

T.C.
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

XXI. YÜZYILDA KÜRESEL TÜRK DENİZ GÜCÜ MODEL TANIMLAMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İLYAS GÜLENC

ANABİLİM DALI : ULUSLARARASI İLİŞKİLER
PROGRAMI : ULUSLARARASI İLİŞKİLER

TEZ DANIŞMANI : Yrd. Doç. Dr. Bekir GÜNAY

KOCAELİ-2009

T.C.
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

XXI. YÜZYILDA KÜRESEL TÜRK DENİZ GÜCÜ MODEL
TANIMLAMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tezi hazırlayan : İlyas GÜLENC

Tezin Kabul edildiği Enstitü Yönetim Kurulu Tarih ve No: 21/01/2009-
2009/02



Mert SUNAR
Yrd. Doç. Dr.



Bekir GÜNAY
Yrd.Doç Dr.



İrfan Kaya ÜLGER
Doç Dr.

KOCAELİ-2009

ÖNSÖZ

Denizin insan hayatı için ifade ettiği anlam ve insan deniz ilişkisi adına tüm zamanlardan beri söylenenleri ve yazılanları bir araya getirmek istersek, karşımıza çok büyük bir kütüphane çıkacaktır.

İnsanlık tarihi kadar eski olan denizcilik faaliyetleri geçmişte olduğu gibi, günümüzde de, devletlerin kalkınmasında çok önemli bir yere sahiptir. Denizlerin ifade ettiği anlam sadece bununla sınırlı değildir. Antik çağlardan beri toplumların ve devletlerin birbiri ile etkileşim kurmasında, kültürlerin yayılmasında, medeniyetlerin doğmasında denizler hep kullanılan yollar olmuştur. Modern zamanlarda ortaya çıkan teknoloji ile birlikte, deniz canlılarının ve denizin dibinden çıkan doğal kaynakların da aktif olarak kullanılması ile birlikte, denizin altı da üstü de insanların yaşamı için son derece önemli bir hale gelmiştir.

Atatürk'ün öngörüsü ile XX. yüzyılın başında söylediği '*Hudutlarının mühim ve büyük bir aksamı deniz olan Türk devletinin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır.*' sözünün rehberliğinde, bir **YARIMADA** üzerine kurulu Türkiye Cumhuriyeti'nin fertlerine, denizin sunduğu bütün imkanlardan faydalanarak, XXI. yüzyılda küresel bir aktör olarak '*Yurtta sulh cihanda sulh*' prensibini hayata geçirmeyi düşmektedir.

Bu çalışmanın amacı, XXI. yüzyılda Türkiye'nin küresel bir aktör olmasını sağlayacak '*Küresel Türk Deniz Gücü*' oluşturulması konusunda birkaç parametreyi hesaba katarak, bir fikir jimnastiği yapmaktır.

İlmin, pratik hayata döküldüğünde bir anlamı olacağını hayatına prensip edinen ve bir tarihçi olarak Türk Milletinin kabuğunu çatlatarak küresel düşünmesi gerektiği fikrini öğrencilerine aşıl原因an tez danışmanım Yrd.Doç.Dr. Bekir Günay'a, çalışmanın başlangıcından beri orijinal fikirleri ile verdiği destek için teşekkürlerimi ve saygılarımı sunuyorum.

Ayrıca, vakitlerini ayırarak fikirlerinden istifade etme imkanı sunan, Prof.Dr. Nurullah Genç'e, Prof.Dr. İlber Ortaylı'ya, Prof.Dr. İdris Bostan'a, (Em.) Tüma.

II

Ömer Akdağlı'ya ve tez ile ilgili başını çok ağrıttığım bahriye resimleri konusunda araştırmacı yazar Serdar Başaran Bey'e kaynakça konusunda sağladığı destekten dolayı şükranlarımı sunuyorum.

İstanbul, Şubat 2009

İlyas GÜLENÇ

İÇİNDEKİLER DİZİNİ

Önsöz	I
İçindekiler	III
Özet	V
Abstract	VI
Harita, Şekil, Resim, Fotoğraf ve Tablo Listeleri	VII
Kısaltmalar	IX
Giriş	1

I. STRATEJİ KAVRAMI VE KÜRESEL STRATEJİ MODEL TANIMLAMASI 5

A. Metodoloji Üzerine	5
B. Stratejinin Sağladığı Faydalar	6
C. Strateji Oluşturma ve Planlama	10
1. Stratejik Analiz	10
2. Stratejik Tasarım	12
D. Küresel Strateji Model Tanımlaması	18

II. KÜRESEL STRATEJİ OLUŞTURMADA DENİZ GÜCÜ TANIMLAMASI 29

A. Jeopolitik ve Strateji	29
B. Küresel Jeopolitik Teorilerinin Analizi	31
1. Kara Hakimiyet Teorisi (Heartland-Kalpgah)	32
2. Kenar Kuşak (Rimland) Teorisi	34
3. Deniz Hakimiyeti Teorisi	35
4. Hava Hakimiyeti Teorisi	37
C. Küresel Stratejilerde Deniz Gücünün Yeri	38
1. Deniz Gücünün Kavramsal Analizi	41
2. Diplomatik Açından Deniz Gücü	48
3. Ekonomik Açından Deniz Gücü	55

4. Askeri Açidan Deniz Gücü	71
5. Küresel Strateji Oluşturmada Deniz Gücünün Yeri	79
III. KÜRESEL TÜRK DENİZ GÜCÜ MODEL TANIMLAMASI	88
A. Stratejik Veriler	88
1. Tarih	88
a. Deniz Gücü Oluşturmamıza Tesir Eden Gerekçeler ve Deniz Gücü Oluşturmak İçin Uygulanan Stratejiler	90
b. Denizcilik Gücünün Gerilemesine Neden Olan Faktörler	104
2. Kültür	118
a. Kültür ile Deniz Gücü Arasındaki İlişki	124
b. Türklerde Denizcilik Kültürü	128
3. Mekan	133
a. Mekan ile Deniz Gücü Arasındaki İlişki	134
b. Türkiye'nin Deniz Gücü Açısından Mekan Analizi	136
4. Nüfus	142
a. Deniz Gücü ile Nüfusun Büyüklüğü Arasındaki İlişki	150
b. Bilgi Çağında Nitelikli Nüfus	151
c. Türkiye'nin Nüfus Potansiyeli ve Vaat Ettikleri	155
B. Stratejik İrade	157
1. Deniz Gücü ve Stratejik İrade	162
2. Küresel Bir Deniz Gücü Olarak Türkiye için Stratejik İrade	165
C. Stratejik Zihniyet	168
1. Stratejik Zihniyet ve Deniz Gücü	172
2. Türkiye'de Kimlik Tartışmaları ve Stratejik Zihniyetin Oluşması	174
D. Stratejik Planlama ve Model Tasarımı	181
SONUÇ	208
KAYNAKÇA	216

ÖZET

Deniz gücü kavramı, bir devletin denizcilik ile ilgili sahip olduğu ekonomik ve askeri bütün unsurları kapsamaktadır. Ekonominin devletlerin kalkınmasında temel parametre haline gelmesi ve denizciliğin bu anlamda sağladığı imkanlar konusunda genel bir mutabakat vardır. .

Türk milleti tarafından kurulmuş olan devletlerin, bulundukları bölgelerde ve Osmanlı Devleti ile birlikte dünyada her zaman en başta gelen aktörlerden birisi olarak söz sahibi olmasına karşın, XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren söz konusu etkinliğin yitirilmesi, XXI. yüzyılın başlangıcında üzerinde önemle düşünülmesi gereken hususlardan birisidir.

Türkiye'nin uzun soluklu stratejiler üreterek, XXI. yüzyılın ortalarına doğru yeniden bir küresel aktör olarak ortaya çıkabilmesi için, özellikle yerkürenin dörtte üçünü oluşturan denizlerde ve okyanuslarda ki etkinliğini arttırması gerekmektedir.

Bu çalışmanın ana hatları şu şekilde sıralanabilir;

- Strateji kavramının önemi ve küresel deniz gücü oluşturmadaki öneminin belirtilmesi,
- Küresel jeopolitik teoriler çerçevesinde Mahan'ın deniz hakimiyet teorisinin irdelenmesi ve denizlerin küresel stratejilerdeki öneminin incelenmesi,
- Deniz gücü oluşturulmasında tarih, mekan, kültür, nüfus gibi parametrelerinin tek tek ele alınması,
- Küresel deniz gücü oluşturmak için zaruri olan stratejik irade ve stratejik zihniyet kavramlarının etkilerinin araştırılması,
- Küresel Türk Deniz Gücü oluşturmak için, stratejik planlama başlığı altında önerilerin sunulmasıdır.

Çalışmada, Türkiye'nin, kendi refahı ile dünyada barış ve huzurun sağlanması adına geçmişte bir dönem başardığı gibi, tekrar küresel bir deniz gücü oluşturması gerekliliği düşüncesi vurgulanmıştır.

ABSTRACT

The notion of sea power involves all of the maritime economic and naval elements that a country possesses. A country like Turkey which is established on TWO PENINSULAS must understand the opportunities and advantages provided by marine in context of economy which has become a major parameter of development.

Except for the last two centuries, states established by the Turkish nation had been major players in their regions. Besides, the Ottoman Empire managed to be a major player in world arena. However, the fact that this strength has been lost beginning from the second half of 18th century is a major issue today, at the beginning of twentyfirst century, to be focused on.

In order for Turkey to be able to emerge as a global player in twentyfirst century, it has to increase its effectiveness on seas, which constitute 75% of the world, by means of developing and implementing long term strategies.

The main points of this study can be summarized as follows:

- The importance of the notion of “strategy” and its effects on developing a global sea power,
- Examination of Mahan’s sea control doctrines within the context of global geopolitic theories and examination of the importance of seas on global strategies,
- Examination of each of the elements of history, position, culture and demography in context of developing a sea power,
- Effects of “Strategic Willpower” and “Strategic Mentality” on developing a global sea power, Recommendations for strategic planning to develop a global Turkish sea power.

It is emphasized in this study that Turkey needs to develop a global sea power for ensuring its own prosperity as well as ensuring the peace in the world which was once accomplished during its history.

HARİTA, ŞEKİL, RESİM, FOTOĞRAF VE TABLO LİSTELERİ

1. HARİTALAR:

Harita-1: Dünya Gelir Dağılımları Haritası.....	20
Harita-2 Kara Hakimiyet Teorisi.....	33
Harita-3 Kenar Kuşak Hakimiyet Teorisi.....	35
Harita-4 Deniz Hakimiyet Teorisi.....	36
Harita-5 Amerikan Donanmasının Dünya Üzerindeki Dağılımı.....	40
Harita-6 Dünyanın En Büyük 50 Limanı.....	43
Harita-7 Dünyanın Önemli Şehirleri.....	55
Harita-8 Antik Çağlarda Ticaret Yolları.....	56
Harita-9 Stratejik Geçiş Yolları ve Stratejik Ticaret Yolları.....	57
Harita-10: Dünyanın Sömürgelere Taksimi 1914.....	61
Harita-11: Deniz Hukuku Konferansı Sonrası-1973.....	61
Harita-12 Dünyanın Gece Haritası.....	64
Harita-13 Dünya Petrol Rezervleri.....	65
Harita-14 Kıtalar ve Okyanuslar Arası Ticaret.....	69
Harita-15 Medeniyetlerin Harmanlandığı Haçlı Seferleri.....	83
Harita-16 Avrupa'nın Kaderini Değiştiren Coğrafi Keşifler.....	106
Harita-17 1580 Yıllarında İspanya-Portekiz İmparatorluğu.....	107
Harita-18 Türkiye'nin Kara ve Deniz Kıyısı Sınır Uzunlukları.....	137
Harita-19 Türkiye'nin Ulaşım Avantajını Gösteren Harita.....	138
Harita-20 Dünya Denizleri ve Okyanusları.....	140
Harita-21 Dünya Siyasi Haritası.....	141
Harita-22 Avrupa Stratejilerinde Deniz Yolları ve Alternatifleri.....	203

2. ŞEKİLLER :

Şekil-1 Strateji Oluşturma Diyagramı.....	13
Şekil-2 Dokuzuncu Kalkınma Planı Stratejisi.....	15
Şekil-3: Dünya Geneline Dönemsel Değişimler.....	23

Şekil-4: Mesafe ile hareketlilik arasında ilişki.....	58
Şekil-5 Kabaca Türk Deniz Gücünün Tarihi Seyri.....	165
Şekil-6 Avustralya Donanmasının Geleceği.....	198
Şekil-7 IMO Teşkilat Yapısı.....	201
Şekil-8 IMO'nun Finansmanını Sağlayan Ülkeler.....	202

3. FOTOĞRAFLAR :

Fotoğraf-1 Amerikan Uçak Gemisi.....	73
Fotoğraf-2 Basra Körfezinde Petrol Platformunu Bombalayan Amerikan Savaş Gemisi.....	78
Fotoğraf-3 Başbakan ve Deniz Kuvvetleri Komutanı(Solda) Milli Gemi Heybeliada(Sağda).....	168

5. TABLOLAR:

Tablo-1 En Büyük 10 İthalatçı ve İhracatçı Ülke.....	44
Tablo-2 Bayrak Sayılarına Göre Ülke Sıralaması.....	44
Tablo-3 Yollara Göre İthalat.....	58
Tablo-4 Yollara Göre İhracat.....	59
Tablo-5 1970 Yılında En İşlek Limanlar.....	67
Tablo-6 2003 Yılında En İşlek Limanlar.....	68
Tablo-7 Türkiye'nin İthalat ve İhracat Yaptığı Ülkeler.....	70
Tablo-8 Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya'daki Yeri.....	71
Tablo-9 Büyük Devletlerin Nüfus Projeksiyonları.....	143
Tablo-10 Büyük Devletlerin Nüfus Yoğunlukları.....	144
Tablo-11 Türkiye'nin Nüfus Projeksiyonları.....	157

KISALTMALAR

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
INTERFERRY	:	Uluslararası Feribot İşletmecileri Birliği
IMO	:	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
NATO	:	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilatı)
AB	:	Avrupa Birliği
İDO	:	İstanbul Deniz Otobüsleri
a.g.e.	:	adı geçen eser
a.g.m.	:	adı geçen makale
b.	:	baskı
bkz.	:	bakınız
çev.	:	çeviren
e.d.	:	editör
C.	:	cilt
haz.	:	hazırlayan

GİRİŞ

İnsanlar arasında sahip oldukları imkanlar nispetinde bir hiyerarşiden söz etmek mümkündür. Bireylerin ekonomik durumu, eğitim seviyesi ve fiziksel yapıları gibi bazı faktörler, kişiler arasında olaylara yön verme açısından farklılaşmaların meydana gelmesine neden olmaktadır. Benzer durum devletler için de geçerlidir. Küresel güç veya bölgesel güç şeklinde yapılan tasnifler ile aslında olayların yönlendirilmesinde başrol, yardımcı oyuncu veya figüran gibi sınıflandırmalara benzer bir ayrım göze çarpmaktadır. Gelişen olaylar karşısında belirleyici bir pozisyona sahip olabilmek için, devletlerin güçlenmelerini sağlayan unsurların anlaşılması çok önemlidir. Aksi takdirde her zaman figüran olarak kalmak söz konusudur.

Türkiye açısından uluslararası ilişkilerde oynadığı rol göz önünde bulundurulduğunda; küresel boyutta kendisini de ilgilendiren birçok soruna rağmen, XXI. yüzyıla geçmişi ile hiç de orantılı olmayacak bir biçimde girdiği söylenebilir. İçinde bulunduğu coğrafyada geçmişten beri sözü geçen bir devlet durumundan, kimlik problemleri yaşayan, ciddi terör faaliyetleri ile boğuşan ve çoğu zaman enerjisini tamamen içte tüketerek, uluslararası alanda ağırlığı olmayan bir devlet görüntüsü sergilemektedir. Halbuki, Arnold Toynbee'ye göre, dünya tarihinde üç büyük dinin mensuplarını barış içerisinde uzunca bir süre bir arada yaşatan tek devlet, üzerinde yaşadığımız topraklarda kurulmuştur.¹ Aynı şekilde, her geçen gün farklı şiddet olaylarının yaşandığı Balkanlar'ın ve Ortadoğu'nun, hele bugünkü İsrail'in haline bakıldığında Türk Milleti'nin kendi yönetim felsefesi ile kurduğu Osmanlı İmparatorluğu'nu yeniden değerlendirmek gerektiği anlaşılabacaktır.²

Bekir Günay'ın ifadeleri ile: “XX. yüzyılda varlığını ispatlayan Türkiye Cumhuriyeti bu asırda bölgesel güç stratejisini 2030 yılına kadar tamamlayıp, XXI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren süpergüç tanımlamalarına hazırlanmalıdır. Buna göre jeostratejik derinliği bilerek Afro-Avrasya kıtası üzerindeki binlerce senelik hakimiyet süren bir millet tarafından yapılması gereken, ‘vizyon ve misyonunu’

¹ Arnold Toynbee, **The Ottoman Empires Place In World History**, (Der : Kemal Karpat), E.J. Brill, Leiden, 1974, s.16.

² İlber Ortaylı, **Avrupa ve Biz**, Turhan Kitabevi, İstanbul, 2008, s.74.

yeniden tanımlayıp sahip olduğu vasıfları kullanarak (coğrafya, tarih, din, dil) ‘küresel stratejilerini’ geciktirmeden oluşturmaktır”.³

Devletleri güçlü kılan birçok unsur bulunmaktadır. Özellikle ekonomik ve askeri kapasite devletin gücünü oluşturan ana sütunlardandır. Küresel stratejiler üretirken üzerinde durulması gereken asıl parametrelerden bir tanesi de denize kıyısı olan devletlerin sahip olduğu deniz gücüdür. Deniz gücü tabiri ilk defa Mahan tarafından kullanılmıştır. XX. yüzyılda, ABD’nin takip ettiği jeopolitik teorilerden birisi olan Deniz Hakimiyet Teorisi ile geçerliliğini ispat eden deniz gücü, devletlerin kalkınarak güçlenmesinde önemli bir yere sahiptir.

Deniz gücü denildiğinde, ilk akla gelen çoğunluğu savaş gemilerinden oluşan bir filodur. Deniz gücü tabiri, askeri ağırlıklı bir güç olarak zihinlerde belirmektedir. Türkiye tarihinde, Preveze, İnebahtı, Cerbe, Navarin ve diğer askeri deniz tarihine ait hadiseler ön plana çıkmaktadır. Halbuki, XXI. yüzyılda, ekonomik gücün askeri güce nispetle daha fazla ağırlık kazanması, toplumların uluslararası alanda ağırlıklarının artmasında ekonomik kapasitenin özgül ağırlığının arttığı bir ortamda, deniz gücü daha çok ticari bahriyenin ağırlıkta olduğu bir gücü ifade etmektedir.⁴ Özellikle tarihsel süreç içerisinde deniz gücü kavramının değişen anlamının sürekli göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Günümüzde deniz gücü kavramı, donanma, ticaret gemileri, limanlar, denizcilik ile ilgili kurumsal yapılar, eğitim kurumları, sivil toplum örgütleri gibi askeri ve sivil birçok unsuru bünyesinde barındırmaktadır.

Deniz gücü tabiri Türkiye’de çok fazla bir anlam ifade etmemektedir. Bu kaniya varılmasının sebeplerinden bir tanesi, akademik düzeyde bu alanda çok az araştırma yapılmasıdır. Bir diğer sebep ise, denizcilik alanında Türkiye’nin çok dağınık bir kurumsal yapıya sahip olmasıdır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkede, denizlerin ekonomik ve güvenlik açılarından ifade ettiği anlam, günümüzde çok sınırlı bir çerçevede değerlendirilmektedir.

³ Bekir Günay, “Değişen Dünya Denkleminde Sorunlu Türk Bölgeleri ve Çözüm Önerileri”, **Avrupa’dan Asya’ya Sorunlu Türk Bölgeleri**, (Der: Bekir Günay), IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.20.

⁴ Deniz gücünün değişen karakteri ile ilgili Ahmet Davutoğlu “Ticarete dayalı deniz gücü” tabirini kullanmaktadır.

Denizler, tarihin hiçbir döneminde boş kalmamıştır. Roma İmparatorluğu'ndan itibaren tarihi süreç içerisinde deniz üzerinde hakimiyet kuran devletlerin genel özellikleri incelendiğinde, açık bir biçimde görülmektedir ki, denizlere hakim olan devletler her zaman dünya çapında söz sahibi olmuşlardır. Bizans, Venedik, Osmanlı, Portekiz, İspanya, Hollanda, İngiltere ve son olarak ABD denizler üzerinde ciddi egemenlikler kurmuşlardır. Bu devletlerin hepsi, ekonomik olarak kalkınmış ve askeri olarak dönemlerinin en önemli aktörlerinden birisi olmuştur.

XXI. yüzyılın küreselleşerek iç içe giren ilişkiler ağı içerisinde, denizlerin ifade ettiği temel anlam aynı kalmakla birlikte, denizlerden yararlanma ve denizleri kullanmanın mahiyeti oldukça değişmiştir. Teknolojinin sunduğu imkanlar ile birlikte, deniz gücü kavramı son derece karmaşık bir hale gelmiştir. Bu nedenle, deniz gücü oluşturmak isteyen devletler, çok ciddi planlamalar yaparak, stratejik bir yönetim anlayışı içerisinde adımlarını atmak zorundadır. Askeri, ekonomik ve diplomatik yönleri olan ve yapı itibarıyla dünyanın dörtte üçünün sularla kaplı olmasından dolayı küresel bir niteliğe sahip olan deniz gücü kavramının başta devleti idare edenler tarafından çok iyi anlaşılması gerekmektedir.

En geniş kapsamda medeniyetler, kültürler ve devletlerarasında ürünlerin transferinde en fazla kullanılan yolların başında denizler gelmektedir. Çünkü denizler, engebesiz düz coğrafyaları ile büyük oranda kıta sahillerinde meydana gelen medeniyetler arasında ulaşımın sağlanmasında en kolay yollardan birisidir.

Dünyayı, insan vücuduna benzetecek olursak, ticaret yollarının kan damarları ile aynı role sahip olduğunu söyleyebiliriz. Damarlardan akan kan ile beslenen organlar zamanla büyürler ve faaliyetlerini sağlıklı bir şekilde yürütürler. Fakat damarlarda oluşacak bir problem, anında etkisini göstererek organların ciddi zarar görmesine ve neticede ölmesine yol açabilir. Bu misalden hareketle, bir zamanlar faal olan medeniyetlerden Çin ve İslam medeniyetlerini besleyen İpek Yolu'nun, zamanla önemini kaybetmesi ile beslediği medeniyetlerin zayıflamasına yol açtığı, bununla beraber yeni keşfedilen ticaret yolları ile Batı medeniyetinin sahneye çıkarak hızlı bir şekilde geliştiği ifade edilebilir. Geçmişte olduğu gibi, günümüzde de damarlar hükmünde olan en önemli unsurlardan birisi deniz ticaret yollarıdır.

Bu çalışmada temelde yukarıdaki düşüncelerden hareketle, yaklaşık 1700’lü yıllardan beri Türkiye’nin ciddi bir şekilde ihmal ettiği ve bunun bedeli olarak giderek fakirleşip çağa ayak uydurmakta zorlanmasına sebeplerden birisi olan *deniz gücü kavramı* incelenerek, küresel bir aktör olmak isteyen devletler için önemine dikkat çekilecektir. XXI. yüzyılın başlangıcında üreteceği stratejilerle kalkınacak olan Türkiye için, küresel bir deniz gücü olmanın yolları araştırılacaktır.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, strateji kavramının tanımı, faydaları üzerinde durularak, geleceğe yönelik barışçıl güç oluşturma adına, bir yol haritası hükmünde olan strateji oluşturma sürecinden bahsedilmiştir.

İkinci bölümde, popüler bir kavram olan jeopolitik kavramının tanımı yapıldıktan sonra, XIX. yüzyılın sonlarında artan küresel hakimiyet teorilerine kısaca değinilmiştir. Küresel hakimiyet teorilerlerinden birisi olan Mahan’ın deniz hakimiyet teorisi ile bağlantılı olarak, deniz gücü kavramı irdelenmiş, deniz gücü ve küresel hakimiyet kurma arasındaki ilişki üzerinde durulmuştur.

Son bölümde, içinde bulunduğumuz yüzyılın ortalarına doğru oluşturulabilecek bir “Küresel Türk Deniz Gücü Modeli” arayışına girilmiştir. Tarihi süreç içerisinde, Barbaros, Turgut Reis, Piri Reis’ler ile zirveye ulaşan Türk deniz gücü’nün oluşmasındaki gerekçeler ve deniz gücü oluşturmada kullanılan argümanlar tespit edilmeye çalışıldıktan sonra Osmanlı Devleti’nin çöküşe başlamasının ilk belirtilerinin görülmeye başlandığı deniz gücünde, gerilemenin sebepleri üzerinde durulmuştur. Deniz gücü oluşturmada belirleyici faktörlerden olan kültür, mekan ve nüfus karakteristiklerinin etkileri üzerinde durularak, güç oluşturmada çarpan etkisine sahip, stratejik zihniyet, stratejik irade, stratejik planlama kavramları ile bağlantılı olarak “Küresel Türk Deniz Gücü Modeli” tasarımı yapılmaya çalışılmıştır.

I. STRATEJİ KAVRAMI VE KÜRESEL STRATEJİ MODEL TANIMLAMASI

A. Metodoloji Üzerine

Küresel deniz gücü model tasarımı, Türkiye'nin geleceğe yönelik olarak benimseyeceği vizyona uygun bir deniz gücü oluşturulmasını ifade etmektedir. Güç oluşturulmasında dikkate alınması gereken birçok parametre bulunmaktadır. Bu parametrelerin doğru olarak tespit edilmesi, oluşturulması düşünülen gücün gerçekleştirilmesi açısından önem arz etmektedir.

Model tasarımı için kullanılacak formül, Ahmet Davutoğlu'nun Stratejik Derinlik kitabında kullandığı güç denkleminde hareketle şu şekilde ifade edilebilir: **'Deniz Gücü = (Stratejik Veriler + Potansiyel Veriler) x Stratejik Zihniyet x Stratejik İrade x Stratejik Planlama'**. denklemindeki parametrelerin teker teker incelenmesi sonucunda stratejik planlama safhasında yıllara göre küresel bir Türk deniz gücü oluşturulması için yapılması gereken hususlar konusunda öneriler sunmak şeklindedir.⁵

Stratejik veriler kapsamında tarih, mekan, kültür ve nüfus parametreleri incelenecektir. Tarihi süreç içerisinde deniz gücü oluşturulmasında kullanılan stratejilere değinildikten sonra, deniz gücünün gerilemesine neden olan faktörler üzerinde durulacaktır. Bu sayede, geleceğe yönelik yapılması gereken atılımlar ile kaçınılması gereken durumlar hakkında fikir sahibi olmanın mümkün olacağı düşünülmektedir..

Mekan parametresi ile deniz gücü arasındaki ilişki üzerinde durulmasına müteakip, Türkiye'nin deniz gücü oluşturmada mekansal anlamda sahip olduğu avantajlar ve dezavantajlar konusu incelenecektir. Daha sonra sırası ile kültür ve nüfus parametreleri ile deniz gücü arasındaki etkileşim araştırılacaktır.

⁵ Ahmet Davutoğlu, **Stratejik Derinlik**, Küre Yayınları, İstanbul, 2001, s.34.

Devletin sahip olduğu söz konusu parametrelerin güce dönüştürülmesinde çarpan etkisine sahip olan stratejik zihniyet, stratejik irade ve stratejik parametrelerin etkileri doğrultusunda küresel deniz gücü oluşturmak için yapılması gerekenler tespit edilmeye çalışılacaktır.

XXI. yüzyılda yapılacak deniz gücü tasarımları için söz konusu denklem son derece kuşatıcıdır. Aynı zamanda deniz gücü için Mahan'ın belirttiğı kriterlere de uygunluk arz etmektedir. Mahan'a göre deniz gücü oluşturabilmek için gerekli unsurlar: Coğrafi konum, fiziksel yapı, ülkenin büyüklüğü, ülkenin nüfusu, halkın karakteri ve hükümetin karakteridir.⁶ Bir mukayese yapıldığı takdirde, coğrafya, fiziksel yapı ve ülkenin büyüklüğü stratejik veriler içerisinde Mekan başlığı altına girmektedir. Nüfus unsuru birebir örtüşmektedir. Halkın karakteri ise kültür başlığı altında değerlendirilebilir. Son olarak hükümetin karakteri, stratejik irade, stratejik zihniyet ve stratejik planlama kavramları ile örtüşmektedir.

Model tasarımına geçilmeden önce, devletlerin izlemeleri gereken yolların tespiti için kullanılan strateji kavramı üzerinde durulacaktır. Strateji kavramının önemi ve dinamik strateji üretme süreci anlaşılmadan, küresel deniz gücünün model tasarımını yapmak mümkün olmayacaktır. Diğer taraftan küresel aktörler için göz önünde bulundurulması gereken jeopolitik teoriler üzerinde durulmuştur. Yapılacak olan model tasarımında mümkün olduğunca gerçekçi davranmak suretiyle, kuru bir hayalcilikten ziyade, XIX. yüzyılda İngiltere'nin, XX. yüzyılda da ABD'nin başardığı gibi küresel bir deniz gücü oluşturulabilmesi için atılması gereken somut adımlar ve önem verilmesi gereken hususlar tespit edilmeye çalışılacaktır.

B. Strateji Kavramı ve Sağladığı Faydalar

Strateji, kelime anlamı itibariyle sevk etme yönetme, gönderme, götürme ve gütmek demektir. Kelimenin eski Yunan generallerinden Strategos'un bilgi ve sanatına atfen kullanıldığı sanılmaktadır. Bazı kaynaklarda ise stratejinin Latince yol, çizgi veya nehir yatağı anlamındaki stratum'dan geldiğı belirtilmektedir. Kelimenin

⁶ Alfred Thayer Mahan, **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi**, (Çev: Kerem Fındık, Melahat Fındık), Q Matris Yayınları, İstanbul, 2003, s.46.

kökene konusunda itilaf olmasına rağmen, genel bir yaklaşımla her iki tanımlamanın da benzer anlamlar taşıdığı söylenebilir. Bu da istikamet gösterme ile ilgilidir.⁷

Sun Tzu tarafından ortaya konulan Savaş Sanatı tanımı, bugünkü askeri ve işletmecilik anlamındaki stratejiyi oldukça iyi açıklar: ‘Savaş sanatı, devlet açısından hayati önem taşır. Savaş sanatı, bir ölüm kalım meselesidir, güvenlik içerisinde yaşamak ya da yok olmak, savaş sanatının ne ölçüde bilindiğine ve uygulandığına bağlıdır’.⁸

XX. yüzyılın başlarında askeri bir kavram olarak literatürümüze giren strateji kelimesi ‘düşmanın ne yapabileceğini veya ne yapmayacağını belirleyerek, buna göre genel bir plan yapmak, kendi güçlerini yerleştirerek gerektiğinde harekete geçirmek’⁹ demektir. Strateji’nin çeşitli tanımlamalarına örnek olarak şunları gösterebiliriz.

General Karl Von Clausewitz’a göre Strateji, harbi kazanmak için muharebeleri kullanma sanatı.¹⁰ olarak tanımlanmıştır. Mareşal Moltke Strateji’yi, çare bulma sanatı ve en zor koşullar altında uygulamada bulunabilme sanatı şeklinde tanımlar. .B.H.Liddel Hart açısından ise Strateji, siyasi amaçlara ulaşmak için askeri imkanların dağıtımı ve uygulanması sanatıdır.¹¹

XIX. yüzyılın sonundan itibaren gelişen tarihi olaylar değerlendirildiğinde, sanayi devriminin gerçekleştirilmesinin sonucu olarak sömürgecilik yarışının giderek kızgınlaşmasıyla, birbirlerine karşı üstünlük kurma mücadelesine giren devletler askeri yöntemleri kullanmayı tercih etmişlerdir. Küresel rekabetin sonucunda tarihin en büyük yıkımlarından olan I. ve II. Dünya Savaşları yaşanmıştır. Yukarıdaki

⁷ Muzaffer Özdağ, **Stratejik Düşüncenin Sivil ve Askeri Hayatta Kullanılması**, Asam Yayınları, Ankara, 2000, s.7.

⁸ Sun Tzu, **The Art of War**, (Çev : Thomas Cleary), Oxford University Press, Boston, 1988, s.41.

⁹ Veli Yılmaz, **Jeo-Astrol Politikalar**, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2005, s.259.

¹⁰ Carl Won Clausewitz, **Harp Üzerine**, (Çev: Fahri Çeliker), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara, 1984, s.145.

¹¹ B.H. Liddell Hart, **Strateji Dolaylı Tutum**, (Çev: (E) Korgeneral Cemal Enginsoy), Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara, 2002, s.249.

strateji kavramı tanımlamaları böyle bir mücadelenin yaşandığı ortamda ortaya atılmıştır. Dikkat edilirse, kavram askerlik sanatı açısından tanımlanmıştır.

Gerçekte bu sözcüğün analizi yapılacak olursa askeri yanı açıkça görülür, özellikle bir savaş hali içinde iktidarın sonuca ulaşmak için askeri kuvvetleri kullanma sanatı olarak kabul edilen stratejinin, askeri alan dışında, örneğin siyasal, ekonomik, kültürel, sanat ve benzeri alanlarda da kullanılıyor olması, bu terimin yıllar öncesi bilinen anlamını daha da genişletmiştir.¹²

Bir plan olarak strateji, bilinçli bir şekilde niyet edilen faaliyetler dizisi ve istenilen durumu gerçekleştirmek için kullanılan bir rehber olarak görülür. Bu tür bir yaklaşımın sıralı iki özelliği vardır; Önce **bilinçli** olarak geliştirilmiş olması ve sonra, **eylemlere** dönüştürülmesidir.¹³

Bütüncül bir yaklaşımla strateji; Herhangi bir kuruma istikamet vermek ve rekabet üstünlüğü sağlamak maksadıyla, kurum ve **çevresini sürekli analiz ederek**, uyum sağlayacak amaçların belirlenmesi, faaliyetlerin planlaması ve gerekli araç ve kaynakların yeniden düzenlenmesi süreci olarak tanımlanabilir.¹⁴

Eski zamanlarda tecrübeye dayalı bilgi sayesinde, toplumlar tek kişi önderliğinde büyük gelişmeler gösterebilmekteydiler. Ancak modern zamanlarda, iletişim kanalları vasıtası ile anlık bilgi aktarımının mümkün olması sayesinde, tecrübeye dayalı yönetim anlayışından bilimsel metotlara dayalı yönetim anlayışına geçilmiştir. Tabii olarak, tek kişi tarafından üretilen politikalar, yerini kolektif kurumlar tarafından üretilen ve birbirlerini destekler mahiyette eş zamanlı uygulanan politikalara bırakmıştır. Strateji, aynı zamanda belirli bir terminoloji gerektiren ve yine belirli bazı disiplinlere bağlı olan bilimsel bir süreçtir.

Stratejinin en önemli faydalarından birisi, devlet ve kurum içinde bir bütün olarak **ortak amaca yönelme** ve tutarlılık sağlar. İbn-i Haldun, ayrı ayrı insanlara ait

¹² Beril Dedeoğlu, **Uluslararası Güvenlik ve Strateji**, Boyut Kitapları, İstanbul, 2003, s.56.

¹³ Ömer Dinçer, **Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası**, Alfa Yayınları, İstanbul, 2007, s.22.

¹⁴ Dinçer, **a.g.e.**, s.22.

emek, kudret ve iş yapma gücünün birleşmesiyle, kifayet miktarında olmak şartıyla istihsale katılan kişilerden kat kat fazlasının ihtiyaçlarını temin edecek mal üretiminin mümkün olduğunu, aynı kişilerin ayrılmaları, dağınık yaşamaları ve her birinin kendi ihtiyacını bizzat kendisinin temin etmesi halinde sadece kendi ihtiyacını bile karşılayamayacağını belirtmekte, birlikte iş yapmanın ve ortaklaşa çalışmanın lüzumuna, ehemmiyetine ve karlılığına dikkat çekmektedir.¹⁵

Bu kaideden hareketle, farklı işlevlere sahip alt sistemlerin birbirinden bağımsız hedeflere ulaşmak için çalışması, kurumun veya devletin potansiyelinin çok gerisinde bir etkiye sahip olmasına neden olacaktır. *Strateji ile etkili bir koordinasyon ve hedef birliğinin sağlanması halinde, birbirini destekleyen ve tamamlayan alt sistemlere sahip devlet veya kurumlar -insanların bir araya gelmesi ile üretimin katlanması gibi- bölgesel veya küresel düzlemde potansiyellerinin çok üzerinde bir etkinliğe kavuşacaklardır.*

Bilinçli strateji tespiti yapılmadığı takdirde, kısa vadede bazı amaçlar gerçekleştirilse bile, uzun vadede başka hedeflere kolayca sapılabilir.¹⁶ Bir amacı gerçekleştirmek isteyen bir kurum da stratejik bir şekilde yönetilmelidir. Bir hafta sonra değil, beş yıl, on yıl sonra ne olacağı tanımlanmalı, amaçlar net bir şekilde ortaya konmalıdır. Eğer bir kurum, kendisini geleceğe yönlendirmiyor, misyonunu netleştirmiyorsa, faaliyetlerinin her birisi birbirinden kopuk ve koordinasyonsuz kalır. Bu durumu düzeltmek için koordinasyon kurulu kurmak veya bir koordinatör atamak işi halletmez. *Eğer toplumsal yapının temel bir misyonu yoksa, bu misyona bağlı olarak stratejik amaçlar tanımlanmamışsa zaten koordinasyon kurulamaz.*¹⁷

¹⁵ İbn-i Haldun, **Mukaddime**, (Çev: Süleyman Uludağ), Dergah Yayınları, Ankara, 2005, s.214.

¹⁶ Bilinçli strateji oluşturmak için dünyanın genel güncel dinamiklerinin iyi anlaşılması gerekmektedir. 1990'lı yıllardan sonrasında yönetimde bilinçli stratejiler oluşturmak için göz önünde bulundurulması gereken temel dinamikler hakkında bir inceleme için bkz. Peter F. Drucker, **Gelecek İçin Yönetim 1990'lar ve Sonrası**, (Çev: Fikret Üçcan), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2005, s.337-376.

¹⁷ Mustafa Özel, **Stratejik Yönetim ve Liderlik**, İz Yayıncılık, İstanbul, 1994, s.30.

C. Strateji Oluşturma ve Planlama

Stratejik planlama, sistemli bir biçimde geleceğe ilişkin en geniş bilgiyle risk alıcı **kararlar verme**, bu kararları uygulamak için ihtiyaç duyulan çabaları sistemli olarak **örgütleme** ve örgütlü, sistemli bir geri besleme yoluyla, bu kararların beklentiler karşısındaki sonuçlarını **ölçmeye** yönelik sürekli bir süreçtir.¹⁸

Hızı gittikçe artarak değişen bir çevrede yaşayan günümüz devletleri için amaç ve stratejiler kısa zamanda geçersiz ve yetersiz hale gelmektedir. Bu yüzden devletler ve kurumlar, belirli bir stratejiyi takip ederken ister bilinçli, ister bilinçsiz olsun, eğer uzun vadede başarılı olmak istiyorlarsa, değişen durumlar karşısında yeni amaç ve stratejiler geliştirmek zorundadırlar.¹⁹ *Bu açıdan strateji, sürekli ve dinamik bir süreç olarak ele alınmalı ve uygulanmalıdır.*

1. Stratejik Analiz

Kurumun performansını ve sonuçlarını, kurum içinde ve dışında, kurumun kontrolünde veya kontrolü dışında etkileyen her şey yönetimin ilgi ve sorumluluğu dahilindedir.²⁰ Dolayısıyla, özellikle devlet yönetiminde kolektif bir bakış açısı ile iç/dış bütünlüğü içerisinde analizler ve durum değerlendirmeleri yapılmalıdır.

Devletin güçlenerek, etkin bir konuma sahip olabilmesi için, ilk önce kendi içinde hesaplaşması ve dengeli bir şekilde dışarı ile mücadele etmesi gerekmektedir. Bu ikisinin aynı anda olması gerekmektedir. Eğer sadece dışarıya yönelirse, içte yaşadığı sorunlar onu eninde sonunda kendi kabuğuna çekilmeye mahkum edecektir. Devlet sadece kendi kabuğuna çekilirse, küresel gelişmelerin dışında kalarak etkinliğini yitirecektir.

¹⁸ Mualla Aksu, **Eğitimde Stratejik Planlama ve Toplam Kalite Yönetimi**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2002, s.28.

¹⁹ Michael Hammer, **Değişim Mühendisliği Devrimi**, (Çev: Sinem Gül), Sabah Kitapları, İstanbul, 1995, s.103.

²⁰ Peter F. Drucker, **XXI. Yüzyıl İçin Yönetim Tartışmaları**, (Çev : İrfan Bahçivangil, Gülenay Gorbon), Epsilon Yayıncılık, İstanbul, 2000, s.49.

Stratejik davranabilmek ve geleceğe yönelik bir vizyon sahibi olabilmek için, her şeyden önce, **geleceğin belirlenmesi ve tanımlanması** söz konusu olmalıdır. Bu kapsamda stratejik analizlerin yapılması gerekmektedir. *Mevcut dengeleri oluşturan değerler nelerdir, bu değişkenler arasında ilişkiler nasıldır?* Bunu ortaya koymak ve sonra da gelecekte tüm bir değişkenler sisteminin nasıl bir görünüm kazanacağını belirlemek gerekir. **Geleceğe yönelik dış çevre analizinin yapılması, stratejik yönetimin temel ögesidir.** Dış çevre analizi yapıldıktan sonra toplum kendi kaynak ve imkanlarına bakmalı, zayıf ve üstün yönlerini tespit etmelidir. Bu iki analiz yapıldıktan sonra mevcut ve arzulanan durum arasındaki mesafeyi kapatmaya dönük kararlar bütünü strateji içinde değerlendirilir.²¹

Devletin içinde bulunduğu çevreyi küresel, bölgesel ve yerel olarak ayırabiliriz. Sağlıklı bir biçimde analiz yapılabilmesi için güvenilir **bilgi toplama ağlarından** elde edilen verilerin titiz bir şekilde mukayesesi yapılarak, sürekli incelenmesi gerekmektedir.²²

Dış çevrenin analizi ile belirlenen amaçların, yöneticinin hayal gücünün ötesinde gerçekçi bir şekilde değerlendirilmesi, kurumun içine yönelik bir analizin yapılması ile mümkün olur. Toplumların, kurumların sahip olduğu kaynak ve kabiliyetlerin bilinmesi, nelerin yapılabileceğinin veya yapılamayacağının ortaya konulması, kaynaklardan bağımsız bir şekilde oluşturulan vizyonu, rasyonel ve geliştirilebilir stratejilere dönüştürmeye yarayacaktır.²³

Kurumun geçmişteki ve şimdiki amaçları, program hedefleri ve normları belirlenir ve bunların başarıma oranları incelenir. Amaçların belirlenmesinin iki önemli sebebi vardır. Birincisi, *mevcut amaçların neler olduğunun bilinmesi*, yeni amaçların tespitinde anlamlı bir hareket noktası oluşturacaktır. İkincisi ise, *amaçların kurumun ve başarısını ölçmede standart oluşturmasıdır*. Diğer taraftan, bu amaçlara bağlı olarak ne tür strateji ve politikaların kullanıldığı, bunların etkililik derecesi

²¹ Özel, a.g.e., s.27.

²² Hamza Al, **Bilgi Toplumu ve Kamu Yönetiminde Paradigma Değişimi**, Bilimadamları Yayınları, Ankara, 2002, s.231.

²³ Oğuz Özbek, “Stratejik Planlama ve Yönetim”, **Yönetimde Çağdaş Yaklaşımlar**, (Ed: Cevat Elma, Kamile Demir), Anı Yayıncılık, Ankara, 2000, s. 305.

belirlenmelidir. Mevcut strateji ve politikalarda varsa yetersizlikler ortaya konulmalıdır.²⁴

2. Stratejik Tasarım

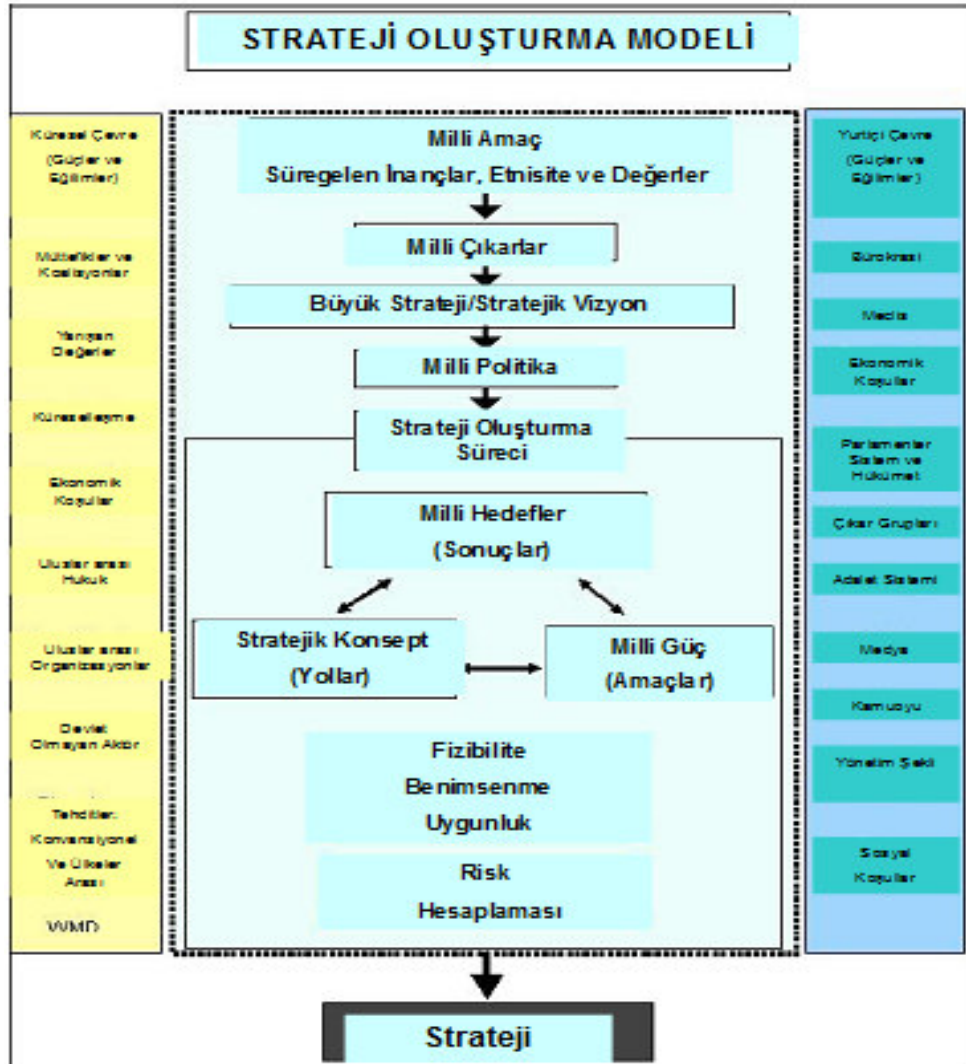
Küresel Deniz Gücü Model Tanımlaması'na girilmeden önce, strateji üretme konusunun iyi anlaşılması gerekmektedir. Çünkü, küresel deniz gücü demek, küresel hedefler ve hayaller demektir. Her hayal ve hedefin, reel plana aktarılabilmesi için bir yol haritasına ihtiyaç duyulmaktadır. Geliştirilen stratejiler, belirsiz gelecekte yaşanacak olaylara yön vermek için bir rehber ve bir harita fonksiyonunu gerçekleştirecektir.²⁵ Dolayısıyla, yanlış haritalarla istenilen yerlere ulaşmak mümkün olmadığı gibi, yanlış stratejilerle, başta belirlenen hedeflere ulaşmak mümkün olmayacaktır.

Aşağıda sunulan strateji oluşturma diyagramı, strateji üretme sürecinde bütüncül bir yaklaşıma imkan vermektedir. Deniz gücünün geliştirilmesi konusunun, tamamen soyutlayarak incelenmesi mümkün değildir. Devletin siyasi durumu, ülkenin gündemi, küresel trendler gibi faktörler, toplumların denizcilik konusuna bakışlarında farklılıkların oluşmasına neden olmaktadır. *Topyekün devletin milli stratejisi belirlenmeden ve deniz stratejilerini anlamlı bir yere yerleştirmeden geleceğe dönük müstakil bir deniz gücü stratejisi oluşturmamız neredeyse imkansızdır.* Tarihsel süreç incelenirken görüleceği üzere, XVIII. yüzyıldan itibaren ciddi anlamda birçok ıslahat yapılmasına rağmen, bir türlü arzu edilen hedeflere ulaşamamasının arka planındaki en temel nedenlerden birisi de, devletin milli bir stratejiye sahip olamamasıdır.

²⁴ Dinçer, **a.g.e.**, s.118.

²⁵ Mustafa Özel, **Liderlik Sanatı**, İstanbul, 1998, s.33.

Şekil-1 Strateji Oluşturma Diyagramı



Kaynak: J.Boone Bartholomees, **Guide to National Security Policy And Strategy**, United States, 2006, s.388.

Milli amaçlar, strateji oluşturmada bir başlangıç noktasıdır. Toplumun her katmanında gömülü vaziyette olan ve geçmişten günümüze devam eden inançlar ve değerler, milli amaçlara çekirdeklik eder.²⁶ Milli hedeflerin genelde, kaynak bakımından, iki ayrı grupta ele alınması gerekmektedir. Bunlardan birincisi milletin

²⁶ Bartholomees, **a.g.e.**, s.387.

tarihinden kaynaklanmaktadır. Bir milletin tarihinde yer alır ve onunla beraber geleceğe yöneliktir.²⁷

Milli çıkarlar, büyük stratejik vizyondan devşirilir. Her defasında, milli çıkarlar risk hesaplaması açısından tekrar gözden geçirilmelidir.

Türkiye Cumhuriyeti için strateji oluşturulmasında, strateji oluşturma diyagramında bulunan aşağıdaki süreç takip edilmelidir²⁸;

1. Türkiye'nin çıkarları belirlenmeli,
2. Çıkarlar arasında sıralama yapılmalı,
3. Çıkarlar açısından fırsat ve tehdit değerlendirmesi yapılmalı,
4. Sonuçlar belirlenmeli,
5. Sonuçlara ulaşmak için alternatif yollar belirlenmeli,
6. Stratejik seçeneklerin fizibilite, kabul edirlilik ve uygunluk çalışması yapılmalı,
7. Risk değerlendirmesi yapılmalı,
8. Politik tavsiyeler üretilmeli.

Neticede ortaya çıkacak sonuç sadece yeni bir politika üretilmesine imkan vermeyecek, aynı zamanda halen tedavülde olan politikaların geçerliliği sorgulanarak, gerekli düzenlemelere veya toptan yer değiştirmelere olanak sağlayacaktır. Bu arada düşünülmesi gereken diğer sorular şu şekilde sıralanabilir;

1. Türkiye'nin mevcut politikaları nelerdir?
2. Diğer kritik aktörler kimlerdir?
3. Diğer aktörlerin politikaları ve hedefleri nelerdir?
4. Türkiye'nin mevcut politikaların gerçekleştirilmesi için kullanılabilir durumda olan diğer güç elementleri nelerdir?
5. Politikalar nasıl devam ettirilebilir?

²⁷ Mert Bayat, **Milli Güç ve Devlet**, Belge Yayınları, İstanbul, 1986, s.24.

²⁸ Bartholomees, **a.g.e.**, s.389.

Devlet Planlama Teşkilatı tarafından yayınlanan 9. Kalkınma Planı'nda 2013 yılına kadar Türkiye için vizyon şu şekilde belirlenmiştir; İstikrar içinde büyüyen, gelirini adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen ve AB'ye üyelik sürecini tamamlayan bir Türkiye.²⁹

Şekil-2: Dokuzuncu Kalkınma Planı Strateji Diyagramı



Kaynak: www.dpt.gov.tr

Milli çıkarlar belirlenirken büyük stratejik hedeflerden çıkarımlar yapılır ve bunlar daha fazla detaylandırılırlar. Burada önemli olan bir nokta şudur; Hedefler belirlenirken kaçınılması gereken durumlardan ziyade, arzu edilen fiiller kullanılmalıdır. Mesela ‘Hammaddeleri korumamız gerekmektedir.’ yerine ‘Hammaddelere kesintisiz bir şekilde ulaşılmalıdır’ şeklinde çıkarlar belirlenmelidir.

²⁹ www.dpt.gov.tr

Çıkarlar arasında sıralama yapılmalıdır. Çünkü genellikle istekler sınırsız olmasına rağmen, elde mevcut olan kaynaklar kıt ve sınırlıdır. Enver Paşa'nın I.Dünya Savaşı'nda, Hitlerin ve Mussolini'nin ise II.Dünya Savaşı'nda yaptığı temel hata, eldeki güç ile orantısız hedeflerin gerçekleştirilmeye çalışılması olmuştur. Bu durumda netice her defasında felaket ile sonuçlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin kuruluş aşamasından itibaren, gücünü Bizans topraklarına yoğunlaştırması, içinde bulunduğu zaman dilimine göre, gerektiğinde Doğu'ya doğru hamleler yaparak zamanla üç kıtaya yayılması, çıkarların sıralamasına verilebilecek olumlu örneklerdendir.³⁰

Milli çıkarların sıralaması için çok detaylı bir biçimde stratejik analizlerin yapılarak fırsat ve tehditlerin belirlenmesi gerekmektedir.

Milli politikalara göre, stratejik hedefler belirlenir. Stratejik hedeflerin belirlenmesinden sonra, hedeflere ulaşabilmek için yollar ve yöntemler seçilir. Yollar ve yöntemler hedeflere göre belirleneceği için³¹ *işin başında hedeflerin doğru olarak seçilmesi çok önemlidir*. Çünkü başta temel yanlış atılırsa, üzerine inşa edilen bina eninde sonunda yıkılacaktır. Eğer seçilen hedefler çok belirsiz ve anlaşılabilir olursa, eldeki kaynakların etkin bir biçimde kullanılması mümkün olamaz. Mesela, başta Amerika'dan Çin'e bir Türk birliği oluşturma hedefi ile yola çıkıldığı takdirde, eldeki güç imkanlarının rasyonel bir biçimde kullanılması neredeyse imkansız hale gelecektir. Benzer şekilde, çok dar ufuklu hedefler seçildiği takdirde de güç unsurlarının verimsiz bir şekilde kullanılması söz konusu olacaktır. Bu duruma örnek vermek gerekirse, Türkiye'nin en temel önceliği Kıbrıs'ta, çıkarlarımızın korunması ve Ege'de üstünlüğü ele geçirmek olarak belirlendiği takdirde, geçmişi ve gücü ile orantısız bir yola girilmiş olacaktır. Çünkü, bu durumda kendimize rakip olarak 11 milyon nüfuslu Yunanistan'ı seçtiğimiz sonucuna varılacaktır. Buradan Kıbrıs ve Ege'nin önemsizmiş gibi olduğuna dair bir sonuç çıkarılmamalıdır. Vurgulanmak istenen husus, Türkiye'nin etki alanının bunların çok fazla ötesinde olduğudur.

Stratejik seçenekler belirlendikten sonra her bir seçeneğin *fizibilitesi yapılmalıdır*. Belirlenen hedeflere ulaşmak için elde yeterli imkanın olup olmadığı

³⁰ Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, (Çev : Halil Berktaş), Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000, s.47-55.

³¹ Norman Friedman, **Seapower and Strategy**, Cambridge University Press, Annapolis, 2001, s.7.

araştırılmalıdır.³² Bir sonraki aşamada, toplumun tüm katmanları tarafından kabul edilip edilmediğine bakılmalıdır. Parlamento, sivil toplum kuruluşları, ülkede yaşayan etnik ve dini gruplar seçilen hedefleri benimsemelidir. Eğer seçilen hedefler ayrışma ve kutuplaşmalara sebebiyet veriyorsa, tekrar gözden geçirilerek revize edilmelidir. *Son olarak, hedeflerin sürdürülebilirliği incelenmelidir.*³³

Strateji oluşturularak yola koyulduktan sonra, her an kısıtlı kaynaklardan dolayı başarısız olma riski söz konusudur. Bu yüzden, işin başında risk değerlendirilmesi dikkatli bir biçimde yapılmalı ve iş şansa bırakılmamalıdır.³⁴ Küresel, bölgesel ve yerel çevrede, yürütülmekte olan stratejiyi dolaylı ve dolaysız olarak etkileyen bir çok faktör bulunmaktadır. Dünyanın içinde bulunduğu ekonomik koşullar, hakim olan aktörlerin küresel politikaları, yurt içinde insanların eğilimleri ve yönetim şekilleri, bağımsız medya kuruluşlarının tavırları gibi bir çok faktör risk hesaplamasında dikkate alınmalıdır. Eğer karşılaşılan riskin aşılamayacağı ve bundan dolayı başarısızlığın mukadder olacağı yönünde bir sonuç çıkarsa, hemen hedefler gözden geçirilmeli, gerekli değişiklikler yapılmalı ve yol/yöntem ile ilgili alternatiflere doğru kayılmalıdır. *Sonuç olarak, strateji oluşturma ve uygulama sürecinin son derece dinamik ve esnek olması gerektiği söylenebilir.*

Merkezde meydana gelen küçük bir bozulma çevrede birçok problemin çıkmasına neden olmaktadır. İşin başındaki kurumların herkes tarafından kabul edilir, anlaşılır stratejiler belirleyememeleri ve kendi aralarında gerekli olan koordinasyonu kuramamaları, o kurumlarda alt tarafa doğru kar topu gibi katlanarak büyüyen çözülmesi zor sorunlara yol açacaktır. *O yüzden işe başlanması gereken noktaların başında, kurumların merkezlerinin görev ve fonksiyonlarının değişen dış dünyaya göre yeniden sorgulanarak, gereken kurumsal değişim ve dönüşümlerin gerçekleştirilmesi gelmektedir.*³⁵

³² İsmail Dalay, **Yönetim ve Organizasyon**, Sakarya Kitabevi, Adapazarı, 2001, s.302.

³³ Bartholomees, **a.g.e.**, s.391.

³⁴ Hulusi Demir, **Yönetim Karar Verme**, MESS Sendikası Eğitim Kitapları, İzmir, 1985, s.147.

³⁵ Coşkun Can Aktan, **Değişim Çağında Devlet**, Çizgi Kitabevi, Konya, 2003, s. 91-97

D. Küresel Strateji Model Tanımlaması

Küresel strateji kavramı ile ilgilenen belli başlı isimler incelendiğinde dünyada, Henry Kissinger, Carl Von Clausewitz, Mackinder, Mahan, Aleksandr Dugin ve Türkiye’de de belirli ölçüde Ahmet Davutoğlu gibi dünya çapında isim yapmış kişiler tarafından, devletleri yönetenlerin önlerine yol haritaları konulduğu görülecektir.

Günümüzde Amerikan borsasında meydana gelen küçük bir dalgalanma çevre ülkelerini derinden etkilemektedir. Dünyanın herhangi bir yerinde icat edilen bir ürün, çok kısa sürede ismini bile duymadığımız ülkelerde popüler olabilmektedir. Küresel ekonominin hakim olduğu piyasa anlayışı ve iletişim ağları ile fikir ve düşüncelerin olumlu veya olumsuz olarak oldukça kısa sürede yayılabilme olanağı, devletlerin geçmişte olduğu gibi kabuklarına çekilerek yaşama olanaklarını ellerinden almıştır.

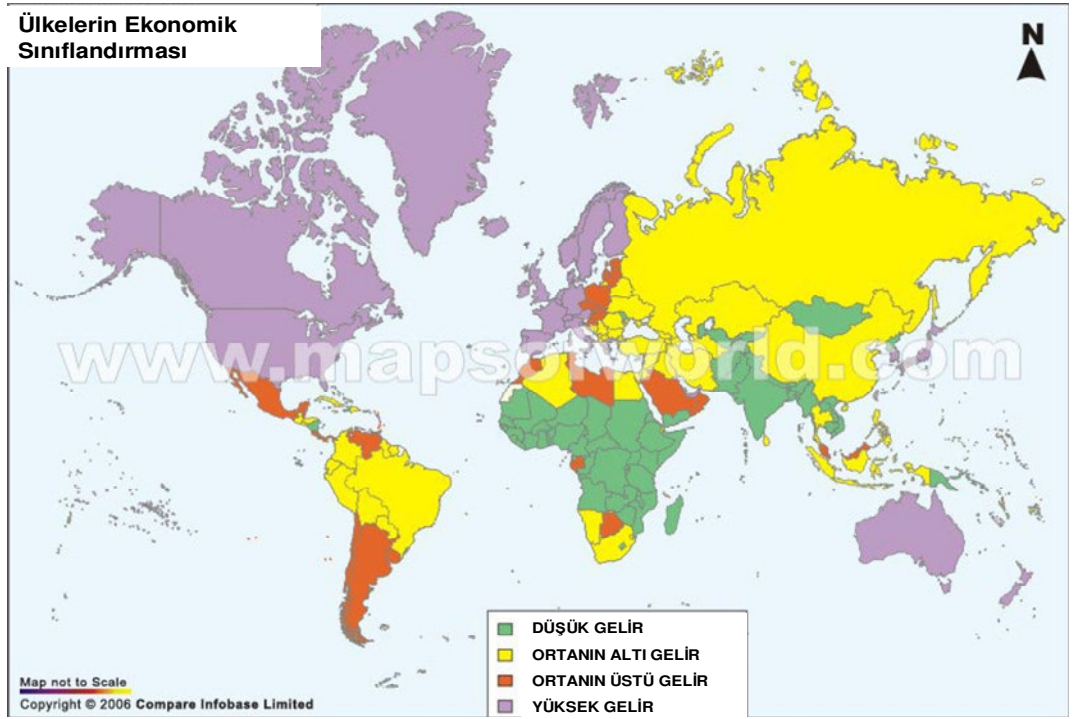
Küresel dünya ekonomi sistemi, teknolojinin de sunduğu imkanlarla, devletlerin birbirine çok daha fazla bağımlı hale gelmesine neden olmuştur. İletişim araçları ve medya sayesinde, günlük olaylar anında tüm dünya insanlarına ulaştırılabilmektedir. Tüm bu imkanlardan istifade edilmesi ile devletlerin yaşadıkları dünyanın temel dinamiklerini anlamaları son derece önem arz etmektedir. XV. yüzyılda, üretim ve ticarete dayanarak kalkınmaya başlayan Batı ülkeleri ile aynı dünyada yaşayan Osmanlı Devleti ve diğer devletler, temel dinamikleri ıskaladıkları için zamanla hakim unsurlar tarafından rahatlıkla yönlendirilen, kaynakları kullanılan, gerektiğinde cezalandırılan devletler haline dönüşmüşlerdir.

İbn-i Haldun’un zaruriyat dediği ihtiyaçlar, ırk, dil ve din fark etmeksizin tüm insanların muhtaç olduğu gereksinimlerdir. Tüm insanlar belirli bir refah seviyesinde ve güven içinde yaşama arzusu içindedirler. Bu anlamda işgal altında bulunan bir Iraklı ile bir Fransız’ın gereksinimleri farklı değildir. Kendi düşünce ve inanç dünyasına uygun bir biçimde yaşama isteği Güney Afrikalı bir kişide ne kadar varsa, bir Japon’da da aynı ölçüde bulunmaktadır. Sadece kendi toplumlarının refahını düşünen yaklaşım, geçmişte iki büyük dünya savaşına yol açmış ve neredeyse sürekli

devam eden gerginliklere sebebiyet vermiştir. Dünya savaşlarının hemen akabinde de neredeyse 45 yıl süren bir Soğuk Savaş dönemi yaşanmıştır. İdeolojilerin de etkisi ile daha da derinleşen kutuplaşmalardan kaynaklanan gergin bir ortamda, müreffeh bir hayat yaşanması uğruna, devletler, ötekileştirdiklerine karşı sürekli rekabet halinde bulunmaktadır . XIX. ve XX. yüzyıl için yaşananları özetleyecek kelimelerden biride ***mücadeledir.***

Aslında mücadele duygusu insanın yapısında vardır. Dolayısıyla insanlardan mürekkep devletlerde de bu duygu mevcuttur. ***Pozitif mücadele***, sahip olduğumuz değerleri savunma adına zaruridir. Bu anlamda, mücadeleden mahrum bırakılan bir millet arasında hemen dahili sürtüşmeler baş gösterir ve o millet içten içe kokuşmaya başlar. Osmanlı bunun son misalidir. İnsanlar gelecek adına ve endişe verici ciddi tehlikeler karşısında daima hazırlıklı olmalıdır. Barış dönemlerinde, gelecekte karşılarına çıkabilecek olumsuzluklara karşı günün şartlarına göre müdahale vasıtalarını elde etmelidirler. Ancak bu sayede paniğe düşmeden şaşırıp kalmadan zorlukların üstesinden gelinebilir. Kurtuluş Savaşı'nda, çok güçlü devletler karşısında Türkiye'nin bağımsızlığını kazanmasının temelinde yatan pozitif mücadele duygusudur.

Diğer taraftan, mücadelenin olumsuz olan ***negatif mücadele***, kazanmayı başka milletlerin kaybında görür. Bazı devletlerin zenginleşmesi için diğer devletlerin bir kısmının zayıflaması gerekmektedir. Biraz zenginleşmeye başlayan bir devlet hemen tehdit olarak algılanır ve üzerine gidilir. Çin ve Hindistan'ın kalkınması bu anlamda değerlendirildiğinde, başta ABD olmak üzere Avrupa Birliği üyesi devletleri ve Rusya'nın teyakkuz haline geçmeleri anlamlandırılabilir. Negatif mücadelenin, menfaat duygusu ile körüklenmesi halinde ise dünyada görülen mevcut dengesizliğin geri döndürülemez bir hale gelmesi artık uzak bir ihtimal değildir. Aşağıda dünyadaki gelir dağılımındaki mevcut dengesizliği gösteren haritada söz konusu husus çok açık bir biçimde sergilenmektedir.

Harita-1: Dünya Gelir Dağılımları Haritası

Kaynak: <http://www.mapsofworld.com/thematic-maps/economy-maps/world-economic-classification.html>

Teorik olarak gezegenler bir gemiye benzetildiğinde, denizin ortasında tek başına hareket eden bir gemi misali, gezegenler de uzayda yalnız başlarına hareket ederler. Gemide meydana gelebilecek bir hasar veya açılacak bir delik, o esnada gemide bulunan bütün insanların hayatlarını tehlikeye sokabileceği gibi, insanların üzerinde yaşadıkları dünyada da, negatif mücadeleden kaynaklanan çatışmalardan, gerginliklerden ve savaşlardan, iletişim araçlarının da etkisi ile bütün insanlık etkilenmekte ve etkilenmeye devam edecektir. Bu nedenle, dünyanın genel gidişatı konusunda hiçbir devlet duyarsız kalmamalı, zararın kendisine de dokunacağını hesaba katmalıdır.

Küresel aktör olan bir devlet, yaşadığı devirde dünya çapında meydana gelen olaylara yön veren devlettir. Bir sorunla karşılaşıldığında, diğer devletlerin kendisine bakarak, politikalarını oluşturdukları devlettir. Günümüzde ABD küresel bir güçtür. O yüzden, yapılan bir başkanlık seçimi ile bütün dünya ilgilenmekte, seçimlerin

sonuçlarını kendi politikaları açısından değerlendirmektedirler. Türk milleti, geçmişte bir çok kez, küresel politika yürüten devletler kurarak, tarihin akışında söz sahibi olmuştur. Bizans İmparatorluğu'nu yıkan, Roma'ya seferler planlayan, medeniyetlerin beşiği Akdeniz'de en büyük güç olan Türkler, dünya çapında patlak veren hadiselerle de müdahil olmuşlardır. Güce sahip olmak, sorumluluğu da beraberinde getirmektedir. İdeolojiden sıyrılarak, bilimsel olarak hazırlanan bir çok yerli ve yabancı araştırma, Türk milletinin geçmişte pozitif mücadele yürüttüğünü ortaya koymaktadır. Bunun bir tezahürü olarak, milli bir futbol maçının kazanılması, çok geniş bir coğrafyada büyük bir sevince neden olmaktadır. *Ancak, uzunca bir süredir, Türk milleti pozitif mücadele duygusunu kaybetmiş gibi gözükmemektedir. Aynı gemide başkalarının yangın çıkarmasına, gemiyi delme teşebbüslerine kulaklarını tıkayarak ve gözlerini yumarak seyirci kalan Türkiye için. bir müddet sonra olaylar karşısındaki belirleyici pozisyonunu yitirdiği söylenebilir..*

Güçlü olan devletler doğal olarak küresel sorunlara müdahil olmaktadır.³⁶ Osmanlı devleti XVI. yüzyılda ulaşmış olduğu pozisyonu itibariyle, Fransızların yardım tekliflerine cevap olarak Barbaros komutasındaki donanmayı Toulon'a göndermiştir. 'Günümüzde ABD, hemen her meseleye müdahil olmaktadır.'³⁷ Devletlerarasında gücüyle saygın bir yere sahip olmak her devlet için hedef olmalıdır. Tabi burada bahsedilen güç sadece askeri güç değildir. İletişim vasıtalarının dünyayı küresel bir köy haline getirdiği XXI. yüzyılın başlangıcında kültürel güç, ekonomik güç, siyasi güç kavramları askeri güç kadar önemlidir.

Köklü bir geçmişe sahip Türk Milleti, Anadolu'ya, Balkanlar'a ve Orta Avrupa'ya hakim olunca, milli ananelere ve hukuki prensiplere bağlı kalarak, asırlar boyunca, birçok yabancı kavim, din ve mezheplere hak ve hürriyet bahşetmekle cihan (küresel) hakimiyeti ve dünya nizami davalarını da en yüksek dereceye erdirmişlerdi.³⁸

³⁶ Henry Kissinger, **Diplomasi**, (Çev: İbrahim H.Kurt), Türkiye İş Bankası Yayınlar, İstanbul, 2002, s.11.

³⁷ Bu konu ile ilgili Zbigniew Brezinski Tercih isimli kitabında şu ifadeleri kullanıyor: "Amerika'nın dünyadaki rolü ile ilgili tezim çok basit; Amerika'nın gücü, ulusun egemenliğini baskın bir şekilde öne çıkaran, bugün küresel istikrarın en büyük kefidir.", Zbigniew Brezinski, **Tercih**, (Çev: Cem Küçük), İnkilap Yayınevi, İstanbul, 2004, s.7.

³⁸ Osman Turhan, **Türk Cihan Hakimiyeti ve Mefkuresi Tarihi**, Turan Neşriyat Yurdu Yayınları, İstanbul, 1969, s. X.

Günümüzde, Türkiye Cumhuriyeti'nin en büyük eksikliği, toplumun bütün katmanlarının hemfikir olduğu böylesine büyük bir stratejik vizyonun olmamasıdır. Amerika Birleşik Devletleri'nde büyük bir çoğunluk tarafından kabul gören üç önemli stratejik vizyon vardır. Bunlardan birincisi, güvenliğin sağlanması, ikincisi ekonominin sürekli geliştirilmesi, son olarak ise değerlerin yayılmasıdır. Yönetimler değişse bile biraz önce sayılan üç hedef doğrultusunda hareket edilmektedir.³⁹ Türkiye'de ise yaklaşık 300 yıldır devam eden çağdaşlaşma sürecinin⁴⁰ beraberinde getirdiği kimlik bunalımları ve reçetelerin dışarıdan ihraç edilmesinden⁴¹ dolayı meydana gelen ayrışmalar, topyekun herkesin etrafında birleşeceği stratejik bir vizyona olanak vermemektedir.

Geçmişte bir medeniyetin merkezi olmuş olmanın getirdiği kendine özgüven ile bugün ki devletler hiyerarşisinde bulunan konum arasındaki farkın meydana getirdiği gerilim başka hiçbir toplumda Türkiye'de olduğu kadar çarpıcı bir psikolojik etki uyandırmamıştır.⁴²

Tarihi mirasımızı yokladığımızda içinde bulunduğumuz zaman dilimine rengini veren zihniyetten çok farklı bir anlayış ile karşılaşmaktayız. Türkiye Cumhuriyeti'nin selefi olan ve devletler platformunda güçlü bir devlet konumunda iken, hakimiyet tesis ettiği topraklarda karşılıklı gelişmeye imkan veren bir yönetim anlayışı sergileyen Osmanlı İmparatorluğu bir Millet Sistemi kurmuştur. İlber Ortaylı'nın değerlendirmesine göre; bu yıkıldığı zaman maalesef bunun yerine yenisi gelememiştir. Batı Avrupa'daki referanslar ile millet sistemi kurulamamıştır. Onun için Balkanlar'da ve Kafkaslar'da kavgalar daha çok olacaktır. O kavgaların içine Türkler daha çok karışacaklardır.⁴³

Burada belirtilmesi gereken önemli bir husus vardır. Toplumlar sürekli değişim içersinde oldukları⁴⁴ için, her yüzyılda farklı dinamiklere sahip kalabalıklar

³⁹ Kissinger, **a.g.e.**, s.16.

⁴⁰ Niyazi Berkes, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, Doğu-Batı Yayınları, İstanbul, 2006, s.33.

⁴¹ İlber Ortaylı, **Avrupa ve Biz**, Turhan Kitabevi, İstanbul, 2008, s.137.

⁴² Ahmet Davutoğlu, **Stratejik Derinlik**, Küre Yayınları, İstanbul, 2001, s.75.

⁴³ Ortaylı, **Avrupa ve Biz**, Turhan Kitabevi, İstanbul, 2008, s.84.

⁴⁴ Kissinger, **a.g.e.**, s.12; Brzezinski, **a.g.e.**, s.14.

ve bunlara ait sorunlar ile karşılaşırız. Bu yüzden geçmişte yaşanmış bir devreye ait çözüm yollarını günümüzde ve gelecekte karşılaşacağımız sorunlar için kullanmamız çoğu zaman doğru sonuç vermeyecektir. Bu durumu Şükrü Hanioglu şöyle ifade etmektedir; “Romantikleştirilen ve kutsanan ‘altın çağ’ referanslı toplumsal düzen yaklaşımları, toplumlar statik olmadıkları ve karşılaşılan meseleler de yüzeysel benzerlikler göstermekle birlikte farklı toplumsal ve diğer gerçekliklerin ürünü olduklarından, bunlara çözüm getirememektedir. Bu çerçevede ‘yeniden kurtuluş savaşı’ ya da ‘Osmanlı Barışı’ benzeri altın çağ referanslı sloganların XXI. yüzyıl sorunlarına çare bulmaları mümkün değildir.”⁴⁵

Şekil-3: Dünya Geneline Dönemsel Değişimler

Dünya Değişiyor			
Dönem	1700-1900	1900-2000	2000→
Ekonomi	Tarım	İmalat	Bilgi
Teknoloji	Pulluk	Makine	Bilgisayar
Çıktı	Besin	Emtia	Bilgi
Kaynak	Toprak	Sermaye	Bilişim
Ünite	Aile	Şirket	Ağlar
Enerji	Kas	Petrol	Zihin
Eğitim	“Ne?”	“Nasıl ?”	“Niçin?”
Rekabet	Yerel	Ulusal	Global
Devlet	İdare	Yönetim	Stratejik Yönetim
Kurumlar	Dar	Hırçın	Vizyoner

Kaynak: www.kamukalite.org/sem/SABAH%20OTURUMLARIN%20SUNUMLARI_AHMET%20KES%20DDK.ppt

Dolayısıyla yapılması gereken şey, geçmişte tesis edilen barış ve huzur ortamının yeniden oluşturulması adına, aynı yöntemlerin kullanılması değil, konjonktüre uygun olarak, sahip olunan değerlerin harmanlanarak yaşanan zamanın gereklerine uygun olarak sunulmasıdır.

⁴⁵ Şükrü Hanioglu, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Zihniyet Siyaset ve Tarih**, Bağlam Yayınları, İstanbul, 2006, s.223.

Kendi iç teşkilatını düzene sokan, beşeri kaynaklarını zamanın gereklerine göre yetiştiren, hedefini belirleyen ve o hedefe ulaşmak için yapılması gerekenleri zamanında vakit geçirmeksizin yerine getiren toplumlar, dış politikada belirleyici olmuşlardır. Ancak bunun tersine, iç meseleleri olanca karmaşıklığı ile ortadayken dünya hakimiyetine soyunan devletler, bu hatanın bedelini çok ağır bir biçimde ödemişlerdir.

Türkiye ‘mihver’ ülke olarak birçok bakımdan önemli özelliklere sahiptir. Mihver ülke olmanın başlıca unsurları nüfus, coğrafi konum, ekonomik ve askeri potansiyeldir. Ancak bunlardan da önemli olan ve mihver ülkenin niteliğini belirleyen şey, o ülkenin bölgesini ve milletler arası ortamı etkileme kapasitesidir. Zengin ve istikrarlı bir Türkiye, Balkanlar, Kafkaslar, Ortadoğu ve Avrupa için de istikrar unsuru olacaktır. Beri yandan fakirleşmiş, istikrarı bozulmuş, dini, etnik ve politik dertler içine gömülmüş bir Türkiye, bu dört bölge için de istikrarsızlık kaynağı olacaktır.⁴⁶

Eski bir imparatorluk gücü olarak Türkler stratejik düşünmeye yatkındırlar ve modern stratejistler politik münazaralarda makul olan veya olmayan teoriler üretmekte sıkıntı çekmezler. Ancak ekonomik kriz ve iç politikaya odaklanma, stratejik düşünmeyi asgariye indirmiş bulunmaktadır. Dahili tehditlerin baskısı ile şu an için ülkenin politik ve entelektüel enerjisi başka yerlere odaklanmıştır. Fakat bu iç tehditlerin çözülmesinin Türkiye’nin gelecekteki jeopolitik rolü üzerinde çok yaşamsal etkileri olacaktır. Eğer Türkiye bu iç tehditlerin üstesinden gelemese, milletlerarası olaylarda aktif ve yapıcı rol oynama gücü azalacaktır.⁴⁷ İç enerjisini dünyaya odaklayan bir Türkiye, gelecek adına dünyada barış ve istikrarın sağlanması adına son derece önemli bir potansiyeldir.

Başta da belirtildiği gibi, öncelikle tüm kurumların koordineli bir biçimde hareket edebilmeleri için, üzerinde mutabakata vardıkları milli bir amaca ihtiyaç

⁴⁶ Lesser, Ian O., **Türk Dış Politikası Belirsizlik Döneminde**, (Çev: Mustafa Yıldırım), Ötüken Yayınları, İstanbul, 2004, s.17; E.Fuat Keyman, **Değişen Dünya, Dönüşen Türkiye**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005, s.90; Heinz Kramer, **Avrupa ve Amerika Karşısında Değişen Türkiye**, (Çev : Ali Çimen), (İstanbul, 2001), s.14.

⁴⁷ Lesser, **a.g.e**, s.240.

duyulmaktadır. Burada milli kelimesi yerel ve bölgeselden ziyade, Türkiye Cumhuriyeti'ne has olan bir amacı ifade etmektedir. Bunun için de küresel düşünmek gerekmektedir. Küresel düşünme, maalesef toplumumuzun uzun bir süreden beri yabancı olduğu bir kavramdır. Sadece yüz yıl önce, Basra Komodorluğu'na⁴⁸ sahip bir devlet olarak, yalnız deniz gücü açısından değil, hemen hemen tüm kurumlarda hak ve menfaatlerimizi çok sınırlı bir alanda korumaya çalışmaktayız.

Türkiye Cumhuriyeti olarak, üreteceğimiz stratejilere çekirdeklik edecek milli amaçlarımız şu şekilde belirlenebilir:

1. XXI. yüzyılda saygı duyulan güçlü bir devlet olarak, dünyada meydana gelebilecek sorunların çözümünde aktif olarak rol oynama,
2. Modern zamanların ürünü olan doğu-batı kutuplaşmasında uzlaştırıcı bir konuma sahip olarak, medeniyetler çatışması gibi dünya çapında kutuplaşmalara yol açabilecek ve gelecekte çok büyük çatışmalara sebebiyet verebilecek bir durumdan, bunalımdan çözüme geçişte katalizör rol oynama,
3. Tarihi bağlarımız olan ve günümüzde birçok sorunla boğuşan devletlere, toparlanarak dünyaya ayak uydurma fırsatı sunma,
4. Günümüzdeki sorunlar küresel olduğu için politikalarda küresel olmak zorundadır. Ekonomik olarak sadece içeriye kapanarak kendi sorunlarımız ile baş edemeyiz. Bu nedenle küresel bir boyut kazanan sorunlara karşı yerel mücadele değil, uluslararası camia ile entegre olarak küresel mücadele etmek,
5. Türkiye Cumhuriyeti'nin kendisini çevresinde patlak veren çatışmalardan soyutlaması mümkün değildir. Komşu ülke Irak işgal altında iken, en fazla ihtiyaç duyduğumuz bir anda bizi yalnız bırakabilecek bir şemsiyenin koruyuculuğundan medet umulması doğru değildir. Bu nedenle yerel, bölgesel ve küresel dairelerde

⁴⁸ Nurcan Bal, **Süleyman Nutki Beyin Hatıraları**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2003, s.IX.

karşılıklı işbirliği esasına dayanan bir ilişki ağı kurarak, ekonomik, güvenlik ve kültürel alanlarda liderliğe giden yolları araştırmak,

Türkiye'nin jeopolitik konumu artık sınırları müdafa dürtüsünün yönlendirdiği bir statükoyu muhafaza stratejisinin aracı olarak görülmemelidir. Aksine bu jeopolitik konum kademeli bir şekilde dünyaya açılmanın ve bölgesel etkinliği, küresel etkinliğe dönüştürmenin bir aracı olarak görülmelidir. Sınırlara dayalı yerel etkinlikten kıtasal ve küresel etkinliğe yönelmenin öncelikli şartı jeopolitiğin uluslararası ekonomik siyasi ve güvenlik ilişkilerinde dinamik bir çerçeve içerisinde kullanılmasına bağlıdır.⁴⁹

Jeopolitik ile ilgili bu yeni yaklaşım Türkiye'nin siyasi, ekonomik ve güvenlik ile ilgili temel uluslararası parametrelerini de doğrudan etkileyecektir. Türkiye'nin gelecek yüzyıla yönelik dış politika stratejisi, güç merkezleri ile ilişkilerin alternatifli tarzda yeniden düzenlenmesi ve uzun dönemli kültürel, ekonomik ve siyasi bağların sağlamlaştırıldığı bir hinterland oluşturulması şeklinde özetlenebilir.⁵⁰

Sonuç olarak, tarihi tecrübelerinden güç alarak, modern zamanın bir anlamda iflas ederek bunalıma giren paradigmasına⁵¹ alternatif olarak yeni bir paradigma ile, XXI. yüzyılın ortalarında küresel bir aktör haline gelerek, negatif mücadeleyi değil yardımlaşmayı esas alan pozitif bir mücadeleyi benimseyen, farklılıkları çatışma unsuru olarak değil, zenginlik olarak gören bir Türkiye Cumhuriyeti, sadece bölgesel değil, küresel çapta barışın sağlanması adına ve aynı zamanda çıkması muhtemel savaş ve çatışmaların önlenmesine karşı en büyük teminat olacaktır. Bu sayede, millet olarak yüce önder Atatürk'ün gösterdiği çağdaş uygarlık seviyesine ulaşarak, müreffeh bir yaşam imkanına kavuşulacak ve belki de daha önemlisi, yüzyıllar önce kaybedilen saygın pozisyona yeniden kavuşacak olan Türkiye, devletler nezdinde hak ettiği itibarlı konuma yükselme olanağı bulacaktır. Türkiye'nin vizyon olarak

⁴⁹ Davutoğlu, **a.g.e.**, s.117.

⁵⁰ Davutoğlu, **a.g.e.**, s.118.

⁵¹ Richard A. Falk, **Dünya Düzeni Nereye**, (Çev : Neşenur Domaniç), Metis Yayınları, İstanbul, 2005, s.18; Noam Chomsky, **Dünya Düzeni: Eskisi Yenisi**, (Çev : Ali Çakıroğlu), Metis Yayınları, İstanbul, 2000, s.15; Immanuel Wallerstein, **Genel Bunalımın Dinamikleri**, (Çev : F.Akar), Belge Yayınları, İstanbul, 1984.

böyle bir hedefi benimsemesi halinde, kademeli olarak her alanda küresel stratejiler üretmesi gerekmektedir. Devleti taşıyan direkler olarak değerlendirebileceğimiz bürokratik, akademik ve askeri yapıların çağa uygun bir hale getirilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin dışa açılmasını sağlayacak stratejilerin üretilmesini ve uygulanmasını sağlayacak girişimci ruha sahip insanların yetiştirilmesi gerekmektedir.

Yakın komşular ile çatışmaların asgari seviyeye indirilerek karşılıklı işbirliğinin artırılması yoluna gidilmelidir. Bu şekilde bir stratejinin, kalkınma stratejileri ile desteklenmesi ile karşılıklı işbirliğinin daha fazla derinleşmesine uygun zemin de kendiliğinden oluşacaktır. Yunanistan, İran, Ermenistan ve Suriye başta olmak üzere, komşu devletler ile Türkiye'nin atılım gücünü kıran gerginliklere son verilmesi son derece önemlidir. Bölgesinde barışın tesis edilmesini sağlayan Türkiye, daha geniş çerçevede ortaya çıkan sorunların çözümünde liderlik şansına sahip olacaktır.

Afrika ve Güney Amerika, günümüzde büyük devletlerin ilgi duydukları alanlardır. Özellikle Afrika üzerine XXI. yüzyıl stratejilerinde büyük devletler kapsamlı stratejiler üretmektedirler. Türkiye'nin de bir an önce, ilgisini bu bölgelere kaydırması gerekmektedir.

Özellikle XX. yüzyılın sonlarına doğru ortaya atılan medeniyetler çatışması gibi, temelinde Hristiyan ve İslam dünyasının çatışmasına uygun ortam hazırlayan tezlere alternatif stratejilerin, politikaların üretilmesi gerekmektedir. Geri durumda kalmış Ortadoğu ve Afrika ülkeleri ile Batı ülkeleri arasında sağlıklı bir iletişime dayalı dengeli ilişkilerin kurulması, dünyanın geleceği açısından önemlidir. Eğer Türkiye, güçlü bir devlet olmanın gereklerini yerine getirebilirse, iletişimin kurulması sayesinde avantajlı bir konuma sahip olacaktır.

Soğuk Savaş döneminin bir eseri olarak devletler arasındaki anlaşmalar, bazı komşu devletler tarafından bir tehdit unsuru olarak algılanabilmektedir. Dolayısıyla, XXI. yüzyılda devletlerden ziyade üniversiteler ve sivil toplum kuruluşlarına daha fazla görev düşmektedir. Sivil toplum kuruluşları vasıtası ile toplumların tabanları

arasında ilişkilerin kurulması, devlet yöneticilerinin daha uzlaşmacı tutumlar sergilemesini sağlamaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin dünyaya entegre olabilmesi için bütün ülkeler ile sivil toplum kuruluşları vasıtası ile iletişim kanalları tesis etmelidir.

II. KÜRESEL STRATEJİ OLUŞTURMADA DENİZ GÜCÜ TANIMLAMASI

Küresel deniz gücü oluşturulabilmesi için, hedeflerin doğru belirlenerek, dinamik stratejilerin takip edilmesi gerekmektedir. Özellikle XIX. yüzyılın sonlarında ve XX. yüzyılın başlangıcında, devletleri idare edenlerin, strateji oluşturmalarına yardımcı olacak biçimde, dünya üzerinde önemli hedeflerin tespitine yarayacak bir bilim dalı ortaya çıkmıştır. Jeopolitik, küresel hakimiyet kurmak isteyen devletlere, elde etmeleri ve kontrol altında tutmaları gereken noktaları göstermek için ortaya atılmıştır. Bu nedenle, küresel deniz gücü model tasarımıından önce, jeopolitik teorilerin kısaca incelenmesinde fayda vardır.

A. Jeopolitik ve Strateji

Jeopolitik (İngilizce Geopolitics, Fransızca Geopolitique, Almanca Geopolitik), kelimesinin sözlük anlamı; ekonomik ve siyasal coğrafya verilerine göre dış siyasetin saptanması, Yer Politikası, Siyasi Coğrafya. Daha geniş anlamıyla jeopolitik, devletlerin coğrafi özellikleri ile siyasetleri arasındaki ilişkileri inceleyen bilimdir. Diğer bir ifadeyle de, uluslararası siyasette, coğrafi etmenlerin güç ilişkileri üzerindeki etkisinin incelenmesidir. Jeostrateji ise, coğrafi etmenlerin güç ilişkileri üzerindeki etkisinin incelenmesidir. Diğer bir ifadeyle yer stratejisidir.⁵²

Esasen jeopolitik, siyasi tarih içinde belirli coğrafi modellerin önemine dikkat çekme girişimidir. Jeopolitik kuramda çeşitli coğrafi kavramların günümüz politikası ve gelecekteki politikayla münasebetlerini ortaya koyan açıklamalar çıkarılmıştır. Ayrıca jeopolitiğin gelişmiş bir kuramsal çerçeve oluşturma kapasitesiyle tarihi bilgileri birleştirdiği söylenebilir. Sonuç olarak, güçlü bir analitik çatı ortaya çıkar.⁵³

Bu, bir devletin iç ve dış politikalarıyla ilgili hedeflerini ve stratejilerini coğrafi çevresinin belirlediği anlamına gelmez. Devletler kendilerini coğrafi deli

⁵² Ramazan Özey, **Jeopolitik ve Jeostratejik Açıdan Türkiye**, Marifet Yayınları, İstanbul, 1998, s.11

⁵³ Collin S Gray–Geoffrey Sloan, **Jeopolitik Strateji ve Coğrafya**, (Çev : Tuğrul Karabacak), Avrasya Stratejik Araştırmalar Vakfı Yayınları, Ankara, 2003, s.2.

gömleği içinde sıkışmış olarak görmezler, aksine coğrafya ve coğrafi yapılar politika üretkenler ve politikacılar için imkanlar sunar.⁵⁴

Farklı roller jeopolitik kuramın gelecekte strateji ve politika üretecek kişilere faydasının ne olacağı sorusunu ortaya çıkarmaktadır. Sir Halford Mackinder bu ilişkiyi şöyle açıklamıştır: Bu kişiler küresel bir anlayışa sahip olmalıdırlar ve olağanüstü durumlarla başa çıkabilmek için çabucak hazırlanabilmelidirler; zira, istikrarımızın dengeye bağlı olduğu ve bilgeliğin tahmin edilemeyen ustaca idaresinden ibaret olduğu düşüncesi, ülkelerin birbirine yaklaşmış olduğu bu yeni dünyada hiçbir zaman bu kadar doğru olmamıştır; Ayrıca bu kişilerin manevi değerler hakkında eğitilmiş bir hüküm verme yetenekleri olmalıdır. Bu insanlar, geleceğe yönelik politikalar tasarlariken ileriye görebilmelidirler. Tabi ki hala insanoğlunu ve çevresini geçmişten bugüne getiren hareketi anlama ihtiyacı duyacaklardır.⁵⁵

Jeopolitik teriminin tanımı yapıldıktan sonra kapsamına girilebilir. Jeopolitik teriminin XX. yüzyılda uluslararası ilişkiler alanının oldukça popüler bir hale gelmesi biraz da kapsamı ile alakalıdır. Jeopolitik teriminin kapsamı üç başlık altında toplanabilir;

Birincisi, küresel politik ortamda kapsamlı bir stratejik inceleme yapmak için bölgenin veya meselenin ‘harici gerçekler’ denebilecek görünürdeki yapısını okuyabilmeyi ve tespit edilecek sonuçlar hakkında yorumlar yapmayı ifade eder.⁵⁶

İkincisi, devletin pratik olarak yönetilmesi ve devlet adamlığı sanatıdır. Bu anlamda jeopolitik, idealistçe ve kişisel eğilimlere göre değil, güç dengesi hesaplarına göre tespit edilir. Jeopolitik olarak düşünme, bölgesel olarak meydana gelen küçük olayları ve anlaşmazlıkları analiz ederek, bunun küresel etkilerini ve önceliklerini öne çıkaracak şekilde düşünme yeteneği becerisi ve alışkanlığıdır. Bu anlamda, Jeopolitik ile Reel Politik eşanlamlıdır.

⁵⁴ Gray-Sloan, **a.g.e.**, s.3.

⁵⁵ H.J. Mackinder, “Geography, an Art and Philosophy”, **Geography** 27, s.129-130.

⁵⁶ Nejat Tarakçı, **Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2003, s.33; Suat İlhan, **Jeopolitik Duyarlılık**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989, s.15.

Üçüncüsü, bu terimin ‘Büyük Strateji’ anlamında kullanılmasıdır. Jeopolitik bu anlamda devlet yönetiminin kısa vadeli sorunlarını inceleyen bu güç dengesi hesaplarına göre çözüm üreten bir düşünce sistemi değil; devletin uzun vadede takip edeceği ve ulusal güvenliği derin bir perspektif içinde sağlayan büyük bir stratejiyi tespit etme faaliyetidir. Jeopolitik, devletin dış politikasında ve ulusal güvenliğin sağlanmasında ortaya çıkan gündelik sorunlarla uğraşmaz, ufuk ötesini görmeye ve değerlendirmeye çalışır.⁵⁷

B. Küresel Jeopolitik Teorilerinin Analizi

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dış politika karar mekanizmalarındaki belirleyici unsurlarından biri olarak kabul edilerek geliştirilen global jeopolitik teoriler dünya hakimiyet kavgasında iddialı ülkeler açısından birbirini tamamlayıcı bir gayeye yönelmişlerdir. Bu teoriler bir taraftan öncelikle hedefler doğrultusunda taraflara son derece önemli ipuçları sağlarken diğer taraftan bu hedeflere ulaşmak için izlenen yayılmacı siyasetin meşruiyet zeminini oluşturluyorlardı.⁵⁸

Bu jeopolitikçilerden her biri, yaptığı incelemeler sonrasında dünya hakimiyeti konusunda bir sonuca varmış ve bu sonucu bir teori olarak ortaya atıp savunmuştur.. Bugün bunlar, dünya jeopolitik çevrelerinde birer jeopolitik teori olarak kabul edilmektedirler.

Bazı dış politika uygulayıcılarının politik bir manevra olarak ileri sürdükleri 1950’lerden sonra hava jeopolitiği ve nükleer teknolojinin gelişmesi ile geleneksel kuramların geçerliliğini yitirdiği iddiası, son dönemlerde her iki süper gücün Ortadoğu ve Güney Asya’da uyguladığı taktik politikalar göz önüne alındığında gerçekçi görülmemektedir. Dış politika ve askeri stratejilerin oluşumu bütün bu eski ve yeni unsurların karmaşık bir bileşkesinden ibarettir. Şu veya bu şekilde yüksek soyutlama düzeyinde basite indirgenmiş modellerin anlaşılması jeopolitik ve

⁵⁷ Tarakçı, a.g.e., s.34; Yılmaz Tezkan, **Jeopolitik Yazılar**, Ülke Kitapları, İstanbul, 2007, s.12.

⁵⁸ Ahmet Davutoğlu, “Jeopolitik Teoriler Çerçevesinde Dünya Kuvvet Dengesi ve Ortadoğu”, **İlim ve Sanat Dergisi**, Mart, 1986, s.9-14.

jeostratejik gelişmelerin bütüncül bir çerçevede kavranması açısından son derece önemlidir.⁵⁹

Küresel ölçekli nükleer güç dengesine rağmen taktik jeopolitik alan mücadelelerini yansıtan düşük yoğunluklu çatışmaların sayısı, yaygınlığı, zamanlaması ve alanları, klasik jeopolitik dengelerinin rolünün Soğuk Savaş süresince azalmadığını, hatta nükleer tehdit dengesinin gölgesinde daha az riskli mücadele türü olarak görüldüğünü ortaya koymaktadır. II. Dünya Savaşı'ndan Soğuk Savaş'ın sonuna kadar olan dönemde ABD'nin dolaylı ya da doğrudan müdahil olduğu 50 düşük yoğunluklu çatışmanın 30'u Rimland kuşağı üzerinde, (14'ü Doğu Asya'da, 12'si Ortadoğu'da, 6'sı Doğu Avrupa ve Akdeniz'de), 16'sı Amerika'da, (6'sı Orta Avrupa'da, 6'sı Karaipler'de, 4'ü Güney Amerika'da) ve 4'ü de Afrika'da ortaya çıkmıştır.⁶⁰

Jeopolitiğin ilgi alanının, uygulanan politikalar üzerindeki etkisinin anlaşılması ve düşünürlerin tanınması için teori niteliğindeki görüşlerin bilinmesi gereklidir. Teoriler, jeopolitik incelemelerde ve jeopolitik değerlendirmelerde de dikkate alınması gereken önemli etken ve veridir.

1. Kara Hakimiyet Teorisi (Heartland-Kalpgah)

Teorinin kurucusu İngiliz Prof. Sir Halford Mackinder (1861-1947), jeopolitik alanında gerek çağdışı olan gerekse kendinden sonraki meslektaşlarını büyük ölçüde etkilemiştir.⁶¹ 1904'te yayınladığı "The Geographical Pivot of History" adlı eserinde özetle; önceden ileri sürmüş olduğu gibi, yalnız deniz gücüyle dünyada egemenlik sağlamanın mümkün olamayacağını, gelişen ulaşım imkanları nedeniyle büyük bir hareket kabiliyeti kazanan kara kuvvetlerinin etkisini artırdığını ve büyük bir kıtasal güçle, ileri endüstriye sahip bir kıyasal gücün okyanuslara da açılacak şekilde birleştiği takdirde dünya egemenliği avantajına sahip olabileceğini belirtmiş ve tarihi

⁵⁹ Davutoğlu, **a.g.m.**, s.13.

⁶⁰ Ahmet Davutoğlu, **a.g.e.**, s.109.

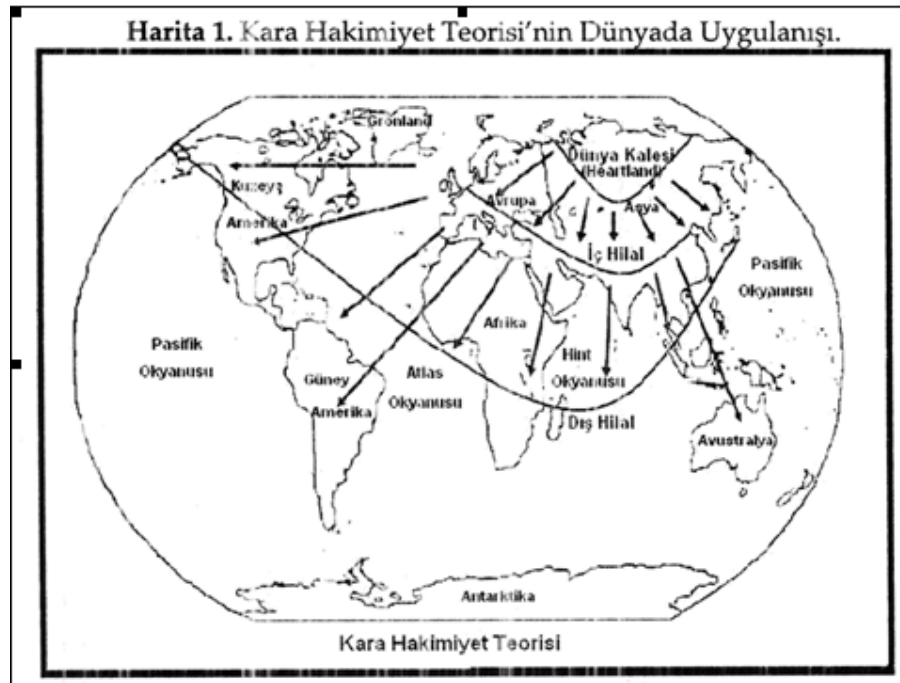
⁶¹ Tarakçı, **a.g.e.**, s.59.

bir bakıma deniz ve kara güçlerinin mücadelesi olarak tanımlamıştır.⁶²

Dünya nüfusunun 14/16'sının Dünya Adasında, 1/16'sının adalarda ve 1/16'sının Kuzey ve Güney Amerika'da yaşadıklarını belirtir. Ona göre, Dünya Adasının en önemli ve etkin bölgesi Volga-Doğu Sibiry, Kuzey Buz Denizi-İran-Afganistan arasında kalan Merkez Bölgedir. Buradaki doğal güç kaynaklarının bir devletin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek durumda olduğunu açıklayarak, Merkez Bölgeye (Heartland-Kalpgah) adını verir ve;

- * Heartland'a egemen olanın Dünya Adasına egemen olacağını,
- * Dünya Adasına egemen olanın ise Dünya'ya egemen olacağını iddia eder.⁶³

Harita-2 Kara Hakimiyet Teorisi



Kaynak: Kenan Arıbaş, **Küresel Çağda Siyasi Coğrafya**, (Konya, 2007), s.17.

Mackinder, merkez bölgesi çevresinde bir iç kenar ay (Almanya, Avusturya, Balkanlar, Türkiye, Hindistan ve Çin) ile dış kenar ay (İngiltere, Afrika, Avusturalya, Japonya ve ABD) bulunduğu görüşündedir. İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya, Kara

⁶² Yılmaz Tezkan-M. Murat Başar, **Dünden Bugüne Jeopolitik**, Ülke Kitapları, İstanbul, 2002, s.84.

⁶³ Suat İlhan, **a.g.e.**, s.26.

Hakimiyet Teorisine göre savaş stratejisini düzenlemiştir. Özellikle Karl Haushofer'in başını çektiği Alman jeopolitikçiler, bu teoriyi uygulamaya çalışmış, ama güç analizlerini yapamadıkları için başarılı olamamışlardır. Daha sonra, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği iç hilali kontrol etmek için yoğun çaba harcamıştır. Günümüzde ABD, iç hilalde bulunan bütün devletleri kontrol etmeye çalışmaktadır.⁶⁴

Kara hakimiyet teorisi, kara gücüne dayanan ve kara gücünün önceliğini vurgulayan bir teori değildir. Bu teori kuvvete değil, coğrafi bölünmeye dayanır.

2. Kenar Kuşak (Rimland) Teorisi

XX. Yüzyılın önemli jeopolitikçilerden birisi de Yale Üniversitesi Profesörlerinden Nicholas J.Spykman'dır. (1893-1943). Spykman, Mackinder'in Merkez Bölgesi'ne dayanan dünya hakimiyeti görüşünü bir anlamda tersine çevirerek "Kenar"a sahip olmanın önemi üzerinde durmuştur.⁶⁵

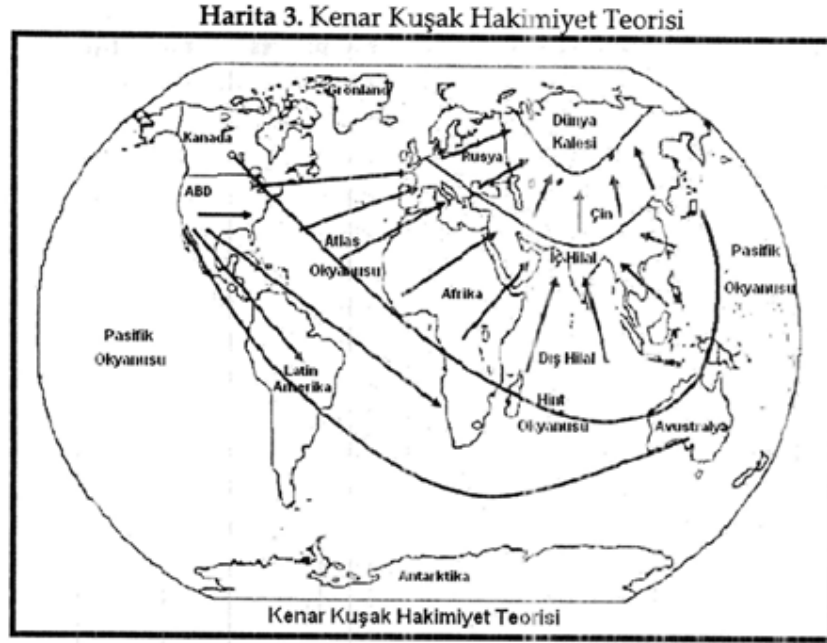
Spykman, çağdaşı Mackinder gibi dünyayı şu şekilde bölümlemektedir; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının bütünü dünya adasını oluşturur. Bu eski kara kütlelerinin dışında kalan Amerika, Avustralya ve Antarktika gibi kıtalar ise, dünya adasının uydularını teşkil ederler. Dünya adası içinde kalan, Doğu Avrupa ile Sibirya bölgesi, dünyanın Heartland'ı (kalp sahası) nı oluşturur. Heartland'ın çevresindeki Balkanlardan Çin'e kadar uzanan saha ise 'İç veya Kenar Hilal' ya da 'Rimland' kuşağıdır. Bunun dışında kalan Amerika-Afrika-Avustralya-Japonya hattı ise Dış veya Kenar Hilal ya da Dünya adasının peyleri' olarak kabul edilir.⁶⁶ Dünya Adasına hakimiyeti, merkez bölgesini çeviren kaynak ve imkanları daha geniş olan kenar kuşağına hakimiyet ile mümkün görür. Bu dış kuşak; Avrupa, Türkiye, Irak, İran, Pakistan, Afganistan, Hindistan, Çin, Kore ve Doğu Sibirya'dır

⁶⁴Arıbaş, a.g.e., s.18.

⁶⁵Cömert, a.g.e., s.80.

⁶⁶Ramazan Özey, *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği*, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2002, s.XXI9.

Harita-3 Kenar Kuşak Hakimiyet Teorisi



Kaynak: Arıbaş, a.g.e., s.21.

Kenar Kuşak Teorisi, Kore, Vietnam, Afganistan, Kamboçya savaşlarının oluşmasında ABD'nin stratejik hareket noktası olmuştur. Mackinder'in Kara Hakimiyet teorisi ile aynı coğrafi değerlendirmeyi kullanır. Birisi merkezden dışa, diğeri dıştan merkeze gelişmeyi mümkün görür.⁶⁷

3. Deniz Hakimiyeti Teorisi :

ABD amirallerinden Alfred Thayer Mahan (1840-1914), bir jeopolitikçi olmamasına rağmen kitap ve makalelerinde ileri sürdüğü fikir ve yorumların büyük bölümü jeopolitik karakteri taşır ve bunların toplam bilimsel verimi “Deniz Hakimiyeti Teorisi” adı altında belirtilebilir. Mahan'ın en önemli eseri olan Deniz Gücünün Tarih üzerine Etkisi (**Influence of Sea Power Upon History**) adlı kitap, bazı bölümleriyle klasik nitelik kazanmış ve etkisini günümüze kadar sürdürebilmiştir. Ona göre; açık denizler kıtaları birbirine bağlayan engin ovalardır ve buralarda da ulaşım istikametleri seyrüseferi etkileyen hususlar (akıntı, derinlikler,

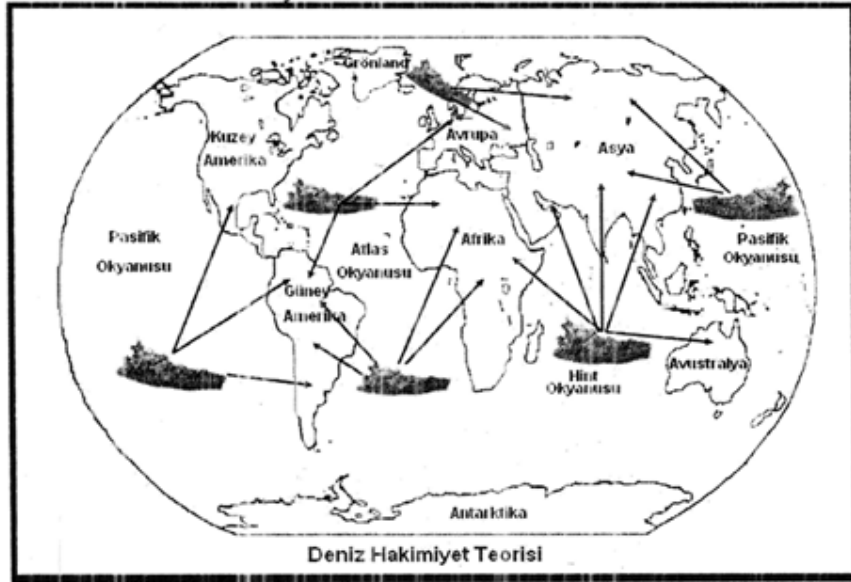
⁶⁷ Suat İlhan, **Dünya Yeniden Kuruluyor**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1999, s.24.

en kısa yol vb.) nedeniyle bir ölçüde sabitleşmiş durumdadır, bu yolları kontrol etmek dünya ulaşımının kontrolü anlamını taşır.⁶⁸

Kara kuvvetleri ile dünyada ancak belirli ölçüde yer işgal edilebilir, halbuki dünya egemenliği veya büyük imparatorluklar kurmak için denizaşırı nokta ve bölgelerin ele geçirilmesi ve bunlarla anavatan arasındaki irtibatı sürdürmek için de denizlerde egemen olmak gereklidir.⁶⁹

Harita-4 Deniz Hakimiyet Teorisi

Harita 2. Deniz Hakimiyet Teorisi'nin ABD tarafından Dünya Deniz ve Okyanuslarının Kontrol Edilmesi



Kaynak: Arıbaş, **a.g.e.**, s.22.

Mahan'a göre, dünya hakimiyetinde, deniz hareketi , kara hareketine göre, daha kolay ve daha güçlüdür. Deniz hareketinin bu üstünlüğünü Anglo-Amerika kullanabilir ve Avrasya'ya denizden kuşatıp, egemenliği altına alabilir. Bu kuşatmayı yaparken, İngiltere, Almanya ve Japonya ile birlikte hareket edilebilir ve böylece Sovyet Rusya ve Çin kontrol edilebilir, böylece bu iki ülkenin Avrasya'daki gelişmeleri durdurulabilir. Bu teoriyi XX. yüzyıl boyunca, ABD, İngiltere, Almanya,

⁶⁸ Cömert, **a.g.e.**, s.83.

⁶⁹ Tezkan, **Jeopolitik Yazılar**, s.24.

Japonya ve Sovyet Rusya tarafından uygulanmıştır.⁷⁰

Böylece politik, stratejik ve ekonomik yönden denizlerin önemini belirten Mahan'ın teorisini tek cümlede açıklamak gerekirse, Hızır Hayrettin Paşa'nın (Barbaros) “Denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olur” sözünü tekrarlamak yeterlidir.⁷¹

4. Hava Hakimiyeti Teorisi

Hava Kuvvetlerinin gösterdiği ilerlemeler bu güce dayanan yeni bir egemenlik kavramını ortaya çıkarmıştır.

Bu iddia Birinci Dünya Harbi sonrasında İtalyan Generali Douchet ve ardından Amerikalı havacılar Runner ve Mitchel tarafından geliştirilmiş ve “De Seversky” tarafından müfrit denilebilecek bir biçimde yorumlanmıştır. De Seversky'e göre, hava kuvvetlerinin bugün ulaştığı gelişim tüm eski jeopolitik teorileri değersiz kılmıştır. Uçaklar ve füzeler coğrafi arızaları geçersiz kıldığı gibi, zaman ve mesafe kavramlarını da değiştirmiştir. Bunlara yeteri kadar sahip olup devam ettirebilme imkanına sahip bulunan bir güç dünya egemenliğine de ulaşabilir.⁷²

Teoriyi benimseyen ABD, bugün için teorinin uygulama aşamasına getirilmesi için çeşitli çalışmalar yapmış ve havacılıkta büyük gelişme ve ilerlemeler kaydetmiştir. Bu gelişmeler, sadece dünyayı saran hava küre ile sınırlı kalmamış, hava kürenin sınırlarını aşarak uzaya doğru genişlemiştir.⁷³ Hava hakimiyet teorisi içinde, hava gücünü güçlü kılan önemli faktörler vardır. Etkileyicilik, müdahale kabiliyeti, sızma kabiliyeti, savaşı sürdürme kabiliyeti, vuruş hassasiyeti ve öldürücülük, hava gücünün doğasında mevcut olup, bu özelliklerin, hali hazırdaki jeostratejik düzendeki en geçerli özellikler olduğuna inanılmaktadır.⁷⁴

⁷⁰ Arıbaş, a.g.e., s.17.

⁷¹ İlhan, **Jeopolitik Duyarlılık**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, İstanbul, 1989, s.27.

⁷² Cömert, a.g.e., s.89.

⁷³ Özey, **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği**, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2002, s.226.

⁷⁴ Arıbaş, a.g.e., s.19.

C. Küresel Stratejilerde Deniz Gücünün Yeri

İnsanoğlunun deniz ile tanışması ve ondan istifade amacıyla bazı ilkel deniz araçlarını kullanma teşebbüsünün ne zaman başladığı henüz keşfedilmemiştir. Eski Mısırlıların Hindistan ile deniz ticareti yaptıkları rivayet edilmektedir. Fenikelilerin deniz seferleri de öncelikle ticarete dayanmaktaydı. Eski Yunan'a gelince, bunlar, gemi inşasına dair yeterli tecrübeye sahip olur olmaz diğerlerine rakip olacak biçimde çalışma ve teşebbüslerine başladılar. Milattan önce 1236 senesinde Casun adlı kişinin, Karadeniz'e sefere çıktığı her ne kadar hayali bir hikaye kabul edilse de, bu efsaneye dayanarak eski Yunan'ın deniz gücü ve donanmalarını tasvir eden yazı ve resimleri bize bazı ipuçları verebilir. Büyük İskender'e kadar sadece askeri amaçlar için kullanılan Yunan gemileri, Büyük İskender ile birlikte ticari amaçlar içinde kullanılmaya başlandı. Romalılar ancak donanmalarını büyük gemilerle donattıktan sonra, Kartacina ve Sarakozu gibi deniz gücü yüksek devletlere hakim olmuşlardır. Sıra Araplara geldiğinde, Araplar denizciliği her alanda geliştirerek, Akdeniz, Hindistan ve Çin'in deniz ticaretini tekellerinde tutarak gelişip zenginleştiler.⁷⁵

XII. ve XIII. asırlarda, birkaç yüzyıldır denizcilik ile uğraşıp servet ve zenginlik sahibi olan Venedik, Cenova ve Pisalıların gemilerinden istifade eden Avrupalılar, Doğu'ya doğru, haclı seferleri düzenlemişlerdir.⁷⁶ İşte bu Avrupa, Haclı Seferleri sonunda uykusundan uyanmıştır. Aksi takdirde girmiş olduğu dar ve karanlık boğazdan kendi kendine çıkması çok daha zor ve geç olacaktı. Batılı ülkeler bu sayede ileri bir kültür ve uygarlıkla ilişki kurmuş, Arap dünyasının geniş bilgi hazinelerinden yararlanmaya başlamıştır.⁷⁷

XIV. yüzyılda Avrupa'nın küçük hükümetlerinden olan Portekizliler coğrafi konumları gereği deniz ticaretinin önemi ve lüzumunu idrak ederek uzak seferlere çıkabilecek gemiler yaptılar ve denizcilik yoluyla oldukça zengin bir ülke haline geldiler.

⁷⁵ Süleyman Nutki, **Osmanlı Deniz Savaşları**, (Çev : İskender Pala), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1993 s.1-6; Antik çağlardan itibaren gemicilik ile ilgili faaliyetler hakkında detaylı bilgi için bkz: Lionnel Casson, **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, (Çev : Gürkan Ergin), Homer Kitabevi, İstanbul, 2002 .

⁷⁶ Nutki, **a.g.e.**, s.7.

⁷⁷ Joachim G. Leithauser, **Ufku Ötesindeki Dünyalar**, (Çev : Derin Türkömer), Doğan Kitapçılık, İstanbul, 2002, s.15.

XV. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu, askeri bir mekanizmanın çok ötesine geçmişti. Osmanlılar, Roma İmparatorluğundan daha geniş bir alanda ve uyrukları haline gelen çok geniş halk yığınları üzerinde resmi bir inanç, kültür ve dil birliği kurdular. Geniş bir donanma, Akdeniz’de hareket halindeydi, Osmanlı askerleri Kuzey Afrika, Ege, Kıbrıs ve Kızıl Deniz’de çarpışıyordu.⁷⁸

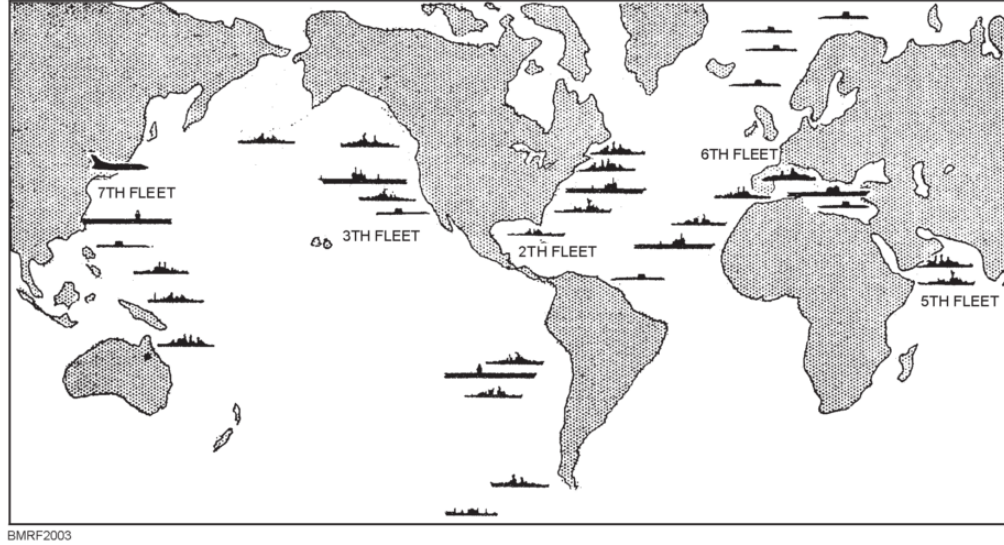
Silahla donatılmış, uzun mesafeli yelkenli gemilerin ortaya çıkışı, Avrupa’nın dünyadaki yeri açısından önemli bir ileri adımın habercisiydi. Bu tekneler sayesinde Batılı deniz kuvvetleri, okyanuslardaki ticaret yollarını denetleyebilecek ve deniz kuvvetlerinin hareketlerinden etkilenebilecek durumda olan tüm toplumları yıldırarak bir konuma geldiler. Batı Avrupa’nın XVI. yüzyılda ileri gitmesinden bu yana, büyük güç sistemi içinde başı çeken ülkelerin- yani İspanya, Hollanda, Fransa, Britanya İmparatorluğu ve günümüzde Birleşik devletler gibi ülkelerin yükselmelerinin ve sonra çökmelerinin izlediği çizgi, üretim ve gelir sağlama kapasiteleri ile askeri güçleri arasında daha uzun vadede çok anlamlı bir karşılıklı ilişkinin var olduğunu ortaya koymaktadır. Nisbi istikrar koşulları, Britanya İmparatorluğu’nun global bir güç olarak deniz gücü, sömürgecilik ve ticaret alanlarında doruk noktasına çıkmasına imkan vermiş ve ayrıca ülkenin fiilen tekeli altında bulunan buhar gücüne dayalı sanayi üretimi ile elverişli bir etkileşim içine girmişti.⁷⁹

XX. yüzyılın ortalarından itibaren ABD, denizcilik alanında hemen hemen söz sahibi tek devlet olarak, uluslararası camiada rakipsiz kalmıştır. Küresel çapta idame ettirdiği donanması ve sivil bahriyesi ile muazzam bir zenginliğe erişmiştir.

⁷⁸ Paul Kennedy, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri**, (Çev : Birtane Karanakçı), Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara, 1991, s.12.

⁷⁹ Kennedy, **a.g.e.**, s.30.

Harita-5 Amerikan Donanmasının Dünya Üzerindeki Dağılımı



Kaynak: www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/nrtc/12018_ch20.pdf

Tarih boyunca güç mücadelesinde, yukarıda kısaca değinildiği üzere, şüphesiz en önemli çıkar çatışma alanlarından birisi denizler olmuştur. Bir başka deyişle denizlerdeki mücadele dünya tarihini şekillendirmiştir. Teknik bilgi, cesaret ve sabır isteyen denizcilik konusu, iyi anlaşılmadığı takdirde, toplumların gerileyerek çöküşünü hızlandıran en önemli unsurlardan biri olabilir. Önemi kavrandığı zaman ise, tarihi süreç içerisinde defalarca görüldüğü üzere, toplumların kalkınarak zenginliğe erişmelerinde en önemli vasıtalarından birisi haline gelmektedir.

Dünya olaylarında ve uygulanan uluslararası politikalarda önemli bir konuma sahip olmak isteyen ülkeler, etkin bir deniz gücü oluşturma gayreti içinde olmuş, deniz ticaretinde söz sahibi olmak üzere deniz ticaret filosunu genişletmek ve gelişen teknoloji ile donatmak hevesini sürdürmüş ve bu çerçevede, gemi inşa sanayinin geliştirerek, gerektiğinde savaş gemisi ve deniz silah ve sistemlerini üretebilecek kapasite, imkan ve kabiliyetlerle teçhiz etmeyi amaç edinmişlerdir.

Farklı ülkelerin düşünürleri tarafından ortaya atılan jeopolitik teorilerden, deniz gücü hakimiyet teorisini benimseyen ABD başarılı olmuş gibi gözükmemektedir. Elbette ki bu, diğer teorilerin geçersiz olduğu anlamına gelmemektedir. Fakat, deniz gücü hakimiyet teorisinin, diğer teorilerin yanında ayrı bir yere sahip olduğu ifade

edilebilir. Dolayısıyla, öncelikli olarak deniz gücünün kavramsal analizinin yapılarak, karakteristik özellikleri incelenmelidir.

1. Deniz Gücünün Kavramsal Analizi

Kuvvet, genelde; fiziki varlığın iş yapıcı elemanı olarak, duruşu harekete ve hareketi duruşa çeviren bir etken, veya direnç kuran ve direnç kıran bir özelliktir. Güç ise genelde; “Kuvvet kullanma yeteneği ve verimliliğidir.” *“Belirli bir kuvveti, belirli bir ortam veya boyutta ve sürede belirli bir amaçla çalıştırma ve verim alma yeteneğidir.”* şeklinde tanımlanabilir.⁸⁰

Deniz gücü tabiri ilk defa Mahan tarafından ortaya atılmıştır. Özellikle güç tabirini kullanmasındaki sebebin, kendi zamanına kadar, özellikle tarihçilerin, denizcilik ile ilgili gelişmelere uzak kalarak, devletlerin tarihleri içindeki haklı konumuna pek değinmemiş olmalarından kaynaklanan ilgisizliği bertaraf etmek olduğunu ifade etmektedir. Kendi sözleri ile ifade edilecek olursa; “Tarihçiler genellikle denizin şartlarına aşına değillerdir, ne deniz hakkında özel ilgi, ne de özel bilgiler vardır, ve deniz kuvvetlerinin büyük meseleler üzerindeki belirleyici etkisini görmezden gelmektedir.”⁸¹

Denizcilik gücü; bir milletin denize ve denizciliğe ilişkin imkân ve kabiliyetlerinin, milli menfaatler yararına değerlendirilmesi, kullanılması, korunması ve geliştirilmesi amacıyla harcanan bilimsel, endüstriyel, fikri, duygusal ve fiziki çabaların; insan gücü, coğrafi, siyasi, psiko-sosyal, teknolojik, ekonomik ve askeri güç alanlarında oluşturduğu etkinliklerdir.⁸²

Deniz gücü, hiç bir şekilde, bahrî güçle eş anlamda değildir; Deniz gücü, sadece, silah zoru ile denizde ya da onun herhangi bir bölgesinde hakim olan yüzen bir askerî kuvveti içermemekte, eşit bir şekilde olmak üzere, aynı zamanda, «Herhangi bir askerî filonun tabii ve sağlıklı bir şekilde seyre çıkabilmesini ve

⁸⁰ Mert Bayat, **Milli Güç ve Devlet**, Belge Yayınları, İstanbul, 1986,s.4; Güç kaynakları ve gücün kullanımına ilişkin bir analiz için bkz. M. Atilla Arıcıoğlu, **Batı ve Japon İşletme Yönetimi**, İz Yayıncılık, İstanbul, 2000, s.33-41.

⁸¹ Alfred Thayer Mahan, **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi**, (Çev: Kerem Fındık, Melahat Fındık), Q Matris Yayınları, İstanbul, 2003, s.17.

⁸² Yılmaz Aklar, “Denizcilik Gücünün Milli Güç İçerisindeki Yeri”, **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999, s.33.

emniyetle, barış içinde seyre devam etmesini sağlayacak ticarî ve deniz nakliyat imkânlarını da» içine almaktadır.⁸³

Deniz gücü denildiğinde, ilk akla gelen çoğunluğu savaş gemilerinden oluşan bir filodur. Deniz gücü tabiri, askeri ağırlıklı bir güç olarak zihinlerde belirlemektedir. Türkiye tarihinde, Preveze, İnebahtı, Cerbe, Navarin ve diğer askeri deniz tarihine ait hadiseler ön plana çıkmaktadır. Halbuki, XXI. yüzyılda, ekonomik gücün askeri güce nispetle daha fazla ağırlık kazanması, toplumların uluslararası alanda ağırlıklarının artmasında ekonomik kapasitenin özgül ağırlığının arttığı bir ortamda, deniz gücü daha çok ticari bahriyenin ağırlıkta olduğu bir gücü ifade etmektedir.⁸⁴ Özellikle tarihsel süreç içerisinde deniz gücü kavramının değişen anlamının sürekli göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

*Deniz gücü haline gelen devletlerin ortak özelliği, üretim kapasitelerindeki artıştır. Üretim deniz gücünden önce gelmektedir.*⁸⁵ Devletler ekonomik olarak harekete geçerek belirli bir üretim kapasitesine ulaştıktan sonra deniz gücü oluşturmaktadır. **Bu noktanın anlaşılması, geleceğe dönük deniz gücü tasarımları için kilit derecede öneme sahiptir.** Mahan bu hususu şöyle ifade etmektedir. Bu üç şey, yani, üretilen maddelerinin mübadelesini de gerektiren üretim, mübadele edilen maddelerin taşındığı, taşımacılık ve taşımacılık faaliyetlerini kolaylaştırıp genişleten ve müteaddit emniyet noktaları ile taşımacılığı koruyan müstemlekeler, denize hududu olan ulusların politikalarını biçimlendirdikleri kadar tarihin çoğu bölümlerini de oluşturmaktadırlar.⁸⁶

Dünyanın en büyük elli limanını gösteren harita incelendiğinde mesele daha rahat anlaşılmaktadır. Çin, Hindistan, Avrupa, Japonya, ABD ve Basra Körfezinde denizcilik faaliyetlerinin yoğunlaştığı görülmektedir. Basra Körfezi haricindeki mekanlarda, üretim konusunda dünyanın başını çeken devletlerin bulunduğu ve bu

⁸³ William E.Livezey, **Mahan’a Göre Deniz Gücü**, (Çev: İlyas Fidan), Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1979.

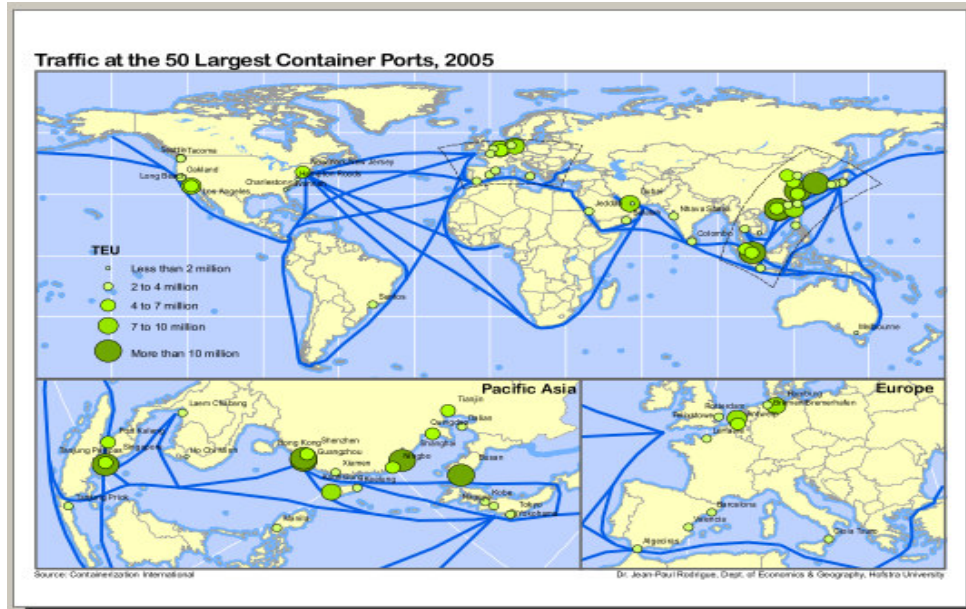
⁸⁴ Deniz gücünün değişen karakteri ile ilgili Ahmet Davutoğlu “Ticarete dayalı deniz gücü” tabirini kullanmaktadır.

⁸⁵ Hollanda ve İngiltere’nin büyük birer deniz gücü olmadan önce, merkantalist anlayışın etkisi ile üretimde gösterdikleri artış için bkz. Prof.Dr. Erol Zeytinoğlu, **İktisat Tarihi**, Süryay Sürekli Yayınlar, İstanbul, 1993, s.124-128.

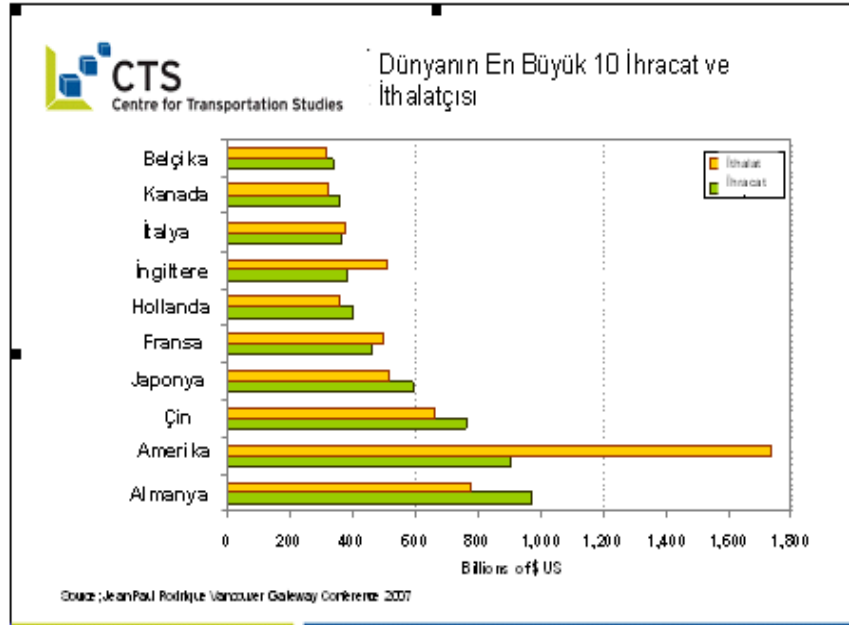
⁸⁶ Alfred Mahan, **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi**, Q-Matris Yayınları, İstanbul, 2003, s.56; Deniz Gücü’nün Tarih Üzerine Etkisi kitabının İngilizce versiyonunun tamamına internet üzerinden erişmek için bkz. <http://www.pgdp.net>

devletlerin ekonomileri için gerekli olan hammaddeleri dışarıdan almak ve aynı zamanda üretim sonucu elde ettikleri ürünleri dünyaya arz etmek için deniz gücü elde etmek mecburiyetinde olduğu görülmektedir. Yani sadece ticari ve askeri gemiler üretmek deniz gücü olmak için yeterli değildir. Bu şekilde bir anlayışla meseleye yaklaşılsa, ancak ekonomik olarak gelişmiş devletlerin ürünlerini taşıyan gemilerin ucuz iş gücü ile yapıldığı bir ülke haline gelinebilecektir. Aşağıda dünyanın en büyük 10 ithalat/ihracat yapan ülkesi sergilenmektedir. Bu grafik aynı zamanda dünyanın en büyük 10 deniz gücü ülkesidir.

Harita-6 Dünyanın En Büyük 50 Limanı



Kaynak: <http://people.hofstra.edu>

Tablo-1 En Büyük 10 İthalatçı ve İhracatçı Ülke

Kaynak: Dünya Ticaret Örgütü, www.wto.org.

Diğer yandan bayrak sayısı ve gemi inşa kapasitesine göre ülkelerin sıralamasına bakıldığında, devletlerin deniz gücü sıralaması ile aynı olmadığı görülmektedir.

Tablo-2 Bayrak Sayılarına Göre Ülke Sıralaması

SIRA	BAYRAK	GEMİ SAYISI	1000 GRT	1000 DWT	1000 TEU	DÜNYA FİLOSU %	YILLIK DEĞİŞİM %
1	PANAMA	5704	140120	210234	1845	22,3	7,6
2	LIBERYA	1560	58134	91010	1286	9,6	8,6
3	YUNANISTAN	1110	30774	52474	181	5,6	-5,2
4	HONG KONG	1013	29977	50713	398	5,4	18,3
5	BAHAMA	1192	36797	49573	373	5,2	9,1
6	M. ISLAND	735	28700	47741	349	5,1	29,5
7	SINGAPUR	1131	29784	47463	423	5	19,8
8	MALTA	1178	22785	36948	220	3,9	-0,1
9	ÇİN	2326	21139	31936	313	3,4	10,8
10	GÜNEY KIBRIS	892	18802	30134	342	3,2	-11,8
11	İNGİLTERE	845	18936	25084	543	2,7	14,7
12	NORVEÇ	964	16031	22022	88	2,3	-13,7
13	JAPONYA	2551	11380	14010	35	1,5	-6,3
14	KORE	976	8582	13876	106	1,5	25,1
15	ALMANYA	473	11276	13408	912	1,4	55,5
16	HİNDİSTAN	407	7547	12855	17	1,4	9,7
17	AMERİKA	513	9918	11858	289	1,3	-11,5
18	İTALYA	751	11173	11766	125	1,2	7
19	DANİMARKA	387	7865	9547	397	1	8,1
20	A&BARBUDA	996	7140	9404	566	1	7,4
21	İRAN	196	5161	8950	55	0,9	-0,5
22	S. VİNCENT	658	5536	8364	79	0,9	-7,4
23	BERMUDA	121	7198	8263	58	0,9	18,6
24	TÜRKİYE	840	4941	7572	53	0,8	5,6
25	MALEZYA	443	5433	7481	59	0,8	-11,4

Kaynak: ISL Denizcilik Raporu Ocak-Şubat 2007.

Deniz gücünün sivil kanadı kendi içinde çok kapsamlı bir sektör olup faaliyet alanları kısaca şu başlıklar altında toplanabilir.

- Deniz Taşımacılığı
- Gemi İnşa Sanayi
- Liman Faaliyetleri⁸⁷

Deniz ticareti, denizlerin sunduğu imkan ve kolaylıklardan yararlanma çaba ve uğraşlarının önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Başlangıçta denizlerin sağladığı kolay, ucuz ve güvenli taşıma imkanlarından yararlanarak bir kıydan, diğerine mal taşınması ve mal mübadelesi esasına dayanmıştır.⁸⁸ Zaman içinde ağırlıklı olarak yolcu ve yük taşınması ticaretine dönüşmüştür. Bugün denizcilik büyük ölçüde deniz ticareti eylem ve faaliyetlerine dönüşmüştür. Yük ve yolcu gemileriyle, bunları işleten ve yöneten resmi, özel kurum ve kuruluşları, kurtarma ve araştırma gemileriyle, liman hizmet araçları ve işletmeleriyle, kıyı tesisleri ve benzeri kuruluş ve çalışmalarla deniz ticareti bir devletin ‘Deniz Gücü’nü oluşturmaktadır.⁸⁹

Mahan’a göre deniz gücü, donanma gücünden çok fazla bir şeydir, deniz gücü içine sadece savaş gemilerini değil ticari denizcilik ve kuvvetli bir anavatan da girer. Deniz gücü, bir milletin deniz üstünde veya deniz yoluyla büyüklüğünü mümkün kılan her şeyi içine alan geniş bir konu olmakla birlikte, esas itibariyle askeri bir tarihtir. Yine de, donanmaların, seferlerin ve savaşların sadece bir gaye uğrunda vasıtalarından ibaret olduğunu sürekli belirtmektedir. İhtişamlı bir ticaret bahriyesi ve başarılı bir donanmadan biri olmazsa öbürü de olmaz. Milletin zenginliği ikisine birden bağlıdır.⁹⁰

Deniz Gücü, denizcilik gücünün denizde bulunan bölümleri ile bunların doğrudan bağlı oldukları kıyı kuruluşlarını kapsar. Örneğin deniz ticaret filosunu oluşturan yük ve yolcu gemileri ile bunların yönetimini yapan kamu ve özel teşebbüs

⁸⁷ Deniz Ticaret Odası, **2007 Yılı Sektör Raporu**, bkz.

www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71 - 27k

⁸⁸ Zeytinoğlu, **a.g.e.**, s.72.

⁸⁹ Zekai Ökte, “Türk Denizciliğinin ve Deniz Ticaretinin Tarihi Gelişimi”, **Belgelerle Türk Tarihi**, Ocak, 2004, Sayı 84, s.88.

⁹⁰ Robert B. Drows, **Dünyayı Değiştiren Kitaplar**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1980, s.168.

kuruluşları, bilimsel araştırma ve kurtarma gemileri, liman hizmet araçları benzerleri ve bunları yöneten kıyı tesisleri gibi. Bütün bunların yanında Deniz Kuvveti deniz gücünün ayrılmaz bir parçası ve diğer unsurların koruyucusudur.⁹¹

Deniz gücünün meydana gelmesine olumlu surette etken olan birçok unsur vardır. Mahan'a göre; Devletler gelişmeleri için zenginleşmelidir ve bu da fazla mal üretip dışarıya satmakla sağlanabilir. Bu ticarete, deniz ulaştırması başta gelen bir öneme sahiptir. Ancak ulaştırmanın korunması için deniz kuvvetlerine ihtiyaç vardır. Harp gemileri sürekli olarak denizde kalamayacaklarından ülkede ve deniz aşırı mevkillerde deniz üslerinin kurulması gerekir. Böyle bir deniz gücü sistemini kurup işleten devletler de dünya çapında güçlülük ve egemenlik kazanırlar.⁹²

Amiral Mahan'ın, bir ülkenin Deniz Gücü'ne ilişkin saptadığı altı faktör şöyledir;

- (a) Ülkenin coğrafi konumu,
- (b) Ülkenin fiziki yapısı,
- (c) Ülkenin büyüklüğü
- (ç) Ülkenin nüfusu
- (d) Milli karakter
- (e) Hükümetin karakteri ve milli kuruluşlar.⁹³

Deniz gücü oluşturmak için Mahan'ın belirttiği hususların Türkiye açısından yorumuna bu bölümde girilmeyecektir. Ayrıntılara girmeden, bu etkenleri kavramsal olarak aşağıdaki şekilde açıklayabiliriz;

Ülkenin Coğrafi Konumu; Devletin deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgede, ulaştırma yolları üzerinde, yakınlarında bulunması, çevre denizlerdeki meteorolojik şartların her mevsimde seyrüsefere müsait olması, deniz yolu ile ithalat ve ihracat yapan devletlere yakın olması, balıkçılık sahalarına ve günümüzde deniz dibi petrol kuyularına yakın bulunması, fertleri ve hükümetleri deniz alaka ve menfaatleri ile

⁹¹ Harp Akademileri, **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**, İstanbul, 1997, s.9

⁹² Mahan, **a.g.e.**, s.46;

⁹³ Edward Mead Earle, **Modern Stratejinin Yaratıcıları**, (Çev : Demirhan Erdem), Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara, 2003, s.349.

ilgilenmeye iter ve bu ilgi bir deniz gücünün meydana gelmesine olumlu yönde etkide bulunur.⁹⁴

Ülkenin Fiziki Yapısı; Genellikle ulusun deniz gücünü yaratmasını teşvik eder. Örneğin, kıyı hattının karakteri ve kıyıya erişimin kolaylığı, insanların denizle kaynaşmasına yardımcı olur. Arazinin verimli veya verimsiz olması milleti denize itebilir veya karaya (tarıma) çekebilir.⁹⁵

Ülkenin Büyüklüğü; Nüfus, fiziki kaynaklar ve öbür güç kaynaklarınca desteklenme derecesine göre denizcilik gücüne etken bir güçlük veya zayıflık kaynağı oluşturur.⁹⁶

Ülkenin Nüfusu; Nüfusun çokluğu denizcilikle ilgili alanlarda çalışacak insan bulmakta zorluk çekilmesini önler. Deniz kıyılarındaki nüfus fazla ise denizciliğe ilgi artar.⁹⁷

Milli Karakter; Milletin karakteri, gelenekleri, denizcilik, ticaret ve silahlı kuvvetlerle ilgili değer yargıları deniz gücünün oluşumunu büyük ölçüde etkiler.⁹⁸

Hükümetin Karakteri ve Milli Kuruluşlar; Hükümet, deniz alaka ve menfaatlerinin milli ekonomideki önemini anlar, deniz gücünün iç ve dış politikadaki çok olumlu etkilerini kavrar ise; kamu ve özel sektörü denizcilik konularında teşvik eder ve destekler, vatandaşı bu alanlara yöneltir, sonunda devlet daha kısa zamanda deniz gücüne sahip olur.⁹⁹

Mahan'a göre demiryolları bir ülkenin yurtiçi, gemiler ise rahatlık ve ucuzluk bakımından dış ticaretin başlıca önemli taşıma şeklidir.

Deniz gücü olan devletlerin karakteristik özelliklerinden birisi de, üretime dayalı sağlam bir ekonomik sisteme sahip olmalarıdır. Sadece deniz taşımacılığı ülkelerin zenginleşmesi için yeterli değildir. XV. yüzyılda deniz gücü olan Hollanda ve İngiltere'de ilk önce bir üretim patlaması yaşanmıştır. Tekniğin gelişmesi, hammadde ihtiyacı, üretilen malların yurt dışına satılmasının gerekliliği, doğal olarak deniz gücü ile dünyaya açılmaya yol açmıştır

⁹⁴ Mahan, **a.g.e.**, s.51.

⁹⁵ Mahan, **a.g.e.**, s.59.

⁹⁶ Mahan, **a.g.e.**, s.69.

⁹⁷ Mahan, **a.g.e.**, s.73.

⁹⁸ Mahan, **a.g.e.**, s.81.

⁹⁹ Mahan, **a.g.e.**, s.91.

2. Diplomatik Açıdan Deniz Gücü

Eski çağlardan beri var olan diplomasi, milletler arası ilişkileri yürütme ve yönetme mesleği ile bu mesleğin uygulama alanıdır. Diplomasinin birinci niteliği müzakeredir. Barış esas amaç olmak üzere, savaş için müzakere dahi diplomasinin sınırları içine girer. Bugün için diplomasi sadece siyasi nitelikte olmayıp, ekonomik, teknik, kültürel, askeri yönleri de çok gelişmiştir.¹⁰⁰

Diplomasi, uluslararası ilişkilerin barışçı yol ve araçlarla yürütülmesi sanatıdır. Başka bir deyimle, diplomasi devletlerarası ilişkilerin görüşmeler yoluyla yürütülmesidir.¹⁰¹

Artık güce dayalı eski diplomatik anlayışın etkili olmadığı anlayışı hakimdir. Uluslararası ilişkilerde güç gösterisinde bulunmak, devletlerarasında güvensizliğe yol açmaktadır. Güvensizliğin yanı sıra, kurulan ittifaklar anında karşı tarafta kutuplaşmalara yol açmaktadır. Bu yüzden, milli menfaatleri ciddi bir şekilde tehdit eden bir ortam oluşmadıkça, askeri güç gösterimi ve kullanımının etkili bir yöntem olmadığı düşünülmektedir.¹⁰²

Kuvvetli politik sorunlar, nispeten zayıf bir şekilde karşılandıkları takdirde, mevcut müeyyide, devletler hukuku kuralları veya adalet yolu ile çözümlenememektedir. Zayıf şekilde karşılanmasından kasıt, aktif olarak bir duruş sergilenmeden, gerektiğinde başta sosyal, ekonomik veya son çare olarak askeri yaptırımlarda bulunmadan sadece sözlü olarak kınama veya protesto etmektir.

Dış politika ve diplomasi bir bütünü oluşturur ve bütünün parçalarını birbirinden ayırmaya olanak yoktur. Dış politika, bir devletin uluslararası ilişkilerinde izleyeceği temel yolu gösterir. Dış politika, diplomasinin amaçlarını ve

¹⁰⁰ Kemal Girgin, **Çağdaş Politika ve Diplomasi El Kitabı**, Türkiye İş Bankası Yayını, Ankara, 1975, s.134.

¹⁰¹ Hüner Tuncer, **Eski ve Yeni Diplomasi**, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1995, s.11.

¹⁰² James F. Giblin, **The Joint Military Operations Department Syllabus and Study Guide For Joint Maritime Operation**, Annapolis, 2004.

görevlerini belirler; diplomasi ise, dış politikanın gerçekleştirilmesine yönelik araçları, yöntemleri ve öteki pratik önlemlerin tümünü içerir.

Diplomasi bir uzlaşma sanatıdır, yani devletlerin birbirleriyle olan ilişkilerinde karşılıklı çıkarlarını uzlaştırmak ve her iki tarafın yararına çözümler bulmak amacıyla başvurdukları bir yöntemdir. Bu yöntemin temel özelliği, karşı tarafı ya da tarafları inandırabilmektir. Diplomaside utku ya da yenilgi söz konusu değildir, çünkü bu yöntemi kullanırken amaç, parlak bir utku kazanmaktan çok, tarafları eşit ölçüde doyuracak ve bunların her biri yönünden kabul edilebilecek ortak bir çözüm yoluna ulaşmaktır. Devletler birbirleri ile ilişkilerini düzenlerken, dostları ya da düşmanlarıyla aralarındaki her düşün uyumsuzluğu ya da çıkar çatışmasında savaş yoluna başvurmayı göze alamadıklarından ötürü, büyük ölçüde diplomasi yöntemini kullanmaktadırlar. İşte bu nedenledir ki, diplomasi uluslararası ilişkilerde yeri bu denli önemlidir.¹⁰³

Özellikle, içinde yaşadığımız nükleer çağda, devletlerin her zamankinden çok daha fazla diplomasi kurumuna gereksinim duydukları görülür. Savaş tekniğinin yirminci yüzyılda kazandığı korkunç boyut ve silahların artan yıkıcı gücü¹⁰⁴, uluslararası ilişkilerde güç ögesinin kullanılmasını olanaksız bir duruma sokmuştur. Bugün uluslararası ilişkilerde güç kullanılmasının doğal bir hak ve diplomasi haklı bir aracı sayıldığı günlerden çok farklı bir dünyada yaşamaktayız. Teknoloji alanında ortaya çıkan dev ilerlemeler ve gelişmeler sonucu, devletlerarası ilişkilerin düzenlenmesinde savaşa başvurma ya da savaş tehdidinde bulunma yollarının, tüm insanlık yönünden son derece riskli bir durum oluşturduğu günümüzde, devletler, aralarındaki sürtüşmelerin ve uyumsuzlukların çözümünde zorunlu olarak diplomasi yöntemini yeğlemek durumundadır.

XIX. yüzyılda diplomatik güç ve onur kazanmanın başlıca yolu savaş kazanmaktı. Ancak, günümüzdeki savaştaki güç, yerini büyük ölçüde barıştaki güce bırakmıştır. Barıştaki güç ise devletlerin ekonomik, teknolojik ve diplomatik

¹⁰³ Tuncer, **a.g.e.**, s.12.

¹⁰⁴ Nükleer silahların dünyanın geleceğine yönelik oluşturduğu potansiyel tehdit için bkz. Haluk Gerger, **Nükleer Tehlike: Nükleer Silahlar ve Nükleer Savaş**, Bilim ve Sanat Yayınları, İstanbul, 1983; Sthockholm International Peace Research Institute, **Nuclear Radiation in Warfare**, London, 1981.

alanlardaki gücü oluşturmaktadır. Bugün artık dış politikasını öncelikle askeri güce dayandıran ve saldırgan bir politika izleyen devletlere uluslararası ilişkilerde güven duyulmamaktadır. Bu durumda, gelecekteki devletlerarası ilişkilerin, büyük ölçüde diplomasiye ve diplomatik yeteneklere dayanacağı ve bu öğeleri vurgulayacağı söylenebilir.

Diplomatik olarak deniz gücünün kullanılması yönünde ülkemizde maalesef çok fazla araştırma yapılmamıştır. Deniz gücünün bu yönü genellikle askeri faaliyetlerle sınırlı kalmıştır. Bunun sebebi de deniz gücünün diplomatik kullanımı ile ilgili çalışmaların yabancı literatürde yapılması ve özellikle Amerikan menşeli çalışmalarda, sorunlara deniz gücünün daha çok askeri kanadı ile müdahale edilmesi düşüncesinin ön plana çıkmasıdır. XXI. yüzyılda diplomatik anlamda deniz gücünün kullanılması konusunda hem sivil, hem de askeri imkanların koordineli olarak devreye sokulması konularında ciddi çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Diplomasinin tanımından hareketle deniz gücünün diplomatik bir enstrüman olarak kullanılması, deniz gücünün askeri ve ekonomik yönü referans alınarak belirlenebilir. Yukarıda da belirtildiği gibi, görüşmeler yoluyla barışın sağlanması anlamına gelen diplomasi tanımının içinin doldurulması gerekmektedir. Aksi takdirde, diplomatik girişimler, herhangi bir yaptırım olmayan görüşmeler halinde kalacaktır. Devletlerarasında münasebetlerin arttırılması için öncelikli olarak ekonomi temelli ilişkilerin geliştirilmesi gerekmektedir. Karşılıklı işbirliğine dayalı, iki taraflı fayda sağlayacak şekilde kurulacak ilişkiler, savaşların ve çatışmaların çıkmasına en büyük engel olacak ve bir nevi sigorta rolünü oynayacaktır. *Özellikle son dönemde iç siyasette yaşanan bazı hadiselerin düşünceden fiile geçmemesinde ekonominin menfi yönde etkileneceği düşüncesi çok önemli bir rol oynamıştır.* Aynı şekilde, çatışmalara sebebiyet verecek yönde politika izleyen devletlere/gruplara karşı en büyük yaptırım, ekonomik olarak zarara uğrayacağı düşüncesini karşı tarafta oluşturmaktır. Bu anlamda diplomatik bir araç olarak deniz gücü son derece elverişlidir.

Batı toplumunda, kendi medeniyet havzaları dışındaki toplumlara karşı tehdit ağırlıklı bir anlayış hakimdir. Yani, diğer toplumların kendi istekleri doğrultusunda hareket etmesi için askeri ve ekonomik yaptırımların devreye sokulması gerektiği

görüŖü ağır basmaktadır. XXI. yüzyılda, devletlerarası ilişkilerde tehditten ziyade teşvik ağırlıklı bir diplomasi anlayışının daha sağlıklı olduğu düşünölmektedir. Başka bir deyişle, güçlü olan devletlerin, insanlığın yararını da göz önünde bulundurarak, diğler devletlere imkanlar sunması neticesinde, sağlanan imkanlardan mahrum olmama düşüncesinin en azından Türkiye için diplomatik ilişkilerde benimsenmesinin daha uygun olacağı düşünölmektedir.

Uluslararası hukuk, caydırıcı yaptırım gücünden yoksun olduğu için özellikle diplomatik faaliyetler içinde bulunmuş düşünürler ve Hans, J: Morgenthau'nun öncülük yaptığı realist uluslararası ilişkiler kuramcılarını tarafından itibar görmemektedir. Savaşların yıkıcılığının körüklediğı yaptırım beklentisi, diplomasiye biçilen savaş önleyici işlevle de yakından ilgilidir. Uluslararası ilişkiler alanında neorealist akımın en önemli temsilcisi Kenneth Waltz'ın ifadesi, aslında bu diplomasi-savaş-uluslararası hukuk kesişmesindeki açmazı güzel bir şekilde çözümler: 'Savaşlar çıkar, çünkü onları önleyebilecek hiçbir güç yoktur!'¹⁰⁵

Deniz gücü en kullanışlı diplomatik araçlardan birisidir. Politikacılar, deniz gücünü dünyanın üçte ikisine istedikleri zaman herhangi bir kısıtlama altında kalmadan ve kimseden izin almadan gönderebilir. Deniz gücünün konuşlandırılmasındaki bu esneklik, kendisine sahip devlete uluslararası alanda liderlik yapabilmek için gerekli olanakları sunmaktadır.¹⁰⁶

Deniz gücünün tarihsel altı kullanım şekli mevcuttur. Donanma savaşı, ambargo, ticari baskın, sancak varlık gösterme, sahil savunması ve güç gösterimidir. Son yarım yüzyılda buna iki teknik daha eklenmiştir. Bunlardan birincisi nükleer tehdit, ikincisi ise hava trafiğinin deniz gücü ile kontrol altına alınmasıdır.¹⁰⁷

Ganbot Diplomasisi uluslararası veya ulusal bir sorunun kendi hükümetimiz lehinde sonuçlanması yada bu sorun nedeniyle oluşabilecek maddi veya manevi

¹⁰⁵ Onur Kınlı, **Osmanlı Moderleşmesi ve Diploması**, İmge Kitabevi, Ankara, 2006, s 84.

¹⁰⁶ "Sea Power", <http://www.globalsecurity.org/military/ops/sea.htm>

¹⁰⁷ "Sea Power", <http://www.globalsecurity.org/military/ops/sea.htm>

zararların geciktirilmesi maksadıyla savaş zamanı kullanımı hariç, deniz kuvvetlerinin kısıtlı bir şekilde kullanımı veya kullanım tehdidini içerir.¹⁰⁸

Deniz gücü, sahilden hemen görülmezken bile, hasım devlete karşı en güçlü caydırıcı enstrümanların başında gelmektedir. Deniz gücünün sevk edilmesi, direk sıcak temasa girmeden karşı tarafa kararlı duruş mesajı vermektedir. Herkesin malumu olduğu üzere uluslararası hukukun yaptırım konusunda ciddi zafiyetleri bulunmaktadır. Deniz gücü bu zafiyetin giderilmesinde çok önemli bir fonksiyona sahiptir. İstanbul'un fethinde Baltaoğlu Süleyman Bey'in idaresindeki muhteşem Türk donanmasının geçişini surlar üzerinden seyretme bahtsızlığını tadan Bizanslıların maneviyatları büsbütün kırılmıştır.¹⁰⁹

Deniz gücünün diplomatik kullanımına verilebilecek en güzel misallerden birisi Ertuğrul Fırkateyni'dir. Osmanlı Devleti'nin devletlerarası arenada yeniden denge unsuru olma çabalarının olduğu, ağır ekonomik şartlarda ve dış borç yükü altında bile yeni yatırımlara imzaların atıldığı, içerideki ve dışarıdaki gelişmelerin dünya kamuoyunu etkilediği çok buhranlı ve sancılı bir dönemde, Ertuğrul Fırkateyni 14 Temmuz 1889'da Japonya'ya gönderilmiştir.¹¹⁰

Uluslararası deniz hareketlarına örnek olarak Haiti, Sırbistan ve Irak verilebilir. İcra edilen bu hareketlar aynı zamanda ABD dış politikasının da parçasıdır. Haiti'ye demokrasinin götürülmesi, Sırbistan'ın Dayton antlaşmasını imzalaması ve Irak'ın askeri kapasitesinin Körfez Krizi'nden önce azaltılması icra edilen uluslararası deniz hareketlarının dış politikaya bakan yönleridir.¹¹¹

XXI. yüzyılda deniz gücü Amerika'nın en önde gelen askeri diplomasi aracıdır.¹¹² Körfez krizi ve sonrası ABD deniz gücünün karalardaki olayları denizden etkileme stratejisi (influencing events ashore) paralelinde yeni bir döneme girilmiştir.

¹⁰⁸ James CABLE, **Gunboat Diplomacy 1919-1991**, New York, 1994, s.32.

¹⁰⁹ Selahattin Tansel, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Askeri ve Siyasi Faaliyetleri**, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1971, s.67.

¹¹⁰ Erdoğan Şimşek, **Uzakdoğu Elçisi Ertuğrul Fırkateyni**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 9.

¹¹¹ Norman Friedman, **Seapower as Strategy**, Cambridge University Press, Annapolis, 2001, s.14-33.

¹¹² Friedman, **a.g.e.**, s.1.

Bu dönemde denizdeki unsurlara deniz kaynaklı bir tehdit olmaksızın bu unsurlar cruise füzelerini ve sahip oldukları hava gücünü herhangi bir kısıtlamaya tabi olmadan kullanabilmişlerdir. Yani görünüşte gemiler muharip faaliyetler icra etmektedirler, ancak, gemilere yakın bir muharip tehdit söz konusu değildir. Ama gemi başlattığı taarruzlarla yaklaşık 3000 mil ötede ateş gücünü kullanabilmektedir. Körfez krizi, Eski Yugoslavya krizi, Kosova Krizi ve Afganistan krizlerinde hava kampanyasının en önemli taarruz araçları deniz kuvvetlerinden sağlanmıştır.¹¹³

Karadeniz’de istikrarın sürdürülmesi ve diğer ülkelerin muhtemel çatışmalara sebebiyet verecek şekilde Karadeniz’e güç aktarımı yapmasının önlenmesi açısından Türkiye’nin inisiyatifinde, Karadeniz’e kıyısı olan ülkelerin katılımı ile BLACKSEAFOR’un oluşturulması deniz gücünün diplomatik kullanımı açısından verilebilecek güncel örneklerden birisidir.¹¹⁴

Avrupa Birliği üyelik sürecinde Güney Kıbrıs Rum Kesimi’ni, Türkiye’nin politikalarına uygun şekilde hareket etmesini sağlamak amacıyla güney limanlarının Rum kesimi gemilerine kapatılması da sivil anlamda deniz gücünün kullanıma yönelik verilebilecek örneklerdendir.

Yakın zamanda İran ile denizciliğin geliştirilmesi konusunda bir anlaşma imzalanmıştır. İki ülke arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi açısından, denizcilik alanında yapılacak işbirliğinin önemli bir etkiye sahip olacağı öngörülmektedir.¹¹⁵

Deniz gücünü diplomatik anlamda kullanma açısından Türkiye çok büyük bir potansiyele sahiptir. Yunanistan ile ilişkilerin, belirli konulardaki sorunların çözülememesi yüzünden gergin olması, Türkiye’nin denizcilik alanında ufkunu küresel ölçeklere taşıyacak diplomatik girişimlerde bulunmasını engellemektedir.¹¹⁶

¹¹³ Admiral William A.Owens, **High Seas**, Annapolis, 1995, s.25.

¹¹⁴ www.blackseafor.org

¹¹⁵ Mehr News, “İran ve Türkiye Arasında Denizcilik İşbirliği”,

<http://www.tumgazeteler.com/?a=4117598>

¹¹⁶ Davutoğlu, a.g.e, s.173.

Görüşmeler yolu ile barışın sağlanması olarak diplomasi düşünüldüğünde, sivil anlamda, ülkeler arasında karşılıklı ekonomik işbirliğini arttıracak tedbirlerin alınması, kıtalararası ticaret yollarında etkin bir konuma sahip olunması ve kültürel anlamda ilişkileri arttırıcı girişimlerde bulunulması, önemli diplomatik faaliyetlerdir. Bununla beraber, güvensizliğe yol açma ihtimalide göz önünde bulundurularak, özellikle ABD tarafından yürütülen ambargo hareketleri, yakın zamanlarda Kosova’da çıkan çatışmalara yapılan müdahaleler, Irak müdahalesi ve Afganistan müdahalesi gibi askeri güç yöneltmesine dayalı yöntemlerde deniz gücünün diplomatik kullanım metotlarındanıdır.

Aslında deniz gücünün diplomatik kullanımı askeri ve sivil açıdan deniz gücünün özelliklerinin politik anlamda yaptırım veya teşvik unsuru olarak devreye sokulmasıdır.

Türkiye’nin küresel anlamda bir deniz gücü olması halinde, mevcut dünya sorunlarında aktif bir rol oynaması son derece kolaylaşacaktır. Başta, Karadeniz ve Akdeniz’de ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda işbirliğine dayanacak bir düzen kurulabilecektir. Türkiye, gelecekte çıkabilecek çatışmaların önlenmesinde de, küresel güvenlik sistemlerinde gücü ile orantılı olarak belirleyici bir pozisyona sahip olabilecektir.

Türkiye’nin biraz önce bahsedilen yakın komşuları ile ilişkilerini, destek unsuru haline getirecek şekilde düzenlemesi ve milli hedefleri doğrultusunda, doğru stratejileri kararlılıkla uygulaması halinde, oluşturacağı küresel deniz gücü ile Atlantik’ten Pasifik’e, Hint Okyanusu da dahil olmak üzere, diğer ülkeleri çevresine toplayarak hem ekonomik, hem de askeri anlamda küresel bir diplomasi trafiği yürütebilmesi için teknik açıdan hiçbir engel bulunmamaktadır.

Aşağıda dünyanın önemli şehirlerinin gösterildiği harita dikkatli bir şekilde incelendiğinde, deniz gücünün diplomatik yönü daha rahat anlaşılacaktır. Devletlerin kalbine benzeyen büyük şehirler genel itibariyle deniz kenarında veya denize yakın

yerlerde kurulmuştur. Diplomasinin tanımı gereği devletlerarası ekonomik ve askeri münasebetlerin kurulmasında, gerektiğinde diplomatik amaçlı teşviklerin ve yaptırımların yapılmasında deniz gücü önemli bir yere sahiptir.

Harita-7 Dünyanın Önemli Şehirleri



Kaynak: <http://www.mapsofworld.com/world-maps/image/world-city-map.jpg>

3. Ekonomik Açıdan Deniz Gücü

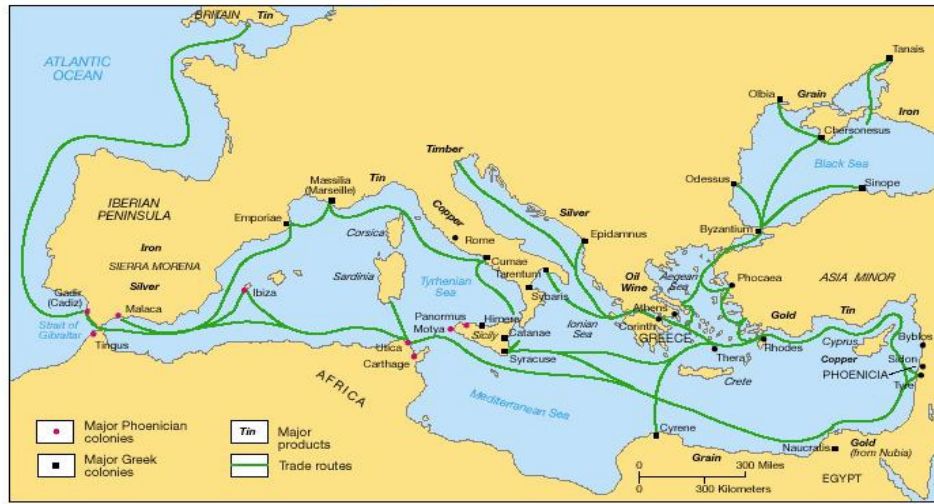
İnsanların bir arada yaşamaları bir zorunluluktan kaynaklanmaktadır. Birey olarak her insanın yaşamını devam ettirebilmesi için ihtiyaç duyduğu müteaddit şeyler vardır. Bunların hepsini tek başına karşılaması mümkün değildir.¹¹⁷ Dolayısıyla ihtiyaçların karşılanmasını sağlamak için farklı uğraşlara sahip insanlar toplumları meydana getirmektedir. Toplum içerisinde uğraşların farklılaşması gibi toplumlar arasında da farklılaşan uğraşlar söz konusudur. Toplumun oluşumunda tamamlayıcılık ilkesi belirleyicidir. Toplumlarında ihtiyaçlarını karşılamalarında ve zenginleşmelerinde birbirlerini tamamlamaları gözden kaçırılmaması gereken bir husustur. Ticaretin de temelini teşkil eden ve ürünlerin yer değiştirmesi veya takas

¹¹⁷ Haldun, a.g.e., s. 214.

diyebileceğimiz bu işlemin gerçekleşmesinde ulusal bazda demiryolları ve karayolları, uluslararası bazda ise deniz yolları hayati öneme sahiptir. Buradan hareketle toplumları besleyen ana vasıtalardan birisi diyebileceğimiz deniz ticareti düzenli beslenerek, uluslararası ilişkilerde belirleyici konuma ulaşmanın ihmal edilmemesi gereken unsurlarındandır.

Canlı olan her varlığın ve dünyanın üçte ikisi sulardan oluşmaktadır. Devletlerin bedenini oluşturan karalar sadece dünyanın üçte birini oluşturmaktadır. Dünyanın geri kalan üçte ikilik kısmı, denizci devletlerin sayılmaktadır. Denizler, çöl gibi insani faaliyetlere kapalı mekanlar değildir. Ekonomik olarak sağladığı faydalardan dolayı, antik çağlardan beri insanlar ve devletler tarafından sürekli kullanılmaktadırlar.¹¹⁸

Harita-8 Antik Çağlarda Ticaret Yolları



 Greek and Phoenician Colonies and Trade. The Western Mediterranean was first colonized by Phoenicians and Greeks who together controlled trade throughout the region.

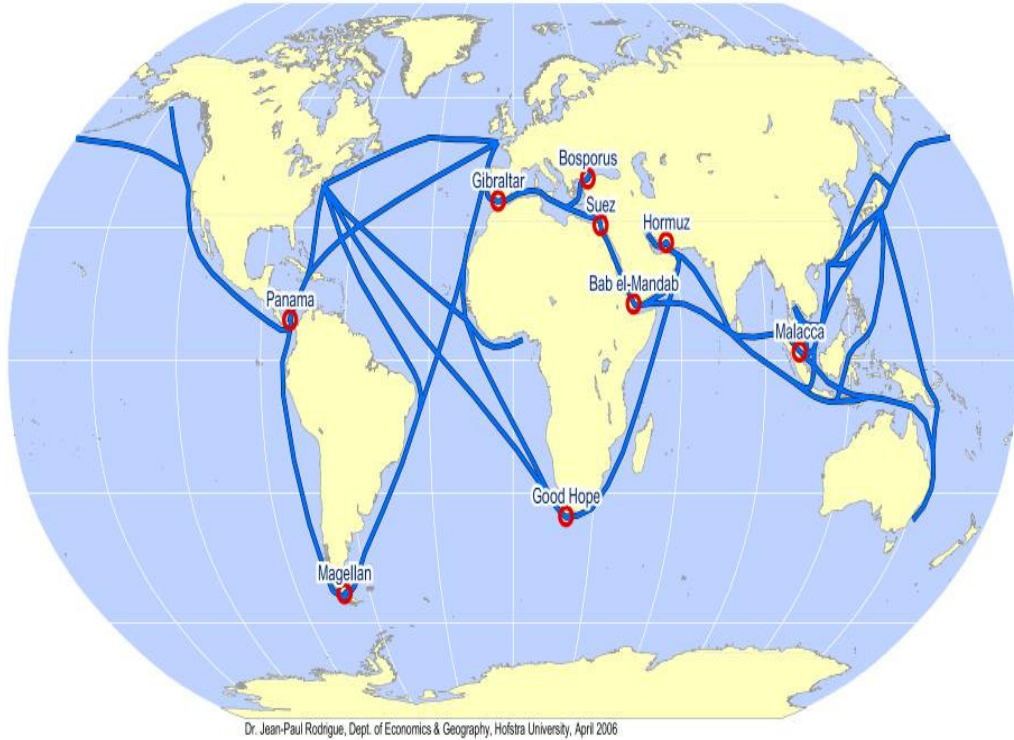
Kaynak: www.tam.ancient.eu.com/maps/map-of-hellenic-trade-routes/

Dünya ticareti, dünya ekonomisinin itici gücüdür. Gelişmek isteyen ülkeler, ürettikleri ürünleri dünya pazarlarına sunarlar. Çünkü kendi yerel ekonomileri, kalkınmak için yeterli imkan sunmaz. Ülkeler geliştikçe, aralarındaki ticaretin hacmi de büyüme eğilimi gösterir. 2007 yılında dünya ticaretinin hacim olarak % 90'ı,

¹¹⁸ Ökte, a.g.m., s.35.

değer olarak % 84'ü denizler vasıtası ile taşındı. Ayrıca, ticaretin hacim olarak % 95'i, 9 önemli stratejik nokta üzerinden gerçekleşti. Bunlar; Bab-el Mandep, Ümit Burnu, Danimarka Boğazı, Malakka Geçidi, Panama Kanalı, Süveyş Kanalı, İngiliz Kanalı, Cebelitarık Boğazı ve Hürmüz Boğazı'dır.¹¹⁹

Harita-9 Stratejik Geçiş Yolları ve Stratejik Ticaret Yolları

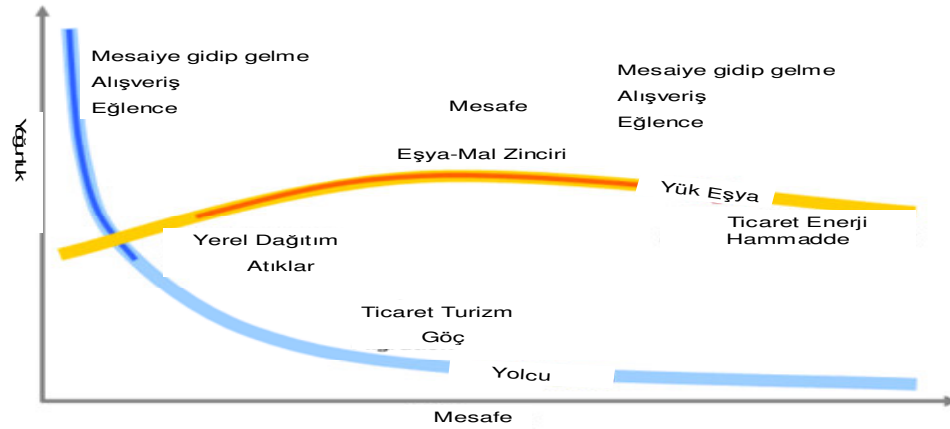


Kaynak: <http://people.hofstra.edu>

İnsanların hareketlilikleri mesafe ve zamana bağlı olduğundan mesafe arttıkça hareketlilik azalma eğilimi gösterir. Bunun aksine ürünlerin ve malların taşınmasında karlılığın da artması göz önünde bulundurulduğunda mesafe arttıkça hareketlilik de artar. Deniz gücünün ekonomik anlamda önemi, uzak mesafelerde ürünlerin taşınmasında kara ve hava yollarına sahip olduğu üstünlükten kaynaklanmaktadır.

¹¹⁹ Yalçın Ünsan, "Dünya Deniz Ticareti ve Öngörüler", <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3818.pdf>

Şekil-4: Mesafe ile hareketlilik arasında ilişki

Kaynak: <http://people.hofstra.edu>

Günümüzde deniz taşımacılığı, demiryolu ulaşımından 3, kara ulaşımından 7 ve hava ulaşımından 21 kez daha ucuzdur.¹²⁰ Taşımacılıkta denizlerin bu avantajlı konumu devletlerin de istatistiklerine yansımaktadır. Diğer ülkelerde olduğu gibi, Türkiye’de de dış ticaretin ağırlıklı bir kısmı denizler yoluyla gerçekleştirilmektedir. Türkiye’nin yollara göre yaptığı ithalat ve ihracatını gösteren aşağıdaki tablo incelendiğinde, deniz gücünün ihracat açısından önemi daha net anlaşılabilecektir..

Tablo-3 Yollara Göre İthalat

Yollara göre ithalat

Imports by mode of transport (000 US Dollars)

Yıl	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer	
2008	126 380 074	78 981 393	1 789 296	26 433 208	10 030 737	9 145 439	Total
2007	170 062 715	100 851 546	2 541 156	38 643 904	16 914 169	11 111 939	Total
2006	139 576 174	81 411 375	2 196 112	32 697 468	13 716 566	9 560 564	Total
2005	116 774 151	66 741 433	1 816 522	28 669 005	13 072 143	6 475 047	Total
2004	97 539 766	56 774 423	1 258 679	23 982 411	12 294 583	3 229 670	Total
2003	69 339 692	39 727 409	645 569	17 824 042	8 445 731	2 696 941	Total
2002	51 553 797	28 334 416	460 799	14 224 528	6 366 107	2 167 947	Total
2001	41 399 083	20 170 596	281 345	13 511 686	5 223 182	2 212 274	Total
2000	54 502 821	27 558 493	229 889	18 301 107	5 892 215	2 521 117	Total

Kaynak: www.tuik.gov.tr

120. İzmir Deniz Ticaret Odası, “Türk Denizciliği”ne Tarihsel Bir Bakış”, <http://www.dtoizmir.org/turkdenizciligi.pdf>

Tablo-4 Yollara Göre İhracat

Yollara göre ihracat (000 ABD Doları)

Yıl	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer	
2008	81 397 391	41 699 462	773 594	31 017 726	6 098 071	1 808 538	Total
2007	107 271 750	52 174 049	1 081 911	44 482 360	7 018 292	2 515 138	Total
2006	85 534 676	42 655 303	911 754	35 156 474	4 863 452	1 947 692	Total
2005	73 476 408	35 425 856	756 935	31 602 012	3 978 592	1 713 013	Total
2004	63 167 153	31 259 851	577 822	27 104 284	3 906 835	318 361	Total
2003	47 252 836	23 233 359	394 459	20 306 073	3 227 575	91 370	Total
2002	36 059 089	17 013 192	249 366	16 416 566	2 339 331	40 634	Total
2001	31 334 216	15 521 220	173 592	13 219 437	2 263 689	156 277	Total
2000	27 774 906	13 080 017	93 957	12 013 620	2 338 492	248 819	Total

Kaynak: www.tuik.gov.tr

Ekonomik olarak denizlerin sağladığı en büyük avantaj, teknolojinin de sunduğu imkanlar ile mal ve insan taşınmasının en avantajlı yolu olmasından kaynaklanmaktadır. Devletlerarasında mesafenin artması, hem iklimsel hem de kültürel birtakım faktörler sebebiyle, üretilen ürünlerin çeşitliliğinin artmasına yol açmaktadır. Aynı iklim koşullarına sahip Yunanistan ile Türkiye arasında üretilen ürünlerin çeşitliliği açısından çok fazla fark bulunmamaktadır. Ancak, Karadeniz'in kuzeyindeki ülkeler ile Türkiye arasında ekonomik olarak bir tamamlayıcılık göze çarpmaktadır. Afrika ülkeleri ile Türkiye arasında bu tamamlayıcılık daha fazladır. Dolayısıyla mesafe arttıkça, rekabetin azalmasından dolayı karlılık artmaktadır. En karlı ticaretler, birbirine coğrafi olarak uzak devletlerarasında gerçekleşmektedir.¹²¹

Ticaretin söz konusu özelliği hatırd tutularak günümüz dünya sisteminin temel dinamiklerinin anlaşılması, ekonomik olarak deniz gücünün yerini tespit etmemiz açısından faydalıdır. Günümüz dünya sistemi temelleri XV. yüzyılın sonlarında atılan küresel dünya ekonomi sistemidir.¹²² Bu sistemde devletlerin zenginliklerinin temelinde üretime dayalı dış ticaret bulunmaktadır. Kapitalist dünya-ekonomi coğrafi bakımdan çok geniş bir üretim süreçleri kümesini tümleştirmek suretiyle inşa edilmektedir. Buna bir tek iş bölümünün tesisi diyoruz. Şüphesiz bütün tarihsel sistemler bir iş bölümüne dayanmaktadır, fakat öncekilerden

¹²¹ Ted Walter, **Dünya Ekonomisi**, (Çev: Ünal Çağlar), Alfa Yayınları, İstanbul, 2002, s.19.

¹²² Immanuel Wallerstein, **Dünya Sistemleri Analizi Bir Giriş**, (Çev : Ender Abadoğlu), Aram Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.45

hiçbiri kapitalist dünya-ekonomininki kadar karmaşık, geniş, ayrıntılı ve birbirine bağlı değildi.¹²³

E.J.Hobsbawn, ticaret ve üretimdeki artışlar konusunda verileri sıraladıktan sonra şöyle demektedir; “Sanayi devrimimizin temelinde sömürge ve az gelişmiş pazarlar üzerindeki bu yoğunlaşma, bunları kimseye kaptırmamak için verilen başarılı mücadelede yatmaktadır. Bu mücadeleyi doğuda kazandık. 1766’da Çin’le yapılan ticaretinde Hollanda’yı bile saf dışı bırakmış durumdaydık. 1780’lerin başlarında Afrika’dan gönderilen tüm kölelerin yarısından fazlası İngiliz köle tüccarına kar sağlamaktaydı. Bunları hep İngiliz mallarına yararlı olması için yaptık. **Sınai ekonomimiz ticaretimizden ve özellikle de azgelişmiş dünya ile ticaretimizden doğdu.** Ödemeler dengemizi ticaret ve gemi taşımacılığı sağladı ve uluslararası iktisadi ilişkilerimizin temelini, İngiliz imalat ürünlerinin bölgelerin ilkel ürünleri ile mübadelesi oluşturdu.”¹²⁴

XV. yüzyıl dünya tarihinde büyük bir kırılmanın yaşandığı yüzyıldır. Rönesans ve reform hareketlerini gerçekleştiren Batı Medeniyeti, akli temel alan aydınlanma felsefesinin meyvesi olan bilim sayesinde sanayi devrimini XVII. yüzyılda gerçekleştirmiş ve daha sonra kurulan küresel ekonomi sistemi ile zenginleşmiştir.¹²⁵ Tabi, bu zenginlik sömürgecilik yoluyla gerçekleştirildiği için başka devletlerin zayıflamasına yol açmıştır. Deniz gücüne sahip olmanın ekonomik anlamda dünya çapındaki etkisini, aşağıda 1914 yılına ait dünyanın sömürgelere taksimi haritasında görebilmemiz mümkündür. Üretime dayalı bir ekonomik anlayışla geliştirdikleri gemilerle, dünyaya açılan özellikle Kuzey Avrupa devletleri, ülkelerinin refaha kavuşmasını sağlarken diğer devletlerin birçoğunun zayıflamasına neden olmuştur.

¹²³ Immanuel Wallerstein, **Jeopolitik ve Jeokültür**, İz Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.47.

¹²⁴ Eric Hobsbawm, **İmparatorluk Çağı**, (Çev: Vedat Aslan), Dost Kitapevi, Ankara, 2003,

¹²⁵ Sinan Sönmez, **Dünya Ekonomisinde Dönüşüm-Sömürgecilikten Küreselleşmeye**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 1998, s. 22.

¹²⁶ Selami Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Arıkan Basım Yayım ve Dağıtım, İstanbul, 2007, s.3.

Günümüzde, dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı denizler üzerinden intikal ettirilmektedir. Dünya ticaret hacminin yüzyıllar içinde artışında deniz ulaştırmasında yaşanan baş döndürücü teknolojik gelişmeler büyük rol oynamıştır. Gemi dizaynlarında, yük taşıma kapasitelerinde, gemi intikal süratlerinde görülen yenilikler dünya ticaretinde her geçen yıl önemli gelişmeler doğurmuştur.¹²⁷

Son on yıl içerisinde küresel ticaret akışında muazzam bir artışa şahit olunmuştur. Binlerce gemi dünya okyanuslarında ve Amerika sularında büyük miktarlarda tüketim malları ve diğer kargoları taşımak için seferler yapmaktadır. Ticaretin akış yönü incelendiğinde, artışın bilhassa Amerika, Avrupa ülkeleri, Çin ve Hindistan ekonomilerinin daha sıkı bir şekilde entegre olması sonucu, kıtalarda tesis edilen süper limanlar ve geçiş yollarında gerçekleştiği görülmektedir.

2000'den itibaren dünya ticaret hacmi %40 oranında artmıştır. Amerika'nın milli geliri içinde dış ticaretin payı 1990'larda %13 civarında iken, bu rakam 2006 yılında %22'lere ulaşmıştır. Eğer bu şekilde artış devam ederse, 2020 yılında bu oranın %35'e, 2030 yılında ise %60'a ulaşması beklenmektedir. ABD'nin dış ticaretinin %95'inin denizler yolu ile gerçekleştirildiği göz önünde bulundurulduğunda, deniz ulaşımının önemi daha net bir biçimde anlaşılabacaktır.

Artan dış ticaret ile birlikte, deniz taşımacılığı da gelişerek son derece karmaşık bir yapıya bürünmüştür. Deniz taşımacılığı sadece Amerika içerisinde değil, dünya çapında bir bütünleşmeye doğru gitmektedir. Kısacası başarılı olabilmek için, bir şekilde sıradan bütün Amerikan vatandaşlarını ilgilendiren ve Amerikan zenginliğinin devamını sağlayan deniz taşımacılığının, tüm gemcilik prosedürlerini de içine alacak şekilde, eklemlerde herhangi bir pürüz olmayacak şekilde geliştirilmesi ve korunması gerekmektedir.

Artan hacmi ile ticareti desteklemek için, Amerikan Deniz Taşımacılık Sistemi, her çeşit yükü taşıyacak nitelikte gemilere ihtiyaç duymaktadır. Ayrıca, ileri seviyede liman ağı ve buna bağlı karayolları, demiryolları ağları da ticari ürünlerin, tüketicilere kesintisiz, hızlı ve yeterli bir şekilde ulaştırılması için gerekmektedir.

¹²⁷ Harp Akademileri Komutanlığı, **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**, İstanbul, 1997, s.32.

Bununla beraber, sistemi destekleyecek ve geliştirecek bir hizmet ve endüstri sektörü de gerekmektedir. Şimdi, deniz taşımacılık endüstrisinin, Amerikan ekonomisi içerisindeki rolü daha iyi anlaşılmaktadır.¹²⁸

Halihazırda Amerikan limanlarında yılda 2.3 milyon ton yerli ve yabancı kargo taşınmaktadır. Bu kargoların %84'ü 50 büyük liman kanalından taşınmaktadır. Dış ticarete öngörülen artış nedeniyle, gelecek 10 ile 15 yıl içerisinde taşımacılıkta zafiyetlerin oluşacağı değerlendirilmektedir. Taşımacılıkta yaşanacak muhtemel sıkışıklık, Amerikan ekonomisinin gelişimini kısıtlayarak, iş kararlarında bozulmalara neden olacak ve Amerika'nın dünya ticaretindeki liderliğine zarar verecektir.¹²⁹

Türkiye'nin de ekonomisinin önemli bir kısmını dış ticaret oluşturmaktadır. Benzer şekilde, Amerika'da ihtiyaç duyulduğundan daha fazla, Türkiye'nin bir cazibe merkezi haline gelmesi için, büyük limanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Dünya ticaretinin artan kapasitesinden gelecekte yeterli miktarda yararlanabilmesi için süper liman diye tabir edilen büyük limanlara ve bunları destekleyecek kara ve demiryollarına ihtiyaç duyulmaktadır.

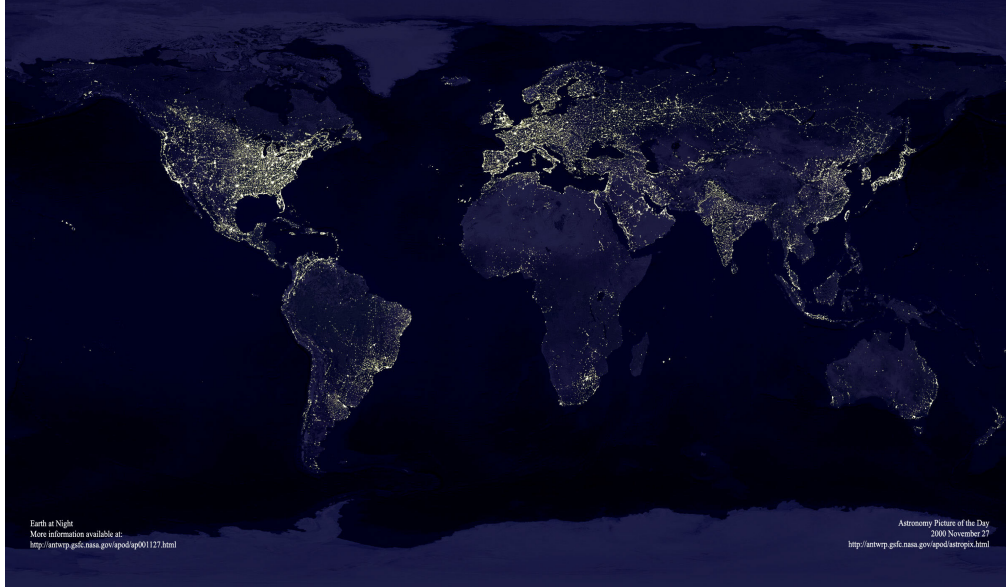
Dünya nüfusunun % 70'i sahillerin 200 mili içinde yaşamakta ve başkentlerin % 80'i sahillerin 300 mili içinde yer almaktadır. Aşağıda yer alan haritada dünyanın gece uydudan çekilen fotoğrafı görülmektedir. Fotoğrafta da görüldüğü üzere yerleşim alanları su yollarına son derece yakındır. Dış ticaretin ağırlıklı olarak deniz yoluyla yapılması ve dünya nüfusunun büyük bir kısmının deniz kenarlarına veya su yollarına yakın olması nazarı itibara alındığında, küresel düşünmek için denizlere doğru açılmanın şart olduğu kendiliğinden anlaşılmaktadır.¹³⁰

¹²⁸ U.S. Department of Transportation, "Leading the Future 2008-2013 Strategic Plan", www.marad.dot.gov/documents/Strategic_Plan_Text_Cover-R2_SP.pdf.

¹²⁹ U.S. Department of Transportation, "Leading the Future 2008-2013 Strategic Plan", www.marad.dot.gov/documents/Strategic_Plan_Text_Cover-R2_SP.pdf.

¹³⁰ Friedman, a.g.e., s.113.

Harita-12 Dünyanın Gece Haritası



Kaynak: <http://cgi.di.uoa.gr/~ad/World@Nigth.jpg>

Küreselleşmenin doğal bir neticesi olarak devletler birbirlerine daha fazla bağımlı bir hale gelmiştir. Dolayısıyla günümüz devletleri için denizler vasıtası ile gelen mallara bağımlılık geçmişe nazaran daha fazladır. Modern küresel ekonomi sistemi içerisinde devletlerin zenginliği, dünya çapında kurulmuş olan ticaret ağına entegrasyonuna bağlıdır. Sanayileşmesini tamamlamış olan gelişmiş ülkeler için temel hammaddeleri ithalat yoluyla temin ederek, zenginliklerinin temelini oluşturan ihracat akışını devam ettirmek hayati derecede önemlidir.¹³¹

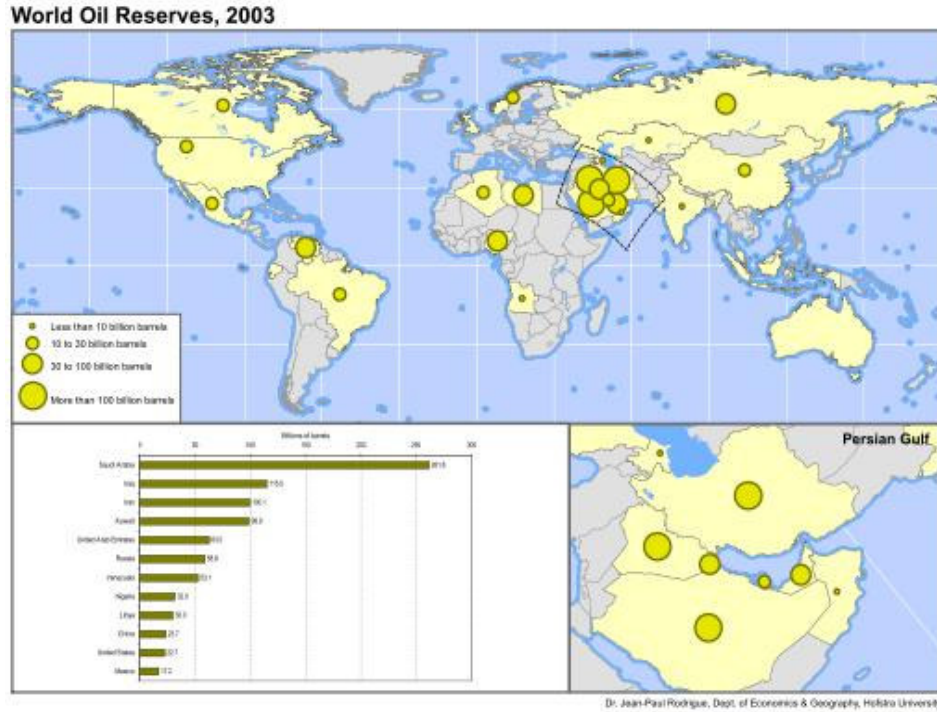
Deniz taşımacılığında temelde üç unsur belirleyici olmaktadır. Bunlardan ilki, ürünlerin ortaya çıktığı veya aktarılacağı mekanlar, ikincisi şehirler arasındaki otoyollar gibi, dünya çapında ticaret yolları ve ikmal yapılacak limanlar ve üçüncüsü ise arz ve taleptir.¹³² Deniz taşımacılığı ve ticareti için bölgesel tamamlayıcılık konusunda derinlemesine analizler şarttır. Türkiye'nin yakın deniz havzasından başlamak üzere, çevresindeki ülkelere ithal edebileceği uygun mallar belirlenmeli, üretiminde üstün olduğu mallar için gerekli girişimlerde bulunulmalı ve tüm bunlar için sistematik bir altyapı planlaması yapılmalıdır. Tüm bunların tek elden

¹³¹ U.S. Department of Transportation, "Leading the Future 2008-2013 Strategic Plan", www.marad.dot.gov/documents/Strategic_Plan_Text_Cover-R2_SP.pdf

¹³² <http://people.hofstra.edu/geotrans/geotrans.css>

yönetilmesi ve yönlendirilmesi, değişim ivmesinin inanılmaz boyutlara ulaştığı günümüzde çağa ayak uydurabilmek için belki de tek yoldur.

Harita-13 Dünya Petrol Rezervleri



Kaynak: <http://people.hofstra.edu/geotrans/geotrans.css>

Dünya ekonomisinde en önemli stratejik hammaddelerden birisi olan petrolün piyasalara arz edilmesinde, deniz taşımacılığı en başta kullanılan vasıtalarındandır. Yukarıdaki haritada dünya petrol rezervleri görülmektedir. Basra Körfezi merkez olacak şekilde Uzak Doğu'nun gelişmekte olan ülkeleri, Avrupa ve Amerika petrol ihtiyaçlarını büyük oranda stratejik deniz ticaret yolları üzerinden karşılamaktadır.¹³³

¹³³ Eric Grove, **The Future of Sea Power**, Annapolis, 1990, s.31.

DÜNYANIN ÖNEMLİ ENERJİ GEÇİŞ NOKTALARI¹³⁴

Kanallar	/ 2007	/ Dünya Payı %
Hürmüz Boğazı	/ 17 milyon varil/gün /	21
Malakka Boğazı	/ 13 Milyon varil/gün /	16
Süveyş Kanalı	/ 3,9 milyon varil/gün /	5
Bab El Mendeb	/ 3,5 milyon varil/gün /	4,3
Türk Boğazları	/ 3,0 milyon varil/gün /	3

Dünya ekonomisinin itici gücü olan dış ticaretten azami derece yararlanmak için devletlerarasındaki rekabet devam etmektedir. XX. yüzyılın sonlarına doğru, ekonomik olarak kalkınmaya başlayan Çin ve Hindistan başta olmak üzere, diğer Uzak Doğu Asya ülkeleri, dış ticaretteki ağırlığı Pasifik Okyanusuna çekmektedir. Aşağıdaki haritada görüldüğü üzere 1960'tan itibaren dünya ticareti yavaş yavaş eksen değiştirmeye başlamış, Pasifik Okyanusu'nun dış ticaretteki ağırlığı artmaya başlamıştır. Söz konusu değişim, aşağıda tablolarda görülen 1970 yılında ve 2003 yılında en işlek liman sıralamasına bakıldığında da rahatlıkla görülebilecektir.

¹³⁴ www.iaea.org/

Tablo-5 1970 Yılında En İşlek Limanlar

World Ranking	Port Name	Trade Region	Total TEU	Total Units	Range
1 (-)	Oakland	North America West Coast	336.364	-	Jan - Dec
2 (-)	Rotterdam	Northern Europe	242.328	242328	Jan - Dec
3 (-)	Seattle	North America West Coast	223.740	223740	Jan - Dec
4 (-)	Antwerp	Northern Europe	215.256	215256	Jan - Dec
5 (-)	Belfast	Northern Europe	210.000	210000	Jan - Dec
6 (-)	Bremen/Bremerhaven	Northern Europe	194.812	194812	Jan - Dec
7 (-)	Los Angeles	North America West Coast	165.000	165000	Jan - Dec
8 (-)	Melbourne	Australasia	158.127	158127	Jan - Dec
9 (-)	Tilbury	Northern Europe	155.082	155082	Jan - Dec
10 (-)	Larne	Northern Europe	147.309	147309	Jan - Dec
11 (-)	Virginia	North America East Coast	143.231	143231	Jan - Dec
12 (-)	Liverpool	Northern Europe	140.419	140419	Jan - Dec
13 (-)	Harwich	Northern Europe	139.627	139627	Jan - Dec
14 (-)	Gothenburg	Scandinavia/Baltic	128.270	128270	Jan - Dec
15 (-)	Philadelphia	North America East Coast	120.000	120000	Jan - Dec
16 (-)	Le Havre	Northern Europe	107.995	107995	Jan - Dec
17 (-)	Anchorage	North America West Coast	100.731	100731	Jan - Dec
18 (-)	Felixstowe	Northern Europe	93.099	93099	Jan - Dec
19 (-)	Kobe	North East Asia	90.033	90033	Jan - Dec
20 (-)	Sydney Harbour	Australasia	83.018	83018	Jul - Jun
21 (-)	Hamburg	Northern Europe	72.039	72039	Jan - Dec
22 (-)	Zeebrugge	Northern Europe	69.777	69777	Jan - Dec
23 (-)	Montreal	North America East Coast	67.909	67909	Jan - Dec
24 (-)	Hull	Northern Europe	58.553	58553	Jan - Dec
25 (-)	Tokyo	North East Asia	54.266	54266	Jan - Dec
26 (-)	Long Beach	North America West Coast	48.730	48730	Jan - Dec
27 (-)	Miami	North America East Coast	48.000	48000	Jan - Dec
28 (-)	Lyttelton	Australasia	46.126	-	Jul - Dec
29 (-)	Nagoya	North East Asia	44.743	44743	Jan - Dec
30 (-)	Teesport	Northern Europe	36.346	36346	Jan - Dec
31 (-)	Hong Kong	East Asia	35.679	35679	Jan - Dec
32 (-)	Clydeport	Northern Europe	34.900	34900	Jan - Dec
33 (-)	Fremantle	Australasia	33.014	-	Jul - Jun
34 (-)	Waterford	Northern Europe	31.718	31718	Jan - Dec
35 (-)	Osaka	North East Asia	30.228	30228	Jan - Dec
36 (-)	Amsterdam	Northern Europe	28.307	28307	Jan - Dec
37 (-)	Esbjerg	Scandinavia/Baltic	27.397	27397	Jan - Dec
38 (-)	Boston	North America East Coast	26.460	26460	Jan - Dec
39 (-)	Charleston	North America East Coast	26.460	26460	Jan - Dec
40 (-)	Cadiz	West Mediterranean	25.760	25760	Jan - Dec
41 (-)	Auckland	Australasia	25.724	-	Jan - Dec
42 (-)	Ipswich	Northern Europe	23.127	23127	Jan - Dec
43 (-)	Southampton	Northern Europe	22.900	22900	Jan - Dec
44 (-)	Quebec	North America East Coast	21.083	21083	Jan - Dec
45 (-)	Copenhagen	Scandinavia/Baltic	20.289	20289	Jan - Dec
46 (-)	Adelaide	Australasia	20.000	-	Jan - Dec
47 (-)	Helsinki	Scandinavia/Baltic	17.144	17144	Jan - Dec
48 (-)	New Orleans	North America Gulf Coast	16.411	16411	Jan - Dec
49 (-)	Helsingborg	Scandinavia/Baltic	16.200	16200	Jan - Dec
50 (-)	Lisbon	Iberian Peninsular	13.449	13449	Jan - Dec
51 (-)	Cork	Northern Europe	12.785	12785	Jan - Dec
52 (-)	Yokkaichi	North East Asia	12.344	12344	Jan - Dec
53 (-)	Piraeus	East Med/Black Sea	11.900	11900	Jan - Dec
54 (-)	Leith	Northern Europe	11.639	11639	Jan - Dec
55 (-)	Dunkirk	Northern Europe	11.201	11201	Jan - Dec
56 (-)	Grangemouth	Northern Europe	10.677	10677	Jan - Dec
57 (-)	Weston Point	Northern Europe	10.310	10310	Jan - Dec
58 (-)	Bristol	Northern Europe	9.750	9750	Jan - Dec
59 (-)	Haifa	East Med/Black Sea	9.392	9392	Jan - Dec
60 (-)	Warrenpoint	Northern Europe	8.476	8476	Jan - Dec
61 (-)	Palermo	West Mediterranean	7.548	7548	Jan - Dec
62 (-)	Singapore	South East Asia	6.158	6158	Jan - Dec
63 (-)	Toronto	North America East Coast	5.678	5678	Jan - Dec
64 (-)	Chicago	North America East Coast	5.400	5400	Jan - Dec
65 (-)	Bordeaux	Northern Europe	4.922	4922	Jan - Dec
66 (-)	Shimizu	North East Asia	3.505	3505	Jan - Dec
67 (-)	Gdynia	Scandinavia/Baltic	3.100	3100	Jan - Dec
68 (-)	Rouen	Northern Europe	2.627	-	Jan - Dec
69 (-)	Ashdod	East Med/Black Sea	2.492	-	Jan - Dec
70 (-)	Milwaukee	North America East Coast	2.460	2460	Jan - Dec
71 (-)	Trieste	East Med/Black Sea	1.808	1808	Jan - Dec
72 (-)	Tacoma	North America West Coast	903	903	Jan - Dec
73 (-)	Launceston	Australasia	716	716	Jan - Dec
74 (-)	Norrköping	Scandinavia/Baltic	260	260	Jan - Dec
75 (-)	Strasbourg	Northern Europe Inland Waterway	62	-	Jan - Dec

Kaynak: <http://people.hofstra.edu/geotrans/geotrans.css>

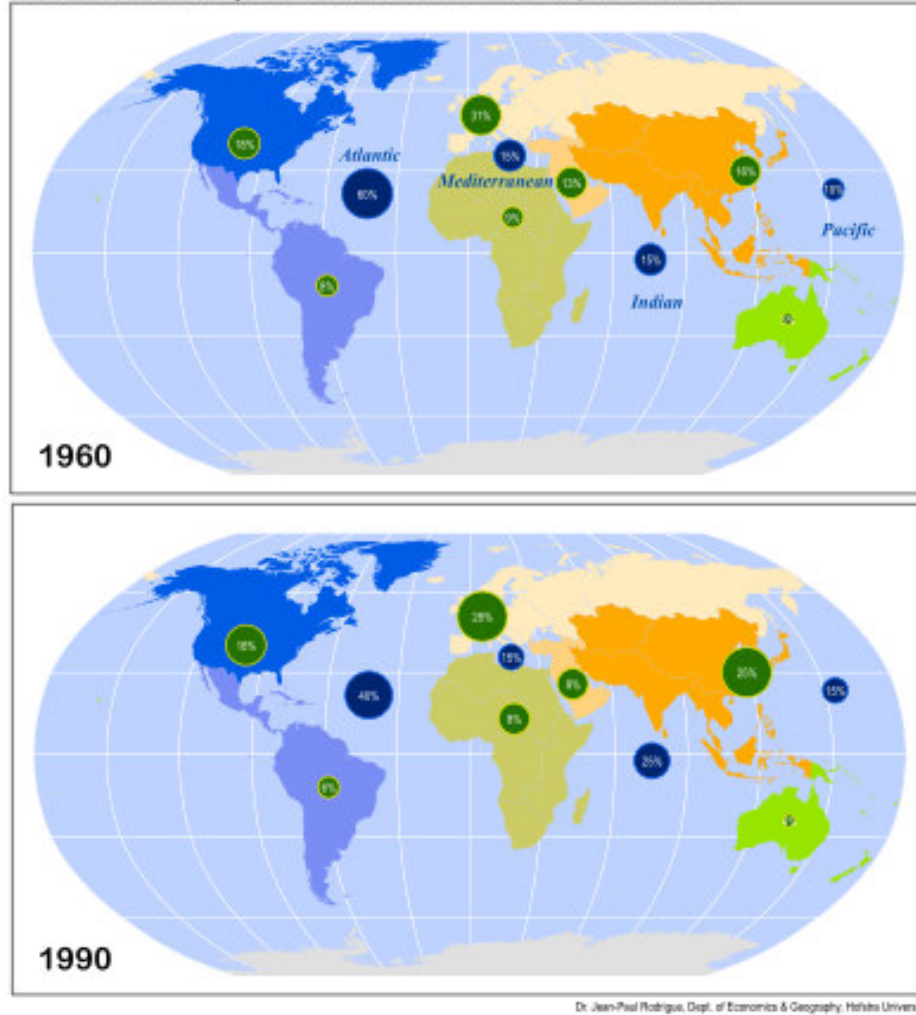
Tablo-6 2003 Yılında En İşlek Limanlar

RANK	PORT	COUNTRY	TEUs
1	Hong Kong	China	21.984.000
2	Singapore	Singapore	21.329.000
3	Shanghai	China	14.557.200
4	Shenzhen	China	13.615.200
5	Busan	South Korea	11.430.000
6	Kaohsiung	Taiwan	9.714.115
7	Rotterdam	Netherlands	8.280.786
8	Los Angeles	United States	7.321.440
9	Hamburg	Germany	7.003.479
10	Dubai	United Arab Emirates	6.428.883
11	Antwerp	Belgium	6.063.746
12	Long Beach	United States	5.779.852
13	Port Kalang	Malaysia	5.243.593
14	Quingdao	China	5.139.700
15	New York/New Jersey	United States	4.478.480
16	Tanjung Pelepas	Malaysia	4.020.421
17	Ningbo	China	4.005.500
18	Tianjin	China	3.814.000
19	Tanjung Priok	Indonesia	3.597.299
20	Laem Chabang	Thailand	3.529.000
21	Bremen/Bremerhafen	Germany	3.469.253
22	Tokyo	Japan	3.358.000
23	Guangzhou	China	3.308.200
24	Gioia Tauro	Italy	3.261.000
25	Algeciras	Spain	2.937.381
26	Yantian	China	2.871.700
27	Yokohama	Japan	2.717.631
28	Manila	Philippines	2.698.061
29	Felixstowe	United Kingdom	2.675.000
30	Jeddah	Saudi Arabia	2.425.930
31	Nhava Sheva	India	2.361.000
32	Salalah	Oman	2.228.548
33	Colombo	Sri Lanka	2.220.573
34	Dalian	China	2.211.200
35	Kobe	Japan	2.176.830
36	Nagoya	Japan	2.155.420
37	Valencia	Spain	2.145.236
38	LeHavre	France	2.131.833
39	Keelung	Taiwan	2.070.192
40	Oakland	United States	2.043.122
41	Osaka	Japan	2.009.150
42	Hampton Roads	United States	1.981.955
43	Melbourne	Australia	1.910.351
44	Barcelona	Spain	1.882.878
45	Santos	Brazil	1.882.639
46	Charleston	United States	1.863.917
47	Khor Fakkan	United Arab Emirates	1.819.431
48	Tacoma	United States	1.797.560
49	Seattle	United States	1.775.858
50	Durban	South Africa	1.716.700

Kaynak: <http://people.hofstra.edu/geotrans/geotrans.css>

Harita-14 Kıtalar ve Okyanuslar Arası Ticaret

Maritime Traffic per Continent and Ocean, 1960-1990



Kaynak: <http://people.hofstra.edu/geotrans/geotrans.css>

Etrafını çevreleyen Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de hayati çıkarları olan Türkiye'nin toplam ticaretinin % 95,2'si deniz yoluyla yapılmaktadır. Deniz ticaretinin % 85'i ise Ege Denizi yoluyla yapılmaktadır. Taşınan malların % 60'ını Türkiye için hayati önemi haiz olan petrol ürünleri oluşturmaktadır.¹³⁵ Bu nedenlerle Türkiye için deniz ticaret yollarının korunmasının hayati önemi haiz olduğu bir gerçektir. Ayrıca, aşağıda gösterilen Türkiye'nin ithalat ve ihracat yaptığı ilk 10 ülkenin hepsi denize kıyısı olan ülkelerdir.

¹³⁵ Deniz Ticaret Odası, "2007 Yılı Sektör Raporu", www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71 - 27k

Tablo-7 Türkiye'nin İthalat ve İhracat Yaptığı Ülkeler**İHRACAT-İlk 10 Ülke**

ÜLKELER	NİSAN					OCAK - NİSAN				
	2007	DAĞ. %	2008	DAĞ. %	DEĞ. %	2007	DAĞ. %	2008	DAĞ. %	DEĞ. %
1- Almanya	906	10,9	1.193	10,5	31,7	3.625	11,5	4.596	10,3	26,8
2- İtalya	592	7,1	817	7,2	38,0	2.358	7,5	2.926	6,6	24,1
3- İngiltere	642	7,7	735	6,5	14,5	2.421	7,7	2.844	6,4	17,5
4- Fransa	480	5,8	638	5,6	32,8	1.792	5,7	2.469	5,5	37,7
5- Rusya Federasyonu	366	4,4	625	5,5	70,9	1.332	4,2	2.185	4,9	64,0
6- B.A.E.	292	3,5	552	4,8	89,0	995	3,2	1.972	4,4	98,2
7- İspanya	351	4,2	380	3,3	8,2	1.405	4,5	1.532	3,4	9,0
8- Romanya	294	3,5	372	3,3	26,4	1.110	3,5	1.424	3,2	28,3
9- A.B.D.	360	4,3	356	3,1	-1,2	1.336	4,2	1.419	3,2	6,2
10- Yunanistan	146	1,8	270	2,4	85,2	626	2,0	882	2,0	40,7

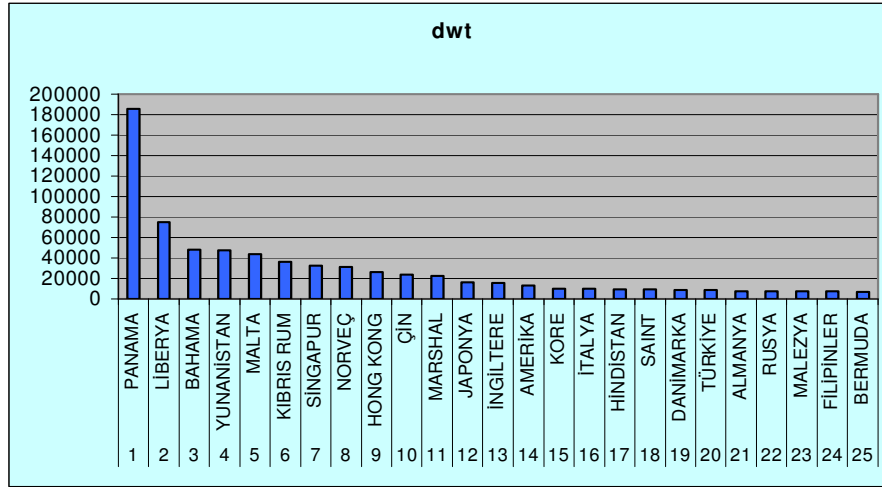
İTHALAT-İlk 10 Ülke

ÜLKELER	NİSAN					OCAK - NİSAN				
	2007	DAĞ. %	2008	DAĞ. %	DEĞ. %	2007	DAĞ. %	2008	DAĞ. %	DEĞ. %
1- Rusya Federasyonu	1.763	13,6	2.974	16,6	68,7	6.768	14,1	10.571	15,8	56,2
2- Almanya	1.327	10,3	1.657	9,3	24,8	4.779	9,9	6.347	9,5	32,8
3- Çin Halk Cumhuriyeti	915	7,1	1.218	6,8	33,1	3.535	7,3	5.186	7,7	46,7
4- İtalya	805	6,2	1.038	5,8	28,9	2.853	5,9	3.772	5,6	32,2
5- A.B.D.	560	4,3	993	5,6	77,3	2.309	4,8	3.407	5,1	47,5
6- Fransa	604	4,7	849	4,8	40,7	2.346	4,9	3.002	4,5	28,0
7- Ukrayna	376	2,9	525	2,9	39,5	1.404	2,9	2.081	3,1	48,2
8- İngiltere	451	3,5	520	2,9	15,2	1.730	3,6	2.047	3,1	18,4
9- İran	623	4,8	520	2,9	-16,6	2.024	4,2	2.186	3,3	8,0
10- İspanya	337	2,6	447	2,5	32,6	1.234	2,6	1.579	2,4	28,0

Kaynak: www.tuik.gov.tr

Deniz ulaştırması, kıta sahanlığı rezervleri ve balıkçılık yanında Ege ve Akdeniz sahillerimizin tarihi zenginliği, eşsiz doğal güzelliği ve ikliminin olanak sağladığı çok büyük bir denize dayalı turizm potansiyeli bulunmaktadır. Milli gelire katkısını hızla arttırabilecek bu sektördeki milli çıkarlarımızın kollanması öncelikli bir devlet görevidir.¹³⁶

¹³⁶ İzmir Deniz Ticaret Odası, "Türk Denizciligi"ne Tarihsel Bir Bakış", <http://www.dtoizmir.org/turkdenizciligi.pdf>.

Tablo-8 Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya'daki Yeri

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, '2007 Yılı Sektör Raporu',.

www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71 - 27k

Ayrıca, Türkiye'nin stratejik sanayi ham madde ve mamullerinin % 95'i, Silahlı Kuvvetlerin ihtiyacı olan malzemenin % 97'si deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Öte yandan, bir muhasamat döneminde Türkiye'ye deniz yolu ile ulaştırılması gereken ihtiyaç miktarının 7 günde bir milyon ton seviyesinde olacağı hesaplanmıştır.¹³⁷

4. Askeri Açıdan Deniz Gücü

Deniz gücü'nün en önemli avantajı, ağır yüklerin taşınmasında en kolay ve ekonomik yol olmasıdır. Bir anlamda dünyanın her tarafına açılan otobanlar olarak tanımlanabilir. Sahile kıyısı olan iki ülke aralarındaki mesafe daha kısa olan fakat, sadece karasal bağlantıya sahip iki ülkeye nazaran daha yakın sayılırlar.¹³⁸ Çünkü direk ulaşım imkanı ile birlikte, malzeme transferinde büyük kolaylıklar mevcuttur.

Askeri amaçlarla deniz gücünün kullanılması durumunda, deniz gücünün bu özelliği büyük öneme sahiptir. Körfez Savaşı, Afganistan müdahalesi ve Kosova

¹³⁷ Deniz Ticaret Odası, "2007 Yılı Sektör Raporu",
www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71 - 27k

¹³⁸ Friedman, a.g.e., s.40.

Krizleri göz önünde bulundurulduğunda, askeri vasıtaların ve bakım onarım ve ikmal ile ilgili malzemelerin yaklaşık % 90'nının denizler vasıtası ile nakledildiği görülecektir. Günümüzde yaşamsal öneme haiz petrol ve benzeri doğal kaynaklardan çok büyük bir kısmı gemilerle taşınmaktadır. Dolayısıyla, denizlerde uygulanacak ambargo ve tamamen kısıtlama hareketlerinin ne denli önemli olduğu kendiliğinden ortaya çıkmaktadır.¹³⁹

Donanmaların en büyük amacı denizlerin kontrolünün sağlanmasıdır. Yani kendi açımızdan serbest kullanım mümkün iken, muhtemel düşman tarafından denizlerin kullanılmasının tamamen ortadan kaldırılması veya büyük oranda kısıtlamaların getirilmesi donanmaların en önemli fonksiyonlarındanıdır.¹⁴⁰

Güçlü bir donanmaya sahip olmak ülkelere, saldırıları silah menzili dışında tutma imkanı vermektedir.¹⁴¹ Çanakkale Savaşı'nda donanmamızda yaşanan zaafiyetler, bizi kara savunması yapmaya mecbur etmiştir.

XX. yüzyılda denizlerde yaşanan çatışmalarda, belirli askeri temasların tespit edilerek imha edilmesi önem kazanmıştır. Tespit ve tanıma, gemilerin sahip olduğu sensörlerin yanısıra, uydu ve sahile konuşlandırılmış harici radarların imkan ve kabiliyetleri ile ilgilidir.¹⁴²

Günümüzde küresel bir güce dönüşen ve aynı zamanda en büyük deniz gücü olan ABD, uçak gemileri ile birlikte hareket eden gemilerden oluşan birlikleri tercih etmektedir. Günümüzde en etkili saldırı araçlarından olan savaş uçaklarının kısıtlı seyir kapasiteleri ve taşıyabilecekleri silahların sınırlı oluşu, tek başına küresel müdahalelere imkan vermemektedir. Müdahale edilecek bölgelere yakın müttefik bir ülkeden üs elde edilmesi ile yapılacak askeri hareketlerde ise politik ve diplomatik olarak ciddi kısıtlamalar ile karşılaşmaktadır. Her devletin kullanımına açık olan, açık denizlerde gezdirilen uçak gemileri vasıtası ile hem küresel çapta çıkabilecek sorunlara süratli müdahale etme olanağı elde edilmekte, hem de caydırıcı bir etki

¹³⁹ Friedman, **a.g.e.**, s. 42

¹⁴⁰ "Sea Power", <http://www.globalsecurity.org/military/ops/sea.htm>.

¹⁴¹ Owens, **a.g.e.**, s.27.

¹⁴² Friedman, **a.g.e.**, s.78.

oluşturarak, mevcut düzenin devam ettirilmesinde güçlü bir enstrümana sahip olunmaktadır.¹⁴³

Fotoğraf-1 Amerikan Uçak Gemisi



Kaynak: www.navy.mil

Askeri anlamda deniz gücüne sahip olmak için teknolojik anlamda belirli bir seviyeyi geçmek gerekmektedir. Çünkü, askeri gemiler teknolojik anlamda silahlı kuvvetler içerisindeki en modern unsurlardır. Sahip oldukları radarlar ve güdümlü mermiler sayesinde önemli bir güç unsuru olan savaş gemilerinin, teknolojik gelişmelere uygun olarak sürekli yenilenmeleri ve savaş durumunda kısa sürede üretilebilmeleri için, maya niteliğinde bir gemi inşa teknolojisine sahip olmak, caydırıcılığın devamı açısından son derece önemlidir.¹⁴⁴

Savaş gemilerinin, sayı itibarıyla az olmalarına rağmen, tarih üzerine etki edecek kadar önemli bir yere sahip olmasının altında yatan temel sebep, konuşlandırılmasındaki esneklikten kaynaklanan şaşırtıcı etkisidir. Sahile kıyısı olan

¹⁴³ Geoffrey Till, "Naval Transformation, Ground Forces, and The Expeditionary Impulse: The Sea Basing Debate", <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/PUB743.pdf>

¹⁴⁴ Conrad C. Lautenbacher, "Optimizing Naval Forces For Twenty First Century Challenges: Modernization Priorities and Consideration", **The Role of Naval Forces in XXI.st Century Operations**, (Ed: Richard H.Shultz Jr., Robert L. Pfaltzgraff), Brasseys, 2000, s.195-205.

bir devlet için karadan gelebilecek tehditlerin yönü tahmin edilse bile, denizlerden gelebilecek tehditlerin kestirilmesi son derece zordur.¹⁴⁵

Fatih Sultan Mehmet'in Mora kuşatmasında kullandığı taktikte olduğu gibi, karadan yapılan saldırıların daha etkili bir hale gelebilmesi için, düşmanın denizden gelebilecek bir tehdit algılamasına girmesini sağlayarak, kuvvetlerini dağıtmasını temin etmek son derece etkilidir.¹⁴⁶

Gemilere konuşlandırılmış gözetleme platformları ne kadar etkili olurlarsa olsunlar, denizlerin genişliğinden dolayı çok fazla etkili olamamaktadır. Günümüzde denizlerin kontrol edilmesinin en etkili aracı uydulardır.¹⁴⁷

Askeri anlamda deniz gücüne sahip olmak, kolektif güvenlik anlayışının önemli unsurları olan müttefiklerin bulunmasını da kolaylaştırmaktadır. Aynı anda etkili bir biçimde hem kara gücü, hem de deniz gücüne sahip devlet neredeyse yok gibidir. Bu yüzden sadece kara gücüne ağırlık veren devletler, etkin bir deniz gücüne sahip devletlere yaklaşmaktadır.¹⁴⁸

Karada konuşlu güçler için söz konusu olan coğrafi engeller, denizde konuşlu savaş gemileri için birebir söz konusu değildir. Bununla birlikte denizlerde de coğrafya göz önünde bulundurulması gerekli önemli faktörlerden birisidir. Mesela, Soğuk Savaş döneminde Sovyetler Birliği'nin sıcak denizlere inmesini engellemek için İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının son derece önemli stratejik önemi vardı. Soğuk Savaş ortadan kalkar kalkmaz, eski konjektürel duruma nazaran önemi azalan Boğazlar'ın takviyesine yönelik Amerikan yardımı bir anda kesilmiştir. Dünya petrol rezervlerinin önemli bir kısmını teşkil eden Körfez petrolünün kesintisiz bir biçimde dünyaya aktararak, olası ekonomik krizlerin önüne geçebilmek için Süveyş Kanalı, Kızıl Deniz ve Malakka Geçidi stratejik açıdan hayati öneme haizdir. Küresel anlamda gelecekte Türkiye'nin etkili olabilmesi içinse Cebelitarık Boğazı, Süveyş Kanalı ve Kızıl Deniz stratejik öneme sahip geçitlerdir. Bunların hepsi, coğrafyanın deniz gücüne getirdiği kısıtlamalardır.

¹⁴⁵ James Cable, **Diplomacy at Sea**, Annapolis, 1985, s.3.

¹⁴⁶ Nicolae Jargo, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, (Çev: Nilüfer Epçeli), Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2005, s.89.

¹⁴⁷ Friedman, **a.g.e.**, s.80.

¹⁴⁸ K.Booth, **Navies and Foreign Policy**, New York, 1970, s.50.

Soğuk Savaş'tan sonra hava ve kara gücüne oranla deniz gücünün önemi artmıştır. Körfez Savaşı'nda kullanılan bütün silahlar, uçaklar, mühimmatlar ve bakım malzemeleri Körfez'e uçak gemileri vasıtası ile taşınmıştır.

Donanma açısından zayıflık, askeri saldırılara davetiye çıkarmak demektir. Denizlerin kontrolü defansif açıdan savunmayı kuvvetlendirirken, ofansif açıdan saldırıya olanak sağlamaktadır.¹⁴⁹

Kara tehdit algılaması içerisinde olan devletler, doğal olarak askeri anlamda kara gücüne ağırlık vermek zorunda kalmaktadır. Bu yüzden deniz gücü olan devletlerin kullandığı taktiklerden birisi; hasım devletin deniz gücü oluşturmamasını engelleyecek bir biçimde kara tehdit algılaması oluşturmaktır.¹⁵⁰

Askeri anlamda bakıldığında, bir bütün olarak denizler serbest iletişim yollarıdır. Bu açıdan Newyork ile Glaskow, Paris ile Varşova arasından daha yakındır.¹⁵¹

Deniz gücünün askeri kanadının en büyük avantajlarından birisi yerel destekten bağımsız bir şekilde çalışma yeteneğidir. Bu yetenek gelecekte çok daha fazla önem kazanacaktır.

Deniz savaşlarının analizinde, az miktarda geminin neden savaşın sonucunun belirlenmesinde son derece etkili bir role sahip olması tarihi bir bulmaca olarak önümüzde durmaktadır. Bu bulmacanın cevabı ise donanmanın sahip olduğu hareket kabiliyetinden doğan sürpriz etkisinde yatmaktadır.

Coğrafyanın kara gücünün yerleşimini belirlediği kara savaşlarından ziyade, hareket serbestisi çok fazla olan donanma için istihbarat ve keşif karakol faaliyetleri büyük öneme sahiptir.¹⁵²

¹⁴⁹ "Sea Power", <http://www.globalsecurity.org/military/ops/sea.htm>.

¹⁵⁰ Friedman, **a.g.e.**, s.6.

¹⁵¹ Friedman, **a.g.e.**, s.8.

¹⁵² Friedman, **a.g.e.**, s.43.

Ülkelerin beslenme kaynağı sayılan deniz ticaret yollarının korunması sorunu donanmaların en önemli görevlerindendir. Tarihi süreç içerisinde deniz gücü oluşturan devletlerin hedefleri ve politikaları incelendiğinde, özellikle stratejik deniz ticaret yollarının korunması sorununun ön planda olduğu görülmektedir. Portekiz XV. yüzyılın sonunda ekonomik olarak Hint Okyanusunda ağırlığını koymadan önce, askeri anlamda güvenliği sağlamanın yollarını incelemiştir. Osmanlı'nın denizlere açıldığı tarihlerden itibaren Adalar denizi, Karadeniz ve Akdeniz'de güvenliğin sağlanması devletin öncelik verdiği politikalarındı. Daha sonra bu güvenlik şemsiyesi Hint Okyanusu'nu kapsayacak şekilde genişletilmiştir.¹⁵³

Askeri ihtiyaçlarını sınırsız olarak karşılayan bütçe, imkan ve kabiliyete sahip hiçbir deniz kuvveti yoktur. Fakat her deniz kuvveti; kuvvet yapısı, teknoloji, istihbarat ve birlikte hareketin sağladığı alışkanlıkların bileşiminden oluşan sinerjiden faydalanabilir.¹⁵⁴

Donanmanın kullanım amaçlarını şu şekilde özetleyebiliriz;

Varlık gösterme ve caydırıcılık: Donanmanın varlığı, başka bir devletin egemenliğini ihlal etmeden, karşı karşıya gelmenin engellenmesini ve politik amaçların desteklenmesini sağlamaktadır. Aynı zamanda sancak varlık gösterme özelliğinin etkisi ile diplomatik çabaların güçlendirilmesi ve bu suretle çıkması muhtemel çatışmaların önlenmesi gerçekleşmektedir. Donanmanın bu özelliği bazı risk unsurlarını da bünyesinde barındırmaktadır. Zira, varlık gösterme beraberinde çatışmaları getirme potansiyeline sahiptir. Çünkü her devlet, bu şekilde bir güç gösterilmesi karşısında her zaman işbirliği içinde bir yaklaşım sergileyebilir. Buna rağmen, kara ve hava güçleri ile mukayese edildiğinde, diplomatik araç olarak deniz gücü daha az rahatsız edicidir.

Barış Operasyonları: Barış operasyonlarının kapsamı çok geniştir. Barışı koruma, sürdürme, tesis etme bu kapsamda düşünülebilir.

¹⁵³ İdris Bostan ile söyleşi, **İstanbul Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Başkanlığı**, 25 Kasım 2008.

¹⁵⁴ Amiral Vern Clark, "Açılış Konuşması", **Uluslararası Deniz Gücü Sempozyumu**, Newport, 2003.

İnsani Amaçlı Operasyonlar: Deniz gücünün esnek hareket kabiliyeti sayesinde, felaketler neticesinde yardıma muhtaç duruma düşen insanların ızdıraplarının dindirilmesi, ölümlerin miktarının azaltılması, zararların telafi edilmesi açısından son derece kullanışlıdır. Deniz gücü sayesinde, doğal afetler ve çatışmalardan sonra açılan yaraların kapatılması için, ilaç, doktor, yiyecek, giyecek sevkiyatı kısa sürede mümkün olmaktadır. Deniz gücüne sahip devletlerin kısa sürede yaptıkları yardımlar, hem zarar gören insanların normal yaşamlarına dönmelerini kolaylaştırmakta, hem de devletlerarasında ilişkilerin yumuşayarak normalleşmesine katkıda bulunmaktadır.

Serbest Seyir İmkanının Sürdürülmesi: Çatışmaların devam ettiği uluslararası geçiş yollarına yakın bölgelerde güvenliğin sağlanmasında deniz gücü önemli bir yere sahiptir.

Denizde Polis Denetimi: Uluslararası hukuka uygun olarak, karada polis tarafından yürütülen bazı güvenlik faaliyetleri denizlerde deniz gücü ile sağlanmaktadır. Bunları şu şekilde sıralayabiliriz;

- Balıkçılık faaliyetlerinde düzenlemelerin yürütülmesi
- Korsanlığa karşı operasyonlar
- Terörizme karşı faaliyetler
- Kaçakçılık ve uyuşturucu ticaretine karşı operasyonlar
- İnsan kaçakçılığı ve yasal olmayan göçlerin önlenmesi
- Çevresel düzenlemelerin uygulanması

Çevresel Operasyonlar: Çevresel felaketlerin yayılmasını engellemek için donanmanın eğitimli personeli son derece elverişlidir. Ayrıca iyi donanımlı olması sayesinde tanker kazaları gibi petrolün yayılması ile çevrenin tehdit edilmesinin engellenmesi içinde donanma son derece faydalıdır.

Ambargo: Uluslararası dikte edilen yaptırımların uygulanması için deniz gücü kullanılmaktadır. Etkili bir ambargo hareketinin uygulanması için hava ve deniz unsurları arasında gelişmiş bir koordinasyonun kurulması gerekmektedir. Bu özellikle çatışmaların bulunduğu ve kabul edilebilir angajman kurallarının olmadığı

bölgelerde daha fazla gereklidir. Lübnan açıklarında olduğu gibi, şüpheli gemilerin ve hava araçlarının durdurulması, araştırılması ve saptırılması, görevlendirilen kuvvet tarafından icra edilebilir.

Savaş Dışında Kalan İnsanların Tahliye Operasyonu: Yaşam koşullarının zorlaştığı bölgede, son derece hızlı bir şekilde, insanların tahliyesi gerekebilir.¹⁵⁵

**Fotoğraf-2 Basra Körfezinde Petrol Platformunu Bombalayan
Amerikan Savaş Gemisi**



BM/R12002

Figure 20-2.—U. S. ships blowing up an oil platform in the Persian Gulf.

Kaynak: ‘Seapower Chapter 20’,

www.tpub.com/content/advancement/14325/css/14325_569.htm - 28k.

Ticarî denizcilik ile donanma da karşılıklı olarak birbirlerine bağlıdır, çünkü harp halinde bahriye deniz ticaretine tabi ise, barış zamanında da, deniz ticareti donanmaya güvenmektedir. Endüstri, pazarlar, deniz ticareti, donanma ve üslerin sırası, birbirleri ile olan sıkı ilişki derecelerine göre saptanmıştır.¹⁵⁶

Deniz gücünün askeri amaçlı olarak küresel çapta kullanımına, İslam İnkılabı Muhafızları Ordusu Komutanı Muhammed Ali Caferi'nin bir saldırı olması durumunda, Hürmüz boğazını petrol trafiğine kapatacaklarını açıklamasına karşılık

¹⁵⁵ “Sea Power”, <http://www.globalsecurity.org/military/ops/sea.htm>.

¹⁵⁶ Livezey, a.g.e., s.46.

ABD donanmasının körfezi açık tutmak için tatbikat hazırlığına başlaması örnek olarak verilebilir. İran ile Umman arasındaki stratejik Hürmüz Boğazı enerji trafiği için temel önemi haiz bir koridor olma özelliği taşımaktadır. Dünyada deniz yoluyla taşınan ham petrolün yüzde kırkı buradan geçmektedir.

Uluslararası Denizcilik Bürosu'na göre dünyada 2007 yılında korsan saldırılarında büyük bir artış olmuştur ve bunda Afrika ilk sırada yer almaktadır. Büro'ya göre ilk sırada 24 korsan saldırısıyla Somali ilk sırada, Nijerya da 18 saldırı ile ikinci sırada yer almaktadır. Bölgede ABD'nin büyük bir askeri varlığı bulunmaktadır. Amerikan 5. Filosu'nun merkezi Bahreyn'de bulunurken, Hint Okyanusu'ndaki Diego Garcia Deniz üssü de Amerika'nın en önemli operasyon merkezlerinden birisidir.

Irak Savaşı'ndan sonra Lübnan'da meydana gelen olaylar geleneksel olarak bölgede bulunan güçlere ilaveten İngiliz, İsveç, Norveç ve Alman savaş gemilerinin de Doğu Akdeniz'de toplanmasına neden olmuştur. Bu kadar çok yabancı savaş gemisinin bölgede toplanması Türkiye'nin deniz etkinliğini menfi yönde etkilemektedir. Türkiye jeopolitik konumuyla bölgesinin en önemli ülkelerinden birisidir. Sahip olduğu konum onu bölgesel aktör olmaya sevk etmektedir. Türkiye de bu rolü oynayabilmek için deniz stratejisi geliştirmeye çalışmaktadır. Akdeniz Kalkanı da bu stratejilerden birisidir. İskenderun Körfezi ve Ceyhan başta olmak üzere dünya enerji trafiğinde ülkemiz açısından hayati öneme sahip olan deniz ticaret yollarının korunmasında ve bu yolların açık tutulmasında donanmaya büyük roller düşmektedir.

5. Küresel Strateji Oluşturmada Deniz Gücünün Yeri

XXI. yüzyılda Türkiye küresel düşünmek zorundadır. Globalleşme sonucunda bütün toplumların birbirini etkilediği bir ortamda, başka güçlerin dümen suyunda veya yönlendirmesine açık bir biçimde politikalar yürütmek, batılılaşma ile başlayan iç bunalımlarımızı daha da derinleştirecektir. Türkiye'nin güçlenmesi, başta kendi halkının refah seviyesini arttıracak, yıllardır çatışmalardan dolayı istikrarsızlıklar içinde bulunan Balkanlar, Kafkaslar ve Ortadoğu'ya barış ortamının gelmesini sağlayacak, ABD'nin dünya ekonomisi için bir düğüm noktası olması gibi,

pivot devlet olarak, Orta Asya, Ortadoğu ve Afrika'nın kalkınmasını sağlayacak ve nihayetinde yüzyıllardır devam eden Batı ile Doğu medeniyetleri arasında çatışmalara son vererek, diyalog kurulmasını sağlayacaktır.

Küresel politika yürütmek, belirli araçlar gerektirmektedir. Bu araçların en önemlilerinden birisi deniz gücüdür. Dünyanın üçte ikisini kaplayan sular, Mahan'ın ifadeleri ile dünyanın otobanlarıdır. Devletlerarasında ticari münasebetlerin omurgasını oluşturmaktadır. Denizi olmayan bir ülke, başkalarının ciğerleri ile nefes alan kişiye benzetilmiştir. Dünya ticaretinin %90'nının denizler üzerinden gerçekleştirildiği ve modern küresel sistemde, ekonominin en başta gelen güç parametrelerinden birisi olduğu değerlendirildiğinde, küresel politikalar yürütmek için denizlerde söz sahibi olmak gerektiği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır.

Tarihte hiçbir devlet sadece deniz gücü olabilmek için deniz gücü oluşturmamıştır. Burada ifade edilmeye çalışılan husus, deniz gücü sadece bir araçtır, vasıta. Ulaşılması gereken asli amaç devletin milli stratejilerinin temeline koyduğu milli hedeflerin gerçekleştirilmesidir. Osmanlı Devleti, Mısır'a giden gemilerin güvenliğini sağlamak, Venedik'in vereceği zararları engellemek¹⁵⁷ ve İspanya'da XV. yüzyılda kovulan Müslüman ve Yahudileri kurtarmak¹⁵⁸ gibi sebeplerden dolayı deniz gücüne bilhassa ağırlık vermiştir. Deniz gücü olmaya iten sebeplerin iyi incelenmesi gerekmektedir. Deniz gücü olan bütün devletlerde, onları kaplarının dışına taşıran, dünyanın diğer kısımları ile alakadar eden bir itici güç bulunmaktadır. Dolayısıyla, dünyanın geri kalan kısmı ile alakadar olacak şekilde küresel düşünmeyen bir toplum hiçbir zaman deniz gücü olamamıştır ve olamayacaktır.

Mahan'ın Amerikalı meslektaşlarına mesajı şu idi: “Tarihi dikkatle okuyunuz, uluslararası sorunları, akıllıca değerlendiriniz. Gerçek bir tarihî perspektif, görüş sağlayınız. Denizde kâfi kontrolü sağlama ilkesi ile birlikte, ulusal ticaret, ulusal refah ve ulusal büyüklük arasındaki aşikâr bağlantıları değerlendiriniz. Dünya koşulları değiştikçe, bunun ulusal politikaları değiştireceğini realize etmeyi

¹⁵⁷ Tansel, **a.g.e.**, s.195.

¹⁵⁸ İnalçık, **a.g.e.**, s.19.

öğreniniz. Kendinize düşen rolü oynayınız ve buna gereken değeri veriniz. Büyük Britanya ile dostane ilişkilerin yollarını arayınız. Mükemmel bir dünyadan bahseden sahte mesihlere aldırmayınız yanlış yola sürüklenmeyiniz. Kesinlikle ve tam zamanında görevlendirilmiş bir kuvveti adilane bir şekilde kullanmaktan korkmayınız. Hristiyan uygarlığı, Doğu Asya'nın şiddetli saldırılarına karşı savunmaya hazırlıklı olunuz. Gelecek kuşakların güven vericileri olarak ihmal suçlarının, görev suçlarına oranla, daha tehlikeli olabileceğini anlayınız; genişleme politikasının faydaya dönük bir şekilde kullanılması ile, yalnız ulusal değil dünya refahını da geliştirileceğinin idraki içinde olunuz.¹⁵⁹ Bu ifadeler ışığında meseleye bakıldığında deniz gücünün aslında sadece bir araç olduğu, asıl amaçla küresel boyutta bir devlet politikasını hayata geçirmenin hedeflendiği fark edilecektir.

İlk bölümde belirtildiği üzere, küresel çapta ulaşılmak istenen bu hedefler için yol haritası hükmünde olan stratejilerin geliştirilmesi gerekmektedir. Dinamik stratejiler üretmeden küresel politikalar sadece kuru bir hayal olmaktan öteye gidemez. XIX. yüzyılın sonlarında büyük devletler için dünya hakimiyeti elde etmek amacı ile ortaya atılan jeopolitik teoriler ise genel anlamda önemlerini korumaktadırlar. Ancak kara, deniz ve hava şeklinde ayrımlardan ziyade, bütün bunların kombinasyonundan oluşan bir jeopolitik algılamının daha uygun olduğu değerlendirilmektedir. Politikaların coğrafyaya göre yorumlanması da tek başına yeterli değildir. Daha kuşatıcı sonuçlar için, jeokültürel ve jeoekonomik unsurların dikkate alınması gerekmektedir.

Deniz ile teması olmayan, denizleri aktif olarak kullanmayan hiçbir devlet küresel çapta etkin olamamıştır.

Antik çağ tarihinde iki devlet konumlarını büyük ölçüde deniz üzerine temellendirmişti. Kartaca, Batı Akdeniz'e yüzyıllarca hakim olmuş ve dikkate değer siyasi ve ekonomik etkiler meydana getirmiştir; fakat Kartaca'nın kültürel alanda Roma gibi bir lider olup olmadığı tartışılabilir ve gerçekte Helen Uygarlığı'ndan oldukça etkilenmiştir. Diğer devlet, yani Atina, uzun süre deniz egemenliği için bir model olarak alınmıştır. Burada da siyasi ve ekonomik sonuçlar kayda değerdir; ancak bu arada bilançoda, Atina'nın parlak günlerinden itibaren Batı dünyasını

¹⁵⁹ Livezey, **a.g.e.** , s.25.

etkileyen kültürel gelişmeleri de hesaba katmamız gerekir. Ne var ki, hem Kartaca, hem de Atina, özellikle karada güçlü olan devletler tarafından yenilgiye uğratılmışlardır. Roma ve Sparta'nın rakiplerine üstünlük sağlamaları için denizden yararlandıkları doğrudur, ancak görünenin altında, karada kusursuz hale getirilen organizasyon ve karar mekanizmaları her zaman son sözü söylemiştir. Sonuç olarak, daha önce gördüğümüz gibi, Roma imparatorluğu daha insanları insanoğlunun en mutlu zamanı olarak anılacak çağın refahını korumak için, en bilinçli ve geniş tabanlı deniz gücü yapısını oluşturmuştur.¹⁶⁰

Denizde de iç savaş yeni kayıplara mal olmuştu. Cenevizliler 1346 yılında Khios adasını yeniden ellerine geçirmişler ve pek az sonra da ada, burada XVI. yüzyıl ortalarında kadar tutunacak olan Giustiniani ticaret şirketinin ana üslerinden birisi haline gelmişti. Andronikos III. Devrinde yeniden inşası pek büyük fedakarlıklara mal olmuş bulunan Bizans donanması iç savaş yıllarında çürümüşü. Karada Osmanlılar ile Sırlar arasında olduğu gibi İmparatorluk denizde de Cenova ve Venedik arasında tam ve küçültücü bir acz içinde çırpınmakta idi.¹⁶¹

Kantakuzenos'un dış siyaseti dikkate değer bir devamlılık gösterir. Andronikos III. devrinde büyük domestikos, iç savaş yıllarında mukabil imparator ve sonra da meşru hükümdar olarak Kantakuzenos genellikle aynı ilkeleri izlemiştir. Bu onun sonuna kadar sadık kaldığı; Türkler ile işbirliğinde olduğu gibi, bazı oynaklıklara rağmen, siyasi tutumunun karakteristik vasfı olan Cenova düşmanı siyasetinde açıkça belirlemektedir. Ancak Cenevizlilerin üstünlüklerine karşı çıkabilmek için donanmaya ihtiyaç vardı ve böylece ilk ve acele görülmesi gereken görev olarak donanma inşası problemi belirmişti. Devlet hazinesi tamtakır olduğundan Kantakuzenos özel servet sahiplerine başvurdu. İmparator gümrük gelirlerinin %87'sinin Cenevizlilere akmasına razı olamıyordu. Gümrük vergilerini indirerek, Cenevizlileri zarara uğrattı. Buna karşılık Cenevizliler silaha sarıldı. Üstün bir donanmaya sahip oldukları için Bizanslıların güç bela oluşturdukları donanmalarını imha ederek, bu devleti vesayetleri altına aldılar.¹⁶²

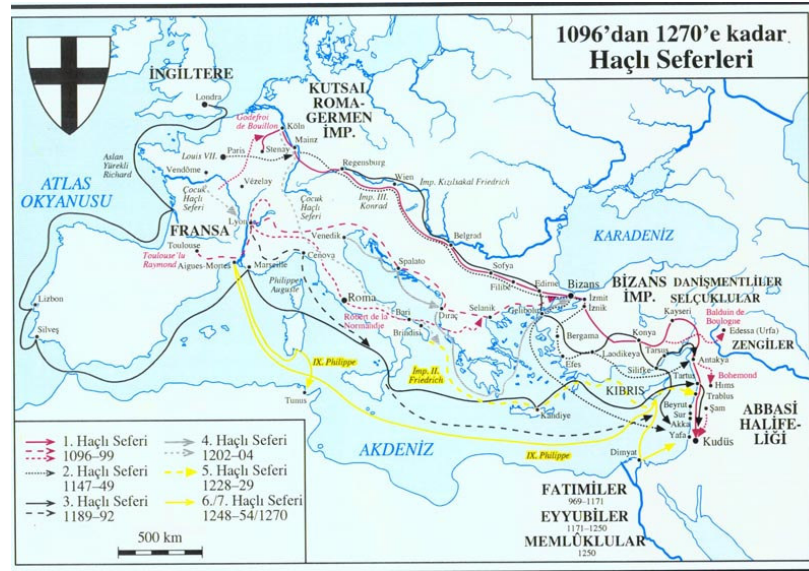
¹⁶⁰ Chester G. Starr, **Antik Çağda Deniz Gücü**, (Çev: Gürkan Ergin), Homer Kitabevi, İstanbul, 2000., s.80.

¹⁶¹ Georg Ostrogorsky, **Bizans Devleti Tarihi**, (Çev: Fikret Işıltan), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1981, s.483.

¹⁶² Ostrogorsky, **a.g.e.**, s, 485.

Deniz gücünün küresel boyutta etkileşim sağladığı diğer bir dönem ise Haçlı Seferlerinin gerçekleştirildiği yüzyıllardır. XI. Yüzyılın sonlarına doğru Hristiyanların İslamlar üzerine açtıkları uzun süreli ‘Haçlı Seferleri’, kanlı savaşlar olmaları ile birlikte, Hristiyan Batı ile Müslüman Doğu arasında yeniden sıkı iktisadi ilişkilerin alıp yürütmesine az yaramadı. Özellikle İtalyanlar, haçlı kafasını bir yana atıp, geniş bir deniz taşıtıcılığına girişerek, Doğu ile Batı arasında Pazar malları götürüp getirmeyi kendi tekellerine geçirdiler. Bu sayede, birçok İtalyan şehirleri büyük birer ticaret merkezleri olduklarından başka; İslamların dokumacılığı örneğinde bir endüstri de, Floransa ve Toskana’da kurularak, hemen pek çabuk gelişmeye başladı.¹⁶³

Harita-15 Medeniyetlerin Harmanlandığı Haçlı Seferleri



Hazır avantajlara bakıldığında, her uygarlık insan tarafından erkenden ele geçirilmiş dolaysız ayrıcalıkların çocuğu olacaktır. Örneğin zamanların başında, Eski dünyanın nehir uygarlıkları, Sarı Nehir (Çin Uygarlığı), Fırat ve Dicle (Sümer, Babil ve Asur), Nil (Mısır Uygarlığı) boyunca yeşermişlerdir. Fenike, Eski Yunan, Roma (Eğer Mısır Nil'in armağanı ise bunlar da Akdeniz'in armağanıdır); Baltık ve Kuzey Denizi üzerinde merkezlenen Kuzey Avrupa uygarlıkları; tabi Atlantik'in kendisini ve çevresindeki uygarlıkları da unutmamak gerekir. Bugün okyanusun ve

¹⁶³ Mustafa Akdağ, **Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi**, Cem Yayınevi, İstanbul, 1995, s.114.

ona bağılı yerlerin esas bölümü tıpkı eskiden Romanın Akdeniz çevresinde olduğu gibi Atlantik'in etrafından gruplanmış değil midir?¹⁶⁴

Okyanusta etkin olamayan ulusların denizcilikteki başarıları sınırlıdır kuralı, Osmanlı içinde geçerli olmuş, bu coğrafya da etkin olamayan Osmanlı denizciliği gerileme sürecinden kurtulamamıştır. Gerçi bazı kaynaklar, Fransız ve İngilizlerin tacizlerine uğrayan İrlandalı balıkçıların durumuna Osmanlı müdahalesinden, o zaman adı Seyhan olan şimdi ki Sri Lanka'nın Hindistan tarafından tehdit edilmesi karşısında oraya birlik gönderilmesinden, Endonezya'nın kuzeyindeki Açe toplumuna sömürgecilerin yaptığı saldırılara karşı Osmanlı Devleti'nin tavrından ve donanma göndermesinden bahsetmektedir. Ayrıca, Osmanlı Devleti'nin çok güçlü olmadığı bir zamanda bile Sultan Abdülhamit'in Ertuğrul Fırkateyni'ni Japonya'ya ya gönderdiğini hatırlamak gerekir. Fakat bir gerçek varsa o da Osmanlı'nın okyanuslar açısından bir deniz gücü olamadığıdır.¹⁶⁵

Avrupa bütün yönleri ile dünyanın yedi denizine bağlantılıdır. Avrupa, esaslı bir parçası itibarıyla, tekneler gemi konvoyları, tuzlu suların muazzam mekanlarda ki zaferler demektir. Büyük Petro, 1697'de Avrupa'ya yaptığı ilk yolculukta edindiği izlenimde yanılmayacak, Amsterdam yakınlarındaki mucizevi gemi inşa köyü Saardam'da çalışacaktır. XV. yüzyılın sonlarında, Batı Avrupa'nın büyük keşiflerle birlikte dünya denizlerinde infilak etmesi, bu çifte eğilimi kesin belirleyecekti.¹⁶⁶

XVI. yüzyılda serpilen Portekiz, denizlerden istifade edebilmek için testisini oldukça büyütmişti. Ancak bedeli de o kadar hafif olmamıştır. Portekiz gemileri Hindistan'a gidip, geri dönebiliyorlardı ama bu seyahat hala son derece tehlikeliydi. Bugün bile Afrika'nın güney sahili, rüzgarın şiddetli estiği, kayalık kıyıların ve az çok limanın olduğu bir bölgedir. 1500 ile 1634 yılları arasında Portekiz'den Hint Okyanusu'na giden bütün gemilerin % 28'i denizde kaybolmuştur. Her şeyden önce bu gemilerin sayısı da çok fazla değildir; bütün bu dönemde yola çıkan ortalama gemi sayısı yılda sadece yedi idi. Bu gemiler kendi dönemleri için bin ton ya da daha

¹⁶⁴ Fernand Braudel, **Uygurlıkların Grameri**, (Çev : Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2006, s.41.

¹⁶⁵ Ömer Asım Saçlı, "Açılış", **Türkler ve Deniz**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s.8.

¹⁶⁶ Braudel, **a.g.e.**, s.347.

fazla ağırlıktaki- sıradan Asyalı açık deniz gemilerinin birkaç katı büyüklüğünde- devlerdi. Fakat ticaretin büyük bir kısmını Asyalı gemiler yürütüyordu ve Burun'un etrafından dolaşarak Avrupa'ya dönüş yükü sınırlıydı. 1500 ile 1634 yılları arasındaki dönemin tamamında, sadece 470 gemi dört yıldan daha kısa bir sürede doğudan geri dönmüştür. Bu da, denizde kaybolan gemiler hesaba katılmasa bile, Hint Okyanusu'na ulaşan gemilerin yaklaşık üçte birinin ömürlerinin geri kalanı boyunca orada kaldıkları anlamına gelmekteydi.¹⁶⁷ Deniz gücü sayesinde Portekizliler, Japonya'ya ve Kuzey Amerika'ya kadar gidebilmişlerdi. Ancak bunun için ödenen bedelde yüksekti.

Okyanus rotalarının açılışı ve gelişmesi Ortadoğu'yu gözden düşürmüş ve hatta bir zamanlar Türkiye için önemli bir hammadde ve vergi geliri kaynağı olan İran ipek ticareti bile büyük ölçüde Batı Avrupalı tüccarlar tarafından kontrol edilir hale gelmiştir. Yenidünyadaki Avrupa kolonilerinin ve Doğuda ticari ileri karakolların kuruluşu Avrupa'nın endüstriyel kapasitesini arttırmış, Avrupalı tüccarları, Ortadoğu'lu tüketicilere satacak çok şeye sahip kılmıştı.¹⁶⁸

ABD'nin günümüzde süper güç olma gerçeğinin altında ünlü Amiral Alfred Thayer Mahan (1840-1914)'ın denizlerin önemi ve kullanımına ilişkin düşünceleri yatmaktadır. Mahan denizlerden karalara doğru emperyal bir kuşatma öngörürken, Amerika yöneticilerine Monroe doktrininde de mevcut olan yalıtım politikasına ilave olarak Pasifik açılımı ve denizden Amerika'ya yönelik tehlikelerin bertarafı için Hawaii Adasının önemi, Panama Kanalı'nın açılması, Karayielerin kontrolü hususlarını dikte ettirmiştir. Tespit ettiği stratejik noktalar, iyi bir ittifaklar zinciri ve uzun kollu boksör misali kıtadan her türlü harbin uzaklaştırılması şeklinde desteklenecektir.¹⁶⁹

XVI. yüzyıldan itibaren Avrupa'nın başta ekonomik anlamda kalkınarak, yaklaşık 200 yıl sonra küresel bir etkinliğe sahip olmasında ki alt yapının gözden kaçırılmaması gerekmektedir. Tersini söylemek gerekirse, Doğu medeniyetine

¹⁶⁷ Philip D. Curtin, **Kültürler Arası Ticaret**, (Çev : Şaban Bıyıklı), Küre Yayınları, Ankara, 2008, s.179.

¹⁶⁸ Bernard Lewis, **Müslümanların Avrupa'yı Keşfi**, (Çev: İhsan Durdu), Birey Yayıncılık, İstanbul, 2000, s.235-236.

¹⁶⁹ Davutoğlu, **a.g.m.**, s.9-4.

mensup devletlerin zayıflamasındaki sebeplerinde iyi tespit edilmesi gerekmektedir. Avrupa'nın kapitalist sistemi hızlıca yaygınlaşmaya başlamıştı ve arkasında güçlü devletler ve sağlam bir altyapı vardı. Ordular ve misyonerlerle ticaretleri için yollar açıyorlardı. Avrupalı tüccarların şikayetleri, konsoloslar ve elçileri tarafından anında İstanbul'daki Sultan'a iletiliyordu. Mısır'da veya Osmanlı İmparatorluğu'nun başka bölgelerinde ilerleyen Avrupalı tüccarlara karşı yerli tüccarları koruyan ve destekleyen bir sistem bulunuyordu. Yerli tüccarların onlar gibi yönetimle doğrudan iletişim kurmaları mümkün değildi. Yapıları ve kurumları, tarihi olarak, aynı şekilde gelişim göstermemişti. Sonuçta yerli tüccarlar, Avrupalı tüccarlarla ve üretimde kullanılan daha iyi teknolojiler ile yarışmakla kalmıyor aynı zamanda kendilerini bile koruyamayan devletler ile mücadele ediyorlardı.¹⁷⁰

Türkiye'nin küresel bir aktör olarak devletler platformunda saygın bir yer edinebilmesi, başta da belirtildiği üzere, XXI. yüzyılda belirleyeceği milli amaçlarına ulaşmak için göstereceği performansa bağlıdır. Amerika'da bulunan East West Institute tarafından 2007 yılında yayınlanan Türkiye raporunda, Türkiye'nin bulunduğu coğrafi bölgede, Avrupa ile Asya arasında bir köprü oluşturduğu belirtilmiştir. Ayrıca, Akdeniz, Güney Doğu Avrupa, Karadeniz, Kafkaslar ve Ortadoğu gibi birçok coğrafi unsurlarda eklendiğinde, NATO üyesi olan Türkiye'nin dengeli ve güçlü bir bölgesel lider ülke durumunda, küresel bir aktör olmanın da eşliğinde olduğu belirtilmiştir. Tarihi birikiminden dolayı bölge devletleri nezdinde, önemli bir krediye sahip Türkiye'nin gerçek anlamda küresel bir rol oynaması için, küresel çapta etkinliğe sahip olabileceği araçlara ihtiyacı vardır. Küresel bir aktör olmanın öncelikli şartı ise denizlerde aktif bir güç olmaktan geçmektedir. Tarih, bunun en açık göstergesidir. Denizlerde güçlü olmak için, bir hazırlık safhasına ihtiyaç duyulmaktadır. Üretim kapasitesinin artırılması gerekmektedir. Daha sonra İlber Ortaylı'nın da belirttiği gibi okyanuslarda da dolaşabilecek büyüklükte gemilerden oluşan büyük bir ticari filonun kurulması gerekmektedir. Buna paralel olarak, son dönemde Somali ve Malakka Boğazlarında net bir şekilde ortaya çıktığı gibi, stratejik ticaret yollarının güvenliğini sağlayabilecek, diğer devletlerin donanmalarına liderlik edebilecek güçte bir donanmanın oluşturulması zaruridir.

¹⁷⁰ Nelly Hanna, **Osmanlı Kahire'sinde Tüccar Olmak**, (Çev: Deniz Öktem), Küre Yayınları, İstanbul, 2006, s.219.

Ekonomik ve askeri anlamda olgunluğa kavuşabilmek için alt stratejilerin dinamik ve kararlı bir şekilde uygulanmasının yanı sıra, yakın çevreden başlamak üzere, dünya denizleri ve okyanuslarına kıyısı olan ülkelerle başta iktisadi, ardından kültürel ve son olarak askeri münasebetlerin geliştirilmesi şarttır. Paul Kennedy'nin tabiriyle, 'sandalye stratejisti 'hayattan kopuk stratejist'¹⁷¹' yöntemi ile masa başında oturarak küresel ilişkilerin kurulması mümkün değildir. Bunun yolu Portekiz gibi tüm dünyaya seyahat eden ve oralara yerleşen insanlardan geçer. Benzer şekilde bunun yolu, 1870'te Osmanlı topraklarında 400 okul açacak kadar aktif bir politika benimseyen ABD'nin yönteminden geçer. Dolayısıyla, her ülke tek tek ele alınmalı, Dış Ticareti Geliştirme Merkezi tarafından ülkeler hakkında hazırlanan kitapçıklardan ziyade, akademik düzeyde ciddi araştırmalar yapılmalıdır. Çevre ülkelerle ilişkiler sağlamlaştırılmadan uluslararası gidişata yön veren G-7, Birleşmiş Milletler ve NATO gibi kurumlarda aktif olabilmek mümkün değildir. Bu çerçevede Türkiye zaman kaybetmeden denizciliği milli bir politika olarak benimsemeli ve küresel bir aktör olabilmenin, bu alanda atacağı adamlara bağlı olduğunun idraki içinde olmalıdır.

Cumhuriyet'in kurucusu Atatürk, Hamidiye kruvazörünün hatıra defterine 20 Eylül 1926'da yazdığı şu sözlerle deniz gücünün önemini ve bu yolda atılması gereken adımları işaret etmiştir; 'Hudutlarının mühim ve büyük bir aksamı deniz olan Türk devletinin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası sefaini harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlere mütehasıslara malikiyettir.'¹⁷²

¹⁷¹ Theodor W.Adorno, **Kültür Endüstrisi Kültür Yönetimi**, (Çev: Nihat Ünler, Mustafa Tüzel, Elçin Gen), İletişim Yayınları, İstanbul, 2007, s.140; Deniz stratejisi ile ilgili çalışmalar için bkz. Bernard Brodie, **Deniz Stratejisi İçin Bir Kılavuz**, Akademileri Yayınları, Ankara, 1975; Julian Corbett, **Deniz Stratejisi Prensipleri**, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1990.

¹⁷² Haydar Alpagut, **Denizlerde Türkiye**, Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1937, s.VIII.

III. KÜRESEL TÜRK DENİZ GÜCÜ MODEL TANIMLAMASI

Küresel etkinliğe sahip olabilmek için deniz gücüne sahip olmanın önemine, önceki bölümde bahsedilmişti. Geçmişimizde denizciliğin öneminin son derece iyi bir şekilde idrak edildiği dönemler olmuştur. Jeopolitik olarak hiç de müsait olmayan bir konumdan, Akdeniz ve Karadeniz'in tamamında etkin bir deniz gücü oluşturulmuştur. Benzer şekilde, denizciliğin önemslenmediği veya iç ve dış etkenlerden dolayı kösteklendiği dönemlerde yapılan stratejik hatalar devletin güçten düşerek etkisizleşmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin devletlerarasında sözü dinlenen saygın bir devlet olması her alanda güçlenmesi ile mümkündür. Bu açıdan deniz gücü küresel bir karaktere sahip olduğu için ayrı bir yere sahiptir. Dolayısıyla nihai hedef olan güçlü bir Türkiye için, güçlü bir deniz gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Model tanımlaması, metodoloji bölümünde bahsedilen güç formülü üzerinden incelenecektir.

A. Stratejik Veriler

2. Tarih

Tarih toplumların hafızasıdır. Hafızasını kaybeden veya hafızası zayıflayan insanlar, içinde bulundukları çevrede belirleyicilik özelliklerini kaybetmektedirler. Sürekli aynı hataları tekrar ederek, kısır bir döngü içerisinde dönüp durmaktadırlar. Büyük sorun tarihin, o olmaksızın hiçbir ulusal bilincin yaşamasını olanaksız kılan bir unsur olmasıdır.¹⁷³

Tarih, geleceği kurgularken önsöz niteliğindedir. Geleceğe yönelik deniz gücü ihtiyacının belirlenmesinde, ideolojiden sıyrılarak yapılacak tarafsız tarihi yorumların son derece önemli katkısı olacaktır. Eğer her nesil kendi birikimlerini, beraberlerinde mezara götürürse ve sonradan gelen nesiller karşılaştıkları sorunlara daha öncede kafa yorulduğunu ve çözüm yollarının bulunduğunu unutursa, her seferinde yeniden baştan başlanarak belki aynı hatalar ve yanlışlıklar yapılarak zaman kaybedilecektir.

¹⁷³ Braudel, **a.g.e.**, s.25.

Türkiye'nin tarihsel anlamda sahip olduğu miras hak ettiği değeri bulamamaktadır. Tarihi birikim olarak, birçok devlet tarafından kıskanılacak bir potansiyele sahip olan Türkiye, yaşadığımız zamanı büyük oranda başka devletlerin gözlükleri ile değerlendirmektedir. İçinde bulunduğumuz coğrafyada yaklaşık bin yıldır hakim unsurlardan birisi olmasına rağmen, modern zamanlarda çevre devletlerden birisi olarak, iç bunalımlara düşmüş bir Türkiye karşımızda durmaktadır. Strateji konusunda değinildiği üzere, başarılı olabilmek için öncelikli olarak içe dönük analizlerin yapılması gerekmektedir. Tarihi süreç içerisinde deniz gücü olarak devletin yeri tespit edilmelidir. Atılım yapılan devirlerin özelliklerinden hareketle, tekrar aynı atılımı gerçekleştirmek için günün koşullarına uygun sonuçlar çıkarılmalıdır. Duraklama dönemlerine hangi sebeplerden dolayı girildiği, kişisel ve kurumsal olarak yapılan hatalar sonucunda nelerin kaybedildiği iyi analiz edilmelidir. Çöküşe giden yollarının hangi taşlarla örüldüğü ideolojiden ve duygusallıktan sıyrılarak soğukkanlı bir biçimde tahlil edilmelidir.

Dikkat edilmesi gereken diğer bir husus da, yapılacak analizlerin sadece dikey olarak değil, aynı zamanda yatay olarak yapılması gerekliliğidir. Diğer bir ifade ile, sadece bir devletin tarihini, dünya tarihinden soyutlayarak incelemek çoğu zaman isabetli sonuçlara götürmemektedir. Toplumların zamanla geçirdiği değişim süreci, aynı devrede diğer toplumların durumları ile birlikte değerlendirilmelidir.

Tarihi süreç değerlendirilirken genellikle yapılan en büyük hatalardan birisi sadece vaki olan hadiselerin anlatılması ve sebepleri konusuna derinlemesine inilmemesidir. Fatih Sultan Mehmet şunu yaptı, Yavuz Sultan Selim bunu yaptı şeklinde kişisel tarih anlatımı asıl büyük resmi görmemize engel olmaktadır.

Anlık yorumlardan sıyrılarak, tarihsel derinliğe girildiğinde, hiçbir devletin ebedi olarak ayakta kalamadığı, istisnasız bütün devletlerin insan gibi doğup, büyüüp ve sonunda miadını tamamlayarak yıkıldığı görülecektir. Toplumlara ayakta tutan ve yıkan birtakım sebepler sayesinde, doğanın tedrici olarak değişmesi ve halden hale girmesi gibi, insanlardan oluşan toplumlarda, halden hale girerek zaman içinde farklı şekillerde karşımıza çıkmaktadır.

Tarih, toplumlar, milletler ve devletlerin köklerini belirttiği gibi, onların zaman akışı içindeki özgeçmişlerini ve yazgılarını da açıklar. Tarihi bilmek, insanlığı bilmektir, millet ve devletleri ve hepsinden önemlisi bir millet ve onun fertleri için, ‘kendini-özünü bilmektir’. Kendini ve çevresindekileri bilmeyenlerin ise hemen hiçbir alanda kalıcı başarılar kazanması mümkün değildir.¹⁷⁴

Osmanlı Devleti merkeze alınarak deniz tarihimiz incelendiğinde, deniz gücü kavramının, anlamı, devletin kuruluşundan yıkılışına kadar ki süreçte değiştiği görülmektedir. Osmanlı Devleti ağırlıklı olarak deniz gücünü askeri bir güç olarak düşünmüştür. Bu durum Osmanlıların ekonomi anlayışları ile yakından ilgilidir. Toprağa dayalı bir ekonomi sisteminde, dış ticaret ikinci planda kalmaktadır. Dış ticaret demek sivil bahriye demektir. Fernand Braudel, Osmanlı Devleti’nin sivil bahriyesinin askeri bahriyesine nazaran zayıf kaldığını belirtmiştir. Tanzimat Fermanı ile yoğunlaşan Batılılaşma gayretlerinin neticesinde, sanayileşerek kalkınma yolunda adımların atılması ile birlikte, deniz gücü kavramının içerisine giren sivil bahriye güçlenmeye başlamıştır. Bu nedenle Türkiye’nin deniz gücünün tarihsel olarak analizi yapılırken, ilk dönemler itibarıyla askeri faaliyetler anlatılacaktır.

Her dönemde deniz gücü, toplumların durumunu gösteren en iyi aynalardan birisi olmuştur. Deniz güçlerine bakarak, toplumların kültürel ve zihinsel yapısı hakkında kanaat sahibi olmak mümkündür. Bu bölümde öncelikli olarak, Türkleri deniz gücü oluşturmaya iten sebepler üzerinde durulduktan sonra, takip edilen stratejiler incelenecektir. Daha sonra, deniz gücünü gerileten sebepler analiz edilecektir.

a. Deniz Gücü Oluşturmamıza Tesir Eden Gerekçeler ve Deniz Gücü Oluşturmak İçin Uygulanan Stratejiler

Türklerin denize alışkın oldukları da en azından önceki yaşamları nedeniyle söylemek mümkün değildir. Gerçekten, geçmişteki Türk devletlerinden herhangi birisinin denizlere önem ve öncelik verdiklerini, böylece Fenike, Kartaca, Çin,

¹⁷⁴ Bayat, a.g.e., s.69.

Bizans ya da İskandinav ülkeleri gibi denizci karakter gösterdiğini ileri sürmek doğru olmamaktadır. Zaten coğrafya da buna tümüyle karşıdır. Çünkü bu Türk devletleri, kıta içlerinde ve denizlerden uzak, ama zaman zaman küçük topluluklar olarak nehir ve göl kıyılarında bulunmuşlar, üstelik bu topluluklar da yerleşik düzende bulunmayıp sürekli olarak sürüleri ile birlikte, at üzerinde yeni otlaklar peşinde dolaştıklarından, bu devletlerin denizci bir nitelik kazanmaları mümkün olmamıştır.

Gıyaseddin Keyhüsrev'in sırf iktisadi sebeplerle 1207'de Antalya'yı ve halefi İzzeddin Keykavus'un 1214'te Sinop'u zapt etmeleri ile Akdeniz ve Karadeniz'de önemli kıyılar elde etmiş olan Selçuk İmparatorluğu bu suretle Avrupa ticaretine açılmıştır.. Akdeniz ve Karadeniz toplumları ile doğrudan doğruya ticari ilişkilere girme imkanında kavuşmuştur.¹⁷⁵ XIII. yüzyılın başından itibaren Anadolu ve Suriye Müslümanları ile Güney Rusya'da oturan Kıpçaklar arasında ticaret son derece gelişmiştir. Müslüman tüccarlar ipekli ve pamuklu kumaşlar ile Doğu'dan gelen baharat ve çeşitli malları kervanları ile Sivas'a getirmekte ve Türkiye Selçuklu Devleti topraklarından geçerek Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarından mallarını Kıpçak ülkesine taşımaktaydılar. Dönüşte ise, çeşitli kürkler getirmekteydiler. Türkiye Selçuklu sultanları bu ticarete büyük önem atfetmekte ve ticaret yollarını koruma altında tutmaktaydılar.¹⁷⁶

Hiçbir zaman büyük deniz kuvvetlerine malik olamayan Selçuk Devleti için, Sinop, Antalya ve Alaiye gibi harici ticaret merkezleri daima yabancı filoların baskınına açıktı. Bu sebeple kuvvetli bir garnizon tarafından korunan bir iskele, bir mübadele pazarıydılar. Ancak XIV. asırda Akdeniz kıyılarında ve Adalar denizinde deniz gücüne sahip beylikler kurulduktan sonra, bu sahil şehirleri kuvvetlenmeye başlamıştır.¹⁷⁷

Selçuklular ile birlikte Türkler sürekli Batı'ya doğru akınlar düzenlemişlerdir. O zamana kadar daha çok kara ağırlıklı devletler kuran Türkler, Osmanlı Devleti'nin kuruluşu ile birlikte Marmara Denizi civarında Batı'ya doğru genişlemeye başlaması

¹⁷⁵ Fuad Köprülü, **Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu**, s.22; İdris Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.; Danişmend, **a.g.e.**, C.I., s.169.

¹⁷⁶ Işın Demirkent, "Doğu Akdeniz'de Deniz Hakimiyeti", **Türk Tarihi Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2005, s.62.

¹⁷⁷ Köprülü, **a.g.e.**, s.59.

ile birlikte, devlet politikasının gereği olarak denizcilik faaliyetlerin daha fazla ağırlık vermeye başlamışlardır.¹⁷⁸

Donanmaların yapılması, medeni ve siyasi gelişmeler ile paralel gitmektedir. Fakat gemi yapımı, gemi idaresi özel teknolojik bilgiler gerektirmektedir. Osmanlı Devleti'nde bu bilgileri Marmara sahillerde yaşayan Rumlar sağlamıştır. Bunların çoğu Müslüman olmuştur. 1284'te Bizans Devleti kendi donanmasını, pahalı geldiği için kaldırıncı, işsiz kalan bu sahildeki Rumlar gemi yapımında, gemi idaresinde Türklere yardım etmişlerdir. Batı Anadolu'daki donanmalar, 1390'da Osmanlı donanması ile birleşmiştir. 1390'da Yıldırım Bayazıd Kosova'dan dönünce, Batı Anadolu'daki bütün beylikleri işgal etmiştir. Böylece onların donanmaları Gelibolu'daki Osmanlı Donanması ile birleşmiştir. İşte bu suretle Osmanlı donanması büyük bir deniz gücü olarak doğmuştur.¹⁷⁹

Osmanlı Beyliği'nin daha Orhan Bey zamanında bir donanması olduğunu, İzmit'e gelip abluka altına aldığını Bizans tarihçisi Kantakuzenos açıklamaktadır. 1333 tarihinde Orhan Bey, donanması ile gelip İzmit'i kuşatmıştır.¹⁸⁰ 1331 yılında İznik'i aldığı zaman Orhan Bey, Gemlik'i de almıştır. Osmanlılar ilk tersanelerini Gemlik'te kurmuşlardır. Daha sonra, Güney Marmara sahillerinde başka Osmanlı tersaneleri ortaya çıkmıştır. Karamürsel'de ve daha batıda, Kemer'de Osmanlılar bir tersane kurmuşlardır. Burada yuvalanan Türk korsanları, Marmara Denizi'nden geçen zengin Ceneviz ve Venedik gemilerine baskın yaparak ganimet almaktaydılar. Başlangıçta bunlar, Hristiyan hakimiyetine karşı bir gaza hareketi olarak ilan edilmiştir.¹⁸¹

Diğer tarafta, Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında büyük bir deniz devleti olarak sahnede olan Venedik başlangıçtan beri en azından kuzeyin barbarları ile olduğu kadar Bizans'la da çok iyi ilişkiler kurmuş, Bizans'a karşı otonomisini

¹⁷⁸ Haydar Alpagut, **a.g.e.**, s.82-122; Hayati Tezel, **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, Deniz Matbaası, İstanbul, 1973, s. 49-58.

¹⁷⁹ Halil İncılık, "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu" http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/osmanli_deniz_egemenligi.htm.

¹⁸⁰ İsmail Hami Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, C.I, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1971, s.22.

¹⁸¹ Halil İncılık, "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu" http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/osmanli_deniz_egemenligi.htm.

çatışma ile değil becerikli bir ticari politika ve diplomasi ile korumuştur. Bu onun Bizans İmparatorluğu'nda rahat ticaret yapmasını ve koloniler kurmasını sağladığı kadar Bizans kültüründen de etkilenmesine sebep olmuş ve Venedik gelecekteki Rönesans'a Doğu Akdeniz'den zengin unsurlar olarak katılmıştır. Doğu Akdeniz dünyası ile Batı Avrupa arasındaki ticari kültürel ilişkilerde Venedik tüccarı aynı zamanda bir diplomat olarak bağlantı rolünü yüklenmiş ve bu rolünü kısa fasılalarla XVI. yüzyıl sonlarına kadar devam ettirmiştir. Bizans donanması askeri bir donanmaydı. Onun asayişini sağladığı denizlerde Venedik ticaret filoları ile parsayı toplamış, sonraları deniz gücünü sağlamlaştırarak bu başlangıcı XI. yüzyıla kadar Bizans'ın himayesinde gelişen Venedik kısa zamanda Adriyatik Denizi'ne egemen olmuştur.¹⁸²

XIII. ve XIV. Yüzyıllarda deniz egemenliğini Venedik elinde bulundurmuştur. Haçlı orduları Avrupa'da karadan hareket ettiği zaman, 1396 ve 1444'te olduğu gibi, Venedik donanması boğazlardan serbestçe geçerek, Karadeniz'e çıkıyor, Tuna ağzına gelerek, Haçlılar ile işbirliği yapabilmekteydi. 1396'da Niğbolu'da yenilen İmparator Sigismund esir düşmemek için Tuna üzerinden bir kayıkla Karadeniz'e kadar gitmiş ve Venedik donanmasına sığınmıştır.¹⁸³

Sahip oldukları topraklar sebebiyle daha çok kara devleti olarak kurulmaya başlayan, fakat denizlere ulaşmasıyla birlikte süratle bir donanma bulundurma ihtiyacı duyan Osmanlılar, 14'üncü yüzyılın sonlarında Rumeli'ye geçmeleri esnasında ilk defa ciddi bir şekilde bunun farkına varmışlardır. Başlangıçta Orhan Bey zamanında, Osmanlı Donanması büyük ölçüde Karasi Beyliği Donanmasına bağlı olarak gelişim göstermiştir. Rumeli'ye yerleştikten sonra, Çanakkale Boğazını ve Marmara sahillerini muhafaza edebilmek için, Gelibolu'da önemli bir tersane kurarak donanma tesis etmeye çalışmıştır. Çünkü bu tarihlerde gerek Karadeniz gerek Akdeniz'de önemli birer deniz ticaret devleti kurmuş bulunan Venedik ve Ceneviz, Osmanlılara karşı tehdit oluşturmaktaydı. Bu durum karşısında 1390 yılında Gelibolu'da deniz üssü ve ilk tersaneyi kuran Yıldırım Bayazıd, Çanakkale Boğazı

¹⁸² İlber Ortaylı, **Türkiye Teşkilat ve İdari Tarihi**, Cedit Neşriyat, Ankara, 2007, s.64.

¹⁸³ Halil İnalçık, "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu" http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/osmanli_deniz_egemenligi.htm.

üzerinde tam bir kontrol kurmayı planladığı düşünülmektedir.¹⁸⁴

Anadolu'nun kuzeybatısında küçük bir beylik olarak kurulan Osmanlı Devleti, kısa bir süre içerisinde kıyı kesimine kadar genişlemiştir. Deniz gücü oluşturmak için Karasioğulları, Aydınoğulları, Menteşeoğulları ve Çandaoğulları gibi Anadolu'da kurulan diğer beyliklerin bilgi ve tecrübelerinden istifade etmiştir.¹⁸⁵ Ayrıca, Bizans İmparatorluğu'nun deniz gücü oluşturma ve idame etmeden vazgeçmesi nedeni ile Marmara'da atıl duruma düşen tersaneler ve bu tersanede çalışan ustalarında katkıları ile Yıldırım Bayazıd'ın Gelibolu'da kurduğu tersane ile Osmanlı deniz gücünün temellerini atmıştır.

Bayazıd, Saruca Paşa'yı kapudan-ı deryalık görevine getirerek Gelibolu'daki limanı tahkim ve tersaneyi yeniden tamir ve inşa ettirmiştir. Bu çalışmalar sonunda Gelibolu tersanesi üç sıra kürekli kadirgaların barınmasına müsait limanı, gemi inşa tezgahları, malzeme depoları, gemilerin su ihtiyacını temin için sahildeki çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthanesiyle tam teşekküllü bir devlet tersanesi halini almıştır.

Osmanlı-Batı arasındaki mücadelenin bu ilk aşamasında, Gelibolu'daki deniz üssünün başlangıçtaki konumu, önemli bir gerçeğin altını çizmektedir. Kadirga savaşlarının son günlerinde deniz gücü, kıyı coğrafyasının daha önceleri olduğu kadar iyi kullanılmasına dayanıyordu. Denizyollarının denetimi, bu yolların takip ettiği kıyıların denetimiyle sağlanabiliyordu. Gelibolu üssü, Batılı tüccarları durdurmak, geçiş harcı ödemeye zorlamak, istediklerinde de yolu kesmek amacıyla kurulmuştur.¹⁸⁶

Osmanlı Devleti genişlemesine paralel olarak, Venedik ile mücadeleye girişmeden önce, zamanın teknolojisine uygun olarak Gelibolu'da kurduğu tersane bir noktaya odaklanılmasını sağlamaktadır. Dikkat edilirse, düşmanın çok dikkatli bir biçimde gözlemlenmesi söz konusudur. Yoksa başlangıçta çok yüksek bir teknolojik üstünlük söz konusu değildir. Zaten, hiçbir büyük devlet başlangıçta çok büyük

¹⁸⁴ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı : XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1992, s.14-15.; Ali İhsan Gencer, "Selçuklular ve Anadolu Beylikleri Dönemi", **Diyanet İslam Ansiklopedisi**, Cilt IV, Ankara, 1994, s.502.

¹⁸⁵ Danişmend, **a.g.e.**, C.I., s. 169.

¹⁸⁶ John H.Pryor, **Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, (Çev: Füsün Tayanç, Tunç Tayanç), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004, s.34.

askeri ve ekonomik üstünlükle işe başlamamıştır. İstinasız bütün büyük devletler ellerindeki imkanları, günün koşullarına uygun olarak ve aynı zamanda gelişmeleri yakinen takip ederek, zamanla insiyatifi ele geçirmişlerdir.

Bu dönem Osmanlı denizciliği üzerinde, denizlerdeki ticareti ve hakimiyeti elinde tutan Venedik ve Ceneviz gibi iki büyük İtalya şehir devletinin, deniz teknolojisi ve personel takviyesi bakımından önemli etkisi olmuştur. Ceneviz'in dostane ilişkilerine karşılık Venedik'in zaman zaman düşmanca ilişkiler içinde olması Osmanlıların bu iki devletin denizciliğinden ne şekilde yararlanmış olabileceği konusunda da fikir vermektedir. Cenevizliler, rakipleri Venediklilere oranla çok eski bir tarihte, daha Orhan Bey'in saltanatının ilk yıllarında Osmanlılar ile dostane ilişkileri başlatmış olmanın avantajlarını da kullanmışlardır. Bu sebeple denizlerde hakimiyet mücadelesi yapan bu iki devletten Ceneviz'in yanında yer alan Osmanlıların, kendi mücadelelerinde de Cenevizli denizcilerden yararlanmaları doğaldır.¹⁸⁷

İstanbul ve Boğazlara Batı donanmaları hakim oldukça, Anadolu ve Rumeli arasındaki iletişimin kesilmesi, bu iki bölgenin ayrılması tehlikesi daima mevcuttur.¹⁸⁸ Yıldırım Beyazıd döneminde, Boğazlar tarihinde yeni bir durum olarak o zamana kadar açık bulunan bu su geçitleri şimdi kıyılarına fiilen hakim devletin tam kontrolü altına geçmektedir. Gerçekten Karadeniz'den İstanbul'a gelecek askeri yardım sınırlıdır. Burada bir donanma yoktur. Fakat İstanbul'u besleyen Karadeniz hububat nakliyatını kesmek önemle göz önüne alınan bir noktadır. Daha önce, Yıldırım Bayazıd, başlıca buğday nakliyatını kesmek suretiyle şehri düşürmeyi denemiştir.¹⁸⁹ İstanbul'un düşürülmeye çalışılmasında denizlerin kullanılması, devletlerin ayakta kalabilmeleri için denizciliğin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Fatih Sultan Mehmet'in, İstanbul kuşatması ile ilgili hazırlıkları arasında, denizden gelebilecek her türlü yardımı önlemek ve deniz yolu güvenliğini sağlamak

¹⁸⁷ İdris Bostan, "Akdeniz Dünyasında Osmanlılar ve Osmanlı Devleti'nin Akdeniz Politikası", **Türk Dış Politikası Osmanlı Dönemi**, (Der: Mustafa Bıyıklı), Gökkuşbu Yayınları, İstanbul, 2008, s.118.

¹⁸⁸ İnalcık, **a.g.e.**, s.119,

¹⁸⁹ İnalcık, **a.g.e.**, s.122.

da bulunmaktaydı..Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de ticarete dayalı bir imparatorluk kurmuş olan İtalyan deniz devletleri için, İstanbul çok önemli bir konuma olduğu gibi, Osmanlı Devleti için de Rumeli ve Anadolu’yu bir kara imparatorluğu halinde birleştirmenin tek yolu olarak görülmekteydi.¹⁹⁰

İstanbul’un fethinden sonra, Osmanlı deniz politikalarının daha uzak denizlere yöneldiği ve iç denizlerdeki mücadelenin açık denizlere doğru çevrildiği bir dönemin başlangıcı olmuştur.¹⁹¹ Fatih Sultan Mehmet bundan sonraki fetih politikasını Karadeniz’e yöneltmiştir. 1459’da Amasra’yı Cenevizlilerden, 1461’de Sinop ve civarını Candaroğullarından ve Doğu Karadeniz’i Trabzon Rum İmparatorluğu’ndan alan Osmanlılar için sıra Karadeniz’in kuzey kıyılarına gelmiştir. Gedik Ahmet Paşa’nın, güçlü bir donanma ile Kefe başta olmak üzere bazı mühim mevkiileri Cenevizlilerden alması (1475) ve Kırım’ın fethi doğu ticaret yollarının tümüyle Osmanlıların eline geçmesini sağlamıştır.¹⁹²

Karadeniz’den sonra Akdeniz ve Ege Denizi’ne yönelen Osmanlı Devleti, güçlü bir denizci devleti olan Venedikliler ile mücadeleye girişmiştir. 1463-1479 tarihleri arasında cereyan eden Osmanlı-Venedik savaşları esnasında 1470’te Eğriboz’u ele geçiren Osmanlı Devleti, Arnavutluk kıyılarına kadar erişmişlerdir.¹⁹³ Osmanlı Devleti’nin denizlerde en süratli gelişim dönemlerinden birisi bu dönemdir. 1480’de ilginç bir sefer düzenlenmiştir. Gedik Ahmet Paşa, İtalya’nın Pulya sahillerine gelerek, Otranto’yu fethetmiştir. Başlangıçta, İstanbul’un fethi düşüncesi Osmanlı’yı denizcilik faaliyetlerine yöneltmiştir. Fatih ile birlikte, Hristiyanlığın kalbi olan Roma’ya doğru ilerleyen bir Osmanlı Devleti karşımıza çıkmaktadır.¹⁹⁴

Fatih donanma ile kara ordusunu birlikte kullanmıştır. Fatih’in, İstanbul’un fethinden sonra donanmayı güçlendirmesi ve kara ordusu ile koordineli bir şekilde

¹⁹⁰ Halil İnalcık, **Fatih Devri Üzerine Tetkikler ve Vesikalar**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1954, s.52.

¹⁹¹ Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, C.I.**, (Çev : Halil Berkay), Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000, s.53.

¹⁹² İdris Bostan, **a.g.m.**, s.121.; Karadeniz’de icra edilen denizcilik faaliyetleri hakkında detaylı bilgi için bkz. İsmail Hikmet Ertaylan, **Fatih ve Fütuhâtı-I Bizans ve Karadeniz**, Mars Matbaası, İstanbul, 1953.

¹⁹³ İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, C.I.**, s.53.

¹⁹⁴ İdris Bostan, **a.g.m.**, 121.; Fatih Sultan Mehmed zamanında Ege ve Akdeniz’de icra edilen faaliyetler hakkında detaylı bilgi için bkz. İsmail Hikmet Ertaylan, **Fatih ve Fütuhâtı-II Adalar Denizi ve Akdeniz**, Mars Matbaası, Ankara, 1966.

donanmayı fetih işlerinde kullanması kısa zamanda Türklerin Karadeniz ve Ege’de hakim olmaları sonucunu doğurmuştur.¹⁹⁵

Venedik ise, Ege, Adriyatik ve Karadeniz’i elde tutarak zenginliğini arttırmıştır. XIII. yüzyılda ise nüfuz alanı genişlemiş ve öteki İtalyan şehirlerini silmiştir. Tek ciddi rakibi olarak Cenova kalmıştır. Venedik’in denizlerdeki hakimiyetine indirilen darbe Türklerin İstanbul ve Balkanlara hakim olmasından dolaydır. Zira Türkler, Venedik ve Cenova’yı sürekli birbirine karşı oynadıkları gibi, Adriyatik kıyısında bulunan Dubrovnik Deniz Cumhuriyeti’ni himayeleri altına almışlardır. Böylece Dubrovnik, Venedik Cumhuriyeti aleyhine ticari alanını genişletmiştir.¹⁹⁶

Fatih Sultan Mehmet devrinde oldukça önem kazanan Osmanlı Donanması’nın gelişmeye ve Doğu Akdeniz’de hakimiyet kurmaya başladığı zaman II. Bayazıd devridir. II. Bayazıd, Osmanlı İmparatorluğu’nun bir deniz politikası olması gerektiğini fark eden ilk Osmanlı padişahıdır. II. Bayazıd açık denize elverişli bir Donanmaya sahip olunmadığı sürece, Venedikliler ile baş edilemeyeceğini ve Doğu Akdeniz’de hakimiyet sağlanamayacağını fark ettiğinden, 1495 senesinde devrin en büyük denizcisi Kemal Reis’i devlet hizmetine almıştır. Kemal Reis’in Osmanlı Donanması’nın hizmetine alınması ve Donanmanın yeni baştan teşkilatlandırılması, Osmanlı Donanması’nı Venedik ile mücadele yapabilecek duruma getirmişti.¹⁹⁷

II. Bayazıd döneminde denizlerde mücadele iki önemli alanda başlatıldı. Bunlardan biri Akdeniz’in batı ucunda yer alan İspanya’da katliama maruz kalan Endülüs Müslümanlarının feryatlarına cevap vermek üzere İspanya’ya¹⁹⁸; diğeri ise Hint Denizleri’ne ulaşan Portekizlilerin tehdit ettiği Kızıldeniz sahillerindeki Müslüman beldelerin, özellikle Mekke ve Medine gibi kutsal toprakların korunması için yardım talebinde bulunan Memlük devletinin isteklerini yerine getirmek amacı

¹⁹⁵ Muzaffer Arıkan, **XIV.-XVI. Yüzyıllarda Türk İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimiz İle İlgili İspanyol Belgeleri**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara, 1995, s.19.

¹⁹⁶ Ortaylı, **İdari Tarihi**, s.80.

¹⁹⁷ Ali İhsan Gencer, “Türkiye’de Denizcilik ve Türklerin Denizlere Verdiği Önem”, **II. Denizcilik Gücü Sempozyumu**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999, s.19; Ali İhsan Gencer, “Osmanlı Dönemi”, **Diyanet İslam Ansiklopedisi, Cilt IV**, Ankara, 1994, s.487.

¹⁹⁸ Danişmend, **a.g.e., C.I**, s.388.

ile Portekizlilere karşıydı. Böylece Osmanlılar Akdeniz ve Kızıldeniz gibi iki önemli denizde, iki büyük deniz imparatorluğuna karşı hakimiyet mücadelesini başlatmıştır.

II. Bayazıd zamanında oluşan nisbi istikrar ortamından istifade ile denizcilik ile ilgili altyapı çalışmalarına önem verilmiştir. Bu dönemde ciddi bir kara tehdidi mevcut değildir. Yavuz Sultan Selim zamanında ise doğudan yükselen tehdit ile birlikte Osmanlı Devleti önceliğini doğuya çevirerek Mısır'a kadar ilerlemiştir. Çaldıran seferi ile Doğu'dan gelebilecek tehditleri bertaraf etmesi ile birlikte Vezir-i Azam Piri Mehmet Paşa'nın büyük gayretleri ile İstanbul'daki tersanenin kapasitesi arttırılarak Kanuni Sultan Süleyman zamanına miras kalacak muazzam bir deniz gücü oluşturulmuştur. Bu dönemde oluşturulan deniz gücü askeri karakteri ağır basmaktadır.¹⁹⁹

Yavuz Sultan Selim Mısır'ı fethettikten sonra, Mısır'a giden deniz yolunun güvenliğini sağlamak maksadıyla Rodos'u ele geçirmenin önemini anlamıştır.²⁰⁰ Rodos'ta bulunan St. Jean Şövalyelerinin, buradan geçen ticaret gemilerine vermeleri muhtemel zararın önlenmesi ve mukaddes topraklara deniz yolu ile gideceklerin can güvenliğinin sağlanması için Yavuz döneminde Rodos'un fethine yönelik hazırlıklar başlatılmış.²⁰¹ Kanuni Sultan Süleyman tarafından 1522'de fethedilmiştir.²⁰²

Bu fetihten sonra Kızıldeniz vasıtasıyla Hint Okyanusu'na ulaşan Osmanlılar, böylece yeni bir dünyaya açılmışlardır. Karşılarında ise, coğrafi keşifler sonucunda bölgeye gelerek baharatın vatanı olan Hindistan ile Uzakdoğu'ya hakim olma mücadelesine giren Portekizlileri bulmuşlardır. Gerek Portekiz tehlikesi ve gerek yeni fethedilen toprakların sahillerini koruma ve denizleri kontrol altında tutma zorunluluğu deniz meselelerine son derece önem vermeyi gerektirmektedir.²⁰³ Bu sebeple Yavuz Sultan Selim, Donanmanın geliştirilmesi amacıyla Haliç'te eskiden mevcut tersanenin genişletilmesine ve onlarca gemi inşa tezgahı yapılmasına karar

¹⁹⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1984, s.392.

²⁰⁰ Tezel, **a.g.e.**, s.137.

²⁰¹ Turhan, **a.g.e.**, s.108.

²⁰² Bostan, **Osmanlı Denizciliği**, s.26.

²⁰³ Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2001, s.14.

vererek, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışına kadar Donanmanın merkez üssü görevini yürütecek olan Tersane-i Amire'yi (Galata, Haliç) kurmuştur.²⁰⁴

Yavuz Sultan Selim zamanında, Fatih'in yaptırdığı tersane civarında, gemi yapacak ve seferden dönen gemileri barındıracak, üstleri kapalı göz denen kızaklar yapılmıştır. Kanuni zamanında bu gözler artırılarak sayısı 200'e çıkarılmış, ambarlar ve mahzenler yapılmak suretiyle Haliç'te mükemmel bir tersane meydana getirilmiştir. Kapudanların, deniz mevsimi geçip de seferden döndüklerinde Tersane-i Amire'ye girdi sözünden, gemilerin kışı örtülü ve korunmuş bir yerde geçirmek üzere bu gözlere girdikleri anlaşılmaktadır.²⁰⁵

İspanya'da Müslümanların ve Yahudilerin korkunç bir şekilde zulüm ve katliama uğramaları Kanuni'yi Akdeniz hakimiyetine zorlamıştır.²⁰⁶ Gırnata Devleti'nin, 1482 tarihinde bir elçi göndererek Osmanlılardan yardım talebinde bulunması, Osmanlıların, İslam dünyasının hakiki koruyucusu şöhretini ortaya koyan olayların en önemlilerindendir.. Cem tehlikesi sebebiyle, arzu edildiği şekilde yardım yapılamamasına rağmen, Osmanlılar tarafından, deniz kuvvetine sahip bir gazi devlet sıfatıyla, Kemal Reis kumandasında bir donanma İspanyollara karşı Batı Akdeniz'e sevk edilmiştir.²⁰⁷

1538 yılı, Osmanlı tarihinde, özellikle deniz tarihinde önemli seferlerin cereyan ettiği bir yıl olmuştur. Bir taraftan Kanuni Bender'i fethederken, Barbaros Akdeniz'de Müttefik Haçlı donanmalarına karşı ünlü Preveze Deniz Savaşı'nı kazanmış ve aynı sene Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa seksen gemilik bir donanma ile Süveyş'ten Kızıldeniz'e açılmış, Yemen'i fethederek bir eyalet teşkil etmiş ve Hint Okyanusu'na çıkarak Hindistan'a ulaşmış, Gücerat sahillerine çıkarma yapmış ve Diu kalesini kuşatmıştır.²⁰⁸

²⁰⁴ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1992, s.14-15.

²⁰⁵ Katip Çelebi, **Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan**, (Haz: Orhan Şefik Gökyay, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı, İstanbul, 1973, s. 85.

²⁰⁶ Turhan, **a.g.e.**, s.93.

²⁰⁷ Arıkan, **a.g.e.**, s.30.

²⁰⁸ İdris Bostan, **a.g.m.**, s.123; Nutki, **Osmanlı Deniz Savaşları**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları,, İstanbul, 1993, s.37.

1503'ten itibaren filolarıyla Kızıl Deniz'e sızmaya başlayan, 1513'ten itibaren de bu girişimleri her yıl tekrarlayan Portekizliler, kıyı boyunca stratejik noktalarda müstahkem mevki kurup, denetim sağlamaya, böylece Hindistan ticaretini tamamen abluka altına almaya çalışmışlardır. Portekizliler, Memlüklerin ve sonra Osmanlıların Süveyş'teki deniz üslerinde barındırdıkları donanmayı yok etmeyi hedeflemişlerdir. Arap ve Hint ticaret gemileri, açık denizlerde Portekiz devriyelerinin arasından kolayca sızabileceklerinden, Hindistan'ın Mısır ve Suriye ile ticaretini tamamen durdurmak için Kızıl Deniz'in kontrol altına alınması gerektiğini Portekizliler anlamışlardır. Sonunda Osmanlılar, Yemen ve Suakin'i fethedip, Aden'i, Shihr'i ve Habeşistan'ın Babulmendep'den aşağıya uzanan kıyı kesimini kendi kontrolleri altına almak suretiyle, Hindistan'ın Orta Doğu ile ticaret bağlantısını kesmeye yönelik Portekiz strateji planını boşa çıkarmış oldular.²⁰⁹

Türkler XVI. yüzyılda Akdeniz'de askeri hakimiyeti elde etmekle beraber, denizcilik tekniği ve ticaretinde Avrupalıların kendilerinde daha mahir ve ileri olduklarını biliyorlardı ve onlardan faydalanıyorlardı. Araplar Akdeniz hakimiyetini Frenklere terk ettikten birkaç asır sonra Türkler önce Bizans, bilahare de İtalyan gemiciliğini taklit ederek ilerlemişler ve Akdeniz'e hakim olmuşlardır.²¹⁰

Osmanlıların deniz üsleri XVI. yüzyılda şu limanlardır;

1. İstanbul Kasımpaşa'da büyük donanma
2. Gelibolu donanması
3. Arnavutluk'ta Avlona'da Adriyatik Denizi'nde faal
4. Mısır'da İskenderiye donanması, Mısır ve Suriye'yi korur.
5. Kızıldeniz'de Süveyş donanması (Hint Okyanusu'nda faal)
6. Basra donanması
7. Batı Akdeniz'de Tunus, Cezayir, Trablusgarb Beylerbeyliklerinde korsan donanmaları

²⁰⁹ İnalçık, **Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, C.I., s.380.

²¹⁰ Turhan, **a.g.e.**, s.199.

İşte bu deniz üsleri ve donanmalarla Osmanlı'nın gerçek bir deniz gücü olduğu söylenebilir.²¹¹

Osmanlı İmparatorluğu'nun, XVI. yüzyıl boyunca bütün Akdeniz'de gücünü iyice hissettirdiği halde stratejik ve ticari önemi büyük olan Kıbrıs'ı henüz toprakları arasına katmamış olması, ticaret yollarının güvenliği için sakınca teşkil etmektedir. III. Selim ve diğer devlet adamları, Sadrazam Sokollu Mehmet Paşa'nın itirazlarına rağmen, birkaç ay süren bir kuşatma neticesinde Kıbrıs'ı ele geçirmişlerdir.²¹²

Bununla beraber, aynı dönemde Süveyş kanalı ile Akdeniz'i Kızıldeniz'e, Don-Volga nehirleri vasıtası ile Hazar Denizi'ni Karadeniz'e ve dolayısıyla Akdeniz'e bağlama teşebbüsleri, Osmanlı Devleti'nin denizlere verdiği önemi ve denizleri siyasi, askeri ve jeopolitik amaçlarla nasıl değerlendirmek istediğini göstermektedir. Rusya'nın yayılmasının ehemmiyetini Osmanlı Devleti anlamıştır. Don ve Volga nehirlerinin arasını açarak Karadeniz ile Hazar Denizi'ni birleştirmek için 'Ejderhan Seferi' planlanmıştır. Bu seferle ; Ejderhan arazisi alınarak Ruslar'ın Karadeniz'den uzaklaştırılması, Kırım Hanlığı'nın kurtarılması, Kafkasya'nın ele geçirilmesi, kara yollarına bir de deniz yolu ilave ederek İran'ın her taraftan tehdit altına alınması ve bilhassa İran seferlerinde ordunun iâşesinin kolaylıkla deniz yoluyla temin edilmesi, Orta Asya'da İran tesirinin kırılması hedeflenmiştir. Bunun için 1569 yılında harekete geçilmesine rağmen birtakım sebeplerden ötürü başarılı olunamamıştır.²¹³

İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra donanma gerilemeye başlamıştır. Aslında buna tam olarak gerileme denemez. Daha doğru bir ifade ile donanmanın gelişim ivmesi, özellikle Kuzey Avrupa ülkelerine göre çok düşmüştür. Hollandalılar ve İngilizlerin, denizcilik alanında ilerlemeleri, Osmanlı ve Venedik'in etkisini kırmıştır.

²¹¹ Halil İnalçık, "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu" http://www.shodb.gov.tr/pirreis/oturumlar/osmanli_deniz_egemenligi.htm.

²¹² Halil İnalçık, "'Barbaros'tan İnebahtı'ya Akdeniz", **Türk Denizcilik Tarihi**, Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 2002, s.143.

²¹³ Danişmend, **a.g.e.**, C.II., s.383.; Turhan, **a.g.e.**, s.110.

Ordu ve donanmanın yabancı uzmanlardan en fazla yararlandığı III. Selim ile başlayan dönemde, Fransa ve İsveç'ten getirilen gemi inşa mühendisleri İstanbul tersanelerinde dünyanın en büyük teknelerini inşa etmiştir. Fransız Bahriye mühendislerinden Brun ve Benois, İsveçli mühendis Rhodes ve İstanbul tersanesinin baş mimarı İsmail ve Molla Mustafa, tersaneleri ıslah ve gemi inşa etmek için görevlendirilmişlerdir. Uzun süre tamamen ya da geçici hizmet dışı kalan 15 tersane faaliyete geçmiştir. 1796'da Brun'un Küçük Hüseyin Paşa'nın isteği ile İstanbul'a gelmesi ile Fransızların sayısı tersanede giderek artmaya başlamıştır. 1797'de Osmanlı tersanelerinde çalışan Fransızların sayısı 23 kişiye ulaşmıştır. Ancak Fransa'nın Temmuz 1798'de Mısır'ı işgal etme teşebbüsleri, Osmanlı hizmetinde bulunan Fransızların kovulmasına neden olmuştur. Fakat 1806-1807' de General Sebasitiani'nin Türkiye'de görev alması ile Fransa ile ilişkiler tekrar düzelerek, Fransız personel tersanelerimizde tekrar görev almaya başlamıştır.²¹⁴

Osmanlı donanmasına eski kudretini kazandıran üç kişiden bahsedilmektedir. Bunlardan birincisi Cezayirli Gazi Hasan Paşadır. Hasan Paşa donanmanın Çeşme'de yakılışına şahit olmuştur. İstanbul'a döndüğünde kendisine Kaptan Paşa'lık verilmiştir. Daha sonra donanmanın başına III. Selim'in çocukluk arkadaşı olan Küçük Hüseyin Paşa getirilmiştir. Küçük Hüseyin Paşa çok gayretli bir adamdır. Fransa ve İsveç'ten gemi inşa mühendisleri getirtmiştir. 1770'te Baron de Tott'ın gayretleri ile Mühendishane açılmıştır. Mühendishanede yaklaşık 200 çocuk okutulmuştur. 1826 yılında Navarin'de donanmamız ikinci kez yakılınca, Tahir Paşa'nın gayretleri ile 30'a yakın gemi İstanbul'a getirilmiştir. Hemen akabinde Rusya savaşı açınca, bu savaş neticesinde Yunanistan 1829 yılında bağımsızlığına kavuşmuştur. Yunanistan ile birlikte, Osmanlı donanmasının insan kaynaklarından olan Hydra, Eğriboz ve Attika adaları da Osmanlı'dan kopmuştur. Osmanlı imparatorluğu iyice aciz bir duruma düşmüştür. 1840 yılında ise Ahmet Fevzi Paşa'nın ihaneti ile Mehmet Ali Paşa'ya teslim edilen Osmanlı donanması da önemli bir yer teşkil etmektedir.. 1840 ile 1850 arasında buharlı gemiciliğin artış göstermesi,

²¹⁴ Uğur Ünal, "III. Selim Döneminde Osmanlı Bahriyesi", **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Şubat, 2003, s. 94.; XIX. yüzyılda yabancı uzmanların Osmanlı bahriyesindeki etkileri hakkında detaylı bilgi için bkz. İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", **Tarih Dergisi**, 35, İstanbul, 1994, s.177-192.

Osmanlı donanmasında önemli dönüm noktalarından birisidir. Bu dönemde donanmaya katılan gemilerin sayısı ve genel özellikleri aşağıda gösterilmiştir..²¹⁵

- 130 ile 120 topa ve 900 kişilik mürettebata sahip 3 gemi
- 90 ile 74 topa ve 800-600 kişilik mürettebata sahip 13 gemi
- 64 ile 52 topa ve 500-300 kişilik mürettebata sahip 14 karavele
- 44 ile 18 topa ve 260-500 kişilik mürettebata sahip 12 korvet
- 18 ile 12 toplu 150-100 kişilik mürettebata sahip 4 iki direkli yelkenli
- 800-450 beygir gücünde 6 buharlı fırkateyn

toplam 4000 civarında topu olan 15.000 çalışanı bulunan 74 harp gemisi²¹⁶

Cumhuriyet'in kuruluşundan günümüze kadar ise askeri anlamda deniz gücü oluşturulması yönünde sürekli ileriye doğru bir hareket görülmektedir. 1923'ten 1948'e kadar, İtalya, İspanya ve Almanya başta olmak üzere çeşitli ülkelerden denizaltı ve muhripler alınarak donanma güçlendirilmeye çalışılmıştır. 1949 yılına kadar askeri gemiler Donanma Komutanlığı altında Genelkurmay II. Başkanı'na bağlıdır. II. Dünya Savaşı sonrasında ve Soğuk Savaş arifesinde Truman Doktrini kapsamında Amerika tarafından Türkiye'ye yapılan yardımlar sayesinde 4 muhrip, 4 denizaltı, 8 mayın tarama, 1 ağ gemisi donanmaya katılmıştır. 1949 yılında Donanma Komutanlığı'nın yerine Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kurulmuştur.²¹⁷ Özellikle Türkiye'nin NATO'ya girmesi ile birlikte 1941'de 57 mezun subay veren Deniz Harp Okulu 2000'li yıllarda her yıl en az 200 subay mezun edecek kadar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı büyümüştür. NATO'lu yıllarda, donanmada, Amerika'dan bir kısmı hibe yoluyla, bir kısmı satın alma yoluyla alınan gemiler ağırlık kazanmıştır. 1986 yılından itibaren, hızlı bir şekilde yenilenen Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın asli vurucu gücünü oluşturan gemiler Almanya'dan satın alınmıştır. Bu gemilerin bir kısmı Almanya'da inşa edilmiş, bir kısmı da Türk tersanelerinde

²¹⁵ III.Selim zamanında bahriyede gerçekleştirilen ıslahat çalışmaları hakkında detaylı bilgi için bkz. Tuncay Zorlu, **Innovation and Empire in Turkey- Sultan Selim III and the Modernisation of the Ottoman Navy**, Tauris Academic Studies, London, 2008.

²¹⁶ Ubicini, **Türkiye-1850**, (Çev:Cemal Karaağaçlı), s.429-440.

²¹⁷ 1939-1960 yılları arasında Deniz Kuvvetlerinin dış politikada oynadığı rol hakkında bir çalışma için bkz. Hasan Kulaç, "Türk Dış Politikasında Deniz Kuvvetlerinin Rolü", (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**), Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 2007.

Almanya ile ortak inşa edilmiştir. 27 Eylül 2008 tarihinde ise milli imkanlarla yapılan ilk gemi olan Heybeliada suya indirilmiştir.²¹⁸

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren Kanuni dönemine kadar denizlerde gösterdiği faaliyetler genel olarak değerlendirildiğinde, denizcilik faaliyetleri açısından, padişahlar tarafından sürekli olarak takip edilen bir politikadan söz etmek mümkündür. Kademeli olarak öncelikle Marmara Denizi'nde ağırlığın arttırılması, daha sonra Fatih döneminde Karadeniz ve Adalar Denizi'nde deniz gücünün kendisini hissettirmesi ve Kanuni ile birlikte hem Akdeniz'de, hem de Hint Okyanusu'nda dolaşan bir donanmanın oluşturulması, süreklilik arz eden bir deniz politikasına işaret ettiği söylenebilir.

b. Denizcilik Gücünün Gerilemesine Neden Olan Faktörler

Küresel deniz gücü model tasarımı için kullanılan güç denkleminde tarih parametresi önemli bir role sahiptir. Tarihi olayların ışığında model tasarımı yapmak için, özellikle sebepler üzerinde durulması şarttır. Sebeplere inmeden, sadece anlık fotoğraflarla yapılan tarih anlatımının geleceğin Türk deniz gücü inşasında etkili olması mümkün değildir. Yukarıda Osmanlı Devleti'nin deniz gücü oluşturmak için kullandığı stratejilerin yanı sıra, amaçları üzerinde durulmaya çalışılmıştır. Aynı şekilde, oluşturulan deniz gücünün gerilemesine neden olan faktörlerin çok iyi anlaşılması gerekmektedir. Ancak bu şekilde aynı yanlışlara düşülmeden doğru adımlar atılabilir.

Bu bölümde deniz gücünü gerileyen sebepler üzerinde durulacak, buradan çıkarılan neticeler ile XXI. yüzyılda küresel deniz gücü oluşturmak için ip uçları aranacaktır.

Deniz gücünün gerilemesindeki sebepleri, iç ve dış diye ikiye ayırmak mümkündür. Devletin içerisinde, yöneticilerin basiretsizlikleri, toplumsal dinamizmin kaybedilmesi, kişilerin kendi çıkarlarını, toplum çıkarlarının önüne

²¹⁸ Bülent Işın, **Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2006.

geçirmesi gibi nedenler, denizcilikle ilgili faaliyetleri sekteye uğratmıştır. Bununla beraber, diğer devletlerin daha hızlı bir şekilde değişimleri takip ederek gelişmeleri, bu sayede egemenlik sahalarını genişletmeleri ve onları yönlendirmeleri, savaşlar, istilalar, karşı tarafı zayıflatacak şekilde gizli stratejilerin yürütülmesi gibi dış kaynaklı sebepler de, deniz gücü üzerinde zayıflatıcı etkiye sahiptir. Bu çerçevede, XVI. yüzyılda zirveye ulaşan Türk deniz gücünün gerilemesi genel hatları ile incelenecektir.

Selçuklular, Haçlı taarruzuna maruz kalarak denize açılma fırsatı bulamadan denizlerden uzak kalmışlardır. Selçuklu denizciliği gelişirken Moğol istilası devlet ile birlikte denizciliğinde gerilemesine sebep olmuştur.²¹⁹

Osmanlı Devleti'nin deniz gücünün gerilemesi için bir tarih vermek gerekirse, 1571 İnebahtı Deniz Savaşı uygundur. XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı deniz gücü, XV. ve XVI. yüzyıldaki ihtişamını kaybetmiş gibi gözükmektedir. Bunun harici ve dahili bir çok sebepleri vardır. Bir kere XVII. yüzyılda Osmanlı, devlet olarak duraklama dönemine girmiştir. *Duraklayan bir devletin ilerleyen bir deniz gücü olması mümkün değildir.* Dolayısıyla, deniz gücündeki umumi gerilemeyi, devletin gerilemesine neden olan faktörlerle bir değerlendirmek gerekmektedir.

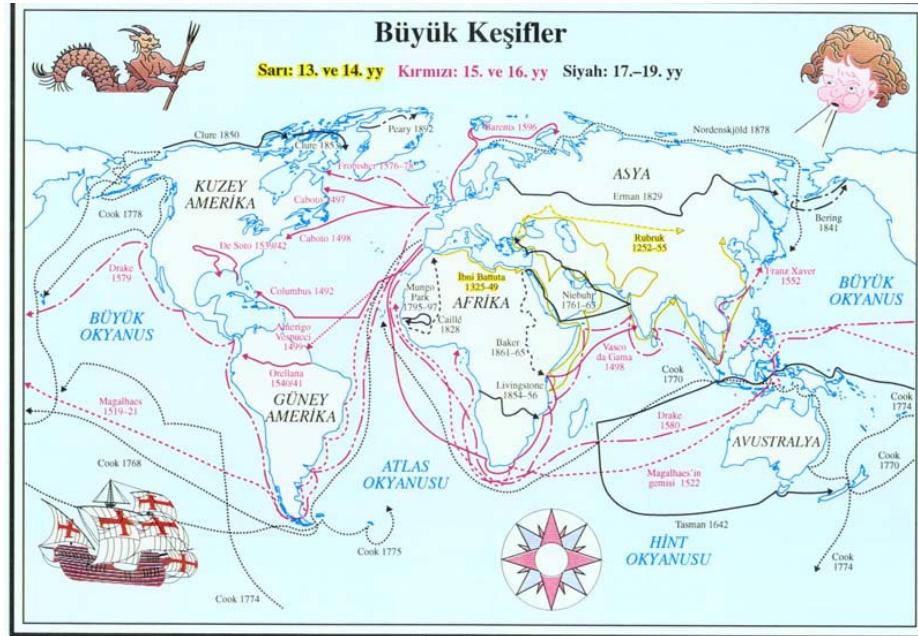
XV. yüzyılın seyri içinde, hansa ve lonca kapitalistlerinin halefleri olan kapitalist, tüccar, finansör ve saraylı sınıflarının güneye doğru inmişlerdir. Denizciliğin ilerlemesi, Portekizliler, ardından İspanyollar tarafından yapılan keşifler, üstünlük için kavga veren büyük monarşik devletlerin kurulması; bu sınıfın, ortasında ihtişama erdiği ve kendini uyarlamış olduğu ekonomik durumu bozmaya başlamıştır. Ticaret akımlarının yönü değişmiş, kuzeyde İngiliz ve Flemenk deniz kuvvetleri, hansaların yerini almıştır. Akdeniz'de ticaret Venedik ve Cenova çevresinde merkezlenmiştir. Atlantik kıyılarında, Lizbon büyük baharat pazarı haline gelmiştir.²²⁰

²¹⁹ Turhan, **a.g.e.**, s.108.

²²⁰ Mustafa Özel, "Avrupa ve Japonya'da Kapitalizm", **Divan İlmi Araştırmalar**, sayı 13, s.21.

Avrupa devletlerinin Ümit Burnu'nu dolaşmaları ve Atlantik'i geçmeleri dünya tarihinde devrim niteliğinde değişimlere yol açmış, ancak bu hadiselerin nihai sonuçları yavaş yavaş ortaya çıkmıştır. Gemi teknolojisindeki yeniliklerden istifade eden Portekizliler, Venedik ve Cenova ticaret usullerini de öğrendikten sonra Doğu denizlerine doğru yönelmişlerdir. Neticede Avrupa'ya yapılan baharat ticaretinin yarısını kendisi yapacak seviyeye ulaşmıştır. Bu durum doğal olarak İpek Yolu'nun öneminin azalmasına yol açmıştır.²²¹

Harita-16 Avrupa'nın Kaderini Değiştiren Coğrafi Keşifler



²²¹ Curtin, **a.g.e.**, s.171-185; Herbert Heaton, **Avrupa İktisat Tarihi**, (Çev: Mehmet Ali Kılıçbay), Teori Yayınları, Ankara, 1985, s.234.

Harita-17 1580 Yıllarında İspanya-Portekiz İmparatorluğu



1580 civ. İspanya - Portekiz İmparatorluğu

Osmanlı deniz gücünün gerilemesi ile ilgili yapılan en belirgin yorumlardan bir tanesi şöyledir; ‘Osmanlı donanması, XVII ve XVIII. yüzyıllarda, XVI. yüzyıldaki gibi başarılı olamamıştır. Bunda en büyük sebep, XVI. yüzyılda yetişen denizci neslin ortadan kalkmasıdır. Ayrıca devlet donanma siyasetine önem verdiği gibi gemi teknolojisinde Avrupa’daki meydana gelen gelişmeleri de takip edememiştir. Mesela kalyon denilen büyük yelkenli gemiler, ancak XVII. yüzyılın sonlarına doğru yapılmaya başlanmıştır.’²²²

Genel olarak bu ifadenin doğru olmasına rağmen meselenin daha umumi bir çerçevede değerlendirilmesi daha faydalı olacaktır. Kuruluşunda deniz gücü ile ilgili, dünya hakimiyetine gidecek kadar bir teknolojik alt yapıya sahip olmayan Osmanlı Devleti, 1480’lerde dönemin en büyük deniz gücü olan Venedik’e kendisini kabul ettirmişken ve bununla beraber 1571’de neredeyse tamamen yok olan donanmasını bir sene gibi kısa bir sürede tekrar oluşturacak derecede yüksek bir gemi inşa teknolojisine sahip olmayı başarmışken, neden denizci nesli ortadan kaldı ve deniz teknolojisi konusunda geri kaldı? Bu meselenin iyi tahlil edilmesi gerekmektedir. Konunun daha iyi anlaşılması için XV. yüzyılda dünya ile Osmanlı arasında dönemsel olarak bir karşılaştırma yapmamız gerekmektedir.

²²² Mehmet Ali Ünal, **Osmanlı Müesseseleri Tarihi**, Fakülte Kitapevi, Isparta, 1997, s.78.

Rönesans çağında bin yıla yakın bir zaman dilimi içerisinde Hristiyan Avrupa'nın büyük bir kısmını büyük bir birlik içinde toplamış olan evrensel Ortaçağ devleti artık ayrı ayrı ulusal devletlere bölünmeye başlamıştır. Orta sınıfın uyanan girişimci ruhu ekonomide sözü edilen gelişmelere yol açarken bu gelişmeler kilisenin maddi gücünü sarsmış, sosyal yapıdaki kaymalar da feodalizmin dayanaklarını ortadan kaldırmıştır. Şehirli orta sınıfın yeni hayat görüşü, yaşamının yeni biçimi, artık kiliseden yavaş yavaş kopmaya başlayan bir eğilime yol açmıştır. İşte bu tür gelişmeler çeşitli kültür alanlarının kendilerini Ortaçağ'ın yapısından kurtarmalarına neden olmuş ve Rönesans felsefesi ile Rönesansı açığa çıkarmıştır. Artık Floransa ve Bruges'te patlak veren yeni estetik anlayışı ile feodalizmin teolojik çalışmaları yerine özgürlük, akıl ve deney; Ortaçağ'ın kültür anlayışı yerine Antik Yunan'ın renkli kültür anlayışı ve çeşitlilik; filozof din adamlarının yerine ise yazarlar, araştırmacılar, iş adamları ve öğrenciler geçecektir.²²³ Avrupa'da toplumsal bir değişim rüzgarı esmekte, İlber Ortaylı'nın XVIV. yüzyıl Osmanlı toplumu için ifade ettiği gibi, değişimin hızı değişmiştir.

Osmanlı Devleti'nde ise Avrupa'daki durumun aksine XVI. yüzyılın başlarından itibaren 'gelenekçilik' kelimesi ile ifade edebileceğimiz bir durgunluk dönemi başlamıştır. Gelenekçilik eskiden beri süregelen bir kültür birikiminin oluşturduğu, süzülerek geçmişten gelen ve Osmanlı tarafından benimsenen kanun-u kadim olarak ifade edilen uygulamalardır. Kanun-u kadim bir dengedir ve bozulmalar ona dönüş ile giderilebilir. XVI. yüzyılda, Osmanlı'daki karar, ilişki ve kurumlar, teknolojik değişimin, büyümenin, gelişmenin, yahut en genel ifadesi ile ilerlemenin hiçbir şekilde söz konusu olmadığı, düşünülmeyişi ve beklenmediği bir ortamda söz konusuydu. Bu sebepten de değişimleri için bir neden yoktu. Daha doğrusu değişmemeleri idealdi. İlerleme kötüden iyiye, yahut az iyiden çok iyiye önu açık, kademeli bir değişme fikrine de hiçbir zaman zihinlerinde yer yoktur.²²⁴

Osmanlı İmparatorluğu ile İtalyan Cumhuriyetlerinin birlikte çöküşünü hazırlayan değişen dış dünya şartlarıdır. Venedik, aracı tüccarlıkla geçinen bir

²²³ A.Mesud Küçükkalay, **Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler**, Çizgi Kitabevi, Konya, 2001, s. 51; Rönesans ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Paul Faure, **Rönesans**, (Çev: Hüseyin Boysan), İletişim Yayınları, İstanbul, 1990.

²²⁴ Küçükkalay, **a.g.e.**, s.87.

sistemdir. Bu kentin büyük kanalının iki kıyısında yer alan Fon Daco Dei Turchi (Türk Hanı) ve Fon Daco Dei Tedeschi'nin (Alman Hanı) gösterdiği bir gerçek vardır. Doğulunun getirdiği malı Kuzeyden gelene satıp para kazanan, komisyon alan bir sistem bu alıcı ve satıcıyı bulamayınca çökmüştür. XVI. yüzyılda Kuzeyliler kocaman gemilerle doğuya kendileri gidip aynı hayat sahalarına yayılınca, Venedik ve Osmanlı ekonomileri ve deniz güçleri çöküş sürecine girmiştir. Venedik ve Osmanlı'nın tanımadığı tekniğin marifeti olan koca bordalı gemiler, Oxford mezunu ince hesaplı ve uzun vadeli düşünen tüccarlar ve anonim ilişkilerle çalışan şirketler bu iki devlete boyun eğdirmiştir. Çünkü, İtalyan şehir cumhuriyetleri ve Osmanlı Devleti, *yeni çağ devletinin ve ticaretinin yapısına sahip değillerdi; bu yapıya geçen Atlantik Avrupa'sı ile rekabet edebilmelerine imkan yoktur.*²²⁵

Osmanlı Devleti ekonomisinin temelini teşkil eden iâşe ilkesi ekseninde temel amaç, ekonomide verimliliğin düşük olması ile ulaştırmanın zor ve pahalı olması nedeniyle, tüketici bakış açısından insanların ihtiyaçlarını karşılamaktır. Üretilen mal ve hizmetlerin mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz olması, yani piyasada mal arzının mümkün olan en yüksek düzeyde tutulması esas hedeftir. Onun içindir ki iâşe ilkesi Osmanlı Devleti iktisat politikasının en önemli ilkesidir. Bu ilkeyi geçerli kılmak üzere Osmanlı Devleti, ekonomide mal arzını bollaştırmak, kalitesini yükseltmek ve fiyatını düşük tutmak için üretim ve ticaret üzerinde sıkı bir şekilde yürütülen müdahaleciliği benimsemiş bulunmaktadır.²²⁶

Osmanlı Devleti'nin oldukça sıkı ilişkiler içinde bulunduğu Avrupa'da ilk belirtileri modern zamanların başlarında ortaya çıkan ve merkantilist dönemde zirveleşerek günümüze kadar değişik şekil ve uygulamalar içinde sürdürülmekte olan korumacı iktisat politikalarının tam tersi bir politika izleyerek yüzyıllar boyunca bunda direnmiş olması zor problemlerin belki en ilginç olanıdır. Batılı ülkelerin giderek artan çoğunluğu ithalatı kırmak, kotaya bağlamak, farklılaştırılmış yüksek gümrük duvarları koymak hatta yasaklamak ve buna karşılık ihracatı geliştirmek, teşvik etmek için yarışır, hatta savaşırken, Osmanlı Devleti'nin tam zıt denilebilecek bir politika ile ithalatı serbest bırakıp, ihracat üzerine kısıtlama, sınırlama ve gümrük

²²⁵ Ortaylı, **İdari Tarihi**, s.80.

²²⁶ Mehmet Genç, "Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün İlkeleri", **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, (Der: Mehmet Genç), Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2000, s. 45-46.

duvarlarını yükseltme , hatta yasaklamalara varan düzenlemeler getirmesi izahı kolay görünmeyen bir tavidir. XVI. yüzyıldan XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiş olan bu tavrın, önemli bir değişiklik içermeyen son örneğini 1838 tarihli meşhur Osmanlı-İngiliz anlaşmasında bulmaktayız.²²⁷

Sergilenen bu zıt tavrın sebebi, dönemin yöneticilerinin zihniyet yapıları ile açıklanabilir. Sermaye birikimine kötü gözle bakıldığı, kişisel birikimlere çok kolay bir biçimde el konulduğu bir ortamda, toplumu oluşturan bireylerin zenginleşmeleri mümkün değildir. Yönetici kesimi içinde sermaye birikimine karşı oluşan bu tavrın, toplumun diğer kesimlerine de yayılması ile birlikte, Avrupa’da yaşanan ve burjuva kesiminin finanse ettiği söz konusu değişim, Osmanlı Devleti’nde yaşanmamıştır denilebilir.

Dış ticaretin bu ithal eğilimli yapısı Osmanlı siyaseti ve Akdeniz’deki ticari çıkarlar ile birleşince hem Akdeniz’i ve Osmanlı topraklarını ekonomik bir merkez olarak tutmak, hem de Avrupa siyasi birliğini lehe çevirmek amacıyla kapitülasyonlar uygulaması gündeme gelmiştir.²²⁸

Son olarak, Osmanlı iktisadi düşüncesi açısından imtiyazların ülke içindeki tüketime konu olan malları arttırmanın bir tekniği olarak düşünülebilir. Uzunca bir süre kapitülasyon silahını Batı’ya çeviren Osmanlı, Sanayi Devrimi sonrasında kendisi bu silahın tehdidi altına girmiştir. Fiskalizmin bir diğer yönü Osmanlı üretim ve ticaret kesiminin küçük sermayeden oluşması olarak belirlenebilir. Toplumdaki malların zenginlerin elinden dönüp dolaşan bir unsur olmasını engellemek için küçük üreticilik ve küçük üretim yapısı teşvik edilmiş, batılı anlamda büyük hacimli üretime olanak tanınmamıştır. Özellikle tüccar ve üretici sermayeleri bu anlamda önemli olarak toplumun ve devletin baskısı altında tutulmuştur.²²⁹

Denizcilik ve ticaret alanında İtalyanların peşinden gelen Almanların Hansa Ticaret Birlikleri, giderek ustaları olan Venedik ve Cenevizliler’i de geçerek, Avrupa’nın ticaret ve para işletmeciliğinde sanki devrim yapmışlardır.

²²⁷ Küçükkalay, **a.g.e.**, s.86

²²⁸ Küçükkalay, **a.g.e.**, s.87.

²²⁹ Küçükkalay, **a.g.e.**, s.180.

Konfederasyon biçimine dönüşen Hans'ın, Danimarka, İsveç, Norveç ve Rusya içlerine kadar uzanan kolları, buralarda yeni yeni Pazar şehirleri kurarak, Avrupa'nın dünya ekonomisine hükmedecek gücünü yaratmada en büyük atılımı yaptıkları gibi, Anvers, Brugers, Londra, Lizbon limanlarında doğan milletlerarası yeni ticari hayatın orta direği olmuşlardır.²³⁰ Daha sonra ticari hareketlilik Akdeniz'den Kuzey Denizi'ne kaymaya başladı. Avrupa'nın dünya ticareti önderliğini sanki İtalyanlardan kapmış bulunan Almanların, bir yandan Baltık kıyılarına, Rusya içlerine ve oradan Rusların işbirliği ile Orta Asya'ya, o bir yandan , Kuzey Denizi kıyıları, İngiltere, İspanya ve Portekiz'e yaymaları, bütün bir Avrupa'da, dünya ticaretine atılma ve ünlü iş adamları meydana getirme işini her toplum için ilerlemenin baş koşulu yapmış bulunuyordu.²³¹

Flandre ile İngiltere'nin kumaş ve öteki dokumacılıkları İtalya'nınkileri çok geçmiş, böylece, Batı Hristiyanlığının bütün devletleri birbirleri ile bir milletler arası ticari kazanç yarışına girmişler, ilerlemenin birinci koşulunun, ekonomik alanda milli politika izlemek olduğu ortaya çıkmıştır, Amerika karasının bulunması ile, Avrupa iktisadi merkezleri daha da kuzeye ve batıya yayılmış, ticaret trafiğinde Akdeniz ikinci sıraya düşerek, Baltık, Kuzey Denizi, Atlantik öne geçmişler, böylece de, en büyük ticaret limanları kuzey ve Batı limanlarında doğmuşlardır.²³²

Denizcilikte kaydedilen bu yayılma ile paralel bir gelişme gösteren sömürgecilik ve deniz aşırı ticaret, Batı metropollerinde, hem büyük bir sermaye birikimine yol açmış, hem de aynı birikimden aldığı artan güçle, yeni bilgi ve teknolojilerin, yeni şirket tipleri ile organizasyon şekillerinin birbirini karşılıklı destekleyen bir seri karmaşık mekanizmalar içinde gelişip serpilmelerine imkan vermiştir. Birkaç yüzyıl boyunca işlemeye devam eden bütün bu mekanizmaların oluşturduğu hazırlık dönemi sonunda modern iktisadi büyüme fenomeni tarih sahnesine çıkmıştır.²³³

²³⁰ Heaton, **a.g.e.**, C.I., s.247-250.

²³¹ Akdağ, **a.g.e.**, s.119.

²³² Akdağ, **a.g.e.**, s.122.

²³³ Genç, **a.g.e.**, s.336.

Batı Hristiyanlığında geliştirilen yeni iktisadi usulün gerek Bizans ve gerek Yakındoğu İslam ülkelerindeki ticari çalışmaları, önce buralardaki endüstriyi yarı ölü hale düşürme sonucunu ortaya çıkarmıştır. Örneğin, Mısır ve Suriye limanlarına Doğu malları yüklemeye gelen İtalyan tüccarları, satın alma işinde sırf altın ve gümüş kullanırken, XV. yüzyıldan itibaren artık, kendi ürünlerini satarak, Doğu mallarını böylece bir çeşit takas ile sağlamıştır. Bu durum, bir yandan İslam devletleri hazinelerini ve para piyasalarını altın ve gümüş gelirinden yoksun ederken, öte yandan da, yapılmış yerli ürünlerin yerine, Avrupa mallarının geçmeye başlamaları ile, Doğu'nun ünlü kıymetli kumaş endüstrisi alıcısız kalmıştır. Son araştırmalar böylece, İslam ülkelerindeki iktisadi çöküntünün Amerika karasının ve deniz ticaret yollarının bulunmasından çok önce başladığını ortaya koymuştur.²³⁴

Batıyı çok zengin kılan ve ticaretini bütün yeryüzüne yayarak kendisine geçmişlerde görülmedik bir güç kazandıran coğrafi keşifler de Doğu'nun gerilemesinde, Batı'ya karşı olan kavgasını sürdürmesinde ve ona karşı koyacak bütün olanaklarını kesin olarak yitirmesinde son vuruş olmuştur. Hatta, bu buluşlar dünya ticaret trafiğinin ağırlığını Atlas Denizi'ne kaydırıldığı, Avrupa'nın batı ve kuzey kıyıları bu değişiklikten çok elverişli durum kazandıkları için, yeni çağlar dünya ticaret akımlarının gerek trafik ve gerek yüklü alışveriş merkezlerinin kuzeyde ve batıda toplanması ile, yalnız Doğu Akdeniz değil, Batı Akdeniz, bu arada en çok İtalyanlar da, Doğu Devletleri kadar olmasa bile , eski iktisadi varlığını kaybetmekten kendilerini kurtaramamıştır. Osmanlı Devleti'nin bütün Akdeniz ve Karadeniz'e yayılması ise, İtalyanların tarihi sömürü alanları olan Doğu'daki eski Bizans İslam toprakları ticaret olanaklarından yoksun bırakmıştır. Rönesans hareketini başlatmak suretiyle, çağdaş Avrupa uygarlığında, Hristiyan Batı'ya hocalık etmiş bulunan İtalyanların sonradan bu yolda geri sıralara düşmelerinin nedeni, bir yandan Doğu'yu elden çıkarırken, öte yandan da, Atlas denizi yollarına uzak kalmalarının ekonomik gidişlerine iki yanlı olumsuz etkilerinde aranmalıdır.²³⁵

Asya'ya giden deniz yolunun keşfinin kıtalararası geleneksel ticaret yollarına yıkıcı etkisi, ancak bütün bir yüzyıl geçtikten sonra hissedilmiştir. XVI. yüzyılın

²³⁴ Akdağ, **a.g.e.**, s.127.

²³⁵ Akdağ, **a.g.e.**, s.127.

başında bir duraklamadan sonra Ortadoğu boyunca uzanan ticaret yolları eski önemini yeniden kazanmış ve XVI. yüzyılın sonunda kıtalararası kervan ticareti, belki de tarihi neticesi olarak düşünülmesi gereken boyutlarına ulaşmıştır. Kervan ticaretine kesin darbe kuzeybatı Avrupalı ticaret kumpanyalarının gelişinden önce vurulamamıştır.²³⁶

XVI. yüzyıldan sonra Venedik değişen ticaret ve alıcı talebine uyarak yünlü ve pamuklu dokumacılığına geçmiş ancak bu alanda üstünlüğü giderek Atlantik ekonomisine kaptırmıştır. *Verimli bir tarımsal faaliyete ve imalatçılığa dayanmayan ticaret faaliyeti sönmeye mahkumdur.* Modern çağlarda endüstri teknolojisini yenilemediği için İngiltere bu felaketi yaşamıştır. İtalyan denizci cumhuriyetlerinde değişmeyen tarımsal yapıları ve zanaatçı üretimi nedeni ile ortaçağdaki parlak ticari hakimiyetlerini yavaş yavaş yitirmişlerdir. İtalya ancak XIX. yüzyılda tarım ve sanayideki dirilişi dolayısıyla Avrupa iktisadi hayatında yerini alabilir.²³⁷

Ticaret gemilerinin gelişimi de pek hızlı olmamıştır. Osmanlı Devleti'nin otokratik doğası, bireysel girişimciliği desteklememekte ve yüzyıllar boyunca ticaret, yabancı firmalara bırakıldığından imparatorluğun dış ticareti diğer ulusların elindedir. Kıyı ticareti, Osmanlı yelkenlileri ile yapılmakta, ama buharlı gemiler ve bunların yapımı için büyük dış sermayenin gelmesi, yabancı şirketlerin durumunu güçlendirmiştir. Devletin zorunlu ihtiyaçlarından olan asker nakli için bile, yerli denizcilik şirketleri olmadığından savaş gemileri kullanılmıştır.²³⁸

Osmanlıların bir deniz gücü olmaktan çıkmaları 1590'lardadır. Çünkü o tarihte Akdeniz'e, Atlantik'teki üstün gemileri ile Hollandalılar ve İngilizler gelmiş ve kadirga devri son bulmuştur. Hollandalıların gemileri **Bretoni** denilen muazzam gemilerdir. Bir bretoni 10 kadirgayı perişan edecek güçtedir. Bu gemiler, zamanının zırhlıları olarak görülmektedir.. Kadirga alçak bordalı; kürek gücü ile hareket eder, manevra yeteneği vardır, bretoni ise yelkenlidir, rüzgara tabidir, ama ateş gücü çok yüksektir. Bu tarihten sonra Venedik'te bir deniz gücü olmaktan çıkmıştır..²³⁹

²³⁶ Salih Özbaran, **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004, s.34-40.

²³⁷ Ortaylı, **İdari Tarihi**, s.86.

²³⁸ Ahmet Güler, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2000, s.2.

²³⁹ Halil İnalçık, "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu", http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/osmanli_deniz_egemenligi.htm.

İsmail Hakkı Uzunçarşılı, XVII. yüzyılın başlarında Akdeniz'deki hakimiyetin bir süre için Venediklilere geçmesinin sebebi olarak, gemicilikteki yeniliğe uyulmamasında ısrar edilmesini²⁴⁰ ve kalyona donanmada yeteri kadar önem verilmemesini göstermektedir.²⁴¹

III. Selim ile döneminde Osmanlı-Rus Savaşlarında elde edilen neticeler, Osmanlı'da ıslahat yapılması düşüncesini neredeyse kurumsallaştırmıştır. O tarihlerden günümüze devlet, aktif olarak dünya arenasında politika akışına yön veren aktörlerden biri konumundan, o akışa kapılmış ve kendisini kurtarmaya çalışan bir devlet konumuna düşmüştür. İlk önce Fransızlardan yardım istenmiş Küçük Hüseyin Paşa'nın gayretleri ile bir donanma vücuda getirilmiştir. Ancak ticaretin önemi, devletin gücü içersindeki yeri hala anlaşılamamıştır. Islahatlar askeri alanlarda ağırlıklı olarak yapılmaya çalışılmıştır. Bir taraftan da devlet yönetiminde ayrılıklar baş göstermiş, Kabakçı isyanı gibi felç edici, hareket kabiliyetini kısıtlayıcı olaylarla boğuşulmaktadır.²⁴²

Zırhlı gemilerin ortaya çıkması ile birlikte, deniz savaşları ayrı bir nitelik kazanmıştır. Bir taraftan sömürgecilik faaliyetlerinin kızışması, diğer taraftan buna paralel olarak gerçekleştirilen silahlanma yarışı I. Dünya Savaşı öncesinde bir haberci hüviyetindeydi. Gemi inşa teknolojisi Batı ülkelerinin tekelinde olduğu için çevre ülkeler ancak yüklü harcamalar yapmak sureti ile deniz gücüne sahip olabiliyorlardı. Tabi bunun doğal neticesi olarak kendi öz kaynakları, yatırım değeri olmadığı için geri dönüşü olmayan ve bir süre sonra demode olan savaş gemilerinin satın alınması için harcanmaktaydı. Özellikle II.Mahmud döneminden itibaren devlet, bu politikalar yüzünden ciddi zararlara uğramıştır.²⁴³

XIX. yüzyılda donanmanın ıslahı dış borçlanmanın başlıca sebeplerindendir. Özellikle Abdülaziz devrinde donanmadaki gemi sayısını; personel, yan teçhizat ve tamir ihtiyacı düşünülmeden arttırılması bir mali yıkıma sebep olmuştur.²⁴⁴

²⁴⁰ Carlo Cipallo, **Yelken ve Top**, (Çev: Aslı Katabal), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, s.55.

²⁴¹ Uzunçarşılı, **Bahriye Teşkilatı**, s.497.

²⁴² Ünal, **a.g.m.**, 83-97.

²⁴³ 1850-1914 yılları arasında dünya denizlerindeki mücadeleler hakkında detaylı bilgi için bkz. H.W. Wilson, **Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri**, (Çev: Lütfi Çekiç), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007.

²⁴⁴ Ortaylı, **İdari Tarihi**, s.246.

Abdülaziz donanmasına büyük önem vermiştir. Padişahlığın son yıllarında,21'i zırhlı, 36 savaş gemisi ile Avrupa'nın en güçlü 3. filosuna sahipti.²⁴⁵ Zaafı gören Abdülaziz'in kurduğu bu donanma ile koordineli bir kara stratejisi oluşturulamadığı için, etkin bir biçimde kullanılamamış ve gerçek bir deniz imparatorluğu haline gelen İngiltere'yi tedirgin etmemek için gizli bir potansiyel olarak ülkenin iç denizlerinde tutulduktan sonra Haliç'te çürümeye terk edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyıldaki kıt kaynaklarının atıl tutulan bir donanma için kullanılmış olması, diplomasi ile askeri güç arasında stratejik bir ilişki kurulamamasının yol açtığı bir durumdur.²⁴⁶

Deniz ticareti hem muvazenenin lehte işlemesi ve hem de donanmaya lüzumlu gemiciler bulmak için ehemmiyet arz ediyordu. Vaktiyle Osmanlı Donanması bütün Avrupa deniz kuvvetlerine üstün olduğu halde bilahare bu üstünlüğün devam edememesi, deniz ticaretinin Avrupalıların eline geçmesi ile alakalıydı. Bu suretle deniz ticareti ile birlikte donanma için gerekli olan denizcilerin yok olması İmparatorluğu denizlerde de zaafa uğratmıştı. Bu ihtiyaçla donanma ve tersane işleri ele alınır ve bir takım gemiler inşa edilirken deniz ticareti için de zengin devlet adamlarının gemi satın alıp şirket kurmaları maksadıyla Sultan Selim bir irade çıkarmıştır. Ancak deniz ticaretinin geliştirilmesi, donanmayı yeniden inşa edilmesinden daha zordur..²⁴⁷

XV. ve XVI. yüzyılda Osmanlı ordusunun ve donanmasının eğitimi ve donanımı o zamanın Batı Avrupa standartları ile kolayca boy ölçüşebiliyordu. XVIII. yüzyılda gelişmelere ayak uyduramaması, aynı tasarımların tekrar etmesi donanmanın çok gerilemesine neden olmuştur. İmparatorluk yaşayacaksa, teknik açıdan daha etkili ve siyasi açıdan daha güvenilir bir orduya sahip olmak bir zorunluluk haline gelmiştir.²⁴⁸

²⁴⁵ William Hale, **Türkiye'de Ordu ve Siyaset**, (Çev : Ahmet Fehmi), Hil Yayınları, İstanbul, 1996, s.32.

²⁴⁶ Davutoğlu, **a.g.e.**, s.153.

²⁴⁷ Ahmet Cevdet Paşa, **Tarih-i Cevdet, C.V.**, (Sad: Dünder Günday), Matbaa-i Osmaniye, İstanbul, 1976, s.305.

²⁴⁸ William Hale, **Türkiye'de Ordu ve Siyaset**, (Çev : Ahmet Fehmi), Hil Yayınları, İstanbul, 1996, s.21.

Okyanus taşımacılığında yaşanan değişimler, dünya ticaretinin teknolojik değişimlerinin en önemlileri arasında sayılmaktadır. Avrupalılar, en azından XVI. yüzyılın ortalarından beri denizcilik teknolojisinde dünya lideri konumundadır. Fakat öncü olmaları, Asya sularında Asya taşımacılığını yerinden etmelerine yetmemiştir. XIX. yüzyılın ortalarında buhar ve çeliğe geçiş başlamış, I. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla demir teknelerin, yüksek basınçlı buhar makinelerinin ve pervanelerin bileşimi, buharın hemen hemen bütün uzak okyanus rotalarında buharlı gemilerin yelkenlilere üstünlüğünü kanıtlanmıştır. Transatlantik yük tarifesi XIX. yüzyıl boyunca %80 oranında düşmüştür. Fakat yeni gemiler, öncelikle, dönemin Batı dışı ekonomilerinin çoğunun sağlayamayacağı düzeyde bir sermayeyi gerektirmektedir. Bunlar aynı zamanda, o dönemde dar bir alanda İngiliz Adaları'nda bulunan özel sanayi teknik bilgisini de gerektirmektedir. 1910'da bile Süveyş Kanalı'nı geçen tonajın %60'ndan fazlası Avrupa'ya değil, İngiltere'ye aittir.²⁴⁹

Ateşli silah kullanımındaki hızlı artış, askeri devrimin tam merkezinde yer alan bölgeler ile bu devrimden büyük ölçüde etkilenmemiş izlenimini veren bölgeler dikkate alındığında, hem savunma hem de saldırı taktiklerinin yapısını dönüştürmüştür. Avrupa devletleri arasında silahlanma yarışı, hem denizde hem de kara da vuku bulmuştur. '**Askeri Devrim**' burada Avrupa devletlerine, çatışma alanlarını kendi kıyılarının çok daha ötesine yayma fırsatı tanımıştır. Önceleri bu tırmanış, bir Avrupa devletine ait deniz filosunun, yine Avrupalı olan başka bir devletin filosuna saldırması şeklinde Kuzey Atlantik'te, Akdeniz'de, Karayipler'de ve son olarak ta Hint Okyanusu'nda cereyan eden deniz mücadeleleriyle sınırlıdır. Fakat çok geçmeden, kendi toprakları dışına çıkan Avrupalılar, yerli müttefikler aramışlar ve böylelikle düşmanlıklarını başka kıtalara yaymışlardır. Yeni askeri metotları da beraberinde götürmüşlerdir. Bu metotlar geliştikçe, tüm düşmanları üzerinde üstünlük kurmayı başarmışlardır; XVI. yüzyılda Amerikalılar, XVII. yüzyılda Endonezyalıların büyük bir kısmı ve XVIII. yüzyılda birçok Hindistanlı ve Afrikalı üzerinde üstünlük sağlamıştır. Nihayetinde, sadece Kore, Çin, Japonya ve Amerika Batı'ya karşı direnebilmiştir. Bu direniş ise ancak Sanayi Devrimi'nin,

²⁴⁹ Curtin, **a.g.e.**,s.314.

zırlı buhar gemisi ve sürat topu gibi, Doğu Asya'nın bile önceleri etkili bir cevap veremediği, bazı yeni araçları keşfetmesine kadar sürebilmiştir.²⁵⁰

Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlarla yabancılara tanıdığı imtiyazların yanı sıra buharlı makine devrine geçişi izleyememesi; XIX. yüzyılın ilk yarısında, kıyılarımızdaki ulaştırma hizmetleri dahil , bütün deniz menfaatlerinin tamamıyla yabancı bandıralı gemilerin tekeline geçmesine yol açmıştır. Sınırın mühim kısmını denizlerin oluşturduğu Osmanlı Devleti'nin tipik bir kara devleti gibi, denizlere uzak kalması; Osmanlı Devleti'nin iktisaden çökmesine, iflasına ve nihayet dağılmasına yol açan önemli sebeplerden birini teşkil etmektedir.²⁵¹

Deniz ticaretindeki hazırlıksız tutumuyla kamuoyunun denizcilik için yeterli bilince sahip olmadığı anlaşılan Osmanlı İmparatorluğu'nda, deniz kuvvetinin bu başarısının sürekli olamaması da aynı derece doğaldır. Deniz ticaretinin gerek para kaynakları ve gerekse insan gücü açılarından desteğini alamayan bir deniz kuvvetinin, özellikle de toplumun denizcilik bilincinden yoksun olmasının doğal sonucu olarak başarılarını sürdürememesi, Osmanlı tarihinde XVI. yüzyıl da dahil olmak üzere beklenmesi gereken bir durum olarak kendisini göstermektedir.²⁵²

Cumhuriyet döneminde, Türkiye'nin jeopolitik zorunluluklarından da kaynaklanan bazı sebeplerden dolayı ekonomik kalkınma da zaman zaman aksamalar meydana gelmiştir. Ekonomik kalkınma, üretime dayalı bir ticaret ile mümkündür. Üretim içinde bulunan zaman diliminde karlı olan yatırımlara yönelmek gerekmektedir. Daha önce üretim ile denizcilik arasındaki ilişkiye değinilmiştir.

Japonya'da askeri masrafların az oluşu - bunu hiç bir zaman yeterince belirtmezler- üretimi büyük oranda kolaylaştırmıştır; askeri masrafların, genel olarak, özel tüketimin sınırlandırılmasında ve yatırımların kısırlaştırılmasında rolü kesindir. Japonya, 1960'a kadar askeri masraflarla gayri safi milli hasılanın yüzde 1 ila 1.5'ünü ayırmıştır; bu oran, Batı Almanya'da yüzde 3 ila 4'tür (Türkiye'nin savunmaya

²⁵⁰ Geoffrey Parker, **Askeri Devrim-Batı'nın Yükselişinde Askeri Yenilikler 1500-1800**, (Çev: Tuncay Zorlu), Küre Yayınları, İstanbul, 2006.

²⁵¹ Tülay Duran, "Deniz Ticaretimiz", **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, (Ed: Tülay Duran), Tarihi Araştırmalar ve Dökümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı, İstanbul, 2002, s.333-338.

²⁵² Coşkun Güngen, **XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları Tarih Dizisi, Ankara, 1997, s.138.

ayırıldığı gayri safi milli hasıla, toplam milli hasılanın 1954'te yüzde 5.4'ü ve 1963'te yüzde 5.9'udur.) Ekonomik kalkınmanın askeri kalkınma ile ters orantılı olması bir tesadüf değildir.²⁵³ Dolayısıyla deniz gücü ancak ekonomik olarak kalkınma ile mümkün olacağından, söz konusu durumdan menfi olarak etkilenmiştir.

Sonuç olarak, deniz gücünün oluşumu, gelişimi ve çöküşü, ,devletin kaderine bağlıdır. Başta idarecilerin denizciliğin önemini tam olarak kavrayamaması, deniz teknolojisi ile ilgili gelişmelere ayak uyduramaması Osmanlı denizciliğinin tedrici olarak gerilemesine neden olmuştur. Ayrıca, XV. ve XVI. yüzyıllarda, Avrupa'da değişimin hızlanması ile birlikte, denizcilik alanından yaşanan gelişmeler, diğer devletlerin etki sahalarının küçülmesine yol açmıştır. Bu durumdan Osmanlı Devleti de nasibini almıştır.

Durumu tersine çevirmek için ciddi gayretler gösterilmiş, iyi niyetli çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu çalışmalar, sistemli ve planlı bir biçimde olmamıştır. Devletin politikalarına uygunluğu konusunda zorunlar yaşanmıştır. Bilhassa denizciliğin ekonomik yönü, toplum tarafından tam olarak anlaşılamamıştır.

3. Kültür

Kültür kelimesi günlük hayatımızda ve akademik dilde en çok kullanılan kelimelerden birisi olmasına rağmen, kapsamlı bir şekilde tanımının yapılması çok kolay değildir. Farklı bakış açısına sahip birçok kişi tarafından onlarca farklı tanımla yapılan kültür hakkında, teorik bir çerçeve oluşturulmasında çekilen güçlük, kültür ile kültürün bir unsuru olarak değerlendirebileceğimiz deniz gücü arasındaki ilişkinin tespitini de zorlaştırmaktadır. Bununla beraber, geleceğe yönelik küresel deniz gücü tasarımı yapabilmek için, kültür kavramı ışığında deniz gücünü değerlendirmemiz bir mecburiyettir.

Kültür kavramı insanın zihnindedir. Fakat kültür kavramına ulaşmamızı sağlayan kültür öğeleri, gözlenebilir olgular olarak dışta, algı planındadır. Kavramın

²⁵³ Mustafa Özel, "Avrupa ve Japonya'da Kapitalizm", **Divan İlmi Araştırmalar Dergisi**, Sayı 2, 2003, s.98.

kapsadığı kültür öğelerinin istinasız hepsi, davranış ve onun ürünleri olarak dışlaşmadan önce, insan zihninin görüş, bakış, tasarım, tahayyül, duygulanma, anlayış ve değerlendirme tarzı ile alakalıdır.²⁵⁴ Toplumlari oluşturan bireylerin ortak bir paydada buluşarak, müşterek bir zihniyet yapısı ve ortak bir bakış açısı ile eylemlerde bulunması neticesinde kültür öğeleri meydana gelmektedir. Anadoluhisarı, Rumeli Hisarı, vakıf kültürünün neticesinde meydana getirilen bir çok mimari eser, şairler ve edipler tarafından ortaya konan eserler, toplumda meydana gelen kurumlar gibi birçok kültürel eser geçmişten günümüze miras olarak kalmıştır. Bu bağlamda gözlenebilir olgulardan birisi olan denizciliği, kültürün bir ögesi olarak değerlendirebiliriz. Karamürsel kıyılarında kurulan ilk tersane, Gelibolu tersanesi, Haliç tersanesi, Cihannuma, Piri Reis'in haritası, değişik tipteki tekneler, ancak müsait kültür ortamında boy vermiştir.

Kültür, bir cemiyetin sahip olduğu maddi ve manevi kıymetlerden teşekkül eden öyle bir bütündür ki, cemiyet içinde mevcut her nevi bilgiyi, alakaları, ihtiyatları, kıymet ölçülerini, görüş ve zihniyet ile her nevi davranış şekillerini içine alır. Bütün bunlarla birlikte, o cemiyet mensuplarının ekserisinde müşterek olan ve onu diğer cemiyetlerden ayırt eden hususi bir hayat tarzı temin eder.²⁵⁵ Bu tanımdan hareketle kültür, ilk bahar mevsiminde çiçek açan ağaçlara benzetilebilir. Farklı iklim koşullarında, farklı bitkisel yapıların çıkması gibi, bütün toplumlar farklı kültürel özelliklere sahiptir.

Başka bir tanımla kültür; tarihin derinliklerinden süzülüp gelen; zamanın ve ihtiyaçların doğurduğu, şuurlu tercihlere, manalı ve zengin bir sentez oluşturan; sistemli ve systemsiz bir şekilde nesilden nesile aktarılan; bu suretle her bir insanda mensubiyet duygusu, kimlik şuuru kazanılmasına yol açan; çevreyi ve şartları değiştirme gücü veren; nesillerin yaşadıkları zamana ve geleceğe bakışları sırasında geçmişe atıf düşüncesi geliştiren; inanışların, kabullenişlerin, yaşama şekillerinin bütününe kültür denir.²⁵⁶

²⁵⁴ Yılmaz Özakpınar, **Kültür ve Medeniyet Anlayışları ve Bir Medeniyet Teorisi**, Kubbealtı Neşriyat, İstanbul, 1997 s.15.

²⁵⁵ Mümtaz Turhan, **Kültür Değişimleri**, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1976, s.56.

²⁵⁶ Sadık Tural, **Kültürel Kimlik Üzerine Düşünceler**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1998, s. 74.

Kurumlar ve toplumsal sistemler, yeryüzü üzerindeki gerçek kişinin dönüşlü eylemlerinin toplam bir sonucundan başka bir şey değildir. Yapı, düşünce tarzları ve bellek içinde gerçek bir varlığa sahiptir ve sınırlandırıcı olmaktan çok olarak sağlayıcıdır. Yapı, insanların toplumsallaşma ile kazandıkları kural ve kaynaklardan (bilgi, beceri, pratik yetenek-kaba kültür olarak düşündüğümüz şey) oluşmaktadır.²⁵⁷

Kültürler tekil olarak incelenmemelidir. Kültürlerin oluşmasında ve farklılaşmasında arka planı teşkil eden Medeniyetler vardır. Medeniyetler, kültüre nazaran durağan bir yapıya sahiptirler.²⁵⁸ Medeniyet ilerlemez; gelişir. Bir ilerlemeden söz edilecekse bu, kültürün ilerlemesidir. Çünkü deneyimler ve muhakemeler sonucu, yeni düşünceler, yeni yapış tarzları, yeni eserler ortaya çıkar. Kültür ürünleri birikir; önceki ürünlerin sonrakileri ertelemesi ile bazı alanlarda gelişmeler olur. Fakat ilerleme bir kültürün tümü için kullanılabilecek güvenilir bir kavram değildir. Çünkü fiillere başlanırken olumsuz etkileri kestirilemeyen ürünler de ortaya çıkabilir.²⁵⁹ Olumsuz kültürel etkilenmeden kaçınılabilmesi için, iyi ile kötüyü ayırt ederek süzebilecek mekanizmaların olması gerekmektedir.

Kültür değişimi ile kültür elemanlarının aktarılması aynı süreçlerdir. Bu anlayışa göre, kültür değişimi, bir kültürü belirleyen temel-değer sisteminde değişiklik demektir. Gelenekçi toplumlarda ise, temel değerler sistemini din belirler. Bazı sosyolog ve tarihçiler, belli bir kültürü, mesela Avrupa kültürünün hümanizm kadar Hristiyan dininin bir sentezi olduğunu ileri sürerler. Bazı tarihçiler ise, Avrupa medeniyetinin akılcı ve hümanist karakteriyle insanlığın ortak mirası olduğu, onun için her laik toplumun esas kültürü olabileceği noktasında birleşirler. Tabii, kültürü bir değer sistemi olarak benimseyenlerin, bu sonuncu yorumu kabul etmelerine imkan yoktur. Başka deyimle, sonunda yine, *kültür değişimi sorusu, kültürü nasıl anladığımız ve yorumladığımız noktasına gelir düğümlenir*. Kültür elemanları alışverişine gelince, bu bütün kültürler arasında biteviye olagelen bir süreçtir. *Kültür elemanı deyince, top tüfenkten, modaya ve hükümet idare organizasyonuna kadar bütün kültür unsurlarını anlıyoruz*. Osmanlılar XIX. yüzyıla kadar yalnız teknik

²⁵⁷ Philip Smith, **Kültürel Kuram**, (Çev: Selime Güzelsarı, İbrahim Gündoğdu), Babil Yayınları, İstanbul, 2005, s.197.

²⁵⁸ Fernand Braudel, **Medeniyet ve Kapitalizm**, (Çev: Mustafa Özel), İz Yayıncılık, İstanbul, 1996, s.156

²⁵⁹ Özakpınar, **a.g.e.**, s.82.

unsurları almayı kabul ettikleri halde, XIX. yüzyıldan önce de sıkı kültür teması sonucu bazı adetler girmiştir. Mesela XIX. yüzyılda sakal kesme, Osmanlı toplumunda önemli bir sorun olmuştur.²⁶⁰ Denizcilikte bir kültür elemanı olarak değerlendirilebileceğinden, toplumlar arasındaki etkileşimden dolayı bir nevi alış veriş şeklinde toplumlar arasında yer değiştirmektedir. Osmanlı Devleti'nin kuruluşunda hem Anadolu Beylikleri'nin, hem de Bizans ve Cenevizlilerin tecrübelerinden istifade edilmesi, bu sayede zamanla denizcilik konusunda Türklerin ciddi anlamda mesafe kat etmeleri, kültürel elemanların toplumlar arasındaki değişimine örnek olarak gösterilebilir.

Giyim kuşam gibi, Batı'nın kültür kimliğini belirten unsurlarını reddetme, özellikle, Osmanlı Devleti'nin **çöküş devrinde kuvvetlidir**. Yansız kategori içinde, bütün teknik ve teknolojik araçları, ve pozitif ilmi koyabiliriz. Top tüfenk yapımı, para basımından gümrük idaresine kadar her şey, bu kategoriye girer. Dışarıdan bir korkusu olmadığı yükselme çağında Osmanlılar, Batı kültür aktarmaları yaparken hiç çekinme göstermemişlerdir. *Tersine Osmanlılar, başarılarını başlangıçtan beri, maddi güçlerini artıran yenilikleri benimsemekte bulmuşlardır. Yansız dediğimiz teknikler, hatta ticaret eşyası yine de bir kültür parçasıdır ve onu kullanan bir kültür değişimi sürecine girmiştir.*²⁶¹

Batı dışında kalan ülkeler, Batı ile doğudan veya dolaylı ilişkiler kurmaya başladıkları andan itibaren, karşılaştıkları hadiseleri anlamaya, kuvvetini ölçmeye, onları neyin güçlü kıldığını keşfetmeye ve buna bağlı olarak kendilerinde eksik olanı tespiti ve bundan hareketle sosyal yapılarının özellikleri hakkında araştırmaya ve fikir üretmeye çabalamışlardır. Bu sürecin sonunda alternatif bir çözüm üretilebildiğini söylemek hayli güçtür: Pek çoğu içinden geldikleri objektif şartların esiri olarak millet şuuruna bile erişememiş, milli ve kültürel kimliklerini bulamamış,- birçoğu hala yakın zamana kadar müstemlekeleri oldukları ülkenin dilini, alfabesini ve sosyal değerlerini kullanan ülkelerin sağlıklı bir çözüm üretemeyecekleri açıktır. Haberleşme çağı olarak niteleyebileceğimiz yirminci asır, karşılıklı kültürel alış-veriş

²⁶⁰ Halil İncalcık, **Toplum ve Ekonomi**, s.425.

²⁶¹ İncalcık, **a.g.e.**, s.426.

yerine, Batı kaynaklı değer ve düşüncelerin bir dünya tekeli kurmasıyla sonuçlanmıştır.

Batı ve Doğu'yu birbirinden bütünüyle bağımsız iki ayrı bütün olarak değerlendiren, tarihsel görüş artık eleştirilmektedir. Bu görüş milletlerin, toplumların veya kültürlerin içsel olarak saf, katışıksız ve mütecanis; dışarıdan bakıldığında da birbirinden ayırt edilebilir özellikler taşıdığı yolunda naif bir önermeden beslenmektedir.²⁶²

Kültür, insanlık tarihi boyunca oluşmuş, değerleri duyguları, kavramları içeren hazır davranış kalıpları, şemalardır. Bunlar kuşaktan kuşağa geçer. Kültür aktarılır, öğretilir, paylaşılır. İnsanın doğup büyüdüğü, içinde yaşadığı doğal ve toplumsal çevreye, ortama uyum sağlamak amacıyla yaptığı girişimlerin sonucunda olmuştur. Kültürler aktarılmadığı zaman kültürel yozlaşma, evrensel kültüre kapanma, kültürel çatışma, kültürel çözülme ve maddi-manevi kültürel ayrışması gibi kültürel değişimin getirdiği olumsuz sorunlardan kaynaklanan durumlar ortaya çıkar. Toplumda çıkan sorunlar kimlik arayışını olumsuz biçimde etkiler. Kültür şokuna yol açar.²⁶³

Öbür taraftan denmiştir ki, bir kültür unsuru kendi-iç değeri dolayısıyla yayılmaz, onu taşıyan *fert ve toplumun prestiji* esastır. Osmanlılar, Batı yaşam tarzı ve değer sistemiyle ilgili şeyleri Viyana bozgunundan sonra almışlardır. Yirmisekiz Çelebi Mehmet'ten önce, Batı kültür ve medeniyetine hayranlığı, hiçbir Osmanlı onun gibi duymamış ve ifade etmemiştir. Başka deyimle, Batı, XVIII. yüzyılda beğenilen, taklit edilen bir prestijli kültür haline gelmiştir. Kültür unsurları iktibasında, böylece bir hiyerarşi ortaya çıkıyor.²⁶⁴ İlk ve en önemli aktarmalar silahlarda olmuştur. Savunma aracı, kültür değişiminde özel bir önem taşır. Belli bir toplum, yalnız değer-sisteminin de ötesinde bizzat kendi varlığının tehdit altına girdiğini görünce, düşmanın silahını almakta tereddüt göstermez.

²⁶² Kemal Sayar, **Kültür ve Ruh Sağlığı**, Metis Yayınları, İstanbul, 2002, s.8.

²⁶³ Özcan Köknel, **Çatışan Değerlerimiz**, Altın Kitaplar, İstanbul, 2007, s.290.

²⁶⁴ Kültür ile emperyalizm arasındaki ilişkiyi inceleyen kapsamlı bir çalışma için bkz. Edward Said, **Culture and Imperialism**, Vintage Books, London, 1994.

Sosyal ihtiyaçların başında fertlerin arasındaki münasebetlerin tanzimi gelir. Kültür mevcudiyetini, mensuplarının işbirliğine, muhtelif sanat ve meslek sahiplerinin ahenkli bir şekilde çalışmalarına, ya da doğrudan doğruya veya bilvasıta birbirine yardım etmelerine borçludur. Bu nevi münasebetleri, gerek ferdi, gerek kolektif faaliyetleri temin ve tanzime yarayan, içtimai teşkilat, müesseseler, örf ve adetler, ahlaki ve dini mükellefiyetler, kaideler olduğu gibi bunların müeyyideleri olan cezai kanunlar ve sair mevzuatta vardır. Bu arada bütün bir kültürün bir nesilden diğerine aktarılmasına yarayan bir vasıtaya ihtiyaç duyulduğu aşıkardır. Hakikatte en basitinden en mürekkep ve mütekamiline kadar her cemiyette hatta en iptidai kavimlerde bile rastlanan bu vasıta terbiye sistemimizdir. Genç nesillerin ancak sağlıklı bir eğitim sistemi vasıtasıyla kesintisiz bir şekilde eğitilmeleri sayesinde kültür akışı genişleyerek devam eder.²⁶⁵

Kültürün üretilebilir bir kavram olduğu dikkatten kaçmamalıdır.²⁶⁶ İlerlemeci tarih anlayışı ile kültür kavramına yaklaşıldığında, geçmişte büyük kültürel eserler ortaya koyan toplumların mîatlarını doldurarak, tedavülden kalktığı sonucu ortaya çıkacaktır. Böylesine bir anlayışın yerleşmesi durumunda, toplumların düşünsel ve eylemsel planda, kimliklerini muhafaza ederek, geleceğe yönelik eserler ortaya koyması mümkün olmayacaktır.

Batı ve İslam dünyası arasındaki güven bunalımının doruğa çıktığı bir ortamda, AB ülkeleri ile İKÖ ülkeleri arasında 12-13 Şubat 2002 tarihinde yapılan İstanbul buluşması²⁶⁷, BM çerçevesinde yürütülen Medeniyetler İttifakı Projesi'ne İspanya ile birlikte eş başkan olarak Türkiye'nin seçilmesi, kültür ve medeniyet alanında Türkiye'nin öneminin uluslararası alanda kavrandığının işaretleridir.²⁶⁸ Küresel çapta hakim unsurlar arasında iletişimin sağlanmasında Türkiye'nin sahip olduğu kültürel potansiyel, Türkiye'yi, hem bölgesinde, hem de Afrika, Asya ve Avrupa kıtasının kesişim bölgesinde bir düğüm noktası olarak son derece cazip hale getirmektedir. Modern ekonomi dünya sistemi içerisinde kültürü bir sermayeye benzetirsek, gelecekte güçlü bir deniz gücü oluşturacak bir Türkiye'nin elinde

²⁶⁵ Turhan, a.g.e., s.48.

²⁶⁶ Raymond Williams, **Kültür**, (Çev: Ertuğrul Başer), İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s.201.

²⁶⁷ <http://www.belgenet.com/arsiv/ab/iko-ab.html>

²⁶⁸ Kudret Bülbül, **Küreselleşme Kültür ve Medeniyet**, Orient Yayınları, Ankara, 2007.

bulundurduğu kültürel sermayesi ile küresel çapta barışın ve toplumlar arasında kaynaşmanın sağlanmasında küresel bir aktör olarak rol almasının önünde hiçbir engel bulunmamaktadır.

Batılılaşma süreci, aynı zamanda Batı hayat tarzını, değerler düzenini, dünya görüşü ve zihni faaliyetlerini de ülkemize aktarmaktan geri kalmıyordu. Aydınların özellikle milli kültür temeline dayalı kimliğini koruyamaması, Batı'ya ve değerler sistemine açık bir kadrolaşmayı gündeme getiriyordu. Batı uygarlığı maddi başarıları açısından olduğu kadar manevi içeriği açısından da bütün öbür uygarlıklardan üstün kabul ediliyordu.²⁶⁹ Türkiye'nin, kendi geçmişinden miras aldığı, yaklaşık 400 yıl boyunca oldukça geniş bir coğrafyada kabul gören kültürel unsurlarını yeniden gözden geçirmesi gerekmektedir. Başlangıçta belirtildiği gibi, strateji oluştururken ilk önce iç bünyenin analizinin yapılması gerekmektedir. Kültür emperyalizmi karşısında kültürünü ve dolayısıyla kimliğini koruyamamış bir Türkiye'nin, kültür üretiminde bulunarak, dünyaya yeni fikirler, ürünler sunması ve Osmanlı Devleti'nin güçlü olduğu dönemlerde olduğu gibi yeni sentezler ortaya koyması mümkün değildir. İnsanlar arasında, birikimine güvenmeyen, başkalarının fikir ve düşüncelerini kullanarak kendisini ifade edenlerin hiçbir zaman belirleyici olamadıkları gibi, küresel bir aktör olması gereken Türkiye'nin, geçmişten günümüze büyük kültürel kırılmaları da içeren tarihini soğukkanlılıkla inceleyerek özgün bir duruş sergilemesi gerekmektedir. Kültür, bir milletin, kendine has çizgisinde gelişip yükselmesinde sık sık başvuracağı önemli bir kaynaktır. Millet hayatının ahenk ve istikameti ile kültür kaynaklarının duruluğu arasında sıkı bir münasebet vardır.

a. Kültür ile Deniz Gücü Arasındaki İlişki

Deniz gücünü kültürün bir ögesi olarak tarif edebiliriz. Hatta bir ağacın dalının, birçok dallara sahip olması gibi milli kültürün bir dalı olarak denizcilik kültürünü tanımlayabiliriz. Denizcilik kültürü, ait olduğu milli kültürden beslenmektedir. Ağacın gövdesi rolündeki milli kültürde bir kuruma başladığında ilk önce denizcilik kültürü dalı solacaktır.

²⁶⁹ Orhan Türkdoğan, **Bilimsel Araştırma Metodolojisi**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2000, s.372.

Sermayenin birikmesi sonucu, yapılan yatırımlarla daha fazla sermaye kazanılabilmektedir. Kısıtlı sermaye ile küçük bir atölye açan bir esnaf, elde ettiği kazançla daha büyük bir atölye kurma olanağına sahip olacaktır. Eğer doğru stratejiler takip edebilirse, kısa zamanda büyük fabrikalar açabilecek kadar sermayeye sahip olabilecektir. Elde edilen sermayenin birikiminin artması ve yatırımlara dönüşerek işe yarar biçimde kullanılmaya devam edilmesi, varislerin tavır ve davranışları ile yakından alakalıdır. Bir kısım varisler, mirasyedi olarak sermayenin erimesine sebep olurken, bir kısım varislerde kolektif hareket ederek ürettikleri stratejilerle, hedefleri nispetinde sermayelerini arttırabilmeyi başarmaktadır. Kültürü bu anlamda sermayeye benzetebilir.²⁷⁰ Kültür, ait olduğu coğrafyada yaşayan insanların tavır, davranış ve sözlerine göre şekillenir. Büyüyen sermayenin daha fazla parayı çekmesi gibi, kültürde yanlış yöntemler benimsenmediği takdirde, kendi kendisini katlayacak şekilde artarak, devletlerin ve toplumların uluslararası konumunu belirleyecektir. Başka bir deyişle, kültür hem bir sebeptir, aynı zamanda sermaye ile kazanılan bir sonuçtur.

Denizcilik kültürü, bu örnek çerçevesinde değerlendirilirse sağlıklı sonuçların elde edileceği düşünülmektedir. Devletlerin deniz gücü, denizcilik kültürleri ile orantılı olarak, kişilerin eylemlerine paralel bir biçimde gelişme göstermektedir. Bu kültüre sahip olmayan toplumların, Venedik, Portekiz, İngiltere ve Amerika gibi gemiler inşa edip küresel çapta faaliyet göstermesi düşünülemez. Yukarıda da değinildiği gibi, denizcilik kültürünün oluşturulmasında ve geliştirilmesinde kültür alış verişlerinin büyük etkisi vardır. Ancak, sağlıklı bir kültür değişimi için sağlam bir toplumsal bünyeye ihtiyaç duyulmaktadır. Eğer toplumsal yapıda, kültürel anlamda bir zafiyet yaşıyorsa, olumsuz etkilenmeler genellikle daha fazla kendisini göstermektedir. Sığ borsaların manipülasyonlardan çok fazla etkilenmesi gibi, zayıf kültürler güçlü kültürler karşısında olumsuz yönde etkilenmektedir.

Denizcilik, kültürün yansız diyebileceğimiz unsurlarındandır. Dolayısıyla kimlik bunalımlarına yol açmadan alışverişi mümkündür. Teknoloji de olduğu gibi sürekli yenilenerek gelişmekte olduğundan, güncel olarak korunması gerekmektedir.

²⁷⁰ Philip Smith, **a.g.e.**, s.189.

Güncelliğini muhafaza edebilmesi için de, hem milli, hem de uluslararası kaynaklardan beslenmesi gerekmektedir.

Günümüzde kültürlerin yayılmasında ve geliştirilmesinde en başta iletişim vasıtaları kullanılmaktadır. Görsel ve yazılı medya, hem toplumların kültürel seviyelerinin ve ilgi alanlarının bir göstergesi, hem de kültür seviyelerini geliştiren bir vasıta. Denizin öneminin bireyler tarafından kavranması ve kaynakların deniz gücü oluşturma adına verimli bir şekilde kullanılabilmesi için, medya tarafından yapılacak nitelikli çalışmalar deniz kültürünün zenginleşmesini sağlayacaktır.

Deniz gücü elde etmek için Mahan'ın belirttiği kriterlerin sağlanması halinde, kültür kavramı ağırlık kazanmaktadır. Geçmiş, an ve gelecek arasında irtibatı sağlayan milli kültürün denizcilik unsurunu geliştirebilmek için öncelikli olarak devlet seviyesinde politikaların güdülmesi gerekmektedir. Devletler politikaları ve hedefleri doğrultusunda kadrolar yetiştirirler. Eğitim sisteminin sonucunda, devletin genel politikalarını yürütecek kadrolar ortaya çıkar. Denizcilik ile ilgili eylemlerin faili olan insanların zihin dünyalarının donanımlı olabilmesi için, başlangıçta kültürel anlamda doyurucu bir eğitimden geçmeleri gerekmektedir.

Strateji olanakların ve tehditlerin değerlendirilmesini, gücün oluşturulmasını, kullanılma biçimlerini, hatta güç kullanma tehditlerini de içerir. Ama sonuçta hepsi zihinsel bir yetenek gerektirir. Kültürün önemi buradadır. Ulusal kurumların evrensel kültürün yerel sentezini yapmaya hizmet ettiği oranda strateji oluşturmaya yönelik kavramları ve düşünme araçlarını da oluşturur.²⁷¹

Portekizlilerin XV. yüzyılın ortalarından itibaren dünyaya açılmalarında, önemli ipuçları bulunmaktadır. Bu konunun kapsamlı bir biçimde incelenmesi burada mümkün değildir. Ancak, küresel deniz gücü oluşturmada kültürün kapladığı alanın tespit edilmesi açısından önemlidir. Geleneksel toplumlarda, kültürler arası etkileşimde misyonerler etkili olmuşlardır. Bugün 170 milyon nüfusa sahip Portekiz'ce konuşan Brezilya'ya ilk giden ve orada kilise kuran bir misyonerdir. Aynı tarihlerde Portekizli misyoner denizciler Japonya'ya kadar gidecek kadar

²⁷¹ Mehmet Tanju Akad, **Osmanlıların Stratejik Sorunları**, Kastaş Yayıncılık, İstanbul, 1995, s.291.

dünyaya açılmışlar, Japonların Hristiyanlıkla tanışmalarına yol açmışlardır. Günümüzde 200 milyon insanın Portekiz’ce konuştuğu ifade edilmektedir. Buradan hareketle Portekiz’in, XVI. yüzyılda dünyaya açılmasında sahip olduğu güçlü kültürel özellikleri ve nitelikli denizcilik kültürü etkili olmuştur.

Kültürel alanlar arasında gerçekleşen deniz ticareti ve mübadelesi, insanlık tarihinde önemli rol oynamış; askeri fethin ölçülmeyen, daha yıkıcı etkisi bir yana bırakılırsa değişimin belki de en önemli saikleri bunlar olmuştur. Her insan topluluğu kültürel ve teknik mirasının ancak küçük bir kısmını kendi kendine icat edebildiği için bu harici saikler bilim, sanat ve teknolojiye yaşanan değişim ve gelişimin yegane kaynağı olmuştur.²⁷²

Maddi bakımdan sosyal teması sağlayan ticaret, yabancı ticarete açık liman şehirleri, iki kültür arasında aracı grupların varlığı , sürgün ve göç, din değiştirme veya yabancı uzman istihdamı gibi şartlar ve faktörlerde son derece önemlidir. Osmanlı kültür değişiminde, kapitülasyonlar, Galata, İzmir, Selanik, Beyrut gibi liman şehirlerinde batılı tüccar gruplarının yerleşmesi, Levantenler, aracı Rum, Yahudi, Ermeniler ve nihayet mühtediler kesin rol oynamışlardır. Klasik Osmanlı döneminde, 15.-XVI. yüzyıllarda, çok önemli kültür taşıyıcılar, sürgünler ve mühtedilerdir. 1492’de İspanya’dan Türkiye’ye Yahudi göçü, tekstil, silah yapımı ve başka alanlarda önemli bir teknoloji transferine yol açtı.²⁷³

En geniş çerçevede medeniyet, onun bir alt seviyesinde kültür, deniz gücünün oluşması ve gelişmesi için uygun atmosfer koşullarını sağlamaktadır. Kültür ve Medeniyet bağlamında bir kimlik sorunu olduğu takdirde, geçmişin birikimlerinin geleceğe aktarılmasında büyük zafiyetler yaşanacağından, deniz gücü alanında istenilen seviyede gelişme gösterilmesi mümkün olmayacaktır. Bu bağlamda Batılılaşma meselesi ile birlikte, XVIII. yüzyılın sonundan itibaren deniz gücü oluşturma adına istenen seviyenin çok gerisinde kalınması iyi bir misal teşkil etmektedir.

²⁷² Philip D. Curtin, **Kültürler Arası Ticaret**, (Çev: Şaban Bıyıklı), Küre Yayınları, İstanbul, 2008, s.1.

²⁷³ Curtin, **a.g.e.**, s.428.

Amerika Birleşik Devletleri, XIX. yüzyılın başından itibaren, özellikle iç savaşı atlattıktan sonra, kültürel olarak istikrar kazandığı bir ortamda denizcilik alanında atılım yapmaya başlamıştır. Monroe Doktrini'nden vazgeçmesi ile birlikte dünyaya açılarak, deniz gücünü 20. yüzyılda küresel bir ölçeğe taşımıştır.

Batı medeniyeti içerisinde bulunan ülkelerin ortak özelliklerinden birisi de denizciliğe önem vermelerinden dolayı oldukça gelişmiş bir denizcilik kültürü meydana getirmeleridir. Batının yükselişine paralel olarak, denizcilik hem pazarlama, hem hammadde temin etme ve hem de güvenliğin sağlanması açısından son derece belirleyici olmuştur.

b. Türklerde Denizcilik Kültürü

Türklerin denize alışkın oldukları da *en azından önceki yaşamları nedeniyle* söylenemez. Gerçekten, geçmişteki Türk devletlerinden herhangi birisinin denizlere önem ve öncelik verdiklerini ve Fenike, Kartaca, Çin, Bizans ya da İskandinav ülkeleri gibi denizci karakter gösterdiğini ileri sürmek doğru olmamaktadır, zaten coğrafya da buna tümüyle karşıdır. Çünkü bu Türk devletleri, kıta içlerinde ve denizlerden uzak, ama yalnızca zaman zaman ve küçük topluluklar olarak nehir ve göl kıyılarında bulunmuşlar, üstelik bu topluluklar da yerleşik düzende bulunmayıp sürekli olarak sürüleri ile birlikte ve at üzerinde yeni otlaklar peşinde dolaştıklarından, bu devletlerin denizci bir nitelik kazanmaları mümkün olmamıştır.²⁷⁴

İdris Bostan, denizle tanışmaya kadar Türklerin deniz kültürüne sahip olmadıklarını ifade etmektedir. XI. yüzyılda Antalya, Sinop'un ele geçirilmesi ile ilk önce askeri faaliyetlerle Türklerin denizciliğe başladığını, daha sonraları ticari faaliyetlere de girişerek, Osmanlı Devleti ile XVI. yüzyılda denizcilik kültürü açısından Türklerin, dönemin en önde gelen denizci devletlerinden birisi haline geldiğini düşünmektedir.²⁷⁵

²⁷⁴ Ökte, **a.g.m.**, s.32.

²⁷⁵ İdris Bostan ile yaptığım röportaj, 25 Kasım 2008.

Devletin zayıflaması ile birlikte Türklerin denizcilik kültürü de nasibini almıştır. ‘Osmanlı Donanması son dönem itibarıyla, tarihçilerimiz tarafından çeşitli adlara bölünmüştür: ‘III. Selim Donanması’, ‘Abdülaziz Donanması’ ve nihayet ‘Cumhuriyet Donanması’. Başka devletlerde, böyle, adlara bağlı çeşitli donanmalar yoktur. Demek ki, Osmanlı Devleti’nde birinin yaptığı donanmayı başkası hemen bozmaktadır. Hatta Atatürk’ün izlediği deniz politikası bile, kendisini izleyenler tarafından hemen terk edilmiş; bundan ötürü de bugün karşımıza Kıbrıs ve Ege Denizi sorunları çıkmıştır.’²⁷⁶

Türk kavminin coğrafya itibarıyla da önceden denizciliği tanımadığı açıktır. Bütün tetkikler Türk denizciliğinin 1000 yılı kapsamaktan henüz çok uzak olduğunu göstermektedir. Genelde denizcilik uzun bir zaman içinde gelişmekte ve denizcilikleri ile tanınan kavimlerin bu mesleğe ne zaman başladıklarını tarihi bakımdan tespit etmek pek mümkün olmamaktadır. Küçük Asya Türklerinin bilinen ilk amirali Çaka Bey’dir. Ondandır birkaç asır sonra Akdeniz’in cihanşümul denizcilik tarihi içinde ismi geçen amiraller Barbaros Hayrettin, Oruç Reis, Turgut Reis, Uluç Ali Reis’tir. Üç asrın içinde Türklerin Akdeniz’deki denizciliğinin dengesini değiştirdikleri görülür. Hiç şüphesiz Piri Reis gibi haritacılığı ile tanınan; 16’ncı asırda Hint Okyanusu’na çıkan kaptanların içinde Seydi Ali Reis gibileri de bilinir. Denizcilik tarihimizle uğraşanların sayısı az ve malzemenin çoğu değerlendirilmemiş durumdadır. Oysa Türkiye denizlere açılmakta ve tersanelerimizdeki üretim son zamanlardaki tatsızlıklara rağmen denizcilik piyasasını hayran bırakan ürünler çıkarmaktadır. Bilançomuzu çıkarmadan geleceği inşa etmek zordur.²⁷⁷ Deniz kültürünün sermayeye benzetildiği hatırlatılacak olursa, İlber Ortaylı’nın altını çizdiği husus daha net anlaşılacaktır.

Türk halkının denizci bir karaktere sahip olması meselesi kültürle ilgilidir. Genelde Türklerin denizci olmadıkları düşünülmektedir. Bu özelliklerinden dolayı da, gelecekte denizcilik konusunda başarılı olmasının zor olacağı değerlendirilmektedir.

²⁷⁶ Afif Büyüktuğrul, **Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihi Üzerine Etkileri**, 1979, s.17.

²⁷⁷ İlber Ortaylı, “Denizciliğin Bilançosunu Çıkarmak Şart”, **Milliyet Gazetesi**, İstanbul 26 Ekim 2008.

Öncelikle denizci devlet olma meselesi direkt olarak toplumun milli amaçları ile ilgilidir. Selçuklu Devleti Antalya ve Sinop’u aldığında, Türkler denizcilik alanında hiç faaliyet göstermemişlerdir. O zamanlar şimdiki gibi devletin üç tarafı denizlerle çevrili değildi. Aynı şekilde Osmanlı Devleti’de denizcilik için çok müsait olmayan bir alanda kurulmuş ve geçmişleri itibarıyla de denizcilik kültürüne temel teşkil edebilecek büyük bir mirasa sahip değillerdi.

XVI. yüzyılda Amerika’nın henüz yerleşime açık olmadığı bir dünyada, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını çevreleyen bütün denizlerde Türkler faaliyet göstermişlerdir. Bunun günümüze yansıyan en somut delili ise dünyanın dört bir tarafındaki denizcilerimizin mezarlarıdır. Bugün İngiltere’nin güneyinde, Japonya’da, Malta’da, Cezayir, Tunus, Fransa, İspanya, Doğu Afrika Ülkeleri ve Endonezya’da Türk denizcilerinin mezarlarına rastlamak mümkündür.

Avrupa’nın, başta İslamiyet olmak üzere, rakiplerine karşı zafere ulaşmasını ve buna bağlı olarak da Avrupa’ya özgü kavram ve kategorilerin evrensel kabul görmesini sağlayan şey, her şeyden önce Avrupa’nın dünyayı keşfetmesinin bir parçası olarak Amerika’nın keşfedilmesiydi. Başlangıçta belirli bir merak duygusunun arkasından, Müslümanların ‘Yendi Dünya’ dedikleri kıtaya ilgisi en alt düzeye indi. Konu hakkında en dikkate değer belge, büyük Türk denizcisi ve haritacısı Piri Reis’in 1513’te hazırladığı haritalardır. Bu harita Kolomb’un kayıp haritasından alınan ve anlaşıldığı kadarıyla, Osmanlı hizmetindeki bir İspanyol köleden sağlanan bilgileri içermektedir. Piri Reis’in 1517’de Kahire’de Mısır fatihi Yavuz Sultan Selim’e sunduğu harita Topkapı Sarayı’nda saklandı ve 1529’da bir Alman bilim adamı fark edene değin unutulmuş olarak kaldı. Amerika üzerine en eski ve uzun bir zaman boyunca , tek İslam eseri, XVI. yüzyıl ortalarında Batı Hint adalarını anlatmak üzere Türkçe olarak kaleme alınan ve 1729’da ilk Osmanlı Matbaasında basılan Tarih-i Hind-i Garbi’dir.²⁷⁸ Özellikle Piri Reis’in haritası ve kitabı Türklerin ürettikleri denizcilik kültürünün en güzel göstergesidir.

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Batı’nın üstünlüğü karşısında yaşadığımız kültür şoku, denizciliğimizi de oldukça menfi etkilemiştir. Osmanlı

²⁷⁸ Bernard Lewis, **Çatışan Kültürler-Keşifler Çağında Hristiyanlar, Müslümanlar ve Yahudiler**, (Çev: Nurettin Elhüseyni), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996, s.55.

Devleti denizlerde üstünlüğünü koruyabilmek için büyük gayret sarf etmiştir. Amerika'dan, İngiltere'den, Almanya'dan gemiler alınmıştır. Eğitim sistemimiz, denizciliği geliştirmek için birçok defa yeniden düzenlenmiştir. Ancak, kültürel temelde sorun olduğundan, başka bir ifade ile iklim şartları denizcilik ağacının gelişimine müsait olmadığından, gayretlerin birçoğu boşa gitmiştir. Genel olarak ta, süreklilik unsuru olmadığından birbirinden bağımsız adımlar atılmıştır. Sistemli bir şekilde hareket eden Avrupa ülkeleri, denizciliği tam anlamı ile küresel bir boyuta taşımışlardır.

Tarih ileri milletlerin rakip medeniyetler karşısında psikolojilerini rahatlıkla değiştiremediklerini, asırlarca mücadele halinde yaşayan üstünlük ve aşağılık duygularına sahip olan cemiyetlerin ancak sıkı iktisadi ve kültürel temaslar sayesinde bu tür psikolojik engellerden kurtularak medeniyet ictibaslarını yapabildiklerini göstermişlerdir.²⁷⁹

Cumhuriyet dönemi itibariyle de, kültürel şokun tesiri devam etmiştir. Ancak, Cumhuriyet'in başlangıcında Atatürk'ün teşvikleri ile kurumlarımız yeniden düzenlenerek, tekrar denizlere açılma yoluna girilmiştir.

XXI. yüzyılda Türkiye'nin denizlerde küresel bir aktör olarak boy gösterebilmesi için, İlber Ortaylı'nın da belirttiği gibi, deniz kültürümüzün bilançosunun çıkarılması gerekmektedir. Deniz kültürümüzü geliştirecek ve denizden anlayan bir nesil yetiştirebilmek için başlangıçta eğitim kurumlarının çağa uygun bir biçimde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Günümüzün denizcilik anlayışını, sadece gemi inşa, ticaret gemileri ve savaş gemilerine indirgemek gerekiyor. Piri Reis'in beş dil bildiği ifade edilmektedir. Oruç Reis'in çok iyi Rumca bildiği söyleniyor. Denizcilik artık küresel boyut kazandığı için, bu alanda yetişen insanların, tarih, uluslararası ilişkiler, birkaç yabancı dil bilmesi gerekmektedir.

²⁷⁹ Turhan, a.g.e.,s. 275.

Kültürel olarak etkinliğin artırılmasında, diğer ülkelerin içerisinde, o ülkeleri takip edecek mekanizmaların olması gerekmektedir. Bu anlamda büyük elçilik ve ateşeliklerin²⁸⁰ kurumsal yapıları tekrar gözden geçirilmelidir. Osmanlı Devleti, kültür değişimleri sonucunda, denizcilik ile ilgili dışarıdan aldığı unsurlarla, süreklilik arz eden bir politikanın sonucunda yaklaşık 150 yıl sonra Venedik ile boy ölçüşecek seviyeye gelmiştir. En yakın komşularımızdan Yunanistan dünya deniz ticaret filosunun %25-30'unu elinde bulundurmaktadır. Bu anlamda Yunanistan ile ilişkilerimiz karşılıklı iyi niyete dayanan bir zemine çekilerek, Yunanistan'ın denizcilik kültüründen yararlanılabilir. Çin, Japonya ve Güney Kore son dönemde, denizcilik alanında büyük atılımlar gerçekleştirmektedir. Uygun mekanizmalar ile bir an önce denizcilik kültürümüzü zenginleştirecek çalışmaların sistemli bir şekilde yapılması gerekmektedir.

Maalesef, medya ve eğitim sistemimiz, genel anlamda denizcilik konusunda çok ilgisiz bir pozisyondadır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkede, medya, tersanede işçi ölümlerine, Somali'de korsan faaliyetlerine odaklanmakta, halkın ilgisini bu alana çekecek şekilde hem askeri, hem de sivil denizcilik faaliyetleri ile ilgili çok sınırlı sayıda çalışmaya imza atmaktadır.

Küresel deniz gücü olabilmesi için, Türkiye'nin ilk önce kültürel dinamiklerine eğilmemiz gerekmektedir. *Kendi kültürüne turist bir anlayış sergileyerek*, kültürlerin pazarı olan denizcilikte mesafe kat edilemez.

Denizcilik ile ilgili geleceğe yönelik koordineli kapsamlı araştırmaların yapılması gerekmektedir. Bu araştırmaların kesinlikle disiplinler arasında gerçekleştirilmesi gerekir. Yani sanayileşme, ekonomi, sosyal bilimler, tarih ve coğrafya gibi farklı dallardan insanların ortaklaşa araştırmalar ortaya koymalar gerekmektedir. Ülkemizde denizcilikle alakalı sistemli bir eğitim bulunmamaktadır. Denizcilik alanında kurumların zayıf ve birbirinden son derece bağımsız olmasının bunda payı yüksektir.

²⁸⁰ Osmanlı Devleti zamanında ateşenavvalik adıyla kurulan bu kurumun tarihi ile ilgili bir çalışma için bkz. Yrd.Doç.Dr. Şakir Batmaz, "Osmanlı Devletinde Ateşenavvalik (Deniz Ateşeliği) Müessesesi ve Londra Ateşenavvaliği", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 23, 2007, s.533-548.

3. Mekan

Zaman zaman çevre sözcüğü ile eş anlamli olarak kullanılan mekan, insanın yerde, yerin derinliklerinde ve uzaya doğru tüm çevresini üç boyutlu olarak kapladığından, çevreden çok geniş bir anlama sahiptir ve içine psikolojik, toplumsal ve ekonomik anlamlarında katılmasıyla yalnızca fiziksel bir anlam taşımaktan da uzaklaşmaktadır. Mekan, içinde yaşayanlar tarafından algılanan ve değerlendirilen düzlemdir, ufuktur.²⁸¹

Devleti canlı bir varlığa benzetirsek, bedenini, o ülkenin coğrafyası, yani haritada kapladığı mekan oluşturur. Ruhunu ise o topraklarda yaşayan insanlar meydana getirir. Coğrafyanın, ihtiva ettiği canlı ve cansız, potansiyel ve aktif , gerçek ve nisbi değerler, milli güç için en büyük güç kaynaklarını oluşturur. Bir devletin, bölgesel, kıtasal veya global bir güç merkezi olması, her şeyden evvel bu kaynaklarını geliştirip, onlardan etkinlikle yararlanma derecesine bağlıdır.²⁸²

Özel konum, matematiksel verilerin dışında diğer coğrafi özelliklerin tayin ettiği konumdur. Fiziki coğrafya özelliklerinden yeryüzü şekilleri, iklim, toprak, akarsu, göller ve denizler başta gelir. Sözgelimi denizlere kıyısı olması, önemli geçit ve köprülere sahip olması, adalar ve yarımadalardan oluşması gibi bazı fiziki özellikler özel konumun ortaya koyduğu niteliklerdendir. Eğer bir ülke adalar, yarımadalar, önemli su yolları ve kısaca denizlerden mahrum ise bu ülke kara devleti özelliği gösterir. Denizlere kıyısı varsa bu ülke, hem denizde, hem de kara da hareket kabiliyeti olduğu için, amfibi devlet özelliği taşır. Hele bu ülke önemli su yolları ve kara geçitleri ve köprülere sahip ise siyasi coğrafya bakımından önemi kat kat artar.²⁸³

Beşeri ve ekonomik coğrafya bakımından devletlerin yer aldığı konumlar da önemlidir. Özellikle bir ülkenin sahip olduğu komşu devletlerin özellikleri, o devlete doğrudan etkilidir. Sözgelimi saldırgan ve güçlü devletlerle komşu olan bir ülke, daima işgal edilmeye müsaittir. Komşuların güçsüz ve küçük olması, o devletin

²⁸¹ Erol Tümerterkin, Nazmiye Özgüç, **Beşeri Coğrafya İnsan Kültür ve Mekan**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2002, s.65.

²⁸² Bayat, **a.g.e.**, s.64.

²⁸³ Ramazan Özey, **Dünya ve Türkiye Ölçeğinde Siyasi Coğrafya**, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2002, s.20.

hareket kabiliyetini genişletir. Öte yandan komşularının azlığı veya çokluğu, ülkenin siyasi coğrafyasını önemli ölçüde etkiler.

a. Mekan ile Deniz Gücü Arasındaki İlişki

Denizler, dünya toplam yüzölçümünün yaklaşık %70'ini ve balık ve diğer deniz ürünlerinin kaynağını teşkil eder. Japonya, ABD, Rusya, İngiltere, Norveç gibi ülkeler, denizlerden azami derecede faydalanmaktadır. Öte yandan deniz ulaşımı, en ucuz ve en güvenli bir ulaşım sistemidir. Denizler ile ilişkisi olan ülkeler, kara ülkelerine göre daha avantajlı bir konumdadır. Bu nedenle, denizlerle kıyısı olan ülkelere amfibi ülke denir.²⁸⁴

Denizler ile fiziki bağlantı ne kadar fazla yada kıyılar ne denli uzun ise, coğrafi konum açısından da hiç kuşkusuz o derece kazançlı olduğu söylenmelidir. Üstelik bu kıyılar, bir de deniz ulaştırmasının yoğun olduğu yerlerde bulunuyorsa, bu yararın o oranda artacağını düşünmekte doğaldır. Ülkenin fiziki yapısı ise, iklim ve üretimi de içerisine almak üzere denizin ne ölçüde kullanılabileceğini ve orada yaşayan insanların denizle ne derece kaynaşabileceğini ortaya koymaktadır ki, bu koşulların olumlu olmaları durumunda denizcilik gücünün oluşmasına önemli katkılar söz konusu olabilecektir.²⁸⁵

Coğrafi mevki, önemi en önde olan bir etken olarak kabul edilmekteydi. Her şeyden önce, bir ulus, kendi ülkesini, savunma mecburiyetinde kalmayacak veya Fransa ya da Hollanda'ya nispetle İngiltere örneğinde olduğu gibi, özel askerî ve malî etkenler yüzünden karadaki imkânlardan faydalanarak genişlemeyi düşünmeyecek şekilde, mevkilenmiş olabilirdi. İki büyük deniz arasında olmak, deniz kuvvetini bir araya getirecek yerde böyle bir kuvvetin dağınık bir karaktere bürünmesine sebep olmaktaydı. Buna örnek olarak da, İngiltere'nin karşısında Fransa veya Birleşik Devletler gösteriliyordu. Son olarak, birinci sınıf ticaret yollarına yakın limanlar ve muhtemel düşmana kullanılmak üzere bir üsse sahip merkezi bir mevkiin büyük stratejik avantajlar sağladığı kanaatinde bulunuluyordu. Kanal ve Kuzey Denizindeki ticaret yolları üzerinde kontrol sahibi olan İngiltere'nin

²⁸⁴ Ramazan Özey, **Türkiye'nin Coğrafyası ve Jeopolitiği**, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2002, s.30

²⁸⁵ Güngen, **a.g.e.**, s.133.

mevkii büyük ticaret merkezleri yakınlarında hiç bir limana sahip olmayan Birleşik Devletlerin mevkiine oranla, son derece daha üstündü.²⁸⁶

Mekan analizi açısından dikkate alınması gereken diğer bir husus ise Mahan'ın da belirttiği gibi ülkenin fiziki yapısı ve buna bağlı olarak tabi üretim ve ülkenin iklimidir. Burada bir hususun belirtilmesi gerekmektedir. Sanayi devriminden sonra bilhassa XX. yüzyıldan itibaren devletlerin gelirlerinin asıl büyük kısmını tarım değil, sanayileşme oluşturmaktadır. Dolayısıyla, geçmişe göre sahip olunan toprağın büyüklüğü devletin zenginleşmesi açısından önemini kaybetmiş durumdadır. Japonya bu konu için verilebilecek en güzel misaldir. Yüzölçümü olarak çok büyük olmamasına rağmen, teknolojisi sayesinde ekonomik olarak dünyada sayılı devletlerden birisidir. Toprakları verimli olan Fransa'nın, İngiltere ve Hollanda'ya göre denizciliği ihmal etmesinin etkisinden bahseden Mahan, bu nedenle Fransa'nın büyük bir zenginlik kaynağından mahrum kaldığını belirtmektedir. Dünya ekonomi sistem içerisinde dış ticaretin öneminin, devletlerin Gayri Safi Milli Hasılları içerisindeki öneminin artması nedeni ile günümüz devletlerinin deniz politikalarını ihmal etmeleri son derece tehlikelidir. Türkiye bir tarım cenneti değildir. Aynı zamanda bir sanayi devi de değildir. Tarım ve sanayi açısından muazzam bir potansiyele sahip olmasına rağmen yürütülen yanlış politikalarla dolayı elindeki potansiyeli yeterince derlendirememektedir. Coğrafi konumuna bağlı olarak iklimi son derece verimlidir.

Batı karadaki zaafını, denizlerde telafi etmenin hazırlıkları içindedir. Denizcilikte, daha XI. yüzyılda ilk belirtilerine şahit olduğumuz üstünlüğünü, XVI. yüzyılda Osmanlı baskısı karşısında Akdeniz'de kaybetmiştir; ama asıl faaliyet merkezini çok daha önceden naklettiği Atlantik'te genişletmeğe ve gelişmeğe devam etmiştir. Atlantik denizciliğinde, XV. yüzyıldan itibaren hızlanan bu gelişmenin imkan verdiği büyük keşifleri izleyen yıllarda, Avrupalı denizcilerin yeryüzünde Osmanlı kontrolü altındaki Karadeniz ve Doğu Akdeniz dışında, nüfuz edip hakim olmadığı önemli bir deniz kesimi kalmamıştır.²⁸⁷

²⁸⁶ Livezey, a.g.e., s.43.

²⁸⁷ Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2000, s.336.

Amerika Panama Kanalı vasıtasıyla Atlantik ve Pasifik donanmalarını birlikte kullanma şansına sahiptir. Bu nedenle Panama Kanalı, Amerikanın deniz gücünün merkezini teşkil etmektedir. Fransa ise hem kuzeyde, hem de güneyde donanma bulundurmak mecburiyetinde olduğu için, donanmasını Amerika ve İngiltere gibi merkezi bir konumda toplayamamaktadır. Aynı durum Baltık Denizi ve Karadeniz'de ayrı ayrı donanmalar bulunduran Rusya için sözkonusudur. İngiltere, İngiliz Kanalı'nı kontrol etmekle Almanya'yı, Cebelitarık'ı kontrol etmekle Fransa'yı dizginleme imkanına sahiptir. Aynı şey Amerika için de söz konusudur.

b. Türkiye'nin Deniz Gücü Açısından Mekan Analizi

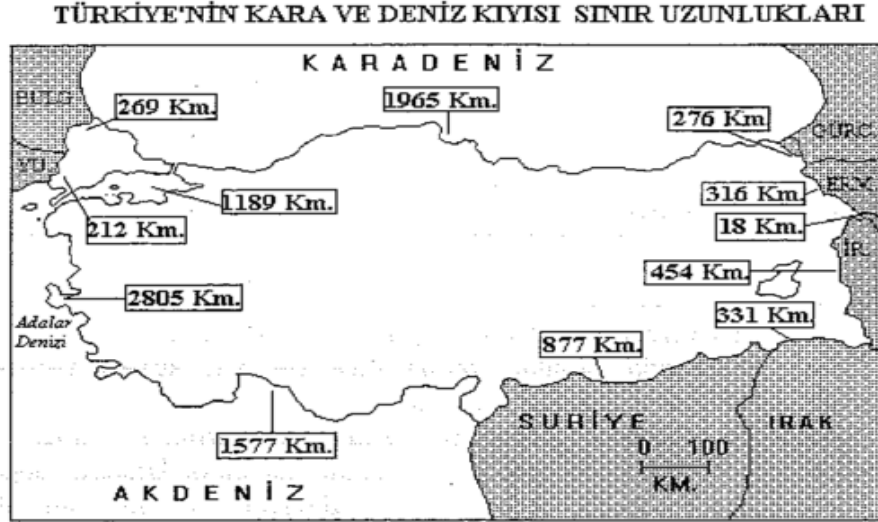
Osmanlı uç beyliği, Sakarya nehrinin güneyinde, Domaniç-Söğüt-İnönü üçgeni içinde kalan saha içerisinde ve Bizans'ın yukarı Sakarya'dan başlayan Akhisar-İznik-Bursa-Manyas Gölü'ne kadar devam eden savunma hattının güneyinde kurulmuştu. Bu bölgenin doğusunda Canikoğulları, güneyinde Germiyanogulları, Karasi Beyliği, batı ve kuzeyinde Bizans müstahkem kale zinciri vardı. Deniz ile ilgisi bulunmuyordu.²⁸⁸ Buna rağmen, XVI. yüzyılda küresel bir deniz gücü oluşturabilmişlerdir. Bu mekanın, önemsenmemesi gereken bir faktör olduğu anlamına gelmemektedir. Sadece coğrafi parametre ile devletler arasındaki ilişkilere yaklaşılması, coğrafi determinizme saplanılması anlamına gelmektedir. Diğer taraftan, deniz gücü oluşturmak için genel anlamda coğrafi şartların uygun olması gerekmektedir.

Üç tarafı denizlerle kaplı **YARIMADALAR** (Anadolu ve Trakya) ülkesi olan Türkiye, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile büyük bir öneme sahiptir. Üç tarafını çeviren denizler, Cebel-i Tarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı vasıtası ile Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu'na bağlantılıdır. Dünya üzerinde genel olarak bakıldığında, Türkiye; kıtalar arası bir kavşak, köprü ya da geçiş ülkesidir. Afrika'nın etkileri Güney ve Güneydoğu Anadolu bölgelerine, Avrupa'nın etkileri Marmara ve Batı Anadolu bölgelerine, Asya'nın etkileri Doğu ve İç Anadolu

²⁸⁸ Ökte, **a.g.m.**, s.106.

bölgelerine kadar sokulur ve ülkenin ortasında adeta bu üç kıta birbirlerine kavuşur.²⁸⁹

Harita-18 Türkiye'nin Kara ve Deniz Kıyısı Sınır Uzunlukları



Kaynak: Ramazan Özey, **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği**, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2002, s.104.

Türkiye üç kıtanın teşkil ettiği (Avrupa, Asya, Afrika) Dünya adasının menteşesi durumundadır. Aynı zamanda menteşe üzerine vurulmuş kilit ve kilidi açan anahtar değerindedir. Dünya adasının iki iç denizi olan tek ülkedir. Ayrıca bu iki denizi bağlayan boğazlarda Türk egemenlik bölgesindedir.²⁹⁰

Türkiye'nin Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığında köprü ülke konumu, Bağımsız Devletler Topluluğu, Orta Asya ve Kafkasya'daki ticari gelişmeler, Güneydoğu Anadolu Projesi ile birlikte üretimde verimliliğin artması, Avrupa Birliği ile ilişkilerin ivme kazanması gibi çeşitli gelişmeler göz önüne alındığında, Türkiye'nin lojistik stratejilerini başta deniz taşımacılığı olmak üzere bütünsel yapı içerisinde oluşturmasını gerekli kılmaktadır.²⁹¹

²⁸⁹ Özey, **Jeopolitiği**, s.4.

²⁹⁰ Suat İlhan, **Türklerin jeopolitiği ve Avrasyacılık**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2005, s.50.

²⁹¹ Okan Tuna, "Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler", **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C.3., Sayı:2, 2001.

Harita-19 Türkiye'nin Ulaşım Avantajını Gösteren Harita



Kaynak: Özey, **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği**, s.201.

Yukarıdaki harita da Türkiye'nin dünya üzerindeki yeri oldukça net bir şekilde görülmektedir. Napolyon Bonapart'a atfedilen bir söze göre; 'Dünyayı egemenliğine alacak bir imparatorluk kurulacak olsa, başkenti İstanbul olurdu.' Türkler geçmişte bu coğrafi konumu son derece etkili bir şekilde kullanmayı başarmışlardır.

Antakya, Halep, Bağdat, Basra hattı denizden bağımsız olarak Çin'e bağlanmaktadır. Buna karşılık Mısır, Suriye ve Kuzey Afrika'nın bağımsız bir merkez olma durumundaydı. Mısır'ın ayrıca M.Ö. 30 yılından beri Hint kıtası ile denizden bağlantısı vardı. Bu durumda bütünlük gösteren bölge, Anadolu ve Balkanlar olmuştur. Diğer eyaletler ve bölgeler Bizans'tan kopuk olup başka dış sistemlerin etki alanına girmişlerdir.²⁹²

II. Abdülhamit yılları Basra vilayetinin en çok geliştiği ve imparatorlukla iktisadi bakımdan en çok bütünleştiği yıllar olmuştur. O kadar ki 1906 yılında buradan 50 bin ton tahıl ve 40 bin balya yünü Avrupa'ya sevk edilmektedir. Buradaki liman ve hinterland, Osmanlı Devleti'nin donanmadan yoksun olmasından dolayı tehlike altında kalmıştır.²⁹³

²⁹² Ortaylı, **İdare Tarihi**, s.65.

²⁹³ İlber Ortaylı, **Batılılaşma Yolunda**, Merkez Kitapçılık ve Yayıncılık, İstanbul, 2007, s.106.

Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında sıkışmış yarı kapalı bir deniz olan ve dünya su kütlesinin yaklaşık %1'ini oluşturmaya rağmen dünya deniz taşımacılığının %30'unun, ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının ise %28'inin gerçekleştiği Akdeniz'in önemli bir bölümüne Türkiye kıyıdaştır.

Coğrafi açıdan Türkiye gibi önemli bir noktada bulunan Hollanda'nın Rotterdam Limanı, taşımacılık sektöründe 2007 yılında 45 milyar euro'luk ciro elde etmiştir. Türkiye'de sektörün büyüklüğü 7-8 milyar dolar seviyesindedir. Türkiye coğrafi konumu ve etrafındaki 400 milyonluk nüfus avantajına karşın dünya taşımacılık ve lojistik sektöründe hak ettiği payı alamamaktadır.²⁹⁴ Hollanda ve Birleşik Arap Emirlikleri, taşımacılık ve lojistik sektöründe dünya devi haline gelirken, yurtiçine bağımlı kalan Türkiye dışarıya açılmamaktadır. Birleşik Arap Emirliklerinde özel olarak tasarlanmış Jebel Ali Free Zone (Serbest Bölge), 298.000 metrekare depolama imkanı sunmakta ve dünyanın en önemli şirketleri başta olmak üzere bin 400 firma burada kiracı olarak ülke ekonomisine ciddi katkıda bulunmaktadır.²⁹⁵

Mahan'ın çizmiş olduğu kriterlere göre Türkiye'nin coğrafi konumunun analizini yapacak olursak; dikkati çeken ilk husus, Türkiye'nin çevresinin son derece karmaşık olduğudur. Amerika, İngiltere ve Japonya gibi ada devletlerinin sınırdan gelebilecek bir kara tehdit algılamaları bulunmamaktadır.. Bu yüzden deniz gücü oluşturma açısından oldukça avantajlı bir pozisyonadadır. Buna karşılık, Fransa, Almanya gibi devletlerde olduğu gibi Türkiye'nin kara tehdit algılamasına göre ordusu şekillenmektedir. Diğer devletlerden farklı olarak, günümüzde Ortadoğu, Kafkaslar ve Balkanlar üçgeninde ve dünyanın en karmaşık coğrafyalarından birisinde olan Türkiye'nin, deniz gücü oluşturmada çok büyük engeller bulunmaktadır. Bununla beraber, devletin dünya deniz ve okyanusları ile ticaret yollarına yakınlığı açısından Türkiye son derece şanslıdır.

²⁹⁴ Harun Çimen, "Türkiye Taşımacılıkta Coğrafi Avantajını İyi Kullanamıyor", <http://www.tumgazeteler.com/?a=228434>

²⁹⁵ <http://www.jafza.ae/>

Harita-20 Dünya Denizleri ve Okyanusları



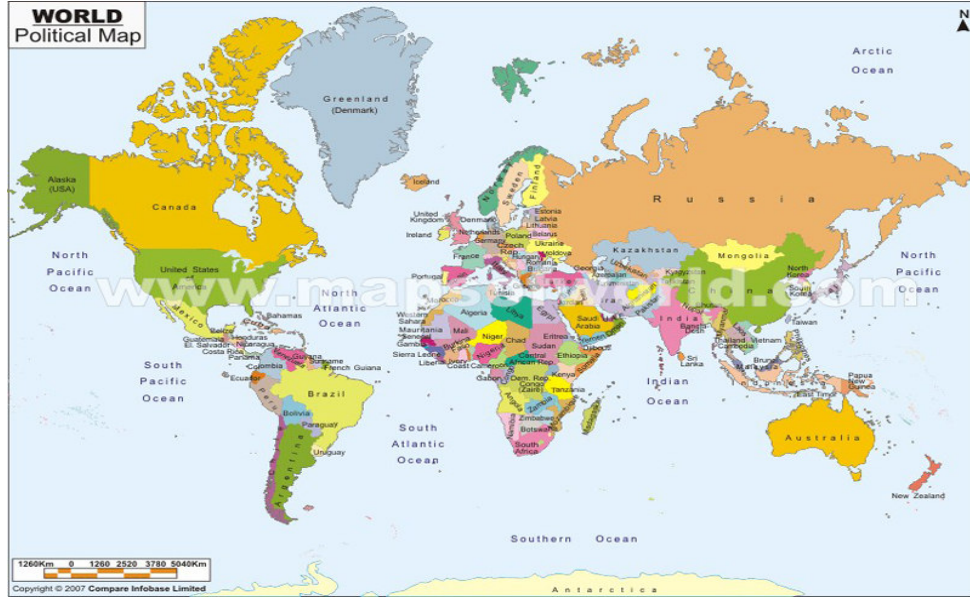
Kaynak: <http://www.mapsofworld.com/world-ocean-map.htm>.

Süveyş Kanalı ve Bab el-Mandab geçiş yolları ile Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanuslarına, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na açılma imkanı olan Türkiye'nin, aynı zamanda coğrafi konumu ile Afrika ile çok rahat bir biçimde ilişki tesis etme imkanı vardır.²⁹⁶ Ege adalarının büyük bir kısmının Yunanistan'ın elinde olması nedeni ile okyanuslar yönünde açılımın Doğu Akdeniz'den yapılması stratejik açıdan daha elverişlidir. Mekan analizi açısından Türkiye'nin okyanuslara açılarak, bölgesellikten, küreselliğe doğru adım atabilmesi için Cebelitarık, Süveyş ve Bab el-Mendeb geçiş yollarına yönelik politikalar üretmesi ve stratejiler geliştirmesi gerekmektedir. Süveyş Kanalı etrafından İsrail-Filistin çatışması, Bab el-Mandab Kanalı çevresinde ise Somali, Etiyopya'nın karışık durumda olması ve bu bölgelerin özellikle Körfez ülkelerinden yapılan petrol taşımacılığının ana yolları olması nedeni ile Amerikan dış politikası açısından da önemli olması, Türkiye'nin göz önünde bulundurması gereken en önemli hususlardan birisidir. Cebelitarık Boğazı çevresinde bulunan İspanya ve Fas ile, tarihi geçmişimizden de istifade ile geleceğe dönük iyi

²⁹⁶ Osmanlı Devleti'nin Afrika'ya yönelik dış politikasına yönelik bir inceleme için bkz. Ahmet Kavas, "Osmanlı Devleti'nin Afrika'ya Yönelik Dış Politikası", **Türk Dış Politikası Osmanlı Dönemi**, (Ed: Mustafa Bıyıklı), Gökkuşbu Yayınları, İstanbul, 2008, s.165-179.

ilişkilerin tesis edilmesi sağlıklı bir biçimde Atlas Okyanusu'na açılmamızı sağlayacaktır.

Harita-21 Dünya Siyasi Haritası



Kaynak: <http://www.mapsofworld.com/images/world-political-map-enlarge-view.jpg>

Türkiye'nin dünya üzerindeki coğrafi durumu çok iyi değerlendirilmelidir. Üç kıtanın bağlantı noktasında olan Türkiye, etkileşim kurabilme kapasitesi açısından son derece müsait bir pozisyonadadır. XV. yüzyıl imkanları ile küresel boyutta etkili olmayı başarabilen bir tarihi geçmişe sahip Türkiye'nin, XXI. yüzyılın iletişim ve ulaşım teknolojilerinden istifade ile küresel bir strateji takip etmesinde hiçbir engel yoktur.

Anadolu, hem geçmişte hem de bugün Asya, Avrupa ve kısmen de olsa Afrika'nın karşılıklı ilişkilerinde, Eski dünya için, dev bir köprü olmuştur. Fonksiyonları bakımından, Anadolu'da sosyal ve ekonomik hayatı, derin çizgileri ile etkilemiş olan bu ülke, hem geçmişte hem de bugün Asya, Avrupa ve kısmen de olsa Afrika'nın karşılıklı ilişkilerinde, Eski dünya için, yeni geçiş yoludur. Fonksiyonları

bakımından Anadolu’da sosyal ve ekonomik hayatı, derin çizgileri ile etkilemiş olan bu kolaylıklar çok önemlidir.²⁹⁷

Küreselleşme bazı yönleri ile coğrafya ile sınırlıdır. Türkiye yönünden, Avrupa, Avrasya ve Orta Doğu’nun geleneksel bölge yol ve köprüleri kesecek siyasi, iktisadi ve askeri meselelerinin ortaya çıkması, ülkenin jeopolitik öneminin algılanmasına vesile olacaktır. Coğrafya, uyuşturucu kaçakçılığından mülteci akınına, terörizme ve uzun menzilli tahrip edici silahların üretimine kadar bölgeler arası risk sıralamasında Türkiye’yi kilit konumunda bir ortak yapmaktadır. İster yeni enerji yolları, ister Orta Doğu barış projesine yeni yaklaşımlar için olsun, yeni diplomatik ve ticari fırsatların elde edilmesinde Türkiye’yi zorunlu ortak yapacak olan da onun bu coğrafyasıdır.²⁹⁸

4. Nüfus

Nüfus ve onun ortaya çıkardığı yerleşme birimlerinin jeopolitik ve jeostratejik duruma etkileri, en az doğal özellikler kadar önemlidir. Nüfus kendi başına her yönüyle etkindir. Sayısal olarak düşünüldüğünde, nüfus azlığı veya çokluğu, yer politikasına ve askeri durumuna doğrudan etkilidir. Dünya ülkelerine bakıldığında, nüfusu kalabalık ülkelerin, hakimiyet güçleri daha fazladır. Bugün dünya nüfusunun neredeyse dörtte birini teşkil eden Çin, büyük bir nüfus gücüne ve dolayısıyla kuvvetli bir askeri personel gücüne sahiptir.²⁹⁹

Dünya nüfusu, ülkelere göre dağılımı incelendiğinde, nüfus ile dünya hakimiyeti arasında sıkı bir ilişkinin olduğu açıkça görülecektir. Nüfus bakımından en kalabalık 10 ülke nüfusları incelendiğinde, en kalabalık ülke olarak Çin görülmektedir. Bu ülkeyi, Hindistan, ABD, Endonezya, Brezilya, Rusya, Pakistan, Bangladeş, Japonya ve Nijerya takip etmektedir. En kalabalık 10 ülkenin nüfusların, dünyanın toplam nüfusunun %60’ına tekabül etmektedir. Dünya siyasi coğrafyasında

²⁹⁷ Hayati Doğanay, **Türkiye Beşeri Coğrafyası**, Milli Eğitim Bakanlığı, Erzurum, 1995, s.80.

²⁹⁸ Lesser, **a.g.e.**,s.250.

²⁹⁹ Türkiye Bilimler Akademisi, **Nüfus ve Kalkınma Göstergeleri**, İstanbul, 2003, s.12.

büyük önem taşıyan ABD, Rusya, Çin ve Japonya gibi ülkelerin nüfus bakımından kalabalık ülkeler arasında olması, nüfusun önemini açıkça ortaya koyaktadır.³⁰⁰

Tablo-9 Büyük Devletlerin Nüfus Projeksiyonları

Büyük Devletlerin Nüfus Projeksiyonları

China Population (thousands) 1950-2050	United States of America Population (thousands) 1950-2050	Russian Federation Population (thousands) 1950-2050	Germany Population (thousands) 1950-2050	United Kingdom Population (thousands) 1950-2050	Japan Population (thousands) 1950-2050																																																																																																																																																																																																																																																																								
<table><tr><th>Year</th><th>Population</th></tr><tr><td>1950</td><td>554 760</td></tr><tr><td>1955</td><td>609 005</td></tr><tr><td>1960</td><td>657 492</td></tr><tr><td>1965</td><td>729 191</td></tr><tr><td>1970</td><td>830 675</td></tr><tr><td>1975</td><td>927 808</td></tr><tr><td>1980</td><td>998 877</td></tr><tr><td>1985</td><td>1 066 906</td></tr><tr><td>1990</td><td>1 149 069</td></tr><tr><td>1995</td><td>1 213 732</td></tr><tr><td>2000</td><td>1 269 962</td></tr><tr><td>2005</td><td>1 312 979</td></tr><tr><td>2010</td><td>1 351 512</td></tr><tr><td>2015</td><td>1 388 600</td></tr><tr><td>2020</td><td>1 421 260</td></tr><tr><td>2025</td><td>1 445 782</td></tr><tr><td>2030</td><td>1 458 421</td></tr><tr><td>2035</td><td>1 458 292</td></tr><tr><td>2040</td><td>1 448 355</td></tr><tr><td>2045</td><td>1 431 448</td></tr><tr><td>2050</td><td>1 408 846</td></tr></table>	Year	Population	1950	554 760	1955	609 005	1960	657 492	1965	729 191	1970	830 675	1975	927 808	1980	998 877	1985	1 066 906	1990	1 149 069	1995	1 213 732	2000	1 269 962	2005	1 312 979	2010	1 351 512	2015	1 388 600	2020	1 421 260	2025	1 445 782	2030	1 458 421	2035	1 458 292	2040	1 448 355	2045	1 431 448	2050	1 408 846	<table><tr><th>Year</th><th>Population</th></tr><tr><td>1950</td><td>157 813</td></tr><tr><td>1955</td><td>171 074</td></tr><tr><td>1960</td><td>186 158</td></tr><tr><td>1965</td><td>199 386</td></tr><tr><td>1970</td><td>210 111</td></tr><tr><td>1975</td><td>220 165</td></tr><tr><td>1980</td><td>230 917</td></tr><tr><td>1985</td><td>243 063</td></tr><tr><td>1990</td><td>256 098</td></tr><tr><td>1995</td><td>270 245</td></tr><tr><td>2000</td><td>284 857</td></tr><tr><td>2005</td><td>299 846</td></tr><tr><td>2010</td><td>314 692</td></tr><tr><td>2015</td><td>329 010</td></tr><tr><td>2020</td><td>342 547</td></tr><tr><td>2025</td><td>354 930</td></tr><tr><td>2030</td><td>366 187</td></tr><tr><td>2035</td><td>376 492</td></tr><tr><td>2040</td><td>385 868</td></tr><tr><td>2045</td><td>394 426</td></tr><tr><td>2050</td><td>402 415</td></tr></table>	Year	Population	1950	157 813	1955	171 074	1960	186 158	1965	199 386	1970	210 111	1975	220 165	1980	230 917	1985	243 063	1990	256 098	1995	270 245	2000	284 857	2005	299 846	2010	314 692	2015	329 010	2020	342 547	2025	354 930	2030	366 187	2035	376 492	2040	385 868	2045	394 426	2050	402 415	<table><tr><th>Year</th><th>Population</th></tr><tr><td>1950</td><td>102 702</td></tr><tr><td>1955</td><td>111 402</td></tr><tr><td>1960</td><td>119 906</td></tr><tr><td>1965</td><td>126 749</td></tr><tr><td>1970</td><td>130 392</td></tr><tr><td>1975</td><td>134 233</td></tr><tr><td>1980</td><td>138 655</td></tr><tr><td>1985</td><td>143 469</td></tr><tr><td>1990</td><td>148 615</td></tr><tr><td>1995</td><td>149 124</td></tr><tr><td>2000</td><td>147 423</td></tr><tr><td>2005</td><td>143 953</td></tr><tr><td>2010</td><td>140 318</td></tr><tr><td>2015</td><td>136 479</td></tr><tr><td>2020</td><td>132 407</td></tr><tr><td>2025</td><td>128 193</td></tr><tr><td>2030</td><td>123 915</td></tr><tr><td>2035</td><td>119 777</td></tr><tr><td>2040</td><td>115 782</td></tr><tr><td>2045</td><td>111 810</td></tr><tr><td>2050</td><td>107 832</td></tr></table>	Year	Population	1950	102 702	1955	111 402	1960	119 906	1965	126 749	1970	130 392	1975	134 233	1980	138 655	1985	143 469	1990	148 615	1995	149 124	2000	147 423	2005	143 953	2010	140 318	2015	136 479	2020	132 407	2025	128 193	2030	123 915	2035	119 777	2040	115 782	2045	111 810	2050	107 832	<table><tr><th>Year</th><th>Population</th></tr><tr><td>1950</td><td>68 376</td></tr><tr><td>1955</td><td>70 326</td></tr><tr><td>1960</td><td>72 815</td></tr><tr><td>1965</td><td>75 964</td></tr><tr><td>1970</td><td>78 169</td></tr><tr><td>1975</td><td>78 674</td></tr><tr><td>1980</td><td>78 289</td></tr><tr><td>1985</td><td>77 685</td></tr><tr><td>1990</td><td>79 433</td></tr><tr><td>1995</td><td>81 661</td></tr><tr><td>2000</td><td>82 309</td></tr><tr><td>2005</td><td>82 652</td></tr><tr><td>2010</td><td>82 365</td></tr><tr><td>2015</td><td>81 825</td></tr><tr><td>2020</td><td>81 161</td></tr><tr><td>2025</td><td>80 341</td></tr><tr><td>2030</td><td>79 348</td></tr><tr><td>2035</td><td>78 171</td></tr><tr><td>2040</td><td>76 852</td></tr><tr><td>2045</td><td>75 466</td></tr><tr><td>2050</td><td>74 088</td></tr></table>	Year	Population	1950	68 376	1955	70 326	1960	72 815	1965	75 964	1970	78 169	1975	78 674	1980	78 289	1985	77 685	1990	79 433	1995	81 661	2000	82 309	2005	82 652	2010	82 365	2015	81 825	2020	81 161	2025	80 341	2030	79 348	2035	78 171	2040	76 852	2045	75 466	2050	74 088	<table><tr><th>Year</th><th>Population</th></tr><tr><td>1950</td><td>50 616</td></tr><tr><td>1955</td><td>51 199</td></tr><tr><td>1960</td><td>52 372</td></tr><tr><td>1965</td><td>54 350</td></tr><tr><td>1970</td><td>55 663</td></tr><tr><td>1975</td><td>56 226</td></tr><tr><td>1980</td><td>56 314</td></tr><tr><td>1985</td><td>56 554</td></tr><tr><td>1990</td><td>57 237</td></tr><tr><td>1995</td><td>57 961</td></tr><tr><td>2000</td><td>58 868</td></tr><tr><td>2005</td><td>60 245</td></tr><tr><td>2010</td><td>61 517</td></tr><tr><td>2015</td><td>62 787</td></tr><tr><td>2020</td><td>64 033</td></tr><tr><td>2025</td><td>65 190</td></tr><tr><td>2030</td><td>66 162</td></tr><tr><td>2035</td><td>66 931</td></tr><tr><td>2040</td><td>67 581</td></tr><tr><td>2045</td><td>68 172</td></tr><tr><td>2050</td><td>68 717</td></tr></table>	Year	Population	1950	50 616	1955	51 199	1960	52 372	1965	54 350	1970	55 663	1975	56 226	1980	56 314	1985	56 554	1990	57 237	1995	57 961	2000	58 868	2005	60 245	2010	61 517	2015	62 787	2020	64 033	2025	65 190	2030	66 162	2035	66 931	2040	67 581	2045	68 172	2050	68 717	<table><tr><th>Year</th><th>Population</th></tr><tr><td>1950</td><td>83 625</td></tr><tr><td>1955</td><td>89 815</td></tr><tr><td>1960</td><td>94 096</td></tr><tr><td>1965</td><td>98 881</td></tr><tr><td>1970</td><td>104 331</td></tr><tr><td>1975</td><td>111 524</td></tr><tr><td>1980</td><td>116 807</td></tr><tr><td>1985</td><td>120 837</td></tr><tr><td>1990</td><td>123 537</td></tr><tr><td>1995</td><td>125 472</td></tr><tr><td>2000</td><td>127 034</td></tr><tr><td>2005</td><td>127 897</td></tr><tr><td>2010</td><td>127 758</td></tr><tr><td>2015</td><td>126 607</td></tr><tr><td>2020</td><td>124 489</td></tr><tr><td>2025</td><td>121 614</td></tr><tr><td>2030</td><td>118 252</td></tr><tr><td>2035</td><td>114 569</td></tr><tr><td>2040</td><td>110 651</td></tr><tr><td>2045</td><td>106 590</td></tr><tr><td>2050</td><td>102 511</td></tr></table>	Year	Population	1950	83 625	1955	89 815	1960	94 096	1965	98 881	1970	104 331	1975	111 524	1980	116 807	1985	120 837	1990	123 537	1995	125 472	2000	127 034	2005	127 897	2010	127 758	2015	126 607	2020	124 489	2025	121 614	2030	118 252	2035	114 569	2040	110 651	2045	106 590	2050	102 511
Year	Population																																																																																																																																																																																																																																																																												
1950	554 760																																																																																																																																																																																																																																																																												
1955	609 005																																																																																																																																																																																																																																																																												
1960	657 492																																																																																																																																																																																																																																																																												
1965	729 191																																																																																																																																																																																																																																																																												
1970	830 675																																																																																																																																																																																																																																																																												
1975	927 808																																																																																																																																																																																																																																																																												
1980	998 877																																																																																																																																																																																																																																																																												
1985	1 066 906																																																																																																																																																																																																																																																																												
1990	1 149 069																																																																																																																																																																																																																																																																												
1995	1 213 732																																																																																																																																																																																																																																																																												
2000	1 269 962																																																																																																																																																																																																																																																																												
2005	1 312 979																																																																																																																																																																																																																																																																												
2010	1 351 512																																																																																																																																																																																																																																																																												
2015	1 388 600																																																																																																																																																																																																																																																																												
2020	1 421 260																																																																																																																																																																																																																																																																												
2025	1 445 782																																																																																																																																																																																																																																																																												
2030	1 458 421																																																																																																																																																																																																																																																																												
2035	1 458 292																																																																																																																																																																																																																																																																												
2040	1 448 355																																																																																																																																																																																																																																																																												
2045	1 431 448																																																																																																																																																																																																																																																																												
2050	1 408 846																																																																																																																																																																																																																																																																												
Year	Population																																																																																																																																																																																																																																																																												
1950	157 813																																																																																																																																																																																																																																																																												
1955	171 074																																																																																																																																																																																																																																																																												
1960	186 158																																																																																																																																																																																																																																																																												
1965	199 386																																																																																																																																																																																																																																																																												
1970	210 111																																																																																																																																																																																																																																																																												
1975	220 165																																																																																																																																																																																																																																																																												
1980	230 917																																																																																																																																																																																																																																																																												
1985	243 063																																																																																																																																																																																																																																																																												
1990	256 098																																																																																																																																																																																																																																																																												
1995	270 245																																																																																																																																																																																																																																																																												
2000	284 857																																																																																																																																																																																																																																																																												
2005	299 846																																																																																																																																																																																																																																																																												
2010	314 692																																																																																																																																																																																																																																																																												
2015	329 010																																																																																																																																																																																																																																																																												
2020	342 547																																																																																																																																																																																																																																																																												
2025	354 930																																																																																																																																																																																																																																																																												
2030	366 187																																																																																																																																																																																																																																																																												
2035	376 492																																																																																																																																																																																																																																																																												
2040	385 868																																																																																																																																																																																																																																																																												
2045	394 426																																																																																																																																																																																																																																																																												
2050	402 415																																																																																																																																																																																																																																																																												
Year	Population																																																																																																																																																																																																																																																																												
1950	102 702																																																																																																																																																																																																																																																																												
1955	111 402																																																																																																																																																																																																																																																																												
1960	119 906																																																																																																																																																																																																																																																																												
1965	126 749																																																																																																																																																																																																																																																																												
1970	130 392																																																																																																																																																																																																																																																																												
1975	134 233																																																																																																																																																																																																																																																																												
1980	138 655																																																																																																																																																																																																																																																																												
1985	143 469																																																																																																																																																																																																																																																																												
1990	148 615																																																																																																																																																																																																																																																																												
1995	149 124																																																																																																																																																																																																																																																																												
2000	147 423																																																																																																																																																																																																																																																																												
2005	143 953																																																																																																																																																																																																																																																																												
2010	140 318																																																																																																																																																																																																																																																																												
2015	136 479																																																																																																																																																																																																																																																																												
2020	132 407																																																																																																																																																																																																																																																																												
2025	128 193																																																																																																																																																																																																																																																																												
2030	123 915																																																																																																																																																																																																																																																																												
2035	119 777																																																																																																																																																																																																																																																																												
2040	115 782																																																																																																																																																																																																																																																																												
2045	111 810																																																																																																																																																																																																																																																																												
2050	107 832																																																																																																																																																																																																																																																																												
Year	Population																																																																																																																																																																																																																																																																												
1950	68 376																																																																																																																																																																																																																																																																												
1955	70 326																																																																																																																																																																																																																																																																												
1960	72 815																																																																																																																																																																																																																																																																												
1965	75 964																																																																																																																																																																																																																																																																												
1970	78 169																																																																																																																																																																																																																																																																												
1975	78 674																																																																																																																																																																																																																																																																												
1980	78 289																																																																																																																																																																																																																																																																												
1985	77 685																																																																																																																																																																																																																																																																												
1990	79 433																																																																																																																																																																																																																																																																												
1995	81 661																																																																																																																																																																																																																																																																												
2000	82 309																																																																																																																																																																																																																																																																												
2005	82 652																																																																																																																																																																																																																																																																												
2010	82 365																																																																																																																																																																																																																																																																												
2015	81 825																																																																																																																																																																																																																																																																												
2020	81 161																																																																																																																																																																																																																																																																												
2025	80 341																																																																																																																																																																																																																																																																												
2030	79 348																																																																																																																																																																																																																																																																												
2035	78 171																																																																																																																																																																																																																																																																												
2040	76 852																																																																																																																																																																																																																																																																												
2045	75 466																																																																																																																																																																																																																																																																												
2050	74 088																																																																																																																																																																																																																																																																												
Year	Population																																																																																																																																																																																																																																																																												
1950	50 616																																																																																																																																																																																																																																																																												
1955	51 199																																																																																																																																																																																																																																																																												
1960	52 372																																																																																																																																																																																																																																																																												
1965	54 350																																																																																																																																																																																																																																																																												
1970	55 663																																																																																																																																																																																																																																																																												
1975	56 226																																																																																																																																																																																																																																																																												
1980	56 314																																																																																																																																																																																																																																																																												
1985	56 554																																																																																																																																																																																																																																																																												
1990	57 237																																																																																																																																																																																																																																																																												
1995	57 961																																																																																																																																																																																																																																																																												
2000	58 868																																																																																																																																																																																																																																																																												
2005	60 245																																																																																																																																																																																																																																																																												
2010	61 517																																																																																																																																																																																																																																																																												
2015	62 787																																																																																																																																																																																																																																																																												
2020	64 033																																																																																																																																																																																																																																																																												
2025	65 190																																																																																																																																																																																																																																																																												
2030	66 162																																																																																																																																																																																																																																																																												
2035	66 931																																																																																																																																																																																																																																																																												
2040	67 581																																																																																																																																																																																																																																																																												
2045	68 172																																																																																																																																																																																																																																																																												
2050	68 717																																																																																																																																																																																																																																																																												
Year	Population																																																																																																																																																																																																																																																																												
1950	83 625																																																																																																																																																																																																																																																																												
1955	89 815																																																																																																																																																																																																																																																																												
1960	94 096																																																																																																																																																																																																																																																																												
1965	98 881																																																																																																																																																																																																																																																																												
1970	104 331																																																																																																																																																																																																																																																																												
1975	111 524																																																																																																																																																																																																																																																																												
1980	116 807																																																																																																																																																																																																																																																																												
1985	120 837																																																																																																																																																																																																																																																																												
1990	123 537																																																																																																																																																																																																																																																																												
1995	125 472																																																																																																																																																																																																																																																																												
2000	127 034																																																																																																																																																																																																																																																																												
2005	127 897																																																																																																																																																																																																																																																																												
2010	127 758																																																																																																																																																																																																																																																																												
2015	126 607																																																																																																																																																																																																																																																																												
2020	124 489																																																																																																																																																																																																																																																																												
2025	121 614																																																																																																																																																																																																																																																																												
2030	118 252																																																																																																																																																																																																																																																																												
2035	114 569																																																																																																																																																																																																																																																																												
2040	110 651																																																																																																																																																																																																																																																																												
2045	106 590																																																																																																																																																																																																																																																																												
2050	102 511																																																																																																																																																																																																																																																																												

Kaynak: <http://esa.un.org/unpp/>

Yukarıdaki tablo incelendiğinde, Çin'in çok gelişmiş bir ülke olmamasına rağmen, sahip olduğu muazzam büyüklükteki nüfusu nedeni ile Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi daimi üyeliğine kabul edildiği görülecektir. Amerika'nın nüfusu 1950-2000 arasında neredeyse ikiye katlanmıştır. 2050 yılına kadar nüfus artışının devam etmesi beklenmektedir. Rusya, Almanya, Japonya ve İngiltere'nin nüfus açısından durgunluğa girdiği söylenebilir. Dikkat edilirse, bu devletlerin dünya siyasetindeki etkinlikleri de II. Dünya Savaşı ile birlikte zayıflamıştır.

³⁰⁰ Ramazan Özey, *Dünya ve Türkiye Ölçeğinde Siyasi Coğrafya*, s.34.

Tablo-10 Büyük Devletlerin Nüfus Yoğunlukları

Büyük Devletlerin Nüfus Yoğunlukları											
Japan Population density Medium variant 1950-2050		Russian Federation Population density Medium variant 1950-2050		United States of America Population density Medium variant 1950-2050		Germany Population density Medium variant 1950-2050		China Population density Medium variant 1950-2050		United Kingdom Population density Medium variant 1950-2050	
Year	Population density	Year	Population density	Year	Population density	Year	Population density	Year	Population density	Year	Population density
1950	221	1950	6	1950	16	1950	192	1950	58	1950	208
1955	238	1955	7	1955	18	1955	197	1955	63	1955	211
1960	249	1960	7	1960	19	1960	204	1960	69	1960	216
1965	262	1965	7	1965	21	1965	213	1965	76	1965	224
1970	276	1970	8	1970	22	1970	219	1970	87	1970	229
1975	295	1975	8	1975	23	1975	220	1975	97	1975	231
1980	309	1980	8	1980	24	1980	219	1980	104	1980	232
1985	320	1985	8	1985	25	1985	218	1985	111	1985	233
1990	327	1990	9	1990	27	1990	222	1990	120	1990	236
1995	332	1995	9	1995	28	1995	229	1995	126	1995	239
2000	336	2000	9	2000	30	2000	231	2000	132	2000	242
2005	338	2005	8	2005	31	2005	232	2005	137	2005	248
2010	338	2010	8	2010	33	2010	231	2010	141	2010	253
2015	335	2015	8	2015	34	2015	229	2015	145	2015	258
2020	329	2020	8	2020	36	2020	227	2020	148	2020	264
2025	322	2025	8	2025	37	2025	225	2025	151	2025	268
2030	313	2030	7	2030	38	2030	222	2030	152	2030	272
2035	303	2035	7	2035	39	2035	219	2035	152	2035	276
2040	293	2040	7	2040	40	2040	215	2040	151	2040	278
2045	282	2045	7	2045	41	2045	211	2045	149	2045	281
2050	271	2050	6	2050	42	2050	208	2050	147	2050	283

Kaynak: <http://esa.un.org/unpp/>

Nüfus yoğunluğu ile ilgili göstergeler daha ilginç sonuçlar vermektedir. Büyük devlet kategorisine giren Japonya, Almanya ve İngiltere gibi devlerin nüfus yoğunlukları Türkiye'nin neredeyse üç katıdır. Nüfus artışının yoksulluğa sebep olan bir tehlike olarak algılanması ile bu durum arasında bir çelişki mevcuttur.

Çağımızın en temel paradoksu sanayileşmiş ve çok fazla olanağa sahip olan ülkelerin en az nüfus artışına tanık olmasıdır. Hatta Almanya'da nüfus gerilemektedir. Buna karşılık, gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerde hızlı nüfus artışı devam etmektedir.³⁰¹

Az gelişmiş ülkelerde nüfus rejimi alanında Batı'nın XIX. yüzyıl boyunca maruz kaldığı nüfus infilaki devresine tekabül eden bir merhalede bulunmaktadır. Doğum hadleri yüksekliğini muhafaza ederken, ölüm hadlerinde büyük düşmeler kaydedilmektedir. Az gelişmiş ülkelerdeki bu nüfus infilaki bugünkü ekonomik ve

³⁰¹ Pierre George, **Nüfus Coğrafyası**, (Çev: Tanju Gökçöl), İletişim Yayınları, İstanbul, 1991, s.112.

sosyal bünyenin bir sonucudur. Sanayileşmeye paralel olarak şehirleşme akımı hızlandıkça, iktisaden geri kalmış ülkeler Batı’da olduğu gibi zaruretten yeni bir nüfus rejimine gireceklerdir. Şu halde az gelişmiş ülkelerde görülen nüfus fazlalığı hem nisbidir, hem de geçici bir mahiyettedir. Ekonomik ve sosyal bünyenin kantitatif değişimi, bu nüfus fazlalığını ortadan kaldıracaktır. Bu duruma göre az gelişmiş ülkelerdeki nüfus fazlalığının çözümünü, doğumların kontrolünde veya ziraata yatırımda değil, memleketin sanayileşmesinde aramak gerekmektedir.³⁰²

Gelişmiş Batı ülkelerinde, başlangıçta ‘artışın azalışı’ şimdilerde ise nüfusun azalışı şeklinde baş gösteren demografik dönüşüm, bir tehlike olarak algılanmaktadır. Bu türden bir nüfusun azalışının Batı toplumlarında sosyal, siyasal ve ekonomik birçok sorunu gündeme getirdiği bilinmektedir.³⁰³ Az gelişmiş ülkelerin aksine, gelişmiş ülkeler nüfusu arttırıcı yönde politikalar izlemeye başlamışlardır. Almanya, Fransa, İtalya, Japonya, Rusya ve ABD, nüfusun doğal gelişme hızını yakalayabilmek için birçok yola başvurmaktadır. Öte yandan, gelişmekte olan ülkelerdeki hızlı nüfus artışı, Batı ülkelerinin izlediği politikaları tehdit edecek boyutlara ulaşmıştır. Bunun farkında olan dünya üzerindeki egemen siyasetçiler, bir ‘dünya nüfus artış dengesi’ önermişlerdir. Söz konusu öneriye göre, Batı ülkelerindeki nüfus artış hızını teşvik etmeli, gelişmekte olan ülkelerdeki hızlı nüfus artışına da tedbir getirilmelidir.³⁰⁴

Ülkenin nüfusu olarak ortaya konulan denizcilik gücünün etkenlerinden bir diğerinin, Akdeniz’in denizci İtalyan devletleri ile karşılaştırıldığında, Osmanlı İmparatorluğu için hemen büyük bir avantaj olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Küçük birer kent devleti olan ve donanmaları için asker bulmakta da büyük zorluklarla karşılaşan Venedik ve Ceneviz karşısında Osmanlılar, XVI. yüzyıldaki önemli nüfus artışının da katkısıyla denizcilik gücü bakımından çok öndedirler.³⁰⁵

Bir ülkede yaşayan insanların sayısı demografik gücün başlıca etkenlerinden biridir. Ancak nüfus, devletlerin güçleri karşılaştırılırken sadece sayı bakımından ele

³⁰² Yahya Kanbolat, **Nüfus Sorunu**, Güldiken Yayınları, Ankara, 1998, s.187.

³⁰³ Sabri Akdeniz, **Çağımızda Nüfusun Önemi ve Türkiye’nin Nüfus Meselesi**, Özdemir Basımevi, İstanbul, 1977, s.61.

³⁰⁴ Mustafa Gündüz, **Nüfus Sorunu Eğitim ve Sosyo-Ekonomik Dönüşüm Bağlamında Türkiye’de Doğurganlık**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2005, s.109.

³⁰⁵ Güngen, **a.g.e.**, s. 137.

alındığında, her zaman bir avantaj veya dezavantajı belirlemez. Nüfusun çokluğu ancak gelişim düzeyi bakımından eşdeğer veya yakın durumdaki devletlerarasında bir güçlülük faktörü oluşturur.³⁰⁶

Avrupa toplumlarının fazla nüfusunu tam zamanında Amerika kıtasına aktarması, beklenilenin aksine Avrupa'ya yeni bir dinamizm getirmemiştir. Hatta ilkinden çok daha korkutucu olan II. Dünya Savaşı'na hazırladı. Bu iki savaş içinde meydana gelen maddi ve manevi zararlar öylesine büyük oldu ki, Avrupa 18. ve XIX. yüzyıllarda kazanmış olduğu dünya liderliğini, finans sahasındaki üstünlüğünü, ve dünya ticaretindeki kudretinden çok şeyi kaybetmiş oldu. Denilebilir ki, XVI. yüzyıldan beri dünya denizleri üzerindeki ticaretten toplanan servetin büyük bir bölümü bu yolda eriyip gitti. Avrupa artık dünyanın kudreti, dünyanın karar ve idare merkezi değildi. Avrupa bir anlamda olgunluğa ermiş bir ana olarak ne kadar kudretten ve gösteriştten düşmüşse, karşı kıyıda Amerika, yeni gelişen zinde ve biraz da hoppa bir delikanlı olarak XX. yüzyılı simgeleyecek olan kıta devletinin kurucusu oluyordu. Durum adeta dünya yüzünde bir bayrak yarışına benziyordu. Asya kültürünün Avrupa'ya devredilmesi geçen yüzyıllarda cereyan etmişti. Avrupa kültürü de çok daha yeni bir dönemi yüceltmek için şimdi Avrupa'dan Amerika'ya geçiyordu. Değişik kaynaklardan derlenen istatistikler farklı sonuçlar vermekle beraber, 1840'tan 1930'a kadar süren ortalama bir yüzyıl içinde ABD, Avrupa'dan 35 milyondan fazla insan kütlesini kendine çekmiş oldu. Buna göre XVIII. yüzyılın başında 5.308.000 kişiden oluşan ABD'nin nüfusu gerek kendi içindeki artışı, gerek hariçten gelenlerle 1900 yılında 75.995.000 vardı. Bu rakam 2005 yılında 299.846.000'ye ulaştı.³⁰⁷

Nüfus artışının iktisadi ve sosyal kalkınma ile ilgili ve optimum nüfus ile alakalı çok yönlü bir hadise olduğu görülür. Sanayileşen ülkelerde umumiyetle nüfus artışı hızlanmaktadır. Bu devrede nüfus artışı iç talebi kamçılayarak sanayileşmeyi teşvik etmektedir. Zamanla sanayileşen ülkelerde, nüfus, tarım ve kırsal kesimde şehirlere akınca doğum oranı azalmaktadır.³⁰⁸

³⁰⁶ Mert Bayat, **a.g.e.**, s.193.

³⁰⁷ Necdet Tunçbilek, **Dünya Nüfus Dinamiği**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 1998, s.XXI0.

³⁰⁸ Sabahattin Zaim, **Türkiye'de Nüfus Meseleleri**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1973, s.7.

Dünyada nüfus patlaması denen hadise esasında, sanayileşme ve iktisadi gelişmenin normal seyridir. Kendi kültürleri için bu seyri tabii karşılayan bugünün zengin ülkeleri aynı oluşumu dünya için tehlikeli ve anormal gösterme gayreti içindedirler.³⁰⁹

Ülkenin iktisadi kalkınması ile ilgili normal gelişmeyi, suni müdahalelerle değiştirmeye kalkışmak, hem mahzurludur, hem de abestir. Mahzurludur. Çünkü kalkınmanın itici sektörü olan yeni sanayi kuruluşları yeterli bir iç tüketim olmadan kurulup gelişemez. Japonya ancak 70-80 milyona vardıktan sonra nüfus meselesi ile ilgilenmiştir.³¹⁰

Dünyada nüfus artışı açlık ve kıtlığa sebebiyet verecek mi? Bu iddianın doğru olabilmesi için, gıda maddelerindeki artış hızının daha yavaş olması gerekir. Halbuki, dünyada yılda nüfus%2 artarken, buna karşılı istihsal % 4 oranında artmaktadır. Yani dünya da bütün fertleri ele aldığımızda, bir kıtlık söz konusu değildir ve fert başına düşen ortalama gıda miktarı artmaktadır. İnsanlık ve insaniyet yönünden bir mesele yoktur. Bu konuda mesele, bölgeler itibariyle görülen dengesizliktir. Konu milletlerarası mübadelenin ve ticari münasebetlerin düzenlenmesi ile ilgilidir. Bu sahada ülkeler arası bir dengesizlik varsa, yetersizlik teknik üretim imkanlarından ziyade, ekonomik ve politik sebeplerden doğmaktadır.³¹¹

Ekonomik büyüklük ve refah arasındaki ilişkide nüfusun belirleyiciliğini ortaya koyma adına Norveç ve Hindistan örneklerine bakılabilir. 4,6 milyon insanın yaşadığı Norveç, kişi başına düşen 55.600 dolarlık gelirle dünyanın 5. müreffeh ülkesi durumundadır. Ancak bu ortalama gelir seviyesi nüfus ile çarpıldığında, günümüz şartlarında vasat sayılabilecek 257 milyar dolarlık bir gayri safi yurt içi hasıla değeri ortaya çıkar. Kişi başına düşen gelir sıralamasında 2.700 dolarla 165. sırada yer alan Hindistan ise, Norveç'in takriben 240 katına karşılık gelen 1,1 milyarlık devasa bir nüfusa sahiptir. Bu nedenle de, bir Hindistanlı, bir Norveçliden

³⁰⁹ Sabri Akdeniz, **a.g.e.**, s.23-32.

³¹⁰ Zaim, **Nüfus Meseleleri**, s.8.

³¹¹ Zaim, **Nüfus Meseleleri**, s.9.

ortalama 20 kat daha az üretiyor olsa da, aradaki nüfus farkı nedeniyle Hindistan ekonomisi Norveç'inkinden takriben 12 kat daha büyüktür.³¹²

Siyasal bilimler profesörü A.F.K. Organski, 1958 yılında yazdığı ve bugün itibariyle uluslararası politika literatürü içerisinde bir klasik durumuna gelmiş olan 'World Politics' adlı kitabında GSYİH'nın bu yönüne dikkat çeker ve endüstriyelleşme çerçevesinde bir analiz ortaya koyar. Bu analize göre, küçük nüfusa sahip olan ülkelerde refah seviyesi ne kadar yüksek olursa olsun, ekonomik ölçekleri küçük kalmaya mahkum olan bu ülkeler hiçbir zaman dünya politikaları üzerinde ciddi seviyede herhangi bir etkiye sahip olamayacaklardır. Diğer yandan, henüz endüstriyelleşmemiş olan yüksek nüfuslu ülkeler ise, gelişmelerini tamamladıklarında dünyanın tartışmasız en büyük ekonomileri ve yeni süper güçleri olacaklardır.³¹³

Dünyanın bazı bölgelerinde aç insanlar varsa, bunun bir sebebi, insan faktöründen azami istifade edilemeyişidir. Bu gibi ülkelerde, üretim faktörlerinden sermayenin kıt olmasına mukabil, insan ve tabi kaynaklar boldur. Gelişme için kaynaklarda ve diğer imkanlarda görülen inkişaf, bütün ülkelerde, milli gelirin nüfustan daha fazla artmasını sağlayacak durumdadır. Gelişme için doğum oranını düşürmekte zaruret ve ihtiyaç yoktur. Türkiye'de de gıda ve istihsal artışı oranı, nüfus artış oranından oldukça fazladır.³¹⁴

Diğer bir iddiaya göre hızlı nüfus artışının fakirliği çoğaltacağı ve gelişme hızını azaltacağı hususudur. Halbuki en hızlı kalkınan ülkelerin büyük bir çoğunluğu nüfus artış oranı yüksek olanlardır. İktisadi bulgulara göre, nüfus artış hızı ile kalkınma hızı arasında tersine bir korelasyon yoktur. Ülkemiz için yapılan hesap ve tahminlerde, ileriye ait nüfus projeksiyonlarında yüksek doğum oranlarının iktisadi kalkınmada frenleyici bir unsur olmadıkları görülmektedir.³¹⁵

³¹² Serdar Kaya, "Uluslararası Seviyede Nüfus ve Güç İlişkisi", <http://www.derinsular.com/makaleler/2008/04/uluslararasi-seviyede-nufus-ve-guc-iliskisi.php>

³¹³ Serdar Kaya, "Uluslararası Seviyede Nüfus ve Güç İlişkisi", <http://www.derinsular.com/makaleler/2008/04/uluslararasi-seviyede-nufus-ve-guc-iliskisi.php>

³¹⁴ Akdeniz, a.g.e., s.47-61.

³¹⁵ Eric Hobsbawm, **Devrimler Çağı**, (Çev: Bahadır Sina Şener), Dost Kitapevi, Ankara, 1998, s.342-343.

İsmail Hakkı Baltacıoğlu, 1950’de Atatürk Üniversitesi’nde bir seminerde: “75 yıllık hayatımın sonunda, şu kalkınma felsefesine ulaşmış bulunuyorum. Kalkınma bir ağaca benzer. Kalkınma ağacının kökleri, gövdesi, dalları, yaprakları ve yemişleri vardır. Kalkınma ağacının kökleri dil, din ve sanattır; gövdesi nüfus ve nüfus kesafetidir. Dalları ise kalkınmayı tamamlayan iktisadi faaliyet sahalarıdır. Nüfus kesafeti olmayan bir ülkede kalkınma ağacının gövdesi gelişemez. Kalkınma için dallardan önce gövdeyi ve kökleri kuvvetlendirmek gerekir.” demiştir.³¹⁶

Kısacası, bugün nüfus planlaması diye ifade edilen ve iktisadi, sosyal ve tıbbi yönleri ile dünyaya takdim edilen hadisede, siyasi yön ağır basmaktadır. Dünya nüfusunun %25’ine, dünya gelirinin %75’ini temin eden zengin devletlerin, dünya kudret dağılımında mevcut statükonun değişmesinden duydukları endişe, dünya nüfus siyasetine yön veren en kuvvetli hadisedir.³¹⁷

Japonya ve Almanya gibi devletler, yüz ölçümlerine göre oldukça fazla nüfusa sahiptir. Buna rağmen, gelişme konusunda herhangi bir sıkıntı yaşamamaktadırlar. Sahip oldukları nüfus gücü ile de, dünyanın önde gelen ekonomilerinden biridirler. Nüfusun öneminin daha net anlaşılabilmesi için yapılabilecek küçük bir mukayese yeterlidir; Çin ve İsviçre karşılaştırıldığı zaman, kişi başına düşen milli geliri daha az olmasına rağmen Çin, ekonomik olarak, İsviçre’den kat kat daha büyüktür. Devletler platformunda da sahip olduğu nüfustan dolayı İsviçre ile mukayese edilmeyecek seviyede ağırlığı vardır.

Almanya Amerika gibi olmak istiyor, fakat olması mümkün değildir. Nüfus yapısı müsait değildir. Almanya ihtiyar ülkedir. Amerika ise halen genç ülkedir. Sürekli dünyanın genç nüfusunu emmektedir.³¹⁸

XXI. yüzyıla girerken insan toplumu en büyük sınavı ‘nüfusun gücü’ tarafından ortaya atılmış bulunan talepleri karşılayabilmek için ‘teknolojinin gücü’nü nasıl kullanacağı konusunda verecektir; yani , sorun, beşeriyetin daha yoksul bölümü

³¹⁶ Zaim, **Nüfus Meseleleri**, s.11.

³¹⁷ Akdeniz, **a.g.e.**, s.48; Zaim, **Nüfus Meseleleri**, s.11.

³¹⁸ İlber Ortaylı, **Avrupa ve Biz**, Turhan Kitabevi, s. 198.

olan dörtte üçlük kısmını, yetersiz beslenme, açlık, kaynakların tükenmesi, huzursuzluk, zorunlu göç ve silahlı çatışma gibi zengin ülkeleri tehlikeye maruz bırakan gelişmelerin gittikçe büyüyen Malthusçu tuzağından kurtarmak için etkin global çözümlerin nasıl bulunacağıdır.³¹⁹

a. Deniz Gücü ile Nüfusun Büyüklüğü Arasındaki İlişki

Mahan'ın İngiltere için yaptığı yorumda, nüfus ile deniz gücü arasındaki ilişki açık bir biçimde gösterilmektedir; Nüfusun hem yoğunluğu hem de karakteri deniz gücünün değerlendirilmesinde esas olarak alınmalıdır. İngiltere gibi denize açılan bir milletin nüfusu hem kalabalık olmalı, hem de bu nüfusun büyük bir bölümü dolaylı veya dolaysız olarak denizciliği meslek seçmelidir. Bir milletin barış zamanındaki ticareti, onun bir deniz savaşında ne kadar dayanabileceğini gösterir. Gerek barış zamanında gerek savaş zamanında, denizciler için gerekli yeteneklere sahip çok sayıda kişiye ihtiyaç vardır. Örneğin İngiltere sadece denize açılan bir ülke değil, aynı zamanda gemi inşa eden ve ticaret yapan bir ülkeydi, demek ki deniz savaşında başarı elde edebilmek için şart olan, insan gücüne ve teknik kaynaklara sahipti.³²⁰

Mahan'a göre doğal şartlar deniz gücünün oluşturulmasında daha etkili olmasına rağmen insan faktörünün ağırlığını koyması halinde katalizör etkisi gibi olayların seyrini ciddi anlamda değiştirebilmektedir.³²¹

İtalya Cumhuriyetleri'nin deniz gücü oluşturmalarındaki başarının altında yatan sebeplerden bir tanesi, sahip olduğu beşeri kaynaklardı. İtalyanlar Akdeniz dünyasında yerleşik tüccar koloniler ve konsolosluk gibi kurumlar oluşturmuşlardır. İtalyan tüccarı ilahiyat, Latince gibi bilgilerden önce, mahalli lehçe ve dilleri, muhasebeyi öğrenen kişidir. Dindar ve yurtseverdi; fakat bu para ve aile şirketi gibi kurumları kiliseden üstün tutmasına engel değildi. İtalyan tüccarı anonim ilişkilerin adamı değildir. Müşterisini yakından tanır. Herkesin zevkine göre mal bulur. Bu sebeple X. yüzyıldan itibaren İtalyan porselen imalathaneleri doğuluların zevkine

³¹⁹ Kennedy, **XXI. Yüzyıla Gिरerken**, s.17.

³²⁰ Mahan, **a.g.e.**, s.48.

³²¹ Mahan, **a.g.e.**, s.50.

göre imalata geçtiler. Bu da İtalyan Rönesans'ına yeni zengin boyutlar kazandırmıştır.³²²

b. Bilgi Çağında Nitelikli Nüfus

Teknoloji, bir anlamda metodik düşüncenin, bilimsel bilginin pratik hayata, çalışma ortamına uygulanmasıdır. 1800-1900 yılları arasında, Batı'nın başlattığı sanayileşme süreci, teknolojinin her alandaki başarılı uygulamalarının sonucu olmuştur. Bilgi çağı, örgütlenme biçimi, kalite kontrolü ve üretimde verimlilik, kitlesel rekabet sonucu gerçekleşmiştir.³²³

Bilim ve teknoloji alanında dünyadaki büyük rekabet, diğer bir deyimle teknolojik savaş şiddetlenerek gelişmektedir. Geleceğin yapılandırılması için, her ileri endüstri ülkesinde üniversite, endüstri ve devletin araştırma laboratuvarlarında gece gündüz çalışarak yeni bilgi ve yeni teknolojilerin ortaya konmasına çalışılmaktadır. Çünkü XXI. yüzyılda global rekabet çok yoğun, belirsizlikler çok yönlü, değişim çok hızlı olacaktır.³²⁴

Bilimsel ilerleme, kalkınmanın en önemli itici güçlerinden birini teşkil eder. Araştırma, insan yaşantısının bir parçası haline getirilmelidir. Bilimsel kalkınmanın, metodolojik araştırma yolu ile her alanda çok sayıda yetişmiş birinci sınıf bilim adamı kadrosu ile ancak gerçekleştirilebileceği kabul edilmektedir. Güney Kore, bir iç savaştan sonra, 38 üniversitesi ile bilimsel kalkınmaya öncelik tanımıştır. Güney Kore 15 yıl önce bilim ve teknoloji alanında ilerlemeye karşılık, % 100'lük bir okuma yazma olanağına kavuşmuştur.

Bilindiği gibi Sanayi Devrimi sonrasında, bu devrimin anahtarının teknolojik ilerleme olduğu, bu ilerlemeyi sağlayan ülkelerin ekonomik üretim, askeri güç ve dünyaya yayılma bakımından tarihte görülmemiş üstünlükler elde ettikleri

³²² Ortaylı, **Teşkilat Tarihi**, s. 85.

³²³ Türkdogan, **a.g.e.**, s.379.

³²⁴ Nimet Özdaş, "Konuşmalar", **Geçmişten Geleceğe Türk Bilim ve Teknoloji Politikaları**, Ankara, 2005.

anlaşlmıştır. Bunun üzerine, başta komşu Avrupa ülkeleri olmak üzere bütün dünyada, teknolojiye uluslararası rekabet gücü kazanabilmek için hem sanayide hem de eğitimde teknolojik ilerlemeyi destekleyici ‘tekno-ekonomi’ politikaları uygulanmaya başlanmıştır. Bu politikalar sayesinde Avrupa ülkeleri XIX. yüzyıl sonunda, sınıai teknolojilerinin üretilip uygulanmaya konduğu merkez bölge konumuna geldiler. Avrupa’yı, yine teknolojik ilerlemeyi esas alan hızlı ekonomik gelişmeleriyle XX. yüzyılın başında Japonya, ve II. Dünya Savaşı’ndan sonra Güney Kore, Malezya ve günümüzde Çin gibi ‘yeni sanayileşmiş ülkeler’ izledi. ABD ise XX. yüzyılın başlarından itibaren önceliği bilime, bu çerçevede temel bilimlere ve uygulamalı bilimlere vermiştir.

II. Dünya Savaşı sonrasındaki ekonomik gelişmesini, yeni üretim ve hizmet süreçlerini ortaya koymayı sağlayacak temel bilim araştırmalarına dayanmıştır. O dönemde, bilim araştırmalarında yapılacak bir yatırımın doğrudan bir tesirle bir süre sonra ekonomik kazanca dönüşeceği düşüncesi yaygındı. Dolayısıyla bilhassa üniversitelerde ve aynı zamanda sanayide yapılacak, bilim konulu araştırma geliştirme çalışmalarının, ekonomik gelişmenin anahtarı olacağı düşünülmüştü. Bilindiği gibi savaş sonrası dönemin bilim araştırmalarında temel önceliklerden biri, milli savunma idi. Soğuk Savaş döneminde ABD. ve SSCB’de iki kutuplu olarak benimsenen bu öncelik, önemini her zaman korumakla beraber, Avrupa’da savaş hatıralarının sönükleşmesi ve Soğuk Savaş’ın sona ermesiyle XX. yüzyılın sonlarında yerini, sanayide rekabet gücünü artırıcı bilim ve teknoloji araştırmalarına bırakacaktı.

Uluslararası ekonomik ve ticari ilişkilerin gelişmekte olan ülkeler arası ilişkiler temeli üzerinde ele alınıp tartışıldığı forumların ve kalkınma konularında çalışan uluslararası kuruluşların önem kazandığı bir dönem olan 1965-1970’ler ve sonrasında, kalkınmada ‘anahtar teknolojiler’ kavramı ortaya çıkmış ve bu forum ve kurumların programlarında da yer almıştır. 1990’lardan itibaren, genel olarak ‘globalleşme’ olarak adlandırılan süreç içinde sanayileşmiş ülkeler dışındaki ülkelerin durumlarında ve yaşadıkları problemlerde bir farklılaşma olmamış, sanayileşmiş ülkeler arasında ise yüksek teknolojiyi üreten, Avrupa dahil olmak üzere başka ülkelere ihraç eden merkezler olarak ABD ve Japonya ön plana

çıkmiştir. Aynı dönemde, bilim araştırmalarının ekonomik hayata doğrudan bir tesirle yansımadağının anlaşılmasıyla, temel araştırmalar yanında eşit ağırlıklı olarak ekonomi ile doğrudan bağlantılı olacak teknolojik araştırma-geliştirme faaliyetleri, devletlerin kalkınma politikalarında yerini almıştır.

Tarifi ve kavramları bu gelişme süreci içinde şekillenen ‘bilim ve teknoloji politikası’ eğitim kurumları, sanayi, ve bunların yapacakları Ar-Ge’nin koordinasyonunu üstlenecek olan devlet mekanizmasını içine alan bir anlayışla, sanayileşmiş ülkeler tarafından olduğu gibi gelişmekte olan ülkeler tarafından da kalkınmanın ana unsurlarından biri olarak benimsenmiştir.

Bu değişimlerden hem bunlar izleyerek, hem de bunlardan doğrudan etkilenecek payını alan gelişmekte olan ülkelerde de bilim ve teknoloji politikaları şüphesiz, bu gelişmelere paralel olarak şekillenecektir. Nitekim Türkiye’nin bilim ve teknoloji politikalarının da, başlangıcından beri dünyadaki gelişmelerin paralelinde götürülmeye çalışıldığı, bunlardan etkilenildiği ve bu konudaki teorik ve pratik kaynaklardan yararlanmaya çalışıldığı görülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti’nde, dünyadaki uygulamalarda olduğu gibi devletin koordinasyonu altında, eğitim kurumları ve üretim sektörleri tarafından gerçekleştirilecek bilim ve teknolojinin öngörüldüğünü ve bu konudaki ölçüm, kıyaslama ve değerlendirmelerin araştırma geliştirme, bilimsel işgücü ve istihdam, teknolojik yenilikler, vb. göstergeler aracılığıyla yapıldığını görüyoruz. Bilim ve teknoloji, toplumların gelişimi ile doğrudan ilgili, çok yönlü ve karmaşık bir bütün oluşturmaktadır. Dolayısıyla bilim ve teknolojinin geliştirilmesi müşterek bir çatı altında ve devlet politikası olarak belirlenmesi ülke gelişiminde belki de en etkili yollardan biri olarak kabul edilmektedir.

Teknolojik gelişmelerde yaşanan gecikmeyi anlamak için, kalkınmanın unsurlarından olan bilim ve teknolojinin ekonomik ve sosyal gelişmeden, sanayileşmeden, eğitim sistemi ve bu sistemin önceliklerinden bağımsız olmadığını ve bunlardan ayrı olarak düşünülüp değerlendirilemeyeceğini görmek gerekir. Bu unsurlardan hepsi, ekonomik ve sosyal alanlardaki ilerlemelerden ayrı olarak düşünülemez. Türkiye’de planlı dönemde uygulanmış olan politikalar, bu

gerekliliğın şuurı içinde hazırlanmış, fakat bu sektörler-arası oluşması gereken etkileşme, uygulamada gerçeğe dönüştürülememiştir. Teşvikler ve tedbirlerle desteklenecek olan her türlü bilim ve teknoloji çalışması, içinde yer aldığı üretim, hizmet ve eğitim alanının gelişmesinin içinde onun bir parçası olarak değerlendirilmeli ve desteklenmelidir. Bu bütünüleyici yaklaşımla düzenlenecek bir bilim ve teknoloji politikası sayesinde üretim, eğitim ve diğer ekonomik faaliyet alanlarıyla bilim ve teknoloji birbirini sürükleyen bir gelişme içinde olabilir.

Bilim ve teknolojiadaki başarı veya başarısızlığın, ekonomik ve sosyal gelişmelerdeki performansa bağlı olduğunu gösteren birçok başka örnek verilebilir. Dolayısıyla, Türkiye'nin bilim ve teknolojiye öngördüğü hedeflere ulaşmamış olmasının sebebi aslında, bulunduğu ekonomik ve sosyal kalkınma seviyesinde olmasından farklı değildir. Günümüzün sanayileşmiş ülkeleri bilim ve teknoloji üretiminde öncü olmuşlardır. Gelişmeleri artarak devam etmiş, ve bugün yüksek teknolojilerin ve bilgi çağının öncüsü durumuna gelmişlerdir. Günümüzde kabul gören uluslararası kriterlere göre gelişmekte olan ülkeler arasında ileri bir safta yer alan, ve yeni sanayileşmiş ülkeler arasında sayılan Türkiye, imalat sanayinin birçok dalında teknolojik dışa bağımlılığını azaltmış, ihracatının büyük bir kısmını imalat sanayi ürünlerinde yoğunlaştırmış olmakla beraber, diğer birçok gelişmekte olan ülke gibi bilimi ve teknolojiyi henüz topluma mal edememiş ve bunları ekonomik ve sosyal sektörlerin ayrılmaz birer parçası haline getirememiştir. Gerçi Türkiye, son yıllardaki bilim ve teknoloji istatistik verilerine göre dünya içindeki sıralamalarda ilerleme göstermiştir, ama gerçekte günümüz sanayileşmiş bilgi toplumlarının gerisinde bulunmaktadır. Hatta ekonomik büyüme ve gelişme seviyesi bakımından kendisi ile aynı grupta veya daha gerilerde bulunan başka bazı yeni sanayileşmiş ülkelere ve gelişmekte olan ülkelere göre, bilim ve teknolojinin bazı yönleri bakımından daha geri sıralardadır.

Gelişmiş bir teknolojik eğitim sistemi, uzun vadeli güç için bir ülkenin yerine getirmesi gereken ön koşullardan biri haline gelmiştir. Bu, bir toplumun gücünün ve

canlılığının ana damarlarını oluşturdu; bu eğitim olmadan diğer güç türleri yok olacaktır.³²⁵

Bilgi toplumunda hizmet sektörü çok gelişmektedir. İşgücünün sektörel dağılımında tarım ve sanayide çalışanların oranı azalmaktadır. İşgücünün vasıf yapısı da değişmekte, kaliteli vasıflı işgücü oranı artmakta, buna mukabil yarı vasıflı ve vasıfsız işgücüne talep azalmaktadır. Kaliteli ve vasıflı işgücü arzının çoğalması için eğitime önem verilmesi gerekmektedir. Eğitimde uzmanlaşma, lisans ve lisansüstü eğitim önem kazanmaktadır. Bir başka ifade ile, bilgi toplumunda en önemli faktör olarak insan unsuru ön plana çıkmaktadır. İnsanın da aklı ve beyni önem kazanmaktadır. Bu sebeple hammadde insan beyni olan bu toplumda, bitmeyen ve tükenmeyen bir hammadde kaynağına dayanılmaktadır. Diğer sanayi kollarında kaynaklar tükenebilmektedir. İnsan aklı için, Regeneratif, yani kendi kendini yenileyebilen kaynak oluşu özelliği belirtilmektedir. Örnek olarak Japonya’da hiçbir tabii kaynak olmadığı halde insanını kullanarak gelişme sağlamaktadır.³²⁶

Üniversiteler, düşüncenin bağımsız araştırma ve bilimsel zihniyetin oluşturulduğu odak noktalar olmalıdır. Üniversite ve teknoloji iş birliğini sağlayarak sanayi sektörünün rekabet gücü ve alışkanlığını arttırmalıdır. Teknolojiye dayalı kalkınma sürecini, ekonomik gelişmeyi ve bölgesel farklılıkları başlatarak topyekün kalkınmayı hazırlamalıdır.³²⁷

c. Türkiye’nin Nüfus Potansiyeli ve Vaat ettikleri

Türkiye’nin sadece rakamsal boyutları bile O’na jeostratejik bir önem kazandırmaktadır. Türkiye’nin bugün için 71 milyon olan nüfusu- Almanya’dan sonra Avrupa’da ikinci büyük ülke- XXI. yüzyıl ortalarında 100 milyona yaklaşacak, böylece Türkiye Avrupa’nın en kalabalık ülkesi haline gelecektir.³²⁸

³²⁵ Henry Kissinger, *Amerika’nın Dış Politikaya İhtiyacı Var mı?*, Doğan Kitapçılık, Ankara, 2002, s.16.

³²⁶ Sabahattin Zaim, “Bilgi Toplumu”, *Türkiye’nin 20. Yüzyılı, C.I.*, İşaret Yayınları, İstanbul, 2005, s.165.

³²⁷ Zaim, *Türkiye’nin 20. Yüzyılı, C.I.*, s.380.

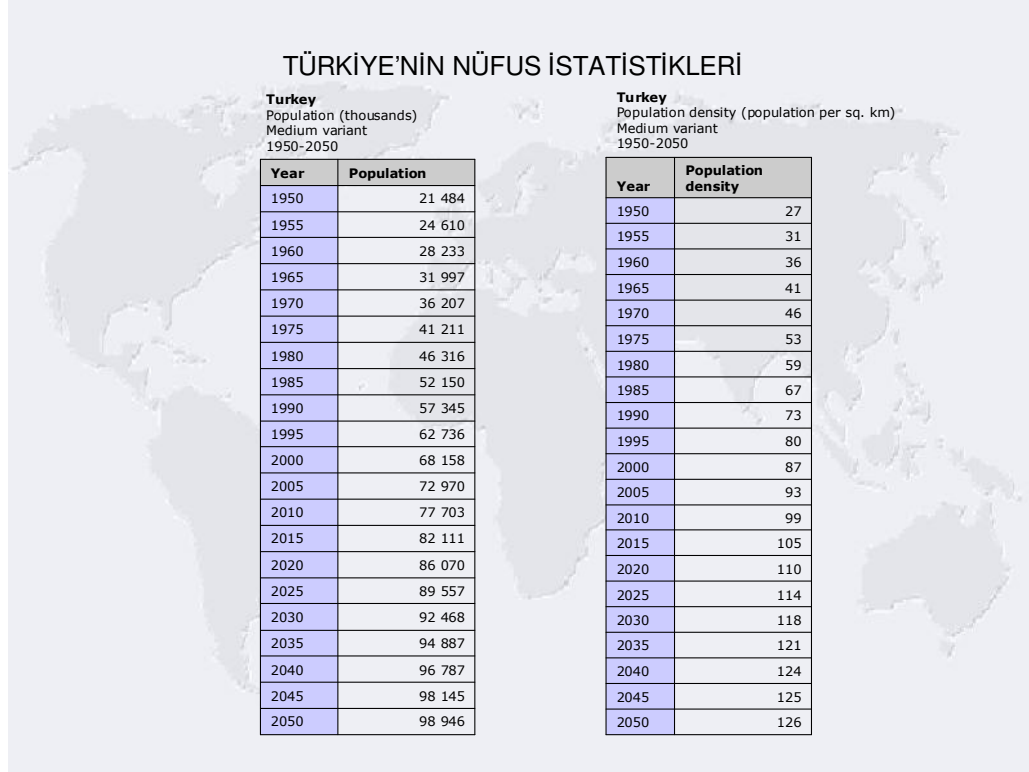
³²⁸ Lesser, *a.g.e.*, s.17.

Demografik tetkikler gösteriyor ki, 2030, 2040 yılında Türkiye artık nüfus artışı azalan, ama genç nüfusu kalabalık, yani harika yapılı dinamik bir toplum olacaktır.³²⁹

Deniz gücü oluşturabilmek için çok büyük bir nüfus potansiyeline sahip olmak gerekmektedir. Bir kere Türkiye'nin deniz gücü olmasını sağlayacak başlıca faktör olan üretim için gerekli sanayileşmenin gerçekleşebilmesi için, bilgi çağında nitelikli nüfusa ihtiyaç duyulmaktadır. Gemi inşa teknolojisi, gemilerde çalışacak insanlar, savaş gemisi için gerekli olan üst düzey teknolojik cihazlar, küresel deniz gücünü izleyebilmek için uydu sistemleri gibi komplike sistemlerin geliştirilmesinde, kaliteli beşeri unsur olmazsa olmaz şarttır.

Bununla birlikte, küresel bir aktör olmak için ABD'nin XIX. yüzyılda yaptığı gibi dünyaya açılmak gerekmektedir. Bütün toplumları kapsayacak şekilde, Türkiye'yi temsil eden insanların ve gittikleri ülkelerde kamuoyu oluşturacak insanlar olmadan küresel deniz gücünün gerçekleştirilmesi mümkün olmayacaktır.

³²⁹ Ortaylı, *Avrupa ve Biz*, s.161.

Tablo-11 Türkiye'nin Nüfus Projeksiyonları

Kaynak: <http://esa.un.org/unpp/>

Osmanlı Devleti'nin çökmesi ile birlikte, göçler, hastalıklar ve savaşlar nedeni ile Türkiye'nin nüfus coğrafyasına göre çok azalmıştır. 1950'den itibaren hızlı bir nüfus artışı yaşanmış, ancak nüfus planlaması ile söz konusu artışın ivmesi yavaşlatılmıştır. Avrupa'dan farklı olarak genç bir nüfus yapısına sahip Türkiye'nin nüfus yoğunluğu, büyüklük olarak benzer özelliklere sahip olduğu Almanya, İngiltere ve Japonya'ya göre oldukça düşüktür.

B. Stratejik İrade

Aristo'ya göre irade, sonuçta aklın uygun gördüğü hedefleri istemekten ibarettir. Aristo'nun irade psikolojisi ile ilgili görüşleri ilk defa açık bir şekilde Farabi'nin eserlerine yansımıştır. Farabi'ye göre benliğin arzu gücü bir şeye istek duymayı veya ondan kaçınmayı sağlar. İrade bu arzu gücünden meydana gelir. İnsanı harekete geçiren şey ulaşılmak istenen hedeftir.

İrade, içimizden dışarı çevrilen itici kuvvetleri ile frenleyici kuvvetler arasında şuurlu bir denkleşmedir. Oradaki dengeyi sağlayan ferдин yaşadığı çeşitli duygularla ferde dışarıdan yüklenen emirler ve tazyiklerdir. Duygular itici kuvveti hareket geçirir, emirler ve tazyikler frenleyici kuvveti idare ederler. Bu iki zıt kuvvetin ortasında hareketlerimiz meydana gelmektedir. İnsanın kaderi, bu çarpışmanın sınırında gerçekleşmektedir.

Devlet iradesinin kaynağı millettir. Ancak bu kaynak, milletin mevcut madde ve ruh değerlerinin sahasından çok geniştir. Millet, ne yalnız coğrafya ve ırk, ne de dil ve din beraberliğidir. O, haldeki bu unsurların mazideki köklerini de içine içerisine almakta ve istikbale ait bir iradenin başlangıcı olmaktadır.

Stratejik irade, insanda var olan iradenin topluma yansımasıdır. Stratejik irade güç denkleminizde çarpan etkisine sahiptir. Bir düşüncenin kuvveden fiile çıkarılması ilim, irade ve kudretle mümkündür. Devlet iradesinde veya başka bir deyişle siyasi irade de bir sorunun olması, gelecek için yapılan bütün tasarımların yarım kalarak, olumsuz neticelenmesine sebebiyet verir.

Psikolojide iradesizlik hastalığına tutulan bir kimse her şeyi yapabileceğini ancak kendisinden bir şeyin istenmesinden muaf tutulmasını istemektir. Hakikaten çökmüş birisi için istemek büyük bir yükür. Fakat bu yetersizlik hissi, kendini düşünceden fiile geçerken gösterir. Hasta, şu veya bu işleri yapmak ister, bu istek büyük bir şeydir; ancak bu arzusun gerçekleştirilmesi ölü kelimelerde kalır. İstek harekete geçmez, durgunluk onu alıp götürür. Sonra bir başka istek gelir, sonra bir başkası, ama hiçbirini gerçekleşmez. İstek düşünceyi gerçekleştirmek için bir adım bile atmaz.³³⁰

XXI. yüzyılda, her şeyin son derece iç içe girerek karmaşılaştığı bir dönemde, kuşatıcı planların yapılarak hayata geçirilmesi, devletlerin gücüne direk olarak etki etmektedir. Genel itibariyle, birçok olumsuzluklara rağmen ortaya konan düşüncelerin pratik hayatta yer bulmasında birçok zorlukla karşılaşmaktadır. Kişisel

³³⁰ Prof.Dr. Hayrani Altınbaş, **İnsan ve Psikoloji**, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1988, s.11.

yaşamda insanları, hedeflerine ulaşmaktan alıkoyan birçok engele karşı direnci sağlayacak bir irade gücü olmazsa, böyle bir ferdin ciddi anlamda hiçbir eser vermesi beklenemez. Aynı durum devletler içinde geçerlidir. Günübirlik politika değiştiren, olaylara stratejik bir yaklaşım sergilemekten ziyade, pragmatik davranarak sürekli yön değiştiren devletler, uluslararası camiada hakim güçlerin etkisine açık bir durumda kalırlar.

Çok kısıtlı olanaklara sahip olmasına rağmen iradesi ile büyük başarılarla imza atmış birçok insan bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi Beethoven'dır. Beethoven çok titiz çalışan bir müzisyendir. Müziği, ifade gücü ve teknik olarak çok üst seviyedeydi. Yaşamı boyunca sağlık problemleri çeken Beethoven 1801'de işitme problemleri yaşamaya başlamış ve 1817'de tamamen sağır olmuştur. Bu dönemden sonra sağırılığı müzik yaşamını hiçbir şekilde etkilememiştir. Hatta 9. senfoniye sağırılık döneminde bestelemiştir.³³¹ Beethoven'i sağır olmasına rağmen, dünya çapında bilinen bir eser ortaya koymasını sağlayan şey, sahip olduğu sağlam iradesidir.

Arnold Toynbee, bu konuda çekici bir teori ileri sürmektedir. İnsanın başarılı olabilmesi için, her zaman bir 'challenge' ve bir 'response' gerekir; doğanın kendini insan tarafından yenilebilecek bir güç olarak sunması gerekir; eğer insan meydan okumaya boyun eğmezse, verdiği karşılık bizzat onun uygarlığının tabanını yaratır.³³² Verilen karşılık, toplumların sahip oldukları stratejik irade nispetinde olmaktadır.

İradesizlik, AIDS gibi vücudun bağışıklık sistemini çökerterek, insanı bütün bakteri, virüs ve mikroplara karşı savunmasız bırakan bir hastalık gibidir. İrade zafiyetinden dolayı günümüzde insanların ne denli zararlı alışkanlıklara açık olduğu bilinen bir gerçektir.

Toplum hayatında da, iradesizliğin büyük zararları vardır. Haçlı kavgaları döneminde, Doğu ile Batı'nın iktisadi ve ticari ilişkilerine İtalyanların yepyeni bir canlılık verdikleri doğru ise de önceleri, İslamların ve Bizanslıların da çıkarlarına

³³¹ http://tr.wikipedia.org/wiki/Ludwig_van_Beethoven

³³² Braudel, **a.g.e.**, s.41.

gibi görülen bu yeni alışverişin eskilerden önemli başkalığı, Batılıların bu kez, Doğuluları tam bir sömürü düzeni altına almaları biçiminde olması idi. Çünkü Hristiyan Avrupa, bu kez Doğu'nun pazarına yalnız mal almaya gelmiyor, onun uygarlığını da Batı ülkelerine taşıyordu. Hristiyan Batı'nın yeni doğan ticaretçi ve işadamları sınıfı karşısında, Doğu'nun eski üstat ve güçlü sınıfı yoktu. Sadece yerinde alışveriş yapan *uyuşuk yaşantılı esnafı* vardı. Bu boşluktan yararlanan İtalyan tüccarları ve öteki işadamları, Doğu Akdeniz devletlerinden kopardıkları 'serbest ticaret' imtiyazları sayesinde de kendilerine yeni yeni kapılar açtırmış bulunuyorlardı.³³³

İrade zafiyeti genelde, kişilerin kendi potansiyellerinin çok gerisinde eserler ortaya koyması ile neticelenir. Her insan, hayata dair kendisine göre plan ve program yapar, ancak çoğu zaman uygulama safhasında devreye girmesi gereken iradesinde bir zayıflık olduğundan, hedeflerinin çok az bir kısmını gerçekleştirebilir.

Devlette tezahür eden irade de, insan iradesi ile aynı fonksiyonu görür. Stratejik iradesinde sorun olan bir devletin kendi kaynaklarını verimli bir şekilde kullanmasına imkan yoktur. Osmanlı Devleti'nin son döneminde yaşanan olumsuzlukların bir nedeni de, devlette baş gösteren irade zafiyetidir. Artık devlet kendi toplumunda ortaya çıkan olumsuzlukları bastırabilecek iradeye sahip değildir.

Küresel bir güç oluşturma düşüncesinin gerçekleşebilmesi için, dinamik ve koordineli bir şekilde üretilen uzun vadeli stratejilerin zamanında uygulamaya geçirecek ve sonuçları takip edecek bir devlet iradesi gerekmektedir.

Devlet iradesini milletin oluşturduğuna değinilmişti. Günümüz demokrasi anlayışı ile milletin yönetici olarak seçtiği insanlar ve devletin omurgasını teşkil eden bürokrasi, ordu, üniversite ve yargı gibi kurumların ortak hareketi devletin iradesini oluşturmaktadır. Tüm bu kurumların ortak bir hedef doğrultusunda ürettikleri koordineli stratejileri birbirlerine destek olacak şekilde yürütmeleri, devletin gelişmeler karşısında iradi olarak davranmasını sağlayacaktır. Millet iradesinin

³³³ Akdağ, **a.g.e.**, s.125.

tezahür ettiği kurumların birbirlerinin aleyhine hareket etmeleri, devlette irade zafiyetine sebep olacaktır.

Devlette stratejik iradenin nasıl oluşturulacağı sorusuna cevap bulabilmek için, onu oluşturan bireyler üzerinde bir modelleme yapılabilir. Bir kere iradesini zayıflatmış bir kişinin eski konumuna dönebilmesi için çok ciddi bir gayret sarf etmesi gerekmektedir. Küçük bir alışkanlığını değiştirmek isteyen bir insanın yaklaşık bir ay kendisi ile mücadele etmesi gerekmektedir. Böyle birisi, kendisine büyük hedefler belirlerse işi biraz daha kolaylaşabilir. Strateji iradeyi, stratejik zihniyetten ayrı düşünmemekte fayda vardır. Zihniyetin oluşması halinde, iradenin harekete geçmesi biraz daha kolaylaşabilecektir.

Bu bağlamda devlet olarak stratejik irade düşünüldüğünde, çok ciddi bir oto-kontrol mekanizmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren, denizcilik ile ilgili çalışmalar yapan kurumların belirledikleri hedefleri ile elde ettikleri sonuçlar iyi analiz edilmelidir. Özellikle Osmanlı Devleti'nin kuruluşunda, verilen görevlerin başarılamaması halinde azledilen bir çok insan ile karşılaşmaktadır. Hatta Piri Reis, Gedik Ahmet Paşa gibi önemli insanlar, bir takım başarısızlıklarından dolayı idam edilmişlerdir. 21. yüzyılda idam cezası getirilmelidir diye bir sonuç çıkarılmamalıdır. Devlet ile ilgili işlerde oldukça hassas davranıldığı görülmektedir. Anlatılmak istenen husus, özellikle bürokratik yapıda görev yapan kurumların hedefleri doğrultusunda yaptıkları çalışmalar, iyi denetlenmelidir.

Stratejik iradeyi zayıflatan diğer bir husus, kurumsal devamlılığın olmayışıdır. Kurumların başındaki insanlar, birtakım sebeplerden dolayı çok çabuk değiştiği için, özellikle uzmanlık gerektiren kurumlarda bir stratejik irade boşluğu oluşmaktadır. Kurumlar ancak ortak bir vizyon ve misyon uğrunda uzun vadeli çalışırlarsa başarılı olabilir. Başlanan projelerin hayata geçirilmesinde zafiyet yaşanmaması için, uzmanlık gerektiren kurumlarda görev değişim sirkülasyonunun iyi düzenlenmesi şarttır.

Türkiye’de yaşanan kimlik tartışmaları devletin stratejik iradesi önündeki en büyük engeldir. Maalesef, sorumluluk makamında bulunan ve kişileri peşinden sürükleyen birçok insan son derece sorumsuz davranarak devlet iradesini zayıflatmakta, toplumun tabanında ayrışmalara sebebiyet vermektedir. Tarihsel süreç, sağduyulu olarak biraz incelendiği takdirde, kişisel hesaplar peşinde koşan insanların sonunda hüsrana uğradıkları, bununla beraber devletin gidişatına çok ciddi zararlar verdikleri görülecektir. ‘Ayağına kurşun sıkmak’ tabiri bu konuda yaşananları çok güzel bir şekilde özetlemektedir.

Aslında sorumluluk makamındaki insanların bu şekilde rahatça davranabilmelerinin altında başka bir sebep yatmaktadır. Toplumu oluşturan bireyler, sağlıklı bir eğitim sürecinden geçirilerek şuurlu bireyler haline getirilmedikleri takdirde, bir takım insanlar tarafından istismar edilerek farklı taraflara yönlendirilmeleri her zaman mümkündür. Devlet idaresinde her kademedeki sorumsuz davranışlara prim vermeyen insanların yetiştirilmesi halinde, idareciler stratejik iradeyi sarsacak bireysel çıkarlarından vazgeçeceklerdir.

1. Deniz Gücü ve Stratejik İrade

Siyasi irade ile donanma arasında oldukça sıkı bir ilişki bulunmaktadır. Hatta denilebilir ki, siyasi iradenin olgunlaştığı noktada ancak deniz gücü oluşturulabilir. İç istikrar sağlanmadan, kara tehdit algılamasından kurtulmadan deniz gücü oluşması neredeyse imkansızdır.

Türkiye’nin deniz gücü oluşturma açısından aşması gereken en büyük engellerden birisi de, 1890’dan önce Amerika’da olduğu gibi, stratejik iradeyi temsil eden hükümetler tarafından denizcilik alanında kapsamlı bir politikanın oluşturularak, kurumsal yapının buna göre düzenlenmemesidir. Stratejik iradede bir eksiklik meydana geldiğinde, ortaya konulan düşünceler teoriden öteye geçememektedir. XVI. yüzyılda Barbaros Hayrettin Paşa’nın arkasında Kanuni Sultan Süleyman’ın olması gibi, XIX. yüzyılın sonunda Amerika’yı bir dünya devletine dönüştürecek başlıca teorilerden birisini ortaya koyan Mahan’ın arkasında da istikrarlı bir hükümet ve Theodore Roosevelt gibi bir devlet başkanı

bulunmaktaydı. Benzer şekilde Coğrafi keşifleri yapan büyük denizcileri destekleyen Portekiz Kralı, deniz gücü ile stratejik iradeyi göstermesi açısından son derece önemlidir.

Fransa'nın XIX. yüzyılın sonunda hızla hükümetlerinin değişmesi sonucu yaşanan siyasi sorunu donanmaya da yansıtmıştı. Rejimdeki hızlı değişiklikler, beraberlerinde, kimileri işin ehli olmayan, kimileri de deniz aşırı strateji konusunda inatla inandıkları (ama her zaman değişiklik gösteren) görüşlere sahip, yeni donanma bakanları getiriyordu. Bunun bir sonucu olarak, bu on yıllarda Fransız donanmasına büyük paralar ayrılmışsa da, bu paralar iyi kullanılmamıştır. Gemi yapımı programları bir yönetimin ticari gemilere saldırı stratejisi tercihindan, bir başka yönetimin savaş gemilerine kesin destek sağlama politikasına geçilerek sık sık değişiklik yapıldığını gösteriyordu; böylece donanmanın elinde ne İngilizlerinkiyle, ne de daha sonra Almanların gemileriyle boy ölçüşecek durumda olmayan heterojen bir gemi topluluğu kalıyordu.³³⁴

Siyasi irade ile deniz gücü arasındaki ilişkiyi göstermesi açısından Almanya'nın XIX. yüzyıldaki durumu örnek gösterilebilir. Genel hükümet politikasının sorumluluğunu ortaklaşa taşıyacak bir kuruluş bulunmadığı için, farklı bölümler ve çıkar grupları yukarıdan bir denetim ve bir öncelikler sıralaması olmadan, kendi amaçlarının peşindeydi. Donanma hemen hemen yalnızca İngiltere ile yapılacak savaşı düşünüyordu; ordu, Fransa'yı saf dışı bırakma planları yapıyordu; maliyeciler ve iş adamları, Balkanlar'a, Türkiye'ye ve Yakın Doğu'ya sokularak, Rus nüfuzunu ortadan kaldırmak istiyorlardı. Sonuç, şansölye Bethmann Holweg'in 1914 Temmuz'unda sızlanarak söylediği gibi, 'herkese kafa tutmak, herkesin yolu üzerine çıkmak ve gerçekte, tüm bunlar olurken, kimseyi zayıflatamamak' olmuştu.³³⁵

Her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da sergilenen performansı, ülkenin siyasi, ekonomik ve kültürel atmosferinden soyutlayarak düşünmemiz mümkün değildir. Türkiye'de son 20 yılda özellikle Deniz Kuvvetlerinde hayata geçirilen büyük projelerin nisbi olarak istikrarın yakalandığı dönemlere denk gelmesi bir

³³⁴ Kennedy, **Yükseliş ve Çöküşleri**, s.257.

³³⁵ Kennedy, **Yükseliş ve Çöküşleri**, s.249.

tesadüf değildir. Bir devletin yaşadığı iç sorunlarından en başta etkilenen faaliyetlerinden birisi denizciliktir. Tarihte bunun ile ilgili verilebilecek sayısız örnekler vardır. Çiçeklerin ilkbaharın yumuşak ikliminde açması gibi, deniz gücü de siyasi olarak istikrarın yakalandığı ve topyekun bir duruşun sergilendiği bir atmosferde gelişip serpilecektir.

Hükümetin etkinliği, akıllılığı ve kararlılığı deniz gücünü etkileyen faktörlerdir. Hükümet deniz kuvvetlerinin büyüklüğünü, niteliğini ve teşkilatını, askerlerin moralini, muharebe etkinliğini kontrol eder. Ayrıca hükümetin belirlediği stratejik doktrinler, deniz kuvvetleri için büyük önem taşır.³³⁶

Gemiler, tersaneler, inşa kızakları, makineleri ve kabiliyetli işçileri ile birlikte bir gemi inşa sanayi olmadıkça inşa edilemeyeceklerinden, bu sanayilerin gelişmesi, deniz kuvvetleri bakımından devlet adamının görevidir. Gemiler için lüzumlu olan üsler olmadıkça, deniz kuvvetleri hareket serbestisine sahip olamaz, kara kuvvetleri olmadıkça düşman üslerden çıkarılamaz.³³⁷

İngiltere, Fransa ve Hollanda tarihlerinde bu konu ile ilgili kendine özgü olaylar üzerinde yaptığı bir inceleme sonunda, deniz gücü filozofu, hükümetlerin deniz uğraşısı içinde olan kişiler üzerindeki etkileri, ayrı fakat birbirleri ile çok yakın bir ilişki içinde bulunan iki şekilde çalışıyordu. Barış zamanında, hükümet politikası, doğal büyümenin karşısında veya yanında olabilirdi veya bu istek, kuvvetli ticarî gücün gelişmesine katkıda bulunan endüstri ve faaliyetlerini sun'i olarak harekete geçirme veya kısma yollarını arayabilirdi. Harp için yapılacak özel hazırlıklarda, hükümetin tutumu, sadece bir filoyu değil aynı zamanda yedekleri ve harekât üslerini de içeren bir deniz kuvvetinin yaratılması, donatılması ve idamesine karşı, lehte veya aleyhte olarak, takınılan davranışı açıklamaktaydı. Mahan, kendi deniz kuvvetini teşvik etme bakımından kesin bir Amerikan politikasının yokluğundan üzüntü duyuyordu. İster sömürge ister askerî karakterde olsun, yabancı kuruluşlar oluşturma konusunda, Birleşik Devletler keder verici bir şekilde, son derece zayıftı.³³⁸

³³⁶ Earle, **a.g.e.**, s. 351.

³³⁷ Richmond, **a.g.e.**, s.4.

³³⁸ Livezey, **a.g.e.**, s.32.

Mahan'ın ortaya koyduğu iddialar çok önemli mevkilerdeki iki kişiyi kendine çevirmiştir. Theodore Roosevelt ve Henry Cabot Lodge. Roosevelt Beyaz Saray'da Lodge'de Senato'da büyük bir Amerikan bahriyesi kurma fikrinin öncüsü oldular. Roosevelt, Mahan'ın yazılarıyla, denizler ötesine yayılma politikası için Amerikan kamuoyunu kendi tarafına çekme yolunda deniz gücü teorisini kullandı. ABD'de 1890'larda Mahan'ın etkisiyle büyük bir gemi inşaatı programı Roosevelt tarafından başlatılmıştır.³³⁹

2. Küresel Bir Deniz Gücü Olarak Türkiye için Stratejik İrade

Türkiye'nin küresel bir aktör olarak deniz gücü oluşturması için stratejik iradenin daha iyi anlaşılması için aşağıdaki diyagram çizilmiştir. Bu diyagram tarihsel süreç içerisinde oluşturulan Türk Deniz Gücü'nü kabaca resmetmektedir.

Şekil-5 Kabaca Türk Deniz Gücünün Tarihi Seyri



Türk deniz gücünü XVI. yüzyılda zirveye çıkaran tarihsel süreç incelendiğinde, devlet yönetimine gelen nitelikli bir kadro ve savaşçı bir milletin oluşturduğu stratejik iradenin varlığı göze çarpmaktadır. Daha sonraki süreçte ise, çeşitli sebeplerden dolayı devlet iradesinde meydana gelen zaafiyet, devletin deniz gücünde de kendisini göstermiştir. Ancak Cumhuriyet döneminde, yaşanan birçok

³³⁹ Drows, a.g.e., s.178.

olumsuzluğa rağmen, Akdeniz ve Karadeniz çapında faaliyet gösteren bir donanma oluşturulabilmiştir.

Deniz gücü, yapısal karakterinden dolayı, içeriden ve dışarıdan kaynaklanan yönetimi zafiyete uğratacak olumsuzluklardan çok çabuk etkilenmektedir. Osmanlı tarihinde, ülke içinde Celali İsyanları, Kabakçı Mustafa Paşa İsyanı gibi isyanların olduğu dönemlerde denizcilik faaliyetleri neredeyse durma noktasına gelmiştir. Özellikle III. Selim zamanında, Küçük Hüseyin Paşa'nın gayretleri ile oluşturulan Kabakçı İsyanı ile sona ermiş, o dönemde denizcilik alanında dünyada meydana gelen değişiklikler takip edilememiştir.

Cumhuriyet döneminde ise, Atatürk'ün başta olduğu dönemde, bahriye teşkilatının kurumsal olarak hızlı bir şekilde toparlanmaya gittiği, kötü durumda olan gemilerin onarıldığı ve yeni alınan gemilerle donanmanın güçlendirildiği görülmektedir. Ancak daha sonra, Rusya tehdidine karşı, ABD'nin jeopolitik konumumuzdan dolayı, cömertçe yardımları hariç tutarsak bir duraksamanın olduğundan bahsedilebilir. Özellikle ihtilal dönemlerinde Türk deniz gücü oldukça olumsuz etkilenmiş, donanmanın dış politikada kullanılması yeterli seviyede olmamıştır. Son 20 yılda, Meko sınıfı fırkateynlerin³⁴⁰ alınması ve milli gemi inşası, siyasi iradenin nispeten sağlam olduğu dönemlere denk gelmektedir.

Türkiye XXI. yüzyılda küresel bir deniz gücü olmalıdır. Atlantik'te, Hint Okyanusu'nda ve Pasifik'te hem ticaret gemileri, hem de askeri gemileri ile boy göstermelidir. Türk limanları, en çok hareketliliğin yaşandığı limanların başında gelmelidir. Küresel deniz gücü için de öncelikli olarak Türkiye'nin stratejik irade sorununun ortadan kaldırılması gerekmektedir. Aksi takdirde, Tanzimat'tan itibaren yaşandığı gibi deniz gücü oluşturma çabaları, müthiş miktarlarda kaynak israfına rağmen olumlu neticelerin alınamaması ile sonuçlanacaktır.

³⁴⁰ Meko sınıfı fırkateynler, Alman-Türk ortaklığı ile yapılan 8 gemiden oluşmaktadır. İlki 1985 yılında Almanya'da inşa edilen bu fırkateynlerden sonuncusu 1999 yılında hizmete girmiştir. Bu gemilerden yarısı Almanya'da, yarısı Türkiye'de üretilmiştir. Fırkateynlerin özellikleri hakkında detaylı bilgi için bkz. <http://www.birliknet.com/operasyon/azbb.php?1158448310>

İçte yaşanan anlamsız tartışmalar, Türkiye’yi dış müdahalelere açık bir hale getirmektedir. Bütün kesimlerin bunun farkında olması gerekmektedir. Türkiye’nin stratejik iradesine darbeyi vuran en büyük sebeplerden birisi, modernleşmenin sonucunda meydana gelen kutuplaşmalardan dolayı içte yaşanan çatışmalardır.

Türkiye’nin küresel deniz gücü olabilmesi 30-40 yıl boyunca kesintisiz bir biçimde takip edilecek dinamik ve koordineli bir stratejiye bağlıdır. Denizcilik ile ilgili XXI. yüzyıl standartlarına uygun bir kurumsal yapının oluşturulması, eğitim sisteminin baştan sona yeniden düzenlenmesi, ağırlıklı olarak milli kaynaklarla ticari ve sivil gemilerin yapılması, limanların arka plandaki demir ve karayolları ile birlikte ile yeniden düzenlenmesi, denizcilikten anlayan halk içine bilinçli bir kesimin oluşturulması, dış politikaya uygun olarak savaş gemilerinin aktif olarak kullanılmasına olanak verecek şekilde doktrinlerin oluşturulması, denizcilik kültürünü zenginleştirecek çalışmaların üniversiteler ve denizcilik ile ilgili eğitim veren tüm kurumların katkısı ile yapılması, yakın deniz havzamızdan başlamak üzere, tüm dünya ülkelerini kapsayacak şekilde dünya devletleri ile denizcilik kanalı ile münasebetlerin geliştirilmesi ve bunun için de o ülkelerde aktif olarak faaliyet gösteren sivil ve resmi kurumların koordineli bir şekilde Türk dış politikasını destekleyecek şekilde kullanılması ve üretime dayalı güçlü bir ekonomi sistemi oluşturulması, çok güçlü bir stratejik irade ile gayretli çalışmaların mahsulü olacaktır.

Denizcilik ile ilgili faaliyetlerin yürütülmesinde katkısı olan tüm kurumların çok dağınık bir görüntü sergilemesi, irade zafiyeti meydana getirmektedir. Denizcilik ile ilgili birçok müspet teklif ortaya konulmasına rağmen, denizcilik alanında kurumsal dağınıklıktan dolayı oluşan irade zafiyeti nedeni ile bir türlü, Türkiye’nin küresel bir deniz gücü olarak yükselmesine neden olacak adımlar istenen ölçüde atılamamaktadır.

Maalesef XVII. yüzyılın sonundan beri Osmanlı Devleti ve arkasından kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nde batılılaşma ve modernleşmeye paralel olarak bir türlü istikrar ortamı yakalanamamıştır. Çalkantılı bir iç siyasi hayat neticesinde de kutuplaşmaların yaşanması, stratejik iradeyi temsil eden idarecilerin sürekli dışa açılmalarını engellemiş ve iç olaylara odaklanmaları sonucunu doğurmuştur.

Mahan'ın deniz gücü olmak için ortaya koyduğu kriterlerden hükümetin karakteri, sadece, siyasi partilerden müteşekkil değildir. Bunun içinde, sivil ve askeri tüm bürokratik kurumlarda dahil olmaktadır. Stratejik iradeyi oluşturan da tüm bu kurumların, sıkı bir koordinasyon içinde aynı istikamette hareket etmeleridir. Aşağıdaki resim de, denizcilik ile ilgili en başta gelen kurumlardan Deniz Kuvvetleri Komutanı ile hükümetin en üst yöneticisi olan Başbakan'ın fotoğrafına yer verilmiştir. Burada kişilerin bir önemi yoktur. Önemli olan kişilerin temsil ettiği kurumlar arasında sıkı irtibattır. Ancak bu sayede, Milli Gemi³⁴¹ gibi güzel eserler ortaya çıkacaktır.

Fotoğraf-3 Başbakan Recep Tayyip Erdoğan ve Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Muzaffer Metin Ataç
Milli Gemi Heybeliada



C. Stratejik Zihniyet

Bir toplumun stratejik zihniyeti, içinde *kültürel, psikolojik, dini ve sosyal değer dünyasını* da barındıran **tarihi birikim** ile bu birikimin oluştuğu ve yansıdığı **coğrafi hayat alanının** ortak ürünü olan o bilincin, o toplumun *dünya üzerindeki yerine bakış tarzının* belirlemesinin ürünüdür. Bu açıdan bakıldığında, zihniyet ve

³⁴¹ Türk Deniz Kuvvetleri'nin 12 adet korvet gemisi inşasını öngördüğü "MİLGEM" projesinde, projenin ismi olan "MİLGEM" (Milli Gemi), projenin hedefini özetlemekte olup, projede milli kaynakların azami oranda kullanılacağını ifade etmektedir. Bu kapsamda gemi üzerine konacak sistemlerin yurtdışı üreticilerinin Türkiye'ye bilgi transferi ve gemi sistemlerinin büyük ölçüde milli imkanlarla imali hedeflenmektedir. TCG Heybeliada ismi verilen birinci MİLGEM Korvetinin dizaynına İstanbul Tersanesi Komutanlığında oluşturulan MİLGEM Proje Ofisi tarafından 12 Mart 2004 tarihinde başlandı. TCG Heybeliada'nın 2011 yılında hizmete girmesi hedeflenmektedir. Denizaltı Savunma Keşif Karakol Botu sınıfına giren bu gemi keşif ve gözetleme, hedef tespit, teşhis tanıma, erken ihbar görevleri ile üs, liman, denizaltı savunma harbi su üstü harbi hava savunma harbi gibi görevlerde kullanılacaktır. Detaylı bilgi için bkz. http://www.ssm.gov.tr/TR/Projeler/denizaraclari/prjgrpharpgemisi/Pages/milgem_D.aspx

strateji arasındaki ilişki, coğrafi verilere dayalı mekan algılaması ile tarih bilincine dayalı zaman algılamasının kesişim alanında ortaya çıkar. Farklı toplumların farklı stratejik bakış açılarına sahip olmaları, aslında, bu mekan ve zaman boyutlarına dayanan farklı dünya algılamalarının ürünüdür.³⁴²

Zihniyet her toplumun dinamik ve canlı bir sentezini meydana getirir. Gerçekten de zihniyet son derece dinamiktir ve toplumun üyelerinin her birinde mevcuttur; hatta bu üyelerin her birinin *davranışlarıyla düşüncelerini* oluşturur. Fazla olarak zihniyet, toplumun üyelerinin icat ve oluşturmalarını da yönetir, çünkü üyelerin kendi sorunları da, istek ve endişeleri de, gene bu zihniyete göre belirir, biçimlenir.³⁴³

Her insan, doğduğu andan itibaren, bir sosyal çevrenin, kendisinin dışında gelişmiş olan değerlerin meydana getirdiği ferdi ve sosyal eğilim ve davranışların içinde yaşıyor. Değer kavramı ile, insanda ve toplumda karşılaştığımız, benimsenen, taraftar olunan, korunan, yaşanan ve yaşatılmaya çalışılan, kabuller ve kavramlar kastedilmektedir. Değerler, davranış ve aletlere, özel manalar kazandırmaktadır ve bu sayede standartlaştırıcı normlar haline gelmektedir. Normlarda zihniyetler şeklinde tezahür etmektedir. Zihniyetlerin hepsi ortak noktalarıyla birleşip bir toplumu benzeştirmektedir.³⁴⁴

Toplumların zihniyetleri, sahip oldukları kültürel yapı içerisinde şekillenmektedir. Her toplumun kültürü de, zamana ve zemine göre diğer kültürlerle etkileşim içindedir. Kültür kaynaklarının orijinal vasfını yitirmemiş olması, farklı kültürler ile ilişkilerini, hiyerarşik bir yapıda alt kültür olarak hapsetmemesi, toplumun zihniyetinin sıhhati açısından önemlidir.

Zihniyet ile kişilik arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Neticede zihniyet, kişilerin ve toplumların dünyaya bakış açılarını belirler. Bu da toplumların genel eylemlerine ve politikalarına yansır ve kimliklerini oluşturur. Bozulmamış bir kültürel ortamda şekillenen zihniyet yapısı ile oluşan sağlıklı kültürel kimlikler aktif

³⁴² Davutoğlu, a.g.e., s.29.

³⁴³ Gaston Bouthoul, **Zihniyetler, Kişi ve Toplum Açısından Zihin Yapılarına Dair Psikososyolojik Bir İnceleme**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975, s.4-5.

³⁴⁴ Sadık Tural, **Kültürel Kimlik Üzerine Düşünceler**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1988, s.73.

bir duruş sergileyebilmektedirler. Aksi takdirde, psikolojide olduğu gibi, yabancılaşma, çift kişilik gibi kimlik problemleri ile karşılaşmaktadır.

Kimlik olmadan küresel düşünme olmaz. Kimliğini tanımlayamayan ülkeler küresel davranışlarda bulunamaz.

Kültür ortamının saflığını kaybetmesi sonucunda, *inançlarla ideallerin zayıflayarak* ruhsal benliğin kişiye tatmin vermeyecek kadar sönükleştiği hallerde, sosyal benliğin üste çıkması, iki tehlikeden birini doğurabilir. Ya kişiler, kendisinin olmayan ve ona içsel tatmin vermeyen unsurlarla, sahte ideallerle işgal edilecektir. Böyle fertlerin meydana getirdiği cemiyetlerde tahakküm ve zorbalık duyguları her sahada ruhları ezecektir. Veyahut da fertler, ruhsal boşluklarını olduğu gibi kabul ederek kendilerini başkalarından aşağı göreceklidir. Yeni şeyler bulma duygusu ve sevmeye iktidarını kökünden kurutan aşağılık duygusu bundan doğmaktadır.

Kimlik insanın yaşadığı çeşitli gruplarla olan ilişkilerini ve bu gruplara olan ödev, hak ve bağlılık derecelerini tayin etmektedir. Bu hak ve bağlılıklar, kişinin ve toplulukların varlıklarını savunmalarını ve geliştirmelerini sağladığı için her şeyden evvel kişiler arasında beraberlik, bilhassa dayanışma meydana getirmek amacını güder.

Postmodern çağda, aynen bireylerin ve toplulukların kendini tanımlama ihtiyacı gibi, devletler de hem ulusal hem de uluslararası alanda kendini konumlandırmaya gerek duyarlar. Bu açıdan bakıldığında, dış politika bir yerde ulusun ve devletin kendini tanımlama sürecidir. Bir başka ifadeyle, ulus ve devlet, Küresel Toplum'da kimliğini dış politika araçları ve aracılığıyla dışa vurmakta veya dışa yansıtmaktadır. Dolayısıyla dış politika, devlet/ulusun '*ben idraki*'nin dışa yönelik taşıyıcılığını yapmaktadır.

Fiil ve hareketi meydana getiren sebeplerde, zihniyette değişiklik yapmadan, davranışlarda devamlı hakiki yenilik temin edilemez. Esas mesele değişmesini

istediğimiz şeyleri meydana getiren zihniyetin dayandığı müesseseleri bir an evvel en mükemmel şekilde kuvvetlendirmek çarelerini düşünmektir.³⁴⁵

Bir toplumu oluşturan insanların bilgi ve görüşünü arttırmadan, ona yeni teknik ve maharetler kazandırmadan, düşünüş ve yaşayış tarzını ilmi esaslara göre değiştirmeden ne kalkınma, ne sanayileşme mümkün olmayacaktır.³⁴⁶

Değişime karşı kültürel engellere bütün toplumlarda rastlanır ki, bunun açık sebebi gerçekleşmesi yakın olan bir dönüşümün mevcut örf ve adetleri, yaşam biçimlerini, inançları ve toplumdaki peşin hükümleri tehdit ediyor olmasıdır. Bu, ileri toplumlarda meydana gelebileceği gibi gelişmekte olan toplumlarda da görülebilir. Gerçekten de, uluslararası ve bölgesel ilişkilerde evvelce zirveye ulaşmış olup da şimdi ekonomik olarak kendilerinden daha hızla büyüyen ulusların gerisinde kalan ülkeler genellikle değişime karşı en isteksiz tutumu sergileyenlerdir. Bunun sebepleri kısmen uygulamadan kaynaklandığı gibi psikolojik ve kültürel temelleri de vardır. Belirli tarihi şartlar çerçevesinde en tepeye çıkmışken şimdi çöküşe geçen uluslar durumun değişmesini kabul etmekte zorlanmaktadır: şimdi sanayiye organize etmek, gençleri yetiştirmek, kaynakları dağıtmak ve politik kararları oluşturmakta farklı usuller uygulanmaktadır; kaldı ki bu yeni usuller daha başarılı olmaktadır. Değişime duyarlılık göstermek demek kendi sosyal önceliklerini, eğitim sistemini, tüketim ve tasarruf paternlerini hatta bireyle toplum arasındaki ilişkilere dair temel inançlarını bile değiştirmek anlamına gelmektedir.³⁴⁷

Geçmiş zamana ait anılarla, geleceğe bağlı düşünceler ve ümitler, benliğimizin ruhsal unsurunu meydana getirmektedir. Ergin insanın ve bilhassa gençlerin benliği, her şeyden önce hayallerinin içindedir. Onların şuurunda her zaman hazır bulunan unsurlar, geleceğe ait ümitleri ve hayalleridir. Büyük ümitlerini kaybetmiş ihtiyarlarda ise benlik, geçmişteki hallerin bütünüdür. Toplumlarda bu yönüyle insanlara benzemektedir. İdealizmini kaybeden, sürekli geçmişleri ile meşgul olan toplumlar, ihtiyarlık hali çökmüş insanlara benzemektedir. Genç ve dinamik toplumların yönü geleceğe dönüktür.

³⁴⁵ Mümtaz Turhan, **Garphlaşmanın Neresindeyiz**, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1959, s.17.

³⁴⁶ Turhan, **a.g.e.**, s.73.

³⁴⁷ Kennedy, **XXI. Yüzyıla Girerken**, s.27.

Zihin haritaları, insanların kendi mekansal çevreleri hakkında bilgiler edinme, bu bilgileri depolama, çağrışım yapma ve değiştirmeyi mümkün kılan bilme-öğrenme yapılarını içine alan bir yapı olarak tanımlanmıştır. Zihin haritaları kişinin deneyleriyle ya da edindiği bilgilerle şekillenirler, dolayısıyla kişiden kişiye çok farklılık gösterirler. Özellikle kişinin toplumsal sınıfı ve dünya görüşü üzerinde etkili olurlar.³⁴⁸

2. Stratejik Zihniyet ve Deniz Gücü

Tarih insanların eylemlerinin kaydedilmesi, anlatılması ve yorumlanmasından ibarettir. Tarihin malzemesini oluşturan eylemlere, toplumların zihniyet yapısı şekil vermektedir. Başka bir deyişle, zihinlerde olanlar eyleme dökülmektedir. Bu bağlamda deniz gücünü, toplumların zihniyet yapısından ayrı düşünmemiz mümkün değildir.

Zihniyet yapısındaki değişimin denizciliğe ve deniz gücüne etkisini somut olarak hesaplamak çok kolay değildir. Ancak denizcilik ile ilgili faaliyetlerin artışı ile zihniyet değişimi yaşanan dönemler arasında bir mukayese yapılarak bir ilişki kurulabilir. Rönesans ve Coğrafi Keşifler, zihniyet ile denizcilik arasındaki ilişki hakkında önemli ip uçları barındırmaktadır.

Coğrafi keşiflerle birlikte başlayan ve XVII. yüzyılın sonunda yoğunlaşarak, XVIII. yüzyılın sonuna doğru olgunlaşmasını tamamlayan Avrupa'nın düşünsel dönüşümü iki açıla olarak ayrıştırılabilir. İlki Avrupa'nın iktisat bilimini ve iktisat düşüncesini geliştirme ve ekonomik olayları algıladıkları bilinç yapılarının değişimi, ikincisi ise hukuk, siyaset, devlet anlayışı, özgürlük gibi unsurlarda yatan düşünsel değişimdir.³⁴⁹

Avrupa'nın zihniyet yapısının temelden değişmesini sağlayan Rönesans, aynı zamanda Coğrafi Keşiflerin ve Batı Avrupa ülkelerinin denizciliğe yönelmelerinin başlangıç dönemine tekabül etmektedir. Rönesans dini reformlarla sonuçlanan

³⁴⁸ Özgüç, a.g.e., s.55-56.

³⁴⁹ Küçükkalay, a.g.e., s.220.

hareketin bir parçasıdır. Daha uzun vadede Reformlar ve Bilimsel Devrim yoluyla Aydınlanma Çağına, Avrupa'yı ulaştıran evrimin ilk aşamasıdır. Zamanla 'Modern Avrupa'nın doğumunu hazırlayan uzun çözülme sürecini harekete geçirerek ortaçağ uygarlığının kalıplarını çatlatan ruhani güçtür.³⁵⁰ Zihniyet değişiminden sonra, Avrupa deniz aşırı seferlere başlamıştır. Portekiz'le başlayan dünyaya açılma sürecini Hollandalılar ve İngilizler takip etmişlerdir.

Hollanda'nın XVII. yüzyıldaki, Japonya'nın XX. yüzyıl sonlarındaki başarısını açıklayan bazı unsurların benimsenmesi gerektirmektedir: bunlar, bir serbest piyasa ekonomisinin varoluşu ve bu ekonomi içinde en azından tüccarlar ve müteşebbislerin ayrıma tabi tutulmayışı, yıldırılmayışı ve üzerlerine gidilmeyişi; katı, doktrine dayalı bir değişmezliğin bulunmayışı, sorgulama, münakaşa etme ve denemenin özgür olması; ilerlemenin mümkün olduğu inancının yerleşmiş olması; soyuta değil uygulamaya dönük olana önem verilmesi; mandarinci kurallara, dinsel dogmalara ve geleneksel halk kültürüne karşı çıkan bir rasyonalizmin bulunmasıdır.³⁵¹ Kısacası hakim olan zihniyet yapısı, söz konusu iki devletin başarısında önemli rol oynamıştır. Hollanda XVII. yüzyılda, Japonya ise günümüzde denizcilik alanında bayrağı önde taşıyan ülkelerdir. Dolayısıyla, devlete hakim olan zihniyet yapısı ile deniz gücü arasında bir ilişki olduğu söylenebilir.

Benzer bir zihniyet değişimi XIX. yüzyılın sonunda ABD'de gerçekleşmiştir. Kıyı savunması ve ticaret gemilerine saldırı teorileri, ABD'nin deniz stratejisinin deniz teknolojisinin gelişimini engellemiştir.³⁵² Mahan'a göre dışarıya bakış ve bu «yirminci asra dönük görüş neleri içermeliydi? En önce, Amerikalıların, *deniz sorunlarına karşı olan zihnî tutumları bakımından, temelde bir değişiklik içine girmelerini gerektiriyordu*. Bu yalnız iç problemlerle uğraşılmaması anlamını taşıyordu; modern bir donanma ile yeteri kadar sahil savunma tesislerinin inşasını zorunlu kılıyordu; özellikle Panama Kanalı başta olmak üzere, bazı üslerin işgal edilmesi anlamını taşıyordu; Amerikan deniz taşımacılığı konusundaki menfaatlerinin yeniden canlandırılmasını kastediyordu. Kısacası, Birleşik

³⁵⁰ Norman Davies, **Avrupa Tarihi**, (Çev: Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Kitapevi, İstanbul, 2006, s.511.

³⁵¹ Kennedy, **Yükseliş ve Çöküşleri**, s.20.

³⁵² Bradford Ernle, **Akdeniz: Bir Denizin Portresi**, (Çev.: Ahmet Fehmi), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2004, s.347.

Devletlerinin bir dünya gücü olarak, hak, vazife ve sorumluluklarının, gerçekleştirilmesi mevzuunda, günün yeni ve değişen şartlarının tanınmasını lüzumlu kılıyordu.³⁵³

Toplumların zihniyet dünyalarında dışa açılım konusunda bir düşünce oluşmadığı takdirde deniz gücünün oluşturulması, geliştirilmesi son derece zorlaşmaktadır. Neticede, toplumlara dinamizm kazandıran, onları içinde yaşadıkları zaman diliminde diğer toplumlara nazaran avantajlı kılan, zihin dünyalarındaki hareketliliklerdir. Zihniyet, insanda elleri ve kolları yönlendiren beyin gibidir. İyi kullanılmadıkları takdirde, çok güçlü kollara sahip olmanın çok fazla bir kıymeti yoktur. Tutarlı ve güçlü zihniyet yapısına sahip bireyler, çok güçlü kollara sahip olmasalar bile, mevcut imkanlarını geliştirebilirler ve başkalarının imkanlarını kendi düşünceleri istikametinde kullanabilirler.

Deniz gücünü devletin bir kolu olarak değerlendirdiğimizde, onun zihniyet yapısı çerçevesinde şekilleneceğini söylememiz mümkün olacaktır. Bu bağlamda Fatih devrindeki stratejik zihniyet örnek olarak verilebilir. Karadeniz’de, daha sonra sırası ile Adalar Denizi ve Akdeniz’de hakimiyet kurma yönünde oluşan stratejik zihniyet doğrultusunda deniz gücü şekillenmiştir. Özellikle XVII. yüzyılın sonlarından itibaren, stratejik zihniyete sahip olunamamasından dolayı, deniz gücü oluşumu hep güdük kalmıştır.

2. Türkiye’de Kimlik Tartışmaları ve Stratejik Zihniyetin Oluşması

Dünya üzerinde Türkiye kadar zihniyet karışıklığı yaşayan ikinci bir devlet göstermek çok zordur. Bir dönem ait olduğu medeniyette yaklaşık 400 yıl boyunca hakim olan Osmanlılar’ın Batı medeniyeti karşısında tedrici olarak gerilemesine paralel olarak, toplum içerisinde yaşanan kültürel dönüşümün Tanzimat ile birlikte hızlanması toplumun ortak zihniyetini alt üst etmiştir.

Temelde aynı amaç için uğraşan- Osmanlı’nın gerileme sebebinin ortadan kaldırılması ve eskiden olduğu gibi etkin bir devlet olma- fakat bunun için farklı yol

³⁵³ Livezey, **a.g.e.**, s.73.

ve yöntemler belirleyen idareciler ve arkalarındaki destekçileri, kimlik çeşitliliğine yol açmışlardır. Aynı beden, fakat birçok kişilik. Dolayısıyla, özellikle Tanzimat'tan bu yana ortak hareket etme imkanı neredeyse kalmamıştır.

Ekonomik ve askeri üstünlük kuran Batı toplumlarının, kendi hayat tecrübeleri ve kültür kaynakları ile meydana getirdikleri kurumlar, fikirler, ideolojiler ve düşünceler, modernleşme ve batılılaşma kapsamında Türkiye'de de düşünülmüş, tartışılmış ve hatta belirli dönemler itibarıyla büyük sosyal hadiselerle yol açmıştır.

Yukarıda da belirtildiği gibi inanç ve kültür ile alakalı bir zayıflama söz konusu olduğunda toplumlarda kimlik ve şahsiyet problemleri oluşmaya başlamaktadır. Bunun kökleşerek, kültürler hiyerarşisinde alt sıralarda olma düşüncesinin yerleşmesi halinde, toplumların iradelerine bir ipotek konulur. Kronik olarak geri olduğunu düşünen, artık mesafenin çok fazla açılmasından dolayı aradaki farkın kapanmayacağına inan ve güçlü olan bir devlete yaslanarak ayakta durabileceğini sanan toplumların uluslararası arenada etkinliğinin olması düşünülemez.

Türkiye medeniyetlerin etkileşim sahasının tam ortasında, uzun süre kendisine rakip olarak benimsediği güçlenen Avrupa medeniyeti karşısında yukarıda bahsedilen zihniyet değişimlerine maruz kalmıştır.

Kendi kültür kaynakları ile irtibatı kalmayan toplumlar, kökü kurumuş ağaçlara benzerler. Ne kadar devasa da dursalar, dallarına hariçten bir şeyler de asılsa, uzun süre ayakta durmaları düşünülemez. Eninde sonunda kuruması mukadderdir. Yaşanan zihniyet sorunun altında yatan sebeplerden bir tanesi de Edward Said'in sistemli bir şekilde ifade ettiği Oryantalizm sürecinde, Türkiye'nin kendi kültür kaynaklarından koparak, ne kadar bilgili ve gelişmişse olsa, kendi dışındaki devletlerin gözünden kendisi ile alakalı değerlendirmeler yapması, hükümler vermesi ve yolunu tayin etmeye çalışmasıdır. Bu durum, içtimai hayat içinde üzerine düşen sorumluluklarda ihmalkar davranarak çeşitli sorunlar yaşayan bir insanın, sorunlarını en iyi kendisi bilmesine rağmen, iç değerlendirmesini birey olarak yapmayarak, bilgi birikimini ve becerilerini gayretli çalışmalar neticesinde

arttırmadan, kendisinden üstün gördüğü insanların dümen suyuna girmesine benzemektedir.

Kendi toplumsal ve kültürel meselelerini, hattâ tarihini, ancak Batı merkezli parametrelerle tartışabilen Türk entelektüelleri söz konusu alanlara "Sened-i İttifak, Türk Magna Carta'sıdır" ya da "Kur'an, Müslümanların İncil'idir" benzeri kavramsallaştırmalarla yaklaşmakta, bu nedenle de abesle iştigâl ifadesiyle tarif edilebilecek tahliller yapmaktadırlar.

Türkiye Cumhuriyeti ölüm kalım mücadelesi vererek Atatürk'ün mükemmel liderliğinde Kurtuluş Savaşı'nı kazanmıştır. Eğer devletin yıkılması söz konusu olsaydı, nüfusu ve sanayisi olmayan bir milletin birçok güçlü devlet karşısında ayakta kalması mümkün olmazdı. Osmanlı'nın gerilemesi ve Türkiye'nin kurulması döneminde yaşanan çalkantılı düşünsel hayatın, Türkiye'yi ittiği savunmacı anlayışın terk edilmesi gerekmektedir.

Yeni doğan bebeklerin birbirinden hiçbir farkı yoktur. Avrupa'da doğan çocukların üstünlüğü, bununla beraber Asya ve Afrika'da doğan bebeklerin daha geri olması söz konusu değildir. Aile terbiyesi ve eğitimi, okulda verilen eğitim ve toplumların kültür yapıları neticesinde zamanla bireyler arasında farklar oluşmaktadır. O halde asıl mesele, insanların zihinlerine yerleşen sabit inançların giderilerek, dünya standartlarında geçerli olacak bir eğitim anlayışı ile insanların ve doğal olarak kültür ortamının zenginleşmesini sağlayacak şekilde hareket edilmesidir. Bu sayede paranın, parayı çekmesi gibi, sürekli olarak toplumu meydana getiren insan unsurunun kalitesi artarak, devletin güçlenmesine yol açacaktır.

Günümüz siyasal ve toplumsal yaşamının arka plânında var olan bu ideoloji 1908 yılında 23 Temmuz İnkılâbı olarak adlandırılan bir gelişme sonrasında, toplumu yeniden şekillendirme amacıyla iktidara gelmiş ve günümüze kadar da bu mevkiyi terk etmemiştir. Bu asırlık ideoloji değişen şartlar çerçevesinde zorunlu bir evrim geçirmiş, kendini bir ulus-devletin koşullarıyla uyumlu hale getirmiş; ama bir dünya görüşü olarak fazlaca değişmemiştir. Neredeyse bir asırdır sürekli biçimde kutsanan, toplumsallaşma yöntemleri ve araçlarıyla nesilden nesile aktarılan, böylece

içselleştirilen, kökleşerek temel tezleri âdetâ tabiat kanunları hükmüne geçmeye başlayan bu ideoloji toplumumuzu on dokuzuncu asır ortalarında Avrupa entelektüel mehâfilinde egemen olan fikirlerden oluşan bir dünya görüşüyle yirmi birinci asrın sorunlarını göğüsleme zorunda bırakmaktadır. Bu ise zannedildiğinden çok daha ağır bir yük ve toplumumuzun gelişmesi önünde duran ciddî bir engeldir.

Türkiye'nin geçmişiyle kavgayı bir kenara bırakması, gelişim ve dönüşümünü radikal "tarih yapan adamlar" tezi yerine tarihî süreklilik temelinde anlamaya çalışması ne kadar gerekliyse, çok uluslu imparatorluk parametreleriyle iç ve dış siyaset üretmeye çalışması o derece anlamsızdır. Kendi geçmişini ve kültürel değerlerini reddederek tarihsiz, dilsiz ve kültürsüz bir toplum olmayı iftihar vesilesi sayan bir yaklaşımı reddetmek ve "büyük adamlar tarafından başlatılan yeni tarih" tezini eleştirmekle, bunu bir merhale öteye taşıyarak neo-Osmanlı siyasetler üretmek arasındaki en mühim fark bunlardan birincisinin toplumu hafızasını kaybetmiş bir bireye benzer durumundan kurtarmayı amaçlayan realist, ikincisinin ise var olmayan ve gerçek dünyada kimsenin kabul etmediği parametrelerle siyaset yapmayı hedefleyen hayâlcî bir yaklaşım olmasıdır.

Türkiye'nin zihniyet sorunlarından kaynaklanan engellere takılarak gerilemesini Tarık Zafer Tunaya şu küçük anekdotla ifade etmektedir.³⁵⁴ “Dört-beş sene önceydi. Gazetelerde bir havadis okuduk. Denizcilik Bankası'nın dış seferlere kalkacak gemilerinden birisi, Dolmabahçe önlerinde, demirini bir türlü alamadı. Saatlerce sonra demir koparıldı ve gemi birkaç saat gecikme ile hareket edebildi. Sebep şu idi, geminin demiri boğazın derinliklerindeki bir Bizans kadirgasının leşine takılmıştı.” Daha sonra zihniyet değişikliği ile ilgili takınılması gereken tutumun; değişim bilincine açık, hoşgörülü ve anlayışlı olmak olduğunu ifade etmektedir.³⁵⁵ Kendileri kurtarıcı fikirleri taşıyacak bir kafaya sahip olamayanlar, başkalarının yükünü taşıyacak kuvvetli omuzlara sahip olmalıdır.³⁵⁶

Denizcilik alanında da benzer bir zihniyet değişikliği olmadan Küresel Deniz Gücü fikri sadece düşüncede kalacaktır. Doğu tarafındaki topraklar da sularla kaplı

³⁵⁴ Tarık Zafer Tunaya, **Medeniyetlerin Bekleme Odası**, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1989, s.18.

³⁵⁵ Tunaya, **a.g.e.**, s.20.

³⁵⁶ Tunaya, **a.g.e.**, s.31.

olsaydı, Türkiye; İngiltere, Japonya ve Amerika gibi bir ada devleti olacaktı. Denizcilik alanında büyük bir potansiyele sahip olmasına rağmen, yanı başındaki 11 milyon nüfusa sahip Yunanistan'ın dünya ticaret filosunun %25-30'unu elinde bulundurmasına karşın, Türkiye'nin dünya deniz ticaret filosundan sadece %1 pay almasının anlaşılacak bir tarafı yoktur. Coğrafi şartlar ileri sürülse, bahsedildiği gibi Türkiye bir **YARIMADA** devletidir. Nüfusu, Yunanistan'ın yaklaşık 7 katıdır. Tarihsel birikimi, Yunanistan ile mukayesesi yapılamayacak kadar zengindir. Mahan tarafından deniz gücü olmak için ortaya konan kriterlerden, insan unsuru haricindeki bütün kriterlere Türkiye sahiptir. Bununla beraber, manzaranın bu şekilde olması zihniyet yapısı ve buna bağlı olarak insan unsuru ile alakalı olduğu değerlendirilmektedir.

Bu düşünceyi destekleyen bir anekdota göre³⁵⁷; "II. Dünya Savaşı'nın alevlerinin tüm dünyayı sardığı dönemde, Amerika Birleşik Devletleri, askerlerin yiyecek, giyecek ve teçhizatını taşımak için orta büyüklükte yüzlerce gemi inşa etmiştir. Savaşın bitmesinin ardından gemiler Atlas Okyanusu'nun kıyısındaki limanlara çekilir ve çürümemesi için yeniden boyanır. Gemileri kullanmama kararı alan ABD, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'ye "Gemileri çok uygun fiyatlara size satalım" teklifinde bulunur. Ancak dönemin lideri İsmet İnönü, "Ne yani biz armatörleri zengin mi edeceğiz?" diyerek öneriyi geri çevirir. Komşumuz Yunanistan ise aynı teklifi hiç düşünmeden kabul eder. O yük gemilerini alan Onasis şirketi, bugün dünya denizciliğinde söz sahibi bir dev haline gelir. Bundan daha da acısı, satışa çıkarılan bu gemilerden beşini alan Türk armatörün başına gelenlerdir. Adnan Menderes'in başbakanlığı döneminde gemi sahibi olan işadamı, 1960 darbesiyle filosunu kaybetmiştir. Çünkü askeri yönetim gemilere el koymuş ve çürümeye terk etmiştir. Bu olay, Türkiye'nin denizcilikte neden geri kaldığını gözler önüne seren misallerden sadece biridir."

Halihazırda denizcilik ile ilgili kurumların oldukça dağınık bir görüntü arz etmesinden, verilen denizcilik eğitiminin yetersiz olmasından ve devlet çapında denizcilik politikasının olmayışından, Türkiye'de denizcilik alanında stratejik zihniyetin tam anlamıyla oluşmadığı söylenebilir. İstanbul'un fethinden hemen sonra

³⁵⁷ <http://www.rotahaber.com/haber/200710XXI/Turk-armatorlerinin-karanlik-sayfalari.php>

Fatih Sultan Mehmet'in öncelikle Karadeniz ve daha sonra Adalar Denizi'ne yönelmesi, bu kapsamda Haliç Tersanesi'ni kurması, daha sonra II. Bayazıd ve Yavuz Sultan Selim dönemlerinde Kaptan-ı Deryalıgın Divan'da temsil edilecek derecede önemli bir kurum haline gelerek, büyük bir donanmanın vücuda getirilmesi, stratejik zihniyetin uygulamaya yansıyan önemli tezahürleridir.

Türk dış politikası değişen dünyayı iyi okuyan bir dış politika olmalıdır. Bugünün uluslararası ilişkileri, sadece Soğuk-Savaş sonrası dönemi değil, 11 Eylül sonrası dünyayı içermektedir. Bu gerçeği kabul eden bir dış politika vizyonu, kendisini bu dünyanın iki önemli tartışma ekseninde konumlandırmalıdır. İkincisi, bu dış politika çok-boyutlu, demokratik ve aktif bir dış politika olmalıdır. Üçüncüsü, Türkiye'nin bir kilit ülke olma kimliğine uygun aktif-yapıcı bir dış politika anlayışına sahip olunması gerekmektedir.

Girişimci Zihniyet: Osmanlı Devleti'nin başlangıcında, Portekiz'in dünyaya açılmasında, Amerika'nın kuruluşunda³⁵⁸ ve son olarak İngiltere'nin güneşin batmadığı imparatorluğu kurmasında hep karşımıza girişimci bir zihniyet yapısı çıkmaktadır. Denizcilik faaliyetleri, hem yabancı mekanlara açılma zorunluluğundan, hem de mesleki olarak ihtiva ettiği zorluktan dolayı, mücadeleyi gerektirmektedir.

Osmanlı Devleti, XV. yüzyılın sonunda bir deniz gücü olmasında başlangıçta kullanabileceği büyük bir sermaye bulunmamaktaydı. Bizans'ın yamacında denizlerden uzak bir beylik olarak kurulmuştu. İlk önce Marmara'ya açılması, sonra İstanbul'u ele geçirmesi, Fatih döneminde Karadeniz'de ve Adalar Denizi'nde kendisini benimsetmesi, küresel deniz gücünün tohumlarının atıldığı II. Bayazıd döneminde tersanelerin genişletilmesi, girişimci ruha sahip insanların gayretleri neticesinde olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin okyanuslarda başarılı olamaması, Kuzey ülkelerinin yüksek bordalı gemilere sahip olmasına bağlanır. Venedik gibi büyük bir deniz gücü

³⁵⁸ Amerika'nın kuruluşu ile ilgili Halil İncılık tarafından çevrilen bir çalışma için bkz. Allan Nevins,, Henry Steele Commager, , **Amerika Birleşik Devletler Tarihi**, Çev: Halil İncılık), Varlık Yayınları, İstanbul, 1961.

karşısında tutunarak kendisini kabul ettirebilen bir devlet, denizcilik alanında son derece gelişmiş bir pozisyonda iken, neden günün şartlarına göre kendisini yenileyemediği sorusunun cevabı, girişimci zihniyete sahip insanların varlığında saklıdır.

Çünkü Kanuni Sultan Süleyman ile birlikte, Osmanlı sultanları ve toplumu durağanlaşarak, kendilerini yeterli görmüşlerdir. Denizciliğin geri kalmasını kişilere bağlamak ta doğru değildir. Çünkü denizcilik için Mahan'ın da belirttiği gibi halkın karakteri önem arz etmekte ve aynı zamanda geniş bir kadroya ihtiyaç duyulmaktadır. Denizcilik faaliyetlerinin durumu aslında toplumların düşünce dünyalarını gösteren en önemli aynalardan birisidir. XV. yüzyılın teknolojik imkanları ile Hindistan sahillerinden, Cebelitarık Boğazı'na kadar geniş bir coğrafyaya ilgi duyan bir toplum, yerini XVIII. yüzyıldan itibaren sadece bölgesinde tutunmaya çalışan bir topluma bırakmıştır. XXI. yüzyılda toplumun refahı ve kutuplaşan dünyanın güvenliği için oluşturulması düşünülen deniz gücü için en başta, geçmişte kaybedilen girişimci zihniyete yeniden kavuşulması gerekmektedir. Bu sayede, çözülmez gibi gelen bir çok sorun zamanın akışı ile kendiliğinden çözülecek ve Türkiye, dünyada hak ettiği konuma kavuşacaktır.

Bunun için ne geçmişe dönmeli, ne de çareyi sadece dışarıda aramalıdır. Türkiye, kendi kültür dinamiklerini yeniden gözden geçirerek, XXI. yüzyıla uygun kültür üretimine geçmelidir. Eğer devlet ve diğer kurumlar tarafından ortaklaşa benimsenen milli bir hedef olmazsa, stratejik irade oluşturacak şekilde kurumların ortak çalışması mümkün olamayacaktır. Milli hedef ve amaçlar, tüm diğer müstakil stratejilerin dayanak noktasını oluşturmalıdır.

Girişimci zihniyetin oluşması için, kültürel geçmişe uygun ve gelecekte geçerli olacak bir eğitim sistemi benimsenmelidir. Kültürel geçmişe uygun olmayan bir eğitim verilmediği takdirde, devletlerarasındaki mevcut hiyerarşik yapı baştan kabul edilecektir. Bu durumda insanların girişimci bir yapıya sahip olması zordur. Aynı şekilde geleceğe hazırlamayan bir eğitim sistemi olması halinde, kendine güven sorunu yaşayan bireyler ortaya çıkacaktır. Bir topluluğun içerisinde donanımlı

insanların etkili olması gibi, devletler arası da donanımlı insanlara sahip olanlar geleceğin şekillenmesinde rol oynayacaklardır.

Batı medeniyetinin gelişerek üstünlük kazanmasını sağlayan bilimsel çalışmalar konusunda ağırlık verilmelidir. Eski devirlerde, ordular ve ticaret adamları sayesinde devletler etkinlik kazanırken, günümüzde aynı iş daha çok eğitim kurumlarından yetişen insanlar ile yapılabilmektedir. Kaliteli mühendisler ile, gelişmiş gemiler yapılabilir, kaliteli iş adamları ile ticari faaliyetler artırılabilir, kaliteli bürokratlarla uluslararası ilişkiler kurulabilir, kaliteli öğretim üyeleri ile de bu çevrim sürekli daha iyi olacak şekilde döndürülebilir.

Dünya ile sürekli iletişim halinde olmak ta çok önemlidir. Her kurumun, dünyadaki diğer muadilleri ile arasında sıkı bir irtibat olmalıdır. Bir örnek ile konuya yaklaşılacak olursa; günümüzde tek başına bir bilgisayar hiçbir şey ifade etmemektedir. İnternet ile dünyadaki diğer bilgisayarlara bağlanıldığı takdirde, çok büyük bir bilgi kaynağına erişilir. İnternete bağlı olan bir bilgisayardaki birikim ile bağlı olmayan bir bilgisayar arasındaki birikim farkı zamanla iyice açılır. Dolayısıyla, kurumların da benzer şekilde dünyaya adapte olması gerekmektedir. Bu yönde çalışmalarına ağırlık veren kurumlar, girişimcilik adına sıkıntı çekmeyeceklerdir.

D. STRATEJİK PLANLAMA VE MODEL TASARIMI

Bu kısımda, deniz gücü oluşturmak için incelenen parametrelerden hareketle, en başta anlatılan strateji kavramı ve jeopolitik teoriler ışığında, XXI. yüzyılın ortasında oluşturulacak küresel bir deniz gücü için bir yol haritası ortaya konulmaya çalışılacaktır.

1. Daha önce belirtildiği üzere, Doğu-Batı kutuplaşmasına son verecek şekilde barış ortamının sağlandığı, en küçük çatışmalara büyümeden müdahale edildiği, karşı tarafı zayıflatmadan ekonomik kalkınmanın gerçekleştirildiği bir dünya sisteminin tesis edilmesi milli hedef olarak benimsenebilir. Deniz gücü, bu hedefi

gerçekleştirmek için oluşturulacaktır. Sınırları koruma düşüncesi her zaman olacaktır. Ancak sadece sınırları koruma düşüncesi, küresel bakışı engellemektedir.

Osmanlı'nın kuruluşunda milli hedef İstanbul'un alınması idi. Fatih Sultan Mehmet ile birlikte cihan hakimiyeti düşüncesi milli hedef olmuştur. Gedik Ahmet Paşa'nın Otranto'ya çıkması, dönemin ön büyük gücü olan Roma'ya doğru yapılan bir hamleydi. Osmanlı'nın deniz gücü, devlet çapında yürütülen milli politikaya göre şekillenmekteydi. Burada vurgulanmak istenen eski politikalara dönüşmesi gerektiği değildir. Norman Friedman'ın da belirttiği gibi, stratejiler milli amaçlara ve hedeflere göre şekillenmektedir. XXI. yüzyılda küresel bir deniz gücü oluşturmak ve etkili bir şekilde kullanmak için başta siyasi irade olmak üzere, sivil toplum kuruluşları ve üniversiteler tarafından milli hedeflerin netleştirilmesi gerekmektedir. Çalışmanın başlangıcında Türkiye tarafından benimsenebilecek milli hedefler sıralanmıştır.

Tarihi süreç göz önünde bulundurularak jeopolitik, jeokültürel, jeoekonomik analizlerin yapılması ve bunların sonucunda geleceğe yönelik milli amaçların belirlenmesi, deniz gücü stratejilerine temel teşkil edecektir. Maalesef bu konuda Türkiye'de çok ciddi bir boşluk bulunmaktadır.³⁵⁹ Sosyal bilimler bağlamında uluslararası ilişkiler alanında yapılan çalışmalar genellikle tarihi süreç üzerine odaklanmaktadır. Geçmişin incelenmesi, geleceğe yönelik adımların belirlenmesinde çok önemli bir yere sahiptir. Ancak, sadece geçmişe odaklanarak geleceğe dönük, kurumları yönlendirecek şekilde çalışmaların yapılmaması, atılan adımların verimliliğini düşürmektedir. Türkiye'de özellikle sosyal alanda araştırma yapan kişiler, Türkiye'nin geleceği ile ilgili araştırma yapmalıdır. Diğer taraftan yapılan tüm çalışmalar, atılması gereken adımları destekleyecek mahiyette olmalıdır.

Türkiye'nin deniz gücü oluşturmada aşılması gereken ilk önemli engellerden birisi milli amaçların belirlenmesidir. Çünkü bu konu, kimlik

³⁵⁹ Türkiye'nin XXI. yüzyıldaki rolü ve bu kapsamda yapması gereken hususlar ile ilgili çalışmalar için bkz. Davutoğlu, **Stratejik Derinlik**, Küre Yayınları, İstanbul, 2001; Ramazan Özey, **Merkezi Türk Hakimiyet Teorisi**, İstanbul, 2000; Heinz Kramer, **Avrupa ve Amerika Karşısında Değişen Türkiye**, (Çev: Ali Çimen), İstanbul, 2001; Nurullah Aydın, **Yeni Yüzyıl İçin Ulusal Stratejiler**, Ankara, Atlas Kitapçılık, 2003; Ian O. Lesser, Graham Fuller, **Balkanlar'dan Çin'e Türkiye'nin Yeni Jeopolitik Konumu**, (Çev: Yaşar Bülbül), İstanbul, 2000; Tareq Y. Ismael, Mustafa Aydın, **Turkey's Foreign Policy In The XXI. Century**, Burlington, 2003.

tartışmalarını beraberinde getirmektedir. Batılılaşma sürecinin kutuplaştırdığı Türkiye’de, farklı bakış açısına sahip insanlar birbirlerini düşman olarak algılamaktadır. Bu nedenle milli amaçların belirlenmesi son derece zorlaşmaktadır.

Bu noktada unutulmaması gereken bir husus vardır. Türkiye’nin kalkınarak küresel bir güç olması sadece kendisini ilgilendirmemektedir. Türkiye’nin komşusu olan Irak’ta *demokrasi(!)* uğrunda ölen insanların sayısı bir milyonu çoktan aşmıştır. Kafkaslar kontrol altında bulundurulmadığı takdirde, her an diğer büyük devletlerin müdahil olabilecekleri geniş çatışmalar çıkabilir. Nitekim Rusya’nın, Gürcistan’a yönelik yaptığı birkaç günlük hareket neticesinde 2000’den fazla insan hayatını kaybetmiştir. Balkanlar nispeten istikrar kazanmış olsa da, çatışma çıkma ihtimali son derece yüksek bir bölgedir. Dolayısıyla, çok geniş bir coğrafyada insanların barış ve huzur içinde yaşamaları, Türkiye’nin bölgesinde göstereceği iradeye bağlıdır. Bu yüzden, Türkiye’de yaşayan tüm kesimlerin, dışarıdan ihraç edilen anlamsız tartışmaları bir kenara bırakarak, büyük devlet olma yollarını araştırmaları gerekmektedir. Küresel bir deniz gücü ancak, kutuplaşmalardan sıyrılarak, ortak bir zihniyet geliştiren istikrarlı bir Türkiye tarafından oluşturulabilecektir.

Model tasarımı, Türkiye’nin 3-5 yıl içerisinde kimlik tartışmalarını makul bir şekilde hallederek, milli amaçlarını belirlemesi ve bu sayede küresel deniz gücü ile alakalı hedeflerini saptaması, ilk adım olarak belirlenmiştir.

Türkiye’de halihazırda toplumu oluşturan bireyler arasında olmasa bile, akademik düzeyde Kürt-Türk, Alevi-Sünni, Laik-Anti laik kimlik tartışmaları yaşanmaktadır. Toplum tarafından genel olarak kabul edilen ortak bir kimlik anlayışı tam olarak yoktur. Bu nedenle bir takım insanlar tarafından hedef olarak benimsenen hususlar, başka bir kısım tarafından tehdit olarak algılanabilmektedir. Aynı bedende, farklı taraflara koşmak isteyen insanların mesafe almalarının mümkün olmaması gibi, Türkiye’nin içerisinde yaşanan kimlik tartışmaları hedeflerin farklılaşmasına neden olmaktadır. Bu durumdan herkes aynı şekilde olumsuz etkilenmektedir. Dolayısıyla, sonradan ortaya çıkan kimlik ile ilgili tartışmaların, öteki olarak algılananlara zarar vermeyecek şekilde araştırılarak, konuşularak halledilmesi gerekmektedir. Üniversitelerin, medyanın ve sivil toplum kuruluşlarının kimlik

tartışmalarına olumlu katkılarda bulunması faydalı olacaktır. Ortak bir kimlik anlayışının dayatılmadan, üretilebilmesi halinde milli hedeflerin tespiti daha kolay bir biçimde yapılabilecektir.

Türkiye geçmişi ile barışık bir duruş ve kimlik sergilemelidir. Kimliğini dokuyacak olan kendi kültürel yapısını çok iyi bir şekilde irdelemelidir. Sosyal bilimler alanında üniversitede bu anlamda yapılan çalışmalara ağırlık verilebilir. Özellikle küçük yaşlarda verilen eğitime, kendi kültür değerleri tam oturmadan yabancı kültürlerle ait unsurlar dahil edilmemelidir. Belirli bir yaşa gelen gençlerin dünyayı tanımaları sağlanmalıdır. Hayatlarının en verimli çağında, kendilerini geliştirmeleri gereken gençlerin anlamsız tartışmalara kurban edilmesinden kaçınılmalıdır.

Kimlik tartışmalarının neticelendirilmesinde, farklı kesimlerden bireylerin devleti benimsemeleri çok önemlidir. Bunun içinde düşüncelerinin temsil edilmesi ve haklarının savunulması lazımdır. Görüşlerini olumlu bir şekilde ifade edemeyen, sorunlarına çare bulamayan gruplar çoğu zaman zararlı olan farklı yol ve yöntemleri deneyebilirler. Yönetim sistemi bu açıdan yeniden değerlendirilmelidir.

Tüm topluma hitap eden iki şey vardır. Birincisi eğitim sistemi, ikincisi ise medyadır. Kültür aktarımı ve kimlik oluşumuna en yaygın katkıyı bu iki araç sağlar. Medya ile toplumun ortak bir noktada buluşması sağlandığı takdirde, eğitim sistemi ile donanımlı insanların yetiştirilmesi sağlanabilir. Dünyayı tanıma ve dünyaya entegre olmada da bu iki araç etkili bir biçimde kullanılmalıdır.

Daha önce de belirtildiği üzere, Türkiye tarihi ve coğrafi konumu itibarıyla önemli bir yere sahiptir. Kültür ve medeniyet kavramının ağırlık kazandığı XXI. yüzyılda, farklı medeniyetler havzası arasında iletişim kurulmasını sağlayarak barış ortamının hakim olmasına liderlik edebilecek en müsait devletlerden birisidir. Son dönemde Batı ve Doğu ile seviyeli bir ilişki kurarak, çeşitli buluşmalara ev sahipliği yapması, gelecekte oynayacağı rol açısından önemli göstergelerdir. Dolayısıyla, deniz gücü oluşturulmasına zemin teşkil edecek milli hedeflerin, Türkiye'nin sahip olduğu potansiyele uygun olarak seçilmelidir. Bir kere Türkiye, uzun vadede küresel

bir güç olmayı hedeflemelidir. İkincisi, dünyada barış ve huzur ortamının sağlanmasını bir vazife olarak benimsemelidir. Ekonomik ve kültürel haritalarda bariz bir şekilde görülen Doğu-Batı ayrımını ortadan kaldırmaya çalışmalıdır. Tek tip bir dünya anlayışından ziyade, farklılıkların saygı ile karşılandığı çok renkli bir dünya anlayışını hakim kılmaya çalışmalıdır. Türkiye, Orta Asya, Ortadoğu ve Afrika başta olmak üzere, geri kalmış belirli bölgelerin, başarılı olduğu kalkınma politikaları ile yeniden toparlanmasına yardımcı olmalıdır. Son olarak, belirli bir güce ulaşmak sureti ile, yüzyılın ortalarına doğru sözü dinlenen güçlü bir devlet olarak, sorunların çözümünde aktif bir politika benimsemelidir. Tüm bunlar, kültürel ve ekonomik kalkınmayı, diğer toplumlar ile iletişim kurmayı gerektirmektedir. Kalkınmanın ve iletişim kurmanın öncelikli yollarından birisi de denizcilikten geçmektedir.

2. Milli hedefler belirlendikten sonra, deniz gücü için bir yol haritasının oluşturulması safhasına geçilecektir. Amaçlanan milli hedefler için ne büyüklükte bir deniz gücüne ihtiyaç duyulduğu tespit edilmelidir. Ekonomik faaliyetleri, dünyanın hangi ülkelerini kapsayacak şekilde genişletmek gerekir? Denizcilik ile ilgili yazılan eserlerin neredeyse tamamı, sadece tarihi süreçteki denizcilik faaliyetlerine odaklanmaktadır.³⁶⁰ Bu durum son derece normaldir. Çünkü, denizcilik stratejilerine temel teşkil edecek milli politikaların üretilmesinde zaafiyet vardır. Bu çalışmada deniz gücünün geleceği ile ilgili bir analiz yapılması, hacim itibarıyla mümkün değildir.

*İkinci adım olarak, Türkiye’de denizcilik tüm kurumları kapsayacak şekilde, küresel bir denizcilik politikası oluşturulmalıdır. Milli amaçlar belirlenmeden, denizcilik politikalarının netleştirilmesi mümkün değildir. Ancak, ilgili kurumlar en azından yakın deniz havzasından başlamak üzere politikalarını oluşturmaya başlamalı, kimlik tartışmalarının tamamlanması ile bütün kurumlar tarafından benimsenen **Küresel Bir Denizcilik Politikası** oluşturulmalıdır.*

³⁶⁰ Deniz Kuvvetleri’nin geleceğine ilişkin karşılaşılan tek çalışma için bkz. Afif Büyüktuğrul, “Geleceğe Dönük Türk Deniz Kuvvetleri-I”, **Belgelerle Türk Tarihi, Sayı 61**, 1972 ve Afif Büyüktuğrul, “Geleceğe Dönük Türk Deniz Kuvvetleri-II”, **Belgelerle Türk Tarihi, Sayı 62**, 1972. Türkiye için küresel deniz gücü tabirini ilk defa Afif Büyüktuğrul bu makalelerinde kullanmaktadır.

Küresel denizcilik politikası, Türkiye'nin ekonomik olarak kalkınmasını sağlarken, güvenlik alanında dünya çağında ağırlığını arttıracak şekilde olmalıdır. Politikanın önceden belirlenmesi kurumsal yapının dizayn edilmesinde dayanak noktası olacaktır. Eğer Türkiye, XXI. yüzyılda sayılı aktörlerden birisi haline gelmeyi milli hedef olarak benimserse, buna uygun olarak küresel çapta faaliyet gösteren bir ticaret filosuna ve denizlerde güvenliği sağlayan bir donanmaya sahip olması gerekecektir. Aynı zamanda, uluslararası ticaret geçiş yollarındaki ağırlığını arttırmalıdır. Buna ilave olarak, bu argümanları diplomatik olarak kullanabilecek kadroların da yetiştirilmesi gerekmektedir. Osmanlı Devleti'nin başlangıcı ile kıyaslayacak olursak, İstanbul ve Roma'yı alarak cihan hakimiyeti kurma şeklinde bir hedef belirleyen Osmanlı Devleti, öncelikli olarak Marmara Denizi'nde, daha sonra Karadeniz'de, buna paralel olarak Adalar Denizi'nde, ardından Akdeniz'de ve son olarak Basra Körfezi'nde etkinliğini arttıracak şekilde politikalar yürütmüştür. Bu politikalar, cihan hakimiyeti hedefini destekleyen alt politiklardır. Benzer durum günümüzde Türkiye için geçerlidir. Osmanlı Devleti'nin denizcilik politikaları ile aynı doğrultuda, daha sonra değinileceği üzere, tersaneler kurulmuş, gemiciler yetiştirilmiş, diğer devletler ile münasebetler kurulmuştur. Aynı şekilde Türkiye'nin bir denizcilik politikası üretmesi gerekmektedir. Burada başlangıç hareketini vermek hükümete düşmektedir. Kendisine bağlı sivil ve askeri kurumlar arasında koordine kurulmasını sağlayarak çok kapsamlı denizcilik politikası hazırlamalıdır. Eğer böyle bir politika, diğer bakanlıkların da katkısı ile hazırlanabilirse, buna uygun olarak kurumsal yapının düzenlenmesi, insan unsurunun yetiştirilmesi, sivil ve askeri gemilerden oluşan filoların büyüklüklerinin tespiti mümkün olacaktır. Aynı zamanda, geçerli bir politika olması halinde, hükümetlerin değişmesi halinde bile sürekliliğin sağlanması mümkün olacaktır. Aksi takdirde, her yeni gelen tekrar baştan başlayacaktır. Bu durum denizcilik konusunda stratejik iradenin oluşmasını da engelleyecektir.

Denizcilik bir devlet politikasıdır. Ancak devlet tarafından desteklenir ve yön gösterilirse gelişir. Kişilerin başarıları ne kadar büyük olursa olsun, devlet politikaları içerisinde denizcilik önemli bir yere sahip değilse, hiçbir zaman büyük bir deniz gücü oluşturmak mümkün olmayacaktır.

3. Diğer bir aşama ise, kurumsal yapının sağlam bir şekilde tesis edilmesidir. Denizcilik devletin yürüttüğü *ANA POLİTİKALARDAN BİRİSİ* olmalıdır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir **YARIMADA** olan Türkiye Cumhuriyeti'nde, denizciliğin ikinci planda kalması affedilecek bir hata değildir.

Devletin ürettiği politikaları uygulayacak olan sahip olduğu kurumsal yapılardır. Denizcilik alanında kurumsal yapısı zayıf olan bir devlet, eli kolu olmadan düşünen bir insana benzemektedir. Bu durumda sadece çok güzel planlar ve politikalar üretilebilir. Daha ötesine geçmek mümkün olmayacaktır. Yapılanlarda söylenenlerin çok gerisinde kalacaktır.

Oluşturulacak yeni kurumsal yapının, model ülkelerdeki denizcilik ile ilgili kurumların titiz bir şekilde analiz edilmesi sonucu, taklit edilmek suretiyle değil, devletin ve bölgenin yapısına uygun olarak oluşturulmalıdır. Hem askeri, hem de sivil kurum ve kuruluşları bünyesinde toplamalıdır. Aynı zamanda Dışişleri Bakanlığı, Maliyet Bakanlığı, Turizm Bakanlığı gibi denizciliği ilgilendiren faaliyetler konusunda diğer bakanlıklarla çok hızlı bir koordinasyona imkan vermelidir. Komşu ülke Yunanistan başta olmak üzere, denizcilikte önde olan devletlerdeki gelişmeleri anında takip edebilen ve bu değişikliklere cevap verebilen bir kurumsal yapı tesis edilmelidir.

Denizcilik alanında gayretlerin birleştirilmesi, çok hızlı bir modernleşmeye imkan verecektir. Strateji konusunda bahsedildiği gibi, denizcilik politikalarının altını dolduracak alt stratejilerin üretilebilmesi için bir nevi muayene hükmünde olan, yurtiçindeki denizcilik ile ilgili tüm unsurların analizi yapılarak, zayıf noktaları tespit edilmelidir. Buna limanların alt yapısından, Harp Okulu'nda verilen eğitime, oradan deniz ticaret filosunun durumuna kadar tüm unsurlar dahil edilmelidir. Milli stratejiye göre benimsenecek olan denizcilik politikasına uygun olarak, bu unsurların yurtdışındaki muadilleri arasında mukayeselerinin de yapılması sonucu, olmaları gereken seviye belirlenmelidir. Bunun için, diğer ülkelerdeki birimler incelenerek iki yıl içerisinde kurumsal yapı yeniden düzenlenebilir.

Yeni tesis edilecek kurumsal yapı, dışta ve içte denizcilik alanındaki tüm gelişmeleri anında takip edebilecek ve kurumsal hafıza oluşturmaya imkan verebilecek esnek bir yapıya sahip olması gerekmektedir. Aynı zamanda ilgi alanı küresel olmalıdır. Şili'den Çin'e kadar tüm denizcilik faaliyetleri takip edilebilmelidir. Bu sayede dinamik stratejiler geliştirebilmek için güncel bilgilere sürekli ulaşmak mümkün olabilecek, gelişmeler hakkında önceden tahmin yapmak suretiyle, paniklemeden soğukkanlılıkla hareket etme olanağına kavuşulacaktır.

Türkiye'de kurumsal yapılar çok fazla sorgulanmadığı için, günün ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde kendilerini yenileyememektedir. NATO, Soğuk Savaş'tan sonra ve XXI. yüzyıla girerken, tüm kurumsal yapısını birkaç kez yeniden düzenlemiştir.

Model tanımlamasında, üçüncü adım olarak denizcilik ile ilgili sivil ve askeri tüm kurumsal yapının sadece günün ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde değil, küresel boyutta faaliyet gösterecek şekilde 2-3 yıl içerisinde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Türk denizciliğinin, devletin en üst kademesinde en azından müstakil bir bakanlık tarafından temsil edilmesi gerekmektedir. Osmanlı Devleti'nin genişlemesine paralel olarak, Kaptan-ı Deryalık, Divan'da temsil edilen bir kurum haline gelmiştir. Benzer şekilde denizcilik ile ilgili faaliyetlerin devletin en önemli yürütme kurumlarından birisi olan Bakanlar Kurulu'nda doğrudan temsil edilmesi gerekmektedir. Ancak bu sayede bürokratik engellerden sıyrılarak, daha hızlı bir şekilde kurumsal dönüşüm sağlanarak küresel deniz gücü olma yoluna girilebilecektir.

Ticaret filoları, tersaneler, limanlar, denizcilikte görev alacak insanların yetiştirilecekleri eğitim kurumları, donanma ile ilgili faaliyetler, deniz turizmi, insan ve yük taşımacılığı, balıkçılık faaliyetleri gibi denizcilik konusundaki tüm faaliyetler bakanlar kurulunda temsil edilecek bir Denizcilik Bakanlığı ile temsil edilebilir. Küresel deniz politikasına uygun olarak oluşturulacak bir bakanlık, tüm diğer alanlardaki faaliyetlerin düzenlenmesine öncülük edecektir. Denizcilik ile ilgili diğer

bakanlıklar ile kurulması gereken koordinasyonları hızlı bir biçimde sağlayabilecektir. Eğer merkezi kurum güçlü olursa, çevresindeki diğer kurumlar XXI. yüzyılda uygun bir şekilde yeniden düzenlenebilecektir. Bu konuda Sağlık Bakanlığı tarafından yapılan çalışmalar örnek gösterilebilir. Aksi takdirde, merkezdeki küçük problemler çevre kurumlarında çözülmesi çok zor olan büyük sorunlara yol açmaktadır.

Kurumsal yapının oluşturulması da hükümetin sorumluluğundadır. Bunun için tam yetki verdiği ayrı bir birim oluşturarak, ilgili diğer tüm kurumlarında görüşlerinden istifade edilerek bir çalışma başlatılmalıdır. Osmanlı Devleti'nin kuruluşunda bu işi Karamürsel Bey, Saruca Paşa, Piri Mehmet Paşa gibi ehil kişiler üstlenmişlerdir. XXI. yüzyılda ise kurulacak ehil bir kurum tarafından denizcilik faaliyetleri yürütülmelidir.

Hem denizcilik politikalarının belirlenmesinde, hem de buna uygun olarak kurumsal yapının oluşturulmasında araştırma kurumları olan üniversiteler katkıda bulunmalıdır.

4. Küresel Deniz Gücü olabilmek için olmazsa olmaz şart, insan unsurudur. Ne kadar muhteşem planlamalar yapılırsa yapılsın, bunları uygulamaya geçirecek olanlar, denizcilik ile ilgili kurumlarda faaliyet gösteren insanlar olacaktır. Kaliteli insan unsurundaki eksiklik, stratejilerin hayata geçirilmesine müsaade etmeyecektir. Denizcilik ile ilgili atılımın yapıldığı dönemlere bakıldığında, kaliteli insan unsuru ile karşılaşılmaktadır. Osmanlı, Portekiz, Hollanda, İngiltere ve son olarak Amerikan deniz gücü'nün oluşmasında, yüksek denizcilik bilgisine sahip, azimli, çalışkan insanların büyük etkisi olmuştur.

Fernard Braudel eğitim hususunda şunları söylemiştir; 'Bana öyle geliyor ki, hangisi olursa olsun, bir mesleğe hazırlanmanın arifesinde olan 18 yaşındaki gençler, iktisat ve toplum konusundaki büyük genel sorunlardan, dünyanın büyük kültürel çatışmalarından uygarlığın çoğulluğundan haberdar olmalıdır.'³⁶¹

³⁶¹ Fernand Braudel, **Uygarlıkların Grameri**, İmge Kitabevi, Ankara, 2006, s. 20.

Bu husus özellikle denizcilik alanında çalışan insanlar için geçerlidir. Denizciler dünyaya açıldıkları için dünyayı -tarih ve mekan içerisinde yer alan kültürel unsurlarda dahil- tanımaları gerekmektedir. Örnek olarak Venedik Cumhuriyeti'ndeki denizciler gösterilebilir. Hem idari mekanizmadan çalışacak insanlara, hem de denizlerde fiili olarak görev yapacak denizcilerde bilhassa, donanmada çalışan subaylara kendi kültür dürbünleri ile dünyayı tanıyacak ve değerlendirecek bir eğitim verilmelidir. Yabancı eğitimciler ve ihraç reçeteler yoluyla III. Selim'den beri, gösterilen gayret ve harcanan emeğe göre, istenen anlamda bir deniz gücü oluşturulamamıştır.

Cumhuriyet döneminde bilhassa Türkiye'nin NATO'ya iştirak etmesinden sonraki süreç için de aynı durum söz konusudur. Bu kapsamda Harp Okulu'nda verilen mühendislik eğitimi yeniden gözden geçirilmelidir. XXI. yüzyılda her şeyde uzmanlaşmaya gidildiği için, her şeyi az çok bilen bireylerden ziyade, işini dünya çapındaki muadillerine göre çok iyi yapan insanların yetiştirilmesi hedeflenmelidir. Bu kapsamda, gemi inşa teknoloji konusunda, verdiği eğitim ile kendisini kabul ettirmiş üniversitelerden yetiştirilecek mühendislerden istifade edilerek gemi inşa teknolojisindeki boşluk doldurulabilir.

Ayrıca sadece küçük bir grup subayın, Harp Okulu'na girişinden itibaren mühendislik eğitimi verilebilir. Deniz subaylarının daha çok taktik bir uygulayıcı ve gittikleri ülkelerde birer elçi olacak şekilde yetiştirilmesi hedeflenmelidir. Piri Reis gibi mekan bilinci gelişmiş, tarihi geçmişi herhangi bir kopukluk olmadan çok iyi bilen, uluslararası ilişkiler, güvenlik ve ekonomiden anlayan ve aynı zamanda sadece İngilizce değil, Çin'ce, Japonca, Fransızca, İtalyanca, İspanyolca, Arapça ve Rusça bilen deniz subayları sayesinde küresel deniz gücü stratejileri hem oluşturulabilir, hem de sorunsuz bir şekilde yürütülebilir.

Milletlerin sermayesi olan kültürleri üretenler insanlardır. Küresel bir deniz gücü olabilmek için şart olan unsurlardan biri olan denizcilik kültürünün üretilmesi, ancak kaliteli insan unsuru ile mümkün olacaktır.

Bu kapsamda, sadece Harp Okulu'nda verilen eğitimle yetinilmemelidir. Amerika'da olduğu gibi, deniz subaylarının nitelikli üniversitelerde yüksek lisans ve doktora yapmaları daha fazla yaygınlaştırılmalıdır. Denizcilik kültürü ile ilgili kaliteli yazılı kültürel unsurların üretilmesi ancak bu sayede gerçekleştirilebilir.

Türkiye'nin denizcilik kültürü zayıf olduğu için denizcilik eğitiminde kullanacağımız materyal yeterli değildir. Üniversitelerde denizcilik ile ilgili yapılan araştırmalar çok sınırlıdır. Yapılan araştırmalarda yurt dışında meydana gelen gelişmeler dikkate alınmamaktadır. Kaliteli denizcilerin yetiştirilmesi, ancak zengin kültürel malzemeler ile gerçekleşecektir. Bu nedenle denizcilikte kaliteli insanların yetiştirilmesine paralel olarak, denizcilik kültürümüzü zenginleştirecek tek yönlü değil, disiplinlerarası çalışmaların yapılması gerekmektedir. Piri Reis, profesyonel olmasa da, aldığı kaliteli eğitim ile günümüze kadar miras kalan kaliteli bir eser bırakmıştır ve önemli bir husus, bıraktığı eserin dünya çapında geçerliliği vardır. Denizcilik alanında çok dil bilen, kendi kültürüne bağlı, modern dünya sisteminin dinamiklerini anlayan ve dünyadaki diğer kültürleri tanıyan stratejik zihniyete sahip denizcilerin yetiştirilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, hem denizcilik ile ilgili faaliyetler güdük kalacaktır, hem de deniz gücü, daha büyük güçlerin politikalarının bir destek unsuru olmaktan öteye geçemeyecektir.

Denizcilere verilecek eğitimlerin pratikle pekiştirilmesi gerekmektedir. Yani küçük yaştan itibaren dünyaya açılmalarını sağlayarak, farklı kültürleri yerinde görme imkanı sunulmalıdır. Özellikle Japonya'daki Ertuğrul Şehitliği, İngiltere'nin güneyindeki Gosport şehrinde bulunan ve Mirat-ı Zafer ve Sirac-ı Bahr isimli gemilerden hastalanarak şehit düşen Türk denizcilerinin şehitliği, Trablus'ta Turgut Reis'in şehitliği gibi, dünyanın dört bir tarafındaki Türk Denizcileri'nin mezarlarına gitmelerine imkan verilerek, tarih şuurlarının kuvvetlenmesi sağlanabilir. Aynı zamanda sadece yakın deniz havzamıza dayalı bir mekan algılayışından çıkılarak küresel bir mekan algılayışı, bu sayede kazandırılabilir. Örnek olarak, Somali'de son dönemde yaşanan gemi kaçırma olaylarının bir faydası olmuştur. Deniz ile ilgili mekan algılayışı Bab-el Mandeb Boğazına kadar genişlemiştir.

İnsan unsurunun kaliteli bir hale getirilmesine paralel olarak, daha önce Koçi Bey tarafından dile getirilen üç hususun özellikle devlet kurumları tarafından özümzenmesi ve benimsenmesi gerekmektedir. Bunlar; 1. İşin ehline verilmesi, 2. Genel çıkarların özel çıkarlara üstün olması, 3. İş yöntemlerinin standartlaştırılmasıdır. Maalesef diğer devlet kurumlarından olduğu gibi, denizcilik alanında faaliyet gösteren kurumlarda, bu üç hususa dikkat edilmemektedir. Aslında bu sorun XVIII. yüzyıldan beri devam etmektedir.

Diğer bir sorunda, devlet kurumlarının başındaki yöneticilerin tam uzmanlaşarak, verimli bir hale gelmesinden sonra görev yerinin değiştirilmesidir. Bilhassa çok yüksek derecede uzmanlık gerektiren denizcilik gibi bir alanda, görev değişim sirkülasyonunun çok fazla olmaması, kurumsal politikanın kesintisiz bir şekilde devam etmesi açısından son derece önemlidir.

Model tasarımı dördüncü aşama, kaliteli insan unsurunun yetiştirilmesi ve uygun yerde istihdam edilmesi gelmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi küresel deniz gücünün oluşturulmasında insan unsuru kilit konumundadır. Hem sivil, hem de askeri alanda, politikalar üretecek, kurumsal yapılarda çalışacak, gemiler inşa edecek ve deniz gücünün yüzer unsurlarında denizcilik politikalarını hayata geçirecek kaliteli insanların XXI. yüzyıl standartlarına göre yetiştirilmesi gerekmektedir. Bu konu ile ilgili en kısa sürede, yurtdışındaki modeller de incelenerek, disiplinlerarası çok kapsamlı çalışmaların yapılması ve eğitim kurumlarının 3-5 yıl içerisinde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Denizcilik ile ilgili merkezi kurumsal yapı, küresel denizcilik politikasına göre oluşturulduktan sonra, öncelikli olarak eğitim konusunun ele alınması gerekmektedir. Bu konu ile alakalı çalışmaları, yeni kurulacak Denizcilik Bakanlığı bünyesinde bir birim ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığının birlikte yürütmesi faydalı olacaktır. Politikaların hayata geçirilmesi için, gemilerde ve sahildeki kurumlarda çalışacak farklı kademede insanların yetiştirilmesi için, dünya standartlarına uygun eğitim kurumları açılmalıdır. Kaliteli eğitim sistemine sahip okullar, gençlerin denizciliğe yönelmelerinde en büyük teşvik edici unsur olacaktır.

Özellikle müfredat programları çok titiz bir şekilde hazırlanmalıdır. Müfredat programının içeriğinin belirlenebilmesi için kapsamlı çalışmalar yapılmalıdır. Bir kaptanın nasıl yetiştirilmesi gerektiği, deniz subaylarının hangi konularda uzmanlaşmaları gerektiği, ihtiyaç duyulan mühendislerin nasıl yetiştirilmesi gerektiği konusunda kapsamlı analizler yapılmalıdır. Denizcilik ile ilgili eğitim kurumlarının müfredatları detaylı bir incelemeyle belirlendikten sonra, müfredat programını uygulamaya geçirecek profesyonel eğitmenlerin yetiştirilmesi konusu ele alınmalıdır. Çünkü, müfredat programındaki hususların öğrencilere aktarılması, ancak kaliteli eğitmenler vasıtasıyla gerçekleşmektedir. Üniversitelerde eğitim konusunda da yön gösterici çalışmalar yapılmalıdır.

5. Denizcilik konusunda küresel bir aktör olabilmek için toplumun bütün imkanlarının seferber edilmesi gerekmektedir. Başta üniversiteler ve teknik eleman yetiştiren liseler üzerine eğilerek, sanayileşme ve teknolojik kapasiteyi artırıcı tedbirlerin alınması gerekmektedir. 200 yıldır yetişilmeye çalışılan Batı Medeniyeti, genel anlamda bir durgunluğa girmiş durumdadır.

Aynı zamanda nüfus projeksiyonları, gelecekte Batı ülkelerinin küresel bir aktör olarak rol oynayıp oynamayacağı konusunda soru işaretlerine yol açmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'nin nüfus potansiyelini çok iyi değerlendirmesi ve eğitim kurumlarına gereken önemi vermesi halinde, teknolojik kapasitesini 10 yıl gibi kısa bir süre içerisinde ciddi anlamda arttırılabileceği değerlendirilmektedir. Ancak bu sayede sanayileşme sonucunda üretim arttırılarak, denizcilik için şart olan ekonomik kapasite oluşturulabilir. Yine ancak bu şekilde, askeri ve sivil bahriyenin niteliği ciddi anlamda arttırılabilecektir. Bunun içinde teknoloji konusunda geliştirilen stratejilerin³⁶² çok sıkı bir şekilde uygulayarak, denizcilik alanında kullanılması gerekmektedir.

Uygulamada, denizcilikte olduğu gibi içte ve dıştaki gelişmeleri takip edebilecek kurumsal bir alt yapıya ihtiyaç duyulmaktadır. Burada bir parantez açarak şu ifade edilebilir; Sanayileşerek, üretim konusunda atılım yapan bir Türkiye'de işsizlik meselesi kendiliğinden çözülecek, aslında ekonomik koşulların ciddi anlamda

³⁶² Tübitak, "Ulusal Bilim ve Teknoloji Politikaları, 2003-2023 Strateji Belgesi", www.emo.org.tr

körüklediği terör faaliyetleri de önlenmiş olacaktır. Tecrübelerini hem Afrika, hem Ortadoğu, hem de Orta Asya ile paylaşan bir Türkiye doğal olarak lider pozisyonuna yükselecek, bu suretle bölgenin istikrarlı bir şekilde kalkınarak çatışmalardan arınmasını sağlama imkanına kavuşabilecektir. Tabii ki Türkiye'nin bulunduğu coğrafyada ekonomiden ziyade kültürel sorunlar ağırlık kazanmaktadır. Ancak unutulmamalıdır ki, toplumların itibarları ve etkinlikleri bilhassa sahip oldukları askeri ve ekonomik güç ile doğru orantılıdır.

Devletleri denizciliğe iten iki faktör vardır. Bir tanesi güvenlik, diğeri de ekonomik sebeplerdir. Denizciliğin gerilemesine sebep olan faktörler üzerinde durulurken, Osmanlı Devleti'nin ekonomi sisteminin modern dünya ekonomi sistemine uymamasından bahsedilmiştir. Bu da, ekonomik olarak devletin gerilemesine neden olmuştur.

Günümüzde özellikle deniz gücünün ağırlıklı kısmını oluşturan sivil denizciliğin gelişmesi, ülkenin sanayileşmesi ile yakından ilgilidir. Bunu için verilebilecek en güzel örnekler, Japonya, Çin, Hindistan ve Güney Kore'dir. Üretim kapasitelerindeki artışa paralel olarak bu ülkeler, denizcilikte süratle gelişmektedir. Çin'in büyük gemileri dünyanın her yerinde dolaşmakta, üretilen malzemelerin dağıtımını ve üretim için gerekli olan hammaddelerin teminini sağlamaktadır. Dünyanın en büyük 50 limanını gösteren haritada, üretimdeki artışın deniz gücüne yansımaları açık bir şekilde görülmektedir. Dolayısıyla Türkiye'nin de sahip olduğu finans kaynaklarını çok iyi bir şekilde değerlendirerek teknolojik olarak atılım yapması gerekmektedir. Bu konu başlı başına yeni dinamik stratejiler gerektirmektedir.

Üretim kapasitesindeki artışa paralel olarak deniz gücünü oluşturan filoların çapının büyümesi ve deniz ticaret yollarının güvenliğini sağlayacak güçlü bir donanma için gerekli finansmanın sağlanması neticesinde, dış politikada çevre ülkelerden başlamak üzere dünyanın diğer ülkeleri ile diplomatik ilişki tesis etmesine yarayacak araçları da elde edilmiş olacaktır. Denizcilik ile ilgili faaliyetlerin yoğun olduğu Batı Avrupa, Amerika, Uzak Doğu Asya'nın ortak özelliği üretim

kapasitelerinin yüksek olmasıdır. Üretim kapasitesi arttırılmadan sadece gemi inşa edilmesi kesinlikle yeterli değildir.

Beşinci aşamada, kaliteli insan unsuru ile üretim kapasitesini arttıracak şekilde, bilim teknoloji alanında 10-15 yıl içinde inisiyatifin ele geçirilmesi gerekmektedir. Üretim gelişmesi, deniz gücünün kendiliğinden gelişmesinde en önemli faktörlerden birisidir.

6. Fatih devrinde ilk önce yakın deniz havzası olmak üzere, devletin denizler üzerindeki etkinliği kademeli olarak arttırılmıştır. İhracat ve ithalat rakamlarına bakıldığında, son dönemde yaşanan artışlara rağmen, Türkiye'nin komşu ülkeleri ile bile ekonomik ilişkileri potansiyelinin çok gerisinde kalmıştır. Başta yakın komşularımız olmak üzere, çevre ülkeler ile ilişkilerimiz normalleşmiştir. Bu sayede, ekonomik olarak bölgesel kalkınmaya olanak sağlayacak ticari ilişkilerin gelişmesi için uygun bir ortam oluşmuştur. *Ancak, Türkiye'nin doğusunda yaşanan istikrarsızlıklar, istikrarsızlığı gidermek için mecburen yapılan askeri harcamalar ve sürekli dikkatin doğudan gelecek tehdit algılamasına odaklanması, Türkiye'yi denizlere açılma konusunda, devlet olarak, stratejiler geliştirmesini engellemektedir.*

Türkiye en kısa sürede, sosyal, ekonomik ve askeri tedbirlerle bölgesel kalkınma farklılıkları, etnik ve terör sorunlarını çözerek, çevre denizlerden başlamak üzere okyanuslarda etkinlik kazanmanın yolunu kazanacak şekilde ilgisini denizlere yoğunlaştırmalıdır. Tabii ki, bunu Orta Asya, Avrupa ve Orta Doğu'da yürüttüğü politikalara paralel götürmelidir. Yavuz Sultan Selim'in doğuya yönelerek Safevi Devleti'ni ve Memlüklüler'i kısa süre ortadan kaldırarak, istikrarlı bir ortam sağlaması sayesinde Osmanlılar, aynı dönemde hem Akdeniz'de, hem de Hint Okyanusu'nda faaliyet gösterebilmişlerdir. Mahan'ın haklı olarak belirttiği gibi kara tehdit algılamasına giren devletlerin denizcilik alanındaki faaliyetleri kısıtlı olacaktır.

Model tasarımıımızda altıncı aşamada, Türkiye doğusunda, içeriden ve dışarıdan gelmesi beklenen tehdit algılamasından 4-5 yıl içerisinde kurtulmalıdır. Aynı şekilde başta Yunanistan olmak üzere, Türkiye'yi kabuğuna çekilmeye

zorlayacak, ufkunu daraltacak gerginliklerden kaçınmak gerekmektedir. Kara tehdit algılamasına giren hiçbir devlet küresel anlamda bir deniz gücü oluşturmamıştır.

Türkiye'nin ilgisini doğuya çeviren en büyük tehdit olarak PKK terör örgütü görülmektedir. ABD'nin Irak'a girmesi, İran'ın özellikle nükleer silah konusundaki faaliyetleri, Rusya'nın Kafkaslar'daki faaliyetleri doğal olarak devletin ilgisinin doğuya yönelmesine neden olmaktadır. Askeri anlamda kaynakların büyük çoğunluğu da, Kara Kuvvetleri'ne harcanmaktadır. Bu konuda Dış İşleri Bakanlığı'na büyük görev düşmektedir. Hükümet, dolayısıyla Dış İşleri Bakanlığı, uluslararası ilişkilerde Türkiye'nin dünyaya açılması için denizleri kullanması gerektiğinin farkına varmalıdır. Mesela İran ve Suriye ile ilişkilerde Basra Körfezi'nin de aktif olarak kullanılması gerektiği gözden kaçmamalıdır. Rusya ile ilişkilerde Boğazlar ve Karadeniz konusunda daha aktif stratejiler uygulanmalıdır. Dünyaya açılan Türkiye, kendi bölgesindeki sorunları çözmede daha avantajlı bir konuma yükselecektir. Üretime ve sanayiye ağırlık verilerek denizcilik ile ilgili faaliyetlerin arttırılması, yeni istihdam alanlarına olanak tanıyacağından, Türkiye'nin doğusundaki işsizlik sorununa olumlu katkı yapacaktır. Benzer şekilde, Türkiye'nin denizcilik faaliyetleri ile uluslararası bir taşımacılık koridoru haline gelmesi, diğer devletlerin Türkiye ile olan ilişkileri açısından faydalı olacaktır.

Denizcilik Bakanlığı'nın yapacağı çalışmalar sonucunda, denizcilik açısından büyük imkanlar kazanılması ve bu imkanların Hükümet tarafında etkili bir diplomasi aracı olarak devreye sokulması sayesinde, doğuda yaşanan sorunlar Türkiye'nin önünü tıkayan bir engel olmaktan çıkacaktır. Bu sayede doğuda yaşayan halk ve sınırdaki komşu devletleri, Türkiye'nin küresel politikalarını destekleyen unsurlar haline gelecektir. Benzer durum özellikle Yunanistan için de geçerlidir.

7. Son yıllarda Türkiye gemi inşa teknolojisinde büyük bir atılım yaparak ilk beş devletin arasına girmiştir. Burada ağır sanayilerin çevre ülkelere kaymasının ve gelişmiş devletlerin bilişim teknolojilerine yönelmelerinin de payı vardır. Ancak küresel bir donanma için, Türkiye'nin gemi inşa teknolojisinin mevcut halinden birkaç kat daha büyük olması gerekmektedir. Milli Gemi Projesi, özellikle savaş gemisi yapımı alanında Türkiye'ye ciddi anlamda cesaret vermiştir.

Bununla beraber, Türkiye'nin 10-15 yıl içerisinde okyanuslarda da faaliyet gösterecek büyüklükte savaş gemilerini milli imkanlarla yapması gerekmektedir. Ayrıca, donanmanın büyüklüğü, Türkiye çapında bir ülke için son derece sınırlıdır. Bu nedenden dolayı da mevcut gemiler sayı olarak, denizcilik açısından Türkiye'nin ilgili alanına giren faaliyetlere yetişmekte sıkıntı çekmektedir. Savaş gemilerinin yüzde yüz milli olması söz konusu değildir. Dünyada hiçbir devlette bu şekilde savaş gemisi üretilmemektedir. Ayrıca küçük bir alanda son derece kompleks cihaz ve sistemlerin bulundurulması, mühendisliğin her dalının katkıda bulunması gerekliliği ve XXI. yüzyılda teknolojiye baş döndürücü gelişmelerden dolayı üretiminin iyice komplike bir hal alması, savaş gemilerinin önündeki ciddi engellerdendir.

Ticaret gemilerinin sayılarının arttırılması, sivil girişimcilere bırakılmalıdır. Yurtiçindeki sermayenin bu alana kayması ile alakalı teşvikler daha fazla arttırılabilir. Bu sayede yurtiçindeki sermayenin denizcilik sektöründe değerlendirilmesinin önü de açılmış olacaktır.

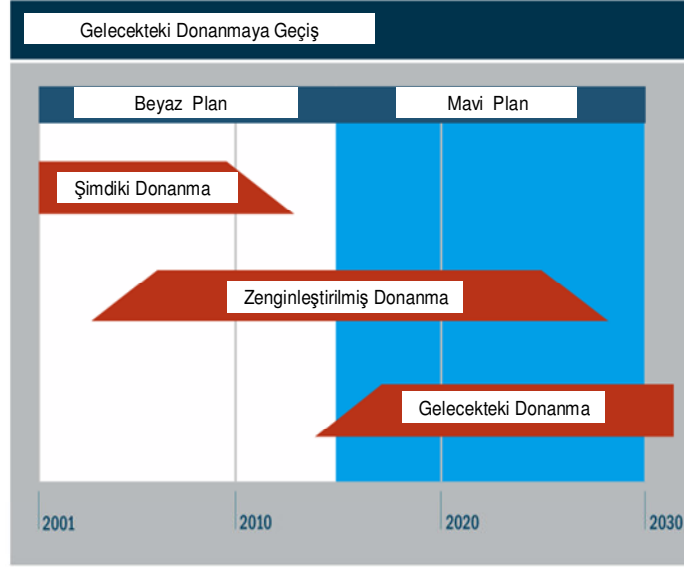
Eğer askeri anlamda donanma küresel ölçekte ihtiyaçları karşılayacak şekilde büyütülemezse, deniz ticaret yollarının güvenliğinin sağlanmasında ve denizcilik alanında faaliyet gösteren uluslararası kurumlarda etkinlik gösterilmesinde zafiyetler yaşanacaktır. Bu konu ile ilgili de stratejilerin geliştirilmesi, yurt içinde ve yurtdışında ciddi araştırmaların yapılması gerekmektedir.

XXI. yüzyılda özellikle gelişmiş birçok devlet tarafından, milli politikaya uygun olarak donanmanın önemi ve yeniden yapılandırılmasına yönelik birçok çalışma yapılmıştır.³⁶³ Bu konuda Avusturalya donanmasının aşağıdaki tabloda

³⁶³ XXI. yüzyılda ABD donanmasının önemi ve yeniden yapılandırılması için bkz. Mark Henning, **U.S. Navy Transformation: Seabasing as Seapower XXI Prototype**, Carlisse, 2005; Admiral Vern Clark, "Sea Power XXI", <http://www.navy.mil/navydata/cno/proceedings.html>; Geoffrey Till, **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**, London, 2004; Geoffrey Till, **Theory and Practise**, Illford, 1994; Eric Grove, **The Future of Sea Power**, Annapolis, 1990; Harold Kearsley, **Maritime Power and XXI. Century**, Aldershot, 1992; Norman Friedman, **Seapower as Strategy**, Annapolis, 2001; Charles Koburger, **Seapower in the XXI. Century**, London, 1997; Richard R.Shultz, **The Role of Naval Forces in the XXI. Century Operations**, Washington, 2000; U.S. Navy, "A Cooperative Strategy for XXI. Century Seapower", www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf; Geoffrey Till, "Naval Transformation, Ground Forces and The Expeditionary Impulse: The Sea-Basing Debate",

şematik olarak ifade edilen bir çalışması bulunmaktadır.³⁶⁴ Buna benzer çalışmaların üniversitelerin de dahil olacağı şekilde Türkiye için de yapılması gerekmektedir.

Şekil-6 Avustralya Donanmasının Geleceği



Kaynak: http://www.navy.gov.au/Publication:Plan_Blue

Donanma oluşturma gayretlerinde yabancı uzmanların kullanılması ve diğer devletlerde gemi inşası ve oralardan gemi alımı yapılması, tarihi süreç içerisinde değerlendirildiğinde etkili sonuç vermemiştir. Modern dünya ekonomi sistemi içinde, belirleyici olmanın şartı günün karlı yatırımına yabancı kalmamaktır. Mesela 1800’lü yılların başında tekstil İngiltere’de son derece karlı iken, 2000’li yıllarda çevre ülkeler tarafından yürütülen bir ekonomik faaliyet haline gelmiştir. Yaklaşık olarak 20-30 yılda ön plandaki sanayiler eksen değiştirmektedir. Eğer eskiden olduğu gibi, teknolojik inisiyatif ele geçirilmeden donanma oluşturma teşebbüslerine devam edilirse, gökkuşağının altından geçmek isteyen kişi pozisyonuna düşülecektir. Bu anlamda Sultan Abdülaziz ve Sultan Abdülhamit zamanlarında gökkuşağının altından geçilmeye çalışılmış, ancak hiçbir zaman muvaffak olunamamıştır.

www.strategicstudiesinstitute.army.mil; Mackenzie M. Eaglen, “U.S. Navy: Maintaining Maritime Supremacy in the XXI.st Century”, **The Heritage Foundation**, Ocak, 2007 ; Çin donanmasına yönelik yapılan çalışmalar için bkz. Zhang Wennu, “The Seapower and Chine”s Strategic Choices”, http://www.wsichina.org/cs3_2.pdf;

³⁶⁴ Royal Australian Navy, “Plan Blue”, http://www.navy.gov.au/Publication:Plan_Blue.

Yedinci aşamada, ilk aşamalara bağlı olarak 10-15 yıl içerisinde teknolojik inisiyatifin ele geçirilerek, okyanuslarda faaliyet gösterebilecek büyüklükte bir donanmanın inşası ve deniz ticaret filosunun modernize edilerek yurt içinde üretilen ürünleri dünya pazarlarına sunacak ve dışarıdan üretim için gerekli ürünleri temin edecek şekilde büyütülmesi gelmektedir.

8. Hali hazırda dünya denizciliğinde en yetkin kurumlar askeri alanda NATO ve sivil alanda IMO'dur. Türkiye her iki kuruma da üyedir. Soğuk Savaş sonrasında NATO'nun misyonu sorgulanır hale gelmiştir ve gelecekte varlığı şaibelidir. Türkiye'nin küresel bir aktör olabilmesi, bu kurumlardaki etkinliği ile de yakından ilgilidir. Güvenlik alanında Türkiye NATO'nun politikalarına aktif olarak destek vermektedir. Ancak adından da anlaşılacağı üzere, NATO'yu oluşturan devletler belirli bir bölgenin devletleri olup, küresel bir güvenlik anlayışı için yeterli değildir. Aynı zamanda bir takım ülkeler tarafından antipati ile karşılandığından kutuplaşmalara sebebiyet vermektedir.

Bazı noktalarda Türkiye'nin politikaları ile NATO'nun politikaları veya daha doğru bir ifadeyle bazı NATO üyesi ülkelerin politikaları arasında zaman zaman ciddi farklılıklar meydana gelmektedir. ABD'nin görüşünün ağır bastığı NATO'nun politikaları özellikle Rusya'yı rahatsız etmektedir. Dünya XX. yüzyılda kutuplaşmalardan dolayı çok büyük zararlar görmüştür. İki dünya savaşının maddi ve manevi zararlarını hesaplamak çok zordur. Kutuplaşmalardan dolayı çıkabilecek bir üçüncü dünya savaşının boyutları, her iki dünya savaşından da daha büyük olacaktır. Dolayısıyla NATO'nun varlığının ve misyonunun yeni baştan sorgulanması gerekmektedir. Şu anki hali ile Türkiye, kendi bulunduğu coğrafyadaki ülkeleri de rahatsız etmeyecek şekilde, NATO'ya üye olmayı kendi lehinde avantaj olarak kullanabilir. Hem askeri gemi inşa teknolojisi, hem de donanma personelinin eğitimi açısından NATO üyeliği değerlendirilebilir. Paul Kennedy 2007 yılında yazdığı bir makale ile Kuzey Avrupa ülkelerini deniz gücü konusunda zafiyet göstermekte olduğunu belirterek, Uzak Doğu devletlerinin donanmalarındaki artışı, XV. yüzyılın sonunda Avrupa'nın Uzak Doğu ülkeleri karşısında güçlenmesine benzetmiştir. Bu şekilde devam etmesi halinde XV. yüzyılda yaşanan tarihi kırılma ve Avrupa'nın

yükselişinin tersi bir durumun XXI. yüzyılda söz konusu olabileceği konusunda herkesi uyarmıştır.³⁶⁵

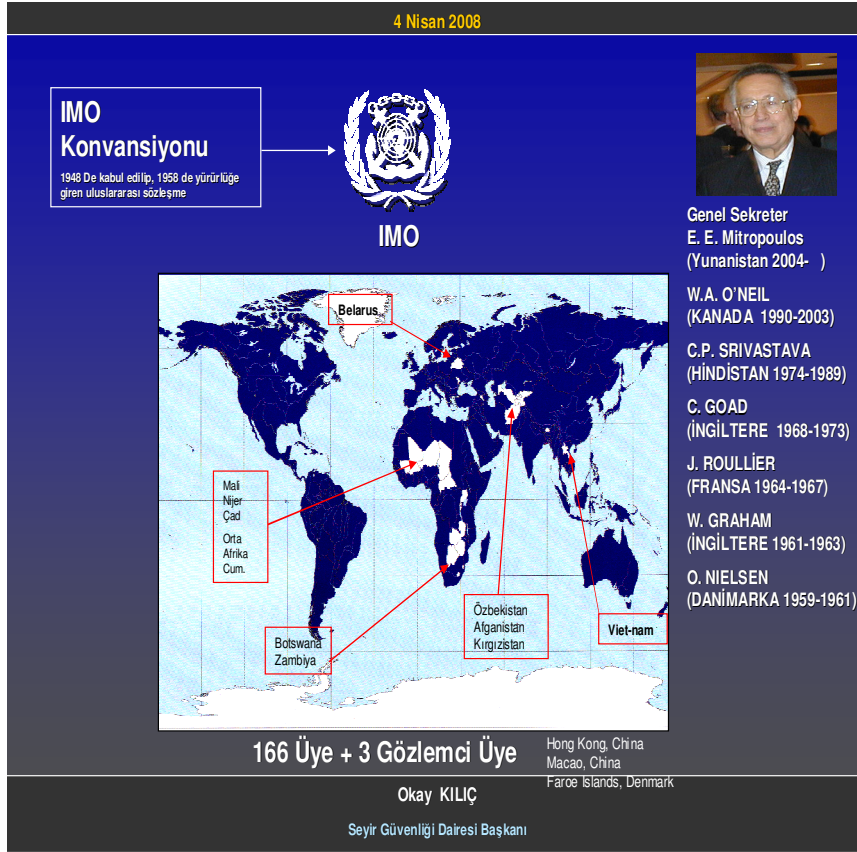
Dolayısıyla, güvenlik anlamında sadece NATO'ya bağlı kalmadan Uzak Doğu'da yaşanan gelişmeleri de takip ederek, 10-15 yıl içerisinde okyanuslarda da hareket icra edebilecek özelliklere sahip gemileri bünyesinde bulunduran bir donanma oluşturmanın yoluna gidilmelidir.

Benzer şekilde, yapılacak çalışmalar neticesinde, milli stratejiye de uygun bir biçimde hazırlanacak donanmanın kullanımına yönelik doktrinlerin de hazırlanması gerekmektedir. Sadece NATO tarafından oluşturulan doktrinlere bağlı kalmanın, donanmanın kullanımı açısından ciddi mahsurları olacaktır. Bununla beraber, donanmaların daha önce de bahsedildiği gibi müttefik bulmayı kolaylaştırıcı etkisi vardır. Deniz gücüne sahip Amerika'nın NATO şemsiyesi altında diğer ülkeleri kendi yanına çekmesi deniz gücünün müttefik bulmayı kolaylaştırıcı etkisi için verilebilecek en güzel misaldir. Barış için küresel bir donanmaya sahip Türkiye, gelecekte dünya güvenliğinin "1 liderlik yapma imkanına kavuşabilecektir.

Denizcilik ile ilgili diğer küresel bir kurum olan IMO'ya yönelik politikaların geliştirilmesi gerekmektedir. Dünya üzerinde 163 ülkenin üye olduğu IMO, güvenlik ve emniyetli denizcilik, okyanus ve denizlerin kirlenmesinin önlenmesi, deniz ticaret ve ulaşımının önündeki engellerin kaldırılması konularında faaliyet gösteren Birleşmiş Milletler teşkilatının alt organıdır. Türkiye'nin bir iki yıl içerisinde denizcilik ile ilgili kurumsal yapısını yeniden düzenleyerek, 10 yıl içerisinde de askeri ve sivil deniz gücünü arttırması halinde, doğal olarak IMO bünyesindeki ağırlığı artacaktır. Askeri ve sivil kapasitenin tek başına artması yeterli değildir. Bunlar artarken, kademeli olarak 10-15 yıl içerisinde hem IMO'da, hem NATO'da planlama konusunda Türkiye'nin ağırlığının artması gerekmektedir.

³⁶⁵ Paul Kennedy, "The Rise and Fall of Navies", **International Herald Tribune**, 5 Nisan 2007.

Şekil-7 IMO Teşkilat Yapısı



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı İnternet Sitesi

Şekil-8 IMO'nun Finansmanını Sağlayan Ülkeler

4 Nisan 2008		
		
IMO		
IMO'NUN FİNANSMANI...		
Ödemede 2003 yılı "İlk On"		
Ülke	Yıllık Ödemesi	Bütçedeki %si
Panama	£ 3,715,464	%19.12
Liberya	£ 1,534,505	% 7.89
Bahama	£ 1,009,345	% 5.19
Yunanistan	£ 863,545	% 4.44
Malta	£ 812,212	% 4.18
Japonya	£ 799,865	% 4.11
Birleşik Krallık	£ 739,266	% 3.80
ABD	£ 700,096	% 3.60
G.Kıbrıs	£ 685,278	% 3.52
Norveç	£ 680,728	% 3.50

**Türkiye'nin Ödediği
Katkı Payları**
2003- 192.384 £/Yıl
2004- 184.279 £/Yıl
2005- 167.130 £/Yıl

Okay KILIÇ

Seyir Güvenliği Dairesi Başkanı

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı İnternet Sitesi

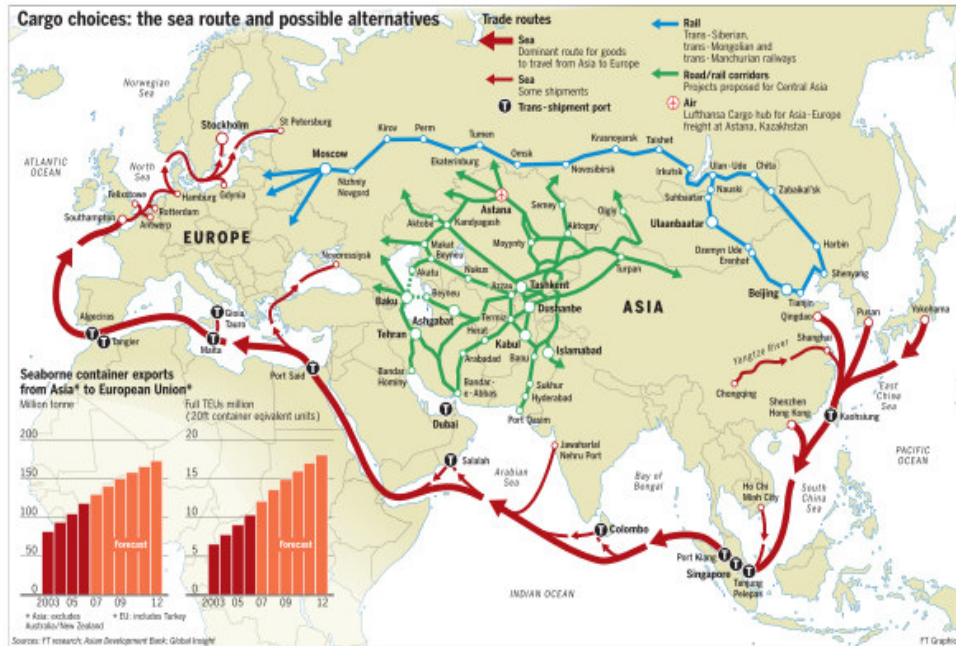
Türkiye'nin ağırlığının uluslararası denizcilik kurumlarında nasıl artırılabilceğine yönelik önünde çok güzel bir örnek durmaktadır. INTERFERRY 1976 yılında Uluslararası Deniz Taşımacıları Birliği adıyla yolcu taşımacılığı sektöründe ve bağlı sektörlerde araştırmalar yapmak, bilgi ve gelişmeleri takip etmek, üyeler arası bilgi ve teknolojik değişim ile uluslararası işbirliğini sağlamak amacıyla kurulmuştur. Dünyanın 25 ülkesinden 210 denizyolu işletmesinin üye olduğu INTERFERRY, taşımacılık ve bağlı bulunduğu sektörlerde dünyanın önemli kuruluşları arasında yer almaktadır. INTERFERRY üyeleri arasında feribot işletmecileri, uluslararası gemi inşa şirketleri ile yan sanayi firmaları yer almaktadır. Dünya feribot işletmeciliği alanında düzenleyici kurum konumundaki INTERFERRY, IMO ile AB nezdinde `Danışman` ve `Gözlemci` statüsünde bulunmaktadır. İDO Genel Müdürü Ahmet Paksoy, 25 ülkenin temsil edildiği, denizcilik işletmelerini çatısı altında toplayan tek örgüt olan INTERFERRY başkanlığına seçilmiştir. Böylece dünya denizciliğinin en prestijli örgütlerinden

INTERFERRY'nin 30 yılı aşan tarihinde başkanlığa ilk kez bir Türk seçilmiştir. Paksoy'un bu göreve getirilmesinde İDO'nun dünyanın en büyük filosuna sahip bir kurum haline gelmesinin büyük bir etkisi olmuştur.

Sekizinci aşamada, denizcilik alanında etkili olabilmesi için kademeli olarak NATO ve IMO başta olmak üzere, diğer uluslararası denizcilik kuruluşlarındaki etkisini 10-12 sene içerisinde arttırması gerekmektedir. Bunun içinde, kaliteli insan unsuru, güçlü bir sivil ve askeri bahriye ile birlikte, diplomatik anlamda bu unsurları kullanacak idareciler gerekmektedir.

Küresel denizcilik adına ihmal edilmemesi gereken unsurlardan bir diğeri de limanlar ve gerisindeki yollardır. Her devlet ticaret yollarının kontrolünü elinde bulundurmak için çalışmalar yapmaktadır. Günümüz dünya deniz ticareti de ağırlıklı olarak Atlantik-Pasifik hattında gerçekleşmektedir. Avrupa Birliği'nde, Asya'ya giden ticaret yollarının geliştirilmesine ilişkin stratejiler geliştirilmektedir. Aşağıda bu konu ile ilgili bir harita sergilenmektedir.

Harita-22 Avrupa Stratejilerinde Deniz Yolları ve Alternatifleri



Türkiye'nin küresel bir deniz gücü olabilmesi, dünya deniz ticaret yollarından ne kadar istifade ettiği ile yakından ilgilidir. Türkiye'nin Orta Asya ile ciddi bağları vardır. Orta Doğu ile tarihsel bir ilişkisi bulunmaktadır. Sanayileşerek kalkınan bir Türkiye'nin dış politikada aktif bir rol oynayarak, söz konusu bölgeleri birleştirecek şekilde kara ve demiryolları ağları kurması ve bu bölgelerin dünyaya açıldıkları bir merkez haline gelmesi ancak büyük limanlar sayesinde olacaktır.³⁶⁶

Yunanistan, deniz ticaret filosu açısından tarihi tecrübelerle sahiptir. Türk denizciliği de önemli bir yere sahip olmasına rağmen, Avrupa Birliği'ni arkasına alan ve tarihi tecrübesi ile bu desteği harmanlayan Yunanistan, denizcilğe dayanan bir ekonomik sistem üzerinde yükselmektedir. Unutmamak gerekir ki, Osmanlılar kuruluş yıllarında denizcilikten anlayan Anadolu Beyliklerinden istifade ettiği gibi Bizanslılardan ve Rumlardan da iyi seviyede istifade etmiştir. Günümüzde bir türlü çözemediğimiz ve bizi sürekli tedirgin ederek kabuğumuza çekilmeye zorlayan bazı sorunlar, sürekli Demokles'in kılıcı gibi tepemizde sallanarak dışarıya yeterince açılmamıza engel olmaktadır. Halbuki, başta karşılıklı ekonomik faaliyetleri ön plana çıkaracak aktiviteler içine girilerek Yunanistan'ın tecrübelerinden de istifade ile ticaret filomuza yeni açılımlar kazandırmamız, tehdit unsurunu fırsata çevirmemize yol açacaktır. Birleşmiş Milletler çatısı altında faaliyetlerini yürüten Uluslararası Denizcilik Örgütü başkanı hali hazırda Yunanistan'dan seçilmiştir. Bu demek değildir ki, hem Ege'de hem de Kıbrıs'ta tavizler verelim ve bazı şeylere göz yumalım.

Dokuzuncu aşamada, Türkiye'nin ticaret yollarında ana duraklardan birisi haline gelmesini sağlayacak şekilde, süper liman diye tabir edilen limanlara ve bunların gerisinde, kıta içi ulaşımı sağlayacak demir ve karayollarının yapılması gelmektedir.

10. Küresel bir deniz gücü olmak için bütün dünyaya insan ihraç etmek gerekmektedir. Portekiz dünya çapında atılımlara başladığında, misyonerlerin son derece önemli bir rolü olmuştur. Zaten, Vasco de Gama'nın Hindistan seferine

³⁶⁶ Türkiye'nin lojistik bir kara köprüsü olarak yapılandırılmasına ilişkin bkz. Hakan Çetinoğlu, "Türkiye'nin Lojistik Kara Köprüsü Olarak Yapılandırılmasında Deniz yolu Ulaştırmasının Rolü; Senaryo Yaklaşımı", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2007.

çıkmasında da, bir sene önce oralara giden bir misyonerin Krala gönderdiği rapor önemli rol oynamıştır. Günümüzde birçok Afrika ülkesinin Hristiyan olmasına bakıldığında, oralarda da misyonierlerin etkisi açık bir biçimde görülmektedir. Benzer bir faaliyet Osmanlı'nın kuruluşunda da göze çarpmaktadır. Her ne kadar, amaçları muadili olan Hristiyan misyonierlerden farklı olsa da, kolonizatör Türk dervişleri, Osmanlı'nın ileriye doğru hamle yapmasını son derece kolaylaştırıcı bir etki sağlamıştır.

Özellikle Amerika gayri resmi kuruluşları, okulları, hastaneleri vasıtası ile benzer bir politikayı dünya çapında uygulamaktadır. Esasında burada bizim için son derece önemli ipuçları bulunmaktadır. Din adamlarının yurt dışına gönderilmesi gerektiği şeklinde bir sonuç çıkarılmamalıdır. Küresel çapta etkin olabilmek için, dünya çapında faaliyetlerin takip edilmesi, gelişmelere anında uyum sağlanması, her zaman diğer toplumlardan daha hızlı bir şekilde ilerlenmesi ve diğer toplumların insanları tarafından kendi dünyamıza ait kültürel öğelerin tanıtılması ve sevdirmesi gerekmektedir. Dünyaya açılmadan, yurtiçinde televizyonlar ve iletişim vasıtaları ile bunun gerçekleştirilmesi mümkün değildir.

Yakın komşu ülkelerden başlamak üzere, Amerika'nın da bünyesine topladığı en zeki öğrenciler ve güçlü medyası ile yaptığı gibi güncel, somut ve gerçekçi veriler ile karşılıklı işbirliğini arttırıcı stratejilerin geliştirilmesi gerekmektedir. Mesela, toplumumuz Cezayir hakkında çok az bilgiye sahiptir. Aynı şekilde Cezayir de, Türkiye'ye çok uzak bir ülke gibi görülmektedir. Aslında, aradaki mesafe son derece azdır. Ancak kültürel mesafenin oldukça fazla olmasından dolayı, iki ülke arasındaki mevcut ilişkiler potansiyelinin çok gerisinde kalmıştır. Halbuki, üniversiteler arasında anlaşmalar yapılarak, öğrenci mübadeleleri ile iki ülke arasında akademik çalışmalar meydana getirilse, iş adamlarının istifade edecekleri güncel ekonomik veriler ortaya konulsa, şimdiki durumdan çok farklı bir atmosfer oluşacaktır. Özetle, Osmanlı'nın kolonizatör dervişleri ve Portekizlilerin misyonierleri ile günümüzde Amerika'nın sivil toplum örgütleri ve üniversiteleri ile yapmış olduğu lobi faaliyetlerinin, dünyaya entegrasyon adına sistemli bir şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Onuncu aşamada Türkiye'nin sistemli bir şekilde dünyaya insan ihraç etmesi gerekmektedir. Yakın deniz havzasından başlamak üzere, yukarıda belirtilen aşamalara paralel olarak, küresel bir deniz gücü olabilmek için, son derece donanımlı askeri ve sivil personelin, Türkiye'nin güçlenmesini sağlayacak ilişkileri temin edecek ve dünyadaki gelişmeleri takip edecek şekilde, özellikle belirli bir olgunluğa erişildikten sonra, Türkiye'nin dünyaya açılması gerekmektedir. İlk başta resmi kuruluşlar vasıtası ile böyle bir açılımın gerçekleştirilmesi, kutuplaşmalara sebebiyet vereceğinden mahzurludur. İlk 10-15 yıl içinde ağırlıklı olarak sivil toplum kuruluşları ile, daha sonra da kademeli olarak resmi kurum ve kuruluşlarla, diğer dünya ülkeleri ile iletişim kanallarının tesis edilmesi gerekmektedir.

Kültürel anlamda tam olarak yetişmeyen insanlar, farklı kültür ortamlarının sindirici havasında mahiyet değiştirebilir. Bu nedenle, dışarıya gönderilen insanların faaliyetleri, gönderilme amaçlarından çok farklı olabilmektedir. Tanzimat ile birlikte yurtdışına çok fazla insan gönderilmesine rağmen, bir türlü istenen başarıların elde edilemeyişinin altında yatan en büyük sebeplerden bir tanesi, giden kişilerin kültürel anlamda belirli bir olgunluğa erişememeleridir. Dolayısıyla, tarih bilinci oturmuş, ülkesine bağlı, çalışkan ve kabiliyetli insanların dünyadaki gelişmeleri takip edebilmeleri için yakın kara havzasından başlamak üzere, dünyanın değişik ülkelerindeki eğitim kurumlarına gönderilmesi gerekmektedir. Denizcilik alanında bu işi, yeni kurulacak Denizcilik Bakanlığı bünyesinde bir birim takip edebilir.

11. Deniz gücünü oluşturan tüm unsurların 10-15 yıl içerisinde dünya standartlarından daha iyi bir yere getirilmesinden sonra, Türkiye, yakın komşuları ile herhangi bir ayrıma gitmeden lider konumunda siyasi, ekonomik ve askeri oluşumlara başlamalıdır. Bunun için uygun konjonktürel ortamın oluşmaması halinde, mevcut kurumlar içerisinde, lider bir devlet olacak şekilde adımlar atmalıdır. Bunun içinde, diplomasiden çok iyi anlayan bir heyet tarafından, Türk deniz gücü önemli bir enstrüman olarak kullanılmalıdır. Yakın deniz havzasından başlamak üzere, dünyada temas edilmeyen hiçbir ülke bırakmayacak şekilde, kültürel, ekonomik ve askeri ilişkiler kurmalıdır. Yaklaşık 10-15 yıl sürecek bu aşamanın sonunda Türkiye kendisini dünyada küresel bir aktör olmanın eşliğinde bulabilecektir.

On birinci aşamada Türkiye, yakın deniz havzasından başlamak üzere, dünyadaki bütün ülkeler ile ekonomik, kültürel ve güvenlik alanlarında bütünleşmeye girmelidir. Bu aşamada özellikle Afrika kıtası önem kazanmaktadır. Zira, dünyanın kanayan yaralarından birisi olan Afrika'nın geri kalmış ülkelerinin kalkınması için, Türkiye edindiği tecrübeleri, sömürme duygusuna kapılmadan, geçmişte olduğu gibi cömertçe kullanabilecektir.

Aslında küresel güç olma safhası bu aşamadan sonra gerçekleştirilmiş olacaktır. Kurumsal yapısı sağlam, uzun soluklu politikalar güden, ekonomik ve askeri açıdan kalkınmış bir Türkiye için diğer ülkeler ile iletişim kurma açısından çok fazla sorunlarla karşılaşılmayacaktır. Osmanlı Dönemi ile karşılaştırılacak olursa, Kanuni Sultan Süleyman döneminde, Hint Okyanusu'nda ve Akdeniz'de faaliyet gösteren bir Türk deniz gücü, Türkiye Cumhuriyeti'nin uluslararası ilişkilerde kullanacağı en önemli argüman haline gelecektir.

SONUÇ

Türkiye 21.yüzyılda kendi refah seviyesini arttırmak ve güvenliğini sağlamak için küresel boyutta düşünmek zorundadır. Bu sayede kendi bölgesinde ve dünyada barış adına daha etkili adımlar atma imkanına kavuşacaktır. Küresel bir aktör olabilmek için yapılması gerekenleri zaman kaybetmeden bir önce planlayarak, politikalarını buna göre belirlemelidir.

Bu kapsamda, Türkiye'nin küresel bir aktör olarak en fazla kullanacağı araçlardan biri sahip olacağı küresel deniz gücü olacaktır. Küresel Türk Deniz Gücü oluşturulması halinde, küresel aktörlerin politikalarına bağımlı olmaktan kurtulmak mümkün olacaktır. Gerçek anlamda bağımsız hareket etmek açısından da küresel deniz gücü son derece önemlidir.

Dünyanın dörtte üçünün denizlerle kaplı olduğu ve insanların büyük bir kısmı deniz kıyısında yaşadığı için askeri ve ekonomik açıdan denizlerde aktif olmak bir anlamda küresel olmak ile aynı anlama gelmektedir. Ağır yükler en kolay deniz yolu ile taşındığı için, denize kıyısı olan tüm devletler için dış ticaretin ağırlıklı bir kısmı denizler yolu ile yapılmaktadır. Petrol gibi stratejik hammaddeler de ağırlıklı olarak deniz yolu ile dünya piyasasına sunulmaktadır. Askeri açıdan ambargo hareketi, barışı destekleme hareketi, polis denetimi, varlık gösterme ve caydırıcılık gibi birçok faaliyet donanmalar tarafından icra edilen ve ülkelerin dış politikalarında kullanabildikleri etkili araçlardandır. Günümüzde ABD'nin küresel hakimiyetinde, sahip olduğu donanması, son derece önemli bir role sahiptir.

Tarihi süreç incelendiğinde şu sonuçlar karşımıza çıkmaktadır: Öncelikli olarak deniz gücü, ancak bir devlet politikası ile belirli bir süre içerisinde oluşturulabilir. Kanuni'nin desteği olmadan Barbaros'un değerlendirilmesi yanlış sonuçlara ulaşmamıza neden olacaktır. Aynı şekilde Mahan'ın özellikle Theodor Roosevelt tarafından desteklenmesi ile fikirleri ancak uygulamaya geçebilmiştir. Yukarıda da bahsedildiği gibi, deniz gücü küresel bir karakter arz etmekte, ancak devletlerin belirli bir güce erişmesinden sonra oluşturulabilmektedir. Diğer bir husus

ise, denizcilik konusu teknik bir konu olduğu için, diğerk devletlerin tecrübelerinden istifade edilmesini gerektirmektedir. Osmanlı Devleti deniz gücü oluşturulmasında Karasi Beyliğı'nin, Rumların, Venedik ve Ceneviz donanmalarından çok fazla yararlanmıştır.

Devleti idare edenler arasında denizcilik politikaları hususunda bir süreklilik ve birbirlerini tamamlayıcılık olması da, deniz gücü oluşturabilmek için bir zarurettir. Osmanlı Devleti'nde Orhan Bey zamanından itibaren özellikle Kanuni devrine kadar yöneticiler arasında böyle bir süreklilikten söz etmek mümkündür.

Denizcilik kültürü konusu da geleceğe yönelik deniz gücü oluşturulmasında dikkatle ele alınması gereken konulardandır. Kültür, toplumların sermayesi gibidir. Kendi kültür kaynakları saf ve zengin olan toplumlar, sermaye sahibi zengin insanlar gibi daha büyük hedefleri gerçekleştirmeye daha yakındır. Burada kültürün üretilebilir ve tüketilebilir olduğu hususu son derece önemlidir. Türklerde de bir dönemde oldukça yüksek seviyede bir denizcilik kültürü oluşturulmuştur. Ancak bir takım sebeplerden dolayı, gelişmelerin takip edilememesi ve kültür üretiminde yaşanan tıkanıklık, zamanla denizcilik kültürünün erimesine neden olmuştur. Günümüzde ise, Türkiye denizcilik kültürü açısından son derece zayıftır. Bu nedenle de, denizcilik alanında atılım yaparak küresel bir aktör olarak sahneye çıkmaktan uzak bir görüntü sergilemektedir. Denizcilik konusu kültürün yansız kısmına girdiğı için, bu alanda dışarıdan yapılacak kültür aktarmaları kimlik bunalımlarına da yol açmayacaktır. Dolayısıyla, Türkiye'nin bir an önce denizcilik konusunda kültür üretimine geçmesi gerekmektedir. Üniversiteler, denizcilik ile ilgili eğitim kurumları ve yeni oluşturulacak kurumlar ile denizcilik konusu ile ilgili bilgi dağarcığı geliştirilmeli ve gelecek kuşakların bu anlamda kendilerini yetiştirebilmeleri için doyurucu ve kapsamlı eserlerin ortaya konulması gerekmektedir. Yapılacak çalışmaların disiplinlerarası olması son derece önemlidir. Çünkü denizcilik konusunun çerçevesi içerisine kültür, dil, teknoloji, ekonomi, diplomasi gibi birçok unsur girmektedir.

Mekan ve nüfus açısından Türkiye Cumhuriyeti küresel bir deniz gücü olabilmek için son derece avantajlı bir konuma sahiptir. 2030'lu yıllarda Türkiye'nin,

Avrupa'nın en kalabalık ve en genç nüfusa sahip ülkesi olması beklenmektedir. Diğer taraftan, mekan açısından Türkiye bir yarımadadır. Ayrıca, Süveyş Kanalı ve Cebeli Tarık Boğazları ile okyanuslara açılma imkanı vardır.

Öncelikli olarak küresel dünya sistemi içerisinde, denizciliğin son derece kompleks hale gelmiş olan yapısı gereği stratejik bir bakış açısıyla meseleye yaklaşmak gerekmektedir. Ancak stratejik bir yönetim anlayışı içerisinde, sivil ve askeri denizcilik kurumlarının ortak bir hedef doğrultusunda koordineli olarak hareket etmesi mümkün olacaktır. Dünya çapında güncelliğini koruyan jeopolitik teoriler de göz önünde bulundurularak, gerekli adımların diğer güçler ile çatışmaya girmeden ve nisbi olarak zayıf pozisyonda olan devletleri daha fazla zayıflatmadan adımların atılması gerekmektedir.

Küresel Türk Deniz Gücü oluşturmada ilk etapta Türkiye Cumhuriyeti'nin milli amaçlarını belirlemesi gerekmektedir. Aslında milli amaçlar sadece deniz gücü oluşturmak için değil, Türkiye'nin küresel bir aktör olabilmesi için tüm kurumların kendilerine çeki düzen vermesi ve kendi aralarında etkili bir koordinasyon sağlaması açısından da büyük önem arz etmektedir. Strateji oluşturma diyagramında da belirtildiği üzere, milli amaçlar strateji oluşturma sürecinde çekirdek rolündedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nde, özellikle batılılaşmanın da etkisi ile yaşanan kimlik bunalımlarından dolayı ortak bir amaca yönelme konusunda ciddi bir zafiyet yaşanmaktadır. Bir taraftan hedeflenen hususlar, başka bir kesim tarafından tehdit olarak algılanmakta, bu da kutuplaşmalara neden olmaktadır. Siyasi iktidarların değişmesi ile Türkiye'nin rotasında önemli değişimler yaşanmaktadır. Dolayısıyla, küresel bir aktör olabilmek için öncelikli olarak, strateji sürecinin önemli bir parçasını teşkil eden stratejik analiz süreci ile kendi iç bünyesinde kutuplaşmalara sebebiyet veren kimlik problemlerinin bir an önce uygun tartışma zeminlerinde çözümlenmesi gerekmektedir. Geçmişten beri sorun olarak algılanmamasına rağmen, özellikle son elli yıl içerisinde ciddi bunalımlara neden olan kimlik tartışmalarının herkesin yararı gözetilecek biçimde halledilmesi çok önemlidir. Herkes tarafından benimsenen milli amaçlar belirlenmeden küresel bir aktör olmak kesinlikle mümkün değildir. Bunun için de kimlik problemlerinin çözülmesi gerekmektedir.

Deniz gücü tanım olarak sadece askeri unsurları kapsamamaktadır. XXI. yüzyılda deniz gücünün ekonomik yönüne daha fazla ağırlık vermek gerekmektedir. Dünyanın dörtte üçünü teşkil eden denizler vasıtası ile küresel bir pozisyon almak için milli amaçlar doğrultusunda denizcilik politikalarının net bir biçimde belirlenmesi gerekmektedir. Öncelikli olarak, Türkiye’yi her defasında kendi kabuğuna çekilmek zorunda bırakan Yunanistan ile ilişkilerin, her iki tarafında fayda sağlayacağı şekilde sonuca bağlanması gerekmektedir. Yunanistan’ın ticari deniz gücü ile ilgili tecrübeleri Türkiye için son derece önemlidir. Türkler’in tarihi süreç içerisinde denizciliği Venedik, Ceneviz ve Rumlar gibi diğer milletlerden istifade ederek öğrendikleri gibi, Türkiye Cumhuriyeti’nin, XXI. yüzyılda komşu ülke Yunanistan’ın tecrübelerinden faydalanacak şekilde politikalarını belirlemesi gerekmektedir. Sırası ile Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de kademeli olarak ağırlığın arttırılarak, tüm Akdeniz’i kapsayacak şekilde uygulanabilir politikalar üretilmelidir. Güvenlik ve ekonomik faktörlerin hepsini birden ihtiva edecek politikaların üretilmesini hükümetlerin sağlaması gerekmektedir. Çünkü, tüm kurumlar arasında koordinasyonu sağlayacak olan en yetkin merci hükümetlerdir.

Küresel Türk Deniz Gücü oluşturma adına atılması gereken önemli adımlardan bir tanesi de, sivil ve askeri tüm kurumsal yapının sadece günün ihtiyaçlarına cevap verecek biçimde değil, küresel boyutta faaliyet gösterecek şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Denizcilik konusu, Bakanlar Kurulu’nda yer alan bir bakanlık tarafından temsil edilmelidir. Devletin denizcilik ile ilgili belirlediği politikaların hayata geçirilebilmesi için, uygulamalardaki işleyişi ve denetimi sağlayacak sağlam bir kurumsal yapının oluşturulması halinde, denizcilik ile ilgili dünya çapında yaşanan gelişmelerin takip edilebilmesi mümkün olacaktır. Denizcilik kültürünün de yurtdışından aktarılması ancak bu sayede gerçekleştirilebilir. Deniz gücünün dış politikada bir destek unsuru olarak kullanılması, dış ticaretin sağlıklı bir biçimde yürütülmesi, kültürlerin en önemli merkezlerinden olan limanlardan yeterli seviyede istifade edilmesi, ancak dikey ve yatay seviyede hızlı iletişime ve karar verme mekanizmasına sahip bir kurumsal yapı ile mümkün olacaktır.

Türkiye’de denizcilik alanında uzman konusunda çok fazla bir sıkıntı gözükmemektedir. Hatta, bu alanda yapılması gereken hususlar ile ilgili çok orijinal

teklifler de sunulmaktadır. Ancak karar alacak ve uygulayacak mekanizma olan kurumsal yapıda çok ciddi zaafiyetlerin olması nedeni ile bir türlü istenen hususlar arzu edilen seviyede uygulamaya geçirilememektedir. Bir yarımada olan Türkiye’de, bu alanda sivil kanatta sadece Ulaştırma Bakanlığı’na ait bir müsteşarlığın bulunması, izah edilmesi pek kolay olmayan bir husustur. Araştırma merkezleri olan üniversitelerden de yeterli seviyede istifade edilememektedir. Neticede, denizcilik alanında kurumsal yapı baştan sona gözden geçirilerek yeniden düzenlenmeden, ne politikaların uygulanması mümkün olacak ne de denizcilik kültürünün zenginleştirilmesi sağlanabilecektir.

Model tasarımıda bir diğer aşama, denizcilik konusunda uzman ve kaliteli bireylerin yetiştirilmesidir. Çok dil bilen, denizcilik konusunda çok yönlü bilgiye sahip, vizyonu olan insanlar tarafından kurumsal yapı daha güçlü hale getirilebilecektir. Aynı zamanda dinamik bir süreç olarak algılanması gereken strateji üretme meselesi çok daha fazla parametrenin de hesaba katılması ile sağlıklı bir şekilde yürütülebilecektir. Karadeniz ve Akdeniz’e kıyısı olan ülkeler başta olmak üzere, çevre ülkeler ile ilgili kapsamlı araştırmalar ve etütler yapılmalıdır. Dolayısıyla, Akdeniz’de konuşulan bütün dilleri çok iyi seviyede bilen, kendi kültürüne bağlı ve denizcilikten anlayan bireyler sayesinde, söz konusu ülkeler ile ilişkiler geliştirilebilecektir. Kurumsal yapının düzenlenmesinden sonra, ticaret ile uğraşan bireylere, ülkeler ve kültürler hakkında yön gösterecek akademisyenlere, toplumlar arasında iletişim kanalları kuracak sivil toplum örgütlerine, gemi inşa edecek mühendislere, donanmada çalışacak kaliteli personele, limanların kıta içine de ulaşımı sağlayacak uzmanlar ile tüm bu unsurları, Türkiye’nin dış politikasını desteklemesini sağlayacak biçimde kullanacak bürokratlara ve devlet adamlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Tüm bunlar, devletin milli amaçları ile aynı doğrultuda olacak şekilde, belirli bir politika dahilinde sağlam kurumlar ile gerçekleştirilebilir.

Mahan’ın da belirttiği gibi deniz gücü olmak için üretim kapasitesinin artırılması gerekmektedir. Günümüzde dünyanın en önde gelen denizci devletleri olan ABD, Çin ve Japonya başta olmak üzere, hepsinin ortak özelliği, üretime dayalı bir ekonomi sistemine sahip olmalarıdır. Venedik ve Osmanlı Devleti’nin sahip olduğu deniz gücünün düşüşe geçmesinde en büyük sebeplerden biri olarak, ekonomi

sistemlerinin zamanın gereklerine göre çok geri kalmış olması gösterilmektedir. Küresel ekonomi sistemi içerisinde, kar oranı düşen, özellikle ağır sanayi gibi kolların çevre ülkelere kaydırıldığı da göz önünde bulundurularak, karlı olan alanlara yatırım yapacak şekilde üretim kapasitesi artırılmalıdır.

Küresel Türk Deniz Gücü'nün oluşturulabilmesi için Türkiye'nin kara tehdit algılamasından bir an önce kurtulması gerekmektedir. Günümüzde Türkiye'nin yaşadığı gibi, geçmişte kara tehdit algılamasına giren hiçbir devlet etkili bir deniz gücü oluşturamamıştır. Bunun içinde, başta PKK sorununun bir an önce çözülmesi gerekmektedir. Doğuda yaşanan işsizlik sorunu için de deniz gücü içerisinde büyük miktarda istihdam sağlanabilir. Ayrıca tehdit olan yerde ticaret olmaz. Yani, Türkiye'nin coğrafi avantajını bir köprü olarak kullanabilmesi için, Irak ve İran'da istikrarın sağlanması gerekmektedir. Kafkaslar'da Rusya'nın da destekleyeceği bir istikrar ortamı oluşturulmalıdır. Hatta Afganistan ve Pakistan'daki istikrarsızlıklar bile Türkiye'yi dolaylı olarak denizlerden uzaklaştırmaktadır.

Üretimin artması ile doğal olarak gerçekleşecek olmasına rağmen, Türkiye'nin büyük bir ticari ve askeri filoya sahip olması büyük önem arz etmektedir. Ticari gemi yapımında oldukça deneyim kazanan Türk tersanelerinin, küresel taleplere de cevap verecek şekilde genişletilmesi, bununla beraber birkaç yıl içinde okyanuslarda faaliyet gösterebilecek askeri gemilerin inşa edilmesi, Türkiye'nin konumunu uluslararası denizcilik kurumları içerisinde güçlendirecektir. Başta NATO ve IMO olmak üzere, kolektif güvenlik anlayışının gereği olan uluslararası kurumların, milli politikaları da destekleyecek şekilde hareket edebilmesi için, Türkiye'nin güçlü filolara sahip olması gerekmektedir. Şu ana kadar dışarıdan alım yolu ile istenen sonuçlara ulaşıldığı söylenemez. Özellikle, 'Milgem' gibi milli projelerin kapsamı çok daha fazla genişletilerek güçlü filoların oluşturulması ile birlikte, Türkiye'nin lider bir ülke olarak müttefik bulmasını kolaylaştıracaktır.

XXI. yüzyılda bilhassa Afrika ve Orta Asya, Türkiye açısından son derece önemlidir. Madalyonun diğer tarafından bakıldığında, söz konusu coğrafyaların kalkınması içinde Türkiye'nin sahip olduğu tecrübe çok önemlidir. Eğer Türkiye, bu coğrafyalar arasında transit bir geçiş noktası olmayı başarabilirse, Batı'nın XV.

yüzyılda kalkınmaya başlaması gibi, ekonomik ve askeri kapasite olarak güçlenerek XXI. yüzyılın ortalarında küresel bir aktör olarak sahnede yerini alabilecektir.

Başlangıçta elde bulunan imkanlarla küresel düşünmek akla pek mantıklı gelmemektedir. Dünya sıralamasında, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal göstergeleri, küresel bir aktör olarak XXI. yüzyılda ortaya çıkmasının zor olduğu kanaatini uyandırmaktadır. Bununla beraber, atılacak rasyonel ve kararlı adımlarla, hedefe yaklaştıkça, toplumun üzerindeki karamsar hava dağılacaktır. Küresel aktör olma düşüncesi, insanların daha motive olarak çalışmalarını sağlayacaktır. Bu durum, uçağın kalkış anında zorlanarak, daha sonra oldukça rahat bir biçimde uçuşına benzemektedir. Başlangıçta Türkiye'de zorlanacaktır.

Söz konusu hedefin gerçekleştirilmesi için Türkiye'nin kesinlikle küresel bir deniz gücü oluşturması gerekmektedir. Bunun için sahip olduğu, tarihi, coğrafi, kültürel, beşeri potansiyeli birçok devleti kışkındıracak kadar büyüktür. Türkiye, yaşadığı coğrafyada, bakış açısını yeniden gözden geçirerek, beşeri potansiyelini bu istikamette iyi kullanırsa, XXI. yüzyılın ortalarında, dünyanın tüm okyanuslarında etkin bir küresel deniz gücüne sahip olabilecektir.

Stratejik biçimde düşünmeye başlayarak, denizcilik konusuna yaklaşılmalıdır. Türkiye dünya üzerindeki konumunun farkına varmalıdır. ABD'nin küresel güç olmasındaki en büyük araçlardan birisi olan deniz gücünü geliştirmek için tüm kaynaklarını koordineli bir şekilde kullanılmalıdır. Dünya üzerinde deniz kıyısında olmasına rağmen, birçok devletin hafızasında denizcilik ile ilgili zengin birikim bulunmamaktadır. Türkiye'nin hafızası bu anlamda çok zengindir. Coğrafi olarak neredeyse dünyanın merkezinde sayılmaktadır. Okyanuslara rahatça çıkabilme imkanına sahiptir.

Dünyada barışın sağlanması ve ticaret yollarının güvenliğinin sağlanması için Deniz Kuvvetlerine önem verilmesi gerekmektedir. Her ne kadar Türkiye'de asker

denilince akla ilk Kara Kuvvetleri gelse de, küresel etkinlik sağlamanın yolunun Deniz Kuvvetleri ekseninde oluşturulacak müşterek kuvvetlerden geçtiği unutulmamalıdır. I. ve II. Dünya Savaşları'nda denizlerde üstün olan devletlerin zafere ulaşmalarındaki sebepler iyi analiz edilmelidir.

Sonuç olarak, gelecekte dünya genelinde barış ortamının sağlanarak, karşılıklı iletişimin rahatlıkla yapıldığı bir dünyanın kurulabilmesi için Türkiye çok güçlü bir araca sahip olacaktır.

KAYNAKÇA

I. KİTAPLAR

- ADORNO, Theodor W., **Kültür Endüstrisi Kültür Yönetimi**, (Çev: Nihat Ünler, Mustafa Tüzel, Elçin Gen), İletişim Yayınları, İstanbul, 2007.
- Ahmet Cevdet Paşa, **Tarih-i Cevdet,C.V.**, (Sad: Dünder Günday), Matbaa-i Osmaniye, İstanbul 1976.
- AKAD, Mehmet Tanju, **Osmanlıların Stratejik Sorunları**, Kastaş Yayıncılık, İstanbul, 1995.
- AKDAĞ, Mustafa, **Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi Cilt-2**, Cem Yayınevi, İstanbul, 1995.
- AKDENİZ, Sabri, **Çağımızda Nüfusun Önemi ve Türkiye'nin Nüfus Meselesi**, Özdemir Basımevi, İstanbul, 1977
- AKSU, Mualla, **Eğitimde Stratejik Planlama ve Toplam Kalite Yönetimi**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2002.
- AKTAN, Coşkun Can, **Değişim Çağında Devlet**, Çizgi Kitabevi, Konya, 2003.
- AL, Hamza, **Bilgi Toplumu ve Kamu Yönetiminde Paradigma Değişimi**, Bilimadamları Yayınları, Ankara, 2002.
- ALPAGUT, Haydar, **Denizlerde Türkiye**, Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1937.
- ALTINBAŞ, Hayrani, **İnsan ve Psikoloji**, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1988.
- ARIBAŞ, Kenan, **Küresel Çağda Siyasi Coğrafya**, Çizgi Kitabevi, Konya 2007.
- ARIKAN, Muzaffer, **XIV.-XVI. Yüzyıllarda Türk İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimiz İle İlgili İspanyol Belgeleri**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara, 1995.
- AYDIN, Nurullah, **Yeni Yüzyıl İçin Ulusal Stratejiler**, Atlas Kitapçılık, Ankara, 2003.
- BAL, Nurcan, **Süleyman Nutki Beyin Hatıraları**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2003, s.IX.
- BAYAT, Mert, **Milli Güç ve Devlet**, Belge Yayınları, İstanbul 1986.

- BERKES, Niyazi, **Türkiye’de Çağdaşlaşma**, Doğu-Batı Yayınları, İstanbul, 2002.
- BIYIKLI, Mustafa, **Türk Dış Politikası Osmanlı Dönemi**, Gökkuşbu Yayınları, İstanbul, 2008
- BOSTAN, İdris, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.
- BOSTAN, İdris, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1992
- BRAUDEL, Fernand, **Medeniyet ve Kapitalizm**, (Çev: Mustafa Özel), İstanbul, İz Yayıncılık, 1996.
- BRAUDEL, Fernand, **Uygarlıkların Grameri**, (Çev : Mehmet Ali Kılıçbay), Ankara, İmge Kitapevi, 2006.
- BREZİNSKİ, Zbigniew, **Tercih**, (Çev: Cem Küçük), İnkılap Yayınevi, İstanbul, 2004.
- BRODIE, Bernard, **Deniz Stratejisi İçin Bir Kılavuz**, Harp Akademileri Yayınları, Ankara, 1975.
- BÜLBÜL, Kudret, **Küreselleşme Kültür ve Medeniyet**, Orient Yayınları, Ankara, 2007.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, **Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihi Üzerine Etkileri**, 1979.
- CABLE, James, **Diplomacy at Sea**, Maryland, 1985.
- CASSON, Lionel, **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, (Çev.: Gürkan Ergin), Homer Kitabevi, İstanbul, 2002.
- ÇELEBİ, Katip, **Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan**, (Haz.: Orhan Şefik GÖKYAY, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı, İstanbul, 1973.
- CHOMSKY, Noam, **Dünya Düzeni: Eskisi Yenisi**, (Çev : Ali Çakıroğlu), Metis Yayınları, İstanbul, 2000.
- CIPALLO, Carlo M., **Yelken ve Top**, (Çev.: Aslı Katabal), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003.
- CLAUSEWITZ, Carl Von, **Harp Üzerine**, (Çev.: Fahri ÇELİKER), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara, 1984.

- CORBETT, Julian S., **Deniz Stratejisi Prensipleri**, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1990.
- CURTIN, Philip D., **Kültürler Arası Ticaret**, (Çev.: Şaban Bıyıklı), Küre Yayınları, İstanbul, 2008.
- DALAY, İsmail, **Yönetim ve Organizasyon**, Sakarya Kitabevi, Adapazarı, 2001.
- DANIŞMEND, İsmail Hami, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1972.
- DAVIES, Norman, **Avrupa Tarihi**, (Çev: Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Kitapevi, İstanbul, 2006.
- DAVUTOĞLU, Ahmet, **Stratejik Derinlik**, Küre Yayınları, İstanbul, 2001.
- DEDEOĞLU, Beril, **Uluslararası Güvenlik ve Strateji**, Boyut Kitapları, İstanbul, 2003.
- DEMİR, Hulusi, **Yönetimsel Karar Verme**, MESS Sendikası Eğitim Kitapları, İzmir, 1985.
- DENİZ HARP AKADEMİSİ, **Deniz Stratejisi**, İstanbul 1998.
- DİNÇER, Ömer, **Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası**, Alfa Yayınları, İstanbul, 2007.
- DOĞANAY, Hayati, **Türkiye Beşeri Coğrafyası**, Milli Eğitim Bakanlığı, Erzurum, 1995.
- DROWS, Robert B., **Dünyayı Değiştiren Kitaplar**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1980.
- DRUCKER, Peter F., **XXI. Yüzyıl İçin Yönetim Tartışmaları**, (Çev.: İrfan Bahçivangil, Gülenay Gorbon), Epsilon Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- DRUCKER, Peter F., **Gelecek İçin Yönetim 1990'lar ve Sonrası**, (Çev.: Fikret Üçcan), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2005
- DURAN, Tülay, **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihi Araştırmalar ve Dökümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı, İstanbul, 2002.
- EARLE, Edward Mead, **Modern Stratejinin Yaratıcıları**, (Çev: Demirhan ERDEM – Çiğdem ERDEM – Güçlün ÜLGEZEN), Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara, 2003.

- ELMA, Cevat, DEMİR Kamile, **Yönetimde Çağdaş Yaklaşımlar**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2000
- ERNLE, Bradford, **Akdeniz: Bir Denizin Portresi**, (Çev.: Ahmet Fehmi), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2004.
- ERTAYLAN, İsmail Hikmet, **Fatih ve Fütühatı : Adalar Denizi ve Akdeniz Fütühatı**, Mars Matbaası, Ankara, 1966.
- FALK, Riachard A., **Dünya Düzeni Nereye**, (Çev.: Neşenur Domaniç, Bnusret Arhan), Metis Yayınları, İstanbul, 2005.
- FAURE, Paul, **Rönesans**, (Çev.: Hüseyin Boysan), İletişim Yayınları, İstanbul, 1990.
- FRIEDMAN, Norman, **Seapower as strategy : navies and national interests**, Cambridge University Press, Cambridge, 2001.
- GENCER, Ali İhsan, **Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2001.
- GENCER, Ali İhsan, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1986.
- GENÇ, Mehmet, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2000.
- GEORGE, Pierre, **Nüfus Coğrafyası**, (Çev: Tanju Gökçöl), İletişim Yayınları, İstanbul, 1991.
- GERGER, Haluk, **Nükleer Tehlike: Nükleer Silahlar ve Nükleer Savaş**, Bilim ve Sanat Yayınları, İstanbul, 1983.
- GİRĞİN, Kemal, **Çağdaş Politika ve Diplomasi El Kitabı**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1975.
- GRAY, Collin S. – SLOAN, Geoffrey, **Jeopolitik Strateji ve Coğrafya**, (Çev : Tuğrul KARABACAK), Avrasya Stratejik Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2003.
- GROVE, Eric, **The Future Of Sea Power**, Maryland, 1990.
- GÜLERYÜZ, Ahmet, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2000.
- GÜMÜŞÇÜ, Osman, **Tarihi Coğrafya**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2006.

- GÜNDÜZ, Mustafa, **Nüfus Sorunu Eğitim ve Sosyo-Ekonomik Dönüşüm Bağlamında Türkiye’de Doğurganlık**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2005.
- GÜNGEN, Coşkun, **XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları Tarih Dizisi, İstanbul, 2007.
- HALDUN, İbn, **Mukaddime**, (Haz : Süleyman Uludağ), Dergah Yayınları, İstanbul, 2005.
- HALE, William, **Türkiye’de Ordu ve Siyaset**, (Çev : Ahmet Fehmi), Hil Yayınları, İstanbul, 1996.
- HAMMER, Michael, **Değişim Mühendisliği Devrimi**, (Çev: Sinem Gül), Sabah Kitapları, İstanbul, 1995
- HANİOĞLU, Şükrü, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Zihniyet Siyaset ve Tarih**, Bağlam Yayınları, İstanbul, 2006.
- HANNA, Nelly, **Osmanlı Kahire’sinde Tüccar Olmak**, (Çev : Deniz Öktem), Küre Yayınları, İstanbul, 2006.
- Harp Akademileri, **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**, İstanbul, 1997.
- HART, B.H. Liddell, **Strateji Dolaylı Tutum**, (Çev : (E) Korgeneral Cemal ENGİNSOY), Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara, 2002.
- HEATON, Herbert, **Avrupa İktisat Tarihi**, (Çev: Mehmet Ali Kılıçbay), Teori Yayınları, Ankara, 1985.
- HOBSBAWM, Eric, **Devrimler Çağı**, (Çev.: Bahadır Sina Şener), Dost Kitapevi, Ankara, 1998.
- HOBSBAWM, Eric, **İmparatorluk Çağı**, (Çev : Vedat Aslan), Dost Kitapevi, Ankara, 2003.
- IŞIN, Bülent, **Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2006.
- İLHAN, Suat, **Jeopolitik Duyarlılık**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, İstanbul, 1989.
- İLHAN, Suat, **Dünya Yeniden Kuruluyor**, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1999.
- İLHAN, Suat, **Türklerin Jeopolitiği ve Avrasyacılık**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2005.

- İNALCIK, Halil, **Fatih Devri Üzerine Tetkikler ve Vesikalar**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1954.
- İNALCIK, Halil, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, (Çev : Halil Berktaş), Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- JARGO, Nicolae, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, (Çev: Nilüfer Epçeli), Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2005.
- KAFESOĞLU, İbrahim, **Türkler ve Medeniyet**, İstanbul Yayınları, İstanbul, 1957.
- KANBOLAT, Yahya, **Nüfus Sorunu**, Güldiken Yayıncılık, Ankara, 1998.
- KARPAT, Kemal, **Osmanlı ve dünya : Osmanlı Devleti ve dünya tarihindeki yeri**, Ufuk Kitapları, İstanbul, 2000.
- K. BOOTH, **Navies and Foreign Policy**, London, 1972.
- KENNEDY, Paul, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara, 1991.
- KENNEDY, Paul, **XXI. Yüzyıla Hazırlanırken**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara, 1995.
- KEYMAN, E. Fuat, **Değişen Dünya, Dönüşen Türkiye**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005
- KINDER, Hermann, **Dünya Tarihi Atlası**, (Çev: Leyla Uslu), ODTÜ Geliştirme Vakfı, Ankara, 2006.
- KINLI, Onur, **Osmanlı'da Modernleşme ve Diplomasi**, İmge Kitabevi, Ankara, 2006.
- KİSSİNGER, Henry, **Diplomasi**, (Çev: İbrahim H. Kurt), Türkiye İş Bankası Yayınlar, İstanbul, 2002.
- KISSINGER, Henry, **Amerika'nın Dış Politikaya İhtiyacı Var mı?**, (Çev : Tayfun Evyapan), Doğan Kitapçılık, Ankara, 2002.
- KÖKNEL, Özcan, **Çatışan Değerlerimiz**, Altın Kitaplar, İstanbul, 2007.
- KÖPRÜLÜ, Fuad, **Osmanlı Devletinin Kuruluşu**.
- KRAMER, Heinz, **Avrupa ve Amerika Karşısında Değişen Türkiye**, (Çev: Ali Çimen), İstanbul, 2001.
- KURAN, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Arıkan Basım Yayıncılık ve Dağıtım, İstanbul, 2007.

- KÜÇÜKKALAY, A. Mesud, **Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler**, Çizgi Kitabevi, Konya, 2001.
- LEITHAUSER, Joachim G., **Ufkun Ötesindeki Dünyalar**, (Çev : Derin Türkömer), Doğan Kitapçılık, İstanbul, 2002.
- LESSER, Ian O., **Türk Dış Politikası Belirsizlik Döneminde**, (Çev : Mustafa Yıldırım), Ötüken Yayınları, İstanbul, 2004.
- LEWIS, Bernard, **Çatışan Kültürler-Keşifler Çağında Hristiyanlar, Müslümanlar ve Yahudiler**, (Nurettin Elhüseyni), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996.
- LEWIS, Bernard, **Müslümanların Avrupa'yı Keşfi**, (Çev: İhsan Durdu), Birey Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- LIVEZEY, William E., **Mahan'a Göre Deniz Gücü**, (Çev: İlyas Fidan), Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1979.
- LOURDIN, Michel Mollat Du, **Avrupa ve Deniz**, (Çev: A. Muhittin Kargın), Alfa Yayınları, İstanbul, 1993.
- MAHAN, Thayer, Alfred, **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi**, Q Matris Yayınları, İstanbul, 2003.
- MUGHUL, Muhammed Yakub, **Osmanlıların Hint Okyanusu Politikası ve Osmanlı Hint Müslümanları Münasebetleri**, Fatih Matbaası, İstanbul, 1974.
- NEVINS, Allan, COMMAGER, Henry Steele, **Amerika Birleşik Devletler Tarihi**, (Çev: Halil İnalcık), Varlık Yayınları, İstanbul, 1961.
- NUTKİ, Süleyman, **Osmanlı Deniz Savaşları**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1993.
- OSTROGORSKY, George, **Bizans Devleti Tarihi**, (Çev: Fikret İşıltan), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1981.
- ORTAYLI, İlber, **İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**, Hil Yayınları, İstanbul, 2006.
- ORTAYLI, İlber, **Avrupa ve Biz**, Turhan Kitabevi, İstanbul, 2008.
- ORTAYLI, İlber, **Batılılaşma Yolunda**, Merkez Kitapçılık ve Yayıncılık, İstanbul, 2007

- ORTAYLI, İlber, **Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi**, Cedit Neşriyat, Ankara, 2007
- OWENS, William A., **High Seas**, Maryland, 1995.
- ÖZAKPINAR, Yılmaz, **Kültür ve Medeniyet Anlayışları ve Bir Medeniyet Teorisi**, Kubbealtı Neşriyat, İstanbul, 1997.
- ÖZBARAN, Salih, **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004.
- ÖZDAĞ, Muzaffer, **Stratejik Düşüncenin Sivil ve Askeri Hayatta Kullanılması**, Asam Yayınları, Ankara, 2000.
- ÖZEL, Mustafa, **Stratejik Yönetim ve Liderlik**, İz Yayıncılık, İstanbul, 1994.
- ÖZEY, Ramazan, **Günümüz Dünya Sorunları**, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2001
- ÖZEY, Ramazan, **Jeopolitik ve Jeostratejik Açıdan Türkiye**, Marifet Yayınları, İstanbul, 1998.
- ÖZEY, Ramazan, **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği**, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2002.
- PARKER, Geoffrey, **Askeri Devrim-Batı'nın Yükselişinde Askeri Yenilikler 1500-1800**, Küre Yayınları, İstanbul, 2006.
- PRYOR, John H., **Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, (Çev: Füsun Tayanç, Tunç Tayanç), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004.
- SAID, Edward, **Culture and Imperializm**, Vintage Boks, London, 1994.
- SAYAR, Kemal, **Kültür ve Ruh Sağlığı**, Metis Yayınları, İstanbul, 2002.
- SHULTZ, Richard H., PFALTZFRAFF, Robert L., **The Role of Naval Forces in XXI.st Century Operations**, Virginia, 2000.
- SMITH, Philip, **Kültürel Kuram**, (Çev: Selime Güzelsarı, İbrahim Gündoğdu), Babil Yayınları, İstanbul, 2005.
- SÖNMEZ, Sinan, **Dünya Ekonomisinde Dönüşüm-Sömürgecilikten Küreselleşmeye**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 1998.
- STARR, Chester G, **Antik Çağda Deniz Gücü**, (Çev : Gürkan Ergin), Homer Kitabevi, İstanbul, 2000.

- STHOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE, **Nuclear Radiation in Warfare**, London, 1981.
- SUN TZU, **The Art of War**, (Çev.: Thomas Cleary), Oxford University Press, Boston, 1988.
- ŞİMŞEK, Erdoğan, **Uzakdoğu Elçisi Ertuğrul Fırkateyni**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- TANSEL, Selahattin, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Askeri ve Siyasi Faaliyetleri**, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1971.
- TARAKÇI, Nejat, **Devlet Adamlığı Bilimi; Jeopolitik ve Jeostrateji**, Çantay Kitabevi, İzmir, 2003.
- TEZEL, Hayati, **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1973.
- TEZKAN, Yılmaz, **Jeopolitik Yazılar**, Ülke Kitapları, İstanbul, 2007
- TEZKAN, Yavuz, **Siyaset Strateji ve Milli Güvenlik**, Ülke Kitapları, İstanbul, 2000.
- TEZKAN, Yavuz, **Dünden Bugüne Jeopolitik**, Ülke Kitapları, Ankara, 2002.
- TUNAYA, Tarık Zafer, **Medeniyetlerin Bekleme Odası**, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1989.
- TUNCER, Hüner, **Eski ve Yeni Diplomasi**, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1995.
- TUNÇDİLEK, Necdet, **Dünya Nüfus Dinamiği**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 1988.
- TURAL, Sadık, **Kültürel Kimlik Üzerine Düşünceler**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1998.
- TURAN, Osman, **Türk cihan hakimiyeti mefkuresi tarihi**, Turan Neşriyat Yurdu Yayınları, İstanbul, 1978.
- TURHAN, Mümtaz, **Garphlaşmanın Neresindeyiz**, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1972.
- TURHAN, Mümtaz, **Kültür Değişimleri**, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1976.

- TÜRKDOĞAN, Orhan, **Bilimsel Araştırma Metodolojisi**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2000.
- TÜRKİYE BİLİMLER AKADEMİSİ, **Nüfus ve Kalkınma Göstergeleri**, İstanbul, 2003.
- UBICINI, **Türkiye-1850**, (Çev.: Cemal Karaağaçlı).
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1984.
- ÜNAL, Mehmet Ali, **Osmanlı Müesseseleri Tarihi**, Fakülte Kitapevi, Isparta, 1997.
- WALLERSTEIN, Immanuel, **Jeopolitik ve Jeokültür**, İz Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- WALLERSTEIN, Immanuel, **Dünya Sistemleri Analizi**, (Çev.: Ender Abadoğlu, Nuri Ersoy), Aram Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- WALLERSTEIN, Immanuel, **Genel Bunalımın Dinamikleri**, (Çev : F.Akar), Belge Yayınları, İstanbul, 1984.
- WALTER, Ted, **Dünya Ekonomisi**, (Çev: nal Çağlar), Alfa Yayınları, İstanbul, 2002.
- WILLIAMS, Raymond, **Kültür**, (Çev: Ertuğrul Başer), İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.
- W.W. Rostow, **İktisadi Gelişmenin Merhaleleri**, Türkiye Ticaret Odaları Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası, Ankara, 1966.
- T.C. Başbakanlığı Denizcilik Mteşarlığı, **Türk Denizcilik Tarihi**, Ankara, 2002.
- YILMAZ, Veli, **Geo-Astrol Politikalar**, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2005.
- ZAIM, Sabahattin, **Türkiye’de Nüfus Meseleleri**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1973.
- ZEYTİNOĞLU, Erol, **İktisat Tarihi**, Süryay Sürekli Yayınlar, İstanbul, 1993.
- ZORLU, Tuncay, **Innovation and Empire in Turkey- Sultan Selim III and the Modernisation of the Ottoman Navy**, Tauris Academic Studies, London, 2008.

II. MAKALELER

- AKLAR, Yılmaz, “Denizcilik Gücünün Milli Güç İçerisindeki Yeri”, **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, İstanbul, 1999.
- BATMAZ, Şakir, “Osmanlı Devletinde Ateşnavvalık (Deniz Ateşeliği) Müessesesi ve Londra Ateşnavvalığı”, **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 23, 2007.
- BOSTAN, İdris, “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)”, **Tarih Dergisi**, 35, İstanbul, 1994.
- BOSTAN, İdris, “Akdeniz Dünyasında Osmanlılar ve Osmanlı Devleti’nin Akdeniz Politikası”, **Türk Dış Politikası Osmanlı Dönemi**, (Der: Mustafa Bıyıklı), İstanbul, 2008, s.118.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, “Geleceğe Dönük Türk Deniz Kuvvetleri-I”, **Belgelerle Türk Tarihi**, Sayı 61, 1972.
- DAVUTOĞLU, Ahmet, “Jeopolitik Teoriler Çerçevesinde Dünya Kuvvet Dengesi ve Ortadoğu”, **İlim ve Sanat Dergisi**, Mart 1986.
- GENCER, Ali İhsan, “Selçuklular ve Anadolu Beylikleri Dönemi”, **Diyanet İslam Ansiklopedisi**, Cilt IV, Ankara, 1994.
- GENCER, Ali İhsan, “Türkiye’de Denizcilik ve Türklerin Denizlere Verdiği Önem”, **II. Denizcilik Gücü Sempozyumu**, İstanbul, 1999.
- GENCER, Ali İhsan, “Osmanlı Dönemi”, **Diyanet İslam Ansiklopedisi**, Cilt IV, Ankara, 1994.
- GENÇ, Mehmet, “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün İlkeleri SAID, Edward, **Culture and Imperializm**, Vintage Boks, London, 1994.
- , **Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi**, (Der: Mehmet Genç), İstanbul, 2000.
- GÜNAY, Bekir, “Değişen Dünya Denkleminde Sorunlu Türk Bölgeleri ve Çözüm Önerileri”, **Avrupa’dan Asya’ya Sorunlu Türk Bölgeleri**, (Der: Bekir Günay), IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- İNALCIK, Halil, “Barbaros’tan İnebahtı’ya Akdeniz”, **Türk Denizcilik Tarihi**, Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 2002.

- KAVAS, Ahmet, “Osmanlı Devleti’nin Afrika’ya Yönelik Dış Politikası”, **Türk Dış Politikası Osmanlı Dönemi**, (Ed: Mustafa Bıyıklı)İstanbul, 2008
- ÖKTE, Zekai, “Türk Denizciliğinin ve Deniz Ticaretinin Tarihi Gelişimi”, **Belgelerle Türk Tarihi**, Ocak 2004, Sayı 84.
- ÖZAY, Mehmet, “Osmanlı’nın Hint Okyanusu Hakimiyeti”, <http://www.tumgazeteler.com/?a=4247382>.
- ÖZDAŞ, Nimet, “Konuşmalar”, **Geçmişten Geleceğe Türk Bilim ve Teknoloji Politikaları**, Ankara, 2005
- ÖZEL, Mustafa, “Avrupa ve Japonya’da Kapitalizm”, **Divan İlmi Araştırmalar**, sayı 13, s.21.
- TILL, Geoffrey, “Naval Transformation, Ground Forces, and The Expeditionary Impulse: The Sea Basing Debate”, <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/PUB743.pdf>.
- TOYNBEE, Arnold, **The Ottoman Empires Place In World History**, (Der : Kemal Karpat), Leiden, 1974.
- TUNA, Okan, “Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C.3., Sayı:2, 2001.
- ÜNAL, Uğur, “III. Selim Döneminde Osmanlı Bahriyesi”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Şubat 2003.

III. İNTERNET

- www.dpt.gov.tr
- <http://www.mapsofworld.com/thematic-maps/economy-maps/world-economic-classification.html>
- <http://www.pgdp.net>
- www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/nrtc/12018_ch20.pdf
- <http://people.hofstra.edu>
- <http://www.belgenet.com/arsiv/ab/iko-ab.html>
- www.wto.org
- www.blackseafort.org

- <http://www.tumgazeteler.com/?a=4117598>
- <http://www.mapsofworld.com/world-maps/image/world-city-map.jpg>
- www.tam.ancient.eu.com/maps/map-of-hellenic-trade-routes
- www.tuik.gov.tr
- <http://www.dtoizmir.org/turkdenizciligi.pdf>
- www.marad.dot.gov/documents/Strategic_Plan_Text_Cover-R2_SP.pdf
- www.iaea.org
- www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71 - 27k
- www.navy.mil
- www.tpub.com/content/advancement/14325/css/14325_569.htm - 28k
- <http://www.tumgazeteler.com/?a=3857572>
- <http://arsiv.sabah.com.tr/2008/09/29/haber,28CA7115E5154BA58301B9EAD8A26FD8.html>
- <http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=27973>
- http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/osmanli_deniz_egemenligi.htm
- <http://www.jafza.ae/>
- <http://esa.un.org/unpp/>
- <http://www.derinsular.com>
- <http://tr.wikipedia.org>
- <http://www.birliknet.com>
- <http://www.ssm.gov.tr>
- <http://www.rotahaber.com/haber/200710XXI/Turk-armatorlerinin-karanlik-sayfalari.php>
- www.emo.org.tr
- <http://www.navy.mil/navydata/cno/proceedings.html>
- http://www.navy.gov.au/Publication:Plan_Blue

IV. TEZLER

- ÇETİNOĞLU, Hakan, “Türkiye’nin Lojistik Kara Köprüsü Olarak Yapılandırılmasında Deniz yolu Ulaştırmasının Rolü; Senaryo Yaklaşımı”,

(Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2007

- KULAÇ, Hasan, “Türk Dış Politikasında Deniz Kuvvetlerinin Rolü”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 2007.

V. GÜNLÜK GAZETELER

- Herald Tribune
- Sabah Gazetesi
- Milliyet Gazetesi