeflerine ulaştığında ülke ekonomik, siyasi, askeri ve diplomatik gücün artırılmasına da büyük oranda hizmet etmiş olacaktır. Denizlerde enerji kaynağı arayışı ve temin edilmesi, 21. yüzyılda deniz alanlarının artan önemini kanıtlayan çok faktörlü yapının sadece bir parçasını oluşturmaktadır. Son yirmi yılda Türkiye, denizlerdeki çok sayıda imkan ve olanaklardan faydalanmak amacıyla adımlar atmakta, yatırımlar gerçekleştirmekte ve politikalar izlemektedir.

2.4.6.2. Küresel Enerji Transferinde Türk Denizleri ve Boğazları’nın Stratejik Önemi

Küresel enerji politikaları, büyük oranda enerji kaynaklarına sahip olan ülkeler tarafından yönlendirilirken bu politikadaki en etkin kaynak türünü ise fosil yakıtlar içindeki petrol ve doğal gaz oluşturmaktadır (Bayraç, 2009: 120). Dünya genelinde eşit biçimde dağılmayan bu iki kaynağın varlığı kadar bu kaynağın talep edilen noktaya en düşük maliyetle ve güvenli şekilde taşınması da önem arz etmektedir. Bu kapsamda Türkiye’nin petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip devletlerle söz konusu kaynaklara ihtiyaç duyan sanayileşmiş devletlerin tam ortasında ve geçiş güzergahında yer alması, enerji ticaretinde etkin rol almasını beraberinde getirmektedir. Şekil 11’de Türkiye’nin komşu bölgelerinde yer alan petrol ve doğal gaz rezervlerini gösteren harita veilmiştir. Harita incelendiğinde Türkiye’nin bu enerji kaynaklarının dünya piyasalarına

dağıtımında coğrafi yakınlığı ve fiziki imkanları nedeniyle enerji lojistik üssü olma potansiyeli açıkça görülmektedir.

Şekil 11: Türkiye'nin Komşu Bölgelerindeki Mevcut Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri



Kaynak: Harunoğulları, 2020a: 188

Enerji lojistiğinde genel lojistik süreçlerindeki hızlı, güvenli, zamanında ve en düşük maliyetle ürünün teslim edilmesi amaçlarına ek olarak çevreye zarar vermeden taşınması faktörü de eklenmekte, tehlikeli madde özelliği dolayısıyla daha fazla dikkat gerektirmektedir. Enerji kaynaklarının üreticisinden tüketicisine ulaştırılmasında en önemli faktörlerin başında taşıma güzergahı gelmekte ve özellikle petrol ve doğal gaz gibi stratejik öneme sahip kaynakların güvenli şekilde güvenli noktalar üzerinden ve en düşük maliyetle taşınması önem arz etmektedir. Büyük hacimli yükler, uzak mesafeler ve düşük birim maliyet nedeniyle küresel bağlamda denizyolu taşımacılığı, enerji taşımacılığında da en fazla tercih edilen taşıma modlarından birini temsil etmektedir. Enerji hammadesi ticaretinde boru hatları yaygın gibi görünse de boru hatlarının inşası, alt yapının buna müsaade etmesi ve ilk yatırım maliyetinin yüksek olması nedeniyle tankerlerle denizyolunun kullanılarak enerji kaynağı transferinin sağlanması küresel enerji ticaretinde yaygın şekilde kullanılmaktadır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2015: 513).

Denizyolu ile ham petrolün taşınması dünyada ilk kez 1861'de, ilk sıvılaştırılmış doğal gaz ise (LNG) 1964 yılında taşınmış, zaman içinde daha büyük miktarda kaynağı taşıyabilen tankerlerin üretilmesiyle denizyoluyla petrol ve doğal gaz taşınması yaygınlaşmıştır (Kantörün, 2010: 89). Petrole kıyasla doğal gazın denizyoluyla taşınması tarihsel olarak daha yenidir ve özel soğutma ve basınç koşulları gerektirdiğinden maliyeti daha yüksektir. Genel olarak petrol ve doğal

gaz taşımacılığındaki denizyolunun payı dünya petrol ticaretinin %60'ı doğal gaz ticaretinin ise %25'ini oluşturmaktadır (Kantörün, 2010: 89-90). Bu kapsamda Türkiye'nin 21. yüzyıl enerji politika ve hedeflerinin başında petrol ve doğal gaz gibi hidrokarbon kaynaklarını ihraç eden ülkeler ile ithal eden ülkeler arasındaki tedarik zincirinin güvenliğini sağlayarak bir enerji lojistik merkezine dönüşmek yer almaktadır (Sönmez, 2015: 6) Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan, Orta Doğu, Kafkaslar ve Balkanlar'ın ortasındaki coğrafi konumunun yanında üç tarafını çevreleyen denizleri, Türk Boğazları'nın stratejik konumu ile denizyolu taşımacılığındaki potansiyeli Türkiye'nin enerji lojistik merkezi olma hedefine hizmet eden avantajlar olarak sıralanabilmektedir. Türkiye, Orta Doğu, Orta Asya ve Kafkasya hidrokarbon kaynaklarının Avrupa'ya taşınmasında hem köprü vazifesi görmekte hem de merkez ülke olarak enerji transferinde etkin rol oynamaktadır (Harunoğulları, 2020a: 187).

ABD Enerji Bilgi İdaresi (U.S. Energy Information Administration)'ne göre Türkiye; Rusya, Hazar Bölgesi ve Orta Doğu'dan Avrupa ve diğer Atlantik pazarlarına yönelik petrol ve doğal gaz tedarikinde merkez ülke konumundadır (EIA, 2017). Petrol zengini Rusya ve Orta Doğu ülkeleri ile Avrupa talep merkezleri arasındaki kavşak noktasında yer almasının yanında ham petrol ve doğal gazın dünyaya yayıldığı en işlek boğazlardan biri olan Türk Boğazları'na ev sahipliği yapması Türkiye'nin enerji lojistikinde stratejik önemini arttırmaktadır. Örneğin önemli miktarda Hazar petrolü, Karadeniz limanlarına (Novorossiyk, Rusya ve Supsa, Gürcistan gibi) ve ardından Türk Boğazları yoluyla tankerlerle Batı pazarlarına taşınmaktadır. Tablo 17'de T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan elde edilen veriler doğrultusunda 2020 yılı itibariyle Türk limanlarında ithalata, ihracata, trasit taşımacılığa konu olan petrol ürünlerinin taşıma miktarları verilmiştir. Buna göre Türk Limanları'nda yıllık ortalama 142 milyon ton petrol ürünleri elleçlenmektedir. 2020 yılında toplam 365 milyon 442 bin 296 ton yükün 141 milyon 680 bin 742 tonunu petrol ürünleri oluşturmuştur. Türkiye'nin denizler aracılığıyla taşınan toplam yük miktarının yaklaşık %39'unun petrol ürünlerinden oluşması, denizyolu taşımacılığında petrol ve doğal gaz transferinin yüksek payı, bu taşımacılık moduna yapılacak yatırımların enerji lojistik merkezi hedefine büyük oranda katkı sağlayacağını da açıkça göstermektedir.

Tablo 17: Türk Limanlarında 2020 Yılı Boyunca Elleçlenen Petrol Ürünleri Miktarı (Ton)

PETROL ÜRÜNLERİ								
(Ham Petrol, Yakıt Türevleri, Sıvı veya Sıkıştırılmış Gaz Olan Hidrokarbonlar, Yakıt Olamayan Türevler)								
Yükleme			Boşaltma			Toplam Dış Ticaret		
İhracat	Kabotaj	Transit	İthalat	Kabotaj	Transit	Dış Ticaret	Kabotaj	Transit
9.287.127	13.743.584	49.032.871	55.358.303	13.513.438	745.419	64.645.430	27.257.022	49.778.290
72.063.582			69.617.160			141.680.742		

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021

Türkiye, dünyanın en büyük ikinci doğal gaz piyasası olan Kıta Avrupası ile Hazar Havzası ve Orta Doğu'nun önemli doğal gaz rezervleri arasındaki konumu nedeniyle doğal gaz geçişinde stratejik bir role sahiptir (EIA, 2017). Bu rolüne ek olarak, son yıllarda özellikle Akdeniz ve Karadeniz'de gerçekleştirilen arama ve sondaj faaliyetleri ve Karadeniz'de önemli miktarda doğal gaz rezervine ulaşılmasıyla önümüzdeki yıllarda önemli bir doğal gaz üreticisi olma potansiyelini de açığa çıkarmıştır.

Yukarıda açıklanan veriler ışığında Türkiye; sahip olduğu Karadeniz, Akdeniz, Ege, Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile petrol ve doğal gaz rezervlerine coğrafi yakınlığı, ithalatçı ve ihracatçı ülkelerin merkezinde yer alması dolayısıyla küresel enerji ticareti ve politikalarında etkin bir uluslararası aktördür. Tüm bunlara ek olarak izlediği çok yönlü politikalar ile enerji arzında çeşitlilik yaratılması ve taşıma güvenliğinin sağlanması amacıyla ulaştırma modlarının entegre edilmesi faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu kapsamda 2019 yılında yayımlanan On Birinci Kalkınma Planı'nda (2019-2023) *Lojistik ve Enerji Altyapısı* başlığı altında; ihtiyaç duyulan enerjinin sürekli, kaliteli, güvenli ve asgari maliyetlerle elde edilmesi amacıyla denizyolu altyapılarının geliştirilmesinin hedeflendiği ve bu amaçla yatırımların artırıldığı altı çizilmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019: 70). Yine aynı kalkınma belgesinde Türkiye'nin üretici ve tüketici bölgeler arasındaki jeostratejik konumundan yararlanılarak enerji piyasasında bölgesel güçlü bir aktör olması yönünde çalışmaların yürütüldüğü de ifade edilmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. 21. YÜZYILDA ÖNEMLİ ULUSLARARASI AKTÖRLERİN DENİZ STRATEJİLERİ ve TÜRKİYE’NİN 21. YÜZYIL DENİZ STRATEJİSİ

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle strateji ve deniz stratejisi kavramı incelenmiştir. Ardından önemli uluslararası aktörlerin 21. yüzyılda sahip oldukları deniz stratejileri değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme gerçekleştirilirken genelden özele bir bakış açısı kullanılmıştır. Başlangıçta dünya geneli 21. yüzyıl deniz doktrin ve stratejileri, devletlerin ve uluslararası örgütlerin yayınlamış oldukları resmî belgeler aracılığıyla özetlenmiş ve genel bir çerçeve çizildikten sonra izleyen başlıklarda güçlü ve gelişmiş deniz gücüne sahip Amerika Birleşik Devletleri, 21. yüzyılda gerçekleştirdiği modernleşme yatırımları ile Çin Halk Cumhuriyeti, Soğuk Savaş sonrası Rusya Federasyonu, NATO ve Birleşik Krallık özelinde detaylı şekilde ele alınmıştır. Daha sonra, Türkiye Cumhuriyeti’nin 21. yüzyıl deniz stratejisi, üç tarafını çevreleyen Ege Denizi, Karadeniz ve Akdeniz’de son yirmi yılda yaşanan gelişmeleri de içerecek şekilde; resmî belgeler, anlaşmalar ve akademik çalışmalardan yararlanılarak analiz edilmiştir. Son olarak denizlerin 21. yüzyıl dinamikleri eşliğinde bir taraftan Türkiye’ye sağladığı imkân ve fırsatlar ele alınmış diğer taraftan barındırdığı tehdit ve risklere değinilmiştir. Ulusal ve uluslararası fayda sağlayacak ve uygulanabilir bir deniz stratejisinin oluşturulması olumlu ve olumsuz tüm yönleriyle bir durum tespiti gerektirdiğinden son bölümde genel olarak Türkiye’nin denizler ile olan bağlantısı güçlü ve zayıf yönleriyle ele alınmıştır.

Dünya devletlerinin deniz stratejileri detaylandırılırken ABD, Çin, Rusya, NATO ve Birleşik Krallık’ın seçilmesinin sebepleri şu şekildedir: Öncelikle 20. yüzyılın en büyük deniz gücü ABD olmuş ve Soğuk Savaş’ın sona ermesinin ardından dünyadaki tek süper güç olarak varlığını sürdürmüştür. 21. yüzyılın çok aktörlü uluslararası sisteminde de büyük bir küresel güç olmaya devam etmiştir. ABD’nin anavatan dışındaki temel çıkarı, başka bir devletin Asya veya Avrupa gibi kilit bir bölgeye hâkim olma yeteneğini reddetmeye dayanmaktadır. Çin bu açıdan büyük bir tehdit, büyük bir ekonomi ve bir bölgede hegemonya kurmak için meydan okuyabilir güce sahiptir (Colby ve Brzezinski, 2021: 9). 21. yüzyılın başında Çin ve Rusya, Amerika Birleşik Devletleri için önemli zorluklar teşkil etmeye başlamıştır. Her ikisi de ABD tarafından II. Dünya Savaşı’nın sona ermesinden bu yana uluslararası düzeni değiştirmeye yönelik bölgesel hırsları olan revizyonist güçler olarak tanımlanmaktadır (Colby ve Brzezinski, 2021: 9). Çin ve Rusya; askeri güçleri, yeni teknolojileri, askeri harcamaları ve nükleer güçleri ile dönemin güçlü aktörleri arasındadır ve ABD tarafından tehdit olarak algılanmaktadır. Ancak ekonomik açıdan Çin Rusya’ya kıyasla daha büyük

bir ekonomiyi temsil etmektedir. NATO ise üye ülkeleri müttefik çatısı altında özellikle Rusya ve Çin'in revizyonist politikalarına karşı hem küresel deniz güvenliğini sağlamak hem de üye ülkelere destek vermek amacıyla hareket ettiğinden ve deniz misyonu ile farklı deniz görevlerini yerine getirdiğinden çalışmada ayrı bir başlık olarak seçilmiştir (Deni, 2019). Son olarak Birleşik Krallık, denizlerdeki tarihsel hakimiyeti ve güçlü donanmasının 21. yüzyıla adaptasyonu kapsamında incelenmek üzere seçilmiştir.

3.1. Strateji Kavramı ve Deniz Stratejisi

Strateji kavramı kelime olarak literatürde iki kaynağa dayandırılmaktadır. Bunlardan biri strateji kelimesinin Latince yol, çizgi anlamındaki “stratum” kelimesinden, ikincisi ise eski Yunan General Strategos'un isminden geldiği yönündedir (Eren, 2003: 3). Genel olarak strateji, birçok farklı alanda kullanılmasına rağmen köken itibariyle askeri bir kavramdır ve askeri kurumlardaki harekât ve operasyonların tasarlanması anlamında kullanılmaktadır (Eryiğit, 2013: 153). TDK ise strateji kavramını; “*bir ulusun veya uluslar topluluğunun, barış ve savaşta benimsenen politikalara destek vermek amacıyla politik, ekonomik, psikolojik ve askerî güçleri bir arada kullanma bilimi ve sanatı*” olarak tanımlamaktadır (TDK, 2021). Genel olarak strateji kavramı, *belirlenen amaçlar doğrultusunda eldeki kaynakların verimli ve etkin kullanımının tasarlanması* olarak tanımlanabilir. Strateji ve politika kavramları birbiri yerine kullanılmakta ve sıkça karıştırılmaktadır. Şunu belirtmek gerekir ki strateji, politikayı da içeren daha genel bir kavramı ifade etmektedir (Eren, 2003: 9). Devletler; askeri, ekonomik, siyasi, sosyal vb. alanlarda belirlenen amaç ve hedefler doğrultusunda belirledikleri stratejiler bağlamında uygulamaya daha yakın olan politikalar aracılığıyla bu hedeflere ulaşma gayretindedirler. Eldeki tüm güç unsurlarının amaca yönlendirilmesiyle gerçekleştirilen stratejik faaliyetler, o alanda derinlemesine analiz ve değerlendirme yapılma gerekliliğini de beraberinde getirmektedir.

Devletlerin belirli alandaki stratejilerinin tespit edilmesi temelde birkaç soruya cevap aranması yoluyla gerçekleşmektedir. Bu soruların başında “Şu anda ne durumdayız?” sorusu vardır. Bu sorunun cevaplanabilmesi mevcut durum analizi ile mümkün olacağından sonuçta ilgili alanda yapılan bir durum tespiti elde edilecektir. İkinci olarak hedeflerin belirlenmesini kapsayan “Nerede olmalıyız” sorusu cevaplanmalı ve bu kapsamda mevcut sistem dinamikleri gerçekçi bir bakış açısıyla değerlendirildikten sonra ulaşılabilir hedefler oluşturulmalıdır. Son olarak “İstediğimiz noktaya nasıl ve hangi yolla ulaşabiliriz?” sorusu cevaplanarak nihayetinde bir strateji belirlenmelidir (Küçükşüleymanoğlu, 2008: 403). Bu stratejik hedeflere ağırlıklı olarak uygulama odaklı olan politikalar aracılığıyla ulaşılmaktadır. Tüm bu süreçler devletlerin özellikle askeri alanda oluşturdukları strateji belgelerinde açıkça izlenebilmektedir. Kara, hava ve deniz unsurlarından oluşan ulusal askeri güç; devletlerin uluslararası sistemdeki rollerini etkileyen en önemli faktörlerden biridir ve özellikle içinde bulunduğumuz yüzyılda denizlerin artan önemi bağlamında deniz gücünün geliştirilmesine odaklanan bir yapı sergilemektedir. Bu kapsamda

özellikle söz konusu gelişmiş devletler, deniz gücünün artırılması ve etkin hale getirilmesi amacıyla belirledikleri deniz stratejileri çerçevesinde hareket ederek politikalar oluşturmaktadır (Chang, 2018: 150). Tüm bu gelişmelerle birlikte deniz stratejilerinin tespit edilmesi de ayrı bir önem kazanmıştır. Deniz stratejilerinin belirlenmesi temelde üç aşamada gerçekleşmektedir (El-Ghamdi, 2021: 2):

1. Stratejinin neden gerekli olduğunun belirlenmesi: Bu kapsamda denizlerde meydana gelen güncel bir gelişme, çatışma, rekabet... gibi ortaya çıkan yeni dışsal bir faktör olabileceği gibi ulusal dinamiklerin ortaya çıkardığı ihtiyaçlar da söz konusu olabilecektir.
2. Neyin iyileştirilmesi gerektiğinin belirlenmesi: Bu aşamada mevcut durum analizi detaylı ve doğru veriler ışığında gerçekleştirilmeli ve süreç sonunda varılmak istenen hedeflerin neler olduğu tespit edilmelidir.
3. Kapsamın belirlenmesi: İçinde bulunduğumuz yüzyılda gelişen teknoloji, hızla yayılan küreselleşme ve kıt kaynakların ulusları denizlere yönlendirmesi ve denizlerin dünya çapında artan önemi nedeniyle 21. yüzyıl deniz stratejileri çok boyutlu ve geniş kapsamlı bir özellik sergilemektedir.

Deniz stratejileri hem savaş hem de barış zamanını kapsamaktadır. Çünkü deniz güçlerinin barış zamanındaki ekonomik düzende büyük fayda ve çıkarları mevcuttur (Hoyt, 2007: 579). Denizlerin ticari amaçlarla kullanımı hem ulusal refahın hem de ulusal güvenliğin ekonomik temelini sürdürmek için çok önemlidir. Örneğin denizlerde bulunan enerji kaynaklarının çıkarımı ve ekonomik değere dönüştürülmesi hem bu alandaki hak ve menfaatlerin askeri destekle savunulmasını hem de ileri teknolojik donanımla bu alandan ekonomik fayda sağlanmasını içermektedir. Dolayısıyla denizlerde yürütülen stratejinin geniş kapsamlı olması önemlidir. Örneğin Çinlilerle bağlantılı olduğu düşünülen bilgisayar korsanları, Kasım 2006'da ABD Deniz Harp Okulu'nda ve Aralık 2006'da ABD Ulusal Savunma Üniversitesi'nde bilgisayar sistemlerinin çökmesine neden olmuş, bu iki olay ülkeler arasında konvansiyonel deniz savaşının tek başına olmayacağını artık savaşların bilgi veya siber unsurları içeren yetenekleri de kapsayacağını göstermiştir (Kurth, 2007: 590). Deniz stratejileri artık sadece konvansiyonel güçle sınırlı değil aynı zamanda teknoloji, ekonomi, enerji ve diplomatik güçle de yakından bağlantılıdır.

Büyük bir deniz stratejisi; politik yön ve alakalar, uluslararası deniz taşımacılığının sürdürülmesi ve güvenliği, münhasır ekonomik deniz bölgelerinin korunması, kullanılması, düzenlenmesi ve savunulması, kıyı savunmaları, sınır savunmaları, adaların korunması ve denizlerden kaynak olarak yararlanılması gibi unsurları içermektedir (Lavie, 2018: 19). Modern deniz stratejisinin gelişimini ve denizcilik birikimini büyük ölçüde etkileyen isimler ise Amiral Alfred Thayer Mahan (1840–1914) ve teorisyen Sir Julian Corbett (1854–1922) olmuştur. Mahan, 19. yüzyılda bir deniz gücü felsefesi geliştiren ilk kişi iken Corbett, bir deniz stratejisinin karadaki savaşa doğrudan katkısını ciddi olarak düşünen ilk deniz teorisyenidir. Çalışmanın birinci

bölümünde detaylı şekilde düşüncelerine yer verilen bu iki isim, deniz stratejilerinin tarihsel gelişimine büyük oranda katkı sağlamıştır. Buna ek olarak Amiral Raoul Castex (1878–1968) ve Amiral Wolfgang Wegener (1875–1956) deniz stratejisinde Kıta Avrupa Okulu'na katkı sağlayanlar arasındadır (Lavie, 2018: 22). Kendisinden önceki Mahan ve Corbett gibi, Fransız Amiral Castex de bir deniz stratejisinin ana amacının denizin kontrolünü elde etmek olduğuna inanmaktadır. Alman deniz stratejisti olan Wegener ise bir deniz stratejisinin gelişiminde coğrafya faktörünün önemli olduğunun altını çizmiştir. Mahan, Corbett, Castex ve Wegener'in temsil ettiği düşüncelerin ortak noktası, askeri anlamda stratejiyi ve deniz ülkelerinin yükselişi ve refahı için deniz kuvvetlerinin rolünü ve önemini vurgulamalarıdır.

Deniz stratejisi dört amaca hizmet etmek için okyanusların kullanımını kontrol etmektedir (DiBiagio, 1987: 121):

- Yük ve yolcu taşımacılığı,
- Diplomatik amaçlar için askeri gücün konuşlandırılması
- Kara ve deniz hedeflerini vurmak için bir üs görevi görmek
- Kaynak kullanımını sağlayabilmek

Genel olarak temelde rekabetin olduğu her alanda strateji kavramı gün geçtikçe önem kazanmakta ve buna bağlı olarak 21. yüzyıl dinamiklerinde devletlerin ana rekabet alanlarının başında gelen denizler üzerinden izlenen stratejiler de kritik hale gelmektedir. Bu stratejiler bir taraftan sahip olunan hedefleri açıklarken diğer taraftan bu hedeflere giden yolda yürütülecek politika ve uygulamaları da daha planlı ve uygulanabilir kılmaktadır. Çalışmanın izleyen başlıklarında son yirmi yıl itibariyle önemli uluslararası aktörlerin uyguladıkları deniz stratejileri analiz edilmiş, bu analiz resmi strateji belgeleri aracılığıyla gerçekleştirilmiştir.

3.2.21. Yüzyıl Önemli Uluslararası Aktörlerin Deniz Doktrin ve Stratejileri

Askerî araçların siyasetin amaçları kapsamında tasarlanması olarak tanımlanan strateji kavramının üzerinde uzlaşmış tek bir tanımı olmamakla birlikte bu tanımlamaların ortak ana unsurları olarak amaçları ve araçları saymak mümkündür. (Yükselen, 2018: 6-7). Deniz stratejileri değerlendirilirken devletlerin ulusal çıkar ve menfaatleri doğrultusunda belirledikleri hedeflere ulaşabilmek için kullandıkları araçlar, 21. yüzyıl deniz strateji dinamiklerini göstermektedir. Denizler ister askeri ister ekonomik güç yoluyla olsun bu hedeflere ulaşmak için en uygun araçlardan birini oluşturmaktadır. Bu kapsamda mevcut küresel durumun analiz edilmesi, Türkiye'nin 21. yüzyıl deniz stratejisinin değerlendirilmesine önemli katkı sağlayacaktır. Dünya üzerindeki kıt kaynakların giderek azalması, teknolojinin sağladığı gelişimin denizlerden faydalanmayı daha imkanı hale getirmesi gibi sebepler denizleri, devletlerin savunma ve

ekonomilerinde daha etkili hale getirirken denizlerde sağlanan hakimiyet ise devletlerin sahip olduğu önemli bir güç unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır.

Başarılı büyük bir strateji; özünde geliştirilmesi ve uygulanması için entelektüel çerçeveyi sağlayan bir dizi temel ilkeyi içermektedir. Bu ilkeler ise gerçekçi ve benzersiz olan coğrafya unsurlarından, doğal kaynaklardan, siyasi kurumlardan, demografik yönlerden ve tarihsel örneklerden oluşmaktadır. Deniz stratejisi ise ulusun denizlerdeki çıkar ve menfaatlerini barındıran gücünün bir yönünü ve donanma da bu çıkar ve menfaatlere hizmet eden bir aracı temsil etmektedir. Son on yılda geliştirilen deniz stratejilerinde donanmanın değeri artmış ve bu alandaki yatırımlar ile altyapı geliştirme çalışmaları hız kazanmıştır. Bir devletin sahip olduğu deniz stratejisi; yapıya, küresel gelişmelere, ulusal hedeflere, teknolojik unsurlara ve mevcut donanımına bağlı olarak değişmektedir. Dolayısıyla tek bir denizcilik stratejisinin uzun süre sürdürülmesi mümkün olmadığından belirli aralıklarla özellikle küresel gelişmelere bağlı olarak güncellenmektedir. Sonuçta ortaya konan denizcilik stratejisi ulusal dinamiklerin ve uluslararası konjonktürün bir sonucunu temsil etmekte ve bu nedenle 21. yüzyılda devletlerin deniz strateji ve doktrinlerine daha fazla odaklanması ve merkeze alması temelde denizlerin artan önemini ortaya koymaktadır.

20. yüzyıldan bu yana kıyı devletlerinin deniz kuvvetleri kullanımı giderek askeri faaliyetlerden diplomatik alana kaymış, kara ve hava gücüne kıyasla deniz gücünün diplomatik işlevi ön plana çıkmıştır (Chang, 2018: 149). Dolayısıyla Soğuk Savaş'tan bu yana değişen güvenlik risk ve tehdit algılamalarının farklılaşması ve devletler arasında sıcak çatışmayı içeren savaşlardan ziyade çok boyutlu riskler içeren tehditlerin varlığı, deniz gücünün 21. yüzyılın en etkin dış politika aracı ve ulusal güç unsuru haline gelmesine neden olmuştur. Bu kapsamda devletlerin oluşturdukları deniz stratejileri de küresel sistemdeki rollerini etkileyen önemli bir faktördür ve devletlerin denizler üzerindeki uzun vadeli amaç ve hedefleri ile bunlara ulaşmak için izlenecek yol haritasını sunmaktadır. Bu yol haritası devletlerin mevcut durumları, gelecek yatırımları ve hatta kaygıları hakkında kritik ipuçları da içermektedir. Tablo 18'de önemli uluslararası aktörlerin strateji belgeleri dahilinde sahip oldukları deniz stratejilerinin genel prensipleri verilmiştir. Bu strateji belgelerinde özellikle Avustralya Denizcilik Doktrini, NATO Deniz Stratejisi'nde diğerlerine nazaran askeri unsurları önceleyen farklılıklar dikkat çekmektedir. Ancak tüm bu belgelerin ortak noktaları; çok boyutlu ve işbirlikçi olmalarıdır. Bu stratejiler genel olarak okyanuslara ve barındırdığı kaynaklara bağımlılığı açık şekilde ortaya koymakta ve 21. yüzyıl itibarıyla devletlerin deniz stratejilerinin ekonomik ve askeri çıkarlardan ayrı düşünülmemeyeceğini ve bu çıkarların elde edilmesinde deniz gücünün önemli bir araç olduğunu açıkça göstermektedir. 21. yüzyılın başından itibaren yaşanan ekonomik, siyasi ve askeri gelişmeler küresel deniz stratejilerinin hükümet programlarında artan şekilde önem kazanmasına yol açarken aynı zamanda devletler arasında yeni iş birlikleri ve çatışmaların yaşanmasına da neden olmaktadır.

Tablo 18: 21. Yüzyıl Dünya Deniz Strateji ve Doktrinlerinin Genel Özellikleri

Uluslararası Aktör	Stratejik Belge	Yıl	Genel Özellikler	Yayımlayan Kurum
ABD	Ulusal Deniz Güvenliği Stratejisi	2005	Ülkenin emniyet ve ekonomik güvenliğinin büyük ölçüde dünya okyanuslarının güvenli kullanımına bağlı olduğunu belirtmektedir. ABD'nin deniz güvenliğinde hayati bir ulusal çıkarı sahip olduğunun altını çizmektedir.	U.S. White House Office
	21. Yüzyıl Deniz Gücü için İş Birliği Stratejisi	2015	Gelişmiş deniz kuvvetleri, ittifakların ve ortaklıkların güçlendirilmesi, açık bir ekonomik sistem için gerekli güvenli ortamın geliştirilmesi, ticaretin serbestliğinin korunması ve doğal kaynakların korunmasını vurgulamaktadır.	U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard
	Entegre Deniz Kuvvetiyle Denizlerde Avantaj	2020	Amerika'nın güvenliği ve refahının denizlere bağlı olduğunu belirtmekte ve Rusya ile Çin'i Amerikan ulusal çıkar ve güvenliğine açık bir tehdit olarak tanımlamaktadır. On yıl boyunca ülke deniz kuvvetlerine rehberlik edecek bu belge ışığında entegre bir ABD deniz gücü oluşturulacağı hedeflenmektedir.	U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard
ÇİN	Yeni Dönemde Çin Ulusal Savunması	2019	Çin donanması eğitiminin uzak denizlere doğru genişletilmesi gerektiğini belirtmektedir. Denizaşırı çıkarlar, Çin'in ulusal çıkarlarının önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu kapsamda ülke donanması denizaşırı operasyonlar gerçekleştirebilmek amacıyla; açık deniz kuvvetleri kurar, denizaşırı lojistik tesisler geliştirir, askeri görevler için yeteneklerini geliştirir, gemi koruma operasyonlarını yürütür. Stratejik deniz iletişim yolları güvenliğinin sağlanması ve denizaşırı tahliye ve koruma operasyonlarının yürütülmesi önemlidir. Çin Deniz Kuvvetleri'nin denizlerdeki rolü; Çin deniz yetki alanlarını koruyabilmek ve denizdeki güvenlik tehditlerine, ihlallerine ve provokasyonlarına çözüm üretmektir.	The State Council Information Office of the People's Republic of China
AVUSTRALYA	Denizcilik Doktrini	2010	Bu doktrin belgesi; deniz gücünün temel kavramlarını açıklamakta ve Avustralya bağlamına ele almaktadır. Avustralya denizcilik doktrini ilk kez 2000 yılında yayınlanmış ve 2010 yılında bu belge ile güncellenmiştir. Hem önceki hem de bu doktrin belgesinde genel olarak denizlerin Avustralyalılar için önemi açıklanmaktadır. Avustralya Kraliyet Donanmasının (RAN) ortak ve entegre bir Avustralya Savunma Gücü içindeki önemine vurgu yapılmaktadır. Denizcilik doktrini, askeri doktrin bir parçası olarak görülmekte ve denizde silahlı hizmetlerin kullanımını desteklemektedir. Avustralya'nın okyanusa bağımlılığı (bir ulaşım aracı ve canlı ve cansız kaynakların tedarikçisi olarak) da ifade edilmiş, ayrıca insan unsuru, fiziksel çevre, coğrafi strateji, ekonomik perspektifler, ulusal güvenlik ve doğal çevre vurgusu yapılmıştır.	Royal Australian Navy Sea Power Centre
NATO	Deniz Stratejisi	2011	Müttefiklerden oluşan deniz kuvvetleri ittifak güvenliğine şu dört katkıyı sunmaktadır: caydırıcılık ve toplu savunma, kriz yönetimi, işbirlikçi güvenlik (ortaklıklar, diyalog ve iş birliği yoluyla) ve deniz güvenliği. Bu deniz strateji belgesinde 21. yüzyılda ortaya çıkan karmaşık tehdit unsurlarıyla mücadele edebilmek için ittifakın dönüşümünün sürdürüleceği ve bu kapsamda bir deniz stratejisi izleneceği belirtilmektedir.	NATO
İSPANYA	Ulusal Güvenlik Stratejisi	2017	İspanya Ulusal Güvenlik Stratejisi öncelikle 2013 yılında daha sonra bu çerçevenin daha fazla detaylandırıldığı ve sürekli değişen güvenlik ortamında yeni gelişmelerle uyumlu güncellenmiş haliyle 2017 yılında yayınlanmıştır. İspanya'nın denizcilik statüsü; coğrafi konumu, tarihi ve refahına dayanmaktadır. Ulusal deniz güvenliği stratejisi; denizlerde seyir özgürlüğü ve	Government of Spain

Tablo 18: (Devamı)

Uluslararası Aktör	Stratejik Belge	Yıl	Genel Özellikler	Yayımlayan Kurum
			güvenliğinin korunması, deniz taşımacılığı ve ticaretinin korunması, denizcilik endüstrilerinin güvence altına alınması, İspanyol bayrağı altında seyreden gemilerin güvenliğinin sağlanması, açık deniz tesisleri, petrol boru hatları, su altı boru ve kabloları, kıyı şeridindeki kritik altyapı dahil olmak üzere denizcilik altyapısının güvence altına alınması, canlı ve cansız deniz varlıklarının korunması, deniz çevresinin ve sualtı arkeolojik mirasının korunmasını kapsamaktadır.	
BİRLEŞİK KRALLIK	Ulusal Deniz Güvenliği Stratejisi	2014	Deniz güvenliğini “denizcilik alanındaki risklerin ve fırsatların aktif yönetimi yoluyla yurtiçinde ve yurtdışında ulusal çıkarların geliştirilmesi ve korunması, refah, güvenlik ve istikrar içinde bir dünyanın şekillenmesine yardımcı olmak” olarak tanımlamaktadır. Denizcilik alanının ulusal fayda ve çıkarların elde edilmesindeki önemini açıklamakta ve deniz güvenliği ile ekonomi güvenliğini birlikte ele almaktadır. Güvenlik ve refahın büyük ölçüde denize bağlı olduğu fikrine dayanmaktadır.	UK Ministry of Defence
AVRUPA BİRLİĞİ	Mavi Büyüme Stratejisi	2012	Mavi enerji, sürdürülebilir deniz ticareti, deniz ve kıyı turizmi, deniz sporları, deniz mineral kaynakları ve mavi biyoteknolojiyi kapsamaktadır. 2012’de başlayan mavi büyüme stratejisi günümüze kadar güncellenerek devam etmiştir.	European Commission
	Deniz Güvenliği Stratejisi	2014	Geniş kapsamlı ve çok boyutlu güvenlik kavramı: Deniz güvenliği, uluslararası hukukun ve ulusal hukukun uygulandığı, seyir özgürlüğünün güvence altına alındığı, kaynakların korunduğu küresel denizciliğin bir parçası olarak tanımlanmıştır. Ayrıca denizlerde korunması gereken çıkarlar: risk ve tehditlerden korunma, deniz ekonomik çıkarları, deniz çevresi, biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanım olarak sıralanmaktadır.	European Commission
FRANSA	Deniz ve Okyanuslar için Ulusal Bir Strateji	2009	Denizcilik tarihsel olarak ülkede ne kadar köklü bir gelenek olsa da 21. yüzyılın ortaya çıkardığı zorluklar ve fırsatların iyi analiz edilmesi gerektiği düşüncesine dayanmaktadır. Çevre dostu bir gelecek için yatırım yapmak, sürdürülebilir deniz ekonomisi sağlayarak özellikle kıyı nüfusu için katma değer ve istihdam olanağı oluşturmak, bölgelerin denizcilik alanını teşvik etmek ve Fransa'nın uluslararası arenadaki yerini ilan etmek gibi hedefleri içermektedir.	Government of France
	Deniz Güvenliği için Ulusal Strateji	2015	Deniz alanlarını korumak için rotayı, eylemleri ve araçları belirlemede, mevcut tehditleri tanımlayarak ekonominin denizcilik boyutu, deniz kaynaklarının sürdürülebilirliği ve savunması gibi temel faktörlere vurgu yapmaktadır.	Government of France
HOLLANDA	2015-2025 Hollanda Denizcilik Stratejisi	2015	İhtiyaçları karşılayabilir entegre bir denizcilik politikası için hükümete rehberlik etmesi amacıyla hazırlanmıştır. İnsani zenginlikler, yenilik, ticaret, erişilebilirlik, güvenlik ve çevre kalitesi, güvenlik ve istikrar gibi konu başlıklarına vurgu yapılmaktadır.	Government of Netherlands
HİNDİSTAN	Güvenli Denizlerin Sağlanması: Hindistan Deniz Güvenliği Stratejisi	2015	Hindistan’ın deniz çıkar ve menfaatlerinin korunması, denizlerde geniş kapsamdaki faaliyet alanlarında yeniliğin benimsenmesi, güvenilir bir savaş gücü yaratılması, altyapının modernleştirilmesi, verimli lojistik yönetiminin oluşturulması ve deniz alanında nitelikli personelin yetiştirilmesi gibi hedefleri içermektedir.	Indian Ministry of Defence

Tablo 18’de devletlerin ve uluslararası örgütlerin resmi olarak yayınladıkları strateji belgelerinde denizlerle ilgili benimsedikleri temel prensipler ve ulaşmak istedikleri hedefler verilmiştir. Bu belgelerde genel olarak devletlerin denizlerdeki hak, çıkar ve menfaatlerinin yüksek olduğu, denizlerden sağlanan fayda ve güvenliğin sürdürülebilir olması gerekliliği vurgulanmaktadır. Tablo 18 incelendiğinde, devletlerin denizler üzerinden izledikleri stratejiler ve uyguladıkları politikaların her ülke veya bölgenin kendine özgü özelliklerine bağlı olarak tasarlandığı görülmektedir. Ayrıca, ulusal hedef ve çıkarların net ve açık şekilde tanımlanması denizcilik stratejisinin de temelini belirginleştirmektedir. Örneğin Avrupa Birliği, deniz yoluyla Avrupa ekonomisini güçlendirmeyi amaçlayan büyük bir mavi büyüme deniz stratejisi tanımlamış ve Avrupa’daki birçok ülke AB’nin genel stratejisinin yanı sıra ekonomik ve güvenlik konularının bir türevi olarak kendi stratejilerini belirlemiştir. Ülkeler, denizlerdeki hak ve çıkarlarını koruyabilmek amacıyla stratejilerini ve bunu gerçekleştirebilmenin yolunu tanımlamıştır. Ancak bir stratejinin, bir planlama metodolojisinin sürdürülmesi ve gerçekleştirilmesi her ülkenin ulusal karakterine, kültürüne ve denizcilik alanına giren faktörlerin kapsamına bağlı olarak değişiklik göstermektedir.

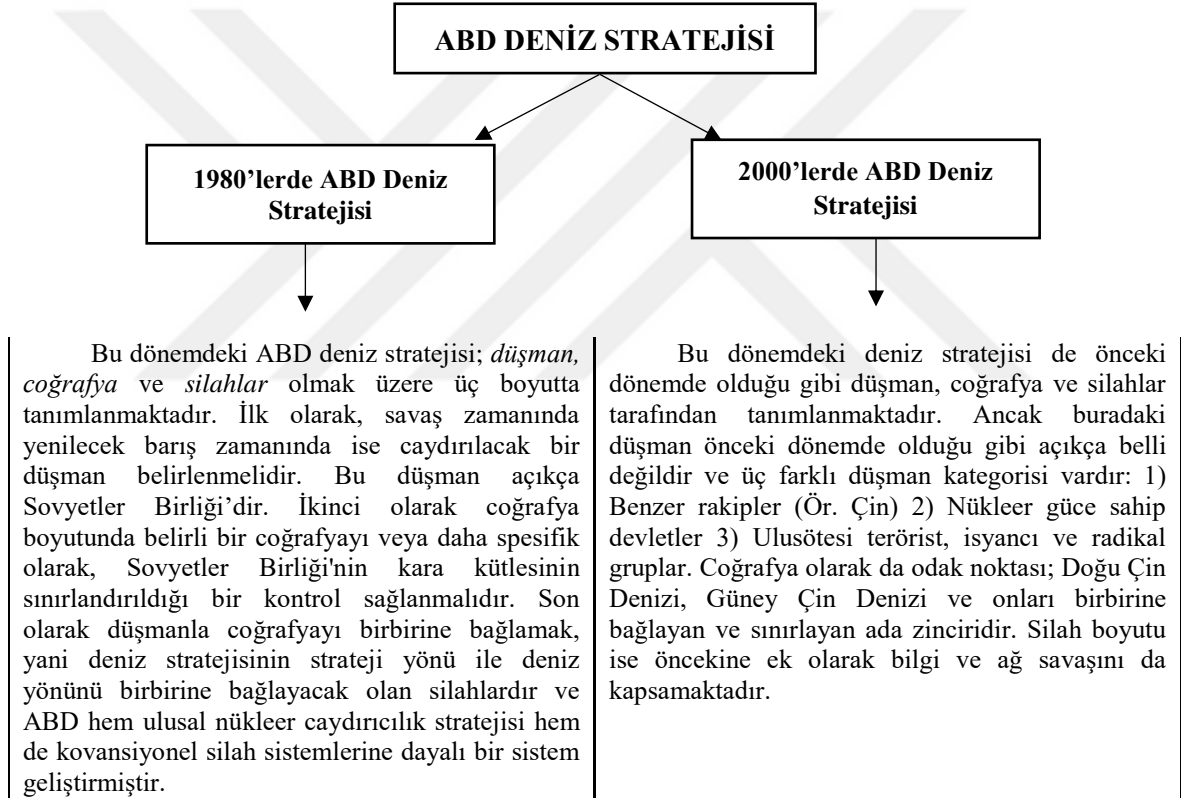
Dünyada bazı önemli güçlü aktörlerin deniz stratejileri incelendiğinde, ilgili uluslararası aktörün ulusal önceliği ve odak noktası ne ise belirledikleri stratejilerinin de ona göre şekillendiği görülmektedir. Örneğin bu odak noktası AB’de olduğu gibi ekonomi ise denizcilik alanına bağlı tüm oyuncuları bir araya getiren uygulamaların olduğu; iş birliği oluşturulduğu ve belirlenen strateji ve politikayı daha iyi gerçekleştirmek için bağlantıların kurulmasının teşvik edildiği görülmektedir. Ancak, ABD’de olduğu gibi odak noktası güvenlik bileşeni olduğunda hükümetin askeri güç odaklı yatırımlara, donanma gücünün geliştirilmesine ve askeri ittifaklara yöneldiği izlenmektedir. Bu kapsamda Çin; hükümetin öncülük ettiği ve askeri kapasite ve küresel düzeyde altyapı inşasını temel alan politikalarla temelde ekonomik bir stratejiyi pekiştirmek için deniz stratejisi uygulamaktadır (Lavie, 2018: 44).

3.2.1. Amerika Birleşik Devletleri Deniz Stratejisi

Denizleri ve okyanusları askeri veya ticari amaçlarla kullanma ve bir düşmanı bundan alıkoyma yeteneğinin bir ölçüsü olarak tanımlanan Amerikan deniz gücünün gelişimi, Alfred Thayer Mahan’ın düşünce temellerini atmasıyla başlamış 1897 yılında Başkan William McKinley’nin Theodore Roosevelt’i Deniz Kuvvetleri Bakan yardımcılığına atmasıyla devam etmiştir (Hodge, 2014: 394-395). 20. yüzyılın en büyük deniz gücüne sahip olan ABD, 21. yüzyıl itibarıyla Çin’in yükselen donanma gücü ve modernizasyon adımları karşısında bu özelliğini yitirmeye başlamış hatta yayınlanan son ulusal savunma belgesinde Çin’i açık tehdit ve rakip güç olarak gördüğünü belirtmiştir.

Kuruluşundan bu yana okyanus ticaretine bağımlılığı nedeniyle denizci bir ulus olan ABD'nin Soğuk Savaş dönemindeki deniz stratejisi, Sovyetlere karşı ileri taarruz operasyonlarını savunmak olmuştur (Swartz, 2021). Sovyetlerin yıkılması ve Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte ABD, değişen şartlar ve donanmasının ezici büyüklüğü kapsamında stratejik değişime gitmiş ve yeni rotalar belirlemiştir. James Kurth (2007) çalışmasında ABD deniz stratejisini 2 döneme ayırarak incelemektedir. Şekil 12'de bu iki dönem açıklamalarıyla ve ABD deniz stratejisinin Soğuk Savaş Dönemi ve sonrasını içeren dinamikleriyle birlikte verilmiştir. Buradaki temel farklılık 1980'lerde belirgin ve tek olan Sovyetler tehdidinin ortadan kalkmasıyla birlikte düşmanların çeşitlenmesi ve buna bağlı olarak coğrafya ve silah unsurlarının daha geniş ve çok boyutlu hale gelmesidir.

Şekil 12: 1980 ve 2000'li Yıllar ABD Deniz Stratejisi



Kaynak: Kurth, 2007: 587-588

20. yüzyılın arifesinde ABD, küresel bir güç olmanın temellerini atmış ancak belirsiz olan refaha giden yolu, Alfred Thayer Mahan'ın Amerikan büyümesinin deniz aşırı pazarlara erişim gerektirdiğini ve bu erişimi korumak için üstün bir donanmaya ihtiyaç duyduğunu öne sürmesiyle belirginleşmiş ve rota çizilmiştir. Bu aşamaya kadar genel hatlarının çizildiği ABD deniz stratejisi, bu tez çalışmasının zaman sınırı nedeniyle 21. yüzyıl kapsamında detaylı şekilde incelenecektir. Bu kapsamda ilki 2007 yılında ikincisi ise 2015 yılında yayınlanan ABD Deniz Strateji Belgeleri referans alınmıştır. Mart 2015'te güncellenen "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower"

(21. Yüzyıl Deniz Gücü İçin Bir İş Birliği Stratejisi) isimli ABD Deniz Strateji Belgesi'nde, bir denizcilik ülkesi olduğu vurgulanan ABD'nin giderek daha karmaşık ve birbirine bağımlı bir dünyada ulusal çıkarlarının korunmasında güncellenmiş bir deniz stratejisine ihtiyaç duyduğu ifade edilmiştir.

21. yüzyıl ABD'nin deniz strateji belgesi dört ana bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler; küresel güvenlik ortamı, ileri varlık ve ortaklık, milli güvenliğe destek olan deniz gücü, geleceğin gücünü oluşturmak için kuvvet tasarımı. Söz konusu deniz strateji belgesinde aşağıdaki noktalara değinilmiş ve Amerikan deniz gücünün yanında 21. yüzyılda denizlerin ve okyanusların giderek artan öneminin de sıklıkla altı çizilmiştir (U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard, 2015):

- Okyanuslar, önümüzdeki 15 yıl içinde ikiye katlanması öngörülen deniz ticaretinin ve küresel topluluğun can damarını oluşturmaktadır. Hacimce ticaretin yüzde doksani okyanuslar arasında gerçekleşmekte ve dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 70'i kıyı şeridinin 100 mil yakınında yaşamaktadır.
- ABD Deniz Kuvvetleri; deniz aşırı bölgelere erişim sağlamakta, bu bölgelerdeki kritik ulusal çıkarları koruyarak düşmanların okyanusları ABD aleyhine kullanmasını engellemektedir.
- Amerikan kıyılarından uzakta uluslararası sularda donanmanın operasyon sürdürebilme yeteneği, okyanuslara ve birbirine bağlı küresel toplulukta Amerikan ulusu için bir zorunluluk ve avantajdır.
- Deniz ticaretine özellikle de enerji akışına yönelik tehditler, terör ve suç örgütlerinin faaliyetleri, deniz yetki alanlarındaki anlaşmazlığın artması küresel güvenlik ortamını riske atmaktadır.
- ABD deniz stratejisi, ABD'nin ileri donanma mevcudiyetini içermektedir ve bu kapsamda kıyılardan uzakta anavatanı savunmak, çatışmayı caydırmak, krizlere yanıt vermek, saldırganlığı yenmek, deniz müştereklerini korumak, ortaklıkları güçlendirmek ve insani yardım ve afet müdahalesi sağlamak gibi amaçlara hizmet etmektedir.
- ABD Deniz stratejisi, müttefiklerle hareket etmenin ortaya çıkan zorluklarla mücadele etmeyi kolaylaştırdığını savunmaktadır.
- “Müttefikler ve ortaklarla birlikte hareket ettiğimizde daha güçlüyüz.” sloganıyla 2015 ABD Deniz Strateji Belgesi, iş birliği ve ortaklığın avantajını vurgulamaktadır. Bu kapsamda NATO en güçlü ortak olarak sayılmaktadır.
- 2040 yılına kadar küresel enerji tüketiminde öngörülen yüzde 56'lık bir artış, enerji ve kaynaklara yönelik hızla artan talep, Hürmüz ve Malacca Boğazları ile Panama ve Süveyş dahil olmak üzere stratejik deniz kavşakları yoluyla ticaretin serbest akışının kritikliğini vurgulamaktadır.
- ABD Deniz Kuvvetleri, tarihsel olarak dört temel işlevi yerine getirmek için yapılandırılmıştır: deniz kontrolü, caydırıcılık, güç projeksiyonu ve deniz güvenliği.

2015'te yayınlanan strateji belgesi beşinci işlevi de kara, hava, uzay gibi tüm etki alanlarına erişim olarak saymaktadır.

- ABD deniz misyonu: vatani savunmak, çatışmayı caydırmak, krizlere yanıt vermek, saldırganlığı yenmek, deniz ortak alanlarını korumak, ortaklıkları güçlendirmek ve insani yardım ve afet müdahalesi sağlamaktır. Yukarıda da sayılan beş temel işlev aracılığıyla bu görevler yerine getirilmektedir.
- Strateji belgesinin son bölümünde gelecekteki kuvvetin inşası kapsamında mali yönden kısıtlamalara gidilmesinin donanmanın ileri mevcudiyetinin sürdürülmesini tehlikeye atacağı belirtilmektedir. Ancak bu kapsamda ihtiyatlı riskler alınacağı ve deniz kuvvetinin geleceği inşa edilirken operasyonel erişim, enerji güvenliği ve enerji bağımsızlığını geliştirmek için tüm deniz görevlerinde enerjiye kritik bir kaynak olarak değer verileceği belirtilmiştir.
- ABD Deniz Kuvvetleri, her zaman savaşa, krizlere, beklenmedik tehditlere hazır, esnek ve çevik kuvvetler olarak tasarlanmaktadır.

2015'te yayınlanan ABD Deniz Strateji Belgesi'nden sonra 2017 yılında ABD Deniz Kuvvetleri tarafından "U.S. Navy Program Guide 2017" adıyla yayınlanan donanma programında; siber uzaydan okyanus tabanına, insansız sistemlerden en karmaşık mürettebatlı uçak ve uçak gemilerine kadar deniz havacılığı platformları, sistemleri ile donanmanın geliştirildiği belirtilmektedir. Ayrıca bu belgede ABD Deniz Kuvvetleri Programı'na altı önceliğin rehberlik ettiği ifade edilmektedir (United States of America Department of the Navy, 2017: 1):

1. Güvenilir, modern ve sürdürülebilir deniz temelli stratejik bir caydırıcılık sağlamak
2. Küresel olarak önemli olan noktalarda ileriye dönük varlık sürdürmek
3. Kararlı bir şekilde kazanma yeteneği ve kapasitesini geliştirmek
4. Donanmanın yeterince finanse edilmesine ve kritik denizlerde ve karada hazır olma durumuna odaklanmak
5. Donanmanın fiziksel alanlarda olduğu kadar siber uzayda ve elektromanyetik spektrumda da asimetric yeteneklerini geliştirmek
6. Gemi yapımı sanayii tabanını sürdürmek

Yine 2015'te ABD Deniz Kuvvetleri tarafından "U.S. Department of the Navy Innovation Vision" ismiyle yayınlanan inovasyon vizyon belgesinde; dünyada ABD'nin üstünlüğü ve istikrarı için potansiyel tehdit oluşturan bazı teknik, ekonomik ve jeopolitik değişimler yaşandığı bu nedenle küresel mevcudiyeti bulunan Amerikan deniz gücünün bu gelişmelere yenilikçi ve esnek yapısıyla uyum sağlaması gerektiği belirtilmiştir (U.S. Navy, 2015: 4). 21. yüzyılda yaşanan hızlı gelişme ve değişimlere uyum sağlamak aynı zamanda potansiyel düşmanlara karşı rekabet avantajı sağlayacağından yeniliği teşvik etmek için ABD Deniz Kuvvetleri Sekreterliği tarafından şu beş temel unsur belirlenmiştir:

1. Deniz inovasyon ağının inşa edilmesi
2. İşgücü yeteneğinin yönetilmesi
3. Bilgi kullanımının dönüştürülmesi
4. Filoya yeni yeteneklerin kazandırılması
5. Oyunun kurallarını değiştiren savaş konseptlerinin geliştirilmesi

Yukarıda ana hatlarıyla özetlenen ABD Deniz Stratejisinin 2015 yılında yayınlanan “Strategy for 21st Century Seapower” isimli strateji belgesi, yine aynı yıl yayınlanan “U.S. Department of The Navy Innovation Vision” isimli vizyon belgesi ve 2017’de “U.S. Navy Program Guide, 2017” ismiyle yayınlanan Donanma Programı, 21. Yüzyıl ABD Deniz stratejisinin temel özelliklerini yansıtmaktadır. Bu üç belgeye ek olarak Aralık 2020’de “*Advantage at Sea Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power*” (*Entegre Deniz Gücüyle Denizlere Hâkim Olmanın Avantajı*) ismiyle ülke deniz stratejisinin en güncel belgesi yayınlanmıştır. Bu belge yayınlanırken ABD Deniz Kuvvetleri 2015’ten bu yana güvenlik ortamının önemli ölçüde değiştiğini, rakip güçlerin sahip olduğu teknolojik gelişmeler ve agresif askeri modernizasyonun ABD askeri avantajlarını zedelediğini vurgulamıştır. 2020 ABD Deniz Strateji Belgesi’nde üzerinde durulan noktalar kısaca aşağıda özetlenmiştir (U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard, 2020):

- Uzun menzilli hassas füzelerin çoğalması, ABD’nin artık çatışma zamanlarında dünya okyanuslarına sınırsız erişimi önleyemeyeceği anlamına gelmektedir.
- 21. yüzyılın başından bu yana ABD Deniz Kuvvetleri, Deniz Piyadeleri ve Sahil Güvenliği, Çin Halk Cumhuriyeti’nin artan deniz gücünü ve Rusya Federasyonu’nun giderek artan saldırgan davranışlarını teyakkuzda izlemektedir. Sonuçta Çin ve Rusya rakip güçler olarak belirlenmiş ilk sırada ise Çin yer almaktadır.
- ABD Donanması’nın ortalama %60’ı Hint Pasifik bölgesinde yer almakta ve harekât yeteneğini geliştirmektedir.
- Amerikan Deniz Kuvvetleri, nesiller boyu güvenlik ve refahı garanti altına alarak halkın değerlerini ve denizlerin özgürlüğünü korumakta, saldırganlığı caydırarak ve savaşları kazanarak ulusunu savunmaktadır.
- Amerikan deniz gücü dahilinde önümüzdeki on yılda gerçekleştirilecek eylemler, 21. yüzyılın geri kalanındaki deniz güç dengesini şekillendirecektir.
- Çin Halk Cumhuriyeti’nin hızla gelişen askeri gücü, ABD karşısında rakip güç olarak belirmesine sebep olmaktadır. Rakipleri caydırmak, gerekirse onları yenmek için ABD Deniz Kuvvetleri, Deniz Piyadeleri ve Sahil Güvenliğinin entegre edildiği ABD modern deniz kuvveti gelişimi hızlandırılmaktadır.
- ABD halkının güvenliği, deniz kuvvetlerinin denizde avantaj sağlama yeteneğine bağlıdır.
- 2015 Deniz Strateji Belgesi’nde Amerika’nın güvenliği ve refahının denizlere bağlı olduğu vurgusu 2020 Deniz Strateji Belgesi’nde de tekrarlanmıştır.

- Bu belge Rusya ve Çin'in tehdit olarak algılandığı ve ABD Deniz Kuvvetleri'nin entegre olması gerektiğini vurgulayan bir deniz stratejisini temsil etmektedir.
- Çin'in saldırgan eylemlerinin uluslararası kurallara dayalı düzeni baltaladığı ve artan askeri kapasite ve yeteneklerinin ABD'nin askeri avantajlarını tehdit ettiği açıkça ifade edilmektedir.
- Bu strateji belgesi 2020'den itibaren on yıl boyunca ülke deniz kuvvetlerine rehberlik ederek entegre bir ABD deniz gücü oluşturulmasını sağlayacaktır.
- Kurallara dayalı düzenin korunacağı ancak rakiplerin çatışma yaratması durumunda onları yenmek, vatanı korumak ve müttefikleri savunmak için denizlerin kontrol edilmesi gerektiği belirtilmektedir. Denizlerdeki avantajın korunabilmesi için deniz kuvvetlerinin modernize edilmesi gerekmektedir.

207,1 milyar dolar olan 2021 yılı Amerikan filosunun bütçesi dünyada en yüksek askeri kuvvet bütçesini temsil etmektedir. 2022 yılı için ABD Deniz Kuvvetleri'ne 211,7 milyar dolarlık bir bütçe verilmesi kabul edilmiştir. ABD Deniz Kuvvetleri, ABD deniz gücünün denizleri kontrol etme ve güç yansıtma yeteneğiyle ölçüldüğünü dolayısıyla bu bütçenin 71,2 milyar dolarının operasyon ve bakıma, 58,2 milyar dolarının tedarik bütçesine, 22,6 milyar dolarının araştırma ve geliştirme bütçesine, 22,3 milyar dolarının altyapıya, 56,6 milyar dolarının ise personel bütçesine ayrılmasını kararlaştırmıştır (America's Navy, 2021).

Çin'in son yıllardaki askeri harcamalarının artması ve deniz stratejisine verdiği önem sonucu 2020 yılı sonu itibariyle ABD, dünyanın en büyük donanmasına sahip ülke olma özelliğini kaybetmiştir. Ayrıca 2025 yılı hedefini Çin 400 savaş gemisi olarak açıklarken ABD 355 savaş gemisi olarak açıklamıştır (U.S. Dept of Defense, 2020). Ancak bu gemi sayısı donanma büyüklüğünü ölçmek için yeterli bir ölçüt olmayabilir çünkü donanma harekât kabiliyeti giderek gelişen teknolojiye bağlı olarak daha az sayıda ancak daha etkili araçlarla oluşturulabilmektedir. Nitekim ABD Savunma Bakanlığı, 2020 yılında yayınladıkları milli savunma stratejisinin değerlendirildiği final raporunda; geleceğin deniz kuvvetleri ve gemi inşa planının kapsamlı bir incelemesini gerçekleştirmiş ve daha fazla ve daha küçük yüzey savaşçıları, daha büyük bir denizaltı kuvveti ve insanlı/insansız gemileri içerecek en az 355 gemiden oluşan daha etkili, hayatta kalabilen, uyarlanabilir ve sürdürülebilir bir filo için çalıştıklarını belirtmiştir (U.S. Dept of Defense, 2020: 3). 2021 yılı itibariyle ABD Donanması; 11 adet uçak gemisi, 68 adet denizaltı, 115 adet fırkateyn ve korvet, 31 adet amfibi savaş gemisi, 8 adet mayın gemisi, 29 adet lojistik savaş gemisi ve 34 adet de filo ve yardımcı destekten oluşan toplam 296 adet savaş gemisine sahiptir (America's Navy, 2021).

Özetle 21. yüzyıl ABD deniz stratejisi ülke refahı ve savunmasına odaklanmakta ve hem 2015'te hem de 2020'de yayınlanan deniz strateji belgelerinde 200 yıldan fazladır Amerikan

donanmasının ülke güvenliği ve refahının temel taşıını oluşturduğu belirtilmektedir. 21. yüzyılın zorluklarıyla yüzleşirken, ulusal çıkarların korunması için yeni operasyonel yeteneklerin geliştirileceği ve özellikle çekişmeli ortamlarda savaş avantajının sürdürüleceği, müttefik ve ortaklarla hareket edilerek risk ve tehditlerle daha güçlü mücadele edileceği vurgulanmaktadır. 2020’de yayınlanan strateji belgesinde Çin ve Rusya açık tehdit unsuru olarak ifade edilmiş özellikle Çin’in hızla gelişen askeri ve deniz gücü karşısında entegre bir ABD deniz gücünün varlığı gerekli görülmüştür. Genel olarak Amerika’nın sahip olduğu deniz stratejisi 20. yüzyılda Mahan’ın görüşleri etrafında şekillenirken 21. yüzyılda değişen dinamikler ve tehditler etrafında tekrar yorumlanmıştır. Tüm ABD deniz strateji ve ulusal savunma belgelerinden; denizlerin serbest ticaretteki yeri, enerji kaynaklarının nakli, ulusal güvenlikteki önceliği gibi sebeplerle 21. yüzyılın geri kalanında da öneminin yükselerek devam edeceği anlaşılmaktadır.

3.2.2. Çin’in 21. Yüzyıl Deniz Stratejisi ve Modernizasyonu

1949 yılında Çinli devrimci lider Mao Zedong tarafından kurulan Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), 21. yüzyılın başından itibaren hızla büyüyen ekonomisi, dünyanın en kalabalık nüfusu ve köklü tarihi ile üzerinde en çok araştırma yapılan, tartışılan ve analiz edilen ülkelerden biri olmuştur. 2003 yılından itibaren aşırı ısınma yani talep fazlası görülen Çin ekonomisi, sıkı mali denetimler sayesinde izleyen yıllarda büyüme kaydetmiş ve bu büyüme her yıl artarak devam etmiştir (Örmeci, 2013: 3). Tarih boyunca Çin’in stratejisi daha çok kara odaklı ve içe dönük iken Soğuk Savaş’ın sona ermesiyle birlikte yani 1990’lı yıllardan itibaren kendi anakarasında sıkışmış bir devlet görüntüsünden çıkarak kaydettiği ekonomik büyümenin de etkisiyle 21. yüzyılın başında dışa açık, küresel ticarete söz sahibi ve çok yönlü politikalar yürüten büyük bir güç haline gelmiştir (Lavie, 2018: 53).

21. yüzyıl küresel askeri politikaların odağında denizlerin olduğu ve özellikle yükselen güçlerin ekonomik büyümeleri ile denizlerde sağladıkları hakimiyetin paralel ilerlediği izlenmektedir (Atagenç, 2012: 136). Çin Halk Cumhuriyeti de bu yüzyılın başında donanmasını geliştirmek için adımlar atmış ve bu kapsamda mevcut silahlarını modernize etmeye ve Halk Kurtuluş Ordusu Donanması’nı (“The People’s Liberation Army Navy” adıyla anılan Çin Donanması kısaca “PLAN” olarak kullanılacaktır) geliştirmeye odaklanmıştır (Burilkov ve Geise, 2013: 1048). PLAN’ın gerçek bir açık deniz donanmasına dönüştürülmesi için 21. yüzyıl başından itibaren yüksek yatırımlar yapan Çin, deniz modernizasyonuna öncelik vermiş ve güç projeksiyonu, deniz kontrolü kavramlarını benimsemiştir (Bergin, 2001: 124).

PLAN’ın bir okyanus ya da “uzak deniz” donanmasına dönüştürülmesi kararının arkasındaki en önemli itici güç ABD donanmasının yakın denizlerdeki varlığıdır. Çin’in 2015 *Ulusal Savunma Belgesi*’nin yayınlanması için düzenlenen basın toplantısında, Kıdemli Albay Wang Jin, Çin deniz stratejisini “*yakın deniz savunmasından yakın deniz savunması ve açık deniz*

korumasına” şeklinde değiştirilmesinin sebebini şu sözlerle anlatmıştır (Martinson, 2020: 267): “Askeri işlerde yeni dünya devriminin gelişimi açısından uzun menzilli hassas silahlara doğru açık bir eğilim olduğu görülmektedir ve okyanus savaş alanının kapsamı sürekli genişlemektedir. Sadece yakın deniz savunmasında ayaklarımızı sağlam tutmak, Çin’in denizcilik yönündeki güvenliğini artık etkili bir şekilde koruyamaz durumdadır.” Bu kapsamda Çin donanmasının üst düzey savaş yetenekleri; sıklık, uzunluk, karmaşıklık ve karadan uzaklık açısından geliştirilmekte ve barış zamanında caydırma görevini yerine getirmektedir.

Çin Deniz Rönesans’ının mimarı Amiral Liu Huaqing* “Çinli Mahan” olarak anılmakta ve tıpkı Mahan’ın ABD deniz üstünlüğünü savunduğu gibi, Çin’in Doğu Asya ve ötesine bakan açık deniz aktif savunma stratejisine sahip bir okyanus kuvveti olması gerektiğini savunmaktadır (Burilkov ve Geise, 2013: 1049). Bu düşüncelerin uygulamaya geçmesi ise ekonomik büyüme sayesinde 2000’li yıllarda gerçekleşmeye başlamıştır. Hızla büyüyen Çin ekonomisinden en büyük payı Çin’in askeri modernizasyon yatırımları almış ve artan savunma finansmanından en çarpıcı şekilde PLAN yararlanmıştır. Çin’in deniz stratejisini ortaya koyan bir başka belge ise Temmuz 2019’da “China’s National Defense in the New Era” ismiyle yayınlanan yeni ulusal savunma strateji belgesidir. Bu belgede Çin’in ulusal savunma ve deniz stratejisiyle ilgili vurgulanan noktalar özetle şu şekildedir (The State Council Information Office of the People’s Republic of China, 2019):

- Uluslararası güvenlik durumu belirsiz ve istikrarsızlaştırıcı faktörleri içermektedir. Artan hegemonyacılık, güç politikaları, tek taraflılık ve sürekli bölgesel çatışmalar ve savaşlar uluslararası güvenlik sistemi ve düzenini baltalamaktadır.
- Aşırılıkçılık ve terörizmin yayılması, siber güvenlik, biyo-güvenlik ve korsanlığı içeren geleneksel olmayan güvenlik tehditlerinin daha belirgin hale gelmesi gibi riskler tek tek ülkelerin güvenliğinin giderek daha fazla iç içe, birbirine bağlı ve etkileşimli hale gelmesine neden olmuş ve sonuçta küresel ve bölgesel güvenlik sorunları artmıştır.
- Ulusal birliği korumayı amaçlayan Çin Silahlı Kuvvetleri, denizlere vurgu yaparak askeri hazırlığı güçlendirmektedir.
- Dünyanın ekonomik ve stratejik merkezi Asya-Pasifik’e doğru kaymaya devam ederken bölge, büyük ülke rekabetinin odak noktası haline gelmiş, ABD’nin katkısıyla bölgesel güvenlik tehlikeye girmiştir.
- PLAN, eğitimini uzak denizlere doğru genişletmiş, Batı Pasifik’teki ilk uzak deniz muharebe tatbikatı için uçak gemisi görev grubunu yetkilendirmiştir. Ayrıca farklı harekât, tatbikat ve eğitimlerle donanma yetenekleri geliştirilmektedir.
- Denizaşırı çıkarlar, Çin’in ulusal çıkarlarının önemli bir parçasıdır. Bu kapsamda PLAN denizaşırı operasyonlar gerçekleştirebilmek amacıyla açık deniz kuvvetleri kurar, denizaşırı lojistik tesisler geliştirir, askeri görevler için yeteneklerini geliştirir, gemi

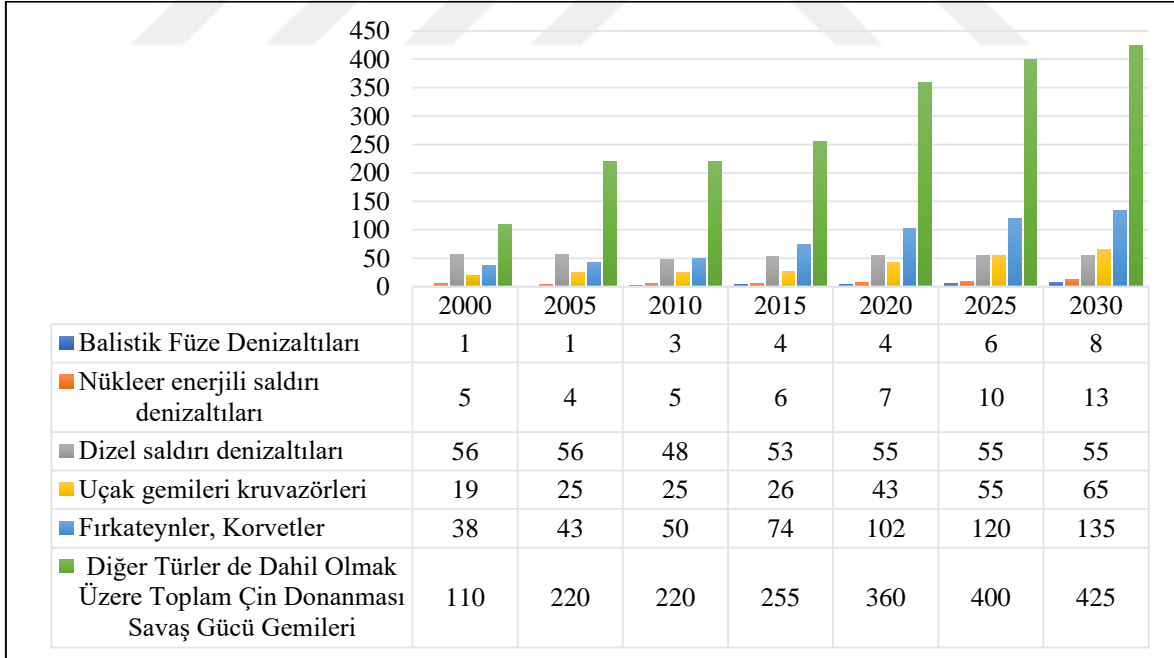
* Düşüncelerine çalışmanın birinci bölümünde detaylı şekilde yer verilmiştir.

koruma operasyonlarını yürütür, stratejik SLOC'ların güvenliğini sağlar ve denizaşırı tahliye ve deniz hakları koruma operasyonlarını yürütür.

- Çin Deniz Kuvvetleri'nin denizlerdeki rolü; Çin deniz yetki alanlarını savunmak ve bu hakları savunmak için eylemler gerçekleştirmek, denizdeki güvenlik tehditlerine, ihlallerine ve provokasyonlarına çözüm üretmektir.

Yukarıda Çin Donanması'nın 21. yüzyıl öncelikleri, hedefleri ve görevleri 2019 yılında yayınlanan Çin Ulusal Savunma Belgesi kapsamında kısaca özetlenmiştir. Çin, Hint Okyanusu'na daimî bir filo yerleştiren ve aynı zamanda ilk adalar zincirinin ötesinde sürekli olarak deniz tatbikatları ve operasyonları düzenleyen ilk ülkedir. Çin Komünist Partisi'nin 2012 yılında düzenlenen 18. Ulusal Kongresi'nde, Genel Sekreter Hu Cintao şu sözleri dile getirmiştir (Masayuki, 2014: 72): “Denizde kaynakları kullanma, deniz ekonomisini güçlendirme, deniz ekonomisini geliştirme, deniz ekolojik çevresini savunma ve kararlılıkla Çin'in deniz haklarını ve Çin'in çıkarlarını savunma yeteneğimizi geliştirmeliyiz. Çin'i bir deniz gücü olarak inşa etmeliyiz.” Grafik 9'da 2000-2030 yılları arasında Çin Donanması'nın mevcut durumda sahip olduğu ve hedeflediği savaş gemisi sayıları gösterilmiştir. Bu gemi sayıları incelendiğinde 2000 yılından günümüze ve 2025 ile 2030 hedeflerinde giderek yükselen bir kapasite dikkat çekmektedir.

Grafik 9: 21. Yüzyıl Çin Donanmasının Savaş Gücü, 2000-2030



Kaynak: HMS, 2021: 64

Grafik 9'da 21. yüzyıl Çin askeri deniz gücü kapasitesini gösteren veriler, ABD Senatosu'na Çin donanması hakkında sunulan rapordan derlenmiştir. Çin ve ABD Donanması kıyaslandığında 2000 yılında ABD donanması savaş gücü gemileri toplam 318 adet, 2005 yılında 282, 2010 yılında

288, 2015 yılında 271, 2020 yılında ise 297 adet olarak kayıtlara geçmiştir (U.S. Naval History and Heritage Command, 2020). İki ülke arasındaki askeri deniz gücü kıyaslandığında Çin'in 21. yüzyılın ilk yirmi yılında donanma kapasitesini önemli ölçüde arttırdığı ABD'nin ise bir düşüş yaşayarak tekrar yükselişe geçtiği izlenmektedir. Çin Donanması gemi sayısı bakımından son yirmi yılda üç kat büyüyerek tek süper güç olarak anılan ABD'yi donanma bağlamında geçmeyi başarmıştır. Özetle Çin deniz kapasitesi, yüzyılın ilk yirmi yılında hem askeri hem ticari bağlamda ülke tarihindeki en güçlü dönemini yaşamaktadır. Çin deniz stratejisi de yakın denizlerden uzak denizlere doğru bir yönelme göstermiş ve ulusal hak ve çıkarlar ile donanma yetenek ve kapasitesi birlikte anılmaya başlanmıştır. Çin'in stratejik hedefleri kısaca şu şekilde özetlenebilir (Lavie, 2018: 32-33):

- Vatanı güvence altına almak ve korumak
- Komünist Partisinin gücünü korumak
- Doğu Asya'da belirleyici güç olmak
- Bir dünya gücü olmak
- Bölgesel güvenliği korumak
- Deniz kaynaklarının güvenliğini korumak
- Deniz iletişim hatlarını güvence altına almak
- Gücü yansıtmak

Çin'in devlet güvenliği ve ekonomik istikrar konusundaki başlıca çıkarları, PLAN'ın sahip olduğu misyonun arkasındaki itici gücü oluşturmaktadır. Ülke deniz stratejisi, Çin'in ekonomik çıkarlarını koruma yönündedir. Örneğin ithalat ve ihracatta yaşanabilecek bir gecikme ekonomiyi olumsuz yönde etkileyeceğinden deniz iletişim hatlarının korunması ve güvenliği, korsanlıkla mücadele gibi konular önceliklidir. Ayrıca istikrara yönelik yerel tehditler ve iç siyasi yapı da Çin'in deniz stratejisine ilişkin faktörleri etkilemektedir.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Ekim 2013'te ilan edilen "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" diğer bir adıyla "Bir Kuşak Bir Yol" girişimi Çin'in 21. yüzyıl deniz stratejisinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır (Chang, 2018: 148). Bu girişimin amacı; Çin'in diğer ülkelerle daha fazla iş birliği gerçekleştirmesi, barışçıl ve uyumlu bir ortam yaratılması ve oluşturulacak pazar ile güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin ekonomik gelişmelerine olumlu katkı sağlanmasıdır. Tarihi ipek yolu bölgesini kapsayan projenin bir güzergahı; Güney Çin Denizi ile Hint Okyanusu yoluyla Çin kıyısından Avrupa'ya; diğer güzergâhı ise Güney Çin Denizi yolu ile Çin kıyısından Güney Pasifik'e uzanmaktadır (Durdular, 2016: 81). İş birliği geliştirmeyi amaçlayan Kuşak ve Yol Girişimi'nin şu beş önceliği mevcuttur (Yu ve Chang, 2018: 292): Politika koordinasyonunu teşvik etmek, bağlanabilirliği kolaylaştırmak, engelsiz ticarete ulaşmak, finansal entegrasyonu gerçekleştirmek ve halklar arasındaki bağları güçlendirmektir. *Kuşak ve Yol* tabirlerinin her biri, ekonomik iş birliği için coğrafi bir ağa atıfta bulunmaktadır. İlki; demir yolları, kara yolları, petrol

ve doğal gaz boru hatları ve diğer altyapı projelerini içeren esas olarak kara tabanlı yolları ifade ederken ikincisi; Güney ve Güneydoğu Asya, Doğu Afrika ve Kuzey Akdeniz'i birbirine bağlayan bir deniz seyrüsefer rotaları, limanlar ve diğer kıyı altyapı ağını temsil etmektedir (Xinhua News, 2015). Bu proje Çin'e ek olarak, Asya, Avrupa ve Afrika'daki 64 eyaleti kapsamaktadır; bunlardan 19'u kara yoluyla ulaşımaya dayanan, 6'sı ada devleti, 40'ı kıyı ülkesidir (Dong vd., 2014: 2451). Kısacası Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Çin'in 21. yüzyıl başından itibaren izlediği çok yönlü dış politika, açık deniz stratejisi ve deniz diplomasisinin başarılı bir çıktısını temsil etmektedir.

3.2.3. Soğuk Savaş'ın ardından Rus Deniz Gücünde Modernizasyon

Rus Donanması 1696 yılında Rus Çarı I. Petro (Deli Petro) tarafından kurulmuştur (İşipek ve Aydemir, 2006: 29). Rus Donanmasının kurucusu olan I. Petro, bir devletin deniz gücüne sahip olmasının değerini şu sözlerle ifade etmiştir (The Imperia Project, 2019):

“Ordusu olan hükümdarın bir eli, ancak donanması olan hükümdarın iki eli vardır.”

Soğuk Savaş Dönemi'nde iki süper güçten birini temsil eden Sovyetler Birliği, yıkılmasının ardından ekonomik sorunlar yaşamış ve donanmaya yüksek bütçeler ayıramadığından bir süre çok güçlü bir Rus deniz gücünden söz edilememiştir. Ancak zamanla savunma alanına aynı zamanda donanmaya ayrılan bütçeyi giderek arttırdığından Rusya Federasyonu, 21. yüzyılın gelişen deniz güçlerinden biri haline gelmiştir (Lavie, 2018: 6). Genel olarak Rusya, Batılı devletleri kimi zaman açıkça tıpkı Soğuk Savaş döneminde olduğu gibi kimi zaman da örtülü şekilde düşman yerine koyarak bu doğrultuda ülke savunma stratejisini belirlemektedir. Moskova, Batı'yı hem moderniteye giden yolda izlenecek bir model hem de Rus gücüne karşı saldırgan bir düşman olarak gördüğünden Batı'ya yönelik politikaları dönem dönem farklılık göstermektedir.

Rusya Federasyonu'nun Donanması, Sovyetler Birliği'nin sona ermesinden bu yana küresel siyasette veya dünya okyanuslarında önemli bir faktör olamamıştır. Ancak bu durum son yıllarda değişmiş ve Rusya yeni bir denizcilik stratejisi belirleyerek politikalar üretmeye başlamıştır. Bu politikaların başında teknolojik gelişmelerle birlikte oluşturulan gemi tasarımları ve balistik füze denizaltı kabiliyetinin geliştirilmesi ve deniz havacılık filosunun geliştirilmesi gelmektedir (Jonathan, 2019: 1). I. Petro'ya kadar uzanan Rus donanması, tarihsel süreçte büyük yenilgilere uğramış ve en son Soğuk Savaş Dönemi'nde ABD'ye karşı Rusya'nın donanmayı kuvvetlendirme çabası ve donanma gücünü zirveye çıkarması, Sovyetler Birliği'nin ekonomik çöküşüne kısmen de olsa katkıda bulunmuştur. Yeni kurulan Rusya Federasyonu ise Sovyetlerin donanma gücünü devralmış ve bu deniz gücü, Sovyetlerin yıkılmasından sonra bir süre etkisiz ve yatırımsız kalmıştır. 2000'li yıllar boyunca Rusya'nın ekonomisi geliştikçe, savunma harcamaları da artmış, bu da donanmanın modernizasyonunda gelişmeler yaşanmasına neden olmuştur.

Rusya Federasyonu tarafından sırasıyla 2001, 2012, 2015 ve 2017 yıllarında denizcilikle ilgili doktrin ve politika onay belgeleri yayınlanmıştır (Russia Maritime Studies Institute, 2015; Roy, 2017). 2015 yılında yayınlanan denizcilik doktrini kapsamında 2017 yılında devlet deniz politikası onaylanmıştır. Rusya Federasyonu'nun 26 Temmuz 2015 tarihinde yayınlanan Denizcilik Doktrini, son yıllardaki en önemli doktriner ifadelerden birini temsil etmektedir (Russia Maritime Studies Institute, 2015). Bu belge, Rusya'nın denizcilikteki çıkarlarını ve hedeflerini ortaya koymakta ve ülkenin küresel rolünü nasıl tasavvur ettiğine dair fikir vermektedir. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, 2015 Deniz Doktrini Belgesi'nin temel amacının Rusya'nın çıkarlarını koruyacak bütünsel, tutarlı ve etkin bir deniz politikası sağlamak olduğunu ifade etmiştir. Başbakan Yardımcısı Dmitry Rogozin ise bu deniz doktrini belgesinin Rusya'nın deniz politikasını belirleyen kilit öneme sahip temel bir stratejik planlama belgesi olduğunu altını çizmiştir (President of Russia, 2015). Rusya Federasyonu 2015 Deniz Doktrini; dört işlevsel ve altı bölgesel alanı kapsamaktadır. Dört işlevsel alan; denizcilik faaliyeti, deniz taşımacılığı, deniz bilimi ve maden kaynaklarının araştırılmasıdır. Altı bölgesel alan ise Atlantik, Arktik, Pasifik, Hazar, Hint Okyanusu ve son olarak eklenen Antartika' dır.

20 Temmuz 2017 tarih ve 327 sayılı Rusya Federasyonu Cumhurbaşkanı Kararnamesi ile yayınlanan 2017 Deniz Doktrin Yasası, 2030 yılına kadar deniz faaliyetleri alanında Rusya Federasyonu'nun devlet politikasının onaylanmasını kabul etmektedir (Russia Official Portal of Legal Information, 2017). Bu belge; 2030 yılına kadar deniz faaliyetleri alanında devlet politikasının uygulanmasına yönelik amaçları, hedefleri, öncelik alanlarını, mekanizmalarını ve ayrıca donanma kuvvetlerinin rolü ve yerini belirlemektedir. Bu yasal belgede Rusya'nın deniz faaliyetinin de bir tanımı yapılmıştır. Buna göre *deniz faaliyeti*; Rusya Federasyonu'nun sürdürülebilir kalkınması ve ulusal güvenliğinin ana önceliklerinin uygulanması için dünya okyanusunda askeri yöntemlerle uygun koşulları oluşturmak ve sürdürmek için devletin amaçlı faaliyetini ifade etmektedir (Genel hükümler madde: 6). Bu tanımdaki sürdürülebilirlik vurgusu önemlidir ve ekonomik çıkarlarla askeri çıkarların paralel ilerletilmesi gerektiğini ifade etmektedir. En yüksek devlet öncelikleri kategorisinde yer alan ülke deniz faaliyetleri, Deniz Kuvvetleri ve Federal Güvenlik Hizmeti organları tarafından yürütülmektedir (Genel hükümler madde: 9). Buna ek olarak Rusya Dışişleri Bakanlığı, dış politikanın ana yönlerini belirleyen deniz faaliyetlerinin uygulanmasına katılmakta ve yabancı ortaklarla askeri iş birliğini koordine etmektedir. Genel hükümler madde 10' da belirtilen Rusya Federasyonu Dışişleri Bakanlığı'na deniz faaliyetlerinin uygulanmasında ve askeri ortaklıkların koordinesinde verilen rol, donanmanın dış politika araçlarından biri olduğunun da göstergesidir.

2017 yılında yayınlanan *Rusya Denizcilik Politikası* girişte yer alan genel hükümler ve sonuç kısmı hariç olmak üzere toplam beş ana bölümden oluşmaktadır. Rusya'nın 21. yüzyıl deniz stratejisini tüm yönleriyle ele alan belge, bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde öncelikle ülke ulusal güvenliğine yönelik tehdit ve tehlikeleri tanımlamış, daha sonra denizcilik alanındaki

devlet politikalarının amaçları, hedefleri ve öncelikleri üzerinde durmuştur. Ardından deniz kuvvetlerinin etkili bir stratejik caydırma aracı olduğunun altını çizerek donanma gelişimi için ihtiyaç ve öncelikleri belirlemiş ve son olarak denizcilik alanında devlet politikalarının uygulanabilmesi için oluşturulan mekanizmaları değerlendirmiştir. Toplam 55 maddeden oluşan bu belge Rusya Federasyonu'nun 21. yüzyıl deniz stratejisini tüm yönleriyle ortaya koymaktadır.

Rusya'nın denizler alanında ulusal güvenliğine karşı belirlenen *tehdit ve tehlikeler* şu şekilde sıralanmaktadır (Russia Official Portal of Legal Information, 2017):

- Karadaki doğal kaynakların tükenmesi, ekonomik ve diğer insan faaliyetlerinin çevre üzerindeki etkisi, iklim değişikliği, nüfus göçü ve diğer süreçler
- Kıta sahanlığı ve dünya okyanus dibindeki ekonomik ve bilimsel faaliyetlerin artması, kaynak potansiyellerinin endüstriyel üretime dahil edilebilmesinin mümkün hale gelmesi
- Son zamanlarda dünya okyanusunun ekonomik ve askeri amaçlarla kullanım yoğunluğunun artması, bu alanların politik öneminin küresel bir nitelik kazanmasına yol açmış ve doğal kaynaklara erişim için ülkeler arasındaki rekabet yoğunlaşarak birçok devletin stratejik olarak önemli deniz taşımacılığı yolları üzerinde kontrol kazanma arzusu artmıştır.
- 2030'a kadar olan dönemde; artan küresel rekabet, dünya güç merkezleri arasındaki rekabet, ulusötesi terörist grupların aktivasyonu gibi nedenlerle dünyada istikrarsız bir askeri-politik durum öngörülmektedir.
- ABD ve müttefikleri tehdit olarak belirlenmiştir.
- Savaşa hazır, güçlü deniz kuvvetlerine sahip devletlerin sayısının artması önemli bir tehdittir.
- Uluslararası terörizm, korsanlık, kaçak avlanma, deniz yoluyla silahların, narkotik ilaçların, psikotropik maddelerin yanı sıra kimyasallar ve radyoaktif maddelerin yasadışı nakliyesi ölçeğinde yaşanan artış.
- Birçok devletin Orta Doğu, Kuzey Kutbu ve Hazar Denizi havzasında hidrokarbon kaynaklarına sahip olma arzusunun artması.
- Suriye, Irak, Afganistan, Yakın ve Orta Doğu'daki çatışmalar, Güney Asya ve Afrika'daki bazı ülkelerdeki çatışma ve belirsizliklerin küresel güvenliği olumsuz etkilemesi.

Yukarıda sayılan tehdit ve tehlikelerle mücadele edebilmek amacıyla Rusya Federasyonu, deniz alanında devlet politikalarının oluşturulması ve uygulanması için gerekli mekanizmaların oluşturulması amacıyla çalışmalarını sürdürmektedir. Denizcilik alanında devlet politikalarının genel amaçları ise savunma ve ulusal güvenlik alanında, devlet ve kamu güvenliği alanında, ekonomik alanda, dış politika alanında, bilim, teknoloji ve eğitim alanında, çevre güvenliği ve doğal kaynakların rasyonel kullanımı alanında, sosyal güvenlik, donanma ve federal güvenlik

hizmet personeli alanında olmak üzere çok çeşitlidir. Bu alanlarda belirlenen amaçlara ulaşabilmek için geliştirilen politikalar, denizlerdeki ülke çıkarlarıyla uyumlu ve 21. yüzyıl küresel gelişmelerinin denizlerin stratejik önemini arttırması dolayısıyla önceliklidir (Gorenburg, 2017).

Rus donanması filolar halinde yapılanmıştır: Kuzey Filosu, Pasifik Okyanusu Filosu, Karadeniz Filosu ve Baltık Filosu ile Hazar Denzinde bir filodan oluşmaktadır. Bu filoların hedefleri; deniz alanının düşmana karşı savunulması ve denizaltı filosu aracılığıyla nükleer caydırıcılığa dayalı olarak Rusya'nın savunulmasıdır. Rus donanması yaklaşık 69 adet denizaltının bulunduğu çeşitli türlerde ortalama 280'den fazla savaş gemisine sahiptir (Chorev, 2021: 73).

Rusya Federasyonu'nu diğer dünya devletlerinden ayıran en önemli özellik ise bulunduğu coğrafya itibariyle buz kıran filoya duyduğu ihtiyaçtır. Rus donanması, buzdağlarından kaynaklanan tehlikelerin olduğu bölgelerde kullanılmak üzere nükleer enerjili buz kırıcılar inşa etmektedir. Rusya, dünyanın en büyük ve tek nükleer enerjiyle çalışan buzkıran filosuna sahip tek ülkedir (Sukhankin, 2021:44). Bu filo aracılığıyla Rusya, Kuzey Kutbu bölgesinde yıl boyunca varlığını sürdürebilmeyi hedeflemektedir. Rusya'nın iddialı buzkıran filo genişletme programı ülkenin bölgesel konumunu güçlendirmektedir. Ancak söz konusu filo maliyetinin oldukça yüksek olması, önemli oranda yatırım bütçesi gerektirmektedir. Kendisini büyük güç olarak tanımlayan Rusya Federasyonu'nun 2020 yılında askeri harcamaları yüzde 2,5 artarak 61,7 milyar dolara ulaşmış ve savunma bütçesinin %22'lik bir bölümü donanmanın modernizasyonuna ayrılmıştır (SIPRI, 2021). Haziran 2020'de nükleer caydırıcılık politikasını ilk kez kamuoyuna açıklayan Rusya, aynı yıl içinde 28 Temmuz'da Donanma Günü kapsamında düzenlenen törenlerde Rusya'nın artan gücünü göstermek için donanmaya yeni gemiler ve silahlar ekleneceğini duyurmuştur. Uzak doğudaki Vladivostok kentinde, ilhak edilen Kırım'daki Sivastopol' da ve Suriye'nin Akdeniz liman kenti Tartus' ta da geçit törenleri düzenlenen Donanma Günü'nde Başkan Putin; bu törenlerin donanmanın artan gücünü göstermeyi amaçladığını dile getirmiştir (Daventry, 2020). Son on yılda özellikle Rusya'nın Kırım' ı ilhakı ve Suriye iç savaşına müdahalesi nedeniyle Batı ile gerilim arttıkça, ordunun modernizasyonunun Rusya için daha öncelikli hale geldiği izlenmektedir.

Özetle Rusya'nın 21. yüzyıl deniz stratejisi, ülke çıkarları doğrultusunda ve düşmanı caydırma odaklı varlığını devam ettirmektedir. 2017 denizcilik doktrininde sayılan tehdit ve tehlikeler ülke deniz stratejisinin temel prensiplerini ve hedeflerini belirlemiştir. Moskova tarihsel olarak NATO'nun doğudaki genişlemesini tehdit olarak görmekte ve aynı zamanda ABD' yi de tehdit olarak tanımlamaktadır (Jonathan, 2019: 30). Donanmanın güçlendirilmesi yüksek maliyet ve yatırım gerektirdiğinden Rusya, ulusal çıkarları doğrultusunda ve küresel gelişmelere bağlı olarak öncelik odaklı ve yüksek teknolojik gemi üretimini merkeze alan en nihayetinde modern ve küresel bir donanma gücü inşa etmeyi amaçlayan bir deniz stratejine sahiptir. Rusya Federasyonu Savunma Bakanlığı; Deniz Kuvvetleri'nin seyrüsefer güvenliği, korsanlıkla mücadele, uyuşturucu

ve kaçakçılık, tehlike altındaki gemilere yardım ve denizde kurtarma konularında diğer ülkelerle iş birliği geliştirdiğini vurgulamaktadır (Ministry of Defence of the Russian Federation, 2021). Böylece küresel deniz güvenliğine de katkı sunan ülke, ikili ortaklıklar aracılığıyla da donanma kabiliyeti ve yeteneklerini geliştirmektedir. Örneğin 2014'ten bu yana Rusya ve Çin, gelişmiş askeri teçhizat satışı, ikili ve çok taraflı askeri tatbikatlar olmak üzere çeşitli alanları kapsayan bir ortaklık oluşturmuştur (Gorenburg, 2020). İki ülke birlikte icra ettikleri deniz tatbikatları aracılığıyla hem gerçekçi harekât deneyimi sağlamakta hem de ABD' nin baskı kuran eylemlerine karşı yakınlaşarak ortak tehdite karşı stratejik ortaklık kurmaktadır. 2015 yılında gerçekleştirilen *Rusya ve Çin Ortak Deniz Tatbikatı*, PLA Donanması tarafından yabancı bir donanma ile gerçekleştirilen en büyük deniz tatbikatını temsil etmektedir (Korolev, 2019: 778).

3.2.4. NATO'nun Geleneksel Rolünde Bir Dönüşüm Alanı: Deniz Stratejisi

Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü'nün (North Atlantic Treaty Organization "NATO") 1949 yılında 12 ülkeyle kurulduğu günden bu yana hem yerine getirdiği görevler farklılaşmış hem de "*NATO üyeliği, örgüt antlaşmasının ilkelerini ilerletebilecek ve Kuzey Atlantik bölgesinin güvenliğine katkıda bulunabilecek herhangi bir Avrupa devletine açıktır.*" ibaresi gereği genişleyerek 30 üye devlet sayısına ulaşmıştır (NATO, 2021a). Ana amacı ittifak üyelerini askeri tehditlere karşı savunmak olan NATO, Sovyetler Birliği'nin çöküşünü takiben ortaya çıkan yeni jeopolitik ve jeostratejik ortam nedeniyle bu amacı yerine getirirken çok yönlü politikalar ve uygulamalar benimsemiştir (Çelikpala, 2014: 76). 21. yüzyılda denizlerin artan önemi ve deniz stratejilerinin büyük güçlerin ulusal savunma ve ekonomik programlarının merkezinde yer alması gibi nedenlerle denizler ve donanma gücü NATO gündeminde daha fazla yer almaya başlamıştır. Deniz alanları; hem küresel ticaretin büyük bir bölümünün bu yolla gerçekleştirilmesi, dünya petrolünün yarısından fazlasının tankerlerle denizler üzerinden taşınması hem de müttefiklerin denizden gelebilecek her türlü olası tehdide karşı korunması nedeniyle NATO için stratejik öneme sahiptir (NATO: 2021b).

NATO tarafından 2011 yılında yayınlanan "*NATO Deniz Stratejisi*" ittifak için neden bir deniz stratejisinin gerekli olduğunu açıklayarak üye devletlerin deniz kuvvetleri aracılığıyla; caydırıcılık ve toplu savunma, kriz yönetimi, iş birliğine dayalı güvenlik (ortaklıklar, diyalog ve iş birliği yoluyla erişim) ve deniz güvenliği olmak üzere toplam dört amacın gerçekleştirilmesine hizmet edileceğini belirtmektedir (NATO, 2011). NATO Deniz Kuvvetleri'nin bu dört rolü ayrı ayrı bölümlerde ele alınırken ittifakın kapsamlı bir denizcilik anlayışına sahip olduğu da vurgulanmaktadır. NATO, 21. yüzyılın çeşitli güvenlik zorluklarını karşılamak için ihtiyaç duyduğu etkili ve esnek deniz kuvvetlerine sahip olmayı amaçlamakta bunu da üye devletlerin deniz kuvvetleri aracılığıyla gerçekleştirmektedir.

NATO, İttifak'a sürekli bir deniz varlığı sağlayan Daimî Deniz Kuvvetleri'ne (Standing Naval Forces) sahiptir ve bu çok uluslu caydırıcı güç, NATO'nun deniz kuvveti ihtiyacını karşılamaktadır. Bu kapsamda planlanmış tatbikatlar, manevralar ve liman ziyaretlerinden oluşan bir program yürütülmekte, kriz veya gerginlik zamanlarında hızla konuşlandırılabilir alt yapı sağlanmaya çalışılmaktadır. Daimî NATO Deniz Grupları, çeşitli müttefik ülkelerin gemilerinden oluşan çok uluslu, entegre bir deniz gücünden oluşmaktadır (NATO, 2021b). Askeri ve siyasi bir örgüt olan NATO, Avrupa devletlerinin askeri gücünün bir parçasını oluşturmakta ve her üye devletin katkısından meydana gelmektedir. Soğuk Savaş Dönemi'nde Sovyetler Birliği'ne karşı oluşturulan bu askeri ittifak, Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte görevini tamamlayarak sona ermemiş uluslararası güvenliği tehdit eden yeni nesil güvenlik risklerine karşı üye devletleri desteklemeye devam ederek bu kapsamda küresel gelişmelere bağlı olarak dönüşmüş ve varlığını sürdürmüştür.

Genel olarak NATO'nun sahip olduğu deniz stratejisi, savunma ve güvenlik odaklı olduğundan bu kapsamda çeşitli askerî harekât ve tatbikatlar gerçekleştirilmektedir. Örneğin 2016 yılında “*Deniz Muhafızı Harekâtı*” küresel deniz güvenliğine katkı sağlamak, denizlerde terör eylemleriyle mücadele etmek, durumsal farkındalık sağlamak amacıyla iki ayda bir yılda toplam 6 hafta şeklinde düzenlenmektedir (T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021b). Buna ek olarak NATO'nun denizlerde bütüncül bir güvenlik sağlanması amacıyla oluşturduğu *Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi (MARSEC COE)*; deniz ticareti, enerji güvenliği, deniz çevresi, deniz kaynakları, halk sağlığı, deniz taşımacılığı gibi konularda hem akademik hem de uygulamalı eğitim faaliyetlerinin yürütüldüğü çok uluslu bir merkezdir. “Deniz Güvenliği-2021 Konferansı” küresel deniz güvenliğinde çağdaş riskler, tehditler ve insansız deniz sistemleri ana temasıyla 9-10 Haziran 2021 tarihinde MARSEC COE tarafından düzenlenmiştir (MARSEC COE, 2021b).

NATO'nun deniz stratejisini diğer stratejilerden ayıran en önemli fark güvenlik vurgusu ve askeri odaklı olmasıdır. Devletlerin deniz stratejilerinde ekonomik ve askeri çıkarlar birlikte gözetilirken burada askeri kanat daha ağır basmaktadır. Ayrıca 2011 NATO Deniz Stratejisi'nin giriş bölümünde 21. yüzyıl dünyasının özellikleri kısaca sıralanmış ve bu açıklama devletlerin 21. yüzyılda neden deniz gücüne önem verdikleri sorusuna da cevap oluşturmuştur (NATO, 2011):

21. yüzyıl; devletler, uluslararası kuruluşlar ve sivil toplum kuruluşları arasında yeni karşılıklı bağımlılık düzeylerini, küresel ticaretin artan karmaşıklığını ve hem devlet hem de devlet dışı aktörlerden gelen potansiyel tehditleri beraberinde getirmektedir. Yüksek performanslı uçaklar, denizaltılar ve hassas güdümlü mühimmat gibi gelişmiş silahların hızla yayılması gibi nedenler ittifakın geleneksel görevlerinin dönüşmesini sorunlu kılmaktadır. Ortaya çıkan bu uluslararası konjonktür, deniz kuvvetlerinin önümüzdeki on yıllarda NATO'nun hedeflerini desteklemede kritik rol oynayacağını göstermektedir. Her koşul ve görevde uygun kaynaklara sahip ve yetkilendirilmiş deniz kuvvetleri, İttifak'ın ortak çıkarlarını savunmak ve güvenliğini sağlamak için önemlidir. Ayrıca denizler iş birliğine dayalı güvenlikle güçlendirilmiş bir stratejiye uygun bir ortamdır.

3.2.5. Birleşik Krallık Deniz Stratejisi: Gelişmiş Bir Deniz Gücü'nün 21. Yüzyıl Uyumu

Birleşik Krallık'ın tarihi, Kraliyet Donanması'nın tarihiyle birlikte anılmakta, bir ada ülkesi için denizler; deniz aşırı ülkelerden gelen insanların aracı, işgücüler için bir engel, ticaret için bir otoyol ve küresel bir gücün temelini oluşturmaktadır (Borbone, 2014: 1). Birleşik Krallık, dünya çapında güçlü bir denizcilik mirasına ve deniz çıkarlarına sahip bir ada ülkesini temsil etmektedir. Hammadde, enerji kaynağı ve kritik mallar için istikrarlı bir küresel pazara olan ihtiyacının önemli bir bölümüne denizler aracılığıyla ulaşması sebebiyle *deniz güvenliğini* refah ve güvenliğin sağlanmasında, ulusal çıkarlarının savunulmasında bir araç olarak görmektedir (Lavie, 2018: 37). Birleşik Krallık Savunma Bakanlığı tarafından 2017 yılında yayınlanan *Ulusal Denizcilik Doktrini'nde*; Kraliyet Donanması'nın resmi olarak 1660'ta kurulmasından bu yana Deniz Kuvvetleri'nin, ulusal çıkarları koruyabilmek amacıyla dünya çapında yıl boyunca 365 gün görev yaptığı belirtilmiştir (UK Ministry of Defence, 2017: 3). Krallık Denizcilik Stratejisi'nin temelini oluşturan düşünce kapsamında bu belgede deniz gücü; bir devletin denizi kullanma yeteneği aracılığıyla gerçekleştirilen ekonomik, politik, askeri ve nüfuz unsurlarını kapsayan geniş bir kavram olarak tanımlanmaktadır. Birleşik Krallık Deniz kuvvetleri; üç klasik rol aracılığıyla küresel bir mevcudiyet sağlamaktadır: savaş, deniz güvenliği ve savunma (Bosbotinis, 2019).

21. yüzyılın ilk çeyreğinde yaşanan gelişmeler; özellikle büyük güç rekabetinin yeniden canlanması, bölgesel ve uluslararası güvenliğe yönelik yenilenen Rus tehdidi, küresel güç dengesinin Avrupa-Atlantik'ten Hint-Pasifik'e kayması, Çin'in küresel bir güç olarak yükselişi, Ortadoğu'da bölgesel istikrarsızlık ve daha geniş jeopolitik değişimler devletlerin savunma ve denizcilik stratejilerinde belirleyici unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda Birleşik Krallık Hükümeti tarafından 2015 yılında yayınlanan "*Güvenli ve Müreffeh Bir Birleşik Krallık için Ulusal Güvenlik Strateji Belgesi*" nde mevcut durumda anakaraya yönelik doğrudan bir askeri tehdit olmadığı ve Kraliyet Donanması'nın denizleri koruduğu, terörist ve suç faaliyetlerini caydırdığı belirtilmiştir (HM Government, 2015: 24). Yine aynı belgede; deniz güvenliğinin sağlanabilmesi, bu alandaki bilgilerin ulusal ve uluslararası ortaklarla paylaşılabilmesi ve daha etkin bir koordinasyon sağlanabilmesi amacıyla 2011 yılında *Birleşik Krallık Ulusal Denizcilik Bilgi Merkezi*'nin kurulduğu belirtilmektedir. Ayrıca Kraliyet Donanması'nın nükleer caydırıcılığı sağlayarak ulusal deniz gücünü yansıttığı ve birinci sınıf amfibi kuvvet sağladığı vurgulanmaktadır (HM Government, 2015: 25-31).

Birleşik Krallık'ın denizcilik stratejisi, beş deniz güvenliği hedefine odaklanmaktadır (Lavie, 2018: 37):

- Uluslararası denizcilik normlarını destekleyerek uluslararası güvenli bir denizcilik bölgesi geliştirmek

- Denizcilik sektöründe bir yönetim yeteneği ve stratejik öneme sahip alanlarda bir politika yeteneği geliştirmek
- Birleşik Krallık vatandaşlarını ve ekonomisini savunmak
- Hem bölgesel hem de uluslararası bağlamda önemli deniz ticareti güzergahlarının güvenliğini sağlamak
- Birleşik Krallık vatandaşlarının yurtdışındaki kaynaklarını organize suç ve terörizm de dahil olmak üzere tehlikeli faaliyetlerden korumak

Savunma Bakanlığı tarafından Mart 2021’de yayınlanan “*Rekabet Çağında Savunma*” isimli belgede; 2021 ve 2023’te kademeli olarak deniz platformlarının geliştirilmesi ve artırılması yoluyla Hint-Pasifik bölgesindeki deniz varlığının artırılması amaçlandığı vurgulanmaktadır (Brooke-Holland, 2021: 3). Küresel güç dengesinin Hint-Pasifiğe kaymasıyla burada güç artırımı yoluyla denge kurmayı gözeten Krallık, denizlerdeki tarihsel hakimiyetini ve gücünü 21. yüzyılda da sürdürmeyi hedeflemektedir. Söz konusu ulusal savunma belgesinin “*Gelecekteki Savaş Alanı*” isimli ikinci bölümünde; büyüyen denizcilik yeteneklerinin gücün daha uzaklara yansıtılmasını ve operasyonların daha geniş bir mesafeden yürütülmesini sağlayacağı belirtilirken Çin ve Rusya’nın gelişen denizcilik yeteneklerine vurgu yapılmıştır (UK Ministry of Defence, 2021: 8). Çin donanmasının mevcut durumda dünyanın en büyük donanma gücü olduğu, Rusya’nın önemli sualtı yeteneklerine yatırım yaparak derin deniz yeteneklerini geliştirdiğinin vurgulanması, bu iki gücün tehdit olarak algılandığını göstermektedir.

Birleşik Krallık 21. yüzyıl deniz stratejisi; öncelikli olarak halkın ve toprakların savunulması ve anavatana yönelik tehditlerin caydırılması amacıyla yüksek hazırlıklı hava ve deniz varlıklarının sağlanmasına dayanmaktadır. Buna ek olarak Kraliyet Donanması’nın daha fazla tehdit odaklı ve daha yıkıcı hale gelerek hızla dönüştüğü ulusal savunma belgesinde belirtilmiştir (UK Ministry of Defence, 2021: 19-48). Kraliyet Donanması tarafından 2010 yılında yayınlanan “*Gelecek Denizcilik Vizyonu, Kraliyet Donanması Bugün, Yarın ve 2025’e Doğru*” isimli vizyon belgesinde 21. yüzyılın hızla değişen, karmaşık, birbirine bağlı dünyasında Donanma’nın geliştirilmesi amacıyla üst düzey teknolojiye yatırım yapmaya devam edileceği belirtilmektedir. Ayrıca Donanma’nın üç temel rolünün; denizlerde savaşa hazırlıklı olmak, deniz güvenliğini sağlamak ve uluslararası ortaklıklar geliştirerek Birleşik Krallık çıkarlarını korumak olduğu belirtilmiştir (Royal Navy, 2010: 3-4).

3.3. Türkiye’nin 21. Yüzyıl Deniz Stratejisi

Bu başlık altında öncelikle Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş yıllarından 2000’li yıllara kadar geçen sürede Türk Deniz Kuvvetleri’nde yaşanan gelişmeler kısaca özetlenmiş ve 2000-2020 yılları arasındaki Türk Deniz Stratejisi tüm yönleriyle ele alınmıştır. “*Mavi Vatan’dan Açık*

Denizlere” bir güç aktarımını içeren strateji kapsamında Türkiye’nin gelişen deniz gücü incelenmiştir. Bu kapsamda Türkiye’nin Mavi Vatan sınırları içinde kalan çevre denizlerinde durum değerlendirmesi yapılarak izlenecek deniz stratejisi ve yürütülecek politikalar için bir durumsal farkındalık zemini oluşturulmaya çalışılmıştır.

3.3.1. Cumhuriyetin Kuruluşundan 21. Yüzyıla: Gelişen ve Dönüşen Türk Deniz Kuvvetleri

Osmanlı İmparatorluğu’ndan yorgun ve yetersiz bir donanma devralan Türkiye Cumhuriyeti, kuruluş yıllarında Cumhuriyetin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk’ün stratejik ve eşsiz öngörüsü önderliğinde Bahriye Vekaleti’ni kurmuş, vatanı denizlerden gelebilecek her türlü tehdit ve tehlikelere karşı koruyabilecek bir donanma inşa etmeye başlamıştır (Tunaboşlu, 2008: 2). Ancak Kurtuluş Savaşı’nı kısa süre önce geride bırakan, zayıf ve yorgun ekonomiye sahip bir devletin bu çabaları küçük gelişmelerle ilerlemiş, II. Dünya Savaşı’nın çıkmasıyla birlikte önemli derecede sekteye uğramıştır. 1952 yılında NATO’ya üye olunmasıyla birlikte Cumhuriyet Donanması’nda yaşanan gelişmeler hız kazanmış, Deniz Harp Okulu’nda NATO dokümanları tercüme edilerek deniz kuvvetlerinde uygulanacak strateji, taktik ve usuller NATO usulleri esas alınarak tatbik edilmeye başlanmıştır (NATO, 2021a; Tunaboşlu, 2008: 3). Türkiye’nin; 1952’de NATO’ya katıldığında SSCB’ye komşu olması, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki ana Rus geçiş yolunu oluşturması, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına sahip olması nedeniyle ABD ve NATO üye devletleri tarafından Türkiye’ye ve deniz gücüne ayrıca önem verilmiştir (Guetta, 2021: 170).

ABD ve Sovyetler Birliği’nin başını çektiği iki kutuplu dünya düzeninde ABD’nin liderlik ettiği Batı Bloğun’da yer alan Türkiye, Soğuk Savaş Dönemi’nde bu tercihi nedeniyle askeri ve ekonomik yardımlar aracılığıyla deniz kuvvetlerinde önemli gelişmeler kaydetmiştir. Batı ülkeleri ve ABD tarafından genişletilen koşullar altında 20. yüzyılın ikinci yarısının büyük bir bölümünde Türk deniz gücünün oluşumu, Türk donanması tarafından satın alınan gemilerin büyük bir çoğunluğu daha önce ABD donanmasının yanı sıra İngiltere, Fransa gibi Batı Avrupa ülkeleri filolarına ait olan gemilerden oluşmaktadır. Ancak ABD’nin karşı çıkmasına rağmen 1974 Kıbrıs Barış Harekati’nin düzenlenmesi iki ülke arasındaki ilişkileri kopma noktasına getirmiş ve bu harekât sonucunda ABD tarafından Türkiye’ye üç yılı aşan bir silah ambargosu uygulanmıştır. Bu ambargodan ülke ekonomisi olumsuz yönde etkilenmiş ve bu ekonomik zorlukları aşmak uzun yıllar sürmüştür. Türk Deniz Kuvvetleri açısından bu durum genel olarak ülke silahlı kuvvetlerinin dışa bağımlı yapısının değiştirilmesi gerektiğini göstermiş, dışa bağımlı savunma sanayisini “milli savunma sanayi” şekline dönüştürme çabaları bu dönemden sonra öne çıkmıştır (İzgi, 2007: 1). Bu tarihten sonra ülke milli savunma sanayisini geliştirme çabaları; ilk etapta tamamı milli unsurlardan oluşturulmasa da çok yönlü politikalar izlenerek birden fazla ülkeyle iş birliği, anlaşma ve ortaklık kurulması yoluyla sürdürülmüştür.

Soğuk Savaş Dönemi'nin sona ermesi ve Sovyetler Birliği'nin yıkılmasının ardından uluslararası sistemde tek süper güç olarak varlığını sürdüren ABD ile Türkiye ilişkileri zaman zaman gerilse de genel olarak olumlu seyretmiştir. Soğuk Savaş Dönemi'nin askeri odaklı ve belirli olan düşman ve tehdit algısı bu dönemden sonra yerini; açlık, yoksulluk, göç, bölgesel, etnik ve dinsel çatışmalar, terör eylemleri, kaçakçılık, korsanlık, organize suçlar gibi daha belirsiz, çeşitli ve küresel boyutta etkileri olan sorunlara bırakmıştır (Bakan ve Şahin, 2018: 138). Bu yeni dünya düzeninde aynı zamanda hızla yayılan küreselleşme olgusu ve teknolojik gelişmeler ülkeleri çok boyutlu sorunlar ve gelişmelerle karşı karşıya bırakmış, birbiri içine geçmiş ekonomik, askeri, politik ilişkiler bir taraftan devletleri çok taraflı iş birliklerine yöneltirken diğer taraftan ulusal çıkar ve menfaatlerin korunmasında milli unsurun önemini arttırmıştır. Tüm bu gelişmeler doğrultusunda Türkiye de savunma sanayisinde millileşmeye yönelerek askeri kuvvet alt yapısını ulusal kaynaklarla oluşturmaya odaklanmakta ve T.C. Savunma Sanayii Başkanlığı, modern savunma sanayinin geliştirilmesi ve Türk Silahlı Kuvvetleri'nin modernizasyonu ana misyonu ile hareket etmektedir (T.C. Savunma Sanayii Başkanlığı, 2021).

Soğuk Savaş sonrası oluşan yeni dünya düzeninde ve sonraki on yıl içinde, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın görev tanımı yeniden gözden geçirilmiş, kuvvet yapısında nicelik ve nitelik yönünden gelişmeler kaydedilmiş, iki kutuplu düzenden sonra Türk dış politikasının hareket alanının genişlemesiyle birlikte geçmişe kıyasla daha aktif, bağımsız ve inisiyatif sahibi bir dış politika izlenerek Türk Donanma Gücü bu politikanın önemli bir parçası haline gelmiştir (Koca, 2019: 41). 20. yüzyılın son yıllarında ve son yirmi yılda Türkiye'nin sahip olduğu donanma gücünün bağımsız inşa yetenekleriyle sürdürülmesi hedeflenmekte ve bu kapsamda ikili ve çok taraflı anlaşmalar ile denizcilik alanında yakın ve özel temaslar kurularak bu alandaki yeteneklerin geliştirilmesi önceliğiyle hareket edilmektedir (Guetta, 2021: 171).

3.3.2. “Mavi Vatan’dan Açık Denizlere” 21. Yüzyıl Türk Deniz Stratejisi

Türk Deniz Kuvvetleri tarafından 1997 yılında yayınlanan “*Açık Denizlere Doğru*” isimli strateji belgesinde; Türkiye'nin 21. yüzyıla dinamik bir ekonomik, güvenlik ve politik konjonktür içinde girdiği ve bu yeni dönemde refahı ve güvenliği üç taraftan çevrildiği denizlerle doğrudan bağlantılı olduğu ve Türkiye'nin deniz gücü gelişiminin kritik önem arz ettiği belirtilmektedir (Türk Deniz Kuvvetleri, 2000: 4). Özellikle 21. yüzyılın ilk çeyreğinde ortaya çıkan teknolojik yenilikler hayatın her alanına yayılmış, bireyler ve devletler için çok önemli ve vazgeçilmez bir faktör haline gelmiştir. Askeri, ekonomik, politik, diplomatik hedeflerde kritik bir araç olan donanmaların gelişmesinde ve görevlerini etkin şekilde yerine getirmesinde teknolojinin sağladığı bu olanaklar büyük rol oynamaktadır (Korkmaz, 2020: 50). Bu teknolojik ilerleme, donanmaların açık denizlere erişimini kolaylaştırmış ve daha uzun süreli varlık ve manevra kabiliyetini olumlu yönde etkilemiştir. 21. yüzyılın sunduğu imkanlar, özellikler ve ihtiyaçlar; Türk Deniz Kuvvetleri'nin denizlerde yeni bir strateji belirlemesini de beraberinde getirmiştir. “Açık Denizlere

Doğru” ismiyle anılan ve 1997 yılında duyurulan bu strateji 21. yüzyılın dinamikleri ile örtüşmekte ve Türkiye Cumhuriyeti’nin milli gücünü kuvvetlendirmektedir.

19 Mayıs 2015’te “*Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi*” ismiyle yayınlanan deniz strateji belgesinin giriş kısmında “*Ana Vatanda Güvende Olmak için, Denizde Güçlü Olmak; Dünyada Söz Sahibi Olmak için, Tüm Denizlerde Var Olmak.*” sözü bir taraftan denizlerin önemini vurgularken diğer taraftan Türkiye Cumhuriyeti’nin 21. yüzyıl denizcilik hedef ve stratejisini de özetlemektedir (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015). Dünyada söz sahibi olmak isteyen bir Türkiye ve bu hedefin denizlerden geçtiğini gösteren bir tarih ve konjonktür söz konusudur. Dolayısıyla söz konusu strateji belgesinde öncelikle denizlerin önemi üzerinde durulmuş ve bu kapsamda denizlerin tarihsel süreçte insanlığa sunduğu olanaklara, 21. yüzyılda küreselleşmenin etkisiyle öneminin daha da arttığına, küresel ticaret ve taşımacılıktaki önemine, barındırdığı gıda ve enerji kaynaklarının kritik değerine değinilerek tüm bu nedenlerle 21. yüzyılın en önemli stratejik rekabet alanlarından birinin açık denizler olduğu vurgulanmıştır. Denizlerin artan önemi karşısında küresel güçler açık denizlerdeki hakimiyetini korumaya çalışırken yükselen güçler de bu alanlarda daha fazla etkin olma gayreti içindedir. Özetle, denizlerin devletlerin refah ve güvenlikleriyle birlikte anılması 21. yüzyılın “deniz çağı” olarak nitelendirilmesine neden olmuş ve içinde bulunduğumuz yüzyılda küresel düzeni belirleyen temel faktör; deniz alanlarında sağlanan hakimiyetle ölçülmeye başlanmıştır (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 6).

Çanakkale Deniz Zaferi’nin 100. yılında yayınlanan ve Çanakkale şehitlerine ithaf edilen Türk Deniz Kuvvetleri Strateji Belgesi, içinde bulunulan küresel güvenlik durumunu; çevre denizler, küresel güvenlik ortamı, çevre denizlerin ötesindeki deniz alanları bağlamında analiz etmiş, deniz alanlarında durumsal farkındalık sağlanarak uygulanabilir hedef ve çözümler belirlenmesini amaçlamıştır. Deniz Kuvvetleri, bu farkındalığı sadece bugün vurgulamamış Cumhuriyet tarihi boyunca tüm çalışma ve yayınlarında denizin milletlerin kaderindeki yerini sıklıkla ifade etmiştir. Örneğin Deniz Kuvvetleri tarafından üç ayda bir yayınlanan Donanma Dergisi’nde; denizci milletler, deniz meselelerini bilenler ve bu meselelerden yararlananlar olarak tanımlanmış ve bu dergide Emekli Tümamiral Afif Büyüktuğrul donanmanın önemini şu sözlerle vurgulamıştır (1966: 2): “*Denizci devletlere göre donanma, milletin deniz menfaatlerini koruyacak ve barış ekonomisinin savaş ekonomisine geçtiği hallerde memleketi kudrete ulaştıracak bir vasıttadır.*” Donanmanın hem barış zamanında hem de savaş zamanında kritik olan rolü gösteriyor ki bir devletin deniz kuvvetleri ve donanma gücü sadece askeri bağlamda ele alnamayacak kadar çeşitli görevler icra etmekte ve içinde bulunduğumuz yüzyılın imkânları ile birleştğinde büyük önem arz etmektedir.

Tarihsel olarak Türklerin deniz teşkilatlanması ve sefer kabiliyeti köklü bir geçmişe dayanmaktadır. 1081 yılında ilk kez teşkil edilen Türk Donanması, ilk deniz aşırı seferini (Suğdak Seferi) Anadolu Selçuklu Dönemi’nde 1227-1228 yıllarında gerçekleştirmiştir (Türk Deniz

Kuvvetleri Komutanlığı, 2014:1). Bu köklü deniz geleneği zaman zaman ihmal edilse de 2000’li yıllara gelindiğinde Türkiye; yüksek teknolojik ve milli unsurlarla donatılmış, esnek hareket kabiliyetine sahip, caydırıcı, açık denizlere erişim sağlayabilen, ana vatana yönelik risk ve tehditleri en uzak mesafede bertaraf etme potansiyeline sahip bir deniz kuvvetleri yapısı ve donanma gücüne erişmiştir (Koca, 2019: 40). Bu yüksek kabiliyete sahip donanma gücü, Cumhuriyet tarihi boyunca izlenen denizci politikaların ve hedeflerin başarılı bir sonucunu temsil etmektedir.

Mustafa Kemal Atatürk’ün TBMM II. Dönem açılış yılı konuşmasında “*Topraklarının ucu deniz olan bir ulusun sınırını, halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizer.*” (Arı, 2010: 166) sözleri Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulduğu, üç taraflı denizlerle çevrili Anadolu’nun ülke milli gücünde denizlerin ne denli önemli ve kritik olduğunu ifade etmektedir. Denizlerden faydalanmayı bilen devletlerin bu alanda sağladıkları hakimiyet ve eriştikleri güç sayesinde tüm dünyaya nasıl hükmettiklerini tarihsel örnekleri mevcuttur. Bu tarihsel gerçeklik ışığında Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2015: 41) “*millî güce dayalı etkin bir deniz gücüne sahip olmak, bu kuvveti dünya denizlerinde Türkiye’nin alaka ve menfaatlerini elde edecek şekilde kullanmak*” vizyonu ile sürdürmektedir. Geline nokta Türkiye’nin deniz hakimiyeti, deniz kontrolü ve denizde caydırmayı içeren kapsamlı deniz stratejisini uygulayacak vizyon ve güce erişmesi, küresel sistemde etkin bir aktör olma hedefine de katkı sağlamakta ve dünya donanmaları arasında orta ölçekli küresel güç aktarım yeteneğine sahip deniz kuvveti olarak anılmasına hizmet etmektedir (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 41).

İsrail Haifa Üniversitesi Denizcilik Politika ve Strateji Araştırma Merkezi tarafından yayınlanan 2021 raporunda; son yirmi yılda Türk deniz gücünün gelişmesinde kuantum sıçramasının yaşandığı belirtilmiştir. Türk hükümetinin, donanma gücü için çeşitli platformlara ilişkin bağımsız inşa yeteneklerini geliştirmek amacıyla yatırım harcamalarını önemli ölçüde artırdığını ve bunun sonucunda Türkiye’nin gemi sayısının arttığı ve aynı zamanda milli Ar-Ge’ye dayalı bazı silah sistemleri ve bunlara yönelik deniz platformlarını bağımsız olarak inşa etme kabiliyetine kavuştuğu belirtilmektedir. Bu raporda ayrıca Türk donanmasının 2021 itibariyle Doğu Akdeniz’deki en güçlü donanma olduğu ifade edilmiştir (Haifa Research Center for Maritime Policy and Strategy, 2021: 171-184). Milli unsurlara dayalı deniz platformlarının inşa edilmesindeki temel amaç; özellikle savunmada dışa olan bağımlılığın azaltılması ve teknolojik alt yapının ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilme kabiliyetinin kazanılmasıdır. Çalışmanın ikinci bölümünde “Milli ve Yerli Unsurlarla Gerçekleştirilen Projeler” başlığı altında Türkiye’nin 21. yüzyıl yerli savunma sanayisi kapsamında gerçekleştirdiği ve sürdürdüğü projeler detaylı şekilde ele alınmıştır. Tüm bu gelişmeler topyekûn bağımsız bir milli savunma gücü oluşturulmasına hizmet etmektedir.

Bir ülkenin dünya üzerinde bulunduğu konumu, sahip olduğu fiziki şartları, denizlere ve kıtalara olan konumu, barındırdığı boğazları, komşusu olduğu kıtalar ve devletler, enerji kaynaklarını barındırması veya bu kaynaklara olan yakınlığı o ülkenin coğrafi avantajını oluştururken tüm bu özelliklerin sağladığı imkân ve imkansızlıklar ile uluslararası siyasetteki konumunun etkilenmesi jeopolitik önemini meydana getirmektedir. Türkiye, Avrupa ile Asya kıtasının ortasındaki konumu, üç taraftan çevrelendiği önemli denizleri, enerji kaynaklarının bulunduğu bölgelere yakınlığı, stratejik önemi bulunan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına sahip olması, Asya, Avrupa, Kafkasya, Balkanlar kısacası küresel ticaret akışının en yoğun yaşandığı bölgeler arasındaki stratejik konumu nedeniyle jeopolitik değeri oldukça yüksek bir ülkedir. Dolayısıyla tüm bu özellikler bağlamında Türkiye'nin denizler üzerinden izlediği strateji, uluslararası sistemdeki konumunun da temel belirleyicilerinden birini oluşturmaktadır. Bu kapsamda Türk Deniz Kuvvetleri, Türk dış politikasını destekleyen ve uygulayan temel araçlardan birini temsil etmektedir.

Türkiye'nin 21. yüzyıl deniz stratejisine yön veren hedeflerini aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015):

- Türk halkının denizden gelecek tüm tehdit ve tehlikelere karşı korunması ve ortaya çıkabilecek çatışmanın kazanılmasına hazırlıklı olunması
- Türkiye Cumhuriyeti'nin sahip olduğu deniz alanlarındaki hak ve çıkarlarının korunması
- Sahip olunan çevre denizlerde ve deniz ticaretinin en yoğun gerçekleştirildiği deniz yollarının güvenliğinin sağlanması, uluslararası iş birlikleri ile bu güvenliğe katkı sağlanması
- Mavi Vatan sınırları ve KKTC deniz hak ve menfaatlerinin korunması
- Küresel barış ve istikrara deniz kuvvetleri aracılığıyla katkı sağlanması ve ülke çevresinde bir güvenlik koridorunun oluşturulması
- Ana vatanın korunması, çevre denizlerinin güvenliğinin sağlanması, ticaret yollarının korunması gibi görevleri yerine getirebilecek kapasitede ve yetkinlikte deniz kuvveti yapısının oluşturulması ve desteklenmesi

Özetle Türkiye Cumhuriyeti'nin 21. yüzyılın başından itibaren son yirmi yılda sahip olduğu deniz stratejisi "*Açık Denizleri*" hedef alırken aynı zamanda şu hususları da içermektedir:

- Mavi Vatan olarak tanımlanan ve çalışmanın ikinci bölümünde Mavi Vatan Doktrini başlığında detaylı şekilde açıklanan deniz alanlarındaki milli hak ve çıkarların uluslararası hukuka uygun olarak korunması ve faydalanılması amacıyla deniz gücü sürekli geliştirilmektedir.
- Başta Ege, Akdeniz ve Karadeniz olmak üzere çevre denizler ve açık denizlerde güvenliğin sağlanması için ikili, çok taraflı iş birlikleri ve NATO bünyesindeki operasyonlara katkı sağlanmaktadır.

- Mavi Vatan'dan açık denizlere kadar denizler üzerinde harekât kabiliyeti yüksek, milli güce dayalı geliştirilmiş yerli deniz araçlarından oluşturulan donanma gücü ile Türk ulusunun ekonomik çıkarları gözetilmekte ve güvenliği sağlanmaktadır.
- Caydırıcı, hibrit tehditlerle mücadele edebilen, küresel barışa katkı sağlayan Türk Deniz Kuvvetleri ülkenin askeri, ekonomik, diplomatik, siyasi gücüne katkı sağlayan ana unsurlardan biridir ve kritik bir dış politika aracıdır.

3.3.2.1. Türkiye'yi Çevreleyen Denizler: Mevcut Durum, Yaşanan Gelişmeler ve İzlenen Politikalar

Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz'le çevrelenmiş Anadolu yarımadasının, bu coğrafyada denizci olmayan devletleri uzun süre barındırmadığı tarihî bir gerçekliktir (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 41). Bu gerçekliğin farkında olan Türkiye; denizlerden askeri, ekonomik, diplomatik ve diğer tüm kapsamlarda en üst düzeyde yararlanabilmek amacıyla hareket etmekte ve bu kapsamda belirlediği stratejileri oluşturulan politikalar aracılığıyla uygulamaktadır. Bu başlık altında Türkiye'yi üç taraftan çevreleyen denizlerde yaşanan gelişmeler, izlenen politikalar incelenmiş ve mevcut durum küresel gelişmeler, ikili ilişkiler, ekonomi, güvenlik, diplomatik bağlamda ele alınmıştır. Ege Denizi, Karadeniz ve Doğu Akdeniz alt başlıklarında ele alınan çevre denizler, Türk milletinin denizler üzerindeki hak, çıkar ve menfaatlerinin birinci derecede ilgi alanını oluştururken aynı zamanda "Mavi Vatan'dan Açık Denizlere" olarak belirlenen 21. Yüzyıl Türk Deniz Stratejisinin Mavi Vatan'ını temsil eden parçaları ve ülkenin dünyaya açılan su yollarıdır.

3.3.2.1.1. Yunanistan'la Dondurulmuş Sorunlar: Ege Denizi

Ege Denizi, Türkiye'nin Batı sınırını oluşturan, 1800 civarında ada, adacık ve kayalık barındıran, Yunanistan ile Türkiye arasında bulunan yarı kapalı bir denizdir (Akkutay, 2018: 200). Akdeniz ile Karadeniz'i birleştirmesi, Boğazlar aracılığıyla bu denizler arasındaki ulaşım ve taşımacılığın bağlantı noktasını oluşturması hem kendisine kıyısı olan ülkeler hem de Karadeniz'e kıyısı olan tüm devletler için kilit önem arz etmektedir (Kaymal, 2017c). Ege Denizi, deniz yoluyla gerçekleştirilen küresel ticaretin Karadeniz-Akdeniz ve Afro-Avrasya Bölgesi'nin kuzey-güney yönündeki en önemli deniz istikamet alanını temsil etmektedir (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 11). Dolayısıyla küresel ticaret için kritik öneme haizdir. 214.000 km²'lik yüzölçümüne sahip olan Ege Denizi'nin kuzey-güney uzunluğu 660 km, doğu-batı genişliği ise 300 km'dir (Pala, 2021). Şekil 13'te Ege Denizi'nin fiziki özelliklerini genel olarak yansıtan harita verilmiştir. Bu haritadan da görüldüğü üzere denizin karşılıklı yakalarında bulunan Türkiye ve Yunanistan birbirine çok da uzak olmayan iki komşudur ve aralarında çok sayıda irili ufaklı ada ve adacık bulunmaktadır.

Şekil 13: Ege Denizi



Kaynak: Yılmaz vd., 1998: 212

Sahip olduğu kendine has özellikleri ve küresel ticarete bu istikameti kullanan tüm dünya devletleri için önemli bir deniz yolu olması nedeniyle Ege Denizi, Türkiye için, ekonomik ve güvenlik konularında da önceliklidir. Bu deniz üzerinde iki kıyıdaş ülke olan Türkiye ve Yunanistan arasında uzun zamandır süre gelen bir dizi ihtilaf bulunmaktadır. Bu ihtilaf, Dışişleri Bakanlığı tarafından beş kategoride ele alınmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019):

- Karasuları ve kıta sahanlığı ile bu alanların sınırlandırmalarını da kapsayan sorunlar.
- Doğu Ege Adalarının silahlandırılmasını yasaklayan 1923 Lozan Antlaşması, 1947 Paris Antlaşması ve konuya ilişkin diğer uluslararası belgeler çerçevesinde Yunanistan'ın yasal yükümlülüklerini yerine getirmemesi ve uluslararası hukuka aykırı olarak bu adaları silahlandırması.
- Uluslararası geçerliliği olan yöntemlerle Yunanistan'a bırakılmış adalar üstünde Türkiye hak iddia etmemektedir. Ancak egemenliği açıkça verilmeyen birçok adacık ve coğrafi oluşum vardır ve bazıları Türkiye'ye çok yakındır. Dolayısıyla bu coğrafi formasyonların yasal statüsünün belirsizliği iki ülke arasındaki deniz sınırlarının belirlenmesine de engel olmaktadır.

- Yunanistan uluslararası hukuka aykırı olarak ulusal hava sahasını 10 deniz mili olduğunu iddia etmiş ve Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) sorumluluğunu çığnemiştir.
- Yunanistan ve Türkiye arasında Arama Kurtarma (SAR) Faaliyetleri ve bölgeleriyle ilgili bir görüş birliğine varılamamıştır.

Soğuk Savaş Dönemi'nin başından günümüze değin varlığını sürdüren Ege Sorunu, bu dönemde Batı Bloğu içinde yer alan iki ülke olan Türkiye ve Yunanistan arasında olduğundan ve bu ülkeler arasında çıkabilecek sıcak çatışma, ABD'nin çıkarlarıyla ters düşeceğinden konunun tarafları dışında, ABD tarafından yönlendirilmiştir (Kıyanç, 2020: 11-13). Soğuk Savaş'ın sona ermesinden günümüze kadar ise Türkiye, müzakere yanlısı ve barışçıl adımlar atarak çözümçül bir bakış açısı geliştirmeye çalışsa da Yunanistan uluslararası hukuka aykırı tutumuna devam etmiştir. Sonuç olarak Ege Denizi'nde var olan sorunlar, Türkiye ve Yunanistan'ın ikili görüşme ve müzakereleri ile çözülememiş 2000'li yıllarda Suriye'de önemli bir dış güvenlik sorunuyla karşılaşan Türkiye ve iç ekonomik krize sürüklenen Yunanistan tarafından bir anlamda dondurulmuştur (Çelikkol ve Karabel, 2017: 19). Ancak 21. yüzyılın ilk çeyreğinde Yunanistan tarafından gerginliği arttırıcı faaliyetler gerçekleştirilmesi, Ege Denizi'ndeki dondurulmuş sorunların önemli bir güvenlik tehdidi oluşturduğunu ortaya koymuştur.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege sorununun başında karasuları gelmekte ve hava sahası sorunu karasuları meselesiyle doğrudan bağlantılı bir sorunu temsil etmektedir. Karasuları, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve üzerinde egemenlik hakkını kullanabildiği deniz alanını ifade etmektedir (Arı, 1995: 51). Bir ülkenin hava sahası da devletin karasularının genişliğine eşit ve onun üzerindeki hava sahasından oluşmaktadır (Yücel, 2010: 86). Deniz alanlarının sınırlandırılmasında temel uluslararası anlaşma olan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 'nin 3.maddesi kıyı devletlerine karasularını en fazla 12 deniz mili olarak belirleme hakkı vermiş, ancak denizin fiziki ve diğer özel şartları göz önünde bulundurularak karasuları genişliğinin iyi niyet (nısfet) ilkesi ve hakkaniyete uygun olarak belirlenmesi gerektiğini de 300. maddede belirtmiştir (Yücel, 2010: 87). Türkiye 1982 BMDHS'ne taraf ülke değildir ve Ege Denizi'nde karasuları genişliğinin, denizin sahip olduğu özel koşullar dikkate alınarak 12 mil olamayacağını 6 mil olarak belirlenmesi gerektiğini ileri sürmüş ve ikili bir anlaşma yapılarak belirlenmesi gerektiğini belirtmiştir. Yunanistan, Ege Denizi'nde her adanın ayrı bir deniz yetki alanı olduğunu ileri sürmekte ve Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki uluslararası deniz hukukundan kaynaklanan hak ve yetkilerini yok saymaktadır. Sonuç olarak Türkiye ve Yunanistan arasında deniz sınırını belirleyen ikili bir anlaşma yapılamamıştır. Mevcut durumda iki ülke için karasuları genişliği 6 mil olarak uygulanmaya devam etmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019).

Ege Denizi'ndeki bir başka sorun; normal şartlarda uluslararası hukuk kuralları gereğince karasuları ile hava sahası genişlikleri aynı iken Yunanistan'ın hava sahasını 10 mil olarak ilan

etmesidir. Ancak Türkiye, bunu tanımadığını Ege Denizi üzerinde her iki kıyıdaş ülkenin de 6 mil hava sahasına sahip olduğunu, geri kalan alanın ise uluslararası hava sahasının bir parçası olduğunu ilan etmiştir (Çelikkol ve Karabel, 2017: 18). Buna ek olarak yarı kapalı bir deniz olan Ege'de Yunanistan'a ait çok sayıda ada ve adacık, Türkiye anakarasına oldukça yakındır ve Yunanistan bu adaların silahsızlandırılmış statülerini ihlal etmektedir (Başeren, 2006: 3).

Türkiye, tüm komşularıyla barış, refah ve istikrar içinde yaşayabilmek için kararlılık göstermektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2019). Aynı kararlılık Yunanistan ile ilişkilerde de geçerlidir ve Türkiye, Ege Denizi'nde Yunanistan ile eşit haklara sahip olduğunu savunmaktadır. Ancak Yunanistan'ın uluslararası hukuka aykırı şekilde Türkiye'yi Ege Denizi'nde yok sayan faaliyetlerde bulunması, Ege Denizi'nin güvenliğini tehlikeye atmaktadır (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 12). Türkiye, Ege Denizi'nde bu dondurulmuş sorunların çözümünde temel dış politika prensibi olan ikili görüşmeler ve müzakereler yolunu tercih etmekte ve bu yönde adımlar atmaktadır. Ancak Yunanistan'ın uluslararası hukuku yok sayan ve iki komşu ülke arasında görüşülmesi gereken meselelere NATO, AB veya diğer devletleri de müdahil etme çabaları ikili ilişkileri sekteye uğratmaktadır.

İçinde bulunduğumuz 21. yüzyılda denizden kaynaklanan anlaşmazlıkların hem Ege Denizi'nde hem de Doğu Akdeniz'de daha fazla dile getirildiği izlenmektedir. Bunun temel sebeplerinden birisi aslında deniz sınırlarının belirlenmesi, ada ve adacıkların statüsünden ziyade bu deniz alanlarındaki çıkar ve menfaatlerin artması ve bu alanların daha önemli hale gelmesidir. Bu kapsamda Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Sorunu, iki ülke arasındaki birkaç adacığın aidiyetinden fazlası, ulusal çıkarları içeren jeopolitik anlaşmazlıklar olarak görülmektedir (Çelikkol ve Karabel, 2017: 15). Ege Denizi'nin küresel ticarete, enerji taşımacılığındaki önemi de her geçen gün artmakta ve sadece bir deniz yolu olarak değil aynı zamanda askeri, ekonomik, siyasi, jeopolitik ve stratejik bakımdan yüksek değere sahip bir deniz alanını temsil etmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin, Türk halkının menfaatlerini ilk dereceden koruyacağı alanların başında gelen Ege Denizi, Türk Deniz Stratejisi'nin ve donanma gücünün birinci dereceden ilgi, uygulama ve savunma alanı aynı zamanda Türk milletinin güvenlik ve refahının vazgeçilmez bir parçasıdır.

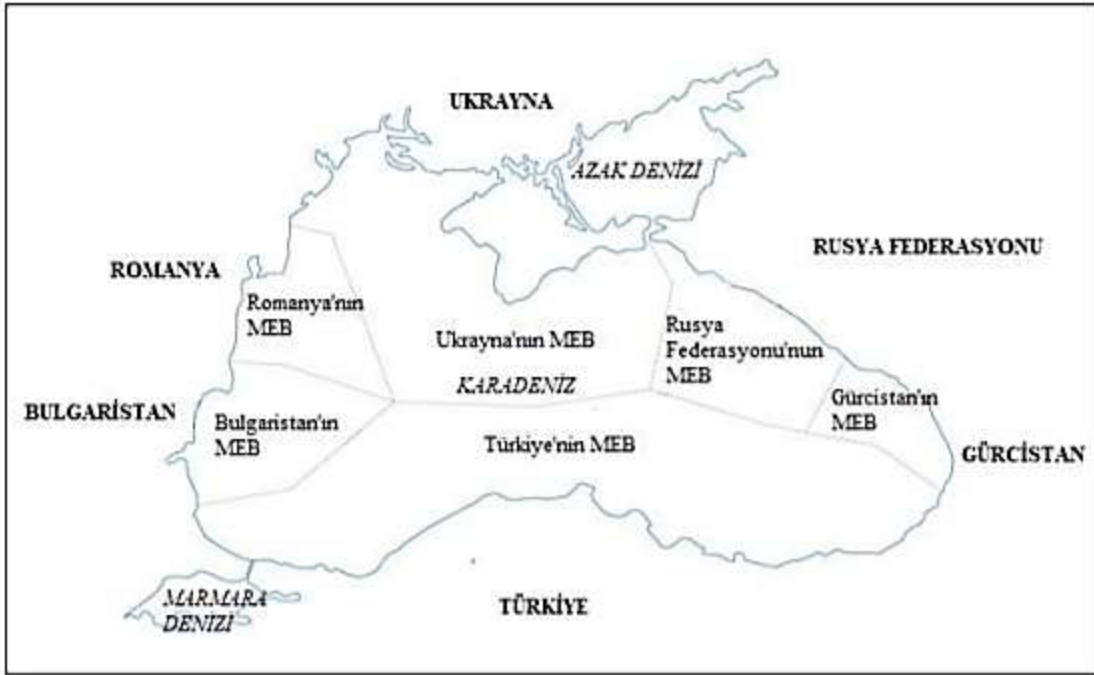
3.3.2.1.2. Nispeten Daha İstikrarlı Bir Deniz Alanı: Karadeniz

Karadeniz; Balkanlara, Hazar'a, Kafkaslara, Orta Doğu'ya ve Akdeniz'e açılım olanaklarını sağlayan kritik coğrafi konumu ile jeopolitik ve jeostratejik önemi oldukça yüksek bir denizdir (Çomak, 2018: 5). Türkiye, Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan'ın kıyıdaş olduğu Karadeniz, Avrasya'nın en önemli iç denizidir ve Türk Boğazları, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz üzerinden Atlantik Okyanusu'na bağlanmaktadır (Koçer, 2011: 30). Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin, tarihi bir söylem olarak "sıcak denizlere inmeleri" ise ancak

Türkiye'nin sınırları içindeki İstanbul ve Çanakkale Boğazları aracılığıyla mümkündür (Demir, 2019: 580).

Türkiye, Karadeniz'de 1.700 km kıyı uzunluğuna ve 172.484 km² Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)' ye sahip olması ve bölge ülkelerinin diğer denizlerle bağlantı noktasını oluşturması nedeniyle kritik öneme sahiptir (Balık, 2019: 119). Şekil 14'te Karadeniz'e kıyısı olan devletler ve sahip oldukları MEB'ler gösterilmiştir. Buna göre Karadeniz'de en geniş MEB' e sahip olan ülke Türkiye ve ardından Ukrayna gelmektedir. Bölge ayrıca Kafkasya ve Hazar petrolünün dünyaya iletiildiği bir enerji koridoru, barındırdığı hidrokarbon kaynakları ile potansiyel bir enerji kaynağı, Avrupa, Kafkasya ve Orta Asya arasındaki önemli ticaret güzergahını oluşturması nedeniyle güvenlik, ekonomik ve siyasi bağlamda kritiktir.

Şekil 14: Karadeniz'e Kıyısı olan Ülkeler



Kaynak: Balık, 2019: 119

Özellikle Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte Karadeniz Bölgesi'nde yaşanan güç boşluğu nedeniyle bölge ülkeleri Batı'ya yönelmiş başta NATO ve AB olmak üzere farklı uluslararası aktörler Karadeniz'de varlık göstermeye başlamıştır. Karadeniz, dünya ticareti ve enerji taşımacılığında sahip olduğu avantajlar ve Soğuk Savaş Dönemi sonrasında oluşan güç boşluğu nedeniyle uluslararası siyasi hareketliliğin yoğun yaşandığı bir bölge haline gelmiştir. Türkiye açısından ele alındığında 1.700 km'lik kıyı uzunluğuna sahip bir deniz bölgesindeki istikrarsız durumun doğrudan ulusal güvenliğiyle bağlantılı olduğu açıktır ve dolayısıyla bu bölge güvenliğinin sağlanması hayati bir önem arz etmektedir. Bu kapsamda Türkiye, Karadeniz güvenliğinin sahildevletleri tarafından sağlanması gerektiğini savunmakta ve bölge dışı

aktörlerin müdahil olmasına karşı çıkmaktadır (Özgen, 2017b: 50). Küresel ticaret, enerji ve güvenlik konularında hassas dengelere sahip olan Karadeniz güvenliği için Türkiye, iki yönlü bir bakış açısı geliştirmiştir. Bunlardan biri Karadeniz'i bölge olarak gören bakış açısı ve bu kapsamda oluşturulan Karadeniz Ekonomik İş birliği Örgütü (KEİÖ), bir diğeri ise deniz alanı olarak gören ve bu kapsamda oluşturulan Karadeniz Deniz İş birliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) ve Karadeniz Uyum Harekâtı (KUH) uygulamasıdır (Özarslan, 2012: 139-140). Türkiye'nin Karadeniz'de temel politikası; bölge ülkeleriyle oluşturulacak iş birliği ile güvenlik ve istikrar sağlanması ve bölge dışı aktörlerin bu istikrar ve güvenliği bozacak faaliyetlerinin engellenmesidir (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 9).

Türkiye'nin öncülük ettiği BLACKSEAFOR; Karadeniz bölgesinde barış ve istikrarı güçlendirmek, bölgesel iş birliğini arttırarak iyi ilişkiler geliştirmek amacıyla, 2001 yılında Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna arasında imzalanan sözleşmeyle kurulmuştur (Polat, 2017: 61). BLACKSEAFOR'un kıyıdaş devletlere en önemli katkılarından bir diğeri ise söz konusu devletlerin deniz kuvvetlerinden faydalanılarak Karadeniz'de arama, kurtarma ve kanunsuz deniz trafiği ile ilgili meselelerde iş birliğinin kurulmasıdır (Demir, 2019: 597). Buna ek olarak 1 Mart 2004 tarihinde Türkiye tarafından milli olarak başlatılan KUH da Karadeniz'in güvenlik ve istikrarına katkı sağlayan önemli bir uygulamadır. KUH, Karadeniz deniz güvenliğine katkı sağlamak, terörizm ve kitle imha silahlarının yayılmasını engellemek ve Karadeniz'de varlık ve kararlılık göstermek amacıyla sürdürülmektedir (T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021b).

Karadeniz'de Soğuk Savaş sonrası ortaya çıkan güç boşluğuna ve artan AB, NATO, ABD ilgisine rağmen uzun bir süre diğer denizlere kıyasla daha güvenli bir deniz ortamı var olmuştur. Ancak Rusya'nın 2008 Gürcistan'a askeri müdahalesi, 2014 Ukrayna Krizi ile Kırım'ın Rusya tarafından ilhak edilmesi Karadeniz'deki var olan güven ortamını sekteye uğratmış ve Rusya, söz konusu devletler tarafından tehdit olarak görülmeye başlanmıştır. Rusya kendisine ve kontrol altında tutmak istediği alanlarda tehdit olarak algıladığı ilişkiler, dengeler ve gelişmelere karşı sert tepkiler vermekten geri durmamış, güç gösterisinde bulunmuştur. Tüm bu gelişmeler ve Karadeniz'in ekonomik, enerji ve güvenlik açısından stratejik önemi dikkate alındığında Türkiye bir taraftan bölge ülkeleri ile iyi komşuluk ilişkileri, iş birliği ve ortaklıklar kurarken diğer taraftan NATO, AB ve ABD ile ilişkilerini çıkar ve sorumlulukları kapsamında sürdürmektedir. Türkiye bu çok taraflı politikalarını, iş birliklerini ve faaliyetlerini sürdürürken hassas olan dengeleri gözetken ve Montrö Rejiminin muhafazasına yönelik bir tutum sergilemektedir.

Türkiye açısından Ege Denizi ve Akdeniz'e kıyasla Karadeniz; daha istikrarlı, belirli ve güvenli bir deniz alanını temsil etmektedir. Çünkü Türkiye önce Sovyetler Birliği ile yaptığı anlaşmalar daha sonra Rusya Federasyonu tarafından kabul edilen ve diğer bölge devletleriyle de gerçekleştirdiği anlaşmalar sonucunda Karadeniz'de Türk deniz yetki alanlarını kesinleştirmiştir.

12 mil olarak kabul edilen karasuları, Şekil 14'te gösterilen ve Karadeniz'in neredeyse yarısını oluşturan 172.484 km² MEB alanı ile Karadeniz'deki Türkiye'ye ait deniz yetki alanları, ulusal hak ve menfaatlerini koruyacak şekilde belirlenmiştir. Tüm bunlara ek olarak Türkiye açısından Karadeniz'in bir başka önemi, son yıllarda keşfedilen hidrokarbon kaynakları olmuştur. 2020 ve 2021 yıllarında Karadeniz'de Fatih sondaj gemisi tarafından toplam 540 milyar m³ doğal gaz keşfi gerçekleştirilmiştir. Türkiye, millileşme politikaları çerçevesinde hem donanma gücüne gerçekleştirilen yatırımlar hem de denizlerde enerji kaynağı arama ve sondaj faaliyetlerini milli imkanlarla Mavi Vatan'da sürdürmektedir.

Türkiye'nin Karadeniz, Marmara ve Boğazlar Bölgesinde yoğun bir donanma gücü bulunmaktadır (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 10). Ayrıca KUH, kesintisiz olarak devam etmekte ve NATO Daimî Deniz Görev Gruplarının Karadeniz'deki faaliyetlerine katkı sağlamaktadır. Buna ek olarak burada eğitim amaçlı tatbikatlar, davet tatbikatları ve BLACKSEAFOR' un etkin olmasına yönelik çabalarını da sürdürmektedir. Küresel ticaret akışı, enerji taşımacılığı ve kaynağı, stratejik konumu ve özellikle Türkiye'nin tüm kuzey sınırını oluşturması nedeniyle güvenlik, ekonomik ve siyasi değeri yüksek olan Karadeniz'de, kıyıdaş ülkelerle imzalanan anlaşmalar çerçevesinde deniz yetki alanlarının belirli olması bölgeyi Türkiye açısından daha istikrarlı bir hale getirmektedir.

3.3.2.1.3. 21.Yüzyılın Rekabet Alanlarından: Doğu Akdeniz

Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının kesişim noktasında bulunan ve yarı kapalı bir deniz olan Akdeniz; Batı ve Doğu olmak üzere iki büyük havzadan oluşmaktadır (Özgen, 2013: 103; Özekin, 2020: 2). Doğu Havzasını oluşturan ve Doğu Akdeniz olarak anılan bölgenin günümüzde Tunus'taki Bon Burnu ile İtalya'ya bağlı Sicilya Adası'nın batıya uzanan ucundaki Lilibeo Burnu arasında çizilen hattın doğusundaki alanı ifade ettiği konusunda genel bir görüş birliği mevcuttur (Yaycı, 2012: 2). Şekil 15'te Doğu Akdeniz'e kıyısı olan devletler gösterilmiştir.

Şekil 15: Doğu Akdeniz'e Kıyısı Olan Devletler



Kaynak: Harunoğulları, 2020b: 457

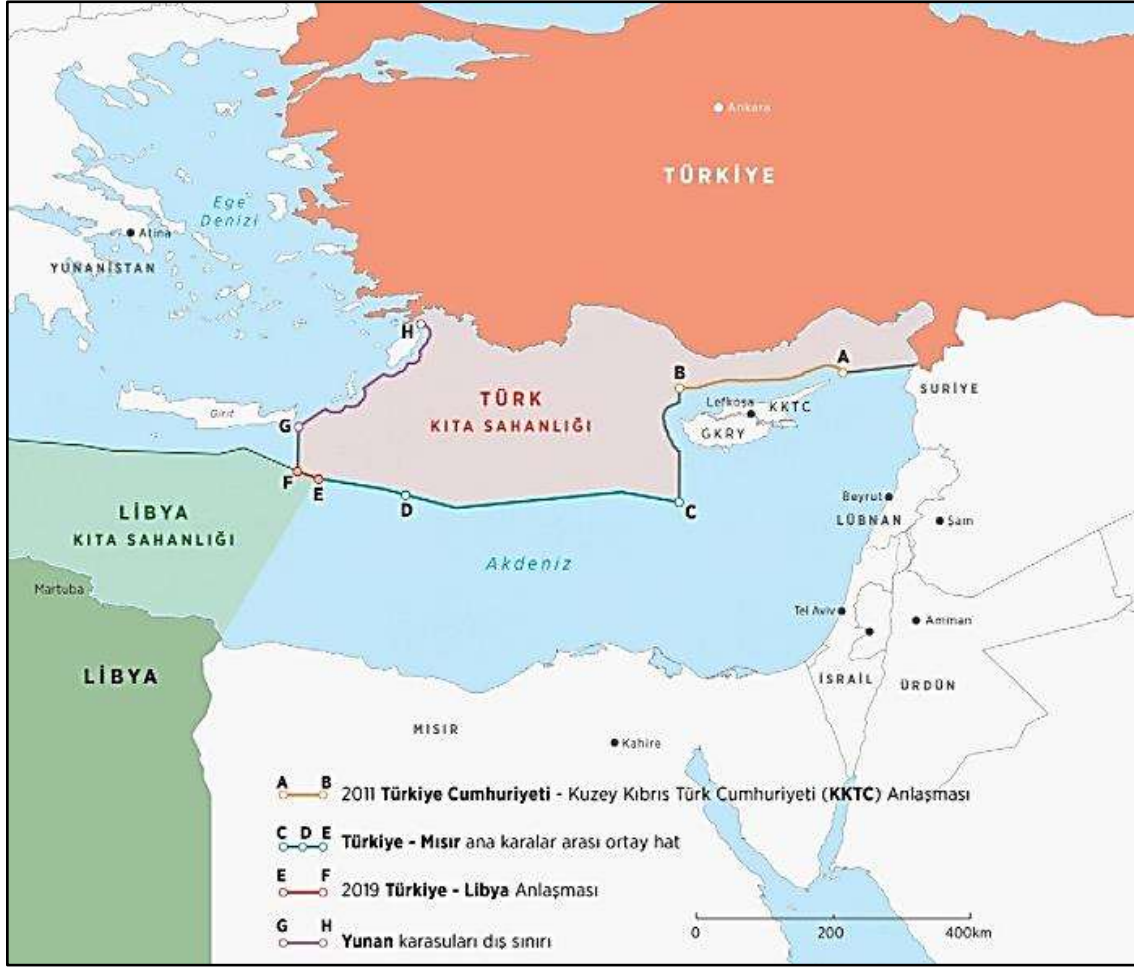
Dünyanın en bereketli toprakları olan Mısır, Mezopotamya ve Anadolu'ya hâkim olmak tarihte tüm uygarlıkların öncelikli hedeflerini oluştururken bu coğrafyada önemli bir deniz alanı olan Doğu Akdeniz, tarihin her döneminde büyük bir rekabet ortamına ev sahipliği yapmıştır (Yaycı, 2012: 2-3). Ayrıca 3 kıtanın ortasında yer alması sebebiyle küresel ticaretin oluşturduğu deniz trafiğinin en fazla yaşandığı alanlardan biridir. Buna ek olarak Doğu Akdeniz; dünyada kanıtlanmış petrol ve doğalgaz rezervlerinin yarısından fazlasına sahip olan Orta Doğu, Hazar ve Kafkasya bölgelerinin enerji kaynaklarının Avrupa'ya taşınmasında ana güzergâh yolunu oluşturması sebebiyle stratejik öneme sahiptir (TPAO, 2020: 9-19). Enerji transferinde önemli bir kavşak olmasının yanında 2000'li yılların başından itibaren bölgede tespit edilen zengin hidrokarbon kaynakları ve öngörülen yeni kaynakların varlığı da bir yandan Doğu Akdeniz'in önemini artırırken diğer yandan bölgede çıkar çatışmalarına bağlı olarak yeni sorunların doğmasına sebep olmuştur (Hava, 2020: 678).

Orta Doğu gibi enerji kaynağı bakımından zengin ülkelerin siyasi ve askerî açıdan da kontrol altında tutulmak istenmesi ve enerji kaynaklarının güvenli şekilde Batı'ya taşınması gibi sebepler bölge dışı devletlerin Doğu Akdeniz'de konuşlanması ile sonuçlanmıştır. Aslında Ortadoğu'nun kontrolü ve gerektiğinde müdahale edilebilmesi, benzer biçimde Kuzey Afrika'nın kontrolü, Rusya'nın güneyde bulunma isteği, Rusya karşıtı güçlerin onu engelleme çabası sonuçta Doğu Akdeniz'i askeri bir mücadele alanına dönüştürmüştür (Yaycı, 2012: 6). 21. yüzyılın en büyük hidrokarbon keşfinin Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilmesi ise bölge ülkelerine ek olarak ABD ve Rusya'nın da bölgede konuşlanmasına ve Avrupalı diğer ülkelerin çeşitli sebeplerle burada askeri varlık göstermesine neden olmuştur.

Doğu Akdeniz, çeşitli derecelerde deniz kuvvetlerinin güç projeksiyonu, deniz kontrolü ve deniz reddi olmak üzere üç merkezi amaç için silahlandırılarak korunan bir deniz haline gelmiştir. Her ülke; amaçlarına, taahhütlerine ve ekonomik olanaklarına bağlı olarak bu üçünün kendi kombinasyonunu benimsemekte ve sonuç olarak Akdeniz'in askerileşmesi onu tehlikeli bir rekabet ortamına dönüştürmektedir (Ridolfi, 1997: 385). Bölgenin merkezinde bulunan Kıbrıs adası da tüm bu gelişmelerin ortasında Doğu Akdeniz'in en kritik ve önemli adası haline gelmiştir.

Özellikle Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'nin tek taraflı olarak 21 Mart 2003'te MEB ilan etmesi, 17 Şubat 2003'te Mısır ile, 17 Ocak 2007'de Lübnan ile, 17 Aralık 2010'da İsrail ile anlaşmalar yaparak petrol ve doğal gaz ihalelerine 2007'de başlaması, ada çevresini parsellere bölerek, uluslararası ihalelere açması; Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)'nin Doğu Akdeniz'deki haklarını ihlal ederek yok saymakta ve bölgedeki güven ortamını bozmaktadır (Harunoğulları, 2020b: 469). Dolayısıyla Doğu Akdeniz'de son çeyrek yüzyılda yaşanan gelişmeler bölgede, Türkiye'nin birinci dereceden çözmesi gereken güvenlik ve ekonomik sorunlar olduğunu göstermektedir. Bu çözülmesi gereken sorunların başında ise Kıbrıs'ın tek temsilcisi olmayan GKRY'nin KKTC'yi yok sayması gelmektedir. Ayrıca Türkiye, Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının uluslararası hukuka uygun olarak belirlenebilmesi için kıyıdaş ülkelerin bir araya gelerek hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde ülke MEB'lerini belirlemesi gerektiğini savunmuş ancak bir sonuç alamamıştır. Türkiye, sorunun çözümü için kıyıdaş ülkelerin mutabık olduğu herhangi bir ülkenin hak ihlalini içermeyen bir sonuç alamayınca, Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti ile 27 Kasım 2019 tarihinde "*Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhturası*" (*Türkiye-Libya Deniz Sınırı Antlaşması*) imzalamıştır (Acer, 2020: 1). Bu antlaşma ile belirlenen deniz yetki alanlarının sınırları Şekil 16'da gösterilmektedir. Türkiye-Libya Deniz Sınırı Antlaşması, TBMM tarafından onaylanarak 7 Aralık 2019'da Resmî Gazetede yayımlanmış, aynı şekilde 6 Aralık 2019'da Libya tarafından da onaylanarak her iki ülkenin iç hukukunda da yürürlüğe girmiştir. Son olarak antlaşma Birleşmiş Milletlere gönderilerek tescil ettirilmiş ve böylece tüm dünyaya duyurulmuştur (Yaycı, 2020: 36).

Şekil 16: Türkiye-Libya Deniz Sınırı Antlaşmasıyla Belirlenen Deniz Yetki Alanları



Kaynak: Yayıcı, 2020: 35

Türkiye hem kendi hem de garantör olduğu KKTC'nin Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarını ve bu alanlardan elde edilecek haklarını koruma noktasında hem hukuken hem fiilen faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu kapsamda Türk Deniz Kuvvetleri, Doğu Akdeniz'de yoğun şekilde varlık göstermekte ve Aksaz, Mersin ve İskenderun üsleri ile KKTC'ye ait limanlar olan Girne ve Gazimağusa'da harekât icra etmektedir (Türk Deniz Kuvvetleri, 2015: 14). Buna ek olarak bölgede 2006 yılında Türk Deniz Kuvvetleri, Akdeniz Kalkanı Harekâtı'nı başlatmıştır. Bu harekâtın amacı Doğu Akdeniz'de Ceyhan terminali çıkışlı stratejik petrol ulaştırmasının güvenliğinin sağlanması, güvenlik tehditlerine karşı caydırıcılık oluşturulması, NATO'nun bölgedeki güvenlik çabalarına destek verilmesidir. Ancak zaman içinde bölge dışı aktörlerin buradaki artan faaliyetleri, Suriye'deki istikrarsız ortamın yansımaları, Yunanistan ve GKRY'nin uluslararası hukuka aykırı şekilde artan faaliyetleri Akdeniz Kalkanı Harekâtı'nın kapsamının genişletilmesine neden olmuştur (T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021a). Özgen (2013: 111) çalışmasında Akdeniz Kalkanı Harekâtı'nın dünyada doğrudan enerji güvenliğine yönelik

gerçekleştirilen ilk deniz güvenlik harekâtı olduğunu belirtmiş ve bu hareketin şu 4 temel amaca hizmet ettiğini vurgulamıştır:

1. Doğu Akdeniz’de gerçekleştirilen enerji transferinin güvenliğini sağlamak
2. Deniz yolu taşımacılığını tehdit eden unsurları caydırmak
3. NATO’nun deniz güvenliği çabalarına destek vermek
4. Bölgede deniz gücü unsurlarıyla hak ve menfaatleri korumak maksadıyla varlık göstermek

Doğu Akdeniz bölgesi; tarihsel önemi, küresel ticaretteki yeri, enerji taşımacılığındaki önemi, enerji kaynağı rezervlerini barındırması ve dünyada ispatlanmış hidrokarbon kaynaklarının yarısından fazlasına sahip olan bölgelere coğrafi yakınlığı ve bu bölgedeki gelişmeleri kontrol altında tutulmasında stratejik bir üs olması gibi nedenlerle hem kıyıdaş ülkelerin hem de bölge dışı aktörlerin ilgi odağı ve rekabet alanı haline gelmiştir. Türkiye’nin Karadeniz dışındaki çevre denizlerinde kıyıdaş ülkeler ile bir mutabakata vararak deniz yetki alanlarını kesinleştirmiş olmaması, bu denizlerde güvenlik zayıflıklarını beraberinde getirmektedir. Ege ve Doğu Akdeniz’de devam eden sorunların ülke ekonomisi ve güvenliğini olumsuz yönde etkilememesi amacıyla Türk Deniz Kuvvetleri bu denizlerde çeşitli harekât ve tatbikatlarla hem varlık göstermekte hem de donanma gücünü geliştirmeye devam etmektedir. Çevre denizlerdeki ulusal hak ve menfaatlerin korunması ve açık denizlerde harekât kabiliyetinin artırılması yönündeki 21. yüzyıl Türk deniz stratejisi; hükümet politikaları, Millî Savunma Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve İçişleri Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın iş birliği ve faaliyetleri ile desteklenmektedir. Türkiye’nin sahip olduğu deniz gücü, ulusal güvenlik ve refahıyla doğrudan bağlantılı bir milli güç unsurudur. Türkiye Cumhuriyeti’nin etkin ve gelişmiş bir deniz gücüne sahip olması; bir taraftan ülkenin güvenliğinin sağlanması için gerekli iken diğer taraftan dış politikanın uygulanmasına yardımcı olmak ve ekonomik çıkarların korunmasını sağlamak amacıyla da zaruret arz etmektedir (Mutlu, 2020: 358).

3.4. Denizlerin 21. Yüzyıl’da Türkiye’ye Sağladığı İmkân ve Fırsatlar ile Barındırdığı Tehdit ve Riskler

Çalışmanın birinci bölümünde denizlerin 21. yüzyılda artan önemi detaylı bir şekilde incelenmiş ve genel bir çerçeve çizilmiştir. Dolayısıyla bu başlık altında Türkiye özelinde denizlerin artan önemiyle beraber bir taraftan sağladığı imkân ve fırsatlara diğer taraftan barındırdığı tehdit ve risklere yer verilecektir. Türkiye, esas olarak adalar hariç 8333 km uzunluğunda bir kıyı şeridine sahip; her biri farklı özelliklerde Karadeniz, Akdeniz ve Ege denizleriyle çevrili büyük bir yarımadadır (Korutürk, 2017: 63). Kuzey, Güney ve Batı sınırları denizlerden oluşan ve Marmara Denizi gibi stratejik önemi yüksek bir iç deniz ile küresel değeri oldukça yüksek İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına ev sahipliği yapan bir ülkenin ulusal çıkar ve menfaatlerini denizlerden ayrı ele almak eksik bir yaklaşım olacaktır. Denizlerin tarihteki tüm

dönemlerinde olduğu gibi ulusların geleceğinde oynadığı rol dikkate alınarak bu alandaki tehditleri, fırsatları ve gelişmeleri analiz etmek alanda oluşturulacak politika ve stratejiler için gereklilik arz etmektedir.

21. yüzyıl dinamikleri ile ülke ekonomik, coğrafi, siyasi, askeri, sosyal, kültürel, tarihsel dinamikleri birlikte ele alındığında Türkiye’yi deniz alanlarında güçlü kılabilecek avantajlar, fırsatlar, gelişmeler olduğu gibi aynı zamanda zayıflatacak tehdit ve riskler de mevcuttur. İlk olarak belirtilmesi gereken nokta 21. yüzyılda küreselleşmenin etkisiyle dünya ekonomilerinin iç içe geçtiği ve ticaretin “önemli bir siyasi güç ve açık veya örtük stratejik kaldıraç kaynağı” haline geldiğidir (Moran ve Russell, 2015). Küresel ekonomi, büyük güçlerin rekabetini artırırken devletleri deniz aşırı ticarete, küresel pazarlara, doğal kaynaklara ve iletişim ağları erişimine derinden bağımlı hale getirmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün belirttiği üzere dünya ticaretinin %90’lık payının denizyoluyla taşınması; pazarlara, kaynaklara erişimi sağlamak amacıyla savaş zamanında denizleri kontrol etme yeteneğini, barış zamanında ise tehditlere karşı caydırıcılık sağlayabilmeyi zorunlu kılmaktadır (Wan vd., 2019: 476; Haynes, 2020: 102). Dolayısıyla üç tarafı denizlerle çevrili ve Doğu ile Batı’nın kesişim noktasında yer alan, hinterlandıyla Atlantik’e, Arap Yarımadası’na, Ortadoğu’ya, Uzakdoğu’ya ve Avrupa’ya geçişin tam ortasında bulunan Türkiye için küresel ticaretin büyük bir oranının denizyoluyla gerçekleştirilmesi, ülke ekonomisi bağlamında önemli bir avantajı oluşturmaktadır (Ateş vd., 2010: 91). Sahip olduğu coğrafi konumu ve özellikle küresel ticarete yoğun bir şekilde kullanılan Boğazları ile Türkiye, deniz yolunun küresel ticaretteki öneminden fayda sağlayabilmektedir. Ancak bu avantajdan yararlanabilmek için uygun bir ulaştırma altyapısının, yeterli sayıda ve kapasitede limanların ve güvenli bir ulaşım ağının geliştirilmesi önemlidir.

21. yüzyılın bir başka dinamiği ise gelişmiş ve sanayileşmiş ekonomilerin enerji kaynaklarına olan bağımlılığıdır. Özellikle dünya enerji tüketiminde ilk sırada yer alan hidrokarbon kaynaklarına olan bu bağımlılık, rezervlere sahip yani üretim yapan ülkeler ile tüketim ülkeleri arasında bir güvenli taşımacılık ağının oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır. Bu noktada bulunduğu Doğu coğrafyasına nazaran daha istikrarlı, güvenli bir ülkeyi temsil eden Türkiye, sahip olduğu stratejik coğrafi konum ve deniz olanakları ile avantajlı bir pozisyonadadır. Petrol ve türevleri gibi önemli enerji kaynaklarının taşınmasında Karadeniz’i açık denizlere bağlayan, Doğu ile Batı’yı, Kafkasya ile Avrupayı birleştiren bir noktada yer alması dolayısıyla Türkiye, enerji lojistiğinde önemli bir üs konumundadır. Buna ek olarak gelişen teknolojik imkanlar sayesinde deniz diplerindeki hidrokarbon kaynaklarının tespit edilmesi ve çıkarılması daha olanaklı hale geldiğinden Türkiye, zengin doğal kaynaklara sahip denizleri ile büyük bir avantaja sahiptir. Ülke denizlerinin sunduğu bu potansiyel fırsatın kullanılması ise büyük ölçüde teknolojik ve ekonomik yatırım ve imkanlarla doğru orantılıdır. 21. yüzyılın ilk çeyreğinde Türkiye, bu imkanlarını avantaja çevirebilmek amacıyla *milli teknoloji hamlesi* ismiyle yatırımlarını arttırmıştır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2019). Enerji kaynakları bağlamında hem ulaştırma hem de kaynak açısından denizlerin

devletlere sunduğu iki yönlü bu fırsat, Türkiye'nin sahip olduğu özel konum ve fiziki imkanlar ile birebir örtüşmekte ve planlı, derinlemesine analiz edilerek oluşturulmuş stratejiler ile desteklendiğinde ulusal gücüne önemli oranda katkı sağlayacağı öngörülmektedir.

Denizler, enerji kaynakları dışında barındırdığı gıda kaynakları ile de tarihin her döneminde insanlığın kullanımında olmuştur. Balıkçılık sektörünün kaynağını oluşturan denizler, bundan başka su ürünleri yetiştiriciliği, deniz turizmi, gemi inşa, limanlar gibi ekonomik faaliyetleri içeren ve hem ülke istihdamı hem de ekonomisine katkıda bulunan sektörlerin faaliyet alanını oluşturması nedeniyle de ülke ekonomilerine katkı sağlamaktadır. Bu geleneksel okyanus temelli sektörlerin, küresel gıda sistemlerine ve kıyı topluluklarının refahına önemli katkıda bulunduğu ve birçok gelişmekte olan ülke ekonomisinin temelini oluşturduğu 3 Mart 2021 tarihinde Dünya Okyanus Zirvesi'nde ifade edilmiştir (Gurria, 2021). Bu çerçevede Türkiye, sahip olduğu kıyıların söz konusu ekonomik faaliyetlere imkân veren yapısı ile sürdürülebilir ekonomik büyüme kapsamında denizlerde önemli bir avantaja sahiptir.

21. yüzyıl dinamiklerinin en önemlilerinden biri olan hızla yayılan teknolojik gelişme; örneğin deniz diplerindeki enerji kaynaklarının tespit edilerek çıkarılmasında olduğu gibi bir taraftan avantaj sağlarken diğer taraftan yüksek bütçeli yatırım gerektirdiğinden gelişmiş ekonomik yapıya ihtiyaç duymaktadır. Dolayısıyla bu durum dünyada denizlerden asimetrik bir faydalanmayı da beraberinde getirmektedir. Gelişmiş devletler; ekonomik, askeri, siyasi açıdan çevre ve açık denizlerden daha yüksek oranda faydalanırken daha az gelişmiş devletler bu teknik imkanlara erişemediğinden daha geride kalabilmektedir. Bu nedenle hızla yayılan teknolojik ilerleme, Türkiye açısından takip edilebildiği ve ekonomik imkânlar elverdiği sürece fırsat sayılacak ve ulusal güce katkı sağlayacaktır. Aksi takdirde ekonominin yetersizliği, bu yatırımların ve gelişmenin önünde büyük bir engel teşkil edecektir.

Türkiye'nin 21. yüzyılda denizlerde karşı karşıya kaldığı bir başka tehdit ve risk unsuru ise deniz güvenliğinin artık eskisi kadar belirli olmamasıdır. Askeri, siyasi, ekonomik gelişmelere bağlı olarak çatışma riskleri ve jeopolitik gerilimleri barındıran denizlerde, güvenlik ve istikrar artık daha kompleks bir yapı arz ettiğinden çözümleri de çok boyutludur. Denizlerdeki tehdit ve riskler bir devletin tek başına çözebileceği sorunlardan ziyade iş birliğine dayalı ve ortak çözümler gerektirmektedir (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 15). İç çatışmaların, siyasi istikrarsızlığın yaşandığı bölgelerden refah seviyesi daha yüksek devletlere doğru yaşanan düzensiz göçler genellikle denizler üzerinden gerçekleşmekte, bu durum önemli bir güvenlik zafiyetine neden olmaktadır. Aynı şekilde denizlerde yasa dışı faaliyetlerin artması, korsanlık, kaçakçılık, terör eylemleri gibi faaliyetlerin yaygınlık kazanması da kollektif ve iş birliğine dayalı bir güvenlik ortamının oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır. Bu kapsamda NATO, son yıllarda hızla artan asimetrik tehditlere karşı İttifakın Deniz Stratejisinin temelini iş birliğine dayalı güvenlik olarak belirlemiştir. Caydırıcılık ve toplu savunma, kriz yönetimi, işbirlikçi güvenlik (ortaklıklar, diyalog

ve iş birliği yoluyla) ve deniz güvenliği 2011 yılında yayınlanan NATO Deniz Stratejisi'nin temelini oluşturmaktadır (NATO, 2011). Türk Deniz Kuvvetleri, NATO üyeliğinin getirdiği sorumluluklar çerçevesinde ittifak tarafından gerçekleştirilen ve deniz güvenliğine katkı sağlamayı amaçlayan harekât, tatbikat ve eğitimlere katılmakta ve kuvvet yapısını geliştirmektedir. Deniz güvenliğinin her geçen gün artan önemi nedeniyle AB de üye devletlerin deniz hak ve menfaatlerinin korunması kapsamında ilk kez 2014 yılında "AB Deniz Güvenlik Stratejisi" yayınlamıştır (European Commission, 2014). Tüm bunlara ek olarak iklim değişiklikleri, deniz çevresi bozulmaları, küresel ısınma ve doğal afetler de denizlerdeki güvenliği tehdit eden faktörler arasındadır. Bu çok boyutlu güvenlik riskleri ile mücadele edebilmek, uluslararası iş birliği, ikili veya çok taraflı ortaklıklar gerektirdiğinden Türkiye de bu kapsamda oluşturacağı çok boyutlu strateji ve politikalar ile bu tehdit ve risklerle mücadele edebilecektir.

Türkiye'nin 21. yüzyılda denizlerdeki hak ve menfaatlerini koruyabilmek amacıyla çözmesi gereken sorunların başında özellikle Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de var olan deniz yetki alanlarının sınırlarındaki belirsizlik gelmektedir. Bu alanların uluslararası hukuka uygun olarak belirlenen sınırlarının ikili veya çok taraflı anlaşmalarla tescil ettirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda Ege'de Yunanistan ile Doğu Akdeniz'de de kıyı ülkeleri ile ortak bir zeminde bölge ülkelerinin deniz yetki alanlarını kesinleştiren bir anlaşma ortamı yaratılmalıdır. Böylece Doğu Akdeniz'de güvensiz bir deniz ortamının ortadan kalkması bölgeden gelebilecek güvenlik zafiyetini de engelleyecektir. Doğu Akdeniz'de 2000'li yılların başından itibaren keşfedilen ve öngörülen hidrokarbon rezervlerinin ülkelerin uluslararası hukuka uygun olarak tespit edilmiş deniz yetki alanlarından çıkartılması, Türkiye de dahil olmak üzere bölge ülkelerinin refah seviyelerine olumlu katkı sunacaktır.

21. yüzyıl kapsamında Türkiye'nin denizlerde karşı karşıya olduğu bir başka tehdit ise gelişen ve modernleşen donanma güçleridir. Buraya kadar denizlerin ekonomik kapsamda Türkiye'ye sunduğu imkanlar ve riskler ele alınmıştır. Ancak tarih boyunca ekonomik avantajların sürdürülmesi için askeri bir güce ihtiyaç duyulmuş ve devletlerin donanma güçleri büyük oranda devletlerin ekonomik çıkarlarına hizmet etmiştir. Dolayısıyla askeri deniz gücünün hem ülke savunması ve güvenliğinde hem de ticari faaliyetlerde büyük bir katkısı vardır. Güçlü bir donanmaya sahip olmak denizlere hâkim olabilmenin de ön koşulunu oluşturmaktadır. 20. yüzyıl kapsamında ABD Donanması, dünyanın en büyük donanma gücü olarak varlık göstermiş ancak 21. yüzyıla gelindiğinde bu özelliğini kaybetmiştir. ABD karşısında yükselen ve güçlü konuma geçen Çin donanma gücü, Rusya'nın gelişen donanma yapısı ve NATO'nun üye donanma güçlerinden oluşan bir deniz gücünden bahsedilmektedir. Çalışmanın birinci bölümünde donanmaların ortaya çıkışı, savaş dışı kullanımları ve deniz kuvvetleri üzerinde durulmuş, ikinci bölümde ise Türkiye'nin sahip olduğu Deniz Kuvvetleri ve donanma gücü kapsamlı şekilde ele alınmıştır. Dolayısıyla burada kısaca belirtilmesi gereken nokta; Türk donanma gücünün 21. yüzyılda milli ve yerli unsurlarla giderek geliştiği ve dışa bağımlılığın azaldığı, ileri teknolojiye dayanan Türkiye'nin

kıta ölçekli diplomatik ve ekonomik açılımlarına paralel, deniz hak ve menfaatlerinin tüm dünya denizlerinde koruyabilme yeteneğine sahip bir donanma gücü hedefidir (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 41). Bu hedef kapsamında gerçekleştirilen faaliyetler, Türk milli gücünün en önemli unsurlarından biri olan deniz gücü gelişimine katkı sağlamaktadır.

Sonuç olarak 21. yüzyıl, devletlere denizlerde çok fazla imkân ve olanak sunmakta ancak bir o kadar da güvenlik risk ve tehditleri ile karşı karşıya bırakmaktadır. Türkiye'nin bu imkân ve olanaklardan faydalanmayı en üst seviyeye çıkarması, güvenlik risk ve tehditleriyle milli güce dayalı baş etme kapasitesini ve yeteneğini geliştirmesi “deniz çağı” olarak nitelendirilen içinde bulunduğumuz yüzyılda ulusal gücünü arttıracak ve uluslararası konumu güçlendirecek önemli bir faktördür (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 6). Türkiye'nin deniz temelli ekonomik ve askeri amaçlarına ulaşabilmesi aynı zamanda küresel sistemde etkisinin artmasına yol açacağından kapsamlı bir denizcilik stratejisi yürütülmelidir. Eldeki imkanların değerlendirilmesi, kullanılması ve bu imkanlardan ulusal güce katkı sağlamak amacıyla faydalanılması Türk ulusunun deniz hak ve menfaatlerinin korunmasına hizmet edecektir (Ağırbaş, 2020: 28). Modern tarihte dünya siyasi haritasını şekillendiren devletlerin, güçlü donanmalar ve büyük ticaret filolarına sahip olması, son çeyrek yüzyılda yaşanan gelişmelerin ekonomik, siyasi ve güvenlik meselelerinin denizlerle bağlantılı yapısı şunu gösteriyor ki denizlerin ulusların kaderindeki etkisi geçmişte olduğu gibi günümüzde de devam etmekte ve önemini korumaktadır (Gürdeniz, 2017: 14).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. DEVLETLERİN DENİZ GÜCÜ ANALİZİNDE KULLANILACAK BİR MODEL ÖNERİSİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Çalışmanın dördüncü bölümü dört ana başlıktan oluşmaktadır. İlk olarak devletlerin deniz gücü kabiliyetinde etkili olan askeri ve ticari kriterler, ilgili alanda gerçekleştirilen kapsamlı bir literatür araştırması ile belirlenmiştir. Bu kriterler belirlenirken askeri ve ticari olarak ikili bir ayırım gözetilmiş ancak askeri ve ticari deniz gücünü etkileyen ortak unsurların da olması nedeniyle kriterler; ortak, askeri ve ticari olmak üzere üç kategoride ele alınmış ve açıklanmıştır. Sonraki başlıkta; devletlerin deniz gücü kabiliyetinin değerlendirilmesinde alandaki uzmanların görüşlerini yansıtan bir model önerisi oluşturabilmek amacıyla çalışmada kullanılan AHP yöntemi açıklanmıştır. Ardından uygulama başlığında; araştırmanın amacı, uygulama süreci, kriterlerin uzman görüşleri çerçevesinde ağırlıklandırılması detaylı şekilde ele alınmıştır. Son olarak uygulama sonuçları; literatür, kriterler ve kriterlerin ağırlıklandırılmasına yönelik tartışma gerçekleştirilmiştir.

4.1. Devletlerin Deniz Gücü Kabiliyetinde Etkili Olan Askeri ve Ticari Deniz Gücü Kriterlerinin Belirlenmesi

Devletler sahip oldukları milli güç aracılığıyla ulusal hedef ve çıkarları doğrultusunda hareket edebilmekte ve bu güçle orantılı bir biçimde uluslararası siyasette söz sahibi olabilmektedir. Söz konusu milli güç unsurları; nüfus, coğrafya (toprağın büyüklüğü), askeri, ekonomik, siyasi, idari, teknolojik ve psiko-sosyal güç olarak sıralanabilir, nicelikleri arttırılabilir veya her bir unsur alt bileşenlerine ayrılabilir. (Ünal, 2005: 8; Küçükşahin vd., 2008: 12). Uluslararası ilişkilerde ulusal güç kapasitesinin incelenmesini içeren çalışmaların çoğunlukla askeri güce odaklandığı görülmektedir. Bu çalışmanın ilk bölümünde açıklandığı üzere George Modelski, deniz kuvvetlerinin büyüklüğünün milli gücün ölçülebilir bir karşılığı olduğu görüşünü ileri sürmektedir (Modelski, 2005). Milli güç unsurunun en önemli iki bileşeni olan askeri ve ekonomik gücün denizlerdeki uzantısını oluşturan deniz gücü ise milletlerin denizlerdeki askeri ve ekonomik çıkarlarını koruyarak bu alandaki hakimiyetinin ulusal ve uluslararası menfaatlerine etki etme kapasitesini oluşturmaktadır. Bu nedendir ki bir ülkenin deniz gücü kabiliyetinin ölçülmesi geniş çerçevede küresel sistemdeki etki kapasitesinin ölçülmesine katkı sağlamaktadır.

Denizlerin ekonomik bağlamda kullanılmasına ek olarak bu alanlardaki savaşları kapsayan askeri kapasiteyi de içeren deniz gücü bir milletin deniz alaka ve menfaatlerinin maddi ve manevi tüm yönleriyle denizcilik gücünün askeri ve ekonomik faaliyetleri içeren bir parçasını oluşturmaktadır (Çetin, 2012: 20). Deniz kuvveti ise deniz gücünün askeri yanını temsil etmektedir. Devletin gelişmesi ve refahı için en önemli bileşenlerden biri yeterli bir deniz gücü tarafından korunan deniz potansiyeli iken bu deniz gücü alanının ihmal edilmesi durumunda ciddi zararlarla karşı karşıya kalılabilmekte hatta devletin yıkılma sürecine girmesine sebep olabilmektedir (Octavian, 2017: 118). Bu kapsamda devletlerin sahip oldukları deniz gücünün tespit edilmesi ve geliştirilecek yönlerinin belirlenmesi bir ulusun geleceğini belirleyebilmektedir.

Devletlerin deniz gücünü etkileyen kriterlerin belirlenmesi aynı zamanda o devletin deniz gücünün analiz edilmesine katkı sağlayacağından önemlidir. Bu kapsamdaki en temel çalışmayı birinci bölümde açıkladığı üzere A. Thayer Mahan sunmuştur. Coğrafi konum, fiziki yapı, arazinin büyüklüğü, nüfus sayısı, halkın ve hükümetin karakteri olarak sıraladığı deniz gücü unsurları kendisinden sonra yapılan çalışmalara kaynaklık etmiş fakat zamanla yaşanan küresel değişim ve gelişmeler neticesinde yetersiz kalmıştır. Burada belirtilmesi gereken önemli bir nokta şudur; yaşanan gelişmeler ve değişimler Mahan tarafından önerilen ideal denizci devletin unsurlarını daha az önemli hale getirmemiş bu unsurların içeriği, algılanış biçimi değişmiş ve büyük bir deniz devleti inşa etmek için gerekli olan deniz gücü bileşenlerinin nicelik ve niteliğinde farklılıklar oluşmuştur.

Özellikle 21. yüzyılda denizlerin artan önemi ve dolayısıyla deniz gücünün ulusların gelişmişliklerinde oynadığı rol dikkate alındığında deniz gücü kriterlerinin belirlenmesi ve bilimsel yöntemlere dayalı olarak önem derecelerinin tespit edilmesi kritiktir. İçinde bulunduğumuz yüzyılın başından itibaren hızla artan bilimsel, teknolojik ve endüstriyel gelişmeler deniz gücüne gerçekleştirilecek yatırımlar, sürdürülebilir ekonomik büyümeye olumlu katkı sağlamak ve oluşturulacak stratejilerin uygulanabilir politikalar ile desteklendiğinde ulusal gücün artmasını teşvik etmektedir.

Bu çalışmada deniz gücü bileşenleri askeri ve ekonomik bağlamda ikili bir ayrımla incelenmiş ve bir devletin gelişmiş deniz gücüne sahip olabilmesi için gerekli olan kriterler literatüre bağlı olarak tespit edilmiştir. Tespit edilen ve çalışmada kullanılan bu kriterlerin önem ağırlıklarının belirlenebilmesi amacıyla çalışmada çok kriterli karar verme yöntemlerinden biri olan AHP (Analytic Hierarchy Process) yöntemi kullanılmıştır. Böylece deniz alanında çalışan akademisyen, uzman ve meslek mensuplarının; görüş, tecrübe, bilgi ve deneyimi çalışmaya çok kriterli karar verme yöntemi aracılığıyla aktarılmış ve uluslararası ilişkiler disiplininin önemli bir araştırma alanını oluşturan deniz gücünde multidisipliner bir bakış açısı sağlanmaya çalışılmıştır.

Askeri ve ticari deniz gücü kriterlerinin ikili karşılaştırmalar aracılığıyla önem derecelerinin belirlenmesi, devletlerin denizcilik alanında oluşturacakları politika ve stratejilerde yol gösterici bir kılavuz sunacaktır. Önem derecesi yüksek olan kriterden başlanarak yapılan sıralama sonucu, devletlerin hangi alandaki politikalara öncelik vermesi veya güncellemesi gerektiği tespit edilecek ve Türkiye özelinde somut politika önerileri sunulacaktır. Çalışmada kullanılacak askeri ve ticari deniz gücü kriterleri ve bu kriterlerin yer aldığı kaynak çalışmalar Tablo 19’da yer almaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde deniz gücünün kavramsal çerçevesi detaylı şekilde çizildiğinden bu başlık altında sadece deniz gücünü meydana getiren bileşenler (Tablo 19) askeri, ticari ve ortak olmak üzere üç kategoride ele alınmıştır.

Tablo 19: Deniz Gücü Yeteneğinde Etkili Olan Askeri ve Ticari Deniz Gücü Kriterleri ve Kaynak Çalışmalar

ORTAK KRİTERLER (O)		
Notasyon	Kriter Adı	Yazar(lar)/Yıl
O₁	Coğrafi Konum	Mahan (1890); Gorshkov (1979); Kearsley (1992); Sakhuja (2011); Till (2013); Ekin (2014); Atay (2016); Bennett vd. (2018); Karnıbüyük (2019)
O₂	Sahip Olunan Boğazlar	Bilsel (1948b); Nincic (2002); Turan (2004); Doğru (2013); Şener (2015); U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard (2015); Koday vd. (2017); Demir (2018)
O₃	Denizcilik Politikası	Mahan (1890); Kearsley (1992); Suárez de Vivero vd. (2009); Çetin (2009); Till (2013), Czermski vd. (2021); European Parliament (2021)
O₄	Teknoloji	Lautenschläger (1983); Hayes ve Smith (1994); Steinberg (2001); Kulve ve Smit (2010); Sakhuja (2011); Till (2013), OECD (2016); Rochwulaningsih (2019); NATO (2019); Özer (2019)
ASKERİ DENİZ GÜCÜ KRİTERLERİ (A)		
Notasyon	Kriter Adı	Yazar(lar)/Yıl
A₁	Donanmanın Büyüklüğü	Modelski (2005); Black (2005); Till (2007); Kraska (2010); De Almeida ve Cabral (2018); Kozanhan (2019); Speller (2020); Gartzke ve Lindsay (2020); NATO (2021)
A₂	Donanma Alt Yapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması	Ziylan (2004); Dabağır (2005); Canbay (2010); Kline (2017); Pınar (2018); Köseoğlu (2010); Gülsoy (2020)
A₃	Stratejik Askeri Üsler	Harkavy (1989); Lachowski (2007); Calder (2008); Davis (2011); Bobokulov (2012); Lostumbo vd. (2013); Lersch ve Sarti (2014); Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2015); Özgen (2019); Yeo ve Pettyjohn (2021)
A₄	Harekât ve Tatbikatlar	Pirtle (2000); Hayashi (2005); Topsoy (2012); Kaymal (2018); NATO (2020); T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2021a)
TİCARİ DENİZ GÜCÜ KRİTERLERİ (T)		
Notasyon	Kriter Adı	Yazar(lar)/Yıl
T₁	Deniz Ticareti	Zhao vd. (2014); Zheng ve Tian (2021); OECD (2015 ve 2016); FAO (2015 ve 2020a); Gurria (2021)
T₂	Gemi İnşa Endüstrisi	Saban ve Güğörçin (2009); Çetin (2012); Sokolić vd. (2014); Hossain vd. (2017); Tunalı ve Akarçay (2018); T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019); Rochwulaningsih (2019); Shahsavari vd. (2021)
T₃	Liman Nitelikleri ve Sayısı	Karataş ve Oral (2007); Rodrigue ve Notteboom (2009); World Shipping Council (2010); Sleeper (2012); Dwarakish (2015); Merkel ve Holmgren, (2017); Kyngge vd. (2017); Kaliszewski vd. (2020)
T₄	Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı	Streusand (2002); Kütükçü ve Kaya (2016); Demirhan ve Yakan (2019); Yılmaz (2020); U.S. Energy Information Administration (2020a)
T₅	Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi	Convention on Biological Diversity (2004); EC (2012); Pryor ve Barthelmie (2013); Liu vd. (2017); World Economic Forum (2019); Dharmapuri (2020); Tirumala ve Tiwari (2020); Lubchenco (2020); Walsh (2021); EU Blue Economy Report (2021)

4.1.1. Askeri ve Ticari Deniz Gücü Kabiliyetini Etkileyen Ortak Kriterler

Bu çalışmada deniz gücü askeri ve ticari olmak üzere ikili bir ayrımla incelenmiş ve bu iki alanda ayrı ayrı deniz gücü kriterleri literatüre bağlı olarak tespit edilmiştir. Ancak gerçekleştirilen araştırma sonucunda askeri ve ticari deniz gücünde ortak kullanılan bazı kriterlerin olduğu ve bu kriterlerin devletlerin ekonomik ve askeri boyutta oluşturdukları denizcilik politikalarını ve deniz stratejilerini etkilediği görülmüştür. Bu kapsamda coğrafi konum, sahip olunan boğazlar, denizcilik politikası ve teknoloji unsuru hem askeri hem ticari deniz gücünün analizinde ortak kriter olarak tespit edilmiştir.

4.1.1.1. Coğrafi Konum

Bir devletin deniz gücünü alt kriterlere ayırmak ve bu gücü oluşturan bileşenleri tespit etmek gücün analiz edilebilmesi ve değerlendirilebilmesini daha sistematik hale getirmektedir. Bu kriterler içinde devletin imkân ve çabalarıyla geliştirebileceği kriterlerin yanında değiştirilmesi mümkün olmayan ancak sahip olan ülkeye deniz alanında avantajlar sağlayan kriterler de mevcuttur. Bu kriterler Mahan (1890) tarafından dile getirilen coğrafi konum, fiziksel uygunluk ve arazinin büyüklüğüdür. Çalışmanın birinci bölümünde ayrıntılı şekilde üzerinde durulan bu kriterleri, Gorshkov (1979) coğrafya olarak, Kearsley (1992) fiziksel özellikler, Sakhuja (2011) coğrafya ve Till (2013) deniz coğrafyası olarak belirtmiştir. Bu kriterleri devletin sahip olduğu “*coğrafi konum*” olarak tek bir çatı altında toplamak mümkündür. Burada coğrafi konum olarak belirtilen kriterle ülkenin dünya üzerindeki konumu ve sahip olduğu özel fiziki çevre ifade edilmektedir.

Yaşanan küresel gelişmeler coğrafyanın yorumlanış biçimini derinden etkileyebilmektedir. (Akdemir ve Kuşçu, 2012: 84-85). Örneğin bulunulan coğrafyada bir enerji kaynağının keşfi, taşımacılık güzergahının değişimi gibi sebepler o lokasyonun küresel bağlamda önem kazanmasına yol açabilmektedir. Çalışma kapsamında coğrafi konum kriteri; ülkenin denize kıyısının olup olmadığı, kıyı şeridi uzunluğu, deniz-kara arasındaki fiziki özellikleri de dahil olmak üzere geniş yelpazede bir coğrafya kriteri olarak ele alınmıştır.

Dünya nüfusunun önemli bir kısmı denize 500 mil ve önemli bir kısmının da 50 mil yakınında yaşadığı göz önüne alındığında ulusların denizlerle olan ilişkilerinin daha derin ve yakından olduğu görülmektedir (Black, 2005: 359). Ancak bu alanlarda yaşamak ile deniz kaynaklarına, okyanuslara erişmek paralellik göstermemekte, ulusların deniz kaynaklarına erişimi bu alanları kullanma ve yararlanma yeteneğini geliştirmesi ile mümkün hale gelebilmektedir. Deniz kaynaklarından faydalanma ve bu alanlarda var olmayı etkileyen faktörleri Bennett vd. (2018); kapasite, coğrafi konum, haklar, rekabet halindeki kullanımlar, çevresel ve iklim değişikliği, yönetim ve yönetim olarak sıralamaktadır.

Coğrafi unsurlar; insan, doğa, topluluklar ve devletler üzerinde güçlü etkiye sahiptir (Karnıbüyük, 2019: 168). Dünya üzerindeki farklı yaşam alanları birbirleriyle tam anlamıyla benzerlik göstermemesinin yanı sıra toplumların yaşam şartlarını zorlaştıran ve kolaylaştıran özellikler de içermektedir. Bu özelliklerin gelişen teknolojiyle birlikte avantaja dönüştürülmesi ve fayda sağlanması ulusal gücü arttıran başlıca faktörlerden biridir. Uluslararası ilişkiler disiplinde sıklıkla çalışmalara konu olan güç kavramının iki grup unsur tarafından yönlendirildiği kabul edilmektedir. Sabit ve sürekli değişen olarak gruplandırılan bu unsurları Morgenthau; coğrafya, doğal kaynaklar, ekonomik güç ve endüstriyel kapasite, askeri güç, nüfus, ulusal moral ve karakter ile diplomasi olarak sıralamıştır (Atay, 2016: 99). Coğrafya, devletlerin ulusal gücüne doğrudan ve dolaylı olarak etkide bulunan başlıca faktörlerden birini temsil etmektedir. Öyle ki bir devletin denize kıyısı olup olmaması ekonomi ve ticaret üzerinde doğrudan etki yaratmakta, küresel siyasette etkili olabilmesi için önemli bir araç olabilmektedir. Ancak ülkenin sahip olduğu coğrafi konum ve fiziki çevre değiştirilemeyen bir kriter olarak ele alınıp üzerinde analiz gerçekleştirilmemesi yanlış bir tutumu ifade etmektedir. Bu coğrafi özelliklerin ülkeye avantaj sağlayacak düzeyde olmaması, ülkenin diğer avantajlı alanlara yönelmesine ve yatırım yapmasına ya da iş birlikleri geliştirmesine yol açabileceği gibi sağladığı avantajları doğru analiz etmemek de çeşitli risklerin yanı sıra zayıflıklara sebep olabilecektir.

Devletlerin denizlere kıyısının olup olmaması o devletin güvenliği, dış politikası, ekonomisi, sosyo-kültürel yapısı üzerinde oldukça yüksek bir etkiye sahiptir (Turan, 1992: 13). Tarihsel olarak toplumlar kıta alanlarına nazaran iklimi, kolay ulaştırması ve farklı geçim kaynaklarını barındırması nedeniyle kıyıya daha fazla ilgi göstermiş, hatta imparatorluklar sürekli kıyıya doğru genişleme politikası izlemiştir. Coğrafi özellikler deniz gücünün oluşumunda doğal bir etkileyen ve denizlere sahip olan devletlerin deniz hegemonyası mücadelesinde avantajlı konumda olmasını sağlayan bir bileşen olmuştur (Ekin, 2014: 153). Coğrafya aynı zamanda deniz gücünün değişmeyen unsurları arasında yer almaktadır. Aksi yönde görüşler olmasına karşın genel kabul gören model ve teoriler; uygun bir coğrafi konum, yeterli kıyı ve toprak bütünlüğüne sahip olmanın deniz hegemonyası için gerekli olduğu yönündedir. Tarihsel olarak Portekiz, Hollanda, İngiltere ve ABD örnekleri incelendiğinde küresel hegemon olmuş devletler ile coğrafya ilişkisinin üst seviyede olduğu görülmektedir.

4.1.1.2. Sahip Olunan Boğazlar

Denizlerin kontrolü hem askeri hem de ticari anlamda temelde deniz ulaştırmasının kontrolü anlamına gelmektedir (Corbett, 1911: 89). Deniz ulaştırmasının en önemli unsuru ise deniz yolu geçitleri olarak adlandırılan boğazlardır. Deniz ve okyanusları birleştirerek deniz taşıtlarının geçişini sağlayan boğazlar, tarihsel olarak stratejik, jeopolitik, askeri ve diplomatik açıdan çok sayıda çatışmalara, anlaşmalara ve iş birliklerinin oluşmasına neden olmuştur. Özellikle stratejik önemi yüksek boğazlara sahip olan devletler; bu avantajı ulusal güç bileşenine dahil ederek siyasi,

askeri, ekonomi ve diplomasi alanlarında pozitif etkiyle küresel siyasette söz sahibi olabilmektedir (Koday vd., 2017: 882). Özellikle enerji kaynaklarının taşınmasında bu boğazların önemi oldukça yüksektir. Boğazların ulusal ya da uluslararası olarak anılmaları boğazların niteliği, konumu ve uluslararası ulaşımındaki rolüyle ilgilidir. Bu kapsamda Türk Boğazları bir taraftan ülke sınırları içinde kaldığından ulusal, diğer taraftan uluslararası antlaşmalara konu olması ve Karadeniz'in açık denizlere çıkışının tek yolu olması sebebiyle uluslararası özellik taşımaktadır (Turan, 2004: 65).

Sahip olunan kaynaklar ve çatışma arasında ilişki kuran Nincic (2002: 145), kıt kaynaklar nedeniyle devletlerarası çatışmaların yaşanacağını savunan görüşleri sıralarken dar su geçitlerinin de bu kaynaklar arasında yer aldığını, deniz ticaret yollarındaki dar geçitlerin dünya ekonomisi için hayati öneme sahip olduğunu belirtmektedir. Ayrıca deniz taşımacılığının diğer taşıma yollarına nazaran en ucuz yol olmaya devam etmesi özellikle ticaret güzergahında bulunan boğazların önemini arttırmaktadır. Ticaret yolları üzerinde bulunan boğazların sayısının az olması da sahip olunan boğazlar kriterini, kıt kaynak haline dönüştürebilmekte ve milletlerarası çatışmalara sebep olabilmektedir. Boğazlar, iki yönlü bir öneme sahiptir. Bunlardan ilki deniz ticaretinde yer aldığı rol nedeniyle ekonomik iken ikincisi ülkelerin savunma ve emniyetinde, stratejik karar süreçlerinde etkili olan askeri önemdir. 2015 yılında yayınlanan ABD Deniz Strateji Belgesi'nde serbest ticaret akışında Hürmüz ve Malakka Boğazları ile Panama ve Süveyş dahil olmak üzere stratejik deniz kavşaklarının kritik öneme sahip olduğu, özellikle enerji kaynaklarına artan talebin nakliyesinde bu geçitlerin vazgeçilmez olduğu vurgulanmıştır (U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard, 2015: 6). Hem ticari hem askeri açıdan stratejik öneme sahip olan boğazlara egemen olmak ise deniz gücünün önemli bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. Dünyada doğal ve yapay yollarla açılmış ve stratejik önemi yüksek boğaz ve kanalların listesi ve konumu Tablo 20'de gösterilmiştir.

Tablo 20: Dünya Üzerinde Ekonomik ve Askeri Açından Stratejik Öneme Sahip Su Geçitleri

	Adı	Konumu
1.	İstanbul Boğazı	Karadeniz-Marmara Denizi
2.	Çanakkale Boğazı	Marmara Denizi-Ege Denizi
3.	Cebeli Tarık Boğazı	Akdeniz-Atlas Okyanusu
4.	Bab-ül Mendep Boğazı	Kızıldeniz- Hint Okyanusu
5.	Hürmüz Boğazı	Basra Körfezi-Ummman Denizi-Hint Okyanusu
6.	Messina Boğazı	Tren Denizi-Yunan Denizi
7.	Malakka Boğazı	Sumatra Adası ile Malakka (EndonezyaMalezya)
8.	Sonde Boğazı	Sumatra Adası ile Cava Adası Arasında (Endonezya)
9.	Dover Boğazı	Manş Denizi (İngiltereFransa)
10.	Bering Boğazı	Bering Denizi- Kuzey Buz Denizi
11.	Macellan Boğazı	Atlas Okyanusu-Büyük Okyanus
12.	Süveyş Kanalı	Akdeniz-Kızıldeniz
13.	Kiel Kanalı	Baltık Denizi-Kuzey Deniz
14.	Panama Kanalı	Atlas Okyanusu-Büyük Okyanus

Kaynak: Koday vd., 2017: 887

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan Türk Boğazları (Şener, 2015: 328); bulunduğu coğrafi konum sebebiyle tarih boyunca ekonomik, askeri, siyasi bağlamda devletlerin ilgi odağı olmuştur (Güneş, 2007: 217). Türk Boğazları, sahip olduğu coğrafi konum ve fiziksel özellikler nedeniyle Türkiye'nin hem askeri hem ticari açıdan deniz gücünü güçlendirecek öneme sahiptir. Bu boğazlar bir taraftan Asya ile Avrupa'yı diğer taraftan Karadeniz ile Akdeniz'i ve en nihayetinde okyanuslar ile bağlantıyı sağlamasıyla stratejiktir. Yapısı itibarıyla savunma ve kontrole elverişli olmaları ve sui generis (başka bir örneği olmayan, kendine özgü) özellikleriyle deniz ulaştırması açısından dünyadaki en uzun ve doğal geçitlerden birini teşkil etmektedir. Türk Boğazları; stratejik ve askeri özelliklerinin yanı sıra ekonomik ve ticari bakımdan uluslararası öneme sahip (Doğru, 2013: 132-133) ve Türk ulusal gücüne katkı sağlayan ve uluslararası siyasette elini güçlendiren önemli bir bileşendir.

Stratejik öneme sahip boğazlara egemen olan devletlerin tarih boyunca bazı üstünlüklere sahip olduklarını ve bu alanları elinde bulundurabilmek ve tam hakimiyet sağlayabilmek amacıyla zorlu mücadele verdikleri görülmüştür. Türk Boğazları da bu kapsamda çok sayıda mücadeleye tanık olmuştur. Doğru'nun aktardığı (2013: 135) Napolyon Bonaparte'nın "O dar Boğazları Rusya'ya bırakmaktansa dünyanın yarısını bırakmayı yeğlerim." sözü Türkiye'nin sahip olduğu Boğazların önemini doğrular niteliktedir. Yukarıda açıklanan nedenler ve boğazlara atfedilen önem çerçevesinde boğazları, deniz gücünden ayrı ele almak olanaksızdır ve sahip olunan bu su geçitleri deniz gücüne dolayısıyla ulusal güce büyük katkı sağlamaktadır. Bu çalışmada *sahip olunan boğazlar*, deniz gücünün değerlendirilmesinde hem askeri hem ekonomik bağlamda ortak kriter olarak belirlenmiştir.

4.1.1.3. Denizcilik Politikası

Devletlerin yürüttükleri denizcilik politikaları iki yönlüdür. Birincisi; deniz yetki alanları, geçerli uluslararası deniz hukuku kuralları, uluslararası iş birlikleri ve çatışmalarının dahil olduğu dış ilişkiler bağlamında yürütülen politika, ikincisi ise kendi egemenliği altındaki bir deniz alanının yönetimi ve buradaki faaliyetleri içeren iç politika yönüdür (Suárez de Vivero vd., 2009: 627). Küreselleşmenin de etkisiyle sınır ötesi gelişmeler, devletlerin iç ve dış politikalarında daha etkili bir konuma gelmiş ve devletlerin denizcilik politikaları uluslararası siyasetteki konumlarını da etkiler bir nitelik kazanmıştır. Dolayısıyla devletler denizcilik politikalarını belirlerken hem ülke içi dinamikleri hem de uluslararası konjonktürü dikkate almak durumundadır. Günümüzde yürütülen denizcilik politikaları yalnızca devlet merkezli bir odağın ötesine geçmekte ve sınır ötesi küresel gerçeklikleri kabul ederek belirlenmektedir. Örneğin; deniz çevre sorunları, yasa dışı göç, deniz yataklarında keşfedilmemiş enerji kaynakları, deniz güvenliği... vb. sorun ve fırsatlar devletlerin denizlerde yürüttükleri politikaların belirlenmesinde etkilidir. Buna ek olarak devletlerin sahip olduğu jeopolitik ve jeo-ekonomik kaygılar da mevcut deniz ve okyanus politikalarının kaynağını oluşturmaktadır.

Denizcilik politikaları, ülkeyi yöneten hükümetler tarafından devletin denizlerle ilgili tüm çıkar ve menfaatlerini içeren temel ve sürekli nitelikteki stratejilerinin güncel gelişmelere uyum sağlayarak izledikleri politikalar kapsamındadır. Bu noktada dikkat edilmesi gereken nokta bu denizcilik politikalarının hükümetler değıştikçe değışmemesi süreklilik arz etmesi gerektiğidir. Böyle bir politikanın ise temel bir deniz stratejisi üzerine inşa edilmesi gerekmektedir. Hükümetlerin temel deniz stratejileri üzerine inşa edilen denizcilik politikalarını yürütmeleri, ülke ve halklarının denizlerdeki hak ve menfaatlerinin korunması; vatandaşların sahip oldukları denizci kültür, denizcilik eğitimi, deniz ticareti, deniz kuvveti gibi denizcilikle ilgili tüm unsurların entegre edilmesine bağlıdır. Bir devletin sahip olduğu denizcilik politikası o devletin deniz gücünü oluşturan bileşenlerinden birini temsil etmektedir (Çetin, 2009: 41).

Burada değinilmesi gereken bir başka husus ise özellikle ekonomik bağlamda deniz alanının yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte artık daha dikkatli yönetim gerektiren bir kıt kaynak haline geldiğidir (Czermanski vd., 2021: 1). Hükümetlerin giderek yoğunlaşan deniz kullanımı sürecinde deniz yönetimi konusunda yeni ve kapsayıcı politikalar yürütülmesi bu alandan elde edilecek faydanın sürdürülebilirliğini arttıracaktır. Tüm bu gelişmeler kapsamında hükümetlerin denizcilikle ilgili ortak hareket etmesi ve çok taraflı iş birlikleri oluşturması ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Örneğin Avrupa Komisyonu tarafından 2007 yılından bu yana sürdürülen Entegre Denizcilik Politikası (Integrated Maritime Policy); okyanusları, denizleri, adaları, kıyı ve en dış bölgeleri ve denizcilik sektörlerini etkileyen politikaların koordinasyonunu geliştirerek tüm deniz temelli faaliyetlerin ve kıyı bölgelerinin sürdürülebilir kalkınmasını teşvik etmeyi amaçlayan bir politika çerçevesi oluşturmaktadır (European Parliament, 2021).

4.1.1.4. Teknoloji

Teknoloji, insanlığın var oluşuyla birlikte başlayan ve modern küresel toplumların gelişimini sağlayan kritik faktörlerden biridir (Özer, 2019: 33). 20. yüzyılın sonlarında başlayan süreçte insanlığın, denizler ve okyanuslar üzerinde gerçekleştirdiği faaliyetlerde dünya çapında ciddi bir artışın gözlemlenmesi (Toonen ve Tatenhove, 2013: 43) öngörülemeyen bir hızla gelişen teknolojinin denizler üzerinde de kritik öneme sahip olmasına neden olmuştur. Başlı başına bir güç unsuru haline gelen teknolojik güç, küresel ekonomik gücün önemli bir yansıması haline gelerek elinde bulunduran devlete hem ulusal hem uluslararası sistemde ciddi avantajlar sağlamaktadır. Her alanda olduğu gibi denizlerde de teknolojik ilerleme devletlerin deniz ve okyanuslardaki harekât kabiliyetini etkilemekte ve hem askeri hem de ticari açıdan deniz araçlarında kullanılan teknolojik alt yapı ve donanım, devletlerin egemenliğinde bulunan deniz alanlarından fayda ve menfaat sağlanmasını kolaylaştırmaktadır. Ancak A. Thayer Mahan tarafından tanımlanan büyük deniz devleti, kapitalist genişlemeyi destekleyen silah sistemleriyle birlikte gemi inşasında ve denizcilikte çok ileri bir teknolojik gelişimi ancak yirminci yüzyılda yakalamaya başlamıştır (Rochwulaningsih,

2019: 2). 1930'lar-1990'lar boyunca denizcilik teknolojisindeki ve ilgili denizcilik alanlarındaki gelişmeler, dünyanın deniz süper gücünün ortaya çıkmasında belirleyici olmuştur.

Genel olarak bir devletin askeri unsurları yani ordusu sahip oldukları ileri teknoloji ile gurur duymaktadır (Kulve ve Smit, 2010: 999). Ulus devletlerin önemli bir parçası olan askeri güçler; kara, hava ve deniz olmak üzere üç egemenlik alanında oluşturdukları hakimiyeti en üst düzeye çıkarmak ve caydırıcılık yaratabilmek amacıyla teknolojik ilerlemeye uyum sağlamak zorundadır. Buna ek olarak inovasyon, deniz kuvvetleri için uzun hizmet sürelerine sahip envantere sahip olma gerekliliği nedeniyle de kritiktir. Özellikle içinde bulunduğumuz 21. yüzyıl; bilim, bilgi ve teknoloji çağı olarak bu alanlardaki gelişimin öngörülemez hızla yaşandığı ve yayıldığı bir dönemi temsil etmektedir. Bu dönemde insanlığın tarihsel olarak var olan denizlerle ilişkisi artış göstermiş ve karadaki kıt kaynaklar devletler arasındaki mücadeleyi denizlere yönlendirmiştir. Bu mücadele alanındaki var oluş ise deniz araçlarının kapasite ve kabiliyetiyle doğru orantılıdır. Ekonomik ve askerî açıdan denizlerde varlık gösterebilmek, ileri teknoloji ile entegre edilmiş gemi ve türevleri ile gerçekleştirebilmektedir. Askeri kuvvetlerin konuşlandırılması, operasyonel kabiliyet, devlet gücünü sınırlarının ötesine yansıtma, yüksek kapasiteli ticaret filoları ise ancak ileri teknolojik altyapı ile oluşturulmaktadır (Williams, 2017: 72).

Phillip Steinberg, “Okyanusun Sosyal İnşası” (2001), çalışmada okyanusun askeri teknolojiler tarafından kullanılması yoluyla askeri bir alan olarak harekete geçirilebileceğini savunmakta ve siyasi, ekonomik güçlerin bu şekilde denizleri yönettiğini vurgulamaktadır. Karl Lautenschläger (1983) çalışmada; devletlerin askeri deniz gücü kabiliyetinde dramatik teknolojik değişimin, deniz gücü dengesi üzerinde derin etkiler yarattığını ve bu dengelerin genellikle büyük güçler arasında değiştiğini vurgulamaktadır. Ayrıca deniz alanındaki yeni teknolojiler denizlerde ani bir devrim yaratmamakta eski ile yeninin entegre edilmesiyle başlayan evrimsel bir süreci içermektedir. Bu nedenle alanın doğası gereği yapılacak teknolojik yatırımların da uzun vadeli planlanması gerekmektedir.

Ticari gemilerin amacı, okyanuslar ve denizlerde iki kara terminali arasında hareket etmek iken askeri gemilerin amacı denizde kalmaktır. Deniz gücü projeksiyonu, temelde gemilerin denizde konuşlandırılması ve deniz alanı içindeki hareketleri yoluyla etkinleştirilmekte ve sürdürülmektedir. Dolayısıyla deniz teknolojisi deniz ve okyanus alanlarındaki hareket, kapasite, manevra ve güç yansımaları doğrudan etkileyen önemli bir bileşen olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle denizlerde varlık gösterebilmek bu teknolojik gücün deniz gücüne entegre edilmesiyle mümkün olacaktır.

Denizlerdeki teknolojik güç, içinde bulunduğumuz deniz rekabeti çağında, yürütülen politika, bütçe ve ileri araştırma planlamalarını kapsayan uzun vadeli yatırımları da gerektiren kapsamlı bir süreci oluşturmaktadır. Teknik yenilik tüm askeri ve ekonomik hizmetler için hayati öneme sahip

olsa da deniz ortamının doğası gereği yüksek teknoloji kritiktir (Hayes ve Smith, 1994:12). Bu kritik noktada önemli bir uluslararası askeri ittifak olan NATO da üye ülkeler ile çok uluslu iş birliği yoluyla denizcilik alanında mevcut ve ortaya çıkan çok çeşitli tehditlere karşı deniz yeteneklerinin hızlı bir şekilde geliştirilmesini desteklemektedir. Bu kapsamda 3 Ekim 2018’de NATO müttefiki savunma bakanları tarafından “İnsansız Deniz Sistemleri” konusunda iş birliği amacıyla niyet beyanı imzalanmıştır. Yayımlanan insansız deniz sistemleri tanıtım dokümanında bu sistemlerin insansız araçların işletilmesi için tüm sistemleri, alt sistemleri, bileşenleri, araçları, ekipmanları ve lojistiği içerdiği ve bu sistemlerin avantajları sıralanmıştır (NATO, 2019: 3-5).

Deniz gücünde teknoloji unsuru sadece askeri değil ticari deniz gücünde de önemli bir bileşendir ve bu çalışmada ortak kriter olarak değerlendirilmektedir. Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü (OECD)’ nün 2016 yılında yayınladığı yerleşik ve gelişmekte olan okyanus temelli endüstrilerin ve faaliyetlerin gelecekteki evriminin yer aldığı “2030’da Okyanus Ekonomisi” isimli raporda; önümüzdeki yıllarda açık deniz rüzgârı, gelgit ve dalga enerjisi; petrol ve gazın açık denizlerde çıkarılması; metaller ve mineraller için deniz tabanı madenciliği; deniz su ürünleri yetiştiriciliği; deniz biyoteknolojisi; okyanus izleme, kontrol ve gözetim gibi bilim ve teknolojinin kilit rol oynadığı endüstriyel alanların okyanus ve deniz temelli ekonominin itici gücü olacağı belirtilmektedir (OECD, 2016: 18).

Denizcilik endüstrisi, teknolojiye büyük ölçüde bağımlı olduğundan daha düşük maliyetli ve daha güvenli deniz araçları ve yapıları geliştirebilmenin yolu ancak teknolojik ve bilimsel gelişmeler ile mümkün olabilmektedir (Blakeley, 2017: 13). Denizcilik alanındaki tüm gelişmelerin merkezinde teknik ve bilimsel ilerlemenin yer alması bu alandaki inovasyon araştırma ve eğitim alanlarına gerçekleştirilecek yatırımların deniz alanındaki kontrol ve hakimiyete doğrudan katkısı olduğunu da göstermektedir.

4.1.2. Askeri Deniz Gücü Kabiliyetini Etkileyen Kriterler

Devletlerin sahip oldukları deniz gücünün ölçülmesinde etkili olan askeri kriterler coğrafi konum, sahip olunan boğazlar, denizcilik politikası ve teknoloji ortak kriterlerine ek olarak; donanmanın büyüklüğü, donanma alt yapısının milli teknolojiyle oluşturulması, stratejik askeri üsler, harekât ve tatbikatlar olarak toplam sekiz kriter olarak belirlenmiştir.

4.1.2.1. Donanmanın Büyüklüğü

Donanma, deniz kuvvetlerinin denizlerdeki yansıması ve savaşan gücü olarak sadece çatışma zamanlarında değil barış zamanlarında da caydırıcı bir etkiye sahiptir. Yalnızca denizlerde değil karadaki etkileri bakımından da donanmalar; stratejik, operasyonel ve taktiksel merkezi bir rol üstlenmekte ve iki hedef doğrultusunda hareket etmektedir; bunlardan ilki, ülkeyi ve milletini

denizlerden gelecek tehdit ve tehlikelere karşı savunmak kısaca güvenlik hedefi, ikincisi ise ülkenin denizlerdeki refahını korumak kısaca ekonomik hedeftir. Temel olarak donanma gelişimi, devletin güvenliği ve egemenliği fikrine dayanırken bu ulusal yaklaşım, deniz gücünün diğer devletlerin davranışları üzerinde etki yarattığı varsayımını da içermektedir. Bu nedendir ki deniz kuvvetleri birbirlerini deniz gücü gelişimi için bir ölçüt olarak görmekte ve bir ülkedeki donanma gücü diğerlerinin donanma gelişimine hem bağlı hem karşı olarak ilerlemektedir (Till, 2007: 569).

İngiliz coğrafyacı Halford Mackinder (1907), bir devletin deniz gücünü deniz ve karasal alanlar arasındaki entegrasyonun güçlendireceğini dile getirmektedir. Dolayısıyla devletlerin denizlerdeki gücünü temsil eden donanmanın karada gerçekleşen çatışmaları, gelişmeleri ve politikaları etkilemesi kaçınılmazdır. İngiliz Denizcilik Doktrininde belirtildiği üzere; deniz ortamı doğası gereği ortaktır ve deniz kuvvetleri, karadaki olayları etkilemek için vardır; deniz kuvvetleri, ancak ortak bir kuvvete entegre olduklarında potansiyellerini gerçekleştirebilirler. Bu doğrultuda oluşturulan denizcilik politikaları ise daha başarılı olacak ve devletin ulusal gücüne katkı sağlayacaktır (Great Britain: Ministry of Defence, 1999: 3).

Askeri deniz gücünün önemli bir bileşeni olan donanmanın büyüklüğü kriterine bağlı olarak küresel çapta bir devlet sıralaması yapabilmek ise oldukça güçtür. Çünkü bu sıralamayı yapabilmek için öncelikle devletlerin sahip olduğu donanma gücünü hangi özelliklerine göre sınıflandırılacağı belirlenmelidir. Bu kapsamda literatürde kabul görmüş belli başlı sınıflandırmalar mevcuttur. Örneğin Till (2009); bu sınıflandırmayı yaparken platform sayısı, harekât alanı, erişim yeteneği, diğer devletlerin algıları ve ileri teknoloji gibi çeşitli özellikleri dikkate almıştır. De Almeida ve Cabral (2018: 24-25) ise Deniz Kuvvetleri'nin sınıflandırılması için karşılaştırmalı bir model önerisi sundukları çalışmada donanma gücünün 11 özelliğe bağlı olarak incelenmesi gerektiğinin altını çizmiştir. Bu özellikler; varlık sayısı, türleri, deniz personeli, denizcilik faaliyetlerine katılan nüfus, üsler ve tersaneler, teknolojik seviye, nükleer kapasite, savaş deneyimi, finansal kapasite, doğal kaynaklar ve gemi inşa kapasitesidir. Bu özellikler doğrultusunda devletlerin deniz kuvvetleri değerlendirilecektir. Genel olarak deniz kuvvetlerinin sınıflandırılmasında kullanılan ortak kriterden biri donanma gücü dahilinde sahip olunan platform sayısı ve niteliğidir. Dolayısıyla bu çalışmada askeri gücün değerlendirilmesinde “donanmanın büyüklüğü” kriteri bu kapsamda kullanılmış ve ülke donanma gücünün ana bileşeni olarak ele alınmıştır.

Donanmaların büyüklüğü, gücü ve niteliği başlı başına bir güç göstergesidir (Kozanhan, 2019: 26). Napolyon Savaşları'ndan II. Dünya Savaşı'na kadar dünyanın en büyük gücü olan Britanya İmparatorluğu'nun sahip olduğu gücün merkezinde dünyanın en büyük ve en gelişmiş deniz gücü olan Kraliyet Donanması vardır (Black, 2005: 353). Bu donanmanın en önemli özelliği ise sadece ekonomik ve güvenlik çıkarları bağlamında değil ulus tarafından da önemli derecede kabul görmüş olması ve donanmaların özgürlükle ilişkilendirilmesidir. Bu noktada deniz tarihçisi

Nicholas Rodger (1997: 432); deniz gücünün ordulara kıyasla daha fazla sosyal, politik ve idari bütünleşmeyi gerektirdiğini ve halk desteği almasının zorunluluğu üzerinde durmuştur. Diğer taraftan denizcilik stratejisinin kurucu düşünürlerinden olan Amerikalı Alfred Thayer Mahan, ABD donanmasının önemini, ulusal başarının deniz gücüne nasıl bağlı olduğunu göstermek için tarih aracılığıyla Amerikan deniz stratejisinin temellerini atmış ve sonuçta 20. Yüzyıl boyunca dünyanın en güçlü donanmasına ABD sahip olmuştur. Ancak, Soğuk Savaş'ın sona ermesinden sonraki yıllarda, Çin donanma kabiliyetindeki boşluğu kapatmış ve hatta bazı alanlarda hem platformların niceliği hem de kalitesi açısından ABD'yi geride bırakmıştır (Kraska, 2010: 39).

Donanmalar; savaş ve barış zamanlarında düşmanlar, müttefikler ile tarafsızlar üzerinde caydırma ve baskı kurma görevi icra etmektedir. Savaşma kabiliyet ve potansiyelinin yanında liman ziyaretleri, uluslararası hareketlere iştirak, doğru yerde doğru zamanda bulunmak gibi askeri veya insani faaliyetler onlar olmadan asla sahip olunamayacak imkanları oluşturan unsurlardır (Speller, 2020: 121). Buna ek olarak deniz ulaştırmasının korunması, kara ve hava hareketlerine destek, istihbarat, gözetleme, keşif, tespit gibi görevlerin yanında barış hareketlerinde rızaya dayalıdan zorlayıcıya (barışı koruma, barışı tesis, barışa zorlama) kadar çeşitli görevler üstlenerek ulusal çıkarların gerçekleştirilmesinde kilit rol oynamaktadır. Tüm bu nedenlerle devletler, maliyeti yüksek olsa dahi donanma varlığına yatırım yapmayı tercih etmektedir. Kısacası büyük donanmalar politika yapıcılar için sağladığı askeri, ekonomik, diplomatik faydalar dolayısıyla cezbedicidir (Gartzke ve Lindsay, 2020: 634).

Tarih boyunca gerçekleştirilen birçok modern savaşta donanma harekâtı belirleyici olmuş, geçtiğimiz beş yüz yıl boyunca dünyanın önde gelen güçlerinin tümü, eşsiz deniz yeteneklerine güvenerek liderlik konumlarını elde etmişlerdir. Öyle ki Rusya gibi geleneksel bir kıta gücü bile, deniz gücü aracılığıyla küresel sahnede konumunun zirvesine ulaşmıştır (Chernyavskii, 2005: 281-284). 21. yüzyıla gelindiğinde de durumun değiştiğini söylemek mümkün değildir. Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü 2011 yılında yayınladığı İttifak Deniz Stratejisi'nde donanma gücünün caydırıcılığa ve savunmaya giderek daha fazla katkıda bulunduğunu ve stratejik, güvenlik ve savaş durumunda olmak üzere üç temel işlev aracılığıyla istikrarı yansıttığını belirtmektedir (NATO, 2021).

4.1.2.2. Donanma Alt Yapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması

Küresel sistemin en önemli aktörlerinden biri olma özelliğini hala devam ettiren devletler, ulusal güvenliklerini sağlayabilmek, çıkar ve menfaatlerini koruyabilmek ve dış politika hedeflerine ulaşabilmek için modern silahlarla oluşturulmuş bir askeri güce ihtiyaç duymaktadır. Ancak bu güçten devletlerin etkin bir şekilde faydalanabilmesi, milli savunma sanayilerini ülke içi dinamikler vasıtasıyla oluşturması ve geliştirmesine bağlıdır (Pınar, 2018: 2351). Devletlerin milli savunma sanayilerinde kendi kendilerine yeten bir yapıyı oluşturmaları ve bu alandaki teknolojik

gelişmeleri takip etmeleri sadece askeri bağlamda değil dış politika bağlamında da etki kapasitelerinin artmasına neden olacaktır. Öz sermaye ve milli imkânlar ile savunma sanayisini geliştiren, bu alanda bağımsız davranabilen ve özellikle geliştirdiklerini farklı ülke kuvvetlerinde kullanılmasını sağlayan devletlerin daha bağımsız bir dış politika izledikleri ve ulusal askeri, siyasi, ekonomik alanlarda üstünlük sağladığı görülmektedir (Köseoğlu, 2010: 109). Kara, hava ve deniz kuvvetlerinde kullanılacak savunma sanayindeki milli unsurlar bu alanların ilişkili olduğu her alana doğrudan ve dolaylı etkide bulunacaktır.

Devletler milli savunma sanayisini, ileri teknolojilere ulaşabilmek, diğer sanayi dallarının da dolaylı olarak ilerlemesini sağlamak amacıyla öncelikli alanlar arasına almaktadır (Canbay, 2010: 13). Öz sermaye ve olanaklarla kurulacak milli savunma sanayinin devletin öncelikli politikaları arasında yer alması, savunma alanındaki bağımsızlığın da önemli bir öncülüdür. Bu politikanın hükümetler değiştikçe değişmemesi istikrarlı ve sürekli nitelikte olması, değişmez bir milli politika olarak benimsenmesi uzun vadede milli menfaatlere katkı sağlamaktadır.

Milli hedeflere ulaşabilmek amacıyla oluşturulan milli savunma sanayii; askeri, ekonomik, siyasi gibi milli güç bileşenlerinin de gelişimine katkı sağlamaktadır (Dabağır, 2005: 27). Ziylan (2004: 21-22) çalışmasında önemli savunma sistemlerinin yurtiçinde tasarlanması, geliştirilmesi ve üretilmesinin dışa bağımlılığı azaltacağını belirtmektedir. Buna ek olarak ulusal tasarımların; ülke savunma gücüne, bilim, teknoloji ve sanayileşme yeteneğinin yükselmesine, ekonomiye, istihdama katkı sağlayacağını vurgulamıştır. Gülsoy (2020: 29-46) ise çalışmasında devletlerin çıkarları ve güvenliğinin sahip oldukları savunma gücüyle orantılı olduğunu, bu gücü elinde bulundurmanın ileri teknoloji kapasitesi ile eş değer olduğunu, dolayısıyla nitelikli insan gücünün bu alan için vazgeçilmez bir unsur olduğunun altını çizmiştir. Bu kapsamda ülke kara, hava ve deniz gücü açısından tüm bu milli unsurlarla donatılmış kuvvetlerin ülke çıkar ve menfaatlerine yüksek oranda hizmet ettiği sonucuna varılmaktadır.

Bir ülkenin deniz kuvvetleri yapısı; ulusal strateji, milli hazine, teknolojik ilerleme ve potansiyel düşman yetenekleri ile değişip gelişmektedir. Ulusal strateji; filo oluşturmada yapılacak seçimlerin gerekçesini, amacını ve önceliklerini belirlerken, milli hazine; stratejik seçimleri dikte eden kaynakları ve kısıtlamaları tanımlamakta, yeni teknolojiler ise filo etkinliğini artırmak için fırsatlar sunmaktadır (Kline, 2017: 64). Söz konusu yeni teknolojik unsurları ithal etmek yoluyla deniz kuvvetleri alt yapısını oluşturmak ise ülkeyi ve önemli bir milli güç unsuru olan deniz gücünü dışa bağımlı bir yapıya bürünmesine sebep olacak ve bu alandaki bağımsızlığını kısıtlayan bir faktör olarak belirecektir.

Milli Donanma gücü oluşturmak uzun vadeli planlama gerektirmekte ve sonuçta ülke tarafından sermaye ağırlıklı bir yatırımı temsil etmektedir. Gemiler tasarlamak ve tüm donanımlarıyla ulusal bir filo inşa etmek, bakımını yapmak; yüksek yatırım, ağır ekipman, altyapı

ve yetenekli bir işgücüne sahip sermaye yoğun bir endüstri gerektirirken bu alandaki gelişme ülke savunma sanayinin topyekün ilerlemesine de katkı sağlayacaktır. Kline (2017), “Robotik Çağın Deniz Kuvvetleri Tasarımı” isimli çalışmasında ABD donanmasının teknolojik gelişmelere uyumlu hale getirilmesi gerektiği üzerinde dururken robotik çağın geldiğini ve ABD mevcut kuvvet yapısı planlamasındaki kısıtlamaların bu gelişmelerden kaynaklanan avantajları potansiyel düşmanlara bırakmasına izin vermemesi gerektiği üzerinde durmaktadır. Füzeler, robotlar, minyatürleştirme, hipersonik teknolojiler ve yapay zekâ; daha küçük, daha hızlı ve daha ölümcül saldırı yeteneklerine avantaj sağlarken milli yatırımlarla bu alandaki gelişmelerin avantajını kullanmak gerektiğini vurgulamaktadır.

4.1.2.3. Stratejik Askeri Üsler

Askerî üs; bir devletin kara, hava ve deniz ordularının iş birliği, çatışma, caydırıcılık, güvenlik, ticaret gibi milli menfaatler doğrultusunda yönettiği, bağlı bulunduğu milletin askeri donanım ve personelinin bulunduğu tesislere veya tesislerden oluşan yapıya verilen genel isimdir (Bölme, 2010: 1). Kendi sınırları dahilinde olabileceği gibi bu üsler sınırlarının dışında bir konumda hem savaş hem barış zamanlarında kullanılabilmesi ve stratejik noktalarda hakimiyet sağlamak, varlığını sürdürmek amaçlarını taşıması dolayısıyla ülkeye pek çok açıdan avantaj sağlamaktadır. Deniz üsleri de bu kapsamda deniz kuvvetlerinin harekât yeteneğinin arttırılması, caydırıcılık, güvenlik, lojistik destek sağlanması amaçlarına hizmet ederek milli çıkar ve menfaatlerin gerçekleştirilmesine katkı sağlamaktadır. Askeri üs kavramı için üs (base), tesis (facility) ve yerleşke (installation) terimleri kullanılabilir (Harkavy, 1989: 7).

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2015: 48), üs kavramını; harekâtın istinat ettiği ve her türlü lojistik desteğin sağlandığı yer ve tesisler olarak tanımlamaktadır. İsim olarak askeri üs adıyla anılmayan ancak aynı görevi yerine getiren uçak gemisi, amfibi hücum gemileri gibi deniz platformları da mevcuttur (Özgen, 2019: 384). Örneğin ABD, Nimitz-sınıfı uçak gemisini; istenen her yere gidebilen dört buçuk dönümlük ABD toprağı olarak tanımlamıştır (Lambeth, 2005: 101).

Lostumbo vd. (2013) Milli Savunma Araştırma Enstitüsü'nün ABD denizaşırı üslerini konu alan araştırma raporunda, denizaşırı üslerin varlığının ülke açısından avantajlarını ve dezavantajlarını incelemiştir. Avantajlı konuları; acil durum duyarlılığı, caydırıcılık, güvence ve güvenlik konusunda iş birliği olarak sıralamıştır. Buna göre stratejik üsler, ABD'nin çıkarlarına önemli bir askeri tehdit oluşturduğunu belirlediği ülkelerin eylemlerine karşı koymak için gereken acil müdahale yeteneğine katkı sağlamakta, denizaşırı konumu potansiyel düşmanları caydırmaya, dost ve müttefikleri güvence altına almaya yardımcı olmaktadır. Buna ek olarak güvenlik alanında gerçekleştirilen iş birliği hem teknik hem de kültürel etkileşimi içerdiğinden ABD güçlerinin bu tecrübe ile hareket etmesini ve ABD çıkarlarını destekleyen koalisyonlar oluşturmayı da kolaylaştırmaktadır.

Devletlerin denizaşırı stratejik noktalarda askeri üslere sahip olması farklı amaçlarla birden fazla görevi yerine getirmek ve sonuçta anavatana avantaj sağlamak için söz konusu olabilmektedir. Bu amaçları genel olarak; düşmanı çevrelemek, kaynaklara erişim sağlayabilmek, çıkar sağlanacak bölge kontrolünü elde tutmak, gücün gösterilmesi, anında müdahale sağlayabilmek, askeri personele tecrübe kazandırmak ve harekât kabiliyetini geliştirmek olarak sıralayabiliriz. Davis (2011: 216) bu çok boyutlu hedeflere hizmet eden Amerikan üs ağını inceleyen araştırmasında; Çin'in çevrelenmesi, Orta Asya'da petrole erişim sağlanması ve büyük Müslüman nüfusa sahip bölgelerin gözetiminin sürdürülmesi, gücün yansıtılması amaçlarına hizmet eden Amerikan üs ağının küresel olduğunu ve Amerikan ilgisi dışında dünya üzerinde çok az yerin kaldığını ifade etmektedir. ABD'nin izlediği küresel üs ağı aslında küresel güç olmanın hem sebebi hem de bir uzantısıdır.

Tarihsel olarak devletlerin deniz gücü ile sahip olduğu üsler arasındaki ilişki incelendiğinde gelişmiş deniz gücüne sahip olan güçlerin aynı zamanda gelişmiş bir üs ağına da sahip olduğu görülmektedir (Harkavy, 1999: 948). Örneğin Büyük Britanya, Napolyon savaşlarını kapsayan iki uzun-döngü evresinde, üzerinde “güneşin hiç batmadığı” bir imparatorluğa uygun olarak bir küresel üs ağı geliştirmişti. Yine Soğuk Savaş sırasında ABD üs ağı da küreseldi. Aynı durum 21. Yüzyılda önemini koruyarak hatta artan kaynak bağımlılığı ve denizyolu ticareti nedeniyle artarak devam etmektedir. Denizlerin artan önemi bu alanlardaki rekabeti daha da arttırmış ve kritik noktalarda elde edilecek kontrollerin değerini yükseltmiştir. Örneğin Çin tarihindeki ilk denizaşırı askeri üssünü 2017 yılında Cibuti'de kurmuş ve bu üssü “lojistik tesis” olarak isimlendirmiştir (Özgen, 2019: 388). Buna ek olarak Çin'in ABD tarafından “İnci Dizisi” olarak adlandırılan stratejisi de bu durumun en güzel örneklerinden birini temsil etmektedir (Manhas, 2020: 17). İnci dizisi stratejisi hem askeri hem de ekonomik olarak Çin'in denizlerdeki artan hakimiyetinin en somut çıktısıdır (Atağenç, 2012: 142).

Denizler, modern toplumun son sınırlarından biri olarak tanımlanmakta ve deniz küresi, güç kaymasının ortaya çıktığı merkez sahne olarak görülmektedir (Wirth, 2016: 76-78). Bu nedenle son yıllarda devletler ileri üs stratejilerini deniz alanlarına doğru yoğunlaştırmaktadır. Bu alanlardaki üsler ise bir tesis ya da liman olabileceği gibi bir deniz aracı olarak da karşımıza çıkabilmektedir. 21. yüzyılda devletlerin askeri strateji belgelerinden de görüldüğü üzere giderek artan şekilde uzak deniz stratejileri ve deniz hakimiyeti kavramlarının ulusal çıkarlarla özdeşleştirildiği ve uzak denizlerde konuşlandırılan deniz gücünün çok boyutlu görevleri üstlendiği görülmektedir.

Üs stratejisi neredeyse savaşın tarihi kadar eskidir ancak bu stratejiler içinde bulunduğu zamanın özellikleri ve imkanları ile paralellik göstermektedir. Dolayısıyla teknolojik gelişmeler sayesinde daha uzun süreli ve yüksek kapasiteli ve yetenekli deniz araçlarının ortaya çıkması denizlerdeki harekât alanını genişletmiş ve daha uzak mesafelerde daha uzun sürelerde mevcudiyet

sağlanmasını mümkün hale getirmiştir. İleri üs stratejisi sadece savaş zamanında değil barış zamanında da yerine getirdiği görevlerle etkili bir diplomasi aracıdır.

17. ve 20. yüzyıllar arasında yabancı ülkelerdeki askeri üsler, sömürgeci veya ideolojik güdümlü büyük güçler tarafından kurulmuştu. Ancak 21. yüzyılın başlarında bu eğilim, ulusötesi tehditler (esas olarak uluslararası terörizm ve KİS'lerin yayılmasından kaynaklanan), ekonomik çıkarlar ve stratejik kaynak mücadelesi nedeniyle varlığını ve önemini arttırarak devam ettirmiştir (Bobokulov, 2012: 98). Stockholm Uluslararası Barış Araştırmaları Enstitüsü; deniz, hava, kara, füze, komuta ve iletişim, istihbarat, uzay, araştırma ve lojistik gibi genel kategorilerle ileri askeri mevcudiyet fonksiyonlarının bir tipolojisini geliştirmiştir. Bunlardan deniz alanı; su üstü gemi ve denizaltı üsleri de kapsamaktadır ve diğer alanlarla entegre bir teknolojiye sahiptir. Kara üssü, deniz üssü ya da hava üssü olarak hangi kuvvet tarafından kullanıldığına göre adlandırılan askeri üslerin varlık sebepleri buldukları döneme göre farklılık göstermektedir. Üslerin ekonomik, politik veya askeri temeli olabilir ancak tüm dönemlerde kalıpları zamanın stratejik dikteleri ve ilişkileri ile bağlantılı olmuştur. Bu nedenle yerleştirilme, sahip olunma ve kullanılma biçimlerindeki değişiklikleri gözlemlemek aynı zamanda küresel güvenlik evrimine ilişkin önemli ipuçları vermektedir (Lachowski, 2007: 1).

21. yüzyılda teröre karşı derinleşen mücadele, yasa dışı göç, korsanlık, kaçakçılık ve diğer asimetrik tehditler bu üslerin varlık sebebi iken genel olarak stratejik askeri üsler şu amaçlara hizmet etmektedir (Bobokulov, 2012: 100):

- Düşmanın çevrelenmesi
- Müttefiklerin desteklenmesi ve savunulması
- Mevcut tehditlerle mücadele
- Hidrokarbon kaynakların kontrol edilmesi
- Kritik küresel ulaşım yollarının kontrolü
- Ulusal menfaatlerin korunması
- Haber alma faaliyetlerinin yürütülmesi

Denizaşırı üsler, büyük güçlerin elindeki kontrolü sürdürmek için çalışan ve savaşların altyapısı haline gelen bir mekanizmadır ve zamanla stratejik askeri üsler, NATO ve AB gibi uluslararası örgütlerin de en önemli aygıtı haline gelmiştir (Lersch ve Sarti, 2014: 83). Küresel ticaretin denizlere bağımlı yapısı, kaynak ihtiyacı, bölgesel güvenlik risk faktörleri, savunma... gibi nedenlerle tespit edilen stratejik noktalarda askeri üslere sahip olmak ulusal veya uluslararası çıkar ve menfaatlerin korunmasına, güvenlik tehdidinin anavatandan uzakta bertaraf edilmesine yardımcı olmaktadır. Örneğin; Türk Deniz Kuvvetleri'nin 2015 yılında yayınladığı strateji belgesinde ana vatandan uzak bölgelerde harekât gerçekleştirebilecek birliklerin lojistik desteğini sağlamak amacıyla kritik bölgelerde kalıcı liman noktalarının elde edilmesi deniz kuvvetinin güçlendirilmesi

için belirlenen hedeflerden birini oluşturmaktadır (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 35). Bu kapsamlı ve çok boyutlu nedenler, büyük güçlerin dünya üzerinde ekonomik veya askeri odaklı çeşitli noktalarda üs elde etme gayreti içinde olmalarını da beraberinde getirmiştir. Ancak stratejik askeri üsse sahip olmak yüksek maliyet ve ekonomik güç gerektirdiğinden genellikle büyük güçlerin sınırları dışında çok daha fazla üs ağına sahip olduğu görülmektedir. Özetle, stratejik askeri üsler uzun bir süre daha dünyanın birçok büyük gücü ve ittifakının kuvvet konuşlandırma planlarının vazgeçilmez bir unsuru olmaya ve devletlerin yurt dışında mevcudiyetini tesis etme, askeri politika ve stratejilerini yansıtmaya amaçlarına hizmet etmeye devam edecektir (Lachowski, 2007: 63).

4.1.2.4. Harekât ve Tatbikatlar

İnsanlığın şu anda karşı karşıya kaldığı en büyük tehditlerin başında; enerji, gıda ve su güvenliği de dahil olmak üzere geleneksel olmayan tehditler gelmektedir. Kara kaynakları zamanla daha sınırlı hale geldikçe, insanlık hayatta kalabilmek için denizleri ve okyanusları gelecek vaat eden önemli doğal kaynak olarak görmekte ve bu kaynaklar, denizcilik alanında gelecekteki çatışmaların veya anlaşmazlıkların kökenini oluşturmaktadır. Dolayısıyla bu çatışmalarda galip gelebilmek ve söz hakkına sahip olabilmek ise denizlerdeki askeri varlık ile mümkündür. Bu nedenle devletler sahip oldukları deniz kuvvetlerine yatırım yapmakta ve harekât kabiliyetini geliştirebilmek için uygulamalar gerçekleştirmektedir. Bu uygulamalar tek başına olabileceği gibi uluslararası örgüt çatısı altında ya da ikili anlaşmalar yoluyla birden fazla devletin katılımı ile de gerçekleşebilmektedir. Bu kapsamda barış zamanında gerçekleştirilen deniz harekâtı ve tatbikatlar; donanma kabiliyetinin geliştirilmesi, caydırma, uluslararası anlaşmazlıkları çözme, avantajları koruma veya kayıplardan kaçınma... gibi birçok amaca hizmet eden kısıtlı, savaş dışı askeri eylemlerdir.

Deniz Kuvvetleri'nin icra ettiği görevlerde savaş dışı faaliyetler önemli bir yer tutmakta ve son yirmi yılda donanmalar çoğunlukla deniz haydutluğu ile mücadele, denizde karakol, kuvvet koruma gibi deniz güvenliğine yönelik harekâtları yerine getirmektedir (Kaymal, 2018). Örneğin NATO deniz güvenliği kapasitesini geliştirmek ve deniz durumsal farkındalığına ve denizlerde terörle mücadeleye destek vermek amacıyla Kasım 2016'da Deniz Muhafızı Harekâtı'nı başlatmıştır (NATO, 2020). Bu harekâta NATO üyeleri arasında en fazla katkı veren ülkelerden biri ise Türkiye'dir. Çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye'nin 2021 yılı itibariyle yürüttüğü harekât ve tatbikatlar kısaca ele alınmıştır. Bu kapsamda toplam dokuz adet harekât ve dört adet tatbikat Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yürütülmektedir (T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2021a). NATO Deniz Kuvvetleri, caydırıcılığa ve savunmaya giderek daha fazla katkıda bulunmakta; stratejik, güvenlik ve savaş olarak belirlenen üç temel işlev aracılığıyla istikrarı yansıtmaktadır. NATO'nun denizcilik ve ortak tatbikat programı, üye

devletlerle birlikte çalışabilirlik ve temel savaş yetkinliklerini geliştirmenin anahtarı olarak görülmektedir.

Tüm bu amaçlara ek olarak devletler, deniz kuvvetlerini kullanarak barış zamanında gerçekleştirdikleri harekât ve tatbikatlar ile tüm dünyaya deniz gücünü yansıtarak bu eylemleri hem bir güç gösterisi hem de bir dış politika aracı olarak da kullanmaktadır (Hayashi, 2005: 136). 1982 BMDHS, barışçıl olması ve herhangi bir devletin toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdit oluşturmaması şartıyla geleneksel olarak açık denizlerin özgürce kullanılmasına izin vermektedir. Bu kapsamda açık denizlerde silah kullanımını da dahil olmak üzere askeri tatbikatların gerçekleştirilmesi mümkündür (Zou, 2016: 162; Ramon, 2017: 330).

Denizlerde devletlerin; dostane bayrak gösterme, kriz durumunda gözdağı verme, istihbarat çalışmaları yapma veya taktiksel müdahalede ya da güven artırıcı önlemlerde bulunma gibi farklı amaçlarla gerçekleştirilen askerî faaliyetlerini Topsoy (2012: 235-250), genel olarak 1982 BMDHS kapsamında şu başlıklarda ele almıştır:

- Bayrak gösterme faaliyetleri
- Eğitim amaçlı faaliyetler
- Caydırma amaçlı faaliyetler
- Silah kullanımını içeren faaliyetler
- Tesis veya teçhizat inşası gerektiren faaliyetler
- Deniz tabanının delinmesini kapsayan faaliyetler
- Askerî istihbarat faaliyetleri
- Askerî bilimsel Ar-Ge faaliyetleri

1982 BMDHS'nin açık denizlerde serbestlik ilkesi gereğince yukarıda sayılan nedenlerle gerçekleştirilen askerî faaliyetler, devletlerin donanma gücü aracılığıyla yerine getirilmekte ve buradaki en kritik noktayı donanmanın sahip olduğu hareket kabiliyeti, kapasitesi, mevcut durumu ve askerî personelin uygulama tecrübesi oluşturmaktadır. Genel olarak barış zamanında belirli periyotlarla gerçekleştirilen deniz harekât ve tatbikatları bu tecrübenin edinilmesine ve donanmanın manevra kabiliyetinin artırılması veya gücün test edilmesine hizmet etmektedir. Bu testler ve gelişimler bir devletin savaş sırasında galip veya mağlup olmasında son derece kritik rol oynamaktadır. Örneğin Osmanlı Donanması'nın 20. yüzyıl başında geldiği nokta Balkan Savaşları'nda kendini göstermiş ve sonuçta tarihinin en büyük yenilgisini yaşayarak Balkan toprakları ve Ege Adaları'nı kaybetmiştir (Özlü, 2013: 96).

Denizlerde askerî harekât ve tatbikatların çok boyutlu amaçlarına en güzel örneklerden bir diğerini de *NATO Okyanus Kalkanı Harekâtı* oluşturmaktadır. Korsanlıkla mücadele ve Afrika Boynuzu açıklarındaki insani yardım sevkiyatlarını korumaya yönelik uluslararası çabalara katkıda

bulunmak amacıyla 2009 yılından 2016 yılına kadar sürdürülen harekât, deniz güvenliğine önemli katkı sağlamıştır. Ayrıca NATO, mülteci ve göçmen krizi mücadelesine destek olmak amacıyla uluslararası çabalara katkıda bulunmaktadır. Bu amaçla NATO gemileri Şubat 2016'dan beri ilgili ulusal ve AB makamlarıyla iş birliği içinde Ege'deki yasadışı geçişlerin keşif, izlenmesi ve gözetimini yürütmektedir (NATO, 2020).

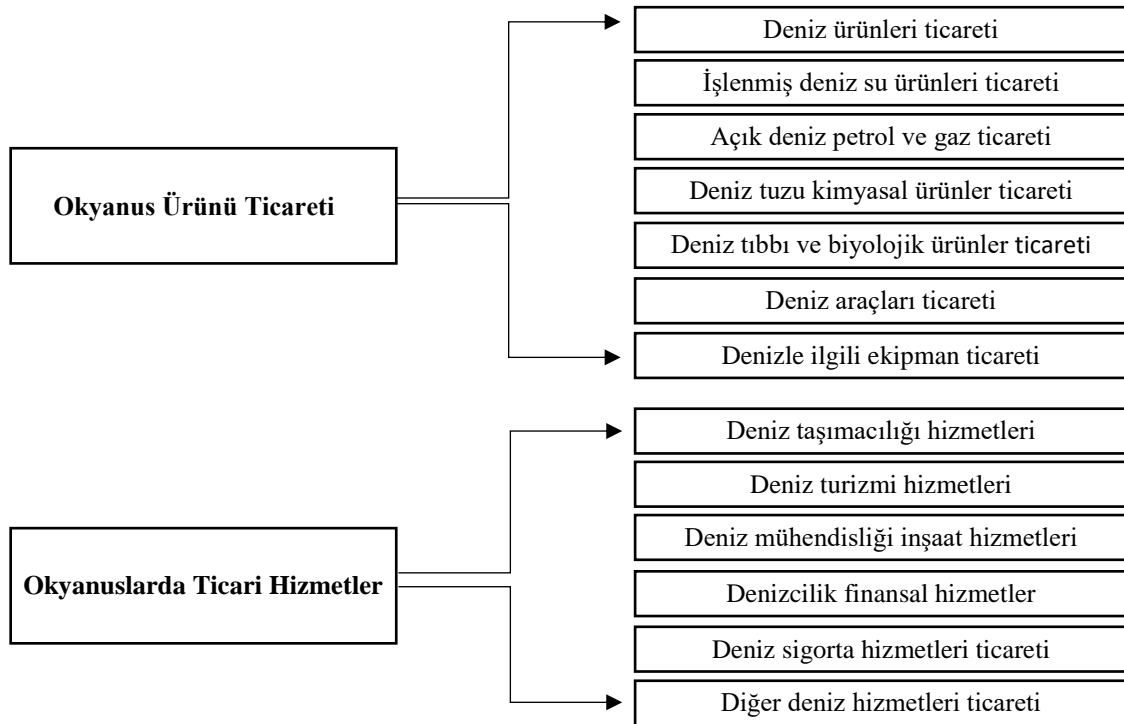
4.1.3. Ticari Deniz Gücü Kabiliyetini Etkileyen Kriterler

Devletlerin sahip oldukları deniz gücünün ölçülmesinde etkili olan ticari kriterler; coğrafi konum, sahip olunan boğazlar, denizcilik politikası ve teknoloji ortak kriterlerine ek olarak deniz ticareti, gemi inşa endüstrisi, liman nitelikleri ve sayısı, enerji kaynaklarının keşfi ve çıkarımı, sürdürülebilir deniz ekonomisi olmak üzere toplam dokuz kriter olarak belirlenmiştir. Bu ticari kriterler izleyen başlıklarda detaylı şekilde açıklanarak ele alınmıştır.

4.1.3.1. Deniz Ticareti

Okyanus ve deniz kaynaklarının doğrudan ve dolaylı olarak kullanılmasıyla ticarete konu olmasını ifade eden okyanus veya deniz ticareti kavramı, ticareti yapılan ürünlerin biçimine göre Şekil 17'de gösterildiği üzere *okyanus ürünü ticareti* ve *okyanuslarda ticari hizmetler* olarak 2 sınıfa ayrılmakta ve toplam 13 ayrı sektörde faaliyet göstermektedir (Zheng ve Tian, 2021: 1-2).

Şekil 17: Okyanus ve Deniz Ticaret Alanları



Kaynak: Zheng ve Tian, 2021: 2

Şekil 17’de yer alan ürün ticareti; deniz balıkçılığı ürünleri, işlenmiş deniz su ürünleri, petrol ve gaz, deniz tuzu kimyasal ürünleri, deniz tıbbı ve biyolojik ürünler, deniz araçları, denizle ilgili ekipmanlar dahil olmak üzere “somut” ürünleri ifade etmektedir. İkinci sınıflandırma ise fiziki bir ürün ticaretinden değil hizmet sektörünün yer aldığı bir ticari faaliyet alanını temsil etmektedir. Tüm bu deniz ticaret alanlarında gerçekleştirilen faaliyetler, ulusların ekonomik kalkınmasında önemli bir rol üstlenmektedir. Örneğin 2001-2010 döneminde ekonomik ticaret politikası reformunun ardından, Çin’in okyanus ekonomisi ulusal GSYH’si ile uyumlu olarak hızla büyümüştür. Öyle ki 2008’de okyanus ticareti, yaklaşık 456 milyar dolarlık bir değerle Çin’in GSYİH’sinin yaklaşık %10’unu temsil etmektedir (Zhao vd., 2014: 164). Geleneksel denizcilik endüstrilerinin önümüzdeki on yıllarda önemli bir değişim geçirmesi beklenmektedir. Örneğin, denizcilik sektöründe 2035 yılına kadar hacimlerin üç katına çıkması muhtemel olan konteyner trafiğinin çok hızlı büyümeye devam edeceği tahmin edilirken (OECD, 2015) dünya çapında balıkçılık üretiminin önümüzdeki on yıl içinde yaklaşık beşte bir oranında artması beklenmektedir (FAO, 2015). Buna ek olarak turizmde yaşanan nüfus, artan gelirler ve nispeten düşük ulaşım maliyetleri, kıyı ve okyanus bölgelerini daha da çekici hale getirmektedir (OECD, 2016: 18).

2020 yılı içinde tüm dünya devletlerini sağlık, sosyal, kültürel ve ekonomik alanlarda derinden etkileyen Covid-19 pandemisi diğer ekonomik sektörlerde olduğu gibi deniz ticaret alanında da olumsuz etkiler göstermiştir. Hükümetler tarafından salgının yayılmasını önlemek amacıyla alınan koruma tedbirleri nedeniyle örneğin balıkçılık ve su ürünleri sektörlerinde bazı sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu problemler üretimden işleme, nakliye, toptan ve perakende pazarlamaya kadar deniz ürünleri tedarik zincirinin her adımını etkilemiştir. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü, su ürünleri alanında aldığı tedbirler ile yönlendirici ve çözümcü politika önerilerinde bulunarak ulusal liderleri yönlendirmeye çalışmış ve dünya ticaretinde önemli bir paya sahip olan denizcilik sektörlerinin pandemik etkilerden arındırılması amacıyla tedbirler alınmıştır (FAO, 2020b: 3).

3 Mart 2021 tarihinde Dünya Okyanus Zirvesi’nde konuşan OECD Genel Sekreteri Angel Gurría, okyanusun artan küresel nüfusun ihtiyaçları ve teknolojik yeniliklerin yönlendirdiği birçok yeni ekonomik faaliyetin merkezinde yer aldığını vurgulamıştır. Balıkçılık ve turizm gibi geleneksel okyanus temelli sektörlerin, küresel gıda sistemlerine ve kıyı topluluklarının refahına önemli katkılarda bulunmaya devam ettiğini ve birçok gelişmekte olan ülkenin ekonomik omurgası olarak hizmet vermekte olduğunu ifade etmiştir (Gurría, 2021). Covid- 19 pandemisinin okyanus ve deniz temelli kilit sektörleri olumsuz etkilediğini vurgulayan Gurría, OECD’nin 2020’de uluslararası turizmin pandemi nedeniyle %80 oranında düştüğünü tahmin ettiğini ve yalnızca Ocak-Haziran 2020 dönemi uluslararası turizm gelirlerindeki düşüşün, 2008-2009 mali krizi sırasındaki kaybın üç katından fazla olan 460 milyar ABD doları olduğunu belirtmektedir.

Küresel ticaretin yaklaşık %90'ı deniz yoluyla yapılmakta ve deniz yoluyla yapılan ticaret yıllık yaklaşık 7 milyar ton iken ortalama küresel GSYİH' ye %15 katkıda bulunmaktadır (Hossain vd., 2017: 241). Okyanuslar ve denizler hem doğrudan hem de dolaylı olarak insan refahına önemli ölçüde katkıda bulunurken deniz taşımacılığı, bir ülkenin ekonomisine doğrudan ve büyük oranda katkı sağlayan önemli bir deniz ticaret sektörüdür. Bu sektör, deniz ve kıyı yolcu taşımacılığı, deniz ve kıyı yük taşımacılığı, kargo elleçleme, su taşımacılığı ekipmanlarının kiralanması ve leasingi vb. alanlarda hizmet vermeyi de bünyesinde barındırmaktadır (Rochwulaningsih, 2019: 4).

Okyanus ve denizler üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık ve ulaşımın başlangıcı insanlığın suyla tanıştığı döneme kadar uzanmaktadır (Kol, 2010: 5). Denizlerin sağladığı en önemli imkanlardan birini temsil eden taşımacılık ve ulaşım alanı, deniz ticaretinin bel kemiğini oluşturmaktadır. Üretilen malın tüketimden fazla olması durumunda arta kalan ürünlerin diğer ülkelere satılması yoluyla gerçekleştirilen dış ticaret yıldan yıla ülke ekonomisi için olmazsa olmaz refah kaynağı haline gelmiştir. Dış ticaretin gerçekleştirilmesinde kullanılan kara, demir, hava ve deniz yolu olmak üzere 4 ana taşıma yolu ise kendi içinde avantaj ve dezavantajları barındırmakta ve deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma yollarına kıyasla daha yüksek taşıma kapasitesine sahip olması, daha uzun güzergahlarda kullanılabilmesi, daha az riskli olması ve birim başına düşen maliyetin daha az olması nedeniyle ön plana çıkmaktadır (Erdoğan, 2014: 12).

Denizaşırı ve kıyı taşımacılığı olmak üzere iki şekilde gerçekleştirilen deniz taşımacılığı, devletlerin özellikle dış ticarete tercih ettiği kritik bir ulaşım ve taşımacılık yoludur (Tunalı ve Akarçay, 2018: 112). Deniz yolu ile gerçekleştirilen taşımacılığın güvenlik, maliyet ve kapasite avantajlarının yanında dünyanın büyük bir bölümünün denizlerle kaplı olması, taşınacak yüklerin miktarının fazlalığı da devletlerin deniz taşımacılığına yönelmesinde önemli diğer etkindir (Saban ve Güğercin, 2009: 2).

4.1.3.2. Gemi İnşa Endüstrisi

Gemi inşası; dünyadaki en stratejik, en eski ve rekabet gücü yüksek pazarlardan biri olarak kabul edilmektedir. Gemi inşa endüstrisine tarih boyunca denizci ülkeler hâkim olmuş ve genellikle ekonominin zirveleri ve çöküşleri sırasında hayatta kalma konusunda derin tecrübeler yaşamışlardır. Bu endüstri kolu, sermaye yoğun bir sektör olduğundan bu sektörde ayakta kalabilmek için güçlü bir devlet desteği ve siyasi istikrar ön koşul olarak kabul edilmektedir. Ayrıca pazarın büyümesini sağlayan temel faktörler; GSYİH, küresel deniz ticareti, gelişmiş ekonomik büyüme, artan şehirleşme, fosil yakıt fiyatları ve küresel çelik üretimindeki artış olarak sıralanabilmektedir (Hossain vd., 2017: 241-242).

Gemi inşa sektörü, birçok stratejik endüstri ürününün (örneğin çelik) ana müşterileridir ve birçok ulusun ekonomik sistemine önemli katkıda bulunmaktadır (Shahsavar vd., 2021: 1). Bu katkılar kısaca şu şekilde özetlenebilir (Sokolić vd.,2014: 138-139):

- Gemi yapımcılarının ürettiği gemiler, deniz taşımacılığı sektörü aracılığıyla küresel tedarik zinciri faaliyetlerini kolaylaştırmaktadır.
- Teknoloji ne kadar gelişirse gelişsin gemi inşa endüstrisi, emek yoğun bir sektör olduğundan aynı zamanda birçok işçi istihdam ederek ekonomik kalkınmaya kritik katkı sağlamaktadır.
- Gemi yapımı, doğrudan ve dolaylı olarak diğer endüstri kolları ile ilişkilidir ve bu alanların kaynak kullanımına katkı sağlar. Yan ürün temininde ilişkili olunan sektör sayısı fazla olduğundan bu katkının çarpan etkisi diğer endüstri kollarına oranla fazladır.
- Bulunduğu coğrafi bölgenin istihdam oranına katkısı dışında bu bölgenin alt yapı inşasını etkileyerek bölgenin imajı ve yaşam standartlarının yükselmesiyle yeni yatırımların bölgeye yönelmesine yol açabilmektedir.
- Diğer endüstri kollarının gelişimine temel oluşturur: ticari gemiler üreterek denizcilik endüstrisine, askeri gemiler inşa ederek savunma sanayiine, turizm amaçlı gemiler inşa ederek turizme (örneğin kruvazörler), deniz biyolojik ve mineral kaynaklarının araştırılması ve kullanılması için tesisler inşa ederek bilimsel araştırma ve doğal kaynakların işletilmesi alanında doğrudan yer almaktadır.
- Gemi inşa sanayii yüksek teknolojik yenilik içerdiğinden bir ülkenin sanayi potansiyelinin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Bu noktada daha fazla yenilik için dünyadan bilgi ve teknoloji transferi sağlama gerekliliği uluslararası ağların oluşturulmasına ve ortak araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin yürütülmesine en nihayetinde güçlü bir ülkeler arası diyalogun oluşturulmasına katkı sağlamaktadır.
- Genel olarak ihracata yönelik bir sektör olduğundan dış ticaret dengesine kritik katkı sağlamaktadır.
- Devletler için bulunduğu bölgenin kalkınmasına etkisi, istihdam oranı, uluslararası iş birlikleri ve rekabet gücü, denizcilik sektörüne katkısı nedeniyle gemi inşa endüstrisi stratejik bir sanayi koludur.

Çin, kendisini büyük bir deniz gücü olarak tanımlayabilmek için bu yüzyılın başında gemi inşasını stratejik bir endüstri olarak planlamış ve 2017 itibariyle gros tonaj ve değer açısından dünyanın en büyük gemi yapımcısı olarak karşımıza çıkmıştır (Hossain vd., 2017: 241). Devletlerin ekonomik büyümeleriyle paralel olarak ilerleyen gemi inşa endüstrisi sermaye yoğun yapısı dolayısıyla ekonomik gücün hem çıktısı hem de girdisi olarak ele alınabilmektedir. Gemi inşa endüstrisi, teknolojik gelişme ve yükselişle birlikte kavramları ve değerleri önemli ölçüde değişse de hala Avrupa'nın stratejik endüstrilerinden biri olmaya devam etmektedir (Sokolić vd.,2014: 137).

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019:91) tarafından yayınlanan On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)' nda Gemi İnşa Sanayii başlığı altında “Deniz teknolojileri ve gemi yan sanayimizin rekabet gücünün artırılması amacıyla Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Teknik Komitesi kurulacak, sektörde yer alan firmalarda Ar-Ge ve yenilik kültürü geliştirilerek yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanacaktır.” şeklinde ifade edilen politika ve hedeflerden gemi inşa endüstrisinin önümüzdeki yıllarda da kritik öneme sahip sektörler arasında olacağı ve bu alana gerçekleştirilecek yatırımların stratejik öneme haiz olduğu anlaşılmaktadır.

4.1.3.3. Liman Nitelikleri ve Sayısı

Dünya ticaretinde güvenilir, düşük maliyetli ve yüksek hacimli yük taşıma olanağı sağlayan deniz yolu taşımacılığı ve ulaştırmasında limanlar, bu yollar üzerindeki ana aktarma noktalarını oluşturmaktadır (Karataş ve Oral, 2007: 149). Deniz ticareti yoluyla üretilen ekonomik faaliyetlerin kapsamı içinde yer alan limanlar, uluslararası ticaretin temel bileşenlerinden biridir (World Shipping Council, 2010). Küresel ticaretin %90'ından fazlasının deniz yolu ile gerçekleştiği göz önüne alındığında (Stopford, 2009) bu ticaret noktalarının yeterli alt yapı, etkin yönetim, stratejik konum, yüksek hız ve güvenilirlik, geniş kapsamlı hizmetlere sahip olması küresel bağlamda tercih edilmesini sağlayan önemli kriterlerdir (Karataş ve Oral, 2007: 151).

Limanlar; gemiden karaya, gemiden gemiye, gemiden bir başka araca yük aktarımını sağlayan lojistik destek gerektiren ulaştırma altyapısını oluşturmaktadır (Koldemir, 2008: 32). Liman sektörü ise liman inşaatı ve liman hizmetlerini içermektedir (Kwak vd., 2005: 375). Buldukları ülkenin ekonomik kalkınmasında önemli potansiyele sahip olmaları (Sleeper, 2012) özellikle dış ticaret bağlamında ülke ekonomisine katkı sağlamaları ve endüstriyel sektörlerde ithalat ve ihracat noktalarında taşıdıkları önem dolayısıyla sanayi merkezlerinin çoğu büyük limanların yakınlarına kurulmuştur (Dwarakish, 2015: 295).

Limanlar, taşımacılığın başlangıç, bitiş ve aktarma noktalarını oluşturmaktadır. Dolayısıyla ülkelerde liman hizmetlerinin verimliliğinin artırılması aynı zamanda ticaret ve ulaşım maliyetlerini de azaltmaktadır (Merkel ve Holmgren, 2017: 63). Buna ek olarak bu alanlarda hem yüke hem gemilere hizmet sağlanmakta, bünyesinde barındırdıkları personel ile bölgede önemli bir istihdam olanağı yaratmaktadır. Kaliszewski vd. (2020) limanların rekabet gücünü analiz ettikleri çalışmada; bu noktaların sadece ülkelerin değil uluslararası ticaretin, bölgelerin ve dünyanın ekonomik kalkınmasını kolaylaştırıcı bir role sahip olduğunun altını çizmiştir. Giderek artan liman rekabeti bu alandaki yarışta tercih edilebilirliğini ve pazardaki konumunu koruyabilmek amacıyla dinamik bir yapıda yeniliklere ve ihtiyaçlara cevap verebilir olmalıdır (Chang vd., 2008: 877).

Küresel yük dağıtımının ağ geçitleri ve merkezi görevini yerine getiren limanlar; konum, kapasite ve güvenilirlik açısından tedarik zincirlerinin oluşturulmasını ve işleyişini önemli ölçüde

etkimektedir (Rodrigue ve Notteboom, 2009: 165). Küresel ticaret ağlarının birbirine girift yapısı nedeniyle tedarik zincirlerinin bir halkasında meydana gelen aksama ticaret ağındaki tüm sektörlerin zarara uğramasına yol açabilecektir. Ayrıca limanların farklı taşıma modlarını birbirine bağlayabilmesi ve malların depolanmasını kolaylaştırabilmesi bu alanların katma değerini yükselten diğer unsurlar arasındadır. Devletlerin uygun stratejik konum, teknolojik ve fiziki alt yapı ile liman ağını geliştirmesi, ticari deniz gücüne hayati katkı sağlamaktadır Kyngge vd. (2017) gerçekleştirdikleri çalışmada Çin'in liman ağını genişleterek denizcilik gücünü artırdığı vurgulanmış, liman hizmetlerinin etkinliği ve genişliğinin bir devletin deniz gücünü olumlu yönde etkilediği belirtilmiştir.

4.1.3.4. Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı

Tarih boyunca en verimli alanlar her zaman en güçlü çatışmayı beraberinde getirmiş dolayısıyla bu alanlar güçlü savunmayı gerektirmiştir (Corbett, 2005). 21. yüzyılda bu verimli alanların başında, yaşanan hızlı ekonomik kalkınma ve nüfus artışının neden olduğu biyolojik çeşitlilik kaybı, çevre kirliliği ve kaynak tükenmesiyle birlikte ortaya çıkan sürdürülebilir kalkınma endişeleri nedeniyle denizler ve okyanuslar gelmektedir (Du vd., 2020: 1). Dünya üzerinde karasal alanlarda bulunan enerji kaynaklarının ömrünün giderek kısılması ve bu kaynakların modern devletlerin ekonomik kalkınmasında temel bileşenlerden biri olması, devletlerin sahip oldukları deniz yetki alanlarında petrol, doğal gaz gibi hidrokarbon kaynak arama ve çıkarma faaliyetlerinin arttırmasına yol açmıştır. Bennett vd. (2018: 187) deniz kaynakları ve okyanuslara erişim üzerine gerçekleştirdikleri çalışmada erişim kavramını; mevcut deniz kaynaklarını veya okyanus, kıyı alanlarını kullanma ve bunlardan yararlanma yeteneği olarak tanımlamış ve deniz kaynaklarına, okyanusa erişimin toplulukların refahı için önemli olduğunun altını çizmiştir. Ünlü İngiliz eleştirmen ve filozof S. Taylor Coleridge'in bir çöl olarak tanımladığı okyanuslar, günümüzde geçerliliğini farklı bağlamda "güç çölü" tanımlamasıyla korumaya devam etmektedir (Lesemann ve Amon, 2019: 15). Bu güce erişebilmek ise ileri araştırma-geliştirme çalışmaları ile yüksek yatırım maliyetlerini içermektedir.

Hızla gelişen teknoloji bir taraftan enerji kaynaklarına olan ihtiyacı arttırırken diğer taraftan denizlerdeki bu kaynaklara olan ulaşılabilirliği de imkanı hale getirmiş, deniz kaynaklarına olan ilgi ise uluslararası deniz hukukunda kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kavramlarının tekrar gündeme gelmesine neden olmuştur. Burada kısaca devletlerin deniz yetki alanlarının tanımlanmasında rol oynayan kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kavramlarına değinmek ülkelerin denizlerdeki enerji arama ve çıkarma faaliyetleri ile uluslararası deniz hukuku arasındaki ilişki ve bu alanda yaşanan görüş ayrılıklarının anlaşılmasında faydalı olacaktır. Uluslararası deniz hukukunda kıta sahanlığının hukuki bir kavram olarak tanımı ilk defa 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahaneliği Sözleşmesi'nde yapılmış burada yapılan tanım zamanla yetersiz kalınca 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde yenilenmiştir. Söz konusu iki sözleşme deniz

alanlarının belirlenmesine ilişkin ana çerçeve çizen, genel kuralları belirleyen sözleşmelerdir. Bunun dışında uluslararası deniz hukukunda, deniz yetki alanlarının belirlenmesi devlet uygulamaları, örf adet kuralları, yargı kararları, ikili anlaşmalar ve örf adet kurallarının kodifiye edilmesiyle gerçekleşmektedir (Doğru, 2015: 519). Kara ülkesinin denizin altında devam eden doğal uzantısı, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 mile kadar uzanan kıta kenarının 200 mili geçtiği hâllerde ise, esas hattan itibaren her durumda 350 deniz milini aşamayan su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsayan *kıta sahanlığı*, bu mesafenin uygulanamadığı dar denizlerde hakça ilkelere göre belirlenmektedir (Acar ve Yılmaz, 2018: 599). İlk kez 1982 BMDHS ile kodifiye edilen *Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)* kavramı ise kıyı devletinin karasuları esas hattından başlayarak 200 deniz mil genişlikteki deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altının ve ayrıca üzerindeki suların canlı ve cansız doğal kaynakları üzerinde kıyı devletlerine bazı ekonomik hakların tanınmasını öngörmektedir. (Işık, 2009: 32). Dünyadaki devletlerin MEB ilan etmesi bazı olumsuzlukları da beraberinde getirmektedir. Örneğin kıyı devletlerinin MEB ilan etmesiyle dünyadaki denizlerin %36'lık kısmı MEB'lerden meydana gelecektir (Arıdemir, 2018:792). Başlangıçta gelişmekte olan devletlerin ekonomilerine katkı sağlamak amacıyla oluşturulan MEB'in gelinen noktada daha çok gelişmiş devletler tarafından yararlanıldığı ve diğer devletleri dezavantajlı konuma düşürdüğü görülmektedir. Kıta sahanlığı, kıyı ülkesinin denizdeki coğrafi uzantısına göre belirlenirken MEB, sahildevletinin coğrafi durumundan bağımsız olarak kıyı devletine canlı cansız kaynakların araştırılması ve işletilmesi konusunda yetki vermektedir (Kütükçü ve Kaya, 2016: 86). Burada kısaca değinilen kıta sahanlığı ve MEB kavramları tanımlanmasında, ilan edilmesinde, uygulanmasında sıkça görüş ayrılıkları yaşanan uluslararası deniz hukukunun temel kavramlarıdır. Ancak, çalışmanın konu bütünlüğü açısından ve bu kavramların başlı başına bir çalışma konusu olması nedeniyle burada derinlemesine bir incelemeye yer verilmemiştir.

Sanayi devrimiyle birlikte petrol ve doğal gazın duyulan ihtiyaç artmış ve yoğun şekilde kara kaynakları tüketilmeye başlanmıştır. Ancak, karada hızla tükenen enerji kaynakları devletleri denizlerde bulunan rezervlere yönlendirmiş, son yıllarda neredeyse tüm dünya denizlerinde petrol ve doğal gaz çıkartılmaya başlanmıştır (Demirhan ve Yakan, 2019: 39). Bu alanlarda gerçekleştirilen kaynak arama ve sondaj faaliyetleri bir taraftan devletlerin deniz yetki sınırlarını gündeme taşırken diğer taraftan çıkar çatışmalarının denizlere kaymasını da beraberinde getirmektedir. İnsanın yaşamını sürdürebilmesi ve ekonomik refah sağlayabilmesi için vazgeçilmez bir unsur haline gelen petrol-doğalgaz kaynaklarının karada sınırlı oranda bulunması devletlerin denizlerdeki kaynaklara yatırım yapmasına yol açmış, bu durum kaynak rezervlerinin tespit edildiği alanlarda devletlerarası çatışmaların yaşanmasını da beraberinde getirmiştir (Kütükçü ve Kaya, 2016: 82). Örneğin 2000'li yılların başından itibaren Doğu Akdeniz'de keşfedilen petrol ve doğal gaz rezervleri; bölge devletlerinin rekabet içine girmelerine neden olmuş, yaşanan gerilimler ve görüş ayrılıkları ikili ilişkileri etkilemiş, yeni iş birlikleri, çatışmalar yaşanmış ve bölgenin jeostratejik bağlamda değeri artmıştır (Yılmaz, 2020: 30-31).

Streusand (2002: 49), tüm endüstriyel ekonomilerin petrol ve doğal gaz gibi fosil yakıtlara bağımlı olduğunu dolayısıyla da bu durumun üretici ülkelerin elini güçlendiren bir avantaja dönüştüğünü belirtmektedir. Böylesi stratejik öneme sahip enerji kaynaklarına sahip olmak, bir devletin hem ulusal hem uluslararası gücüne katkı sağlayan kritik bileşen olarak karşımıza çıkmaktadır. Nincic (2002: 144) kaynak kıtlığı ve çatışma arasındaki ilişkiyi incelediği çalışmasında; kaynak kıtlığı yaşayan devletler ile kaynağı elinde bulunduran devletlerin çatışabileceği ve geçmişte bunun örneklerinin olduğunu belirtmektedir. Bu nedenle denizlerdeki doğal enerji rezervlerinin hem bulunduğu bölgenin değerini arttıracak hem de yeni çatışmaları beraberinde getireceği kaçınılmaz bir gerçekliktir.

4.1.3.5. Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi

Deniz ve okyanuslardan sağlanan ekonomik faydanın sürdürülebilir olması ve deniz çevresine zarar verilmemesi bağlamında kullanılan sürdürülebilir deniz ekonomisi kavramı, son çeyrek yüzyılda insan faaliyetlerinin doğa üzerindeki tahrip ve bozulmayı yüksek oranda arttırmasıyla birlikte küresel gündem haline gelmiştir. 21. yüzyılda kıta kaynaklarının insanlık tarafından orantısız ve aşırı sömürülmesi sonucunun yarattığı kaynak azalması, bu yüzyılın okyanus yüzyılı olarak tanımlanmasına sebep olmuş ve insanlığı deniz kaynaklarına yönlendirmiştir. (Liu vd., 2017: 1). Okyanuslar ve denizler, farklı insan faaliyetleri tarafından yoğun bir şekilde sömürülmektedir. Dolayısıyla denizlerde gerçekleştirilen faaliyetlerin sürdürülebilir olması ve deniz çevresinin korunması, daha fazla bilgiye dayalı bir deniz faaliyetleri yönetim sürecini gerektirmektedir (Toonen ve Tatenhove, 2013: 43).

Denizlerdeki faaliyetler ve bunların sonuçlarını yönetebilmek amacıyla politika yapım sürecinde hükümetler, piyasa tarafları ve çevresel sivil toplum kuruluşları ortak sorumluluk ile hareket ettiği sürece sürdürülebilir deniz ekonomisi mümkün hale gelmektedir. Diğer çevresel alanlara oranla deniz ortamının doğasına ilişkin bilgiler; dinamikleri, karmaşıklığı, görünmezliği, değişen karakteri ve belirsizlikleri deniz ekosisteminin anlaşılmasını da zorlaştırmakta ve bu alanlarda sürdürülebilir faaliyetlerin yürütülmesinde bilgi kaynaklarının arttırılması ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Bu ise farklı aktörlerin ortak çalışma ve sorumlulukları ile yürütülecek bir süreci zorunlu kılmaktadır. Bu kapsamda dünya kıyılarının yaklaşık %40'ını ve münhasır ekonomik bölgelerinin yaklaşık %30'unu, dünya balıkçılığının %20'sini ve dünya denizcilik filolarının %20'sini yöneten ülkelerin katılımıyla gerçekleştirilen Okyanus Paneli sonucunda yayınlanan raporda (2020), beş alanda gerçekleştirilecek yatırımın sürdürülebilir okyanus ekonomisini sağlarken aynı zamanda istihdam yaratacağı ve ekonomileri güçlendireceği tespit edilmiştir. Bu beş alan; Deniz ürünleri üretiminin sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesi, iklim değişikliğine neden olan etkilerin azaltılması, kök biyoçeşitlilik kaybının önlenmesi, ekonomik iyileşme olanaklarının değerlendirilmesi, okyanusun bütünsel olarak yönetilmesi olarak sıralanmıştır (Lubchenco, 2020). Buna ek olarak sürdürülebilir bir okyanus ekonomisi için

devletlerin sorumluluklarını ayrı ayrı yerine getirmesi ve bunun için ulusal yargı sistemleriyle birlikte bu çabaya ortak olunması gerektiğinin altı çizilmiştir.

Ekosistem yaklaşımı ya da diğer bir kullanımla ekosistem tabanlı yönetim olarak adlandırılan toprak, su ve canlı kaynakların sürdürülebilir yönetimi için kilit düzenleme 2002 Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi ve Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi tarafından ortaya konan adil ve sürdürülebilir kullanım ilkelerine dayanan bir anlayıştır (Convention on Biological Diversity, 2004). Buna ek olarak AB, yıllık olarak yayınladığı “Mavi Ekonomi Raporu” ile devletleri içerisinde barındırdığı sektörel veri ve kanıtlar ışığında sürdürülebilir bir deniz ekonomisi sağlayabilmeleri için planlı bir denizcilik politikası oluşturmaya ve yürütmeye teşvik etmektedir (EU Blue Economy Report, 2021: 6). AB'nin mavi büyüme stratejisine göre; biyoteknoloji, yenilenebilir enerji, maden kaynakları, kıyı ve deniz turizmi ve su ürünleri yetiştiriciliği yakın gelecekte büyüme potansiyeline sahip beş mavi sektördür (EC, 2012). Avrupa mavi büyüme girişimi; okyanuslardan, denizlerden ve kıyılardan akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı şekilde yararlanılarak elde edilen ekonomik ve istihdam büyümesi olarak tanımlanmaktadır (EC, 2012: 7). Birleşmiş Milletler'in uzman kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization) ise iş birliği yoluyla güvenli, emniyetli, çevreye duyarlı, verimli ve sürdürülebilir deniz taşımacılığını teşvik etme misyonu ile hareket ederek sürdürülebilir deniz ekonomisine katkı sağlamaktadır (IMO, 2021).

“Mavi ekonomi” olarak adlandırılan, okyanusla bağlantılı ekonomik fırsatların geliştirilmesine yönelik çalışmalar, okyanus bilimlerine, okyanusla ilgili teknolojilere ve dünya okyanusunda ulusal çıkarlar hakkında akıllı ulusal politika oluşturmaya yönelik ulusal yatırımlara büyük ölçüde bağımlıdır (Walsh, 2021: 3). Bu yatırımların giderek azalan kıt ve yenilenemeyen kaynaklara nazaran daha öncelikli konumda yer alan yenilenebilir enerji kaynaklarına olması gerekmektedir. Sürdürülebilir deniz ekonomisi bağlamında rüzgâr, dalgalar ve gelgit değişimlerinden elde edilen enerji, çok daha önemli hale gelirken bu kaynakların kullanılmasının dünyanın toplam elektrik talebinin önemli bir bölümünü sağlama potansiyeline sahip olduğu bilinmektedir (Pryor ve Barthelmie, 2013: 65). Bu avantajları dolayısıyla deniz kaynaklarından sürdürülebilir modellerle ve deniz çevresine zarar vermeden yararlanabilmek son derece kritiktir.

Mavi ekonomi kavramı genellikle deniz ekosistemlerine veya deniz tabanına bağlı ekonomik faaliyetleri ifade etmektedir. Günümüzde kara kaynaklarının kıtlığı nedeniyle kıyı ülkeleri, stratejik ekonomik statü elde etmek için deniz kaynaklarının doğal avantajlarına önem vermektedir. Türkiye 7.816 km kıyı uzunluğuna sahip (Karaburun ve Karakuyu, 2015: 76) bir ülke olarak son yıllarda bu avantajlardan faydalanabilmek amacıyla yatırımlarını arttırmıştır. Örneğin 2012 yılına kadar hizmet alımı ile gerçekleştirilen deniz yataklarında enerji kaynağı arayışı bu tarihten sonra bir Türk sismografik araştırma ve keşif gemisi olan Barbaros Hayreddin Paşa araştırma gemisi ile yürütülmeye başlanmıştır (Kabadayı, 2021). Türkiye deniz ekonomisinin gelişimi için ön koşul

olan uzun bir kıyı şeridinde sahip olma özelliğini fazlasıyla sağlarken, denizlerde bulunan canlı ve cansız kaynaklardan deniz çevresine zarar vermeden sürdürülebilir ekonomik fayda sağlayabilmek amacıyla hukuksal ve kurumsal düzenlemeleri kamu kurumları, sivil toplum kuruluşları ve diğer paydaşların katılımı ile sağlamak durumundadır. Çünkü insan faaliyetlerinin deniz çevre kirliliğine neden olduğu ve bu durumun olumsuz sonuçlarının ülke ekonomilerini negatif etkilediği yapılan çalışmalar ve incelemeler ile ortaya konmuştur (Chen vd., 2020; Hua vd., 2020; Xu vd., 2021).

4.2. Çalışmada Kullanılan Yöntem

Bu çalışmada deniz gücünü etkileyen unsurların önem derecelerinin belirlenmesinde Analitik Hiyerarşik Süreç (Analytical Hierarchy Process “AHP”) yöntemi kullanılmıştır. AHP yöntemine ilişkin detaylı bilgiler izleyen başlıkta ele alınmıştır.

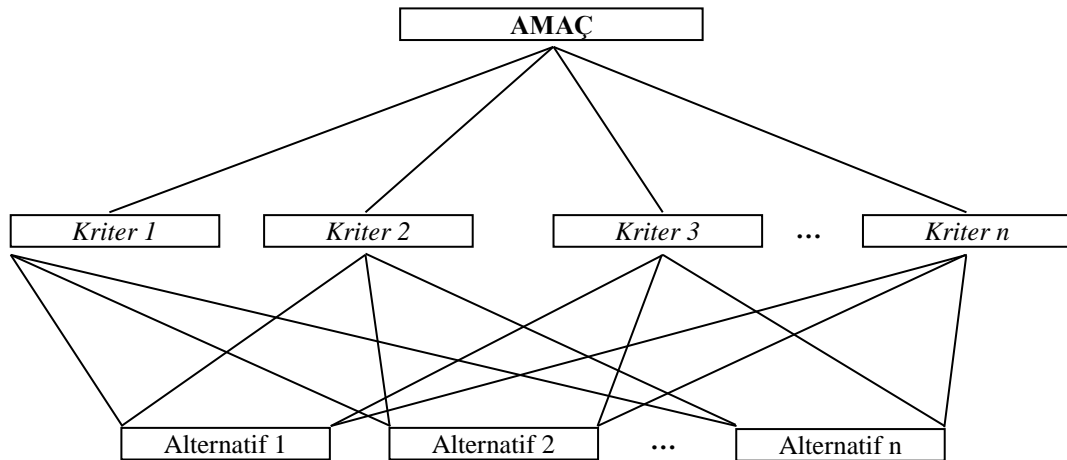
4.2.1. AHP

1980’lerde Saaty tarafından geliştirilen AHP yöntemi; nicel ve nitel faktörleri dikkate alarak (Gergin ve Baki, 2015; 118) belirli kriterleri veya alternatifleri karşılaştırıp ağırlıklar atamak için literatürde sıklıkla kullanılan bir (Ghimire ve Kim, 2018: 451) çok kriterli karar verme yöntemidir. AHP’nin aşamaları aşağıdaki gibidir (Bian vd., 2017; Notsu vd., 2013; Saaty, 2008):

1. Aşama: Problemin Tanımlanması

Bu aşamada, problem ve probleme ait kriterler tanımlanmalı ve hedefler ile sonuçlar açıkça belirtilmelidir. Çalışmanın amacına göre kullanılacak olan kriter ve alternatifler burada belirlenerek hiyerarşik bir şekil ile sunulur. AHP yöntemine ait hiyerarşik yapı Şekil 18’de verilmektedir.

Şekil 18: AHP Yönteminin Hiyerarşik Sunumu



2. Aşama: Verilerin Toplanması

Veriler, Saaty tarafından geliştirilen ölçeğe göre uzmanlar ve karar vericilerin kriterleri/ alternatifleri ikili karşılaştırmalarına göre toplanır. Uzmanlar ve karar vericilerin veri toplamada faydalanılan ikili karşılaştırma formu için kullanılan ölçek Tablo 21’de gösterilmektedir.

Tablo 21: AHP’de Kullanılan İkili Karşılaştırma Ölçeği

Önem Değerleri	Değer Tanımları	Açıklama
1	<i>Eşit Önemli</i>	Her iki kriter amaca eşit katkıda bulunur.
3	<i>Orta Önemli (Az Üstünlük)</i>	Tecrübe ve değerlendirmeler sonucunda bir kriter diğerine göre biraz daha tercih edilir.
5	<i>Güçlü Önemli (Fazla Üstünlük)</i>	Tecrübe ve değerlendirmeler sonucunda bir kriter diğerine göre çok daha tercih edilir.
7	<i>Çok Güçlü Önemli (Çok Üstünlük)</i>	Bir kriter diğerine göre çok güçlü şekilde tercih edilir.
9	<i>Son Derece Önemli (Kesin Üstünlük)</i>	Bir kriter diğerine göre mümkün olan en yüksek derecede tercih edilir.
2,4,6,8	<i>Ara Değerler</i>	Bir değerlendirmeyi yaparken uzlaşma gerektiren kriterlerde tercih edilir.

Kaynak: Saaty, 1987: 3

3. Aşama: İkili Karşılaştırma Matrisinin Oluşturulması

Her bir bileşendeki kriterler, karar vericiler tarafından önemlerine göre çift yönlü olarak karşılaştırılmaktadır. Karar vericilerden bir kerede iki elemanın veya iki bileşenin, belirli bir seviye ölçütlerine nasıl katkıda buldukları bakımından karşılaştırılacağı bir dizi çiftli karşılaştırmaya cevap vermeleri istenir. Gerçekleştirilen ikili karşılaştırmalar sonucunda elde edilen veriler köşegeni bir olacak şekilde kare matris formatında düzenlenir. Oluşturulacak ikili karşılaştırma matrisi (M) aşağıdaki biçimde gerçekleştirilmelidir.

$$M = \begin{bmatrix} 1 & a_{12} & a_{13} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & 1 & a_{23} & \dots & a_{2n} \\ a_{31} & a_{32} & 1 & \dots & a_{3n} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \vdots \\ a_{n1} & a_{n2} & a_{n3} & \dots & 1 \end{bmatrix}$$

4. Aşama: İkili Karşılaştırma Matrisinin Normalizasyonu

İkili karşılaştırma matrisinin (M) oluşturulmasının ardından uzman grupta yer alan her bir temsilciden elde edilen veriler geometrik ortalama aracılığıyla tek bir matris şeklinde birleştirilir.

Birleştirme işleminden sonra ise normalizasyon gerçekleştirilir. İkili karşılaştırma matrisinin normalizasyonu, her bir sütun değerinin o sütun toplamına bölünmesi ile elde edilmektedir. Normalizasyon işleminde faydalanılan formül (1) ve elde edilen normalize edilmiş ikili karşılaştırma matrisi (M^*) aşağıda gösterilmektedir.

$$b_{ij} = \left(\frac{a_{ij}}{\sum_{i=1}^n a_{ij}} \right) \quad (1)$$

$$M^* = \begin{bmatrix} 1 / (1 + a_{21} + a_{31} + \dots + a_{n1}) & a_{12} / (m_{12} + 1 + m_{32} + \dots + m_{n2}) & \dots & \dots & a_{1n} / (a_{1n} + a_{2n} + a_{3n} + \dots + 1) \\ a_{21} / (1 + a_{21} + a_{31} + \dots + a_{n1}) & 1 / (m_{12} + 1 + m_{32} + \dots + m_{n2}) & \dots & \dots & a_{2n} / (a_{1n} + a_{2n} + a_{3n} + \dots + 1) \\ a_{31} / (1 + a_{21} + a_{31} + \dots + a_{n1}) & a_{32} / (m_{12} + 1 + m_{32} + \dots + m_{n2}) & \dots & \dots & a_{3n} / (a_{1n} + a_{2n} + a_{3n} + \dots + 1) \\ \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \vdots \\ a_{n1} / (1 + a_{21} + a_{31} + \dots + a_{n1}) & a_{n1} / (m_{12} + 1 + m_{32} + \dots + m_{n2}) & \dots & \dots & 1 / (a_{1n} + a_{2n} + a_{3n} + \dots + 1) \end{bmatrix}$$

$$M^* = \begin{bmatrix} b_{11} & b_{12} & b_{13} & \dots & b_{1n} \\ b_{21} & b_{22} & b_{23} & \dots & b_{2n} \\ b_{31} & b_{32} & b_{33} & \dots & b_{3n} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \vdots & \vdots \\ b_{m1} & b_{m2} & b_{m3} & \dots & b_{mn} \end{bmatrix}$$

5. Aşama: Kriter Ağırlıklarının Belirlenmesi

İkili karşılaştırma matrisinin normalizasyon işleminden sonra elde edilen veriler kriter ağırlıklarına dönüştürülür. Bu ağırlıklar her satırdaki normalize edilmiş değerlerin ortalaması alınarak aşağıdaki formül (2) aracılığıyla hesaplanır. Formülde gösterilen c_{ij} değeri normalize edilmiş matrisin i . satırındaki j . değeri gösterirken n ise i . satırda yer alan değerlerin sayısını göstermektedir.

$$w_i = \frac{\sum_{j=1}^n c_{ij}}{n} \quad (2)$$

Faktörlerin ağırlıklarını oluşturmak için kullanılan (2) formülden elde edilen w_i değerleri ile öncelik vektörü olarak adlandırılan W sütun vektörü elde edilmektedir. Elde edilen öncelik vektörü (W) aşağıda gösterilmektedir.

$$W = \begin{bmatrix} w_1 \\ w_2 \\ \vdots \\ w_n \end{bmatrix}$$

6. Aşama: Tutarlılık Oranının Hesaplanması

AHP yöntemi ile gerçekleştirilen ikili karşılaştırmalar subjektif olduğu için, belli bir oranda tutarsızlığa izin vermektedir (Gergin ve Baki, 2015: 120). Karşılaştırmalar sonucunda belirlenen tutarlılık oranı üzerinde bir tutarsızlık ortaya çıkıyor ise yapılan karşılaştırmalar yeniden gözden geçirilmelidir. Saaty (1994) tutarlılık oranının 0,1'den az olması gerektiğini belirtmiştir. Tutarlılık indeksi aşağıdaki formül (3) ile hesaplanmaktadır.

$$CI = \left[\frac{(\lambda_{\max} - n)}{n - 1} \right] \quad (3)$$

Kullanılan formülde yer alan λ_{\max} ; matrisin sahip olduğu en büyük özdeğeri, n ise her bir matrisin eleman sayısını tanımlanmaktadır (Perçin ve Ayan, 2010: 561). Tutarlılık indeksi hesaplandıktan sonra ikili karşılaştırma matrisinin tutarlılık oranı, tutarlılık indeksinin matrisin eleman sayısına (n) denk gelen rassal indeks değerine bölünmesi ile (4) hesaplanmaktadır.

$$CR = \left(\frac{CI}{RI} \right) \quad (4)$$

Rassal indeks değerleri, Tablo 22'de verilen matrisin n sırası ile gösterilir.

Tablo 22: Rassal İndeks Değerleri

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
RI	0	0	0,58	0,9	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,48	1,49

Kaynak: Özdemir, 2002: 6

4.3. Uygulama

Çalışmanın bu bölümünde araştırmanın amacı, uygulama süreci, çalışmada kullanılan kriterler, uzman grupların oluşturulması ve kriterlerin ağırlıklandırılması başlıklarında önerilen deniz gücü analiz modeli test edilmiştir. Devletlerin askeri ve ticari deniz gücünün analizinde kullanılacak model önerisinin Türkiye özelinde uygulandığı bölümü içeren bu uygulamanın ilgili alanda gerçekleştirilecek çalışmalara kaynaklık etmesi ve temel oluşturması hedeflenmektedir.

4.3.1. Araştırmanın Amacı

Deniz gücü hem ülkelerin güvenliği ve savunmasında hem de ekonomik gelişimlerinde kritik bir role sahip olmasının yanı sıra ülkeler arasında sağladığı stratejik rekabet avantajları ile tarih

boyunca devletlerin küresel sistemdeki rollerini etkileyen önemli bir güç unsurunu oluşturmuştur. Bu çalışmanın amacı, üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin güvenliği ve ekonomisinde hayati bir yere sahip olan deniz gücünün geliştirilmesi için politika önerilerinde bulunabilmektir. Bu amaç doğrultusunda deniz gücü gelişimine katkıda bulunan kriterler hem askeri hem de ticari bağlamda değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmenin deniz gücü alanındaki asker, akademisyen, kurum/kuruluş, meslek mensubu ve uzmanlar aracılığıyla yapılması da çalışmaya çok yönlü bir bakış açısı sağlayarak özgün değerini arttırmaktadır.

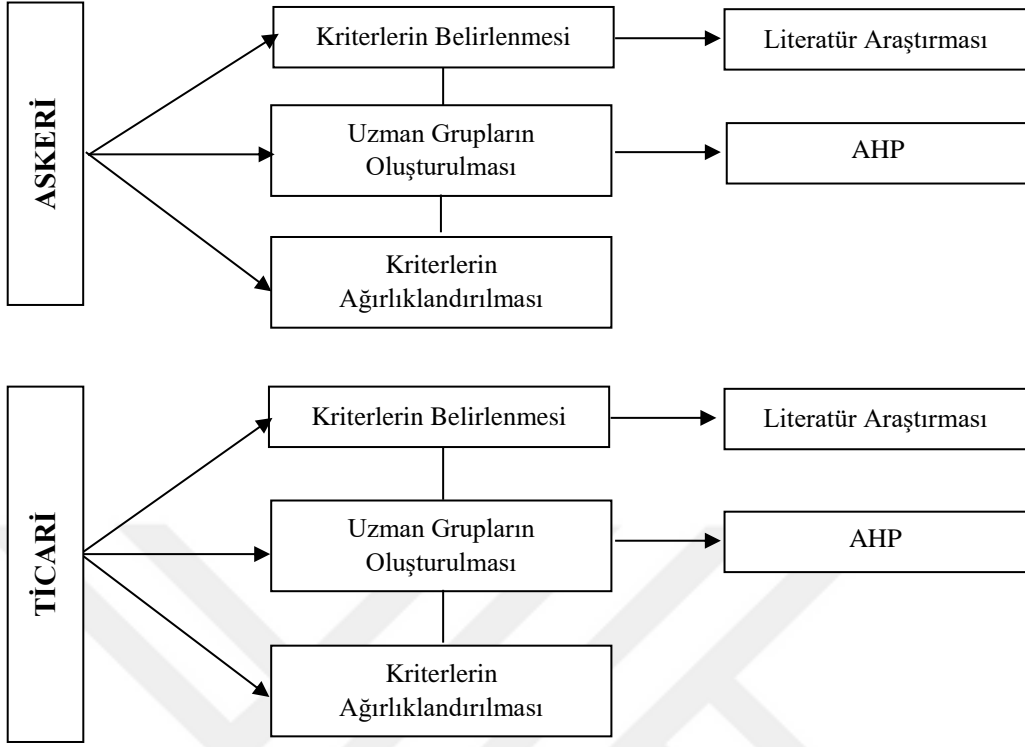
Deniz gücünü etkileyen kriterlerin belirlenmesi ve belirlenen bu kriterlerin önem derecelerinin bilinmesi, devletlerin ilgili alanda oluşturacakları denizcilik stratejisi ve politikalarının etkin ve verimliliği açısından son derece önemlidir. Deniz gücünü etkileyen kriterlerin alanda uzman kişiler tarafından önem derecelerinin belirlenmesi; daha gerçekçi, uygulanabilir ve etkin planlamayı da beraberinde getireceğinden devletlerin küresel rekabet gücünü de arttıracaktır. Buna ek olarak çalışma, sürdürülebilir askeri ve ekonomik faaliyetleri amaçladığından Türkiye'nin uluslararası platformlarda sahip olduğu gücüne uzun vadede pozitif katkı sağlayacak bulguları içerdiği de belirtilmelidir. Daha önce deniz gücü ile ilgili bu kapsamda bir çalışmanın gerçekleştirilmemiş olması da literatüre yapılan katkı bakımından çalışmanın önemini vurgulamaktadır.

21. yüzyılda küreselleşmenin, teknolojik ilerlemenin etkisiyle devletlerin denizlerden sağladığı çıkar ve menfaatlerin kapsamı oldukça genişlemiş ve denizler, yüzyılın kritik rekabet ve ilgi alanları haline dönüşmüştür. Diğer taraftan deniz güvenliğini tehdit eden çok boyutlu risk faktörleri ise bu alanlarda oluşturulacak politikaların askeri ayağının güçlendirilmesini de gerekli kılmakta, refah seviyesini yükseltmek isteyen devletlerin bu alandaki ekonomik çıkarları ve politikaları ile güvenlik ve savunma gereksinimlerinin iç içe geçmiş yapısı denizlerde çok boyutlu, kapsamlı bir analiz ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Bu gelişmeler ve ortaya çıkan ihtiyaçlar kapsamında deniz gücünün askeri ve ekonomik açıdan geniş kapsamda ve birinci dereceden ilgili uzman grup görüşlerini yansıtan bir model oluşturularak değerlendirilmesi genel olarak devletlerin deniz gücü analizlerinde kullanılacak bir çerçeve çizerken özeldir Türkiye'nin 21. yüzyılda izleyeceği strateji ve politikalarının detaylı bir analizini içermektedir. Bu kapsamda denizcilik alanında kapsamlı, etkin ve çok yönlü bakış açısıyla oluşturulmuş politika önerilerinde bulunmak ise çalışmanın hedefleri arasındadır.

4.3.2. Uygulama Süreci

Bu çalışmada gerçekleştirilen uygulama süreci askeri ve ticari olmak üzere temel olarak iki aşamada gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın amacı doğrultusunda şekillendirilen uygulama süreci akış şeması Şekil 19'da gösterilmektedir.

Şekil 19: Uygulama Süreci Akış Şeması



Çalışmadaki uygulama süreci sırasıyla askeri ve ticari olmak üzere iki aşamada gerçekleştirilmiştir. Birinci aşamanın ilk adımı olarak çalışmada askeri alanda kullanılabilecek kriterler ilgili literatür araştırması gerçekleştirilerek belirlenmiştir. Kriterlerin belirlenmesinin ardından ikinci adımda askeri alanda denizcilik ile ilgili çalışmaları bulunan akademisyen, deniz kuvvetlerinde hizmet vermiş meslek mensubu ve devlet kurumlarının ilgili birimlerini kapsayan bir uzman grup oluşturulmuştur. Son adımda ise literatür araştırmasıyla belirlenen kriterlerin ağırlıkları, uzman grupta yer alanların görüşleri doğrultusunda AHP yöntemiyle tespit edilmiştir.

İkinci aşamanın ilk adımı olarak çalışmada ticari alanda kullanılabilecek kriterler ilgili literatür araştırması gerçekleştirilerek belirlenmiştir. Kriterlerin belirlenmesinin ardından ikinci adımda ticari alanda denizcilik ile ilgili çalışmaları bulunan akademisyen, sektör çalışanı ve kurumların ilgili birimlerini kapsayan bir uzman grup oluşturulmuştur. Son adımda ise literatür araştırmasıyla belirlenen kriterlerin ağırlıkları, uzman grupta yer alanların görüşleri doğrultusunda AHP yöntemiyle tespit edilmiştir.

4.3.3. Çalışmada Kullanılan Kriterler

Çalışmada kullanılan kriterler gerçekleştirilen kapsamlı literatür araştırması sonucunda çalışmanın dördüncü bölümünün ilk başlığında detaylı olarak açıklandığı üzere belirlenmiştir. Söz konusu kriterler ve bu kriterlere ait açıklamalar Tablo 23'te gösterilmektedir.

Tablo 23: Çalışmada Kullanılan Kriterler ve Açıklamaları

	Kriter Adı	Açıklama
ORTAK	Coğrafi Konum (O ₁)	Bu kriter, bir devletin dünya üzerindeki konumu ve sahip olduğu fiziki çevreyi içermektedir. Ülkenin denize kıyısı olup olmaması, uluslararası ticaret ve ulaştırma rotaları üzerinde yer alması, yeraltı ve yerüstü kaynaklarını barındırması vb. özellikleri kapsamaktadır. Çalışmada askeri ve ticari deniz gücünün ölçülmesinde ortak kriter olarak belirlenmiştir.
	Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)	Boğazlar, iki kara arasında kalan ve denizleri birleştiren doğal deniz yolu ve geçitleridir. Ülkelerin savunma ve güvenliğinde kilit rol oynaması ve ticaret yolları için önemi dolayısıyla ortak kriter olarak belirlenmiştir.
	Denizcilik Politikası (O ₃)	Bu kriter, ülke yönetiminde söz sahibi olan hükümetler tarafından devletin denizlerle ilgili tüm çıkar ve menfaatlerini içeren temel ve sürekli nitelikteki stratejilerini ve politikalarını kapsamaktadır. Bu çıkar ve menfaatler hem askeri hem ticari olabileceğinden ortak kriterdir.
	Teknoloji (O ₄)	Bu kriterde, bir devletin deniz gücü araçlarının bilimsel bilgi ve araştırmaya dayalı olarak geliştirilmesi ifade edilmektedir. Çalışmada askeri ve ticari deniz gücünün ölçülmesinde ortak kriter olarak belirlenmiştir.
ASKERİ	Donanmanın Büyüklüğü (A ₁)	Bu kriterde, donanmanın büyüklüğü, niteliği, kapasitesi ve harekât kabiliyeti değerlendirilmektedir. Devletler için donanmaların bu özellikleri başlı başına bir güç göstergesi olduğundan önemli bir askeri deniz gücü kriteri olarak değerlendirilmiştir.
	Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A ₂)	Bu kriterde, deniz kuvvetlerinin denizlerdeki eylemlerini icra eden donanmaların milli unsurlarla oluşturulması ve donatılması incelenmektedir. Milli Donanma gücü oluşturmak, devletlerin deniz gücünün dışa bağımlı yapısının ortadan kaldırılmasını ve daha bağımsız politikalar oluşturulmasını beraberinde getireceğinden askeri deniz gücü kriteri olarak belirlenmiştir.
	Stratejik Askeri Üsler (A ₃)	Bu kriter, bir devletin kara, hava ve deniz ordularının iş birliği, çatışma, caydırıcılık, güvenlik, ticaret gibi milli menfaatler doğrultusunda yönettiği, kendi personeli ve teçhizatının bulunduğu tesisleri veya tesislerden oluşan yapıyı ifade etmektedir. Deniz platformlarının stratejik noktalarda konumlandırılması da bu kapsamda ele alınmıştır.
	Harekât ve Tatbikatlar (A ₄)	Bu kriterde, deniz kuvvetlerinin sahip olduğu donanma araçlarıyla diğer devletleri etkilemek, caydırmak, desteklemek, iş birliği yapmak gibi çeşitli amaçlarla devletin çıkar ve menfaatlerini gerçekleştirmeyi hedefleyen uygulamalar ifade edilmektedir.
TİCARİ	Deniz Ticareti (T ₁)	Bu kriter, okyanus ve deniz kaynaklarının doğrudan ya da dolaylı olarak kullanılması nedeniyle ticarete konu olmasını ifade etmektedir. Okyanus ve denizler üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık ve ulaşım ile diğer denizcilik sektörleri de bu kriter içerisinde ele alınmaktadır.
	Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)	Bu kriter, gemi yapım ve onarımı; demir-çelik, makina imalat, ahşap, boya-kimya, elektrik-elektronik, tekstil ve lastik-plastik gibi birçok sanayi dalı ürünlerinin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak belirli bir sistematik ve disiplin içerisinde tersanelerde birleştirilmesi sürecini temsil etmektedir.
	Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)	Bu kriter, deniz yolu taşımacılığı ve ulaştırmasında ilgili güzergahlar üzerinde yer alan ana terminalleri ve merkezleri ifade etmektedir. Limanların gelişmiş alt yapı, etkin yönetim, stratejik konum, yüksek hız ve güvenilirlik gibi özellikleri bu kriter içerisinde yer almaktadır.
	Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)	Denizlerdeki enerji kaynaklarının tespit edilme ve işleme süreci bu kriter içerisinde değerlendirilmektedir. Stratejik öneme sahip enerji kaynaklarına sahip olmak, bir devletin hem ulusal hem de uluslararası gücüne katkı sağlayan kritik bir bileşen olduğundan bu kaynakları denizlerde tespit etme ve işleme kabiliyeti ticari deniz gücü kapsamında ele alınmıştır.
	Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)	Bu kriter, okyanuslardan, denizlerden ve kıyılardan akıllı, sürdürülebilir ve deniz çevresine zarar vermeden yararlanılmasını ifade etmektedir. Denizlerin sağladığı imkân ve avantajlardan sürdürülebilir bir modelle faydalanmak da uzun vadede ticari deniz gücüne katkı sağlayacaktır.

Çalışmanın amacı doğrultusunda gerçekleştirilen analiz için Tablo 22’de belirtilen kriterler ortak, askeri ve ticari olmak üzere üç ana kategoride belirtilmiştir. Gerçekleştirilen askeri analizde dört ortak dört askeri olmak üzere toplam sekiz kriter kullanılmıştır. Ticari analizde ise dört ortak, beş ticari olmak üzere toplam dokuz adet kriter kullanılarak analiz gerçekleştirilmiştir.

4.3.4. Uzman Grupların Oluşturulması

Çalışmada uzman gruplar paydaş teorisi çerçevesinde; alanda çalışmaları olan akademisyen, ilgili devlet kurumları, alandaki meslek mensupları, özel sektör temsilcisi ve sivil toplum kuruluşunda faaliyetlerde bulunan temsilcilerden oluşturulmuştur. Bu uzmanların seçilme öncelikleri ise gerçekleştirmiş oldukları çalışma alanlarına, deneyimlerine göre belirlenmiştir. Oluşturulan uzman gruplara ait bilgiler Tablo 24’te gösterilmektedir.

Tablo 24: Uzman Gruplara Ait Bilgiler

	Bakış Açısı	Unvan	Sayı
	ASKERİ	Askeri bakış açısı	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı/Tuğamiral/Deniz Kurmay Albay/Güvenlik Bilimleri Uzmanı/ Kaptan
Akademik bakış açısı		Prof. Dr. / Doç. Dr./Dr. Öğr. Üyesi	10
Bütüncül bakış açısı		Deniz Kuvvetleri Komutanlığı/Tuğamiral/Deniz Kurmay Albay/Güvenlik Bilimleri Uzmanı/Kaptan/ Prof. Dr. / Doç. Dr./Dr. Öğr. Üyesi	21
TİCARİ	Bakış Açısı	Unvan	Sayı
	Sektörel bakış açısı	Danışman/Ülke Operasyonları Yöneticisi/DTO Yöneticisi	8
	Akademik bakış açısı	Prof. Dr. / Doç. Dr./Dr. Öğr. Üyesi	15
	Bütüncül bakış açısı	Danışman/Ülke Operasyonları Yöneticisi/DTO Yöneticisi/ Prof. Dr. / Doç. Dr./Dr. Öğr. Üyesi	23

4.3.5. Kriterlerin Ağırlıklandırılması

Çalışmada belirlenen kriterlerin ağırlıklarının tespit edilmesinde AHP yöntemi kullanılmıştır. Belirlenen kriterlerin ağırlıklandırılması 01.07.2021-10.09.2021 tarihleri arasında oluşturulan uzman grupla yüz yüze ve mail ortamında gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde elde edilmiştir. Yirmi bir askeri, yirmi üç ticari olmak üzere toplam kırk dört uzmanla yüz yüze ve mail ortamında yapılan görüşmeler sonucunda edinilen verilerin AHP yöntemi kullanılarak analiz edilmesiyle deniz gücü kriterlerinin önem dereceleri tespit edilmiştir.

Deniz gücü kriterlerinin önem derecelerinin belirlenmesinde farklı bakış açılarını tespit edebilmek için detaylı bir analiz gerçekleştirilmiş, kriterlerin ağırlıkları askeri ve ticari olmak üzere iki temel başlık altında alansal, akademik ve bütüncül bakış açılarını yansıtmak amacıyla üç alt başlığa ayrılarak sunulmuştur. Analizde kullanılan verilerin elde edildiği uzman gruplara ait bilgiler Tablo 24’te verilmiştir. Uzmanlara uygulanan AHP anketi ise Ek 1 ve Ek 2’de yer almaktadır.

Uzmanlar tarafından gerçekleştirilen ikili karşılaştırmalar sonucunda oluşturulan karar matrisinin tutarlılık oranlarının, yapılan hesaplamalar sonucunda 0,10’dan küçük bir değere sahip olduğu görülmüştür. Bu bilgi ekseninde çalışmada elde edilen verilerin tutarlı olduğu söylenebilmektedir.

4.3.5.1. Askeri Deniz Gücü Kriterlerinin Ağırlıklandırılması

Uygulamanın ilk aşamasını oluşturan askeri deniz gücü kriterlerin ağırlıklarının tespit edilmesi; akademik, askeri ve bütüncül bakış açılarına göre üç aşamada gerçekleştirilmiştir. Deniz gücünü oluşturan askeri kriterlerin ağırlıklandırılmasında üçlü bir ayrıma gidilmesinin sebebi, alanda farklı bakış açılarını saptayabilmek ve bu farklı bakış açılarını ortak paydada buluşturabilmektir. Akademik ve askeri perspektifin bütüncül bakış açısı olarak ortak paydada buluşturulması ile askeri deniz gücünde tüm paydaşların görüşlerini içine alan bir politika önerisinde bulunmak hedeflenmektedir.

4.3.5.1.1. Akademik Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması

Askeri deniz gücü alanında çalışmaları bulunan *Prof. Dr. / Doç. Dr. / Dr. Öğr. Üyesi* unvanlarına sahip toplam on akademisyenin deniz gücünün literatüre dayalı olarak belirlenen toplam sekiz adet askeri unsurları arasında her bir unsuru ikili karşılaştırma yoluyla kıyaslaması sonucu verdikleri cevaba yönelik ortaya çıkan sıralama Tablo 25'te verilmiştir.

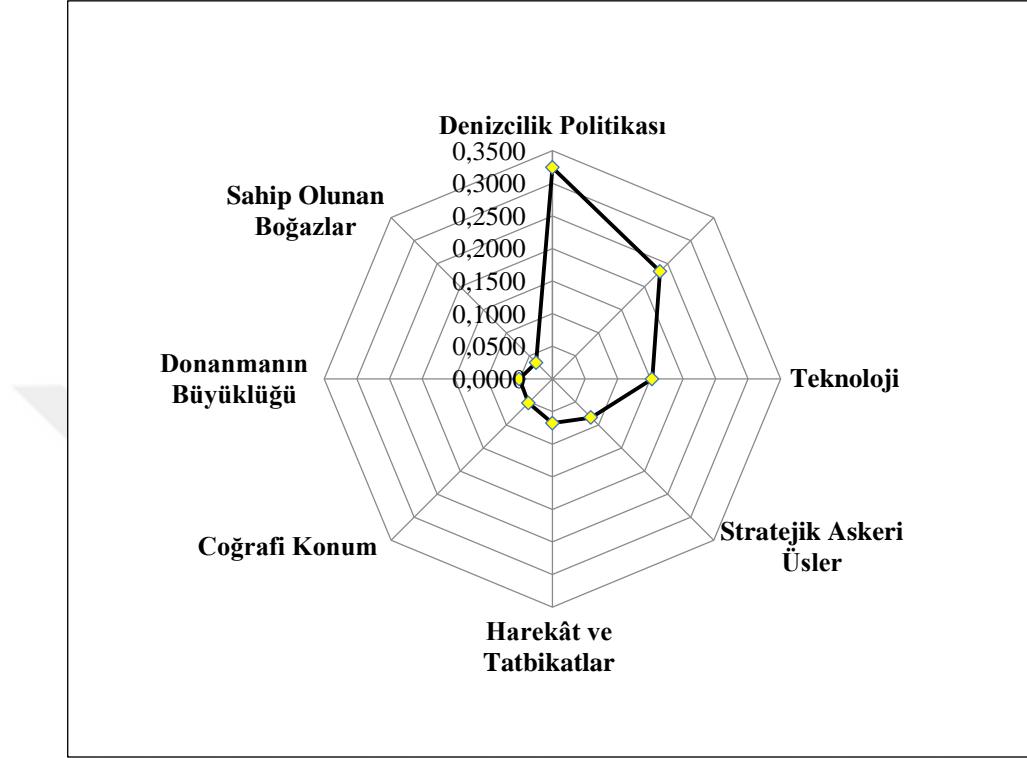
Tablo 25: Akademik Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Önem Ağırlıkları

Kriterler	Ağırlık Puanı	Sıralama
Denizcilik Politikası	0,3242	1
Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması	0,2331	2
Teknoloji	0,1530	3
Stratejik Askeri Üsler	0,0837	4
Harekât ve Tatbikatlar	0,0679	5
Coğrafi Konum	0,0521	6
Donanmanın Büyüklüğü	0,0507	7
Sahip Olunan Boğazlar	0,0353	8
Tutarlılık Oranı: 0,042073		

Akademik bakış açısına göre askeri kriterlerin sahip oldukları önem ağırlıklarının verildiği Tablo 25 incelendiğinde; *denizcilik politikasının* ilk sırada yer aldığı ardından ikinci sırada *donanma alt yapısının milli teknolojiyle oluşturulmasının* geldiği ve üçüncü sırada *teknoloji* unsurunun olduğu görülmektedir. Teknoloji unsurunun üçüncü sırada ancak donanma altyapısının milli teknolojiyle oluşturulmasının daha önemli görülerek ikinci sırada yer alması; savunma ve güvenlik alanında dışa bağımlı teknolojiden ziyade yerli unsurların hâkim olduğu bir altyapının oluşturulması gerektiği yönünde bir görüşün hâkim olduğunu göstermektedir. Çalışmada kullanılan askeri kriterlerin akademik bakış açısına göre sahip oldukları ağırlık değerlerinin grafiksel gösterimi ise Grafik 10'da verilmiştir. Gerçekleştirilen ikili karşılaştırmalar paralelinde,

karşılaştırma matrisinin tutarlılık oranının 0, 042073 olarak hesaplandığı ve bu ekseninde çalışmada elde edilen verilerin tutarlı olduğu söylenebilmektedir.

Grafik 10: Akademik Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Ağırlık Değerleri



Askeri deniz gücü kriterlerinin akademik bakış açısına sahip uzmanlar tarafından değerlendirilmesi sonucunda en fazla etkili olan kriterlerin hükümetler tarafından yürütülen *denizcilik politikaları* olduğu ve ardından *milli teknolojik alt yapının* ve *teknoloji* unsurunun geldiği belirtilmiştir. Ancak üzerinde durulması gereken bir diğer nokta; akademik alanda faaliyet gösteren uzmanlardan elde edilen verilere göre askeri deniz gücünü en az etkileyen kriterlerin 0,0507 ve 0,0353 ağırlık puanlarıyla *donanmanın büyüklüğü* ve *sahip olunan boğazlar* olduğudur. Buna göre özellikle donanmanın ithal yolla oluşturulmasının ulusal fayda oluşturmayacağı ve doğru politikalar yürütülmezse diğer unsurlardan etkin şekilde fayda sağlanamayacağı yönünde bir bakış açısının hâkim olduğu görülmektedir. Akademik bakış açısına sahip uzmanların gerçekleştirdikleri ikili karşılaştırmalar doğrultusunda oluşan karar matrisi Ek 3'te verilmiştir.

4.3.5.1.2. Askeri Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması

Askeri deniz gücü kriterlerinin *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı / Tuğamiral / Deniz Kurmay Albay / Güvenlik Bilimleri Uzmanı* olmak üzere toplam on bir uzman tarafından deniz gücünün askeri unsurları arasında gerçekleştirdikleri ikili karşılaştırmalar sonucu elde edilen verilerden oluşturulan sıralama Tablo 26'da verilmiştir. Askeri bakış açısına göre askeri kriterlerin sahip

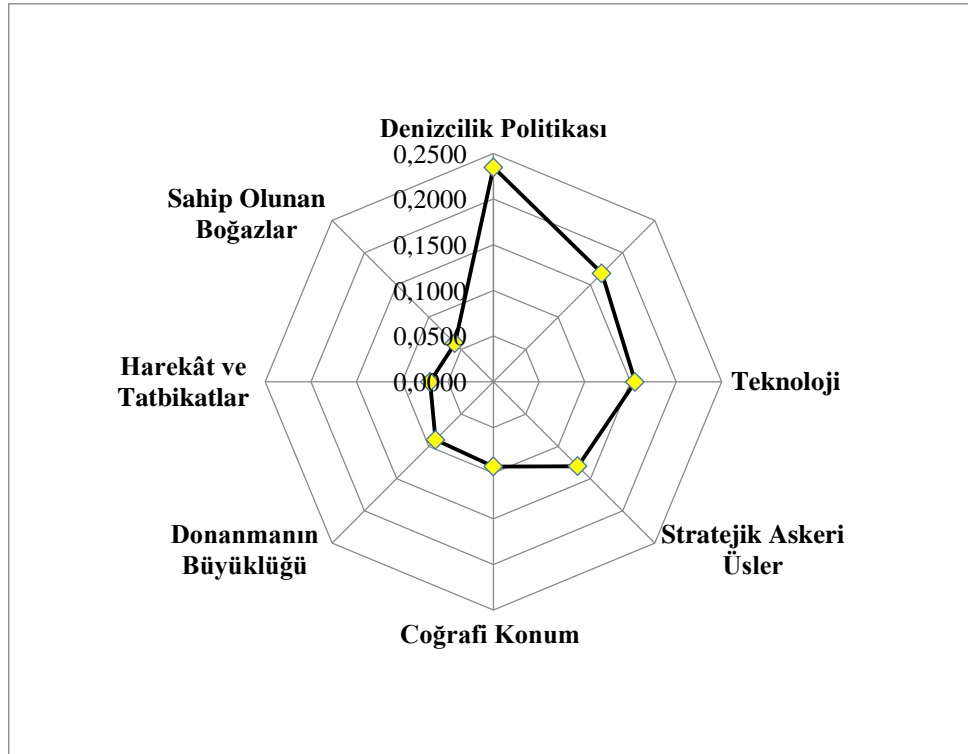
oldukları önem ağırlıkları Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından gerçekleştirilen değerlendirmeyi de içerecek şekilde aşağıdaki Tablo 26’da gösterilmiştir.

Tablo 26: Askeri Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Önem Ağırlıkları

Kriterler	Ağırlık Puanı	Sıralama
Denizcilik Politikası	0,2348	1
Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması	0,1679	2
Teknoloji	0,1551	3
Stratejik Askeri Üsler	0,1306	4
Coğrafi Konum	0,0928	5
Donanmanın Büyüklüğü	0,0898	6
Harekât ve Tatbikatlar	0,0694	7
Sahip Olunan Boğazlar	0,0596	8
Tutarlılık Oranı: 0,014513		

Çalışmada kullanılan askeri kriterlerin askeri bakış açısına göre sahip oldukları ağırlıkların grafiksel gösterimi ise Grafik 11’de yer almaktadır. Askeri bakış açısına sahip uzmanların görüşleri doğrultusunda gerçekleştirdikleri ikili karşılaştırmalar ekseninde oluşan karar matrisi ise Ek 4’te verilmiştir. Gerçekleştirilen ikili karşılaştırmalar paralelinde karşılaştırma matrisinin tutarlılık oranının hesaplamalar sonucunda 0,014513 bir değere sahip olduğu, dolayısıyla çalışmada uzman görüşlerinden elde edilen verilerin tutarlı olduğu söylenebilmektedir.

Grafik 11: Askeri Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Ağırlık Değerleri



Askeri bakış açısına sahip uzmanlardan elde edilen verilere göre tespit edilen kriterler ağırlıkları incelendiğinde askeri deniz gücünü en fazla etkileyen kriterler sırasıyla 0,2348 ve 0,1679 ağırlık puanlarıyla *denizcilik politikası* ve *donanma altyapısının milli teknolojiyle oluşturulması* iken en az etkileyen kriterler ise 0,0694 ve 0,0596 ağırlık puanlarıyla *harekât ve tatbikatlar* ile *sahip olunan boğazlar* olarak belirlenmiştir. Burada dikkat çeken nokta akademik bakış açısında önem derecesi sıralamasında; beşinci sırada yer alan *harekât ve tatbikatların* askeri perspektifte yedinci sıraya gerilemesi ve akademik bakış açısında yedinci sırada yer alan *donanmanın büyüklüğü* kriterinin askeri perspektifte altıncı sıraya yükselmesidir. Askeri perspektiften *donanmanın büyüklüğü* daha öncelikli görülmektedir. Ancak sonuç olarak her iki bakış açısında da önemli görülen ilk dört kriter değişmemiştir.

4.3.5.1.3. Bütüncül Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması

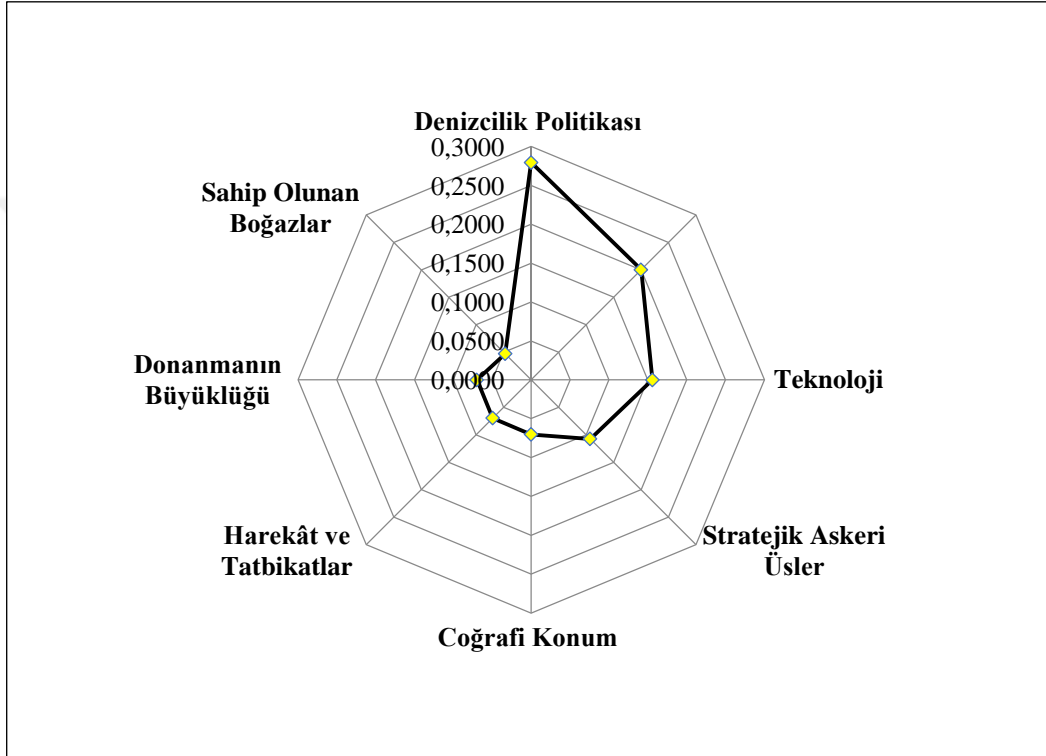
Bütüncül bakış açısına göre askeri kriterlerin sahip oldukları önem ağırlıkları Tablo 27’de gösterilmektedir. Askeri deniz gücü kriterlerinin değerlendirilmesinde, bu alanda çalışmaları olan akademisyen ve deniz kuvvetlerinde mesleğini icra etmiş kişilerden oluşan uzman grubun deniz gücünü etkileyen askeri kriterleri arasında gerçekleştirdikleri kıyaslama sonucu elde edilen veriler buraya kadar ikili bir ayırım gözetilerek verilmiştir. Bu ikili ayırımın gerçekleştirilmesinin sebebi; akademik ve askeri bakış açısı arasındaki farkları tespit edebilmektir. Bütüncül bakış açısının oluşturulduğu bu başlıkta ise akademik ve askeri bakış açısının bir araya getirildiği ortak payda üzerinden sonuçlar verilmiştir. Böylece alanda çalışmaları olan *Prof. Dr. / Doç. Dr. / Dr. Öğr. Üyesi* ve ilgili alandaki temel kurum olan *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı* ile bu alanda meslek icra etmiş *Tuğamiral / Deniz Kurmay Albay / Güvenlik Bilimleri Uzmanı* olmak üzere toplam 21 uzman tarafından elde edilen verilerin ortak paydada buluşması sağlanarak alana katkı sunulmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak; farklı bakış açılarını bünyesinde barındıran veriler üzerinden politika önerilerinde bulunmak bu çalışmanın hedefleri arasındadır.

Tablo 27: Bütüncül Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Önem Ağırlıkları

Kriterler	Ağırlık Puanı	Sıralama
Denizcilik Politikası	0,2794	1
Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması	0,2001	2
Teknoloji	0,1560	3
Stratejik Askeri Üsler	0,1076	4
Coğrafi Konum	0,0702	6
Harekât ve Tatbikatlar	0,0698	5
Donanmanın Büyüklüğü	0,0696	7
Sahip Olunan Boğazlar	0,0472	8
Tutarlılık Oranı: 0, 021686		

Çalışmada kullanılan askeri kriterlerin bütüncül bakış açısına göre sahip oldukları ağırlıkların grafiksel gösterimi Grafik 12’de verilmiştir. Hem askeri hem de akademik bakış açısına sahip uzmanların gerçekleştirdikleri ikili karşılaştırmalar ekseninde oluşan karar matrisi ise Ek 5’te yer almaktadır. Ayrıca karşılaştırma matrisinin tutarlılık oranının hesaplamalar sonucunda 0,021686 bir değere sahip olduğu, dolayısıyla çalışmada uzman görüşlerinden elde edilen verilerin tutarlı olduğu söylenebilmektedir.

Grafik 12: Bütüncül Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Ağırlık Değerleri



Devletlerin ulusal güçlerinin önemli bileşenlerinden biri olan deniz gücünü etkileyen askeri kriterler hem askeri hem de akademik uzmanlardan elde edilen verilere göre bütüncül olarak değerlendirildiğinde; en önemli görülen kriterler sırasıyla 0,2794 ve 0,2001 ağırlık puanlarıyla *denizcilik politikası* ve *donanma altyapısının milli teknolojiyle oluşturulması* iken, en az etkileyen kriterler ise 0,0696 ve 0,0472 ağırlık puanlarıyla *donanmanın büyüklüğü* ve *sahip olunan boğazlar* olarak belirlenmiştir. Toplam sekiz kriter arasında her bir kriterin ikili karşılaştırma yoluyla kıyaslandığı çalışma sonucunda elde edilen verilerde hem akademik hem askeri bakış açısında önemli görülen ilk dört kriterin sıralamasının değişmediği görülmektedir. Son sırada yer alan *Sahip Olunan Boğazlar* kriterinin de her iki bakış açısında yeri değişmemiştir. Burada üzerinde durulması gereken nokta ise son sırada yer alan kriter için önemsizdir şeklinde bir sonuca varılamayacağıdır. Buradaki temel amaç; söz konusu kriterler arasında gerçekleştirilen bu sıralama ile askeri deniz gücünün geliştirilmesinde hükümetlere, ilgili kurumlara hangi alanların alandaki uzmanlar tarafından öncelikli görüldüğü yönünde bir katkı sunabilmektir.

4.3.5.2. Ticari Deniz Gücü Kriterlerinin Ağırlıklandırılması

Uygulamanın ikinci aşamasını oluşturan ticari deniz gücü kriterleri ağırlıklarının tespit edilmesi; akademik, sektörel ve bütüncül bakış açılarına göre üç aşamada gerçekleştirilmiştir. Deniz gücünü oluşturan ticari kriterlerin ağırlıklandırılmasında üçlü bir ayrıma gidilmesinin sebebi; alanda farklı bakış açılarını saptayabilmek ve bu farklı bakış açılarını ortak paydada buluşturabilmektir. Akademik ve sektörel perspektifin bütüncül bakış açısı olarak ortak paydada buluşturulması ile ticari deniz gücünde tüm paydaşların görüşlerini içine alan bir politika önerisinde bulunmak hedeflenmektedir. Akademik perspektif ile uygulamaya daha yakın olan ilgili sektör temsilcilerinin görüşlerinin birleştirilmesinin daha etkin, ihtiyaca yönelik ve uygulanabilir politikalar oluşturulmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

4.3.5.2.1. Akademik Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması

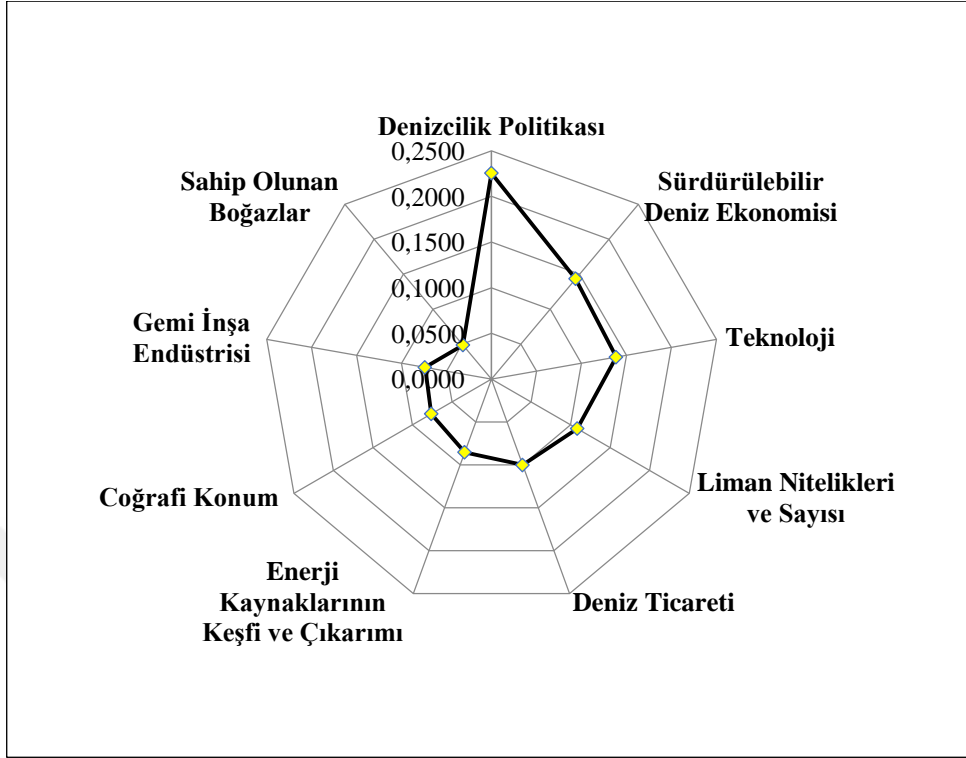
Akademik bakış açısına göre ticari kriterlerin sahip oldukları önem ağırlıkları Tablo 28’de gösterilmektedir. İlgili alanda çalışmaları bulunan *Prof. Dr. / Doç. Dr./ Dr. Öğr. Üyesi* unvanına sahip toplam on beş uzman tarafından elde edilen veriler ışığında, literatüre dayalı olarak belirlenen ticari deniz gücü kriterleri Tablo 28’deki gibi sıralanmıştır. Akademik bakış açısıyla gerçekleştirilen bu sıralamada tutarlılık oranının 0, 017506 olarak hesaplanması uzman görüşlerinden elde edilen verilerin tutarlı olduğunu göstermektedir.

Tablo 28: Akademik Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Önem Ağırlıkları

Kriterler	Ağırlık Puanı	Sıralama
Denizcilik Politikası	0,2254	1
Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi	0,1434	2
Teknoloji	0,1387	3
Liman Nitelikleri ve Sayısı	0,1085	4
Deniz Ticareti	0,1000	5
Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı	0,0853	6
Coğrafi Konum	0,0761	7
Gemi İnşa Endüstrisi	0,0738	8
Sahip Olunan Boğazlar	0,0486	9
Tutarlılık Oranı: 0, 017506		

Çalışmada kullanılan ticari kriterlerin akademik bakış açısına göre sahip oldukları ağırlıkların grafiksel gösterimi Grafik 13’te ve uzmanların gerçekleştirdikleri ikili karşılaştırmalar doğrultusunda oluşan karar matrisi ise Ek 6’te verilmiştir. Devletlerin sahip oldukları deniz gücünü etkileyen ticari unsurların başında askeri unsurlarda olduğu gibi denizcilik politikasının gelmesi her iki alanda da akademik bakış açısına sahip uzmanların denizcilik alanında hükümetler tarafından yürütülen politikaların kritik öneme sahip olduğu yönünde ortak bir görüşe sahip olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

Grafik 13: Akademik Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Ağırlık Değerleri



Ticari deniz gücünü etkileyen kriterlerin önem ağırlıklarının belirlenmesinde akademik alanda faaliyet gösteren uzmanlardan elde edilen veriler incelendiğinde; deniz gücünü en fazla etkileyen ticari kriterler sırasıyla 0,2254 ve 0,1434 ağırlık puanlarıyla *denizcilik politikası* ve *sürdürülebilir deniz ekonomisi* iken, en az etkileyen kriterler ise 0,0738 ve 0,0486 ağırlık puanlarıyla *gemi inşa endüstrisi* ve *sahip olunan boğazlar* olarak belirlenmiştir. Burada dikkat çeken nokta; ticari deniz gücünü etkileyen kriterler sıralamasında akademik perspektifte *sahip olunan boğazlar* kriterinin askeri deniz gücü analizinde olduğu gibi son sırada yer almasıdır. Teknoloji kriterinin her iki analizde de önem derecesi yüksek ilk üç kriter arasında yer aldığı görülmektedir. 21. yüzyılda teknolojik ilerlemenin artması ve küreselleşmenin etkisiyle hızla yayılması karşısında denizcilik alanının da etkilendiği ve teknolojik ilerlemenin hem askeri hem ticari deniz gücünde kritik öneme sahip olduğu uzman görüşlerden elde edilen sonuçlar arasındadır.

4.3.5.2.2. Sektörel Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması

Ticari deniz gücü kriterlerinin önem ağırlıklarının belirlenmesinde çalışmaya sektörel bir bakış açısı kazandırabilmek amacıyla *Deniz Ticaret Odası Yöneticisi / Danışman / Ülke Operasyonları Yöneticisi* olmak üzere toplam sekiz uzman görüşü alınmıştır. Söz konusu uzmanlar tarafından deniz gücünün ticari unsurları arasında gerçekleştirilen ikili karşılaştırmalar sonucunda elde edilen önem ağırlıkları sıralaması Tablo 29'da verilmiştir. Sektörel bakış açısına sahip uzmanların görüşleri doğrultusunda gerçekleştirdikleri ikili karşılaştırmalar ekseninde oluşan karar

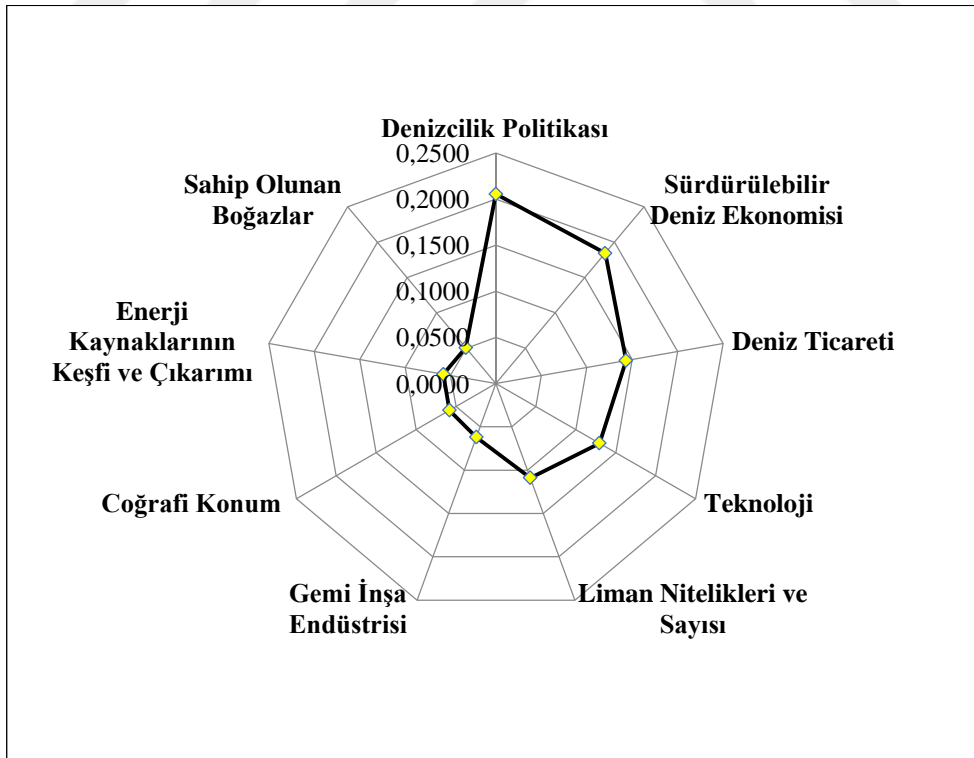
matrisi ise Ek 7’de yer almaktadır. Gerçekleştirilen ikili karşılaştırmalar paralelinde karşılaştırma matrisinin tutarlılık oranının 0, 026294 olarak hesaplanması, çalışmada uzman görüşlerinden elde edilen verilerin tutarlı olduğunu göstermektedir.

Tablo 29: Sektörel Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Önem Ağırlıkları

Kriterler	Ağırlık Puanı	Sıralama
Denizcilik Politikası	0,2055	1
Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi	0,1842	2
Deniz Ticareti	0,1432	3
Teknoloji	0,1295	4
Liman Nitelikleri ve Sayısı	0,1088	5
Gemi İnşa Endüstrisi	0,0620	6
Coğrafi Konum	0,0582	7
Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı	0,0579	8
Sahip Olunan Boğazlar	0,0507	9
Tutarlılık Oranı: 0, 026294		

Çalışmada kullanılan ticari kriterlerin sektörel bakış açısına göre sahip oldukları ağırlıkların grafiksel gösterimi Grafik 14’te verilmiştir.

Grafik 14: Sektörel Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Ağırlık Değerleri



Sektörel bakış açısına sahip uzmanlardan elde edilen verilere göre tespit edilen kriter ağırlıkları incelendiğinde; ticari deniz gücünü en fazla etkileyen kriterler sırasıyla 0,2055 ve 0,1842

ağırlık puanlarıyla *Denizcilik Politikası* ve *Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi* iken, en az etkileyen kriterler ise 0,0579 ve 0,0507 ağırlık puanlarıyla *Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı* ile *Sahip Olunan Boğazlar* olarak belirlenmiştir. Hem akademik bakış açısıyla hem de sektörel bakış açısıyla ilk iki sırada yer alan unsurların değişmediği görülmektedir. Denizcilik politikası ile sürdürülebilir deniz ekonomisinin öncelikli olduğu her iki perspektiften de ortaya konmuştur. Burada dikkat çeken nokta ise deniz ticareti unsurunun toplam dokuz adet kriter arasından akademik bakış açısıyla beşinci sırada yer alırken sektörel perspektiften üçüncü sıraya yükselmesi ve deniz ticaretinin sektör açısından daha kritik görülmesidir. Yine aynı şekilde akademik açıdan sekizinci sırada görülen gemi inşa endüstrisi sektör açısından altıncı sıraya yükselmiştir.

Ticari deniz gücünü etkileyen toplam dokuz kriter arasında ilgili sektör bakış açısının görüşlerini yansıtan Grafik 14 incelendiğinde önemli görülen ilk iki kriterin ve son sırada yer alan kriterin yerinin değişmediği, bu kriterler üzerinde ortak bir görüşe sahip olduğu görülmektedir.

4.3.5.2.3. Bütüncül Bakış Açısına Göre Kriterlerin Ağırlıklandırılması

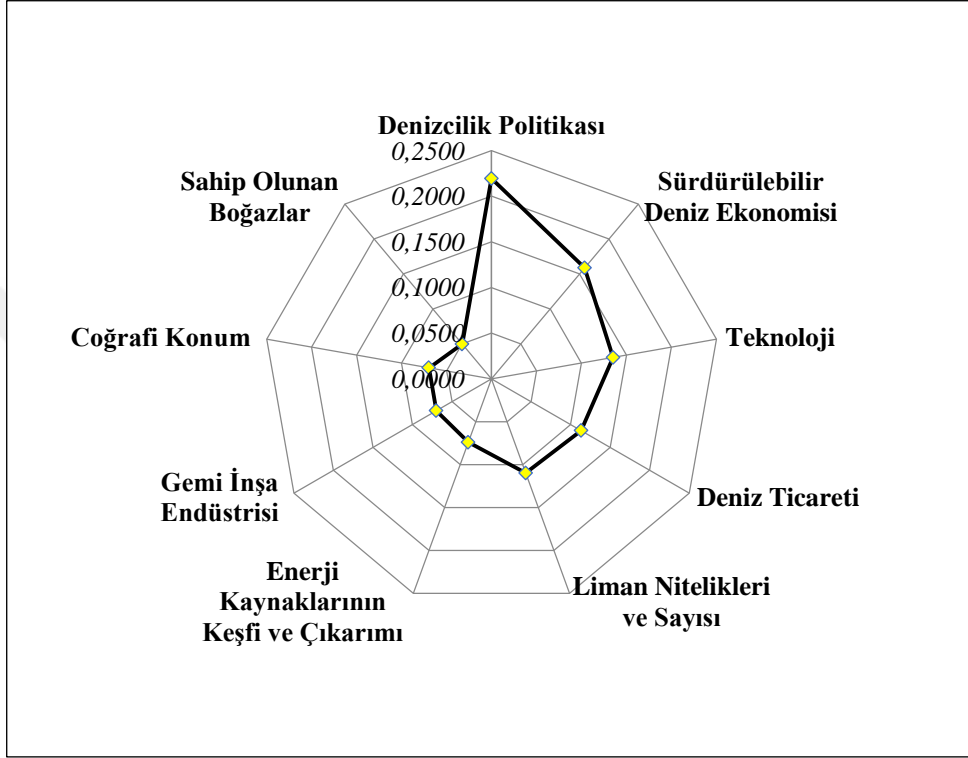
Bütüncül bakış açısına göre ticari kriterlerin sahip oldukları önem ağırlıkları Tablo 30'da gösterilmektedir. Hem akademik hem de sektörel bakış açısına sahip uzmanların görüşleri doğrultusunda gerçekleştirdikleri ikili karşılaştırmalar ekseninde oluşan karar matrisi ise Ek 8'de verilmiştir. Bu aşamaya kadar akademik ve sektörel bakış açıları olmak üzere ikili bir ayrımla verilen uygulama sonuçları burada ortak paydada buluşturularak sunulmuştur. Böylece ticari deniz gücü alanında çalışmaları olan *Prof. Dr. / Doç. Dr. / Dr. Öğr. Üyesi ve Deniz Ticaret Odası Yöneticileri* ile ilgili alanda *Danışman / Ülke Operasyonları Yöneticisi* olmak üzere toplam yirmi üç uzman tarafından elde edilen veriler ortak değerlendirilerek ortaya çıkan sonuç Tablo 30'da gösterilmiştir. Böylece ticari deniz gücünün geliştirilebilmesi amacıyla gerçekleştirilen analizin kapsayıcı bir bakış açısıyla oluşturulması sağlanmıştır.

Tablo 30: Bütüncül Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Önem Ağırlıkları

Kriterler	Ağırlık Puanı	Sıralama
Denizcilik Politikası	0,2194	1
Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi	0,1588	2
Teknoloji	0,1353	3
Deniz Ticareti	0,1133	4
Liman Nitelikleri ve Sayısı	0,1098	5
Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı	0,0740	6
Gemi İnşa Endüstrisi	0,0698	7
Coğrafi Konum	0,0696	8
Sahip Olunan Boğazlar	0,0499	9
Tutarlılık Oranı: 0, 010849		

Çalışmada kullanılan ticari kriterlerin bütüncül bakış açısına göre sahip oldukları ağırlıkların grafiksel gösterimi Grafik 15'te yer almaktadır. Ayrıca gerçekleştirilen ikili karşılaştırmalar paralelinde karşılaştırma matrisinin tutarlılık oranının 0,010849 olarak hesaplanması, uzman görüşlerinden elde edilen verilerin çalışmada tutarlı olduğunu göstermektedir.

Grafik 15: Bütüncül Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Ağırlık Değerleri



Devletlerin ulusal güçlerinin önemli bileşenlerinden biri olan deniz gücünü etkileyen ticari kriterler hem akademik hem de sektör uzmanlarından elde edilen verilere göre bütüncül olarak değerlendirildiğinde; en etkili kriterlerin sırasıyla 0,2194 ve 0,1588 ağırlık puanlarıyla *denizcilik politikası* ve *sürdürülebilir deniz ekonomisi* olduğu görülmektedir. En az etkileyen kriterler ise 0,0696 ve 0,0499 ağırlık puanlarıyla *coğrafi konum* ve *sahip olunan boğazlar* olarak belirlenmiştir. Toplam dokuz kriter arasında her bir kriterin diğeriyle ikili karşılaştırmasına dayanan uygulama sonucu elde edilen veriler incelendiğinde; ilk iki sıranın değişmediği ancak sektör bakış açısında deniz ticaretinin daha öncelikli görüldüğü izlenmektedir. Son sırada yer alan kriter de her iki bağlamda değişiklik göstermemiştir. Daha önce vurgulandığı üzere son sırada yer alan kriter için önemsizdir şeklinde bir sonuca varmak yanlış bir analizi temsil etmektedir. Çünkü söz konusu dokuz unsur arasında gerçekleştirilen bir kıyaslama ve sonucunda oluşan bir sıralama mevcuttur. Buradaki temel hedef, öncelikli görülen alanlardaki eksikliklerin giderilmesi, geliştirilmesi yönünde politika önerilerinde bulunabilmektir. Çalışmanın “Tartışma” başlığında uygulama sonuçları daha detaylı şekilde ele alınmıştır.

4.4. Tartışma

Bu çalışmanın amacı 21. yüzyılda denizlerin artan önemini; devletlerin bu alanda oluşturdukları strateji belgeleri, izledikleri politikalar ve küresel gelişmeler çerçevesinde ortaya koymak ve devletlerin askeri ve ticari deniz gücü kabiliyetinin analizinde kullanılacak bir model önerisi sunmaktır. Türkiye'nin 21. yüzyılda sahip olduğu askeri ve ticari deniz gücü kabiliyeti detaylı şekilde ele alınarak bu alandaki veriler; deniz gücü alanıyla ilgili literatür taraması sonucu ulaşılan akademik çalışmalar, devlet kurumlarının yayınladıkları strateji belgeleri, resmi yayınlar, hükümet açıklamaları ve bağlantılı alanlarda yayınlanan dokümanlar ve alanda faaliyet gösteren uzman grubun görüşlerinin yansıtıldığı AHP yöntemi aracılığıyla elde edilmiştir.

Önerilen modelin oluşturulması; her bir aşaması üç adımdan oluşan iki temel aşamada gerçekleştirilmiştir. Öncelikle devletlerin sahip olduğu önemli bir milli güç unsuru olan deniz gücünün analiz edilebilmesi için ikili bir ayırım gerçekleştirilmiştir. Askeri ve ticari olmak üzere ikili bir ayırımla yürütülen çalışmada askeri ve ticari başlıklarda ayrı ayrı ilgili alanda literatür taraması gerçekleştirilerek kriterler belirlenmiştir. Bu kriterler belirlenirken hem askeri hem de ticari deniz gücünü etkileyen ortak kriterlerin olduğu da göz önünde bulundurularak dört adet ortak kriterle birlikte toplam sekiz adet askeri deniz gücü kriteri ve toplam dokuz adet ticari deniz gücü kriteri tespit edilmiştir. İlk adım olan kriterlerin belirlenmesinin ardından uzman grupların oluşturulması adımına geçilmiştir. Bu aşamada askeri ve ticari deniz gücü alanında toplam kırk dört uzmanla yüz yüze ve mail ortamında görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Daha sonraki aşamada AHP yöntemi kullanılarak uzman grubun bilgi, görüş ve tecrübelerinin çalışmaya aktarılması sağlanmış, böylece tez çalışmasının en önemli özgün değerlerinden biri olan birincil dereceden veri kullanımı gerçekleşmiştir. Son aşamada ise uzman grubun belirlenen kriterler arasında her bir kriterin değeriyle kıyaslandığı ikili karşılaştırmaları sonucu elde edilen veriler neticesinde askeri ve ticari deniz gücünde ayrı ayrı önem derecelerine göre bir kriter sıralaması oluşturulmuştur. Böylece devletlerin deniz gücü alanında gelişim sağlayabilmek için hangi alanlara öncelik vermesi, yatırım gerçekleştirmesi, politika oluşturması gerektiği yönünde yol gösterici bir sonuç elde edilmiştir.

Deniz gücü kavramı nitel ve nicel verileri kapsadığından, uzman görüşlerin önem arz ettiği uzun vadeli çok kriterli karar verme problemi olarak belirlenmiştir. Bu nedenle deniz gücü unsurlarının ağırlıklandırılmasında nitel ve nicel kriterlerin birlikte değerlendirilmesine imkân veren bir "Çok Kriterli Karar Verme Yöntemi" (ÇKKV) olan AHP kullanılmıştır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın da görüş bildirdiği ve Tuğamiral, Deniz Kurmay Albay, Güvenlik Bilimleri Uzmanı, Kaptan, Prof. Dr., Doç. Dr., Dr. Öğr. Üyesi, Danışman, Ülke Operasyonları Yöneticisi ve DTO Yöneticisinden oluşan uzman grubun bilgi, tecrübe ve görüşlerinden faydalandığı bu tez çalışması, daha önce uluslararası ilişkiler alanında deniz gücü kapsamında böyle bir çalışma gerçekleştirilmemiş olması nedeniyle ilgili literatürde bulunan boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır.

Deniz gücü, herhangi bir ulusun diğer ülkelerle ilişkilerinde hayati menfaatlerini korumak ve sürdürmek için kullanılan devlet gücünün bir yönünü oluşturmaktadır. Dolayısıyla uluslararası sistemde etkisini, gücünü arttırmayı amaçlayan devletler, bu alana yönelmekte ve 21. yüzyılda yaşanan gelişmeler neticesinde denizlerin artan önemi ve deniz gücünün artan etkisi dolayısıyla ürettikleri savunma, ekonomi, enerji ve dış politikalarının merkezine deniz strateji ve politikalarını yerleştirmektedir. Ancak gerçekleştirilen literatür taraması neticesinde 21. yüzyıl kapsamında deniz gücü analiz modeli sunan, askeri ve ticari deniz gücünün detaylı şekilde incelendiği bir çalışmanın olmadığı görülmüş ve bu çalışma ile literatüre katkı sunulması planlanmıştır. Deniz alanında çeşitli avantaj ve risklere sahip bir ülke olan Türkiye özelinde gerçekleştirilen analiz sonucu detaylı bir durum tespiti yapılarak politika önerilerinde bulunulması çalışmanın hedefleri arasındadır. Bu kapsamda ilgili alandaki uzmanların bilgi, görüş ve tecrübelerinin sistemli bir şekilde çalışmaya aktarılması politika yapıcılara bilimsel verilere dayalı bir analiz sunmakta ve en nihayetinde bu çalışmanın deniz gücü alanında oluşturulacak strateji ve politikalara kaynaklık etmesi hedeflenmektedir.

Mevcut çalışma, yukarıda sayılan nedenlerle uluslararası ilişkiler alanında ilk uygulama olması nedeniyle literatürdeki diğer çalışmalardan farklılık göstermektedir. Deniz gücünün daha geniş bir ulusal gücün bir bileşeni olarak rolünü analitik olarak araştırmak, bu alanda gerçekleştirilen faaliyetlerin nedenini açıklarken diğer taraftan sağlam bir deniz stratejisi oluşturulmasına da yardımcı olmaktadır. Bu kapsamda gerçekleştirilen çalışmanın devletlerin deniz strateji ve politikalarına rehberlik etmesi ve bir çerçeve sunması çalışmanın nihai hedefleri arasındadır.

Deniz Gücü analiz modelinin oluşturulabilmesi için ihtiyaç duyulan askeri ve ticari deniz gücü kriterlerini sunan güncel bir çalışmanın literatürde yer almaması sebebiyle deniz gücünü etkileyen askeri ve ticari kriterler; literatürdeki akademik çalışmalar, strateji belgeleri, devlet kurumlarının yayınladığı raporlar ve resmî belgelerin derlenmesi yöntemiyle elde edilmiştir. Bu kriterler ve faydalanılan kaynak çalışmalar Tablo 19’da gösterilmiştir. Bu kriterler belirlenirken deniz alanında yaşanan güncel gelişmelere uyumlu olması ve ihtiyaçlara cevap verebilir nitelikte olmasına ayrıca dikkat edilmiştir. Çünkü bu alandaki deniz gücü unsurlarını kapsayan kaynakların genellikle 20. yüzyıla ait veriler ışığında oluşturulduğu izlenmiştir.

Belirlenen askeri ve ticari deniz gücü kriterleri bir sonraki aşamada paydaş teorisine göre oluşturulan üç grupta (akademik, askeri, sektörel bakış açısına sahip uzmanlar) yer alan uzmanların görüşleri çerçevesinde AHP yöntemiyle ağırlıklandırılmıştır. Uzman grupların bakış açıları arasındaki farkları ayırt edebilmek amacıyla görüşler; akademik, askeri ve sektörel olmak üzere öncelikle üç ayrı grupta verilmiş, daha sonra cevaplar birleştirilerek bütüncül bakış açısı sunulmuştur. Kriterlerin önem ağırlıkları tespit edilirken her bir kriterin ikili karşılaştırılmasına verilmiş yanıtların Excel ortamına aktarılarak hesaplanması sonucunda; Deniz Kuvvetleri

Komutanlığı, Tuğamiral, Deniz Kurmay Albay, Güvenlik Bilimleri Uzmanı, Kaptan, Prof. Dr., Doç. Dr., Dr. Öğr. Üyesi unvanlarına sahip toplam 21 uzmanın anketlere verdikleri cevap neticesinde; *askeri deniz gücünü* etkileyen en önemli unsurun “*Denizcilik Politikası*” (0,2794) olduğu, en düşük ağırlığa sahip kriterin ise “*Sahip Olunan Boğazlar*” (0,0472) olduğu tespit edilmiştir. Buna ek olarak Prof. Dr., Doç. Dr., Dr. Öğr. Üyesi, Danışman, Ülke Operasyonları Yöneticisi ve DTO Yöneticisinden oluşan toplam 23 uzmanın verdikleri cevaplar neticesinde *ticari deniz gücünü* etkileyen en önemli unsurun ise yine aynı şekilde “*Denizcilik Politikası*” (0,2194), en az etkileyen unsurun da “*Sahip Olunan Boğazlar*” (0,0499) olduğu tespit edilmiştir. Hem askeri hem de ticari deniz gücünün ayrı ayrı değerlendirilmesi sonucunda; en etkili unsurun ve en az etkileyen unsurun aynı olması deniz gücü alanında denizcilik politikasının etkisi noktasında bir görüş birliği olduğunu yansıtmaktadır. Sunulan kriterler arasında gerçekleştirilen sıralamada sahip olunan boğazların son sırada yer alması ise bu kriterin ve diğer kriterlerin deniz gücünü etkilediği ancak literatürde yer alan kaynak çalışmalar ile kıyaslandığında bu çalışmada daha alt sırada yer aldığı söylenebilmektedir. Bunun sebebi ise 21. yüzyılda hızla yaşanan gelişmeler, ortaya çıkan alan ihtiyaçları, riskler ve tehditler ile deniz alanında yaşanan giderek artan rekabetin kendine has yapısı olduğu ifade edilebilir.

Denizcilik politikaları, devletlerin deniz yetki alanlarında dış ilişkiler bağlamında yürüttükleri politikalar ile egemenliği altındaki deniz alanlarının yönetimi ve bu alanlardaki faaliyetleri içeren hem dış hem de iç politika unsurlarından oluşan çift yönlü yapısı gereği (Suárez de Vivero vd., 2009: 627) oldukça kapsayıcı bir unsurdur. Uzman grupların görüşleri çerçevesinde bütüncül bakış açısının sonucunda deniz gücünde en önemli kriter olarak belirlenmesinin diğer unsurların etkin ve verimli kullanılmasındaki rolünün de etkisi olduğu düşünülmektedir. Burada üzerinde durulması gereken bir diğer nokta ise çalışmada deniz gücünü etkileyen ortak kriterlerin belirlenmesinin yerinde bir tercih olduğunun her iki alandaki uzman görüşlerin de askeri ve ticari bağlamda ilk sırada ortak bir kriteri tespit etmesi neticesinde görülmüştür. Ortak kriterlerden bir diğeri olan “*teknoloji*” unsurunun 0,1560 ağırlık puanıyla hem askeri deniz gücünde hem de 0,1353 ağırlık puanıyla ticari deniz gücünde üçüncü sırada yer alması da çalışmada deniz gücü analizinde askeri ve ticari bağlamda ortak unsurların olduğunu doğrular niteliktedir. Bu sonuç ise çalışmada izlenen yolun uzman görüşleri ile paralel olduğunu yansıtmaktadır.

Askeri deniz gücü analizinde önemli bir yere sahip olan “*Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması*” (0,2001) kriteri ikinci sırada yer alırken “*Teknoloji*” (0,1560) kriterinin üçüncü sırada yer alması ise devletlerin sahip oldukları donanma gücünün askeri deniz gücünde en önemli araçlardan birini temsil ettiğini, ancak 21. yüzyılım teknolojik gelişmeleri çerçevesinde donanmaların teknolojik alt yapısının milli imkanlarla oluşturulmasının daha önemli olduğu vurgusunu içermektedir. Bu sonuç Türkiye’nin “2019-2023 Savunma Sanayii Stratejik Planı” ve “On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023” ile uyum ve paralellik arz etmektedir. Söz konusu belgelerde Türkiye’nin öncelikli hedefinin savunma sanayisindeki yerlilik ve millilik

unsurlarının artırılması olduğu ve bu noktada dışa bağımlılığın en aza indirilmesi amacıyla yatırımların artırılmasının hedeflendiği ve bu kapsamda projelerin gerçekleştirildiği belirtilmektedir (T.C. Savunma Sanayii Başkanlığı, 2020: 11; T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019: 99).

Ticari deniz gücü analizinde ise “Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi” kriterinin 0,1588 ağırlık puanı ile en etkili ikinci kriter olarak belirlenmesi; 21. Yüzyılda kıta kaynaklarının insanlık tarafından orantısız ve aşırı sömürülmesi ile ortaya çıkan kaynak azalmasının insanlığı deniz kaynaklarına yönlendirdiği (Liu vd.,2017:1) ve dolayısıyla denizlerde giderek artan faaliyetlerin sürdürülebilir olması ve çevresinin korunmasının önem arz ettiği konusunda genel bir görüş birliği olduğunu göstermektedir. Burada belirtilmesi gereken nokta ise gerçekleştirilen literatür taramasında 21. yüzyılın güncel bir başlık ve ilgi alanını oluşturan sürdürülebilir deniz ekonomisinin ticari deniz gücü bağlamında uygulama sonucu ortaya çıkan önem derecesi ile özellikle 2000’li yılların başından itibaren gerçekleştirilen çalışmalar ile uyumlu olduğudur (Convention on Biological Diversity , 2004; EC, 2012; Pryor ve Barthelmie, 2013; Liu vd., 2017; World Economic Forum, 2019; Dharmapuri, 2020; Tirumala ve Tiwari, 2020; Lubchenco, 2020; Walsh, 2021; EU Blue Economy Report, 2021). Bu konuda devletlerden ziyade uluslararası örgütlerin yayınladıkları raporlar dikkat çekmekte ve bu raporlarda özellikle denizlerden faydalanırken aynı zamanda deniz alanlarının tahrip edilmemesi ve korunması yönünde politikalar oluşturulması teşvik edilmektedir. AB bu kapsamda her yıl düzenli olarak “Mavi Ekonomi Raporu” yayınlamaya devletleri sürdürülebilir deniz ekonomisi için planlı bir denizcilik politikası oluşturulmasını önermektedir. Çalışma kapsamında sunulan ticari deniz gücü analiz modelinde en etkili kriterin denizcilik politikası ve ikinci kriterin sürdürülebilir deniz ekonomisi olması aslında deniz alanının girift yapısını da ortaya koymaktadır. Buna ek olarak denizcilik alanındaki hükümet politikalarının tüm kriterler üzerindeki etkisi de açıkça görülmektedir.

Bu çalışma kapsamında ortaya çıkan sonuçlar değerlendirildiğinde yukarıdaki açıklamalar ışığında deniz gücü alanında yürütülen denizcilik politikalarının devletlerin deniz gücünü etkileyen birincil önceliğe sahip bir unsur olduğu görülmektedir. 21. yüzyıl dinamiklerinde teknolojinin hayatın her alanındaki etkisinin önemli bir savunma ve dış politika aracı olan donanmalar üzerinde de görüldüğü ve özellikle bu alanla milli teknoloji unsurunun öncelikli öneme sahip olduğu izlenmektedir. Buna ek olarak kıta kaynaklarının giderek azalması, deniz yollarının küresel ticaretteki etkisi, deniz diplerindeki enerji kaynaklarının çıkarılmasının imkanı hale gelmesi ve stratejik müdahaleye olanak sağlaması gibi nedenlerle 21. yüzyılda denizlerin artan önemi, bu alandaki devletlerin sahip oldukları güç unsurunu da önemli hale getirmiştir. Önemli bir milli güç unsuru haline gelen deniz gücünün geliştirilmesi ise kapsamlı bir analiz gerçekleştirilmesiyle mümkündür. Tüm bu nedenler çerçevesinde bu çalışma 21. yüzyılda devletlerin deniz gücü analizinde kullanılacak bir model önerisi sunmakta ve Türkiye özelinde test etmesi ile hem literatürde ilk olması hem de kendisinden sonraki çalışmalara kaynak oluşturabilecek öneriler

sunmasıyla özgün değerini ortaya koymaktadır. Çalışmanın ilk üç bölümünde gerçekleştirilen kapsamlı analiz ve bu bölümdeki uygulama neticesinde varılan sonuçlarla Türkiye'nin 21. yüzyıl deniz strateji ve politikalarının mevcut durum analizi gerçekleştirilmiş ve sonuç bölümünde politika önerilerinde bulunulmuştur.



SONUÇ VE ÖNERİLER

Tarih boyunca denizler; toplumların kültürel, sosyal, ekonomik, askeri ve siyasal hayatlarını derinden etkilemiş ve uygarlıklar genellikle denize kıyısı olan coğrafyalarda kurulmuştur. Dünyanın yaklaşık 3/4'ünün okyanus ve denizlerden oluşması ve bu alanların barındırdığı doğal kaynaklar ile sunduğu imkanların çeşitliliği bu deniz alanlarını insanlık için önemli konuma getirmiştir. Tarihin çeşitli dönemlerinde büyük güçlerin denizlerden etkin bir şekilde faydalanabildikleri ölçüde küresel güç olabildikleri ve büyük yenilgileri de yine denizlerden aldıkları görülmektedir (Reitzel, 1973: 75). Yüzyıllar önce deniz yollarının keşfedilmesi, insanlığı dünyanın zenginlikleriyle karşılaştırmış, günümüze gelindiğinde ise tükenmekte olan kıt kaynaklar devletleri tekrar denizin keşfedilmemiş alanlarına yönlendirmiş ve bu alanların yeni çatışma ve rekabet ortamlarına dönüşmesine neden olmuştur.

21. yüzyılda hızla yayılan küreselleşmenin dünya ekonomilerini birbirine bağımlı hale getirmesi devletlerin ekonomik büyümeleri için küresel ticareti zorunlu hale getirmekte, küresel ticaretin yaklaşık %90'nının deniz yoluyla gerçekleştirilmesi ise denizlerin ulusal refah politikalarındaki değerinin her geçen gün artmasına yol açmaktadır. Buna ek olarak teknolojik ilerlemenin öngörülemeyen hızla yayılması denizlerin barındırdığı doğal kaynaklar ve enerji kaynaklarından faydalanmayı mümkün hale getirmekte ve söz konusu deniz alanları devletlerin ekonomik çıkar çatışmalarının yaşandığı bir sahneyi temsil etmektedir. Endüstriyel ekonomilerin ana ihtiyacı olan enerji kaynakları ise denizlerin rekabet alanına dönüşmesinin temel sebeplerinden biridir. Giderek azalan karasal kaynaklar, değişen güvenlik algısı, ortaya çıkan asimetric tehditler, enerji kaynaklarına duyulan ihtiyacın artması devletlerin refah ve güvenlikleriyle denizlerdeki hak ve menfaatlerinin birlikte anılmasına yol açmaktadır. Denizlerin 21. yüzyılda artan önemi karşısında devletlerin bu alanlarda güç tesis etmeye çalışması ise deniz gücü, deniz stratejisi ve politikalarını gündeme getirmektedir. Denizlerin uluslara sağladığı ekonomik, askeri, kültürel, siyasi, diplomatik avantajlardan yararlanılabilmesi deniz gücü ile mümkün hale gelmektedir.

Mavi güç olarak da tanımlanan denizcilik gücü ulusal gücün sivil ve askeri tüm unsurlarını içermektedir. Bir devletin hem barış hem de çatışma zamanlarında diğer devletlerin ve toplumların davranışlarını etkileyebilme yetenekleri olarak tanımlanan deniz gücü, içinde bulunduğumuz yüzyılda artık denizlerde var olabilmekten ziyade denizlerde belirleyici bir güç olabilmeyi gerektirmektedir. Bu nedenledir ki yükselen güçler deniz gücüne gerçekleştirdikleri yatırımlarını arttırmakta ve denizlere yönelmektedir. Bir ulusun sahip olduğu denizlerdeki hâkimiyet alanlarını, deniz gücü araçlarını savunmak ve korumak amacıyla oluşturulan deniz kuvveti ülke savunma ve

güvenliğinde kilit role sahiptir. 21. yüzyılın okyanus yüzyılı olduğu görüşü çerçevesinde gerçekleştirilen çalışmalar ve tartışmaların sayısı günden güne artarken devletlerin bu kapsamda oluşturdukları denizcilik politikaları ve stratejileri de giderek yaygınlık kazanmaktadır. ABD'nin 20. yüzyıl deniz gücünün temelini oluşturan Mahanist görüş kuvvetlenerek ve güncellenerek çağa uyumlu, teknolojik altyapıya sahip, geniş hareket kabiliyeti yetenekleriyle donatılmış donanma gücünü merkeze alan varlığını sürdürmeye devam etmektedir. Tüm bu gelişmeler ışığında deniz gücüne önem veren ülkelerin hem ekonomik hem de askeri tehditlerle mücadele edebilecek kapasiteye erişmeleri uluslararası sistemde ülkelere stratejik avantajlar sağlayacaktır. Denizlerin sağladığı imkân ve avantajların elde edilebilmesi için denizlerde var olmayı sağlayan deniz gücü alanında çalışma ve analizlerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Deniz gücü alanında gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda elde edilen veriler ışığında ülkeler sahip oldukları deniz güçlerindeki eksik yönleri tespit ederek tamamlayabilecek ve küresel düzeyde stratejik üstünlüğe sahip olabilmek amacıyla stratejiler geliştirebilecektir.

21. yüzyılın ortaya çıkardığı gereksinimler, tehditler, riskler, imkân ve gelişmeler devletlerin denizlerde sağladıkları hakimiyetle uluslararası sistemdeki rolleri arasındaki bağı güçlendirmiş ve küresel sistemde daha etkin hale gelmek isteyen güçlerin milli güç unsurunun önemli bir bileşeni olan deniz gücünü artırma gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu çerçevede oluşturulacak strateji ve politikalar da önem kazanmıştır. Çalışmanın birinci bölümünde küresel gelişmeler, devletlerin strateji belgeleri, uluslararası örgütlerin raporları, ilgili literatür çerçevesinde 21. yüzyılda denizlerin artan önemi önemli deniz teorisyenlerinin düşünceleri çerçevesinde ortaya konurken, ikinci bölümde Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerdeki ilgi, alaka, menfaat ve uygulamaları kapsamlı şekilde ele alınmıştır. Üçüncü bölümde önemli uluslararası aktörlerin ve Türkiye'nin 21. yüzyıl deniz stratejilerine yer verilmiş ve derinlemesine bir analiz gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen bu analizler sonucu yürütülen etkin denizcilik stratejilerinin öncelikle geniş çaplı bir yatırım gerektirdiği ancak daha sonra ortaya çıkan deniz gücünün ekonomik, askeri, diplomatik alanlarda elde edilen kazanımlarla ulusal güce önemli derecede katkı sağladığı sonucuna varılmıştır. Ayrıca devletlerin sahip olduğu askeri deniz gücü, gerektirdiği maddi yatırımı önemli bir ulusal güç kaynağına dönüştürebilmektedir. Bu döngünün başlangıç noktasını oluşturan deniz gücünün artırılmasına yönelik izlenecek politikaların derinlemesine bir analiz gerçekleştirilmeden oluşturulması, yaratılan güç unsurunun değersizleşmesine ve uzun vadede bağımlı bir ekonomik ve askeri güç unsurunun ortaya çıkmasına sebep olabilecektir. Bu nedenle çalışmanın dördüncü bölümünde devletlerin deniz gücü analizlerinde kullanılacak bir model önerisi sunularak Türkiye örneğinde test edilmiştir.

Denizlere hâkim olmak küresel ticarete söz sahibi olabilmeyi olumlu yönde etkileyebilmektedir. Bunu güçlü bir donanmaya sahip olmadan gerçekleştirmek ise oldukça zorlayıcıdır. Güçlü bir donanma ise yüksek maliyet ve bütçe gerektirmektedir. Sonuç olarak ekonomik güç olmadan donanmadan donanma olmadan da ekonomik büyümeden bahsetmek

mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle devletlerin sahip olduğu deniz gücü, bu tez çalışmasında ekonomik ve askeri olmak üzere ikili bir ayrımla açıklanmış, analiz edilmiş ve yine ikili bir ayrımla deniz gücü analiz modeli sunulmuştur. Çünkü devletlerin güvenlik ve refahının denizlerde olduğu görüşünün giderek yaygınlık kazandığı 21. yüzyılın çok boyutlu yapısında deniz gücünü tek bir açıdan analiz etmek ve değerlendirmek çalışmanın çok yönlü bakış açısıyla oluşturulmuş dokusunu zedeleyeceği düşünülmüştür.

Giderek azalan doğal kaynaklar, giderek artan enerji kaynakları ihtiyacı, piyasa ekonomisinin gerektirdiği küresel ticaret koşulları ve sürdürülebilir ekonomik büyümenin devamı için denizler hayati derecede önem arz ederken, devletlerin açık denizlere doğru kayan politikaları bir tercih olmaktan çıkmış bir gereklilik boyutu kazanmıştır. Üç tarafı Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi ile çevrili Türkiye Cumhuriyeti'nin toprakları hem Asya hem de Avrupa kıtasında bulunmaktadır. Karadeniz'i dünya sularına bağlayan ve Güney'e tek giriş-çıkış noktasını oluşturan Türkiye, dünya ülkelerinin küresel ticarete sıkça kullandıkları İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına sahip bir yarımada ülkesi olarak, 21. yüzyılın ortaya koyduğu gelişmelere ve ihtiyaçlara uyum sağlamaktadır. Sahip olduğu bu özgün coğrafi konumu dolayısıyla Türkiye, denizlerdeki hak ve menfaatlerini koruyabilmek ve bu alanlardan faydalanabilmek amacıyla deniz gücünü etkin ve verimli, uluslararası gelişmelere paralel olarak arttırmak ve geliştirmek durumundadır. Bu nedenle çalışma kapsamında deniz gücü analiz modelinin test edilmesinde Türkiye örneği seçilmiştir. Devletlerin deniz gücü analizinde kullanılacak model; askeri ve ticari olmak üzere iki temel aşama ve üç adımdan oluşmaktadır. İlk adımda literatüre bağlı olarak askeri ve ticari deniz gücü kriterleri belirlenmiş, ardından paydaş teorisi kapsamında bu alanda çalışmaları bulunan akademisyen, meslek mensubu, ilgili devlet kurumları ve sektör temsilcilerinden oluşan toplam 44 uzmanın yer aldığı bir uzman grup oluşturulmuştur. Bir sonraki adımda ise literatüre dayalı olarak tespit edilen kriterlerin ağırlıkları, uzman grupların bilgi, görüş ve tecrübeleri doğrultusunda AHP yöntemi ile tespit edilmiştir.

Deniz gücü analizinde söz konusu model önerisinde kullanılan kriterleri ve yöntemi içeren bir çalışmaya literatür araştırmasında rastlanmamıştır. Dolayısıyla mevcut çalışmanın deniz gücü analizine yönelik sunduğu model yaklaşımı ile gerçekleştirilen ilk çalışma olması nedeniyle literatüre önemli bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Ancak bundan sonraki çalışmalarda deniz gücü analizinde kullanılacak kriterlerin sayısı arttırılabilir ve gelişmelere bağlı olarak değiştirilebilir. Kriter sayısının ya da içeriğinin değiştirilmesi deniz gücü analizindeki unsurların önem sıralamasını da değiştirecektir. Bu çalışma deniz gücü analiz kriterlerinin önem ağırlıklarının belirlendiği, literatürdeki ilk çalışmadır. Söz konusu kriterler çerçevesinde Türk deniz gücünün öncelikli alanları belirlenmiş ve hangi alandaki eksiklerin giderilmesi gerektiği saptanmıştır. Ancak söz konusu kriterlerde gerçekleştirilecek değişikliklerle sonucun da değişeceği bilinmelidir. Bu durumda uzman grup görüşmelerinin tekrarlanması gerekecektir.

Devletlerin sahip oldukları deniz gücü, küresel sistemde meydana gelecek gelişmelere bağlı olarak farklılık gösterebilecek dinamik bir karar problemidir. Dolayısıyla çalışmada nicel ve nitel kriterlerin birlikte değerlendirilmesine imkân tanıyan “Çok Kriterli Karar Verme Yöntemi” olan AHP yöntemi kullanılmıştır. Uluslararası ilişkiler alanının önemli bir araştırma konusunu oluşturan deniz gücü alanında söz konusu yöntem kullanılarak Türkiye özelinde bir değerlendirme sunulması, çalışmanın literatürde ilk olmasını sağlamakta ve farklı bakış açılarının analiz edildiği özgün bir çalışmayı ortaya koymaktadır. Çalışmanın literatüre diğer bir katkısı ise 21. yüzyıl bağlamında Türkiye’nin deniz strateji ve gücünün analiz edildiği sistematik bir çerçeve sunmasıdır.

Türkiye’nin 21. yüzyıl kritik milli güç unsuru olarak kabul edilen deniz gücünün, oluşturulan model ile değerlendirilmesi sonucunda askeri ve ticari deniz gücünü etkileyen en önemli kriterin sırasıyla 0,2794 ve 0,2194 ağırlık puanıyla “denizcilik politikası” kriterinin olması, deniz gücü alanında hem askeri hem de ekonomik kapsamda bir görüş birliğinin olduğunu ve Türkiye’nin 21. yüzyıl gelişmelerine uygun olarak bir denizcilik politikası izlemesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bütüncül bakış açısıyla uzman grup görüşleri neticesinde elde edilen askeri deniz gücünü etkileyen en önemli kriterler önem sırasıyla; *denizcilik politikası, donanma alt yapısının milli teknolojiyle oluşturulması, teknoloji, stratejik askeri üsler, coğrafi konum, harekât ve tatbikatlar, donanmanın büyüklüğü, sahip olunan boğazlar* olarak sıralanmaktadır. Aynı şekilde bütüncül bakış açısıyla uzman grup görüşleri neticesinde elde edilen ticari deniz gücünü etkileyen en önemli kriterler ise önem sırasıyla; *denizcilik politikası, sürdürülebilir deniz ekonomisi, teknoloji, deniz ticareti, liman nitelikleri ve sayısı, enerji kaynaklarının keşfi ve çıkarımı, gemi inşa endüstrisi, coğrafi konum, sahip olunan boğazlardır.*

Hem askeri hem de ticari deniz gücü analizinde ilk sırada etkili olan denizcilik politikası kriterinin değişmediği görülmektedir. Bu durum devletlerin deniz gücü gelişimlerinde ilk olarak kapsamlı ve iyi tasarlanmış politikaların uygulanması gerekliliği sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Askeri deniz gücünde ikinci sırada; donanma altyapısının milli teknolojilerle oluşturulması kriteri ve üçüncü sırada; teknoloji kriterinin yer alması da teknolojik gelişimin gerekliliğini vurgularken bu gelişimin yerli imkanlarla edinilmesinin öncelikli olduğunu göstermektedir. Yine ticari deniz gücünü etkileyen en önemli ikinci unsurun sürdürülebilir deniz ekonomisi olması, alandaki uzman görüşlerin denizcilik faaliyetlerinin sürdürülebilirliği amacıyla uzun vadede bir planlamanın yapılması ve deniz çevresinin korunmasına öncelik verilmesi gerektiği yönünde olduğunu göstermektedir. En önemli ilk üç kriter dışındaki unsurların da deniz gücünü etkiledikleri fakat özellikle güncel gelişmeleri dikkate alan uzman grupların bilgi, görüş ve tecrübeleri kapsamında literatüre kıyasla öncelik sıralamasında daha geride yer aldığı söylenebilmektedir.

Çalışma kapsamında gerçekleştirilen analizler, taranan literatür, incelenen raporlar, strateji belgeleri ve oluşturulan uzman gruptan elde edilen veriler neticesinde Türkiye’nin sahip olduğu deniz gücü kapsamında aşağıda yer alan strateji ve politika önerileri oluşturulmuştur:

- Kaynakları değerlendirme sanatı olan strateji kavramının denizlere özgü kaynakların değerlendirilmesi ve etkin şekilde bir araya getirilerek fayda sağlanmasını temsil eden deniz stratejisi, diğer alanlara kıyasla daha kompleks ve çok boyutlu bir stratejiyi temsil etmektedir. Çünkü denizlerde ekonomik, askeri, siyasi risk, tehdit ve çıkarlar iç içe geçmiş durumdadır. Dolayısıyla denizlerde izlenecek stratejilerin belirlenmesi de daha kompleks bir bakış açısı gerektirdiğinden denizcilik alanında tüm devlet kurumlarını temsil eden uzmanlar, uluslararası ilişkiler alanında deniz gücü, güvenliği, bilimleri, hukuku alanlarında çalışmalar yapan akademisyenler ve Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın kıdemli temsilcileri, güvenlik bilimleri uzmanları, denizcilik sektörlerinde faaliyet gösteren sektör temsilcilerinden oluşan bir uzman grup aracılığıyla Türkiye'nin 21. yüzyıl kapsamında denizlerdeki hak ve menfaatlerinin tespit edilerek kapsamlı, denizcilikle bağlantılı tüm kurumların entegre edildiği bir denizcilik stratejisi ve uygulamaya dönük politikaların oluşturulması Türk deniz gücünün gelişimine ve en nihayetinde ulusal gücünün artmasına katkı sağlayacak, Türk halkının denizlerdeki hak ve menfaatlerinin korunmasına hizmet edecektir.
- Ulusal gücün bileşenlerinden biri olan deniz gücü, sadece askeri güç ile ilişkilendirilmemeli tüm dünyanın deniz ticaret ağlarıyla birbirine bağlandığı bir ortamda ekonomik yönüyle de ele alınmalıdır. Türkiye'nin sahip olduğu özgün deniz çevresi, köklü denizcilik kültürü daha denizci bir devlet yapısı gerektirmekte ve daha denizci bir Türkiye için "Denizcilik Bakanlığı" kurulması önerilmektedir.
- Türkiye; Karadeniz Bölgesi, Akdeniz Havzası, Kafkaslar, Orta Asya ve Orta Doğu'nun kesişim noktası ve geçiş güzergahında yer alması, özellikle enerji, ticaret ve ulaşım ağlarındaki kilit konumuyla etkili bir uluslararası aktördür. Denizlerde bu stratejik ve kıtalararası konumunu öne çıkaran çok boyutlu ve çok yönlü politikalar izlenmesi deniz gücüne olumlu katkı sağlayacaktır.
- Türkiye; sahip olduğu coğrafi konumu, üç tarafını çevreleyen önemli denizleri ile deniz gücü alanında önemli imkân ve fırsatları diğer milli güç unsurlarıyla birleştirerek bu alanda bağımsız bir güç oluşturabilecektir. Bu kapsamda 2000'li yılların başından itibaren Türk Deniz Kuvvetleri, kapasite ve harekât kabiliyetini milli ve yerli unsurlarla arttırabilme hedefiyle hareket etmekte ve günümüzde bu amaçla 700'den fazla proje sürdürülmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı SSB, 2020). Dolayısıyla burada vurgulanması gereken nokta genelde deniz gücüne özeldir ise milli unsurlar ile gerçekleştirilen projelere ayrılan bütçe ve yatırım miktarının arttırılabileceği yönündedir.
- Mavi vatan olarak tanımlanan deniz yetki alanlarının güvenliği başta olmak üzere özellikle Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'deki sorunların çözümü için çok boyutlu politikalar izlenmesi, uluslararası deniz hukuku çerçevesinde deniz yetki alanlarını tespit eden anlaşmalar yapılması; çevre denizlerdeki ulusal hak ve menfaatlerin korunması ve

deniz güvenliğinin sağlanması noktasında öncelikli çözüme kavuşturulması gereken konular arasında görülerek bu kapsamda girişimlerde bulunulmalıdır.

- Uygulama sonucunda ticari deniz gücünü etkileyen kriterler arasında sürdürülebilir deniz ekonomisi kriteri önem derecesine göre ikinci sırada yer almıştır. Bu kapsamda denizcilikle bağlantılı tüm paydaşları içeren ve çevresel hassasiyetlerin gözetildiği bir planlama ve yönetim süreci başlatılmalı aynı zamanda ilgili uluslararası örgütlerin çalışmalarına dahil olunarak çevresel ve sürdürülebilir ekonomik gelişim daha yüksek hassasiyetle gözetilmelidir.
- Önemli denizlerle çevrelenmiş, küresel ticarete stratejik bir geçiş ülkesi olan Türkiye, özellikle hidrokarbon kaynaklarında dışa bağımlı yapısı nedeniyle yatırımlarını enerji kaynaklarının transferinde güvenli bir lojistik üs olma yönünde yapılandırarak ve çok yönlü dış ilişkiler geliştirerek, stratejik coğrafi konumunun avantajını kullanabilecektir. Bu kapsamda özellikle ticari deniz gücünü etkileyen 0,1098 ağırlık puanıyla beşinci sırada yer alan liman nitelikleri ve sayısı kriterinin göz önünde bulundurularak bu alanın geliştirilmesine öncelik verilmesi deniz gücünün gelişimine katkı sağlayacaktır.
- Deniz gücünü etkileyen askeri ve ticari toplam 17 kriter arasında ilk sırada yer alan ve etkili unsur olarak belirlenen denizcilik politikası kriteri, ülkenin sahip olduğu tüm avantaj ve eksikliklerin ancak iyi analiz edilmiş ve kapsamlı politikalar aracılığıyla tamamlanacağı, aksi halde hiçbir kriterin etkin ve verimli olamayacağı yönünde bir yaygın görüş olduğunu göstermektedir. Denizcilik alanında tüm unsurları ve paydaşları içeren Türkiye Cumhuriyeti'nin çevre denizlerindeki ulusal hak ve menfaatlerin korunduğu, açık denizlerdeki hedeflerin yapılandırıldığı güncel bir deniz strateji belgesinin oluşturulması ortaya çıkan küresel gelişmelerin dikkatle incelendiği dinamik bir yapının varlığını gösterecek olması nedeniyle önemlidir.
- Oluşturulacak ulusal denizcilik politikası; kısa ve uzun vadeli hedefler için stratejik ulusal önceliklerin belirlenmesini, denizcilik faaliyetleriyle ilgili ekonomik ve bilimsel endüstrilerin koordinasyonunu ve denizcilik politikasının uygulanmasında etkinliğin analiz edilmesi ve durum değerlendirmesini de içerecek şekilde planlanmalıdır.

Bu çalışmanın tüm çalışmalarda olduğu gibi bazı kısıtları mevcuttur. Çalışmanın ilk kısıtı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın da görüş bildirdiği ve Tuğamiral, Deniz Kurmay Albay, Güvenlik Bilimleri Uzmanı, Prof. Dr., Doç. Dr., Dr. Öğr. Üyesi, Danışman, Ülke Operasyonları Yöneticisi ve DTO Yöneticisinden oluşan toplam kırk dört uzman ile gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde elde edilen verilere dayanılarak bir deniz gücü kriteri ağırlıklandırılmasının yapılmasıdır. Bu uzman sayısı arttırılarak daha geniş kapsamlı bir çalışma gerçekleştirilebilecektir. İkinci kısıt ise literatüre dayalı olarak belirlenen deniz gücü unsurların sayısının arttırılabileceği ya da azaltılabileceğidir. Her iki durumda da uygulama yenileneceğinden sonuçlar değişebilecektir. Bu kapsamda çalışmada denizcilik eğitimi ayrı bir kriter olarak ele alınmamış denizcilik

politikasının içinde değerlendirilmiştir. Bundan sonra gerçekleştirilecek çalışmalarda bu kriterin ayrı bir kriter olarak ele alınması ile uygulama yenilenecek ve sonuçlar değişebilecektir. Son olarak; çalışma gerçekleştirilirken Türkiye’de denizcilikle ilgili tüm faaliyetleri içeren verilerin ortak bir platformda toplanmaması bazı verilere ulaşılrken sorun yaşanmasına sebep olmuş ve bazı yıllara ait veriler kullanılamamıştır.

Denizler, modern toplumun son sınırlarından biri olarak tanımlanmakta ve deniz küresi, güç kaymasının ortaya çıktığı merkez sahne olarak görülmektedir. Denizlerde bir savunma hattı oluşturulması, küresel ticaretin yaklaşık %90’nının deniz yolları kullanılarak gerçekleştirilmesi, düşmanla kara bağlantısı dışında mücadele edilmesi, deniz diplerindeki doğal kaynaklardan yararlanılması, enerji transferi ve güvenliğinde denizlerin önemi, donanmaların önemli bir diplomatik ve dış politika aracı olarak görülmesi ve donanma gücünün ulusal gücü yansıtmaması gibi nedenlerle devletlerin deniz gücüne gerçekleştirdikleri yatırımlar artarken 21. yüzyılın okyanus yüzyılı olduğu görüşü çerçevesinde gerçekleştirilen çalışma ve tartışmalar da yaygınlık kazanmıştır. Bu çalışmada 21. yüzyıl kapsamında denizlerin öneminin ne yönde değiştiği üzerinde durulmuş, 21. yüzyıl Türk deniz gücü kapsamlı şekilde askeri ve ticari olmak üzere ikili bir ayrımla analiz edilmiş, önemli uluslararası aktörlerin ve Türkiye’nin 21. yüzyıl deniz stratejileri incelenmiş ve sonuçta devletlerin deniz gücü analizinde kullanılacak bir model önerisinde bulunularak Türkiye örneğinde test edilmiştir.

KAYNAKÇA

- Acar, Işıl ve Yılmaz, Mutlu (2018), “Doğu Akdeniz Kıta Sahanelığı Sorunsalı Üzerinden Doğalgaz Paylaşımı”, **TÜCAUM 30. Yıl Uluslararası Coğrafya Sempozyumu**, Ankara.
- Acer, Yücel (2020), “Türkiye-Libya Deniz Sınırı Antlaşması'nın Birleşmiş Milletler Tarafından Tescilinin Önemi”, **SETA Perspektif**, 298, 1-5.
- Ağar, Belkan (2007) **Antik Çağda Deniz Gücü ve Önemli Deniz Savaşları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ağırbaş, Mustafa (2020), “Türkiye'nin Deniz Hak ve Menfaatlerinin Milli Güç ve Unsurları ile İlişkileri Çerçevesinde Milli Denizcilik Stratejimizin Temel Esasları Neler Olmalıdır?”, **Deniz Gücü ve Güvenliği İncelemeler içinde**, (7-34), Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Ahmad, Azhar (2014), “Maritime Power and Strategy”, **NDU Journal**, 28, 23-41.
- Akbulaev, Nurkhodzha ve Bayramli, Gadir (2020), “Maritime Transport and Economic Growth: Interconnection and Influence (An Example of The Countriesin the Caspian Sea Coast; Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan and Iran)”, **Marine Policy**, 118, 1-9.
- Akçadağ, Emine (2015), **Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri**, Bilgesam Yayınları, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, Rapor No: 68.
- Akdemir, İlhan Oğuz ve Kuşçu, Veysel (2012), “Küresel Enerji Eksenleri ve Türkiye'nin Coğrafi Konumu”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, 26, 82-107.
- Akkutay, Berat Lale (2018), “Ege Karasuları Sınırlandırmasında Adaların Etkisinin Uluslararası Hukuk Bakımından Değerlendirilmesi”, **TAAD**, 9 (33), 193-209.
- Aklar, Yılmaz (1999), “Denizcilik Gücünün Milli Güç İçerisindeki Yeri”, **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul.
- Aklar, Yılmaz (2010), **Büyüme Türk Deniz Ticaretine Umut Veriyor**, <https://www.utikad.org.tr/detay/sector-haberleri/6085/buyume-turk-deniz-ticaretine-umut-veriyor> (09.11.2020).
- Alan, G. Aygöl Ernek (2015), “Propaganda Aracı Olarak Ganbot Diplomasi”, Gürdal Ülger (Ed.), **Propaganda Algı, İdeoloji ve Toplum İnşasına Dair İncelemeler**, içinde (83-99), Beta Basım, İstanbul.
- Alpar, Güray (2020), **Navarin Tecrübesinde Geleceğin Türk Deniz Stratejisi**, <https://www.sde.org.tr/guray-alpar/genel/navarin-tecrubesinde-gelecegin-turk-deniz-stratejisi-kose-yazisi-16936> (19.02.2021).

- Alperen, Erdoğan (2014), **Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığında Türkiye'nin Yeri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Medeniyet Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- America's Navy (2020), **Mission Statement**, <https://www.navy.mil/About/Mission/> (22.11.2020).
- _____ (2021), **Department of the Navy FY 2022 President's Budget**, <https://www.navy.mil/Resources/Blogs/Detail/Article/2638885/department-of-the-navy-fy-2022-presidents-budget/> (31.08.2021).
- Angelopoulos, Jason vd. (2021), "Reflecting Economic Activity Through Ports: The Case of Australia", **Maritime Transport Research**, 2, 2-13.
- Arı, Kemal (2010), "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Denizcilik Ülküsü ve Bu Alanda Yeni Bir Kültür Oluşturma Çabaları", **Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 2010 ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu- II**, Piri Reis Üniversitesi, İstanbul 162-169.
- _____ (2013), "Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu -V- Piri Reis", **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, 13 (26), 301-315.
- Arı, Tayyar (1995) "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 50 (1), 51-68.
- Arıdemir, Hakan (2018), "Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmaları Çerçevesinde Devletlerin Açık Denizlerdeki Hakları", **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi**, 7 (2), 789-804.
- Arslan, Hazal (2019), **Deniz Egemenliği Teorisi Çerçevesinde Güney Çin Denizi Sorunu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ASELSAN (2018), **LST Amfibi Gemi Projesi**, https://www.aselsan.com.tr/LST_3414.pdf (02.05.2021).
- Atagenc, Ömer (2012), "Çin ve Hindistan'ın Deniz Stratejisi ve Hint Okyanusu'nda Güç Mücadelesi", **Bilge Strateji**, 4 (6), 135-166.
- Atalay, Mesut (2003), "Türkiye'de Petrol Aramacılığı", **Stradigma Aylık Strateji ve Analiz e-Dergisi**, 7, 1-10.
- Atay, Sibel Özsvaş (2016), "Dış Politika Açısından Deniz Gücünün Önemi", **Balkan Sosyal Bilimler Dergisi**, 5 (10), 98-105.
- Ateş, Alpaslan vd. (2010), "Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri", **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, 2 (2), 83- 98.
- Avan, Esengül, (2020), "Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Sorunu: Türkiye'nin Politikası ve AB'nin Yaklaşımı", **Avrasya Etüdleri**, 26 (58), 91-118.

- Aydın, Şule ve Eren, Duygu (2019), **Alternatif Turizm**, Detay Yayıncılık, Ankara.
- Ayönü, Yusuf (2009), “İzmir’de Türk Hâkimiyetinin Başlaması”, **Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi**, 9 (1), 1-8.
- Bachrach, Peter ve Baratz, Morton (1962) “Two Faces of Power”, **American Political Science Review**, 56 (4), 947-952.
- Bağbaşıoğlu, Tuğba (2017), “İnsani Müdahale Sorunu Bağlamında Egemenlik ve Kozmopolitanizm”, **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi**, 6 (5), 3047-3064.
- Bahadır, Osman (2020), “Çeşme Yenilgisinin Denizcilik Tarihimizdeki Yeri”, **Deniz Bülten**, <https://www.denizbulten.com/yazar-cesme-yenilgisinin-denizcilik-tarihimizdeki-yeri-69.html> (22.03.2021).
- Bakan, Selahaddin ve Şahin, Sonay (2018), “Uluslararası Güvenlik Yaklaşımlarının Tarihsel Dönüşümü ve Yeni Tehditler”, **The Journal of International Lingual, Social and Educational Sciences**, 4 (2), 135-152.
- Bakırcı, Fehim vd. (2018), “Enerji Lojistiğinde Boru Hattı Taşımacılığı: Türkiye İçin Bir Değerlendirme”, Adem KARAKAŞ, Cemal İYEM (Haz.), **IV. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress Proceeding Book**, Aydın, 612-620.
- Baldacchino, Goldfrey (2006), “Islands, Island Studies”, **Island Studies Journal**, 1 (1), 3-18.
- Baldwin, D. A. (2016), **Power and International Relations: A Conceptual Approach**, Princeton University Press, New Jersey.
- Balık, İsmet (2014), “Limanlar ve Liman Yeri Seçimi”, **Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi**, 7 (2), 37-48.
- _____ (2019), “Karadeniz’e Kıyısı Bulunan Ülkelerin Karadeniz’deki Balıkçılık Yetki Alanları ve Balıkçılık Faaliyetleri”, **Acta Aquatica Turcica**, 15 (2), 117-125.
- Baltos, George (2019), **Turkey's Strategy and Strategy for a Blue Homeland**, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72562/georgios-x-mpaltos/to-stratigima-kai-i-stratigiki-tis-toyrkias-gia-mia-mia-%C2%ABgalazia-pat> (22.02.2021).
- Bartholomees, J. Boone (2012), “Naval Theory for Soldiers”, **US Army War College Guide to National Security**, 1, 309-325.
- Bashimov, Güçgeldi ve Aydın, Ahmet (2018), “Su Ürünleri Sektörünün Rekabet Gücünün Analizi: Baltık Ülkeleri Örneği”, **Türk Tarım ve Doğa Bilimleri Dergisi**, 5 (1), 48–55.
- Başeren, Sertaç Hami (2006), **Ege Sorunları**, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul.

- Bayraç, H. Naci (2009), “Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma”, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 10 (1), 115-142.
- Bell, Coral (2007), **The End of the Vasco da Gama Era: The Next Landscape of World Politics**, Lowy Institute For International Policy, Australia.
- Bener, E. Caner (2018), “Denizcilik Gücü Stratejisti Merhum Dz. Kur. Alb. Mert Bayat: Atatürk’ün Deniz Stratejisi”, **Birlik**, 220, 22-26.
- Bennett, Nathan J. vd. (2018), “Coastal and Indigenous Community Access to Marine Resources and the Ocean: A Policy Imperative for Canada”, **Marine Policy**, 87, 186-193.
- Bergin, Anthony (2001), “East Asian Naval Developments-Fsailing into Rough Seas”, **Marine Policy**, 26, 121-131.
- Bian, Tian vd. (2017), “Identifying Influential Nodes in Complex Networks Based on AHP”, **Physica A: Statistical Mechanics and Its Applications**, 479, 422-436.
- Bilsel, Cemil (1948a), **Türk Boğazları**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul.
- Bilsel, Cemil (1948b), “Sovyet Rusya-Türk Notaları Aydınlightında Türk Boğazları”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, 14 (1- 2), 1–23.
- Björnehed, Emma (2021), “What is the Value of Naval Forces?–Ideas as Astrategic and Tactical Restriction”, **Defence Studies**, <https://doi.org/10.1080/14702436.2021.1931133> (13.10.2021).
- Black, Jeremy (2005), “A Post-Imperial Power? Britain and the Royal Navy”, **Orbis**, 49 (2), 353-365.
- Blagden, David (2014), “Sea Power is Benign Power”, **The RUSI Journal**, 159 (3), 54-61.
- Blakeley, Trevor (2017), “The Role of a Professional Society in Promoting the Success in the Maritime Industry”, **Procedia Engineering**, 194, 12-18.
- Bobokulov, Inomjon (2012), “Strategic Functions of and Prospects for The Foreign Military Presence in Central Asia”, **Central Asia and The Caucasus**, 13 (2), 98-106.
- Booth, Ken (1977), **Navies and Foreign Policy**, Croom Helm, Londra.
- Boran, Şebnem (2018), “Su Ürünleri Sektör Raporu”, **İzmir Ticaret Odası Ar-Ge Bülten**, 12-19.
- Borbone, Nick (2014), **Britannia Rule The Waves-The Royal Navy Past and Future**, <https://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/301/305/borbone.pdf> (03.04.2021).
- Bosbotinis, James (2019), “British Maritime Strategy in the 2020s”, **Research from the Defence Studies Department**, <https://defenceindepth.co/2020/03/06/british-maritime-strategy-in-the-2020s/> (22.08.2021).

- Bölme, M. Selin (2010), **ABD'nin Üs Politikası ve Türkiye: Kuruluşundan Bugüne İncirlik Üssü**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- British Petroleum (2020), **Coal**, <https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy/coal.html> (13.08.2021).
- Brooke-Holland, Louisa (2021), "Integrated Review 2021: The defence tilt to the Indo-Pacific October The Defence Tilt to the Indo-Pacific", **Research Briefing**, <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-9217/CBP-9217.pdf> (03.08.2021)
- Brunel, Julien (2005), **Freight Transport and Economic Growth: An Empirical Explanation of The Coupling in The EU Using Panel Data**, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00004826/document> (23.07.2021).
- Burilkov, Alexandr ve Geise, Torsten (2013), "Maritime Strategies of Rising Powers: Developments in China and Russia", **Third World Quarterly**, 34 (6), 1037-1053.
- Büyükonat, Tunçer (2013), **Deniz Harbi Üzerine, Mahan'a göre Deniz Harbi**, Doruk Yayıncılık, İstanbul.
- Büyüktuğrul, Afif (1966), "Deniz Kuvvetleri'nde Teşkilat Doktrini ve Değişiklikler", **Donanma Dergisi**, 79 (453), 1-14.
- Cable, James (1989), **Navies in Violent Peace**, St. Martin Press, New York.
- Calder, Kent E. (2008), **Embattled Garrisons Comparative Base Politics and American Globalism**, Princeton University Press, New Jersey.
- Canbay, Şerif (2010), **Savunma Harcamalarının ve Savunma Sanayinin Makro Ekonomik Etkileri ve Türkiye Örneği**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Caner, H.İbrahim ve Aydın, C. Coşkun (2021), "Shipyard Site Selection by Raster Calculation Method and AHP in GIS Environment, İskenderun, Turkey", **Marine Policy**, 127, 1-17.
- Canlı, G. Ali vd. (2015), "Dünyada ve Ülkemizde İnsansız Sualtı Araçları (İSAA-AUV & ROV) Tasarım ve Uygulamaları", **GİDB Dergi**, 4, 43-75.
- Caşın, Mesut Hakkı (2017), "Askeri ve Stratejik Açından Montreux'nün Dünü ve Geleceği", **Public and Private International Law Bulletin**, 37 (1), 51-112.
- _____ (2020), "Yükselen Çin Deniz Gücü'nün Küresel Güç Dengelerine Yansıması", **M5 Dergisi**, Mart Sayısı, 14-37.
- Chang, Yen-Chiang (2018), "The '21st Century Maritime Silk Road Initiative' and Naval Diplomacy in China", **Ocean & Coastal Management**, 153, 148-156.

- Chang, Yen-Chiang ve Li, Xiuhua (2019), “The Disappearance of the State Oceanic Administration in China? Current Developments”, **Marine Policy**, 107, 1-3.
- Chang, Young-Tae vd. (2008), “Port Selection Factors by Shipping Lines: Different Perspectives Between Trunk Liners and Feeder Service Providers”, **Marine Policy**, 32, 877-885.
- Chen, Jihong vd. (2020), “Marine Oil Spill Pollution Causes and Governance: A Case Study of Sanchi Tanker Collision and Explosion”, **Journal of Cleaner Production**, 273, 1-11.
- Chernyavskii, Sergei (2005), “The Era of Gorshkov: Triumph and Contradictions”, **Journal of Strategic Studies**, 28 (2), 281-308.
- Chorev, Shaul (2021), “Key Naval Fleets-Trends and Changes”, Shaul Chorev (Ed.), **Maritime Strategic Evaluation for Israel 2020/21**, içinde (55-99), University of Haifa, Haifa.
- CIA, (2017), **The World Factbook**, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (01.02.2021).
- Colby, Elbridge ve Brzezinski, Ian (2021), “How NATO Manages the “Bear” and the “Dragon”, **Orbis**, 65 (1), 8-16.
- Combined Maritime Forces (CMF) (2021), **Who We Are**, <https://combinedmaritimeforces.com/> (21.07.2021).
- Convention on Biological Diversity (2004) “The Ecosystem Approach”, **CBD Secretariat**, <https://www.cbd.int/doc/publications/ea-text-en.pdf> (12.06.2021).
- Conway, James T. vd. (2008), “A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower”, **Naval War College Review**, 61 (1), 1-14.
- Corbett, Julian S. (1898), **Drake and the Tudor Navy, with a History of the Rise of England as a Maritime Power**, 1th Ed., Longmans Publishing, London.
- _____ (1900), **The Successors of Drake**, Longmans Publishing, London.
- _____ (1911), **Deniz Stratejisinin Prensipleri**, (Çev. A. Tunçer Büyükonat), Doruk Yayıncılık, İstanbul.
- _____ (2005), **Some Principles of Maritime Strategy**, https://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm#Page_261 (20.06.2021).
- Crisher, Brian Benjamin ve Souva, Mark (2014), “Power at Sea: A Naval Power Dataset, 1865-2011”, **International Interactions**, 40 (4), 602-629.
- Cronin, Patrick M. vd. (2017), “Beyond The San Hai: The Challenge of China's Blue-Water Navy”, **CNAS**, <https://s3.amazonaws.com/files.cnas.org/documents/CNASReport-BlueWaterNavy-Finalb.pdf> (11.12.2020).

- Crow, A. Philip (1986), "Alfred Thayer Mahan the Naval Historian", Peter Paret (Ed.), **Makers of Modern Strategy**, içinde (444-478), Princeton University Press, New Jersey.
- Crowhurst, P. (1977), **The Defense of British Trade 1689–1815**, Folkerstone, Dawson.
- Currey, Hamilton (1910) **Sea-Wolves of the Mediterranean: The Grand Period of the Moslem Corsairs**, Cornell University Library, Washington.
- Czermanski, Ernest vd. (2021), "Preconditions of New Container Terminal Location in the Maritime Spatial Planning Framework. A Case Study for the Central Port Concept in Gdansk, **Marine Policy**, 130, 1-12.
- Çalışkan, Nurten (2019), **Uluslararası Denizyolu Taşımacılığının Türkiye Dış Ticaretine Etkisinin Analizi ve Diğer Taşıma Modlarıyla Rekabeti**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çam, Elif (2020), **Balıkçılık ve Su Ürünleri Sektörüne Genel Bakış**, <https://api.izto.org.tr/storage/SectoralReport/original/8yibVuAkzS4InXiD.pdf> (18.11.2020).
- Çelikkol, Oğuz ve Karabel, Sibel (2017), "Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Denizden Kaynaklanan Uluslararası Sorunlar", **Bilge Strateji**, 9 (16), 13-31.
- Çelikpala, Mitat (2014), "Enerji Güvenliği: NATO'nun Yeni Tehdit Algısı", **Uluslararası İlişkiler**, 10 (40), 75-99.
- Çetin, Oktay (2009) "Denizcilik Sektöründe Mukayeseli Bir Model" **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 5 (10), 35-58.
- Çeviker, Ersin (2020), Sektör Raporu, **Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği**, <https://www.gemisander.com/wp-content/uploads/2021/02/GGD-sekto%CC%88r-RAPORU-2020.pdf> (11.08.2021).
- Çolak, Songül ve Aydar, Metin (2018), "İngiliz-Yunan İlişkileri Bağlamında 19. Yüzyılda Gunboat Diplomasi-Don Pacifico Örneğinde-", **Bellekten**, 82 (295), 957-978.
- Çomak, Hasret (2018), **Karadeniz Jeopolitiği**, Beta Yayıncılık, Birinci Baskı, İstanbul.
- Çöteli, Fatma Tuğba (2020), **Ürün Raporu Su Ürünleri, 2020**, TEPGE, Yayın No: 317, Ankara.
- Çukurçayır, M. Akif ve Sağır, Hayriye (2008), "Enerji Sorunu, Çevre ve Alternatif Enerji Kaynakları", **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 20, 257-278.
- Dabağır, C. (2005), **Savunma Sanayinin Durumu ve Dışa Bağımlılığın Azaltılması Yönünde Uygulanması Gereken Stratejiler ve Özel Sektörün Bu Konudaki Katkılarının İncelenmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Harp Akademileri Komutanlığı - Stratejik Araştırmalar Enstitüsü.
- Dahl, Robert A. (1957), "The Concept of Power", **Behavioral Science**, 2 (3), 201- 215.

- Daventry, Michael (2020), **Putin Reveals Plan to Expand Russia's Navy With 40 New Vessels**, <https://www.euronews.com/2020/07/26/putin-reveals-plan-to-expand-russia-s-navy-with-40-new-vessels> (06.09.2021).
- Davis, Sasha (2011), “The US Military Base Network and Contemporary Colonialism: Power Projection, Resistance and the Quest for Operational Unilateralism”, **Political Geography**, 30, 215-224.
- De Almeida, F. E. A. ve Cabral, R. P. (2018), “Navy Classification: Proposal for A Comparative Methodology”, **Austral: Brazilian Journal of Strategy & International Relations**, 7 (14), 13-40.
- De Madariaga, Celeste Jiménez ve Del Hoyo, Juan José García, (2019), “Enhancing of the Culturalfishing Heritage and the Development of Tourism: A Case Study in Isla Cristina (Spain)”, **Ocean & Coastal Management**, 168, 1-11.
- Dede, Büşra, (2018), **Testing The Sea Power Theory By Comparing The Navies of the Ottoman Empire and the Holy League**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Demir, Fatih (2018), **Alfred Thayer Mahan ve Deniz Hakimiyet Teorisi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi – Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Demir, İsmail (2018), “Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshi”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, 136, 327-358.
- Demir, Konur Alp (2019), “Karadeniz'in Türkiye için Kıyısal Jeopolitik Açından Önemi”, **Güvenlik Stratejileri**, 15 (32), 573-604.
- Demirci, Ebru (2019), **Lojistik İlkeleri**, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Demirhan, A. Erdal ve Yakan, S. Deniz (2019), “Açık Deniz Petrol Endüstrisinin Ekotoksikolojik Etkileri”, **GİDB Dergi**, 16, 39-55.
- Deni, John (2019), “Is NATO's Enhanced Forward Presence Fit for Purpose? ”, **Orbis**, 63 (1), 92-103.
- Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı (2020), **Gemi İstatistikleri**, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/gemi-istatistikler> (07.08.2021).
- Denizcilik Genel Müdürlüğü (2020), **İstatistik Bülteni 2020**, <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/denizcilik-istatistikleri-bulteni-2020-02-02-2021-60196e6a84488.pdf> (04.08.2021).
- DiBiagio, Thomas (1987), “Law, Force & Diplomacy at Sea”, **Maryland Journal of International Law**, 12 (1), 121-127.

- Doğru, Sami (2013), “Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 15 (2), 123-169.
- Doğru, Sami (2015), “Doğu Akdeniz’de Hidrokarbon Kaynakları ve Uluslararası Hukuka Göre Bölgedeki Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge Alanlarının Sınırlandırılması”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, 119, 503-554.
- Dong, Suocheng vd. (2014), “Economic Development Patterns and Regional Economic Integration Modes for the Silk Road Economic Zone”, **Resources Science**, 36 (12), 2451-2458.
- Du, Yuan-Wei vd. (2020), “Construction and Application of DPPD Model for Evaluating Marine Resources and Environment Carrying Capacity in China”, **Journal of Cleaner Production**, 252, 1-13.
- Ducruet, César (2020), “The Geography of Maritime Networks: A Critical Review”, **Journal of Transport Geography**, 88, 1-13.
- Duman, Furkan (2019), **Deniz Hâkimiyeti Teorisi Çerçevesinde XVI. Yüzyıl Osmanlı Deniz Gücünün Analizi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Durdular, Arzu (2016), “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, **Avrasya Etüdleri**, 49 (1), 77-97.
- Düz, Sibel (2020), “Türk Deniz Kuvvetleri: Caydırıcı, Etkin, Modern”, **Kriter Dergisi**, <https://kriterdergi.com/siyaset/turk-deniz-kuvvetleri-caydirici-etkin-modern> (25.07.2021).
- Dwarakish, G.S. ve Salim, Akhil Muhammad (2015), “Review on the Role of Ports in the Development of a Nation”, **Aquatic Procedia**, 4, 295-301.
- EC (2012), **Blue Growth Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts**, <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Blue%20Growth%20Final%20Report%2013092012.pdf> (02.07.2021).
- EIA (2017), **International Overview**, <https://www.eia.gov/international/analysis/country/TUR> (18.08.2021).
- Eker, Kemal ve Bahtiyar, Görkem (2019), “Atatürk Döneminde Donanma Oluşturma Sürecinin Finansmanı”, **Mavi Vatan’dan Açık Denizlere Dergisi**, 1 (3), 16-23.
- Ekin, Cengiz (2014), **Denizden Yükselen Küresel Hegemonya**, 2. Baskı, Dönence Basım, İstanbul.
- El- Ghamdi, Mohammed (2021), “Guide to Developing a National Cyber Security Strategy”, **Materials Today: Proceedings**, 2 (13), 1-15.
- EPDK (2020), **Petrol Piyasası Yıllık Sektör Raporu Listesi**, <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-107/yillik-sektor-raporu> (15.08.2021).

- EPRS (2020), **The Blue Economy**, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2020/646152/EPRS_IDA\(2020\)646152_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2020/646152/EPRS_IDA(2020)646152_EN.pdf) (01.02.2021).
- Eren, Erol (2003), **Stratejik Yönetim**, Anadolu Üniversitesi Yayını, 3. Baskı, Eskişehir.
- Ergin, Ayşe (2005), **Kıyı Mühendisliği**, <https://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10643.pdf> (02.08.2021).
- Erhan, Çağrı ve Embel, Ersin (2015), “Türk Dış Politikasında Karar Vericileri Yönlendiren Yapısal Faktörler”, **Bilig**, 72, 145-170.
- Eryiğit, Burak Hamza (2013), “Stratejik Planlama, Stratejik Planlamaya İlişkin Alternatif Yaklaşımlar ve Stratejik Yönetim Okulları”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi**, 4 (9), 152-172.
- European Commission (2014), **Maritime Security Strategy**, https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/ocean/blue-economy/other-sectors/maritime-security-strategy_en (15.09.2021).
- _____ (2020), **The Blue Economy**, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_986 (17.03.2021).
- European Parliament (2021), **Integrated Maritime Policy of the European Union**, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union> (10.07.2021).
- FAO (2015), **Global Aquaculture Production Database**, www.fao.org/fishery/statistics/global-aquaculture-production/en. (01.07.2021).
- _____ (2020a), **The State of World Fisheries and Aquaculture Sustainability in Action**, <http://www.fao.org/3/ca9229en/ca9229en.pdf> (31.07.2021).
- _____ (2020b), **Summary of the Impacts of the Covid-19 Pandemic on the Fisheries and Aquaculture Sector: Addendum to the State of World Fisheries and Aquaculture 2020**, <https://doi.org/10.4060/ca9349en> (01.07.2021).
- France, Martin E. B. (2000), “Back to the Future: Space Power Theory and A.T. Mahan”, **Space Policy**, 16 (4), 237-241.
- Gartzke, Erik ve Lindsay, Jon R. (2020), “The Influence of Sea Power on Politics: Domain and Platform-Specific Attributes of Material Capabilities”, **Security Studies**, 29 (4), 601-636.
- Genç, Hakan (2021), **Limancılıktaki Sorunlara 5 Çözüm Önerisi**, <https://www.lojistikhatti.com/haber/2021/07/limancilik-taki-sorunlara-5-cozum-onerisi> (06.08.2021).
- Gergin R. Eyüp ve Baki, Birdoğan (2015), “Türkiye'deki Bölgelerin Lojistik Performanslarının Bütünleştirilmiş AHS ve TOPSIS Yöntemiyle Değerlendirilmesi”, **Business and Economics Research Journal**, 6 (4) 115-135.

- GFP (2021), **2021 Turkey Military Strength**, https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.php?country_id=turkey (11.04.2021).
- Ghimire, L. Prasad ve Kim, Yeon Bae (2018), “An Analysis on Barriers to Renewable Energy Development in the Context of Nepal Using AHP”, **Renewable Energy**, 129, 446-456.
- Ghosh, P.K. (2001)., “Revisiting Gunboat Diplomacy: An Instrument of Threat or Use of Limited Naval Force”, **Strategic Analysis: A Monthly Journal of the IDSA**, 26 (11), 2005-2017.
- GİSBİR (2020), **Türkiye Gemi İnşa Sanayi İstihdam Rakamları**, https://www.gisbir.com/tr/istatistikler/istihdam_durumu_11 (25.07.2021).
- Gompert, David. C. (2013), **Sea Power and American Interests in the Western Pacific**, RAND Corporation, Santa Monica.
- Goodall, Thomas D. (1991), “Gunboat Diplomacy: Does It Have A Place in the 1990's?”, **USN**, <https://www.globalsecurity.org/military/library/report/1991/GTD.htm>, (19.10.2020).
- Gorenburg, Dmitry (2017), **Russia’s New and Unrealistic Naval Doctrine**, <https://warontherocks.com/2017/07/russias-new-and-unrealistic-naval-doctrine/> (06.09.2021).
- _____ (2020), **An Emerging Strategic Partnership: Trends in Russia-China Military Cooperation**, <https://www.marshallcenter.org/en/publications/security-insights/emerging-strategic-partnership-trends-russia-china-military-cooperation-0> (24.06.2021).
- Gorshkov, Sergey (1979), **The Sea Power of the State**, 2nd edition, Naval Institute Press, Pergamon.
- Gourdon, Karin ve Christian Steidl, (2019), “Global Value Chains and the Shipbuilding Industry”, **OECD Science, Technology and Industry Working Papers**, <https://meriteollisuus.teknologiateollisuus.fi/sites/meriteollisuus/files/inlinefiles/Global%20value%20chains%20and%20the%20shipbuilding%20industry.pdf> (21.07.2020).
- Government of France (2009), **Blue Book, A National Strategy for the Sea and Oceans**, <https://ciencias.ulisboa.pt/sites/default/files/fcul/investigacao/French%20national%20strategy%20for%20the%20sea%20and%20oceans%20%28Blue%20Book%2C%2008-12-2009%29.pdf> (22.04.2021).
- _____ (2015), **National Strategy for the Security of Maritime Areas**, https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piecejointe/2016/01/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes_en_national_strategy_for_the_security_of_maritime_areas.pdf (12.04.2021).
- Government of Spain (2017), **The National Security Strategy**, https://www.dsn.gob.es/sites/dsn/files/2017_Spanish_National_Security_Strategy_0.pdf (25.06.2021).

- Gray, Colin S. (1992), **The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War**, Free Press, New York.
- Great Britain Defence Council & Great Britain Royal Navy (1995), **The Fundamentals of British Maritime Doctrine**. H.M.S.O, London.
- Great Britain Ministry of Defence (1999), **British Maritime Doctrine** The Stationery Office Book, 2nd ed., London.
- Guetta, Shlomo (2021), “The Turkish Navy-Its Strengthening Process and Operational Doctrine”, Shaul Chorev (Ed.), **Maritime Strategic Evaluation for Israel 2020/21**, içinde (168-187), University of Haifa, Haifa.
- Gurria, Angel (2021), **The Economist World Ocean Summit**, <https://www.oecd.org/about/secretary-general/oecd-sg-remarks-at-the-economist-world-ocean-summit-3-march-2021.htm> (01.07.2021).
- Gülenç, İlyas (2009), **XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü Model Tanımlaması**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Gürdeniz, Cem (2013), **Hedefteki Donanma**, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul.
- _____ (2017), “21. Yüzyıl Okyanuslar Yüzyılı”, **Türk Deniz Gücünün 21. Yüzyıl Boyutu**, 1. Baskı içinde (63-71), Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- _____ (2017), **Mavi Vatan Yazıları**, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul.
- Haifa Research Center for Maritime Policy and Strategy (2021), **Maritime Strategic Evaluation for Israel 2020/21**, https://drive.google.com/file/d/1Z7t5Ly96lYzmbndos7c9KMLwKa_KapUn/view (02.07.2021).
- Harkavy, Robert E. (1989), **Bases Abroad: The Global Foreign Military Presence**, Oxford University Press, New York.
- _____ (1999), “Long Cycle Theory and The Hegemonic Powers Basing Networks”, **Political Geography**, 18, 941-972.
- Harunoğulları, Muazzez (2020a), “Enerji Dağıtım Merkezi Perspektifinden Türkiye'nin Enerji Jeopolitiği”, **Mukaddime**, 11 (1), 177-211.
- _____ (2020b), “Doğu Akdeniz Enerji Havzası: Bölge Üzerinde Yaşanan Uluslararası Anlaşmazlık ve Rekabet”, **International Journal of Geography and Geography Education (IGGE)**, 42, 455-481.
- Hava, Hüseyin Tamer (2020), “Doğu Akdeniz'deki Doğal Gaz Rezervlerinin Ekonomik ve Güvenlik Boyutuyla Türkiye Açısından Değerlendirmesi”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 16 (35), 675-706.

- Hayashi, Moritaka (2005), "Military and Intelligence Gathering Activities in the EEZ: Definition of Key Terms", **Marine Policy**, 29, 123-137.
- Hayes, Bradd C. ve Smith, Douglas V. (Ed.) (1994), **The Politics of Naval Innovation**, US Naval War College, Newport Rhode Island.
- Haynes, Peter (2020), "What U.S. Navy Strategists and Defense Planners Should Think About in the Era of Maritime Great Power Competition", **Defense & Security Analysis**, 36 (1), 101-108.
- Hill, John Richard (1986), **Maritime Strategy for Medium Powers**, Naval Institute Press, Londra.
- _____ (2000), **Medium Power Strategy Revisited**, Royal Australian Navy Sea Power Centre, Working Paper No. 3.
- HM Government (2015), **National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015 A Secure and Prosperous United Kingdom**, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/555607/2015_Strategic_Defence_and_Security_Review.pdf (22.09.2021).
- HMS (2021), **Maritime Strategic Evaluation for Israel 2020/21**, Maritime Policy & Strategy Research Centre Publishing, Haifa.
- Hodge, Carl Cavanagh (2014), "The Pivot in Perspective: American Naval Power, Then and Now", **Orbis**, 58 (3), 392-412.
- Holmes, James R. (2014), "Why Hold an International Fleet Review? Insights from Ken Booth", Andrew Forbes (Ed.), **Naval Diplomacy and Maritime Power Projection**, içinde (53-67) Sea Power Centre, Australia.
- Holmes, James R. ve Yoshihara, Toshi (2005), "The Influence of Mahan Upon China's Maritime Strategy", **Comparative Strategy**, 24 (1), 23-51.
- Holsti, K. J. (1964), "The Concept of Power in The Study of International Relations", **Background**, 7 (4), 179-194.
- Hong Kong Maritime and Port Board (2020), **Ranking of Container Ports of the World As at 20.5.2020**, https://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_2_y_b5.pdf (08.08.2021).
- Hossain, Khandakar Akhter vd. (2017), "SWOT Analysis of China Shipbuilding Industry by Third Eyes", **Procedia Engineering**, 194, 241-246.
- Hoyt, Timothy D. (2007), "The United States and Maritime Strategy: A Parochial View from the U.S. Naval War College", **Orbis**, 51 (4), 577-584.
- Hsiung, James C. (2005), "Sea Power, the Law of the Sea, and the Sino-Japanese East China Sea, Resource War", **American Foreign Policy Interests**, 27, 513-529.

- Hua, Chengying vd. (2020), "Evaluation and Governance of Green Development Practice of Port: A Sea Port Case of China", **Journal of Cleaner Production**, 249, 1-10.
- Hunt, Bary D. (1989), "The Strategic Thought of Sir Julian S. Corbett", **Maritime Strategy and the Balance of Power**, 1. Baskı içinde (110-135), Palgrave Macmillan, London.
- ICAF (2003), **Industry Studies 2000-Shipbuilding**, <http://www.ndu.edu/icafe/industry/2000/shipbuilding/shipbuilding.htm> (22 of 22) [3/20/2003 1:17:46 PM], (22.10.2020).
- ICC, (2020), **Customs & Trade Facilitation**, <https://iccwbo.org/global-issues-trends/trade-investment/trade-facilitation/> (29.11.2020).
- IEA (2020), **Global Share of Total Final Consumption by Source**, <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/global-share-of-total-final-consumption-by-source-2018> (12.08.2021).
- İlgar, Rüştü (2018), "Çevresel Duyarlılık Açısından Petrol Sektörü, Çanakkale Boğazının Pazardaki Yeri ve Önemi", **Doğu Coğrafya Dergisi**, 23 (39), 25-44.
- Iliopoulos, Ilias (2009), "Strategy and Geopolitics of Sea Power Throughout History", **Baltic Security & Defence Review**, 11 (2), 5-20.
- IMO (2021), **Brief History of IMO**, <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (21.06.2021).
- Indian Ministry of Defence (2015), **Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy**, Indian Navy Naval Strategic Publication (NSP), New Delhi.
- Israel Maritime Policy and Strategy Research Center (2021), **Maritime Strategic Evaluation for Israel 2020/21**, <https://drive.google.com/file/d/1GPopf811kPg2TdmfkaiThqRhMxAXpmGc/view> (24.04.2021).
- İşık, G. Nurser (2009), **Kıta Sahaneliği, Hukukî Rejimi ve Ege Sorunu**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- İhracat Genel Müdürlüğü (2020), **Gemi Sektör Raporu**, https://ticaret.gov.tr/data/5b87000813b8761450e18d7b/Gemi_%C4%B0n%C5%9Fa_%20Sanayii.pdf (10.08.2021).
- İMEAK (2020), **Denizcilik Sektör Raporu**, https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor_raporu_tr_2020.pdf (23.07.2021).
- İMEAK Deniz Çalışma Grubu (2021), **Deniz Turizmi Tanıtımı**, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/deniz-turizmi-calisma-grubu> (02.08.2021).
- İşcan, İsmail Hakkı (2004), "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", **Uluslararası İlişkiler**, 1 (2), 47-79.
- İşipek, Ali Rıza ve Aydemir, Oğuz (2006), **1770 Çeşme Deniz Savaşı**, İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı, Denizler Kitabevi, İstanbul.

- İzgi, Ali Rıza (2007), **Kıbrıs Barış Harekâtı Sonrasında Türkiye'ye Uygulanan Silah Ambargosu ve Sonuçları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Jonathan, Evitts (2019), **Russian Naval Modernization and Strategy**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, American Military University - Naval Postgraduate School.
- Kabadayı, Mücahit (2021), "Petrol ve Doağlgaz Keşif ve Sondaj Gemilerimiz", **KONEV**, <http://www.konev.org.tr/makaleler/petrol-ve-doaglgaz-kesif-ve-sondaj-gemilerimiz> (13.06.2021).
- Kadan, Tefvik (2020), "Mavi Vatan Doktrini Nasıl Oluşturdu?", **Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi**, 2 (1), 35-48.
- Kaliszewski, Adam vd. (2020), "Key Factors of Container Port Competitiveness: A Global Shipping Lines Perspective", **Marine Policy**, 117, 1-10.
- Kan, Nur ve Kuleyin, Barış (2016), "Kalkınma Planları Çerçevesinde Türkiye'nin Deniz Turizmi Stratejilerinin Tarihsel Gelişimi", **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, UDTS 2016 Özel Sayı, 51-64.
- Kantörün, Ufuk (2010), "Bölgesel Enerji Politikaları ve Türkiye", **Bilge Strateji**, 2 (3), 87-114.
- Karaburun, Ahmet ve Karakuyu, Mehmet (2015), "Türkiye'de İlçelerin ve 2012 Yılı İlçe Nüfuslarının Yükseklik ve Kıyı Yakınlığına Göre Analizi", **Marmara Coğrafya Dergisi**, 32, 74-87.
- Karadağ, Emine (2015), **Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri**, BİLGESAM Yayınları, Rapor No: 68, İstanbul.
- Karadoğan, Umut C. (2011), "Millî Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, 27 (81), 603-650.
- Karakoç, Ercan ve Yılmaz, Bahadır (2020), "Askeri Güç ve Teknolojik Dönüşüm", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 13 (72), 229-241.
- Karnıbüyük, Mustafa (2019), "İklim, Coğrafi Konum, Yer Şekilleri ve Denizlerin Siyasi Coğrafya Üzerindeki Etkileri", **Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 4 (1), 167-185.
- Kasapoğlu, Can (2019), **The Blue Homeland: Turkey's Largest Naval Drill the Blue Homeland is not Merely an Exercise Codename; It is a Geopolitical Concept that Manifests Ankara's Political-Military Agenda in the Coming Decade**, <https://www.aa.com.tr/en/analysis/-the-blue-homeland-turkey-s-largest-naval-drill/1404267#> (26.02.2021).

- Kathijotes, Nicholas (2013), “Keynote: Blue Economy-Environmental and Behavioural Aspects Towards Sustainable Coastal Development”, **Procedia-Social and Behavioral Sciences**, 101, 7-13.
- Kaymal, Turgut (2017a), “Denizlere Hâkim Olan Cihana Hâkim Olur” Sözüünü Kim Söylemiştir?”, **Bahriye Enstitüsü**, https://bahriyeenstitusu.org/wpcontent/uploads/2017/05/BahriyeEnstitusu_Barbaros.pdf (15.10.2020).
- _____ (2017b), “Türk Deniz Kuvvetleri’nin Gülümlü Füzeli Gemileri: 2030 Projeksiyonu”, **Bahriye Enstitüsü**, <https://bahriyeenstitusu.org/2018/08/31/turkish-navys-guided-missile-ships-with-projections-to-2030/> (02.05.2021).
- _____ (2017c), “Ege Denizi (Adalar Denizi) Sınırları, Önemi ve Adlandırılması”, **Bahriye Enstitüsü**, <https://bahriyeenstitusu.org/2017/06/11/ege-denizi-adalar-denizi/> (11.09.2021).
- Kaynar, M. Kaan ve Ak, Gökhan (2017), “Ege’ de Temel Sorun: Unutul[May]An Türk Adaları”, **International Journal of Academic Value Studies**, 3 (8), 88-103.
- Kearsley, Harold John (1992), “Rethinking Maritime Power Theory”, **Comparative Strategy**, 11 (2), 195-211.
- Keen, Meg R. vd. (2018), “Towards Defining the Blue Economy: Practical Lessons from Pacific Ocean Governance”, **Marine Policy**, 88, 333-341.
- Kenchington, Trevor J. (2020), “La Grande Pêche: Drivers of Change in the Saltfish Fisheries on Grand Bank Through Four Centuries”, **Marine Policy**, 115, 1-10.
- Kennedy P. (1976), **The Rise and Fall of British Naval Mastery**, R.E. Krieger Publishing, London.
- Keser, Hilal Yıldırım ve Çetin, Işın (2016), “Kara ile Çevrili Olmanın İhracat Üzerine Etkisi: Gelişmekte Olan Avrupa ve Orta Asya Ülkeleri Üzerine Bir Analiz”, **Ankara Üniversitesi Sbf Dergisi**, 71 (1), 199-230.
- Kıyanç, Sinan (2020), “ABD Merkezi İstihbarat Teşkilatı (CIA) Arşiv Belgelerine Göre Ege Sorunu”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 22 (1), 11-32.
- KİGEM (1999), **Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. Tersaneler Raporu**, https://www.gmo.org.tr/upl/misc/Raporlar/KIGEM_TGSAS_Raporu.pdf, (15.02.2021).
- Kirchberger, Sarah (2015), **Assessing China's Naval Power, Technological Innovation, Economic Constraints, and Strategic Implications**, Springer, Berlin.
- Kline, Jeffrey E. (2017), “Impacts of The Robotics Age on Naval Force Design, Effectiveness, and Acquisition”, **Naval War College Review**, 70 (3), 63-77.

- Koca, Levent (2019), “Denizaşırı Harekât Yetenekleri ve Türk Deniz Politikası”, **Mavi Vatan’dan Açık Denizlere**, 1 (2), 38-45.
- Koçer, Gökhan (2011), “Karadeniz’in Jeopolitiği ve Güvenliği: Türkiye Perspektifi”, Ersan BAŞAR (Ed.), **Uluslararası Deniz Hukuku’nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu**, ORSAM Karadeniz Kitapları, 1, Ankara, 27-39.
- Koday, Zeki vd. (2017), “Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri”, **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 21 (3), 879-910.
- Kol, Bihter (2010), **Türkiye’nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Koldemir, Birsen (2008), “Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Limanı”, **Uygulamalı Yer Bilimleri**, 1, 32-45.
- Korkmaz, Celil Anıl (2020), “Donanmaların Etkinliğinin Artırılmasında İnsansız Hava Araçlarının Rolü”, **Türkiye İnsansız Hava Araçları Dergisi**, 2 (2), 49-54.
- Korolev, Alexander (2019), “How Closely Aligned are China and Russia? Measuring Strategic Cooperation in IR”, **International Politics**, 57, 760-789.
- Kurutürk, Osman (2017), “21. Yüzyılda Türk Deniz Gücünün Dış Politika Üzerindeki Rolü ve Etkisi”, **Türk Deniz Gücünün 21. Yüzyıl Boyutu**, 1. Baskı içinde (63-71), Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Kozak, N. ve Kozak M. A (2000), **Genel Turizm Bilgisi**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- Kozanhan, Murat Kağan (2019), “Güç Kavramı ve Donanmaların Yumuşak Güç Unsuru Olarak Diplomaside Kullanılması”, **Mavi Vatan’dan Açık Denizlere**, 1 (2), 22-30.
- Köseoğlu, A. M. (2010), **Milli Savunma Sanayinde Yeniden Yapılanma ve Sosyal Politikalara Etkisi**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kraska, James (2010), “How the United States Lost the Naval War of 2015”, **Orbis**, 14 (1), 35-45.
- Kulaç, Hasan (2006), **Türk Dış Politikasında Deniz Kuvvetlerinin Rolü 1939-1960**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kulve, Haico ve Smit, Wim A. (2010), “Novel Naval Technologies: Sustaining or Disrupting Naval Doctrine”, **Technological Forecasting & Social Chang**, 77 (7), 999-1013.
- Kurth, James (2007), “The New Maritime Strategy: Confronting Peer Competitors, Rogue States, and Transnational Insurgents”, **Orbis**, 51 (4), 585-600.

- Kurul, Erkan (2014), “Alfred Thayer Mahan, Deniz Harbi Üzerine”, **Mediterranean Journal of Humanities**, 4 (1), 355-358.
- Kuşat, Mete (2018), “Su Ürünleri Dünya ve Türkiye Pazarı”, **ISNOS-MED 2018**, https://www.researchgate.net/profile/Ahmet-Tolunay/publication/335602008_ISNOS-MED-2018-Proceedings/links/5d6f7a9592851c75385e6841/ISNOS-MED-2018Proceedings.pdf#page=296 (31.07.2021).
- Kuşat, Nurdan (2020), “Türkiye-AB 28 Ticaretinde Su Ürünleri Sektörünün ‘Endüstri İçi Ticaret’ Analizi”, **Acta Aequatica Turcica**, 16 (4), 535-544.
- Küçükşeymanoğlu, Rüyam (2008), “Stratejik Planlama Süreci”, **Kastamonu Eğitim Dergisi**, 16 (2), 403-412.
- Küçükşahin, Ahmet vd. (2008), “Türkiye'nin Güvenlik Strateji Belgesi Nasıl Hazırlanmalıdır?”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 4 (7), 7-39.
- Kütükçü M. Akif ve Kaya, İslam Safa (2016), “Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz'deki Petrol ve Doğalgaz Kaynakları ile Türkiye'nin Hukuki Durumu”, **Yaşam Bilimleri Dergisi**, 6 (2/1), 81-96.
- Kwak, Seung-Jun vd. (2005), “The Role of the Maritime Industry in the Korean National Economy: An Input-Output Analysis”, **Marine Policy**, 29, 371–383.
- Kynge, James vd. (2017), **How China Rules The Waves**, <https://ig.ft.com/sites/china-ports/> (25.11.2020).
- Lachowski, Zdzislaw (2007), **Foreign Military Bases in Eurasia**, SIPRI, Policy Paper, Sweden.
- Lacoste, Y. (2008), **Büyük Oyunu Anlamak Jeopolitik: Bugünün Uzun Tarihi**, (Çev. İsmet Akça), Ntv Yayınları, İstanbul.
- Lambeth, B. S. (2005). **American Carrier Air Power at the Dawn of a New Century**, RAND Corporation, Santa Monica.
- Lane Jesse M., ve Pretes, Michael (2020), “Maritime Dependency and Economic Prosperity: Why Access to Oceanic Trade Matters”, **Marine Policy**, 121, 1-11.
- Lautenschläger, Karl (1983), “Technology and the Evolution of Naval Warfare”, **International Security**, 8 (2), 3-51.
- Lavie, Oded Gour (2018), **A Model and Methodology for a Grand Maritime Strategy**, University of Haifa, Haifa.
- Lemos, Clara Carvalho vd. (2012), “Strategic Environmental Assessment in Tourism Planning- Extent of Application and Quality of Documentation”, **Environmental Impact Assessment Review**, 35, 1-10.

- Len, Christopher (2015), "China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access", **Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India**, 11 (1), 1-18.
- Lesemann, Reenst ve Amon, Ean (2019), "Energy Resources for the Future Ocean Economy", **Marine Technology Society Journal**, 53 (4), 14-16.
- Lexiong, Ni (2005), **Sea Power and China's Development**, <https://corpora.tika.apache.org/base/docs/govdocs1/762/762600.pdf> (05.06.2021).
- Li, Kevin X. vd. (2020) "Impact of the Belt and Road Initiative on Commercial Maritime Power", **Transportation Research Part A**, 135, 160-167.
- Li, Y. ve Da Costa, M. (2013), "Transportation and Income Inequality in China: 1978–2007", **Transportation Research Part A**, 55, 56-71.
- Lim, Yves-Heng (2014), **China's Naval Power: An Offensive Realist Approach**, 1th Ed., Routledge, London.
- Liu, Baiqiong vd. (2017), "Regional Disparities in China's Marine Economy", **Marine Policy**, 82, 1-7.
- Lloyd's Register (2015), **Global Shipping Technology 2030**, University of Southampton, UK.
- Lostumbo, Michael J. vd. (2013), **Overseas Basing of U.S. Military Forces an Assessment of Relative Costs and Strategic Benefits**, RAND Corporation, Santa Monica.
- Lubchenco, Jane vd. (2020), **Five Priorities for a Sustainable Ocean Economy**, <https://www.nature.com/articles/d41586-020-03303-3>, (02.07.2021).
- Luttwak, Edward N. (1974), **The Political Uses of Sea Power**, Johns Hopkins Univ. Press, Baltimore.
- Lydia C. L. Teh ve Sumaila U.R. (2013), "Contribution of Marine Fisheries to Worldwide Employment", **Fish and Fisheries**. 14 (1), 77-88.
- M5 Dergi, **BARBAROS Sınıfı Fırkateyn'lerin Modernizasyon Takvimine Güncelleme**, <https://m5dergi.com/savunma-haberleri/barbaros-sinifi-firkateynlerin-modernizasyon-takvimine-guncelleme/> (02.05.2021).
- Ma, Qifei vd. (2021), "Port Integration and Regional Economic Development: Lessons from China", **Transport Policy**, 110, 430-439.
- Mackinder Halford (1907), **Britain and the British Seas**, Oxford.
- Mahan, Alfred Thayer (1890) **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**, Little-Brown, Boston.

- Mahan, Alfred Thayer (2013), **Deniz Harbi Üzerine**, (Çev. A. Tunçer Büyükonat), 1. Baskı, Doruk Yayıncılık, İstanbul.
- _____ (2015), **Mahan on Naval Strategy: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan**, Naval Institute Press, New York.
- Manhas, Neeraj Singh (2020), “China’s Policy of ‘String of Pearls’”, **International Journal of Social Impact**, 5 (3), 17-25.
- MARSEC COE (2021a), **History**, <https://www.marseccoe.org/en/who-we-are> (08.05.2021).
- _____ (2021b), **Maritime Security Conference – 2021**, <https://www.marseccoe.org/en/content/1201> (07.09. 2021).
- Martinell, Daniel Peñalosa vd. (2020), “Closing the High Seas to Fisheries: Possible Impacts on Aquaculture”, **Marine Policy**, 115, 103854.
- Martinson, Ryan (2020), “Counter-Intervention in Chinese Naval Strategy”, **Journal of Strategic Studies**, 44 (2), 265-287.
- Masayuki, Masuda (2014), **China’s Maritime Strategy and Maritime Law Enforcement Agencies: Quest for a Maritime Power**, http://www.nids.mod.go.jp/english/publication/joint_research/series10/pdf/04.pdf (23.05.2021).
- Maurer, John H. (2016), **The Influence of Thinkers and Ideas on History: The Case of Alfred Thayer Mahan**, <https://www.fpri.org/article/2016/08/influence-thinkers-ideas-history-case-alfred-thayer-mahan/> (02.03.2021).
- _____ (2018), “The Struggle for Sea Power: Lessons from the Great War”, **Orbis**, 62(2), 184-203.
- Maviş, Feri Mani vd. (2002), **Genel Turizm Bilgisi**, (Ed. Meryem Akoğlan Kozak), Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- Mercan, Evren (2015) “93 Harbi’nin Ortaya Çıkardığı Bir Deniz Harp Stratejisti: Stepan Osipovich Makarov”, **Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Arastirmalari Dergisi (HÜTAD)**, 12(22), 133-144.
- Merkel, Axel ve Holmgren, Johan (2017) “Dredging the Depths of Knowledge: Efficiency Analysis in the Maritime Port Sector”, **Transport Policy**, 60, 63-74.
- Merz, Fabien (2020), “Tumult im östlichen Mittelmeerraum”, **CSS Analysen zur Sicherheitspolitik**, Center for Security Studies, ETH Zürich, 275, 1-4.
- Ministry of Defence of the Russian Federation (2021), **Navy**, <https://eng.mil.ru/en/structure/forces/navy/history.htm> (06.09.2021).
- Modelski, George (1972), **Principles of World Politics**, Free Press, New York.

- _____ (2005), “Küresel Politikanın Uzun Döngüsü ve Ulus-Devlet”, **Uluslararası İlişkiler**, 2 (7), 3-30.
- Modelski, George ve Thompson, William R. (1988), **Seapower in Global Politics 1494-1993**, Macmillan Press, London.
- Moffat, Lieutenant Commander Ian C.D. (2001), “Corbett: A Man Before His Time”, **Journal of Military and Strategic Studies**, 4, 10-35.
- Mohan, C. Raja (2009), “Maritime Power: India and China turn to Mahan”, **ISAS Working Paper**, No: 71.
- Moran, Daniel ve Russell, James A. (Ed.) (2015), **Maritime Strategy and Global Order: Markets, Resources, and Security**, Georgetown University, Washington, DC.
- Morgenthau, Hans J. (1948), **Politics Between Nations: The Struggle for Power and Peace**, Alfred A. Knopf, New York.
- MTA (2018), **Oruç Reis Araştırma Gemisi**, <https://www.mta.gov.tr/v3.0/arastirmalar/oruc-reis> (16.08.2021).
- Murray, Craig vd. (2013), **China’s Naval Modernization and Implications for the United States**, U.S.-China Economic and Security Review Commission, 26.
- Muslu, Aziz (2018), “Deniz Turizmi Araçları İşletmelerinin Farklılaştırma Stratejisi ve Modern Yönetim Anlayışları Davranışlarının Çeşitli Değişkenler Aracılığıyla İncelenmesi”, **Turkish Studies Economics, Finance and Politics**, 13(22), 353-371.
- Mutlu, Serdar (2020), “Türkiye’de Deniz Ulaştırmasının Tarihsel Gelişimi ve Türk Deniz Gücü Açısından Önemi”, **Deniz Gücü ve Güvenliği İncelemeler**, 1. Baskı içinde (339-372), Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- NATO (2011), **Alliance Maritime Strategy**, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm (09.06.2021).
- _____ (2019), **NATO Maritime Unmanned Systems**, https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2019_09/20190909_190909-NMUS.pdf (24.06.2021).
- _____ (2020), **Operation Sea Guardian**, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_136233.htm (04.09.2021).
- _____ (2021a), **NATO Members**, <https://www.nato.int/nato-welcome/index.html> (07.09.2021).
- _____ (2021b), **NATO’s Maritime Activities**, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm (24.06.2021).
- Niavis, Spyros vd. (2017), Revealing the Potential of Maritime Transport for ‘Blue Economy’ in Theadriatic-Ionian Region, **Case Studies on Transport Policy**, 5, 380-388.

- Nincic, Donna J. (2002), "Sea Lane Security and U.S. Maritime Trade: Chokepoints as Scarce Resources", Sam J. Tangredi (Ed.), **Globazliation and Maritime Power**, 1. Baskı içinde (143-171), Institute for National Strategic Studies, National Defense Universty.
- Norris, Andrew ve Norris, Alexander (2020), "Turkey's "Mavi Vatan" Strategy and Rising Insecurity in the Eastern Mediterranean", **CIMSEC**, <https://cimsec.org/turkeys-mavi-vatan-strategy-and-rising-insecurity-in-the-eastern-mediterranean/> (02.03.2021).
- Notsu, Akira vd. (2013), "Intergration of Information Based on the Similarity in AHP", **Procedia Computer Science**, 22, 1011-1020.
- Notteboom, Theo vd. (2021) **Port Economics, Management and Policy**, <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/seaports-economic-value/>,NewYork: Routledge (04.08.2021).
- Novo-Corti, Isabel vd. (2015), "The Economic Analysis of Maritime Catastrophes in Sensitive Areas: The Assessment and Calculation of Damages in the Environment and Population's Way of Life", **Journal of Cleaner Production**, 107, 267-278.
- Octavian, Amarulla (2017), "In Search of Peaceful Future of the Asia-Pacific Maritime World: Formulating the Role of Indonesian Navy", **Journal of Maritime Studies and National Integration**, 1(2), 118-127.
- OECD (2016) **The Ocean Economy in 2030**, OECD Publishing, Paris.
- _____ (2020), **Ocean Shipping and Shipbuilding**, <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/> (05.04.2021).
- _____ (2021), **Peer Review of the Turkish Shipbuilding Industry**, <https://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm> (08.08.2021).
- Oğuzlu, Tarık (2015), "Güvenlik Kültürü ve Türk Dış Politikası", **Bilig**, 72, 223-250.
- OPEC (2020), **Annual Statistical Bulletin 2020**, <https://asb.opec.org/> (13.08.2021).
- Oran, Erdoğan (2012), **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti**, Yayınlanmış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi - Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü.
- Öcal, Mehmet (2010), "Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Bölgesel ve Küresel Güvenlik ve Barışa Katkısı", **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 28 (1), 281-311.
- Önal, Eylem ve Yarbay R. Zerrin (2010), "Türkiye'de Yenilenebilir Enerji Kaynakları Potansiyeli ve Geleceği", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi**, 9 (18), 77-96.
- Örmeci, Ozan (2013), "21. Yüzyılda ABD-Çin Rekabeti", **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 29, 1-14.

- Özarslan, Bahadır Bumin (2012), “Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz’de Güvenlik Politikaları ve Türk-Rus İlişkileri”, **Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi**, 12 (1), 135-166.
- Özdemir, Haluk (2008) “Uluslararası İlişkilerde Güç: Çok Boyutlu Bir Değerlendirme”, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, 63 (3), 113-144.
- Özdemir, M. Murat (2018), “Denizcilikte Yelkenliden Buharlılara Geçiş Dönemindeki Tereddütler ve Tartışmalar” **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi**, 1 (3), 111-124.
- Özdemir, M. S. (2002) “Bir İşletmede Analitik Hiyerarşi Süreci Kullanılarak Performans Değerleme Sistemi Tasarımı”, **Endüstri Mühendisliği Dergisi**, 2, 2-11.
- Özdemir, Ünal (2015), “Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi”, **Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi**, 5 (12), 421-441.
- Özden, Ayşe vd. (2020), **Turizm Sektörü**, <https://www.atbank.com.tr/documents/TURIZM%20SEKTOR%20RAPORU%20%20MAYIS%202020.PDF> (02.08.2021).
- Özekin, Muhammed Kürşad (2020), “Doğu Akdeniz’de Değişen Enerji Jeopolitiği ve Türkiye”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 16 (33), 1-51.
- Özer, Mustafa vd. (2020), “The Impact of Container Transport on Economic Growth in Turkey: An ARDL Bounds Testing Approach”, **Research in Transportation Economics**, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.101002> (12.08.2021).
- Özer, Yusuf (2019), “Nanoteknoloji’nin Askerî Uygulamaları Üzerine Bir Değerlendirme”, **Güvenlik Bilimleri Dergisi**, IDEF Özel Sayı, 33-52.
- Özgen, Cenk (2013), “Doğu Akdeniz’de Enerji Güvenliğine Yönelik Bir Girişim: Akdeniz Kalkanı Harekâtı”, **Akademik Orta Doğu**, 8 (1), 101-114.
- _____ (2017a), “Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi’nde Dönüşüm ve Bir Uygulama Örneği Olarak Türk Deniz Görev Grubu”, **SOBİDER**, 12, 167-182.
- _____ (2017b), “Türkiye’nin Karadeniz’de Deniz ve Enerji Güvenliğine Yönelik Faaliyetleri” **MCBÜ Sosyal Bilimler Dergisi**, 15 (2), 49-84.
- _____ (2019), “Türkiye’nin Denizaşırı Askerî Üs Kurma Girişimleri: Tespitler ve Geleceğe Yönelik Öneriler”, **Güvenlik Bilimleri Dergisi**, 8 (2), 381-408.
- Özgül, Hüsnü (2013), “Balkan Savaşı’nda Osmanlı Donanmasının Marmara Denizi Harekâtı”, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, 21, 81-102.
- Özsümer, Sıla (2017), **Çin Ekonomisi ve Bir Yol Bir Kuşak Projesi**, İzmir Ticaret Odası Yayını, İzmir.

- Padfield, Peter (1999), **Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind**, Overlook Press, New York.
- Pala, Zekeriya (2021), **Ege Denizi'nin Önemi ve Türkiye; Adaların Hukuki Boyutu ve Gerçekleşen İhlaller**, <https://21yyte.org/tr/merkezler/islevsel-arastirma-merkezleri/milli-guvenlik-ve-dis-politika-arastirmalari-merkezi/ege-denizi-nin-onemi-ve-turkiye-adalarin-hukuki-boyutu-ve-gerceklesen-i-hlaller> (11.09.2021).
- Pan, Xunzhang vd., (2020), "Analysis of China's Oil and Gas Consumption Under Different Scenarios Toward 2050: An Integrated Modeling", **Energy**, 195, 1-10.
- Park, Jin Suk vd. (2019), "The Role of Maritime, Land and Air Transportation in Economic Growth: Panel Evidence from OECD and Non-OECD Countries", **Research in Transportation Economics**, 78, 1-10.
- Perçin, Selçuk ve Ayan, Tuğba (2010), "AHS ve Bulanık Promethee Yaklaşımlarıyla Esnek Üretim Sistemleri Seçimi", **Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 29 (2), 555-575.
- Pınar, Latif (2018), "Türkiye'nin Savunma Sanayi Alanındaki Gelişiminin Türk Dış Politikasına Olan Etkisi", **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi**, 7 (4), 2356-2369.
- Pirtle, Charles E. (2000), "Military Uses of Ocean Space and the Law of the Sea in the New Millennium", **Ocean Development & International Law**, 31, 7-45.
- Polat, Doğan Şafak (2017), "NATO ve Rusya Federasyonu'nun Yeni Mücadele Alanı: Karadeniz", **Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi**, 5 (Özel Sayı), 51-66.
- Potter, E.B. ve Nimitz, C. (1981), **Sea Power: A Naval History**, 2th Ed., United States Naval Institute Press, Annapolis.
- President of Russia (2015), **Russian Federation Marine Doctrine**, <http://en.kremlin.ru/events/president/news/50060> (06.09.2021).
- Pruitt, C.D.R.J. (2000), "The Influence of Sea Power in the 21st Century", **MIT Press Working Paper**, 4, 1-63.
- Pryor, S.C. ve Barthelmie, R.J. (2013), "3.04- Renewable Energy Resources-Ocean Energy: Wind-Wave-Tidal-Sea Currents", **Earth Systems and Environmental Sciences**, 3, 65-81.
- Qin, T. ve Huo, X.Y. (2000), **The Chinese Sea Power History**, National Defense University Press, Washington.
- Rahman, Ahmed S. (2010), "Fighting the Forces of Gravity-Seapower and Maritime Trade Between the 18th and 20th Centuries", **Explorations in Economic History**, 47 (1), 28-48.
- Ramon, Adrianus A. V. (2017), "The Legality of Foreign Peacetime Military Activities in the Exclusive Economic Zone of Another State", **Veritas et Justitia**, 2 (3), 327-358.

- Rehman, Aziz Ur ve Abbas, Zafar (2020), “Mediterranean Sea Struggle Between Turkey and Greece and Its Implications for the Existence of NATO and the Way Forward”, **AUDRI**, 13 (2), 133-149.
- Reitzel, William (1973) “Mahan on the Use of the Sea”, **Naval War College Review**, 26 (3), 73-81.
- Richmond, Herbert W. (1934), **Sea Power in the Modern World**, Reynal & Hitchcock, London.
- Ridolfi, Giovanni (1997), “Geostrategy and Naval Power in the Mediterranean: Changing Scenarios, Continuing Conflict”, **Marine Policy**, 21 (4), 377-390.
- Rochwulaningsih, Yety vd. (2019), “Marine Policy Basis of Indonesia as a Maritime State: The Importance of Integrated Economy”, **Marine Policy**, 108, 1-8.
- Rodger, Nicholas (1997), **The Safeguard of the Sea: A Naval History of Great Britain 660-1649**, W. W. Norton & Company, Londra.
- Rodrigue, J.P. ve Notteboom, T. (2009), “The Terminalisation of Supply Chains: Reassessing The Role of Terminals in Port/Hinterland Logistical Relationships”, **Maritime Policy & Management**, 36 (2), 165-183.
- Roy, Rajorshi (2017), **Decoding Russia’s 2017 Naval Doctrine**, https://www.idsa.in/idsacomments/decoding-russia-2017-naval-doctrine_rroy_240817 (06.09.2021).
- Royal Australian Navy Sea Power Centre (2010), **Australian Maritime Doctrine**, <https://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Amd2010.pdf> (18.07.2021).
- Royal Navy (2010), **Future Navy Vision, The Royal Navy Today, Tomorrow and Towards 2025**, https://www.royalnavy.mod.uk/About-the-Royal-Navy/~/_media/Files/Navy-PDFs/About-the-Royal-Navy/Future%20Navy%20Vision.pdf (15.09.2021).
- Russia Maritime Studies Institute (2015), **Russian Maritime Doctrine**, <https://usnwc.edu/Research-and-Wargaming/Research-Centers/Russia-Maritime-Studies-Institute> (06.09.2021).
- Russia Official Portal of Legal Information (2017), **On Approval of the Fundamentals of State Policy of the Russian Federation in the Field of Naval Activities for the Period Up to 2030**, http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201707200015?index=0&rangeSize=1&mc_cid=8dbd8574d4&mc_eid=3baefa44e9 (06.09.2021).
- Saaty, R. W., (1987) “The Analytic Hierarchy Process-What It is and How It is Used”, **Mathl Modelling**, 9 (3), 161-176.
- Saaty, Thomas L. (2008), “Relative Measurement and Its Generalization in Decision Making Why Pairwise Comparisons are Central in Mathematics for The Measurement of Intangible Factors the Analytic Hierarchy / Network Process”, **RACSAM**, 102, 251-318.

- Saban, Metin ve Güğərçin, Gülay (2009), “Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri”, **DEÜ Denizcilik Dergisi**, 1 (1), 1-16.
- Saimul, Saimul ve Darmawan, Arif (2020), “Understanding Causality Relation among FDI, Foreign Trade and Economic Growth”, **Economics Development Analysis Journal**, 9 (4), 414-426.
- Saka, Ali (2016), **Enerji Lojistiği**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sakhuja, V. (2011), **Asian Maritime Power in the 21st Century: Strategic Transactions China, India and Southeast Asia**, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore.
- Samaan, Jean-Loup (2011), “Security Governance in the Maritime Commons: The Case for a Transatlantic Partnership”, **Orbis**, 55 (2), 314-324.
- Sancar, Erdinç (2004), **Türk Deniz Kuvvetleri Tarihi ve 21’inci Yüzyılda Deniz Kuvvetleri Stratejisi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Satista (2021b), **Statistics and Facts About the Shipbuilding Industry**, <https://www.statista.com/topics/3712/shipbuilding-industry/> (09.08.2021).
- Saunders, P.C. vd. (2011), **The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles**, National Defense University Press, Washington D.C.
- Savunma Sanayi (2020a), **Doç. Dr. Cihat Yayırcı’nın Çizdiği Mavi Vatan Haritası**, <https://www.savunmasanayi.org/doc-dr-cihat-yaycinin-cizdigi-mavi-vatan-haritasi/> (22.07.2021).
- _____ (2020b), **Preveze Deniz Zaferi Mavi Vatan’da Kutlanacak**, <https://www.savunmasanayi.org/preveze-deniz-zaferi-mavi-vatanda-kutlanacak/> (22.03.2021).
- Scott, D. vd. (2012), “The Vulnerability of Caribbean Coastal Tourism to Scenarios of Climate Change Related Sea Level Rise”, **Journal of Sustainable Tourism**, 20 (6), 883-898.
- Sempa, Francis (2014), **The Geopolitical Vision of Alfred Thayer Mahan**, <https://thediplomat.com/2014/12/the-geopolitical-vision-of-alfred-thayer-mahan/> (03.04.2021).
- Sevim, Cenk (2010), “Petrol Rezervlerinin Zirve Noktasının Enerji Güvenliği Açısından Büyük Enerji Pazarları (ABD, AB, Çin ve Hindistan) Üzerindeki Etkileri”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 6 (11), 53-72.
- Shahsavar, Aria vd. (2021), “On the Relationship Between Lean Scheduling and Economic Performance in Shipbuilding: A Proposed Model and Comparative Evaluation”, **International Journal of Production Economics**, 239, 1-14.
- SIPRI (2020), **Military Expenditure Database**, <https://sipri.org/databases/milex> (15.05.2021).

- _____ (2021), **World Military Spending Rises to Almost \$2 Trillion in 2020**, <https://sipri.org/media/press-release/2021/world-military-spending-rises-almost-2-trillion-2020> (06.09.2021).
- Slack, Brian ve Starr, John (1997), "Geostrategy, Resources and Geopolitics: Implications for the US Navy and Naval Port System", **Marine Policy**, 21 (4), 309-323.
- Sleeper, Dana Marie (2012), "Port Significance: Contributions to Competitiveness in Latin America and Asia", **Journal for Global Business and Community**, 3 (1), 22-28.
- Sokolić, Danijela (2014), "Understanding The Role of Context in Shaping The Development of Business Systems" **Scientific Journal of Maritime Research**, 28, 137-144.
- Sönmez, Göktuğ (2015), "Avrasya Enerji Satrancında Türkiye'nin Yeniden Gündeme Gelen Rolü", **Research Turkey**, 4 (3), 1-8.
- Speller, Ian (2009), "The War at Sea in the Age of Napoleon and the Development of Maritime Strategy", **XXXV International Congress of Military History**, Porto.
- _____ (2020), **Deniz Harbini Anlamak**, (Çev. Barış Engin), Doruk Yayıncılık, İstanbul.
- SS Dergilik (2020), **Mavi Balina-2020 Davet Tatbikatı Başarıyla Devam Ediyor**, <http://ssdergiler.com/tr/HaberDergilik/MAVi-BALiNA-2020-Davet-Tatbikatı-basariyla-devam-ediyor> (22.07.2021).
- Statista (2019), "Number of Active Shipyards Worldwide from 2014 to 2021", <https://www.statista.com/statistics/1102673/active-shipyards-worldwide/> (20.11.2020).
- _____ (2021), "Water Transport", <https://www.statista.com/markets/419/topic/489/water-transport/#overview> (08.08.2021).
- Stavridis, James (2017), **Deniz Gücü, Okyanusların Tarihi ve Jeopolitik Önemi**, (Çev. Nil Tuna ve Varol Ataman), Epsilon Yayınevi, İstanbul.
- Steinberg Phil (2001), **The Social Construction of the Ocean**, Cambridge University Press, Londra.
- STM Thinktech (2018), **21'inci Yüzyılda Uçak Gemilerinin Rolü**, STM Teknolojik Düşünce Merkezi, Ankara.
- Stopford, Martin (2009), **Maritime Economics**, 3rd Edition, Routledge, New York.
- Streusand, Douglas E. (2002), "Geopolitics Versus Globalization", Sam J. Tangredi (Ed.), **Globaziation and Maritime Power**, 1. Baskı içinde (41-57), Institute for National Strategic Studies, National Defense University.
- Stubbs, Bruce B. (2005), "Smarter Security for Smaller Budgets: Shaping Tomorrow's Navy and Coast Guard Maritime Security Capabilities", **The Heritage Lectures**, 878.

- Suárez de Vivero, Juan L. vd. (2009), “Geopolitical Factors of Maritime Policies and Marine Spatial Planning: State, Regions, and Geographical Planning Scope” **Marine Policy**, 33 (4), 624-634.
- Sukhankin, Sergey (2021), **Russia and the Arctic in an Era of Strategic Competition**, NADDSN&RDSNAA, Canada.
- Sumida, Jon (1999) “Alfred Thayer Mahan, Geopolitician”, **Journal of Strategic Studies**, 22 (2-3), 39-62.
- Surís-Regueiro, Juan C. vd. (2013), “Marine Economy: A Proposal for Its Definition in the European Union”, **Marine Policy**, 42, 111-124.
- Swartz, Peter (2021), **1980s Maritime Strategy Series**, Dmitry Filipoff Tarafından Yapılan Mülakat, <https://cimsec.org/peter-swartz-on-defining-the-maritime-strategy/> (27.08.2021).
- Şahin, Kenan (2020), “Türk Deniz Kuvvetleri ve Uluslararası İlişkiler Disiplini”, **Mavi Vatan’dan Açık Denizlere Dergisi**, 2 (5), 42-48.
- Şener, Bülent (2015), “Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar’ın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi”, **The Journal of Academic Social Science Studies**, 35, 327- 349.
- T.C Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (2007), **Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013 Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı (2015), **Askerî Güçle Desteklenmeyen Diplomasi Sizi Yolda Bırakır**, <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/35516/asker-gucle-desteklenmeyen-diplomasi-sizi-yolda-birakir> (16.07.2021).
- _____ (2020a), **Preveze Deniz Zaferi’nin Yıl Dönümü ve Deniz Kuvvetleri Günü**, <https://www.tccb.gov.tr/basin-aciklamalari/365/122173/preveze-deniz-zaferi-nin-yil-donumu-ve-deniz-kuvvetleri-gunu> (22.03.2021).
- _____ (2020b), **Türkiye, Tarihinin En Büyük Doğal Gaz Keşfini Karadeniz’de Gerçekleştirdi**, <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/121867/-turkiye-tarihinin-en-buyuk-dogal-gaz-kesfini-karadeniz-de-gerceklestirdi-> (17.08.2021).
- _____ (2021a), **Mavi Vatan 2021 Taktik Tatbikatı İçin Düzenlenen Tören’de Yaptıkları Konuşma**, <https://www.tccb.gov.tr/konusmalar/353/125144/mavi-vatan-2021-taktik-tatbikati-icin-duzenlenen-toren-de-yaptiklari-konusma> (22.07.2021).
- _____ (2021b), **Fatih Sondaj Gemimiz, Sakarya Gaz Sahasındaki Amasra-1 Kuyusunda 135 Milyar Metreküplük Yeni Bir Doğal Gaz Keşfi Daha Yaptı**, <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/128156/-fatih-sondaj-gemimiz-sakarya-gaz-sahasindaki-amasra-1-kuyusunda-135-milyar-metrekupluk-yeni-bir-dogal-gaz-kesfi-daha-yapti-> (17.08.2021).

- T.C. Cumhurbaşkanlığı SSB (2019), **Türk Savunma Sanayii Ürün Kataloğu**, <https://www.ssb.gov.tr/urunkatalog/tr/104/> (09.05.2021).
- _____ (2020), **Milli Gemi, Proje Hakkında**, <https://www.ssb.gov.tr/WebSite/ContentList.aspx?PageID=88>, (30.03.2021).
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019), **On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023**, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf> (01.05.2021).
- T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2019a), **Atatürk ve Deniz**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Genel/icerik/ataturk-ve-deniz> (02.01.2020).
- _____ (2019b), **Mavi Vatan-2019 Taktik Tatbikatı**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Anasayfa/Basin?url=mavi-vatan-2019-taktik-tatbikati-3122020> (26.02.2021).
- _____ (2020a) **Hamidiye Kuruvazörü**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Arsiv/icerik/hamidiye-kuruvazoru> (07.11.2020).
- _____ (2020b), **“Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi”**, <https://www.dzkk.tsk.tr/ArsivAskeriTarih/icerik/deniz-kuvvetleri-komutanligi-tarihcesi> (15.07.2020).
- _____ (2021a), **Vizyonumuz**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Komutanlik/Vizyon> (10.04.2021).
- _____ (2021b), **Türk Deniz Kuvvetlerinin Görevleri**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Komutanlik/Gorevlerimiz> (12.04.2021).
- _____ (2021c), **İlke ve Öncelikler**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Arge/icerik/ilke-ve-oncelikler> (10.04.2021).
- _____ (2021d), **Modernizasyon**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Anasayfa/Index> (11.04.2021).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı (2019), **Başlıca Ege Denizi Sorunları**, <https://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa> (11.09.2021).
- _____ (2020), **Türkiye'nin Uluslararası Enerji Stratejisi**, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa (15.08.2021).
- _____ (2021a) **No:150-6 Ekim 2006, Karadeniz Uyumu Harekâtı hk.**, https://www.mfa.gov.tr/no_150---6-ekim-2006_-karadeniz-uyumu-harekati-hk_.tr.mfa (22.07.2021).
- _____ (2021b), **Türk Boğazları**, <https://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> (29.07.2021).

- T.C. Ekonomi Bakanlığı (2014), **Gemi İnşa Sektör Raporu**, <https://www.ttso.org.tr/dosyalar/GEMI%CC%87I%CC%87NS%CC%A7AATSEKTO%CC%88RU%CC%88-RAPORU.pdf> (17.12.2020).
- T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (2020), **Doğal Gaz**, <https://enerji.gov.tr/bilgi-merkezi-enerji-dogalgaz> (15.08.2021).
- T.C. İletişim Başkanlığı (2020), **Cumhurbaşkanı Erdoğan: “Mavi Vatan’dan Siber Uzaya Kadar Her Sahada Egemenlik Haklarımıza Sahip Çıkacağız**, <https://www.iletisim.gov.tr/turkce/haberler/detay/cumhurbaskani-erdogan-mavi-vatandan-siber-uzaya-kadar-her-sahada-egemenlik-haklarimiza-sahip-cikacagiz> (02.03.2021).
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (2014), **Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018 Su Ürünleri Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, T.C Kalkınma Bakanlığı Yayını, Yayın No: KB: 2871, Ankara.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017), **Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı**, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- _____ (2021), **Turizm Gelirleri ve Giderleri**, <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201116/turizm-gelirleri-ve-giderleri.html> (02.08.2021).
- T.C. MSB (2020), **Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi**, <https://www.dzkk.tsk.tr/ArsivAskeriTarih/icerik/deniz-kuvvetleri-komutanligi-tarihcesi> (20.03.2021).
- _____ (2021), **MARSEC COE NATO Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/marsec-coe> (09.05.2021).
- T.C. MSB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2021a), **Platformlar**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Destek/icerik/gabya-sinifi> (22.04.2021).
- _____ (2021b), **Harekât**, <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/turk-deniz-gorev-grubu> (16.07.2021).
- _____ (2021c), **Tatbikatlar**, <https://www.dzkk.tsk.tr/BasinveYayin/Tatbikat> (22.07.2021).
- T.C. MSB Genelkurmay Başkanlığı (2021), **Türkiye’nin Barışı Destekleme Harekâtına Katkıları**, <https://www.tsk.tr/Sayfalar?viewName=BarisiDestekleme> (22.07.2021).
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2019), **2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi**, <https://www.sanayi.gov.tr/assets/pdf/SanayiStratejiBelgesi2023.pdf> (09.05.2021).
- T.C. Savunma Sanayii Başkanlığı (2017), **2017-2021 Stratejik Plan**, https://www.ssb.gov.tr/Images/Uploads/MyContents/F_20170606155720342529.pdf (15.05.2021).
- _____ (2020), **2019-2023 Stratejik Plan**, https://www.ssb.gov.tr/Images/Uploads/MyContents/V_20201229103801676675.pdf (01.05.2021).

-
- (2021), **Başkanın Mesajı**, <https://www.ssb.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=512&LangID=1> (08.09.2021).
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı (2020), **Su Ürünleri İstatistikleri Raporu** <https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Belgeler/Icerikler/Su%20%C3%9Cr%C3%BCnleri%20Veri%20ve%20D%C3%B6k%C3%BCmanlar%C4%B1/Su-%C3%9Cr%C3%BCnleri-%C4%B0statistikleri.pdf> (31.07.2021).
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2021), **Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret Raporu**, <https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/16Tasima%20Sekillerine%20Gore%20Dis%20Ticaret.pdf> (26.07.2021).
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020), **Türkiye Limaları**, <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/isps-uygulamaları/safe-ports-11-09.xls> (05.08.2021).
-
- (2021), **Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri**, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri> (29.07.2021).
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Yapıları Daire Başkanlığı (2021), **Tersaneler**, <https://tkygm.uab.gov.tr/kiyi-yapilari-daire-baskanligi> (10.08.2021).
- Taban, M. Hayati (2013), “Klasik ve Eleştirel Jeopolitiğin Karşılaştırılması ve Stratejik Derinliğin Bu Bağlamda İncelenmesi”, **Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 1 (1), 21-31.
- Tanchum, Michaël (2020), “The Logic Beyond Lausanne: A Geopolitical Perspective on the Congruence between Turkey’s New Hard Power and Its Strategic Reorientation”, **Insight Turkey**, 22 (3), 41-54.
- Tangredi, Sam J. (2002), “Globalization and Sea Power: Overview and Context”, Sam J. Tangredi (Ed.), **Globalization and Maritime Power**, National Defense University Press, Washington, D.C.
- Tank, Pınar (2012), “The Concept of Rising Powers”, **NOREF Policy Brief**, <https://www.files.ethz.ch/isn/146521/aa7c23bf5887ab060f1af737a39a000a.pdf> (01.02.2021).
- Tantan, Mehmet ve Akdağ, Hatice (2020), “Sustainability Concept in Turkish Shipyards”, **WIT Transactions on Ecology and the Environment**, 241, 269-281.
- Tarakçı, Nejat (2009), **Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Deniz Stratejisinin Tarihi Analizi**, Deniz Basımevi, 2. Baskı, İstanbul.
- Tarakçı, Nejat (2015), **Türk Deniz Kuvvetlerinin Yeni Strateji Belgesi**, https://tasam.org/tr-TR/Icerik/19570/turk_deniz_kuvvetlerinin_yeni_strateji_belgesi (01.03.2021).

- Tarı, Recep ve İnce M. Rıdvan (2019), “Denizyolu Taşımacılığı Piyasası Kapsamında Küresel Ticaret Hacminin Analizi: Markov Rejim Değişim Modeli”, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 37, 1-20.
- TASAM (2020), **Mavi Vatan-İstanbul Deklarasyonu**, https://tasam.org/trTR/Icerik/60739/2_denizcilik_ve_deniz_guvenligi_forumu_2020_mavi_vatan_-_istanbul_deklarasyonu (25.02.2021).
- Taşlıgil, Nuran (2004), “İstanbul Boğazı’nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, 10, 1-18.
- TDK (2021), **Güncel Türkçe Sözlük**, <https://sozluk.gov.tr/> (22.08.2021).
- Thareani, Yifat (2016) “The Empire and the ‘Upper Sea’: Assyrian Control Strategies along the Southern Levantine Coast”, **Bulletin of the American Schools of Oriental Research**, 375, 77- 102.
- The Defence Council (1995), **The Fundamentals of British Maritime Doctrine**, HMSO, London.
- The Imperia Project (2019), **A History of the Russian Navy, Davis Center for Russian and Eurasian Studies**, <https://scalar.fas.harvard.edu/imperia/motivations> (06.09.2021).
- The State Council Information Office of the People’s Republic of China (2019), **China’s National Defense in the New Era**, Foreign Languages Press Co. Ltd., 1st Edition, Beijing.
- The World Bank (2021a), **Population Total**, <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?end=2020&start=1960&view=chart> (31.07.2021).
- _____ (2021b), **Asian Ports Dominate Global Container Port Performance Index**, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/05/05/asian-ports-dominate-global-container-port-performance-index> (08.08.2021).
- Till, Geoffrey (1999) “Sir Julian Corbett and the Twenty-First Century: Ten Maritime Commandments” Andrew Dorman, Mike Lawrence Smith, Matthew R. H. Uttley (Ed.), **The Changing Face of Maritime Power**, 1. Baskı içinde (19-32), Palgrave Macmillan, London.
- _____ (2007), Maritime Strategy in a Globalizing World, **Orbis**, 51(4), 569-575.
- _____ (2009), **Sea Power; A Guide for the Twenty-First Century**, Routledge. 2th Ed., London.
- _____ (2013), **Sea Power; A Guide for the Twenty-First Century**, Routledge, 3rd Ed., London.
- Tirumala, Raghu Dharmapuri ve Tiwari, Piyush (2020), “Innovative Financing Mechanism for Blue Economy Projects”, **Marine Policy**, 104194, 1-10.

- Toonen, Hilde M. ve Tatenhov, Jan P.M. (2013), “Marine Scaping: The Structuring of Marine Practices”, **Ocean & Coastal Management**, 75, 43-52.
- Topsoy, Fevzi (2012), “Münhasır Ekonomik Bölgede Yürütülen Yabancı Askerî Faaliyetlerin Hukukî Niteliği”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 16 (3), 217-265.
- Topuz, Hüseyin vd. (2016), “Küresel Enerji Lojistiği Bağlamında Türkiye'nin Merkez Ülke Olma Arayışı ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları Açılımlarında Fosil Enerji Saplantısı”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, CİEP Özel Sayısı, 912-951.
- TPAO (2020), **2020 Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu**, <https://www.tpa.gov.tr/file/2106/2020-petrol-ve-dogal-gaz-sektor-raporu-47460b743c70c609.pdf> (15.08.2021).
- _____ (2021), **Deniz**, <https://www.tpa.gov.tr/deniz> (16.08.2021).
- TRT (2021), **Mavi Vatan'ın Yeni Muhafızı: SIDA**, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/mavi-vatanin-yeni-muhafizi-sida-579129.html> (07.05.2021).
- TRT Arşiv (1975), **Marmara Denizi'nde Petrol Arama Çalışmaları**, <https://www.trtarsiv.com/ozel-video/en-yeniler/marmara-denizinde-petrol-arama-calismalari-119622> (16.08.2021).
- Tsakonas, Panayotis (2020), “Containgement: An EU Strategy Towards Erdogan's Turkey”, **Policy Paper**, 39, 1-10.
- TSKB (2020), **Enerji Görünümü**, <https://www.tskb.com.tr/i/assets/document/pdf/enerji-sektor-gorunumu-2020.pdf> (15.08.2021).
- Tunaboylu, İskender (2008), **Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi - Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Tunalı, Halil ve Akarçay, Nermin (2018), “Deniz Taşımacılığı ile Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye Örneği”, **İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi**, 3 (6), 111-122.
- Turan, Sibel (1992), **Türkiye'nin Coğrafi Konumunun Dış Politikasına Etkisi**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- _____ (2004), Geçiş ve Seyir Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları, **Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 6 (1), 63-75.
- TÜİK (2019), **Su Ürünleri 2019**, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Su-Urunleri-2019-33734> (31.07.2021).
- _____ (2020a), “Merkezi Yönetim Bütçesinden AR-GE Faaliyetleri İçin Ayrılan Ödenek ve Harcamalar, 2020”, **Haber Bülteni**, Sayı:33678.
- _____ (2020b), **Su Ürünleri 2020**, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Su-Urunleri-2020-37252> (31.07.2021).

Türk Deniz Kuvvetleri (2000), **Açık Denizlere Doğru**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, 1. Baskı, Ankara.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2014), **Türk Bahriyesinin İlkleri**, Deniz Basımevi, 1. Baskı, İstanbul.

_____ (2015), **Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi**, Deniz Basımevi, İstanbul.

Türkistanlı, Taha ve Kuleyin, Barış (2015), “Denizyolu Enerji Taşımacılığında Yaşanan Silahlı Soygun ve Deniz Haydutluğu Saldırılarının Analizi”, **Uluslararası Avrasya Enerji Sorunları Sempozyumu**, 512-527.

Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2021), **Denizcilik Genel Müdürlüğü Haber Bülteni**, Haziran 2021 Dönemi, Sayı: Y-013.

U.S. Dept of Defense (2020), **Implementing the National Defense Strategy: A Year of Successes**, <https://media.defense.gov/2020/Jul/17/2002459291/-1/-1/1/NDS-FIRST-YEAR-ACCOMPLISHMENTS-FINAL.pdf> (31.08.2021).

U.S. Energy Information Administration (2020a), **International Energy Outlook 2020**, <https://www.eia.gov/outlooks/ieo/pdf/ieo2020.pdf> (13.02.2021).

_____ (2020b), “**The United States Uses a Mix of Energy Sources**”, <https://www.eia.gov/energyexplained/us-energy-facts/> (13.02.2021).

U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard (2015), **A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower, March 2015**, https://www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/21st-century-seapower_strategy_201503.pdf (20.05.2021).

U.S. Department of Defense (2007), **A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower**. Washington D.C.

U.S. Marine Corps, U.S. Navy, U.S. Coast Guard (2020), **Advantage at Sea Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power**, <https://media.defense.gov/2020/Dec/17/2002553481/-1/-1/0/TRISERVICESTRATEGY.PDF/TRISERVICESTRATEGY.PDF> (28.08.2021).

U.S. Naval History and Heritage Command (2020), **US Ship Force Levels**, <https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/us-ship-force-levels.html#2000> (30.08.2021).

U.S. Navy (2010), **Naval Warfare**, [https://dnnlgwick.blob.core.windows.net/portals/14/Courses/Maritime%20Staff%20Operators%20Course/NDP-1-Naval-Warfare-\(Mar-2010\)_Chapters23.pdf?sr=b&si=DNNFileManagerPolicy&sig=2IMMssNQ%2FLy11Fipw3oHsaF%2FKqAPTuJt6iVyiLbwKkA%3D](https://dnnlgwick.blob.core.windows.net/portals/14/Courses/Maritime%20Staff%20Operators%20Course/NDP-1-Naval-Warfare-(Mar-2010)_Chapters23.pdf?sr=b&si=DNNFileManagerPolicy&sig=2IMMssNQ%2FLy11Fipw3oHsaF%2FKqAPTuJt6iVyiLbwKkA%3D) (07.03.2021).

_____ (2015), **U.S. Department of the Navy Innovation Vision**, <https://www.secnav.navy.mil/innovation/Documents/2015> (28.08.2021).

- U.S. White House Office (2005), “**National Strategy for Maritime Security**”, <https://www.hsdl.org/?view&did=456414> (15.08.2021).
- UK Ministry of Defence (2014), **The UK National Strategy for Maritime Security**, <https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security> (02.05.2021).
- _____ (2017), **UK Maritime Power**, 5th Ed., Joint Doctrine Publication, Swindon.
- _____ (2021), **Defence in a Competitive Age**, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/974661/CP411_-_Defence_Command_Plan.pdf (20.04.2021).
- UNCTAD (2019), **Review of Maritime Transport**, Printed at United Nations, Switzerland.
- _____ (2020), **The Review of Maritime Transport**, United Nations Publication, New York.
- UNCTADSTAT (2020a), **Liner Shipping Connectivity Index, Quarterly** <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92> (25.11.2020).
- _____ (2020b), **Maritime Profile: Turkey**, <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/792/MaritimeProfile792.pdf> (04.08.2021).
- United States of America Department of the Navy (2017), **U.S. Navy Program Guide 2017**, Washington D.C.
- UNWTO (2021), **UN Tourism News**, <https://www.unwto.org/un-tourism-news-27> (02.08.2021).
- URL, (2019) “Belt and Road Portal”, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/dsjkydyl/79860.htm>, (9.01.2020).
- UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu** (2020), <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2020-53923.pdf> Haz. Alperen Güler (23.07.2021).
- Uzun, Hakan (2017), “Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin Yankıları”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, 61, 393-435.
- Ünal, A. Naci ve Bekir ve S.B. Yarman (2014), “Milli Güç Unsurlarının Belirlenmesinde Siber Uzay Faktörü”, **7. Uluslararası Bilgi Güvenliği ve Kriptoloji Konferansı Bildiri Kitabı**, 278-284.
- Ünal, Ahmet N. (2005), **Stratejik Karar Verme Modelleri**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Vego, Milan (2009), **Naval Classical Thinkers and Operational Art**, The United States Naval War College, Newport, Rhode Island.

- Viederytė, Rasa (2014), “Lithuanian Maritime Sector’s Clustering Economic Impact Evaluation”, **Procedia, Social and Behavioral Sciences**, 156, 292-297.
- Walsh, Don (2021), “Exploration and Technology-Key Building Blocks for the New Blue Economy”, **People, Products and Policies**, 3-16.
- Wan C. vd. (2019), “Analysis of Risk Factors Influencing The Safety of Maritime Container Supply Chains” **International Journal of Shipping and Transport Logistics**, 11 (6), 476-507.
- Wang, Yixuan ve Wang, Nuo (2019), “The Role of the Marine Industry in China's National Economy: an Input-Output Analysis”, **Marine Policy**, 99, 42-49.
- Widen, J. J. (2011), “Naval Diplomacy-A Theoretical Approach”, **Diplomacy & Statecraft**, 22 (4), 715-733.
- _____ (2009), “Julian Corbett and the Current British Maritime Doctrine”, **Comparative Strategy**, 28 (2), 170-185.
- Williams, Alison J. (2017), “Aircraft Carriers and the Capacity to Mobilise US Power Across The Pacific, 1919-1929”, **Journal of Historical Geography**, 58, 71-81.
- Wilson, Dominic ve Purushottaman, Roopa (2006), “Dreaming with BRICs: The Path to 2050”, Subhash C. Jain (Ed.), **Emerging Economies and the Transformation of International Business**, içinde (3-45), Edward Elgar Publishing, Cheltenham.
- Wirth, Christian (2016), “Securing the Seas, Securing the State: Hope, Danger and the Politics of Order in the Asia-Pacific”, **Political Geography**, 53, 76-85.
- WOC (2018), “Ocean/Maritime Clusters: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals”, **World Ocean Council White Paper**, <https://www.oceancouncil.org/wp-content/uploads/2018/03/Ocean-Maritime-Clusters-andSustainable-Development-WHITE-PAPER-FINAL-2018-logo.pdf> (10.05.2021).
- World Economic Forum (2019), **From Funding to Financing Transforming SDG Finance for Country Success**, http://www3.weforum.org/docs/WEF_From_Funding_to_Financing.pdf (28.01.2021).
- World Shipping Council (2010), **Liner Shipping and CO2 Emissions Policy**, <http://www.shippingandco2.org/LinerShippingandCO2EmissionsPolicySeptember> (01.12.2020).
- Woudstra, N. A. (2011), “China en Maritieme Strategie”, **Marineblad**, 7, 24-27.
- Wright, Paul (2013), “Impacts of Climate Change on Ports and Shipping”, **MCCIP Science Review**, 263-270.

- Xinhua News (2015), **The Rich Connotations and Great Significance of the One Belt One Road Initiative**, http://news.xinhuanet.com/world/2015-03/29/c_127632204.htm (31.08.2021).
- Xu, Lang vd. (2021), "Evolutionary Game Analysis on Behavior Strategies of Multiple Stakeholders in Maritime Shore Power System", **Ocean and Coastal Management**, 202, 1-13.
- Yaman, Murat Savaş (2019), **Türk Kurtuluş Savaşı'nda T.B.M.M.'ye Bağlı Deniz Kuvvetleri Teşkilatının Kuruluşu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yaycı, Cihat (2012), "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye", **Bilge Strateji**, 4 (6), 1-70.
- _____ (2020), "Türkiye Libya Arasında İmzalanan Münhasır Ekonomik Bölge Antlaşması'nın Sonuç ve Etkileri", **Kriter Dergisi**, 4 (42), 34-37.
- Yeo, Andrew ve Pettyjohn, Stacie (2021), "Bases of Empire? The Logic of Overseas U.S. Military Base Expansion, 1870–2016", **Comparative Strategy**, 40 (1), 18-35.
- Yıldız, Özay ve Işıldar, Pınar (2020), "2016 Türkiye Turizm Krizi Üzerine Bir İnceleme", **Journal of Yasar University**, 15 (59), 407-425.
- Yılmaz, E. Alper (2020) "Doğu Akdeniz'deki Gelişmeler Doğrultusunda Türk Dış Politikası'nın Dünü ve Bugünü", **Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi**, 48, 27-48.
- Yılmaz, Samet (2017) "Küresel Politik Sistemde Liderlik: George Modelski ve Dünya Politikasında Uzun Döngüler", **U.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 10 (2), 277-314.
- Yılmaz, Şayende (2020), "Dünyada ve Türkiye'de Birincil Enerji Arzı", **Türkiye'nin Enerji Görünümü 2020**, TMMOB Oda Raporu, Yayın No:717, Ankara.
- Yılmaz, Yücel vd. (1998), "Ege Denizi ve Ege Bölgesi'nin Jeolojisi ve Evrimi", N. Görür (Ed.), **Türkiye Denizlerinin ve Yakın Çevresinin Jeolojisi**, içinde (210-336), İstanbul.
- Yu, Yaodong ve Chang, Yen-Chiang (2018), "The One Belt One Road Initiative and Its Impact on Shipping Law in China", **Marine Policy**, 87, 291-294.
- Yuca, İrşad Sami (2019), "İngiliz Diplomat Sir Hughe M. Knatchbull-Hugessen'in Türk Boğazları Üzerine Düşünceleri (1948)", **ETÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 9, 137-153.
- Yücel, Sehan (2010), "Ege'de Bitmeyen Sorunun Bir Unsuru Olarak Türk ve Yunan Karasuları ve Ulusal Hava Sahaları", **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 6 (12), 83-102.
- Yüksel, Yalçın vd. (2002), "Dünya Liman Örnekleri ile Türkiye Limancılık Politikası Üzerine Bir Çalışma", **4.Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu**, Antalya.

- Yükselen, Hasan (2018), “Strateji Kavramını Çalışmak”, **Güvenlik Stratejileri**, 14 (27), 1-38.
- Zadel, Z. vd. (2018), “Beaches as a Factor in Achieving Competitiveness of a Tourist Product-Case Study: Istrian County”, **Scientific Journal of Maritime Research**, 32 (1), 102-114.
- Zaman, Ibna vd. (2017), “Challenges and Opportunities of Big Data Analytics for Upcoming Regulations and Future Transformation of the Shipping Industry”, **Procedia Engineering**, 194, 537-544.
- Zenginkuzucu Dikran M. ve Çintan Abdülbari (2019), “Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi”, **Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi**, 1 (2), 67-79.
- Zeytinoğlu, Erol (1993), **İktisat Tarihi**, Süryay Sürekli Yayınları, İstanbul.
- Zhao, Minghua vd. (2020), “Port-Based Welfare Services for Seafarers in Chinese Ports: Their Roles, Changes and Challenges”, **Marine Policy**, 130, 1-11.
- Zhao, Rui vd. (2014), “Defining And Quantifying China's Ocean Economy”, **Marine Policy**, 43, 164-173.
- Zhang, Weibin vd. (2020), “An Ocean Community with a Shared Future: Conference Report”, **Marine Policy**, 116, 1-4.
- Zheng, Li ve Tian, Kailan (2021) “The Contribution of Ocean Trade to National Economic Growth: A Non-Competitive Input-Output Analysis in China”, **Marine Policy**, 130, 1-10.
- Zou, Keyuan (2016), “Peaceful Use of the Sea and Military Intelligence Gathering in the EEZ”, **Asian Yearbook of International Law**, 22, 161-176.



EKLER

EK 1: Uzman Gruba Uygulanan Askeri Deniz Gücü Araştırma Modeli AHP Anketi

ÖN BİLGİLENDİRME

Bu çalışmanın amacı; 21. yüzyılda deniz gücünün önemini araştırmak ve Türkiye'nin sahip olduğu deniz gücünü *ticari* ve *askeri* olmak üzere ikili bir ayrım ile derinlikli analizini gerçekleştirmektir. Çalışmada Analitik Hiyerarşik Süreç (AHP) yönteminden faydalanılmaktadır. Bu veri formu; bir ülkenin deniz gücü kullanma yeteneğinin ölçülebilmesi ve bir değerlendirme modeli oluşturabilmesi için alandaki uzmanların bilgi, tecrübe ve görüşlerinin çalışmaya aktarılabilmesi amacıyla hazırlanmıştır. Buna yönelik olarak oluşturulan *askeri deniz gücü araştırma modeli*, literatüre dayalı olarak tespit edilen 8 adet kriterden oluşmaktadır. Bu kriterlerin ikili karşılaştırmalar yoluyla önem ağırlıklarının belirlenmesi deniz gücü alanında öncelikli alanlara yönelik politika önerisinde bulunulmasına katkı sağlayacaktır. Çalışmada kullanılacak kriterlere ilişkin bilgiler aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Kriterler

Coğrafi Konum (O₁): Bu kriter, bir devletin dünya üzerindeki konumu ve sahip olduğu fiziki çevreyi içermektedir. Ülkenin denize kıyısı olup olmaması, uluslararası ticaret ve ulaştırma rotaları üzerinde yer alması, yeraltı ve yerüstü kaynaklarını barındırması vb. özellikleri kapsamaktadır. Çalışmada askeri ve ticari deniz gücünün ölçülmesinde ortak kriter olarak belirlenmiştir.

Sahip Olunan Boğazlar (O₂): Boğazlar, iki kara arasında kalan ve denizleri birleştiren doğal deniz yolu ve geçitleridir. Ülkelerin savunma ve güvenliğinde kilit rol oynaması ve ticaret yolları için önemi dolayısıyla ortak kriter olarak belirlenmiştir.

Denizcilik Politikası (O₃): Bu kriter, ülke yönetiminde söz sahibi olan hükümetler tarafından devletin denizlerle ilgili tüm çıkar ve menfaatlerini içeren temel ve sürekli nitelikteki stratejilerini ve politikalarını kapsamaktadır. Bu çıkar ve menfaatler hem askeri hem ticari olabileceğinden ortak kriterdir.

Teknoloji (O₄): Bu kriterde, bir devletin deniz gücü araçlarının bilimsel bilgi ve araştırmaya dayalı olarak geliştirilmesi ifade edilmektedir. Çalışmada askeri ve ticari deniz gücünün ölçülmesinde ortak kriter olarak belirlenmiştir.

Donanmanın Büyüklüğü (A₁): Bu kriterde, donanmanın büyüklüğü, niteliği, kapasitesi ve harekât kabiliyeti değerlendirilmektedir.

Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A₂): Bu kriterde, deniz kuvvetlerinin denizlerdeki eylemlerini icra eden donanmaların milli unsurlarla oluşturulması ve donatılması incelenmektedir.

Stratejik Askeri Üsler (A₃): Bu kriter, bir devletin kara, hava ve deniz ordularının iş birliği, çatışma, caydırıcılık, güvenlik, ticaret gibi milli menfaatler doğrultusunda yönettiği, kendi personeli ve teçhizatının bulunduğu tesisleri veya tesislerden oluşan yapıyı ifade etmektedir. Deniz platformlarının stratejik noktalarda konumlandırılması da bu kapsamda ele alınmıştır.

Harekât ve Tatbikatlar (A₄): Bu kriterde, deniz kuvvetlerinin sahip olduğu donanma araçlarıyla diğer devletleri etkilemek, caydırmak, desteklemek, iş birliği yapmak gibi çeşitli amaçlarla devletin çıkar ve menfaatlerini gerçekleştirmeyi hedefleyen uygulamalar ifade edilmektedir.

Tüm bu bilgilendirmeler ışığında oluşturulan aşağıdaki veri formu, “*21. Yüzyıl’da Deniz Gücünün Artan Önemi: Türkiye’nin Deniz Stratejisi*” başlıklı doktora çalışmasına veri sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

Prof. Dr. Gökhan KOÇER
Öğr. Gör. Eda TUTAK

Örnek Cevap-1:

“Coğrafi Konum (O₁)” kriteri ile “Sahip Olunan Boğazlar (O₂)” kriterinin eşit derecede önemli olduğunu düşünüyorsanız 1 değerini işaretleyiniz.

1: Eşit 3: Biraz daha fazla 5: Fazla 7: Çok fazla 9: Aşırı derecede fazla

Coğrafi Konum (O ₁)				Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)
---------------------------------	--	--	--	---

Örnek Cevap-2

“Sahip Olunan Boğazlar (O₂)” kriterinin “Coğrafi Konum (O₁)” kriterine göre fazla derecede önemli olduğunu düşünüyorsanız **Sahip Olunan Boğazlar** kriterine yakın olan sütuna 5 (beş) değerini yazınız.

1: Eşit 3: Biraz daha fazla 5: Fazla 7: Çok fazla 9: Aşırı derecede fazla

Coğrafi Konum (O ₁)		1	5	Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)
---------------------------------	--	---	---	---

Örnek Cevap-3

“Coğrafi Konum (O₁)” kriterinin “Sahip Olunan Boğazlar (O₂)” kriterine göre çok fazla derecede önemli olduğunu düşünüyorsanız **Coğrafi Konum** kriterine yakın olan sütuna 7 (yedi) değerini yazınız.

1: Eşit 3: Biraz daha fazla 5: Fazla 7: Çok fazla 9: Aşırı derecede fazla

Coğrafi Konum (O ₁)	7	1		Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)
---------------------------------	---	---	--	---

Veri Formu

Aşağıdaki kriterleri “devletlerin gelişmiş askeri deniz gücüne sahip olmaları” açısından yukarıdaki açıklamaları dikkate alarak karşısında yer alan kritere kıyasla ne derece önemli olduğunu belirtiniz.

1: Eşit **3:** Biraz daha fazla **5:** Fazla **7:** Çok fazla **9:** Aşırı derecede fazla

Coğrafi Konum (O ₁)	1	Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)
Coğrafi Konum (O ₁)	1	Denizcilik Politikası (O ₃)
Coğrafi Konum (O ₁)	1	Teknoloji (O ₄)
Coğrafi Konum (O ₁)	1	Donanmanın Büyüklüğü (A ₁)
Coğrafi Konum (O ₁)	1	Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A ₂)
Coğrafi Konum (O ₁)	1	Stratejik Askeri Üsler (A ₃)
Coğrafi Konum (O ₁)	1	Harekât ve Tatbikatlar (A ₄)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)	1	Denizcilik Politikası (O ₃)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)	1	Teknoloji (O ₄)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)	1	Donanmanın Büyüklüğü (A ₁)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)	1	Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A ₂)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)	1	Stratejik Askeri Üsler (A ₃)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)	1	Harekât ve Tatbikatlar (A ₄)
Denizcilik Politikası (O ₃)	1	Teknoloji (O ₄)
Denizcilik Politikası (O ₃)	1	Donanmanın Büyüklüğü (A ₁)
Denizcilik Politikası (O ₃)	1	Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A ₂)
Denizcilik Politikası (O ₃)	1	Stratejik Askeri Üsler (A ₃)
Denizcilik Politikası (O ₃)	1	Harekât ve Tatbikatlar (A ₄)
Teknoloji (O ₄)	1	Donanmanın Büyüklüğü (A ₁)
Teknoloji (O ₄)	1	Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A ₂)
Teknoloji (O ₄)	1	Stratejik Askeri Üsler (A ₃)
Teknoloji (O ₄)	1	Harekât ve Tatbikatlar (A ₄)
Donanmanın Büyüklüğü (A ₁)	1	Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A ₂)
Donanmanın Büyüklüğü (A ₁)	1	Stratejik Askeri Üsler (A ₃)
Donanmanın Büyüklüğü (A ₁)	1	Harekât ve Tatbikatlar (A ₄)
Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A ₂)	1	Stratejik Askeri Üsler (A ₃)
Donanma Altyapısının Milli Teknolojiyle Oluşturulması (A ₂)	1	Harekât ve Tatbikatlar (A ₄)
Stratejik Askeri Üsler (A ₃)	1	Harekât ve Tatbikatlar (A ₄)

Ek 2: Uzman Gruba Uygulanan Ticari Deniz Gücü Araştırma Modeli AHP Anketi

ÖN BİLGİLENDİRME

Bu çalışmanın amacı; 21. yüzyılda deniz gücünün önemini araştırmak ve Türkiye'nin sahip olduğu deniz gücünü *ticari* ve *askeri* olmak üzere ikili bir ayrımla derinlikli analizini gerçekleştirmektir. Çalışmada Analitik Hiyerarşik Süreç (AHP) yönteminden faydalanılmaktadır. Bu veri formu; bir ülkenin deniz gücü kullanma yeteneğinin ölçülebilmesi ve bir değerlendirme modeli oluşturabilmesi için alandaki uzmanların bilgi, tecrübe ve görüşlerinin çalışmaya aktarılabilmesi amacıyla hazırlanmıştır. Buna yönelik olarak oluşturulan *ticari deniz gücü araştırma modeli*, literatüre dayalı olarak tespit edilen 9 adet kriterden oluşmaktadır. Bu kriterlerin ikili karşılaştırmalar yoluyla önem ağırlıklarının belirlenmesi deniz gücü alanında öncelikli alanlara yönelik politika önerisinde bulunulmasına katkı sağlayacaktır. Çalışmada kullanılacak kriterlere ilişkin bilgiler aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Kriterler

Coğrafi Konum (O₁): Bu kriter, bir devletin dünya üzerindeki konumu ve sahip olduğu fiziki çevreyi içermektedir. Ülkenin denize kıyısı olup olmaması, uluslararası ticaret ve ulaştırma rotaları üzerinde yer alması, yeraltı ve yerüstü kaynaklarını barındırması vb. özellikleri kapsamaktadır. Çalışmada askeri ve ticari deniz gücünün ölçülmesinde ortak kriter olarak belirlenmiştir.

Sahip Olunan Boğazlar (O₂): Boğazlar, iki kara arasında kalan ve denizleri birleştiren doğal deniz yolu ve geçitleridir. Ülkelerin savunma ve güvenliğinde kilit rol oynaması ve ticaret yolları için önemi dolayısıyla ortak kriter olarak belirlenmiştir.

Denizcilik Politikası (O₃): Bu kriter, ülke yönetiminde söz sahibi olan hükümetler tarafından devletin denizlerle ilgili tüm çıkar ve menfaatlerini içeren temel ve sürekli nitelikteki stratejilerini ve politikalarını kapsamaktadır. Bu çıkar ve menfaatler hem askeri hem ticari olabileceğinden ortak kriterdir.

Teknoloji (O₄): Bu kriterde, bir devletin deniz gücü araçlarının bilimsel bilgi ve araştırmaya dayalı olarak geliştirilmesi ifade edilmektedir. Çalışmada askeri ve ticari deniz gücünün ölçülmesinde ortak kriter olarak belirlenmiştir.

Deniz Ticareti (T₁): Bu kriter, okyanus ve deniz kaynaklarının doğrudan ya da dolaylı olarak kullanılması nedeniyle ticarete konu olmasını ifade etmektedir. Okyanus ve denizler üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık ve ulaşım ile diğer denizcilik sektörleri de bu kriter içerisinde ele alınmaktadır.

Gemi İnşa Endüstrisi (T₂): Bu kriter, gemi yapımı ve onarımı; demir-çelik, makina imalat, ahşap, boya-kimya, elektrik-elektronik, tekstil ve lastik-plastik gibi birçok sanayi dalı ürünlerinin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak belirli bir sistematik ve disiplin içerisinde tersanelerde birleştirilmesi sürecini temsil etmektedir.

Liman Nitelikleri ve Sayısı (T₃): Bu kriter, deniz yolu taşımacılığı ve ulaştırmasında ilgili güzergahlar üzerinde yer alan ana terminalleri ve merkezleri ifade etmektedir. Limanların gelişmiş alt yapı, etkin yönetim, stratejik konum, yüksek hız ve güvenilirlik gibi özellikleri bu kriter içerisinde yer almaktadır.

Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T₄): Denizlerdeki enerji kaynaklarının tespit edilme ve işleme süreci bu kriter içerisinde değerlendirilmektedir.

Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T₅): Bu kriter, okyanuslardan, denizlerden ve kıyılardan akıllı, sürdürülebilir ve deniz çevresine zarar vermeden yararlanılmasını ifade etmektedir.

Tüm bu bilgilendirmeler ışığında oluşturulan aşağıdaki veri formu, “*21. Yüzyıl’da Deniz Gücünün Artan Önemi: Türkiye’nin Deniz Stratejisi*” başlıklı doktora çalışmasına veri sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

Prof. Dr. Gökhan KOÇER
Öğr. Gör. Eda TUTAK

Örnek Cevap-1:

“Deniz Ticareti (T₁)” kriteri ile “Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T₄)” kriterinin eşit derecede önemli olduğunu düşünüyorsanız 1 değerini işaretleyiniz.

1: Eşit 3: Biraz daha fazla 5: Fazla 7: Çok fazla 9: Aşırı derecede fazla

Deniz Ticareti (T ₁)		1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
----------------------------------	--	---	--	--

Örnek Cevap-2

“Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T₄)” kriterinin “Deniz Ticareti (T₁)” kriterine göre çok fazla derecede önemli olduğunu düşünüyorsanız **Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı** kriterine yakın olan sütuna 7 (yedi) değerini yazınız.

1: Eşit 3: Biraz daha fazla 5: Fazla 7: Çok fazla 9: Aşırı derecede fazla

Deniz Ticareti (T ₁)		1	7	Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
----------------------------------	--	---	---	--

Örnek Cevap-3

“Deniz Ticareti (T₁)” kriterinin “Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T₄)” kriterine göre biraz daha fazla derecede önemli olduğunu düşünüyorsanız **Deniz Ticareti** kriterine yakın olan sütuna 3 (üç) değerini yazınız.

1: Eşit 3: Biraz daha fazla 5: Fazla 7: Çok fazla 9: Aşırı derecede fazla

Deniz Ticareti (T ₁)	3	1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
----------------------------------	---	---	--	--

Veri Formu

Aşağıdaki kriterleri “devletlerin gelişmiş ticari deniz gücüne sahip olmaları” açısından yukarıdaki açıklamaları dikkate alarak karşısında yer alan kritere kıyasla ne derece önemli olduğunu belirtiniz.

1: Eşit	3: Biraz daha fazla	5: Fazla	7: Çok fazla	9: Aşırı derecede fazla
Coğrafi Konum (O ₁)		1		Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)
Coğrafi Konum (O ₁)		1		Denizcilik Politikası (O ₃)
Coğrafi Konum (O ₁)		1		Teknoloji (O ₄)
Coğrafi Konum (O ₁)		1		Deniz Ticareti (T ₁)
Coğrafi Konum (O ₁)		1		Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)
Coğrafi Konum (O ₁)		1		Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)
Coğrafi Konum (O ₁)		1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
Coğrafi Konum (O ₁)		1		Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)		1		Denizcilik Politikası (O ₃)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)		1		Teknoloji (O ₄)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)		1		Deniz Ticareti (T ₁)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)		1		Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)		1		Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)		1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
Sahip Olunan Boğazlar (O ₂)		1		Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)
Denizcilik Politikası (O ₃)		1		Teknoloji (O ₄)
Denizcilik Politikası (O ₃)		1		Deniz Ticareti (T ₁)
Denizcilik Politikası (O ₃)		1		Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)
Denizcilik Politikası (O ₃)		1		Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)
Denizcilik Politikası (O ₃)		1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
Denizcilik Politikası (O ₃)		1		Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)
Teknoloji (O ₄)		1		Deniz Ticareti (T ₁)
Teknoloji (O ₄)		1		Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)
Teknoloji (O ₄)		1		Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)
Teknoloji (O ₄)		1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
Teknoloji (O ₄)		1		Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)
Deniz Ticareti (T ₁)		1		Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)
Deniz Ticareti (T ₁)		1		Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)
Deniz Ticareti (T ₁)		1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
Deniz Ticareti (T ₁)		1		Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)
Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)		1		Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)
Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)		1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
Gemi İnşa Endüstrisi (T ₂)		1		Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)
Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)		1		Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)
Liman Nitelikleri ve Sayısı (T ₃)		1		Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)
Enerji Kaynaklarının Keşfi ve Çıkarımı (T ₄)		1		Sürdürülebilir Deniz Ekonomisi (T ₅)

EK 3: Akademik Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Karar Matrisi

	O₁	O₂	O₃	O₄	A₁	A₂	A₃	A₄
O₁	1,0000	3,1598	0,2316	0,1765	0,7008	0,1874	0,3501	0,6226
O₂	0,3165	1,0000	0,1623	0,2560	0,7008	0,1765	0,4217	0,5439
O₃	4,3174	6,1607	1,0000	4,3970	4,7819	1,9497	5,0755	4,0398
O₄	5,6649	3,9061	0,2274	1,0000	4,1426	0,4551	1,8384	2,6011
A₁	1,4269	1,4269	0,2091	0,2414	1,0000	0,2414	0,5481	0,5769
A₂	5,3371	5,6649	0,5129	2,1974	4,1426	1,0000	4,0365	3,7116
A₃	2,8564	2,3714	0,1970	0,5439	1,8243	0,2477	1,0000	1,4258
A₄	1,6063	1,8384	0,2475	0,3845	1,7335	0,2694	0,7014	1,0000

Ek 4: Askeri Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Karar Matrisi

	O₁	O₂	O₃	O₄	A₁	A₂	A₃	A₄
O₁	1,0000	1,9478	0,4631	0,5280	0,9050	0,6447	0,6550	1,1465
O₂	0,5134	1,0000	0,3354	0,3006	0,6313	0,4672	0,4194	0,9073
O₃	2,1595	2,9813	1,0000	1,9528	1,8690	2,2078	1,9855	3,1230
O₄	1,8940	3,3261	0,5121	1,0000	2,0600	0,7430	1,1852	2,0929
A₁	1,1050	1,5840	0,5350	0,4854	1,0000	0,5005	0,6579	1,0000
A₂	1,5511	2,1405	0,4529	1,3459	1,9979	1,0000	1,5374	3,4842
A₃	1,5267	2,3846	0,5037	0,8438	1,5199	0,6505	1,0000	2,2078
A₄	0,8722	1,1022	0,3202	0,4778	1,0000	0,2870	0,4529	1,0000

Ek 5: Bütüncül Bakış Açısına Göre Askeri Kriterlerin Karar Matrisi

	O₁	O₂	O₃	O₄	A₁	A₂	A₃	A₄
O₁	1,0000	2,4525	0,3329	0,3134	0,8012	0,3579	0,4861	0,8572
O₂	0,4078	1,0000	0,2374	0,2785	0,6635	0,2939	0,4205	0,7111
O₃	3,0035	4,2123	1,0000	2,8742	2,9234	2,0809	3,1043	3,5302
O₄	3,1912	3,5907	0,3479	1,0000	2,8731	0,5883	1,4607	2,3212
A₁	1,2481	1,5072	0,3421	0,3481	1,0000	0,3537	0,6032	0,7695
A₂	2,7938	3,4024	0,4806	1,6998	2,8274	1,0000	2,4345	3,5907
A₃	2,0573	2,3783	0,3221	0,6846	1,6580	0,4108	1,0000	1,7928
A₄	1,1665	1,4063	0,2833	0,4308	1,2995	0,2785	0,5578	1,0000

Ek 6: Akademik Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Karar Matrisi

	O₁	O₂	O₃	O₄	T₁	T₂	T₃	T₄	T₅
O₁	1,0000	2,8568	0,4665	0,4590	0,5818	0,7432	0,4997	0,8833	0,4830
O₂	0,3500	1,0000	0,3253	0,3377	0,4535	0,6850	0,3719	0,6113	0,4268
O₃	2,1434	3,0739	1,0000	2,6825	1,8162	2,7014	2,3618	2,7293	2,1656
O₄	2,1785	2,9613	0,3728	1,0000	1,3708	2,2022	1,4183	1,7802	0,9839
T₁	1,7188	2,2051	0,5506	0,7295	1,0000	1,3181	0,8805	1,0194	0,5349
T₂	1,3455	1,4599	0,3702	0,4541	0,7587	1,0000	0,6613	0,7485	0,5170
T₃	2,0012	2,6890	0,4234	0,7051	1,1358	1,5121	1,0000	1,3181	0,5287
T₄	1,1321	1,6358	0,3664	0,5617	0,9810	1,3360	0,7587	1,0000	0,6553
T₅	2,0706	2,3428	0,4618	1,0164	1,8695	1,9342	1,8913	1,5261	1,0000

Ek 7: Sektörel Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Karar Matrisi

	O₁	O₂	O₃	O₄	T₁	T₂	T₃	T₄	T₅
O₁	1,0000	1,3161	0,3503	0,2995	0,6553	1,0319	0,4571	0,8625	0,2723
O₂	0,7598	1,0000	0,2903	0,2903	0,2555	0,8995	0,5028	1,0659	0,3689
O₃	2,8547	3,4451	1,0000	1,4338	2,2090	4,4906	1,4773	3,8068	1,1725
O₄	3,3386	3,4451	0,6975	1,0000	0,6593	1,8869	1,3451	1,0220	0,7356
T₁	1,5260	3,9144	0,4527	1,5167	1,0000	2,3297	1,5939	3,5210	0,5225
T₂	0,9691	1,1117	0,2227	0,5300	0,4292	1,0000	0,4468	1,7321	0,4247
T₃	2,1879	1,9891	0,6769	0,7435	0,6274	2,2383	1,0000	1,9700	0,5115
T₄	1,1595	0,9381	0,2627	0,9784	0,2840	0,5774	0,5076	1,0000	0,2855
T₅	3,6723	2,7109	0,8529	1,3595	1,9139	2,3547	1,9550	3,5031	1,0000

Ek 8: Bütüncül Bakış Açısına Göre Ticari Kriterlerin Karar Matrisi

	O₁	O₂	O₃	O₄	T₁	T₂	T₃	T₄	T₅
O₁	1,0000	2,1817	0,4223	0,3957	0,6064	0,8331	0,4844	0,8760	0,3957
O₂	0,4583	1,0000	0,3127	0,3204	0,3714	0,7531	0,4130	0,7417	0,4057
O₃	2,3681	3,1983	1,0000	2,1573	1,9442	3,2237	2,0061	3,0641	1,7494
O₄	2,5272	3,1214	0,4635	1,0000	1,0627	2,0870	1,3924	1,4677	0,8892
T₁	1,6491	2,6923	0,5143	0,9410	1,0000	1,6069	1,0824	1,5688	0,5306
T₂	1,2004	1,3279	0,3102	0,4792	0,6223	1,0000	0,5770	1,0021	0,4828
T₃	2,0643	2,4213	0,4985	0,7182	0,9239	1,7331	1,0000	1,5158	0,5227
T₄	1,1415	1,3482	0,3264	0,6813	0,6374	0,9979	0,6597	1,0000	0,4908
T₅	2,5272	2,4648	0,5716	1,1246	1,8848	2,0712	1,9133	2,0375	1,0000

ÖZGEÇMİŞ

Eda TUTAK, 2004 yılında Mustafa Kemal Paşa İlköğretim Okulu'nu; 2007 yılında Gaziemir Anadolu Lisesi'ni; 2012 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi - İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü'nü; 2014 yılında da Karadeniz Teknik Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda yüksek lisans programını bitirdi. 2017 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda doktora programına başladı. Halen Gümüşhane Üniversitesi - Köse İrfan Can Meslek Yüksekokulu'nda "öğretim görevlisi" olarak çalışmaktadır.

TUTAK, bekar olup, İngilizce ve Rusça bilmektedir.