

**T.C.
HARP AKADEMİLERİ
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ**

**DENİZ KUVVETLERİNİN ENERJİ GÜVENLİĞİNDEKİ ROLÜ:
TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

**ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI
DOKTORA TEZİ**

**Hazırlayan
Cenk ÖZGEN**

**Tez Danışmanı
Prof. Dr. Esra HATİPOĞLU**

İSTANBUL – 2014

TEZ TANITIM FORMU

YAZAR ADI SOYADI : Cenk ÖZGEN

TEZİN DİLİ : Türkçe

TEZİN ADI : Deniz Kuvvetlerinin Enerji Güvenliğindeki Rolü: Türkiye Örneği

ENSTİTÜ : Stratejik Araştırmalar Enstitüsü

ANA BİLİM DALI : Uluslararası İlişkiler

TEZİN TÜRÜ : Doktora

TEZİN TARİHİ : 02.05.2014

SAYFA SAYISI : 348

TEZ DANIŞMANI : Prof. Dr. Esra HATİPOĞLU

DİZİN TERİMLERİ : Jeopolitik, Türk Deniz Kuvvetleri, Enerji Güvenliği.

TÜRKÇE ÖZET : Bu çalışma, enerji güvenliği ekseninde Türk Deniz Kuvvetleri'ni incelemek ve mevcut kuvvet yapısının geliştirilmesi için önerilerde bulunmak amacıyla hazırlanmıştır.

DAĞITIM LİSTESİ : 1. Stratejik Araştırmalar Enstitüsü'ne
2. YÖK Ulusal Tez Merkezi'ne

Bu tezin içerdiği hususlar bireysel görüşlerimi yansıtır, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin görüşlerini yansıtmaz.


Cenk ÖZGEN

**T.C.
HARP AKADEMİLERİ
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ**

**DENİZ KUVVETLERİNİN ENERJİ GÜVENLİĞİNDEKİ ROLÜ:
TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

**ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI
DOKTORA TEZİ**

**Hazırlayan
Cenk ÖZGEN**

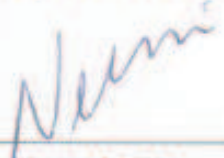
**Tez Danışmanı
Prof. Dr. Esra HATİPOĞLU**

İSTANBUL – 2014

STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Cenk ÖZGEN'in Deniz Kuvvetlerinin Enerji Güvenliğindeki Rolü: Türkiye Örneği adlı tez çalışması, jürimiz tarafından ULUSLARARASI İLİŞKİLER ana bilim dalında DOKTORA tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan


Prof.Dr. Nevin ATEŞ

Üye


Prof.Dr. Esra HATİPOĞLU
(Danışman)

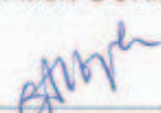
Üye


Doç.Dr. Metin SARFATİ

Üye


Yrd.Doç.Dr. Mert GÖKIRMAK

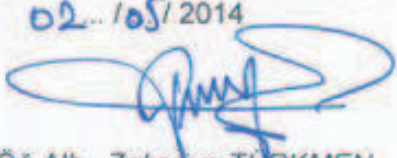
Üye


Yrd.Doç.Dr. Esra PAKIN
ALBAYRAKOĞLU

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

02.../05/2014


Dr.Öğ.Alb., Zekeriya TÜRKMEN
Enstitü Müdürü

ÖZET

Bu çalışma, enerji güvenliği ekseninde Türk Deniz Kuvvetleri'ni incelemek ve mevcut kuvvet yapısının geliştirilmesi için önerilerde bulunmak amacıyla hazırlanmıştır. Jeopolitik bakışla kaleme alınan çalışmada, dünyada ve Türkiye'de deniz kuvvetleri-enerji güvenliği ilişkisi incelenmiş, buna koşut olarak da "Türk Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğindeki rolü nedir?" sorusuna yanıt aranmıştır.

Çalışmada, denizde kritik enerji altyapılarına yönelik tehditler ve bu tehditlere karşı alınan tedbirler incelenmiştir. Deniz kuvvetlerinin kritik enerji altyapılarının korunmasındaki katkısına yoğunlaşarak çalışmada, örnek mahiyetinde ABD, Çin ve Hindistan donanmalarının girişimleri ele alınmış; ayrıca NATO'nun konuya yaklaşımı üzerinde de durulmuştur. Netice olarak, enerji güvenliği başlığı altındaki sorunlara yönelik üretilen çözümlerde deniz kuvvetlerinin kilit bir konumda bulunduğu somut şekilde ortaya konulmuştur.

Çalışmada, Türk Deniz Kuvvetleri'nin bağımsız ya da dost ve müttefik devletlerin donanmalarıyla birlikte icra ettiği faaliyetlerin gerek ulusal gerekse küresel enerji güvenliğine önemli katkı sağladığı tespit edilmiştir. Öte yandan mevcut imkân ve kabiliyetleri dikkate alındığında, Türk Deniz Kuvvetleri'nin etkinliğinin esasen çevre denizlerle sınırlı olduğu; ilgili tüm deniz alanlarında faaliyet gösterebilmek içinse kuvvetin açık deniz donanmasına dönüşmesinin gerek şart olduğu belirtilmiştir. Dönüşümün gerçekleştirilmesinde Mahancı vizyonun esas alınmasının savunulduğu çalışmada, açık deniz donanmalarının özelliklerine ve bu hedefe yönelik atılması gereken adımlara yer verilmiştir.

SUMMARY

This study is prepared to examine Turkish Naval Forces in order to energy security and with the intent of giving advice to improve current force structure. The study which is written with the view of geopolitic, it is examined that the relationship of naval forces-energy security in the world and in Turkey, also in parallel to this, the answer is looked for, “what is the role of Turkish Naval Forces in energy security”?

In the study, threats to the critical energy infrastructure in the sea and precautions for these threats are examined. The study which is concentrated the contribution of protecting navy’s critical energy infrastructures as an example USA, China and India navy’s attempts are discussed, also it is insisted NATO’s approach to the subject. As a consequence, according to the solutions to problems which are introduced as a concrete that navy is in the locking position.

In the study, Turkish Navy’s independent or mate and with the ally governments navies perform activities together it is established both national and global energy security provided important contribute. On the other hand, when it is considered that, current opportunity and talents Turkish Navy’s activity fundamentally border to surrounding seas and it is understood that if Turkish Navy wants to be active related to the all sea areas, it must turn to blue navy. Materializing the transformation, the study bases on Mahanian vision which is advocated, the features of blue navy and it is allowed fort he steps which should be done according to the targets.

İÇİNDEKİLER

	SAYFA
ÖZET	I
SUMMARY	II
İÇİNDEKİLER	III
KISALTMALAR	VII
TABLolar LİSTESİ	XIII
HARİTALAR LİSTESİ	XIV
GRAFİKLER LİSTESİ	XVI
ŞEKİLLER LİSTESİ	XVII
ÖNSÖZ	XVIII
GİRİŞ	1
BÖLÜMLER	
BİRİNCİ BÖLÜM: KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE	
1.1. JEOPOLİTİĞİN KAVRAMSAL ANALİZİ	6
1.1.1. Jeopolitiğin Tanımı ve Kapsamı	6
1.1.2. Jeopolitiğin Unsurları	12
1.1.2.1. Jeopolitiğin Değişmeyen Unsurları: Coğrafi Yapı Unsuru	16
1.1.2.1.1. Coğrafi Konum	16
1.1.2.1.2. Sınırlar ve Coğrafi Bütünlük	17
1.1.2.1.3. Ülkenin Büyüklüğü ve Doğal Kaynakları	18
1.1.2.1.4. Fiziki Coğrafya Özellikleri	18
1.1.2.2. Jeopolitiğin Değişken Unsurları	20
1.1.2.2.1. Siyasi Yapı Unsuru	20
1.1.2.2.2. Ekonomik Yapı Unsuru	22
1.1.2.2.3. Askeri Yapı Unsuru	22
1.1.2.2.4. Demografik Yapı Unsuru	24
1.1.2.2.5. Bilimsel ve Teknolojik Yapı Unsuru	25
1.1.2.2.6. Psiko-Sosyal ve-Kültürel Yapı Unsuru	26
1.1.2.3. Jeopolitiğin Zaman Unsuru	28
1.2. JEOPOLİTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ: DÜŞÜNÜRLER VE KURAMLAR	29
1.2.1. Jeopolitiğin İlk Kaynakları	29
1.2.2. Klasik Jeopolitik Kuramlar	35
1.2.2.1. Deniz Hâkimiyeti Kuramı	37
1.2.2.2. Kalpgâh Kuramı	44
1.2.2.3. Hava Hâkimiyeti Kuramı	48
1.2.2.4. Biyolojik Devlet Kuramı	50

1.2.2.5. Lineer Devlet Kuramı	51
1.2.2.6. Hayat Sahası Kuramı	52
1.2.2.7. Olanakçılık Kuramı	55
1.2.2.8. Büyük Alan Kuramı	55
1.2.2.9. Kenar Kuşak Kuramı	56
1.2.3. Jeopolitiğin Duraklama Dönemi	60
1.2.4. Çağdaş Jeopolitik Kuramlar	62
1.2.4.1. Astropolitik: Uzay Hâkimiyeti Kuramı	64
1.2.4.2. Eleştirel Jeopolitik	68
1.2.4.3. Yeni Avrasyacılık Kuramı	70
1.2.4.4. Tarihin Sonu Kuramı	74
1.2.4.5. Medeniyetler Çatışması Kuramı	74
1.2.4.6. Eksen Devletler Kuramı	77
1.2.4.7. Büyük Satranç Tahtası Kuramı	79
1.2.4.8. Medeniyetler Bütünleşmesi Kuramı	83
1.3. DENİZ KUVVETLERİNİN KAVRAMSAL ANALİZİ	84
1.3.1. Denizcilik Gücü	84
1.3.2. Deniz Gücü	86
1.3.3. Deniz Kuvvetleri	87
1.3.3.1. Deniz Kuvvetleri Stratejisi: Kavramlar ve Düşünürler	88
1.3.3.2. Deniz Kuvvetlerinin Roller ve Görevleri	100
1.3.3.3. Modern Deniz Muharebe Ortamı	103
1.3.3.4. Deniz Kuvvetleri Kullanma Konseptleri	107
1.3.3.5. Donanmaların Sınıflandırılması	111
1.4. ENERJİ GÜVENLİĞİNİN KAVRAMSAL ANALİZİ	115
1.4.1. Güvenliğin Tanımı ve Kapsamı	115
1.4.2. Enerji ve Çeşitleri	117
1.4.3. Enerji Politikası ve Stratejisi	118
1.4.4. Enerji Güvenliğinin Tanımı ve Kapsamı	121
1.4.5. Kritik Enerji Altyapı Güvenliği	125
İKİNCİ BÖLÜM: DENİZ KUVVETLERİ VE ENERJİ GÜVENLİĞİ	
2.1. DENİZLER: PETROL VE DOĞALGAZ ÖZELİNDE BİR ANALİZ	127
2.1.1. Denizlere Dair Bir Okuma	127
2.1.1.1. Siyasi Açından Denizler	127
2.1.1.2. Ekonomik Açından Denizler	129
2.1.1.3. Askeri Açından Denizler	130
2.1.2. Uluslararası Enerji Piyasasında Petrol ve Doğalgaz	132

2.1.2.1. Uluslararası Petrol Piyasası Parametreleri	133
2.1.2.2. Uluslararası Doğalgaz Piyasası Parametreleri	138
2.1.3. Petrol ve Doğalgaz Üretim Pratiğinde Denizler	143
2.1.4. Petrol ve Doğalgaz Taşıma Pratiğinde Denizler	146
2.2. DENİZ KUVVETLERİ-ENERJİ GÜVENLİĞİ İLİŞKİSİ	160
2.2.1. Deniz Hâkimiyeti Kuramı Kapsamında Enerji Güvenliği	160
2.2.2. Denizde Kritik Enerji Altyapılarına Yönelik Tehditler	161
2.2.2.1. Deniz Haydutluğu	162
2.2.2.2. Deniz Terörizmi	169
2.2.2.3. Savaş(lar)	175
2.2.3. Enerji Güvenliği Denkleminde Deniz Kuvvetleri	178
2.2.3.1. ABD'nin Girişimleri	179
2.2.3.2. Çin'in Girişimleri	182
2.2.3.3. Hindistan'ın Girişimleri	188
2.2.3.4. NATO'nun Enerji Güvenliğindeki Tamamlayıcı Rolü	194
2.2.4. Enerji Güvenliğinin Askerileştirilmesi Sorunsalı	198
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: TÜRK DENİZ KUVVETLERİ VE ENERJİ GÜVENLİĞİ	
3.1. JEOPOLİTİK VE TÜRKİYE	201
3.1.1. Türkiye'de Jeopolitik Disiplini	201
3.1.2. "Stratejik Derinlik" Arayışı	204
3.1.3. Klasik ve Çağdaş Jeopolitik Alanyazınında Türkiye	209
3.1.4. Deniz Kuvvetleri-Enerji Güvenliği Ekseninde Türkiye Jeopolitiği	214
3.1.4.1. Türkiye Jeopolitiğinin Değişmeyen Unsuru: Coğrafya	214
3.1.4.2. Türkiye Jeopolitiğinin Değişken Unsurları	218
3.1.4.3. 21. Yüzyılın İkinci Onyılında Türkiye	239
3.2. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ'NE GENEL BİR BAKIŞ	246
3.2.1. Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri	246
3.2.2. Türkiye'nin Denizcilik Gücü	255
3.2.3. Türk Deniz Kuvvetleri: Açık Denizlere Doğru	258
3.3. TÜRKİYE'NİN ENERJİ GÜVENLİĞİ	268
3.3.1. Türkiye'nin Enerji Profili, Politikası ve Stratejisi	268
3.3.2. Türkiye'nin Enerji Profilinde Petrol ve Doğalgaz	271
3.3.3. Denizlerin Üretim ve Taşıma Pratiğindeki Yeri	275
3.4. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ'NİN ENERJİ GÜVENLİĞİNE KATKISI	283
3.4.1. İlgili Deniz Alanlarında Kritik Enerji Altyapılarına Yönelik Tehditler	283
3.4.2. Enerji Güvenliği Kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri'nin Girişimleri	292
3.4.2.1. NATO Faaliyetleri	293

3.4.2.2. Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu	295
3.4.2.3. Karadeniz Uyumu Harekâtı	299
3.4.2.4. Akdeniz Kalkanı Harekâtı	300
3.4.2.5. Kumandan Görev Kuvveti 448	302
3.4.2.6. Birleşik Görev Kuvveti 151	303
3.4.2.7. Türk Deniz Görev Grubu	305
SONUÇ	308
KAYNAKÇA	315

KISALTMALAR

3-BAR	: 3 Boyutlu Arama Radarı
AAV	: Assault Amphibious Vehicle
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AÇH	: Aktif Çaba Harekâtı
a.g.e.	: adı geçen eser
AGİT	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AGSP	: Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası
AK	: Avrupa Konseyi
AKH	: Akdeniz Kalkanı Harekâtı
AKP	: Adalet ve Kalkınma Partisi
Ar-Ge	: Araştırma ve Geliştirme
AT	: Avrupa Topluluğu
ATAŞ	: Anadolu Tasfiyehanesi Anonim Şirketi
BİO	: Barış İçin Ortaklık
BlackSeaFor	: Black Sea Naval Cooperation Task Group
BM	: Birleşmiş Milletler
BOTAŞ	: Boru Hatları ve Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BSCF	: Black Sea Cooperation Forum
BSNC	: Black Sea Naval Commanders Community
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan
Btu	: British thermal unit
C4ISR	: Command, Control, Communication, Computer, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance
CBSN	: Chiefs of the Black Sea Navies
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
CMF	: Combined Maritime Forces
CSCAP	: Council for Security Cooperation in the Asia-Pacific
CSG	: Carrier Strike Group
CTF-150	: Combined Task Force 150
CTF-151	: Combined Task Force 151
CTF-152	: Combined Task Force 152
CTF-448	: Commander Task Force 448
Çev.	: Çeviren
D-8	: Developing Eight

DHS	: Department of Homeland Security
DİSK	: Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu
DİTAŞ	: Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği Anonim Şirketi
Dnz.K.K.lığı	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
DSH	: Denizaltı Savunma Harbi
DTO	: Dünya Ticaret Örgütü
DTSY	: Denizciliğin Tanıtılması, Sevdilmesi ve Yaygınlaştırılması
dwt	: Deadweight long ton
Ed.	: Editör
EDOK	: Eğitim ve Doktrin Komutanlığı
EH	: Elektronik Harp
ESG	: Expeditionary Strike Group
ESSM	: Evolved Sea Sparrow Missile
ETA	: Euskadi Ta Askatasuna
et al.	: ve diğerleri
FAC	: Fast Attact Craft
FBI	: Federal Bureau of Investigation
ft	: feet
FOB	: Free on Board
FOC	: Flag of Convenience
GAÖ	: Güven Artırıcı Önlemler
G-20	: Group of Twenty
GAM	: Gerakam Acheh Merdeka
GENESİS	: Gemi Entegre Savaş İdare Sistemi
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
Gnkur.Bşk.lığı	: Genelkurmay Başkanlığı
grt	: Gross register tonnage
G-SYMP	: G-Sınıfı Firkateyn Savaş Yönetim Sistemi Modernizyon Programı
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
HAK	: Harp Akademileri Komutanlığı
HAK-İŞ	: Hak İşçi Sendikaları Konfederasyonu
HAMAS	: Harakat al-Muqawama al-Islamiya
HBT	: Havadan Bağımsız Tahrikli
HSH	: Hava Savunma Harbi
Hv.K.K.lığı	: Hava Kuvvetleri Komutanlığı

ICPVTR	: International Center for Political Violence and Terrorism Research
IEA	: International Energy Agency
IHO	: International Hydrographic Organization
IMB	: International Maritime Bureau
IMO	: International Maritime Organization
INTERTANKO	: International Association of Independent Tanker Owners
IRA	: Irish Republican Army
ITGI	: Interconnector Turkey-Greece-Italy
İHA	: İnsansız Hava Aracı
İİT	: İslam İşbirliği Teşkilatı
İng.	: İngilizce
İPRAŞ	: İstanbul Petrol Rafinerisi Anonim Şirketi
J.Gn.K.İği	: Jandarma Genel Komutanlığı
JI	: Jemaah Islamiya
KBRN	: Kimyasal, Biyolojik, Radyasyon ve Nükleer Tehlikeli Madde
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
KEİÖ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KESK	: Kamu Emekçileri Sendikaları Konfederasyonu
K.K.K.İği	: Kara Kuvvetleri Komutanlığı
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
K.T.B.K.K.İği	: Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı
km	: kilometre
km²	: kilometrekare
KUH	: Karadeniz Uyumu Harekâtı
kWh	: kilowatt hour
LCAC	: Landing Craft Air Cushion
LCT	: Landing Craft Tank
LCVP	: Landing Craft Vehicle Personnel
Idt	: light displacement ton
LEP	: Look East Policy
LHD	: Landing Helicopter Dock
LNG	: Liquefied Natural Gas
LPD	: Landing Platform Dock
LPG	: Liquefied Petroleum Gas
LST	: Landing Ship Tank
LTTE	: Liberation Tigers of Tamil Eelam

m	: metre
m³	: metreküp
MC	: Milletler Cemiyeti
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge
mw	: Megawatt
MGK	: Milli Güvenlik Kurulu
MHP	: Milliyetçi Hareket Partisi
MILF	: Moro Islamic Liberation Front
MİLGEM	: Milli Gemi
MKT	: Mayın Karşı Tedbirleri
MNLF	: Moro National Liberation Front
M.Ö.	: Milattan önce
MoShip	: Submarine Rescue Mother Ship
M.S.	: Milattan sonra
MSB	: Milli Savunma Bakanlığı
MTA	: Maden Tetkik Arama
MÜSİAD	: Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
NAVOCFORMED	: Naval on-call Force Mediterranean
OAP	: Operation Allied Provider
OECD	: Organization for Economic Co-operation and Development
OEF	: Operation Enduring Freedom
OEW	: Operation Earnest Will
OOS	: Operation Ocean Shield
OpBlackSeaFor	: Operational Control Authority of BlackSeaFor
OPEC	: Organization of Petroleum Exporting Countries
OPV	: Offshore Patrol Vessel
p.	: page
pp.	: pages
PETKİM	: Petrokimya Holding Anonim Şirketi
PG	: Planing Group
PKK	: Partiya Karkerên Kurdistan
POAŞ	: Petrol Ofisi Anonim Şirketi
RaTShip	: Rescue and Towing Ship
R-ESM	: Radar-Elektronik Destek Teçhizatı
RHIB	: Rigid-Hulled Inflatable Boat
s.	: sayfa
ss.	: sayfa sayısı

SAGP	: Satın Alma Gücü Paritesi
SAS	: Sualtı Savunma
SAT	: Sualtı Taarruz
S.G.K.lığı	: Sahil Güvenlik Komutanlığı
SNMCMG-2	: Standing NATO Mine Counter Measures Group 2
SNMG-1	: Standing NATO Maritime Group 1
SNMG-2	: Standing NATO Maritime Group 2
SNMG-2	: Standing NATO Response Force Maritime Group 2
SIPRI	: Stockholm International Peace Research Institute
SSBN	: Ship Submersible Ballistic Nuclear
SSİK	: Savunma Sanayi İcra Komitesi
SSN	: Ship Submersible Nuclear
SSYKK	: Savunma Sanayi Yüksek Koordinasyon Kurulu
STANAVFORMED	: Standing Naval Force Mediterranean
STK	: Sivil Toplum Kuruluşları
STOVL	: Short Take-off and Vertical Landing
SUMED	: Suez-Mediterranean
SuSH	: Suüstü Savunma Harbi
TANAP	: Trans Anatolian Natural Gas Pipeline
TAP	: Trans Adriatic Pipeline
TBGTHS	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TDGG	: Türk Deniz Görev Grubu
TDP	: Türk Dış Politikası
tep	: ton eşdeğer petrol
TESEV	: Türkiye Ekonomik ve Sosyal Etüdler Vakfı
TESK	: Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu
TİKA	: Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı
TİSK	: Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TP	: Türkiye Petrolleri
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TPE	: Türk Patent Enstitüsü
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUSKON	: Türkiye İşadamları ve Sanayiciler Konfederasyonu

TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜFE	: Tüketici Fiyat Endeksi
TÜPRAŞ	: Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi
TÜRK-İŞ	: Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu
TÜRKSOY	: Uluslararası Türk Kültürü Teşkilatı
TÜSİAD	: Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
TZE	: Tam Zaman Eşdeğeri
ULCC	: Ultra Large Crude Carrier
UNIFIL	: United Nations Interim Force in Lebanon
UNIFIL MTF	: UNIFIL Maritime Task Force
U.S.	: United States
vb.	: ve bunun gibi
vd.	: ve diğerleri
VLCC	: Very Large Crude Carrier
VLS	: Vertical Launching System
Vol.	: Volume
WFP	: World Food Programme
WIPO	: World Intellectual Property
YAŞ	: Yüksek Askeri Şura
YTKB	: Yeni Tip Karakol Botu

TABLÖLER LİSTESİ

	SAYFA
Tablo 1 1900'a Kadar Donanma Düşüncesi (Anglo-Amerikalılar Hariç)	93
Tablo-2 Bölge Bazında Dünya Petrol Tüketimi	134
Tablo-3 Dünya Petrol Tüketiminde İlk 10 Ülke	135
Tablo-4 Bölge Bazında Dünya Petrol Üretimi	136
Tablo-5 Dünya Petrol Üretiminde İlk 10 Ülke	136
Tablo-6 Bölge Bazında Dünya Petrol Rezervleri	137
Tablo-7 Dünya Petrol Rezervlerinde İlk 10 Ülke	137
Tablo-8 Bölge Bazında Dünya Doğalgaz Tüketimi	139
Tablo-9 Dünya Doğalgaz Tüketiminde İlk 10 Ülke	140
Tablo-10 Bölge Bazında Dünya Doğalgaz Üretimi	141
Tablo-11 Dünya Doğalgaz Üretiminde İlk 10 Ülke	141
Tablo-12 Bölge Bazında Dünya Doğalgaz Rezervleri	142
Tablo-13 Dünya Doğalgaz Rezervlerinde İlk 10 Ülke	142
Tablo-14 Düşüm Noktalarından Geçen Ham Petrol ve Petrol Ürünleri Miktarı (2007-2011, Varil/Gün)	151
Tablo-15 Enerji Düşüm Noktalarında Tankerlere Yönelik Tehdit Seviyelerinin Değerlendirilmesi	162
Tablo-16 Enerji Taşıyan Tankerlere Yapılan Saldırıları (1995-2009)	168
Tablo-17 İran-İrak Savaşı'nda Vurulan Tankerler ve Bayrak Devletleri (1984-1988)	178
Tablo-18 Türkiye'nin Birincil Enerji Kaynakları Tüketimi (Milyon Tep)	269
Tablo-19 2009-2011 Yıllarında Türkiye'nin Ham Petrol İthalatı Yaptığı Ülkeler (1.000 Ton)	272
Tablo-20 2005-2011 Yılları Arasında Türkiye'nin Doğalgaz İthal Ettiği Ülkeler (Milyon M3)	273
Tablo-21 Rafinaj Sektöründe Kurulu Kapasite ve Kapasite Kullanım Oranı (2008-2012)	274
Tablo-22 Nisan 2014 İtibariyle SNMG-2'ye İştirak Eden Savaş Gemiler	293
Tablo-23 Nisan 2014 İtibariyle SNMCMG-2'ye İştirak Eden Savaş Gemileri	294
Tablo-24 BlackSeaFor'un Aktivasyonları (2009-2013)	296
Tablo-25 BlackSeaFor'un Ağustos 2013 Aktivasyonu'na İştirak Eden Savaş Gemileri	298

HARİTALAR LİSTESİ

	SAYFA
Harita-1 Doğal Güç Yerleri	45
Harita-2 Kalpgâh	46
Harita-3 Orta Okyanus	48
Harita-4 Birleşik Bölgeler	54
Harita-5 Merkezi Kuzey Kutbu Olan Dünya Haritası	57
Harita-6 Kuzey Amerika'nın Kuşatılmışlığı	58
Harita-7 Kenar Kuşak	59
Harita-8 En Uygun Fırlatma Noktaları	67
Harita-9 Birleşik Meridyen Kuşakları	72
Harita-10 Büyük Bölgeler	73
Harita-11 Dünya Medeniyetleri	76
Harita-12 Eksen Devletler	78
Harita-13 Avrasya Satranç Tahtası	80
Harita-14 Avrasya Balkanları	82
Harita-15 Ana Hatlar Yönünden Uluslararası Seyir Rotaları	150
Harita-16 Tanker Trafiğinin Düğüm Noktaları	151
Harita-17 Hürmüz Boğazı	152
Harita-18 Malakka Boğazı	153
Harita-19 Bab El Mendep Boğazı	154
Harita-20 Türk Boğazları	156
Harita-21 Panama Kanalı	157
Harita-22 Danimarka Boğazları	158
Harita-23 Süveyş Kanalı	159
Harita-24 Dünyada Deniz Haydutluğu (2008-2009)	166
Harita-25 ABD Donanması'na Bağlı Filoların Sorumluluk Sahaları	180
Harita-26 İki Ada Zinciri	183
Harita-27 Hint Okyanusu'ndaki Ana Enerji Rotaları ve İncilerin Konumları	186
Harita-28 Hint Deniz Kuvvetleri'nin Bağlısı Donanma Komutanlıklarının Sorumluluk Sahaları	189
Harita-29 Merkezi Türk Hâkimiyet Kuramı	203
Harita-30 Yakın Kara Havzası	206
Harita-31 Yakın Deniz Havzası	207
Harita-32 Yakın Kıta Havzası	208
Harita-33 Rusya, Türkiye ve İran'ın Rakip Çıkarları	213

Harita-34	Başeren'e Göre Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki Muhtemel MEB Alanı	250
Harita-35	Yaycı'ya Göre Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki Muhtemel MEB Alanı	250
Harita-36	Türk Deniz Arama ve Kurtarma Bölgesi	253
Harita-37	Adalar Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan'ın 6 (Solda) ve 12 (Sağda) Deniz Miline Göre Karasularının Sınırları	255
Harita-38	Gine Körfezi ve Afrika Boynuzu	287
Harita-39	CMF'ye Bağlı Görev Kuvvetlerinin Karakol Sahaları	304
Harita-40	TDGG'nin 2010 Yılı Seyir Rotası	306

GRAFİKLER LİSTESİ

	SAYFA
Grafik-1 Bölgelere Göre Açık Deniz Petrol Üretimi	144
Grafik-2 Bölgelere Göre Açık Deniz Doğalgaz Üretimi	145
Grafik-3 Dünyada Deniz Haydutluğu Saldırıları (2000-2009)	164
Grafik-4 2011 Yılında Türkiye'nin Kaynak Ülkeler Bazında Doğalgaz İthalatı	273

ŞEKİLLER LİSTESİ

		SAYFA
Şekil-1	Mahan'a Göre Deniz Gücünün Gelişimini Etkileyen Faktörler	39
Şekil-2	Mahan'ın Döngüsel Dairesi	43
Şekil-3	Uzayın Dört Bölgesi	65
Şekil-4	Lagrange Titreşim Noktaları	68
Şekil-5	Denizcilik Gücü Sistemi	85
Şekil-6	Hiyerarşik Sıralama	89
Şekil-7	Ulusal Strateji	90
Şekil-8	Askeri Strateji	90
Şekil-9	Deniz Kuvvetleri Stratejisi	91
Şekil-10	Deniz Kuvvetlerinin Diplomatik Rolü	101
Şekil-11	Soğuk Savaş Sonrası Deniz Kuvvetlerinin Roller	103
Şekil-12	Genelkurmay Başkanlığı	225
Şekil-13	Kara Kuvvetleri Komutanlığı	226
Şekil-14	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	227
Şekil-15	Hava Kuvvetleri Komutanlığı	227
Şekil-16	Jandarma Genel Komutanlığı	228
Şekil-17	Sahil Güvenlik Komutanlığı	229

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hazırlanmasında kendilerine şükranlarımı belirtmeden geçemeyeceğim bazı kişi ve kurumların olduğunu söylemeliyim. Öncelikle tez danışmanlığımı üstlenen değerli hocam Prof. Dr. Esra HATİPOĞLU'na teşekkür etmek istiyorum. En başından itibaren verdikleri özverili destekle bu çalışmanın tamamlanmasındaki en büyük itici güç kendileri olmuştur. Yoğun mesailerinden zaman ayırarak tez izleme komitesi toplantılarına katılan ve fikir ve gayretleriyle çalışmanın nihai şeklini almasına katkı sunan Yrd. Doç Dr. Mert GÖKIRMAK ve Yrd. Doç. Dr. Esra PAKİN ALBAYRAKOĞLU'na da müteşekkirim. Çalışmanın yürütülmesi sürecinde sağladıkları destekten ötürü Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü idari personeline teşekkür ediyorum. Yine ilgili kaynaklara ulaşmamdaki yardımlarından ötürü Harp Akademileri Komutanlığı Bilgi Merkezi ile Boğaziçi Üniversitesi Abdullah Kuran Kütüphanesi'nde görevli personele de teşekkür etmeyi bir borç biliyorum.

Yarattıkları sıcak ve huzurlu aile ortamıyla sadece doktora tez sürecimi değil, öğrencilik hayatımın tüm aşamalarını başarıyla tamamlamamın mimarları olan annem Leyla Gülçin ÖZGEN ve babam Muammer ÖZGEN'e minnettarım. Kendisine ayırdığım zamanı azalttığını bilmesine rağmen çalışmamı anlayışla destekleyen ve bu zorlu süreçte yanımdaki varlığını her daim hissettiren nişanım Ayşenur ÇAVDAROĞLU'na ise özel olarak teşekkür ediyorum.

Güre/Giresun

17 Nisan 2014

GİRİŞ

Bu çalışma, Türk Deniz Kuvvetleri'ni incelemeyi ve mevcut kuvvet yapısının geliştirilmesi için önerilerde bulunmayı amaçlamaktadır. Konunun somut bir çerçevede incelenebilmesi bakımından çalışmada, Türk Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğindeki rolü esas alınmıştır. Böyle bir tercihin yapılmasında aşağıdaki sebepler ve bu sebeplere dayalı sonuçlar etkili olmuştur.

2012 yılı istatistiklerine göre Türkiye, birincil enerji kaynakları tüketiminin %60'dan fazlasını petrol ve doğalgazdan karşılamaktadır.¹ Ne var ki ulusal üretim miktarı talebi karşılamaktan çok uzaktır. Türkiye, arz açığını ithalat yoluyla kapatmaktadır. Bu kapsamda yine 2012 yılı istatistikleri dikkate alındığında, petrol ithalatının büyük bölümünün, doğalgaz ithalatının ise %17'sinin deniz yoluyla yapıldığı görülmektedir.²

Başta Türk Boğazları ve İskenderun Körfezi olmak üzere Türkiye'nin egemenliğindeki/kontrolündeki deniz alanları küresel petrol ticaretinin önde gelen geçiş güzergâhları arasındadır. Üstelik İskenderun Körfezi'ne ulaşan yeni boru hatlarının inşa edilmesi, mevcut olanların ise kapasitelerinin artırılması söz konusudur. Projelerin tamamlanmasıyla çevre denizlerdeki tanker trafiğinin daha da artması beklenmektedir.

Son dönemlerde Türkiye'nin denizde petrol ve doğalgaz arama çalışmaları hız kazanmıştır. Arama çalışmalarının olumlu sonuçlanması durumunda, deniz yetki alanları taşımacılığa ek olarak üretim boyutuyla da değerlendirilmeye başlanacaktır. Diğer taraftan arama çalışmalarının yoğunlaştığı Doğu Akdeniz'de bugüne kadar deniz yetki alanlarının hukuki statüsüne ilişkin sahildar devletlerin tamamının üzerinde mutabakata varmış olduğu bir anlaşma yapı(a)mamıştır. Bütün Kıbrıs'ı temsil eden meşru ve hukuki hükümet olduğu savından hareketle sahildar devletlerle tek taraflı anlaşmalar yapan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), uluslararası şirketlerle işbirliğine giderek bölgede petrol ve doğalgaz arama çalışmaları yürütmektedir. Bu durum, ciddi bir gerginlik kaynağıdır.

İlgili deniz alanlarında kritik enerji altyapılarına yönelik tehditler bulunmaktadır. Bu tehditler petrol ve doğalgaz tedarikinde kesintiye neden olabilecek boyuttadır. Petrol ve doğalgazın Türkiye'nin enerji profilindeki ağırlıkları düşünüldüğünde, kısa süreli bir kesinti dahi ciddi tahribata yol açacaktır. Bu noktada en kötü senaryolar, barışta ekonomik yaşamın felce uğraması; savaşta askeri harekâtın durmasıdır.

¹ *BP Statistical Review of World Energy 2013*, BP, London, 2013, p. 5.

² *Doğalgaz Piyasası Sektör Raporu*, T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu Doğalgaz Piyasası Daire Başkanlığı, Ankara, 2013, s. 27.

Sıralanan senaryoların gerçekleşmemesi için uygun tedbirlerin barış zamanından itibaren alınması gerekmektedir.

Bunun yanı sıra Türkiye'nin enerji stratejisi, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerinde güvenilir bir transit ülke rolü üstlenmeyi ve Ceyhan Terminali'ni Doğu Akdeniz'in en önemli enerji merkezi (*hub*) haline getirmeyi hedeflemektedir.³ Başta deniz terörizmi olmak üzere kritik enerji altyapılarına yönelik tehditler bu hedeflere ulaşmayı engelleyebilecek kadar olmasa bile geciktirebilecek boyuttadır. Dolayısıyla Türkiye'nin egemenliğinde/kontrolünde bulunan ve küresel petrol sevkiyatında kritik işleve sahip olan deniz alanlarında deniz ve enerji güvenliğinin tesis edilmesi büyük önem arz etmektedir.

Geleneksel olarak deniz ulaştırma hatlarının korunması deniz kuvvetlerinin asli görevlerinden biri kabul edilmektedir. Soğuk Savaş özellikle de 11 Eylül sonrası asimetrik tehdit olgusunun öne çıkması deniz güvenliğini önemli bir başlık haline getirmiş, bu kapsamda başta tankerler olmak üzere deniz ortamındaki kritik enerji altyapılarının korunmasında deniz kuvvetleri daha aktif rol üstlenmeye başlamıştır. Bunun yanında enerji kaynaklarının paylaşımı üzerine rekabetin artması, deniz kuvvetlerinin rezervlerin bulunduğu bölgeler ile enerji taşıma rotalarında bayrak/varlık gösterme faaliyetlerini yoğunlaştırmıştır.

Yukarıdaki tespitler doğrultusunda Türk Deniz Kuvvetleri'nin, deniz ortamındaki kritik enerji altyapılarının ve deniz yetki alanlarındaki enerji kaynaklarının korunmasında önemli sorumlulukları olduğu söylenebilir. Günümüzde Türk Deniz Kuvvetleri, hem ulusal hem de müttefik devletlerin donanmalarıyla işbirliği içerisinde sorumluluklarının gereklerini yerine getirmeye çalışmaktadır. Konunun hassasiyeti düşünüldüğünde, bu girişimlerin hayati derecede önem taşıdığı dolayısıyla farklı ülkelerdeki örnekler de dikkate alınarak, tüm boyutlarıyla analiz edilmesine ihtiyaç olduğu açıktır. Kaldı ki böyle bir analizden, genel olarak Türk Deniz Kuvvetleri'nin yeteneklerinin ortaya konulup, tespit edilen eksikliklerin giderilmesinde yararlanılabileceği aşîkârdır.

Kamuoyuna açık olmaması nedeniyle silahlı kuvvetler bünyesinde konuya ilişkin ne tür çalışmaların yapıldığı bilinmemektedir. Ne var ki sivil kesimde Türkiye'de deniz kuvvetleri ile enerji güvenliği ilişkisini ya da doğrudan Türk Deniz Kuvvetleri ile enerji güvenliği ilişkisini ele alan kapsamlı bir çalışmanın yapılmadığı görülmektedir. Çok sınırlı sayıda olmakla beraber, söz konusu ilişki kitap alt başlığı veya makale şeklinde işlenmiştir. Daha yaygın olarak ise cümle aralarında geçirilmiştir. Bu noktada az sayıdaki çalışmanın önemli bir kısmının da yine

³ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye'nin Enerji Stratejisi", http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa (Erişim tarihi: 01.02.2014).

muvazzaf ve emekli Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) personeli tarafından yapıldığının altı çizilmelidir.

Örneğin Cem Gürdeniz, “Hedefteki Donanma” adlı kitabında, konuyu ayrı alt başlıklar içerisinde ulusal ve uluslararası boyutuyla ele almıştır.⁴ Enerji kaynaklarını kontrol etmenin aynı zamanda yükselen güçleri de kontrol etme anlamına geldiğini belirten Gürdeniz, ABD’nin süper güç konumunu sürdürmesini donanmasının dünya okyanuslarındaki varlığına bağlamıştır. Gürdeniz, çevre denizlerde artan tanker trafiğine dikkat çekip, bulunması muhtemel hidrokarbon kaynaklarına işaret etmiştir. Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de enerji güvenliğine katkı sağlama amacıyla başlattığı Akdeniz Kalkanı Harekâtı’nı da masaya yatıran Gürdeniz, Türk Deniz Kuvvetleri’nin bugün olduğu gibi gelecekte de en önemli görevlerinden birisinin enerji güvenliğinin temini ve deniz yetki alanlarının korunması olacağını ifade etmiştir. Özetle, kitap konuya ilişkin kayda değer bilgiler ihtiva etmektedir. Ancak esasen farklı amaçlarla kaleme alınmasından ötürü konuyu tüm boyutlarıyla analiz etmekten uzak olduğunu da belirtmek gerekir.

Fatih Ayduğan, “Enerji Kaynakları ve Ulaştırmasının Güvenliği” başlıklı makalesinde, boru hatları ve tankerlerle yapılan petrol ve doğalgaz ticaretini incelemiştir.⁵ Karadaki boru hatlarını da ele alan makale, deniz kuvvetleri ile enerji güvenliği ilişkisini ele alması bakımından önemlidir. Ancak içerik açısından aynı tespitin yapılması mümkün değildir. Zira makalede, deniz kuvvetlerinin enerji güvenliğindeki rolü derinlemesine analiz edilmemiş; üstelik Türkiye’nin durumuna da değinilmemiştir.

Tarafımca kaleme alınmış, “Doğu Akdeniz’de Enerji Güvenliğine Yönelik Bir Girişim: Akdeniz Kalkanı Harekâtı” başlıklı makalede ise Türk Deniz Kuvvetleri’nin Doğu Akdeniz’de icra etmekte olduğu Akdeniz Kalkanı Harekâtı üzerinden ulusal ve uluslararası enerji güvenliğine sağlanan katkı analiz edilmiştir.⁶ Makalenin, doğrudan Türk Deniz Kuvvetleri’nin enerji güvenliğindeki rolünü mercek altına alma açısından önemli bir adım olduğu iddia edilebilir. Buna karşılık makalede, genel anlamda deniz kuvvetleri ile enerji güvenliği arasındaki ilişkiye hemen hiç girilmemiştir. Yine salt Doğu Akdeniz’e odaklanılmasının, yapılan analizin bazı açılardan yarım kalmasına yol açtığı da bir gerçektir.

Sonuçta, gerek deniz kuvvetleri ile enerji güvenliği ilişkisini gerekse Türk Deniz Kuvvetleri ile enerji güvenliği ilişkisini kapsamlı şekilde ele alan bir çalışmanın

⁴ Cem Gürdeniz, *Hedefteki Donanma*, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2013.

⁵ Fatih Ayduğan, “Enerji Kaynakları ve Ulaştırmasının Güvenliği”, *Sempozyum: Türkiye’nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır?* 26-27 Ocak 2006, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 25-37.

⁶ Cenk Özgen, “Doğu Akdeniz’de Enerji Güvenliğine Yönelik Bir Girişim: Akdeniz Kalkanı Harekâtı”, *Akademik Orta Doğu Dergisi*, 2013, 8 (1), 101-114.

yapılmamış olması önemli bir eksikliktir. Bu bağlamda tüm boyutlarıyla ve karşılaştırmalı olarak Türk Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğindeki rolünü inceleyecek bir çalışmanın, ilgili alanyazındaki boşluğu dolduracağı değerlendirilmektedir.

Enerji güvenliği ekseninde Türk Deniz Kuvvetleri'ni incelemeyi amaçlayan bu çalışmada, cevabı aranan araştırma sorusu, "Türk Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğindeki rolü nedir?" şeklinde belirlenmiştir. Araştırma sorusundan hareketle ortaya konulan hipotez ise şöyledir: Türk Deniz Kuvvetleri, çevre denizlerde ulusal ve uluslararası enerji güvenliğine önemli katkı sağlamaktadır. Ancak söz konusu anavatanından uzak deniz alanları olduğunda, kuvvetin mevcut imkân ve kabiliyetleri aynı katkının sağlanmasına mahal vermemektedir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin, Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerinin olduğu tüm coğrafyalarda bayrak/varlık göstermesi; ihtiyaç durumunda da bağımsız ve/veya birleşik harekât icra etmesi gerekmektedir. Kuşkusuz bunun yolu denizaşırı üslere sahip olmaktan ve açık deniz donanmasına dönüşmekten geçmektedir.

Çalışmanın üç açıdan önem taşıdığı düşünülmektedir. Birincisi akademik çevrelerde Türk Deniz Kuvvetleri üzerine yapılmış çalışmaların sayısı son derece azdır. Türkiye'nin enerji güvenliği nispeten daha "popüler" bir konu başlığı olmakla beraber, bugüne kadar Türk Deniz Kuvvetleri ile enerji güvenliği ilişkisini inceleyen kapsamlı bir çalışma yapılmamıştır. Dolayısıyla çalışma, güvenlikle ilgili alanyazına katkı sağlamaktadır. İkincisi çalışmada, başta Türk Deniz Kuvvetleri'ne yönelik bir kuvvet projeksiyonu olmak üzere geleceğe yönelik öneriler yer almaktadır. Uluslararası alandaki gelişmeler -muadil ülkelerin faaliyetleri- dikkate alınarak yapılan önerilerden ilgili siyasi ve askeri makamların istifade edebilecekleri değerlendirilmektedir. Üçüncüsüyse çalışmada, Alfred Thayer Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Kuramı esas alınmıştır. "Büyük güç" olmanın yolunun üretimden ve üretilen malların dış pazarlara taşındığı deniz ulaştırma hatlarını kontrol etmekten geçtiği önermesine dayanan kuram, bugün birçok devletin deniz kuvvetleri stratejisine yön vermektedir. Çalışmayla Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi'ni oluşturmada da Mahancı vizyonun esas alınabileceği bilimsel şekilde ortaya konulmuştur.

Çalışmaya temel teşkil eden varsayımlar şu şekildedir: (1) Bölgesel veya küresel bir güç olmanın yolu deniz ulaştırma hatlarını kontrol etmekten geçmektedir. Deniz ulaştırma hatlarını kontrol etmenin "anahtarıysa" güçlü bir deniz kuvvetlerinin idame edilmesindedir. (2) Kesintisiz enerji arzı, kalkınmanın ve ulusal güvenliği tesis etmenin gerek şartlarından biridir. Dolayısıyla enerji arzının kesintisiz biçimde sağlanması tüm devletlerin öncelikli gündem maddesidir.

Çalışmanın sınırlılıklarının ise şunlar olmasına karar verilmiştir: (1) Enerji kaynaklarından sadece petrol ve doğalgaz ele alınmıştır. (2) Deniz kuvvetlerinin salt kritik enerji altyapılarının korunmasındaki işlevi incelenmiş, konunun diğer boyutlarına girilmemiştir. (3) İlgili başlıklar altında değinilmekle beraber, kara ve hava kuvvetleri ile kolluk kuvvetlerinin faaliyetleri kapsam dışı tutulmuştur. (4) İncelenen konunun Türkiye Cumhuriyeti'nin ulusal güvenliğiyle ilişkili olması dikkate alınarak, açıklanması ve yayınlanması Türk Ceza Kanunu kapsamında suç teşkil eden bilgi ve belgelere yer verilmemiştir.

Enerji güvenliği üzerinden Türk Deniz Kuvvetleri'ni konu alan bu çalışmada, jeopolitik bir bakış kullanılmış, yapılan analizlerde jeopolitiğin unsurları esas alınmıştır. Çalışmanın kuramsal çerçevesiniyse Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Kuramı oluşturmuştur.

Ana hatlarıyla problemi, amacı, önemi, varsayımları, sınırları ve kuramsal çerçevesi özetlenen çalışma, üç ana bölümden oluşmaktadır. “Kavramsal ve Kuramsal Çerçeve” başlığını taşıyan birinci bölümde, öncelikle jeopolitiğin kavramsal analizi yapıp, tarihsel gelişimi ele alınmıştır. Burada jeopolitiğin tanımı, kapsamı ve unsurları konusunda genel bir çerçeve çizilmiş; ayrıca çalışmada esas alınan deniz hâkimiyeti kuramı da dâhil olmak üzere disiplindeki belli başlı kuramlar incelenmiştir. Birinci bölümde, kavramsal açıdan deniz kuvvetleri ve enerji güvenliği üzerinde de durulmuştur. Bu kavramların incelenmesi ileriki bölümlerde deniz kuvvetleri ile enerji güvenliği arasındaki ilişkinin kurulabilmesine zemin hazırlamıştır.

“Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği” başlığını taşıyan ikinci bölümde, ilk olarak denizlerin önemine dair genel bir okuma yapılmış; uluslararası enerji piyasasında petrol ve doğalgazın durumuna ilişkin istatistiksel bilgiler verildiği gibi denizlerin söz konusu kaynakların üretim ve taşınması pratiğindeki yeri de ortaya konulmuştur. İkinci bölümde, deniz hâkimiyeti kuramı kapsamında enerji güvenliği de yorumlanmıştır. Bunun yanında denizde enerji güvenliğine yönelik tehditler ve örnek ülkeler üzerinden deniz kuvvetlerinin enerji güvenliğine katkısı incelenmiş; son yıllarda öne çıkan enerji güvenliğinin askerileştirilmesi tartışmalarına yer verilmiştir.

“Türk Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği” başlığını taşıyan üçüncü bölümdeyse öncelikle jeopolitik bir mercekten Türkiye incelenmiştir. Burada Türkiye’de jeopolitik disiplininin gelişimi ile klasik ve çağdaş jeopolitik alanyazınında Türkiye’nin coğrafi yapısının ne şekilde resmedildiğine değinilmiş; yine belli bir sistematik dâhilinde Türkiye jeopolitiğinin ana hatları çizilmiştir. Üçüncü bölümde, Türk Deniz Kuvvetleri ve Türkiye’nin enerji güvenliği de ele alınmıştır. Ayrıca çevre denizlerdeki tehditler ve bu tehditlere karşı alınan tedbirler dikkate alınarak Türk Deniz Kuvvetleri’nin enerji güvenliğindeki rolü analiz edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

1.1. JEOPOLİTİĞİN KAVRAMSAL ANALİZİ

1.1.1. Jeopolitiğin Tanımı ve Kapsamı

Etimolojik açıdan jeopolitik kelimesi Antik Yunancadan gelmektedir. Antik Yunancada arz (yeryüzü) anlamına gelen “geo” ile yönetim sanatını ifade eden “politika” kelimelerinin birleştirilmesiyle türetilen jeopolitiğin⁷ Türkçe sözlükteki karşılığı, “Coğrafya, ekonomi, nüfus vb.nin bir devletin politikası üzerindeki etkisi”; “Bir devlette bir bölgede uygulanan politikayla o yerin coğrafyası arasındaki ilişki” ve “Bir devletin saldırgan nitelikteki genişlemesini, ekonomik ve siyasi coğrafya açısından haklı kılmaya yönelik siyasi öğretidir.”⁸

Coğrafyanın bilimsel bir disiplin altında siyasi olarak yorumlanması ihtiyacı, ilk kez 1887 yılında İngiliz bilim adamı Sir Halford John Mackinder tarafından dile getirilmiştir. Ancak Mackinder’in dile getirdiği bilimsel çalışma alanına jeopolitik ismini veren İsveçli siyaset bilimci Johan Rudolf Kjellen’dir. 1899 yılında İsveç’in sınırlarına ilişkin Ymer Dergisi’nde yayınlanan makalesinde bu kavramı kullanan Kjellen,⁹ 1916 yılında basılan Bir Canlı Varlık Olarak Devlet (*Staten Som Liftsform*) adlı kitabında devletin; toplumsal, ekonomik, yönetsel, beşeri ve coğrafi olmak üzere beş aktif unsuru olduğunu belirterek, bunları sırasıyla; sosyopolitik, ekonomopolitik, kratopolitik, demopolitik ve jeopolitik olarak adlandırmıştır.¹⁰ Aynı kitapta Kjellen, jeopolitiği yaşayan bir organizmaya benzettiği devletin araştırılması olarak tanımlamıştır.¹¹

Öte yandan Kjellen tarafından yukarıdaki anlamıyla kullanılan jeopolitik kavramının aradan geçen yüzyılı aşkın zamana karşın herkesin üzerinde mutabakata vardığı bir tanımlı yapılamamıştır. Sayısını çoğaltmak mümkünse de örnek olması açısından aşağıdaki tanımlar verilebilir:

Dünyanın en saygın ansiklopedileri arasında yer alan AnaBritannica, jeopolitiği “Uluslararası siyasette, coğrafi etmenlerin güç ilişkileri üzerindeki etkisinin incelenmesi” olarak tanımlamaktadır.¹²

⁷ Mert Bayat, *Milli Güç ve Devlet*, Belge Yayınları, İstanbul, 1986, s. 438.

⁸ Türk Dil Kurumu, “Büyük Türkçe Sözlük”, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts (Erişim tarihi: 05.01.2013).

⁹ Yılmaz Tezkan ve M. Murat Taşar, *Dünden Bugüne Jeopolitik*, Ülke Yayınları, İstanbul, 2002, s. 14.

¹⁰ Bayat, *a.g.e.*, s. 438.

¹¹ Bülent Ulaş, *Jeopolitik: Türkiye’nin Milli Güvenliği ve Avrupa Birliği Üyelik Süreci*, Başlık Yayınları, İstanbul, 2011, s. 21.

¹² Dale H. Hoiberg vd., *Jeopolitik, AnaBritannica: Genel Kültür Ansiklopedisi*, Cilt: 12, Ana Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 283.

Türkçenin referans kaynaklarından biri olarak kabul edilen Meydan-Larousse'un tanımı, "Devletleri, devletlerin siyasetlerini ve tabiat kanunlarını birleştiren ilişkilerin incelenmesi" şeklindedir.¹³

Askeri coğrafya kitabında jeopolitik, "Milli politikanın tayini ve devletler arası siyasi faaliyetlerin yürütülmesi üzerine coğrafi faktörlerin yapacağı etkileri araştıran ve ortaya çıkaran bilim" olarak geçmektedir. Ayrıca jeopolitiğin, "Politik olayların ne hâl alabileceğini[n] mantıki tahmin ve değerlendirme[si]" olduğu da ifade edilmektedir.¹⁴

Yeni Avrasyacılığın kuramcılarında Aleksandr Gelyeviç Dugin'e göre jeopolitik, "İnsanlığı mekân faktörüyle karşılıklı ilişkisi içerisinde inceleyen bir disiplin"dir.¹⁵

Fransız Jeopolitik Okulu'nun temsilcilerinden Yves Lacoste, jeopolitik için "Topraklar ve o topraklarda yaşayan insanlar üzerinde etkide bulunabilme ve iktidar kurabilme rekabetiyle ilgili her şeyi tarif eder [...] Jeopolitik akıl yürütmeler, bir ülke içindeki veya devletler arasındaki şu veya bu çatışmanın sebeplerini daha iyi anlamaya yaradığı gibi, bu çatışmaların az çok uzak ülkelerde ve hatta dünyanın başka yerlerinde ne gibi sonuçlar olabileceğini düşünmeye de yarar" demektedir.¹⁶

Eleştirel jeopolitiğin önde gelen isimlerinden Gearoid O Tuathail'in tanımına göre jeopolitik, "Devlet yönetiminin kavramlaştırılmasına ve devletin idare edilmesine yönelik bir problem çözme kuramı"dır.¹⁷

Jeopolitik denilince Türkiye'de akla ilk gelen isimlerden olan ve bir dönem Harp Akademileri Komutanlığı (HAK)'ta bu alanda dersler de veren Korgeneral Suat İlhan, "Jeopolitik, dünya coğrafyasını, coğrafi yapı ve evrensel değerleri ile inceleyerek, dünya, bölge ve ülke çapında güç ve politik düzeyde hareket tarzı araştırması yapar. Jeopolitik, politika belirlenmesi amacıyla, bir ulusun, uluslar topluluğunun veya bölgenin jeopolitiğin değişmeyen ve değişen unsurlarını dikkate alarak güç değerlendirmesi yapan, etkisi altında kaldığı o günkü dünya güç merkezlerini, bölgedeki güçleri inceleyen, değerlendiren bir bilimdir" diyerek ayrıntılı bir tanım ortaya koymaktadır.¹⁸

¹³ Safa Kılıçlıoğlu vd., Jeopolitik, **Meydan-Larousse: Büyük Lûgat ve Ansiklopedi**, Cilt: 6, Meydan Yayınevi, İstanbul, 1971, s. 688.

¹⁴ İsmet Görgülü, "**Askeri Coğrafya (Kara, Deniz ve Hava Harp Akademileri İçin)**", Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1992, s. 11.

¹⁵ Aleksandr Dugin, **Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım**, Çev. Vügar İmanov, Küre Yayınları, İstanbul, 2003, s. XII.

¹⁶ Yves Lacoste, **Büyük Oyunu Anlamak, Jeopolitik: Bugünün Uzun Tarihi**, Çev. İsmet Akça, NTV Yayınları, İstanbul, 2007, s. 8.

¹⁷ Gearoid O Tuathail, "Understanding Critical Geopolitics: Geopolitics and Risk Security", Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), **Geopolitics, Geography and Strategy**, Frank Cass Publishers, London, 1999, p. 107.

¹⁸ Suat İlhan, **Jeopolitik Duyarlılık**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989, ss. 14-15.

Bir dönem HAK ve Deniz Harp Okulu (DHO) bünyesinde öğretim elemanı olarak görev yapan Deniz Kurmay Albay Mert Bayat, jeopolitiği kısaca “Politikanın coğrafyanın isteklerine göre düzenlenmesini sağlayan bilim dalı”; daha ayrıntılı olarak ise “Tabiat ile politika arasında bir sebep-sonuç ilişkisi kurarak, saptadığı kurallar ve değer yargıları ile politik çalışmalara yön veren bir bilim dalı” şeklinde tanımlamaktadır.¹⁹

Muzaffer Özdağ’ın ifadesiyle jeopolitik, “Devletlerarası İlişkilerde, devlet kudretinin oluşumunda, kuvvet dengesinin şekillenmesinde, kapsamına aldığı kaynaklarla ülkelerin, hayat ve faaliyet alanlarının; mekânın, doğanın, coğrafi konumun etkisini belirleyen, vurgulayan bilgi disiplini”dir.²⁰

Jeopolitiğin bilim olarak nitelendirilmesini eleştiren Tuğgeneral Nejat Eslen’in yaptığı tanım, “Coğrafi gerçeklere dayanarak politikalar üretme ve uygulama sanatı”dır.²¹

Atilla Sandıklı’ya göre “Jeopolitik, insanlığı mekân faktörüyle karşılıklı ilişki içerisinde inceleyen bir disiplindir. [Ayrıca] jeopolitik, coğrafya, tarih, teknoloji ve siyaset verilerini zamanın ruhuna uygun olarak analiz ederek milli güç unsurlarının en etkin bir şekilde geliştirilmesini ve kullanılmasını sağlayacak milli politikaların belirlenmesi ve uluslararası siyasi faaliyetlerin yürütülmesi sanatı ve bilimidir”.²²

Kurmay Albay Ergüder Topbaş, “Devletin veya ulusların üzerinde yaşadıkları coğrafya ile münasebetleri” diye tanımladığı jeopolitiği ayrıca “Üzerinde yaşadığımız coğrafyayı dünya politikasında kullanma sanatı” olarak da nitelendirmektedir.²³

Harp Tarihi ve strateji alanlarındaki çalışmalarıyla tanınan Mehmet Tanju Akad’a göre “Jeopolitik, coğrafya ile politika arasındaki yakın ilişkiyi inceleyen ve ağırlıklı dış politikaya odaklı bir disiplindir”.²⁴

Jeopolitiğin politika ve coğrafyanın karşılıklı etkileşimine dayanan bir bileşim olduğunu değerlendiren Erol Mütercimler, küresel bir bakış açısıyla kavramın, “Evrensel ve yerel (her devlet) güçlerinin genel dış politikasını belirleyen stratejik düşüncenin coğrafi unsurlara dayandırılması” şeklinde tanımlanabileceğini söylemektedir.²⁵

Kavramın stratejik analiz yapılabilmesi için uluslararası alandaki gelişmelerin okunup yorumlanması, “devlet adamlığı sanatı” ve “büyük strateji” anlamlarına

¹⁹ Bayat, **a.g.e.**, ss. 438-439.

²⁰ Muzaffer Özdağ, “Jeopolitik Konusunda Notlar”, *Avrasya Dosyası (İsrail Özel)*, 1994, 1 (3), 153-169, s. 153.

²¹ Nejat Eslen, *Küresel Hamleler: Anahtar Stratejiler*, Truva Yayınları, İstanbul, 2005, s. 13.

²² Atilla Sandıklı, *Jeopolitik ve Türkiye: Riskler ve Fırsatlar (Rapor No: 27)*, BİLGESAM Yayınları, İstanbul, 2011, ss. 1-2.

²³ Ergüder Toptaş, **21. Yüzyılda Savaş**, Kripto Yayınları, Ankara, 2009, s. 55.

²⁴ Mehmet Tanju Akad, *Modern Savaşın Temel Kavramları*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 122.

²⁵ Erol Mütercimler, **21. Yüzyıl ve Türkiye: Yüksek Strateji**, Erciyaş Yayınları, İstanbul, 1997, s. 67.

geldiğini ifade eden Yılmaz Tezkan ve M. Murat Taşar, “Jeopolitiğin] çok genel anlamda coğrafyanın bütün kapsamı ile siyasi olarak değerlendirilmesi ve yorumlanması olarak dünyanın ve ülkelerin bugününe ve yarınına ışık tutabilmek iddiasında olan ilmi bir disiplin” olduğu görüşündedirler.²⁶

Deniz Kurmay Albay Nejat Tarakçı’ya göreyse jeopolitik, “Bir milletin, milletler topluluğunun (ittifaklar gibi) veya bir bölgenin, coğrafi platform üzerinde, değişmeyen unsurları ve değişen unsurları dikkate alarak, güç değerlendirmesi yapan, etkisi altında kaldığı o günkü dünya güç merkezlerini, bölgedeki güçleri inceleyen, değerlendiren, hedefleri ve hedeflere ulaşma şart ve aşamalarını araştıran, belirleyen bir bilimdir”.²⁷

Yukarıda verilen örneklerde de görüldüğü üzere jeopolitik kavramına ilişkin genel kabul gören bir tanım bulunmamaktadır. Sağlıklı bir tanım yapılabilmesi için mevcut sorunların tartışılması ve muğlâk kalan alanların da olabildiğince ortadan kaldırılması gerekmektedir. Bu amaçla Bülent Ulaş’ın tasnifinden yola çıkarak tanım yapılmasını zorlaştıran kavramsal problem alanlarını dört ana başlık altında toplamak mümkündür.

Kavramın tanımlanmasındaki ilk problemleri alan jeopolitiğin bilim, disiplin, sanat ya da yöntem olduğuna dair farklı nitelendirmelerin yapılması, başka bir deyişle jeopolitiğin ne olduğu konusunda mutabakata varılamamasıdır. En katı ve dar anlamıyla bilim kavramı, doğal olguları deterministik bir sebep-sonuç ilişkisiyle açıklamaya çalışan, deney ve gözleme dayalı doğa bilimleri için kullanılmaktadır. Bu anlamda sosyal bilimlerden söz edilemeyeceği açıktır. Zira sosyal bilimlerin öncelikli konusu insandır. İnsan davranışları hakkında ise fizik veya kimya örneklerinde olduğu gibi kesin genellemeler yapmak imkânsızdır. Bir başka ifadeyle insan ve kültür farklılıklarının ele alındığı sosyal alanlarda, kesin öngörülere ve nesnel sebep-sonuç ilişkilerine varmak mümkün değildir. Bu cümleden sosyal bilimlerin doğa bilimlerini taklit ederek bilim olmaya çalıştıkları, kesin bilgiler üretmeseler de ilgi alanlarına giren konularda bilimsel araştırma yöntemleri geliştirerek bilgiyi disipline ettikleri söylenebilir. Tarih, sosyoloji, felsefe, antropoloji ve uluslararası ilişkiler gibi çalışma alanlarına bilim yerine disiplin denilmesinin sebebi budur. Nitekim aynı sebeple jeopolitiğin de bilim yerine disiplin kategorisinde değerlendirilmesi gerekmektedir.²⁸

Jeopolitiğin sanat yönünün bulunup bulunmadığı da ayrı bir tartışma konusudur. Sanat kelimesinin sözlük anlamı, “Bir şey yapmada gösterilen ustalık”

²⁶ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, ss. 7-16.

²⁷ Nejat Tarakçı, **Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 33.

²⁸ Ulaş, **a.g.e.**, ss. 101-102.

veya “Bir meslekte uyulması gereken kuralların tümü”dür.²⁹ Jeopolitik, araştırma ve planlamanın yanı sıra uygulama ve uygulamanın kontrolünü de kapsamaktadır. Dolayısıyla jeopolitiğin, uygulamadan kaynaklanan sanat yönü de bulunan bir disiplin olduğuna şüphe yoktur.³⁰

Jeopolitiğin tanımlanmasındaki ikinci problemli alan kavramın kapsamı ve sınırları üzerinde uzlaşa sağlanamamasıdır. Bu durum, jeopolitiğin tarihçesi ve disiplinler arası niteliğiyle ilgilidir. Yeni bir çalışma olan jeopolitik daha olgunlaşmasını tamamlamadan 2. Dünya Savaşı’nın çıkış nedenleri arasında gösterilerek bilim camiasından dışlanmıştır. “Emekleme döneminde” yaşanan bu gelişme, jeopolitik çalışmalara büyük darbe vurmuştur. Soğuk Savaş döneminin sonlarında tekrar gündeme geldiğindeyse bir yandan yaklaşık 40 yıllık kesintiyi gidermeye çalışırken, diğer yandan oturmuş akademik çalışma alanlarında bile dönüşümlere yol açan küreselleşme sürecinin etkisi altında kalmıştır.³¹

Tarihsel olarak siyasi coğrafyadan doğması da jeopolitiğin kapsam ve sınırlarının belirlenmesini zorlaştırmaktadır. Faruk Sönmezoğlu örneğinde olduğu gibi bazı akademisyenler jeopolitiği siyasi coğrafyanın içerisinde görme eğilimindedirler.³² Bu eğilim siyasi coğrafyayı olduğundan fazla, jeopolitiği de olduğundan daha dar bir alana yerleştirmekle eşdeğerdir. Zira beşeri coğrafyanın bir alt disiplini olan siyasi coğrafya, genel olarak devlet ile ülke arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Siyasi coğrafyanın bütün verilerinden yararlanan ve onun devamı niteliğinde olan jeopolitik ise çok daha geniş bir alanda analizler yapmaktadır. Siyasi coğrafyadan hareketle diğer unsurları da değerlendirerek politika üreten ve sadece bir durum tespiti yapmayıp, geleceğe yönelik çıkarsamalarda da bulunan jeopolitiğin ayırt edici özelliğini uygulama odaklı olması oluşturmaktadır.³³

Jeopolitik, hem içerik -çalışma alanına giren konuların diğer disiplinlerin konularıyla örtüşmesi- hem de kullanılan farklı yöntem ve yaklaşımlar bakımından disiplinler arası bir nitelik taşımaktadır. Ne ki jeopolitiğin diğer disiplinlerin konuları, yöntemleri ve yaklaşımlarıyla gerekli ilişkilerin kurulmamış olması, bilim ve disiplinler arasındaki yerinin belirsiz kalmasına yol açmıştır. Belirsizlik durumu kavramın kapsam ve sınırları üzerinde uzlaşa sağlanmasını zorlaştırmaktadır.³⁴

Tanım yapılmasını zorlaştıran üçüncü problemli alan disiplinin öznesi ve konusu üzerinde farklı görüşlerin olmasıdır. Rus jeopolitikçi Dugin, jeopolitiğin

²⁹ Türk Dil Kurumu, “Büyük Türkçe Sözlük”.

³⁰ Ulaş, **a.g.e.**, s. 102.

³¹ **A.g.e.**, s. 103.

³² Faruk Sönmezoğlu, **Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995, s. 446.

³³ İlhan, **Jeopolitik Duyarlılık**, ss. 17-18.

³⁴ Ulaş, **a.g.e.**, s. ss. 103-104.

öznesi ve konusunun dini, etnik, ideolojik ve benzeri beşeri alanlar da olabileceğini dolayısıyla Ortodoks jeopolitiği, İslam jeopolitiği, sosyalizm jeopolitiği gibi kavramların kullanılabileceğini ileri sürmüştür. Bu ve benzeri kullanımların hatalı ya da maksatlı -emperyalist siyasete meşruluk sağlama amaçlı- olduğu düşünülmektedir. Zira jeopolitiğin öznesi de konusu da son tahlilde devlettir. Dolayısıyla jeopolitik kavramı ya “Türkiye jeopolitiği” gibi devlet isimleri ya da “Türk jeopolitiği” ve “Anadolu jeopolitiği” gibi devletin ana unsurları olan ulus ve/veya ülke isimleriyle beraber kullanılmalıdır. Diğer yandan jeopolitik kavramının Avrupa jeopolitiği, Asya jeopolitiği gibi bir devletin egemenlik alanıyla örtüşmeyen fiziki coğrafyalarla veya su jeopolitiği, enerji jeopolitiği gibi ayrı güç unsurlarıyla yan yana kullanılması da yaygınlaşmaktadır. Bu tip kavramlar incelenen konunun jeopolitik boyutunu öne çıkarmak ya da dikkat çekme amaçlı ortaya atılmaktadır. Ancak gerçekte hatalı kullanımlardır.³⁵

Jeopolitiğin tanımlanmasındaki dördüncü ve son problemli alan ise disiplinin işlevi ve bu işlevin nasıl uygulamaya geçirileceği konusundaki belirsizlikten kaynaklanmaktadır. Tanınmış jeopolitikçilerin yaptığı tanımlarda, jeopolitiğe; coğrafya, tarih, kültür, ulus, ulusal güç ve ulusal hedef gibi kavramlar ile devlet arasındaki ilişkileri inceleme işlevi yüklendiği görülmektedir. Bu işlev doğru olmakla birlikte eksiktir. Zira jeopolitiğin işlevi inceleme sonucu elde edilen verilerle planlama yapılması ve bu planlamanın hayata geçirilmesi aşamalarını da kapsamaktadır.³⁶

Öte yandan Ali Suat Bilge örneğinde olduğu gibi bazı düşünürler jeopolitiğin işlevini salt coğrafyanın devletlerin dış politikasının belirlenmesindeki etkilerini inceleme olarak görmektedirler.³⁷ Jeopolitiğin dış politikayla bağlantısı yadsınamaz bir gerçektir. Fakat disiplinin işlevini sadece dış politikayla sınırlamak doğru değildir. Kaldı ki işlevin sadece dış politikayla sınırlandırılmasının jeopolitiği uluslararası ilişkiler disiplinin bir yöntemi haline getirmesi kaçınılmazdır. Devletlerin dış siyasetleri, iç siyasi teşkilata ve ulusal güce dayanmak zorundadır. Dolayısıyla jeopolitiğin tüm boyutlarıyla devletin varlığını, teşkilatlanmasını ve yönetimini inceleyen bağımsız bir disiplin olduğu söylenebilir.³⁸

Ulaş, çağdaş jeopolitiğin işlevlerini ulusal güç unsurlarının devletin güvenliğine ve siyasetine nasıl etki ettiğini açıklama ve sorunların çözümü için alınacak kararları yönlendirme; slogan ve harita gibi simgeler kullanarak siyasi projelerin hayata geçirilmesine uygun imajlar tasarlama; daha önceki dönemlerde aynı coğrafyada

³⁵ A.g.e., ss. 104-105.

³⁶ A.g.e., ss. 105-106.

³⁷ A. Suat Bilge, *Milletlerarası Politika*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1966, s. 102.

³⁸ Ulaş, a.g.e., s. 106.

kurulan devletlerin birikimlerini günümüze uyarlama; ulusal güç unsurlarını yönetme ve ulusal güvenlik siyasetini oluşturma ve uygulama başlıkları altında toplamaktadır. Bu başlıklardan hareketle de jeopolitiğin işlevlerinin demokratik sisteme uygun biçimde devlet teşkilatı içinde faaliyet gösterecek olan ve alanlarında uzman bürokratların görev yapacağı Milli Güvenlik Kurulu (MGK) ya da benzeri bir kurumsal yapı aracılığıyla uygulamaya geçirilmesi gerektiğini söylemektedir. Değerlendirmelerinde bürokrasinin kalıplarından sakınmanın ve bilimsel veri akışının devamlılığının sağlanmasının önemine işaret eden Ulaş, Batı ülkelerinde olduğu gibi üniversitelerle ilişkili yarı resmi dernekler ve düşünce kuruluşlarının da bu kurumu desteklemesi gerektiğinin altını çizmektedir.³⁹

Kavramsal problem alanlarını bu şekilde tartışan Ulaş, kavramın “isim babası” Kjellen’in tanımı üzerine şu tespitleri eklemektedir: “Jeopolitik; uygulamadan kaynaklanan sanat yönü de bulunan bağımsız bir disiplindir. Yöntem ve konuları bakımından disiplinler arası niteliktedir, insan ve devlet hayatının her alanı ile ilgilidir, ancak öznesi ve konusu son tahlilde daime devlettir. Coğrafya, tarih ve kültür özellikleri üzerine şekillenen milli bir karakter gösterir. Milli güvenlik kavramıyla bağlantılı olup, devletlerarası politikalar ile iç politikaları ilişkilendirir ve devlet yönetimini konu alır. Planlamanın yanı sıra uygulamayı da kapsar ve devlet teşkilatı ile bütünleşmiş uzman kurumlarla uygulamaya geçirilebilir”.⁴⁰

Buraya kadar ortaya konulan bilgiler kapsamında bu çalışmada yapılacak daha kısa bir tanım ise şöyledir: Devlet yönetimini konu alan bağımsız bir disiplin olan jeopolitik, coğrafi esaslara dayanarak siyaset üretme ve uygulama sanatıdır.

1.1.2. Jeopolitiğin Unsurları

Ulusal gücün unsurları aynı zamanda jeopolitiğin de unsurlarını oluşturmaktadır. Ulusal gücün unsurları farklı şekillerde tasnif edilmektedir. Ancak tasnife geçmeden önce “ulusal güç” ve “jeopolitik unsur” kavramlarından ne anlaşılması gerektiği açıklığa kavuşturulmalıdır.

Konuşma dilinde güç kelimesi ekseriyetle kuvvet kelimesiyle eş anlamlı kullanılmaktadır. Lakin fiiliyatta eş anlamlı kullanılan bu iki kelime gerçekte birbirinden farklı ve karıştırılmaması gereken kavramlardır. Arapça kökenli kuvvet kelimesinin sözlükteki karşılığı, “Bir cismin durgunluk ya da devinim durumunu değiştirebilen yönleşsel nitelikli etki”dir.⁴¹ Türkçe kökenli güç kelimesinin sözlükteki karşılığı ise “Bir olaya yol açan her türlü hareket, kuvvet, takat”tır.⁴² Özet

³⁹ A.g.e., ss. 110-142.

⁴⁰ A.g.e., s. 114.

⁴¹ Türk Dil Kurumu, “Büyük Türkçe Sözlük”.

⁴² A.g.e..

mahiyetindeki bu tanımlardan dahi kuvvet ve güç arasında neden-sonuç ilişkisi olduğu sonucu çıkarılabilir.

Öte yandan söz konusu devlet düzeyi olunca daha ayrıntılı bir tanıma gereksinim vardır. Bu düzeyde kuvvetin karşılığı, “Bir işin yapılıp verim alınabilmesi için işin özelliğine göre gereksinilen fiziki, maddi, manevi, bilimsel ve fikri etken ve özellikler”dir. Gücün karşılığı ise “Milli çevrede, ülke ve milletin maddi ve manevi kaynaklarını, milli menfaatler doğrultusunda işler ve verim verir duruma getirebilme ve geliştirerek koruyabilme”dir. Ayrıca güç, “Uluslararası çevrede, karşı taraf veya taraflara söz geçirebilmek, olumsuz etkilerini önlemek ve onları milli menfaatler doğrultusunda etkileyerek yararlanmak yeteneği” anlamına da gelmektedir.⁴³

Kuvvet kullanma iradesi olarak da tanımlanabilecek olan güç, aktif ve potansiyel olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Aktif güç hâlihazırda kullanılmakta olan maddi ve manevi kaynakların nitelik ve niceliğini ifade etmektedir. Potansiyel güç ise ikiye ayrılmaktadır: Tam potansiyel ve yarı potansiyel. Tam potansiyel güç işlenmesi durumunda aktif güce dönüşebilecek olan maddi ve manevi kaynakların nitelik ve niceliğini ifade etmektedir. Çıkarılıp işlenmesi ve sanayide kullanılmak üzere yarı mamul hale getirilmesi durumunda değer taşıyan madenler tam potansiyel güce örnektir. Yarı potansiyel güç ise gerektiğinde aktif güce dönüşebilecek maddi ve manevi kaynakların nitelik ve niceliğini ifade etmektedir. Silahaltına alındıktan sonra terhis olan askerler yarı potansiyel güce örnektir. Zira terhis olan askerler eğitilidirler ve yedeklik süresi boyunca ihtiyaç halinde tekrar silahaltına alınabilirler.⁴⁴

Güç ve güçlülük farklı kavramlardır. Güçlülüğünün hesaplanması için tüm nitel (kalitatif) ve nicel (kantitatif) değerlerinin tespiti ve muadilleriyle mukayesesi gerekmektedir. Bunun yolu birleşimi unsurlara ayırmak ve hepsini ayrı ayrı değerlendirmektir. Ancak devlet ve toplumların güçlerinin ölçülmesi istendiğinde bu oldukça zordur. Zira nitel değerlerin toplam güç içindeki oranı ve genel verimliliğe etkisi oldukça fazladır.⁴⁵

Aynı şekilde güç ile güç kullanma ya da güç yönetme de (sevki idare) birbirinden farklı kavramlardır. Güç kullanma, gücü yarattığı işe yönlendirme ve verim alma işlemidir. Gücün varlığı illa ki etkili olacağı ve sonuç alınmasını sağlayacağı anlamına gelmemektedir. Güç doğru şekilde kullanılmadığı ya da yönetilmediği

⁴³ Bayat, **a.g.e.**, ss. 4-6.

⁴⁴ **A.g.e.**, ss. 4-5.

⁴⁵ **A.g.e.**, ss. 5-6.

takdirde etkisiz kalabilir. Özellikle siyasi ve askeri alanlarda bunun sonuçlarıysa yıkıma kadar varabilir.⁴⁶

Buraya kadar yapılan değerlendirmeler kapsamında toparlanacak olursa ulusal gücün, devletin maddi ve manevi güçlerinin bir bileşkesi olduğu söylenebilir. Başka bir ifadeyle ulusal güç, “Bir devletin, milli hedeflere erişmek ve milli menfaat sağlamak amacıyla kullanmış olduğu; maddi, manevi, nitel ve nicel değerlerin (kuvvetlerin) toplam verimliliği”⁴⁷ ya da MGK Genel Sekreterliği’nin daha ayrıntılı tanımıyla, “Bir devletin milli menfaatlerini sağlamak ve milli hedeflerini elde etmek için kullanabileceği siyasi, ekonomik, askeri, coğrafi, demografik, psiko-sosyal ve kültürel, bilimsel-teknolojik gibi güçlerden oluşan maddi ve manevi unsurların toplamıdır”.⁴⁸

Arapça kökenli unsurun sözlük anlamı ise “Birleşik bir şeyi oluşturan basit şeylerden her biri, öge, eleman”dır.⁴⁹ Bu bağlamda jeopolitik unsur, jeopolitik inceleme ve jeopolitik kuramlar üzerinde etkili olan hususlardır. Bu hususların bir kısmı politika, bir kısmı strateji, bir kısmıysa her ikisi üzerinde etkilidir.⁵⁰

Daha önce de belirtildiği üzere ulusal gücün dolayısıyla jeopolitiğin unsurları farklı şekillerde tasnif edilmektedir. Uluslararası İlişkiler Disiplini’nde realizm kuramının “fikir babalarından” biri olarak kabul edilen Hans Joachim Morgenthau, Uluslararası Politika: Güç ve Barış İçin Mücadele (*Politics Among Nations: Struggle for Power and Peace*) adlı kitabında, ulusal gücün unsurlarını; coğrafya, doğal kaynaklar, endüstriyel kapasite, askeri hazırlık derecesi, nüfus, ulusal karakter, ulusal moral, diplomasinin niteliği ve hükümetin niteliği şeklinde tasnif etmektedir.⁵¹ HAK tarafından basılan “Milli Güç ve Türkiye’nin Milli Gücü” adlı çalışmadaki tasnif ise coğrafi, ulaştırma ve muhabere, sosyal, siyasi, ekonomik, ilmi ve teknik, silahlı kuvvetler ve biyografik şeklindedir.⁵²

Ulusal güç unsurlarının tasnifine ilişkin örnekleri çoğaltmak mümkünse de yukarıda verilenler konunun anlaşılması açısından yeterlidir. Bu noktada çalışmada esas alınacak olan Suat İlhan’ın tasnifine geçilebilir. İlhan, jeopolitiğin unsurlarını değişmeyen unsurlar, değişken unsurlar ve zaman unsuru olmak üzere üç ana başlık altında toplamaktadır. Değişmeyen unsurlar jeopolitiğin coğrafi unsurlarına,

⁴⁶ A.g.e., s. 7.

⁴⁷ A.g.e., s. 74.

⁴⁸ Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği Resmi İnternet Sayfası, “Milli Güç Nedir”, http://www.mgk.gov.tr/Turkce/sss.html#soru_10 (Erişim tarihi: 15.05.2013).

⁴⁹ Türk Dil Kurumu, “Büyük Türkçe Sözlük”.

⁵⁰ Suat İlhan, *Jeopolitikten Taktiğe*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1971, s. 70.

⁵¹ Hans J. Morgenthau, *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*, Alfred A. Knopf, New York, 1965, pp.110-148.

⁵² Aslan Güner, *Milli Güç ve Türkiye’nin Milli Gücü*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1984, s. 4.

değişken unsurlar ise jeopolitiğin beşeri unsurlarına karşılık gelmektedir. Zaman, diğerlerini aktif hale getiren, bir başka ifadeyle onlara değer kazandıran unsurdur.⁵³

Jeopolitiğin değişmeyen unsurları genel olarak coğrafi yapı unsuru başlığı altında toplanmaktadır. Coğrafi yapı unsurunun alt başlıklarıysa; ülkenin coğrafi konumu, sınırları ve coğrafi bütünlüğü, büyüklüğü ve doğal kaynakları ile fiziki coğrafyasıdır.* Jeopolitiğin değişken unsurlarıysa yedi başlık altında toplanmaktadır. Bu başlıklar da sırasıyla; siyasi yapı unsuru, ekonomik yapı unsuru, askeri yapı unsuru, demografik yapı unsuru, bilimsel ve teknolojik yapı unsuru ile psiko-sosyal ve kültürel yapı unsurudur. Burada yapı kelimesi bilinçli olarak kullanılmaktadır. Zira ulusal gücün yönetilmesi açısından bakıldığında -coğrafi güç hariç- güç unsurlarının sadece aktifleri -mevcut olanları- dikkate alınmaktadır. Oysa jeopolitik unsurların yönetilmesi açısından bakıldığında güç unsurlarının aktifleriyle beraber, potansiyellerinin de dikkate alınması söz konusudur. Bu durumda da aktif değerlerin yanı sıra potansiyel kapasiteleri de içine alan yapı boyutu öne çıkmaktadır.⁵⁴

Her ne kadar ulusal güç unsurları ayrı ayrı da birer güç niteliği taşıyorsa da varlıklarının, etkinliklerinin ve sürekliliklerinin birbirine bağlı ve bağımlı olduğu göz ardı edilmemelidir. Yine ayrı unsur olarak zikredilmemekle birlikte sahip olunduğu takdirde, işleviyle ilgili diğer ulusal güç unsurlarını etkileyecek veya onlardan etkilenecek bazı güçlerin olduğu da unutulmamalıdır. Bunlar fonksiyonel güç unsuru olarak nitelendirilmektedir. İleriki bölümlerde ayrıntılı olarak incelenecek olan denizcilik gücü ile hava ve uzay gücü bunların başlıca örnekleridir.⁵⁵

Son olarak bir parantez açarak jeopolitiğin unsurlarının ileriki bölümlerde kavramsal boyutuyla incelenecek olan stratejideki karşılıklarına değinmek yerinde olacaktır. Jeopolitiğin unsurlarının yönetilmesi işlevini gören stratejinin üç unsuru vardır: Mekân, kuvvet ve zaman. Jeopolitiğin değişmeyen unsurları mekâna, değişken unsurları ise kuvvete karşılık gelmektedir. Zaman, stratejide de diğerlerini aktif hale getiren unsurdur.⁵⁶

⁵³ İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, ss. 21-22.

* Coğrafi yapının değişmeyen unsur olarak ifade edilmesi esasen uluslararası hukukta devletlerin egemenliğindeki toprakların sabit olduğu ilkesine dayanmaktadır. Bununla beraber, geçmişte ülke sınırlarının değiştiği dolayısıyla coğrafi yapı unsuru kaynaklı analizlerde artı veya eksi yönde tesiri olan gelişmelerin yaşandığı bir gerçektir. Örneğin 1990'da Almanya Federal Cumhuriyeti (Batı Almanya) ile Alman Demokratik Cumhuriyeti'nin (Doğu Almanya) birleşmesinin, Bonn yönetimi açısından olumlu bir gelişme olduğu söylenebilir. Buna karşılık 1993'te Eritre'nin bağımsızlığı sonucu Etiyopya'nın denize çıkış imkânını kaybetmesi için aynı değerlendirmeyi yapmak mümkün değildir.

⁵⁴ Ulaş, *a.g.e.*, ss. 115-116.

⁵⁵ Bayat, *a.g.e.*, ss. 97-99.

⁵⁶ Suat İlhan, *Türkiye'nin Jeopolitik Konumu ve Türk Dünyası*, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999, ss. 17-18.

1.1.2.1. Jeopolitiğin Değişmeyen Unsurları: Coğrafi Yapı Unsuru

Bir devletin coğrafyasına ait canlı ve cansız, doğal ve yapay, gerçek ve nisbi tüm değerler coğrafi yapı unsurlarını oluşturmaktadır. Coğrafi güç ya da coğrafi yapı unsuru, diğer ulusal güç unsurlarına kaynak ve ortam oluşturmakta, onları olumlu ya da olumsuz şekilde etkilemektedir. Özellikle siyasi, ekonomik, askeri ve demografik güç unsurlarının gelişmesinde coğrafya belirleyicidir. Söz konusu güç unsurları, coğrafi isterler doğrultusunda harekete geçirildiğinde başarı elde edilir. Aksi durumda ise önemli bir güç unsurundan mahrum kalınır. Bunun bir sonraki aşaması, başarının elde edilememesi ya da elde edilse bile diğer güç unsurlarının aşırı harcanmasıdır ki bu beraberinde olumsuz sonuçlar doğurur.⁵⁷

Daha öncede ifade edildiği üzere milli güç unsurları ayrı ayrı da birer güç niteliği taşıyorsa da varlıklarının, etkinliklerinin ve sürekliliklerinin birbirine bağlı ve bağımlıdır. Bunun tek istisnası coğrafi yapı unsuru başlığı altındaki alt unsurlardır. Herhangi bir alt unsur diğerine bağlı olmadan da değer taşıyabilir veya diğerlerinin yetersizliklerini kapatabilir. Örneğin bir ada devleti yeterli yüzölçümüne sahip olmasa da sağladığı coğrafi bütünlük tek başına avantaj oluşturabilir. Buna karşılık bir kıta devleti geniş yüzölçümüyle coğrafi bütünlüğe sahip olmamasının dezavantajını ortadan kaldırabilir.⁵⁸

Son olarak varlığı bilinen fakat işletilmeyen bir maden yatağı coğrafi güce aittir; işletildikten sonra ise ekonomik güç içerisinde ele alınır. Aynı durum coğrafyayla ilişkili doğal etkenler için de geçerlidir. Örneğin rüzgâr ve güneş, yalın haliyle iklim ve meteorolojiyle ilgilidir. Ancak gerekli yatırımlar yapılır ve kaynaklardan enerji üretilirse bu etkenler artık ekonomik güce dâhil olur. Askeri harekât bakımında önem taşıyan bir arazi kesimi ya da deniz geçidi de coğrafi güce aittir ancak aynı arazi ya da geçide askeri kuvvetler konuşlandırılır ve gerekli tahkimatlar yapılırsa, buralar artık askeri güç kapsamında ele alınır. Bu açıklama ve örneklerden, ulusal güç ile coğrafi yapı unsuru arasındaki ilişkilerde başlıca ölçütün coğrafi değer ve etkenlerden ne kadar verim alındığı ya da verim alınmasına uygun ortam yaratıldığı sonucu çıkarılabilir.⁵⁹

1.1.2.1.1. Coğrafi Konum

Coğrafi konum bir ülkenin yerküre üzerinde işgal ettiği mevki ifade etmektedir. Bu mevkiinin kara kitleleri, denizler ve okyanuslarla olan ilişkileri, denizlere çıkış

⁵⁷ Bayat, **a.g.e.**, ss. 223-224.

⁵⁸ İlhan, **Jeopolitik Duyarlılık**, s. 23.

⁵⁹ Bayat, **a.g.e.**, s. 224.

imkânları, güç merkezlerine uzaklığı ve tüm bu faktörlerin siyasi olarak değerlendirilmesi coğrafi konum başlığı altında yapılmaktadır.⁶⁰

Bir ülkenin coğrafi konumu genel olarak coğrafyanın geometrisine göre arasında bulunduğu enlemler ve boylamlar belirtilerek açıklanmaktadır. Bu aynı zamanda ülkenin yerküre üzerindeki gerçek konumunu da göstermektedir. Coğrafi konumda enlemler özel bir öneme sahiptir. Zira enlemler ülkenin hangi iklim kuşağında yer aldığının ve doğal çevrenin özelliklerinin göstergesidir. Genel kabul, her iki yarımkürede de en uygun iklim ve doğal çevrenin 20 ile 60 derece (kuzey-güney) enlemleri arasında olduğu yönündedir.⁶¹

1.1.2.1.2. Sınırlar ve Coğrafi Bütünlük

Sınırlar bir devletin egemenliği altındaki toprakları göstermektedir. Coğrafi bütünlük ise sınırlarla alakalı bir husustur. Bir devletin egemenliğindeki topraklar çevresinden ayrı bir coğrafi özellik arz edecek sınırlar içerisindeyse coğrafi bütünlük var demektir. İdeal olan dağ, nehir, deniz gibi doğal engellere dayanan dolayısıyla coğrafi bütünlük taşıyan sınırlara sahip olmaktır. Sınırların halkların etnik veya dini ayrımını sağlaması da ayrı bir avantajdır. Sınırları aşılması güç doğal engellere dayanan ülkelerin, dayanmayanlara nazaran savunmaları daha kolaydır. Bu durum, özellikle dış politikada esneklik sağlamaktadır.⁶² Bir ada ülkesi olan Japonya ve aşılması güç Alp Dağları ile kuzeydeki komşularından ayrılan İtalya, coğrafi bütünlüğe sahiptir. Avrupa'nın ortasında doğal sınırlara dayanmayan Almanya ve Polonya ise coğrafi bütünlüğe sahip değildir. İskandinavya Yarımadası, tek başına coğrafi bütünlük teşkil etmektedir. Bununla birlikte aynı yarımada üzerindeki Norveç ve İsveç'in, coğrafi bütünlüğü yoktur.

Ülkelerin sınırlarının geometrik biçimi de bazı bakımlardan önem arz etmektedir. Ülke her şeyden önce bir bütünlük teşkil etmelidir. Zira bölünmüşlük savunma ve merkezi otoritenin uygulanması bakımından sakıncalar doğurabilmektedir. 1. Dünya Savaşı sonunda Almanya ile Doğu Prusya arasındaki kara bağlantısının Danzig Koridoru ile kesilmesi, İkinci Dünya Savaşı'nın çıkış nedenlerinden birini oluşturmuştur. Benzer şekilde bağımsızlık sonrası Pakistan'ın batı ve doğu bölümleri arasında Hindistan'ın bulunması siyasi kopuşa neden olmuş, sonuçta Doğu Pakistan'da Bangladeş adıyla ayrı bir ülke kurulmuştur.⁶³

Ülkelerin geometrik biçimlerinin aşırı girintili ve çıkıntılı olması ve enleri ile boyları arasında büyük orantısızlık bulunması, başta savunma olmak üzere önemli

⁶⁰ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, s. 17.

⁶¹ Bayat, **a.g.e.**, ss. 225-226.

⁶² Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, s. 18.

⁶³ Bayat, **a.g.e.**, s. 233.

sakıncalara zemin hazırlamaktadır. Kuramsal olarak en kısa sınırlar içerisinde en geniş yüzölçümü sunan daire ideal biçim kabul edilmektedir.⁶⁴

1.1.2.1.3. Ülkenin Büyüklüğü ve Doğal Kaynakları

Ülkenin büyüklüğü coğrafyanın diğer değerlerinden soyutlandığı takdirde bile önem taşımaktadır.⁶⁵ Her şeyden önce büyüklük, askeri stratejinin oluşturulmasında avantaj ve dezavantajlar yaratmaktadır. Geniş bir sahanın savunulması zordur ama diğer yandan savunan tarafa stratejik derinlik de sağlamaktadır.⁶⁶ Rusya, kıta boyutlarındaki yüzölçümüyle Napolyon ve Nazi Almanyası tarafından tam olarak işgal edilememiştir. İsrail ise dar bir sahaya sıkışma ve stratejik derinliğe sahip olmamanın sıkıntılarını yaşamaktadır.

Yüzölçümünün fazla olması siyasi yapı başta olmak üzere nüfus, psiko-sosyal ve kültürel yapıya da etki etmektedir. Ülke büyüdükçe merkezi yönetim zayıflamakta, olumsuzlukları azaltmak için federasyon ya da eyalet sistemi gibi siyasi teşekküller tercih edilmektedir. Ayrıca ülke topraklarının büyük olması genellikle etnik ve kültürel farklılıkları beraberinde getirmekte, bu ise muhtemel duyarlılıkların varlığına işaret etmektedir.⁶⁷

Öte yandan ülke topraklarının büyük olması zengin doğal kaynakların bulunması potansiyelini de arttırmaktadır. Ancak doğal kaynakların ülke büyüklüğünden bağımsız şekilde başlı başına bir değer olarak ele alınması da mümkündür.⁶⁸ Zira küçük yüzölçümlü ülkeler de zengin doğal kaynaklara sahip olabilmektedir. Bahreyn, Katar, Kuveyt gibi petrol ve doğalgaz zengini Arap ülkeleri buna örnektir.

1.1.2.1.4. Fiziki Coğrafya Özellikleri

Bir ülkenin fiziki coğrafya özellikleri savunmayı, ekonomiyi, ulaştırmayı, yerleşim biçimini, kültürü ve hatta halkın karakterini bile etkilemektedir.⁶⁹ Ülkenin fiziki coğrafya özellikleri, öncelikle silahlı kuvvetlerin kuruluş ve konuş yapısına tesir etmektedir. Aynı tesir askeri harekâtlar için de geçerlidir. Taktik, operatif ve stratejik düzeyde askeri harekâtlar mutlaka fiziki coğrafya özellikleri dikkate alınarak planlanmakta ve icra edilmektedir.⁷⁰

Fiziki coğrafya özellikleri ekonomi, ulaştırma ve yerleşim açısından da önem taşımaktadır. Yaşamaya uygun fiziki coğrafya özelliklerine haiz ülkelerin gelişme, güçlenme ve zenginleşme imkânı daha fazladır. Fiziki şartlar yerleşim ve nüfus

⁶⁴ A.g.e., s. 233.

⁶⁵ A.g.e., s. 231.

⁶⁶ Tezkan ve Taşar, a.g.e., s. 18.

⁶⁷ Ulaş, a.g.e., s. 119.

⁶⁸ A.g.e., s. 119.

⁶⁹ Bayat, a.g.e., ss. 233-235..

⁷⁰ Ulaş, a.g.e., s. 120.

yoğunluğu üzerinde de etkilidir. Aynı etki halkın karakteri için de geçerlidir. Olumlu fiziki şartlara sahip ülkelerde halkın devlete bağlılık duygusu daha kolay gelişmektedir. Çetin fiziki şartlara sahip ülkelerdeyse ekseriyetle halkın dirençli, dayanışma duygusu yüksek ve kanaatkâr olduğunu söylemek mümkündür.⁷¹

Fiziki coğrafya özellikleri jeopolitikçilerin devletleri sınıflandırılmasında belirleyicidir. Ratzel, devletleri kara devletleri ve deniz devletleri olarak ikiye ayırmıştır. Mackinder ise bunlara hem karacı hem denizci devlet olarak nitelendirdiği üçüncü bir sınıfı eklemiştir. Ancak jeopolitik alanyazınında en yaygın sınıflandırma bu çalışmada da esas alınacak olan Kjellen'in tasnifidir. Kjellen, devletleri ada devleti, kenar (kıyı) devleti, kıta devleti ve kıta içi devleti olmak üzere dörde ayırmıştır.⁷²

Bu ayrıma göre ada devleti doğal sınırlara dolayısıyla coğrafi bütünlüğe sahiptir. Denizlerin oluşturduğu doğal engel sayesinde büyük bir güvenlik endişesi duymamaktadır. Kıtadaki ihtilaflardan doğrudan etkilenmemekte, isterse dışında da kalabilmektedir. Denizler sayesinde diğer devletlerle kolay irtibat kurmaktadır. İçinde bulunduğu güvenlik ortamı ve deniz irtibatı, dış politikaya ilişkin tasarruflarında büyük bir esneklik sağlamaktadır. Halkı mücadeleci ve muhafazakârdır. En dikkat çekici dezavantajı saha ve kaynak yetersizliği yaşamasıdır.⁷³ İngiltere ve Japonya ada devletine örnektir.

Kenar devleti kara sınırlarıyla kıtaya bağlıdır. Genellikle kıtadan doğal sınırlarla ayrılmakta, kıtaya giriş için bir kıyı başı niteliği taşımaktadır. Sahip olduğu deniz irtibatı diğer devletlerle kolay irtibat kurmasına ve denizaşırı girişimlerde bulunmasına olanak sağlamaktadır. Kara sınırlarındaki komşularının tehdidi altındadır. Kıtadaki ihtilaf ve çatışmalardan etkilenmekte, bunlara doğrudan müdahil olduğu durumlarda ise denizaşırı çıkarlarını koruması zorlaşmaktadır. Kendi iniyasitifi dışında çatışmalara sürüklenme olasılığı fazladır.⁷⁴ Fransa, İtalya, İspanya ve Kore Cumhuriyeti bu kapsamda verilebilecek örneklerdir.

Kıta devleti kendi kıtası içinde kenar devletinin, diğer kıtalara göreyse ada devletinin özelliklerini taşımaktadır. Geniş yüzölçümüne, iklim çeşitliliğine ve büyük nüfus potansiyeline sahiptir. Zengin kaynakları sayesinde hızlı kalkınma imkânı bulunmakta ve dünya çapında güç olma potansiyeli taşımaktadır. Kaynak sıkıntısı yaşamaması sayesinde uzun süreli çatışmaları yürütebilmekte, küçük toprak kayıplarından etkilenmemektedir. Ev sahipliği yaptığı farklı etnik, dini ve kültürel

⁷¹ A.g.e., s. 120.

⁷² Servet Cömert, *Jeopolitik, Jeostrateji ve Strateji*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2000, s. 104.

⁷³ A.g.e., ss. 104-105.

⁷⁴ A.g.e., ss. 105-106.

toplulukların etkisiyle azınlık sorunlarına karşı duyarlı bulunmaktadır.⁷⁵ En bilinen örnekleri Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Rusya ve Çin'dir.

Kıta içi devleti uzun kara sınırlarına ve çok sayıda komşuya sahiptir. Deniz irtibatı yok ya da kısıtlıdır; kıtaya kesin olarak bağlıdır. Komşuları tarafından kuşatılmış durumdadır. Kuşatılmışlık duygusu içinde bulunmasının etkisiyle devamlı bir güvenlik endişesi yaşamaktadır. Kıtada cereyan eden her çatışmadan etkilenmekte ve inisiyatifi dışında çatışmalara sürüklenebilmektedir. Güçlenmeye başlayınca komşuları tedirgin olmakta ve aleyhine birleşmektedir. Büyük güçler arasında sık sık çığnenmektedir. Dolayısıyla varlığını devam ettirebilmek için güçlü olmak zorundadır.⁷⁶ Almanya, Polonya, Macaristan, Makedonya ve Afganistan birer kıta içi devlettir.

1.1.2.2. Jeopolitiğin Değişken Unsurları

Jeopolitiğin değişken unsurları beşeri kaynaklı olup, ulusal gücün dinamik bölümünü oluşturmaktadır. Daha önce de altı çizildiği üzere coğrafi yapı başlığı altındaki alt unsurların her biri diğerlerine bağlı olmadan da değer taşımakta, hatta diğerlerinin yetersizliklerini kapatabilmektedir. Ancak aynı durum, değişken unsurlar için geçerli değildir. Değişken unsurlardan her birinin varlığı diğerlerinin varlığı için de vazgeçilmezdir.⁷⁷ Örneğin askeri yapı unsurunun değeri diğer tüm unsurların değeri ve onu destekleme imkânıyla doğrudan ilişkilidir.

Normal şartlarda değişken unsurlar arasında önem ve öncelik sıralaması bulunmamaktadır. Ancak ihtiyaç duyulması halinde bazı unsurlara ağırlık verilebilmekte veya daha az gelişmiş olan unsurların diğerleriyle arasındaki farkın kapatılması için -geçici bir süreliğine- tedbirler alınabilmektedir. Örneğin savaş zamanında askeri güce öncelik verilmesi ve diğer unsurların onu destekleyecek şekilde yönetilmesi olağandır. Aynı durum, barış zamanında tüm unsurların -siyasi güç içerisindeki- dış politikanın desteklenmesinin bilinciyle yönetilmesi için de geçerlidir.⁷⁸

1.1.2.2.1. Siyasi Yapı Unsuru

Siyasi güç ya da siyasi yapı unsuru, "Bir devletin, milli hedeflerine erişmek, erişilenleri koruyup geliştirmek ve milli menfaat sağlamak amacıyla kullandığı siyasi kuvvetlerin toplam verimidir".⁷⁹ Genel olarak, "Bir devletin siyasi teşkilatının milli değerlere ve çağın gereklerine uygunluğunu, hükümetin ve bürokrasinin teşkilatlanmasını ve niteliğini, kanunların ve hukuki mevzuatın yeterliliğini ve

⁷⁵ A.g.e., ss. 106-107.

⁷⁶ A.g.e., ss. 107-108.

⁷⁷ İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, s. 23.

⁷⁸ Bayat, a.g.e., s. 89.

⁷⁹ A.g.e., s. 100.

etkinliğini, devletin diplomatik teşkilatını ve faaliyetlerini, taraf olunan milletlerarası antlaşma, ittifak ve kuruluşların getirdiği yükümlülükleri, devletin diplomatik hareket serbestliğini, kısacası iç ve dış siyasi yapı unsurlarını kapsamaktadır”.⁸⁰

İç siyasi yapı devletin yapısal gücü demektir. Devletin bütün organ ve mekanizmaları bu yapıya göre biçimlenmekte ve çalışmaktadır. Kuşkusuz devlet işleriyle ilgili kararların nasıl alınacağı yasalarda bellidir. Ancak doğru kararların alınması ve bunların etkin biçimde uygulanması son tahlilde iç siyasi yapıya bağlıdır.⁸¹

İç siyasi yapının en önemli unsurları anayasa ve yasalar ile siyasi iktidardır. Anayasa ve yasalar iç siyasi yapının temelini ve çatısını oluşturmaktadır. Devletin biçimi, yasama, yürütme ve yargı erklerinin durumu ve dengeleri, siyasi iktidarın oluşum ve değişim yöntemleri, devletin ve ulusun bir sosyo-politik varlık olarak yaşamasına ilişkin esaslar, bunların uygulanma biçimleri ve ihlalleri halinde uygulanacak müeyyideler anayasa ve yasalarda belirlenmektedir. Anayasa ve yasaların çağdaş toplumun ihtiyaçlarını karşılayabilen, akılcı, gerçekçi ve uygulanabilir olması büyük önem taşımaktadır. Diğer yandan siyasi iktidar da ulusal gücü sevk ve idare etmektedir. Devletin varoluş amacı dışına çıkmaması gereken siyasi iktidarın sorumluluklarının bilincinde olması ve “seçilmişlik” yanında “seçkinlik” vasfını da taşıması önem arz etmektedir.⁸²

Dış siyasi yapı ise devletin uluslararası alandaki faaliyetleriyle alakalıdır. Dış siyasi gücün uygulama yöntemi diplomasıdır.⁸³ Diplomasi kısaca, “Bir hükümetin belli konulardaki kanı ve görüşlerini doğrudan doğruya öteki devletlerin karar vericilerine iletme sürecidir”.⁸⁴ Bu süreç barışta ve savaşta devam etmektedir. Diplomasinin uygulanmasına yönelik organizasyon dışişleri bakanlığının merkez teşkilatı ile yurtdışındaki diplomatik misyonlar ve dış temaslar için geçici olarak görevlendirilen temsilcilerden oluşmaktadır. Bu organizasyonun dolayısıyla diplomasinin etkinliği ulusal gücün diğer unsurlarına bağlıdır.⁸⁵

Sonuç olarak siyasi yapının ülkenin “motor gücü” olduğunu söylemek yanlış bir değerlendirme olmayacaktır. Güçlü ve etkili siyasi yapı coğrafyanın eksikliklerini kapatabilmekte, hatta eksiklikleri bir güç haline bile dönüştürebilmektedir. Bu yapıdaki aksaklık ve bozukluklar ise ülkenin jeopolitiğini olumsuz şekilde etkilemektedir.⁸⁶

⁸⁰ Ulaş, **a.g.e.**, s. 121.

⁸¹ Bayat, **a.g.e.**, ss. 101-105.

⁸² **A.g.e.**, s. 100.

⁸³ **A.g.e.**, s. 106.

⁸⁴ Tayyar Arı, **Uluslararası İlişkiler**, Alfa Yayınları, İstanbul, 1997, s. 297.

⁸⁵ Bayat, **a.g.e.**, ss. 106-107.

⁸⁶ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, s. 20.

1.1.2.2.2. Ekonomik Yapı Unsuru

Ekonomik yapı jeopolitiğin diğer unsurlarıyla belirgin bir etkileşim halindedir. Diğer unsurların gelişip güçlenmesi için gereken maddi kaynak ekonomik yapı tarafından sağlanmaktadır. Ekonomik yapının gelişip güçlenmesinin zeminiyse diğer unsurlar tarafından hazırlanmaktadır.⁸⁷

Ekonomik yapı bir devletin yararlandığı iç ve dış kaynaklarının yeterlilik ve sürekliliği, sanayisi, enerji altyapısı, iletişim ve ulaşım olanakları, ekonomik sistemi, üretim araçları üzerindeki mülkiyet hakkının yaygınlaşma derecesi, mali kurumları, dış ticaret verileri, emek-sermaye ilişkileri, teşebbüs gücü, işgücü piyasası, istihdam kapasitesi, bilgi ve deneyim birikimi, küresel mali kuruluşlarla ilişkisi, savunma ve sosyal güvenlik harcamalarına ayrılan kaynak miktarı gibi değişkenler üzerinden şekillenmektedir. Bu yapının değerlendirilmesinde ekonomik büyüme eğilimi önem arz etmektedir. Ekonomik büyüme eğrisinin pozitif yönde olabilmesiye; siyasi yapının ekonomik alandaki değişimlere hızlı uyum sağlama ve gerekli tedbirleri alabilme kapasitesine, sosyal yapıya, nitelikli nüfusa, bilimsel ve teknolojik gelişmişlik düzeyine ve son olarak da araştırma ve geliştirme (ar-ge) için ayrılan kaynakların fazlalığına bağlıdır.⁸⁸

Kuşkusuz bir ülkenin gelişmişlik düzeyi ekonomik yapısıyla doğrudan bağlantılıdır. Ancak ekonomik yapının güçlü olması otomatikman uluslararası alanda etkili bir aktör olunacağı anlamına gelmemektedir. Bunun en bilinen örneği Japonya'dır. ABD ve Çin'den sonra dünyanın üçüncü büyük ekonomisi olan Japonya, özellikle askeri yapı unsurunun yetersizliğinden ötürü uluslararası alanda etkili bir aktör olamamaktadır. Aynı durum, "ekonomik dev, siyasi cüce" benzetmesi yapılan Avrupa Birliği (AB) için de geçerlidir. Halen 27 üyesi bulunan birlik siyasi yapıdaki parçalanmışlığı ve askeri alandaki eksiklikleri yüzünden uluslararası alanda etkisiz kalmaktadır.

1.1.2.2.3. Askeri Yapı Unsuru

Askeri yapı unsuru bir devletin ve ulusun "harp gücü"dür. Ulusal gücün tüm unsurlarından yararlanmakta ve etkinlik açısından onlara bağımlı bulunmaktadır. Çağdaş harpler, bir ulusun maddi ve manevi güçlerinin tamamının seferber edildiği topyekûn harp niteliğine bürünmüştür. Bu nedenle harp olgusu artık salt silahlı kuvvetlerin ilgi ve faaliyet alanı olmaktan çıkmıştır. Günümüzde silahlı kuvvetler harp gücünün sadece muharebe unsurunu oluşturmaktadır.⁸⁹

⁸⁷ Ulaş, **a.g.e.**, ss. 124-125.

⁸⁸ **A.g.e.**, s. 125.

⁸⁹ Bayat, **a.g.e.**, ss. 122-123.

Bir ülkenin fiziki coğrafya özellikleri silahlı kuvvetlerinin kuruluş ve konuş yapısı üzerinde doğrudan etkili olmakta; önceliklerinin belirlenmesinde mutlaka göz önüne alınmaktadır. Ada devletlerinde kara kuvvetlerinden ziyade deniz ve hava kuvvetlerine önem verilmektedir. Hatta emperyalist siyaset güden ada devletlerinde kara kuvvetlerinin görevi yurt savunmasından çok denizaşırı operasyonlar icra etmektir. Kenar ve kıta devletlerinde kara, deniz ve hava kuvvetleri arasında denge gözetilmektedir. Ancak bazı durumlarda kara ya da deniz kuvvetlerinin diğer iki kuvvetin önüne geçmesi söz konusu olabilmektedir. Kıta içi devletlerde ise kara ve olanaklar ölçüsünde hava kuvvetlerine ağırlık verilmektedir. Diğer kuvvetlerle karşılaştırıldığında küçük bir teşkilata sahip olan deniz kuvvetlerinin görevi daha ziyade kıyı savunmasıyla sınırlı kalmaktadır.

Silahlı kuvvetlerin gücü genellikle ülkenin asker, ana muharebe tankı, savaş gemisi ve savaş uçağı sayısı gibi somut verilere bakılarak ölçülmektedir. Bunun dışında analizlerde silahlı kuvvetlerin komuta kadrosu, eğitim ve tecrübesi, moral ve disiplini, seferberlik yeteneğı ile halkın orduya verdiği destek de dikkate alınmaktadır. Yine ülke ekonomisinin ve özellikle ulusal savunma sanayisiyle bağlantılı teknoloji seviyesinin silahlı kuvvetlere sağladığı destek de analizlerde önem taşımaktadır.⁹⁰

Günümüzde kuvvet yapılanması çalışmalarındaki eğilim, profesyonellik ve nicelikten çok niteliğe önem verme yönündedir. Yapılan analizlerde modern muharebe sahasında beka kabiliyeti yüksek, kuvvet çarpanlarıyla desteklenen, gelişmiş Komuta, Kontrol, Muhabere, Bilgisayar, İstihbarat, Gözetleme ve Keşif (*Command, Control, Communication, Computer, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance/C4ISR*) altyapısı ile ağ destekli harp yeteneğine sahip, her türlü kara, deniz ve hava şartlarında yoğun Elektronik Harp (EH), Kimyasal, Biyolojik, Radyasyon ve Nükleer Tehlikeli Madde (KBRN), siber savaş ve yüksek tehdit ortamlarında, gece ve gündüz müşterek ve birleşik harekât icra edebilen silahlı kuvvetlerin etkin olabileceğı değerlendirilmektedir.

Son olarak bir parantez açarak, yurt savunması ile denizaşırı harekât icra etmenin birbirinden farklı yetenekler olduğunun altı çizilmelidir. Yurt savunmasına yönelik güçlü bir silahlı kuvvetlerin idamesi, otomatikman istenilen yer ve zamanda denizaşırı operasyonlar icra edilebileceğı anlamına gelmemektedir. Uluslararası alanda etkin olmanın koşullarından biri silahlı kuvvetlerin dış politika aracı olarak kullanılmasıdır. Hal böyle olunca özellikle aktif dış politika izleyen ülkelerin stratejik

⁹⁰ Nejat Eslen, *Tarih Boyu Savaş ve Strateji*, Truva Yayınları, İstanbul, 2005, ss. 181-182.

intikal yeteneğiyle dünyanın her bölgesinde konuşlandırılabilir ve istenilen görevleri yerine getirebilecek silahlı kuvvetlere sahip olması önem taşımaktadır.

1.1.2.2.4. Demografik Yapı Unsuru

Jeopolitiğin diğer unsurları üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olan demografik güç ya da yapı unsuru ülkenin toplam nüfusu, nüfusun yapısı ve homojenliği, nüfus artış hızı, genç ve eğitilmiş insan sayısı, çalışabilir insan sayısının genel nüfus içerisindeki oranı ve askerliğe elverişli insan sayısı gibi istatistiksel verileri kapsamaktadır.⁹¹

Büyük bir nüfus güçlü bir devlet olmanın şartıdır fakat tek kriteri değildir. İsrail, küçük nüfusuna karşın çevresindeki kalabalık nüfuslu birçok devletten daha güçlüdür.⁹² O halde nüfus büyüklüğü ancak gelişmişlik düzeyi bakımından eşdeğer ya da birbirine yakın durumdaki ülkeler arasında bir güçlülük faktörüdür. Bunun örneklerinden biri Napolyon dönemi Fransa'sıdır. Yaklaşık 24 milyon nüfusuyla kendisinden sonra gelen Rusya, İngiltere, Prusya, İsveç ve İspanya gibi belli başlı Avrupa devletlerinden çok daha fazla askeri seferber edebilen Fransa, Napolyon Savaşları'nda (1803-1815) bunun yararlarını görmüştür. Nitekim zaferlerin çoğunlukla "bölüğe karşı tabur"* avantajıyla kazanıldığının farkında olan Napolyon da kendi adını taşıyan hukuk düzenlemesinde (*Code Napoleon*) çok çocuklu ailelere maddi yardım yapılmasını öngörmüştür.⁹³

Nüfusun azlığı ve çokluğu sanayinin gelişmesini doğrudan etkilemektedir. Az nüfuslu ülkelerde sanayi bir noktaya kadar ve ancak belli sektörlerde gelişebilmektedir. Buna karşın gelişmemiş veya az gelişmiş ülkelerde nüfusun çokluğu beslenme ve istihdam olanaklarının yetersiz olması durumunda ciddi sorunlar yaratabilmektedir. Ancak her durumda nüfusun potansiyel bir güç oluşturduğu, belli bir plan ve program dâhilinde gelişim sağlandıkça aktif hale gelerek gerçek bir güç unsuruna dönüştüğü de bir gerçektir.⁹⁴

Nüfusta artı ve eksi yöndeki sayısal değişim bazı etkenlere bağlıdır. Bunların başlıcaları refah ve gelişmişlik düzeyi, sağlık hizmetlerinin durumu, doğum-ölüm oranları, çocuk ölümleri, ortalama ömür, evlenmenin yaygınlığı ve ortalama evlenme yaşı, aile yapısı, cinselliğe bakış, iklim ve çevre koşulları, dini inançlar, gelenekler, savaşlar ve göçlerdir. Refah ve gelişmişlik düzeyi arttıkça nüfus artış hızı düşmektedir.⁹⁵ Günümüzde bazı Avrupa ülkelerinde üretken nüfusun azalma

⁹¹ A.g.e., s. 179.

⁹² A.g.e., s. 179.

* Sayılar değişebilmekle birlikte, ortalama bir bölükte 80-250; bir taburda ise 300-1.000 arasında asker görev yapmaktadır. Bir taburun kuruluşunda 3-5 bölük bulunmaktadır.

⁹³ Bayat, a.g.e., ss. 193-194.

⁹⁴ A.g.e., s. 195.

⁹⁵ A.g.e., s. 197.

eğilimine girmesi buna örnektir. Bu durum, hem işgücü hem de askerliğe elverişli personel bulma da sorunlar yaratmaktadır.⁹⁶

Devletin başta gelen iki unsuru olan ülke ve nüfus arasındaki en önemli bağı nüfus yoğunluğu oluşturmaktadır. Devletin “demografik özgül ağırlığı” şeklinde tanımlanabilecek olan nüfus yoğunluğu toplam nüfusun ülke yüzölçümüne bölünmesiyle elde edilmekte ve kilometrekareye düşen insan sayısı olarak ifade edilmektedir. Nüfus yoğunluğu ülkeden ülkeye büyük değişim göstermektedir. Bu konuda en uygun ölçünün ne olduğunu saptamak, başka bir ifadeyle ideal nüfus yoğunluğu şu kadar kişidir demek mümkün değildir. Her ülkenin koşulları optimum nüfus yoğunluğunun belirleyicisidir demek en doğrusudur.⁹⁷

Demografik yapı değerlendirilirken nüfusun etnik yapısı, yaş gruplarına göre dağılımı, cinsiyet dengesi, nüfusun niteliği, eğitim düzeyi, mesleklere göre dağılımı ve şehirleşme oranı gibi faktörler de dikkate alınmaktadır. Bu noktada özellikle etnik farklılıkların ülkeler için duyarlılık oluşturduğu görülmektedir. Yine bölgeler arasındaki gelişmişlik düzeyindeki farkların nüfus yoğunluklarının değişmesine sebep olması ve bunun kontrol edilememesi de ülkelerin bir diğer duyarlılık noktasıdır.⁹⁸

1.1.2.2.5. Bilimsel ve Teknolojik Yapı Unsuru

Bilimsel ve teknolojik alanda yeterli düzeye ulaşmamış bir devletin diğer güç unsurları ne kadar gelişmiş olursa olsun güçlü kabul edilmesi mümkün değildir.⁹⁹ Günümüzde bir devlet için çağdaş olmak ile bilimsel ve teknolojik alanda gelişmiş olmak hemen hemen eşanlamlı kabul edilmektedir.¹⁰⁰

Bilimsel ve teknolojik yapı diğer bütün güç unsurlarıyla karşılıklı etkileşim içerisinde.¹⁰¹ Örneğin askeri güç unsurunun etkin olabilmesinin koşullarından biri silah kuvvetlerin ihtiyaçlarının olabildiğince yurt içinden karşılanmasıdır. Emek yoğun üretimden ziyade bilgi yoğun üretime dayanan savunma sanayi dünyada yüksek teknolojinin en fazla kullanıldığı sektör konumundadır. Dolayısıyla bilimsel ve teknoloji alanındaki gelişmişlik düzeyinin savunma sanayi dolayısıyla da askeri yapı unsurunun gelişmişliği üzerinde doğrudan etkili olduğu söylenebilir. Diğer yandan bilimsel ve teknolojik yapının etkin ve yeterli düzeye ulaşabilmesinde de siyasi yapının uygulayacağı teşvik politikaları önem taşımaktadır. Aynı şekilde ekonomik yapının sağladığı maddi olanaklar ile demografik yapı içerisinde yer alan eğitilmiş

⁹⁶ Eslen, **a.g.e.**, s. 179.

⁹⁷ Bayat, **a.g.e.**, ss. 199-200.

⁹⁸ Ulaş, **a.g.e.**, s. 127.

⁹⁹ **A.g.e.**, s. 128.

¹⁰⁰ Bayat, **a.g.e.**, s. 244.

¹⁰¹ Ulaş, **a.g.e.**, s. 128.

insan potansiyeli de bilimsel ve teknolojik yapının gelişmesinin zeminini hazırlamaktadır.

Bir ulusun bilimsel ve teknolojik alandaki gelişim süreci sırasıyla; tüketim, üretim, yönetim, araştırma, geliştirme, yeni keşif ve icatlarda bulunma ve bilimsel öğreti oluşturma aşamalarından geçilmesine bağlıdır. Yine bir ulusun kültürü ancak bilim ve teknolojiye sağladığı gelişme nispetinde uygarlığa dönüşebilmektedir. Zira kültür ulusal, uygarlık ise evrensel bir kavramdır. Uygarlığın kaynağı bilim ve teknolojidir. Ulusal kültürü evrensel bir uygarlığa dönüştürmenin yolu bu alanlarda gelişme sağlamaktan geçmektedir.¹⁰²

Bilimsel ve teknolojik üstünlüğün getireceği yararlar Soğuk Savaş sonrası dönemde ülkeler arası rekabetin başlıca kaynaklarından birini oluşturmaktadır. Son yıllarda gerçekleşen ekonomik zirvelerde ABD'nin ısrarla telif hakları ve lisans başlıklarını öne çıkarmasının altında bilim ve teknoloji konusundaki gelişmelerin denetim gücünü elinde tutma amacı bulunmaktadır. 21. yüzyılda da süper güç konumunu sürdürmek isteyen ABD, bunun temel dayanağı olan teknolojik üstünlük ve kontrol kabiliyetini kaybetmemek için bir taraftan uluslararası hukuk düzenlemeleri yapmaya çalışmakta, diğer taraftan Çin, Japonya ve AB gibi rakipleriyle kıyasıya rekabet etmeyi sürdürmektedir. Japonya ile multimedya ve iletişim teknolojisi; Çin ile telif hakları ve uluslararası patent anlaşmaları; Fransa ile de teknoloji casusluğu konusunda karşı karşıya gelen ABD'nin hedefi gelecekte de bilim ve teknoloji alanındaki gelişmelerin nabzını ve kontrolünü elinde tutmaktır.¹⁰³

1.1.2.2.6. Psiko-Sosyal ve Kültürel Yapı Unsuru

Duygu, düşünce, davranış biçimi, ırk, din, dil ve çıkar gibi hususlarda ortak değerler taşıyan insanların bir araya gelmesiyle toplumlar meydana gelmektedir. Toplumlar gelenek ve göreneklerden anayasa düzeyine kadar uzanan hukuk kurallarına uyar ve onlara göre organize olursa ulus olma aşamasına erişmektedir. Devletin gücü yurttaşların toplumu meydana getirmeleri ve bir ulus olarak organize edilmelerinin etkinliğine bağlıdır. Bu etkinlik ise genel olarak ulusal gücün psiko-sosyal ve kültürel unsurunu oluşturmaktadır.¹⁰⁴

Belli bir topluluğun, belli bir mekân içinde ve belli bir zaman boyutunda sahip olduğu kimlik ve aidiyet hissiyle ürettiği değerler bütününe dayalı psikolojik, sosyolojik, siyasi ve ekonomik yapı taşlarından oluşan kültür, bir ülkenin aktif güç verilerini potansiyel güç verilerine bağlayan en önemli unsurdur. Bu unsur bir

¹⁰² A.g.e., ss. 128-129.

¹⁰³ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik: Türkiye'nin Uluslararası Konumu*, Küre Yayınları, İstanbul, 2012, ss. 25-26.

¹⁰⁴ Bayat, a.g.e., ss. 254-255.

tarafından aktif verilerin oluşmasını sağlarken, diğer yandan potansiyel verileri harekete geçiren temel itici güç rolünü oynamaktadır.¹⁰⁵

Kapsamı itibarıyla ulusal nitelik taşıyan ve özellikle manevi değerler bakımından tarihi birikime dayanan kültür ile evrensel nitelik taşıyan ve kaynağını bilim ve teknikten alan uygarlığın bir araya gelerek tek bir verim halinde değerlendirildiği yegâne varlık insandır. Bilim ve teknolojiye ilerlerken ulusal kültürün korunmasına özen gösterilmelidir. Zira tarih ancak kültürel değerlerini koruyup güçlendiren ve toplum disiplinini taviz vermeden sürdürenlerin başarılı olabildiklerini gösteren örneklerle doludur. Ulusal gücün gelişim ve etkinliği bakımından toplumda kültür ve uygarlık arasında bir denge kurulması şarttır.¹⁰⁶

“Moral güç” olarak da nitelendirilebilecek olan psiko-sosyal ve kültürel yapının güçlü adledilebilmesi için ulusal birlik ve bütünlüğün sağlanması, dinin çağdaş, akılcı ve gerçekçi biçimde yorumlanması, ulusal dilin ve ona uygun alfabenin varlığı ve kamuoyunun devletin kuruluş amacı ve ulusal çıkarlar doğrultusunda oluşturulması büyük önem taşımaktadır.¹⁰⁷

Bir devleti zayıflatmak, bağımlı kılmak veya çökertmek isteyen dış güçlerin ve onların içindeki işbirlikçilerinin öncelikli hedefinin psiko-sosyal ve kültürel yapı unsuru olması tesadüf değildir. Psiko-sosyal ve kültürel yapısı bozulmuş ulusların etki altına alınması kolaylaşmaktadır. “Özel Harp” içinde “Psikolojik Harp” konusunda uzmanlaşmış birimlerin esas kuruluş amacı da zaten budur. Kültür emperyalizmi olarak adlandırılan ve doğrudan kültürel yapıyı hedef alan uygulamada ulusun mutfağı, giyim tarzı, müziği, dansı, aile yapısı, toplum yapısı, dili, edebiyatı, eğitim sistemi, dini inançları, ahlaki ve sosyal değerleri etki altına alınmaktadır. Eş zamanlı olarak kamuoyunun yönlendirilmesi ve ulusal çıkarlara ters düşecek şekilde istismarı da yapılmaktadır. Hiç şüphesiz kültürel yapısını muhafaza edememiş ülkelerin kamuoylarının istismarının kolaylığı noksanlıklarıyla doğru orantılıdır.¹⁰⁸

Psiko-sosyal ve kültürel yapının muhasım devletlerin etkilerinden korunması ve ulusal gücü arttıracak biçimde geliştirilebilmesi için basın yayın organları başta olmak üzere kitle iletişim araçlarının ulusal çıkarlara uygun faaliyet gösterecek şekilde denetlenmesi gerekmektedir. Demokratik işleyişin özüne ters düşmeyecek şekilde yapılacak denetimin ilk adımı basın yayın organlarının ulusal sermaye tarafından yönetilmesinin teşvik edilmesidir.¹⁰⁹ Yine özerk statüye sahip kamu tüzel kişiliğindeki basın yayın organlarının varlığının da gerekli olduğu düşünülmektedir.

¹⁰⁵ Davutoğlu, a.g.e., s. 23.

¹⁰⁶ Bayat, a.g.e., ss. 256-258.

¹⁰⁷ A.g.e., ss. 260-274.

¹⁰⁸ A.g.e., ss. 259-271.

¹⁰⁹ Ulaş, a.g.e., s. 136.

1.1.2.3. Jeopolitiğin Zaman Unsuru

Daha önce de ifade edildiği üzere zaman, jeopolitiğin değişmeyen ve değişken unsurlarını aktif hale getirmektedir. Devletlerin coğrafi ve beşeri özellikleri ancak zaman faktörü dikkate alınarak analiz edildiğinde değer taşımaktadır. Jeopolitiğin işlevlerini yerine getirebilmesi analiz edilen olayın, sürecin ya da konunun zaman boyutuyla ilişkilendirmesine bağlıdır.¹¹⁰

Doğru bir analiz mekân idrakine dayalı coğrafya derinliği ile zaman idrakine dayalı tarih derinliği gerektirmektedir. Coğrafi derinlikten yoksun bir analiz mikro-makro bağlantısını kuramayan yüzeysel genellemeleri, tarihi derinlikten yoksun bir analiz de birbiriyle irtibatlandırılması güç, kopuk kopuk olguları beraberinde getirmektedir. Kopuk kopuk olgulardan sistematik bir bütünlüğe ulaşabilmenin ise mümkün olmadığı aşikârdır.¹¹¹

Jeopolitik değerlendirmede zaman unsurunun etkileri geçmişe ve geleceğe yönelik olmak üzere iki ayrı başlık altında ele alınmalıdır. Zamanın geçmişteki olaylar üzerinde ne şekilde etkiler yaptığının tespit edilmesi geleceğe yönelik planlama ve uygulamalarda dikkate alınması gereken önemli deneyim ve istatistiksel bilgiler sunmaktadır. Bu noktada jeopolitiğin uygulamaya yönelik sanat niteliğinin olması zaman unsurunun geçmişteki ya da gelecekteki etkilerinin değerlendirilmesinde birçok farklı yöntemin kullanılmasına olanak sağlamaktadır. Ancak değerlendirmede hangi yöntem kullanılırsa kullanılsın jeopolitik unsurların zaman akışı içerisinde birbirlerinden bağımsız biçimde incelenmesi; her unsur için ayrı ayrı elde edilecek zaman çizelgelerinin karşılaştırılarak koordinasyon ve zamansal eşgüdümün sağlanması ve son olarak da bütün unsurların bir arada ele alınacağı bütüncül bir analizin yapılması şeklindeki üç basamaklı işlem sırasının takip edilmesi önem taşımaktadır.¹¹²

Jeopolitiği her daim canlı kılan zaman unsurunun bölgesel ve küresel güç merkezleri üzerinde değişikliklere yol açmasıdır. Politikanın geleceğe yönelik amaçları ve hareket tarzlarının belirlenmesinde bu değişikliklerin değerlendirilmesi belirleyici olmaktadır. Zira bölgesel ve küresel güç merkezleri sürekli değişmektedir.¹¹³ Bunun en çarpıcı örneği Soğuk Savaş dönemi ile sonrası arasındaki farklardır.

Girişimler ancak zamanlamanın doğru seçilmesi durumunda istenilen sonucu vermektedir. Bu da muhtemel gelişmelerin iyi okunmasının önemini ortaya koymaktadır. Bazı durumlarda kısa vadede olumlu sonuçlar doğuran zaman unsuru,

¹¹⁰ A.g.e., ss. 136-137.

¹¹¹ Davutoğlu, a.g.e., s. 6.

¹¹² Ulaş, a.g.e., s. 137.

¹¹³ İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, s. 92.

uzun vadede olumsuz sonuçlara yol açabilmektedir. Hal böyle olunca her unsurun gelişim sürecinin içinde bulunduğu şartlara göre farklı olacağı ve zamanın buna uygun planlanması gerektiği dikkate alınmalıdır. Zamanın yarara çalışması, daha doğrusu yarara çalıştırılması önem arz etmektedir. Nitekim sağlam verilere dayanarak belirlenen siyasi hareket tarzlarının doğru zamanda uygulanması bir zamanlama ustalığıdır.¹¹⁴

1.2. JEOPOLİTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ: DÜŞÜNÜRLER VE KURAMLAR

1.2.1. Jeopolitiğin İlk Kaynakları

Jeopolitiğin siyasi coğrafyadan ayrılarak bağımsız bir disiplin haline gelmesi 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında gerçekleşmiştir. Ne var ki coğrafya ile politika arasındaki ilişkilerin araştırılmasına yönelik çalışmaların geçmişi çok daha eski dönemlere uzanmaktadır. Adı konmadan yapılan bu çalışmalar jeopolitiğin ilk kaynaklarını oluşturmaktadır.

Jeopolitik öğretinin en eski örneklerinin Doğu uygarlığında ortaya çıktığı kabul edilmektedir. Eski Çinlilere göre ülkeleri, “gökyüzünün altında dünyanın merkezi”nde yer almaktadır. Çin adı da “merkez ülke” anlamına gelen “Zhongguo” sözcüğünden türemiştir. Lao Tzu (M.Ö. 570-490), Konfüçyüs (M.Ö. 551-479) ve Mencius (M.Ö. 372-289) gibi düşünürlerin görüşlerinin jeopolitik izler taşıması sürpriz değildir. Söz konusu düşünürlerin günümüze ulaşan eserlerinde, komşu büyük ve küçük devletler ile nehir, göl, deniz ve okyanusların bu devletlerin kurulmasında rolü; imparatorlukların dünyanın merkezinde yer alması; büyük devletlerin küçük devletler için cazibe alanı olması ve önemli coğrafi bölgelerin paylaşımı gibi konular ele alınmaktadır.¹¹⁵

Hint uygarlığının önde gelen düşünürlerinden Kautilya (M.Ö. 370-283), başta Devlet Yönetimi Bilimi (*Arthashastra*) adlı kitabı olmak üzere birçok eserinde jeopolitik kapsamına giren görüşler ortaya atmıştır. Kautilya’nın en dikkat çekici görüşlerinden biri mekânı devletin önemli bir unsuru ve dış dünyayla ilişkilerin temeli kabul etmesidir. Savunma için meskûn mahallerin etrafının nehir, orman, uçurum gibi doğal engellerle çevrili olmasının önemine işaret eden Kautilya, bunların olmaması durumunda istihkâmların inşa edilmesi gerektiğini söylemiştir.¹¹⁶

Orta Asya Türk topluluklarında da jeopolitik öğretinin izlerini sürmek mümkündür. Göktürk İmparatorluğu döneminde dikilen Orhun Yazıtları’nda (732-735), Bilge Kağan’ın dış saldırılara karşı savunma için Ötüken Ormanları’nın kritik

¹¹⁴ A.g.e., ss. 92-93.

¹¹⁵ Ali Hasanov, *Jeopolitik: Teorileri, Metodolojisi, Aktörleri, Tarihi, Karakteristiği, Kavramları*, Babiâli Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2012, ss. 20-21.

¹¹⁶ A.g.e., s. 23.

olduğu dolayısıyla bu bölgenin mutlaka elde tutulması gerektiğine ilişkin öğütleri yer almaktadır.¹¹⁷

İslam felsefe geleneğinde “ilk öğretmen” Aristo’dan sonra “ikinci öğretmen” olarak anılan Farabi (870-950), siyasal ve toplumsal yaşamda cereyan eden olayları doğayla ilişkilendirmiş; politika ile coğrafya arasında bağ olduğunu savunmuştur. Farabi, eserlerinde devletleri üçe ayırmıştır: Büyük devlet, orta devlet ve küçük devlet. Bu sınıflandırmanın yüzyıllar sonra Avrupa’da yapılan imparatorluklar, normal devletler ve şehir devletleri (polisler) şeklindeki ayrımla birebir örtüşmesi dikkat çekicidir.¹¹⁸

İslam felsefe geleneğinin bir diğer temsilcisi İbn-i Haldun da (1332-1406) “Mukaddime” ve “Kitab el İbar” adlı eserlerinde devleti doğan, gelişen ve ölen canlı bir organizmaya benzetmiştir. İklimlerin insan karakterini şekillendirdiğini ileri süren düşünür, medeniyetlerin çok sıcak ya da soğuk iklimlerde değil ılıman iklimlerde gelişebildiği düşüncesindedir. İbn-i Haldun’un jeopolitiğe en büyük katkısı fiziki coğrafya ile tarih arasındaki ilişkiyi incelemesi olmuştur. Nitekim buradan hareketle bazı araştırmacılar çalışmalarıyla İbn-i Haldun’un modern jeopolitiğin temellerini attığı düşüncesindedirler.¹¹⁹

Batı uygarlığında jeopolitik öğretinin ortaya çıkış yerinin Antik Yunanistan olduğu kabul edilmektedir. “Tarihin babası” olarak adlandırılan Herodot (M.Ö. 448-425), yaşamının on yılını seyahatlerle geçirmiş, Yunanistan dışında; Anadolu, Güney Kafkasya, İran, Mezopotamya ve Kuzey Afrika gibi bölgelerde de araştırmalar yapmıştır. Okyanuslar, denizler, nehirler ve buralardaki geçitler ile araştırdığı bölgelerdeki devletler ve halkları konusunda bilgiler toplayan düşünür,¹²⁰ coğrafya ile medeniyetlerin gelişmesi arasında doğrudan ilişki olduğunu ileri sürmüştür. “Mısır, Nil’in hediyesidir” diyen Herodot, Mısır, Pers ve Yunan medeniyetlerinin coğrafi avantajları sayesinde yükseldiği görüşündedir.¹²¹ Düşünür ünlü eseri Herodot Tarihi’nde (*Histories*) olayları coğrafi açıdan, coğrafi bölgeleriye tarihi bakış açısıyla ele almaktadır. “Coğrafya, tarihi ifade eder” sözü de Herodot’a aittir.¹²²

Atina ve Sparta önderliğindeki koalisyonlar arasında yaşanan Peloponez Savaşı’nı anlattığı Peloponez Savaşı Tarihi (*History of the Peloponnesian War*) adlı ünlü eserinde Tukidides (M.Ö. 460-396), savaşı devletler için normal bir eylem

¹¹⁷ Ersoy Taşdemirci, “Jeopolitik ve Türkiye’nin Jeopolitik Durumu”, *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, Sayı: 323, 1989, s. 31.

¹¹⁸ Hasanov, a.g.e., 2012, ss. 25-26.

¹¹⁹ Ulaş, a.g.e., ss. 22-23.

¹²⁰ Hasanov, a.g.e., 2012, s. 28.

¹²¹ Ulaş, a.g.e., ss. 21-22.

¹²² Hasanov, a.g.e., s. 28.

olarak görmüştür. İnsan doğası gibi devletlerin doğasında da güçlenme ve topraklarını genişletme isteğinin var olduğunu iddia eden Tukidides, tarihte kara gücü (Sparta) ile deniz gücü (Atina) arasındaki çatışma fikrini ilk ortaya atan düşünürdür.¹²³

Batı felsefe geleneğinin kurucu filozofları arasında yer alan Platon'da (M.Ö. 427-347), devlet ile üzerinde yaşadığı arazinin ilişkisini incelemiştir.¹²⁴ Filozofun "Toprak, arazi; bir zamanlar ahalinin geçinmesine kâfi geliyordu; fakat şimdi gelmiyor, demek şimdi komşularımızdan toprak almak zaruretindeyiz" sözü coğrafyanın politika üzerindeki etkisi olarak yorumlanmaktadır.¹²⁵

Batı felsefe geleneğinin bir diğer kurucu filozofu Aristo (M.Ö. 384-322), bilinen en eski jeopolitik kuram olan ve doğal çevre ile yaşanan mekânın toplumun yapısını ve gelişmişlik düzeyini belirlediğini savunan Coğrafi Determinizm Kuramı'nın yaratıcısıdır. Aristo'ya göre iklimle ulusal karakter arasındaki bağlantı vardır. Sıcak iklim insanları tembelliğe, taklitçiliğe ve yönetim zafiyetine düşürmekte; buna karşılık soğuk iklim entelektüel gelişmeyi, enerjiyi, hırsı ve siyasi liderlik becerisini arttırmaktadır. Bu tespitlerden hareketle Aristo, sıcak ve soğuk iklimlerin arasında yer alan ve kuzey ırklarıyla Asyalıların üstün özelliklerini bir arada taşıyan Yunanlıların dünya egemenliği için ideal konumda bulunduklarını iddia etmiştir. Aristo'nun jeopolitiğe en önemli katkısı, siyasi güç ile doğa arasında yakın ilişki olduğu savını ortaya atması ve devletlerin genişlemesinin yolunun doğanın akıllıca kullanılmasından geçtiğini savunmasıdır.¹²⁶ Yaşadığı dönemin başat güç merkezlerinden biri olan Atina'nın özelliklerini inceleyen Aristo, bir devletin gelişmesi için muhtemel dış saldırılara karşı doğal engellerle korunan bir coğrafyada kurulması ve denizaşırı ticaretin getirilerinden istifade etmek için de iyi bir limana yakın bulunması gerektiği görüşündedir.¹²⁷ Bunlara ilave olarak Aristo'nun Politika (*Politics*) adlı eserinde Girit Adası'na dair verdiği bilgilerin de ayrıca üzerinde durulmalıdır. Aristo, "Girit Adası sanki Yunanistan'a hükmetmek için yaratılmıştır ve çok güzel coğrafi konuma sahiptir. Ada denizlerle çevrilmiştir ve hemen hemen tüm Yunan bölgeleri Girit'in etrafında bulunur. Girit bir yandan Peloponez'e diğer yandan Asya'ya uzak olmayan bir konumdadır..." sözleriyle, Girit'in jeopolitik konumunu anlatmaktadır.¹²⁸

¹²³ A.g.e., s. 29.

¹²⁴ Cömert, a.g.e., s. 3.

¹²⁵ İlhan, *Jeopolitikten Taktiğe*, s. 62.

¹²⁶ Andrew Gyorgy, *Geopolitics: The New German Science*, University of California Press, Berkley and Los Angeles, 1944, p. 143.

¹²⁷ Cömert, a.g.e., s. 3.

¹²⁸ Hasanov, a.g.e., s. 30.

Aristo'nun ölümünden sonra Helen dünyasında jeopolitik düşünce gerilemeye başlamıştır. Bu süreçte Roma, jeopolitik düşüncenin yeni merkezi olarak öne çıkmıştır. Politikacı, hukukçu ve hatip Marcus Tullius Cicero (M.Ö. 106-43), uzun süreli ayakta kalacak bir devlet kurmak için tarihi, coğrafi, politik ve stratejik meselelerin tamamının göz önünde bulundurulması gerektiğinin altını çizmiştir.¹²⁹ Roma Cumhuriyeti'ni Roma İmparatorluğu'na dönüştüren Jül Sezar (M.Ö. 100-44) ise Galya Savaşı (*Commentarii de Bello Gallico*) adlı kitabında coğrafya ile siyaset ve strateji arasında ilişki bulunduğunu savunmuştur.¹³⁰

Romalı stratejist ve coğrafyacı Strabo (M.Ö. 64 - M.S. 23), bir ülkenin büyüklüğü ve coğrafi konumu ile hükümet biçimi arasında yakın ilişki olduğunu ileri süren ilk düşünürdür. Coğrafya (*Geographica*) adlı kitabında Roma İmparatorluğu gibi geniş topraklara sahip devletlerde merkezi yapının güçlendirilmesinin önemini vurgulayan Strabo, bunu sağlamlarının yolunun yetkinin tek elde toplandığı monarşi yönetim biçiminin uygulanması olduğunu belirtmiştir. Strabo, coğrafyanın siyasi hayatın biçimlenmesi üzerinde etkisi en fazla hissedilen faktörlerden biri olduğu düşüncesindedir. Çevrenin insanların siyasi ve fiziksel ihtiyaçlarını belirlediğini söyleyen düşünür,¹³¹ halkların uygarlık düzeyini coğrafyanın şartlarıyla ilişkilendirmiştir. Bu doğrultuda Strabo, Roma'nın gücünü ve ihtişamını da İtalya Yarımadası'nın özel coğrafi konumu ve zengin doğal kaynaklarıyla izah etmiştir.¹³²

Cermen kavimlerin saldırıları sonucu 476 yılında Batı Roma İmparatorluğu'nun yıkılması Avrupa'da merkezkaç eğilimlerin artmasını beraberinde getirmiştir. Yeni devletlerin ortaya çıktığı bu dönemde jeopolitik kapsamındaki çalışmalar ağırlıklı olarak kilisenin öğretilerine dayanarak devam etmiştir. 1096-1270 yılları arasında yapılan Haçlı Seferleri jeopolitiğin gelişmesine olumlu etki etmiştir. Aynı etki 15. ve 16. yüzyıllarda yapılan Coğrafi Keşifler için de geçerlidir. Coğrafi Keşifler ile Avrupa merkezli sömürgecilik hareketleri yaygınlaşmıştır. Sömürgeciliğin yaygınlaşmasının en önemli sonuçlarından biriye keşfedilen bölgeleri incelemeye yönelik çalışmaların ivme kazanması, haritaların yapılması ve coğrafi determinizmin öne çıkması olmuştur.¹³³ Coğrafi Keşifler ülke sınırlarının coğrafi esaslara göre belirlenmesi sonucunu da doğurmuştur.¹³⁴

Bu bilgiler kapsamında Fransız hukukçu, tarihçi ve siyaset felsefecisi Jean Bodin'in (1530-1596), Yeni Çağ Avrupası'nda Aristo'nun Coğrafi Determinizm Kuramı'nı esas alan ilk düşünür olduğu söylenebilir. Bodin, eserlerinde iklim, gıda ve

¹²⁹ A.g.e., s. 31.

¹³⁰ Cömert, a.g.e., s. 3

¹³¹ Gyorgy, a.g.e., p. 144.

¹³² Hasanov, a.g.e., s. 31.

¹³³ A.g.e., ss. 32-33.

¹³⁴ Ulaş, a.g.e., s. 23.

topografya gibi coğrafyayla ilgili faktörleri dikkate almıştır. Halkların karakter özellikleri ile yaşadıkları bölgenin iklimi arasında doğrudan bağlantı olduğunu ifade eden düşünür, kuzey iklim kuşağında yaşayan insanların fiziksel açıdan güçlü, güney iklim kuşağında yaşayanların ise zanaatkâr ve zeki olduklarını söylemiştir Bodin'e göre en elverişli iklim orta kuşaktır. Burada yaşayan insanlar politikada ve adaleti tesis etmede en başarılı olanlardır ki, Yunanistan ve Roma gibi büyük imparatorlukların da orta kuşakta kurulması bunun somut göstergesidir. Bodin, modern bir devletin gelişmesi ve genişlemesinde de doğanın etkili olduğu görüşündedir.¹³⁵

Fransız devlet adamı Kardinal Richelieu (1585-1642), günümüz jeopolitikçileri tarafından da benimsenen "Doğal Sınırlar Tezi"ni ortaya atmıştır. Richelieu'nun tezi, devletlerin sınırlarını deniz, dağ silsileleri ya da nehirler gibi doğal engellere dayamak istediklerinin kabulü üzerine kuruludur.¹³⁶

14. Louis devri Fransa'sının istihkâm subayı Mareşal Sébastien Le Prestre de Vauban (1633-1707), savunma amaçlı tahkimatların inşası ve taarruzda iyi tahkim edilmiş cephe hatlarının yarılması konusundaki yenilikçi çalışmalarıyla haklı bir üne sahiptir.¹³⁷ Vauban, coğrafi araştırmalarla devletin güvenliği, ekonomisi, iç ve dış siyaseti arasında bağ kurulması gerektiğine ilişkin çalışmalarıyla siyasi coğrafyanın hatta jeopolitiğin ilk uygulayıcısıdır. Bir ülkenin farklı bölgelerindeki doğal kaynakların nasıl tespit edilebileceği, kaynakların nasıl değerlendirilebileceği ve yörede yaşayan insanların kendilerine özgü ne gibi yetenekleri olduğu sorularının yanıtlarını arayan Vauban, bu amaçla Fransa genelinde saha etütleri yapılmasını teklif etmiş, örnek olarak da zengin ve fakir iki bölge üzerinde araştırmalar yürütmüştür.¹³⁸

Aydınlanma Çağı düşünürlerinden Charles-Louis de Secondat Baron de Montesquieu (1689-1755), Bodin'in devlet ile doğal çevre arasındaki ilişkiyi esas alan çözümlemelerini geliştirmiştir. Düşünce ve gözlemleriyle 19. yüzyıl jeopolitikçilerinin coğrafi determinizm anlayışına zemin hazırlayan düşünür, 1748'de yayınlanan Kanunların Ruhu (*De L'Esprit des Lois*) adlı eserinde, iklimin -hava sıcaklığının- siyaseti etkilediğini iddia etmiştir. Montesquieu, soğuk iklimde yaşayan insanların enerjik, aktif, cesur ve siyaseten özgür; sıcak ve ılık iklimlerde yaşayan insanların ise gevşek, mızımız, despotik ve köleci oldukları fikrindedir. Topografyanın siyaset kurumu üzerindeki derin etkisinden de bahseden Montesquieu, Asya ve

¹³⁵ Gyorgy, a.g.e., pp. 145-146.

¹³⁶ Cömert, a.g.e., s. 82.

¹³⁷ Henry Guerlac, "Vauban: The Impact of Science on War", Edward Mead Earle (Ed.), **Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler**, Princeton University Press, Princeton, 1943, pp. 39-42.

¹³⁸ Ulaş, a.g.e., s. 24.

Doğu Avrupa'nın engin düzlüklerinin mutlaki yönetimlerin ve imparatorlukların kurulmasına uygun koşullar hazırladığı tespitinde bulunmuş, buna karşılık Batı Avrupa'nın engebeli yapısının birbirinden ayrı küçük kompartımanlar halinde yaşanmasına yol açtığını, bunun da bağımsızlık ve özgürlük hissini güçlendirdiğini belirtmiştir. Benzer bir tespitten hareketle Montesquieu, denizlerin doğal engel oluşturması sayesinde ada halklarının -kıtada yaşayanlarla karşılaştırıldığında- bağımsızlıklarını etkin biçimde koruyabildiklerini ve özgürlüklerine daha düşkün olduklarını ileri sürmüştür.¹³⁹

1750'de Fransız düşünür Anne-Robert-Jacques Turgot (1727-1781), siyasi coğrafya kavramını literatüre sokmuştur.¹⁴⁰ Alman felsefe geleneğinin önde gelen temsilcilerinden Immanuel Kant (1724-1804) ise siyasi coğrafyanın gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. Nitekim çalışmalarıyla Kant, modern coğrafyanın kurucusu kabul edilmektedir.¹⁴¹

18. yüzyılın sonlarında Prusyalı askeri kuramcı Adam Heinrich Dietrich Von Bülow (1757-1807), geliştirdiği geometrik bir strateji sistemiyle jeopolitik disiplininin habercisi olmuştur. Bülow, Avrupa Kıtası'nda çok sayıda küçük devletin hüküm sürdüğü 1799'da kaleme aldığı Modern Savaş Sisteminin Ruhu (*Geist des Neueren Kriegssystems*) adlı kitabında, geliştirdiği geometrik sisteminden hareketle büyük devletlerin küçükleri "yutacağı" öngörüsünde bulunmuştur. Bülow'un iddiası Avrupa'da sadece 11 büyük devletin kalacağı, bu devletlerin hiçbirisinin ise daha fazla genişleyemeyeceğidir. Bülow, Savaş Üzerine (*Vom Kriege*) adlı kitabında Carl Von Clausewitz'in yoğun eleştirilerine maruz kalmıştır. Ne var ki 1866 yılında Almanya ve İtalya'nın ulusal birliklerini sağlamalarından sonra ortaya çıkan Avrupa haritası ile Bülow'un öngörülerindeki benzerlik de gözlerden kaçmamaktadır.¹⁴²

Alman felsefe geleneğinin önde gelen temsilcilerinden Georg Wilhelm Friedrich Hegel (1770-1831), çözümlemelerinde Coğrafi Determinizm Kuramı'nı esas alan düşünürlerdendir. Tarihin Felsefesi Dersleri (*Vorlesungen über die Geschichte der Philosophie*) adlı eserinde, coğrafyanın halkların yaşamı üzerindeki etkisinden bahseden düşünür, Felsefenin Tarihi Dersleri (*Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*) adlı eserinde coğrafyanın dünya tarihindeki etkisini ele aldığı ayrı bir başlık bile açmıştır. Hegel, Coğrafi Determinizm Kuramı'nı ırklarla ilişkilendiren ilk düşünürdür. Ona göre Batı Avrupa ve ABD halkları üstün, diğerleriye aşağıdır. Öte yandan Hegel, ülkelerin toplumsal düzenlerini de coğrafi

¹³⁹ Gyorgy, a.g.e., pp. 146-147.

¹⁴⁰ John Agnew et. al., "Introduction", John Agnew et. al. (Ed.), *A Companion to Political Geography*, Blackwell Publishing, Malden, 2003, 1-10, p. 2.

¹⁴¹ İlhan, *Jeopolitikten Taktığa*, s. 62.

¹⁴² Mackubin Thomas Owens, "In Defence of Classical Geopolitics", *Naval War College Review*, 1999, 52 (4), 59-76, p. 64.

özellikler üzerinden açıklamasıyla dikkat çekmektedir. Tespitlerine göre dağlık bölgelerde hayvancılık, vadilerde ziraat ve sanayi, deniz kıyısında ise gemicilik ve ticaret yaygındır.¹⁴³

Modern coğrafyanın kurucu isimlerinden Alman doğa bilimci ve kâşif Alexander von Humboldt da (1789-1859), Coğrafi Determinizm Kuramı kapsamında insanların karakter özelliklerini ve toplumların gelişimini doğa ve çevre şartlarıyla ilişkilendirmiştir. Bir diğer Alman bilim adamı Carl Ritter'de (1779-1859), Coğrafi Determinizm Kuramı'nın gelişimine katkı sağlamıştır. Ritter, uygulamalı bir bilim alanı olarak gördüğü coğrafyayı doğa ile insan arasındaki ilişkiyi araştırma amaçlı kullanmak istemiştir. İklim, doğal ortam ve çevrenin halkın kaderi, karakteri ve yetenekleri üzerinde ciddi etkiye sahip olduğunu vurgulayan Ritter, Avrupa'nın gelişmişliğini uygun iklimine bağlamıştır. Ritter dünyayı, kara, deniz ve kıyı bölgelerine ayırmış ve bunların arasında sürekli bir mücadele olduğunu söylemiştir. Nitekim Avrupa'da karacı ve denizci devletler arasında sürekli bir mücadele olduğu fikrini ilk ortaya atan da Ritter olmuştur.¹⁴⁴

1.2.2. Klasik Jeopolitik Kuramlar

19. yüzyılın sonlarından 20. yüzyılın ortalarına kadar süren klasik dönem, alanyazında "jeopolitiğin altın çağı" olarak nitelendirilmektedir. Klasik jeopolitik Alman, Fransız ve İngiliz-Amerikan jeopolitik okullarının ortaya çıktığı dönemdir. Ortak paydaları olmakla beraber, söz konusu okulların ayırt edici özellikleri vardır. Alman Jeopolitik Okulu, devleti canlı bir organizma olarak kabul etmektedir. Alman Jeopolitik Okulu'na tepki olarak ortaya çıkan Fransız Jeopolitik Okulu, devletin canlı bir organizma değil, kültürel ve ulusal bir varlık olduğu görüşündedir. İngiliz-Amerikan Jeopolitik Okulu'nun özelliği ise kuramsal çalışmalardan ziyade pratiğe yönelmesidir. Burada ilgi çekici olan üç okulun da dönemin emperyalist devletlerinde ortaya çıkması ve bir anlamda izlenen sömürgecilik siyasetini meşrulaştırmaya çalışmasıdır.

Klasik dönemde jeopolitikçilerin görüşleri arasında önemli farklılıklar olduğu göze çarpmaktadır. Ancak yapılan çözümlemeler ve varılan sonuçlar arasında derin farklılıklar olsa da -Fransız Jeopolitik Okulu hariç- tarafların ortak iki varsayımdan hareket etmeleri dikkat çekicidir. Klasik jeopolitiğin yasaları olarak nitelendirilebilecek olan bu varsayımlar "Temel Düalizm Yasası" ve "Mekân Etkeni Yasası"dır.

Temel Düalizm Yasası'na göre dünya, kara ve deniz devletleri ya da ulusları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. İki grup tarih boyunca birbiriyle çatışmıştır. Bu

¹⁴³ Hasanov, a.g.e., s. 35.

¹⁴⁴ A.g.e., ss. 36-37.

çatışmanın ilk örnekleriye kara devletleri olan Isparta ve Roma ile deniz devletleri olan Atina ve Kartaca arasındaki mücadeledir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin kara, ABD'nin ise deniz güçlerinin başına geçmesiyle Temel Düalizm Yasası zirve noktasına ulaşmıştır. Bu mücadele günümüzde de batının deniz devletleriyle doğunun kara devletleri arasında sürmektedir.¹⁴⁵

Temel Düalizm Yasası, kara ve deniz devletleri arasındaki ayrımın siyasi ve askeri dayanakları olduğu iddiasındadır. Kara devletleri askeri-otoriter yapının ve ideokrasinin, deniz devletleriye ticaretin ve demokrasinin temsilcileridir. Dayanıklı ve istikrarlı olarak nitelendirilen kara devletlerinin ayırt edici özellikleri; kesin sınırların olması, halkın yerleşik ve muhafazakâr yaşam biçimini benimsemesi, bireysellikten ziyade kolektif hayatın öne çıkması ve yönetim ve davranış alanında kesin bir hiyerarşisinin bulunmasıdır. Buna karşılık manevi ve hukuki normların, yasaların ve ilkelerin daha erken ortaya çıktığı deniz devletlerinin ayırt edici özellikleriye; dinamizm, hızlı kalkınma, değişime ve teknolojiye açık olunması, bireysel girişimciliğin takdir edilmesi, sıra dışı karar alma yeteneğinin öne çıkması ve keşif ve macera duygusunun ağır basmasıdır. Deniz devletlerinin gücünün 15. ve 16. yüzyıllarda yapılan coğrafi keşiflerden itibaren artmaya başladığı, günümüzde ise ABD'nin bunun "bayraktarlığını" yaptığı kabul edilmektedir.¹⁴⁶

Klasik jeopolitiğin ikinci temel yasası coğrafyanın devletlerin gelişimde özel rolü olduğu düşüncesine dayanan Mekân Etkeni Yasası'dır. İlk kez Alfred Thayer Mahan tarafından ortaya konulan ve daha sonraki dönemlerde diğer jeopolitikçiler tarafından geliştirilen yasaya göre coğrafyanın devletler üzerindeki etkisi liderlerin ve halklarınkinden daha az değildir. Elverişli coğrafi ortamda bulunan devletler karakterleri ve yönetim biçimleri ne olursa olsun diğerlerinden daha hızlı gelişmektedir. Bunun en çarpıcı örneği sahip olduğu avantajlı coğrafyanın da yardımıyla 19. yüzyılda hızlı bir gelişme gösteren ve Kraliçe Victoria döneminde başat güç haline gelen İngiltere'dir.

Son olarak klasik dönemde ortaya konulan kuramlara bakıldığında, bunların genel olarak iki başlık altında toplandığı görülmektedir: Kalpgâh Kuramı ve Kenar Kuşak Kuramı gibi fiziki coğrafyaya dayalı olanlar ya da Deniz Hâkimiyeti Kuramı ve Hava Hâkimiyeti Kuramı gibi kuvvete dayalı olanlar. Aslında bütün kuramların çıkış noktası Mackinder'in Kalpgâh Kuramı'nda ortaya koyduğu coğrafi ayrıma dayanmaktadır. Diğer tüm görüş ve kuramlar Mackinder'in coğrafi değerlendirmelerini belli ölçüde benimsemiştir. Aralarındaki temel farklılık

¹⁴⁵ A.g.e., ss. 226-227.

¹⁴⁶ A.g.e., s. 227.

başlangıçta hâkim olunması gereken coğrafya noktasında veya kuvvete verilen önceliktedir.¹⁴⁷

1.2.2.1. Deniz Hâkimiyeti Kuramı

Bu çalışmada da esas alınacak olan Deniz Hâkimiyeti Kuramı'nın yaratıcı Amerikalı Amiral Alfred Thayer Mahan'dır (1840-1914). 1886-1889 ve 1892-1893 yılları arasında iki kez Amerikan Deniz Harp Akademisi Başkanlığı görevini yürüten Mahan, İngiltere'nin üstün deniz gücü sayesinde küresel bir aktör olduğu savından hareketle yaptığı çalışmalarıyla tanınmıştır. Deniz gücü ve tarihi üzerine 137 makalesi ve 20'ye yakın kitabı yayınlanan Mahan'ın en ünlü eseri 1890 yılında yayınlanan *Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi, 1660-1783'dür (The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783)*. Özellikle giriş bölümü *Deniz Gücünün Unsurları (Elements of Sea Power)*'da ileri sürülen görüşlerle ilgi çeken kitap yayınlandığı dönemde ABD ve İngiltere'de okuyucuların büyük ilgisine mazhar olmuştur.¹⁴⁸

Hiçbir düşünür deniz gücü kuramını Mahan kadar etkilememiştir. Deniz kuvvetleri stratejisine büyük katkısı dolayısıyla "Denizlerin Clausewitz'i" yakıştırması yapılan Mahan, İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğünü devam ettirmedeki kararlılığına kuramsal bir dayanak sağlamakla kalmamış; Alman İmparatoru II. Wilhelm ve Amiral Tirpitz döneminde Alman Deniz Kuvvetleri'nin geliştirilmesinin de düşünsel arka planını oluşturmuştur. Mahan'ın görüşleri Fransa, İtalya, Rusya, Japonya ve diğer ülkelerin deniz gücü geliştirme çalışmalarında da dikkate alınmıştır. Bununla birlikte Mahan'ın devrimsel sayılabilecek asıl etkisi ülkesi ABD'nin denizcilik siyasası üzerinde olmuştur. Düşünceleriyle bir dönem danışmanlığını yaptığı Başkan Theodore Roosevelt ile Senato Çoğunluk Lideri Henry Cabot Lodge'yi etkileyen Mahan, 20. yüzyılın başında ABD'nin denizaşırı topraklarda daha aktif bir rol almasını sağlamıştır.¹⁴⁹

Mahan'ın stratejik düşünce yeteneğinin gelişmesinde -Amerikan Kara Harp Okulu'nda istihkâm ve taktik dersleri veren- özellikle babası Dennis Hart Mahan'ın etkisi büyük olmuştur. Ayrıca babası aracılığıyla tanıştığı Antoine Henri Jomini'de yaşamının ileriki dönemlerinde kaleme alacağı çalışmaları doğrudan etkilemiştir. Mahan, Jomini'nin harbin zaman ve silah sistemlerinden bağımsız belli prensipleri olduğu düşüncesinden hareket etmiş ve tarihin incelenmesiyle deniz gücü açısından

¹⁴⁷ İsmail Hakkı İşcan, "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", *Uluslararası İlişkiler*, 2004, 1 (2), 47-79, s. 76.

¹⁴⁸ Tezkan ve Taşar, *a.g.e.*, ss. 27-30.

¹⁴⁹ Margaret Tuttle Sprout, "Mahan: Evangelist of Sea Power", Edward Mead Earle (Ed.), *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler*, Princeton University Press, Princeton, 1943, 415-445, p. 415.

da benzer prensiplere ulaşılabileceği sonucuna varmıştır.¹⁵⁰ Jomini'nin her zaman için temel hedef hasmın örgütlenmiş kuvvetleridir şeklindeki hükmü de yine Mahan tarafından esas alınmıştır.¹⁵¹

Mahan'ın birinci hedefi tarihte deniz gücünün ulusların kaderi üzerinde oynadığı rolün belirleyiciliğini ortaya koymak; ikincisiyse denizci stratejinin esaslarını belirlemektir.¹⁵² Mahan ile ilgili sıklıkla yapılan hatalardan biri onu salt donanma stratejisti olarak görmektir. Oysa Mahan, donanmanın kullanımı dışında, belki ondan da öncelikli olarak deniz gücünün geliştirilmesini konu edinmiştir.

Dünya hâkimiyeti için denizlere hâkim olmanın, diğer bir deyişle deniz gücü konumuna yükselmenin önemine vurgu yapan Mahan, genel olarak görüşlerini donanma militarizminin tavsiyesine ve yayılmacılığın desteklenmesine dayandırmıştır.¹⁵³ Emperyalist bir düşünceye sahip olan Mahan, ABD'nin küresel bir aktör konumuna gelmesini ve olabilecek en az kayıpla dünya hâkimiyetini elde edip bunu sürdürmesini amaçlamıştır. Bunun yolunuysa deniz gücünün geliştirilmesinde görmüştür.¹⁵⁴

Mahan'a göre deniz ticareti karaya nazaran çok daha ucuz ve kolaydır. Tarihsel süreç içerisinde denizlerde belli rotalar oluşmuştur. Deniz ticareti de bu rotalar izlenerek yapılmaktadır. Deniz ulaştırma hatlarının barış ve savaş dönemlerinde açık tutulması zenginliğin anahtarı olan ticari faaliyetlerin devamı açısından hayati önem taşımaktadır. Hal böyle olunca ticaret gemilerinin anavatanından mümkün olduğunca uzak mesafelere kadar korunmasına çalışılmalıdır. Bunu yapabilecek yegâne unsur donanmadır. Donanmanın varlığı ile deniz ticaret filosunun varlığı birlikte ele alınmalıdır. Bu doğrultuda yapılan planlamalardaysa savaş gemilerinin daimi olarak denizde kalamayacağı gerçeği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu tahdidi aşmanın yolu sömürgelerde deniz üslerinin kurulmasıdır. Zira deniz üslerinin sağlayacağı lojistik destek olanaklarıyla savaş gemilerinin hareket kabiliyeti artacak ve deniz ticaret filosunun güvenliği anavatanından uzak alanlarda da tesis edilebilecektir.¹⁵⁵

Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Kuramı olarak bilinen görüşlerine temel oluşturan önermelerini üç ana başlık altında toplamak mümkündür: Birincisi ekonomik gelişmenin dayanak noktası deniz ticaretidir. İkincisi kendi deniz ticaretini

¹⁵⁰ Eslen, **a.g.e.**, ss. 292-295.

¹⁵¹ William E. Livezey, **Mahan'a Göre Deniz Gücü**, Çev. İlyas Fidan, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1979, s. 28

¹⁵² Eslen, **a.g.e.**, s. 295.

¹⁵³ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, ss. 27-29.

¹⁵⁴ Seçkin Barış Gülmez, "Denizlerin Jeopolitiği: Alfred Thayer Mahan", Mustafa Serdar Palabıyık (Ed.), **Batı'da Jeopolitik Düşünce**, Orion Kitabevi, Ankara, 2009, 21-34, s. 23.

¹⁵⁵ Alfred Thayer Mahan, **The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783**, Bostan, Little, Brown and Company, 1904, pp. 25-28.

korumanın, muhasımın ticaretiniyse engellemenin yolu deniz hâkimiyetini ele geçirebilecek -büyük savaş gemilerinden oluşan- bir donanmayı idame ettirmektir. Üçüncüsüyse deniz hâkimiyetini elinde bulunduran bir devlet askeri açıdan üstün hasmını yenebilir.¹⁵⁶ Yukarıdaki önermeler kapsamında Mahan -İngiltere örneğinden yola çıkarak- bir ülkenin deniz gücünün gelişimini etkileyen faktörleri altı ana başlık altında toplamıştır: Coğrafi konum, fiziki yapı, arazinin büyüklüğü, nüfus sayısı, ulusal karakter, hükümetin karakteri (Şekil-1).



Şekil-1 Mahan’a Göre Deniz Gücünün Gelişimini Etkileyen Faktörler

Deniz gücüne etki eden birinci faktör ülkenin coğrafi konumudur. Bir ülkenin koruması gereken kara sınırları yoksa denize yönelmesi kolaylaşmaktadır. Bu bağlamda İngiltere’nin en büyük avantajı bir ada ülkesi olmasıdır. Kara kuvvetlerine yatırım yapmak durumunda olmayan İngiltere, kaynaklarını büyük ölçüde donanmasına ayırabilmiştir. Ayrıca ada ülkesi olması kuvvetlerini tek bir noktada toplamasını da kolaylaştırmıştır. Buna karşılık Fransa, Kıta Avrupası’ndaki çıkarlarından ötürü çoğu zaman donanmasından ziyade kara kuvvetlerine yatırım yapmak durumunda kalmıştır. Fransa’nın Atlantik Okyanusu ve Akdeniz’deki donanmalarının ancak Cebelitarık Boğazı’ndan geçerek birleşebilmesi de dezavantajdır. Zaten tarih boyunca buradan geçişlerde tehditlerle karşılaşmıştır. Benzer şekilde Hollanda’nın bağımsızlığını korumak için masraflı savaşlara girmesi ve büyük bir kara kuvvetini idame ettirmek zorunda kalması da deniz gücünü

¹⁵⁶ Jon Sumida, “Alfred Thayer Mahan, Geopolitician”, Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), *Geopolitics, Geography and Strategy*, Frank Cass Publishers, London, 1999, p. 39.

tüketmiştir. Akdeniz ticaretine hâkim konumuyla İtalya, ilk bakışta deniz gücünün gelişimi açısından elverişli koşullara sahip gibi görünmektedir. Ancak Malta'nın İngiltere'nin, Korsika'nın ise Fransa'nın elinde olması coğrafi konumunun avantajlarını büyük ölçüde ortadan kaldırmaktadır. İngiltere'ye yakın koşullara sahip ıspanya'nın en büyük dezavantajıysa Cebelitarık Boğazı'nı kontrol edememesi ve kuvvetlerini birleştirme de sıkıntı yaşamasıdır.¹⁵⁷

Bu başlık altında Mahan, ABD'nin etkin bir deniz gücü olması için Panama Kanalı'nın açılması gerektiğine işaret etmiştir. Ayrıca kanalın açılması durumunda ticari deniz trafiğinde büyük artış yaşanacak olan Karayip Denizi'nin kontrolüne yönelik adımlar atılmasını da önermiştir.¹⁵⁸

Deniz gücüne etki eden bir diğer faktör ülkenin fiziki yapısıdır. İç kesimlerden kıyılara ulaşımın kolay olması deniz gücünün geliştirilmesini teşvik etmektedir. Çok sayıda ve büyük tonajlı gemilerin yanaşmasına uygun derin limanlara sahip olmak da teşvik edici unsurlar arasındadır. Yine arazinin verimli veya verimsiz olması da deniz gücünün gelişiminde etkilidir. Uygun iklim koşullarına sahip ülkelerde tarımsal faaliyetler gelişmekte ve halkın ihtiyaçları rahatlıkla karşılanabilmektedir. Ters durumlarında ise zorunlu olarak dışarıya yönelinmektedir. İhtiyaçlarının büyük bölümünü dışarıdan ithalat etmek durumunda olan, ihraç edecek ise çok az ürünü bulunan İngiltere ve Hollanda'nın durumu buna örnektir.¹⁵⁹

Mahan, Alaska dışında ABD'nin koruması gereken denizaşırı topraklara sahip olmadığını; ülkenin her noktasına ucuz ve hızlı bir şekilde erişilebildiğini; savunma açısından en zayıf bölge olan Pasifik kıyılarının düşman tehdidinden uzak bulunduğunu ve sınırsız kaynakların mevcut ihtiyaçları kolaylıkla karşıladığını belirtmiştir. Hal böyle olunca ABD'nin denize yönelmesinin ancak çıkarlarının tehdit edilmesiyle olabileceğini söylemiştir.¹⁶⁰

Arazinin büyüklüğü deniz gücünün gelişimine etki eden faktörlerden bir diğeridir. Aslına bakılırsa arazinin büyüklüğünden kastedilen ülkenin yüzölçümü değil, kıyılarının uzunluğu ve limanlarının özellikleridir. Tarafların coğrafi konum ve fiziki yapılarının aynı olduğu karşılaştırmalarda kıyıların uzunluğu, nüfusun çokluğu veya azlığına bağlı olarak bir güç veya zafiyet kaynağı haline gelebilmektedir. İdeal olan ülkenin yüzölçümüyle orantılı kıyılara sahip olmasıdır.¹⁶¹

Amerikan İç Savaşı'nı örnek gösteren Mahan, uzun kıyılara ve sığınmaya elverişli sayısız koya sahip olan Güneylilerin, nüfuslarının yeterli olması ve

¹⁵⁷ Mahan, **a.g.e.**, pp. 29-32.

¹⁵⁸ **A.g.e.**, pp. 33-35.

¹⁵⁹ **A.g.e.**, pp. 35-37.

¹⁶⁰ **A.g.e.**, p. 42.

¹⁶¹ **A.g.e.**, p. 43.

denizciliğe gereken önemi vermeleri halinde zafer elde edecekleri görüşündedir. Aslında Mahan -haklarını teslim ederek- Kuzeylilerin başarılı bir deniz ablukası uyguladıklarını kabul etmektedir. Ne ki sıralanan şartların var olması ve özellikle de Güneylilerin etkin bir donanmayı idame etmesi durumunda sonucun farklı olabileceğini iddia etmektedir.¹⁶²

Nüfus sayısı da deniz gücü üzerinde etkili bir faktördür. Elbette burada nüfusun toplamından değil, denizcilikle uğraşan ya da en azından gerektiğinde gemide mürettebat olarak görevlendirebilecek, deniz araç ve gereçlerinin inşasında/üretiminde çalışabilecek nüfustan bahsedilmektedir. Mahan, deniz gücüne katkı sağlayabilecek nüfusun fazla olmasının denk güçlere sahip devletlerin çatışmasında belirleyici olacağı görüşündedir. Zira harbe hazırlık seviyesi yüksek olan taraf çatışmanın ilk günlerinde karşı tarafın donanmasını imha edemezse savaş uzayacak ve kayıpların yerine konulması gerekecektir. Böyle bir durumda yedekler önem kazanacaktır. 18. yüzyılın sonlarında Fransa'nın nüfusu İngiltere'den çok daha fazladır. Harbe hazırlık seviyesi için de aynı durum geçerlidir. Ancak deniz gücüne katkı sağlayan nüfusun fazlalığı olası bir yıpratma savaşında İngiltere'yi avantajlı konuma getirmektedir.¹⁶³

ABD'de denizcilikle uğraşan nüfusun yetersiz olduğuna işaret eden Mahan, insan kaynağına yatırım yapılması gerektiğini söylemiş; bu süreçte deniz ticaretinin itici güç oluşturacağını ifade etmiştir. Burada ilginç olan Mahan'ın, gemilerde görev yapacak mürettebatın -ABD'ye bağlı olmak koşuluyla- yerli veya yabancı olmasını önemsememesidir.¹⁶⁴

Ulusal karakter de deniz gücüne etki eden faktörlerdendir. Bir ulusun ticarete eğilimli olması deniz gücünün gelişmesinde itici güç oluşturmaktadır. Ayrıca ticarete eğilimli ulusların bağımsız hareket etme yetenekleri de gelişmektedir. Bu yetenek özellikle sömürgelere yerleşen tüccarların -anavatan hükümetinin müdahale etmemesi halinde- buraları en iyi şekilde yönetmesini sağlamaktadır. Mahan'a göre İspanyol ve Portekiz halkları yeni keşfettikleri topraklarda ticareti ve sanayiye geliştirmek yerine para hırsıyla sadece altın ve gümüş aramışlardır. Fransızların eğilimi genelde aşırı ihtiyatlı olma ve tasarruf yapma yönündedir. İngiliz ve Hollanda halklarıysa ticaret için yaratılmışlardır. Bununla beraber imparatorluk kurma vizyonuyla hareket eden İngilizlerle karşılaştırıldığında Hollandalıların dezavantajını,

¹⁶² A.g.e., pp. 43-44.

¹⁶³ A.g.e., pp. 44-48.

¹⁶⁴ A.g.e., p. 49.

sömürgelere ticari gözle bakmaları ve sadece mecbur kaldıklarında fetih girişiminde bulunmaları oluşturmaktadır.¹⁶⁵

Mahan, ABD halkının önündeki yasal engellerin kaldırılması halinde ticari faaliyetlere yöneleceği ve bunun da deniz gücünün gelişimini hızlandıracağı görüşündedir. Ayrıca ABD halkının girişimci ve tüccar bir ruha sahip olduğu dolayısıyla gelecekte sömürgeler elde edilmesi halinde buraları en doğru şekilde yönetip geliştireceği de düşüncesindedir.¹⁶⁶

Deniz gücüne etki eden son faktör ise hükümetin karakteridir. Hükümet ve yöneticilerin deniz gücünün gelişimi için irade ortaya koyması bu alanda ilerlemenin anahtarıdır. Bu iradenin barış ve savaş dönemlerindeki etkisi farklı olmaktadır. Barış zamanı için bir ülkenin hükümeti alacağı tedbirlerle deniz gücünün gelişimini desteklemekte, halkını denize yönlendirmekte veya tam tersi gelişimin önünde engelleyici rol oynamaktadır. Savaş zamanı içinse deniz alaka ve menfaatlerine uygun bir donanmayı idame ettirmek öne kazanmaktadır. Burada önemli olan donanmanın büyüklüğü değil, harbe hazırlık seviyesi ve anavatandan uzak bölgelerde üsler teşkil edilmesidir. Bu bağlamda Mahan, İngiliz hükümetlerinin tarihsel süreçte istikrarlı bir şekilde deniz gücünü geliştirmeye yönelik girişimlerde bulunduğunu ve her daim deniz kontrolünü elde etmeyi amaçladığını belirtmektedir. Buna karşılık belli dönemler dışında Fransız ve Hollanda hükümetlerinin aynı istikrarı gösteremediğini, bunun ise deniz gücünü zayıflattığını ifade etmektedir.¹⁶⁷

Mahan'a göre ABD'nin denizaşırı üslerinin olmaması savaşta büyük bir dezavantajdır. Zira bakım-ikmal güçlükleri nedeniyle mevcut koşullarda savaş gemilerinin kıyı sularından uzakta görev yapması mümkün değildir. Bu durumda Amerikan hükümetinin atması gereken adımlardan biri denizaşırı liman kolaylıklarına sahip olmanın en güvenli yolu olarak öne çıkan sömürgeciliğe yönelmektir. Hükümetin atması gereken bir diğer adım da savaşı ABD topraklarından uzakta tutacak ve en azından ülkenin yaklaşma sularında deniz ulaştırmasının güvenliğini sağlayacak bir donanma oluşturmaktır.¹⁶⁸

Sonuç olarak Mahan, İngiltere'nin denizlerdeki hâkimiyetini maddi üstünlüğüne, strateji geliştirmedeki başarısına ve darboğaz ve tıkanma noktalarını kontrol altında tutmasına bağlamıştır.¹⁶⁹ ABD'nin de İngiltere gibi deniz gücü olma potansiyeline sahip olduğunu belirten Mahan, deniz kontrolü için donanmanın güçlendirilmesini ve denizaşırı üsler edinilmesini tavsiye etmiştir. Nitekim deniz

¹⁶⁵ **A.g.e.**, pp. 50-57.

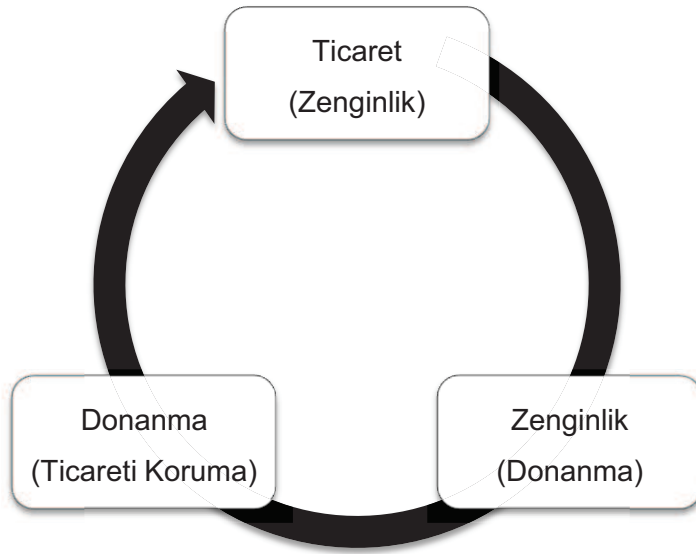
¹⁶⁶ **A.g.e.**, pp. 57-58.

¹⁶⁷ **A.g.e.**, pp. 59-71.

¹⁶⁸ **A.g.e.**, pp. 83-87.

¹⁶⁹ Sprout, **a.g.e.**, p. 421.

ticaret filosunun geliştirilmesi, üretimin artması ve sömürgeler elde edilmesiyle deniz ticaretinin canlanacağını, bunun da ABD'yi zenginleştireceğini belirtmiştir.¹⁷⁰ Mahan'ın deniz gücü mantığının karşılığı, kritik bölgelere ticari, siyasi ve askeri erişimin sağlanmasıdır. Esasen döngüsel bir daire çizen Mahan, üretim artışına bağlı olarak gelişen ticaretin zenginleştirdiğini; zenginleşmenin bir donanma kurulup idame edilmesini sağladığını; donanmanın ise zenginliğin kaynağını oluşturan ticareti koruduğunu belirtmektedir (Şekil-2).¹⁷¹



Şekil-2 Mahan'ın Döngüsel Dairesi

Mahan'ın deniz gücünün gelişimini etkileyen faktörler konusundaki görüşlerinin günümüzde ne ölçüde geçerli olduğu elbette tartışılabilir. Ne de olsa aradan 100 yıldan fazla bir zaman geçmiş, değişen koşullar bazı faktörlerin önemini azaltırken, doğal olarak o zaman öngörülmesi mümkün olmayan yeni dinamikleri ortaya çıkarmıştır. O halde Mahan'ı bu derece önemli kılan nedir? Bu sorunun cevabı Mahan'ın ortaya koyduğu vizyondur. Mahan, bir devletin gelişebilmesi için zenginleşmesi gerektiği, bunun yolunun ise ihtiyaçtan fazla mal üretilip dışarıya satmaktan geçtiği görüşündedir. Mahan'a göre üretilen fazla malın dışarıya satılmasının aracı deniz ticaret filoları; deniz ulaştırma hatlarının korunmasının aracıysa deniz kuvvetleridir. Deniz kuvvetlerinin anavatandan uzak coğrafyalarda da harekât icra edebilmesinin anahtarı gerekli üs kolaylıklarının oluşturulmasıdır. Bu bağlamda denizaşırı üslerin kurulmasının önemine vurgu yapan Mahan, böyle bir

¹⁷⁰ Eslen, **Tarih Boyu Savaş ve Strateji**, s. 295.

¹⁷¹ James R. Holmes, "What Makes China 'Mahanian'?", <http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2011/11/18/what-makes-china-mahanian/#rptoken=2066139080&forcesecure=1>, (Accessed: 22.09.2013).

deniz gücünü oluşturup idame etmeyi başaran devletlerin küresel güç statüsüne yükselebileceklerini ileri sürmektedir. Mahan'ın değerlendirmelerinin günümüzde de geçerli olduğuna hiçbir şüphe yoktur.

1.2.2.2. Kalpgâh Kuramı

İngiliz Jeopolitik Okulu'nun kurucusu kabul edilen Sir Halford John Mackinder (1861-1947), Kalpgâh (*Heartland*) ya da Kara Hâkimiyeti Kuramı olarak bilinen görüşleriyle tanınmaktadır. Oxford Üniversitesi'nde hayvan morfolojisi üzerine uzmanlaşan, ayrıca fizik, kimya, psikoloji, botanik, jeoloji, tarih ve hukuk alanlarında da eğitim gören Mackinder, kariyerine aynı üniversitede coğrafya dersleri vererek başlamıştır.¹⁷² Bir dönem yöneticilik yaptığı London School of Economics'te de coğrafya dersleri veren Mackinder, 1910 yılında Muhafazakâr Parti'den Avam Kamarası'na seçilmiştir.¹⁷³ Mackinder'in kariyerindeki dönüm noktalarından biri 1887 yılında Coğrafyanın Kapsamı ve Metotları (*On the Scope and Methods of History*) başlıklı bildiriye kaleme almasıdır. Üyesi olduğu Kraliyet Coğrafya Derneği'nde sunduğu bildiride Mackinder, coğrafyanın insan ile bölgelere göre değişiklik gösteren çevre arasındaki etkileşimi inceleyen bir bilim dalı olarak tanımlanmasını önermiştir.¹⁷⁴ Nitekim bu öneriye istinaden Mackinder, günümüzde jeopolitik disiplininin gayri resmi kurucusu olarak kabul edilmektedir.

Siyasi alanda yaşanan değişimleri dikkate alarak çözümlemelerini gözden geçiren Mackinder, Kalpgâh Kuramı'nı 1904, 1919 ve 1943 tarihli üç ayrı çalışmada ortaya koymuştur. Buna göre Mackinder, 1904 yılında Kraliyet Coğrafya Derneği'nde sunduğu Tarihin Coğrafi Mihveri (*The Geographical Pivot of History*) başlıklı bildirisinde deniz gücünün kara gücüyle karşılaştırıldığında zayıfladığını ileri sürerek Kalpgâh Kuramı'nın ilk temellerini atmıştır.¹⁷⁵ Bu bildiride Mackinder, dünyayı doğal güç yerleri bakımından eksen bölge, iç/kenar hilal ve dış/adasal hilal olarak üçe ayırmış; o günün genel kabul gören görüşlerine aykırı analizler yapmıştır (Harita-1). Bu analizler üç madde halinde özetlenecek olursa, Mackinder ilk olarak kabaca 1500'den 1900'e kadar geçen ve Amerika/Kolomb devri olarak tanımlanabilecek olan sürecin sona erdiğini belirtmiş; bundan sonra uluslararası sistemin daha bütünleşeceğini ancak yeni dönemin siyasi ve ekonomik düzenine uyum sağlayamayan zayıf unsurların parçalanacağını iddia etmiştir. İkinci olarak devletlerin coğrafi konumlarından kaynaklanan güçlerinin ulaşım ve silah teknolojisinde yaşanan ilerlemelere paralel olarak değişebildiğini, özellikle demiryollarının sağladığı hareket kabiliyetinin deniz gücü ile kara gücü arasındaki

¹⁷² Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, s. 78.

¹⁷³ Alexandre Defay, **Jeopolitik**, Çev. İsmail Yerguz, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2005, s. 18.

¹⁷⁴ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, s. 78.

¹⁷⁵ **A.g.e.**, s. 78.

çekişmede ikincisine avantaj sağladığını ileri sürmüştür. Son olarak da kara gücü lehine gelişen teknolojinin eksen bölgeyi kontrol eden devletin Avrasya'nın kıyılarına doğru genişlemesine olanak sağlayacağını, kıtanın geniş kaynaklarını arkasına alarak büyük bir donanma kurabilecek olan bu devletin ise dünyaya hâkim olacağını iddia etmiştir.¹⁷⁶ Burada altı çizilmesi gereken nokta, Mackinder'in bilinenin aksine dünya hâkimiyetine giden yolda donanmanın önemini göz ardı etmediği; bilakis en güçlü donanmanın "kim" tarafından kurulabileceğinin cevabını aradığıdır.

Harita-1 Doğal Güç Yerleri¹⁷⁷



Mackinder, 1. Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında, 1919 yılında yayınlanan Demokratik İdealler ve Gerçek (*Democratic Ideals and Reality*) adlı kitabında daha önce ileri sürdüğü görüşlerini geliştirmiştir. Mackinder'e göre ilk çağlardan bu yana medeniyetler ve imparatorluklar önce karada güçlenmiş, sonrasında deniz gücünü geliştirerek çevrelerine yayılmıştır. Bu devletlerin etkinlerini kaybetmeleriyle denizlerdeki üstünlüklerini başka bir güç karşısında yitirmeleriyle olmuştur. Avrupa'nın denizci halkları, denizlerde sahip oldukları hareket yeteneği sayesinde son dört yüzyıl boyunca Asya ve Afrika'nın karacı halkları üzerinde üstünlük kurmuştur. 1. Dünya Savaşı'nı İngiltere'nin kazanmasının arkasında da denizlerdeki üstünlüğü bulunmaktadır. Zaten tersi olup da savaşı Almanya kazansaydı bu ülkenin yaygın bir deniz üsleri zinciriyle Dünya Adası'na hâkim olabileceği açıktır.¹⁷⁸

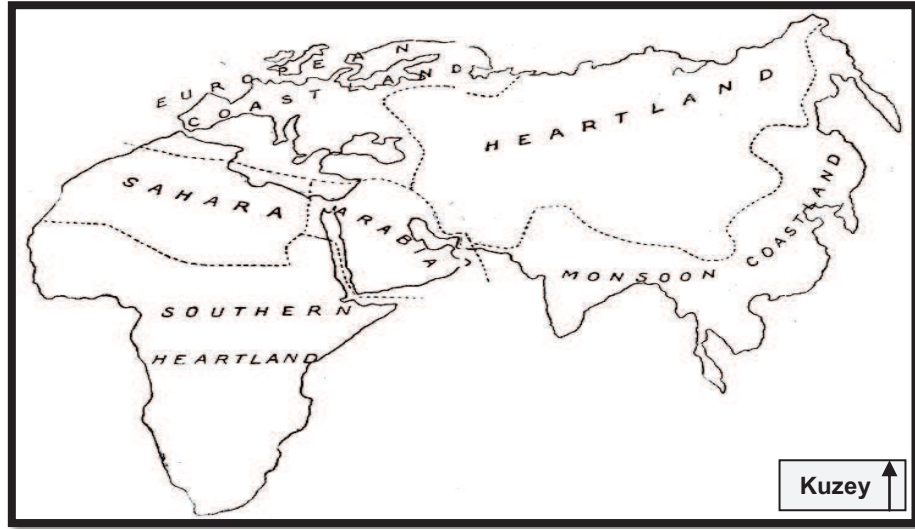
¹⁷⁶ Geoffrey Sloan, "Sir Halford J. Mackinder: The Heartland Theory Then and Now", Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), *Geopolitics, Geography and Strategy*, Frank Cass Publishers, London, 1999, pp. 19-22.

¹⁷⁷ Halford John Mackinder, "The Geographical Pivot of History", *The Geographical Journal*, 1904, 23 (4), 421-437, p. 435.

¹⁷⁸ Tezkan ve Taşar, a.g.e., ss. 80-81.

Mackinder'in Dünya Adası olarak nitelendirdiği bölge birleşik bir okyanus sistemi içerisinde yer alan ve Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarından oluşan büyük kara parçasıdır. Kuzey Amerika da dâhil olmak üzere kıta olarak bilinen yerler dünya adasının uydularıdır. Mackinder, Dünya Adası'nın içinde -okyanuslardan yalıtılmış olması sayesinde- deniz gücünün nüfuz edemeyeceği bir bölgeyi Kalpgâh olarak tasvir etmiştir. Kalpgâh, kabaca batıda Karadeniz ve Baltık Denizi, doğu'da Yenisey Irmağı Havzası, kuzeyde Arktik Denizi, güneyde ise Himayala Sıradağları ile çevrilidir. Bu bölgenin demiryolları ve hava ulaşımının gelişmesiyle, gelecekte dünyanın geri kalanıyla ilişkileri kolaylaşacaktır. Mackinder, benzer değerlendirmelerle Afrika'da Büyük Sahra'nın güneyinde ikinci bir Kalpgâh olduğunu da söylemiştir (Harita-2).¹⁷⁹

Harita-2 Kalpgâh¹⁸⁰



Mackinder, Adriyatik Denizi'nden Kuzey Denizi'ne bir hat çekerek Avrupa'yı batı ve doğu olarak ikiye ayırmıştır. Batı Avrupa'da Töton ve Latin, Doğu Avrupa'da ise Töton ve Slav asıllı halklar yerleşiktir. Mackinder'e göre Doğu Avrupa'daki sorunun temelinde Töton halklarından Germenlerin, Slavlar üzerinde hâkimiyet kurma iddiası yatmaktadır. İngiltere ve diğer Batı Avrupa ülkeleri her ne pahasına olursa olsun bunu engellemelidir. Zira Almanya'nın Doğu Avrupa'da hâkimiyet kurması, Kalpgâh'ı kontrol etmesiyle sonuçlanacaktır.¹⁸¹ Bu ise dünya hâkimiyetine giden kapıyı aralayacaktır.

¹⁷⁹ A.g.e., ss. 81-82.

¹⁸⁰ Halford John Mackinder, *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*, Constable and Company, London, 1919, pp. 100-101.

¹⁸¹ Tezkan ve Taşar, a.g.e., ss. 83-84.

Bu değerlendirmelerin ardından Mackinder, kendisiyle özdeşleşen şu cümleyi kaleme almıştır: “Doğu Avrupa’ya kim hükmederse Kalpgâh’a hâkim olur; Kalpgâh’a kim hâkim olursa Dünya Adası’na hükmeder; Dünya Adası’na kim hükmederse dünyaya hâkim olur”.¹⁸²

Yukarıdaki önerme kapsamında Mackinder, Doğu Avrupa’nın Almanya veya Rusya’nın kontrolüne geçmemesi için bölgede üçüncü bir unsurun daha bulunmasının önemine işaret etmiştir. Burada üçüncü unsurdan kastedilen Baltık Denizi ile Akdeniz arasında Alman kökenli olmayan halkların kuracağı bağımsız devletlerdir. Mackinder, Milletler Cemiyeti (MC) tarafından desteklenecek bu devletlerin, Almanya ile Rusya arasında tampon bölge işlevi görebileceği düşüncesindedir.¹⁸³

2. Dünya Savaşı devam ederken İngiliz Hükümeti, Mackinder’den görüşlerini gözden geçirmesini istemiştir. Bunun üzerine Mackinder, 1943 yılında yayınlanan Yer Küresi ve Barışın Kazanılması (*The Round World and the Winning of the Peace*) adlı makalesinde Kalpgâh Kuramı’nı yeniden ele almıştır. Söz konusu makalede Mackinder, Kalpgâh’ın sınırlarının -Lenaland hariç-^{*} Sovyetler Birliği’nin egemenliğindeki topraklarla örtüştüğünü belirtmiştir. Mackinder’e göre Kalpgâh, yeryüzünün en büyük doğal kalesidir. Savunması son derece kolay olan bu kale tarihte ilk defa nitelik ve nicelik açısından yeterli bir garnizona dönüşmüştür. Almanya’nın bu garnizonu tamamen işgal etmesi mümkün değildir. Ancak Sovyetler Birliği’nin 2. Dünya Savaşı’ndan Almanya’yı işgal ederek çıkması halinde dünyanın başat kara gücü konumuna gelmesi de kaçınılmazdır.¹⁸⁴ Mackinder, Sovyetler Birliği veya ileride yeniden yayılmacı politika izleyebilecek Almanya’yı durdurmanın yegâne yolunu Kuzey Atlantik Okyanusu ile ona bağlı deniz ve nehir havzalarının oluşturduğu Orta Okyanus (*Midland Ocean*) çevresindeki ABD, İngiltere, Fransa ve Kanada’nın birlikte hareket etmesinde görmektedir (Harita-3).¹⁸⁵ Bu bağlamda Mackinder, Orta Okyanus’u çevreleyen denizci devletlerin büyük bir topluluk meydana getirdiğini; söz konusu topluluğun kara gücünü dengelemesinin “anahtarının” ise güç aktarımında olduğunu savlamaktadır.¹⁸⁶

Jeopolitik disiplininin gelişmesinde büyük katkıları olan Mackinder, Kalpgâh Kuramı’nda öne sürdüğü görüşleri nedeniyle yoğun eleştirilere hedef olmuştur. Eleştirilerin odağında, Rusya’nın kalpgâha hâkim olmasına karşın neden dünyaya

¹⁸² A.g.e., s. 85.

¹⁸³ A.g.e., ss. 85-86.

^{*} Mackinder, Lena Irmağı’ndan esinlenerek türettiğini söylediği Lenaland terimiyle Yenisey Irmağı’ndan Pasifik Okyanusu’na kadar uzanan toprakları kastetmektedir.

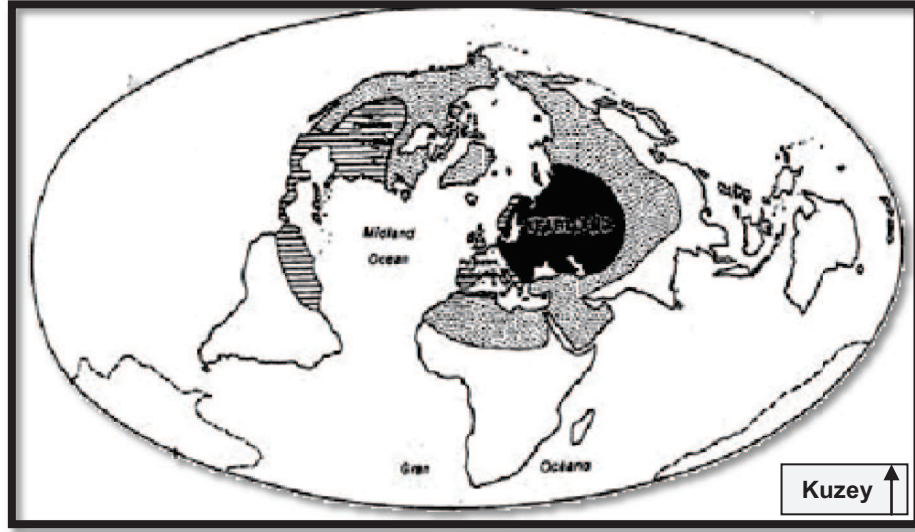
¹⁸⁴ Halford John Mackinder, “The Round World and the Winning of the Peace”, *Foreign Affairs*, 1943, 21 (4), 595-605, pp. 598-601.

¹⁸⁵ Tezkan ve Taşar, a.g.e., s. 87.

¹⁸⁶ Sloan, a.g.e., p. 34.

hâkim olamadığı sorusu bulunmaktadır. Ayrıca kalpgâhın kenar kuşak tarafından kuşatıldığı, teknolojiye yaşanan gelişmelere paralel olarak nüfuz edilemezliğinin ortadan kalktığı ve bölgenin toprak ve iklim yapısının aslında bir devletin güçlenmesi uygun olmadığı da eleştiriler arasındadır. Ancak tüm bu eleştirilere karşın kuram önemini korumaya devam etmektedir. Zaten jeopolitik bakışla yapılan çalışmalarda Mackinder'in görüşleri ve terminolojisine yer verilmesi de bunun göstergesidir.

Harita-3 Orta Okyanus¹⁸⁷



1.2.2.3. Hava Hâkimiyeti Kuramı

Hava Hâkimiyeti Kuramı, genel olarak Mackinder'in Kalpgâh Kuramı'nın uygulanmasında hava gücünün yerini ve etkisini saptamaktadır.¹⁸⁸ 2. Dünya Savaşı sonunda ortaya atılan kuram, savaş sırasında hava gücü alanında yaşanan gelişmelere ve bunların sonuçlarına yoğunlaşmaktadır. Özünde kuramın, "Havaya hükmeden bir millet tüm dünyaya hâkim olur. Bu sebeple havacılıkta daima üstün olmak gerekir" önermesine dayandığı söylenebilir.¹⁸⁹ Birçok isim olmakla beraber; Giulio Douhet (1869-1930), William "Billy" Mitchell (1879-1936), Alexander Nikolaievich Prokofiev de Seversky (1894-1974) ve Harry Aaron Sachaklian (1914-2002) kuramın mimarlarıdır.

İtalyan Generali Douhet, hava gücünün önemine işaret eden ilk kuramcılardandır. Topçu sınıfından gelmekle beraber, 1909 yılında Wright kardeşlerin İtalya'da gerçekleştirdiği uçuş gösterisinden etkilenen Douhet, subaylık

¹⁸⁷ Saber Academico, "Artigos", <http://www.uniesp.edu.br/revista/revista3/publi-art2.php?codigo=3> (Accessed: 24.09.2013).

¹⁸⁸ Mütercimler, a.g.e., ss. 78-79.

¹⁸⁹ Ramazan Özey, *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği*, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2002, s. 226.

kariyerinin geri kalanında hava gücünün önemi ve orduda havacılık kısmının teşkil edilmesi üzerine yazılar yazmıştır. 1912 yılında İtalyan Ordusu'nun ilk havacılık birliğinin komutanlığına getirilen Douhet, bir süre İtalyan Havacılık Dairesi'nin başkanlığını da yürütmüştür. 1921 yılında yayınlanan Hava Hâkimiyeti (*Il Dominio dell'Aria*) adlı kitabında Douhet, esas olarak iki konseptin savunuculuğunu yapmıştır. Birincisi hava kuvvetlerinin kara ve deniz kuvvetleri gibi bağımsız bir kuvvet haline getirilmesi; ikincisi ise hava kuvvetlerinin tek başına savaş kazandırabilecek bir potansiyel taşıdığının kanıtlanmasıdır. Çalışmalarında Douhet, dost uçakların uçuş yeteneğini elde bulundururken, düşman uçaklarının uçamaması anlamına gelen hava egemenliğinin sağlanmasına odaklanmıştır. Hava egemenliği sağlandıktan sonra zaferin düşman ordusunun değil halkının savaşma iradesinin yok edilmesiyle elde edilebileceğini belirten Douhet, bu amaçla şehirlerin, sanayi ve ticaret merkezlerinin ve ulaştırma altyapısının hedef alınmasını öngören stratejik bombardıman (*strategic bombing*) konseptini ortaya atmıştır.¹⁹⁰ En geniş şekliyle 2. Dünya Savaşı'nda uygulanma olanağı bulan konsept, Soğuk Savaş döneminde nükleer silahlarla birlikte anılmıştır.

Hava gücündeki gelişmeleri gören ve bu alanda çalışmalar yapan bir diğer kuramcı Amerikalı General Mitchell'dir. Piyade kökenli bir subay olan Mitchell, çağdaşı Douhet gibi savaşlarda hava egemenliğinin sağlanmasının belirleyiciliğine vurgu yapmıştır. Douhet kadar olmasa da halkın savaşma iradesinin kırılması için hava kuvvetlerinin öncelikle ekonomik ve endüstriyel altyapıya taarruz etmesini savunan Mitchell'in ayrıldığı nokta, yakın destek kapsamında düşman kara kuvvetlerinin de hedef alınmasını tavsiye etmesidir.¹⁹¹

1. Dünya Savaşı'nda Rus Ordusu saflarında pilot olarak görev yapan ve 1943 yılında yayınlanan Hava Gücüyle Zafer (*Victory Through Air Power*) adlı kitabıyla uluslararası alanda tanınan Seversky, kendi ifadesiyle Mitchell'in izinden yürüyen bir kuramcıdır.¹⁹² Seversky'e göre havacılığın ulaştığı nokta tüm eski jeopolitik kuramları değersiz kılmıştır. Uçak ve füzeler coğrafi arızaları engel olmaktan çıkardığı gibi zaman ve menzil kavramlarını da kökten değiştirmiştir. Denilebilir ki yeteri kadar uçak ve füzeyle sahip olan bir ülkenin dünya hâkimiyetini elde etmesi mümkündür.¹⁹³

Bu alanda çalışmalar yapan bir diğer kuramcı da Amerikalı Hava Albayı Sachaklian'dır. 2. Dünya Savaşı sonrasında Sovyetler Birliği'nin Kalpgâh'a hâkim

¹⁹⁰ Eslen, **a.g.e.**, ss. 302-303.

¹⁹¹ Edward Warner, "Douhet, Mitchell, Seversky: Theories of Air Warfare", Edward Mead Earle (Ed.), **Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler**, Princeton University Press, Princeton, 1943, pp. 497-499.

¹⁹² Warner, **a.g.e.**, p. 501.

¹⁹³ Cömert, **a.g.e.**, s. 100.

olduğunu hatırlatan Sachaklian, bu ülkenin kara kuvvetlerinin tüm Avrupa Ülkeleri'nin kara kuvvetlerinden fazla olduğunu, Batılı donanmaların ise Kızıl Ordu'nun taarruzunu durduramaya yetmeyeceği tespitinde bulunmuştur. Sachaklian'a göre bu koşullarda Sovyetler Birliği'ni Dünya Adası'na dolayısıyla da dünyaya hâkim olmaktan alıkoyan yegâne unsur Anglo-Amerikan Stratejik Hava Kuvvetleri'nin caydırıcılığıdır.¹⁹⁴

1.2.2.4. Biyolojik Devlet Kuramı

Alman Jeopolitik Okulu'nun önde gelen temsilcilerinden Friedrich Ratzel (1844-1904), antropocoğrafya ve siyasi coğrafyanın kurucusu olarak kabul edilmektedir. Çalışmalarında Sosyal Darwinizm, pozitivizm ve Bismarck dönemi Alman milliyetçiliğinin izleri görülen Ratzel, büyük ölçüde biyolojik determinizmin etkisi altında kalmıştır. Ratzel, insan hayatına çevrenin yaptığı etkiyi araştırmalarının merkezine koymasıyla tanınmaktadır. Doğa ve toplum bilimleri ile coğrafya arasında bir bağ kurulmasını sağlayan ilk coğrafyacı unvanına sahip olan Ratzel, coğrafyanın devletlerle olan ilişkisi üzerinde durmuş; bazı ulusların genişlemeye ve diğerleri üzerinde hâkimiyet kurmaya sürükleyen “mekân duygusunu” tanımlamaya çalışmıştır. Hayat Sahası kavramını jeopolitiğe kazandıran Ratzel, Almanya'nın emperyalist bir devlet olmasını isteyen ve bu amaçla çaba sarf eden siyasi cemiyetlere üye olmuştur. Ratzel'in coğrafyanın neredeyse bütün alanlarını kapsayan 500'den fazla eseri vardır.¹⁹⁵

Ratzel, yeryüzünü kozmopolitan bir bakış açısıyla ele almıştır. Ancak burada kozmopolitan bakıştan kastedilen dünyanın tek bir devlet tarafından yönetilmesi değil, Batı'nın ve dünyanın geri kalan bölgelerinin ayrılmaz bir bütün olduğunun kabulüdür.¹⁹⁶

1887 yılında Siyasi Coğrafya (*Politische Geographie*) adıyla basılan, 1903 yılındaysa Siyasi Coğrafya veya Devletlerin, Ulaşımın, Savaşların Coğrafyası (*Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges*) adıyla genişletilmiş ikinci baskısı yayınlanan kitabında Ratzel, devleti kısmen insan kısmen de topraktan oluşan yaşayan bir organizmaya benzetmiştir.¹⁹⁷ Ona göre bu organizma üç ana öğenin birleşiminden oluşmaktadır: Halk, toprak ve siyasi fikir. Her organizma gibi devletler de doğmakta, büyümekte ve ölmektedir. Devletin büyümesi öğelerden birinin büyümesiyle, ölümüye öğelerin büyümesinin durması ve sabit sınırlar içine hapsolunmasıyla olmaktadır. Bununla bağlantılı olarak

¹⁹⁴ A.g.e., s. 101.

¹⁹⁵ Tezkan ve Taşar, a.g.e., ss. 42-45.

¹⁹⁶ Gülçin Yattin, “Yaşayan Bir Organizma Olarak Devlet: Friedrich Ratzel”, Mustafa Serdar Palabıyık (Ed.), *Batı'da Jeopolitik Düşünce*, Orion Kitabevi, Ankara, 2009, 35-54, ss. 37-38.

¹⁹⁷ Tezkan ve Taşar, a.g.e., s. 68.

Ratzel, durağanlıktan uzak durulması gerektiği görüşündedir. Zira sabit sınırlar içinde hapsolmuş bir devletin büyüyen diğer devletlerin hâkimiyetine girmesi kaçınılmazdır.¹⁹⁸

Aynı eserde Ratzel, siyasi olayların incelenmesinde mekân, mevki ve mekân duygusu olmak üzere üç faktörün esas alınması gerektiğini söylemiştir. Bunlardan mekân, devletin egemenliğindeki toprakların yüzölçümü, iklimi ve bitki örtüsü gibi fiziki özelliklerini; mevki ise mekânın dünya üzerindeki yerini ifade etmektedir. Ratzel'e göre devletin gelişmesi için bu faktörlerin yadsınamaz önemi haizdir. Ancak söz konusu ulusal gücün dış politikayı yönlendirilmesi olduğunda bunlar tam olarak yeterli değildir. Bunun için gerekli olan unsur mekân duygusudur. Doğuştan gelen bu duygu, bütün uluslarda aynı oranda gelişmemiştir. Zaten bazı ulusların genişlemeye daha kabiliyetli olmalarının nedeni mekân duygusuna sahip olmalarıdır.¹⁹⁹

Ratzel, 1901 yılında kaleme aldığı Hayat Sahası (*Lebensraum*) adlı eserinde, organizmaların büyümek, gelişmek ve varlıklarını sürdürmek için Hayat Sahası'na sahip olması gerektiğini belirtmiştir. Başarılı ve güçlü uluslar hayat sahalarını korumalıdır diyen Ratzel; mekân darlığı ortaya çıktığında bunun şiddet kullanılarak genişletilebileceği görüşündedir.²⁰⁰ Bu cümleden Ratzel'in, büyük devletlerin yayılmacı siyaset izlemesine hak veren ve bunun doğallığını savunan düşünürlerden olduğu söylenebilir. Nitekim Avrupa Kıtası'nın karasal mekânını birleştirme ve en büyük kara devletini kurma hakkının herkesten fazla Almanya'da olduğunu söylemesi de bunun göstergesidir.²⁰¹

1.2.2.5. Lineer Devlet Kuramı

Fikirleri Deniz Hâkimiyeti Kuramı'na temel teşkil eden Mahan ile Kalpgâh Kuramı'nı geliştiren Mackinder, yazılarında jeopolitik kavramını hiç kullanmamışlardır. Daha öncede de ifade edildiği üzere bu kavramı jeopolitik alanyazınına kazandıran İsveçli siyaset bilimci Rudolf Kjellen'dir (1864-1922). Üniversitede siyaset ve coğrafya dersleri veren Kjellen, Birleşik İsveç-Norveç Krallığı'nın "ateşli savunucusu" kimliğiyle 1909 yılında İsveç Parlamentosu'na seçilmiş ve 1917 yılına kadar senatörlük yapmıştır. Etkisi altında kaldığı Ratzel'in görüşlerini ülkesine uyarlamaya çalışan Kjellen, Almanya'nın İsveç'in doğal müttefiki olduğunu ileri sürmüştür. 1. Dünya Savaşı'ndan sonra Alman Jeopolitik Okulu'nun gelişmesinde önemli katkısı olan Kjellen'in görüşlerinin İsveç'ten daha çok Almanya'da ilgi görmesi ilgi çekicidir.²⁰²

¹⁹⁸ Yattin, **a.g.e.**, ss. 45-46.

¹⁹⁹ Ulaş, **a.g.e.**, s. 32.

²⁰⁰ **A.g.e.**, s. 32.

²⁰¹ Hasanov, **a.g.e.**, s. 46.

²⁰² Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, ss. 96-98.

Jeopolitiğin tanımı yapılırken belirtildiği üzere Kjellen, jeopolitik kavramını ilk kez 1899 yılında Ymer Dergisi'nde kullanmıştır. 1916 yılında basılan Bir Canlı Varlık Olarak Devlet adlı eserinde ise kavrama ilk kez bir kitapta yer vermiştir. Kjellen, en önemli eseri olan bu kitapta gerçek jeopolitik ve özel jeopolitik ayrımını yapmıştır. Ona göre gerçek jeopolitik basit ve tabii nesnedir; belli sınırlarla kesin şekilde çevrelenmiştir. Özel jeopolitik ise sahip olunan mekânın kalitesiyle ilgilidir. Buradan yola çıkarak devletlerin coğrafi biçimlerini inceleyen Kjellen, bölge ve geçitlerin jeopolitikte önemli yere sahip olduğunu söylemiştir. Coğrafi konum gibi dünya üzerinde yer alınan uygarlığın da önemli olduğunu ifade eden Kjellen, dar mekâna sahip olan devletlerin kolonizasyon, birleşme veya fetih yoluyla genişlemek için siyasi zorlama altında bulunduklarını ileri sürmüştür.²⁰³

Kjellen, devleti yaşayan bir organizma olarak tasvir etmektedir. Bu tasvirde devletin ülkesi bu organizmanın gövdesini, başkenti beynini, nehirler, kara ve demiryollarıysa damarlarını oluşturmaktadır. Bilinçli bir organizma olan devlet aynı insan gibi bazı değişmeyen kanunlara tabidir. Ayrıca devlet genişlik, hareket serbestisi ve ulusal birlik unsurlarından oluşan büyük bir kuvvettir. "Devlet" demek "güç" demektir. Devletler güçlü oldukları için ortaya çıkmakta ve ancak güçlerini muhafaza edebildikleri sürece var olabilmektedir.²⁰⁴

1.2.2.6. Hayat Sahası Kuramı

Alman Jeopolitik Okulu denilince akla ilk gelen isim hiç şüphesiz Karl Erns Haushofer'dir (1869-1946). Alman Ordusu'nda tümgeneralliğe kadar uzanan subaylık kariyeri dışında askeri ve sivil eğitim kurumlarında öğretim elemanlığı da yapan Haushofer, Bavyera Harp Akademisi'nde yakın çağ harp tarihi, Münih Üniversitesi'nde ise antropocoğrafya ve jeopolitik üzerine dersler vermiştir. 1. Dünya Savaşı'nda farklı cephelerde görev alan Haushofer'ın jeopolitiğe ilgisi bu dönemde başlamıştır. Thomas Babington Macaulay ve Edward Gibbon'un tarih, Albrecht Roscher'in ise siyaset bilimi alanlarındaki düşüncelerinden etkilenen Haushofer, Ratzel ve Kjellen'in coğrafya konusundaki çalışmalarından feyzalmıştır.²⁰⁵ Jeopolitik kavramını Alman siyasi düşünce geleneğine yerleştiren isim olan Haushofer'ın kendine özgü tarafı Ratzel'in Biyolojik Devlet Kuramı'nı Almanya'ya uyarlaması, bunu yaparken ise pozitivizm yerine normatif anlayışı öne çıkarmasıdır.²⁰⁶

Haushofer'in hayatının dönüm noktası cezaevinde yatan öğrencisi Rudolf Hess'i ziyaret ederken Adolf Hitler ile tanışmasıdır. Hitler, aynı cezaevinde birlikte

²⁰³ A.g.e., s. 98.

²⁰⁴ Ulaş, a.g.e., ss. 44-45.

²⁰⁵ Tezkan ve Taşar, a.g.e., ss. 106-107.

²⁰⁶ Ulaş Karaca, "Hitler'in Jeopolitiği: Karl Haushofer", Mustafa Serdar Palabıyık (Ed.), *Batı'da Jeopolitik Düşünce*, Orion Kitabevi, Ankara, 2009, 111-124, s. 114.

yatmakta olduğu Hess'e ünlü kitabı Kavgam (*Mein Kampf*)'ı yazdırmıştır. Hess'in bu süreçte hocasının jeopolitik düşüncelerini, özellikle de Hayat Sahası kavramını Hitler'e aktardığı, onun da bu kavramı Kavgam'da kullandığı bilinmektedir. Bununla bağlantılı olarak Nazi Almanyası'nın yayılmacı siyasetinin en önemli sorumluları arasında görülen Haushofer, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Nürnberg Mahkemeleri'nde yargılanmıştır. Ancak yaşlı ve hasta olması; savaşın çıkmasındaki rolünün ispatlanamaması ve akademik çalışmaların suç sayılamayacağı gerekçeleriyle serbest bırakılmıştır.²⁰⁷

Haushofer, kendisiyle özdeşleşen Hayat Sahası kavramını bir devletin halkına geniş bir mekân ve bol kaynak sağlama hakkı ve görevi olarak tanımlamıştır. Bu hak ve görev, yadsınamaz bir "gerçek" ile "kurama" dayanmaktadır. Söz konusu gerçek dünya uluslarının nüfuslarındaki dolayısıyla ihtiyaçlarındaki eşitsizliktir. Kuram ise devletlerin yaşayan organizmalar oldukları varsayımdır ki bu varsayım gelişen devletlerin mekânsal açıdan genişlemesini doğal kabul etmektedir. Bu noktada Ratzel'in biyo-coğrafya görüşüne dayanan Hayat Sahası kavramının bir yandan coğrafi ve akademik bir nitelik taşıırken, diğer yandan yayılmacı politikaları ve savaşları meşrulaştırıcı işlev gördüğü söylenebilir.²⁰⁸

Selefleri Ratzel ve Kjellen gibi Haushofer'de devlete yurttaşlarını geniş bir mekâna sahip olma hedefiyle mobilize etme; topraklarını sürekli bir biçimde genişletme; komşularından kurtulma ve bağımsızlığını korumanın yollarını bulma görevlerini vermiştir. Ona göre genişlemenin yolu sınırların değişmesini istemeyen ve buna hukuki bir zemin yaratmaya çalışan küçük devletlerin işgal edilmesidir. Almanyası'nın komşularını işgal etmesini haklı gören Haushofer, ülkesinin Avrupa'nın tamamını ve bir kısım Asya topraklarını ilhak ederek kıtanın en büyük devletine dönüşmesi gerektiği düşüncesidir.²⁰⁹ Bu noktada Haushofer'in -hiçbir devletin ekonomik bakımdan kendi kendine yeterli olamayacağı savından hareketle- güçlü ulusların ülkelerini, öncelikle benzer dil ve kültüre sahip halkları, sonra da yakın dil ve kültüre sahip halkları içine alarak genişletmelerini savunduğu belirtilmelidir. Dünyada üç ya da en fazla dört birleşik bölge oluşturulması gerektiğini ifade eden Haushofer; ABD'nin Pan-Amerika'nın, Japonya'nın Pan-Asya'nın ve Almanyası'nın Auroafrika'nın liderliğini üstlenmesini, dördüncü birleşik bölgenin oluşturulup oluşturulmamasına ise ileride karar verilmesini söylemiştir (Harita-4). Birleşik bölgeler kavramı doğudaki Slav topraklarının işgal edilmesini ve bir Alman ticaret bölgesi kurulmasını isteyen geleneksel Alman birliği özlemiyle örtüşmektedir. Ayrıca

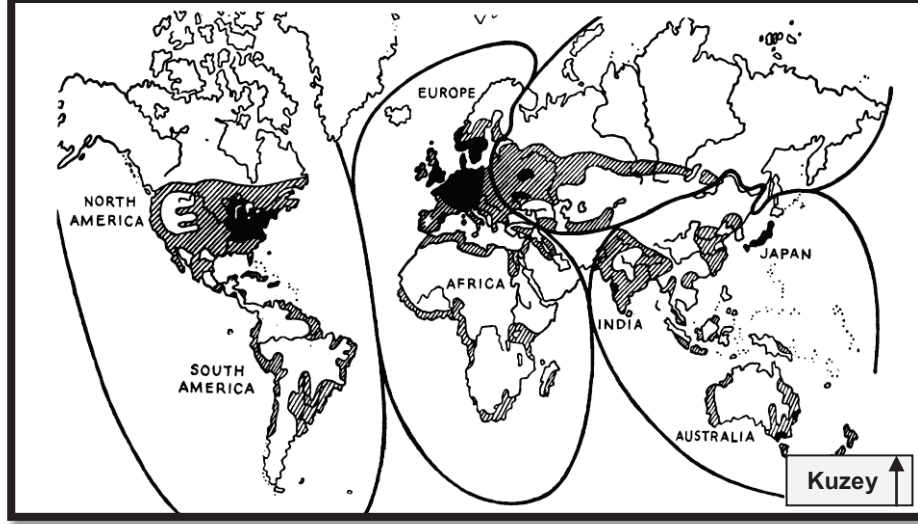
²⁰⁷ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, ss. 107-110.

²⁰⁸ Ulaş, **a.g.e.**, s. 49.

²⁰⁹ Hasanov, **a.g.e.**, ss. 52-53.

kavramın Alman Jeopolitik Okulu'yla birlikte anılan "Pan Bölgeler" kavramının gelişmesinde önemli bir kilometre taşı olduğunu belirtmek gerekir.²¹⁰

Harita-4 Birleşik Bölgeler²¹¹



Ana hatlarıyla Mackinder'in görüşlerini esas alan Haushofer, Avrasya-Afrika kıtalarından oluşan "Dünya Adası"nın tüm kara birleşimleri içerisinde en büyüğü, en kalabalığı ve en zengini olduğunu; tarih boyu insanlığın eksenini ve ağırlık merkezini burasının oluşturduğunu belirtmiştir. Haushofer'e göre Dünya Adası'nın okyanuslardan tecrit edilmiş çok büyük bir bölgesi olan Kalpgâh, hâkim bir kara gücünün ortaya çıkmasına yetecek düzeyde kaynaklara haizdir. Kalpgâh'ın batısını, güneyini ve doğusunu okyanuslara kolayca ulaşabilen kıyı ülkelerinden oluşan bir iç hilâl çevrelemektedir. İç hilâlin çevresindeyse Kuzey ve Güney Amerika kıtaları, Kara Afrika ve Avustralya-Yeni Zelanda'dan oluşan dış hilâl bulunmaktadır. Yeterli bir deniz gücünü idame eden Kalpgâh devletinin, önce İngiltere'nin de yer aldığı iç hilâli, zamanla da dış hilâli kontrol altına alabileceğini söyleyen Haushofer, bunun için iç hilâlin doğusundaki Japonya ile işbirliği içerisinde çalışacak olan bir Alman-Rus ittifakının -Kalpgâh ekseninin- kurulması gerektiğine işaret etmiştir.²¹²

Haushofer, ABD'nin dünyada açık bir yayılcılık politikası takip ettiği ve bunun tüm dünyanın işgal edilmesine kadar uzanan bir süreç olabileceği

²¹⁰ Ulaş, a.g.e., s. 50.

²¹¹ John O'Loughlin and Herman van der Wusten, "Political Geography of Panregions", *The Geographical Review*, 1990, 80 (1), 1-20, p. 6.

²¹² Holger H. Herwig, "Jeopolitik: Haushofer, Hitler ve Lebensraum", Çev. Tuğrul Karabacak, Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya*, ASAM Yayınları, Ankara, 2003, 292-322, ss. 306-307.

iddiasındadır.²¹³ 1941 yılında yayınlanan Karasal Blok: Orta Avrupa, Avrasya ve Japonya (*Der Kontinentalblock: Mitteleuropa, Eurasien, Japan*) adlı kitabında, Atlantikçilerin yayılmacılığına karşı koymanın yegâne yolunun Karasal Blok'un kurulması olduğunu belirten Haushofer, çekirdeğinde Almanya, Rusya ve Japonya'nın yer alacağı bu mecburi ittifaka ileride İtalya'nın, hatta önyargılar aşılabılırsa Çin'in dahi katılabileceğini söylemiştir.²¹⁴

1.2.2.7. Olanakçılık Kuramı

Herhangi bir mekân veya zamanda yaşanan her türlü gelişmenin temelinde insan ve onun çalışmalarının olduğunun kabulü üzerine kurulan Olanakçılık Kuramı, Fransız Jeopolitik Okulu'na mensup jeopolitikçiler tarafından savunulmuştur. Alman Jeopolitik Okulu'nun coğrafi determinizmi esas alan görüşlerine tepki olarak ortaya çıkan kuram devletin yaşayan bir organizma değil, kültürel ve ulusal bir varlık olduğu iddiasındadır.²¹⁵ Bu kuramı savunan jeopolitikçiler halklar arasında hümanist ve liberal ilişkilerin olabileceği varsayımından yola çıkmış, çözümlemelerinde insan unsurunu öne çıkarmıştır. Ancak kuramın Almanya'nın yayılmacı politikalarına karşı dünya kamuoyuna Fransa'yı "barışsever" olarak gösterme arayışının uzantısı olduğu yönünde de genel bir kanı vardır.²¹⁶

Olanakçılık Kuramı denilince akla ilk gelen isimlerden biri Fransız Jeopolitik Okulu'nun da kurucuları arasında yer alan coğrafyacı Paul Vidal de la Blache'dir (1845-1918). Coğrafi determinizmi eleştiren Blanche, devletlerin ve toplumların gelişiminde yerel çevre koşulları ile doğanın sunduğu olanakların, insanın iç enerjisinin ve sosyokültürel kodların belirleyici olduğu görüşündedir. İnsanın girişimciliği ile özgürlüğünü ön plana çıkaran Blanche, insanın da doğa gibi coğrafi etken rolünü yerine getirebileceğini, üstelik bu rolün özne konumu bile olabileceğini ileri sürmektedir. İnsanoğlunun çevreyle karşılıklı etkileşim içinde olduğunu vurgulan Blanch, Alman jeopolitikçilerin kara ve deniz devletleri arasındaki çatışmanın sürekli olduğu görüşünü reddetmektedir. Ona göre bu çatışma geçicidir ve uygarlığın gelişmesine paralel olarak ortadan kalkacaktır.²¹⁷

1.2.2.8. Büyük Alan Kuramı

Büyük Alan (*Grossraum*) Kuramı'nın mimarı Alman Jeopolitik Okulu'nun önde gelen isimlerinden Carl Schmitt'tir (1888-1985). Hukukçu kimliğiyle tanınan Schmitt, Haushofer'ın Hayat Sahası ve Karasal Blok kavramlarını farklı şekilde yorumlayarak çözümlemelerde bulunmuştur. Siyaset, siyasetçiler ve savaş konularında Avrupa'da

²¹³ Hasanov, a.g.e., s. 53.

²¹⁴ Ulaş, a.g.e., s. 52.

²¹⁵ Cömert, a.g.e., s. 12.

²¹⁶ Hasanov, a.g.e., ss. 57-58.

²¹⁷ A.g.e., ss. 57-58.

Haushofer'den sonra en fazla eser veren isim olan Schmitt, "muhafazakâr Nazi devrimci" lakabıyla anılmaktadır.²¹⁸

Büyük Alan Kuramı temelde devletlerin zorunlu olarak imparatorluk benzeri bloklar halinde bir araya gelmesine ve entegrasyonuna dayanmaktadır. Schmitt'e göre aralarındaki derin ayrılıklar sebebiyle kara ile denizin, batı ile doğunun çatışması doğaldır. Ancak bu çatışmanın yeryüzünde uygarlığın sonunu getirme potansiyeli taşıması sebebiyle durdurulması gerekmektedir. Schmitt, son dönemlerde deniz lehine bozulan dengenin sağlanması ve taraflar arasında çatışmanın önlenmesi için üç ana yol önermektedir. Birinci yol denizin ya da karanın çatışmadan zaferle çıkması ve kendi iradesini zorunlu bir şekilde karşı tarafa kabul ettirmesidir. İkinci yol denizin lehine olan statükonun korunması, buna karşılık da kara ve havaya belirli pay verilmesidir. Üçüncü yol ise yeryüzündeki devletlerin bağımsız büyük alanlar oluşturacak şekilde birkaç imparatorluk bloku halinde bir araya gelmesi ve taraflar arasında belirlenecek bir takım normlar çerçevesinde dengenin ve barışın sağlanmasıdır. Schmitt, önerdiği entegrasyon formülüne bu ülküyü taşıyan bazı devletlerin öncülük etmesi gerektiği görüşündedir. ABD'nin Kuzey ve Güney Amerika'nın birleşmesinde oynadığı rolü örnek gösteren Schmitt, Almanya'nın da Avrasya'nın birleşmesinde aynı rolü oynayabileceğini ve sürecin karasal bölümüne liderlik edebileceğini söylemiştir.²¹⁹

1.2.2.9. Kenar Kuşak Kuramı

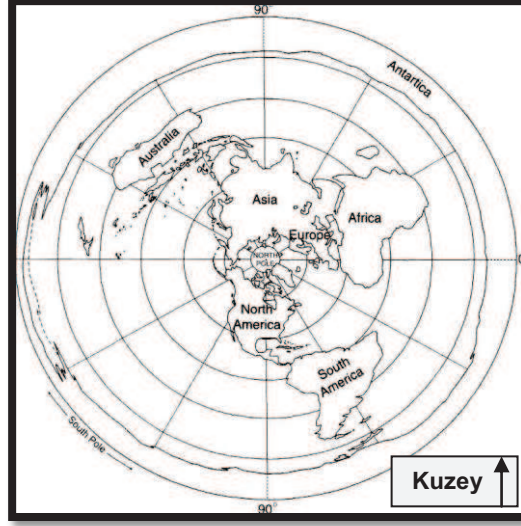
Hollanda kökenli bir Amerikalı olan Nicholas John Spykman (1893-1943), jeopolitik görüşleriyle İkinci Dünya Savaşı sonrası ABD dış politikasının belirlenmesindeki en etkili isimlerden biri kabul edilmektedir. Kariyerine yurtdışında gazeteci olarak başlayan Spykman, sırasıyla; Yakın Doğu, Orta Doğu ve Uzak Doğu'da görev yapmıştır. Gazetecilik mesleğinden sonra önce Kaliforniya, ardından da Yale Üniversitesi'nde öğretim üyesi olarak çalışan Spykman'ın, jeopolitik konusundaki ilk çalışmaları Coğrafya ve Dış Siyaset (*Geography and Foreign Policy*) ile Dış Siyasette Coğrafi Hedefler (*Geographic Objectives in Foreign Policy*) başlıklı makaleleridir. Dünya Siyasetinde Amerika'nın Stratejisi: Birleşik Devletler ve Güç Dengesi (*America's Strategy in World Politics: The United States and Balance of Power*) isimli kitabı 1942 yılında yayınlanan Spykman, aynı yıl güvenlik siyasetinin belirlenmesine yönelik uluslararası ilişkiler ve jeopolitik alanlarındaki görüşlerini Yale Üniversitesi'nde verdiği bir konferansta dile getirmiştir. Spykman'ın niyeti bu konferansa ilişkin notlarını bir kitap haline getirmekse de 1943 yılında ölümü nedeniyle bunu gerçekleştirememiştir. Ne var ki ölümünden bir yıl sonra Yale

²¹⁸ A.g.e., ss. 54-56.

²¹⁹ A.g.e., ss. 54-56.

Üniversitesi Uluslararası Araştırmalar Enstitüsü'ndeki çalışma arkadaşları onun bu amacını gerçekleştirmiş ve Kenar Kuşak (*Rimland*) Kuramı'nı ortaya koyan konferans notlarını kitap haline getirerek Barışın Coğrafyası (*The Geography of the Peace*) adıyla yayınlamıştır.²²⁰

Harita-5 Merkezi Kuzey Kutbu Olan Dünya Haritası²²¹



Jeopolitiğin coğrafi unsurlarını bir kenara bırakan Spykman, disiplini pratik amaçlar ve özellikle de ABD'nin güvenliği odaklı ele almış, dış politikada strateji oluşturmaya yönelik analitik bir araç olarak kullanmıştır.²²² Bu kapsamda dünya coğrafyasını farklı bir bakış açısıyla inceleyen Spykman, alışlagelen düz haritalar yerine merkezi kuzey kutbu olan küresel bir haritayı esas almıştır (Harita-5). Dünya kara kitlesini oluşturan beş büyük kıtasal adadan Kuzey Amerika ve Avrasya'nın kuzey yarımkürede, Afrika, Güney Amerika ve Avustralya'nın ise güney yarımkürede bulunduğunu belirten Spykman, karaların merkezi kuzey kutbu olan bir denizyıldızı gibi Afrika, Güney Amerika ve Avustralya'nın güney sınırlarına doğru uzandığını söylemiştir. Bu değerlendirmelerin ardından Dünya kara kitlesinin ağırlıklı olarak kuzey yarımkürede toplandığına işaret eden Spykman, doğal kaynakları ve nüfus yoğunluğu sebebiyle tarih boyunca buranın güney yarımküreden önde geldiğinin altını çizmiştir.²²³

Arktik Okyanusu'nun ulaşımına müsait olmadığını dikkate alan Spykman, Kuzey Amerika ve Avrasya'yı kıtasal ada değil, kıtasal yarımada olarak görmüştür. Dahası

²²⁰ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, ss. 126-127.

²²¹ Klaus Dodds, **Geopolitics: A Very Short Introduction**, New York, Oxford University Press, 2007, p. 136.

²²² İşcan, **a.g.e.**, s. 63.

²²³ Ulaş, **a.g.e.**, ss. 55-56.

Kuzey Amerika'nın Avrasya'nın Batı Avrupa ve Doğu Asya kıyıları tarafından kuşatıldığını da düşünmüştür. Spykman, kuzey yarımkürede yer alan ABD'nin kıta büyüklüğündeki zengin toprakları, Meksika ve Kanada gibi siyaseten zayıf komşuları ve iki okyanus üzerinden dünya deniz yollarına kolaylıkla ulaşılmasına sağlayan konumuyla çok şanslı bir coğrafyada bulunduğunu söylemiştir. Fakat tüm bu avantajlarına karşı Batı Avrupa ve Doğu Asya kıyıları arasında kaldığını, diğer bir deyişle Avrasya tarafından kuşatıldığını da eklemiştir (Harita-6).²²⁴

Harita-6 Kuzey Amerika'nın Kuşatılmışlığı²²⁵



ABD'nin güvenliği için atılması gereken adımları sıralayan Spykman, denizasıırı harekât icra etme yeteneğinin geliştirilmesini ve güç dengelerinin gözetilerek Avrasya'nın bölünmüş biçimde tutulmasını söylemiştir. İngiltere ile ittifakın ABD'nin çıkarları açısından hayati olduğunu vurgulayan Spykman, Avrupa Birleşik Devletleri ya da Avrupa Federasyonu gibi oluşumların engellenmesi gereken fikirler olduğunu belirtmiştir. Spykman, İngiltere, Almanya ve Rusya'nın Avrupa'da egemen güç olma potansiyeline sahip devletler olduğu, özellikle de yaratabilecekleri tehdit dolayısıyla son ikisinin mutlaka dengelenmesi gerektiği görüşündedir. Ona göre bunun en iyi yolu Almanya ile Rusya'yı sınır komşusu yapmak veya bu mümkün olmuyorsa ikisi arasında Baltık Denizi'nden Akdeniz'e kadar uzanan kuşakta küçük devletlerden oluşan bir tampon bölge yaratmaktır.²²⁶

²²⁴ A.g.e., ss. 56-57.

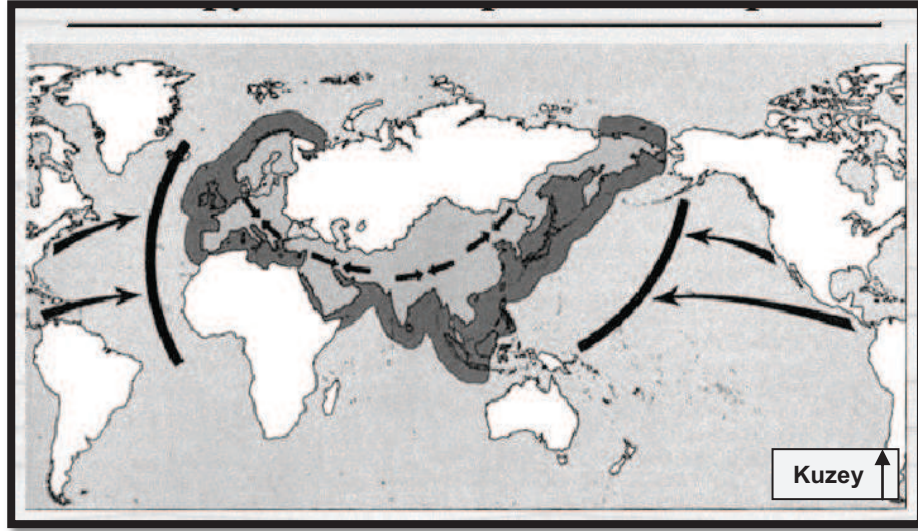
²²⁵ The Policy Tensor, "The View From Mount Olympus", <http://policytensor.com/2013/05/31/the-view-from-mount-olympus/> (Accessed: 05.01.2014).

²²⁶ A.g.e., ss. 57-59.

Mackinder'in çalışmalarını derinliğine analiz eden Spykman, dünyayı aynı coğrafi levhalara ayırmış ancak Kalpgâh Kuramı'nın hatalı olduğu tespitini yaparak Kenar Kuşak Kuramı'nı ortaya atmıştır. Genel olarak kuram Dünya Adası'nın kontrolünün merkezden dışa doğru değil, dışarıdan merkeze doğru olacağı öngörüsüne dayanmaktadır.²²⁷ Spykman'e göre Mackinder, iç/kenar hilal bölgesinin önemini küçümsemiştir. Oysa Avrasya'nın asıl güç potansiyeli Kalpgâh ile beraber bu bölgededir.²²⁸

Spykman, Kalpgâh ile çevre deniz ve okyanuslar arasında bir ara bölge olarak değerlendirdiği iç/kenar hilal bölgesine Kenar Kuşak adını vermiştir. Ona göre Batı Avrupa, Türkiye, Irak, İran, Pakistan, Afganistan, Hindistan, Çin, Kore ve Doğu Sibiryâ'yı kapsayan Kenar Kuşak, deniz gücü ile kara gücü arasında tampon bölge işlevi görmektedir (Harita-7). Tarih boyunca deniz gücü ile kara gücü arasındaki mücadele Kenar Kuşak'ın kontrolü için yapılmış;²²⁹ dünyaya hâkim olmanın anahtarını Kalpgâh değil burası oluşturmuştur. Kalpgâh'ın çevresindeki Kenar Kuşak'a hâkim olan güç, önce Dünya Adası'na sonra da Dünyaya hükmedecektir. Dolayısıyla bir slogan geliştirilecekse bu, "Kim Kenar Kuşak'ı kontrol ederse Avrasya'ya hâkim olur; kim Avrasya'yı kontrol ederse dünyaya hâkim olur" şeklinde olmalıdır.²³⁰

Harita-7 Kenar Kuşak²³¹



²²⁷ İşcan, a.g.e., ss. 63-64.

²²⁸ Ulaş, a.g.e., s. 59.

²²⁹ A.g.e., ss. 59-60.

²³⁰ İşcan, a.g.e., ss. 63-64.

²³¹ The Policy Tensor, "The View From Mount Olympus".

Görüşleri George F. Kennan'ın -bir dönem ABD Dış Politikası'na damga vuran- Çevreleme Siyaseti (*Containment Policy*)'e temel oluşturan Spykman, başta Haushofer'i taklit ettiği iddiası olmak üzere devletler arasındaki ilişkileri salt güç olgusuna indirgeme; güç kullanımını ahlaki değerlerden soyutlama ve ABD merkezli bir haritayı esas alma gibi eleştirilere maruz kalmıştır.²³² Eleştirilerde belli ölçüde haklılık payı olduğu kabul edilse de bu durum Spykman'ın analizlerinin geçerliliğini koruduğu gerçeğini değiştirmemektedir. Rusya, bugün için de ABD'nin en önemli rakiplerinden biri olmayı sürdürmektedir. Yine mevcut güç dengelerinde Kenar Kuşak ABD dış politikasındaki ağırlığını devam ettirmektedir.

1.2.3. Jeopolitiğin Duraklama Dönemi

19. yüzyılın sonlarından 20. yüzyılın başlarına kadar "altın çağını" yaşayan jeopolitik 2. Dünya Savaşı sonrasında duraklama dönemine girmiştir. Savaş sonrasında hem Batılı hem de Doğulu bilim ve siyaset çevrelerinde jeopolitik kavramının kullanılmasından özenle kaçınılmıştır. Hatta bu durum, Almanya ve Fransa'da eğitim kurumlarında jeopolitik konulu derslerin verilmesinin yasaklanmasına kadar varmıştır.²³³ Bu dönemde jeopolitik adeta unutulmuş ya da daha doğru bir ifadeyle unutturulmuştur.²³⁴ Bunun sebeplerini iki ana başlık altında toplamak mümkündür:

Birincisi jeopolitik Nazi Almanya'sı ile özdeşleştirilmiş ve 2. Dünya Savaşı'nın çıkmasında ağır sorumluluğu olan bir çalışma alanı olarak görülmüştür.²³⁵ Haliyle "tüm kötülüklerin anası olarak" gösterilen bir çalışma alanının dışlanması sürpriz olmamıştır. Ünlü Fransız coğrafyacı Jean Gottman'ın, "Almanya'nın dünyaya egemen olmak için stratejik plan sağlama denemesi" biçimindeki tanımlaması örneğinde olduğu gibi jeopolitik, özellikle Batı Avrupa'da yalancı bir bilim ve siyasi coğrafyanın çarpıtılmış hali damgasını yemiştir.²³⁶ Sovyetler Birliği'nin başını çektiği Doğu Bloku ülkelerinde de durum farklı değildir. Sürekli olarak "şeytanlaştırılan" jeopolitik Sovyet resmi ideolojisinde sahte bir bilim dalı ve kapitalizmin kitleler arasında militarizmi ve şovenizmi arttırmak için kullandığı bir araç şeklinde tanımlanmıştır. Bunun yansıması olarak jeopolitik Sovyet Askeri Ansiklopedisi'nde bilimle ilgisi olmayan kuramlara dayanmakla itham edilmiş ve doğrudan savaş ile özdeşleştirilmiştir. Aynı şekilde 2. Dünya Savaşı sonrasında jeopolitik kelimesinin kullanıldığı ender çalışmalardan biri olan L. A. Modzhoryan'ın 1974'te yayınlanan Askeri Maceraperestliğin Hizmetindeki Jeopolitik (*Geopolitika Na Sluzhbe Voennykh*

²³² Defay, a.g.e., ss. 34-35.

²³³ A.g.e., s. 7.

²³⁴ Ulaş, a.g.e., s. 64.

²³⁵ Defay, a.g.e., s. 7.

²³⁶ A.g.e., s. 31.

Avantyrur) adlı kitabında da kavram; Batı Alman İntikamcılar, Maocular ve Siyonistler gibi “askeri maceraperestlerin” kullandığı bir araç olarak nitelendirilmiştir.²³⁷

Jeopolitiğin dışlanmasının ikinci sebebinin ise Sovyetler Birliği’nin nükleer silahlara sahip olmasıyla Batı ve Doğu blokları arasında bir dengenin ortaya çıkması ve tarafların tüm gayretlerini bu dengenin muhafazasına yöneltmesi oluşturmaktadır. “Dehşet dengesi” olarak adlandırılan bu dönemde ideolojiler kullanılarak oluşturulan siyasi statükonun ve nükleer güç dengesinin korunmasında coğrafyayı esas alan jeopolitik çalışmalara ihtiyaç duyulmamıştır. Bu bağlamda iki blok arasındaki dengenin teknolojik ve ekonomik kapasitelerle ilgili olduğu dolayısıyla coğrafyanın eski önemini yitirdiği görüşü ağırlık kazanmıştır.²³⁸

Jeopolitik çalışmaların durakladığı 1940’ların ortalarından 1970’lerin sonlarına kadarki dönemde adında İngilizce olarak jeopolitik kelimesinin geçtiği sadece iki kitap yayınlanmıştır. Bu kitaplar Debabrata Sen’in 1975 yılında Hindistan’da yayınlanan Jeopolitiğin Temel Prensipleri ve Tarih (*Basic Principles of Geopolitics and History*) ile Colin Gray’ın 1977 yılında yayınlanan Nükleer Çağın Jeopolitiği (*The Geopolitics of the Nuclear Era*) adlı eserleridir.²³⁹ Aynı dönemde kuramsal çalışmalar da neredeyse durma noktasına gelmiştir. Bu alanda az rastlanan çalışmalardan biri Amerikalı Coğrafya Profesörü Saul Bernard Cohen’in 1963 yılında yayınlanan Bölünmüş Bir Dünyada Coğrafya ve Politika (*Geography and Politics in a World Divided*) adlı kitapta ileri sürdüğü Jeopolitik ve Jeostratejik Alanlar Kuramı’dır. Kitapta Cohen, yeryüzünü dört jeostratejik grupta toplanan dokuz jeopolitik bölgeye ayırmıştır.²⁴⁰ Tüm bölgelerin ayrı ayrı jeopolitik, sosyoekonomik ve kültürel özelliklerini inceleyen Cohen, her bölgede neden lider bir ülke etrafında birleştiği sorusuna yanıt aramıştır. Bu doğrultuda Cohen; ABD, AB, SSCB, Çin ve Japonya’yı “birinci derecede bölgesel liderler” olarak nitelendirmiştir. Hindistan, Brezilya ve Nijerya’yı “ikinci derecede bölgesel liderler” olarak kabul eden Cohen, ayrıca üçüncü, dördüncü ve beşinci derecede bölgesel liderlerden ve bunların komşuları üzerindeki etkisinden de bahsetmiştir.²⁴¹

2. Dünya Savaşı sonrası dönemde jeopolitik çalışmalar gözden düşmekle beraber, bazı ülkeler bunun istisnasını oluşturmuştur. Söz konusu Batı olduğunda, ismi öne çıkan bölge İber Yarımadası’dır. Portekiz’deki askeri yayınlarda kavram

²³⁷ John Erickson, “Russia Will Not be Trifled With: Geopolitical Facts and Fantasies”, Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), **Geopolitics, Geography and Strategy**, Frank Cass Publishers, London, 1999, p. 242.

²³⁸ Ulaş, **a.g.e.**, s. 67.

²³⁹ Geoffrey Sloan and Colin C. Gray, “Why Geopolitics?”, Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), **Geopolitics, Geography and Strategy**, Frank Cass Publishers, London, 1999, p. 5.

²⁴⁰ Cömert, **a.g.e.**, s. 103.

²⁴¹ Hasanov, **a.g.e.**, s. 110.

yoğun bir şekilde kullanılmaya devam edilmiş, ayrıca Alman jeopolitikçilerin çalışmaları da övülmüştür.²⁴² Aynı eğilim yarımadanın bir diğer ülkesi İspanya için de geçerlidir.

Jeopolitik çalışmaların hız kesmediği bir diğer istisnai bölge Güney Amerika'dır. 1970-1980 arası otoriter yönetimlerin iş başında olduğu bölgede jeopolitik bir yandan yayılmacı politikaların itici gücünü oluştururken, diğer yandan bu politikaları meşrulaştırıcı işlev de görmüştür. Bu dönemde Güney Amerika özelinde klasik jeopolitiğin sembol isimleri Şili Harp Akademisi'nde bu alanda dersler de veren General Augusto Pinochet ve General Golbery de Couto e Silva'dır. Bölge ülkelerindeki jeopolitik çalışmalar ulusal güvenlik ve gelişme eksenli yapılmıştır. Örneğin Brezilya, önce Amazon Bölgesi'ni ele geçirerek Güney Amerika'da hegemon güç olmayı, ardından da bunun sağlayacağı ivmeyle dünya politikasında etkin bir aktör konumuna gelmeyi hedeflemiştir. Arjantin'in Falkland Adaları'nı işgal etmesi de benzer değerlendirmelerin sonucudur. Jeopolitik kuramlar çerçevesinde yayılmacı politikaları meşrulaştırmayı amaçlayan Arjantinli Amiral Fernando Milia, Güney Atlantik ve Antartika'nın bir bölümünde kontrol sağlanmasının ulusal birlik için zorunlu olduğu tezini ortaya atmıştır.²⁴³

Son olarak, 2. Dünya Savaşı sonrasında ABD'de de "resmi" olarak jeopolitiğe mesafeli yaklaşılmıştır. Ne var ki "gayri-resmi" düzeyde durum görüldüğü gibi değildir. Savaşın bitimini izleyen yıllarda ABD, Almanya'dan ithal ettiği bilgi birikimini bazı üniversitelerin uluslararası ilişkiler enstitülerinde değerlendirmiştir. Ancak uygulanan karartma sebebiyle o dönem bu alandaki çalışmalar kamuoyuna yansımamıştır. Soğuk Savaş yılları boyunca ABD'deki bazı enstitü ve düşünce kuruluşlarında jeopolitik kuramların işlendiği eğitim programları düzenlenmiştir. Sadece ABD dış işleri ve askeri bürokrasisinin katılabildiği bu programlara ilişkin yayınlanmamış çalışmalara bugün üniversite arşivlerinde rastlamak mümkündür.²⁴⁴ Soğuk Savaş döneminde ABD'nin, Spykman'ın Kenar Kuşak Kuramı'nı esas alan Çevreleme Siyaseti'nin uygulamaya koyması jeopolitiğin bu ülke nezdinde taşıdığı değerin somut göstergesidir. Kaldı ki bu ülkenin Theodore Roosevelt'in başkanlığı döneminden itibaren Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Kuramı'na bağlı kaldığı da unutulmamalıdır.

1.2.4. Çağdaş Jeopolitik Kuramlar

Bilim ve siyaset çevrelerinde uzun yıllar kullanılmayan jeopolitik kavramı Soğuk Savaş'ın sonlarına doğru yeniden gündeme gelmiştir. Kavramı gündeme

²⁴² James Derrick Sidaway, "Iberian Geopolitics", Klaus Dodds and David Atkinson (Ed.), **Geopolitical Traditions: A Century of Geopolitical Thought**, Routledge, London, 2000, 118-149, p. 131.

²⁴³ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, s. 159.

²⁴⁴ Ulaş, **a.g.e.**, ss. 67-68.

getiren ABD Dışışleri Bakanı Henry Kissinger'dır. 1979'da yayınlanan anılarında dünyadaki jeopolitik dengelerden söz eden Kissinger, kavramın hatırlanmasını ve bu alandaki çalışmaların canlanmasını sağlamıştır.²⁴⁵ Aynı dönemde Sovyet coğrafyacıları nezdinde de benzer canlanmanın olması ve bir yandan ABD'nin jeopolitik görüşleri analiz edilirken, diğer yandan SSCB'de siyasi coğrafyanın gelişmesi için çağrılar yapılması dikkat çekicidir.²⁴⁶

Elbette jeopolitik çalışmaların yeniden canlanmasını sadece Kissenger'in anılarına bağlamak doğru değildir. Soğuk Savaş döneminin sonlarına doğru meydana gelen siyasi gelişmeler olayların alışlagelmiş ideolojik söylemlerle açıklanamayacağını göstermiştir. Bu durum, politika oluşturmada akademisyen ve siyasetçileri daha gerçekçi ve sistematik dayanaklar aramaya sevk etmiştir.²⁴⁷ Jeopolitik bu noktada başvurulacak dayanaklardan birini oluşturmuştur.

Soğuk Savaş'ın son dönemlerinde jeopolitik tekrar hatırlanırken, eş zamanlı olarak disiplinin kendi içerisindeki tartışmalar da alevlenmiştir. Halen süregelen ve "Jeopolitiğin Rönesansı" da denilen bu dönemde kavramın yeniden tanımlanarak; içeriği, kapsamı, sınırları ve yöntemleri belirlenmeye başlanmıştır. Yeniden yapılanma olarak nitelendirilebilecek bu dönemle ilgili iki tespit yapmak mümkündür: Birincisi teknolojik veriler de dikkate alınarak -deneme yanılma yöntemiyle- bazıları sistemsiz ve tutarsız birçok jeopolitik görüş ortaya atılmaktadır. İkincisi ise jeopolitik kelimesi birden fazla anlama gelmesi ve bunların da birbirine karışması pahasına popülerleşmesidir.²⁴⁸

Jeopolitiğin yeniden gündeme gelmesiyle birlikte birçok ülkede yayınlar yapılmaya başlanmıştır. Fransa'da *Geopolitique* ve *Heredot*, İtalya'da ise siyasi yelpazenin hem sağı hem de solundan yazarları bir araya getiren *Limes*, *Rivistia Italiana di Geopolitica* dergilerinin yayınlanması bu dönemde olmuştur. Avusturya Askeri Dergisi'nde de jeopolitik konulu makalelerin yayınlanması bu döneme denk gelmektedir. Yayın alanında hareketlenmenin yaşandığı bir diğer ülke de birleşmesi sonrası Almanya'sıdır. 1994'te Alman Ordusu'na yakınlığıyla bilinen Heinz Brill'in Bugünkü Jeopolitik: Almanya'nın Şansı mı? (*Geopolitik Heute: Deutschlands Chance?*) ve 1996'ta Felix Buck'un Jeopolitik 2000: Dönüşümdeki Dünya Düzeni (*Geopolitik 2000: Weltordnung im Wandel*) adlı kitapları yayınlanmıştır. Brill

²⁴⁵ A.g.e., s. 70.

²⁴⁶ Defay, a.g.e., s. 37.

²⁴⁷ Ulaş, a.g.e., ss. 70-71.

²⁴⁸ A.g.e., s. 71. Bu dönemde yaşanan olumsuz gelişmelerden biri coğrafya yerine kültürel yapı unsurunun esas alınmasını savunan, ayrıca jeoekonomi ve jeoenerji gibi hatalı terimlerin de ortaya çıkmasına zemin hazırlayan jeokültür tartışmalarıdır. Farklı tanımlar yapılsa da jeokültür, kültürün bütün unsurlarıyla jeopolitik düzeyde ve jeopolitiğin yöntemleriyle değerlendirilmesi; kültürün bütün unsurlarıyla politikaya verdiği yön ya da kısaca, kültür coğrafyasına dayalı politika anlamında kullanılmaktadır. Suat İlhan, *Dünya Yeniden Kuruluyor, Jeopolitik ve Jeokültür Tartışmaları*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 39-40.

kitabında klasik jeopolitik geleneği takip ederek dünyadaki güç ilişkileri bağlamında mekânların yeniden düzenlenmesini tartışmakta ve Almanya'nın değişik dış politika alternatifleri olduğu tespitinden hareketle de Berlin-Paris veya Berlin-Moskova mihverlerinin kurulabileceğini savunmaktadır. ABD'nin uzun süre daha dünyanın başat gücü konumunu devam ettirip ettiremeyeceğini tartışan Buck ise Almanya'nın durumunun geçmişte hiç olmadığı kadar parlak olduğunu ve sorumluluklarını yerine getirmesi halinde Berlin yönetiminin Avrasya'da liderlik rolünü Washington'dan alabileceğini ileri sürmektedir.²⁴⁹

Bu dönemde daha da ilginç gelişmeler eğitim alanında yaşanmaya başlamıştır. 1991'de Paris Üniversitesi'nde jeopolitik diploması veren bir bölümün açılması dikkat çekicidir. Bir diğer dikkat çekici gelişme de Rus Bilimler Akademisi'ne bağlı Coğrafya Enstitüsü'nde Jeopolitik Çalışmalar Merkezi kurulması ve bu merkezin Amsterdam, Brüksel ve Hamburg üniversiteleri dışında Lyon'daki Maison Geopolitique Europeenne ve Durham Üniversitesi'ne bağlı International Boundary Research Unit ile işbirliği yapmasıdır. Aynı dönemde yüksek öğretim kurumlarında düzenlenen jeopolitik konulu seminer ve derslerin sayısında büyük bir artış olması da yine bu alandaki ivmelenmenin göstergesidir.²⁵⁰

Soğuk Savaş'ın sonlarına doğru bilimsel platformlar dışında günlük hayatta da jeopolitik kavramının kullanımı yaygınlaşmıştır. Siyaset adamlarının dış politikaya ilişkin görüşlerini anlatırken jeopolitik kavramına atıf yapması sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Ancak kavramı geniş kitlelere asıl tanıtanın çatışma bölgelerindeki gazeteciler olduğu bir gerçektir.²⁵¹

Son olarak, SSCB'nin dağılmasından sonra ortaya atılan jeopolitik görüşlerin büyük kısmının ABD'nin dünya hâkimiyetini meşrulaştırma amaçlı formüle edildiği görülmektedir. Bunun dışındaki görüşlerin de yine başka ülkelerin benzer amaçlarına uygun formüle edildiği değerlendirilmektedir.²⁵²

1.2.4.1. Astropolitik: Uzay Hâkimiyeti Kuramı

Everett Carl Dolman, uzayın kontrolü konusunda geliştirdiği ve astropolitik adı verilmesini önerdiği sistematik yaklaşımla Uzay Hâkimiyeti Kuramı'nın kurucusu kabul edilmektedir. Bir anlamda Mahan ve Mackinder'in görüşlerini uzaya aktaran Dolman, özetle yeryüzünde ve uzayda belli bölgeleri kontrol eden bir devletin dünya hâkimiyetine giden yolda mutlak avantaj elde edeceğini savunmaktadır.²⁵³

²⁴⁹ Tezkan ve Taşar, *a.g.e.*, ss. 166-167.

²⁵⁰ *A.g.e.*, s. 167.

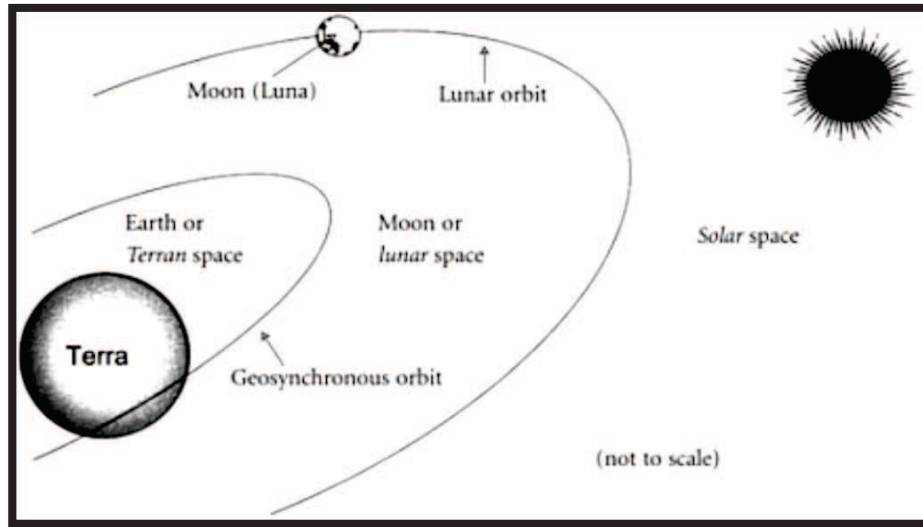
²⁵¹ *A.g.e.*, s. 167.

²⁵² *A.g.e.*, s. 167.

²⁵³ Ulaş, *a.g.e.*, ss. 92-93.

Bu kapsamda denizde her yöne yol alınabilmekle beraber, belli denizyolları ve geçitlerin kontrol edilmesi üzerinde duran Mahan'dan esinlenen Dolman, çekim kuyularının varlığı ve araçları yörüngeye yerleştirmenin yüksek maliyeti gibi sebeplerle uzayda da belli yol ve yörüngelerin öne çıktığını, dolayısıyla önemli olanın buraların kontrol edilmesi olduğunu ileri sürmüştür. Mackinder'in kalpgâhından da esinlenen Dolman, sunduğu muazzam kaynaklarla uzayın kalpgâha benzediğini ve bu ortamı kontrol eden devletin dünyadaki diğer devletlerin siyasi, askeri ve ekonomik kaderini kontrol edebileceğini iddia etmiştir. Bu noktada bir parantez açarak Dolman'ın, düşüncelerinin bir kısmının uzay teknolojisindeki gelişmeler bağlı olarak zamanla uygulanabilir hale geleceğini ya da hiç gelmeyebileceğini ifade ettiğinin altı çizilmelidir.²⁵⁴

Astropolitikte uzay dört bölgeye ayrılmaktadır: Dünya (Terra), Dünya Uzayı (Terran Space), Ay Uzayı (Lunar Space) ve Güneş Uzayı (Solar Space) (Şekil-3). Bu ayrıma göre Dünya, üzerinde güç sarf edilmeden dönülebilen en düşük irtifalı yörüngenin hemen altına kadar uzanan atmosferi kapsamaktadır. Kavramsal olarak dış uzaydaki sahil bölgesine karşılık gelen Dünya, uzaya yönelik bütün faaliyetlerinin gerçekleştirildiği ortamı oluşturmaktadır. Yeryüzünden yörüngeye fırlatılan ve uzaydan geri dönen bütün cisimler bu bölgeden geçmek zorundadır. Dünya, topografyayla alâkalı olan tek bölgedir. Dolayısıyla klasik jeopolitik ile astropolitik arasındaki geçiş bölgesini oluşturmaktadır.²⁵⁵



Şekil-3 Uzayın Dört Bölgesi²⁵⁶

²⁵⁴ A.g.e., s. 93.

²⁵⁵ Everett C. Dolman, *Astropolitik: Classical Geopolitics in the Space Age*, London, Frank Cass Publishers, 2002, p. 59.

²⁵⁶ A.g.e., p. 61.

Dünya Uzayı, atmosferin üst sınırı ile yaklaşık 36.000 kilometre (km) irtifa arasında kalan bölgedir. İstihbarat ve seyrüsefer amaçlı askeri uydular ile gelecekte envantere girmesi planlanan uzay tabanlı silah sistemlerinin faaliyet gösterdiği bölgenin en üst sınırında iletişim ve meteoroloji uyduları yer almaktadır. Dünya Uzayı'nın en alt bölgesi orta ve uzun menzilli balistik füzelerin de uçuş safhasında kullandıkları ortamdır.²⁵⁷

Ay Uzayı, Dünya çevresindeki uzayın üst sınırı ile Ay'ın yörüngesi arasında kalan bölgeyi kapsamaktadır. Bu bölgede açıkça görülebilen tek fiziki varlık Ay'dır. Bununla beraber Ay, bölgede yer alan birçok stratejik noktadan sadece bir tanesidir.²⁵⁸

Güneş Uzayı ise Ay'ın yörüngesinin ötesinde olan ve Güneş Sistemi içerisinde yer alan her şeyi kapsamaktadır. Günümüz teknolojisiyle bu bölgeye ulaşma imkânı çok sınırlıdır. Venüs ve Mars gibi yakın gezegenler dışında Jüpiter ve Satürn'ün uyduları ile asteroit kuşağındaki birçok büyük asteroitte zengin hammadde kaynaklarının olduğuna şüphe yoktur. Neo-endüstri çağıının hammadde ihtiyaçlarının buradan karşılanabileceği dolayısıyla Güneş Uzayı'nın gelecekteki hayat sahasını ihtiva ettiği söylenebilir.²⁵⁹

Mackinder'in bakış açısıyla zengin hammadde kaynaklarını barındıran Güneş Uzayı, astropolitik modeldeki kalpgâha; kontrolü kritik önem arz eden Dünya Uzayı ise Doğu Avrupa'ya karşılık gelmektedir. Dünya Uzayı'nın kontrolü bölgeye yerleştirilen istihbarat uyduları sayesinde bugün dünyadaki savaşlarda büyük avantaj sağlamaktadır. Ne var ki bölgenin kontrolünün uzun vadede uzayın geri kalanına hâkim olmayı garanti edeceğine de inanılmaktadır.²⁶⁰

Dünyada fırlatma merkezi inşa edilebilecek noktaları araştıran Dolman, ekvator çizgisi veya yakınındaki yerlerin bunun için en uygun konuma sahip olduğu sonucuna varmıştır. Öyle ki kutuplarda dünyanın görelî dönüş hızı sıfır iken ekvator'da 1.670 km/s.'dir. Dünyanın çekim gücünden kurtulmak için gereken hızın 28.000 km/s.'nin biraz üzerinde olması gerektiği düşünülüğünde, ekvator'dan doğruya doğru fırlatılacak bir roket için bunun daha altında, 26.400 km/s. hıza ulaşmak yeterlidir. Nitekim aynı roketin batıya doğru fırlatılması durumunda gereken hız 29.700 km/s.'dir ki aradaki 3.300 km/s.'lik fark kayda değer bir yakıt tasarrufu sağlamaktadır. Bu durumu örnekle açıklayan Dolman, ekvator çizgisinin 5° kuzeyinden, Fransız Guyanası'nda bulunan Kourou'daki Fransız Uzay Merkezi'nden doğruya doğru fırlatılan bir roketin, ekvatorun 28,5° kuzeyinden, ABD'nin Cape

²⁵⁷ A.g.e., p. 59.

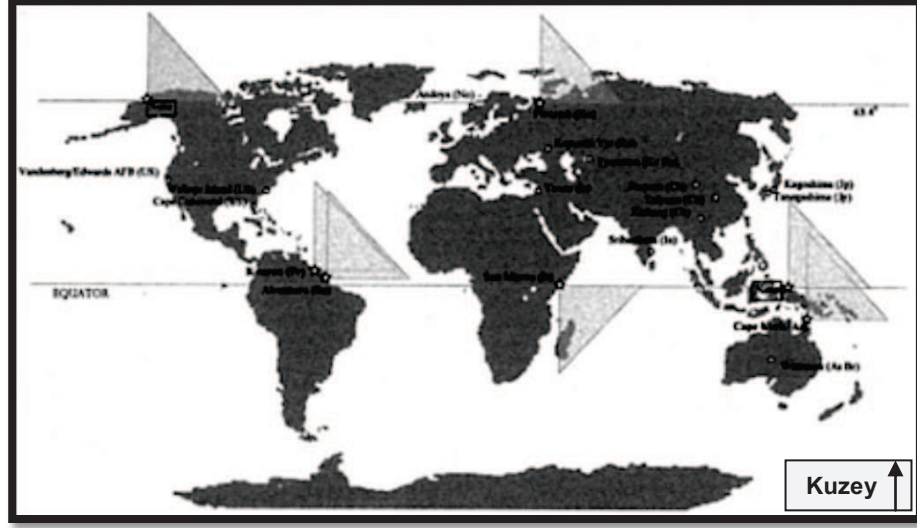
²⁵⁸ A.g.e., p. 59.

²⁵⁹ A.g.e., pp. 59-60.

²⁶⁰ A.g.e., p. 60.

Canaveral Uzay Üssü'nden fırlatılan bir roketle kıyasla %17'lik yakıt tasarrufu sağlayacağını hesaplamıştır. Bu hesaplamalar doğrultusunda da, Brezilya'nın kuzey sahilleri, Kenya'nın doğu sahilleri ve Yeni Gine'nin doğusunda kalan birçok Pasifik adasının en uygun fırlatma noktaları olduğunu belirlemiştir (Harita-8).²⁶¹

Harita-8 En Uygun Fırlatma Noktaları²⁶²



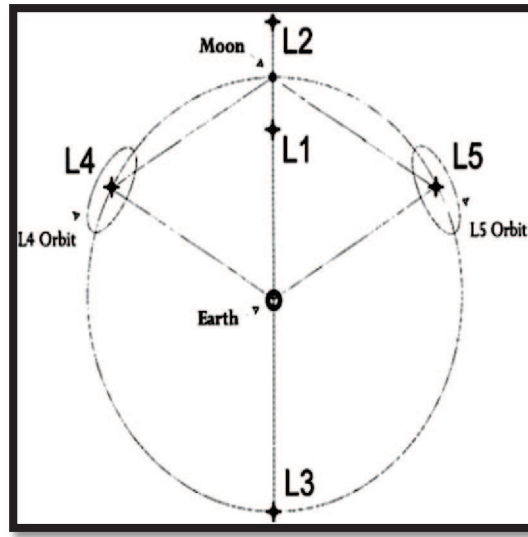
Dolman, dünya dışındaki gök cisimlerinin çekim kuvvetlerinin uyduların yörüngelerinin kararlılığını bozduğuna işaret etmiştir. Yörüngeleri kararlı hale getirmenin yolu sürekli düzeltmelerde bulunmaktır. Ancak bunun olumsuzluğu yakıt tüketimine sebep olmasıdır. Düzlemleriyle ekvator düzlemi arasındaki açının $63,4^\circ$ ve $116,6^\circ$ olduğu iki yörünge, bunun istisnasını oluşturmaktadır. Zira bu yörüngeler çok karardır (*highly stable*). Sürekli düzeltme yapılmasına gerek kalmayacağı için bu yörüngelerden birinde bulunan bir uydunun minimum yakıt tüketeceği ve faydalı kullanım ömrünün uzayacağı hesaplanmaktadır. Bu bilgiler ışığında Dolman, $63,4^\circ$ kuzey veya güney paralelinde bulunan bir uzay merkezinden doğuya doğru fırlatılacak bir uydunun, minimum yakıt tüketerek yörüngede kalacağını belirtmiştir. $63,4^\circ$ güney paralelinin Antartika Kıtası'na denk gelmesi nedeniyle bölgede ekonomik bir uzay merkezinin kurulamayacağını söyleyen Dolman, $63,4^\circ$ kuzey paralelinde yer alan Alaska ve kuzeybatı Sibirya'nın ise -ulaşım imkânları dikkate alındığında- uygun noktalar olduğu görüşündedir.²⁶³

²⁶¹ A.g.e., p. 68.

²⁶² A.g.e., p. 69.

²⁶³ Everett C. Dolman, "Uzay Çağında Jeostrateji: Astropolitik Bir Çözümleme", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya*, ASAM Yayınları, Ankara, 2003, 111-142, s. 138.

Aynı mantıktan hareketle Dolman, Dünya ile Ay'ın çekim etkilerinin birbirini yok ettiği, bir başka ifadeyle Dünya ile Ay'ın yerçekimlerinin eşit olduğu L-4 ve L-5 noktalarına (Lagrange Titreşim Noktaları)* yerleştirilecek uyduların hiç yakıt tüketmeden sabit kalabileceğine işaret etmiştir (Şekil-4). Nitekim buradan yola çıkarak, “Uzaya hâkim olan dünyaya hâkim olur; Ay’a hâkim olan Uzaya hâkim olur; Dünya-Ay Yörüngesi üzerindeki L-4 ve L-5 bölgelerine hâkim olan da Dünya-Ay Yörüngesi’ne hâkim olur” şeklinde formüle edilen Uzay Hâkimiyeti Kuramı ortaya atılmıştır.²⁶⁴ Günümüzde bu kuram, özellikle uzay yarışı içerisinde yer alan gelişmiş devletler tarafından dikkate alınmaktadır. Uzayın kullanım alanlarının her geçen gün arttığı düşünüldüğünde bu eğilimin artarak devam edeceği söylenebilir.



Şekil-4 Lagrange Titreşim Noktaları²⁶⁵

1.2.4.2. Eleştirel Jeopolitik

Eleştirel jeopolitik kavramını ilk olarak 1980'lerin sonunda Simon Dalby ve Gearoid O Tuathail kullanmaya başlamıştır. Sosyal bilimlerde ortaya çıkan post-yapısalcı ve post-kolonyal kuramların etkisi altında olan eleştirel jeopolitik, bu dönemde ekseriyetle jeopolitik alanın ideolojik olarak nasıl kurgulandığıyla ilgilenmiştir. Diğer yandan Soğuk Savaş'ın sona ermesi eleştirel jeopolitiğin ilgi alanını genişletmiştir. Buna paralel olarak Dalby ve Tuathail'in yanında; Peter

* Dünya ile Ay'ın çekim etkilerinin birbirini yok ettiği noktaların var olduğunu ilk kez 18. yüzyılda Fransız matematikçi Joseph Louis Lagrange iddia etmiş; mucidine atfen bu noktalar, “Lagrange Titreşim Noktaları” ya da kısaca “L” kısaltmasıyla anılır olmuştur. Aslında Lagrange, bu özellikte beş nokta olduğunu hesaplamıştır: L-1, L-2, L-3, L-4 ve L-5. Ne var ki diğer gök cisimlerinin etkisiyle ortaya çıkan yörünge sapmaları yüzünden pratikte bunlardan sadece L-4 ve L-5'in sabit olduğu düşünülmektedir. *A.g.e.*, ss. 132-133.

²⁶⁴ Haber 7, “Uzay Egemenliği'nin Kilidi Afrika'da”, <http://www.haber7.com/teknoloji/haber/75105-uzay-egemenliginin-kilidi-afrikada> (Erişim tarihi: 23.03.2013).

²⁶⁵ Dolman, *Astropolitik: Classical Geopolitics in the Space Age*, p. 66.

Taylor, John Agnew, Stuart Corbridge ve Joanne Sharp gibi isimler jeopolitiğin ortaya çıkışının ardındaki tarihsel, düşünsel ve siyasi arka planı araştırmaya yönelmiştir. Bu amaçla yapılan çalışmalarda jeopolitik düşüncenin doğrudan iktidar tarafından şekillendirilen ve siyasi açıdan tarafsız olmayan bir algılama yöntemi olduğu fikri öne çıkmıştır. Dolayısıyla yapılması gerekenin jeopolitik bilginin üretiminin temellerinin ve iktidarla olan ilişkilerinin araştırılması olduğu konusunda görüş birliği oluşmuştur.²⁶⁶

Alanın önde gelen isimlerinden Tuathail, mevcut güç ve bilgi yapısını sorgulayan problemleştirici bir girişim olarak tanımladığı eleştirel jeopolitiğin incelediği jeopolitik çeşitlerini dört ana başlık altında toplamıştır: Resmi, pratik, popüler ve yapısal. Buna göre Avrupa merkezli bir bakış açısına sahip olan resmi jeopolitik, temelde dünyadaki güç ilişkilerine odaklanmaktadır. Karmaşık bir dünyayı basitçe açıklama iddiası taşıyan ve bu özelliğiyle “efsanevi” bir nitelik taşıyan resmi jeopolitik, sağ görüşlü modernlik karşıtları tarafından üretilmekte ve yine onlara çekici gelmektedir. Günlük hayatta söylemlerle karşımıza çıkan pratik jeopolitik, yurttaşların belirli bir ulusal kimlik, coğrafya ve tarih bilinciyle yetiştirilmesi için eğitim kurumlarında öğretilmektedir. “Ortak duygu” jeopolitiği olarak da tanımlanabilen pratik jeopolitik, bazı durumlarda etnik temelli, önyargılı ve formüllere dayalı çözümlemelerde bulunduğu için dış politikayla ilgili yanlış kavram ve uygulamaların üretilmesine neden olmaktadır. Pratik jeopolitikle iç içe geçmiş olan popüler jeopolitik, basın yayın organları aracılığıyla yayılmaktadır. Popüler jeopolitik, geniş kitleler üzerinde yadsınamaz bir etkiye sahiptir. Yapısal jeopolitik ise Soğuk Savaş’ın sona ermesinden sonra küreselleşme, enformasyonlaşma ve teknolojik-bilimsel gelişme sonucu ortaya çıkan yeni risklere odaklanmaktadır. Modern dünyada günlük hayatın içine nüfuz etmiş olan bu risklerin tespit edilmesi son derece zordur. Yapısal jeopolitik, geçmiş dönemin doğal riskleriyle karşılaştırıldığında çok daha yıkıcı olabileceği değerlendirilen -Çernobil benzeri nükleer kazalar gibi- bu risklerin jeopolitik sonuçlarını açıklamaktadır.²⁶⁷

Dünyanın birikmiş sorunlarını çözme iddiası taşıyan eleştirel jeopolitikçilere göre değişmez coğrafi şartlar artık devletlerin eylemlerini doğrudan etkilememektedir. Günümüzde dış politika küreselleşen ekonominin dinamikleriyle şekillenmektedir. Bu dönemde ulus-devletlerin konumuysa giderek aşınmaktadır. Zira ortaya çıkan karmaşık sorunları çözme de klasik ulus-devlet örgütlenmesinin yeterli olması mümkün değildir. Bu koşullarda gerekli olan uluslararası alandaki

²⁶⁶ Elif Gül Tirben, “Dünyaya Yeni Bir Bakış: Eleştirel Jeopolitik”, Mustafa Serdar Palabıyık (Ed.), **Batı’da Jeopolitik Düşünce**, Orion Kitabevi, Ankara, 2009, 217-236, ss. 217-218.

²⁶⁷ Tuathail, **a.g.e.**, pp. 107-119.

gelişmelere uygun adem-i merkezîyetçi bir yapının teşkilidir. Klasik jeopolitiğin siyasi mekân üzerinde kontrol ve paylaşımı esas aldığı düşünülüğünde, yeni dönemde jeopolitiğin misyonunun değışerek bir dünya düzeni kurumunun oluşturulmasını hedeflemesi daha uygundur.²⁶⁸

Kuşkusuz klasik öğretinin dışındaki söylemleriyle eleştirel jeopolitik disipline farklı bir boyut katmıştır. Ancak yapılan eleştiri ve çözümlerlerin ne ölçüde haklı olduğu da üzerinde durulması gereken bir konudur. Örneğin klasik jeopolitiğin salt coğrafi veriler üzerinden hareket ettiği ya da coğrafyanın devletlerin eylemlerini doğrudan etkilemediği tespitlerine katılmak mümkün değildir. Aynı durum, ulus-devletlerin çağın koşullarına uygun olmadığı eleştirisi için de geçerlidir. Kaldı ki bir şekilde ulus-devlet örgütlenmesinin yeterli olmadığı kabul edilse de alternatif olarak sunulan yapının uygulanabilirliği tartışmalıdır.

1.2.4.3. Yeni Avrasyacılık Kuramı

Avrasyacılık, Ekim 1917'deki sosyalist devrim sonrasında Rusya'dan kaçan aydınların oluşturduğu toplumsal, ideolojik ve siyasi bir harekettir. Bu hareket Rus kültürünü Batı ve Doğu kültürlerinin eşsiz bir karışımı kabul etmekle beraber, gerçekte onların dışında olduğunu savlamaktadır. Ancak hemen belirtilmelidir ki Doğu kültürünün -özellikle de Turan kültürünün- olumlu etkileri gözetilerek hareketin asıl karşıtlığı Roma-Germen kültürü üzerine oturtulmuştur. Bu karşıtlık Nikolay Sergeevich Trubetskoy gibi bir kısım Avrasyacıların daha da ileri giderek Roma-Germen kültürünü düşman olarak nitelendirmesine kadar varmıştır. Slav milliyetçiliği ile sıkı bağları olan Avrasyacılık hareketi genel olarak yayılmacı Roma-Germen kültürüne karşı koyabilmek için Rus kültürünün önderliğinde bir yapı oluşturulması gerektiğini savunmuştur.²⁶⁹

Sovyetler Birliği döneminde resmi ideoloji Avrasyacılığa karşı olmasına rağmen bu alandaki çalışmalar devam etmiştir. Bu dönemde Avrasyacılık düşüncesine önemli katkıları olan isimlerden biri Lev Nikolayevich Gumilev'dir. Türk ve Moğol halklarının İngiliz ve Fransızlara göre Rusların daha yakın dostları olduğunu savunan Gumilev, özünde Avrupa merkezçiliğine karşı çıkmış ve Batıyı diğer kültürleri ortadan kaldırarak kendi kültürünü egemen kılmaya çalışmakla suçlamıştır. Batı ile ittifak yapılması yerine Avrasya Birliği'nin kurulmasını öneren Gumilev, söz konusu birliğin geleneksel olarak Katolik Avrupa'ya, Müslüman Güney'e ve Çin'e karşı olduğunu vurgulamıştır.²⁷⁰

²⁶⁸ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, ss. 164-165.

²⁶⁹ Mehmet Karabağ, "Rus Emperyalizmi İçin Yeni Bir İdeoloji: Neo-Avrasyacılık", http://www.bilgesam.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=336:rus (Erişim tarihi: 21.03. 2013).

²⁷⁰ Ulaş, **a.g.e.**, ss. 207-208.

Görüşleri Sovyetler Birliği'nin yıkılması sonrasında Rusya'da büyük yankı uyandıran Gumilev, 1980'lerin ikinci yarısında ortaya çıkan Yeni Avrasyacılığın fikir kaynaklarından birini oluşturmaktadır. Ortak pek çok paydayı paylaşmakla beraber, Yeni Avrasyacılık akımı üç yönüyle selefinden ayrılmaktadır: Birincisi Yeni Avrasyacılık, Avrupa -Roma-Germen kültürü- yerine ABD'yi hedef almaktadır. İkincisi akımın içinde sadece milliyetçi-muhafazakâr çizgidekiler değil, aynı zamanda sol görüşlüler de aktif rol oynamaktadır. Üçüncüsü Klasik Avrasyacılık, Rusya'nın Avrasyalı özellikler taşımasında Türk-Moğol işgalinin esas rol oynadığını dile getirecek kadar Türklere sempatiyle bakarken Yeni Avrasyacılık, ABD müttefiki Türkiye'yi ve Türkleri hasım olarak görmektedir.²⁷¹

Kuşkusuz Yeni Avrasyacılığın en önemli kuramcılarında biri Aleksandr Dugin'dir. Temel Düalizm Yasası'ndan hareketle çözümlemelerde bulunan Dugin, dünyadaki devlet ve kültürleri iki ana kategoriye ayırmaktadır: Denizci ve karacı. Bu ayrıma göre denizci devletlerde piyasa ekonomisi egemendir. Siyasetteki eğilimleriye liberal demokrasi yönündedir. Buna karşılık karacı devletlerde planlı veya kısmen planlı ekonomi öne çıkmaktadır. Demokrasinin nispeten az geliştiği bu devletlerde, toplumsal yapıda belirgin bir hiyerarşi söz konusudur. Dugin, tarihte denizci ve karacı devletler arasında bitmek bilmeyen bir mücadelenin olduğu düşüncesindedir. Bunun ilk örnekleri denizci/demokratik Atina ile karacı/militer Sparta ya da denizci/tüccar Kartaca ile karacı/hiyerarşik Roma arasındaki mücadeledir. Yakın çağlarda deniz medeniyetlerinin bayraktarlığını İngiltere, ondan sonra da ABD yapmaya başlamıştır. Bu süreçte Almanya, Avusturya-Macaristan ve Rusya ise karacı devletler olagelmıştır. Soğuk Savaş döneminde ABD deniz, SSCB ise kara medeniyetini temsil etmiştir.²⁷²

20. yüzyılın başlarında yaklaşıp da Rusya'nın tarihte hiçbir zaman ulus-devlet yapılanmasına sahip olmadığını ifade eden Dugin, Rusları bir imparatorluk halkı olarak görmektedir. Bu noktada Dugin'in, Rusya'nın emperyalist dürtüsünde derin teolojik ve eskatolojik anlamlar olduğunu söylemesi dikkat çekidir. Dugin, yeni dönemde Batıların Rusya'ya bölgesel devlet olma rolü teklif ettiğini, bunun ise gerçekte tehlikeli bir tuzak olduğu görüşündedir. Zira bölgesel devletlerin etkinliği elbette sıradan devletlerle karşılaştırıldığında çok daha fazladır. Ancak bu etkinlik asla bir süper güç ya da imparatorluk boyutunda değildir.²⁷³

Dugin, Sibiry'a'nın ele geçirilmesi ve entegrasyonunun tamamlanmasından sonra Rusya ile Mackinder'in Kalpgâh'ının aynı anlama gelmeye başladığını

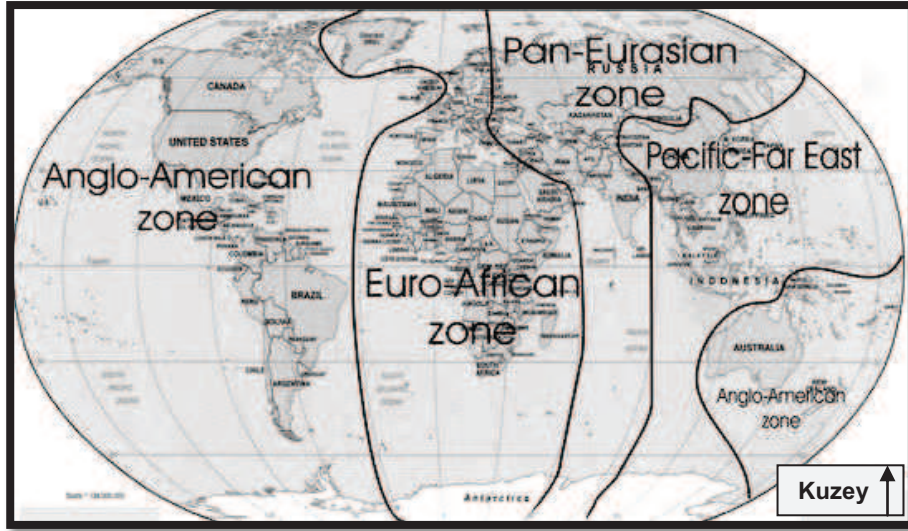
²⁷¹ **A.g.e.**, s. 209.

²⁷² Dugin, **a.g.e.**, s. 319.

²⁷³ **A.g.e.**, ss. 31-37.

söylemektedir. Coğrafya, doğa, iklim, kültür ve din bakımından Rusya, Batı ile Doğu'nun birleşimidir. Ama aynı zamanda Rusya, ne Doğulu, ne de Batılıdır; bağımsız ve özel bir üçüncü yön oluşturmaktadır. Rusya, Avrasya ile özdeşir. Çünkü sadece onun toprakları, nüfusu ve endüstriyel-teknolojik kapasitesi bağımsız olmaya ve kendi kendine yetmeye elverişlidir. Rusya-Kalpgâh ile karşılaştırıldığında, diğer tüm Avrasya devletleri Kenar Kuşak, yani kıyısız alan sayılmaktadır. Jeopolitik yasalar her bir ada da kıtasal entegrasyonun kaçınılmaz olacağı öngörüsüne dayanmaktadır. Bu haliyle Avrasya'daki kıtasal entegrasyonun çekirdeğiyse Rusya'nın teşkil etmesi son derece doğaldır.²⁷⁴

Harita-9 Birleşik Meridyen Kuşakları²⁷⁵



Dugin, Avrasya'daki devletlerin çoğunun karacı olduğunu ve pek çok ortak yönü bulunan bu devletlerin hepsinin de ABD'nin egemenliğinden kurtulmak istediğini ileri sürmektedir. Dugin'e göre bu devletleri biraya getirmenin yolu, ortak düşman prensibinin oturtulması ya da daha açık bir ifadeyle, Rusya'nın önderliğinde Atlantikçiliğe karşı birlikte mücadele edilmesidir. Dugin'in bu amacı gerçekleştirmek için önerisi sadece kaybedilen "yakın çevre"nin yeniden kazanılması değil, aynı zamanda Avrupa'da Moskova-Berlin, Uzak Doğu'da Moskova-Tokyo ve Orta Asya'da Moskova-Tahran eksenlerinin de oluşturulmasıdır. Dugin, "Avrasya Stratejik Bloku" olarak nitelendirdiği bu ittifak zincirine, Fransa ile Çin'in de katılabileceğini söylemektedir. Ancak her iki devletin durumunun şimdilik belirsiz olduğunu ve

²⁷⁴ A.g.e., s. 3.

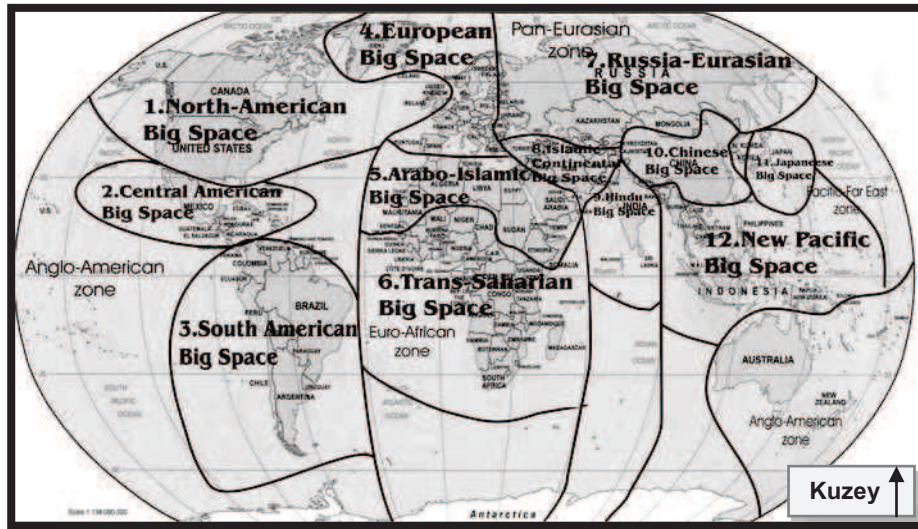
²⁷⁵ The Fourth Political Theory, "Avrasyacı Çağrı ve Türkiye'nin Jeopolitiği", <http://www.4pt.su/tr/content/avrasyac%C4%B1-%C3%A7a%C4%9Fr%C4%B1-ve-t%C3%BCrkiyenin-jeopoliti%C4%9Fi> (Accessed: 02.01.2014).

muhasım ya da dost kategorilerinden hangisinde yer alacaklarını kendilerinin belirleyeceğini de eklemektedir.²⁷⁶

Dugin'in geleceğe yönelik tasarladığı dünya kuzey-güney doğrultusunda dört "birleşik meridyen kuşağı"ndan oluşmaktadır. Bunlardan ilki Kuzey ve Güney Amerika kıtalarını kapsayan ve ABD'nin kontrolünde bulunan Anglo-Amerikan Kuşağı'dır. Avrasyalı olarak nitelendirilebilecek diğer üç kuşaksa batıdan doğuya doğru; Avrupa-Afrika Kuşağı, Birleşik Avrasya Kuşağı ve Pasifik-Uzak Doğu Kuşağı'dır (Harita-9).²⁷⁷ Bu modelde birleşik meridyen kuşaklarının her birisi bağımsız bir kutbu temsil etmektedir. Modelin Soğuk Savaş sonrasında ABD'nin kurmaya çalıştığı tek kutuplu dünya düzeninin alternatif olduğu belirtilmektedir.

Dugin'in tasarımında birleşik meridyen kuşaklarının içinde birkaç devlet veya devletler blokunun bir araya gelmesiyle oluşan "büyük alanlar" da bulunmaktadır. Sınırları büyük ölçüde medeniyetlerin sınırlarıyla örtüşen büyük alanların belirli bir özerkliğe ve bağımsızlığa sahip olması ancak son tahlilde stratejik olarak birleşik meridyen kuşaklarına entegre edilmesi öngörülmektedir. Bu bağlamda düşünülen büyük alanlar, Anglo-Amerikan Kuşağı'nda Kuzey Amerika, Orta Amerika ve Güney Amerika; Avrupa-Afrika Kuşağı'nda Avrupa, Arap-İslam ve Trans-Sahra; Birleşik Avrasya Kuşağı'nda Rusya-Avrasya, İslami Kıta ve Hindu; Pasifik-Uzak Doğu Kuşağı'nda ise Çin, Japon ve Yeni Pasifik'tir (Harita-10).²⁷⁸

Harita-10 Büyük Alanlar²⁷⁹



²⁷⁶ Dugin, a.g.e., ss. 52-80.

²⁷⁷ Aleksandr Dugin, *Moskova-Ankara Eksen: Avrasya Hareketinin Temel Görüşleri*, Çev. Leonid Bahrevski, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2007, s. 55.

²⁷⁸ Dugin, *Moskova-Ankara Eksen: Avrasya Hareketinin Temel Görüşleri*, ss. 56-57.

²⁷⁹ The Fourth Political Theory, "Avrasyacı Çağrı ve Türkiye'nin Jeopolitiği".

Dugin'in önderliğinde yükselen Yeni Avrasyacılık bugün Rusya'daki en etkili jeopolitik akım konumundadır. Yeni Avrasyacılar, söylemleriyle sadece Rus siyasetçileri değil aynı zamanda geçmişteki parlak günlere özlem duyan geniş halk kitlelerini de etkilemektedirler. Hareketin nihai hedefinin yeni bir imparatorluğun kurulması olduğuna şüphe yoktur. Ancak bu durum, önemli bir eleştiri noktasıdır. Zira Batı emperyalizmi eleştirisiyle yola çıkan bir hareketin bizzati kendisinin emperyalist bir siyaseti savunması tezatlık teşkil etmektedir.

1.2.4.4. Tarihin Sonu Kuramı

Daha önce de ifade edildiği üzere kültür merkezli jeopolitik görüşler Soğuk Savaş'ın sonlarına doğru ortaya çıkmış ve alandaki ağırlıkları 2000'lerin başlarına kadar devam etmiştir. Kültür merkezli çalışmaların en fazla ses getirenlerinden biri Japon asıllı Amerikalı siyaset bilimci Francis Fukuyama'nın Tarihin Sonu Kuramı'dır. Fukuyama, Alman filozof Hegel'den esinlenerek şekillendirdiği görüşlerini ilk kez 1989 yılında Chicago Üniversitesi'nde verdiği Tarihin Sonu başlıklı konferansta dile getirmiştir. Aynı yıl The National Interest Dergisi'nde Tarihin Sonu mu? (*The End of History?*) başlıklı makalesini kaleme alan Fukuyama, 1992 yılında Tarihin Sonu ve Son İnsan (*The End of History and the Last Man*) adlı kitabını yayınlamıştır.

Fukuyama'ya göre liberal demokrasinin meşruluğu üzerine dünya çapında bir mutabakat oluşmuş; monarşi, faşizm ve komünizm gibi rakip yönetimi biçimi ve ideolojiler yenik düşmüştür. Liberal demokrasi muhtemelen insanlığın ideolojik evriminin son noktasını ve nihai yönetim biçimini temsil etmektedir. Dolayısıyla liberal demokrasi "tarihin sonu"dur.²⁸⁰

Fukuyama'nın görüşleri büyük tartışmalara sebep olsa da değişimin durmasının mümkün olmadığı eleştirisiyle akademik çevrelerde pek kabul görmemiştir. Zaten yaşanan gelişmeler de eleştirileri doğru çıkarmıştır. Esasen Fukuyama'da ileriki dönemlerde görüşlerini yumuşatmıştır. Liberal demokrasi ve serbest piyasa ekonomisinin dünyanın büyük çoğunluğunda egemen olmaya devam edeceği konusunda şüphe duymadığını ifade eden Fukuyama, buna karşılık modernliğin kültürel temelli olduğunu dolayısıyla söz konusu özelliklerin her yerde ve her zaman işlemeyebileceğini söylemiştir.²⁸¹

1.2.4.5. Medeniyetler Çatışması Kuramı

Soğuk Savaş sonrası ön plana çıkan kültür merkezli görüşlerin en ünlüsü Amerikalı siyaset bilimci Samuel P. Huntington'un Medeniyetler Çatışması Kuramı'dır. İlk kez 1993 yılında Foreign Affairs Dergisi'nde yayınlanan Medeniyetler

²⁸⁰ Francis Fukuyama, *Tarihin Sonu ve Son İnsan*, Çev. Zülfü Dicleli, Gün Yayınları, İstanbul, 1999, s. 7.

²⁸¹ Francis Fukuyama, "History is Still Going Our Way", http://englishmatters.gmu.edu/issue6/911/exhibit/emails/fukuyama_ws.htm (Accessed: 26.03.2013).

Çatışması mı? (*The Clash of Civilizations?*) başlıklı makalede ortaya atılan ve 1996 yılında Medeniyetler Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması (*Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*) adlı kitapta daha da geliştirilen kuram, bir dönem siyaset ve bilim çevrelerinde büyük tartışmalara sebep olmuştur.

Medeniyet kavramını halkların en yüksek kültürel gruplaşması ve kimliği olarak tanımlayan Huntington'un temel tezi şudur: Soğuk Savaş sonrası dünyada halklar arasındaki mücadele ideolojik, politik veya ekonomik kaynaklı olmayacaktır. Yeni dönemde mücadelenin esas kaynağını kültürel farklılıklar oluşturacaktır. Ulus-devletler dünya olaylarında yine ana aktör olmaya devam edecektir. Ancak devlet gruplaşmaları artık Soğuk Savaş'ta olduğu gibi bloklar şeklinde değil farklı medeniyetler arasında olacaktır. Süper güçlerin rekabeti yerini medeniyetlerin çatışmasına bırakmıştır. Aynı medeniyetler içinde kabile savaşlarının ve etnik anlaşmazlıkların yaşanmaya devam etmesi de bu durumu değiştirmemektedir. Zira bunların genişleme potansiyeli bulunmamaktadır. Dolayısıyla en tehlikeli çatışmalara aday yerler, medeniyetler arasındaki fay çizgileridir.²⁸²

1993 yılında yayınlanan makalesinde Huntington, dünyayı; Batı, Konfüçyüs, Japon, İslam, Hint, Slav-Ortodoks, Latin Amerika ve Afrika olmak üzere sekiz medeniyete ayırmıştır.²⁸³ 1996'da yayınlanan kitabında Konfüçyüs yerine Sinik, Hint yerine Hindu terimini kullanmanın daha kapsayıcı olacağını söyleyen Huntington, bu çalışmasına Budizm olarak tanımladığı dokuzuncu bir medeniyeti de eklemiştir (Harita-11). Huntington'a göre Batı, şu an ve gelecekte de en güçlü medeniyet olma konumunu sürdürecektir. Buna karşılık Sinik ve İslam medeniyetleri direnmeye çalışacak ve gelecekte en büyük çatışmalar bunlar arasında yaşanacaktır.²⁸⁴

Azalan gücüne rağmen diğer medeniyetlerle karşılaştırıldığında Batı'nın üstünlüğünü devam ettirdiğini söyleyen Huntington, bunun temelinde Hristiyanlığın, çoğulculuğun, bireyciliğin ve hukuk devletinin bulunduğunu ileri sürmektedir. Huntington'a göre Batı, evrensel olduğu için değil, benzersiz olduğu için değerlidir. Batılı liderlerin yapması gereken, diğer medeniyetleri şekillendirmek yerine, kendilerinin benzersiz özelliklerini muhafaza etmek, savunmak ve daha da geliştirmektir. En güçlü Batı ülkesi olduğu için de bu sorumluluk ABD'ye aittir. Huntington, Batı medeniyetinin korunması için ABD ve Avrupa devletlerinin atması gereken adımlarıysa şu şekilde sıralamaktadır: Her alanda bütünleşmek ve politikaları uyumlu hale getirmek; Merkezi Avrupa'nın Batılı devletlerini, Slovenya ve Hırvatistan'ı AB'ye ve Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (*North Atlantic Treaty*

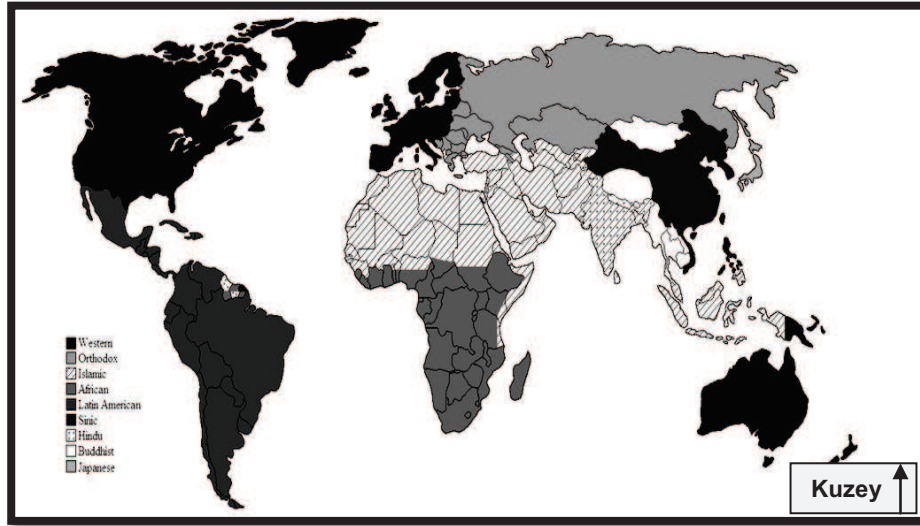
²⁸² Samuel P. Huntington, *Medeniyetler Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması*, Çev. Mehmet Turhan ve Y. Z. Cem Soydemir, Okuyan Us Yayınları, İstanbul, 2004, ss. 24-50.

²⁸³ Samuel P. Huntington, "The Clash of Civilizations?", *Foreign Affairs*, 1993, 72 (3), 22-49, p. 25.

²⁸⁴ Huntington, *Medeniyetler Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması*, ss. 27-28.

Organization/NATO)'ya almak; Latin Amerika'nın Batılılaşmasını teşvik etmek ve Batı'ya mümkün olduğunca yakın bir noktaya getirmek; Sinik ve İslam medeniyetlerinin konvansiyonel ve konvansiyonel olmayan askeri güçlerini geliştirmelerini sınırlandırmak; Japonya'nın Batı'dan uzaklaşıp Çin ile yakınlaşmasını yavaşlatmak; Rusya'yı Slav-Ortodoks medeniyetinin çekirdek devleti ve güney sınırlarının güvenliğinden meşru çıkarı olan büyük bir bölgesel güç olarak görmek; Batı'nın mevcut teknolojik ve askeri üstünlüğünü sürdürmek ve en önemlisi de Batı'nın diğer medeniyetlerin meselelerine müdahale etmesinin, çok medeniyetli bir dünyada istikrarsızlığın ve küresel çatışmanın yegâne ve en tehlikeli kaynağı olduğunu kabul etmektir.²⁸⁵

Harita-11 Dünya Medeniyetleri²⁸⁶



Huntington, medeniyetler ile ülkeler arasındaki bağlantıyı da dörtlü bir sınıflandırmayla kurmuştur. Huntington'un sınıflandırması organik/merkez, yalnız, parçalı/ayrık ve bölünmüş devletler şeklindedir. Bu kapsamda organik/merkez devletler ait oldukları medeniyetin en güçlüsüdür. Kültürel olarak tek bir medeniyetle özdeşleşen bu devletler genellikle söz konusu medeniyetin çekirdeğini oluşturmaktadır. Çekirdek devletlerin sayısı ve rolleri medeniyetten medeniyete değişebildiği gibi zaman içinde de değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin tarih boyunca Sinik medeniyetinin çekirdek devleti Çin olmuştur. Günümüzde Batı'nın biri ABD, öbürü AB içerisinde Almanya-Fransa olmak üzere iki çekirdek devleti vardır. Buna karşılık İslam medeniyetinin ise çekirdek devleti yoktur. Yalnız devletler diğer

²⁸⁵ Huntington, *Medeniyetler Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması*, ss. 468-469.

²⁸⁶ Defining Geopolitics, "A Century of (Western) Geopolitics", <http://geopoliticsdefined.wordpress.com/tag/spykman/> (Accessed: 05.01.2014).

toplumlarla kültürel benzerliği olmayanlardır. Japonya ve Etiyopya bu sınıfa girmektedir. Parçalı/ayrık devletlerin ayırt edici özelliği ülke içerisindeki grupların farklı medeniyetlere mensup olmasıdır. Bölünme ve bununla bağlantılı çatışma çıkma olasılığının çok yüksek olduğu bu devletlere Hindistan, Sri Lanka ve Malezya örneklerdir. Bölünmüş devletler ise diğerlerinden, gerçekte bir medeniyete ait olunması ama siyasi karar vericilerin bunu değiştirme ve başka bir medeniyete mensup olma yönünde çaba sarf etmesiyle ayrılmaktadır. Halklarının hangi medeniyete ait olmaları gerektiği konusunda görüş ayrılığı yaşadığı bu devletlerin en bilinen örnekleri Türkiye ve Rusya'dır.²⁸⁷

Bir döneme damgasını vuran Medeniyetler Çatışması Kuramı, gerek bilim gerekse siyaset çevreleri tarafından yoğun şekilde eleştirilmiştir. Eleştirilerin odağında uluslararası ilişkilerin temelini oluşturan çıkar kavramının göz ardı edilmesi; kültürler arası etkileşimin görmezden gelinmesi; birbirine benzemeyen ülkelerin aynı medeniyet grubuna sokulması ve de her şeyden öte insanlığa savaş dışında seçenek sunulmaması bulunmaktadır. Çıkar kavramının göz ardı edilmesi bile başlı başına kuramın geçerliliğinin sorgulanması için yeterlidir. Zira Huntington, büyük ölçekli çatışmaların medeniyetler arasında olacağı iddiasındadır. Oysa uluslararası alanda yaşanan gelişmeler bunun tam aksi yönündedir. Örnekleri çoğaltmak mümkünse de aynı medeniyet grubu içerisinde değerlendirilen ülkelerin - Kore Savaşı'nda olduğu gibi- birbiriyle savaşmasına ya da ayrı medeniyet gruplarında yer alan ülkelerin ait oldukları medeniyetteki bir ülkeye karşı işbirliği yapmasına -Dağlık Karabağ konusunda İran'ın Azerbaycan yerine Ermenistan'ı desteklemesi gibi- verilen yanıtlar tatmin edici olmaktan çok uzaktır.

1.2.4.6. Eksen Devletler Kuramı

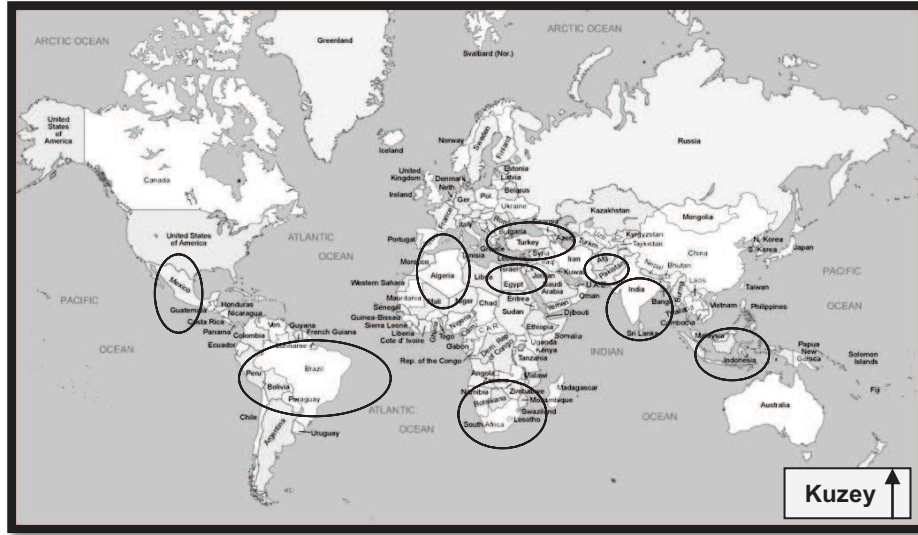
Bir dönem jeopolitik disiplinine damgasını vuran kültür merkezli çalışmalar 1990'ların sonlarında hız kesmiş ve coğrafyayı temel alan klasik öğretiyi yeniden öne çıkarmıştır. Soğuk Savaş sonrasında yapılan coğrafya temelli çalışmaların ilk örneklerinden biri Eksen Devletler Kuramı'dır. Robert S. Chase, Emily B. Hill ve Paul Kennedy imzasıyla ilk kez 1996 yılında Foreign Affairs Dergisi'nde yayınlanan Eksen Devletler ve Birleşik Devletler Stratejisi (*Pivotal States: U.S. Strategy*) başlıklı makalede ortaya atılan kuram 1999 yılında aynı yazarların editörlüğünde hazırlanan Eksen Devletler: Gelişen Dünyada Birleşik Devletler Politikası İçin Yeni Bir Çerçeve (*The Pivotal States: A New Framework For U.S. Policy In The Developing World*) adlı kitapta daha ayrıntılı biçimde işlenmiştir. Genel olarak kuramın ABD merkezli bir

²⁸⁷ Huntington, *Medeniyetler Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması*, ss. 190-197.

bakış açısı sunduğu ve bu devletin küresel üstünlüğünü devam ettirmesine yönelik formüle edildiği söylenebilir.

Eksen Devletler Kuramı'na göre Sovyetler Birliği'nin yıkılmasından sonra ABD'nin önceliği uluslararası alandaki diğer başat oyuncular konumundaki; Avrupa, Japonya, Rusya ve Çin ile sağlıklı ilişkiler kurmaktır. Bununla birlikte ABD'nin çıkarları gelişmekte olan dünyanın önemli bölgelerinde istikrarın sağlanmasını da zorunlu kılmaktadır. Son yıllarda kongrenin denizaşırı bölgelere yapılan yardımların azaltılması veya tamamen kaldırılması yönündeki baskıları artmıştır. Oysa bu durum ABD'nin aleyhinedir. ABD'nin çabalarını yazgısı belirsiz ve gelecekte çevresindeki bölgeyi derinden etkileyecek konumda bulunan az sayıdaki devlete odaklaması şarttır. İşte bunlar eksen devletlerdir.²⁸⁸

Harita-12 Eksen Devletler



Eksen Devletler Kuramı'nda ABD'nin odaklanacağı devletlerin hangi kıstaslara göre seçileceği şu şekilde sıralanmıştır: Kıstaslardan ilk ikisi kalabalık nüfus ve önemli bir coğrafi konumda bulunmaktır. Ekonomik potansiyel bir diğer kıstastır. Geniş yüzölçümü gerekli ama olmazsa olmaz değildir. Tüm bunlar içerisinde asıl belirleyici olan ise bölgesel ve küresel istikrarı etkileme kapasitesidir. Bu kıstas açılacak olursa, bölgesel güç konumundaki eksen devletin çökmesi, sınırlarının ötesinde kitlesel göç, etnik çatışma, çevre kirliliği ve salgın hastalık gibi sonuçlara sebep olur. Buna karşılık eksen devletin iyi yönetilmesi, kendisi dışında bölgesindeki diğer ülkelerin ekonomik gelişme ve siyasi istikrarına da katkı sağlar ki bu durumun

²⁸⁸ Robert S. Chase et. al., "Pivotal States and U.S. Strategy", *Foreign Affairs*, 1996, 75 (1), 33-51, p. 33.

aynı zamanda ABD'nin ticari faaliyetleri ve yatırımları için de kolaylaştırıcı işlev göreceği aşikârdır. Bu kıstaslara göre günümüzde eksen devletler; Meksika, Brezilya, Cezayir, Mısır, Güney Afrika, Türkiye, Hindistan, Pakistan ve Endonezya'dır (Harita-12).²⁸⁹

1.2.4.7. Büyük Satranç Tahtası Kuramı

Büyük Satranç Tahtası Kuramı, 1997 yılında Polonya asıllı Amerikalı siyaset bilimci ve stratejist Zbigniew Brzezinski tarafından yayınlanan Büyük Satranç Tahtası: Amerika'nın Önceliği ve Bunun Jeostratejik Gerekleri (*The Ground Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*) adlı kitapta ortaya atılmıştır. Amerikan çıkarlarını esas alarak kaleme alınan kitap, 20. yüzyıl sona ererken başka hiçbir ülkenin yanına yanaşamadığı ekonomik ve askeri olanaklarıyla dünyanın tek süper gücü olan ABD'nin, bu konumunu sürdürmesi için küresel düzeyde nasıl bir strateji izlemesi gerektiği sorusunun cevabını aramaktadır.

Brzezinski, Roma, Çin, Moğol ve Büyük Britanya imparatorluklarının hiçbir dönemde gerçek anlamda küresel egemenlik kuramadıklarını, tarihte bunu başaran tek devletin ABD olduğu görüşündedir. ABD'nin bugünkü küresel gücünün etkinlik alanı ve yayılımının tarihte benzersiz olduğunun altını çizen Brzezinski, bunda; askeri, ekonomik, teknolojik, kültürel alandaki üstünlüğün belirleyici olduğunu düşünmektedir. Söz konusu alanlardaki üstünlük sayesinde ABD'nin hiçbir devletin ulaşamadığı bir siyasi etkiye sahip olduğuna vurgu yapan Brzezinski, süper güç olmanın sırrını bu birleşimde görmektedir.²⁹⁰

21. yüzyılda da ABD'nin süper güç konumunu sürdürmesinin -ekonomik büyüklük, nüfus ve yer altı zenginleri bakımında dünyanın en önemli kıtası olan- Avrasya'nın kontrolüne bağlı olduğunu belirten Brzezinski, bölge için “ana jeopolitik ödül” ifadesini kullanmaktadır. Dünyanın siyasal olarak en iddialı ve dinamik ülkelerinin yer aldığı Avrasya'yı küresel etkinlik mücadelesinin yürütüleceği bir satranç tahtasına benzeten Brzezinski, bölgede her biri farklı güçlere sahip birçok oyuncunun bulunduğu dikkat çekmektedir.²⁹¹

Brzezinski, Lizbon'dan Vladivostok'a kadar uzanan Avrasya Satranç Tahtası'nı dört bölgeye ayırmaktadır: Batı, Doğu, Orta ve Güney (Harita-13). Batı Bölge'de, AB çatısı altında toplanan ve ABD'nin doğal müttefikleri olan Batı Avrupa ülkeleri bulunmaktadır. Doğu Bölge, yükselen Çin dışında Japonya ve Güney Kore'ye ev sahipliği yapmaktadır. Orta Bölge, ABD'nin Avrasya'daki en önemli rakiplerinden Rusya'nın mekânıdır. Türkiye'nin de yer aldığı Güney Bölge ise Orta Doğu ve

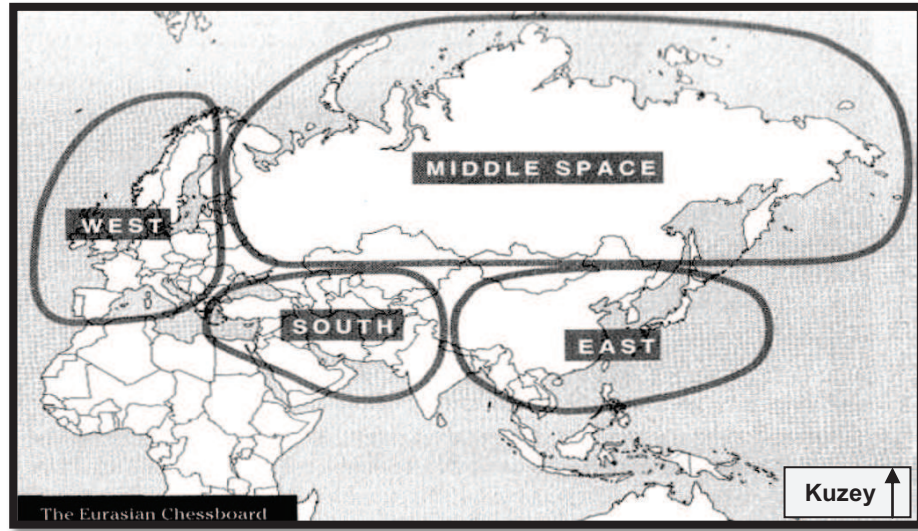
²⁸⁹ A.g.e., p. 37.

²⁹⁰ Zbigniew Brzezinski, *Büyük Satranç Tahtası: Amerika'nın Önceliği ve Bunun Jeostratejik Gerekleri*, Çev. Ertuğrul Dikbaş ve Ergun Kocabıyık, Sabah Kitapları, İstanbul, 1998, ss. 22-26.

²⁹¹ A.g.e., ss. 31-32.

Kafkasya, Orta Asya ve Hindistan topraklarını kapsamaktadır. Brzezinski'ye göre eğer Orta Bölge ABD'nin başını çektiği Batı Bölgesi'nin yörüngesine çekilebilir; Güney Bölge tek bir oyuncunun kontrolüne girmez ve Doğu Bölge, Amerikan'ın denizaşırı üslerinden atılmasını kışkırtarak birleşmezce, önümüzdeki dönemde de ABD süper güç konumunu devam ettirebilir. Fakat tersi olur ve Orta Bölge, Batı Bölge'nin yörüngesine girmeyip iddialı bir tekil oyuncu konumuna gelir ya da Doğu Bölge'nin büyük oyuncularıyla ittifak kurarsa, ABD'nin Avrasya'daki etkinliği ciddi oranda azalır. Aynı senaryo, Doğu Bölge'nin iki büyük oyuncusunun birleşmesi halinde de gerçekleşir. ABD'nin Batı Bölge'den çıkarılması senaryosundaysa Batı Avrupa kaçınılmaz şekilde Rusya'nın kontrolüne girer ki bu durum ABD'nin otomatik olarak Avrasya Satranç Tahtası'ndaki oyuna katılımının sona ermesi anlamını taşır.²⁹²

Harita-13 Avrasya Satranç Tahtası²⁹³



Avrasya Satranç Tahtası'nı dört bölgeye ayıran ve geleceğe yönelik muhtemel senaryoları sıralayan Brzezinski, oyunda yer alan oyuncuları jeostratejik oyuncular ve jeopolitik mihverler olmak üzere iki başlık altında ele almaktadır. Jeopolitik oyuncular, mevcut jeopolitik durumu -ABD'nin çıkarlarını etkiyecek derecede- değiştirmek amacıyla sınırlarının ötesinde güç uygulama yeteneğine ve iradesine sahip olan devletlerdir. Bölgesel egemenlik ya da küresel itibar peşinde olan bu devletler, amaçlarını gerçekleştirmek için öncelikle ABD'nin gücünü tartmakta, çıkarlarının ne ölçüde çakıştığını ya da çatıştığını belirlemekte, akabinde de kendi

²⁹² A.g.e., s. 35.

²⁹³ Zbigniew Brzezinski, *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*, Basic Books, New York, 1997, p. 34.

daha sınırlı Avrasya hedeflerini biçimlendirmektedir. ABD ile bazen çatışan bazen de işbirliği yapan jeostratejik oyuncular Fransa, Almanya, Rusya, Çin ve Hindistan'dır. Jeopolitik mihverler ise önemlerini güç ve motivasyonlarından değil, coğrafi konumlarından alan devletlerdir. Bu devletlerin konumları, bir bölgeye girişte ya da kritik bir oyuncuya kaynak sağlamada önem taşımaktadır. Jeopolitik mihver kategorisine giren devletler; Ukrayna, Azerbaycan, Güney Kore, Türkiye ve İran'dır. Fakat Türkiye ve İran, bir ölçüde jeostratejik oyuncular kategorisine de girmektedir. Brzezinski, bütün jeostratejik oyuncuların önemli ve güçlü devletler olmasına rağmen, bütün önemli ve güçlü devletlerin jeostratejik oyuncu olamayacağını altını çizmekte; buna örnek olarak da İngiltere, Japonya ve Endonezya'yı göstermektedir.²⁹⁴

Avrasya Satranç Tahtası'nda jeostratejik oyuncu ve jeopolitik mihver kategorisinde değerlendirdiği devletleri sıralayan Brzezinski, ardından ABD'nin gelecekte de süper güç konumunu sürdürebilmesi için olması/yapılması gerekenleri anlatmaktadır. Brzezinski'ye göre Avrupa, ABD'nin doğal müttefiki ve Avrasya Kıtası'ndaki asli köprübaşısıdır. Avrupa'daki bölünmüşlüğü sona ermesi, Avrupa ülkeleri ile NATO arasındaki ilişkilerin pekişmesi ve Avrupa ile Rusya arasındaki ilişkilerin sağlam temellere oturması ABD'nin çıkarıdır. Bununla bağlantılı olarak, büyüyen bir Avrupa'nın köprübaşı konumunu sağlamlaştıracak ve Avrasya için uygun bir sıçrama tahtası oluşturacağını ifade eden Brzezinski, bu doğrultuda AB projesine sıcak bakmakla kalmamakta, birlikte üyelik görüşmelerine başlayan ya da bu yönde davet alan ülkelerin otomatikman NATO'nun da koruma şemsiyesine alınması gerektiğini söylemektedir.²⁹⁵

Brzezinski, SSCB'nin dağılmasının Avrasya'nın ortasında bir "kara delik" yarattığı görüşündedir. Mevcut durumda ABD'nin büyük bir meydan okumayla karşı karşıya bulunduğunu belirten Brzezinski, nükleer silah envanterine sahip olan Rusya'daki siyasi istikrarın sağlanmasının ve bu ülkenin muhasım bir diktatörlüğe dönüşme olasılığının azaltılmasının aciliyet taşıdığını değerlendirmektedir. Rusya'nın demokratikleşmesinin ve ekonomik kalkınmasının desteklenmesi gerektiğini söyleyen Brzezinski, ancak bunu yaparken Avrupa-Atlantik sisteminin oluşturulmasına engel olabilecek yeni bir Avrasya İmparatorluğu'nun ortaya çıkmasına da müsaade edilmemesi gerektiğinin altını çizmektedir.²⁹⁶

Brzezinski, Güneydoğu Avrupa ile Güney Asya'nın belli kısımlarını, Orta Asya'yı, Basra Körfezi çevresini ve Orta Doğu'yu kapsayan geniş coğrafyayı,

²⁹⁴ Zbigniew Brzezinski, *Büyük Satranç Tahtası: Amerika'nın Önceliği ve Bunun Jeostratejik Gereklere*, ss. 40-41.

²⁹⁵ *A.g.e.*, ss. 54-80.

²⁹⁶ *A.g.e.*, s. 81.

küresel istikrarsızlığın merkezi olarak görmekte ve Balkanlar sözcüğünün etnik çatışmaları ve büyük güçlerin rekabetini çağrıştırmasını dikkate alarak bölgeyi “Avrasya Balkanları” olarak nitelendirmektedir (Harita-14). Bölgede öncelikle Rusya, Türkiye ve İran arasında yoğun bir rekabetin yaşandığını belirten Brzezinski, Çin’i de bu rekabetin parçalarından biri olarak görmekte, ayrıca Ukrayna, Pakistan, Hindistan ve ABD’yi de oyuna dâhil etmektedir. Brzezinski’ye göre ABD, Avrasya’nın bu bölümüne hâkim olmak için fazla uzak ama karışmamak için de fazla güçlüdür. ABD’nin birincil çıkarı hiçbir gücün tek başına bu jeopolitik alana hâkim olmaması ve bölge ülkelerinin sınırlandırmalar olmaksızın küresel sermayenin erişimine açılmasıdır. Bölgedeki çıkarları gereği ABD, yalnızca Batı yanlısı Türkiye ile değil, aynı zamanda Çin ve İran ile de işbirliği yapmalıdır.²⁹⁷

Harita-14 Avrasya Balkanları²⁹⁸



Doğu Asya ile ilgili değerlendirmelerde de bulunan Brzezinski, Çin’in yükselen bir güç olduğunu kabul etmekte ancak en iyi koşullarda bile 2020’ye kadar küresel bir oyuncu olamayacağını söylemektedir. Brzezinski’ye göre Çin, daha çok bölgesel güç olma yolundadır. Askeri ve ekonomik açıdan yakın komşularıyla mukayese dahi

²⁹⁷ A.g.e., ss. 112-135.

²⁹⁸ Brzezinski, *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*, p. 124.

edilemeyecek olan Çin'in, bölgedeki tek rakibi Hindistan'dır. Japonya'nın konumuna da değinen Brzezinski, bu ülkenin bölgesel veya küresel bir güç olmasını gerçekçi bulmamaktadır. Çin karşıtı bir koalisyona dönüşmemesi şartıyla, Japonya için ABD ile askeri ittifakın önemli olduğunu belirten Brzezinski, bu ülkenin dünya çapında barışı korumaya yönelik girişimlerde rol alması ve ekonomik gelişimini sürdürmesi halinde Kanada'ya benzer ancak ondan çok daha etkili bir küresel misyona sahip olabileceği görüşündedir.²⁹⁹

Sonuçta, Eksen Devletler Kuramı gibi Büyük Satranç Tahtası Kuramı'nın da bir dönem jeopolitik disiplinde öne çıkan kültür merkezli çözümlemelerin yerini tekrardan coğrafya esaslı çözümlemelere bırakmasında etkili olan çalışmalar arasında yer aldığı söylenebilir. ABD'nin son dönemlerde izlediği dış politikanın belirlenmesinde dikkate alındığı anlaşılan Büyük Satranç Tahtası Kuramı'nın gelecekte de önemini koruyacağı değerlendirilmektedir.

1.2.4.8. Medeniyetler Bütünleşmesi Kuramı

1990'larda büyük tartışmalara sebep olan kültür merkezli görüşlerin son örneklerinden biri Medeniyetler Bütünleşmesi Kuramı'dır. Barry Buzan ve Gerald Segal tarafından 1998 yılında yayınlanan Geleceği Öngörmek: İnsanlığın Gelişiminin Yirmibin Yıllı (*Anticipating the Future: Twenty Millennia of Human Progress*) adlı kitapta ortaya atılan kuram, özünde Huntington'un görüşlerini eleştirmekte ve Fukuyama'nın çözümlemelerini desteklemektedir.

Buzan ve Segal, medeniyetler çatışmasının olmayacağı dolayısıyla Huntington'un yanlış olduğu iddiasındadırlar. Bu iddianın dayanak noktası Uzak Doğu'daki ekonomik krizdir. Zira yazarlar krizin bölgenin Batı'nın başlıca rakibi olmayacağını ispat ettiği görüşündedirler. Buzan ve Segal'e göre Huntington, medeniyetleri belli sınırları olan devletler gibi algılamaktadır. Oysa medeniyet kavramı öncelikle fikirlerle alakalıdır. Güzel fikirlerin bir medeniyetten diğerine geçmesi ise her zaman yaşanan bir durumdur. Günümüzde Batı medeniyeti; askeri, siyasi, ekonomik ve sosyal üstünlükleri sayesinde giderek artan biçimde küresel ölçekte kabul görmektedir. Buna paralel olarak da Batı'nın devlet, piyasa ekonomisi, milliyetçilik, demokrasi ve bireycilik anlayışı dünyayı şekillendirmektedir. Dönem açıkça Batılılaşma dönemidir. Bu dönemde medeniyetler arasında çatışma değil, bilhakis Batı medeniyetinin giderek artan oranda dünyaya hâkim olması söz konusudur.³⁰⁰

²⁹⁹ A.g.e., ss. 148-166.

³⁰⁰ Barry Buzan and Gerald Segal, "A Western Theme", <http://homepage.usask.ca/~llr130/segal/busepro.html> (Accessed: 31.03.2013).

1.3. DENİZ KUVVETLERİNİN KAVRAMSAL ANALİZİ

1.3.1. Denizcilik Gücü

Ulusal gücün bir alt bölümünü oluşturan denizcilik gücü (*maritime power*), “Bir ulusun, denize ve denizciliğe ilişkin imkân ve kabiliyetlerinin, ulusal menfaatler yararına değerlendirilmesi, kullanılması, korunması ve geliştirilmesi amacıyla harcanan; bilimsel, teknolojik, fikri, duygusal ve fiziki çabaların; coğrafi, demografik, siyasi, askeri ve ekonomik alanlarda oluşturduğu etkinliklerin toplam verimliliği” olarak tanımlanabilir.³⁰¹ “Denizcilik gücü, bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini ulusal güce aktaran karmaşık (complex) bir güç sistemidir”. İçerisine karada ve denizde denizcilikle alakalı her türlü faaliyet, bunlarla ilişkili kurum ve kuruluşlar, gemi ve araçlar, işgücü, ilgili mevzuat ile bu alana yönelik siyaset ve stratejiler girmektedir.³⁰²

Dünya tarihi denizcilik gücüne yatırım yapan devletlerin hızla geliştikleri ve uluslararası alanda etkin birer aktör konuma geldikleri örneklerle doludur. Bu bağlamda bir devletin denizcilik gücü, denize ve denizciliğe ait potansiyel ve yarı potansiyel güçlerin, ulusal menfaatler doğrultusunda işler hale getirilmesi suretiyle oluşmakta; bunlara yenilerinin eklenmesiyle de gelişmektedir. Denizcilik gücünün oluşum ve gelişim çizgisinin genellikle iki şekilde ilerlediği görülmektedir. Birincisi ülkenin coğrafi özelliklerinin, insanları denizciliğe yönelmeye cezpt etmesi veya buna mecbur bırakmasıdır. İkincisiyse devletin içinde bulunduğu siyasi, ekonomik, askeri, coğrafi ve demografik koşulların, denizcilik gücünün oluşturulmasını gerekli kılmasıdır. Birinci durumda, kişisel çıkarların veya zorunlulukların öne çıktığı; aşağıdan yukarı, bireylerden devlete doğru bir ilerleme söz konusudur. Burada devlet bireylerin faaliyetlerini düzenleme, destekleme ve koruma için gerekli tedbirleri almakta; uygun alanlardaysa, eğitim gibi kolaylıklar sağlamaktadır. İkinci durumdaysa birincinin tam tersi, yukarıdan aşağı, devletten bireylere doğru bir ilerleme vardır. Çıkarları icabı denizlere yönelen devlet, denizcilik gücünün gelişmesi için gerekli eylem ve yatırımlara girişmekte; yasal ve tüzel esasları düzenlemekte; bu alana yönelik kuruluşların kurulmasını sağladığı gibi mevcut olanların görev ve sorumlulukları içine -kendi fonksiyonları çerçevesinde- denizcilik gücüyle ilgili hususları da katmaktadır.³⁰³

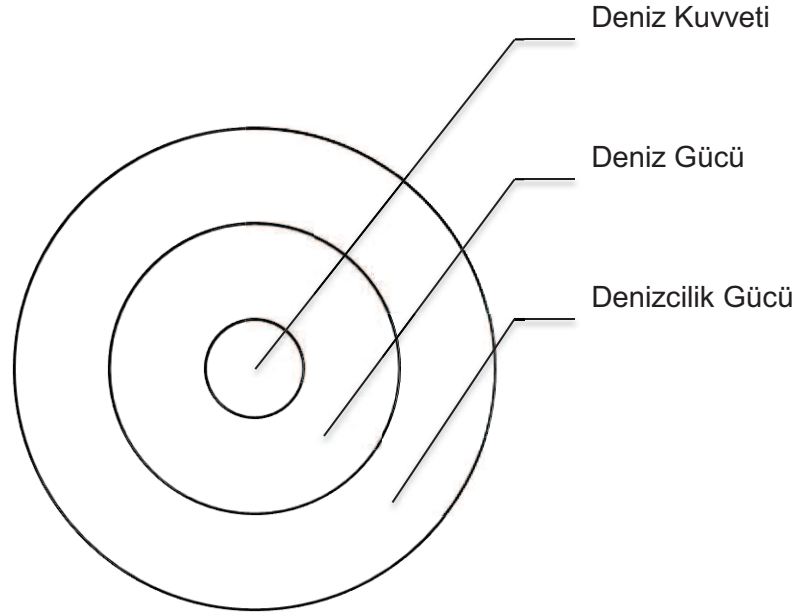
Ulusal hedefler doğrultusunda, ulusal çıkarlar yararına kullanılmak üzere şekillendirilmesi gereken denizcilik gücünün, analitik yöntem bakımından iç içe geçmiş halkalar şeklindeki bir sistem olarak incelenebileceği değerlendirilmektedir.

³⁰¹ Livezey, **a.g.e.**, s. 21.

³⁰² Bayat, **Milli Güç ve Devlet**, ss. 389-392.

³⁰³ **A.g.e.**, ss. 390-391.

Bu durumda, esas sistem -en dış halka- denizcilik gücü, alt sistemler ise -iç halkalar ise- sırasıyla, deniz gücü ve deniz kuvvetidir (Şekil-5). Ancak savaşta deniz kuvveti, denizcilik gücü sisteminin tümünü kapsamakta ve bahsedilen yapıda esas sistem haline gelmektedir.³⁰⁴



Şekil-5 Denizcilik Gücü Sistemi

Bir devlet için ideal denizcilik gücü yukarıda açıklanmış olan modeldeki sistemlerin, dengeli ve uyumlu bir şekilde kurulup işletilmesiyle elde edilebilmektedir. Bu da ancak gerçekçi, yapıcı, çağdaş ve alt sistemler arasında önem sırası gözetmeyen siyaset ve stratejilerin izlenmesiyle mümkündür.³⁰⁵

Hiç şüphesiz bir önceki paragrafta altı özellikle çizilmesi gereken kelimeler siyaset ve stratejidir. Tabi burada kastedilen denizcilik siyaseti (*maritime policy*) ile denizci strateji/denizcilik stratejisidir (*maritime strategy*). Kısaca bir devletin denizcilikle ilgili siyasetlerinin tümü olarak tanımlanabilecek olan denizcilik siyaseti, denize ait askeri ve sivil alanda yapılacak her türlü etkinliği içermektedir. Denizcilik siyaseti bir bakıma devletin denizcilik vizyonudur. Dolayısıyla en üst düzeyden en alta kadar denizciliğin geliştirilmesi için alınan tedbir ve yürütülmesi gereken faaliyetlerin merkezi olarak planlanması ve koordine edilmesi büyük önem taşımaktadır.³⁰⁶

³⁰⁴ A.g.e., ss. 391-393.

³⁰⁵ A.g.e., ss. 391-393.

³⁰⁶ Ekin, a.g.e., s.

Öte yandan denizcilik siyasasının oluşturulması önemli bir aşama olmakla beraber, tek başına yeterli değildir. Kuramsal yapının pratiğe aktarılması, daha açık bir dille soyut siyasanın somut stratejiyle hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda oluşturulan denizci strateji, askeri ve sivil denizcilik konularında ilgili planların hazırlanması ve yönetilmesini kapsamaktadır. Denizci stratejinin amacı, savaş ve barışta deniz alaka ve menfaatlerinin korunmasıdır. En önemli özelliği ise referans noktalarını gösterebilmesi ve hareket tarzlarının planlanmasında etkili olmasıdır.³⁰⁷

1.3.2. Deniz Gücü

Denizcilik gücünün alt sistemini oluşturan deniz gücü (*sea power*), “Bir milletin deniz savaşlarını icra eden, deniz alaka ve menfaatlerini koruyan, denizlerde uluslararası etki kazanmasını sağlayan askeri ve sivil denizcilik kapasitesinin toplamı olarak tarif edilebilir”.³⁰⁸ Genel olarak “Deniz gücü, denizcilik gücünün, denizde bulunan bölümleri ile bunların doğrudan bağlı oldukları kıyı kuruluşlarını kapsa[maktadır]”.³⁰⁹ Günlük kullanımın aksine deniz gücü, donanma ile eş anlamlı değildir.³¹⁰ İçerisine donanma dışında; deniz ticaret filosu, balıkçı filosu, bilimsel araştırma filosu, üs ve limanlar, gemi inşa, bakım ve onarım tesisleri gibi sivil ve askeri kıyı kurum ve kuruluşları, bunların iç ve dış bağlantıları ile buralarda çalışanlar da girmektedir.³¹¹

Ken Booth, artık klasikler arasında sayılan Donanmalar ve Dış Politika (*Navies and Foreign Policy*) adlı eserinde devletlerin üç nedenden ötürü deniz gücü geliştirdiklerini tespit etmiştir. Bunlardan birincisi mal ve insan taşınması, ikincisi diplomatik ve askeri kullanım, üçüncüsüyse denizin içindeki ve tabanındaki kaynakların işletilmesidir.³¹² “Birincisi ticaret filolarının, ikincisi donanmaların, üçüncüsü de balıkçı filoları ile açık deniz maden sondaj tesislerinin tarihini yazmıştır”.³¹³

Gerçek anlamda bir deniz gücünün oluşturulması için yukarıda zikredilen üç kullanım alanı arasında denge kurulması şarttır. Ancak bu üçlü arasında eşitler arası birinci varsa o askeri kullanımda dolayısıyla donanmadadır. Deniz ticaret filosu, deniz gücü olmak için gerek şart değildir. Bunun en açık örneği, günümüzün başat

³⁰⁷ A.g.e., s.

³⁰⁸ Yılmaz Aklar, “Deniz Gücünün Milli Güç İçindeki Yeri”, *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkıları ve Konuşma Metinleri*, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999, s. 33.

³⁰⁹ Bayat, *Milli Güç ve Devlet*, s. 392.

³¹⁰ Livezey, a.g.e., s. 29.

³¹¹ Servet Bilgin, “Strateji Tanımı, Milli ve Askeri Stratejiler ile Denizcilik ve Deniz Kuvvetleri Stratejisi İlişkileri”, *Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem ve Araçları, Panel Bildirileri-II*, 19-26 Ekim 2001, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2002, s. 5.

³¹² Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, Croom Helm, London, 1977, p. 16.

³¹³ Gürdeniz, a.g.e., s. 41.

deniz gücü konumundaki ABD'dir. Theodore Roosevelt döneminden bu yana ABD'nin deniz ticaret filosu donanmasının çok ama çok gerisinde kalmıştır. Nitekim büyük bir deniz ticaret filosuna sahip olmayan ABD, kriz zamanlarında askeri yüklerin harekât bölgesine intikal ettirilmesinde kendi bayrağını taşıyan gemilerden çok -kiralama (*charter*) yoluyla hizmet aldığı- başka ülkelerin bayrağını taşıyan gemileri kullanmaktadır. Bu da siyasal gücü destekleyecek deniz gücünün illa büyük bir deniz ticaret filosuna ihtiyaç duymadığını göstermektedir.³¹⁴

Öte yandan yukarıdaki paragrafta anlatılanlar deniz ticaret filosunun gelir sağlayıcı rolü yadsınabilir biçiminde yorumlanmamalıdır. Deniz ticaret filosu bir ülkenin denizcileşmesinin en önemli faktörlerinin başında gelmektedir. Buna sadece navlun geliri yönüyle bakılmamalıdır. Deniz ticaret filosunun parçası olan; denizcilik/lojistik işletmeleri, acenteler, deniz ticaret odaları ve meslek kuruluşları, bunker/ship chandler firmaları, sigortacılar, hukukçular, gemilerin inşa, onarım ve bakımların yapıldığı tersane ve teknik hizmet kuruluşları, mürettebat ve zabitan yetiştiren denizcilik akademileri ve meslek okulları ile limanlar ve liman destek tesisleri onbinlerce kişiye istihdam sağlamaktadır. Kaldı ki bu sektörlerde çalışanlar ile onların aile fertlerinin, denizi seven ve denize ilgi duyan bir topluluk olarak ülkenin denizcileşmesine sağlayacağı katkı da büyük boyuttadır.³¹⁵

Son olarak, Deniz Hâkimiyeti Kuramı başlığı altında açıklandığı üzere Mahan, ülkelerin deniz gücü geliştirmelerinde altı faktörün belirleyici olduğunu ileri sürmüştür. Hatırlatma bağlamında bunlar coğrafi konum, fiziki yapı, arazinin büyüklüğü, nüfus sayısı, ulusal karakter ve hükümetin karakteridir. Günümüzde Mahan'ın tespitlerini esas alarak deniz gücünün gelişimini açıklamaya çalışan birçok stratejist vardır. Bunların en tanınanlarından biri İngiliz donanma tarihçisi ve savunma analisti Eric Grove'dir. Değişen koşulları dikkate alarak Mahan'ın görüşlerinin yeniden yorumlanması gerektiğini söyleyen Grove, yukarıda sıralanan altı faktörü, birinci ve ikinci öncelikli olmak üzere iki grupta toplamıştır. Bu ayrıma göre birinci öncelikli grupta ekonomik büyüklük, teknolojik gelişmişlik ve sosyo-politik kültür; ikinci öncelikli gruptaysa coğrafi konum, denizlere bağımlılık ve hükümet politikası ve algısı başlıkları bulunmaktadır.³¹⁶

1.3.3. Deniz Kuvvetleri

Deniz gücünün alt sistemini oluşturan deniz kuvvetleri (*naval forces*), "Harp ve yardımcı gemiler, amfibi nakliye ve çıkarma gemi ve araçları, deniz piyade birlikleri, askeri tersaneler ile üs, liman ve tesisleri, deniz-hava birlikleri ve eğitilmiş

³¹⁴ A.g.e., s. 41-42.

³¹⁵ A.g.e., s. 41-42.

³¹⁶ Eric Grove, *The Future of Sea Power*, Routledge, London, 1990, pp. 221-232.

personelden” oluşmaktadır. Deniz kuvvetleri, salt denizcilik gücü açısından ele alındığında, bu gücün koruyucusudur. Devletin güvenliği ve savunması bakımından ise bu işle görevli üç ana kuvvetten birisidir.

Günlük hayatta deniz kuvvetleri ile donanmanın (*navy*) eş anlamlı kullanılmasına sıklıkla rastlanmaktadır Oysa bu hatalı bir kullanımdır. Zira donanma deniz kuvvetlerinin salt yüzen unsurlarını içine almaktadır. Deniz kuvvetleriye donanmaya ek olarak, kıyıdaki tüm tesisler ile eğitim birlikleri, komutanlık ve karargâhları da kapsamaktadır. Kaldı ki çoğu zaman deniz kuvvetlerinin kuruluşunda deniz piyade ve deniz-hava birlikleri de yer almaktadır.

1.3.3.1. Deniz Kuvvetleri Stratejisi: Kavramlar ve Düşünürler

Etimolojik açıdan strateji kelimesinin Antik Yunancadaki “stragos ago”dan geldiği tahmin edilmektedir. Antik Yunancada “stratos” ordu, “ago” kullanma anlamına gelmektedir. İkisinin birleştirilmesiyle türetilen “stragos ago” kelimesiye orduyu kullanma (sevk ve idare) anlamını taşımakta ve kısaca “generallik sanatı”nı ifade etmektedir.³¹⁷

Askeri bir kavram olarak algılanan strateji -ki kökeni bakımından çok da yanlış bir algılama değildir- literatürde farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Kimine göre strateji, uygulanmakta olan bir plan ya da planlar bütünü, kime göre bir hareket tarzı, kimine göreyse bir fikir, konsept veya kuramdır.³¹⁸ Klasik düşünürlerden örnekler verilecek olursa, askeri düşünce tarihi denilince akla ilk gelen isim olan Clausewitz stratejiyi, “Muharebenin, savaşın amacına ulaşmak için kullanılması” şeklinde tanımlamıştır.³¹⁹ Clausewitz’in çağdaşı Antoine Henri Jomini, stratejiyi tanımlarken, “Harita üzerinde savaşma sanatıdır ve bütün hareket alanını içine alır” demiştir.³²⁰ Stratejinin duayenlerinden B. H. Liddell Hart ise kavramın, “Siyasal amaçlara ulaşmak için, askeri imkânların dağıtımı ve uygulanması sanatı”nı tanımladığını söylemiştir.³²¹

Daha yeni tanımlara bakılacak olursa, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın tanımında strateji, “Elde[ki] mevcut gücün, amacı sağlayacak ya da hedefi ele geçirecek şekilde kullanılmasını ve geliştirilmesini temin eden hareket tarzlarıdır”.³²² Güvenlik ve strateji konularındaki çalışmalarıyla tanınan Beril Dedeoğlu kavramı, “Kendi varlığını sürdürme ve geliştirme ile karşı tarafın, yani varlığını koruma ve

³¹⁷ Cömert, a.g.e., s. 123.

³¹⁸ Eslen, *Tarih Boyu Savaş ve Strateji*, s. 71.

³¹⁹ Carl Von Clausewitz, *Savaş Üzerine*, Çev. Selma Koçak, Doruk Yayınları, İstanbul, 2011, s. 165.

³²⁰ Antoine Henri Jomini, *Savaş Sanatı’nın Ana Hatları*, Selma Koçak (Çev.) Doruk Yayınları, İstanbul, 2002, s. 75.

³²¹ B. H. Liddell Hart, *Strateji Dolaylı Tutum*, Çev. Selma Koçak, Doruk Yayınları, İstanbul, 2003, s. 447.

³²² “Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, 1997, Sayı: 570, s. B-1.

sürdürme olgularını tehdit edenin, bertaraf edilmesine yönelik eylem ve uygulamalar” şeklinde tanımlamaktadır.³²³ Harp Tarihi ve strateji alanlarındaki çalışmalarıyla öne çıkan Mehmet Tanju Akad'ın kısa tanımıysa, “Belli bir amaca ulaşmak için kullanılan yollar”dır.³²⁴

Strateji, uzun yıllar boyunca salt askeri alanda kullanılan bir terim olagelmıştır. Ancak zamanla bu durum değişmiş; kavram siyasal, ekonomik, sosyo-kültürel ve benzeri alanlarda da yaygın biçimde kullanılmaya başlanmıştır. Burada hemen belirtmelidir ki, bu çalışmada dikkate alınacak olan deniz kuvvetleri stratejisidir. Kullanılacak kavramlar arasında hiyerarşik bir sıralama yapılacak olursa da en tepede ulusal strateji, onu takiben askeri strateji, son olarak da deniz kuvvetleri stratejisi gelmektedir (Şekil-6).



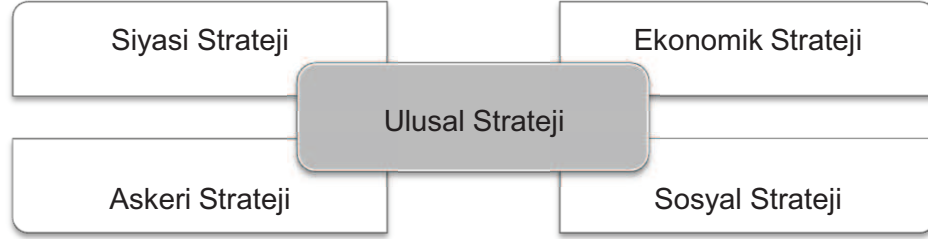
Şekil-6 Hiyerarşik Sıralama

“Ulusal strateji, barışta ve savaşta, ulusal hedefleri ele geçirmek ya da ulusal amaçlara ulaşmak, ulusal siyaseti en üst düzeyde gerçekleştirmek için, topyekun ulusal gücün belirli bir süre içinde, bir bütün halinde kullanılması ve geliştirilmesini belirleyen hareket tarzlarıdır”. Ulusal politikanın uygulama vasıtası olması itibariyle sanat yönü öne çıkan ulusal strateji, ulusal gücün siyasi, ekonomik, askeri ve psiko-sosyal unsurlarını kapsamakta ve bunları kullanmaktadır. Ayrıca ulusal strateji, coğrafi konum ve diğer manevi niteliklerden de yararlanmaktadır. Her ne kadar ulusal strateji gelişmelere göre gözden geçirilebilir, esnek bir yapıya sahip olsa da

³²³ Beril Dedeoğlu, *Uluslararası Güvenlik ve Strateji*, Derin Yayınları, İstanbul, 2003, ss. 56-57.

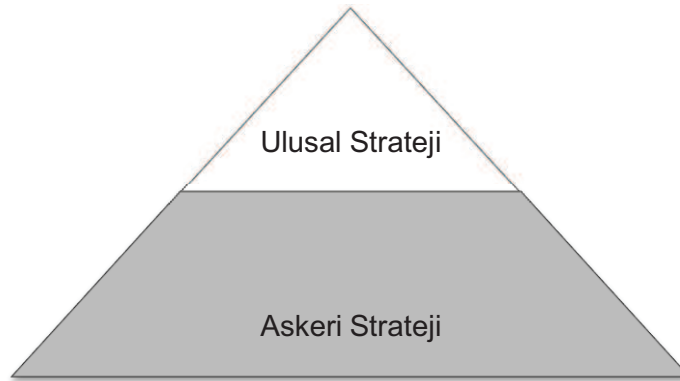
³²⁴ Mehmet Tanju Akad, *Strateji Üzerine*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 2003, s. 13.

temel içeriğinin değişmemesi esastır. Dolayısıyla içerik anlamında kapsamlı bir değişim ancak ulusal hedefe varışta sapmalar olursa yapılması uygundur.³²⁵ Son olarak ulusal stratejinin altında siyasi, ekonomik, askeri, sosyal ve benzeri özel stratejilerin yer aldığının altı çizilmelidir. Özel stratejilerin hazırlanmasında ulusal strateji esas alınmaktadır. Bunun yansıması olarak da özel stratejiler, ulusal stratejideki isterleri karşılayacak şekilde planlanmakta ve yürütülmektedir (Şekil-7).



Şekil-7 Ulusal Strateji

Ulusal stratejinin altında yer alan askeri strateji, “Askeri gücün, diğer milli güç unsurlarının da katkısıyla, askeri stratejik hedefleri elde etmek amacıyla geliştirilmesi ve kullanılması sanatı”dır. Ulusal stratejinin tamamlayıcı unsurlarından biri olan askeri strateji (Şekil-8), ulusal hedeflere göre düzenlenir. Dolayısıyla askeri stratejinin belirlenmesindeki ilk adımın ulusal siyaset ile ortaya konulan ulusal hedeflerin açık, anlaşılır ve elde edilebilir askeri hedeflere dönüştürülmesi olduğu söylenebilir.³²⁶



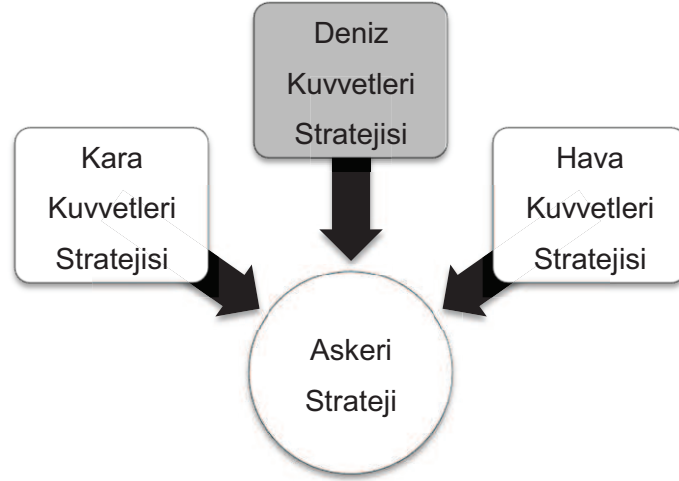
Şekil-8 Askeri Strateji

Askeri stratejinin altında yer alan deniz kuvvetleri stratejisiyse, “Milli hedeflerin elde edilmesi [amacıyla] deniz kuvvetlerinin planlı olarak geliştirilmesi ve

³²⁵ Mütercimler, **a.g.e.**, ss. 39-40.

³²⁶ Bilgin, **a.g.e.**, s. 5.

kullanılması” sanatıdır.³²⁷ Kara ve hava kuvvetleri stratejileriyle beraber, askeri stratejinin tamamlayıcı unsurlarından biri olan deniz kuvvetleri stratejisi (Şekil-9), ülkenin genel askeri stratejisiyle uyumlu, onu destekleyecek şekilde hazırlanır. Buradaysa askeri hedeflerin deniz kuvvetlerine düşen kısmı göz önünde bulundurulur.



Şekil-9 Deniz Kuvvetleri Stratejisi

Tarihte hiçbir ülke düşünsel anlamda deniz kuvvetleri stratejisi üzerinde tek el oluşturmamıştır. Bununla beraber Batılı düşünürlerin yazında daha iyi bilindiği bir gerçektir. Modern zamanlar için konuşulacak olursa -sırasıyla Amerikan ve İngiliz ekollerini temsil eden- Mahan ve Corbett'in ağırlığı yadsınamaz boyuttadır. Bu, kısmen görüşlerinin işlevselliğinden, kısmen ülkelerinin deniz gücü mertebesine erişmiş bulunmasından, kısmen de çalışmalarını dünyada herkesin en rahat anladığı dillerde yazmalarından kaynaklanmaktadır. Ne var ki bu gerçeği ortaya koyarken bile, konuyla ilgili Asya-Pasifik'te özellikle de Çin'deki stratejik çalışmaların ulaştığı zenginliğin ve bu ülkenin en azından M.Ö. 1500'lere kadar sahip olduğu etkileyici deniz gücünün hakkı teslim edilmelidir. Çin ve Japon denizcilik düşüncesinin gelişiminde Sun Tzu'nun strateji üzerine çalışmalarının etkisi büyük olmuştur. Ayrıca denizcilik düşüncesi alanında benzer bir derinlik Arap dünyasında da bulunmaktadır.³²⁸ Tablo-1'de 1900 yılına kadar Anglo-Amerikalılar hariç donanma düşüncesinde etkili olan isimler ve eserleri yer almaktadır:

³²⁷ A.g.e., s. 9.

³²⁸ Till, a.g.e., p. 35.

Tablo-1 1900'a Kadar Donanma Düşüncesi (Anglo-Amerikalılar Hariç)³²⁹

Yazar	Çalışmanın Başlığı	Yıl	Ülke
Alfonso of Castile	Savaşın Deniz Üzerinde Yapılanı (<i>Of the War that is Made on the Sea</i>)	1270	İspanya
Ahmad Bin Majid	Oşinografinin Yararları ve Prensipleri: Seyirin Öncelikli Kuralları ve Prensipleri Hakkında Yararlı Şeyler Kitabı (<i>The Benefits and Principles of Oceanography: Book of Profitable Things Concerning the First Principles and Rules of Navigation</i>)	1489	BAE
Suleiman al Malin	Donanma Biliminde Ustalaşmak İçin Temel Bilgiler (<i>Fundamentals for the Mastery of Naval Science</i>)	1511	Umman
Antoine de Conflans	Filo ve Seyirin Doğası Üzerine (<i>On the Nature of the Fleet and Navigation</i>)	1516	Fransa
Alonso de Chaves	Denizcinin Dürbünü (<i>Seaman's Glass</i>)	1538	İspanya
Pantero Pantera	Donanma (<i>The Navy</i>)	1614	İtalya
Comte de Tourville	Sinyaller ve Kuruluşlar (<i>Signals and Constructions</i>)	1691	Fransa
Pere Paul Hoste	Filoların Sanatı veya Donanma Dönüşümü Üzerine Bilimsel Bir İnceleme (<i>The Art of Fleets or a Treatise on Naval Evolution</i>)	1697	Fransa
Vicomte de Morogues	Donanma Taktikleri veya Dönüşümler ve Sinyaller Üzerine Bilimsel Bir İnceleme (<i>Naval Tactics or a Treatise on Evolutions and Signals</i>)	1763	Fransa
Vicomtede Grenier	Denizde Savaş Sanatı veya Donanma Taktikleri (<i>The Art of War at Sea or Naval Tactics</i>)	1787	Fransa
Audibert Ramatuelle	Donanma Taktikleri Üzerine İlk Ders (<i>Elementary Course on Naval Tactics</i>)	1802	Fransa
Guilio Rocco	Denizcilik Gücünün Dikkate Alınması Gereken Noktaları (<i>Considerations of Maritime Power</i>)	1814	İtalya
Jean Grivel	Donanmada Dikkate Alınması Gereken Noktalar (<i>Naval Considerations</i>)	1832	Fransa

³²⁹ Till, a.g.e., p. 36.

Jean Grivel	Filo Üzerine (<i>On the Fleet</i>)	1837	Fransa
V. Berezin	Donanma Taktikleri (<i>Naval Tactics</i>)	1880	Rusya
Stepan O. Makarov	Donanma Taktiklerindeki Sorunların Tartışılması (<i>Discussion of Questions in Naval Tactics</i>)	1898	Rusya
Domenico Bonamico	Denizcilik Gücü (<i>Maritime Power</i>)	1899	İtalya

Tartışmasız deniz kuvvetleri strateji denilince akla ilk gelen isim Mahan'dır. Mahan'a göre bir deniz harbinde her zaman ilk ve öncelikli hedef muhasım filo olmalıdır. Bu yapılmadan, güçsüz tarafın geleneksel silahı olan ticaret gemilerine saldırı (*guerre de course*) yöntemiyle kesin sonuç alınması mümkün değildir. Muharebede kesin sonuç aranmalı, donanma taarruzi şekilde kullanılmalı, kuvvetler belli bir noktada toplanmalı ve asla bölünmemelidir. Büyük savaş gemilerinin -o dönemde muharebe gemilerinin (*battleships*)- donanmaların en önemli platformları olduğunu düşünen Mahan, abluka harekâtlarını önemsemekte, merkezi konumda bulunulması ile iç hatların avantaj teşkil ettiğini vurgulamakta ve denizaşırı üsler kurulmasını desteklemektedir. Öte yandan Mahan'ın, muhasım donanmayı kesin sonuç yerinde imha eden ya da büyük ölçüde etkisiz hale getirerek deniz hâkimiyetini sağlayan tarafın izleyen dönemde limanlara abluka uygulayıp, deniz ulaştırma hatlarını hedef alabileceği görüşünde olduğu belirtilmelidir.³³⁰

ABD deniz gücü, 20. yüzyılın başından itibaren Mahan Okulu'nun prensiplerini benimsemiştir. Ne var ki özellikle 2. Dünya Savaşı'nda ABD, bu prensipleri sadece Pasifik cephesinde uygulayabilmiştir. Mahan'ın öngördüğü açık deniz alanlarında büyük donanmanın karşı karşıya geldikleri kesin sonuçlu deniz muharebeleri çok sık yaşanmamıştır. 24-25 Ekim 1944'te Amerikan ve Japon donanmalarının karşı karşıya geldiği Leyte Körfezi Muharebesi, Mahan'ın öngörüsündeki son deniz muharebesi olarak kayıtlara geçmiştir.³³¹ Ancak buradan Mahan'ın görüşlerinin geçerliliğini yitirdiği sonucu çıkarılmamalıdır. Bugün bile Mahan, ABD'nin deniz gücü temelli dış politikasına ilham kaynağı oluşturmaya devam etmekte; görüşleriyle Amerikan Donanması'nın strateji, taktik ve harekâtlarını etkilemektedir. Son yıllarda donanmasına büyük kaynaklar ayıran Çin'in, ABD'li kuramcının görüşlerini kendi askeri düşünce geleneğinin süzgecinden geçirerek -bilhassa Mao Zedong'un

³³⁰ Paul G. Halpern, "Naval Warfare, Theorists of", http://www.credoreference.com/entry/rcmh/naval_warfare_theorists_of (Accessed: 01.11.2013).

³³¹ Gürdeniz, a.g.e., ss. 177-178.

yazılarıyla birlikte- kullandığı bilgisi,³³² Mahan Okulu'nun güncelliğini koruduğunun en açık göstergesidir.

Mahan'ın görüşleri ileriki dönemlerde birçok stratejisti etkilemiştir. Bunlardan biri alanyazında "Alman Mahan'ı" olarak geçen Alfred von Tirpitz'dir (1849-1930).³³³ Alman İmparatorluk Donanması Bakanı görevinde bulunan Tirpitz, Mahan'ın kesin sonuçlu muharebe ve büyük savaş gemilerine ağırlık verilmesi yönündeki görüşlerini aynen benimsemiştir. Tirpitz'i asıl öne çıkaransa, geliştirdiği Risk Doktrini (*Risikogedanke*) olmuştur. Özetle doktrin, Alman Donanması'nın belli bir güce ulaştığı zaman İngiliz Donanması'nı -uğrayacağı kayıpların dünyadaki konumunu zayıflatacağını gözeterek- saldırıya girişmekten caydıracağını savlamaktadır. Bu, sonraki bölümlerde ayrıntılı olarak üzerinde durulacak donanma varlığı konsepti kapsamında değerlendirilebilecek bir görüştür. Öte yandan Tirpitz'in, büyük bir donanma ve deniz gücüne sahip olmayı, ulusal azamet göstergesi ve diplomasi aracı olarak gördüğünün de altı çizilmelidir.³³⁴

1. Dünya Savaşı'ndaki gelişmeler Tirpitz'in öngörülerinin tam aksi istikamette seyretmiş; İngiltere Almanya ile uzlaşma yoluna gitmediği gibi Alman Donanması'na taarruz etmekten de çekinmemiştir. Nitekim bu durum, savaş sonrası dönemde - sahip olduğu büyük prestij sebebiyle açıkça olmasa da- Tirpitz'e yönelik eleştirilerin temel dayanağını oluşturmuş ve Almanya'yı yeni arayışlara yöneltmiştir.³³⁵

19. yüzyılda Fransa'da ortaya çıkan Genç Ekol (*Jeune Ecole*), Mahan'a taban tabana zıt görüşleriyle bilinmektedir. Genç Okul'un fikir babası Baron Richard Grivel'dir (1827-1883). Grivel'e göre Fransa'nın, geleneksel deniz kuvvetleri stratejileriyle İngiltere karşısında tutunması mümkün değildir. Zayıf taraf için en ekonomik yol, muhasımın ticaret gemilerine saldırı yönteminin kullanılmasıdır. Zaten zayıfın güçlü olanı barış masasına oturtmasının en gerçekçi yolu da budur.³³⁶

Grivel'in görüşleri ileriki dönemlerde başta Amiral Theophile Aube (1826-1890) ve gazeteci Gabriel Charmes (1850-1886) olmak üzere birçoklarına ilham kaynağı oluşturmuştur. Özellikle Aube'nin, Fransa Donanma Bakanı koltuğuna oturmasıyla, ticaret gemilerine saldırı yöntemi zirve noktasına ulaşmıştır. O kadar ki muharebe gemisi inşa programını askıya alan Aube -İngiltere'nin Süveyş Kanalı bağlantılı deniz ticaret yolları yakınında bulunması dolayısıyla- Akdeniz kıyısındaki Bizerte'de (Tunus) üs kurmuş, denizaltı araştırma ve geliştirme çalışmalarını desteklemiş, yeni

³³² James R. Holmes, "China's Way of Naval War: Mahan's Logic, Mao's Grammar", *Comparative Strategy*, 28 (3), 217-243, p. 222.

³³³ Holger H. Herwig, "The Failure of German Sea Power, 1914-1945: Mahan, Tirpitz and Raeder Reconsidered", *The International History Review*, 1988, 10 (1), 68-105, p. 69.

³³⁴ Halpern, a.g.e..

³³⁵ Sprout, a.g.e., pp. 443-444.

³³⁶ Till, a.g.e., p. 59.

savaş gemilerinin inşasında kruvazör ve torpido botlarına öncelik verilmesini sağlamıştır.³³⁷

19. Yüzyılın ikinci yarısında ön planda yer alan ticaret gemilerine saldırı yöntemi en çok Fransa ve ABD'de etkili olmuştur. Denizaşırı üsleri bulunmayan ve anavatandaki üsleri İngiliz deniz ticaret yollarından uzakta olan Almanya'daysa pek taraftar bulmamıştır. Aynı sebeplerden ötürü yöntem İtalya'da da benimsenmemiştir.³³⁸ Diğer yandan 2. Dünya Savaşı'nda Nazi Almanyası Deniz Kuvvetleri Komutanı Büyük Amiral Karl Dönitz'in geliştirdiği Kurt Sürüsü (*Wolfpack*) taktiğiyle Atlantik'teki müttefik ticaret gemilerine karşı denizaltılarla yaptığı taarruzlar, tipik bir ticaret gemilerine saldırı uygulaması olarak tarihe geçmiştir.

Deniz kuvvetleri stratejisine ilişkin bir diğer alternatif görüş denizaltı tehdidinin ortaya çıkmasıyla beraber, büyük su üstü filolarının artık kıyı sularında harekât icra etmesinin ve muhasım ülkeye abluka uygulamasının imkânsız hale geldiğini savlayan, kıyı savunması (*coastal defence*) yaklaşımıdır. 20. yüzyılın başında İngiltere'de ortaya çıkan yaklaşımın fikir babası, 1. Deniz Lordu Amiral Sir Jacky Fisher'dir (1841-1920). Aslında Fisher'in bu yaklaşımla anılması, talihin hoş bir sürprizidir. Zira Fisher, daha önce Drednot tipi büyük savaş gemilerinin inşasına öncülük eden ve muharebe kruvazörleri ile süratli muharebe gemilerine ağırlık verilmesini savunan bir isimdir.³³⁹

Fisher'den yaklaşık 20 yıl sonra kıyı savunması yaklaşımı, Sovyetler Birliği'nde ortaya çıkan Yeni Okul (*Young School*) tarafından savunulmaya başlanmıştır. Dünya çapında birçok stratejistte, denizaltı ve uçakların, büyük su üstü savaş gemilerine özellikle de muharebe gemileri ve uçak gemilerine karşı etkin bir savunma sağlayabileceğini savunmuştur. Sovyet Deniz Harp Okulu'nda daire başkanlığı görevini yürüten ve Sovyetler Birliği özelinde deniz hâkimiyeti yaklaşımını geçersiz bulan A. P. Aleksandrov'da bunlardan biridir. Kıyı savunması yaklaşımı 1940'lar ve 1950'lerde Çin'de de taraftar bulmuştur. İleriki dönemlerde uluslararası hukukta deniz yetki alanlarını genişleten düzenlemelerin yapılması ve buna paralel olarak da silah teknolojisinde kayda değer ilerlemelerin yaşanması, kıyı savunmasının popülerliğini arttırmıştır. Günümüzde dahi kıyı savunması yaklaşımının farklı uygulamalarının olduğu görülmektedir. Uzun yıllardır suüstü

³³⁷ A.g.e., p. 59.

³³⁸ Theodore Ropp, "Continental Doctrines of Sea Power", Edward Mead Earle (Ed.), **Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler**, Princeton University Press, Princeton, 1943, 446-456, p. 451.

³³⁹ Till, a.g.e., p. 63.

gemileri, güdümlü mermili hücumbotlar ve çıkarma gemilerinden oluşan dengeli bir filoyu idame eden İsrail Donanması bunun örneklerinden biridir.³⁴⁰

Şüphesiz kıtadaki modern deniz stratejistlerinin en ilginç Fransız Donanması amirali Raoul Castex'dir (1878-1968). Castex için Mahan ve Genç Ekol'ün en iyi sentezini yapan figür demek abartılı olmayacaktır. Öyle ki eserlerinde Mahan gibi deniz hâkimiyetinin önemini kabul eden Castex; savaşların dolaylı yollarla veya ucuz bir şekilde değil ancak muharebelerle kazanılabileceği görüşündedir. Castex, askerliğin temel prensipleri konusunda da Mahan'ın görüşlerine tamamen katılmaktadır. Fakat söz konusu deniz kuvvetleri stratejisi olduğunda Castex, Genç Okul'un görüşlerini benimsemektedir. Castex'e göre stratejiyi savaşın maddi şartları belirlemektedir. İngiltere'nin coğrafi konumu değerini yitirmekte ve gelecekte deniz gücünün yelkenliler devrindeki kadar önemli bir rol oynamayacağı görülmektedir. Gerek denizaltı ve savaş uçaklarından kaynaklanan tehdit artması gerekse sürekli ablukanın artık mümkün olmaması deniz kuvvetlerinin taarruzi etkinliğini azaltmıştır. Deniz kuvvetlerinin karadaki üslere bağımlı hale gelmesi de bir diğer olumsuzluktur.³⁴¹

Söz konusu deniz kuvvetleri stratejisi olduğunda Mahan'ın en önemli rakibi Sir Julian Stafford Corbett'tir (1854-1922). Müşterek harekâtın temellerini atan Corbett, 1911'de kaleme aldığı Deniz Stratejisi Prensipleri (*Some Principles of Maritime Strategy*) adlı ünlü eserinde, bir harbin salt deniz kuvvetleri tarafından kesin sonuca ulaştırılamayacağını dolayısıyla deniz ve kara kuvvetleri stratejilerinin birbirini tamamlar şekilde hazırlanması gerektiğini dile getirmiştir.³⁴² Corbett'e göre deniz harekâtları karadakilerden farklı dinamiklere sahiptir. Deniz harekâtlarında muhasımın ana kuvvetlerinin imhası her zaman öncelik taşımayabilir. Zaten deniz kuvvetlerinin kolaylıkla geri çekilebilmesi nedeniyle çoğu zaman muhasımın kesin sonuç yerine getirilmesi de mümkün değildir. Deniz harekâtlarında en gerçekçi yol muhasımın deniz ticaret yollarının geçtiği düğüm noktalarında konuşlanmak, buradan ticaret ya da savaş gemilerine veya her ikisine birden taarruzlar düzenlemektir. Burada bir parantez açarak, bilinenin aksine Corbett'in de aslında deniz ticaretinin emniyeti açısından muhasım donanmanın imhasının en iyi yol olduğunu kabul ettiğinin, sadece deniz harekâtlarının doğası gereği bunun yapılmasını mümkün görmediği için farklı bir seçenek ortaya koyduğunun altı çizilmelidir.³⁴³

³⁴⁰ A.g.e., pp. 63-66.

³⁴¹ Ropp, a.g.e., p. 455.

³⁴² Julian S. Corbett, *Deniz Stratejisi Prensipleri*, Çev. Deniz Harp Akademisi Arge Grubu, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1990, s. 7.

³⁴³ Corbett, a.g.e., s. 87-90.

Birçok stratejistin aksine Corbett, kuvvetlerin toplanmasına karşıdır. Zira bu, daha zayıf olan tarafın savaşa girmeme isteğini arttırmaktan başka bir işe yaramayacaktır. Ayrıca toplanmanın deniz ticaret yollarını düşman taarruzlarına karşı savunmasız bırakma riski de vardır. Yapılması gereken kuvvetleri mümkün mertebe dağıtmak ya da öyle yapıyormuş gibi görünmektir. Hesaplanmış dağılmanın ve şekilsizliklerin zafer getiren sürprizlere neden olabileceği her zaman göz önünde bulundurulmalıdır. Corbett, genellikle komşu ülkeler arasında yapılan ve hayati çıkarlar söz konusu olan kara savaşlarının, kolaylıkla - tarafların tüm güçlerini kullanacakları- topyekûn savaşlara dönüşebileceği görüşündedir. Buna karşılık deniz savaşları anavatandan uzak denizlerde ve sömürge topraklarında yapılmaktadır. Hayati çıkarların söz konusu olmadığı bu savaşlardaki siyasi hedeflerin sınırlandırılması ya da genişletilmesi tamamen karar vericilerin elindedir. Dolayısıyla bu savaşların “sınırlı savaş” olarak tutulması mümkündür.³⁴⁴

2. Dünya Savaşı’nda ABD, Atlantik cephesinde genel olarak Corbett’in prensiplerini uygulamıştır. Corbett’in prensipleri Soğuk Savaş döneminin gereksinimlerine de yanıt vermiştir. Bu dönemde NATO donanmalarının temel görevleri arasında yer alan amfibi harekât ve denizden güç intikali Corbett Okulu’na paralel uygulamalar olagelmıştır.³⁴⁵

Corbett’in görüşlerini destekleyen en ünlü stratejistlerden biri İngiliz Donanması Amirali Sir Herbert Richmond’dır (1871-1946). Savaşta katı merkezîyetçiliği yoğun şekilde eleştiren Richmand, deniz ulaştırmasının korunmasının önemi üzerinde durmuş, bunun yolunu da konvoy sisteminde görmüştür. Richmand’a göre kesin sonuçlu muharebe dönemi bitmiş, buna karşılık genel ablukanın önemi artmıştır. Muhriplerin ana filodan ziyade ticaret gemilerini korumak üzere görevlendirilmesini savunan Richmand, uygulamanın taktik seviyede olumsuz sonuçlar doğurma ihtimali bulunduğunu ama bu yolla savaşın kazanılabileceğini söylemiştir. Son olarak Richmand, İngiliz Donanması’nın büyük muharebe gemileri inşa etmesine karşı çıkmış; deniz ticaret yollarının korunması için çok sayıda kruvazör ve muhribin envantere alınmasını tavsiye etmiştir.³⁴⁶

Corbett Okulu kapsamında değerlendirilebilecek stratejistlerden bir diğeri Alman Donanması Amirali Wolfgang Wegener’dir (1875-1956). 1. Dünya Savaşı’nda Almanya’nın uyguladığı deniz kuvvetleri stratejisini eleştiren Wegener, Tirpitz’in kesin sonuçlu muharebeye atfettiği öneme odaklanmıştır. Wegener’e göre Alman Donanması’nın İngiliz Donanması’nı mağlup etmesi deniz kontrolünün elde

³⁴⁴ Michael I. Handel, *Savaşın Ustaları: Klasik Stratejiler*, Çev. Berna Kara, Doruk Yayınları, İstanbul, 2004, ss. 344-356.

³⁴⁵ Gürdeniz, *a.g.e.*, s. 178.

³⁴⁶ Halpern, *a.g.e.*.

edileceğinin garantisini vermemektedir. Yapılması gereken İngiliz deniz ticaret yollarını tehdit edebilecek kritik noktalarda konuşlanmaktır. Bunun için kuzeyde Danimarka, Norveç'in güney kıyıları ve Faroe Adaları; güneydeyse Brest veya Cherbourg ile Portekiz'in Atlantik'teki adaları uygun yerlerdir. Öte yandan Wegener'in farklı görüşleri -özellikle de Tirpitz'e yönelttiği eleştiriler- nedeniyle Alman donanma camiasında tepki çektiği; erken yaşta emekli edilmesinin arkasında da yine bunun olduğu bilinmektedir.³⁴⁷

Deniz kuvvetleri stratejisi alandaki önde gelen isimlerinden biri de Sovyet Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Sergei G. Gorshkov'dur (1910-1988). Gorshkov, ABD'nin uçak gemilerine karşı denizaltılar, organik deniz hava unsurları ve güdümlü mermili hücumbotlarla mücadele edilmesini savunan "Neo-Genç Okul'un (*Neo-Young Scholl*)" görüşlerini benimseyen Nikita Kruşçev tarafından göreve getirilmiş; Komünist Parti'nin büyük su üstü savaş gemisi karşıtlığını aşmak için yürüttüğü akılcı kampanya sonucunda da nükleer çağda bu gemilerin gerekliliğini kabul ettirmiştir. Gorshkov'un büyük savaş gemisi taraftarlığını açıkça ortaya koyan eser(ler), Batıda Gorshkov'un Yazıları (*Gorshkovs Papers*) olarak bilinen bir dizi çalışmadır. Bu çalışmalarında Gorshkov, deniz hâkimiyeti doktrini dengeli bir açık deniz filosunun kurulmasına dayandırmış; bunun yolunun da Sovyet Donanması'nın, bünyesinde denizaltılar kadar su üstü savaş gemilerini de ihtiva eden bir açık deniz donanmasına dönüşmesinden geçtiğini söylemiştir.³⁴⁸ Mamafih Gorshkov'a göre en güçlü denizci devleti örnek alarak donanma kurmak ve gemi inşasında salt sayısal kriterleri göz önünde bulundurmak hatalıdır. Her ülkenin kendine özgü ihtiyaçları vardır. Bu ihtiyaçlara yanıt veren bir donanma kurmak en doğrusudur.³⁴⁹ Son olarak Gorshkov, "Donanmaya karşı donanma" ve "Kıyıya karşı donanma" şeklinde formülize ettiği görüşleriyle sırasıyla deniz hâkimiyeti ve denizden güç aktarımı konularına verdiği önemi ortaya koymuştur.³⁵⁰

Deniz kuvvetleri stratejisine ilişkin görüşleriyle tanınan bir diğer isim aynı zamanda nükleer caydırıcılık kuramının da mimarı olan Bernard Brodie'dir (1910-1978), Brodie'ye göre Kore Savaşı, deniz kuvvetleri stratejisinin kara ve hava kuvvetleri stratejilerinden, özellikle de siyasi stratejiden ayrı düşünülmemeyeceğini kanıtlamıştır. Bilhassa kara muharebeleri devam ediyorsa söz konusu eşgüdüm gereksinimi daha bir vazgeçilmezdir. Kore benzeri sınırlı savaşlarda deniz kuvvetlerinin geleneksel rollerini üstlenmeye devam edeceğini ifade eden Brodie,

³⁴⁷ **A.g.e.**

³⁴⁸ Michael T. Klare, "Superpower Rivalry at Sea", *Foreign Policy*, 1975-1976, No: 21, 86-96+161-167, pp. 90-92.

³⁴⁹ Sergei G. Gorshkov, *Devletin Deniz Gücü*, Çev. Orbay Ergün, Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1990, s. 297.

³⁵⁰ Gorshkov, **a.g.e.**, s. 250.

topyekûn bir nükleer savaştaysa bunu gerçekçi görmemektedir. Böyle bir senaryonun gerçekleşmesi halinde deniz kuvvetlerinin esasen stratejik bombardıman programı kapsamında son derece kritik taarruz ve savunma görevleri icra edeceğini belirten Brodie, gelişme düzeylerine dikkat çekerek nükleer denizaltıları ikinci vuruş yeteneği (*second strike capability*) -misilleme- açısından eşsiz görmektedir. Son olarak Brodie, deniz hâkimiyetinin elde edilmesinin her savaşta sonuç üzerinde belirleyici olmadığını söylemekte; örnek olarak da 1870-1871 Fransa-Prusya Savaşı'nda Prusya kıyılarını abluka altına almasına rağmen Fransa'nın mağlup olmasını göstermektedir.³⁵¹

1982-1988 yılları arasında Çin Deniz Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapan Amiral Liu Huaging, Çin Donanması'nın modernizasyonu ve kuvvet yapısının şekillenmesindeki etkisi nedeniyle alanyazında "Çin'in Mahan'ı" olarak da geçmektedir. Mevcut yapısıyla Çin Donanması'nın olası bir mütecavize karşı koyamayacağını iddia eden Huaging, özetle kıyı savunma yerine açık deniz donanmasına sahip olunmasının gereğine işaret etmiştir. Huaging'e göre Çin Donanması, kıyı sularından -kuzeyden güneye doğru Kuril Adaları, Ryuka Adaları, Filipinler ve Büyük Sunda Adaları şeklinde sıralanan- "birinci adalar zincirine" kadar ki deniz sahasını kontrol edebilmelidir. Ayrıca ABD ve diğer ülke donanmalarının seyir füzesi, uçak gemisi ve diğer ufuk ötesi silah sistemlerini giderek artan oranda hizmete sokması nedeniyle -kuzeyden güneye doğru Bonin Adaları, Mariana Adaları, Guam ve Caroline Adaları şeklinde sıralanan- "ikinci adalar zincirine" kadar ki deniz sahasında uygulanacak bir açık deniz savunma stratejisi oluşturmalıdır.³⁵²

Huaging'in komutanlığı döneminde Çin Donanması, anavatandan uzaktaki deniz sahalarında daha görünür olmaya başlamıştır. Ayrıca yeni savaş gemisi inşa programlarını devreye sokmuş; personel eğitiminde yeniliklere gittiği gibi bilgi ve haberleşme sistemleri benzeri ileri teknoloji alanlarına yatırım yapar olmuştur. Modern Çin Deniz Kuvvetleri Stratejisi'nin şekillenmesinde belirleyici isim olan Huaging'in, bu ülke özelindeki etkisinin Mahan'ın ABD ve Gorshkov'un Sovyet donanmalarındaki etkileriyle benzeştiği yönünde görüşler vardır. 1980'lerin sonlarından bu yana görev yapan planlamacıların Hauging'in görüşlerini dikkate aldıkları bilgisi bu görüşleri doğrulamaktadır.³⁵³

Deniz kuvvetleri stratejisine ilişkin farklı görüş ve yaklaşımlar günümüzde de ortaya konulmaya devam etmektedir. Eric Grove, Geoffrey Till, Peter Hore, James

³⁵¹ Bernard Brodie, *Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi*, Çev. Yılmaz Dalkanat, Doruk Yayınları, İstanbul, 2011, ss. 314-322.

³⁵² Jeffrey B. Goldman, "China's Mahan", <http://www.usni.org/magazines/proceedings/1996-03/chinas-mahan> (Accessed: 21.09.2013).

³⁵³ A.g.e..

R. Holmes, Stansfield Turner ve Andrew Dorman bu alandaki çalışmalarıyla öne çıkan isimlerden ilk akla gelenlerdir. Örneğin Turner, modern deniz muharebe ortamında yaşanan gelişmelerin Deniz Hâkimiyeti konseptini uygulanabilir olmaktan çıkardığını; yeni dönemde odaklanması gerekenin Deniz Kontrolü olduğunu işlemektedir.³⁵⁴ Till ise 21. yüzyılda deniz kuvvetleri özelindeki eğilimin koalisyon(lar) şeklinde icra edilecek operasyonlara katılmak olduğunu söylemekte; ayrıca birden fazla kuvvetin görev alacağı müşterek harekâtların önem kazandığını ifade etmektedir.³⁵⁵

1.3.3.2. Deniz Kuvvetlerinin Roller ve Görevleri

Çözümlemelerinde denizlerin kullanımını merkeze alan Ken Booth, deniz kuvvetlerinin rollerini üç ana başlığa ayırmıştır: Askeri, diplomatik ve kamu güvenliğine destek.³⁵⁶ Soğuk Savaş döneminde geliştirilmekle beraber, söz konusu ayrımın küresel düzeyde bugün dahi geçerliliği kabul edilen bir kuramsal çerçeve oluşturduğu söylenebilir.³⁵⁷

Askeri rol, deniz kuvvetlerinin asli kuruluş amacıdır. Bu rolün kapsamında bir sonraki bölümde incelenecek olan Deniz Hâkimiyeti (*Command of the Sea/Sea Command*), Deniz Kontrolü (*Control of the Sea/Sea Control*), Deniz Kontrolü Uğruna Mücadele (*Denial of the Sea/Sea Denial*), Güç Aktarımı (*Power Projection*), Donanma Varlığı, (*Force in Being/Fleet in Being*) ve Kıyı Sularında Muharebe (*Littoral Warfare*) gibi konseptler yer almaktadır.

Diplomatik rol ya da Cem Gürdeniz'in tanımıyla "mavi diplomasi", donanma diplomasisi ve ganbot diplomasisi olmak üzere iki alt başlığa ayrılmaktadır. Donanma diplomasisinin en önemli araçları varlık ve bayrak gösterme faaliyetleridir. Her iki kavram donanma diplomasisinin alt faaliyet alanları olarak günlük hayatta birbirine yakın anlamlarda kullanılmaktadır. Oysa bu hatalıdır. Zira varlık gösterme siyasi bir hedef doğrultusunda, donanmanın belirli bir deniz alanında daimi olarak bulundurulması faaliyetidir. Böylesi bir faaliyet seferi kuvvetlerin daimi olarak konuşlandırılmasını, ilgi alanlarındaki müttefiklere güvence verilmesini, ulusal çıkarların korunması ve muhasımların caydırılması için tatbikatlar düzenlenmesini, sürekli keşif-gözetleme yapılmasını ve dost ve müttefik ülke limanlarına ziyaretlerde bulunulmasını içermektedir. Varlık gösterme, gereken yer ve zamanda ganbot diplomasisinin uygulanmasını; savaşın kaçınılmaz olması durumundaysa,

³⁵⁴ Stansfield Turner, "Missions of the U.S. Navy", *Naval War College Review*, 1998, 51 (1), 87-103, p. 93.

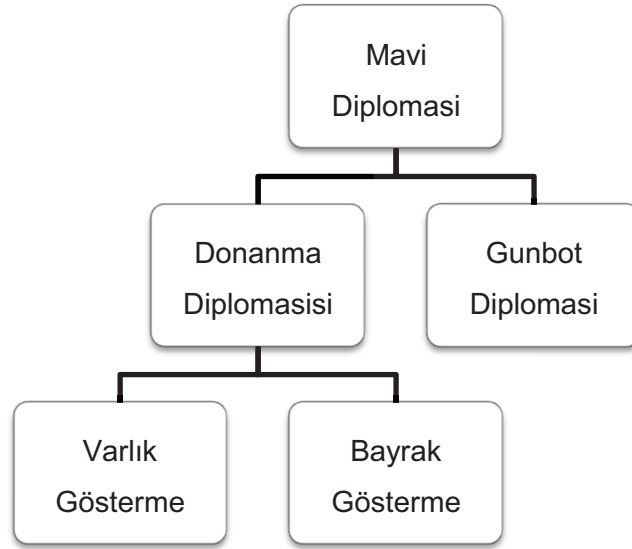
³⁵⁵ Till, *a.g.e.*, pp. 376-377.

³⁵⁶ Booth, *Navies and Foreign Policy*, p. 16.

³⁵⁷ *Leadmark: The Navy's Strategy for 2020*, Chief of the Maritime Staff, Ottawa, 2001, p. 30.

donanmanın en kısa sürede kullanılmasını sağlamaktadır. Örneğin ABD'nin Akdeniz'de daimi olarak bulundurduğu 6. Filo, tipik bir varlık gösterme faaliyetidir.³⁵⁸

Varlık göstermeden bir kademe daha aşağıda değerlendirilebilecek olan bayrak göstermeyse deniz kuvvetlerinin barış ve kriz dönemlerindeki en somut faaliyetidir. Burada belli bir bölgede daimi kuvvet bulundurulması mevzu bahis değildir. Ayrıca kuvvet kullanma tehdidi de yoktur. Faaliyet bayrak gösterilen devlete ilginin göstergesi olarak düşünülebilir. Liman ziyaretleri ile liman ziyareti yapılan dost ve müttefik ülkelerin savaş gemileriyle birlikte icra edilen tatbikatlar ya da geçiş eğitimleri, bayrak gösterme içindedir. Ancak bayrak göstermenin de varlık gösterme gibi zamanı geldiğinde ganbot diplomasisine dönüşebileceğinin altı çizilmelidir (Şekil-10).³⁵⁹



Şekil-10 Deniz Kuvvetlerinin Diplomatik Rolü

Kamu güvenliğine destek rolü, deniz kuvvetlerinin kolluk hizmetlerine yönelik kullanımını kapsamaktadır. Kolluk hizmetlerinin yürütülmesinin geleneksel askeri görevlerden farklılık arz etmesi deniz kuvvetlerinin personel eğitimi ve platform tedarikinde bazı değişiklikler yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Burada ilk akla gelen düzenlemeler personelin halkla ilişkiler ve kamu hukuku alanlarında eğitim alması; ayrıca düşük yoğunluklu çatışmalara yönelik Açık Deniz Karakol Gemisi (*Offshore Patrol Vessel/OPV*) benzeri platformların tedarik edilmesidir.

Deniz kuvvetlerinin rollerinin önem derecesi tarih boyunca küresel ve bölgesel konjonktüre göre değişmiştir. Yine bu roller arasındaki önem derecesi devletlerin ulusal güçleri ile deniz alaka ve menfaatlerine bakışlarına bağlı olarak da değişim

³⁵⁸ Gürdeniz, **a.g.e.**, ss. 54-55.

³⁵⁹ **A.g.e.**, s. 55.

göstermiştir. Örneğin Soğuk Savaş boyunca NATO ve Varşova Paktı ülkelerinin deniz kuvvetleri ağırlıklı olarak askeri ve diplomatik rollerde, ulusal ve ittifak ilişkilerine yönelik görevler üstlenmiş; bu dönemde kamu güvenliği rolü öncelik listesinin üçüncü sırasında kalmıştır. Kaldı ki kamu güvenliği rolü, deniz kuvvetlerinden de ziyade genelde ülkelerin sahil güvenlik teşkilatları tarafından karşılanmıştır. Soğuk Savaş döneminde deniz kuvvetlerinin öncelik sıralamasında kamu güvenliği rolünün öne çıktığı istisnai örneği Üçüncü Dünya Ülkeleri oluşturmuştur. Kuvvet yapısı itibarıyla NATO ve Varşova Paktı üyeleriyle karşılaştırıldığında geri planda kalan bu ülkelerde deniz kuvvetleri askeri ve diplomatik rol yerine, öncelikli olarak kamu güvenliği rolünde kullanılmıştır.³⁶⁰

Diğer yandan son yıllarda çevre bilincinin toplumlarda iyice yerleşmesi, organize suç örgütlerinin deniz ulaşımını kullanması, münhasır ekonomik bölgenin (MEB) 200 mile çıkması, deniz yoluyla yapılan ticaretin misliyle artması ve deniz tabanındaki doğal kaynakların işletimine ilişkin teknolojilerin gelişmesi, ülke sahil güvenlik teşkilatlarının yeteneklerini aşan sorumluluklar getirmiştir. Ortaya çıkan yeni koşullarda deniz kuvvetlerinin sahil güvenlik teşkilatları ile yoğun işbirliğine girmeleri ve kamu güvenliğine destek rolleri almaları gerekmiştir. Hal böyle olunca Soğuk Savaş döneminde askeri ve diplomatik rollere nazaran geri planda kalan kamu güvenliğine destek rolü de kısmen önem kazanmış ve diğerleriyle denk bir duruma gelmiştir.³⁶¹

Yeni dönemde dikkat çeken bir diğer gelişme de geleneksel olarak üç grupta toplanan rollere bir dördüncünün güvenlik işbirliği rolünün eklenmesidir (Şekil-11). Bu rolün potansiyel krizleri aşmada henüz krizler ortaya çıkmadan çatışmayı önleme kapsamında çok yararlı olacağına şüphe yoktur. Ancak bu rolün etkin bir şekilde işletilebilmesinin yolunun dünya denizcileri arasındaki işbirliği imkânlarının geliştirmesinden geçtiği de unutulmamalıdır.³⁶²

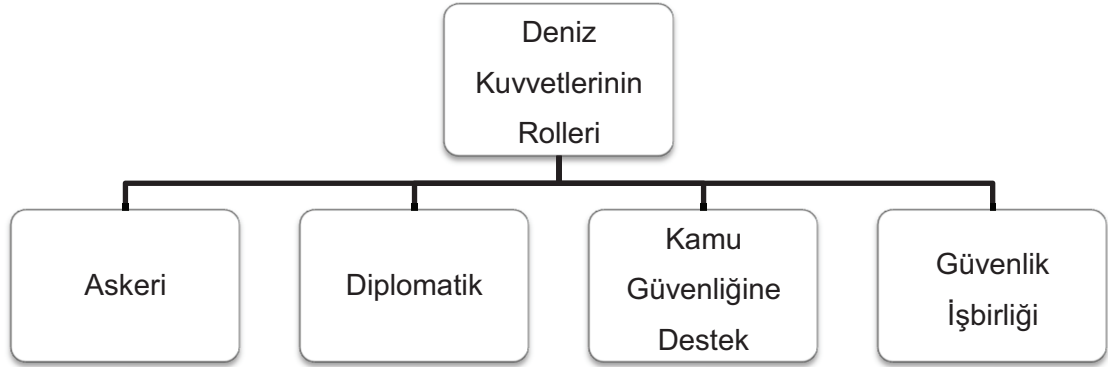
Son olarak, yukarıdaki roller kapsamında günümüzde deniz kuvvetlerinin icra edeceği görevler, temel görevler ve savaş dışı destek görevleri olmak üzere iki başlıkta toplanmaktadır. Kesin çizgilerle birbirinden ayrılması mümkün olmamakla beraber, deniz kuvvetlerinin barışta; bayrak/varlık gösterme, deniz güvenliği, deniz yetki alanlarının korunması, denizde durumsal farkındalığın sağlanması, barışı destekleme, arama ve kurtarma, insani/tabii afetlerde yardım, kazazedelerin tahliyesi, muharip olmayanların tahliyesi ve kolluk; krizde gunbot diplomasi; savaştaysa; deniz kontrolü, deniz kontrolü uğruna mücadele, deniz ulaştırma

³⁶⁰ "Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", s. 11.

³⁶¹ **A.g.e.**, s. 12.

³⁶² **A.g.e.**, ss. 12-13.

hatlarının korunması, güç aktarımı ve kuvvet koruma görevlerini icra edeceği söylenebilir. Bu görevler kapsamında operatif ve taktik seviyede icra edilen temel harekât neveleriyse; Suüstü Savunma Harbi (SuSH), Hava Savunma Harbi (HSH), Denizaltı Savunma Harbi (DSH), darbe harekâtı, amfibi harekât, EH, mayın harbi ve Mayın Karşı Tedbirleri (MKT) harekâtıdır. Bu noktada deniz güvenliği ve deniz ulaştırma hatlarının korunması görevlerinin bu çalışmayla doğrudan bağlantılı olduğunun altı çizilmelidir.



Şekil-11 Soğuk Savaş Sonrası Deniz Kuvvetlerinin Rollerı

1.3.3.3. Modern Deniz Muharebe Ortamı

Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle beraber, NATO ve Varşova Paktı devletlerinin deniz kuvvetleri arasında büyük çaplı deniz muharebelerinin olması ihtimali ortadan kalkmıştır. Yeni dönemde, etnik/dinsel temelli bölgesel savaşlar, kitle imha silahlarının ve uzun menzilli balistik füzelerin yayılması, terörizm, deniz haydutluğu, silah, uyuşturucu ve insan kaçakçılığı gibi risk ve tehditler öncelik taşımaya başlamıştır. Ayrıca deniz kuvvetlerinin kolluk ve savaş dışı destek harekâtlarında görev alması da yaygınlaşmıştır. Deniz kuvvetlerinin harekât ihtiyaçlarının belirlenmesini doğrudan etkileyen bu gelişmeler, teknolojiye hızlı ilerlemelerle birlikte düşünüldüğünde, donanmaların kuvvet yapıları ile sevk ve idare usullerinde bir takım değişiklikler meydana gelmesi kaçınılmaz olmuştur.

Su üstü platformlar tasarımlarında gözlemlenen en dikkat çekici gelişmelerden biri gemi inşasında radar kesit alanı, akustik, manyetik ve kızılötesi izlerin azaltılması ya da bilinen ismiyle görünmezlik (*stealth*) teknolojisinin kullanımının yaygınlaşmasıdır. Su üstü platformlarının tespit ve teşhisini zorlaştıran bu teknoloji beka kabiliyetini önemli ölçüde arttırmaktadır. Su altı platformlarında yaşanan gelişmelerden biriyse Havadan Bağımsız Tahrikli (HBT) dizel-elektrik denizaltıların hizmete girmesidir. Şnorkele gerek duymadan 2-3 hafta süresince su altında seyir

yapılabilmesini olanaklı kılan HBT teknolojisi denizaltıların bulundukları mevkinin tespitini zorlaştırmaktadır. Bu teknolojiye haiz dizel-elektrik denizaltıların kabiliyet seviyelerinin nükleer denizaltılara yaklaştığı, sessizlikleri dolayısıyla sığ sulardaki etkinlerinin ise daha fazla olacağı değerlendirilmektedir.*

21. yüzyılın ilk çeyreğinde temel su üstü platformların muhrip (*destroyer*), firkateyn, korvet, hücumbot, karakol gemisi ve MKT gemisi olduğu görülmektedir. Bunun görünür gelecekte de devam edeceği söylenebilir. Buna karşılık kruvazörlerin geleceği belirsizdir. Zira hâlihazırda sadece Amerikan, Rus ve Peru donanmalarının envanterinde bulunan ve giderek yaşlanan kruvazörlerin yerlerine yenilerinin inşa edilmesine yönelik somut bir proje yoktur. Muhtemel senaryo kruvazörlerin yerlerini yeni nesil muhriplere bırakmasıdır.

Özellikle Batı ülkelerinin su üstü platformlarında niceliksel anlamda azalma söz konusudur. Gerek harekât ihtiyaçlarının farklılaşması gerekse tedarik ve bakım/idame masraflarının yüksekliğinden kaynaklanan bu eğilimin örneklerinden biri İngiltere'dir. 1994'te envanterinde 35 tane muhrip/firkateyn bulunan Kraliyet Donanması'nda,³⁶³ bugün sayı 19'a kadar düşmüştür.³⁶⁴ Burada dikkat çeken husus gemi deplasmanlarındaki eğilimin tam tersi artış yönünde olmasıdır. Yine İngiltere örneği verilecek olursa, Kraliyet Donanması'nın hizmet dışına çıkardığı Type 42 sınıfı HSH muhriplerinin deplasmanı 5.200 tondur.³⁶⁵ Yerlerini alan benzer görev tanımına sahip Type 45 sınıfı HSH muhriplerinin ise 8.000 tondur.³⁶⁶ Genelleme yapmak çok doğru olmamakla beraber, deplasman artışı denizcilik yetenekleri iyileştirilmiş, ikmal yapmadan denizde daha uzun süre kalabilen ve farklı silah/sensör sistemlerinin kombinasyonuna haiz platformların hizmete alındığına işaret etmektedir. Bu durum ise nicelikten çok niteliğin tercih edildiği şeklinde yorumlanabilir.

* HBT teknolojisinin ulaştığı kabiliyet düzeyini gösteren en çarpıcı olaylardan biri Mayıs 2005'te yaşanmıştır. Envanterinde sadece nükleer denizaltılar bulunan ABD Donanması, bu tarihte İsveç'ten bir adet Gotland A19 sınıfı HBT dizel-elektrik denizaltıyı mürettebatıyla birlikte kiralamıştır. Kiralamayı ilginç kılan işlemin ABD Donanması'nın müşterek bir tatbikatta İsveç denizaltısını tespit edememesinin ardından gerçekleşmesidir. Şüphesiz ABD Donanması, bu yolla kendi envanterinde olmayan dizel-elektrik denizaltı kabiliyet seviyesini belirlemeyi ve buna uygun karşı tedbirleri geliştirmeyi amaçlamıştır. Ancak tüm çabalara karşın, 2009 yılındaki bir tatbikatta Gotland'ın muhasım denizaltıları atlatıp, *USS Ronald Reagan* uçak gemisini sanal olarak batırmayı başardığı bilinmektedir. Burada düşündürücü olan, daha önce her iki platformun da kapsamlı sonar iyileştirmelerinden geçmiş olması ve kullanılan sonarların ABD Donanması'nca dünyanın en gelişmişleri olarak lanse edilmesidir. Hakkı Aris, "Ultra Electronics, Türk Savunma Sanayi ile Su-Altı Akustik Çözümler Açılımına Hazır", **Savunma ve Havacılık**, 2012, 26 (149), 115-120, s. 116.

³⁶³ "Türkiye ve NATO Ülkeleri: İngiltere [Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı]," **Savunma ve Havacılık**, 1994, 8 (4), 74-77, s. 75.

³⁶⁴ **Securing Britain in an Age of Uncertainty: Strategic Defence and Security Review**, HM Government, London, 2010, p. 21.

³⁶⁵ Royal Navy Official Web Page, "Type 42 Destroyers", <http://www.royalnavy.mod.uk/The-Fleet/Ships/Decommissioned-Units/Type-42-Destroyers> (Accessed: 25.08.2013).

³⁶⁶ Royal Navy Official Web Page, "Type 45 Destroyers", <http://www.royalnavy.mod.uk/The-Fleet/Ships/Destroyers/Type-45-Destroyers> (Accessed: 25.08.2013).

En son Çin'in de katılmasıyla, dünyada "uçak gemisi kulübüne" üye devletlerin sayısı 10'a çıkmıştır.* Üs desteği olmaksızın deniz piyade ve döner/sabit kanatlı hava araçlarının anavatandan uzak bölgelerde harekât icra etmesine olanak sağlayan amfibi taarruz gemileri de revaçtadır. Bu tip platformlara yönelinmesinde bilhassa topraklarını kullandırması için başka bir devletten izin almaya gerek duymama ve hava desteğini karaya konuşlu uçakların menzili dışında da sağlayabilme isterleri etkili olmaktadır. Ayrıca donanmaların insani/tabii afetlerde yardım ve askeri olmayan çekilme gibi savaş dışı destek görevlerinde daha fazla yer alması da bu platformları dünya silah pazarının aranan ürünleri arasına sokmaktadır.

Özellikle 11 Eylül sonrası asimetrik tehditler deniz güvenliğinin öncelikli gündem maddesi haline gelmiştir. Bu gelişme donanmaların kolluk görevleriyle de birleşince OPV'lere olan talep artmıştır. Asimetrik tehditlerle mücadele arayışı yeni nesil muhrip, fırkateyn, korvet, OPV ve hatta hücumbotların tasarımlarında etkisini göstermektedir. Özel kuvvetler personelinin intikal amaçlı kullandığı sert ve mukavim karinalı şişirilebilir bot (*rigid-hulled inflatable boat/RHIB*), elverişsiz deniz şartlarında dahi emniyetli ve süratli biçimde görev yapabilmesine olanak sağlayan çözümler bunlardan sadece birisidir.

Bu dönemde görülen bir diğer gelişme çok amaçlı platformların hizmete alınmasıdır. Tek bir platformun başta barış gücü harekâtları olmak üzere geniş bir yelpazede yer alan görevlerde etkin biçimde kullanılabilmesi amacıyla geliştirilen tasarımların en ilgi çekici örneklerinden biri Danimarka'nın Absalon sınıfı muharebe destek gemileridir. Görüntü itibarıyla fırkateyne benzeyen bu gemiler esnek tasarım mimarileri sayesinde su üstü muharebe, kara taarruz, stratejik deniz ulaştırması ya da komuta-kontrol görevlerine yönelik teçhizatla donatılabilmektedir. Ayrıca gemiler ihtiyaç halinde mobil hastane ya da insani/tabii afetlerde yardım amaçlı da kullanılabilmektedir.³⁶⁷

Son yıllarda denizaltı sahibi ülkelerin sayısı 41'e ulaşmıştır. 450 civarında nükleer ve dizel-elektrik denizaltıyı işleten bu 41 ülke, önümüzdeki 10 yıl içinde 100 yeni denizaltı daha satın alacaklarını/inşa edeceklerini ve en az aynı miktarda platformu modernizasyona tabi tutacaklarını deklare etmişlerdir.³⁶⁸ Bu bağlamda Nükleer Balistik Füze Denizaltısı (*Ship Submersible Ballistic Nuclear/SSBN*)'ler

* Bu devletler ve sahip oldukları platform sayıları şu şekildedir: ABD 10, İtalya 2, İngiltere 1, Fransa 1, İspanya 1, Rusya 1, Brezilya 1, Hindistan, Tayland 1, Çin 1. Öte yandan faydalı kullanım ömürlerinin sonuna gelen platformları değiştirmek ve/veya mevcut olanlara yenilerini eklemek isteyen ABD, İngiltere, Rusya, Çin ve Hindistan'ın, halen devam eden ya da planlama aşamasında olan uçak gemisi inşa projeleri de vardır.

³⁶⁷ Naval-technology.com, "Absalon Class Combat / Flexible Support Ship, Denmark", <http://www.naval-technology.com/projects/absalon/> (Accessed: 26.08.2013).

³⁶⁸ Aris, a.g.e., s. 115.

nükleer caydırıcılığın ana unsuru olmaya devam etmektedir. Tamamlayıcı şekilde Nükleer Taarruz Denizaltısı (*Ship Submersible Nucleer/SSN*)'ler de caydırıcılığın bir diğer önemli unsurudur. Bugün yeni nesil nükleer denizaltıların tedarikine yönelik çalışmalar sürmektedir. Burada ilk akla gelenler ABD'nin Virginia sınıfı SSN, Rusya'nın Borei sınıfı SSBN ve Yasen sınıfı SSN, İngiltere'nin Astute sınıfı SSN ve Fransa'nın Barracuda sınıfı SSN inşa programlarıdır. Son yılların yükselen güçleri Hindistan ve özellikle Çin de nükleer denizaltı filosuna ciddi kaynak ayıran ülkelerdir. Hindistan Arihant sınıfı SSBN, Çin ise Type 94 ve Type 96 sınıfı SSBN ile Type 93 ve Type 95 sınıfı SSN'lerin inşasına devam etmektedir. Diğer taraftan HIP teknolojisi ile kabiliyetlerinde önemli bir sıçrama olan dizel-elektrik denizaltılar torpido tüplerinden ateşlenen güdümlü mermiler ile kıyıdaki sabit hedefleri vurabilme yeteneğine kavuşmuşlardır. Dizel-elektrik denizaltılara uzun menzilli seyir füzelerinin (*cruise missile*) yerleştirilmesiyle bu yeteneği daha da geliştirmiş ve karaların iç kesimlerindeki hedeflerin de vurulabilmesi olanaklı hale gelmiştir.

Sabit ve döner kanatlı hava araçlarını bünyesinde bulunduran deniz havacılığı modern deniz muharebe ortamının olmazsa olmazıdır. Gelişmiş ülkelerin donanmalarında avcı ve deniz karakol uçakları ile helikopterlerden müteşekkil organik deniz havacılığı* bulunmaktadır. Karaya ya da uçak gemilerine konuşlu olarak görev yapabilen deniz hava unsurları önemli bir kuvvet çarpanıdır.

1950'li yıllara kadar deniz platformlarındaki silah sistemlerinin etkili menzili, tespit ve teşhis amaçlı kullanılan sensörlerin menziline kıyasla kısa olmuştur. Bu dönemde tespit ve teşhis ihtiyacı silah sistemiyle aynı platformda bulunan sensörler tarafından karşılanmıştır. Mevcut tablonun sonucu olarak, deniz kuvvetlerinin etkinliği silah ve sensör sistemlerinin imkân ve kabiliyetleriyle sınırlı kalmıştır. Deniz stratejisi ve taktiklerinin geliştirilmesinde belirleyici olan bu durum, 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam etmiştir.³⁶⁹

Öte yandan teknolojiye yaşanan gelişmeler deniz kuvvetlerinin kullanımına yeni nesil silah sistemlerini sunmuştur. Böylece silahların hedef bulma hassasiyeti ve tahrip gücü artmış, en önemlisi etkili menzil, tespit ve teşhis menzili üzerine çıkmıştır. Bu gelişme uzun menzilli silah sistemlerinin etkin şekilde kullanılabilmesi için hedef bilgilerinin harici sensörlerden elde edilmesini, bu bilgilerin de devamlı ve gerçek zamanlı olarak ilgili silah sistemlerini taşıyan unsurlara aktarılmasını zaruri kılmıştır. Yeni dönemde uzun menzilli silah sistemlerini, yine uzun menzilli tespit ve teşhis sensörleriyle birlikte kullanan ve bunlar arasındaki bağlantıyı da geliştirmiş bilgi

* Donanma alanyazınında organik deniz havacılığı, deniz kuvvetlerinin kuruluşunda sabit (uçak) ve döner kanatlı (helikopter) platformların bulunmasını ifade etmektedir.

³⁶⁹ S. Zeki Kalay vd., **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1997, s. 56.

aktarma sistemleriyle sağlayan deniz kuvvetleri bir adım öne geçmiştir. Deniz stratejisi ve taktiklerinin değişmesine zemin hazırlayan bu sürecin etkileri günümüzde de görölmektedir.³⁷⁰

Modern deniz muharebe ortamında kullanılan belli başlı silah sistemleri güdümlü mermiler, seyir füzeleri, balistik füzeler, namlulu silahlar, torpidolar ve mayınlardır. Yakında bunların arasına yönlendirilmiş enerji silahları (*directed energy weapons*)'ın girmesi de kuvvetle muhtemeldir. Günümüzde yukarıda sıralanan taarruz silahları ile aktif ve pasif koruma sistemleri arasındaki etkinlik-karşı etkinlik yarışı dengeli bir şekilde seyretmektedir. Mevcut veriler bunun önümüzdeki dönemde de böyle devam edeceği yönündedir.

Modern deniz muharebe ortamında silah sistemleri kadar belki onlardan da fazla önem taşıyan unsur gelişmiş bir C4ISR altyapısına haiz olunmasıdır. Bu altyapının oluşturulması ve etkin şekilde işletilmesindeyse son yıllarda kullanımı yaygınlaşan uzay tabanlı sistemler ile İnsansız Hava Aracı (İHA) gibi kuvvet çarpanlarının payı vardır. Modern deniz muharebe ortamının anahtar kelimeleri, ağ merkezli harp (*network centric warfare*)* ve durumsal farkındalık (*situational awareness*)'dır.* Bu yeteneklere yatırım yapan; nitelikli insan gücünü, gelişmiş silah/sensör, EH ve C4ISR sistemleriyle birlikte etkin şekilde kullanabilen donanmaların, modern deniz muharebe ortamının ihtiyaçlarını karşılayabileceği düşünülmektedir.

1.3.3.4. Deniz Kuvvetleri Kullanma Konseptleri

Sayılarını arttırmak mümkün olmakla beraber, deniz kuvvetlerinin kullanımına ilişkin temel konseptlerin; Deniz Hâkimiyeti, Deniz Kontrolü, Deniz Kontrolü Uğruna Mücadele, Güç Aktarımı, Donanma Varlığı ve Kıyı Sularında Muharebe olduğu söylenebilir. Bunların kapsamına nelerin girdiği ve modern muharebe ortamında uygulanabilirlikleri aşağıda irdelenmiştir.

Mahan'ın bakışıyla Deniz Hâkimiyeti, denizleri kendimiz için kullanma otoritesini göstermek, buna karşılık ise düşmana kullandırmamaktır.³⁷¹ Kısaca denizlerin “mutlak kontrolü”³⁷² biçiminde de tanımlanabilecek olan Deniz

³⁷⁰ Kalay vd., a.g.e., ss. 56-57.

* Ağ merkezli harp, kabaca muharebe sahasındaki farklı tipte platformların, birbirleriyle çift yönlü etkileşimde bulunarak, eşgüdüm halinde hareket etmesi şeklinde tanımlanabilir.

* Durumsal farkındalık, belli bir zaman aralığı ve konumda bulunan dost ve düşman unsurlarının hareket, nitelik ve nicelikleri hakkında bilgi sahibi olma halidir. İdeal olan, bu bilginin taktik, operatif ve stratejik seviyelerde gerçek ya da gerçeğe yakın zamanlı elde edilmesidir.

³⁷¹ Turner, a.g.e., p. 92.

³⁷² Till, a.g.e., p. 156.

Hâkimiyeti'nin hayata geçirilebilmesinin yolu muhasım kuvvetlerin tamamen imha edilmesi ya da tesirsiz kılınmasıdır.³⁷³

Geçmişte belki uygulanabilmesi mümkün olmakla beraber, günümüz şartlarında Deniz Hâkimiyeti'ni bir donanmanın tesis edebileceğini söylemek gerçekçi değildir. Zira muharebe alanında yaşanan gelişmeler deniz kuvvetlerini asimetrik tehditlerden mayın, torpido, denizaltı ve uçak gibi teknolojik yeniliklere kadar uzanan geniş bir yelpazedeki tehditlerle karşı karşıya bırakmıştır. Diğer yandan Deniz Hâkimiyeti ile ilgili bir diğer sorun da denizlerin karalar gibi statik değil, tam tersine dinamik olduğunun anlaşılamaması riskini beraberinde getirmesidir. Bu, somut bir gerekçeye dayanmadan salt deniz alanlarının elde tutulması adına kaynakların boşu boşuna harcanmasına neden olabilir. Oysa denizlerin elde tutulması ile karaların elde tutulması farklıdır. Deniz harekâtlarındaki başarının sırrı denizin mülkiyetini ele geçirmekte değil, denizin hareket için kullanılmasında yatmaktadır.³⁷⁴

Günün koşullarıyla bağdaşmadığı gerekçesiyle eleştirilen Deniz Hâkimiyeti'nin yerini 1970'li yıllarda Deniz Kontrolü almıştır. Kavramı ilk kullanan ABD'li Amiral Stansfield Turner'dır. Turner, Deniz Kontrolü'nü güç aktarımı veya denizaşırı birlikleri takviye için intikal eden dost gemileri, belli bir deniz alanında geçici süreyle hava, sualtı ve suüstü tehditlerine karşı koruma gayreti şeklinde tanımlamıştır.³⁷⁵ Bugün kabul gören daha yeni bir tanıma göreyse, "Deniz Kontrolü, seçilmiş bir deniz alanının belirli bir süre için kendi maksatlarımızla kullanılması ve karşı tarafın bu alandan en az derecede yararlanmasına yönelik faaliyettir. Bu alan; satıl, sualtı, deniz yatağı ve hava sahasını kapsamaktadır". Burada bir parantez açarak, Deniz Kontrolü'nün fiziki hedef olarak muhasım platformların da ötesinde tüm elektromanyetik spektrumu kapsayacak seviyede uygulanmasının Muharebe Sahası Hâkimiyeti (*Battlespace Dominance*) olarak adlandırıldığı belirtilmelidir. Örneğin bir amfibi harekât öncesi hedef bölgede ulaşılması gereken kontrol seviyesi tercihen bu olmalıdır.³⁷⁶

Turner -teknoloji ve taktiklerin gelişmesine bağlı olarak değişebileceğini kabul etmekle beraber- Deniz Kontrolü'nün birbirini tamamlayıcı iki boyutu olduğu düşüncesindedir. Bunların ilki belirli bir süreyle bazı deniz alanlarının muhasıma kullandırılmaması; ikincisiye belirli bir süreyle bazı deniz alanlarının kendi maksatlarımız için kullanılmasıdır. Bu tespitler kapsamında konsepti ABD özelinde

³⁷³ South African Navy Official Web Page, "Maritime Doctrine for the SA Navy", http://www.navy.mil.za/SANGP100/SANGP100_CH03.pdf (Erişim tarihi: 29.08.2013).

³⁷⁴ **A.g.e.**

³⁷⁵ Turner, **a.g.e.**, p. 93.

³⁷⁶ "Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", s. 16.

irdeleyen Turner, Deniz Kontrolü ile ulaşılmak istenen dört hedef olduğuna işaret etmiştir:

- Endüstriyel hammadde tedarikinin emniyetini sağlamak;
- Denizaşırı bölgelerde görev yapan kuvvetleri asker ve malzeme yönünden takviye etmek;
- Savaş zamanı müttefik devletlere ekonomik ve askeri malzeme yardımı yapmak;
- Güç Aktarımı rolündeki unsurların emniyetini sağlamak.³⁷⁷

Deniz Kontrolü'nün hedeflerini bu şekilde sıralayan Turner, bunların gerçekleştirilebilmesine yönelik taktikleri de altı başlık altında toplamıştır. Bunlardan ilk dördü aktif, diğer ikisiye pasif taktiklerdir:

- Muhasımın liman ve üslerinden çıkmasını engellemek (Sorti kontrolü);
- Muhasımın kullanmak zorunda olduğu deniz düğüm noktalarını kontrol etmek;
- Açık deniz operasyonları icra etmek;
- Sınırlı bir alanda savunma yapmak;
- Aldatmaya yönelik tedbirler almak;
- Sergilenecek imkân ve kabiliyetler ile muhasıma gözdağı vermek, böylece alacağı siyasi ve askeri kararları etkilemek.³⁷⁸

Deniz Kontrolü'nün sağlanabilmesi için muhasımın belirlenen sahadaki muharip unsurları etkisiz hale getirilmelidir. Bazı durumlardaysa Deniz Kontrolü, muhasım unsurlara doğrudan angaje olmadan abluka (*blockade*) yoluyla da sağlanabilir. Ancak seçilen yöntem hangisi olursa olsun istenilen neticenin alınabilmesi için düşmana oranla dost kuvvetler nitelik ve nicelik bakımından üstün olmalıdır.³⁷⁹

Son olarak Deniz Hâkimiyeti'nin aksine Deniz Kontrolü'nde her zaman için kabul edilebilir seviyede risk olduğu bir gerçektir. Zira Deniz Kontrolü'nde muhasımın muharip unsurları tamamen etkisiz hale getirilmemekte, sadece belirli bir deniz sahasında -o da geçici süreyle- üstünlük kurulmaktadır. Zaten kontrol altındaki deniz sahasının kontrol altında tutan devlete faydası kalmadığında da bundan vazgeçilebilmektedir.³⁸⁰

³⁷⁷ Turner, **a.g.e.**, p. 93.

³⁷⁸ **A.g.e.**, pp. 94-95.

³⁷⁹ "Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", s. 16.

³⁸⁰ Haluk Baybaş ve Erkan Oral, "1878-79 Osmanlı Rus Harbi ile 1911-12 Trablusgarp ve 1912-13 Balkan Harplerinde Deniz Kontrolünün Güç Aktarımına Etkileri", **Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem ve Araçları**, Panel Bildirileri-II, 19-26 Ekim 2001, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2002, s. 155.

Turner'ın "denizdeki gerilla savaşı" olarak nitelendirdiği Deniz Kontrolü Uğruna Mücadele konsepti,³⁸¹ özünde muhasımı yorma ve ona rahat vermemeye dayanmaktadır. Konsept savaşta mağlubiyeti engelleme çabasına da karşılık gelmektedir. Deniz kuvvetlerinin bu tarz kullanımının muhasımda büyük zararlara yol açması ve tedirginlik uyandırması olasılık dâhilindedir. Ancak bu şekilde savaşın kazanılması mümkün değildir. Dolayısıyla konseptin daha çok caydırmanın bir parçası olduğu söylenebilir.³⁸²

Akıllı mayınlar, hücumbot (*Fast Attact Craft/FAC*)'ler, güdümlü mermiler hatta açık-kapalı devre dalış sistemi kullanan dalgıçlar sayesinde bugün küçük sayılabilecek donanmaların bile, güçlü muhasımlarına kayda değer ölçüde zarar vermesi mümkün hale gelmiştir. Bu bağlamda Deniz Kontrolü Uğruna Mücadele'nin uygulanmasının iki yolu vardır. Birincisi Deniz Kontrolü yerine doğrudan Deniz Kontrolü Uğruna Mücadele'ye yönelinmesidir. İkincisiye Deniz Kontrolü ile Deniz Kontrolü Uğruna Mücadele'nin birbirini tamamlar şekilde kullanılmasıdır.³⁸³ Bunun anlamı, eş zamanlı olarak bir sahada Deniz Kontrolü uygulanırken, diğer bir sahada Deniz Kontrolü Uğruna Mücadele'ye yönelinmesidir.³⁸⁴

Askerlik literatürde Güç Aktarımı, askeri gücün bir yerden başka bir yere nakledilmesini ve taarruzi harekât ile muhasımın muharip ve lojistik unsurlarının imha edilmesini kapsamaktadır. Bunun bir alt başlığını oluşturan Denizden Güç Aktarımı'ysa denizdeki askeri gücün, karadaki olayların etki altına alınması için kullanılması faaliyetidir. Bu faaliyet Amfibi Harekât'ı, organik Deniz-Hava kuvveti tarafından icra edilen Darbe Harekâtı'nı ve/veya suüstü ve sualtı platformlarının kıyı bölgesindeki hedefleri ateş altına almasını içermektedir.³⁸⁵

Güç Aktarımı, muharebenin düşman topraklarına taşınmasını sağlamaktadır. Bu tarz bir harekât muhasımın gücünü toparlamasına, arttırmasına ya da etrafına yaymasına fırsat vermeden atılabilecek en doğru adımdır. Kaldı ki denizden karaya yönelik taarruzi bir harekât planlanmıyorsa bile harbe hazırlık seviyesi en üst seviyede olan bir gücün elde hazır bulundurulmasının olası muhasımları harekete geçmeden önce iki defa düşünmek zorunda bırakacağı unutulmamalıdır. Bunun sözlükteki karşılığı caydırıcıdır.³⁸⁶

³⁸¹ Stansfield Turner, "The Naval Balance: Not Just a Numbers Game", *Foreign Affairs*, 1977, 55 (2), 339-354, p. 347.

³⁸² U.S. Navy Official Web Page, "The Network and Doctrine", <http://web1.nps.navy.mil/~budden/lecture.notes/mahan.html#Heading1> (Accessed: 30.08.2013).

³⁸³ Till, *a.g.e.*, p. 158.

³⁸⁴ South African Navy Official Web Page, "Maritime Doctrine for the SA Navy".

³⁸⁵ Cem Okyay ve Murat Şirzai, "İkinci Dünya Savaşı'nda, Norveç ve Girit'in İşgalleri ile Kuzey Afrika Harekâtında Deniz Kontrolünün Güç Aktarımına Etkileri", *Kuvvetleri Stratejisi Yöntem ve Araçları, Panel Bildirileri-II*, 19-26 Ekim 2001, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2002, s. 183.

³⁸⁶ *Naval Doctrine Publication 1: Naval Warfare*, U.S. Navy and U.S. Marine Corps, Washington, 1994, p. 67.

İlk kez 1690'da İngiliz Amiral Herbert Torrington tarafından kullanılan Donanma Varlığı kavramı,³⁸⁷ zayıf tarafın güçlü olanla doğrudan karşı karşıya gelmemesinin, başka bir ifadeyle varlığını korumasının getireceği avantajlara işaret etmektedir. Buradaki varsayım darbe almadan varlığını korumayı başaran bir donanmanın kritik bir deniz sahasında veya değerli platformların çevresinde yapabilecekleri konusunda hasmını tedirgin edeceği; böylece karşı tarafı rota değişikliklerine veya doğrudan harekât planlarını gözden geçirmeye mecbur bırakacağıdır.³⁸⁸

Donanma Varlığı'nın günümüzde uygulanabilir bir konsept olup olmadığı veya uygulansa bile istenilen sonuçları verip vermeyeceği tartışmalıdır. Özellikle hava gücü alanında yaşanan gelişmeler ve güdümlü mermilerin kullanımının yaygınlaşması, bir donanmanın denize açılmadan emniyetli biçimde üs/limanda yatmasını mümkün kılmamaktadır. Bu nedenle zayıf taraf için en doğru harekât tarzının kıyı sularında -mümkün mertebe coğrafyanın avantajlarından da yararlanarak- aktif varlık göstermek olacağı değerlendirilmektedir.

Soğuk Savaş'ın sona ermesinden sonra deniz kuvvetlerinin kullanımında bölgesel çatışmalar öncelik taşımaya başlamıştır. Bunun sonucu olarak karasuları ve bitişik bölge gibi deniz alanlarında uygulanacak Kıyı Sularında Muharebe konsepti gündeme gelmiştir. Konsept kabaca, açık denizlerde Deniz Kontrolü ve Güç Aktarma yeteneğine sahip güçlü donanmalara karşı daha küçük çaplı donanmaların hücumbot, mayın ve sahildeki silah sistemlerini coğrafi avantajlarla birleştirerek uygulayacakları harekât nevelerine karşı koymaya dayanmaktadır.³⁸⁹

Kıyı Sularında Muharebe'nin kuvvet yapılanmalarına yansması, ittifak içindeki ülkeleri benzer platformlar yerine farklı platformları envanterlere almaya yönlendirmesidir. Zira Deniz Kontrolü ve Güç Aktarımı gibi geleneksel konseptler ile Kıyı Sularında Muharebe'nin platform bazındaki istekleri farklıdır. Bir devletin eş zamanlı olarak tüm konseptlere yönelik platformlar tedarik etmesiyle maliyet-etkin değildir. Bu durumda, ittifak içindeki devletlerin farklı platformlara ağırlık vermesi; böylece dengeli ve birbirini tamamlar nitelikte bir donanmanın oluşturulması en doğrusudur.³⁹⁰

1.3.3.5. Donanmaların Sınıflandırılması

Alanyazında birçok donanma sınıflandırma modeli örneği olduğu görülmektedir. İşlev açısından bazı modeller diğerlerine göre çok daha yararlı ve

³⁸⁷ Mert Bayat, *Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1994, s. 7.

³⁸⁸ South African Navy Official Web Page, "Maritime Doctrine for the SA Navy".

³⁸⁹ A.g.e. s. 16.

³⁹⁰ A.g.e. s. 17.

pratik olmakla beraber, özünde bütün girişimler dünya donanmaları arasında kesin farklılıklar bulunduğunu ortaya koymayı amaçlamaktadır. Genel olarak donanma sınıflandırmasına yönelik girişimlerin ekseriyetle karmaşık ama hayatiyet arz eden görevler, imkân ve kabiliyetler ile harekât alanı üçlüsü arasındaki ilişkiye odaklandığı söylenebilir. Her üç kıstas da belli ölçüde coğrafi boyut taşısa da bu durum, sonuncusunda şüpheye hal bırakmayacak açıklıktadır.³⁹¹

Donanmaların sınıflandırılmasında geleneksel model deniz askeri coğrafyasındaki renkleri esas alan üçlü tasniftir: Kahverengi su donanmaları (*brown water navies*), yeşil su donanmaları (*green water navies*) ve mavi su donanmaları (*blue water navies*). Açılacak olursa, deniz askeri coğrafyasında genellikle kahverengi su (*brown water*) kıyı bölgelerine; yeşil su (*green water*) kıyı bölgeleri ile kıta sahanlığının sonu arasında kalan bölgeye; mavi su (*blue water*) ise açık denizlere karşılık gelmektedir. Bu ayırmadan yola çıkarak yapılan tasnifte,

- Kıyı bölgeleri ile nehirlerde karakol görevleri icra eden, askeri/polis gemilerinden müteşekkil kuvvetler kahverengi su donanması;
- Anavatanından belli bir uzaklığa kadar harekât icra edebilen, bölgesel güç niteliğindeki kuvvetler yeşil su donanması;
- Dünyanın herhangi bir yerinde üstün ateş gücünü sergileyebilen kuvvetler ise mavi su donanması olarak kabul edilmektedir.³⁹²

Modele göre Arnavutluk, Gürcistan, Hırvatistan ve Lübnan donanmaları kahverengi su; Kanada, Japon, İtalyan ve İspanyol donanmaları yeşil su; Amerikan, Rus, İngiliz ve Fransız donanmalarıysa, mavi su donanmasına örnek gösterilebilir.

Son yıllarda donanmaların sınıflandırılmasında en yaygın kullanılan model -ki bu çalışmada da esas alınacaktır- İngiliz donanma tarihçisi ve savunma analisti Eric Grove'nin M. A. Morris'in çalışmasından yola çıkarak geliştirdiği modeldir. Grove, dünya donanmalarını dokuz ayrı kategoriye ayırmıştır:

- Büyük çaplı küresel kuvvet aktarımı donanması (eksiksiz);
- Büyük çaplı küresel kuvvet aktarımı donanması (kısmi);
- Orta çaplı küresel kuvvet aktarımı donanması;
- Orta çaplı bölgesel kuvvet aktarımı donanması;
- Bitişik bölge kuvvet aktarımı donanması;
- Karasularının açığında anavatan savunmasına yönelik donanma;
- Karasularında anavatan savunmasına yönelik donanma;
- Kolluk hizmetlerine yönelik donanma;

³⁹¹ Michael Lindberg and Daniel Todd, *Brown-, Green- and Blue- Water Fleets: The Influence of Geography on Naval Warfare, 1861 to the Present*, Praeger Publishers, Westport, 2002, p. 196.

³⁹² Geographic Travels, "Maritime Geography: Brown, Green and Blue Water", <http://www.geographictravels.com/2009/08/maritime-geography-brown-green-and-blue.html> (Accessed: 12.08.2013).

- Sembolik donanma.
Grove'nin modelinde,
 - Başta uçak gemileri, amfibi taarruz gemileri, SSN ve SSBN'ler olmak üzere envanterindeki çok sayıda muharip ve lojistik su üstü/su altı platformuyla, dünyanın her yerine kuvvet aktarımı yapabilen donanmalar, büyük çaplı küresel kuvvet aktarımı donanması (eksiksiz);
 - SSBN'lere ek olarak, okyanuslarda deniz kontrolü uğruna mücadeleye yönelik çok sayıda su üstü ve su altı platformları ile kara konuşlu deniz havacılık unsurlarına sahip olan, ancak kıyılarından uzaktaki bir harekât bölgesinde deniz kontrolü ve kuvvet aktarımı yapamayan donanmalar büyük çaplı küresel kuvvet aktarımı donanması (kısmi);
 - Uçak gemileri, amfibi taarruz gemileri, SSN ve SSBN'lerin de aralarında bulunduğu muharip ve lojistik su üstü/su altı platformlarıyla, anavatanın uzaktaki tek bir ana harekât bölgesinde ve yakın okyanus havzalarında yüksek yoğunluklu çatışmalara angaje olabilen donanmalar orta çaplı küresel kuvvet aktarımı donanması;
 - Yakın okyanus havzalarında kuvvet aktarımı yeteneğine haiz donanmalar orta çaplı bölgesel kuvvet aktarımı donanması;
 - Sınırdış bölgelere kuvvet aktarımı ve karasularının ötesinde taarruzi harekâtlar icra etme imkân ve kabiliyetine haiz olup, anavatanın uzak coğrafyalarda aynı yeteneği sergileyemeyen donanmalar bitişik bölge kuvvet aktarımı donanması;
 - Kıyılarından 200 deniz mili açığa kadar etkin savunma ve kamu güvenliğine destek görevleri yapma imkân ve kabiliyetine haiz donanmalar karasularının açığında anavatan savunmasına yönelik donanma;
 - Kamu güvenliğine destek dışında, karasularında muharebe kabiliyetine de sahip olan ve güdümlü mermili hücum bot ile bazı örneklerde sınırlı ölçüde denizaltı ve kara konuşlu hava unsurlarını envanterinde bulunduran donanmalar karasularında anavatan savunmasına yönelik donanma;
 - Ekseriyetle hafif silahlarla donatılmış olan ve silahlı çatışma yerine, kamu güvenliğine destek rolünde faaliyet gösteren donanmalar kolluk hizmetlerine yönelik donanma;
 - Dünya donanmalarının geri kalanını oluşturan, fiilen bir teşkilat yapısına sahip olmakla beraber, pratikte az sayıda küçük botla o da etkinliği tartışmalı bir şekilde

kamu güvenliğine destek rolünde faaliyet gösteren donanmalar ise sembolik donanma sınıfına girmektedir.³⁹³

Grove, modelinin daha anlaşılabilir olması için dünya donanmalarından somut örnekler de vermiştir. Ancak çalışmanın kaleme alınması üzerinden 20 yıldan daha fazla bir zaman geçmiş; doğal olarak verilen örneklerde bazı değişiklikler olmuştur. Mesela Grove'nin modelinde Sovyet Donanması, büyük çaplı küresel kuvvet aktarımı donanması (kısmi) sınıfının yegâne temsilci olarak kabul edilmekle beraber, halefi konumundaki Rus Donanması'nın benzer imkân ve kabiliyetlere haiz olmadığı bir gerçektir. Aynı durum, Grove'nin bitişik bölge kuvvet aktarımı donanması sınıfında kabul ettiği ancak son yıllarda envanterine aldığı Dokdo sınıfı amfibi taarruz gemileriyle bir basamak yukarı çıkarak orta çaplı bölgesel kuvvet aktarımı donanmasına dönüşen Kore Cumhuriyeti Donanması için de geçerlidir. Dolayısıyla Grove'nin modeli esas alınarak yapılacak güncel bir analizde; ABD Donanması birinci, İngiliz Donanması üçüncü, Kore Cumhuriyeti Donanması dördüncü, Güney Afrika Donanması beşinci, İsveç Donanması altıncı, Fin Donanması yedinci ve İrlanda Donanması sekizinci sınıfa örnek olarak gösterilebilir. Günümüzde ikinci sınıf kapsamında değerlendirilebilecek bir donanma bulunmamaktadır. Ulusal onuru zedeleyebileceği dikkate alınarak dokuzuncu sınıfa örnek verilmemesiye en doğrusudur.

Diğer taraftan filo büyüklüğü, coğrafi etkinlik sahası, imkân ve kabiliyetler, ileri teknoloji kullanımı gibi kriterlere bakarak yapılan sınıflandırmalar elbette ilgili donanma hakkında belli bir fikir oluşmasını sağlamaktadır. Fakat geçmiş tecrübeler kâğıt üzerindeki bilgilerin her zaman nisbi etkinliği anlamak için yeterli olmadığını göstermiştir. Yapılacak nisbi bir analizde; personelin mesleki becerisi, harbe hazırlık oranı, lojistik destek ve altyapı olanakları ile geniş bir yelpazede yer alan görevleri yerine getirebilme esnekliği öne çıkmaktadır. Bunlardan özellikle ilk üçünün durumu, donanma etkinliğinin anlaşılmasında sahip olunan platformlar ile silah ve sensör sistemlerinden çok daha önemlidir.³⁹⁴

Yukarıda sıralanan faktörlerin her birinin ayrı örneklerle somutlaştırılması mümkün olmakla beraber, burada konuyu yaymamak adına sadece ilkinden, personelin mesleki becerisi başlığından bahsedilecektir. Buna göre Kraliyet Donanması ile İspanyol Armadası'nın karşı karşıya geldiği tüm çatışmalarda - özellikle 1588'deki Gravelines Deniz Muharebesi'nde- İngiliz denizcilerin eğitim düzeyi büyük fark yaratmıştır. Zira İngilizler top başına saatte ortalama bir ila bir

³⁹³ Grove, **a.g.e.**, pp. 236-240.

³⁹⁴ Geoffrey Till, **Seapower: A Guide For The Twenty-First Century**, Frank Cass Publishers, London, 2004, pp. 117-120.

buçuk atış yapabilirken, İspanyollar da rakam günde bir atışta kalmıştır. Genel kabul, benzer bir farkın Fransız Devrimi ve Napolyon Savaşları sırasında da ortaya çıktığı yönündedir. Öyle ki muhasımlarıyla karşılaştırıldığında barış zamanında tatbikatlar için daha fazla fırsat ve saha bulan İngilizler, savaşta manevra konusundaki üstünlüklerini sergilemişlerdir. Bu alandaki bir diğer örnek 2. Dünya Savaşı'dır. 1941-42 arasında görev yapan ve muhtemelen o dönem muadillerinden daha iyi olan Japon İmparatorluk Donanması pilotları, üstün yetenekleriyle göz kamaştırmışlardır. Ne var ki savaşın ilerleyen safhalarında kayıpların yerine geçen yedeklerin yetersiz eğitim düzeyi açıkça görülmüş; bu durumda pilotların tek yapabildikleri, gemilere intihar saldırıları düzenlemek olmuştur. Son olarak, Küçük İsrail Donanması da sınırlı ve yapay bir coğrafyada görev yapmak zorunda olmasına rağmen, muhasımları karşısında yıllarca üstünlüğünü devam ettirebilmiştir. Bu sonucun ortaya çıkmasında etkili olan faktörlerden birinin personelin eğitim düzeyi olduğunaysa şüphe yoktur.³⁹⁵

1.4. ENERJİ GÜVENLİĞİNİN KAVRAMSAL ANALİZİ

1.4.1. Güvenliğin Tanımı ve Kapsamı

Günlük yaşamda sıklıkla duyulan güvenlik kavramı önüne ve arkasına aldığı eklerle onlarca farklı yerde ve biçimde kullanılmaktadır: Ulusal güvenlik, sosyal güvenlik, çevre güvenliği, güvenlik çalışmaları, bilgi güvenliği kurumu vb. Bu kadar geniş bir kullanım alanı olmasına karşın kavramın bugüne kadar net bir tanımı yapılamamıştır.³⁹⁶ Türkçe sözlükte güvenlik, “Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımda güvenlik ile emniyet kelimelerinin aynı anlama geldiğinin ifade edilmesi dikkat çekicidir.³⁹⁷ Bu durum, TSK'da da benzer şekildedir. Kurum tarafından hazırlanan çeşitli dokümanlarında güvenlik ile emniyet aynı anlamda kullanılmakta ve “TSK'daki tüm personel, bilgi ve malzemenin her türlü tehditten korunması ve gizlenmesi maksadıyla alınan tedbirler” olarak tanımlanmaktadır. Algılanış biçimi açısından iki kavram arasındaki asıl fark seviyede, nicelik ve nitelikte ortaya çıkmaktadır. Öyle ki güvenlik stratejik ve operatif seviyede, emniyet ise taktik seviyede kullanılmaktadır.* Daha açık bir anlatımla

³⁹⁵ Till, a.g.e., pp. 117-118.

³⁹⁶ Ahmet Küçükşahin, “Güvenlik Bağlamında, Risk ve Tehdit Kavramları Arasındaki Farklar Nelerdir ve Nasıl Belirlenmelidir?”, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 2006, 2 (4), 7-40, ss. 9-10.

³⁹⁷ Türk Dil Kurumu, “Büyük Türkçe Sözlük”.

* Aralarında kesin sınırlar çizilmemekle beraber, genel kabul harbin üç seviyesi olduğu yönündedir: Stratejik, operatif ve taktik. Bu ayrıma göre stratejik seviye, en üst düzeydeki siyasi ve askeri makamları (genelkurmay) kapsamaktadır. Diğer ulusal güç unsurlarıyla beraber, silahlı kuvvetlerin kullanıldığı stratejik seviyede hedef, muhtemel bir saldırıyı caydırmak, caydırmanın başarılı olamadığı hallerdeyse harbi kazanmaktır. Operatif seviye, ordu, kolordu gibi büyük kara birlikleri ile yine büyük

stratejik ve operatif seviyede ele alınan ülke, kurum, personel ya da bir faaliyet için güvenlik; taktik seviyede ele alınan birlik, silah, araç, malzeme ve teçhizat içinse emniyet kelimesi tercih edilmektedir.³⁹⁸ Bu noktada TSK'daki kullanımın çalışmada da esas alındığının altı çizilmelidir.

Güvenlik kavramından bahsederken çoğu kez ayırt edilmesi güç olan savunma kavramıyla da karşılaşılmaktadır. İki kavram arasındaki temel fark kapsamlarında olup güvenlik savunma anlayışını da içermektedir. Örneğin ulusal savunma denildiği zaman ulusa yönelik bir saldırı vuku bulduğunda alınan tedbirler kastedilmektedir. Buna karşılık ulusal güvenlik denildiğindeyse savunma tedbirlerinin yanı sıra yasal düzenin muhafazası için alınması gereken diğer tedbirler de söz konusu olmaktadır.³⁹⁹

Bir toplumsal değer olarak güvenlik tehlike, risk, düzensizlik ve korkunun zıttı olarak, koruma, risk yokluğu, kesinlik, güvenilirlik, itimat, güven ve öngörülebilirliğe karşılık gelmektedir.⁴⁰⁰ Güvenlik, "varlığını koruma ve sürdürme" amacı taşıyan her davranış biçiminde karşılaşılan bir olgudur. Bu bağlamda bir biçimde güvenlik olgusundan söz edilebilmesi için varlığın korunması ve sürdürülmesine yönelik bir -ya da bir kaç- iç tehdidin ve/veya bir -ya da birkaç- dış tehdidin ve/veya bu türden algılama ve tahminlerin bulunması gerekmektedir.⁴⁰¹ Elbette bu tehdit, algılama ve/veya tahminlerin herkes açısından farklı olması olağandır. Örneğin bir devletin tehdit olarak gördüğünü bir diğerinin o şekilde görmemesi sıklıkla karşılaşılan bir durumdur.

Uzun yıllar boyunca güvenlik salt askeri bir kavram olarak algılanmıştır. Ancak Soğuk Savaş sonrası dönemde bu durum değişmiş; güvenlik siyasi, ekonomik, askeri, toplumsal ve çevresel olmak üzere beş ana boyutuyla değerlendirilmeye başlanmıştır.⁴⁰² Bugün güvenlik yeniden şekillendirilme sürecinden geçmektedir. Bu sürecin odak noktasındaysa güvenliğin nasıl sağlanacağı tartışmaları

deniz ve hava unsurlarının harekâtlarıyla ilgilidir. Stratejik ve taktik arasında hayati bağlantıyı kuran ve esasen müşterek harekâta yoğunlaşan operatif seviyede hedef, muharebelerin, harbin askeri hedefini ele geçirecek şekilde sonuçlandırılmasıdır. Taktik seviyeye, tümen ve altındaki küçük birliklerin harekâtıyla ilgilidir. Problem çözme odaklı taktik seviyede hedef, çarpışmaları ve muharebeleri kazanmaktır. Himmet Çobanoğlu, *Harbin Stratejik, Operatif ve Taktik Seviyeleri*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1994, ss. 27-39.

³⁹⁸ Küçükşahin, *a.g.e.*, s. 10.

³⁹⁹ Levent Kalyon, *Türkiye'nin Savunma Politikaları Üzerine Kırmızı Kim?*, Nobel Yayınları, Ankara, 2010, ss. 26-27.

⁴⁰⁰ Hans Günter Brauch, "Güvenliğin Yeniden Kavramsallaştırılması: Barış, Güvenlik, Kalkınma ve Çevre Kavramsal Dörtlüsü", Mustafa Aydın vd. (Ed.), *Uluslararası İlişkilerde Çatışmadan Güvenliğe*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2012, 167-197, s. 169.

⁴⁰¹ Dedeoğlu, *a.g.e.*, ss. 9-10.

⁴⁰² Barry Buzan, "New Patterns of Global Security in the Twenty-First Century", *International Affairs*, 1991, 67 (3), 431-451, pp. 439-451.

bulunmaktadır. Genel eğilim tüm tarafların çıkarına olan işbirlikçi bir modelin oluşturulmasıdır.⁴⁰³

Son olarak bir parantez açarak, güvenlik çalışmalarında analiz birimi tartışmalarına değinmek yerinde olacaktır. Toplum bilimlerinin hemen her alanında analiz biriminin belirlenmesi büyük önem taşımaktadır. Burada genellikle iki yöntem kullanılmaktadır. Birincisi bütünden yani sistemden yola çıkarak parçalara inmek; ikincisiyse parçalardan yola çıkarak bütüne yani sisteme ulaşmaktır.⁴⁰⁴ Farklı ayrımlar olmakla birlikte, bu manada en yaygın kullanılan model birey, devlet ve sistem şeklindeki sınıflandırmadır. Bu modelde birey ve devlet düzeyi birincisine; sistem düzeyiyse ikincisine karşılık gelmektedir. Daha öncede belirtildiği üzere çalışmada devleti esas alan jeopolitik bir mercek kullanılmaktadır. Dolayısıyla analiz birimi olarak da devlet kullanılmakta; Türkiye'nin enerji güvenliği ulusal ve uluslararası güvenlik ekseninde incelenmektedir.

1.4.2. Enerji ve Çeşitleri

Fransızca kökenli enerji kelimesinin sözlükteki karşılığı, “Maddede var olan ve ısı, ışık biçiminde ortaya çıkan güç, erke”dir.⁴⁰⁵ Yapılan her türlü eylemin ve hareketin içinde enerji vardır. Nefes alma, uyuma, düşünme, ısınma, aydınlanma, ulaştırma, üretim, özetle tüm yaşamsal faaliyetlerde enerji kullanılmaktadır. Nitekim enerjinin insanlar ve yaşam için bu derece önem arz etmesi, fizikten sosyolojiye, siyasetten ekonomiye kadar birçok alanının temel parametrelerinden biri olmasını beraberinde getirmektedir.⁴⁰⁶

Kısaca “iş yapma yeteneği” olarak da tanımlanabilecek olan enerji, potansiyel ve kinetik olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Potansiyel enerji, pil ya da saat zembereği gibi araçlarda depolanan enerjidir. Kinetik enerjiyse, rüzgâr ya da akan su gibi hareket enerjisidir.⁴⁰⁷

Enerjinin dönüşüme uğramamış hali “birincil enerji” kaynağı olarak adlandırılmaktadır. Petrol, doğalgaz, kömür, linyit, hidrolik, nükleer, jeotermal, güneş, rüzgâr, gelgit ve dalga, odun, hayvan ve bitki atıkları birincil enerji kaynaklarıdır. Birincil veya ikincil enerjinin dönüştürülmesiyle elde edilen enerji kaynağına, “ikincil enerji” adı verilmektedir. Başlıca ikincil enerji kaynakları

⁴⁰³ Küçükşahin, **a.g.e.**, s. 11.

⁴⁰⁴ Arı, **a.g.e.**, s. 67.

⁴⁰⁵ Türk Dil Kurumu, “Büyük Türkçe Sözlük”.

⁴⁰⁶ Mühendislik, Mimarlık ve Planlama Artı İvme Dergisi, “Enerji Nedir?”, <http://www.ivmedergisi.com/enerji-nedir.html> (Erişim tarihi: 01.07.2013).

⁴⁰⁷ Nükleer Teknoloji Bilgi Platformu, “Enerji Nedir?”, <http://www.nukte.org/node/100> (Erişim tarihi: 01.07.2013).

elektrik, kok kömürü, havagazı ve sıvılaştırılmış petrol gazıdır (Liquefied Petroleum Gas/LPG).⁴⁰⁸

Diğer taraftan birincil enerji kaynakları da kendi içerisinde fosil yakıtları, yenilenebilir enerji ve nükleer enerji olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Literatürde mineral yakıtlar olarak da geçen fosil yakıtlar, hidrokarbon içeren petrol, doğalgaz, kömür ve linyit gibi doğal enerji kaynaklarıdır. Yenilenebilir enerji, hiç tükenmeyeceği düşünülen ve çevreye emisyon yaymayan hidrolik, jeotermal, güneş, rüzgar, gelgit ve dalga gibi enerji kaynaklarını kapsamaktadır. Nükleer enerjiyse, atom çekirdeklerinin parçalanması sonucunda fisyon ve füzyon tepkimeleriyle elde edilen enerji türüdür.⁴⁰⁹ Günümüzde dünyadaki toplam enerji üretiminin kabaca %87'si fosil yakıtlar, %6'sı yenilenebilir enerji, %7'siyse nükleer enerji tarafından karşılanmaktadır.⁴¹⁰

1.4.3. Enerji Politikası ve Stratejisi

Enerji, ülkelerin sosyo-ekonomik gelişiminde ve refah seviyelerinin yükselmesinde belirleyici rol oynamaktadır. Bunun etkisiyle bir ülkede kişi başına kullanılan enerji miktarı, ekonomik gelişmişliğinin göstergesi olarak kabul edilmektedir. Bu bilgiye istinaden, enerji tüketimiyle milli gelir arasındaki ilişkiyi ortaya koyan oldukça geniş bir literatürün olması sürpriz değildir. Yapılan ampirik çalışmalar kişi başına geliri yüksek olan ülkelerde kişi başına kullanılan enerji miktarının da yüksek olduğunu göstermektedir.⁴¹¹

Enerji, ekonomik faaliyetlerin temel girdisi ve itici gücüdür. Bir ekonominin gelişebilmesi ve bu gelişimin uzun süreli ve sürdürülebilir olması, ihtiyaç duyulan enerjinin yeterli miktarda, az maliyetle, güvenilir ve çevreye en zarar veren yöntemlerle temin edilebilmesine bağlıdır. Enerji arzında yaşanabilecek sıkıntıların büyüme üzerindeki olumsuz etkisi ilk kez 1973-1974 Petrol Krizi'nde yaşanan şok fiyat artışlarıyla gündeme gelmiştir. Yine farklı nedenlerle enerji fiyatlarında meydana gelen artışların ve enerji arzında yaşanan darboğazlar ile arz güvenliğini tehdit eden diğer gelişmelerin, özellikle enerji alanında dışa bağımlı olan ülkelerin büyüme performanslarını olumsuz şekilde etkilemesine ileriki yıllarda da şahit olunmuştur.⁴¹²

⁴⁰⁸ S. Rıdvan Karluk, *Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi'nde Yapısal Dönüşüm*, Beta Yayınları, İstanbul, 2005, s. 241.

⁴⁰⁹ Şadan Çalışkan, "Türkiye'nin Enerjide Dışa Bağımlılık ve Enerji Arz Güvenliği Sorunu", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2009, Sayı: 25, 297-310, s. 298.

⁴¹⁰ H. Naci Bayraç, "Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2009, 10 (1), 114-142, s. 117.

⁴¹¹ Çalışkan, a.g.e., s. 299.

⁴¹² A.g.e., ss. 297-299.

Ekonomik büyüme, enerji talebindeki artışın başlıca nedenidir. Bunun dışında sanayileşme, makine ve araç kullanımının yaygınlaşması, nüfus artışı, genç nüfusun fazlalığı, kentleşme, yaşam standartlarının yükselmesi ve tüketim alışkanlıklarının değişmesi gibi faktörler de enerji talebini arttırmaktadır. Geçmişte enerji talebindeki artış büyük ölçüde gelişmiş ülkelerden kaynaklanırken, günümüzde bu ülkelerin yerini başta Çin ve Hindistan olmak üzere gelişmekte olan Asya ülkeleri almıştır.⁴¹³ Uluslararası Enerji Ajansı (*International Energy Agency/IEA*) tarafından yapılan projeksiyonlarda mevcut eğilimlerin devam etmesi durumunda, dünya birincil enerji talebinin 2007-2030 arasında %40 oranında artacağı tahmin edilmektedir. Nitekim referans senaryo olarak adlandırılan ve yıllık ortalama %1,5'lik talep artışını esas alan durumda, dünya birincil enerji talebinin 2007'deki 12 milyar ton eşdeğer petrol (tep) düzeyinden, 2030'a gelindiğinde 16.8 milyar tep düzeyine ulaşacağı hesaplanmaktadır.⁴¹⁴

Yukarıda özetlendiği üzere enerjinin hayatın her alanında vazgeçilmez yere sahip olması nedeniyle devletler ulusal enerji politikaları geliştirmektedir. Bu noktada enerji politikasına geçmeden önce bizatihi politika kelimesinin kendisi incelenecek olursa, alanyazında kavrama ilişkin ortak bir tanımın bulunmadığı göze çarpmaktadır. Türkçe sözlükte politika, "Devletin etkinliklerini amaç, yöntem ve içerik olarak düzenleme ve gerçekleştirme esaslarının bütünü, siyaset, siyasa" olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca politika için "Davranış biçimi, düşünce yapısı" ve mecazi anlamda, "Bir hedefe varmak için karşısındakilerin duygularını okşama, zayıf noktalarından veya aralarındaki uyuşmazlıklardan yararlanma vb. yollarla işini yürütme" de denilmektedir.⁴¹⁵ Siyaset bilimi alanyazınında en çok atıf yapılan tanımın sahibi olan Harold D. Laswell, politikayı otorite kavramıyla özdeşleştirmekte ve "kimin, neyi, ne zaman, nasıl elde edeceğinin" belirlenmesi arayışı olarak görmektedir.⁴¹⁶ Siyaset bilimci Andrew Heywood'a göre politika, "İnsanların hayatlarını düzenleyen genel kuralları yapmak, korumak ve değiştirmek için gerçekleştirdikleri faaliyetlerdir".⁴¹⁷ Bir diğer siyaset bilimci Esat Çam ise politikayı, "Toplumsal tümünü ilgilendiren veya toplumu oluşturan birimler arasındaki ilişkileri son aşamada meşru zora dayanarak düzenleyen eylemler bütünü" olarak tarif etmektedir.⁴¹⁸

⁴¹³ A.g.e., ss. 297-301.

⁴¹⁴ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Enerji", <http://www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=enerji&bn=215&hn=12&nm=384&id=384> (Erişim tarihi: 08.07.2013).

⁴¹⁵ Türk Dil Kurumu, "Büyük Türkçe Sözlük".

⁴¹⁶ Harold D. Lasswell, *Politics: Who Gets What, When, How*, Meridian Books, Cleveland and New York, 1958, p. 13.

⁴¹⁷ Andrew Heywood, *Siyaset*, Çev. Bekir Beraat Özipek vd., Adres Yayınları, Ankara, 2011, s. 22.

⁴¹⁸ Esat Çam, *Siyaset Bilimine Giriş*, Der Yayınları, İstanbul, 1995, s. 24.

Yukarıdaki tanımlardan politika kelimesine iki ayrı anlam yüklendiği sonucu çıkarılabilir. Bunlardan birincisi rekabet, mücadele, çatışma, başa geçme, iktidara gelme odaklı yarışma anlamıdır. Bu anlam Türkçede siyaset (*politics*) kelimesine karşılık gelmektedir. İkincisiyse amaç ve hedeflerin tespit edildiği; bu hedeflere ulaşmak için de bir seri hareket tarzlarının belirlendiği faaliyet planı anlamıdır. Bu anlam Türkçede siyasa (*policy*) kelimesiyle ifade edilmektedir.⁴¹⁹ Siyasa anlamına göre politika atılacak adamlarda bir rehber olarak kabul edilmektedir. Çalışmada politikaya yüklenen de bu anlamıdır.

Politikaların çok farklı şekilde sınıflandırılabilirdikleri görülmektedir. Burada ilk akla gelenler, kullanıldıkları kaynağın aidiyetine (ulusal politika, devlet politikası, parti politikası vb.); amacına (savunma politikası, kalkınma politikası, enerji politikası vb.) ve mekânına (küresel politika, bölgesel politika, yerel politika vb.) göre yapılan sınıflandırmadır. Ancak daha başka şekillerde sınıflandırmaların yapılması da mümkündür.⁴²⁰

Bu açıklamalara istinaden tekrar konuya dönüldüğünde enerji politikasının, ulusal çıkarları sağlama amacıyla ilgili kaynakların en verimli şekilde kullanılmasını esas alan ve siyasi karar vericiler tarafından belirlenip, bürokratik yapı tarafından uygulanan bir rehber olduğu söylenebilir. Kuşkusuz doğru bir enerji politikasının oluşturulması ulusal güç unsurlarının gelişimi üzerinde doğrudan etkilidir. Doğal olarak bu, oluşturulacak enerji politikasında devletin çıkarlarının ön planda tutulmasını gerektirmektedir. Ancak “devletin çıkarları” gerekçesiyle diğer faktörlerin görmezden gelinmesi de doğru değildir. Gelecek nesilleri düşünerek, enerji kaynaklarının azlığı ile küresel ısınma sonucu oluşan sera etkisi ve iklim değişikliklerini gözetken, ulusal ve uluslararası düzeyde enerji politikalarının oluşturulması en doğru yaklaşım tarzıdır.⁴²¹

Enerji politikası, genel olarak üretim, dağıtım ve tüketim ayaklarından oluşmaktadır. Bu ayakların içine uluslararası antlaşmalar, enerji piyasasına yönelik yasal düzenlemeler, yatırım teşvikleri, enerji üretimi yol haritaları, verimlilik ve emisyon standartları, vergilendirme ve diğer kamu uygulama teknikleri, araştırma-geliştirme faaliyetleri, enerji ekonomisi, uluslararası sözleşmeler ve satışlar, enerji çeşitliliği ile olası enerji krizlerine karşı risk faktörlerinin belirlenmesi çalışmaları girmektedir. Ayrıca çevresel konular da günümüz enerji politikalarında dikkate alınan hususlardandır.⁴²²

⁴¹⁹ Kalyon, **a.g.e.**, s. 8.

⁴²⁰ **A.g.e.**, s. 8.

⁴²¹ Bayraç, **a.g.e.**, s. 118.

⁴²² Mustafa Balat, “Security of Energy Supply in Turkey: Changes and Solutions”, **Energy Conversion and Management**, 2010, Vol: 51, 1998-2011, p. 1999.

Öte yandan karar vericiler için rehber niteliğindeki enerji politikasının somutlaştırılması ancak uygun bir enerji stratejisinin oluşturulmasıyla mümkün olabilmektedir. Bu bağlamda kritik önem arz ettiği söylenebilecek olan enerji stratejisi, enerji alanında planların yapılması ve yönetilmesini kapsamaktadır. Enerji stratejisinin amacı enerji alanındaki çıkarların korunmasıdır. Bunun yoluysa enerji güvenliğinin sağlanmasından geçmektedir.

1.4.4. Enerji Güvenliğinin Tanımı ve Kapsamı

Enerji güvenliğine ilişkin alanyazında birçok tanım bulunmaktadır. IEA'ya göre kavram, "Enerji kaynaklarının makul fiyatlarla kesintisiz bulunabilirliğini" ifade etmektedir.⁴²³ BM'nin tarifi, "Çeşitli enerji kaynaklarının, yeterli miktarda ve makul fiyatlarla her zaman bulunabilmesi"dir.⁴²⁴ Enerji güvenliği üzerine çalışmalarıyla uluslararası alanda tanınan Xu Yi-chong, kavramın enerji arzının, istikrarlı fiyatlarla "yeterli" ve "emniyetli" olmasının sağlanması şeklinde tanımlanabileceği düşüncesindedir.⁴²⁵ Nesnel bir tanım yapan Sam Raphael ve Doug Stokes ise enerji güvenliğinin, enerji kaynaklarının askeri, ekonomik ve sosyal talepleri karşılamaya yeterli geldiği durum olduğu görüşündedirler. Nitekim bu tanımdan yola çıkan yazarlar enerji kaynaklarının talebi karşılamaya yetmemesi durumunda, "enerji güvensizliği" sorununun ortaya çıkacağına işaret etmektedirler.⁴²⁶

Her ikisi de enerji güvenliği kavramını kullanmakla beraber, alanyazında enerji güvenliğine ilişkin iki farklı yaklaşım bulunmaktadır. Bu yaklaşımlardan ilki "enerjiye", ikincisiyse "güvenliğe" odaklanmıştır. Enerji güvenliğine enerji odaklı yaklaşımda enerji kaynaklarının bulunabilirliği, erişilebilirliği ve kabul edilebilirliği ön plandadır. Enerji güvenliğine güvenlik odaklı yaklaşımdaysa enerji arama, geliştirme, üretim, iletim, çevrim, dağıtım, pazarlama ve tüketim aşındaki tesislerin her türlü saldırıya karşı korunması öne çıkmaktadır. Son yıllarda enerji güvenliğine enerji odaklı yaklaşımın günümüz koşullarına yeterince cevap veremediği görüşü ağırlık kazanmıştır.⁴²⁷ Güvenlik odaklı yaklaşım ise çatışmacı olması nedeniyle eleştirilmektedir. Geldiğimiz noktada artık enerji güvenliğinin -mevcut koşullar dikkate alınarak- yeniden tanımlanması kaçınılmaz bir hal almıştır.

Her şeyden önce tarafların enerji güvenliğine bakışları üretici, tüketici veya geçiş ülkesi olunmasına göre değişmektedir. İthal enerji kaynaklarına bağımlı ülkeler

⁴²³ International Energy Agency Official Website, "Topic: Energy Security", <http://www.iea.org/topics/energysecurity/> (Accessed: 06.08.2013).

⁴²⁴ Hisham Khatib, *World Energy Assessment: Energy and Challenge of Sustainability*, United Nations Development Programme, New York, 2000, p. 112.

⁴²⁵ Xu Yi-chong, "China's Energy Security", *Australian Journal of International Affairs*, 2006, 60 (2), 265-286, p. 266.

⁴²⁶ Sam Raphael and Doug Stokes, "Energy Security", Alan Collins, (Ed.), *Contemporary Security Studies*, Oxford University Press, New York, 2010, 378-393, p. 379.

⁴²⁷ Volkan Ş. Ediger, "Enerji Arz Güvenliği ve Ulusal Güvenlik Arasındaki İlişki", *Enerji Arz Güvenliği Sempozyumu*, 2 Mart 2007, Stratejik Araştırma ve Etüt Merkezi Yayınları, Ankara, 2007, ss. 2-4.

için, “Enerji kaynaklarının sürekli, güvenilir, temiz ve çeşitli kaynaklardan olabildiğince uygun fiyatlarla sağlanması ve yüksek verimli tüketilmesi” anlamına gelen “enerji arz güvenliği”; ihracatçı konumdaki ülkeler için, “Kendi enerji kaynaklarına uluslararası piyasalarda azami sayıda ülkeden kesintisiz ve yeterli talebin mevcut bulunması ve yeterince yüksek fiyatlardan satılabilmesi” anlamına gelen “enerji talep güvenliği”; geçiş ülkeleri içinse, “Enerji arz güvenliğinin yanında, kendi ülkeleri üzerinden taşınan enerji kaynaklarının devamlılığının güvence altına [alınması]” anlamına gelen “enerji geçiş güvenliği” önemlidir.⁴²⁸ Burada enerji kaynakları açısından büyük oranda dışarıya bağımlı olan Almanya birinci; dünyanın önde gelen petrol ihracatçılarından Kuveyt ikinci; Rus doğalgazının Avrupa pazarına taşınmasında kilit konumda bulunan Ukrayna ise üçüncü kategorideki ülkelere örnek olarak verilebilir.

Diğer yandan üretici ülkelerin ihraç ettikleri ürüne bağlı olarak öncelikleri de değişebilmektedir. Örneğin Suudi Arabistan için petrol, Rusya içinse doğalgaz ticareti daha önemlidir. Benzer bir öncelik sıralaması tüketici ülkeler için de söz konusudur. Gelişmiş ülkeler için enerji ithalatının kesintisiz akışının sağlanması; ödemeler dengesi sorunu yaşayan gelişmekte olan ülkeler içinse enerjinin mümkün olduğunca sabit ve düşük fiyatlarla tedarik edilebilmesi önem taşımaktadır. Tüketici tarafında yer alan gelişmiş ülkelerin önceliklerinin yakıt türlerine göre farklılaşması da cabasıdır. ABD petrol, AB ise doğalgaz akışının istikrarlı olmasını önemsemektedir. Fransa gibi bazı AB ülkeleri nükleer enerjiyle daha fazla ilgilenmektedir. Enerji ihtiyacını büyük ölçüde ithalat yoluyla karşılayan Japonya içinse öncelik kaynak ülke çeşitliliğine gidilmesidir.⁴²⁹

Enerji güvenliğinin tanımlanmasında dikkat alınması gereken bir diğer husus da çevre güvenliğidir. Zira fosil yakıtlarının kullanılmasıyla atmosfere salınan sera gazı miktarında büyük artış olması ve nükleer santrallerin ortaya çıkardığı radyoaktif atık sorunu, enerji güvenliği kavramının çevre güvenliğini de içine alacak şekilde genişletilmesini dikte ettirmektedir. Hiç şüphesiz bu gelişmede çevre bilincinin artmasının ve kamuoyu baskının yadsınamaz etkisi vardır.

Tüm bu hususları dikkate alan Ediger, enerji güvenliğinin yeni tanımını, “Enerji üretimi, iletimi ve tüketimi faaliyetleri kapsamında, enerji arzı, nakli ve talebinin, yeterli miktarda ve kaliteli olarak, makul maliyet/fiyatlarla, kesintisiz ve çevreye duyarlı biçimde gerçekleştirilmesi” şeklinde yapmaktadır.⁴³⁰ Bu noktada yanıtlanması

⁴²⁸ Hasan Saygın ve Ceyhan Çelik, *Jeo-Enerjik Bakış: AB Bağlamında Enerji Politikalarında Geo-Enerji Alanları*, Aydın Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2011, s. 28.

⁴²⁹ Ediger, *a.g.e.*, ss. 4-5.

⁴³⁰ Volkan Ş. Ediger, “Yeni Yüzyılın Enerji Güvenliğinde Karşılıklı Bağımlılık Bir Zaruret”, <http://www.v-energy.net/makaleler/dgd2.pdf> (Erişim tarihi: 11.08.2013).

gereken soru, içinde bulunduğumuz dönemde enerji güvenliğinin nasıl sağlanacağıdır? Çalışmayla bağlantılı olması dolayısıyla, enerji arz güvenliğini esas alan bir cevap şu şekilde verilebilir:

1. Dünya Savaşı'nın ayak seslerinin duyulduğu 1913 yılında İngiltere Donanma Bakanı Winston Churchill tarihi bir kararın altına imza atmıştır: Savaş gemilerinde kömür yerine petrol kullanılması. Churchill dönüşümle Alman muadillerinden daha süratli savaş gemilerini envantere katmayı hedeflemiştir. Ne var ki bu, o güne kadar sorunsuz biçimde Galler bölgesinden tedarik edilen yerli kömür yerine, arz güvenliğinin belirsiz olduğu İran petrollerine bağımlılığı beraberinde getirmiştir. Bu tarihten sonra enerji güvenliği, İngiltere için bir ulusal strateji sorunu haline gelmiştir. Bu bağlamda hayati önem taşıyan petrolün nasıl tedarik edileceği konusuna Churchill'in yaklaşımı enerji güvenliğinin her ne pahasına olursa olsun sağlanması; bunun için de kaynak ülke çeşitliliğine gidilmesi olmuştur. Nitekim bu yaklaşım Churchill'in "çeşitlilik sadece ama sadece çeşitlilik (*lie in variety and variety alone*)" sözüyle hafızalara kazınmıştır.⁴³¹

İlk kez 20. yüzyılın başlarında Kraliyet Donanması'nın savaş gemilerinde kömür yerine petrol kullanma kararıyla ortaya çıkan enerji güvenliği denklemi, o tarihten günümüze kadar birçok olayda etkisini göstermiştir. Örneğin 2. Dünya Savaşı, petrolün sadece kabiliyetlerin değil, aynı zamanda stratejik hedeflerin sınırlarını da çizdiği bir süreç olagelmıştır. 1973 Petrol Krizi sonrasında petrolün varil fiyatının yaklaşık 2,5 dolardan 10 doların üzerine çıkması ve yine 1979 İran İslam Devrimi sonrasında petrolün varil fiyatının 13 dolardan 34 dolara fırlaması da enerji güvenliği denklemini ortaya koymuştur. Zira petrol fiyatlarında yaşanan artışın yarattığı ekonomik darboğaz ve beraberinde getirdiği yüksek işsizlik, 1929 Büyük Buhranı'ndan sonraki en ciddi kriz olarak tarihe geçmiştir.⁴³²

Mevcut enerji güvenliği sistemi 1973 Petrol Krizi sonrasında oluşturulmuştur. Genel olarak sistem, arzın kesintiye uğraması halinde sanayileşmiş ülkelerin işbirliğine gitmesini; enerji politikalarında işbirliğinin teşvik edilmesini; arzı etkileyecek adımlardan kaçınılmasını ve ihracatçı ülkelerin, enerjiyi bir silah olarak kullanmaktan caydırılmasını öngörmektedir. Sistemin anahtar unsurlarını, (1) sanayileşmiş ülkelerin üye olduğu Paris merkezli IEA; (2) ABD'nin stratejik petrol rezervlerini de içeren stratejik petrol stokları; (3) enerji pazarı ve politikalarının devamlı olarak kontrol altında tutulması ve analizi ile (4) kesinti durumunda, enerji kaynaklarının saklanması ve arzın koordineli biçimde acil olarak paylaşılması oluşturmaktadır. Olağanüstü durumlarda devreye girmesi öngörülen sistemin

⁴³¹ Daniel Yergin, "Ensuring Energy Security", *Foreign Affairs*, 2006, 85 (2), 69-82, p. 69.

⁴³² Daniel Yergin, "Energy Security in the 1990s", *Foreign Affairs*, 1988, 67 (1), 110-132, p. 113.

küresel ekonomi ve istikrarı tehdit eden arz kesintilerine karşı tedbir mahiyetinde bir girişim olduğu; fiyatların belirlenmesi ve enerji piyasasının işleyişi üzerinde herhangi bir etkisi bulunmadığının altı çizilmelidir. Sistemin işleyişinin en önemli unsurları arasında yer alan stratejik petrol stokları -1991'deki Körfez Savaşı'nın öncesinde ve 2005'in sonbaharında yaşanan Katrina Kasırgası'nın sonrasında olmak üzere- 1970'lerden bugüne kadar sadece iki kez kullanılmıştır. Bunun dışında stokların, olası bir ihtiyaç durumunda kullanılmak üzere üç kez -1 Ocak 2000'de bilgisayarlarda ortaya çıkabileceği düşünülen yazılım hatası (2YK problemi) öncesinde; 2002-2003 arasında Venezüella'da yaşanan üretim azalması sırasında ve ABD'nin, 2003 baharında Irak'a gerçekleştirdiği askeri müdahale öncesinde- hazır hale getirildiği bilinmektedir.⁴³³

Geçmişteki deneyimler enerji güvenliğinin sağlanması için ülkelerin dört prensibe uyması gerektiğini göstermiştir. Bunlardan ilki ve en bilineni Churchill'in bundan 90 yıl önce altını çizdiği kaynak ülke çeşitliliğine gidilmesidir. İkincisi kesintilere karşı esneklik elde etme amacıyla enerji arzında "güvenlik marjının" bırakılmasıdır. Söz konusu esnekliğin ihtiyaç halinde devreye sokulabilecek yedek üretim kapasitesine sahip olunması; stratejik rezervlerin korunması; arızalara karşı yedek üretim araçlarının hazır tutulması; arz zincirinin her halkasında kâfi miktarda depolama imkânlarının bulunması ile elektrik üretim ve dağıtımıyla ilgili kritik parçaların depolanması ve geniş bölgeleri etkileyebilecek kesintilere karşı gerekli planların yapılması yoluyla elde edilebileceği düşünülmektedir. Üçüncüsü entegrasyon gerçeğinin kabul edilmesi; daha açık bir ifadeyle, dünyada tek bir petrol piyasası olduğunun dolayısıyla burada çıkabilecek herhangi bir sorunun kaçınılmaz şekilde bütün tüketicileri etkileyeceğinin bilinciyle hareket edilmesidir. Dördüncüsü enerji piyasasında üretici ve tüketici ülkeler arasında sağlıklı bilgi akışının tesis edilmesidir. Zira kriz dönemlerinde piyasada yoğun biçimde görülen bilgi kirliliğinin tüketici ülkelerdeki paniği arttırması; bunun da işleri daha kötü bir hale getirmesi mümkündür.⁴³⁴

Öte yandan son yıllarda yaşanan gelişmeleri dikkate alan Yergin, yukarıda bahsedilenler dışında enerji güvenliği konseptinin iki kritik prensibin eklenmesiyle genişletilmesi gerektiği düşüncesindedir. Buna göre atılması gereken adımlardan ilki enerji güvenliği sisteminin küreselleşmesinin ancak özellikle Çin ve Hindistan'ın dâhil edilmesiyle başarılabileceği gerçeğinin kabul edilmesidir. İkincisi enerji arz zincirinin tüm halkalarının korunmasıdır.⁴³⁵

⁴³³ Yergin, "Ensuring Energy Security", p. 75.

⁴³⁴ **A.g.e.**, pp. 75-76.

⁴³⁵ **A.g.e.**, pp. 76-77.

1.4.5. Kritik Enerji Altyapı Güvenliği

Bu çalışmanın da odak noktasını oluşturan kritik enerji altyapı güvenliği (*critical energy infrastructure protection*) başlığı bir önceki bölümde Yergin'in altını çizdiği ikinci adımın ana gündem maddesidir. Kritik altyapı kavramı son yıllarda üzerinde en çok tartışılan konulardan biridir. Kavramın bugüne kadar ortak bir tanımı yapılmamıştır. Ancak tanımların hemen hepsinde toplumsal düzenin ve kamu hizmetlerinin devamlılığının sağlanması vurgusu vardır. Dolayısıyla Ünver vd.nin ortaya koyduğu, “İşlevlerini, kısmen veya tamamen, yerine getir(e)mediğinde, toplumsal düzenin sürdürülebilirliğinin ve/veya kamu hizmetlerinin sunumunun olumsuz etkileneceği ağ, varlık, sistem ve yapılar bütünü” şeklindeki tanım bu çalışmada da esas alınabilir.⁴³⁶

Kritik altyapıların neler olduğu ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir.⁴³⁷ Ancak tüm ülkelerin üzerinde mutabık kaldığı kritik altyapılar vardır ki enerji bunlardan biridir. Kritik enerji altyapıları genel olarak; üretim, dağıtım ve tüketim alanlarındaki araç, gereç ve tesisleri kapsamaktadır. Kritik enerji altyapı güvenliğiye söz konusu araç, gereç ve tesislerin her türlü saldırıya karşı korunmasının gerçekleştirilmesidir. Petrol ve doğalgaz açısından bunların ilk akla gelenleri; üretim sahaları, açık deniz platformları, boru hatları, demiryolları, rafineriler, Sıvılaştırılmış Doğalgaz (*Liquefied Natural Gas/LNG*) tesisleri, depolama tesisleri, dolum-boşaltım terminalleri ve tankerlerdir.

İçinde bulunduğumuz dönemde tüketici ülkeler kanadında enerji arz zinciriyle alakalı iki temel kaygının giderek artan biçimde ön plana çıktığı söylenebilir: Kaynak milliyetçiliği ve enerji terörizmi. Bu kaygılardan ilki olan kaynak milliyetçiliği; Rusya, Çin, İran ve Venezüella örneklerinde olduğu gibi devletlerin ulusal enerji piyasasında daha fazla otoriteye sahip olmasını ve enerji politikalarını devletçi -piyasa dışı, siyasi içerikli- bir bakış açısıyla sürdürmesini ifade etmektedir. Bu ülkeler ulusal çıkarları doğrultusunda enerji kaynaklarını dış politika hedeflerini gerçekleştirmekte bir araç olarak kullanmaktan çekinmemektedir. 2000'li yılların başından itibaren Rusya, bu türden uygulamaların en bariz örneklerini Doğu Avrupa ülkeleri üzerinde tatbik

⁴³⁶ Mustafa Ünver vd., Kritik Altyapıların Korunması, Bilgi Teknolojileri ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, y.y., 2010, ss. 3-4.

⁴³⁷ Örneğin ABD'nin değerlendirmesine göre kritik altyapılar tarım ve gıda, savunma sanayi, sağlık hizmetleri ve halk sağlığı, ulusal anıtlar ve simgeler, bankacılık ve finans, su, kimya, ticari tesisler, kritik üretim teknolojileri, barajlar, acil servisler, nükleer reaktörler, maddeler ve atıklar, bilgi teknolojisi, iletişim, posta ve taşımacılık, ulaşım sistemleri ve hükümet tesisleridir. U.S. Department of Homeland Security Official Web Page, “National Infrastructure Protection Plan: Partnering to Enhance Protection and Resiliency”, http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/NIPP_Plan.pdf (Accessed: 15.10.2013). AB'ye göre kritik altyapılar ise enerji, bilgi ve iletişim teknolojileri, su, gıda, sağlık, finans, kamusal-hukuksal düzen ve emniyet, sivil idare, taşımacılık, kimyasal ve nükleer sanayi, uzay ve ar-ge'dir. European Commission Official Web Page, “Green Paper on a European Programme for Critical Infrastructure Protection”, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2005/com20050576en01.pdf> (Accessed: 15.10.2013).

etmiştir. Başta nükleer silah envanteri olmak üzere Rus Ordusu'nun imkân ve kabiliyetleri Moskova yönetiminin bu tür uygulamalardaki manevra alanını genişletmekte, daha açık bir dille "dokunulmazlık zırhlı" oluşturmaktadır. Moskova lehine oluşan bu asimetrik güç dengesiye NATO'nun özellikle Rus enerji kaynaklarına yüksek oranda bağımlı üyelerini endişeye sevk etmektedir.⁴³⁸

Tüketici ülkeler kanadında öne çıkan ikinci kaygıya enerji santralleri, enerji terminalleri, boru hatları, demir yolları, petrol ve LNG tankerleri gibi kritik enerji altyapılarını hedef alan enerji terörizmi olgusudur. Rakamlar bu olgunun giderek daha önemli bir tehdit unsuru haline geldiğini ortaya koymaktadır.⁴³⁹ 2003 yılında terör saldırılarının yaklaşık %25'i enerji sektörünü hedef almışken, bu oran 2003-2007 yılları arasında %30-35'lere ulaşmıştır. Uzun dönemli projeksiyonlarda, artış eğiliminin devam edeceğinin tahmin edilmesi de cabasıdır.⁴⁴⁰

Yaratabileceği zincirleme etkiler nedeniyle, kritik enerji altyapıları terör örgütleri için son derece çekici hedeflerdir. Sadece ABD'de 150'den fazla rafinerinin, 4000 açık deniz platformunun, 160.000 mil uzunluğunda petrol boru hattının, günlük 15 milyon varil petrol ithalatı ve ihracatını sağlayan tesislerin, 10.400 elektrik santralinin, 160.000 mil uzunluğunda yüksek gerilim hattının ve milyonlarca mil uzunluğunda elektrik telinin, 410 yer altı doğalgaz deposunun ve 1.4 milyon mil uzunluğunda doğalgaz boru hattının olduğu bilgisi bile,⁴⁴¹ konunun hassasiyetini anlatmak açısından yeterlidir.

Enerji terörizmi kapsamındaki bir diğer tehdit unsuruysa ileriki bölümlerde daha ayrıntılı ele alınacak olan deniz haydutluğudur. Uluslararası Taşımacılık Ajansı, her yıl dünya denizlerinde 300'den fazla deniz haydutluğu faaliyetinin gerçekleştiğini, bunların da önemli bir bölümünün petrol tankerlerini hedef aldığını rapor etmektedir.⁴⁴²

⁴³⁸ Emre İşeri ve A. Oğuz Dilek, "Yeni Enerji Jeopolitiğinde NATO'nun Enerji Güvenliğinde Tamamlayıcı Rolü ve Türkiye'nin Potansiyel Katkıları", *Gazi Akademik Bakış*, 2012, 5 (10), 229-248, ss. 231-232. Bu endişeleri arttıran olayların en bilineni, Ocak 2006'da Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan doğalgaz krizidir. Kriz, "Turuncu Devrim" ile iktidara gelen Ukrayna Başkanı Viktor Yushchenko'yu cezalandırma amacı güden Moskova yönetiminin, bu ülkeye daha önce 50 dolardan sattığı 1.000 m³ doğalgazın fiyatını 230 dolara çıkarmasıyla patlak vermiştir. Kiev yönetiminin rakamı ödemeyi kabul etmemesi üzere Gazprom, bu ülke topraklarından Avrupa'ya uzanan ve Ukrayna'nın da doğalgaz alımını gerçekleştirdiği boru hatlarına verdiği gaz miktarında azaltmaya gitmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda taraflar, 1.000 m³ doğalgazın 95 dolardan alınması konusunda uzlaşmaya varmış; kriz sırasında Avrupa'ya giden doğalgaz miktarında da her hangi bir azalma yaşanmamıştır. Ancak Avrupa ülkeleri nezdinde kriz, enerji tedarikçisi anlamında Rusya'nın güvenilirliği konusundaki şüpheleri arttırmıştır. Gawdat Bahgat, "Europe's Energy Security: Challenges and Opportunities", *International Affairs*, 2006, 82 (5), 961-975, pp. 961-962.

⁴³⁹ İşeri ve Dilek, *a.g.e.* s. 232.

⁴⁴⁰ Jennifer Giroux, "Targeting Energy Infrastructure: Examining the Terrorist Threat in North Africa and its Broader Implications", http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_eng/Content?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/zonas_in/international+terrorism/ari25-2009 (Accessed: 27.09.2013).

⁴⁴¹ Yergin, "Ensuring Energy Security", p. 78.

⁴⁴² İşeri ve Dilek, *a.g.e.* s. 233.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ KUVVETLERİ VE ENERJİ GÜVENLİĞİ

2.1. DENİZLER: PETROL VE DOĞALGAZ ÖZELİNDE BİR ANALİZ

2.1.1. Denizlere Dair Bir Okuma

Yerküresinin toplam yüzölçümü 510.072 milyon kilometrekare (km²)'dir. Bunun 361.132 milyon km²'si sularla, 148.94 milyon km²'siyse karalarla kaplıdır. Başka bir ifadeyle yerküresinin %70,9'unu sular, %29,1'iniyse karalar oluşturmaktadır.⁴⁴³ Rakamlar su kütesinin yayılma alanının karalara nazaran yaklaşık 2,4 kat fazla olduğunu ortaya koymaktadır.

Dünya su kütesinin büyük bölümü denizlerden/okyanuslardan müteşekkildir. Bunun da etkisiyle bugün Birleşmiş Milletler (BM)'ye üye 192 devletin 150'den fazlası ya da başka bir ifadeyle %81'i kıyı ülkesidir. Dünya nüfusunun %70'i kıyidan azami 200 mil uzaklıkta yaşamaktadır. Dünyanın belli başlı şehirlerinin %80'i kıyidan azami 350 mil uzaklıkta bulunmaktadır. Hâlihazırda 2.2 milyar insanın yaşam yeri sahillerin ilk 100 km'si içindedir.⁴⁴⁴

Farklı maksatlarla kullanılabilmesinin etkisiyle denizler tarih boyunca çıkar mücadelesi ve çatışmalara sahne olmuştur. Bir başka deyişle denizlerdeki mücadele dünya tarihini şekillendirmiştir.⁴⁴⁵ Kuşkusuz denizlerdeki mücadelenin arka planında devletlerin deniz alaka ve menfaatlerine ulaşma ve onları koruma amaçları bulunmaktadır. "Bir bakıma, deniz gücünü eldeki imkânları değerlendirerek kullanma kabiliyeti ve ondan milli güce katkıda bulunmak amacıyla yararlanma becerisi olarak" tanımlanabilecek olan deniz alaka ve menfaatleri, ulusal çıkarların parçasıdır. Nitekim deniz alaka ve menfaatleriyle ulusal güç arasında fonksiyonel bağlantı ve nedensellik ilişkisi vardır.⁴⁴⁶

Uygarlığın gelişiminde büyük pay sahibi olan ve bu çalışmanın ana öğelerinden biri durumundaki deniz kuvvetlerinin doğal hareket alanını oluşturan denizlerin üç ana başlık altında (siyasi, ekonomik ve askeri) incelenebileceği değerlendirilmektedir.

2.1.1.1. Siyasi Açıdan Denizler

Tarih boyunca büyük uygarlıklar genellikle deniz kıyısında kurulmuş ve oradan çevreye yayılmıştır. Bu noktada anavatanından uzak noktalara erişme olanağı veren denizlerle, gelişme ve küresel güç konumuna gelme arasında ilişki kuran görüşlerin

⁴⁴³ CIA The World Fact Book, "World: Geography", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xx.html> (Accessed: 01.11.2013).

⁴⁴⁴ Gürdeniz, , **a.g.e.**, s. 32.

⁴⁴⁵ İlyas Gülenç, **XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü**, Dönence Yayınları, İstanbul, 2011, s. 23.

⁴⁴⁶ Bayat, **a.g.e.**, s. 402.

olduğu görülmektedir. Bunların en bilineni George Modelski'nin kuramıdır. Dünya tarihini irdeleyen Modelski, 1494'ten beri sistemde dört dönüşüm olduğunu ileri sürmüş, bu kapsamda sırasıyla; Portekiz, Hollanda, İngiltere ve ABD'nin küresel güç konumuna geldiğini belirtmiştir. Modelski'ye göre bu güçlerin ortak özelliğini hepsinin de “denizci devletler” olmaları ve denizlerin sağladığı olanaklar sayesinde yükselmeleri oluşturmaktadır.⁴⁴⁷ Nitekim Modelski'nin ifadesiyle “Küresel güç küresel erişim gerektirir. Bunların arasını deniz gücü doldurur. Küresel erişim yoksa küresel güç de yoktur.”⁴⁴⁸

Devletlerin jeopolitik yönelişlerinde en önemli rolü denizler oynamaktadır. Canlıların içgüdüsel olarak suya ulaşma davranışı göstermelerine benzer şekilde, devletlerin de denize erişmek ve kısa da olsa bir kıyı şeridinde sahip olmak istedikleri görülmektedir.⁴⁴⁹ Devletlerin denize çıkış olanağı elde etmek istemeleri, siyasi bağımsızlıklarını koruma düşüncesiyle bağlantılıdır. Zira etrafı tamamen komşu devletlerle çevrili olanların aksine, denize kıyısı olan devletlerin, dünyanın geri kalanıyla herhangi bir sınırlamaya tabi olmaksızın irtibat kurabilmeleri büyük avantajdır.

Denizlerin tüm uluslarca serbestçe kullanılması konusunda ilk adımlar 20. yüzyılın başlarında ABD'de atılmıştır. 8 Ocak 1918'de ABD Kongresi'nde onaylanan Wilson İlkeleri'nin 2. maddesinde “denizlerin serbestisi” vurgusu vardır. İşin ilginç yanı, bu vurgunun o dönem izolasyonist politika izleyen bir devletin meclisi tarafından yapılmasıdır. Denizlerin serbestisi ileriki dönemlerde hukuki zemine oturan bir anlayış haline gelmiştir. İlk kez 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı'nda uluslararası hukuka giren bu anlayış, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de yer bulmuştur.⁴⁵⁰

Denizlerin serbestisi başta ticari gemiler olmak üzere uluslararası deniz trafiğinin sınırlamaya tabi olmaksızın dolaşımı açısından önem taşımaktadır. Bununla beraber aynı anlayışın emperyalist devletlerin müdahalelerini kolaylaştırıcı işlev gördüğü de bir gerçektir. Zaten ABD'nin ısrarla denizlerin serbestisini savunmasının asıl nedeninin de bu olduğu düşünülmektedir.*

⁴⁴⁷ Modelski'nin analizinde dikkat çeken husus Osmanlı İmparatorluğu'nun küresel güç statüsünde değerlendirilmemesidir. Osmanlı İmparatorluğu, en güçlü olduğu dönemde dahi denizlerdeki hâkimiyetini iç hatların -Karadeniz ve Akdeniz ile kısmen Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nun- ötesine taşıyamamıştır. Bu gerekçeyle Modelski, Osmanlı İmparatorluğu'nu küresel değil, kıtasal güç olarak kabul etmiştir. Erdiñç Sancar, **21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**, IQ Kültür-Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006, ss. 21-23.

⁴⁴⁸ Gürdeniz a.g.e., s. 53.

⁴⁴⁹ A.g.e., s. 31.

⁴⁵⁰ Sancar, a.g.e., s. 421.

* Emperyalist devletlerin denizlerin serbestisi anlayışını savunmalarının örneklerinden biri Türkiye ile doğrudan alakalıdır. Bilindiği üzere 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, sahilدار olmayan devletlerin savaş gemilerinin Karadeniz'e girişine sınırlamalar getirmiştir. Sınırlayıcı hükümler nedeniyle, bugün ABD Donanması'nın giremediği sayılı denizlerden biri Karadeniz'dir. Soğuk Savaş

2.1.1.2. Ekonomik Açıdan Denizler

Denizler tarih boyunca dünya ticaretinin “can damarlarını” oluşturmuştur. Küreselleşmeye paralel olarak dünya ticaretinin artması denizlerin bu rolünü daha da perçinlemiştir. Günümüzde dünya ticaretinin %95’i denizyoluyla yapılmaktadır. Sadece 2011 yılında dünya denizlerinde 8.4 milyar ton yük taşındığı bilgisi bile,⁴⁵¹ deniz ulaştırmasının boyutunu gösterme açısından yeterlidir ki bu rakamlara yolcu taşımacılığı dâhil değildir.

Deniz taşımacılığı kara ve havadaki tüm teknolojik ilerlemelere rağmen dünya ticaretinde ağırlıklı konumunu korumaktadır. Bunun temel sebebi gemilerin başta sanayi için gerekli hammaddeler olmak üzere büyük tonajlı yüklerin uzun mesafelere taşınmasında en ekonomik seçeneği oluşturmasıdır. Denizyolu taşımacılığı demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayolu göre de 22 kat daha ucuzdur.⁴⁵² Diğer taşıma alternatiflerine kıyasla kapasite ve ucuzluk avantajlarına sahip olmasının etkisiyle denizyoluyla başta ham petrol olmak üzere her çeşit kargo taşınmaktadır. Özellikle kutu yük (konteynır) taşımacılığı deniz ticaretinde devrim yaratmıştır. Bu yolla yükleme-boşaltma süreleri kısaldığı gibi navlun fiyatları da düşmüştür. Öyle ki kutu yük taşımacılığının yaygınlaşmasıyla gemilerin limanlara uğrama frekansları haftalardan günlere inmiştir. Yine eskiden bir malın navlunu o malın piyasadaki perakende fiyatının %5-10’una karşılık gelirken, kutu yük taşımacılığıyla örneğin 6.000 dolar fiyat etiketine sahip bir motosikletin 85 dolara taşınması mümkün hale gelmiştir.⁴⁵³

Bugün deniz taşımacılığının dünya ekonomisine yıllık katkısının yaklaşık 300 milyar dolar olduğu hesaplanmaktadır.⁴⁵⁴ 2012 itibarıyla 300 brüt tescil tonajı (*gross register tonnage/grt*) ve üzeri dünya deniz ticaret filosunun büyüklüğü 48.197 gemi ile 977.932.000 grt’dur. 158 bayrak devletin bulunduğu listede “ulusal bayraktaki” gemilerin tonaj sıralamasında Panama %21,9 ile birinci sırada yer almaktadır. Panama’yı %12,5 ile Liberya ve %7,9 ile Marshall Adaları izlemektedir. Öte yandan aynı liste “ulusal ve yabancı bayraktaki” gemilerin toplamı dikkate alınarak

sonrası dönemde oluşan yeni dengelerde Karadeniz’de etkinliğini arttırmak isteyen ABD, bu amaç doğrultusunda bölgeye donanma unsurlarını sokmak istemektedir. Ancak Montrö hükümleri buna izin vermemektedir. Son yıllarda mevcut tabloyu değiştirmeye yönelik girişimlerde bulunan Washington yönetimi, bölgede deniz güvenliğinin tehdit altında olduğu argümanını öne sürmekte ve NATO deniz unsurlarının Karadeniz’de görev almasını önermektedir. 2008 yılında Rusya ile Gürcistan arasında yaşanan Güney Osetya Savaşı bu alandaki tartışmaları alevlendirmiş; özellikle ABD Donanması’nın Karadeniz’e savaş gemileri göndermesi Moskova yönetiminin büyük tepkisini çekmiştir.

⁴⁵¹ **2011 Yılı Faaliyet Raporu ve 2012 Yılı İş Programı**, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 2011, s. 6.

⁴⁵² T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Denizyolu: Genel”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171220_204_1_64.pdf (Erişim tarihi: 13.03.2014).

⁴⁵³ Gürdeniz, **a.g.e.**, s. 32-33.

⁴⁵⁴ **A.g.e.**, s. 32.

yapıldığında sıralama değişmektedir. 1.000 grt ve üzeri gemilerin tonaj sıralamasında ilk üçteki devletler Yunanistan, Japonya ve Almanya'dır.⁴⁵⁵

Denizler, taşımacılık dışında petrol ve doğalgaz üretimi açısından da önem arz etmektedir. Hatta bu önem, son yıllarda taşımacılığın bile önüne geçmiştir. İleriki bölümlerde daha ayrıntılı ele alınacak olmakla beraber, bugün petrolün %30'undan fazlası, doğalgazın ise yaklaşık %50'si deniz diplerinden çıkarılmaktadır. Kaldı ki küresel ısınma nedeniyle, kutup bölgelerindeki zengin hidrokarbon kaynaklarının çıkarılabilir hale gelmesinin de⁴⁵⁶ denizlerin petrol ve doğalgaz üretimindeki payını arttırması kuvvetle muhtemeldir.

Denizler balıkçılık açısından da büyük değer taşımaktadır. Balıkçılıkla ilgili sektörlerden geçimini sağlayan 500 milyondan fazla insan bulunmakta olup, yılda 100 milyon tonun üzerinde su ürünü elde edilmektedir. Denizler küreselleşmenin dayanaklarından biri olan haberleşme açısından da önem arz etmektedir. Bugün deniz diplerine döşenen fiber optik kablolar sayesinde, aynı anda 150 milyon görüşme ve bilgi aktarımı yapılabilmektedir.⁴⁵⁷ Burada ilk akla gelense hiç şüphesiz internet erişimidir. Denizlerle bağlantılı bir diğer sektör de turizmdir. Dünyada her yıl milyonlarca kişi deniz turizmi kapsamında seyahat etmekte ve sektör büyük ölçekli istihdam yaratmaktadır.

Sonuç olarak denizler, ilgili sektörlerin yarattığı katma değer ve istihdam olanaklarıyla dünya ekonomisinde vazgeçilmez bir yere sahiptir. Sadece 2008 yılında tüm dünyada denizler gerek doğal kaynaklar gerekse sunulan hizmetler açısından 23 trilyon dolarlık katma değer yaratmıştır. Bu rakam, aynı yıl tüm dünyadaki toplam gelirin 63 trilyon dolar olduğu bilgisiyle beraber düşünüldüğünde, denizlerin küresel ekonomideki yerinin ne olduğu sorusunun cevabı ortaya çıkmaktadır.⁴⁵⁸

2.1.1.3. Askeri Açidan Denizler

Tarih boyunca denizler askeri açıdan önem taşımıştır. Sırasıyla Portekiz, İspanya, Hollanda, Fransa, İngiltere denizleri kontrol ettikleri dönemde dünya politikasında etkin olmuş, kontrolü kaybettiklerindeyse geri planda kalmışlardır. Günümüzün süper gücü olan ABD'de esasen mevcut konumunu, dünya denizleri ve okyanuslarındaki donanma varlığına borçludur. Uçak Gemisi Taarruz Grubu (*Carrier*

⁴⁵⁵ **2011 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 2012, ss. 58-59. İki listedeki sıralamanın farklı olmasının sebebi, Elverişli Bayrak (*Flag of Convenience/FOC*) uygulamasıdır. Denizcilik sektöründe FOC, armatörün gemisini başka bir devletin bayrağı altında çalıştırmasını ifade etmektedir. Armatörlerin bu uygulamaya yönelmesinde, FOC devletlerinde prosedürel işlemlerin az ve hızlı olması ile maddi avantajlar etkili olmaktadır.

⁴⁵⁶ Gürdeniz, **a.g.e.**, s. 34.

⁴⁵⁷ **A.g.e.**, ss. 32-37.

⁴⁵⁸ **A.g.e.**, ss. 33-34.

Strike Group/CSG) ve Seferi Taarruz Grubu (*Expeditionary Strike Group/ESG*) kuruluşlarından oluşan birlikler hem caydırıcılık sağlamakta hem de dünyanın herhangi bir bölgesinde çıkabilecek bir krize süratli müdahale imkânı vermektedir. Daha önce bahsedilen denizlerin serbestîsi anlayışının getirisi de işte tam bu noktada ortaya çıkmaktadır. Müdahale edilecek ülkeye komşu bir müttefik ülkeden üs elde edilmesi seçeneği olmakla beraber, bu yola gidildiği zaman çoğu kez siyasi ve askeri kısıtlamalarla karşılaşılabilir. Buna karşılık açık denizlerde konuşlandırılan donanma unsurları herhangi bir kısıtlama olmaksızın harekât icra edilmesini olanaklı kılmaktadır.

Denizler her şeyden önce yurt savunmasında önem taşımaktadır. Denizlerin doğal engel işlevi görmesi, olası mütecavizleri niyetlerinden caydırabilmekte ya da doğurduğu lojistik güçlükler nedeniyle, en azından harekât planlarını zorlaştırabilmektedir. Güçlü bir donanmaya sahip olmaksızın, muhasım devletin sınırların çok ötesinde karşılanabilmesine olanak sağlamaktadır. Bazı durumlarda bu, ülke topraklarının, muhasım devletin silah sistemlerinin menzili dışında tutulabilmesine bile imkân vermektedir. Ancak donanmaların asıl önemi, deniz aşırı çıkarların savunulmasında ortaya çıkmaktadır. Donanmaların asli görevlerinden biri deniz ticaret yollarının kontrol edilmesidir. Bu ise dış ticaretin güvenle yapılabilmesinin olmazsa olmazıdır. Ayrıca denizler, güç aktarımı için de en uygun yoldur. Son yıllarda gerçekleştirilen askeri harekâtların hemen hepsinde denizlerin bu özelliği öne çıkmıştır. Örneğin 1. Körfez Savaşı'nın Ağustos 1990'dan Mart 1991'e kadar süren yığınak aşamasında, Amerikan Ordusu silah, teçhizat, mühimmat, bakım-onarım ve ikmal malzemelerinin %95'ini deniz yoluyla taşımıştır. Bu, 10 milyon tondan fazla kargonun, 8.500 mil uzaklıktaki cephe bölgesine nakledildiği anlamına gelmektedir.⁴⁵⁹ Modern orduların ikmal malzemelerine olan bağımlılığı aşırı derecede artmıştır. Yine 1. Körfez Savaşı örnek verilecek olursa, harekâta katılan İngiliz Ordusu'nun 1. Zırhlı Tümeni'nin günlük ikmal listesi; 1200 ton mühimmat, 450 ton yakıt, 350 ton su ve 30.000 kumanyadır. Sadece bir tümene ait olan bu rakamların, 1944 yılında Normandiye Çıkarması'na katılan bir ordular grubunun ihtiyaçlarına eşit olduğu bilgisi,⁴⁶⁰ lojistiğin artan önemini göstermektedir.

Deniz kuvvetlerini kara ve hava kuvvetlerinden ayıran en önemli özelliklerinden biri askeri boyutu dışında diplomatik misyonu da olmasıdır. Savaş gemileri devlet toprağı sayılmakta; gemi komutanı, dost ve müttefik ülke limanlarına

⁴⁵⁹ Shawn M. Callahan, *The Impact of Fastship and High Speed Sealift on Strategic Sealift*, Air University Press, Alabama, 1998, p. 7.

⁴⁶⁰ Geoffrey Till, "Naval Transformation, Ground Forces and the Expeditionary Impulse: The Sea-Basing Debate", <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=4888caa0-b3db-1461-98b9-e20e7b9c13d4&lng=en&id=31361>, (Accessed: 08.07.2013).

yapılan ziyaretlerde adeta diplomat görevi görmektedir. Bir dış politika aracı olarak bayrak/varlık gösterme amaçlı kullanılabilen savaş gemileri, kimi zaman uluslararası politikanın şekillendirilmesinde ön saflarda yer alabilmektedir. Zira dost ve müttefik ülkelere savaş gemilerinin gönderilmesi basit bir ziyaretin çok ötesinde mesajlar taşıyabilmektedir. Tarih bunun örnekleriyle doludur. Bunlardan biri 5 Nisan 1946 tarihinde Amerikan Donanması'nın *USS Missouri* (BB-63) muharebe gemisi ile *USS Power* (DD-839) muhribinin İstanbul'a gelmesidir. Görünürde ziyaretin amacı Türkiye'nin 16 ay önce ölen Washington Büyükelçisi Münir Ertegün'ün naaşının getirilmesidir. Fakat gerçek amacın SSCB'ye gözdağı verilmesi olduğu açıktır. ABD, Missouri'yi Dolmabahçe Sarayı'nın önüne demirleterek SSCB'ye Türk Boğazlarının statüsünün kendi rızası alınmadan değiştirilemeyeceği mesajını vermiştir. Nitekim Missouri'nin İstanbul'a geldiği gün açıklama yapan dönemin ABD Başkanı Truman da Orta Doğu ve Boğazların kendileri açısından çok büyük ekonomik ve stratejik önem taşıdığını vurgulamış ve bölgedeki müttefik devletlere olası mütecavizlere karşı yardım yapılabileceğinin sinyalini vermiştir.⁴⁶¹

2.1.2. Uluslararası Enerji Piyasasında Petrol ve Doğalgaz

Daha önce de ifade edildiği üzere dünya birincil enerji kaynakları kullanımında oransal ağırlık fosil yakıtlarındadır. Fosil yakıtları içerisinde kömürün payı yadsınamaz boyuttadır. 2012 yılında dünya birincil enerji kaynakları tüketiminde kömürün payı %29,9 olmuştur ki bu oran 1970 yılından beri ulaşılan en yüksek seviyedir.⁴⁶² Yapılan projeksiyonlarda, kömürün mevcut konumunu devam ettireceği ve 2035 yılına gelindiğinde dünya birincil enerji tüketimindeki payının hala %27 gibi yüksek bir seviyede olacağı öngörülmektedir.⁴⁶³ Ne var ki hem belli başlı tüketicilerin kendi kömür yataklarının bulunması hem de taşınmasının nispeten pahalı olması,⁴⁶⁴ kömürü daha ziyade yerel-bölgesel ticarete konu olan bir yakıt türü haline getirmektedir.⁴⁶⁵ Bunun etkisiyle kömür uluslararası enerji politikalarında petrol ve doğalgaza nazaran ikinci planda kalmaktadır.

Bu çalışmada dikkate alınacak olan petrol ve doğalgazın ise 2012 yılında dünya birincil enerji kaynakları tüketimindeki toplam payı %57 olarak gerçekleşmiştir.⁴⁶⁶ Dünyada enerji talebi her geçen gün artmakta, doğal olarak bu durumdan petrol ve doğalgaz piyasası da etkilenmektedir. Günümüzde petrol ve

⁴⁶¹ Çağrı Erhan, "ABD ve NATO'yla İlişkiler", Baskın Oran, (Ed.), *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt II: 1980-2001)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, 522-575, ss. 524-525.

⁴⁶² *BP Statistical Review of World Energy 2013*, p. 5.

⁴⁶³ *International Energy Outlook 2011*, U.S. Energy Information Administration, Washington, 2011, p. 69.

⁴⁶⁴ *2012 Yılı Sektör Raporu*, Botaş, Ankara, 2013, s. 19.

⁴⁶⁵ Bayraç, a.g.e., s. 118.

⁴⁶⁶ *BP Statistical Review of World Energy 2013*, pp. 2-4.

doğalgaz küresel enerji piyasalarının başlıca ürünleridir. Nitekim taşıdıkları kritik önemden ötürü enerji politikalarının merkezinde yer alan petrol ve doğalgaz uluslararası alanda stratejik kaynaklar olarak kabul edilmekte, dolayısıyla enerji güvenliği denilince akla öncelikle bu iki yakıt türü gelmektedir.

2.1.2.1. Uluslararası Petrol Piyasası Parametreleri

2012 yılında petrol dünya birincil enerji tüketiminde %33,1'lik pay ile ilk sırada yer almıştır. Petrolün dünya birincil enerji tüketimindeki payı 2000 yılından beri düzenli olarak azalmaktadır.⁴⁶⁷ Önümüzdeki 20 yıla ilişkin yapılan projeksiyonlarda, tüm yakıt türleri içerisinde yıllık ortalama %0,6 ile tüketimin en yavaş artacağı ürünün petrol olacağı tahmin edilmektedir.⁴⁶⁸ Ancak eskiye göre toplamdaki payı azalsa ve diğer yakıt türleriyle karşılaştırıldığında tüketim artış hızı düşük kalsa da bu durum, petrolün önemini kaybedeceği anlamına gelmemektedir. Petrolün daha uzun yıllar boyunca başat enerji kaynağı olması beklenmektedir.

2012 yılında dünyada 4130.5 milyon ton petrol tüketilmiştir. Bir önceki yıla karşılaştırıldığında, tüketim 49.1 milyon ton (%0,9) artmıştır. Bu kapsamda toplam tüketimin %50,2'sini gerçekleştiren Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (*Organization for Economic Co-operation and Development/OECD*) ülkelerinde, tüketim miktarı 22.4 milyon ton (%1,3) azalarak 2072.8 milyon tona gerilemiştir. Bu, son yedi yıldaki altıncı azalmadır. Buna karşılık OECD dışındaki ülkelerde, tüketim 71.5 milyon ton (%3,3) artarak 2057.7 milyon tona ulaşmıştır. Toplam tüketimin %14,8'ini gerçekleştiren AB ülkelerinde, tüketim 27.8 milyon ton (%4,6) azalarak 611.3 milyon tona düşmüştür. Eski Sovyet Cumhuriyetleri'nde tüketim 6.4 milyon ton (%2,9) artış kaydederek 205.9 milyon tona çıkmıştır.⁴⁶⁹ Bu noktada bir parantez açarak, özellikle Batı ülkelerinde görülen talep daralmasının bir süredir devam etmekte olan küresel ekonomik krizden kaynaklandığının altı çizilmelidir.

Bölge bazında bakıldığında, 2012 yılında tüketimde en büyük payı Çin, Hindistan, Japonya ve Güney Kore gibi ülkelerin bulunduğu Asya-Pasifik Bölgesi almıştır. Toplam tüketimin %33,6'sını gerçekleştiren Asya-Pasifik Bölgesi'nde tüketim miktarı bir önceki yıla göre 46.1 milyon ton (%3,7) artarak 1389.4 milyon tona ulaşmıştır. Tüketimde en fazla artışın yaşandığı bölge Afrika olmuştur. Afrika'da tüketim 8.5 milyon ton (%5,1) artarak 166.5 milyon tona çıkmıştır. Tüketimde en ciddi daralmanın yaşandığı bölgeyse Avrupa-Avrasya Bölgesi olmuştur. Türkiye ve Rusya dâhil olmak üzere tüm Avrupa, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerini içine alan

⁴⁶⁷ A.g.e., pp. 2.

⁴⁶⁸ *BP Energy Outlook 2030*, BP, London, 2012, pp. 23-25.

⁴⁶⁹ *BP Statistical Review of World Energy 2013*, p. 11.

Avrupa-Avrasya Bölgesi'nde tüketim 21.5 milyon ton azalarak 879.8 milyon tona gerilemiştir (Tablo-2).⁴⁷⁰

Tablo-2 Bölge Bazında Dünya Petrol Tüketimi⁴⁷¹

Milyon Ton	2002	2011	2012	Değişim (2011-2012)	Toplam Pay (2012)
Kuzey Amerika	1061.5	1032.3	1016.8	%-18	%24,6
Orta ve Güney Amerika	232.5	295.4	302.2	%2,0	%7,3
Avrupa-Avrasya	936.1	900.3	879.8	%-2,5	%21,3
Orta Doğu	256.7	358.7	375.8	%4,5	%9,1
Afrika	122.1	158.0	166.5	%5,1	%4,0
Asya-Pasifik	1031.3	1336.6	1389.4	%3,7	%33,6
Dünya Toplamı	3640.2	4081.4	4130.5	%0,9	%100,0

Ülke bazında bakıldığında, önceki yıllarda olduğu gibi 2012 yılında da tüketimde liderlik koltuğuna ABD oturmuştur. Tek başına toplam tüketimin %19,8'ini gerçekleştiren ABD'de -bir önceki yıla göre 17.1 milyon tonluk (%2,3) azalma yaşanmakla beraber- tüketim miktarı 819.9 milyon ton gibi yüksek bir seviyede olmuştur. ABD'yi toplamda %11,7'lik payla Çin ve %5,3'lük payla Japonya takip etmiştir. Tüketimin 24.3 milyon ton (%5) arttığı Çin'de, tüketim 483.7 milyon tona çıkmıştır. Tüketimin 13.5 milyon ton (%6,3) arttığı -ki bu oran 1994 yılından beri görülen en yüksek artıştır- Japonya'da ise tüketim 218.2 milyon tona ulaşmıştır (Tablo-3).⁴⁷²

2012 yılında dünyada 4118.9 milyon ton petrol üretilmiştir. Bir önceki yıla karşılaştırıldığında, üretim 100.1 milyon ton (%2,2) artmıştır. Buna göre toplam arzın %43,2'sini karşılayan Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (*Organization of Petroleum Exporting Countries/OPEC*)'de üretim miktarı 1778.4 milyon tonu bulmuştur. Bu, 72.2 milyon tonluk (%3,9) artış olduğunu göstermektedir. Toplam arzın %40,5'ine karşılık gelen 1669.6 milyon ton petrol OPEC dışı ülkeler -eski Sovyet Cumhuriyetleri hariç- tarafından üretilmiştir. Bu ülkelerde, üretim 23.8 milyon ton (%1,2) artış kaydetmiştir. Toplam arzın %16,3'ünü karşılayan eski Sovyet

⁴⁷⁰ A.g.e., p. 11.

⁴⁷¹ A.g.e., p. 11.

⁴⁷² A.g.e., pp. 3-11.

Cumhuriyetleri'ndeysse üretim 4.2 milyon ton (%0,4) artarak 670.9 milyon tona çıkmıştır.⁴⁷³

Tablo-3 Dünya Petrol Tüketiminde İlk 10 Ülke⁴⁷⁴

Milyon Ton	2002	2011	2012	Değişim (2011-2012)	Toplam Pay (2012)
ABD	884.9	837.0	819.9	%-2,3	%19,8
Çin	247.5	459.4	483.7	%5,0	%11,7
Japonya	246.4	204.7	218.2	%6,3	%5,3
Hindistan	113.2	163.0	171.6	%5,0	%4,2
Rusya	122.3	143.5	147.5	%2,5	%3,6
Suudi Arabistan	76.6	124.4	129.7	%3,9	%3,1
Brezilya	91.5	122.2	125.6	%2,5	%3,0
Almanya	127.4	112.0	111.5	%-0,7	%2,7
Güney Kore	105.3	105.8	108.8	%2,5	%2,6
Kanada	93.8	105.0	104.3	%-0,9	%2,5

Bölge bazında bakıldığında, 2012 yılında en fazla üretimin yapıldığı bölge Orta Doğu olmuştur. Toplam arzın %32,5'ini karşılayan Orta Doğu'da, üretim bir önceki yıla göre 15.8 milyon ton (%0,9) artarak 1336.8 milyon tona ulaşmıştır. Üretimde en fazla artışın yaşandığı bölge, Kuzey Amerika olmuştur. Kuzey Amerika Bölgesi'nde, üretim 60.7 milyon ton (%8,9) artış kaydederek 721.4 milyon tona çıkmıştır. Üretimde en fazla düşüş yaşanan bölgeyse, toplam arzın %20,3'ünü karşılayan Avrupa-Avrasya Bölgesi olmuştur. Avrupa-Avrasya Bölgesi'nde, üretim 9.7 milyon ton (%1,4) azalarak 836.4 milyon tona gerilemiştir (Tablo-4).⁴⁷⁵

Ülke bazında bakıldığında, Suudi Arabistan daha önceki yıllarda olduğu gibi 2012 yılında da üretimde liderlik koltuğunu bırakmamıştır. Toplam arzın %13,3'ünü karşılayan bu ülkede, üretim miktarı bir önceki yıla göre 21 milyon ton (%3,7) artarak 547 milyon tona ulaşmıştır. Suudi Arabistan'ın hemen arkasında, toplamda %12,8'lik payla Rusya yer almıştır. Üretimin 7.7 milyon ton (%1,2) artış gösterdiği Rusya'da, üretim 526.2 milyon ton olmuştur. Rusya'yı toplamda %9,6'lık payla ABD izlemiştir. Üretimin 49.2 milyon ton (%9,6) arttığı -ki bu oran o yıl tüm dünyada ülke bazındaki

⁴⁷³ A.g.e., p. 10.

⁴⁷⁴ A.g.e., p. 11.

⁴⁷⁵ A.g.e., p. 10.

en yüksek artıştır- ABD’de ise üretim 394.9 milyon ton seviyesinde gerçekleşmiştir (Tablo-5).⁴⁷⁶

Tablo-4 Bölge Bazında Dünya Petrol Üretimi⁴⁷⁷

Milyon Ton	2002	2011	2012	Değişim (2011-2012)	Toplam Pay (2012)
Kuzey Amerika	652.4	660.7	721.4	%8,9	%17,5
Orta ve Güney Amerika	346.4	381.7	378.0	%-1,2	%9,2
Avrupa-Avrasya	790.3	846.1	836.4	%-1,4	%20,3
Orta Doğu	1057.5	1321.0	1336.8	%0,9	%32,5
Afrika	376.8	415.7	449.0	%7,7	%10,9
Asya-Pasifik	379.3	393.6	397.3	%0,7	%9,6
Dünya Toplamı	3602.7	4018.8	4118.9	%2,2	%100,0

Tablo-5 Dünya Petrol Üretiminde İlk 10 Ülke⁴⁷⁸

Milyon Ton	2002	2011	2012	Değişim (2011-2012)	Toplam Pay (2012)
Suudi Arabistan	425.2	526.0	547.0	%3,7	%13,3
Rusya	383.7	518.5	526.2	%1,2	%12,8
ABD	342.0	345.7	394.9	%13,9	%9,6
Çin	166.9	202.9	207.5	%2,0	%5,0
Kanada	132.6	170.4	182.6	%6,8	%4,4
İran	177.5	208.2	174.9	%-16,2	%4,2
BAE	112.5	151.3	154.1	%1,6	%3,7
Kuveyt	98.9	139.7	152.5	%8,9	%3,7
Irak	103.9	136.7	152.4	%11,2	%3,7
Meksika	177.8	144.5	143.9	%-0,7	%3,5

2012 yılı sonu itibariyle dünyada kanıtlanmış petrol rezervlerinin 235.8 milyar ton olduğu açıklanmıştır. Söz konusu rezervlerin %13,2’sinin (33.8 milyar ton) Kuzey Amerika, %19,7’sinin (50.9 milyar ton) Orta ve Güney Amerika, %8,4’ünün (19

⁴⁷⁶ A.g.e., p. 10.

⁴⁷⁷ A.g.e., p. 10.

⁴⁷⁸ A.g.e., p. 10.

milyar ton) Avrupa-Avrasya, %48,4'ünün (109.3 milyar ton) Orta Doğu, %7,8'inin (17.3 milyar ton) Afrika ve %2,5'inin (5.5 milyar ton) Asya-Pasifik bölgesinde bulunduğu görülmektedir (Tablo-6). Son 10 yılda yapılan yeni keşiflerle, dünya petrol rezervleri %26 artmıştır. Yapılan projeksiyonlarda, mevcut rezervlerin talebi 52,9 yıl daha karşılayacağı hesaplanmaktadır.⁴⁷⁹

Tablo-6 Bölge Bazında Dünya Petrol Rezervleri⁴⁸⁰

2012	Milyar Ton	Milyar Varil	Toplam Pay
Kuzey Amerika	33.8	220.2	%13,2
Orta ve Güney Amerika	50.9	328.4	%19,7
Avrupa-Avrasya	19.0	140.8	%8,4
Orta Doğu	109.3	807.7	%48,4
Afrika	17.3	130.3	%7,8
Asya-Pasifik	5.5	41.5	%2,5
Dünya Toplamı	235.8	1668.9	%100,0

Tablo-7 Dünya Petrol Rezervlerinde İlk 10 Ülke⁴⁸¹

2012	Milyar Ton	Milyar Varil	Toplam Pay
Venezüella	46.5	297.6	%17,8
Suudi Arabistan	36.5	265.9	%15,9
Kanada	28.0	173.9	%10,4
İran	21.6	157.0	%9,4
Irak	20.2	150.0	%9,0
Kuveyt	14.0	101.5	%6,1
BAE	13.0	97.8	%5,9
Rusya	11.9	87.2	%5,2
Libya	6.3	48.0	%2,9
Nijerya	5.0	37.2	%2,2

⁴⁷⁹ A.g.e., pp. 6-7.

⁴⁸⁰ A.g.e., p. 6.

⁴⁸¹ A.g.e., p. 6.

2012 yılında kanıtlanmış petrol rezervlerinde ilk sırayı 46.5 milyar ton (%17,8) ile Venezüella alırken, bu ülkeyi sırasıyla 36.5 milyar ton (%15,9) ile Suudi Arabistan ve 28 milyar ton (%10,4) ile Kanada takip etmiştir (Tablo-7). Mevcut tabloda, OPEC ülkelerinin rezervlerin %72,6'sını (169.9 milyar ton) ellerinde bulundurdukları anlaşılmaktadır.⁴⁸²

Son olarak, 2012 yılında küresel petrol ticareti bir önceki yıla göre %1,3 artış kaydederek 2729.1 milyon ton olmuştur. Spot ham petrol piyasasında, Brent petrolün varil fiyatı 0,40 dolar artarak ortalama 111,67 dolar seviyesinden işlem görmüştür. Dünya rafinaj kapasitesi de %0,4 oranında artarak 92.531 milyon varil/güne ulaşmıştır.⁴⁸³

2.1.2.2. Uluslararası Doğalgaz Piyasası Parametreleri

2012 yılında dünya birincil enerji tüketiminde doğalgazın payı %23,9 olmuştur.⁴⁸⁴ Bu, dünya birincil enerji tüketiminde doğalgazın, petrol (%33,1) ve kömürün (%29,9) ardından üçüncü sırada yer aldığını göstermektedir. Ancak orta ve uzun vadede dünya birincil enerji tüketiminde doğalgazın payının artması beklenmektedir. Zira önümüzdeki 20 yıla ilişkin yapılan projeksiyonlarda, fosil yakıtları içerisinde yıllık ortalama %2,1 ile tüketimin en hızlı artacağı ürünün doğalgaz olacağı tahmin edilmektedir. Tahmin edilebileceği üzere bunun başlıca nedeni Çin özelindeki talep patlamasıdır. 2030 yılına gelindiğinde Çin'in tüketiminin AB'nin 2010 yılındaki tüketim rakamına eşit olacağı ve bu ülkenin birincil enerji tüketiminde doğalgazın payının %4,0'dan %9,5'e çıkacağı hesaplanmaktadır. Öte yandan önümüzdeki dönemde doğalgaz sektörüyle ilgili beklenen bir diğer gelişme de LNG'nin küresel doğalgaz ticaretindeki payının artmasıdır. Yapılan hesaplamalar 2030 yılına kadar LNG ticaretinin yıllık ortalama %4,5 artacağı yönündedir. Bu da aynı dönemde yıllık ortalama %3 artması öngörülen doğalgaz boru hattı ticaretinden çok daha hızlı bir artış olacağını göstermektedir.⁴⁸⁵

2012 yılında dünyada 3314.4 milyar m³ doğalgaz tüketilmiştir. Bir önceki yıla karşılaştırıldığında, tüketim 80 milyar m³ (%2,2) artmıştır. Bu kapsamda toplam tüketimin %48'ini gerçekleştiren OECD ülkelerinde, tüketim miktarı 44.3 milyar m³ (%2,5) artarak 1588.3 milyar çıkmıştır. OECD dışındaki ülkelerde de tüketim 37.7 milyar m³ (%2) artış kaydederek 1588.3 milyar m³'e ulaşmıştır. Buna karşılık, toplam tüketimin %13,4'ünü gerçekleştiren AB ülkelerinde, tüketim 9.2 milyar m³ (%2,3)

⁴⁸² A.g.e., pp. 6-7.

⁴⁸³ A.g.e., pp. 15-18.

⁴⁸⁴ A.g.e., p. 4.

⁴⁸⁵ BP Energy Outlook 2030, p. 31.

azalarak 443.9 milyar m³'e gerilemiştir. Aynı şekilde eski Sovyet Cumhuriyetlerinde de tüketim 14.3 milyar m³ (%2,6) azalarak 584.9 milyar m³'e gerilemiştir.⁴⁸⁶

Bölge bazında bakıldığında, 2012 yılında tüketimde en büyük payı Avrupa-Avrasya Bölgesi almıştır. Toplam tüketimin %32,6'sını gerçekleştiren Avrupa-Avrasya Bölgesi'nde, tüketim miktarı 1083.3 milyar m³ olmuştur. Ancak bir önceki yıla göre tüketimin 22.5 milyar m³ (%2,3) azalması, bunun da söz konusu dönemde bölgesel çapta en ciddi gerileme olması dikkat çekicidir. Diğer yandan petrolde olduğu gibi doğalgaz tüketimde de en fazla artışın yaşandığı bölge, Afrika olmuştur. Dünya doğalgaz tüketiminde %3,7'lik paya sahip olan Afrika'da, tüketim 8.8 milyar m³ (%7,5) artış kaydederek 122.8 milyar m³'e ulaşmıştır (Tablo-8).⁴⁸⁷

Tablo-8 Bölge Bazında Dünya Doğalgaz Tüketimi⁴⁸⁸

Milyar m ³	2002	2011	2012	Değişim (2011-2012)	Toplam Pay (2012)
Kuzey Amerika	788.7	868.0	906.5	%4,0	%27,5
Orta ve Güney Amerika	101.3	156.4	165.1	%5,3	%5,0
Avrupa-Avrasya	1020.6	1105.8	1983.3	%-2,3	%32,6
Orta Doğu	217.6	394.7	411.8	%4,09	%12,4
Afrika	69.6	114.0	122.8	%7,5	%3,7
Asya-Pasifik	324.3	593.6	625.0	%5,0	%18,8
Dünya Toplamı	2522.1	3232.4	3314.4	%2,2,	%100,0

Ülke bazında bakıldığında, daha önceki yıllarda olduğu gibi 2012 yılında da tüketimde ilk sırada ABD yer almıştır. Toplam tüketimin %21,6'sını gerçekleştiren ABD'de, tüketim bir önceki yıla göre 31.6 milyar m³ (%4,1) artarak 722.1 milyar m³'e çıkmıştır. ABD'nin ardından ikinci sırayı, toplamda %12,5'lik payla Rusya almıştır. Bir önceki yıla göre tüketimin %2,2 azaldığı Rusya'da, tüketim 416.2 milyar m³ olarak gerçekleşmiştir. Rusya'nın ardından üçüncü sıra, toplamda %4,7'lik payla İran'ın olmuştur. Bir önceki yıla karşılaştırıldığında, tüketimin %1,4 arttığı İran'da, tüketim miktarı 156.1 milyar m³ seviyesinde gerçekleşmiştir (Tablo-9).⁴⁸⁹

2012 yılında dünyada 3363.9 milyar m³ doğalgaz üretilmiştir. Bir önceki yıla karşılaştırıldığında, üretim 72.6 milyar m³ (%1,9) artmıştır. Buna göre toplam arzın

⁴⁸⁶ *BP Statistical Review of World Energy 2013*, p. 23.

⁴⁸⁷ *A.g.e.*, p. 23.

⁴⁸⁸ *A.g.e.*, p. 23.

⁴⁸⁹ *A.g.e.*, p. 23.

%36,1'ini karşılayan OECD ülkelerinde, üretim miktarı 1211.5 milyar m³ seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu, 37.5 milyar m³ (%2,9) artış olduğu anlamına gelmektedir. AB ülkelerinde, toplam arzın %4,4'üne karşılık gelen 149.6 milyar m³ doğalgaz üretilmiştir. Ancak AB ülkelerinde üretilen doğalgaz miktarında %5,5'lik azalma söz konusudur. Benzer biçimde toplam arzın %22,8'ini karşılayan eski Sovyet Cumhuriyetlerinde de üretim %1,4 azalarak 767.7 milyar m³'e düşmüştür.⁴⁹⁰

Tablo-9 Dünya Doğalgaz Tüketiminde İlk 10 Ülke⁴⁹¹

Milyar m ³	2002	2011	2012	Değişim (2011-2012)	Toplam Pay (2012)
ABD	652.1	690.5	722.1	%21,9	%4,1
Rusya	370.7	424.6	416.2	%-2,2	%12,5
İran	79.2	153.5	156.1	%1,4	%4,7
Çin	29.2	130.5	143.8	%9,9	%4,3
Japonya	72,7	105.5	116.7	%10,3	%3,5
Suudi Arabistan	56,7	92,3	102,8	%11,12	%3,1
Kanada	90.2	100.9	100.7	%-0,4	%3,0
Meksika	46,5	76.6	83.7	%8,9	%2,5
İngiltere	95.1	82.8	78.3	%-5,7	%2,4
Almanya	82.6	74.5	75.2	%0,7	%2,3

Bölge bazında bakıldığında, 2012 yılında üretimde en büyük payı Avrupa-Avrasya Bölgesi almıştır. Toplam arzın %30,7'sini karşılayan Avrupa-Avrasya Bölgesi'nde, üretim 1035.4 milyar m³ seviyesinde gerçekleşmiştir. Ancak Avrupa-Avrasya Bölgesi'nde üretimin 4.5 milyar m³ (%0,7) azaldığının, bunun da bölge bazındaki tek düşüş olduğunun altı çizilmelidir. Diğer yandan üretimde en fazla artışın yaşandığı bölge Orta Doğu olmuştur. Orta Doğu'da üretim miktarı 29.7 milyar m³ (%5,4) artış kaydederek 548.4 milyar m³'e ulaşmıştır (Tablo-10).⁴⁹²

Ülke bazında bakıldığında, 2012 yılında üretimde ilk sırayı ABD almıştır. Toplam arzın %20,4'ünü karşılayan ABD'de, üretim bir önceki yıla göre 32.9 milyar m³ (%4,7) artarak 681.4 milyar m³'e ulaşmıştır. ABD'nin arkasından, toplamda %17,6'lık payla Rusya gelmiştir. Üretimin 14.7 milyar m³ (%2,7) azaldığı Rusya'da, üretim 592.3 milyar m³ düşmüştür. Rusya'yı toplamda %4,8'lik payla İran izlemiştir.

⁴⁹⁰ A.g.e., p. 22.

⁴⁹¹ A.g.e., p. 23.

⁴⁹² A.g.e., p. 22.

Üretimin 8.7 milyar m³ (%5,4) artış kaydettiği İran'da, üretim miktarı 160.5 milyar m³ seviyesinde olmuştur (Tablo-11).⁴⁹³

Tablo-10 Bölge Bazında Dünya Doğalgaz Üretimi⁴⁹⁴

Milyar m ³	2002	2011	2012	Değişim (2011-2012)	Toplam Pay (2012)
Kuzey Amerika	763.6	866.5	896.4	%3,1	%26,8
Orta ve Güney Amerika	107.9	171.5	177.3	%3,1	%5,3
Avrupa-Avrasya	966.5	1039.9	1035.4	%-0,7	%30,7
Orta Doğu	247.2	518.7	548.4	%5,4	%16,3
Afrika	138.2	211.2	216.2	%2,1	%6,4
Asya-Pasifik	300.5	483.6	490.2	%1,1	%14,5
Dünya Toplamı	2523.9	3291.3	3369.9	%1,9	%100,0

Tablo-11 Dünya Doğalgaz Üretiminde İlk 10 Ülke⁴⁹⁵

Milyar m ³	2002	2011	2012	Değişim (2011-2012)	Toplam Pay (2012)
ABD	536.0	648.5	681.4	%4,7	%20,4
Rusya	538.8	607.0	592.3	%-2,7	%17,6
İran	75.0	151.8	160.5	%5,4	%4,8
Katar	29.5	145.3	157.0	%7,8	%4,7
Kanada	187.9	159.7	156.5	%-2,3	%4,6
Norveç	65.5	101.7	114.9	%12,6	%3,4
Çin	32.7	102.7	107.2	%4,1	%3,2
Suudi Arabistan	56.7	92.3	102.8	%11,1	%3,0
Cezayir	80.4	82.7	81.5	%-1,7	%2,4
Endonezya	69.7	75.9	71.1	%-6,6	%2,1

2012 sonu itibariyle dünyada kanıtlanmış doğalgaz rezervlerinin 187.3 trilyon m³ olduğu açıklanmıştır. Söz konusu rezervlerin %5,8'inin (10.8 trilyon m³) Kuzey Amerika, %4,1'inin (7.6 trilyon m³) Orta ve Güney Amerika, %31,2'sinin (58.4 trilyon

⁴⁹³ A.g.e., p. 22.

⁴⁹⁴ A.g.e., p. 22.

⁴⁹⁵ A.g.e., p. 22.

m³) Avrupa-Avrasya, %43,0'ının (80.5 trilyon m³) Orta Doğu, %7,7'sinin (14.5 trilyon m³) Afrika ve %8,2'sinin (15.5 trilyon m³) Asya-Pasifik bölgesinde bulunduğu görülmektedir (Tablo-12). Yapılan projeksiyonlarda, mevcut rezervlerin talebi 55,7 yıl daha karşılayacağı hesaplanmaktadır.⁴⁹⁶

Tablo-12 Bölge Bazında Dünya Doğalgaz Rezervleri⁴⁹⁷

2012	Trilyon m ³	Toplam Pay
Kuzey Amerika	10.8	%5,8
Orta ve Güney Amerika	7.6	%4,1
Avrupa-Avrasya	58.4	%31,2
Orta Doğu	80.5	%43,0
Afrika	14.5	%7,7
Asya-Pasifik	15.5	%8,2
Dünya Toplamı	187.3	%100,0

Tablo-13 Dünya Doğalgaz Rezervlerinde İlk 10 Ülke⁴⁹⁸

2012	Trilyon m ³	Toplam Pay
İran	33.6	%18,0
Rusya	32.9	%17,6
Katar	25.1	%13,4
Türkmenistan	17.5	%9,3
ABD	8.5	%4,5
Suudi Arabistan	8.2	%4,4
BAE	6.1	%3,3
Venezüella	5.6	%3,0
Nijerya	5.2	%2,8
Cezayir	4.5	%2,4

⁴⁹⁶ A.g.e., pp. 20-21.

⁴⁹⁷ A.g.e., p. 20.

⁴⁹⁸ A.g.e., p. 20.

2012 yılında kanıtlanmış doğalgaz rezervlerinde ilk sırayı 33.6 trilyon m³ (%18) ile İran almıştır. Bu ülkeyi, 32.9 trilyon m³ (%17,6) ile Rusya ve 25.1 trilyon m³ (%13,4) ile Katar takip etmiştir (Tablo-13).⁴⁹⁹

Son olarak, 2012 yılında dünyada boru hatlarıyla yapılan doğalgaz ticareti 705.5 milyar m³; LNG ticaretiyse 327.9 milyar m³ seviyesinde gerçekleşmiştir. Aynı dönemde, 1 milyon İngiliz sıcaklık birimi (*British thermal unit/Btu*) cinsinden ortalama Alman ithal doğalgaz fiyatı 11,03 dolardan, Heren NBP indeksi doğalgaz fiyatı 9,46 dolardan ve Henry Hub doğalgaz fiyatı 2,76 dolardan işlem görürken; LNG Japon doğalgaz fiyatı 16,75 dolar olmuştur.⁵⁰⁰

2.1.3. Petrol ve Doğalgaz Üretim Pratiğinde Denizler

Açık denizde (*offshore*) petrol üretimine 1920-1930 yılları arasında Azerbaycan ve Venezüella'da başlanmıştır. Bununla birlikte üretimin kayda değer boyutlara çıkması, 1950'lerde Meksika Körfezi'nde olmuştur. O dönem Meksika Körfezi'nde açık deniz petrol platformlarının yer aldığı sahalar, Teksas kıyılarında, derinliği 10 metrelerle telafuz edilen sığ sulardır. Üretimin asıl amacıysa, karadaki (*onshore*) kaynakları desteklemektir.⁵⁰¹ 1954 yılında ABD'nin toplam petrol üretiminde açık deniz sahalarının payı %2 (133.000 varil/gün) gibi düşük bir seviyededir. Ne var ki yapılan yasal düzenlemelerin de etkisiyle durum değişmeye başlamış; 1971 yılına gelindiğinde açık deniz sahalarının ABD'nin toplam petrol üretimindeki payı %20'ye (1.7 milyon varil/gün) kadar çıkmıştır.⁵⁰²

1973 Petrol Krizi'ni izleyen dönemde hükümetler -özellikle de Avrupalılar- enerji kaynakları açısından Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya olan bağımlılığın ortadan kaldırılması gerektiğini görmüşlerdir. Ortaya çıkan bu gerçek petrol fiyatlarındaki hızlı yükselişle birlikte düşünüldüğünde, Kuzey Denizi'ne kıyısı olan İngiltere ve Norveç gibi ülkeler, 100-150 metre (m) derinlikteki rezervlerini geliştirmeye başlamışlardır.⁵⁰³ 1975 yılında Shell'in Meksika Körfezi'ndeki Cognac Sahası'nda ilk derin deniz keşfini yapması⁵⁰⁴ bu dönemdeki çalışmalara farklı bir boyut da eklemiştir. Geçen zaman içerisinde büyük petrol şirketlerinden açık denizde üretim yapmayan kalmamıştır. Bugün yeni petrol sahalarının geliştirilebilmesi için gittikçe daha derin deniz sondajlarına yönelinmekte;* bu ise ileri teknoloji ürün çözümlere

⁴⁹⁹ A.g.e., p. 20.

⁵⁰⁰ A.g.e., pp. 27-28.

⁵⁰¹ IFP Energies Nouvelles Homepage, "Panorama 2012: Offshore Haydrocarbons", <http://www.ifpenergiesnouvelles.com/publications/notes-de-synthese-panorama/panorama-2012> (Accessed: 27.10.2013), p. 1.

⁵⁰² BP Deep Horizon Oil Spill Commission, "A Short History of Offshore Oil Drilling", <http://www.cs.ucdavis.edu/~rogaway/classes/188/materials/bp.pdf> (Accessed: 27.10.2013), p. 3.

⁵⁰³ "Panorama 2012: Offshore Haydrocarbons", p. 1.

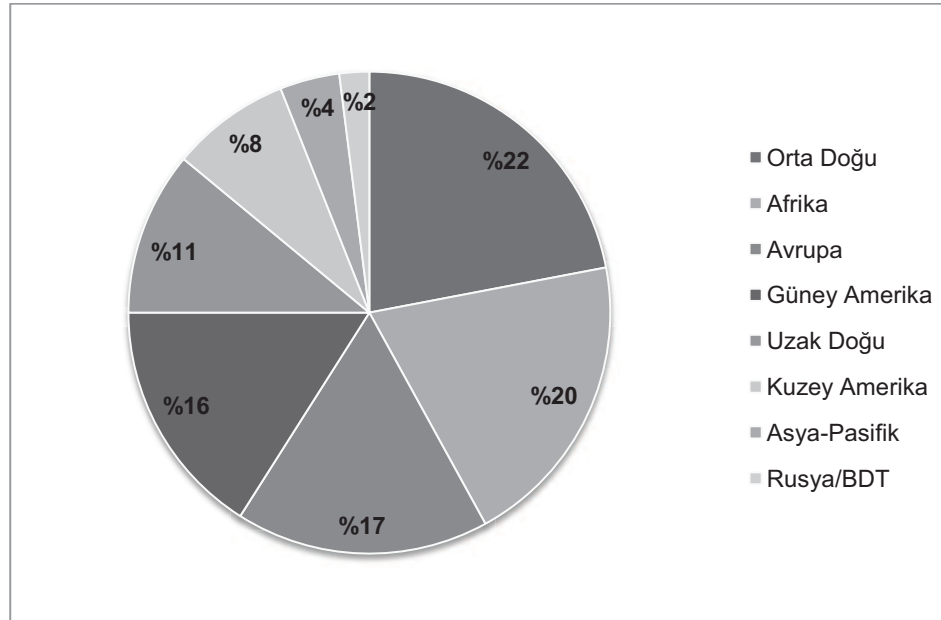
⁵⁰⁴ "A Short History of Offshore Oil Drilling", p. 7.

* Derin deniz rezervlerinin tanımına ilişkin iki farklı görüş bulunmaktadır. Birinci görüş, 305 m'nin altındaki, ikinci görüşse 400 m'nin altındaki sahaları derin deniz rezervi olarak tanımlamaktadır.

başvurulmasını zorunlu kılmaktadır. Elbette ileri teknoloji kullanımı maliyetleri arttırmaktadır. Ancak petrolün varil fiyatının sürekli yükselmesi yapılan yatırımları verimli kılmaktadır.⁵⁰⁵

2010 yılı itibarıyla açık deniz hidrokarbon rezervlerinin yaklaşık 650 milyar varil eşdeğer petrol olduğu tahmin edilmektedir. Bu, dünyada bilinen petrol rezervlerinin %20'sinin, doğalgaz rezervlerinin ise %25'inin açık deniz sahalarında olduğunu göstermektedir. 2010 yılında açık deniz sahalarında günde 23.6 milyon varil petrol ve 2.4 milyar m³ doğalgaz üretilmiştir. İstatistiklere göre dünya petrol üretiminin %30'u, doğalgaz üretiminin ise %27'si açık deniz sahalarında yapılmaktadır.⁵⁰⁶ Üstelik IEA, önümüzdeki yıllarda açık deniz sahalarından çıkarılan petrol ve özellikle de doğalgazın toplam üretim içerisindeki payının artacağını da öngörmektedir.⁵⁰⁷

Dünyada açık deniz petrol üretiminde ilk sırada yer alan bölge Orta Doğu'dur. Toplam arzın %22'sini karşılayan bölgede üretim ekseriyetle Basra Körfezi'nin 200 m derinliğe kadar olan sığ sularında yapılmaktadır. Orta Doğu'yu toplamda %20'lik payla Afrika izlemektedir. Batı Afrika'da yoğunlaşan üretimin başlıca adresleri Nijerya ve Angola olup, bunlara yakın zamanda Gana'da katılmıştır. Afrika'nın ardından üçüncü sırada gelen bölgeyse Avrupa'dır. Kuzey Denizi'ndeki büyük ve kaliteli rezervleriyle dikkat çeken bölge toplamda %17'lik paya sahiptir (Grafik-1).⁵⁰⁸



Grafik-1 Bölgelere Göre Açık Deniz Petrol Üretimi⁵⁰⁹

⁵⁰⁵ "Panorama 2012: Offshore Hydrocarbons", p. 1.

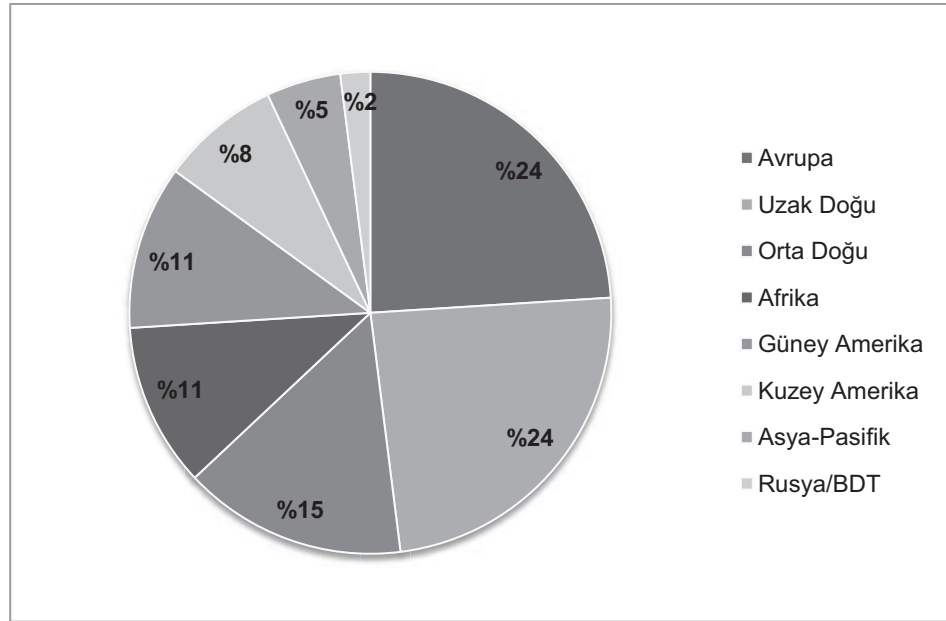
⁵⁰⁶ A.g.e., p. 1.

⁵⁰⁷ *World Energy Outlook 2010*, International Energy Agency, Paris, 2010, p. 123.

⁵⁰⁸ "Panorama 2012: Offshore Hydrocarbons", p. 2.

⁵⁰⁹ A.g.e., p. 2.

Dünyada açık deniz doğalgaz üretiminde ilk sırada yer alan bölgeler ise Avrupa ve Uzak Doğu'dur. Her iki bölge de toplamda %24'lük paya sahiptir. Toplam üretimin %15'ini gerçekleştiren Orta Doğu listede ikinci sıradadır. Fakat İsrail'in Doğu Akdeniz'de bulduğu yeni rezervler ve yine aynı bölgede Güney Kıbrıs, Mısır, Lübnan ve Suriye'nin devam eden arama çalışmaları düşünüldüğünde, yakın gelecekte Orta Doğu'nun genel toplam içerisindeki payının artması kuvvetle muhtemeldir. Listede üçüncülüğüse her ikisi de toplamda %11'lik paya sahip olan Afrika ve Güney Amerika paylaşmaktadır (Grafik-2).⁵¹⁰



Grafik-2 Bölgelere Göre Açık Deniz Doğalgaz Üretimi⁵¹¹

Bugün başlıca açık deniz petrol ve doğalgaz üretim sahaları; Basra Körfezi, Kuzey Denizi, Batı Afrika, Meksika Körfezi, Brezilya kıyılarındaki Campos ve Santos havzaları, Hazar Denizi, ABD'nin Santa Barbara Havzası, Atlantik Kanada'da Newfoundland ve Nova Scotia, Güney Doğu Asya/Avustralya, Kuzey Pasifik'te Rusya'nın Sakhalin Adası ve Hindistan'ın Mumbai High (Bombay High) Havzası'dır. Yakın gelecekte Kuzey Denizi gibi bazı sahaların öneminin azalması, buna karşılık Arktik Okyanusu, Güney Çin Denizi, Bengal Körfezi ve Doğu Akdeniz gibi yeni sahaların listeye eklenmesi beklenmektedir.

Daha önce de ifade edildiği üzere son dönemde -özellikle 2007-2008 yıllarında petrolün varil fiyatının yükselmesiyle- derin deniz sondaj sahalarına ilgi artmıştır. Teknolojinin de ilerlemesiyle artık petrolün çok derinde olduğu düşünülen sahalarda

⁵¹⁰ A.g.e., p. 2.

⁵¹¹ A.g.e., p. 2.

dahi sondajlar yapılabilir. Şimdiye kadar derin deniz petrolünün büyük bölümü “altın üçgen” olarak nitelendirilen Meksika Körfezi, Brezilya ve Batı Afrika arasındaki bölgede keşfedilmiştir. Ancak başka sahalarda da sondaj çalışmalarına yoğun şekilde devam edilmektedir.⁵¹² Bu bağlamda dünyada yakın zamanda keşfedilen yeni petrol ve doğalgaz rezervlerinin %75’inden fazlası derin deniz sınıfına girmektedir. Tahminler dünya petrol ve doğalgaz rezervlerinin yaklaşık %7’sinin derin deniz sahalarında olduğu yönündedir.⁵¹³

Son olarak bir parantez açarak, açık deniz üretim sahalarında kullanılan platformlara değinmek yerinde olacaktır. Açık deniz üretiminde petrol ve doğalgaz deniz tabanının altındaki kayalardan yüzeye çıkarılmaktadır. Bu amaçla kullanılan platformlar genelde sabit, dipten destekli platformlar (*bottom supported platforms*) ve hareketli, yüzer platformlar (*floating rigs*) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Donanım tipinin seçiminde lokasyon, derinlik, iklim ve bizzat platformun büyüklüğü ile teknik kabiliyetleri dikkate alınmaktadır. Ayrıca seçimde çevre, emniyet, saha sahibinin isteği ve maliyet faktörleri de göz önünde bulundurulmaktadır.⁵¹⁴ Günümüzde dünya çapında 17.000 platform hizmet vermekte olup, bunlara her yıl 400’den fazla yenisi eklenmektedir. 300 m derinliğe kadar görev yapabilen ve mevcut envanterin %50’den fazlasını oluşturan sabit platformlar ekseriyetle Asya-Pasifik ve Orta Doğu bölgesinde kullanılmaktadır.⁵¹⁵ Son yıllarda sayıları giderek artan yüzer platformları kullanım yeriyse genellikle derin deniz sahalarıdır.*

2.1.4. Petrol ve Doğalgaz Taşıma Pratiğinde Denizler

Petrolün deniz yoluyla taşınmasının uzun bir geçmişi bulunmaktadır. Deniz yoluyla petrol taşınmasına 1861 yılında başlanmıştır.⁵¹⁶ Doğrudan bu amaca yönelik tasarlanan ilk platform olan *Gluckauf* tankerinin hizmete girmesiyle 1886 yılında gerçekleşmiştir.⁵¹⁷ Önceleri küçük miktarda başlayan taşımacılık faaliyetleri talep eğrisindeki yükselişe paralel olarak her geçen gün artmıştır. Bu süreçte, teknolojinin

⁵¹² BBC Türkçe, “Derin Deniz Petrollerinin Geleceği”, http://www.bbc.co.uk/turkce/multimedia/2010/06/100616_graphics_drilling.shtml (Erişim tarihi: 29.10.2013).

⁵¹³ Total Webpage, “Strategic Sectors: Deep Offshore, A Technological and Human Adventure”, <http://total.com/en/brochure-dop-en> (Accessed: 29.10.2013), p. 2.

⁵¹⁴ The Shell Global Homepage, “Chapter Three: Oil and Gas Offshore Production”, <http://s08.static-shell.com/content/dam/shell/static/usa/downloads/alaska/os101-ch3.pdf> (Accessed: 27.10.2013), pp. 2-7.

⁵¹⁵ “Panorama 2012: Offshore Hydrocarbons”, p. 1.

* Derin deniz sondaj platformlarının ulaştığı seviyeyi gösteren örneklerden biri Shell’in 2010 yılında Meksika Körfezi açıklarında hizmete aldığı Perdido Platformu’dur. 2.450 m’ye kadar sondaj yapabilmesiyle alanında lider konumda bulunan Perdido, 100.000 varil/gün petrole eşdeğer üretim kapasitesine sahiptir. The Shell Global Homepage, “Shell Starts Production at Perdido”, <http://www.shell.com/global/aboutshell/media/news-and-media-releases/2010/perdido-31032010.html> (Accessed: 29.10.2013).

⁵¹⁶ Faruk Demir, *Enerji Güvenliği, Diplomasisi ve Ekonomisi*, Altinküre Yayınları, Ankara, 2007, s. 38.

⁵¹⁷ International Maritime Organization, *International Shipping Facts and Figures - Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, Maritime Knowledge Centre, London, 2012, p. 13.

ilerlemesiyle daha büyük kapasiteli tankerler tasarlanmış ve tek seferde taşınabilen petrol miktarı katlanmıştır. Öyle ki 2. Dünya Savaşı'nda 30.000 tonluk tankerler inşa edilirken, 1966 yılına gelindiğinde bu 210.000 tona çıkmıştır. Bugün ise süpertanker (*supertanker*) olarak adlandırılan 500.000 tonluk modeller inşa edilmektedir.⁵¹⁸

Deniz yolu, petrolün taşınmasında maliyet etkin bir seçenektir. O kadar ki 2010 yılı sonunda Basra Körfezi'nden ABD'ye yapılan sevkiyatlarda, bir varil ham petrolün teslim fiyatı içerisinde taşıma ücretinin oranı %3'ü aşmamıştır. Bunun sonucu olarak, günümüzde uluslararası ticarete konu olan petrolün kabaca 2/3'ü ya da rakamsal ifadeyle, günlük 53 milyon varil petrol tankerlerle taşınmaktadır. Başta ABD olmak üzere ithalatçı ülkeler açısından tankerler petrol arz zincirinin kilit unsurudur. İhracatçı ülkeler içinse tankerler uluslararası piyasalara ulaşma ve değerli kaynaklarını paraya çevirmenin aracıdır.⁵¹⁹

2011 yılı rakamlarıyla, dünya tanker filosunun büyüklüğü 474.846 milyon detveyt ton (*deadweight long ton/dwt*)'dir. Bu, dünya deniz ticaret filosunun %34'üne karşılık gelmektedir.⁵²⁰ 2009 yılı itibariyle 50.000 dwt ve üzeri 2.500'den fazla tanker aktif hizmettedir. Uluslararası petrol taşımacılığının çok büyük bölümünü gerçekleştiren bu tankerlerin %80'i ham petrol, kalanlarıysa petrol ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır. Son 30 yılda tanker filosu kayda değer ölçüde gençleşmiştir.⁵²¹ 2010 yılında dünya tanker filosunun ortalama yaşı 16,37 olmuştur.⁵²² Sızıntılara karşı daha emniyetli kabul edilen çift gövdeli tankerlerin de hizmete girmesiyle 2009 yılı sonunda 50.000 dwt ve üzeri tankerler içerisinde tek gövdeli olanların payı %16'ya kadar düşmüştür. Bugün dünya tanker filosunun mülkiyet bazındaki dağılımı sırasıyla; bağımsız şirketler (%75), kamu şirketleri (%19), petrol şirketleri (%4) ve diğerleri (%2) şeklindedir. Aynı dağılım ülke bazında yapıldığıdaysa listenin ilk 3 sırasında Yunanistan (%20), Japonya (%12) ve Norveç (%11) yer almaktadır. Öte yandan farklı dinamiklerden beslenmekle beraber, son yıllarda tanker filosu en hızlı büyüyen ülkelerin Çin ve Almanya olması dikkat çekicidir. Bu noktada Çin'de enerji güvenliğini sağlama ve gemi inşa sektörünü destekleme yönündeki devlet politikalarının; Almanya'daysa 1990'lı yılların ortalarında sektöre yapılan yatırımların itici güç oluşturduğu söylenebilir.⁵²³

⁵¹⁸ Carol Dahl, *International Energy Markets: Understanding Pricing Policies and Profits*, PennWell, Oklahoma, 2004, p. 358; aktaran Ufuk Kantörün, "Bölgesel Enerji Politikaları ve Türkiye," *Bilge Strateji*, 2010, 2 (3), 87-113, s. 89.

⁵¹⁹ Al Wood, *Tanker Ownership in Non-OECD Countries and the Rise of Government-Owned Fleets*, George Washington University, Washington, 2011, p. 1.

⁵²⁰ United Nations, *Review of Maritime Transport 2011*, UNCTAD, New York and Ceneva, 2011, p. 37.

⁵²¹ Wood, *a.g.e.*, pp. 2-3.

⁵²² United Nations, *a.g.e.*, p. 41.

⁵²³ Wood, *a.g.e.*, pp. 3-9.

Petrol ile karşılaştırıldığında doğalgazın denizyoluyla taşınmasının geçmişiyse çok daha kısadır. Denizyoluyla doğalgazın taşınmasına 1959 yılında başlanmıştır. Doğalgazın denizyoluyla taşınması yüksek maliyetli bir iştir. Petrol ile kıyaslandığında aradaki fark 7 kata kadar çıkmaktadır.⁵²⁴ Bu noktada maliyet faktöründen biraz daha ayrıntılı bahsedilecek olursa, temel harcama kaleminin, yükleme öncesi sıvılaştırılma, kullanmadan önceyse tekrar gaz haline getirme işlemi olduğu görülmektedir.* LNG olarak adlandırılan teknolojinin uygulanabilmesi için gereken tesis/altyapı yatırımlarının maliyeti yüksek boyutlardadır. Aynı durum, LNG tankerleri için de geçerlidir. Bu gemilerin yalıtımlı ve gazın sıvı halde kalması için özel soğutma sistemlerine sahip olmasının gerekmesi inşa ve işletim maliyetlerini yükseltmektedir.

Tüm bu faktörlerin etkisiyle günümüzde doğalgaz taşımacılığında öncelikle boru hatları tercih edilmektedir. 2012 yılında uluslararası ticarete konu olan doğalgazın %31,7'si LNG olarak taşınmıştır. Yapılan hesaplamalara göre LNG, sadece ortalama 3.000 km'den fazla mesafelerde ekonomik bir seçenek oluşturmaktadır.⁵²⁵ Mamafih teknolojideki ilerlemeye paralel olarak maliyetlerin düşmesi ve özellikle Uzak Doğu pazarı kaynaklı talep patlaması nedeniyle, önümüzdeki dönemde LNG'nin uluslararası doğalgaz ticaretindeki payının artması beklenmektedir. Dünya LNG piyasasının en büyük oyuncusu konumundaki Katar'ın üretimini arttırması* söz konusu beklentileri kuvvetlendirmektedir.

2011 yılı rakamlarıyla, dünya LNG filosunun büyüklüğü 43.339 milyon dwt'dir. Bu, dünya deniz ticaret filosunun %3,1'ine karşılık gelmektedir.⁵²⁶ 2011 yılı sonu itibariyle farklı tonajlarda 360 LNG tankeri hizmette bulunmaktadır. Söz konusu filonun ortalama yaşı yaklaşık 11 olup, bunun %88'i 25 yaş altı gemilerdir. Katar'ın hizmete aldığı Q-Serisi platformlarda görüldüğü üzere son yıllarda LNG tankeri tasarımlarındaki eğilim tonajın artması yönündedir. Artık 600.000 tonluk LNG tankerleri bile inşa edilmektedir. Hâlihazırda dünya LNG filosunun %62'si 125.000 m³ ila 149.000 m³, %18'i 150.000 m³ ila 177.000 m³, %13'ü 210.000 m³ ila 266.000

⁵²⁴ Demir, **a.g.e.**, ss. 38-39.

* İki ayaktan oluşan işlemde, doğalgaz atmosferik basınçta yaklaşık -162 C'de soğutulmuş sıvı haline geçirilmekte, akabinde de evaporatörler (buharlaştırıcı) vasıtasıyla ortam sıcaklığında ısıtılarak tekrar gazı dönüşürmektedir. Doğalgaz yoğunlaşarak sıvı haline getirildiğinde, kapladığı hacim yaklaşık 600 kat azalmakta; böylece boru hatları dışında kara, demir ve denizyoluyla taşınması da mümkün olmaktadır. Aytemiz, "LNG Nedir?", <http://www.aytemiz.com.tr/bpi.asp?caid=696&cid=4511> (Erişim tarihi: 07.10.2013).

⁵²⁵ Jürgen Messner and Georg Babies, "Transport of Natural Gas", http://www.polinares.eu/docs/d2-1/polinares_wp2_chapter12.pdf (Accessed: 20.10.2013).

* 2010 yılında dünyada denizyoluyla LNG olarak taşınan doğalgaz miktarı bir önceki yıla göre %22 artarak 297.6 milyar m³'e ulaşmıştır. Artışın temel nedeni, Katar'ın üretimini %50 oranında arttırmasıdır. Nitekim Katar, yakın dönemde LNG satışına yönelik ABD, Çin ve BAE ile anlaşmalar yapmıştır. United Nations, **a.g.e.**, pp. 15-16.

⁵²⁶ **A.g.e.**, p. 37.

m³, kalan %7'si de 125.000 m³ ve altı kapasiteli gemilerden oluşturmaktadır. 14.000 m³ ila 40.000 m³ kapasiteye sahip LNG tankerleri, ekseriyetle Uzak Doğu'dan Japonya'daki küçük ölçekli terminallere yönelik taşımacılıkta kullanılmaktadır. 7.500 m³ ve altı kapasiteli LNG tankerlerinin kullanım sahasıysa ülke içindeki taşımacılık faaliyetleridir.⁵²⁷

Ekim 2010 itibarıyla 18 ülkede 58 ihracat terminali aktif hizmet vermektedir. Avustralya, İran ve Papua Yeni Gine'de ise çok sayıda proje inşa veya planlama aşamasındadır. LNG ihracatında birinci sıradaki ülke Katar'dır. Onu, sırasıyla Malezya, Endonezya, Cezayir ve Nijerya takip etmektedir. LNG talebinin artmasına paralel olarak piyasaya yeni oyuncular girmektedir. İlk etapta göze çarpanlar; Angola, Avustralya, Peru, Suudi Arabistan ve Yemen'dir.⁵²⁸

Yine Ekim 2010 itibarıyla 20 ülkede 90 ithalat terminali aktif hizmet vermektedir. Bunlara ek olarak başta Çin olmak üzere Hollanda, Tayland ve İsveç'te yeni terminaller de inşa edilmektedir. Yakın dönemde Şili, Brezilya ve Arjantin LNG ithalat terminallerini hizmete sokmuştur. Aralarında Almanya, Hırvatistan, Romanya ve Singapur'unda olduğu birçok ülkeyse, bu alanda yatırım yapmayı ciddi şekilde tartışmaya başlamıştır. Depolama tesislerinin sayısının fazlalaşması ve -LNG tankerlerinin tonajlarının artmasına paralel olarak- kapasitelerinin büyümesi de diğer dikkat çekici gelişmelerdir.⁵²⁹

Öte yandan denizde enerji taşımacılığı denilince akla ilk olarak tankerler gelse de denizler aynı zamanda boru hatlarının da geçiş güzergâhlarıdır. Denizaltı boru hatları (*submarine pipelines*), uzun yıllardır petrol ve doğalgaz taşımacılığında kullanılmaktadır. Deniz tabanına inşa edilen denizaltı boru hatları ekseriyetle karadaki boru hatlarının deniz geçiş kesimini oluşturmaktadır. Ancak istisnai durumlar da yok değildir. Denizaltı boru hatlarının örneklerinden biri Rus doğalgazını Karadeniz üzerinden Türkiye'ye ulaştıran Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı'dır.

Fosil yakıtları üreten ve tüketen ülkeler/bölgeler arasında büyük mesafeler vardır. Günümüzde en büyük petrol ve doğalgaz ithalatçıları ABD, Batı Avrupa ve Asya-Pasifik ülkeleridir. En büyük ihracatçıları ise Orta Doğu, Batı ve Kuzey Afrika, Hazar Havzası, Rusya, Meksika, Kanada, Norveç ve Venezüella'dır. İnsan yapımı kara ve demiryollarının aksine ilk bakışta bu ülkeler/bölgeler arasında denizlerde istenilen rotalarda seyredilebileceği düşünülebilir. Kuramsal bakımdan böyle olmakla birlikte, pratikte durum özellikle ticaret gemiler açısından hiç de görüldüğü gibi değildir. Deniz taşımacılığı genellikle uluslararası geçerlilik kazanmış belli deniz

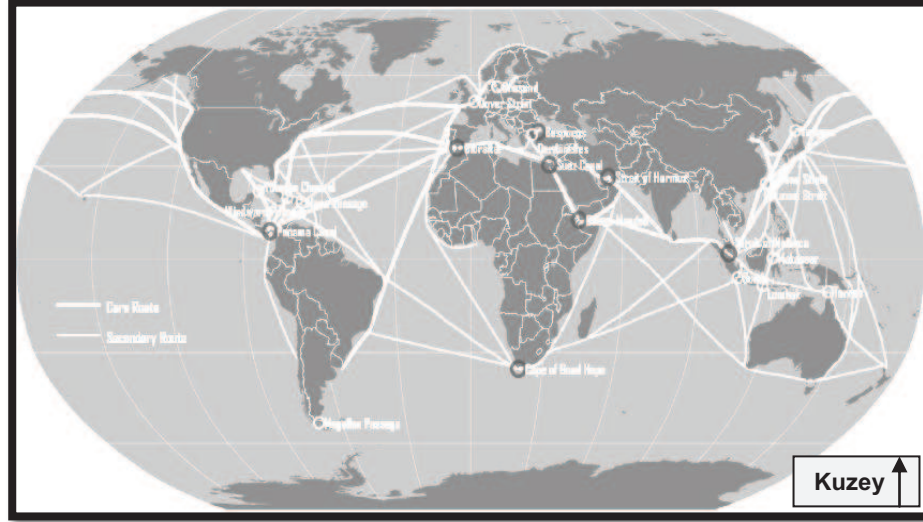
⁵²⁷ International Gas Union, **World LNG Report 2011**, PETRONAS, Kuala Lumpur, 2011, pp. 42-43.

⁵²⁸ United Nations, **a.g.e.**, p. 16.

⁵²⁹ **A.g.e.**, p. 16.

ulaştırma rotaları üzerinden yapılmaktadır. Bu rotaların kullanılmasıysa yükleme-boşaltma limanları arasında en kısa mesafeyi oluşturmaları dolayısıyla maliyet ve zaman tasarrufu sağlamalarıyla alâkalıdır (Harita-15).

Harita-15 Ana Hatlar Yönünden Uluslararası Seyir Rotaları⁵³⁰



Bütün ticaret gemileri gibi ham petrol ve LNG tankerleri de uluslararası kabul görmüş seyir rotalarını kullanmaktadır. Tankerlerin ana çıkış noktası Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'dır. Burada yükleme yapan tankerler Bab El Mendep Boğazı ve Süveyş Kanalı'ndan Avrupa'ya; Malakka Boğazı'ndan Okyanus ülkelerine (Çin, Japonya ve ABD'nin batısı) ve Ümit Burnu'ndan Kuzey Amerika'ya (ABD'nin doğusu) gitmektedir. Bunların yanında, Afrika'dan Avrupa ve Kuzey Amerika'ya; Kuzey Denizi'nden Avrupa'ya ve Güney Amerika'dan Kuzey Amerika'ya uzanan rotalar da önemlidir.⁵³¹

Uluslararası seyir rotaları üzerinde geçilmesi mecburi boğaz, geçit ve kanallar bulunmaktadır. Deniz ulaştırma rotalarının kesiştiği bu dar suyolları, alanyazında düğüm noktaları (*chokepoints*) olarak adlandırılmaktadır. Ticari deniz trafiği açısından buraların güvenliği kritik öneme haizdir. Zira deniz ortamının fiziki yapısı gereği ticaret rotalarının kapatılması mümkün değildir. Ancak düğüm noktaları için durum daha farklıdır. Bu noktada konu enerji güvenliği açısından ele alındığında, günümüzde "kritik" kabul edilen ve herhangi bir nedenden ötürü kapanması halinde uluslararası enerji güvenliğine büyük zarar vereceği değerlendirilen yedi düğüm noktasının olduğu söylenebilir: Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı, Bab El Mendep

⁵³⁰ The Geography of Transport Systems, "Main Maritime Shipping Routes", http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/main_maritime_shipping_routes.html (Accessed: 27.10.2013).

⁵³¹ M. Mete Göknel, "Enerji Güvenliği ve Ortadoğu", *Ortadoğu Analiz*, 2010, 2 (21), 55-66, s. 61.

Boğazı, Türk Boğazları, Panama Kanalı, Danimarka Boğazları, Süveyş Kanalı ve Süveyş-Akdeniz (*Suez-Mediterranean/SUMED*) Boru Hattı'dır (Harita-16).^{*} Söz konusu düğüm noktalarından her gün on milyonlarca varil ham petrolün geçtiği bilgisi taşıdıkları önemi anlatmak için yeterlidir (Tablo-14).

Harita-16 Tanker Trafiğinin Düğüm Noktaları⁵³²



Tablo-14 Düğüm Noktalarından Geçen Ham Petrol ve Petrol Ürünleri Miktarı (2007-2011, Milyon Varil/Gün)⁵³³

Düğüm Noktası	2007	2008	2009	2010	2011
Hürmüz Boğazı	16.7	17.5	15.7	15.9	17.0
Malakka Boğazı	13.8	-	-	-	15.2
Bab El Mendep Boğazı	4.6	4.5	2.9	2.7	3.4
Türk Boğazları	2.7	2.7	2.8	2.9	-
Panama Kanalı	0.7	0.7	0.8	0.7	0.8
Danimarka Boğazları	3.2	2.8	3.0	3.0	-
Süveyş Kanalı ve SUMED Boru Hattı	4.7	4.6	3.0	3.1	3.8

^{*} Söz konusu düğüm noktalarının arasına yoğun petrol ve doğalgaz hareketlerine sahne olan Hazar Denizi ile Batı Afrika'nın en önemli ham petrol çıkış alanları konumundaki Gine Körfezi ve Nijer Deltası'nda eklenebilir. Buna ilaveten, Asya'da Singapur, Sunda, Lombok, Luzon ve Makassar boğazları; Avrupa'da Sicilya, Cebelitarık ve Dover boğazları ile Kiel Kanalı; Afrika'da Mozambik Kanalı, Amerika'da ise Cabot ve Florida boğazları, Yucatan Kanalı ile Mona ve Windward geçitleri de küresel deniz ulaştırma rotalarının kritik düğüm noktaları arasında sayılabilir. Gürdeniz, **a.g.e.**, s. 37.

⁵³² U.S. Energy Information Administration Official Web Page, "World Oil Transit Chokepoints", http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf (Accessed: 19.10.2013).

⁵³³ **A.g.e.**

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'ni Umman Körfezi ve Umman Denizi'ne bağlamaktadır (Harita-17). Boğaz, açık ara dünyanın en önemli petrol düğüm noktasıdır. 2011 yılında boğazdan günde 17.0 milyon varil petrol geçmiştir. Bu, dünyada denizyoluyla yapılan petrol taşımacılığının %35'ini; toplam petrol ticaretinin ise %20'sini oluşturmaktadır. Hürmüz Boğazı çıkışlı petrolün %85'i başta Çin, Hindistan, Japonya, Güney Kore olmak üzere Asya pazarlarına gitmektedir. Öte yandan boğaz, LNG taşımacılığı açısından da büyük öneme sahiptir. Katar tarafından ihraç edilen ve dünya LNG ticaretinin %20'sine karşılık gelen 2 trilyon m³ doğalgaz, Hürmüz Boğazı üzerinden uluslararası piyasalara taşınmaktadır. Ayrıca Kuveyt'in ithal ettiği ve 2010 yılında yaklaşık 100 milyon m³'ü bulan LNG'de boğazdan geçmektedir.⁵³⁴

Harita-17 Hürmüz Boğazı⁵³⁵



İran ile Umman arasında bulunan Hürmüz Boğazı'nın en dar yeri 21 mil genişliğindedir. Fakat aralarındaki 2 millik tampon bölge hariç, her iki yönde tankerlerin kullandığı rotaların genişliği sadece 2 mildir. Derinliğinin ve genişliğinin elverişli olması sayesinde, dünyada deniz yoluyla petrol taşımacılığının yaklaşık 2/3'ünü gerçekleştiren 150.000 ton ve üzeri tankerler dahi boğazı kullanabilmektedir. Ne var ki olası bir kapanmaya karşı boğaza alternatif olabilecek boru hatları yeterli değildir. Zira Irak petrolünü Türkiye üzerinden Akdeniz'e taşıyan Kerkük-Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın kapasitesi günlük 1.6 milyon varil/gündür. Ancak teknik sorunlardan ötürü kapasite kullanımı 0.4 milyon varil/günü aşmamaktadır. Suudi Arabistan'ın Körfez Bölgesi'ndeki Abqaiq kompleksinden Kızıl Deniz'e uzanan

⁵³⁴ A.g.e..

⁵³⁵ U.S. Global Investors Web Page, "Squeezing Oil Through the World's Narrowest Channels", <http://www.usfunds.com/interactive/where-oil-squeezes-through-straits-and-canal/#.UO6ZdKyVoat>, (Accessed: 02.11.2013).

Petroline Petrol Boru Hattı (Doğu-Batı Petrol Boru Hattı)'nın kapasitesi günlük 4.8 milyon varil/gündür. Ancak burada da kapasite kullanımı 2.0 milyon varil/günde kalmaktadır.* Birleşik Arap Emirlikleri (BAE)'nin Basra Körfezi'ndeki Habshan Petrol Sahası'ndan çıkardığı petrolü Hürmüz Boğazı'nı by-pass ederek doğrudan Umman Körfezi kıyısındaki Fujairak Limanı'na taşıyan Abu Dabi Petrol Boru Hattı ise yakın dönemde hizmete girmiştir. 1.5 milyon varil/gün ile BAE'nin toplam üretiminin yarısından fazlasının taşınabildiği hattın kapasitesinin 1.8 milyon varil/güne çıkarılması mümkündür. Sonuç olarak üç ülkedeki mevcut boru hatları tam kapasite çalışsa bile, taşınabilecek petrol miktarı 6.7 milyon varil/güne ancak ulaşmaktadır.⁵³⁶ Bu miktar ise olası bir kapanmada Hürmüz Boğazı'na alternatif oluşturmaktan uzaktır.*

Malakka Boğazı, Hint Okyanusu'nu Güney Çin Denizi ve Pasifik Okyanusu'na bağlamaktadır (Harita-18). Asya'nın en önemli petrol düğüm noktası olan boğaz, Orta Doğu'daki üreticilerle Çin, Japonya, Güney Kore ve Pasif çeperindeki tüketicileri birbirine bağlayan en kestirme rota üzerindedir. 2011 yılında boğazdan günde 15.2 milyon varil petrol geçmiştir. Bunun %90'ını ham petrol, kalanınıysa petrol ürünleri oluşturmaktadır.⁵³⁷

Harita-18 Malakka Boğazı⁵³⁸



* Aslına bakılırsa Petroline'ya paralel uzanan iki boru hattı daha mevcuttur. Bunlardan ilki, 290.000 varil/gün petrole eş değer doğalgaz taşıma kapasiteli Abqaiq-Yanbu Doğalgaz Boru Hattı'dır. Diğeriyse, Irak doğalgazının taşınmasında kullanılan Suudi Arabistan'dan Geçen Irak Boru Hattı (*Iraq Pipeline Through Saudi Arabia/IPSA*)'dır. Orijinal planda 1.65 milyon varil/gün petrol taşımak için inşa edilen hat, daha sonradan doğalgaza döndürülmüştür.

⁵³⁶ U.S. Energy Information Administration Official Web Page, "World Oil Transit Chokepoints".

* Hürmüz Boğazı'nın kapanması halinde alternatif oluşturabilecek olan ancak çeşitli nedenlerden ötürü bugün kullanılmayan bazı boru hatları da vardır. Bunlardan biri Suudi Arabistan'ın doğusundaki Qaisumah'tan Lübnan'ın Akdeniz kıyısındaki Sayda Limanı'na uzanan Trans-Arap Petrol Boru Hattı'dır. Uzun yıllardır -savaşta gördüğü hasar, eskime veya siyasi anlaşmazlıklardan ötürü- kullanılmayan hattın açılması için kapsamlı onarımlara ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir. **A.g.e.**

⁵³⁷ **A.g.e.**

⁵³⁸ U.S. Global Investors Web Page, "Squeezing Oil Through the World's Narrowest Channels".

Endonezya, Malezya ve Singapur arasında bulunan Malakka Boğazı'nın genişliği, Singapur Boğazı'nın Phillips Kanalı mevkiinde 1.7 mile kadar düşmektedir. Fiziki yapısından ötürü boğaz, hem doğal bir engel oluşturmakta hem de çarpışma, karaya oturma ya da petrol sızıntısı gibi tehlikelere açık bulunmaktadır. Ayrıca ileriki bölümlerde daha ayrıntılı incelenecek olan deniz haydutluğu faaliyetleri de Malakka özelindeki bir diğer gündem maddesidir. Malakka Boğazı'ndan yılda 60.000'den fazla gemi geçiş yapmaktadır. Boğazın kapanması halinde, alternatif rota olarak Endonezya Takımadaları'nın etrafının dolaşarak Lombok ve Bali adalarının arasındaki Lombok Boğazı'na veya Sumatra ve Java adalarının arasındaki Sunda Boğazı'na yönelmesi gerekmektedir.⁵³⁹

Bab El Mendep Boğazı, Kızıldeniz'i Aden Körfezi ve Umman Denizi'ne bağlamaktadır (Harita-19). Akdeniz ile Hint Okyanusu arasındaki "kritik" bağlantıyı oluşturan boğaz, Avrupa, ABD ve Asya'daki tüketim pazarları açısından önem taşımaktadır. 2011 yılında boğazdan günde 3.4 milyon varil petrol geçmiştir. Boğaz, Basra Körfezi'den Süveyş Kanalı ve Sumed Boru Hattı'na taşınan petrolün büyük bölümünün geçiş güzergâhıdır.⁵⁴⁰

Harita-19 Bab El Mendep Boğazı⁵⁴¹



⁵³⁹ U.S. Energy Information Administration Official Web Page "World Oil Transit Chokepoints". Günümüzde Malakka Boğazı'nın yükünü hafifletecek projeler geliştirilmektedir. Bunlardan biri Myanmar-Çin Petrol ve Doğalgaz Boru Hattı'dır. Proje kapsamında, Myanmar'ın Bengal Körfezi kıyısındaki Western Arakan Eyaleti'nden Çin'in Yunnan Eyaleti'ne -birbirine paralel şekilde- uzanan iki petrol ve doğalgaz boru hattı inşa edilmektedir. 2013 yılında hizmete girmesi beklenen boru hatlarından ilkinin kapasitesi günde 440.000 varil petrol; ikincinin ise yılda 12 milyar m³ doğalgazdır. Jason Szep, "Burma Gas Pipeline Complete But Cites China Delays," <http://www.irrawaddy.org/china/burma-gas-pipeline-complete-but-cites-china-delays.html> (Accessed: 19.10.2013). Malakka Boğazı'nın yükünü hafifletebilecek bir diğer girişim ise Tayland'ın Kra İsthmus Kanalı Projesi'dir. Hâlihazırda fikir aşamasında olan projenin, Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi'ni birbirine bağlaması ve Avrupa-Orta Doğu-Kuzey Asya rotasındaki mesafeyi 1.000 km.den fazla kısaltması öngörülmektedir. Rini Suryati Sulong, "The Kra Canal and Southeast Asian Relations," *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 2012, 31 (4), 109-125, pp.110-112.

⁵⁴⁰ U.S. Energy Information Administration Official Web Page "World Oil Transit Chokepoints".

⁵⁴¹ U.S. Global Investors Web Page, "Squeezing Oil Through the World's Narrowest Channels".

Yemen, Cibuti ve Eritre arasında bulunan Bab El Mendep Boğazı'nın en dar yeri 18 mil genişliğindedir. Fakat her iki yönde tankerlerin giriş-çıkış yaptığı rotaların asıl genişliği sadece 2 mildir. Herhangi bir nedenden ötürü boğazın kapanması halinde, Basra Körfezi'nden Süveyş Kanalı ve SUMED Boru Hattı'na uzanan petrol taşımacılığında kesinti yaşanması kaçınılmazdır. Böyle bir senaryoda tankerlerin alternatif rota olarak Ümit Burnu üzerinden Afrika Kıtası'nı dolaşması mümkündür. Ancak bunun zaman kaybı ve maliyet artışına sebep olacağı aşîkârdır. Ayrıca böyle bir senaryoda Kızıldeniz'e kıyısı bulunan Sudan ve diğer petrol ülkelerin Asya pazarlarına en kısa ulaşım rotalarının kapanması da söz konusudur. Bu durumda alternatif rota, Süveyş Kanalı ve Sumed Boru Hattı yoluyla Akdeniz'e çıkılması; oradan da diğer düğüm noktalarına yönelinmesidir.⁵⁴²

Türk Boğazları, Asya ile Avrupa'yı birbirinden ayıran İstanbul ve Çanakkale boğazlarının genel adıdır. 17 mil uzunluğundaki İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne; 40 mil uzunluğundaki Çanakkale Boğazı ise Marmara Denizi'ni Adalar Denizi ve Akdeniz'e bağlamaktadır (Harita-20). Karadeniz kıyısındaki limanlar, Rusya ve eski Sovyet Cumhuriyetleri'nin petrol ihracatında büyük öneme sahiptir. Bunun etkisiyle boğazlar, Rusya ve Hazar Havzası çıkışlı petrolün Batı ve Güney Avrupa'daki tüketim pazarlarına taşınma rotasında yer almaktadır. 2010 yılında boğazlardan günde 2.9 milyon varil petrol geçmiştir. Rusya'nın petrol ihracatında Baltık limanlarına ağırlık vermeye başlaması, 2004 yılında 3.4 milyon varil/gün ile tepe noktasına ulaşan petrol taşımacılığını, 2006 yılında 2.6 milyon varil/güne kadar gerilemesine sebep olmuştur. Ne var ki Azerbaycan ve Kazakistan'ın üretim ve ihracatlarını arttırmaları, boğazlardan geçen petrol miktarını tekrar fazlaştırmıştır.⁵⁴³

⁵⁴² U.S. Energy Information Administration Official Web Page "World Oil Transit Chokepoints".

⁵⁴³ **A.g.e.** Artan trafiğe paralel olarak tankerlerin geçiş için zaman zaman günlerce sıra beklemesi ve bunun da masrafları yükseltmesi üzerine harekete geçen Rusya Enerji Bakanlığı, Türk Boğazları'nı by-pass edecek petrol boru hattı projelerine yönelmiştir. Her ne kadar başlangıçta 12 farklı proje geliştirilse de yapılan analizler sonucu bunlardan sadece 5'inin uygulanabilir olduğuna karar kılınmıştır. Uygulanabilir olduğu düşünülen projeler şunlardır: (1) Burgaz (Bulgaristan) - Dedeağaç (Yunanistan) Petrol Boru Hattı; (2) Samsun-Ceyhan Petrol Boru Hattı; (3) Köstence (Romanya) - Omisajl (Hırvatistan) Petrol Boru Hattı; (4) Burgaz (Bulgaristan) - Vlore (Arnavutluk) Petrol Boru Hattı; (5) Kırıkköy-İbrikbaba / Kilyos-Saros Petrol Boru Hattı. Sinan Oğan, "Türkiye 'By-Pass' Edildi: Boru Hatları Mücadelesini Yunan-Bulgar İttifakı Kazandı", <http://www.turksam.org.tr/yazdir1046.html> (Erişim tarihi: 20.10.2013). Boğazlardaki tanker trafiğini azaltmak isteyen Türkiye, yukarıda adı geçen Samsun-Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın inşa edilmesini savunmaktadır. Yılda 70 milyon ton ham petrol taşınması planlanan proje, 2007'den beri gündemdedir. Ne var ki Rusya'nın maliyet etkin bulmaması, projenin hayata geçirilmesini engellemektedir. Ufuk Şanlı, "Samsun-Ceyhan Boru Hattı Askıda", <http://haber.gazetevatan.com/samsunceyhan-boru-hatti-askida/532011/2/ekonomi> (Erişim tarihi: 21.10.2013). Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın "Çılgın Proje" olarak kamuoyuna tanıtılan Kanal İstanbul Projesi'nin inşasına başlanacağını açıklaması, İstanbul Boğazı'na alternatif yeni bir rotayı gündeme getirmiştir. Proje, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birleştiren yaklaşık 50 km'lik bir kanalın açılmasını öngörmektedir. Tartışmalar devam etse de Kanal İstanbul, tanker trafiği de dâhil olmak üzere boğazdaki yük trafiğini tamamen sona erdirmeyi hedeflemektedir. Hasan Ay ve Mesut Er, "İstanbul'a İkinci Boğaz", <http://www.sabah.com.tr/Gundem/2011/04/28/istanbula-ikinci-bogaz> (Erişim tarihi: 21.10.2013).

Harita-20 Türk Boğazları⁵⁴⁴



Tamamen Türkiye toprakları ile çevrili olan İstanbul ve Çanakkale boğazlarının en dar yeri sadece yarım mil genişliğindedir. Boğazlar, fiziki özellikleriyle seyrüsefer açısından dünyanın en zor su yolları arasındadır. 5.500'ü tanker olmak üzere yılda 50.000 geminin geçtiği boğazlar, aynı zamanda dünyanın en yoğun düğüm noktalarından da biridir. Deniz trafiğin yoğunluğu tankerlerin geçişlerinde sorunlar çıkarmaktadır. Her ne kadar trafiği azaltacak petrol boru hattı projeleri geliştirilse de henüz somut bir adım atılmamıştır.⁵⁴⁵ Hâlihazırda alternatif sayılabilecek tek seçenek Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı'dır. 2006 yılında hizmete giren BTC'nin taşıma kapasitesi 1.2 milyon varil/gündür.⁵⁴⁶

Panama Kanalı, Pasifik Okyanusu'nu Karayip Denizi ile Atlantik Okyanusu'na bağlamaktadır (Harita-21). 50 mil uzunluğundaki kanal, gemilerin Güney Amerika'nın en ucundaki Macellan Boğazı, Horn Burnu ve Drake Geçidi'ni dolaşmasının önüne geçerek rotayı 8.000 milden fazla kısaltmakta; bu ise hem zaman hem de maliyet tasarrufu sağlamaktadır. Kanaldan yılda 14.000'den fazla gemi geçmektedir. ABD'nin kendi limanları arasındaki gemi taşımacılığının tonaj bakımından %60'dan fazlası kanalı kullanmaktadır. 2011 yılında kanaldan günde 755.000 varil petrol ve petrol ürünleri geçmiştir. Bunun 637.000 varili rafine edilmiş petrol ürünleri, kalanıysa ham petroldür. Kanaldan geçen petrol ve petrol ürünlerinin yaklaşık %80'i ya da 608.000 varili Kuzey Atlantik'ten Güney Pasifik'e sevk edilmektedir.⁵⁴⁷

⁵⁴⁴ U.S. Global Investors Web Page, "Squeezing Oil Through the World's Narrowest Channels".

⁵⁴⁵ U.S. Energy Information Administration Official Web Page, "World Oil Transit Chokepoints".

⁵⁴⁶ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Petrol," <http://www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=petrol&bn=222&hn=&nm=384&id=40693> (Erişim tarihi: 21.10.2013).

⁵⁴⁷ U.S. Energy Information Administration Official Web Page, "World Oil Transit Chokepoints".

Harita-21 Panama Kanalı⁵⁴⁸



Son yıllarda Panama Kanalı'nın, gerek ABD özelinde gerekse küresel petrol ticaretindeki önemi azalmıştır. Kanaldan geçen gemilerin nicelik ve tonaj bakımından kabaca 1/5'ini tankerler oluşturmaktadır. Bunun temel sebebi en dar yeri 33,5 m (110 feet/ft) olan kanalın kapasitesinin günümüzde yaygın şekilde kullanılan Ultra Büyük Ham Petrol Taşıyıcı (*Ultra Large Crude Carrier/ULCC*) sınıfının neredeyse beş kat altında kalmasıdır. Mevcut haliyle kanaldan geçebilen en büyük platformlar Panamax sınıfı olarak bilinen -genişliği 32,2 m (108 ft)'den fazla olmayan, 60.000 ila 100.000 dwt aralığındaki- tankerlerdir. Kanalın genişletilmesine yönelik çalışmaların 2014 yılında tamamlanması hedeflenmekle beraber, yine de ULCC'lerin geçişinin mümkün olmayacağı anlaşılmaktadır. Kanalın kapanması durumunda alternatif olabilecek seçeneklerden biri Pasifik kıyısındaki Charco Azul Limanı'ndan Karayipler'deki Chiriquie Grande Limanı'na uzanan ve günlük 600.000 varil ham petrol taşıma kapasitesine sahip olan Trans-Panama Petrol Boru Hattı'nın kullanılmasıdır.⁵⁴⁹ Ayrıca tankerlerin Horn Burnu yoluyla Güney Amerika'nın etrafını dolaşması da bir diğer seçenektir.*

Danimarka Boğazları, Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlamaktadır* (Harita-22). 2010 yılında boğazlardan günde yaklaşık 3 milyon varil petrol ve petrol ürünleri geçmiştir. Bunun 2/3'ü ham petrol, kalanıysa rafine edilmiş petrol ürünleridir. Boğazlardan geçen petrolün ana kaynağı Rusya'nın Baltık Denizi kıyısındaki limanlarıdır. Dolayısıyla tanker trafiğinin seyri büyük ölçüde batı istikametindedir. Ne

⁵⁴⁸ U.S. Global Investors Web Page, "Squeezing Oil Through the World's Narrowest Channels".

⁵⁴⁹ U.S. Energy Information Administration Official Web Page, "World Oil Transit Chokepoints".

* Yakın gelecekte Panama Kanalı'na ciddi alternatif olabilecek seçeneklerden biri de Arktik Okyanusu'ndaki Kuzeybatı Geçididir. Küresel ısınmaya paralel olarak buzulların erimesiyle ortaya çıkan geçit, Atlantik Okyanusu ile Pasifik Okyanusu'nu birbirine bağlamaktadır.

Danimarka Boğazları, Küçük Belt, Büyük Belt ve Öresund boğazlarının genel adıdır. Baltık Denizi'nden gelen gemiler, Danimarka Boğazları yoluyla sırasıyla Kattegat'a ve Skagerrak'a ulaşmakta, oradan da Kuzey Denizi'ne çıkmaktadır.

var ki burada İskandinav pazarlarına giden ve genellikle Norveç kaynaklı olan tahmini 0,3 milyon varil/gün petrolün de doğu istikametinde geçtiğini belirtmek gerekir.⁵⁵⁰

Harita-22 Danimarka Boğazları⁵⁵¹



Son yıllardaki gelişmelerden biri Rusya'nın Avrupa pazarlarına yönelik ham petrol ihracatında Baltık Denizi rotasının dolayısıyla da Danimarka Boğazları'nın öneminin artmasıdır. Yeni inşa edilen ve Rusya'nın Danimarka Boğazları yoluyla ihraç ettiği ham petrolün yarısının çıkış noktası olan Primorsk Limanı bu artışta kilit konumdadır. Söz konusu rafine edilmiş petrol ürünleri olduğundaysa, altı çizilmesi gereken limanlar Tallinn (Estonya), Ventstpils (Letonya) ve St. Petersburg'dur (Rusya).⁵⁵² Danimarka Boğazları'nın kapanması durumunda, tankerlerin Baltık Denizi'nden Kuzey Denizi'ne çıkışı mümkün olmamaktadır. Böyle bir senaryonun gerçekleşmesi halinde tek çözüm Karadeniz limanlarına dolayısıyla da bir başka düğüm noktası olan Türk Boğazları'na yönelinmesidir. Ancak mevcut durumda bile yoğun bir trafiğe sahne olan Türk Boğazları'nın ihtiyacı ne ölçüde karşılayabileceği sorusunun yanıtı belirsizdir.

Süveyş Kanalı, Kızıl Deniz ve Süveyş Körfezi'ni Akdeniz'e bağlamaktadır (Harita-23). 2012 yılında kanaldan günde 2.97 milyon varil petrol geçmiştir. Bunun 1.37 milyon varili ham petrol, 1.60 milyon variliyse rafine edilmiş petrol ürünleridir. Dünyada denizyoluyla taşınan petrolün yaklaşık %7'si kanaldan geçmektedir. Kanaldan geçen petrolün ana kaynağı güneyde Basra Körfezi, kuzeydeyse Libya'dır. Basra Körfezi çıkışlı petrol (1.66 milyon varil/gün) Avrupa ve Kuzey

⁵⁵⁰ A.g.e..

⁵⁵¹ U.S. Global Investors Web Page, "Squeezing Oil Through the World's Narrowest Channels".

⁵⁵² U.S. Energy Information Administration Official Web Page, "World Oil Transit Chokepoints".

Amerika; Libya çıkışlı petrolü ise (1.32 milyon varil/gün) çoğunlukla Asya pazarlarına gitmektedir. Öte yandan kanal, LNG taşımacılığı açısından da kayda değer öneme sahiptir. 2012 yılında kanaldan -her iki yönde- 1.5 trilyon m³ LNG geçmiştir ki bu, dünyadaki toplam LNG ticaretinin hemen hemen %13'ünü oluşturmaktadır. Kuzey istikametindeki geçişlerin büyük bölümünü Katar çıkışlı LNG tankerleri, güney istikametindeki geçişlerin büyük bölümünüyse Cezayir ve Mısır çıkışlı LNG tankerleri oluşturmaktadır. Kuzey istikametinde geçen LNG tankerlerinin son durağı ekseriyetle Avrupa pazarlarıdır. Güney istikametinde geçen LNG tankerlerinin son durağıysa genellikle Asya pazarlarıdır. 2012 yılında kanaldan geçen toplam kargo miktarının %24'ünü petrol, %5'iniyse LNG oluşturmuştur.⁵⁵³

Harita-23 Süveyş Kanalı⁵⁵⁴



Mısır topraklarından geçen Süveyş Kanalı'nın derinliği 66 ft'dir. Bu yapısıyla kanal dünyadaki tankerlerin %60'ından fazlasının geçişine uygundur. Ancak ULCC ve tam yüklü Çok Büyük Ham Petrol Taşıyıcı (*Very Large Crude Carrier/VLCC*) sınıfı tankerler kanalı kullanamamaktadır. Tam yüklü VLCC ve daha büyük tonajlı tankerler için alternatif yol yükün SUMED Boru Hattı'na boşaltılmasıdır. 200 mil uzunluğunda olan SUMED, Kızıldeniz kıyısındaki Ain Sokhna Terminali'nden başlayıp Akdeniz kıyısındaki Sidi Kerir Terminali'nde sonlanmaktadır. Birbirine paralel iki boru hattından oluşan SUMED'in kapasitesi 2.35 milyon varil/gün olup, 2012 yılında hatta 1.54 milyon varil/gün ham petrol taşınmıştır. Süveyş Kanalı ve SUMED'in kapanması halinde alternatif rota Ümit Burnu yoluyla Afrika Kıtası'nın

⁵⁵³ A.g.e..

⁵⁵⁴ U.S. Global Investors Web Page, "Squeezing Oil Through the World's Narrowest Channels".

dolaşılmasıdır.* Bu rotanın kullanılması durumunda, Suudi Arabistan'dan ABD'ye giden tankerlerin kat etmesi gereken mesafe yaklaşık 2.700 mil uzamakta dolayısıyla zaman kaybı ve maliyet artışı yaşanması kaçınılmaz olmaktadır. IEA'nın hesaplamalarına göre Ümit Burnu'nun dolaşılması halinde yaşanan zaman kaybı Avrupa için 15 gün, ABD içinse 8-10 gündür.⁵⁵⁵

2.2. DENİZ KUVVETLERİ-ENERJİ GÜVENLİĞİ İLİŞKİSİ

2.2.1. Deniz Hâkimiyeti Kuramı Kapsamında Enerji Güvenliği

Devletlerin öncelikli amacı güçlerini arttırmaktır. Gücü arttırmanın en önemli araçlarından biriye enerji kaynaklarıdır. Genel kabul, enerji kaynaklarını ve söz konusu kaynakların taşındığı ulaşım hatlarını kontrol eden devletin küresel ekonomiyi yönlendireceği, bu yolla da dünyaya egemen olmaya çalışacağıdır. Bu bağlamda enerjiyle ilgili geliştirilecek politika ve stratejilerde kaynağın bulunduğu, taşındığı ve tüketildiği coğrafya büyük önem arz etmektedir. Nitekim buradan hareketle coğrafyanın enerji güvenliğinde de dikkate alınması gereken faktörlerden biri olduğu söylenebilir.⁵⁵⁶

Bir devletin enerji kaynaklarına sahip olması; bunların üretici ülkelerden tüketici ülkelere taşınmasında kullanılan ulaşım hatları üzerinde yer alması ya da söz konusu ulaşım hatlarını kontrol etmesi her daim önemli olagelmıştır. Zira ihtiyaç duyulan enerji kaynaklarına kesintisiz biçimde erişilmesi, sanayi üretimi ve teknoloji odaklı günlük hayatın devamı açısından vazgeçilmezdir. Aynı vazgeçilmezlik silahlı kuvvetlerin icra edeceği harekâtların başarısı için de geçerlidir. Öte yandan dünyadaki enerji gereksinimi hızla artmaktadır. Buna karşılık kaynakların sınırlı olduğu ve üretimin tepe noktasına ulaştığına ilişkin öngörüler yapılmaktadır. Bu koşullarda, enerji kaynaklarına sahip olmanın ve söz konusu kaynakların geçtiği ulaşım hatlarını kontrol etmenin önemi ortaya çıkmaktadır.⁵⁵⁷

Enerji kaynaklarına ulaşma hedefinin devletlerin dış politikalarının oluşturulması ve yürütülmesindeki etkisi yadsınamaz boyuttadır. 18. ve 19. yüzyıllarda devletlerin öncelikli hedefi kömüre ulaşmak olmuştur. 20. yüzyılın başlarında kömürün yerini petrol almış, aynı yüzyılın sonlarına doğru doğalgaz da petrol kadar önem kazanmıştır. Günümüzde petrol ve doğalgaz, stratejik enerji kaynakları olarak kabul edilmektedir. Bunun sonucu olarak da devletlerin dış

* Tam yüklü olarak kanalı kullanamayan VLCC'ler için bir diğer alternatif yol, su çekimini (*draft*) azaltarak geçiş yapmaktır. Bunun için kanala girmeden önce Ain Sokhna Terminali'nde yükün bir bölümü SUMED Boru Hattı'na boşaltılarak hafifleme sağlanmakta; geçiş sonrasında Sidi Kerir Terminali'ne uğranılarak yeniden dolum yapılmaktadır. U.S. Energy Information Administration Official Web Page, "World Oil Transit Chokepoints".

⁵⁵⁵ A.g.e..

⁵⁵⁶ Saygın ve Çelik, a.g.e., s. 21.

⁵⁵⁷ A.g.e., ss. 21-22.

politikalarının merkezinde bu kaynaklar yer almaktadır. Petrol ve doğalgaz, uluslararası alandaki güç mücadelesinin ana başlıklarından biridir. Hal böyle olunca devletlerin dış politikalarının şekillenmesinde söz konusu kaynakların çıkarıldığı sahalar, boru hatlarının geçtiği bölgeler ve deniz ulaşım hatları göz önünde bulundurulmaktadır. Bu durumun yansımaysa siyasi karar alma sürecinde coğrafi faktörlerin bir girdi olarak ele alınmasını savunan jeopolitiğin ön plana çıkmasıdır.⁵⁵⁸

Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Kuramı, zenginliğin anahtarının deniz ticaretinde olduğunu savlamakta; bu amaçla kullanılan deniz ticaret filosunun korunması için de güçlü bir donanmanın teşkil edilmesini gerek şart görmektedir. Denizler petrol ve doğalgaz kaynaklarının hem çıkarılmasında hem de tüketim pazarlarına taşınmasında rol oynamaktadır. Deniz kuvvetleriyse ilgili tesisler/kolaylıklar ile taşıma amacıyla kullanılan tankerler ve boru hatlarının güvenliğini sağlamada görev almaktadır. Bu noktada enerji güvenliğinin en önemli halkalarından birinin deniz kuvvetleri olduğu görülmektedir. Deniz kuvvetlerini merkeze alan Deniz Hâkimiyeti Kuramı'nın ise enerji güvenliğinin sağlanmasında uygun bir rehber oluşturduğu değerlendirilmektedir.

2.2.2. Denizde Kritik Enerji Altyapılarına Yönelik Tehditler

Denizde kritik enerji altyapıları; rafineriler, LNG tesisleri, depolama tesisleri, dolum-boşaltım terminalleri, boru hatları ve açık deniz platformlarıdır. Ayrıca enerji taşımada kullanılan tankerler de kritik enerji altyapıları arasında sayılmaktadır. Bugün sıralanan tesis ve platformlara yönelik başlıca tehditleri deniz haydutluğu, deniz terörizmi ve savaşlar oluşturmaktadır. Her ne kadar bu tehditlerin dünyadaki tüm deniz ve okyanuslarda varolduğundan söz etmek mümkün olsa da kaygılar daha ziyade tankerlerin geçiş yaptığı enerji düğüm noktaları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Zaten geçmiş dönemlerdeki saldırılar da genellikle buralarda gerçekleştirilmiştir.

İzleyen alt başlıklarda yukarıda zikredilen tehditler ayrı ayrı incelenecektir. Ancak incelemeye geçmeden önce bölgeden bölgeye söz konusu tehditlerin seviyesinin azaldığını ya da çoğaldığını belirtmek gerekir. Örneğin konu enerji düğüm noktalarından geçiş yapan tankerler özelinde ele alındığında, Hürmüz Boğazı'nda deniz terörizmi ve savaş(lar)ın yüksek; deniz haydutluğunun ise düşük seviyede tehdit oluşturduğu görülmektedir. Buna karşılık Bab El Mendep Boğazı'nda deniz haydutluğu ve deniz terörizmi yüksek; savaş(lar)ın ise düşük seviyede tehdit oluşturması söz konusudur. Tablo-15'te enerji düğüm noktalarında tankerlere yönelik tehdit seviyeleri değerlendirilmektedir.

⁵⁵⁸ A.g.e., s. 22.

Tablo-15 Enerji Düğüm Noktalarında Tankerlere Yönelik Tehdit Seviyelerinin Değerlendirilmesi

Düğüm Noktası	Deniz Haydutluğu	Deniz Terörizmi	Savaş(lar)
Hürmüz Boğazı	Düşük	Yüksek	Yüksek
Malakka Boğazı	Yüksek	Yüksek	Düşük
Bab El Mendep Boğazı	Yüksek	Yüksek	Düşük
Türk Boğazları	Düşük	Orta	Düşük
Panama Kanalı	Düşük	Orta	Düşük
Danimarka Boğazları	Düşük	Düşük	Düşük
Süveyş Kanalı	Düşük	Yüksek	Orta

2.2.2.1. Deniz Haydutluğu

Denizde kritik enerji altyapılarına yönelik tehditlerden ilki deniz haydutluğudur. Yeterince açık olmadığı gerekçesiyle eleştirilmekle beraber, günümüzde deniz haydutluğunun tanımında 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi esas alınmaktadır. Sözleşmenin 101. maddesinde yer alan tanıma göre sıralanan eylemlerden herhangi biri deniz haydutluğunun kapsamına girmektedir:

“(a) Özel bir geminin ya da hava taşıtının, özel amaçlarla hareket eden mürettebatı ya da yolcuları tarafından gerçekleştirilen ve

(i) açık denizdeki bir başka gemi ya da hava taşıtına ya da bunların üzerinde bulunan kişi ve mallara yönelik;

(ii) hiçbir devletin yargı yetkisine girmeyen bir yerde, bir gemi ya da hava taşıtına, kişilere ya da mallara yönelik olarak gerçekleştirilen, hukuka aykırı her türlü şiddet ya da alıkoyma eylemi ya da yağmacılık;

(b) eylemi gerçekleştiren kişinin, söz konusu gemi ya da hava taşıtının [haydut] bir gemi ya da hava taşıtı olduğunun bilincinde olması halinde, bir geminin ya da hava taşıtının kullanımına iradi olarak katılma eylemi;

(c) [a ve b maddelerinde] tanımlanan eylemleri gerçekleştirmeye tahrik etme amacı güden ya da bunları kolaylaştırma niyetiyle gerçekleştirilen her türlü eylem”.⁵⁵⁹

Deniz haydutluğunun kritik enerji altyapılarını ne şekilde tehdit ettiğine geçmeden önce kavramsal bir yanılaşa değinmek yerinde olacaktır. Konuşma dilinde deniz haydutluğu ile deniz korsanlığı arasında ayrım yapılmamakta, çoğu kez

⁵⁵⁹ A. Emre Öktem ve Bleda R. Kurtarcan, *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık: Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2011, s. 55.

ikincisi, birincinin yerine kullanılmaktadır. Aynı durum, medyada da yaşanmaktadır. Oysa bu hatalı bir kullanımdır. Yukarıda tanımlanan haydut kelimesinin İngilizce karşılığı *pirate*'dir. Korsan kelimesinin karşılığıysa *privateer* ve *corsair*'dir. Korsan kelimesi, savaş zamanında düşman gemilerine saldırmak üzere devletleri tarafından görevlendirilen özel kişileri ve bu kişilerin gemilerini ifade etmektedir. Türkçede böyle bir ayırım olmamakla beraber, İngilizcede *corsair* kelimesi tarihte daha çok "Barbaros Kardeşler" ya da "Cezayir Korsanları" olarak ünlenen ve Osmanlı İmparatorluğu hâkimiyetindeki Kuzey Afrika'da üstlenen korsanlar için; *privateer* kelimesiyse dünyadaki diğer korsanlar için kullanılmaktadır. Uluslararası alanda deniz korsanlığı, 1856 Paris Deklarasyonu ile yasaklanmıştır. Dolayısıyla deniz korsanlığı tarihte kalmış bir kurumdur.⁵⁶⁰

Denizde silahlı soygun (*armed robbery at sea*) ya da deniz hırsızlığı (*sea robbery*) ise bir devletin egemenliğindeki içsuları, takımda suları veya karasularında gerçekleştirilen soygun ve yağma eylemlerini ifade etmektedir. Hukuksal açıdan denizde silahlı soygun/deniz hırsızlığı ile deniz haydutluğu eylemleri arasındaki temel fark ilkinin bir devletin yargı yetkisi içerisindeki alanlarda, ikincisinin ise açık denizlerde dolayısıyla herhangi bir devletin yargı yetkisi dışındaki alanlarda vuku bulmasıdır.⁵⁶¹ Öte yandan pratikte denizde silahlı soygun/deniz hırsızlığı ile deniz haydutluğu arasındaki ayırımın yapılması her zaman kolay olmamaktadır. Zaten BM Güvenlik Konseyi'nin kararlarında dahi açık denizde gerçekleştirilen kimi eylemler için denizde silahlı soygun kelimesi kullanılabilenmekte;⁵⁶² dahası Japonya örneğinde olduğu gibi bazı devletlerin iç hukuklarında her iki suç da deniz haydutluğu olarak kabul edilebilmektedir.⁵⁶³ Denizde silahlı soygun/deniz hırsızlığı ile deniz haydutluğu arasındaki fark hukuki bir tartışmanın konusudur. Çalışmanın boyutunu aşması nedeniyle bu tartışmaya girilmeyecek ve tehdidin anlaşılması bakımından alanyazında deniz haydutluğu olarak geçen saldırılar üzerinde durulacaktır.

Deniz haydutluğu gemilerin denizlerde seyretmeye başladığı ilk günlerden beri varolan bir olgudur. Modern zamanlarda da kaybolmamakla beraber, bir dönem gündemin alt sıralarına düşen bu olgu, özellikle 1990'lı yılların başlarında yeniden tartışmaların merkezinde yer almaya başlamıştır.* Eylemlerin zirve noktasına ulaştığı

⁵⁶⁰ Kerem Batır, *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, Usak Yayınları, Ankara, 2011, ss. 1-7.

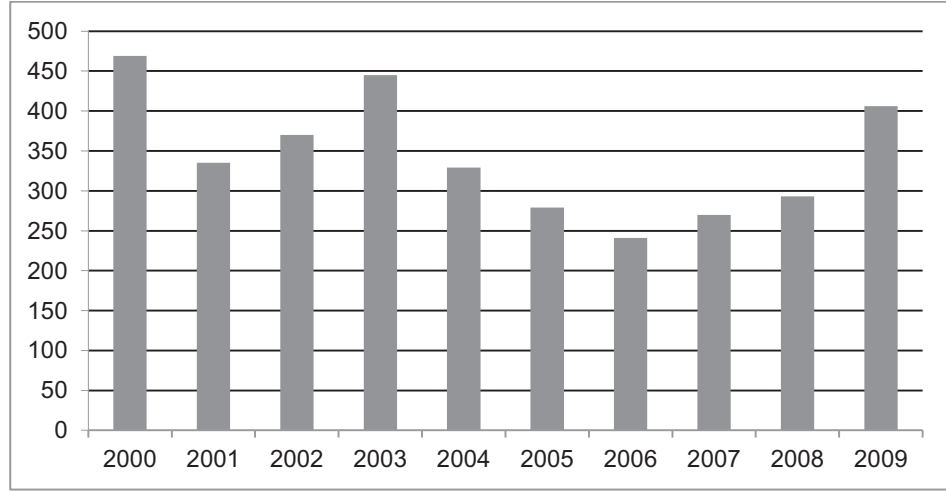
⁵⁶¹ *A.g.e.*, s. 8.

⁵⁶² Öktem ve Kurtarcan, *a.g.e.*, s. 61.

⁵⁶³ Batır, *a.g.e.*, s. 80.

* Modern deniz haydutluğu çağının 19 Eylül 1992'de Malakka Boğazı'nda yaşanan saldırılarla başladığı kabul edilmektedir. Buna göre bahse konu tarihte deniz haydutları, Malakka Boğazı'nda karşı istikametlerde seyreden Liberya bandıralı *Nagasaki Spirit* adlı petrol tankeri ile Panama bandıralı *Ocean Blessing* adlı konteyner gemisini kaçırmışlardır. Her iki olayda da mürettebatlar etkisiz hale

2000 yılında dünya genelinde 469 deniz haydutluğu vakasının kayıtlara geçtiği bilgisi tehdidin boyutunu net şekilde ortaya koymaktadır. 2000-2009 yılları arasında dünya genelinde gerçekleşen saldırı sayısının 3.437 olduğu bilgisiyse tehdidin boyutu konusunda tereddüte mahal bırakmamaktadır.⁵⁶⁴ Grafik-3'te 2000-2009 yılları arasında dünyada gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin istatistikler verilmektedir:



Grafik-3 Dünyada Deniz Haydutluğu Saldırıları (2000-2009)⁵⁶⁵

Uluslararası toplumun aldığı tedbirlerin etkisiyle 2000'li yılların ortalarında deniz haydutluğu saldırılarında belli bir düşüş yaşanmıştır. Fakat bu durum çok uzun sürmemiş, 2008-2009 yılları arasında Somali açıklarındaki saldırıların dramatik ölçüde artmasıyla düşüş eğilimi sona ermiştir.* Yapılan hesaplamalara göre ticaret

getirilerek gemiler yağmalanmış; üstelik *Nagasaki Spirit*'i kaçıran saldırganlar, gemiyi terk etmeden önce tam yol verdirerek otomatik pilotu devreye sokmuşlardır. Sonuçta dünyanın en işlek deniz yolunda başıboş seyreden iki gemi çarpışmıştır. Çarpışma sonucu çıkan yangında her iki gemi de kullanılmaz hale gelmiştir. Mürettebattan ise sadece iki kişi kurtulmuştur. John I. Winn and Kevin H. Govern, "Maritime Pirates, Sea Robbers and Terrorists: New Approach to Emerging Threats," *The Homeland Security Review*, 2008, 2 (3), 131-156, p. 132.

⁵⁶⁴ United Nations Office on Drugs and Crime Official Web Page, "Maritime Piracy", http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf (Accessed: 17.11.2013), p. 193.

⁵⁶⁵ "Maritime Piracy," p. 193.

* Afrika Boynuzu'nda yer alan Somali, Bab El Mendep Boğazı gibi kritik bir düğüm noktasına komşu bulunmaktadır. 1990'lı yıllardan beri süregelen iç karışıklıklar, ülkede devlet otoritesinin kaybolmasına neden olmuş; ortaya çıkan kaotik yapıysa deniz haydutlarının üstlenmesine elverişli bir ortam yaratmıştır. Hâlihazırda Somali'de 1.400 civarında deniz haydutunun bulunduğu tahmin edilmektedir. Ülkedeki deniz haydutları, temelde iki ana gruba ayrılmıştır. Birinci grup, ülkenin kuzeyinde Eyl Bölgesi'nde bulunan Puntland'ta; ikinci grup ise ülkenin orta kesimindeki Haradheere'de üstlenmiştir. Bunların dışında Bosaso, Qandala, Caluula, Bargaal, Hobyo, Mogadişu ve Garad limanlarında üstlenmiş daha küçük gruplar da vardır. Somali'den gelen raporlarda kendine has yöntemler kullanan guruplardan bahsedilmektedir. Mesela ülkenin orta kesiminde üstlenmiş olan Somali Deniz Piyadeleri (*The Somali Marines*), bir ana gemi etrafında örgütlenmesiyle; ülkenin güney kesimindeki Kismayu'da üstlenmiş bulunan Kismayu Gurubu/Ulusal Gönüllü Sahil Güvenlik (*The Kismayu Group/National Volunteer Coatsguard*), küçük botlar kullanması ve kıyıya yakın saldırılar düzenlemesiyle; Mogadişu'nun güneyinden Kismayu'ya kadar faaliyet gösteren Marka Grubu (*The Marka Group*), küçük balıkçı teknelerini tercih etmesi ve uzun menzilli silahlara sahip olmasıyla; Bossaso yakınlarındaki

gemilerinin her 1.000 seferinde ortalama 5,9 saldırı gerçekleşmektedir. 2007 yılı rakamlarıyla bunun anlamı her 31 saatte 1 deniz haydutluğu vakasının yaşandığıdır.⁵⁶⁶ Bu noktada yukarıda verilen rakamların sadece kayıtlara geçen saldırıları gösterdiğinin altı çizilmelidir. İlgili makamlara bildirilmeyen başka saldırıların da olduğu dolayısıyla bunların eklenmesiyle tablonun daha da kötüleşeceği aşîkârdır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization/IMO*)’nun yaptığı analizlerde, deniz haydutluğu nedeniyle denizcilik sektörünün uğradığı kayıpların yıllık ortalama 13 ila 15 milyar dolar arasında olduğu tahmin edilmektedir. Yapılan tahminin sadece Büyük Okyanus ile Hint Okyanusu’ndaki eylemlere ilişkin olduğu; küresel ölçekteki kayıpların yaklaşık 16 milyar doları bulduğu belirtilmelidir. Elbette söz konusu hesaplamalarda çalınan kargo, özel eşya ve bazı vakalarda bizzat geminin kendisi, yekûnde önemli bir ağırlığa sahiptir. Bununla beraber bir bölgede saldırı olduğu haberinin duyulması veya saldırı olacağı istihbaratının alınması sonrasında yaşanan sefer iptallerinin getirdiği maliyetler de ciddi boyuttadır. Ayrıca bu maliyetlere, yükselen sigorta bedelleri de dâhil edilmelidir.⁵⁶⁷

2010 yılında Okyanusların Ötesindeki Deniz Haydutluğu (*Oceans Beyond Piracy*) adlı proje kapsamında hazırlanan raporda, deniz haydutluğundan kaynaklanan kayıplar yıllık 7 ila 12 milyar dolar arasında hesaplanmıştır. Sadece Afrika Boynuzu, Nijerya, Gine Körfezi ve Malakka Boğazı’na odaklanması nedeniyle rakam IMO’nunkinden daha düşüktür. Raporda deniz haydutluğu eylemleriyle doğrudan bağlantılı zarar kalemleri; fidyelik maliyeti,* sigorta maliyeti, rota değişikliklerinin maliyeti, caydırıcı güvenlik teçhizatlarının maliyeti, deniz güvenlik harekâtlarının maliyeti, deniz haydutlarının yargılanma maliyeti ve ilgili örgütlerin bütçe maliyeti olarak sıralanmaktadır. Aynı raporda deniz haydutluğuyla dolaylı bağlantılı zarar kalemleriyse; bölgesel ticaretin etkilenmesinin maliyeti, yiyecek fiyatlarının artmasının maliyeti ve azalan ticarete paralel düşen vergi gelirlerinin maliyeti olarak verilmektedir.⁵⁶⁸

küçük bir kasabada üstlenen Puntland Grubu (*The Putland Group*) ise modifiye edilmiş balıkçı tekneleri ve çaldığı platformları kullanmasıyla tanınmaktadır. **A.g.e.**, p. 199.

⁵⁶⁶ Donna J. Nincic, “Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security”, http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&id=180:maritime-piracy-implications-for-maritime-energy-security&catid=92:issuecontent&Itemid=341 (Accessed: 16.11.2013).

⁵⁶⁷ **A.g.e.**

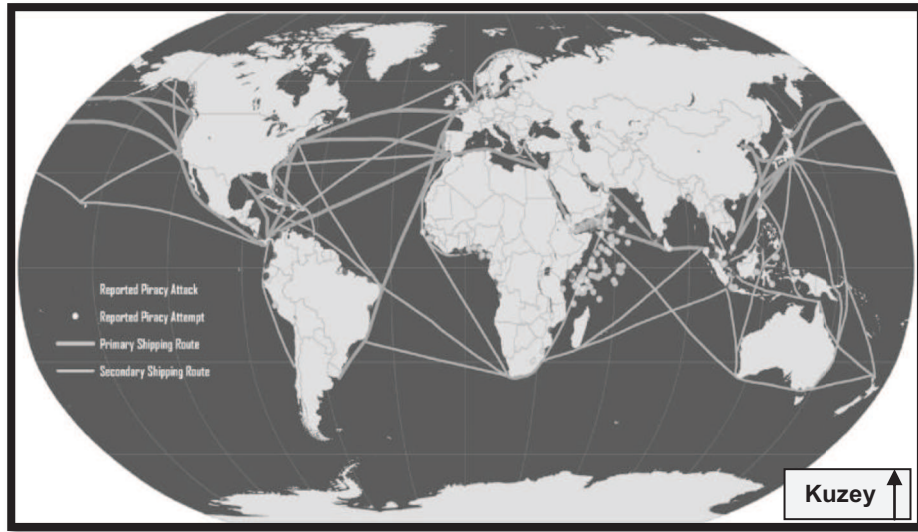
* Deniz haydutlarının istedikleri fidyelik miktarlarının giderek arttığı görülmektedir. Her olayda farklı rakamlar telafuz edilse de saldırıların yoğunlaştığı Somali’de 10.000 doların altında bedelle serbest bırakılan çok az gemi olmuştur. Aynı bölgede büyük gemiler için yapılan fidyelik pazarlıklarınaysa asgari 2 milyon dolardan başlanılmaktadır. *The Times*, “Maritime Terrorism,” <http://search.proquest.com/docview/319982900?accountid=9645> (Accessed: 23.11.2011).

⁵⁶⁸ Anna Bowden vd., “The Economic Cost of Maritime Piracy 2010”, http://www.oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_4.pdf (Accessed: 17.11.2013).

Deniz haydutluğu eylemleri maddi kayıplar dışında mürettebatın can güvenliğine de ciddi tehdit arz etmektedir. Saldırıları sonucu sadece 2006 yılında 15 denizci hayatını kaybetmiştir. Aynı yıl 188 denizci rehin alınmış, 77 denizci de fidye için kaçırılmıştır. İstatistiklere göre 1995-2006 yılları arasında hayatını kaybeden denizci sayısı 350'den fazladır. Bu, deniz haydutlarının kabaca yılda 30 denizciyi öldürdükleri anlamına gelmektedir.⁵⁶⁹

Daha çok Afrika Boynuzu'ndaki (Somali Yarımadası, Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Somali açıkları) saldırılarla gündeme gelmekle beraber, bugün deniz haydutluğunun yoğunlaştığı başka bölgeler de vardır. Malakka Boğazı, Endonezya, Malezya, Filipinler, Vietnam, Bangladeş, Hindistan ve Nijer Deltası deniz haydutluğu olaylarının sıklıkla yaşandığı bölgelerdir. Hemen belirtmek gerekir ki bu bölgeler dışında da deniz haydutluğu olayları görülmektedir. Singapur Boğazı, Darüselam (Tanzanya), Santos (Brezilya) ve Callo (Peru) gibi bölgelerde de deniz haydutluğu olayları rapor edilmektedir. Ne ki buralarda yaşanan saldırıların sayısı yılda 10'u bile bulmamakta dolayısıyla dünya ticaretine etkileri de nispeten az olmaktadır.⁵⁷⁰ Harita-24'te 2008-2009 döneminde saldırıların rapor edildiği bölgeler işaretlenmiştir.*

Harita-24 Dünyada Deniz Haydutluğu (2008-2009)⁵⁷¹



⁵⁶⁹ Nincic, "Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security."

⁵⁷⁰ Batır, **a.g.e.**, ss. 162-163.

* Olayların yaşandığı her bölgede, deniz haydutlarının farklı şekillerde kazanç elde etmeye çalıştıkları gözlemlenmektedir. Söz gelimi Güneydoğu Asya'da gerçekleşen eylemlerde, deniz haydutları genellikle geminin taşıdığı yükü yağmalayıp satmaktadır. Nispeten daha az olmakla birlikte, bu bölgede de gemilerin fidye için kaçırıldığı, hatta isimleri ve bayrak devletleri değiştirilerek sahte belgelerle satıldığı olaylar da yaşanmaktadır. Afrika'da gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerindeyse, ekseriyetle fidye istenmektedir. Afrikalı deniz haydutlarının daha ziyade fidyeye yönelmesinde, bölgedeki limanların azlığı ve pazarın sınırlı olması gibi nedenler belirleyici olmaktadır. Winn and Govern, **a.g.e.**, p. 133.

⁵⁷¹ The Geography of Transport Systems, "Global Maritime Piracy, 2008-2009", https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/global_maritime_piracy.html (Accessed: 17.11.2013).

Kara hedeflerinin aksine uçsuz bucaksız uzanan deniz ulaştırma hatlarının korunması son derece güçtür. Bu güçlük Orta Doğu enerji kaynaklarının Batı ve Asya pazarlarına taşınmasında kullanılan deniz ulaştırma hatlarında daha da belirgindir. Bugün deniz ulaştırma hatları geçmişte hiç olmadığı kadar saldırılara açık durumdadır. Bu koşullarda dünya petrol taşımacılığının büyük bölümünü gerçekleştiren petrol tankerlerinin yavaş ve bordolaması kolay platformlar olması büyük dezavantajdır. Üstelik düşük korumaya sahip petrol tankerlerinin saldırıya uğradıkları takdirde gizlenebilecekleri yer de yoktur. En iyi korunan Rus ve İsrail tanker mürettebatlarının bile bir saldırı karşısında kullanabilecekleri yegâne silahları yüksek basınçlı su hortumları ve spot ışıklarıdır.⁵⁷² Bunların kararlı bir deniz haydutu grubunu durdurabileceğini söylemek ise gerçekçi değildir.*

Deniz haydutluğu eylemlerinin yaşandığı hemen her yerde petrol tankerine de saldırılar olmakla beraber, bu alanda özellikle üç bölgenin; Afrika Boynuzu, Malakka Boğazı ve Nijer Deltası'nın adı öne çıkmaktadır. Son yıllarda deniz haydutlarının hedef listesine LNG tankerleri ile petrol platformlarının da girdiği görülmektedir. 2007 yılında biri Endonezya, diğeri Singapur Boğazı'nda olmak üzere iki LNG tankeri saldırıya uğramıştır. Aynı yıl deniz haydutları ikisi Nijerya, biri de Hindistan açıklarında olmak üzere üç petrol platformuna da saldırmışlardır. Gerek bu tip platformların hedef alınmaya başlanması, gerekse eylemlerin hergeçen gün kıyıda daha uzak mesafelerde yapıldığının gözlemlenmesi, deniz haydutlarının sahip oldukları denizcilik kabiliyetlerinin arttığı şeklinde yorumlanmaktadır.⁵⁷³

Aslına bakılırsa tankerler deniz haydutlarının özellikle saldırmayı tercih ettikleri platformlar değildir. 2009 yılında 109 dökme yük gemisi, 63 konteyner gemisi, 53 şilep, 46 kimyasal madde tankeri hedef alınmış; aynı dönemde saldırıya uğrayan petrol tankeri sayısıysa 41 olmuştur. Rakamlar saldırı listesinde petrol tankerlerinin

⁵⁷² Gal Luft and Anne Korin, Terrorism Goes to Sea, *Foreign Affairs*, 2004, 83 (6), 61-71, p. 66. Artan deniz haydutluğu saldırılarına karşı bazı armatörlük şirketleri riskli bölgelerden geçiş yapan gemilerinde silahlı emniyet timi bulundurma uygulamasına geçmiştir. Yüzde yüz koruma garantisi vermemekle beraber, bugüne kadar emniyet timlerinin birçok saldırı girişimini başarıyla önlediğine ilişkin raporlar alınmaktadır. Örneğin 11 Ekim 2013'te ismi açıklanmayan VLCC sınıfı bir süpertanker, Somali'nin 230 mil açığında saldırıya uğramıştır. İki ayrı tekneyle tankere yaklaşmaya çalışan deniz haydutları, emniyet timinin karşılık vermesiyle geri püskürtülmüştür. EU Naval Force Website, "EU Naval Force Confirms Super Tanker Safe After Attack by Suspect Pirates off Somali Coast", [http:// www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/advice-to-masters](http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/advice-to-masters) (Accessed: 16.11.2013).

* Deniz haydutlarının ellerinde ağır makineli tüfeklerden tanksavar silah sistemlerine kadar hemen her tür taarruz silahı vardır. Çift cidarlı tekne yapısına sahip modern tankerler takribi 43 mm kalındığında yüksek dayanımlı çelik plakalar kullanılarak inşa edilmektedir. 7.62 mm'lik standart piyade tüfeklerinin zırh delici mermilerle bile söz konusu plakaları delmesi mümkün değildir. Buna karşılık daha ağır silahların, örneğin 25 mm kalınlığında güçlendirilmiş zırh plakalarını delebilen 12.7 mm'lik keskin nişancı tüfekleri ile makineli tüfeklerin teknede delik açabileceği düşünülmektedir. Böyle bir durumda oluşabilecek hasarı kestirmek güçtür. Ancak mermilerin doğrudan teknenin üst yapısı veya kaptan köşküne isabet etmesi durumunda çok etkili olacağına şüphe yoktur. Bruce A. Averill, "Oil, Gas and Maritime Security," *Journal of International Peace Operations*, 2010, 6 (2), 13-18, p. 14.

⁵⁷³ Nincic, "Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security."

5. sırada olduğunu ortaya koymaktadır.⁵⁷⁴ Ancak bu durum tehdidin boyutunun az olduğu anlamına gelmemekte, sadece tankerlerin özellikle tercih edilmediğini göstermektedir. Tablo 16'da 1995-2009 yılları arasında dünya genelinde deniz haydutlarının enerji taşıyan tankere yaptıkları saldırıların bilançosu verilmektedir:

Tablo-16 Enerji Taşıyan Tankerlere Yapılan Saldırılar (1995-2009)⁵⁷⁵

Yıl	Petrol Tankeri	LNG Tankeri	LPG Tankeri
1995	25	1	7
1996	25	1	10
1997	27	4	7
1998	31	3	8
1999	52	2	5
2000	91	-	12
2001	55	-	8
2002	44	-	13
2003	42	-	14
2004	17	1	13
2005	22	-	5
2006	9	-	4
2007	25	1	5
2008	30	-	6
2009	41	1	5
Toplam	536	14	122

Deniz haydutluğu eylemlerinde genellikle taşınan yük yağmalanıp, para, mürettebatın özel eşyaları ve gemideki demir başlar çalınmaktadır. Ancak son yıllarda fidye isteme amaçlı kaçırma olaylarında da gözle görülür bir artış yaşanmış; bu durum ise uluslararası enerji ticaretinin güvenliği konusundaki tartışmaları alevlendirmiştir. 15 Kasım 2008'de Liberya bandıralı *Sirius Star* isimli petrol tankerinin Kenya'nın sularının 450 deniz mili güneydoğusunda kaçırılmasının

⁵⁷⁴ Donna J. Nincic, "The 'Radicalization' of Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security", http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=269:the-radicalization-of-maritime-piracy-implications-for-maritime-energy-security&catid=112:energysecuritycontent&Itemid=367 (Accessed: 09.11.2013).

⁵⁷⁵ A.g.e..

burada önemli bir eşik oluşturduğu söylenebilir.* Bunun birkaç sebebi vardır. Herşeyden önce eylemde hedef alınan gemi VLCC sınıfı bir süpertanker olup, bugüne kadar deniz haydutları tarafından kaçırılan en büyük deniz platformudur. Bu büyüklükteki bir platforma dâhi saldırma cesaretinin bulunması, eylemlerin nerelere varabileceğinin görülmesi açısından önemlidir.* İkincisi saldırı kıyıdan oldukça uzak bir mesafede yapılmıştır. Bu mesafede hedef gemiyle buluşulması, denizde 3-4 gün kalabilecek imkânlarla sahip olunduğunu göstermektedir. Böyle bir senaryo daha önce öngörülmemiştir. Nitekim deniz haydutlarının Somali açıklarında görev yapan savaş gemilerinin karakol sahalarının dışında kalan yerlerde de eylem yapabileceklerinin ortaya çıkması endişe vericidir. Son olarak hedef alınan geminin milyonlarca varil petrol yüklü bir tanker olması da vahimdir. Zira karaya oturma, batma veya ateşe verme durumunda telafisi güç çevresel sorunların yaşanabilecek olması düşündürücüdür.⁵⁷⁶

2.2.2.2. Deniz Terörizmi

Denizde kritik enerji altyapılarına yönelik bir diğer tehdit deniz terörizmidir (*maritime terrorism*). Üye devletlerin anlaşamamasından ötürü BM çevrelerinde bugüne kadar terörizmin ortak bir tanımı yapılmamıştır. Dolayısıyla uluslararası hukukta deniz terörizmine ilişkin de ortak bir tanım bulunmamaktadır. Diğer yandan BM çevrelerinde ortak bir tanım üzerinde anlaşılammış olmakla birlikte, bu alanda uzlaşşı sağlayan uluslararası kuruluşlar da yok değildir. Bunlardan biri Asya-Pasifik'teki Güvenlik İşbirliği Konseyi (*Council for Security Cooperation in the Asia-Pacific/CSCAP*)'dir. Şubat 2002'de Konsey bünyesinde faaliyet gösteren Deniz Terörizmi Üzerine Çalışma Grubu (*Working Group on Maritime Terrorism*), terörizmin kendisine değil ama ne tür eylemlerin deniz terörizmi kapsamına girdiğine ilişkin bir tanım getirmiştir. Bu çalışmada da esas alınacak tanıma göre deniz terörizmi kavramıyla, “(1) deniz ortamında; (2) denizde veya limanda teknelerle veya teknelere veya sabit platformlara yönelik veya bunlardan herhangi birinin yolcu veya mürettebatlarına yönelik; (3) aralarında turistik konaklama yerlerinin, liman sahalarının, liman kasabaları veya şehirlerinin de olduğu kıyıdaki tesislere veya

* Deniz haydutlarının 25 kişilik mürettebatıyla beraber kaçırdıkları *Sirius Star*, Suudi Arabistan'dan yüklediği 2 milyon varil ham petrolü ABD'ye taşıyan bir süpertankerdir. Taşınan yükün değerinin yaklaşık 100 milyon dolar, geminin değerinin ise yaklaşık 150 milyon dolar olduğu belirtilmektedir. Kaçırma olayı sonrası deniz haydutları gemi ve mürettebatı için başta 25 milyon dolar fideye istemişlerdir. Birkaç gün sonra fideye bedelini 15 milyon dolara düşüren deniz haydutları, Suudi Arabistanlı armatörün 3 milyon dolar ödemesinin ardından, 9 Ocak 2009'da gemi ve mürettebatı serbest bırakmışlardır. Nincic, “Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security.”

Nitekim *Sirius Star* saldırısını izleyen üç yıl içerisinde VLCC sınıfı üç tanker daha kaçırılmış; her olayda istenilen fideye miktarı bir öncekinden çok daha fazla olmuştur. Oil & Gas News, “Maritime Security to Ensure Tanker Safety from Pirates”, <http://search.proquest.com/docview/940895821?accountid=17219> (Accessed: 20.11.2013).

⁵⁷⁶ Nincic, “Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security”.

meskûn mahallere yönelik, teröristlerin giriştikleri hareketler ve eylemler” kastedilmektedir.⁵⁷⁷

Deniz haydutluğu ile deniz terörizmi arasındaki farkın nasıl belirleneceği güncel bir tartışmanın konusudur. Nelson’a göre deniz haydutluğu ile deniz terörizmi arasında iki fark vardır. Bunlardan ilki tarafların motivasyonlarıdır. Deniz haydutluğu maddi, terörizm ise siyasi hedef gütmektedir. Gerçi teröristlerin de maddi kazanç sağlamak için eylem düzenlemeleri sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Fakat son tahlilde elde edilen kazancın da aslında siyasi hedeflerin gerçekleştirilmesinde kullanıldığı gözden kaçırılmamalıdır. İkinci fark ise tarafların hedef ve yöntemlerindedir. Deniz haydutları genellikle küçük ve savunmasız gemileri hedef seçmektedir. Buna karşılık teröristlerin -verilmesi amaçlanan siyasi mesajı gözeterek- daha ziyade büyük gemileri hedef almaları söz konusudur. Bu bağlamda teröristlerin hedef seçiminde dört faktörden bir veya birkaçını dikkate aldıkları söylenebilir ki bunlar; simgesellik; ekonomik değer; kitlesel kayıp verme ihtimali ve geminin bizzati kendisinin silah olarak kullanılmasıdır. İki tarafta eylemlerinde küçük tekneleri/botları kullanmayı tercih etmektedir. Bu tercihte bahse konu platformların süratli, manevra kabiliyeti yüksek ve düşük radar izine sahip olması etkilidir. Ek olarak teröristlerin daha ucuz ve dikkat çekmeyen platformları tercih ettikleri de belirtilmelidir. Son olarak, tipik bir deniz haydutluğu eylemi yedi aşamada gerçekleşmektedir: (1) Yaklaşma; (2) yanaşma; (3) durdurma; (4) şoka uğratma; (5) zapt etme; (6) emniyeti sağlama, arama ve çalma; (7) kaçma. Buna karşılık terör eylemlerinde maddi kazanç güdülmediğinden nadiren gemiye çıkılmakta; muhataplara verilecek siyasi mesaj düşünülerek daha ziyade zarar vermeye çalışılmaktadır.⁵⁷⁸

Terörizm, özellikle 11 Eylül sonrası deniz güvenliğinin öncelikli gündem maddelerinden biri haline gelmiştir. Aslında karadakilerle kıyaslandığında denizde gerçekleştirilen terör saldırılarının sayısı çok azdır. 2003 yılında Aegis Araştırma ve İstihbarat Veritabanı (*Aegis Research and Intelligence Database*) tarafından yapılan bir çalışmada, 1999-2003 döneminde bütün terör saldırıları içerisinde deniz hedeflerine yönelik olanların payının yüzde 1’in altında olduğu belirlenmiştir. Daha geniş kapsamlı bir çalışma yapan RAND Şirketi (*RAND Corporation*) ise 1968-2007

⁵⁷⁷ Peter Chalk, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, RAND Corporation, Santa Monica, 2008, p. 3.

⁵⁷⁸ Eric Shea Nelson, “Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats”, <http://globalsecuritystudies.com/Nelson%20Piracy%20Final.pdf> (Accessed: 08.11.2013), pp. 16-18.

döneminde dünyada 40.126 terör saldırısı olduğunu ve bunlardan sadece 136'sının (%0,36) denizde vuku bulduğunu tespit etmiştir.⁵⁷⁹

Denizde gerçekleştirilen eylem sayısının genel toplam içerisindeki payının düşük olmasının birçok nedeni vardır. Bunlardan biri kritik liman ve deniz ulaştırma hatlarında caydırıcı emniyet tedbirlerinin alınmasıdır. Bunun kadar hatta daha da önemlisiyse deniz ortamının kendine has özelliklerinin karadakilere farklı uzmanlık ve kapasite gerektirmesidir. Dünyanın farklı coğrafyalarında birçok terör örgütü faaliyet göstermekle birlikte, pek azının söz konusu gereksinimleri karşıladığı değerlendirilmektedir. Zaten birçok örgüt de deniz yerine daha deneyimli olduğu kara saldırılarını tercih etmektedir.⁵⁸⁰

ABD'nin 2009 yılında açıkladığı terör örgütleri listesinde 44 örgütün ismi yer almakta, bunlardan ise sadece 10 tanesinin denizde eylem gerçekleştirme kapasitesinin olduğu ya da en azından geçmişteki eylemlerinde böyle bir kapasitelerinin de varolduğunu gösterdikleri not düşülmektedir. Bahse konu listedeki örgütlerin isimleri alfabetik sırayla şunlardır: Bask Vatanı ve Özgürlük (*Euskadi Ta Askatasuna/ETA*), Cemaat-i İslami (*Jemaah Islamiya/JI*), Ebu Nidal Organizasyonu (*Abu Nidal Organization*), Ebu Sayyaf Gurubu (*Abu Sayyaf Group*), El-Kaide (*Al-Qaeda*), Filistin Kurtuluş Cephesi-Ebu Abbas Fraksiyonu (*Palestine Liberation Front-Abu Abbas Faction/PLF-Abu Abbas Faction*), Hizbullah (*Hizb Allah*), İslami Direniş Hareketi (*Harakat al-Muqawama al-Islamiya/HAMAS*), Leşker-i Taiba (*Lashkar-e-Tayyiba*) ve Tamil Elam Kurtuluş Kaplanları (*Liberation Tigers of Tamil Eelam/LTTE*)'dir.⁵⁸¹ Ayrıca listede isimleri geçmeyen örgütlerden İrlanda Cumhuriyetçi Ordusu (*Irish Republican Army/IRA*), Özgür Aceh Hareketi (*Gerakam Aceh Merdeka/GAM*), Moro Ulusal Özgürlük Cephesi (*Moro National Liberation Front/MNLF*) ve Moro İslami Özgürlük Cephesi'nin de (*Moro Islamic Liberation Front/MILF*) denizde eylem gerçekleştirme kapasitelerinin olduğu bilinmektedir.

Yukarıda isimleri geçen örgütlerin hepsinin denizde eylem gerçekleştirme kapasiteleri olmakla birlikte -geçmişteki sansasyonel eylemleri düşünülerek- özellikle üçü üzerinde durulacaktır. Söz konusu örgütlerin ilki modern deniz terörizminin öncüsü kabul edilen LTTE ya da kamuoyunda bilinen ismiyle Tamil Kaplanları'dır. Sri Lanka'nın kuzeyinde bağımsız bir Hindu Tamil devleti kurmak için mücadele veren örgütün denizdeki eylemlerinden sorumlu kolu Deniz Kaplanları (*Sea Tigers*)

⁵⁷⁹ Donna N. Nincic, "Maritime Terrorism: How Real is the Threat?", *Maritime Security Review*, <http://www.marsecreview.com/wp-content/uploads/2012/09/MSR-Viewpoint-02-Maritime-Terrorism-How-Real-is-the-Threat.pdf> (Accessed: 22.11.2013), p. 2.

⁵⁸⁰ Graham Gerard Ong, "The Threat of Maritime Terrorism and Piracy", <http://search.proquest.com/docview/218343120?accountid=17219> (Accessed: 21.11.2013).

⁵⁸¹ Nincic, "The 'Radicalization' of Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security".

olarak adlandırılmaktadır.* 1984 yılından beri küçük botlarla çok sayıda hedefine ulaşan intihar saldırısı gerçekleştiren Deniz Kaplanları, iddialara göre Sri Lanka Donanması'nın envanterindeki karakol botlarının %30 ila %50'sini imha etmiştir. Sri Lanka Donanması'nın ana muharip unsurunu oluşturan karakol botları karşısında yakalanan bu etkileyici istatistik, dünyadaki diğer terör örgütlerinin dikkatinden kaçmamıştır. Her ne kadar yerel bir oluşum olsa da Deniz Kaplanları'nın taktikleri, deneyimleri ve başarıları birçok örgüt tarafından örnek alınmıştır.⁵⁸²

İkinci örgüt Filipinler merkezli Ebu Sayyaf'tır. Uzun yıllardır sadece Filipinler'de değil Güneydoğu Asya'nın diğer bölgelerinde de eylemler gerçekleştiren örgüt, etkin bir deniz saldırı doktrinine sahiptir. Örgüt, iyi planlanmış değişken eylemler icra etmesi ve gerilla taktikleri kullanmasıyla tanınmaktadır. Örgütün başarısının en önemli ayağınıysa yerel unsurlarla işbirliğine gitme ve onların desteğini alma oluşturmaktadır. Ebu Sayyaf'ın üyeleri ve destekçileri yüzyıllardır denizcilikle uğraşan dolayısıyla güçlü denizcilik geleneklerine sahip Müslüman ailelere mensuptur. Bu yapısı Ebu Sayyaf'ı El Kaide ve diğer belli başlı Müslüman örgütlerden ayıran bir özelliktir.⁵⁸³

Üçüncü örgüt ise 11 Eylül sonrası ismi uluslararası terörizmle özdeşleşen El-Kaide'dir. Geçtiğimiz yıllarda askeri ve sivil gemileri hedef alan birçok saldırıya imza atan örgüt, bu alanda "en çok korkulanlar" listesinin başında gelmektedir. El Kaide'nin kaçırılmış "hayalet gemilerden" müteşekkil küçük bir filoyu bayrak ve kayıtlarını değiştirerek idame ettiği iddia edilmekle beraber, bu iddia ekseriyetle fazla spekülatif bulunmaktadır. Zaten El Kaide'nin birbirinden bağımsız hücrelerden oluşan yatay örgütlenme modelinde demirbaş envanterine gemi alması da pek akla uygun değildir. Buna karşılık örgütün gerçekleştirilmesi planlanan eylemin gereklerine göre gemi kiralamaya yöneleceği konusunda çok az şüphe vardır. 2002 yılında "deniz stratejisti" Abd al-Ramin al Nashiri'nin tutuklanmasıyla büyük darbe almasına rağmen örgütün deniz terörizmine yönelik bir strateji geliştirmeye çalıştığı da bilinmektedir.⁵⁸⁴

* 2009 yılında LTTE, Sri Lanka Ordusu'nun gerçekleştirdiği geniş kapsamlı operasyon sonucunda ağır bir yenilgi almıştır. O tarihten sonra açık kaynaklarda Deniz Kaplanları'nın durumu hakkında sağlıklı bilgi bulunmamaktadır. 2004 yılında yapılan bir analizde, Deniz Kaplanları'nın 3.000 civarında eğitimli militanı olduğu ve bunların uzmanlık alanlarına göre 12 altbölüme ayrıldıkları belirtilmiştir. Aynı analizde, örgütün elinde intihar saldırıları ile personel ve yük taşımada kullanabileceği 100 ila 200 arasında deniz taşıtı olduğu bilgisine de yer verilmiştir. Oxford Analytica Daily Brief Service, "International: Maritime Terrorism is a Growing Threat", <http://search.proquest.com/docview/192444031?accountid=17219> (Accessed: 22.11.2013).

⁵⁸² Richard Farrell, "Maritime Terrorism: Focusing on the Probable", *Naval War College Review*, 2007, 6 (3), 46-60, p. 49.

⁵⁸³ Farrell, *a.g.e.*, p. 49.

⁵⁸⁴ Bjorn Moller, *Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy*, DIIS Reports, Copenhagen, 2009, p. 28.

Terör örgütlerinin denizlerdeki hedef listelerinin başında kritik enerji altyapıları gelmektedir. Tankerlerin ve kıyıdaki dolum-boşaltım terminallerinin hedef alınmasında taşınan yükün yanıcı-patlayıcı özelliğe sahip olması önemli bir etkindir. Bu noktada Tom Clancy gibi uzmanların LNG tankerlerini “yüzen bombalar” olarak nitelendirmeleri anlamlıdır.⁵⁸⁵ Teröristlerin tankerleri ve kıyıdaki dolum-boşaltım terminallerini hedef seçmesindeki bir diğer etkense dünyada petrol ve doğalgazın stratejik enerji kaynakları olarak kabul edilmesidir. Kamuoyu nezdinde bir tankerlin x düğüm noktasında saldırıya uğradığı haberinin, aynı noktada bir kuru yük ya da ro-ro gemisinin saldırıya uğradığı haberinden çok daha ilgi uyandıracakı açıktır. Haberin dünya piyasalarında yaratabileceği “şok etkisiyse” cabasıdır.

Bu kapsamda terörist saldırı ve sabotajlar gemi mürettebatı için büyük tehdit oluşturmaktadır. Gemi ve/veya yükün kaybedilmesi durumunda ortaya karşılınması güç maddi zararların çıkması da kaçınılmazdır. Ne var ki bunlardan da önemlisi olası bir saldırı haberinin dünya enerji piyasasında yaratabileceği şok etkisidir. Burada bir tankerlin açık denizde saldırıya uğradığı haberi kastedilmemektedir. Zira böyle bir haberlin etkisinin marjinal düzeyde kalacakı aşikârdır. Asıl kastedilen saldırının düğüm noktalarından birinde yapılması ve sonrasında yaşanması muhtemel gelişmelerdir. Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı, Bab-el Mendep Boğazı, İstanbul Boğazı, Panama Kanalı, Danimarka Boğazları ve Süveyş Kanalı gibi düğüm noktalarından birisinin bir tankerlin yanması veya petrol sızdırması sonucu kapanmasının enerji fiyatlarında büyük artışlara neden olmasından çekinilmektedir.* Bu çekinceye alternatif uzun rotalar nedeniyle navlun fiyatlarının artması, sigorta bedellerinin yükselmesi, belli deniz ulaştırma hatlarında yoğunluk yaşanması ve olası çevre sorunları gibi olumsuzluklar da eklenebilir. Dünyanın farklı noktalarında eş zamanlı gerçekleştirilecek saldırıların yaratabileceği şok etkisinin çok daha kötü bir senaryo olduğunu söylemeye ise gerek bile yoktur.⁵⁸⁶

Geçtiğimiz dönemlerde yukarıdaki korkuların hissedilmesine neden olan birçok saldırı vuku bulmuştur. Bunların en bilineni 6 Ekim 2002’de Aden Körfezi’nde seyretmekte olan Fransız bandıralı *Limburg* isimli petrol tankerlin hedef alan intihar saldırısıdır. Patlayıcı yüklü bir tekneyle gerçekleştirilen saldırıda gemi mürettebatından bir kişi yaşamını yitirmiş, 90.000 varilden fazla ham petrol de

⁵⁸⁵ Dan White, “Maritime Security: Protecting Borders, Ports and Global Supply Chain”, *Ocean News & Technology*, 2006, 12 (4), 8, p. 8.

* El Kaide’nin 24 Şubat 2006’da Suudi Arabistan petrol üretiminin yaklaşık 2/3’ünün gerçekleştirildiği Abkaik Tesisi’ne yönelik saldırı girişimi, bu çekinceyi teyit etmektedir. Öyle ki El Kaide militanlarının bomba yüklü iki araçla gerçekleştirmeye çalıştıkları intihar saldırısı tesis girişinde görevli güvenlik personelinin müdahalesiyle engellenmekle beraber, sadece haberi bile New York piyasalarında ham petrolün varil fiyatının %3,4 değer kazanarak 62 dolar 60 sente çıkmasına sebep olmuştur. BBC News, “Saudis Foil Oil Facility Attack”, http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/4747488.stm (Accessed: 07.11.2013).

⁵⁸⁶ Luft and Korin, *a.g.e.*, p. 66.

denize dökülmüştür.⁵⁸⁷ Ortaya çıkan zarar tablosu itibariyle *Limburg* saldırısının muadillerinden ayrıldığı bir gerçektir. Zira olayda sadece 1 kişi yaşamını yitirip, binlerce varil petrol denize dökülmemiş; saldırı sonrasında *Lloyd's** tarafından Yemen sularının savaş bölgesi ilan edilmesiyle, buradaki limanlara uğrayan gemiler için sigorta primleri bir gecede üç kat artmıştır. Bölgedeki ticari deniz trafiğinin %90 oranında azalmasına yolaçan saldırı sonrasında, ilk etapta 3.000'den fazla kişi işsiz kalmış; yaşananların Yemen ekonomisine maliyetiye aylık 15 milyon dolar seviyesinde olmuştur.⁵⁸⁸

11 Eylül sonrasında başka saldırıların da olması söz konusu eylemlerin artık rutin hale geldiğini göstermektedir. O kadar ki 30 Ekim 2001'de Tamil Kaplanları, Sri Lanka'nın kuzeyinde bulunan Point Pedro Limanı açıklarında *Silk Pride* isimli petrol tankerine intihar saldırısı düzenlemiştir. Patlayıcı yüklü beş teknenin koordineli biçimde kullanıldığı saldırı sonucunda 4'ü militan, 3'ü mürettebat olmak üzere toplam 7 kişi yaşamını yitirmiş, taşınmakta olan 650 tondan fazla dizel ve kerosen yakıtaysa zarar gelmemiştir.⁵⁸⁹ 24 Nisan 2004'te intihar bombacıları Irak'ın Basra Körfezi'nde bulunan Bakr ve Khawr al-Amaya açık deniz petrol terminallerine patlayıcı yüklü üç tekneyle saldırı gerçekleştirmiştir. Terminallerin zarar görmediği patlamalarda 2 ABD askeri yaşamını yitirirken, 5'i de yaralanmıştır.⁵⁹⁰ Son olarak 28 Temmuz 2010'da Hürmüz Boğazı'ndan geçiş yapan Japonya bandıralı *M. Star* isimli süpertanker saldırıya uğramıştır. El Kaide bağlantılı Abdullah Azzam Tugayları tarafından üstlenilen eylemde gemi mürettebatından bir kişi hafif şekilde yaralanmış, şans eseri olayda petrol sızıntısı olmamıştır.⁵⁹¹

Geçmişte terör örgütlerinin deniz haydutları gibi tankerleri kaçırmalarına da şahit olunmuştur. Bu tip eylemlerden biri 10 Ağustos 2003 tarihinde Malakka Boğazı'nda yaşanmıştır. Olayda bir grup GAM militanı, Klang Limanı açıklarında seyreden Malezya bandıralı *Penrider* isimli petrol tankerini kaçırmıştır. Singapur'dan yüklediği 1.000 ton petrolü Malezya'nın Penang Eyaleti'ne taşıyan tanker için armatörüyle müzakereler yapan militanlar geminin Penang'a gitmesine izin vermiş ancak kaptan, başmakini (çarkçıbaşı) ve ikinci makinisti (çarkçı) rehin almışlardır. Gemide buldukları para, cep telefonu, kıyafet ve dökümanları da çalan militanlar,

⁵⁸⁷ BBC News, "Yemen Says Tanker Blast Was Terrorism", http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2334865.stm (Arrived: 07.11.2013).

⁵⁸⁸ *Lloyd's*, İngiltere'nin başkenti Londra'da faaliyet gösteren uluslararası sigorta borsasının adıdır.

⁵⁸⁹ Massimo Annati, "Maritime Terrorism Security Against Terrorism and Piracy," *Military Technology*, 2009, No: 3, 32-37, p. 32.

⁵⁹⁰ BBC News, "Tamil Tigers Claim Tanker Attack", http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/1628218.stm (Accessed: 07.11.2013).

⁵⁹¹ BBC News, "Blasts Target Iraq Oil Terminals", http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/3656481.stm (Accessed: 07.11.2013).

⁵⁹¹ Justin McCurry, "Japanese Oil Tanker Hit By Terrorist Bomb, Say Inspectors", <http://www.the-guardian.com/world/2010/aug/06/japanese-oil-tanker-terrorist-explosives> (Accessed: 11.11.2013).

yanlarında götürdükleri rehineler için ilk başta 100.000 dolar fidye talep etmişlerdir.⁵⁹² Fakat 52.000 doların ödenmesinden sonra rehinleri serbest bırakmışlardır.⁵⁹³

Diğer yandan istihbarat birimlerinin birçok terör eylemini daha planlama aşamasındayken ortaya çıkardığı da bilinmektedir. Örneğin Haziran 2002'de Fas Hükümeti, Cebelitarık Boğazı'ndan geçiş yapan Amerikan ve İngiliz petrol tankerlerine saldırı hazırlığındaki El Kaide militanlarını tutukladığını duyurmuştur. Aynı yaz Suudi Arabistan Hükümeti'nde, ülkenin en önemli açık deniz petrol terminallerinden biri konumundaki Ras Tanura ve onunla bağlantılı boru hatlarına sabotaj düzenleme hazırlığı içerisindeki bir grubu tutuklamıştır. Federal Soruşturma Bürosu (Federal Bureau of Investigation/FBI) Başkanı Robert Mueller'in gemilere yönelik çok sayıda terör saldırısının kamuoyuna yansımadan engellendiği yönündeki açıklaması tehdidin görüldüğünden daha ciddi olduğunun kanıtıdır.⁵⁹⁴

2010 yılında Birleşik Devletler Anayurt Güvenliği Bakanlığı (*Department of Homeland Security/DHS*), El Kaide'nin petrol tankerlerine yönelik yeni saldırılar düzenleme düşüncesinde olduğunu açıklamıştır.⁵⁹⁵ Aynı yıl Singapur Deniz Kuvvetleri İstihbarat Birleştirme Merkezi (*Information Fusion Center*) da ismini açıklamadığı bir terör grubunun Malakka Boğazı'ndan geçiş yapan petrol tankerlerine yönelik saldırı hazırlığı içerisinde olduğunu ve donanmanın alarm durumuna geçirildiğini duyurmuştur. Konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunan Singapur merkezli Uluslararası Siyasi Şiddet ve Terörizm Araştırma Merkezi (*International Center for Political Violence and Terrorism Research/ICPVTR*) Başkanı Rohan Gunaratna, bölgede faaliyet gösteren -bazıları El Kaide ile de bağlantılı- terör gruplarının tankerler gibi tehlikeli madde taşıyan gemilere saldırılar düzenlemeyi planladıklarının bilindiğini dolayısıyla istihbaratın ciddi olabileceğini söylemiştir.⁵⁹⁶ Yakın bir zaman önce yaşanan bu iki olay bile tankerlere yönelik terör tehdidinin boyutunu gözler önüne sermektedir.

2.2.2.3. Savaş(lar)

Kritik enerji altyapılarına yönelik bir diğer tehdit de savaşlardır. Pek çok düşünür savaşa ilişkin çözümlerlerde bulunsa da bu konuda en fazla atıf yapılan Carl Von Clausewitz'tir. Clausewitz'e göre savaş, "Düşmanı irademizi kabule

⁵⁹² MarineLink.com, "Tanker Penrider Attacked By Pirates in the Straits of Malacca", <http://www.marinelink.com/news/article/tanker-penrider-attacked-by-pirates-in-the/325027.aspx> (Accessed: 11.11.2013).

⁵⁹³ Chalk, **a.g.e.**, p. 50.

⁵⁹⁴ Gal Luft and Anne Korin, "Terror's Next Target", <http://www.iags.org/n0111041.htm> (Accessed: 07.11.2013).

⁵⁹⁵ Keith Johnson, "Al Qaeda Considered Targeting Oil Tankers", <http://online.wsj.com/news/articles/SB10001424052748704083904576335440434649646> (Accessed: 11.11.2013).

⁵⁹⁶ Yee Kai Pin, "Terrorist Group Planning Malacca Oil-Tanker Attacks", <http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=aYrh2R9b9zZU> (Accessed: 11.11.2013).

zorlamak için bir kuvvet kullanma eylemidir". Bu tanım, savaş ile siyasetin iç içe olduğu önermesine dayanmaktadır. Clausewitz'in bakışıyla siyasi niyet amaç, savaş ise araçtır. Araç, hiçbir zaman amaçsız düşünülemez. Zaten savaş denilen eylem de aslında "Siyasetin başka araçlarla devamından" öte bir uygulama değildir.⁵⁹⁷

Savaşta esas olan siyasi hedefe ulaşılmasını sağlayacak stratejiler geliştirilip uygulanmasıdır. Bu kapsamda düşünülebilecek stratejilerden biri deniz ulaştırma hatlarının kesilerek hasmın savaşma iradesinin kırılmasıdır. Böyle bir stratejinin uygulanması alanyazında ekonomik savaş (*economic warfare*) olarak adlandırılmaktadır. Tarihte bu strateji birçok savaşta uygulanmıştır. 2. Dünya Savaşı'nda ABD Donanması'nın Japonya'ya karşı yürüttüğü mücadele bunlardan biridir. Savaşta Amerikan denizaltıları Japonya'nın denizaşırı topraklarıyla bağlantısını kesme görevini başarıyla yerine getirmişlerdir. Bunun neticesinde Japonya, savaşın sürdürülebilmesi için gereken doğal kaynakları tedarik etmekte sorunlar yaşamış ve ordu stoklarında erime başgöstermiştir. Üstelik anavatanından cephe bölgelerine silah ve erzak sevkiyatının yapılamaması Japon askerlerini açlıktan ölme tehlikesiyle de karşı karşıya bırakmıştır. Buna karşılık aynı dönemde Asya-Pasifik'teki Amerikan ve İngiliz kuvvetlerinin geniş bir lojistik desteğe sahip oldukları bilinmektedir.⁵⁹⁸

Deniz ulaştırma hatlarına yönelik saldırılarda öncelikli hedeflerden biri tankerlerdir. Tankerlerin hedef alınmasında farklı amaçlar olabilir. Muhasım enerji kaynakları bakımından dışarıya bağımlıysa amaç enerji ithalatını bloke etmektir. Zira enerji ithalatının kesintiye uğraması en basitinden iktisadi hayatın durması ve askeri harekâtın felce uğraması sonuçlarını doğuracaktır. Böyle bir gelişmenin siyasi hedeften vazgeçilmesi ya da en azından ertelenmesi tartışmalarını ortaya çıkaracağına şüphe yoktur. Buna karşılık muhasım ihracatçıysa amaç elde edilen gelire mani olmak ya da en azından azalmasını sağlamaktır.⁵⁹⁹ Zira savaş son tahlilde "pahalı" bir uğraştır. Finansman kaynaklarından birisinin belki de en önemlisinin "kurumasının" savaşa devam etme kararlılığını olumsuz şekilde etkilemesi kaçınılmazdır.

Geçmişte yukarıdaki amaçları gözeterek petrol tankerlerinin hedef alındığı savaşlar vuku bulmuştur. Bunların en bilineni, Basra Körfezi'nde seyreden petrol tankerlerine yapılan saldırılarla özdeşleşen ve uluslararası ilişkiler alanyazınına Tanker Savaşı (*Tanker War*) kavramını yerleştiren İran-İrak Savaşı'dır (1980-1988). Savaşta; 1984'de 38, 1985'de 33, 1986'da 90, 1987'de 134 ve 1988'de 64 olmak

⁵⁹⁷ Clausewitz, **a.g.e.**, ss. 30-46.

⁵⁹⁸ **A.g.e.** p. 52.

⁵⁹⁹ Özgen, **a.g.e.**, s. 107.

üzere toplam 359 petrol tankeri saldırıya uğramıştır.⁶⁰⁰ Saldırıları sonucu yaşanan maddi kayıpların boyutu her iki taraf için de milyar dolarlarla telafuz edilmektedir.⁶⁰¹ Aşağıdaki tabloda yıllara göre İran-Irak Savaşı'nda saldırıya uğrayan tanker sayısı ve bayrak devletleri yer almaktadır:

Tablo-17 İran-Irak Savaşı'nda Vurulan Tankerler ve Bayrak Devletleri
(1984-1988)⁶⁰²

Bayrak	1984	1985	1986	1987	1988
Liberya	8	8	22	26	13
İran	3	1	10	28	12
GKRY	2	4	17	19	8
Panama	5	2	9	14	5
Yunanistan	4	4	6	12	3
Malta	-	3	8	3	1
Norveç	1	-	2	3	7
Suudi Arabistan	3	1	3	4	1
Kuveyt	4	1	2	2	-
Singapur	-	-	-	2	4
Türkiye	1	3	2	-	-
Danimarka	-	-	-	2	3
Hindistan	2	-	-	2	1
Japonya	-	1	-	4	-
Bahamalar	1	-	-	3	-
Fransa	-	-	4	-	-
İspanya	1	-	-	2	1
Bermuda	-	-	-	1	2
Sri Lanka	1	2	-	-	-
ABD	-	-	-	2	-
Filipinler	-	-	2	-	-

⁶⁰⁰ Nadia El-Sayed El-Shazly, *The Gulf Tanker War: Iran and Iraq's Maritime Swordplay*, Macmillan Press, London, 1998, pp. 19-23.

⁶⁰¹ Özgen, a.g.e., s. 107.

⁶⁰² El-Shazly, a.g.e., pp. 24-30.

Hong Kong	-	-	-	1	1
İngiltere	1	-	1	-	-
Pakistan	1	-	-	1	-
Belçika	-	1	-	-	-
Cebelitarık	-	-	-	1	-
Güney Kore	-	-	-	1	-
İtalya	-	1	-	-	-
Katar	-	-	1	-	-
Kuzey Kore	-	1	-	-	-
Romanya	-	-	-	-	1
Sharjah	-	-	-	-	1
SSCB	-	-	-	1	-
Bilinmeyen	-	-	1	-	-
Toplam	38	33	90	134	64

Günümüzde küresel tanker trafiğinin %80'i savaş çıkması muhtemel bölgelerde seyretmektedir.⁶⁰³ Bu bağlamda yapılan analizlerde kaygıların tanker rotalarının geçtiği kritik düğüm noktalarında, özellikle de Hürmüz Boğazı özelinde yoğunlaştığı söylenebilir. Hürmüz Boğazı'nın öne çıkmasının nedeni İran'ın nükleer programından ötürü yaşanan gerginliktir. Genel kanı, İran'a yönelik askeri bir müdahalede bulunulması durumunda bu ülkenin misilleme olarak bölgedeki tankerleri hedef alacağıdır. Nitekim Tahran yönetiminin petrol ihracatının engellenmesi halinde Hürmüz Boğazı'ndan tankerlerin geçişine izin vermeyeceğini duyurması; üstelik ülke yetkililerinin boğazı kapatmanın "İran için bir bardak su içmekten daha kolay olduğu" yönünde açıklamalarda bulunması bu kanıyı güçlendirmektedir.⁶⁰⁴

2.2.3. Enerji Güvenliği Denkleminde Deniz Kuvvetleri

Küresel ticaretin en önemli ürünlerinden ikisi petrol ve doğalgazdır. Şüphesiz petrol ve doğalgaz ticari açıdan her daim değer taşımıştır. Ancak son yıllarda özellikle Asya-Pasifik Bölgesi'ndeki ülkelerin ekonomik alanda kaydettikleri hızlı gelişme petrol ve doğalgaza olan talebi bugüne kadar görülmemiş ölçüde arttırmış;

⁶⁰³ C. E. Soderholm, Indian Maritime Strategy and the Sea Lines of Communication, National Defence College, New Delhi, p. 51 (**Unpublished Master's Thesis**).

⁶⁰⁴ BBC Türkçe, "ABD İran'ı Hürmüzü Kapatma Tehdidi Konusunda Uyardı", http://www.bbc.co.uk/turkce/haberler/2011/12/111228_us_iran_warning.shtml (Erişim tarihi: 28.11.2013).

bu süreçte gözlemlenen sorunlar ise kaçınılmaz şekilde enerji güvenliğini gündemin üst sıralarına taşımıştır.

Enerji ticareti büyük ölçüde denizyoluyla gerçekleşmekte, bunun kesintisiz şekilde yapılmasıysa özellikle ithal kaynaklara bağımlı devletler açısından hayati önem arz etmektedir. Deniz kuvvetlerinin asli vazifelerinden birisi devletlerin ekonomik varlıklarının korunmasıdır. Bu açıdan bakıldığında enerji güvenliği başlığı altındaki sorunlara yönelik üretilen çözümlerde deniz kuvvetlerinin etkin bir konumda bulunduğu söylenebilir. Bugünün denizci ulusları kritik enerji altyapılarının korunmasında deniz kuvvetlerine her zamankinden fazla işlevler yüklemektedir. Nitekim bu işlevlerin barış ve kriz zamanlarında olduğu gibi savaş zamanında da devam etmesi öngörülmektedir.

Kritik enerji altyapılarının korunmasına yönelik geliştirilen çözümlerde deniz kuvvetlerine sorumluluklar yükleyen birçok devlet bulunmaktadır. Somut örneklerle zenginleştirme açısından burada ABD, Çin ve Hindistan üzerinde durulacak; ilaveten Türkiye'nin de üye olması göz önünde bulundurularak NATO'nun konuya bakışı da ayrı bir alt başlık altında irdelenecektir. Öte yandan bu çalışma kapsamında yer verilmemekle beraber, başta Japonya, İngiltere ve Rusya olmak üzere deniz kuvvetlerine kritik enerji altyapılarının korunmasında sorumluluklar yükleyen başka devletlerin de bulunduğunu belirtmek gerekir. Türkiye de bu devletlerden biridir. Nitekim Türkiye'nin bu alandaki girişimleri bir sonraki bölümde ayrıntılı şekilde incelenecektir.

2.2.3.1. ABD'nin Girişimleri

Tarih boyunca küresel üstünlük için denizleri kontrol etmenin gereğine inanılmış; bunun yolunun ise kendi döneminin en güçlü deniz kuvvetlerine sahip olmaktan geçtiği kabul edilmiştir. Deniz kuvvetleri alanında; 15. ve 16. yüzyıllarda Portekiz ve İspanya, 17. yüzyılda Hollanda, 18. yüzyılda Fransa ve 19. yüzyılda İngiltere öne çıkmıştır. 20. yüzyılın başlarında da üstünlüğünü devam ettiren İngiltere, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra bu alandaki liderliğini ABD'ye kaptırmıştır. Günümüzde ABD, Portekiz ile başlayan küresel deniz gücü olma geleneğinin son temsilcisidir.

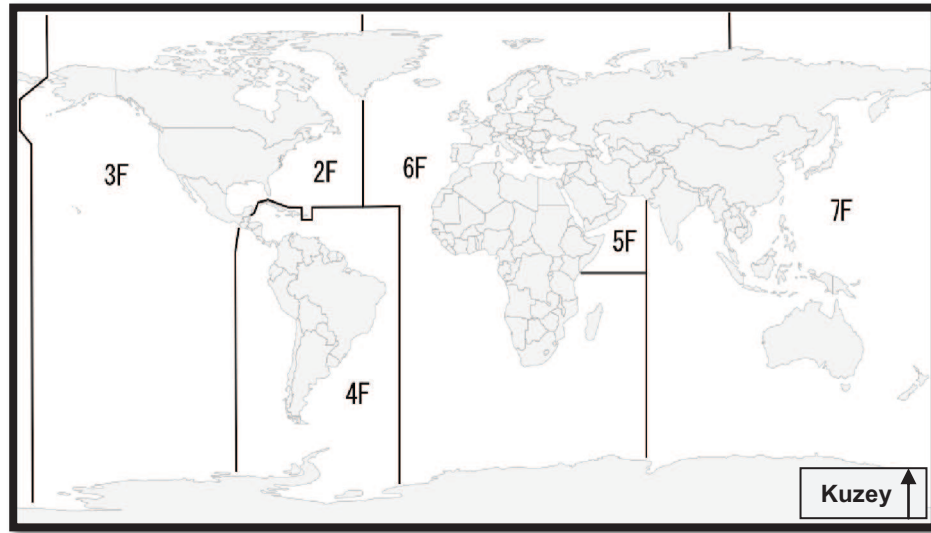
2. Dünya Savaşı'nı izleyen yıllarda ABD Donanması'nın ateş ve manevra gücü dünya tarihinde eşi benzeri görülmemiş boyuta ulaşmıştır. Mahan'ın hayallerinin bile çok ötesinde olan bu güç, son 150 yıldır büyük bir bütçeyle finanse edilmektedir. 2012 yılında deniz kuvvetlerinin savunma bütçesinden aldığı pay kabaca %23; bunun rakamsal karşılığıysa 145 milyar dolardır.⁶⁰⁵ Mukayeseli bir analizde, ABD'nin

⁶⁰⁵ Gürdeniz, a.g.e., s. 44.

sadece deniz kuvvetlerine ayırdığı bütçenin bile Çin hariç bütün devletlerin toplam savunma harcamalarından fazla olması dikkat çekicidir.*

Aslında ABD Donanması'nın imkân ve kabiliyetleri savunma ve güvenlik ihtiyaçlarının çok üstündedir. Dolayısıyla bu, belli bir stratejinin uygulandığına işaret etmektedir. ABD, donanma gücünü dünya okyanuslarında hiçbir devletin ya da devletler topluluğunun kendisiyle rekabete giremeyeceği açıklikta bir asimetri sağlayacak şekilde kurgulamaktadır. Bunun uzantısı olarak ABD Donanması, günümüzde dünyanın bütün deniz ve okyanuslarında bayrak/varlık göstermektedir.⁶⁰⁶ ABD Donanması'nın bu yayılımının tarihte bir benzeri yoktur. Kraliçe Viktorya döneminde (1837-1901) dahi İngiliz Donanması bu seviyeye ulaşamamıştır. Harita-25'te ABD Donanması'na bağlı filoların küresel yayılımı yer almaktadır. Mevcut konuşlanmaya göre 2. Filo Kuzey Atlantik'ten, 3. Filo Doğu Pasifik'ten, 4. Filo Güney Atlantik'ten, 5. Filo Basra Körfezi ve Umman Denizi'nden, 6. Filo Doğu Atlantik ve Akdeniz'den, 7. Filo ise Batı Pasifik ve Hint Okyanusu'ndan sorumludur.

Harita-25 ABD Donanması'na Bağlı Filoların Sorumluluk Sahaları⁶⁰⁷



* Stockholm Uluslararası Barış Araştırmaları Enstitüsü'nün (*Stockholm International Peace Research Institute/SIPRI*) verilerine göre 2012 yılında dünyada savunma harcamalarına en fazla kaynak ayıran ilk 10 devlet şu şekildedir: (1) ABD 682 milyar dolar, (2) Çin 166 milyar dolar, (3) Rusya 90.7 milyar dolar, (4) İngiltere 60.8 milyar dolar, (5) Japonya 59.3 milyar dolar, (6) Fransa 58.9 milyar dolar, (7) Suudi Arabistan 56.7 milyar dolar, (8) Hindistan 46.1 milyar dolar, (9) Almanya 45.8 milyar dolar, (10) İtalya 34.0 milyar dolar. Sam Perlo vd., "Trends in Military Expenditure, 2012", <http://books.sipri.org/files/FS/SIPRIFS1304.pdf> (Accessed: 02.12.2013), p. 2.

⁶⁰⁶ Gürdeniz, **a.g.e.**, s. 44.

⁶⁰⁷ "USN Fleets (2009)", [http://en.wikipedia.org/wiki/File:USN_Fleets_\(2009\).png](http://en.wikipedia.org/wiki/File:USN_Fleets_(2009).png) (Accessed: 02.12.2013),

Dünya denizleri/okyanuslarında mutlak kontrole sahip olan ABD, bir yandan mevcut konumunu sağlamlaştırmaya çalışırken, diğer yandan kendisine rakip olabilecek güçlerin ortaya çıkmasını engelleyecek adımlar da atmaktadır. Donanma alanında rakipsiz olmanın önemine işaret eden George Friedman, tabloyu şöyle okumaktadır: “Amerikan gücünün temeli okyanuslar. Okyanuslara egemen olması diğer devletlerin ABD’ye saldırmasını önüyor, gerektiğinde ABD’nin müdahale etmesine imkân tanıyor ve ABD’ye uluslararası ticaretin kontrolünü veriyor. ABD’nin bu gücü kullanmasına gerek yok ama başka herhangi birinin kullanmasına da izin vermemeli. Küresel ticaret okyanuslara bağımlı. Okyanusları kim kontrol ediyorsa küresel ticareti o kontrol eder. Güç dengesi stratejisi bir çeşit deniz savaşı ve Amerika’nın görevi, denizleri kontrol etmesini tehdit edecek meydan okuyucuların güçlenmesini engellemek”.⁶⁰⁸

Açık ara farkla dünyanın en büyük ekonomisi olan ABD, aynı zamanda dünyanın bir numaralı petrol ithalatçısıdır. Eylül 2011 verileriyle ABD’nin ham petrol ithalatında ilk 5 sırada yer alan ülkeler; Kanada (2.324 milyon varil/gün), Suudi Arabistan (1.465 milyon varil/gün), Meksika (1.099 milyon varil/gün), Venezüella (759 bin varil/gün) ve Nijerya’dır (529 bin varil/gün). Adı geçen ülkeler ABD’nin toplam ham petrol ithalatının %69’unu karşılamaktadır.⁶⁰⁹ Burada altı çizilmesi gereken husus sadece ilk 5’tekilerden değil, diğer tedarikçi ülkelerden de petrolün denizyoluyla ithal edildiği bilgisidir. Bu durumda ilgi kaçınılmaz şekilde tankerlerin kullandığı deniz ulaştırma hatlarına yoğunlaşmaktadır. Bunun doğal sonucu ise deniz ulaştırma hatlarının korunmasının aynı zamanda ABD’nin enerji arz güvenliğinin de başlıklarından birini oluşturmasıdır.

Denizler ABD’nin petrol üretiminde de kayda değer ağırlığa sahiptir. Büyük kısmı Meksika Körfezi’nde olmak üzere açık deniz sahalarında yaklaşık 2 milyon varil/gün petrol üretilmektedir. Mevcut tabloda ABD’nin petrol tüketiminin %10-15’i açık deniz sahalarından karşılanmaktadır. Öte yandan EIA, derin deniz sondajlarının yaygınlaşmasına paralel olarak açık deniz sahalarındaki üretimin artacağı ve 2035 yılına gelindiğinde rakamın 3 milyon varil/gün seviyesinin üzerine çıkacağı tahmininde bulunmaktadır. EIA’nın tahmini önemlidir. Zira uzun dönemde ABD’nin petrol üretiminde yaşanması beklenen azalmanın açık denizlerdeki üretim artışıyla dengeleneceği değerlendirilmektedir.⁶¹⁰

⁶⁰⁸ George Friedman, **Gelecek 10 Yıl**, Çev. Tayfun Törüner, Pegasus Yayınları, İstanbul, 2011, s. 311.

⁶⁰⁹ U.S. Energy Information Administration, “Crude Oil and Total Petroleum Imports: Top 15 Countries”, http://www.eia.gov/pub/oil_gas/petroleum/data_publications/company_level_imports/current/import.html (Accessed: 06.12.2013).

⁶¹⁰ Environmental and Energy Study Institute, “Could America Do Without Offshore Oil?”, <http://www.eesi.org/could-america-do-without-offshore-oil-03-jun-2010> (Accessed: 20.01.2013).

Bugün ABD Donanması, başta kritik enerji düğüm noktaları olmak üzere tankerlerin seyrettiği deniz ulaştırma hatlarının korunmasına yönelik girişimlerde bulunmaktadır. ABD Donanması tarafından gerçekleştirilen girişimlerin bir diğer ayağında da açık deniz üretim sahalarının korunması vardır. Sayılan girişimler ulusal veya diğer devletlerin donanmalarıyla işbirliği şeklinde yapılmaktadır. Özellikle deniz ulaştırma hatlarının korunması, ABD'nin ulusal enerji arz güvenliğinin başat unsurlarından biridir. Ancak bunun belki daha da önemli işlevi rakip ekonomilerin “dizginlenmesi” meselesidir. ABD, petrol kaynakları ve ulaşım yolları üzerinde hâkimiyet tesis ederek rakipleri üzerinde mutlak bir üstünlük kurmakta; böylece enerji rezervleri olmayan veya kısıtlı olan AB, Çin ve Japonya gibi ekonomilerin büyümelerini kontrol altına almaktadır.⁶¹¹ Friedman, bunun önemini şu sözlerle anlatmaktadır: “ABD'nin fiziki güvenliğini sağlamak için dünya okyanuslarının üzerinde tam hâkimiyet ve uluslararası ticaret sistemi üzerinde kontrolü güvence altına almak esastır. ABD tüm okyanusları kontrol etmektedir. Tarihte hiçbir güç bunu yapamamıştır. Bu kontrol sadece ABD güvenliğinin temeli[ni] değil aynı zamanda uluslararası sisteme şekil verme gücünün temelini [de] oluşturur. Eğer ABD izin vermezse hiç kimse denizlerde [...] bir yere gidemez. Günün sonunda dünya okyanuslarında kontrolünü sürdürmek ABD için en önemli jeopolitik [...] hedeftir”.⁶¹²

2.2.3.2. Çin'in Girişimleri

Geleneksel olarak Çin kara gücüne odaklanmış bir devlettir. Bununla beraber son yıllarda deniz ticaretinin katlanarak artması Çin'i donanmasına ağırlık vermeye yönlendirmektedir. Çin, tarihinde ilk kez kıyı sularının dışına çıkarak deniz ulaştırma hatlarını koruyabilecek ve bölgesel rakipleriyle başa çıkabilecek bir donanma inşa etmektedir. Çinli askeri kuramcılara göre bu hayati bir gelişmedir. Zira böyle bir donanmaya sahip olunmaması sömürgecilik döneminde acı sonuçlar doğurmuş; ülkenin Avrupalıların daha sonra da Japonların tahakkümü altına girmesine sebep olmuştur. Günümüzde de ABD ve Asya-Pasifik'teki müttefikleri Çin'i ana karasına hapsetmeye çalışmaktadır. Geçmişteki durumun yaşanmaması için Çin'in bu çemberi kırması öncelik taşımaktadır.⁶¹³

Çinli askeri kuramcılar ülkelerinin deniz kuvvetleri stratejisini “iki ada zinciri (*two island chains*)” şeklinde tasavvur ettikleri bir coğrafi temele oturtmaktadırlar. Aslında bugüne kadar resmi makamlar iki ada zincirinin sınırlarına ilişkin bir

⁶¹¹ Dursun Yıldız ve Doğan Yaşar, *Doğu Akdeniz'de Küresel Satranç*, Truva Yayınları, İstanbul, 2012, s. 147.

⁶¹² George Friedman, *Gelecek 100 Yıl*, Çev. Enver Günsel ve İbrahim Şener, Pegasus Yayınları, 2010, s. 71.

⁶¹³ David Lague, “Special Report: China's Navy Breaks Out to the High Seas”, <http://www.reuters.com/article/2013/11/27/us-china-navy-specialreport-idUSBRE9AQ04220131127> (Accessed: 26.12.2013).

açıklama yapmamışlardır. Ancak bir görüşe göre Çin'in yeşil sularına karşılık gelen birinci ada zincirinin dış sınırını oluşturan hat kuzeyden güneye; Aleut Adaları, Kuril Adaları, Japon Takımadaları, Ryukyu Adaları, Tayvan, Filipinler ve Borneo şeklinde uzanmaktadır. Çin'in mavi sularına karşılık gelen ikinci adalar zincirinin dış sınırınıysa kuzeyden güneye; Bonin Adaları, Mariana Adaları, Guam ve Caroline Adaları oluşturmaktadır (Harita-26).⁶¹⁴

Harita-26 İki Ada Zinciri⁶¹⁵



Çin, öncelikli olarak kıyıları ile birinci ada zinciri arasında kalan sahayı kontrol etmeyi amaçlamaktadır. Güneydoğu Asya'dan Çin ana karasına uzanan deniz ulaştırma hatlarının geçtiği birinci ada zinciri; Sarı Deniz, Doğu Çin Denizi ve Güney Çin Denizi'ni içine almaktadır. Çin'in bir sonraki amacıysa birinci adalar zinciri ile ikinci adalar zinciri arasında kalan sahayı kontrol etmektir. Japon Denizi, Filipinler Denizi ve Endonezya Denizi'ni içine alan bu sahanın kontrolü Batı Pasifik'te muhasım unsurların konuşlanmasının önlenmesi açısından kritik önem taşımaktadır. İkinci adalar zincirine kadar olan sahayı kontrol edebilme amacıyla Çin, açık denizdeki su üstü platformlara ve karadaki lojistik tesislere taarruz edilmesini sağlayan teknolojilere yatırım yapmaktadır. Bunların en dikkat çekici olanlarından biri orta menzilli balistik füzeler, C4ISR ve gemi konuşlu terminal safha güdüm sistemleri kombinasyonudur. Diğer yandan pek çok analist, Çin'in bölgesel etki alanını genişletmesinin yolunu uçak gemilerinin hizmete alınmasında görmektedir.⁶¹⁶ Zaten Çin Deniz Kuvvetleri'de bu konuda adımlar atmaya başlamıştır. 25 Eylül 2012

⁶¹⁴ Global Security, "People's Liberation Navy - Offshore Defense", <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/plan-doctrine-offshore.htm> (Accessed: 21.12.2013).

⁶¹⁵ A.g.e..

⁶¹⁶ A.g.e..

tarihinde Çin Deniz Kuvvetleri'nin ilk uçak gemisi *Liaoning* ismiyle hizmete girmiştir.⁶¹⁷ Beklentiler Çin'in ilave 2 veya 3 uçak gemisini daha hizmete alacağı yönündedir.⁶¹⁸

1980'li yıllarda pazar ekonomisine giren ve o tarihten sonra olağanüstü bir büyüme performansı sergileyen Çin'in petrol ve doğalgaz talebi her geçen gün artmaktadır. Hâlihazırda Çin, petrolünün %50'den fazlasını ithalat yoluyla karşılamaktadır. Önümüzdeki dönemde ithal petrolün payının daha da artması ve 2035 yılına gelindiğinde toplam tüketimdeki payının yaklaşık %75'e çıkması beklenmektedir. Doğalgazdaki tahminler de benzer bir artışa işaret etmektedir. Bugün Çin'in toplam enerji tüketiminde doğalgazın payı %4 seviyesindedir. Bununla beraber Pekin yönetimi, 2020 yılına gelindiğinde doğalgazın toplam enerji tüketimindeki payının %10'a çıkmasını öngörmekte; ithalatın ise LNG ve komşu ülkelerden boru hatları yoluyla yapılmasını düşünmektedir.⁶¹⁹

Petrol ithalatı her geçen gün artan Çin, bu alanda ABD'nin ardından dünyada ikinci sırada yer almaktadır. Çin'in petrol ithalatı geçtiğimiz yıllarda “dramatik” bir artış göstermiş ve Mayıs 2012'de 6 milyon gün/varil ile rekor seviyeye ulaşmıştır. Çin'in en önemli tedarikçileri Orta Doğu'dadır. Ancak Afrika ülkelerinin toplamdaki payının düzenli olarak arttığı da gözlerden kaçmamaktadır. 2011 yılı rakamlarıyla Çin'in ham petrol ithal ettiği ülkeler (bin varil/gün bazında); Suudi Arabistan (1,005), Angola, (623), İran (555), Rusya (395), Umman (363), Irak (276), Sudan (260), Venezüella (230), Kazakistan (224), Kuveyt (191), BAE (135), Brezilya (134), Kongo (113) ve diğerleri (572) şeklinde sıralanmıştır. Bu noktada tedarikçi ülkelerin coğrafi konumlarına bakılarak Çin'in petrolünün büyük bölümünü denizyoluyla ithal ettiği tespiti yapılabilir. Diğer taraftan Çin'in doğalgaz talep eğrisi de yukarı doğru seyretmekte, buna paralel olarak LNG ithalatı hızla artmaktadır. İlk LNG ithalatını 2006 yılında gerçekleştiren Çin'de, bugün beş terminal hizmet vermektedir. Ayrıca dört terminal de inşa halinde olup, yenilerinin yapımı da gündemdedir. 2011 yılı rakamlarıyla Çin'in LNG ithalatında ülkelerin payları; Avustralya (%30), Katar (%19), Endonezya (%17), Malezya (%13), Yemen (%7), Nijerya (%6), Trinidad ve Tobago (%2), Rusya (%2), (Mısır (%2) ve diğerleri (%2) şeklindedir.⁶²⁰

2013 yılı sonu itibarıyla Çin'in petrol üretiminin yaklaşık 4.5 milyon varil/gün olduğu tahmin edilmektedir. Söz konusu üretimin %15'i açık deniz sahalarında

⁶¹⁷ Global Security, “Liaoning”, <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/liaoning.htm> (Accessed: 22.12.2013).

⁶¹⁸ Bernard D. Cole, “The Future Chinese Carrier Force”, <http://news.usni.org/2013/05/08/the-future-chinese-carrier-force> (Accessed: 22.12.2013).

⁶¹⁹ U.S. Energy Information Administration, “Countries: China”, <http://www.eia.gov/countries/analysis/briefs/China/china.pdf> (Accessed: 14.01.2014), pp. 8-14.

⁶²⁰ A.g.e., pp. 8-21.

yapılmış olup, başlıca üretim sahaları; Bohai Körfezi Havzası, özellikle İnci Nehri Deltası olmak üzere Güney Çin Denizi ve daha az ölçüde de Doğu Çin Denizi'dir. Bunun yanı sıra açık deniz sahaları doğalgaz üretiminde de kayda değer paya sahiptir. Ülkedeki başlıca üretim sahaları Bohai Körfezi Havzası ve İnci Nehri Deltası gibi nispeten sığ sulardadır. Ancak son yıllarda yabancı şirketlerle teknik işbirliğine gidilerek daha derin ve zor sahalara da yönelinmeye başlanmıştır. Bohai Körfezi Havzası ile Qiongdongnan Havzası'nın derin sularında yapılması planlanan saha geliştirme çalışmaları buna örnektir.⁶²¹

Çin, enerjisinin %90'ından fazlasını deniz yoluyla ithal etmektedir.⁶²² Aslında Japonya ve Güney Kore gibi bölgenin önde gelen ülkelerinde de tablo farklı değildir. Ancak onların aksine Çin, tankerlerin ABD Donanması'nın kontrolündeki sulardan geçmesini güvenliği açısından bir tehdit olarak görmektedir. Çin, özellikle Tayvan nedeniyle çıkabilecek bir krizde ABD Donanması'nın enerji akışını kesmesinden çekinmektedir.⁶²³ Zira bu senaryonun gerçekleşmesi halinde başta ekonomi olmak üzere hemen her alanda ağır tahribatların yaşanacağını bilmektedir.

Troush, enerji akışının kesilebilme ihtimalini Çin'in "güvenlik açığı" olarak okumaktadır. Bu noktada enerji ihtiyaçları giderek artan Japonya ve Güney Kore ile girişilecek bir rekabetin -iki ülkenin ABD yanlısı politikaları düşünüldüğünde- açığı daha da derinleştireceğine şüphe yoktur. Kaldı ki Tayland, Endonezya ve Malezya gibi diğer bölgesel aktörlerin enerji ihtiyaçlarının artması da Asya-Pasifik'teki enerji rekabetinin "kızışacağına" yönelik beklentileri kuvvetlendirmektedir. Pekin yönetimi, bu alandaki güvenlik açığını iki yolla çözmeye çalışmaktadır. Bunlardan ilki ithal edilen petrol ve doğalgazın boru hatlarıyla ülkeye ulaştırılmasıdır. İkincisiyse İnci Dizisi* Stratejisi (*String of Pearls Strategy*)'nin uygulanmasıdır.⁶²⁴

Günümüzde Çin, petrolünün yaklaşık %60'ını Orta Doğu'dan ithal etmektedir. Yapılan projeksiyonlarda Çin'in bu bölgedeki kaynaklara bağımlılığının giderek artacağı ve 2035 yılına gelindiğinde Orta Doğu menşeli petrolün toplamdaki payının %70 ila %80 arasında olacağı tahmin edilmektedir.⁶²⁵ İnci Dizisi, Çin'in Orta Doğu ve

⁶²¹ A.g.e., pp. 2-15.

⁶²² Robert E. Ebel, *Energy and Geopolitics in China: Mixing Oil and Politics*, Center for Strategic and International Studies, Washington, 2009, p. 52.

⁶²³ R. Kutay Karaca, "Çin'in Değişen Enerji Stratejisinin Doş Politikasına Etkileri (1990-2010)," *Uluslararası İlişkiler*, 2012, 9 (33), 93-118, s. 100.

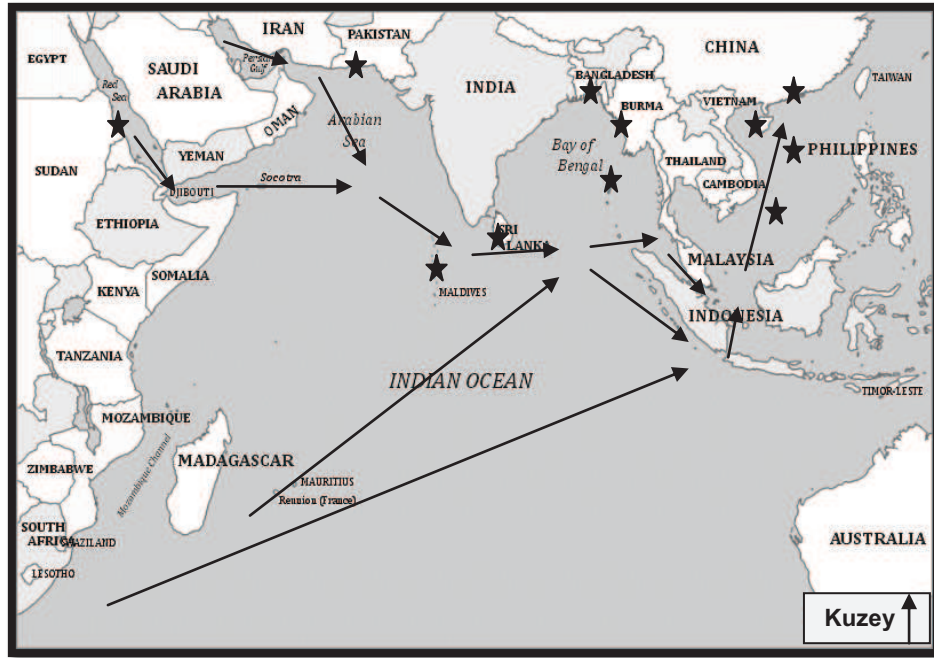
⁶²⁴ Christopher J. Pehrson, *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power Across the Asian Littoral*, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, Carlisle, PA, 2006, p. 24.

⁶²⁵ Karaca, a.g.e., ss. 100-101. "İnci Dizisi" deyiimi ilk kez 2005 yılında ABD Savunma Bakanlığı Net Değerlendirme Bürosu (*Office of Net Assessment/ONA*) tarafından hazırlanan *Energy Futures in Asia* (Asya'da Enerji Vadeli İşler) başlıklı raporda, Çin'in gelişen denizci stratejisini tanımlamak için kullanılmıştır. Pehrson, a.g.e., p. 24.

⁶²⁵ David L. O. Hayward, "China in the Indian Ocean: A Case of Uncharted Waters", <http://www.futuredirections.org.au/files/1278316375-FDI%20Strategic%20Analysis%20Paper%20-%202005%20July%202010.pdf> (Accessed: 16.12.2013), p. 3.

Afrika'dan deniz yoluyla ithal ettiği enerjinin güvenliğini sağlamayı hedefleyen bir stratejidir. Çin Donanması'nın ilgili deniz ulaştırma hatlarında varlık göstermesini öngören strateji, esasen tankerlerin seyrettiği rota üzerinde üs/liman kolaylıklarının tesis edilmesine; yakın diplomatik ilişkilerin kurulmasına ve kuvvet yapısının modernizasyonuna dayanmaktadır. Bahse konu rota, Çin anakarasından başlayıp Güney Çin Denizi, Malakka Boğazı, Hint Okyanusu, Umman Denizi ve Basra Körfezi'ne uzanmakta; bunun üzerindeki her üs/liman ise dizideki incileri oluşturmaktadır.⁶²⁶ Bu kapsamda doğudan batıya doğru inciler; Hong Kong ve Hainan Adası (Çin), Woody Adası (Vietnam), Spratly Adaları (Çin), Coco Adaları ve Sittwe (Burma/Myanmar), Chittagong (Bangladeş), Hambantota (Sri Lanka), Marao (Maldivler), Gwadar (Pakistan) ve Port Sudan (Sudan) olarak dizilmektedir (Harita-27).

Harita-27 Hint Okyanusu'ndaki Ana Enerji Rotaları ve İncilerin Konumları



İnci Dizisi kapsamında Çin'in attığı adımlar arasında Hainan Adası'ndaki askeri tesislerin modernize edilmesi; Woody Adası'ndaki uçak pistinin elden geçirilmesi; Coco Adaları'nda istihbarat istasyonunun kurulması; Sittwe'de konteyner limanının faaliyete geçirilmesi; Chittagong'da derinsu limanı inşa edilmesi; Hambantota'da yakıt ikmal ve depolama tesisinin kurulması ve Gwadar Limanı'nın yenilenip bölgede bir deniz üssünün inşa edilmesi sayılabilir. Bunun yanısıra Çin'in,

⁶²⁶ A.g.e., p. 3.

Afrika'daki etkinliğini arttırmak için Şeysseller ve Madakaskar'da çeşitli liman projelerini hayata geçirdiğini de belirtmek gerekir.

Sıralanan adımlar içerisinde Gwadar'daki liman ve deniz üssünün ayrı bir önemi vardır. Bugün Gwadar ismi adeta İnci Dizisi'yle özdeşleşmiştir. Basra Körfezi'nden 200 deniz mili uzaklıkta bulunan bu liman şehri, Çin Donanması'nın Hint Okyanusu'ndaki varlık gösterme çabalarının sembolüdür. Hürmüz Boğazı'na yakın bir konumda üs kolaylıkları elde edilmesi, herşeyden önce enerji arz güvenliği açısından önem taşımaktadır. Bunun yanında söz konusu üs, ABD Donanması'nın Basra Körfezi, Hindistan Donanması'nın ise Umman Denizi'ndeki varlığının dengelenmesine yardımcı olmaktadır. Kaldı ki üssün, gelecekte ABD ve Hindistan donanmalarının Hint Okyanusu'nda gidebilecekleri işbirliğine karşı da denge unsuru olacağı ifade edilmektedir. Öte yandan Çin'in, İran ve Afrika'dan aldığı petrolü Gwadar üzerinden ülkenin Batı bölgelerine ulaştırması da gündemdedir.⁶²⁷

İlgili rota üzerindeki bir diğer dikkat çekici adım da Sri Lanka'nın güneyindeki Hambantota Limanı'nın geliştirilmesi projesidir. 1.16 milyar dolar yatırım bedeline sahip olan proje, ABD'nin Hint Okyanusu'ndaki Diego Garcia askeri üssüne rakip bir deniz üssünün inşa edilmesini öngörmektedir. Hambantota, Hint Okyanusu'ndaki deniz ulaştırma hatlarının güvenliğinin sağlanmasında kritik öneme haizdir. Zira inşa edilen yeni liman, Umman Denizi'nden Bengal Körfezi'ne uzanan ana deniz ulaştırma hatlarına sadece 6 deniz mili uzaklıkta bulunmaktadır. Orta Doğu'dan Çin'e uzanan rotanın yarı yolunda yer alan limanın; tankerlerin dinlenme noktası olması beklenmektedir. Hambantota'nın, Güney Çin Denizi'ndeki enerji trafiğinin güvenliğini sağlayan Hainan Adası'yla kıyaslanabilecek bir "ada kale" olma potansiyeli taşıdığı da değerlendirilmektedir.⁶²⁸

ABD'li pek çok analist, eninde sonunda Çin'in Basra Körfezi'nde de bir deniz üssüne sahip olmak isteyeceği konusunda hemfikirdir. Mevki olarak farklı alternatifler ortaya atılsa da içlerinde en olası görüneni İran'ın Hürmüz Boğazı'na hâkim konumdaki Bandar Abbas Limanı'dır. Çin'in, Hürmüz Boğazı'ndaki -günlük ortalama 300'ü bulan- gemi trafiğini takip etmeye yönelik elektronik dinleme sistemleriniyse daha şimdiden operasyonel hale getirdiği belirtilmektedir.⁶²⁹

Kuşkusuz Çin'in enerji arz güvenliğiyle alakalı en önemli kaygısı Malakka Boğazı'nın kapanması ihtimalidir. Bu ihtimal Kasım 2003'te Çin Devlet Başkanı Hu Jintao'nun tarafından "Malakka açmazı (*Malacca dilemma*)" olarak

⁶²⁷ Ziad Haider, "Baluchis, Beijing and Pakistan's Gwadar Port," *Georgetown Journal of International Affairs*, 2005, 6 (1), 95-103, p. 98.

⁶²⁸ Hayward, *a.g.e.*, p. 4.

⁶²⁹ *A.g.e.*, p. 5.

nitelendirilmiştir.⁶³⁰ Bu kaygıya istinaden Çin, İnci Dizisi kapsamında bir yandan yeni üs ve limanlar inşa ederken, eş zamanlı olarak Malakka Boğazı'na bağımlılığını azaltacak alternatif "rotalara" da ilgi göstermektedir. Daha önce bahsedilen Myanmar-Çin Petrol ve Doğalgaz Boru Hattı ile henüz fikir aşamasında olan Kra İsthmus Kanalı Projesi bunlardan ikisidir. Bunların yanısıra Pakistan'ın Gwadar Limanı'ndan Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ne -Karkorum Otoyolu'na paralel şekilde- uzanacak bir petrol boru hattının inşası da gündemdedir. Bir diğer alternatif de Singapur veya Myanmar'dan Çin'in Güneydoğusuna uzanacak bir demiryolu hattının inşa edilmesidir.⁶³¹

Son olarak Pekin yönetimi, İnci Dizisi kapsamında ilgili rota üzerinde yer alan Afrika, Orta Doğu, Güney Asya ve Hindeki ülkeleriyle diplomatik ve ekonomik ilişkilerini geliştirmeye de özen göstermektedir. Ayrıca donanmanın modernize edilmesi ve açık denizlerde harekât icra edebilecek imkân ve kabiliyetlere haiz kılınması da stratejinin bir parçasıdır. Son yıllarda Çin Donanması, aralarında uçak gemisi ve nükleer denizaltılarında olduğu çok sayıda modern suüstü ve sualtı platformu hizmete almıştır. Çin Donanması'na ait savaş gemilerinin Hint Okyanusu'nda giderek daha fazla görünür olması da yine bu stratejiyle bağlantılıdır.

2.2.3.3. Hindistan'ın Girişimleri

1990'lı yılların başlarında deniz kuvvetlerini mavi su donanmasına dönüştürme kararı alan Hindistan, o tarihten bu yana filosunu genişletmektedir. Donanma doktrinini düzenli olarak geliştiren Hint Deniz Kuvvetleri, 1998 yılında Denizcilik Boyutu-Bir Donanma Vizyonu (*Maritime Dimension-A Naval Vision*) adlı dökümanı yayınlamıştır. Dokümanda tanımlanan görevlerin açık denizlerde harekât icra edecek bir kuvvete işaret etmesi dikkat çekicidir. 2004 yılında Hint Deniz Kuvvetleri, resmi doktrinini yayınlamıştır. Mahan'ın belirlediği stratejik konseptte -okyanuslarda hâkimiyet kurularak büyük güç statüsüne yükselinebileceği önermesine- göre şekillendirilen doktrin; Hint Okyanusu, Umman Denizi ve Bengal Körfezi'ndeki düğüm noktalarının, kritik adaların ve ticaret rotalarının kontrolüne dayanmaktadır. Doktrinde, Basra Körfezi'nden Malakka Boğazı'na doğru bir yay çizilerek, bu hattın meşru çıkar sahası olduğu belirtilmiştir. Ayrıca Hint Deniz Kuvvetleri'nin suüstü, sualtı ve hava olmak üzere deniz harekâtını üç boyutlu icra edebilecek bir mavi su donanması olduğunun altı çizilmiş; bu kapsamda karasularının ötesinde güç

⁶³⁰ A.g.e., p. 2.

⁶³¹ Hongyi Harry Lai, "China's Oil Diplomacy: Is It a Global Threat?", *Third World Quarterly*, 2007, 28 (3), 519-537, pp. 528-529.

aktarımının ve deniz ulaştırma hatlarının korunmasının önemi üzerinde de durulmuştur.⁶³²

Yeni Delhi yönetimi, Hint Okyanusu'nu "Hindistan Okyanusu" haline getirmeyi ve 20. yüzyılın başında ABD'nin izlediği yoldan giderek, 21. yüzyılda "küresel güçler klübüne" girmeyi amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda Hint Deniz Kuvvetleri stratejisi, "ulusal çıkarlar doğrultusunda her koşul altında denizlerin özgürce kullanılmasına" odaklanmaktadır.⁶³³ Bu strateji uyarınca kapsamlı bir modernizasyon programını yürürlüğe sokan planlamacılar, üç uçak gemisi etrafında şekillenecek bir mavi su donanması tasarlamışlardır.⁶³⁴ Bugün Hint Deniz Kuvvetleri; batı, güney ve doğu olmak üzere üç donanma komutanlığından oluşmaktadır (Harita-28). Uzun yıllar boyunca kaynakların tahsisinde donanmanın "kılıcı" nitelendirilmesi yapılan batı komutanlığı öncelik taşımıştır. Ancak değişen dengeler, özellikle de Çin'in Bengal Körfezi ve Hint Okyanusu'ndaki artan varlığı dolayısıyla bu durum değişmeye başlamış; eskiden ikincil öncelikli görülen doğu komutanlığına yeni dönemde daha fazla rol verilmesi kararlaştırılmıştır.⁶³⁵

Harita-28 Hint Deniz Kuvvetleri'nin Bağlısı Donanma Komutanlıklarının Sorumluluk Sahaları⁶³⁶



⁶³² Raja Muhammad Khan, "The Strategic Vision of Indian Navy", <http://www.opinion-maker.org/2010/05/the-strategic-vision-of-indian-navy/> (Accessed: 07.01.2014).

⁶³³ ***Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy***, Integrated Headquarters Ministry of Defence (Navy), New Delhi, 2007, p. iii.

⁶³⁴ Walter C. Ladwig III, "India and Military Power Projection: Will the Land of Gandhi Become a Conventional Great Power?," ***Asian Survey***, 2010, 50 (6), 1162-1183, p. 1174.

⁶³⁵ Sudha Ramachandran, "Indian Navy Pumps up Eastern Muscle", http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/MH20Df02.html (Accessed: 08.01.2014).

⁶³⁶ Global Security, "Chain of Command", <http://www.globalsecurity.org/military/world/india/in-navy-coc.htm> (Accessed: 29.12.2013).

Ekonomisindeki hızlı gelişmeye paralel olarak Hindistan'ın petrol ve doğalgaz talebi her geçen gün artmaktadır. 2012 yılında Hindistan, petrolünün %75'ini, doğalgazının ise %28'ini ithal etmiştir. Yapılan projeksiyonlarda 2035 yılına gelindiğinde toplam tüketimde ithal petrolün oranının %92'ye çıkacağı tahmin edilmektedir. Doğalgazdaki tahminler daha da hızlı bir artışa işaret etmektedir. O kadar ki 2017 yılına gelindiğinde toplam tüketimde ithal doğalgazın oranının neredeyse %70'e ulaşacağı öngörülmektedir.⁶³⁷

ABD, Çin ve Japonya'nın ardından dünyanın dördüncü büyük petrol ithalatçısı olan Hindistan'ın ham petrol ithal ettiği ülkeler/bölgeler sırasıyla; Suudi Arabistan (%19), Kuzey ve Güney Amerika (%18), Afrika (%17), Irak (%13), Kuveyt (%10), BAE (%9), İran (%6), diğer Orta Doğu ülkeleri (%6) ve diğerleri (%4) şeklindedir. Tedarikçi ülkelerin/bölgelerin coğrafi konumlarına bakıldığında, petrolün tamamına yakınının denizyoluyla ithal edildiğini tahmin etmek güç değildir. Diğer taraftan doğalgazın yaklaşık %25'ini LNG olarak ithal eden Hindistan, bu alanda dünyada altıncı sıradadır. Günümüzde Hindistan, spot LNG piyasalarında aktif bir oyuncudur. Aynı zamanda aralarında Katar, Mısır ve Nijerya'nın yer aldığı pek çok ülkeden ithalat da yapmaktadır.⁶³⁸

2012 yılı sonu itibarıyla Hindistan'ın kanıtlanmış petrol rezervleri 5.5 milyar varildir. Kanıtlanmış petrol rezervlerinin %47'si açık deniz sahalarındadır. 2010 yılında toplam üretimin %56'sı açık deniz sahalarında yapılmıştır. Açık deniz sahaları ekseriyetle ülkenin Batısındadır. 2012 yılı sonu itibarıyla Hindistan'ın kanıtlanmış doğalgaz rezervleri ise 43.8 trilyon ft küptür. Kanıtlanmış doğalgaz rezervlerinin %70'i açık deniz sahalarındadır.⁶³⁹ Toplam üretimin %80'i de açık deniz sahalarında yapılmaktadır. Açık deniz sahaları -en büyüğü Mumbai High (Bombay High) Havzası olmak üzere- ekseriyetle ülkenin batısındadır. Bununla beraber 2002 yılında keşfedilen KG-D6 Parseli örneğinde olduğu gibi ülkenin doğusunda yer alan sahalar da vardır.⁶⁴⁰

Tarih boyu Hint Okyanusu'ndaki deniz ulaştırma hatları Basra Körfezi ve Afrika'daki üreticiler ile Asya'daki tüketim pazarlarını birbirine bağlamıştır. Coğrafi konumundan ötürü Hürmüz Boğazı ve Malakka Boğazı gibi düğüm noktaları arasında seyreden tankerler, Hindistan karasularının yakınından geçmek durumundadır. Bahse konu deniz ulaştırma hatları aynı zamanda Hindistan'ın da ham petrol ve LNG ithalatının geçiş güzergâhlarıdır. Bu kapsamda Hindistan'a ham

⁶³⁷ Sun-Joo Ahn and Dagmar Graczyk, *Understanding Energy Challenges in India: Policies, Players and Issues*, International Energy Agency, Paris, 2012. pp. 62-67.

⁶³⁸ U.S. Energy Information Administration, "Countries: India", <http://www.eia.gov/countries/analysis/briefs/India/india.pdf> (Accessed: 03.01.2014), pp. 3-13.

⁶³⁹ A.g.e., pp. 4-11.

⁶⁴⁰ Ahn and Graczyk, a.g.e., p. 67.

petrol taşıyan tankerlerin “son durakları” genellikle ülkenin batısındaki terminallerdir. Hindistan’ın faal iki LNG Terminali, Dahej ve Hazira’da ülkenin batısındadır.⁶⁴¹

Günümüzde Hindistan, petrolünün %90’ını açık deniz sahalarında üretmekte veya başta Basra Körfezi’ndeki ülkelerden olmak üzere deniz yoluyla ithal etmektedir. Hindistan’ın kalkınması ile petrol tedariği arasında doğrudan ilişki vardır. Dolayısıyla petrolün uygun fiyatlarla her daim bulunabilirliği, gelişmenin sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesinin olmazsa olmazıdır. Hint Deniz Kuvvetleri, enerji güvenliğinin sağlanmasına yönelik ulusal ve uluslararası alanda girişimlerde bulunmaktadır. Bu alandaki ulusal girişimler, kıyılardaki ve açık denizlerdeki tesislerinin korunması; tankerlere refakât edilmesi; kurumlararası istihbarat paylaşımı ve durumsal farkındalığın sağlanmasıdır. Uluslararası girişimler ise durumsal farkındalığın sağlanması, ortak tatbikatlar düzenlenmesi ve olabildiğince barış gücü operasyonlarına iştirak edilmesidir.⁶⁴²

Gerek taşıma gerekse üretim pratiğinde rol oynamasından dolayı Hindistan’ın enerji güvenliğinin odak noktasını denizlerin oluşturduğu söylenebilir. 2 Aralık 2006’da Hindistan Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Sureesh Mehta’nın, donanmanın klasik tehditlerin savuşturulması dışında ülkenin ekonomi ve enerjiyle alakalı çıkarlarını korumada da sorumluluk taşıyan merkezi bir kuvvet olduğu yönündeki açıklaması anlamlıdır. Yeni sorumlulukların eskiye nazaran donanmanın harekât sahasını genişlettiğine dikkat çeken Mehta, Hindistan’ın ekonomik gelişmesinin enerji akışının kesintisiz sağlanmasına bağlı olduğunu, bunun için de gerekli girişimlerde bulunduklarını belirtmiştir. Mehta, 2.02 milyon km² genişliğindeki MEB kaynaklarına ek olarak ulusal şirketlerin Sakhalin Adası ve Venezüella örneklerinde olduğu gibi yurtdışında yatırım yaptıkları açık deniz sahalarının korunmasının önemine de vurgu yapmıştır. Hindistan Donanması, artan sorumluluklarına istinaden Rusya’nın doğusundaki Sakhalin Adası’ndan Güney Amerika kıyılarına kadar uzanan sahalarda dahi bayrak/varlık göstererek enerji güvenliğine katkı sağlamaya başlamıştır.⁶⁴³ Fakat bu alanda önceliğin Hint Okyanusu’nda olduğuna şüphe yoktur.

Hindistan, doğal etkinlik alanı saydığı Güney Asya ve Hint Okyanusu’nda kendini başat oyuncu olarak görmektedir.⁶⁴⁴ Bu bağlamda Hindistan’ın Hint Okyanusu’na kıyısı bulunan devletlerle kurduğu güvenlik odaklı ilişkileri 4 coğrafi bölgeye ayırarak incelemek mümkündür. İlk bölge, Atlantik Okyanusu’ndan Hint

⁶⁴¹ U.S. Energy Information Administration, “Countries: India”, pp. 7-13.

⁶⁴² *Freedom to Use the Seas: India’s Maritime Military Strategy*, pp. 46-55.

⁶⁴³ Priya Saxena, “Indian Navy Gears for Energy Security Role”, http://www.rxpnews.com/india/Indian-Navy-gears-for-energy-security-role_6982.shtml (Accessed: 04.01.2014).

⁶⁴⁴ M. Mayilvaganan, “Examining India’s Look East Policy 3.0”, <http://www.internationalpolicydigest.org/author/m-mayilvaganan/> (Accessed: 04.01.2014).

Okyanusu'na giriş kapısını oluşturan Güneybatı Hint Okyanusu'dur. En kritik düğüm noktaları Ümit Burnu ve Mozambik Kanalı olan bölgede Hindistan, Mauritius ile yakın ilişkiler içerisinde. Mauritiuslu siyasi liderler, Yeni Delhi'den talep gelmesi halinde topraklarında Hint Donanması'nın kullanabileceği tesislerin inşa edilmesine onay verebileceklerini kamuoyu önünde açıkça dile getirilmektedirler. İki ülke eksenindeki bir iddia da Hindistan'ın Mauritius'ta bir istihbarat istasyonu işlettiği yönündedir. Hindistan, Ümit Burnu'nu dolanan gemilerin geçtiği Mozambik Kanalı'na kıyıdaş devletlerden; Madagaskar, Seyşeller ve Mozambik ile de ilişkilerini geliştirmektedir. Madagaskar'ın kuzeyinde deniz trafiği izleme merkezi kurulmuş; yine Hint Donanması'na bağlı savaş gemilerinin sınırlı da olsa liman kolaylıklarından istifade etmesi konusunda mutabakata varılmıştır. Şeyşeller ve Mozambik'e deniz güvenliği konusunda destek veren Hindistan, ayrıca Mozambik ile geniş kapsamlı bir askeri işbirliği antlaşması da imzalamıştır. Hint Donanması bölgede; Fransız, Güney Afrika ve Brezilya donanmalarıyla ortak tatbikatlar düzenlemektedir. Hindistan'ın Antartika'da faaliyet gösteren bir araştırma istasyonunu da bulunmaktadır.⁶⁴⁵

İkinci bölge, Akdeniz'den Hint Okyanusu'na geçişi sağlayan ve Pakistan faktörü dolayısıyla ayrıca önem taşıyan Kuzeybatı Hint Okyanusu'dur. Basra Körfezi'nin öne çıktığı bölgedeki en kritik düğüm noktaları Hürmüz ve Bab El Mendep boğazlarıdır. Aslına bakılırsa ABD, Hindistan'ın bu bölgelerdeki askeri varlığının artmasına sıcak bakmamaktadır. Ancak ABD'nin sınırlamasına karşın Hindistan, bölge ülkeleriyle ilişkilerini geliştirme iradesi ortaya koymaktadır. Bilhassa Katar ve Umman, Hindistan'ın yakın ilişkiler içerisinde olduğu ülkelerdir. Hindistan'ı ABD ile ilişkilerinde bir denge unsuru olarak gören bu ülkelerle çok sayıda askeri işbirliği antlaşması imzalanmıştır. Öte yandan Hint Donanması, Ekim 2008'den beri Somali açıklarındaki deniz haydutluğu saldırılarına karşı bölgeye savaş gemileri göndererek deniz güvenliğine katkı sağlamaktadır. Burada dikkat çekici olan Hint savaş gemilerinin, Pakistan Donanması'nın aktif rol aldığı Birleşik Görev Kuvveti 151 (*Combined Task Force 151/CTF-151*) ve Birleşik Görev Kuvveti 152 (*Combined Task Force 152/CTF-152*) dışında bağımsız harekât icra etmesidir.⁶⁴⁶

Üçüncü bölge, Orta Doğu'dan Doğu Asya'ya uzanan ana deniz ulaştırma hatlarının geçtiği Orta Hint Okyanusu'dur. Bahse konu deniz ulaştırma hatları, kuzey-güney doğrultusunda Maldivler ve ABD'nin Diego Garcia Üssü'nün de kurulu olduğu Britanya Hint Okyanusu Toprakları (Chagos Takımadaları) tarafından kesilmektedir. Kritik önemine binaen Maldivler ile ilişkilerini iyi tutmaya özen

⁶⁴⁵ David Brewster, "An Indian Sphere of Influence in the Indian Ocean?," *Security Challenges*, 2010, 6 (3), 1-20, pp. 7-10.

⁶⁴⁶ A.g.e., pp. 10-11.

gösteren Hindistan, uzun yıllardır bu ülkeye askeri yardım yapmaktadır. Ağustos 2009'da taraflar bir güvenlik işbirliği antlaşması imzalamışlardır. Antlaşma, Gan Adası'ndaki eski İngiliz deniz ve hava üssünün Hindistan'ın kullanımına açılmasını öngörmektedir. Hindistan'ın, Maldivler'in ortasındaki Male ve güneyindeki Haa Dhalu'da da deniz ve hava unsurlarını konuşlandırmayı planladığı rapor edilmektedir. Hindistan tarafından kurulmakta olan deniz trafiği izleme merkezinin amacının ise ülkenin geniş MEB'inde kaçak balıkçılığın engellenmesi olduğu ifade edilmektedir.⁶⁴⁷

Dördüncü bölge, Hint Okyanusu'ndan Pasifik Okyanusu'na geçişi sağlayan ve Malakka Boğazı gibi kritik bir düğüm noktasına ev sahipliği yapan Kuzeydoğu Hint Okyanusu'dur. Hindistan'ın bölgedeki girişimlerinin temelde üç sacayağı olduğu söylenebilir ki bunlar; (1) Andaman Denizi'nde varlık gösterilmesi; (2) Bölge ülkeleriyle güvenlik alanında ikili ilişkilerin geliştirilmesi ve (3) Malakka Boğazı'nın güvenliğinde rol üstlenilmesidir. Bölgeye ilişkin değerlendirmelerde, Andaman Denizi'nde kuzey-güney doğrultusunda uzanan Andaman ve Nicobar adalarının öne çıktığı görülmektedir. Zira adalarda konuşlanacak savaş uçaklarının harekât yarıçapı, Malakka Boğazı ile Güney Çin Denizi'nin büyük bölümünü kapsamaktadır. Çinli bir donanma yazarının "metal zincir" benzetmesi yaptığı adalar, gerektiğinde Malakka Boğazı'nın batı çıkışı kapatma olanağı da sunmaktadır. 1990'ların ortalarından beri adalardaki askeri tesislerini geliştiren Hindistan, kolordu seviyesindeki Andaman ve Nicobar Komutanlığı'nı teşkil etmiştir. Bugün adalardaki liman kolaylıkları, Hint Doğu Donanması'nın operasyonel kabiliyetleri açısından büyük öneme haizdir. Hindistan, bölge ülkelerinden Singapur ve Endonezya ile de güvenlik alanında işbirliği yapmaktadır. Singapur'un bakış açısıyla Hindistan, bölge dışı aktörlerden ABD, Çin ve Japonya'ya karşı bir denge unsurudur. İki ülke arasında kapsamlı bir işbirliği mekanizması bulunmakta olup taraflar; ortak tatbikatlar düzenleme, istihbarat paylaşımı ve savunma teknolojilerine yatırım gibi alanlarda diyalog halindedir. Endonezya ile ilişkilerin gelişimiye daha yavaş seyretmektedir. 2001 yılında bir savunma işbirliği antlaşması imzalayan taraflar, özellikle terörist oluşumlara karşı Malakka Boğazı'nın kuzey girişinde ortak karakol görevleri icra etmektedir. Son olarak 11 Eylül saldırılarını izleyen dönemde Hindistan, Malakka Boğazı'nda deniz güvenliğinin tesis edilmesinde kendisine rol biçmiş ve bu ülkeye bağlı savaş gemileri, ABD'nin Sonsuz Özgürlük Harekâtı'nı (*Operation Enduring Freedom/OEF*) tamamlayıcı şekilde bölgede refaket görevleri icra etmeye başlamıştır. Hintli makamlar, boğazlardan geçen gemi trafiğini kontrol

⁶⁴⁷ A.g.e., pp. 11-12.

etmedeki amaçlarının Hint Okyanusu'ndaki deniz güvenliğine katkı sağlamak olduğunu; bunun arkasında başka amaçlar aranmaması gerektiğini ifade etmektedirler. Ne var ki bu girişimlerin başta Malezya olmak üzere boğaza kıyıdaş ülkeler tarafından pek sıcak karşılanmadığı dolayısıyla Hindistan'a resmi bir rol verilmesinin düşük bir ihtimal olduğu anlaşılmaktadır.⁶⁴⁸

Hindistan'ın özellikle Kuzeydoğu Hint Okyanusu'ndaki girişimlerini Doğu'ya Bakış Siyaseti (*Look East Policy/LEP*)'den bağımsız düşünmek mümkün değildir. Özünde Güneydoğu Asya ülkeleriyle ilişkilerin geliştirilmesi üzerine kurulu olan LEP, aynı zamanda Çin'in bölgedeki girişimlerine bir cevap niteliği de taşımaktadır.⁶⁴⁹ Öyle ki Hindistan, LEP kapsamında bahse konu ülkelerle siyasi ve ekonomik ilişkilerini geliştirmeye gayret etmektedir. Buradaki motivasyonu ise yükselen Çin'in dengelenmesi ve etki alanının daraltılması hedefi oluşturmaktadır. LEP'in Soğuk Savaş sonrasında geliştirildiği doğrudur. Ne var ki tamamen yeni bir tezahürmüş gibi adlandırılması de yanlış olacaktır. 1991 sonrası koşullara göre oluşturulan LEP, Hindistan'ın geçmişte Güneydoğu Asya ile ilgili geliştirdiği siyasaların devamı görünümündedir.⁶⁵⁰

2.2.3.4. NATO'nun Enerji Güvenliğindeki Tamamlayıcı Rolü

Bugün NATO dışında enerji güvenliğinin, kritik enerji altyapı güvenliği boyutuna doğrudan odaklanan herhangi bir uluslararası örgüt, kurum veya işbirliği mekanizması bulunmamaktadır. Gerçi 17 Mayıs 2013'te Türkmenistan'ın girişimiyle BM Genel Kurulu, enerji kaynaklarının güvenli bir şekilde tüketim pazarlarına taşınması ve bu amaçla uluslararası işbirliğinin artırılmasına yönelik bir karar tasarısını oybirliğiyle kabul etmiştir.⁶⁵¹ Ne var ki şu aşamada kararın kritik enerji altyapı güvenliğine katkı sağlayıp sağlamayacağı belirsizdir. Aynı şekilde AB Komisyonu da Yeşil Kitap (*Green Paper*)'larda enerji güvenliğine yönelik raporlar kaleme almakla beraber, bu çalışmalarda kritik enerji altyapı güvenliğine atıf yapılmamıştır. Bunun en güncel örneği 27 Mart 2013'te yayınlanan Yeşil Kitap: İklim ve Enerji Politikaları İçin bir 2030 Çerçevesi (*Green Paper: A 2030 Framework for Climate and Energy Policies*) başlıklı rapordur.⁶⁵²

⁶⁴⁸ A.g.e., pp. 12-15.

⁶⁴⁹ Ömer Ategenç, "Çin ve Hindistan'ın Deniz Stratejisi ve Hint Okyanusu'nda Güç Mücadelesi," *Bilge Strateji*, 2012, 4 (6), 135-166, s. 149.

⁶⁵⁰ Baladas Ghoshal, *China's Perception of India's 'Look East Policy' and Its Implications*, Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, 2013, p. 20.

⁶⁵¹ News Central Asia, "Energy Policy of Turkmenistan and the UN Resolution on Reliable and Stable Transit of Energy", <http://newscentralasia.net/2013/05/23/energy-policy-of-turkmenistan-and-the-un-resolution-on-reliable-and-stable-transit-of-energy/> (Accessed: 27.09.2013).

⁶⁵² European Commission Official Web Page, "Green Paper: A 2030 Framework for Climate and Energy Policies", <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52013DC0169:EN:NOT> (Accessed: 27.09.2013).

Yukarıda belirtildiği üzere uluslararası alanda doğrudan kritik enerji altyapı güvenliğine odaklanan yegâne örgüt NATO'dur. Aslında yakın bir zamana kadar NATO içerisinde de enerji ve enerji güvenliğine yönelik sistematik bir yaklaşım geliştirilmemiştir. Buradan enerji güvenliğinin ittifak açısından yeni bir olgu olduğu manası çıkarılmamalıdır. NATO'nun kurulmasından itibaren enerji güvenliğinin sağlanması öncelikli konu başlıklarından birini oluşturmuştur. Ancak ittifak nezdindeki tartışmalarda kavram uzun yıllar boyunca daha ziyade operasyonel kabiliyetler ve üye devletlerin güvenliğiyle birlikte ele alınmıştır. Hal böyle olunca da enerji güvenliği denilince askeri kuvvetlerin akaryakıt ihtiyaçlarının kesintisiz biçimde karşılanması anlaşılmıştır. Zaten askeri kullanıma yönelik akaryakıt depolama ve dolum tesislerinin inşa edilerek NATO Boru Hattı Sistemi'ne entegrasyonunun sağlanması da bu kapsamda düşünülmüştür.⁶⁵³

Öte yandan NATO'nun enerji güvenliğine bakışı 2000'li yılların ikinci yarısında değişmeye başlamıştır. Bu değişimde özellikle iki faktör, kaynak milliyetçiliği ve enerji terörizmi belirleyici durumdadır. Açılacak olursa, Ocak 2006'da Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan doğalgaz krizi ve hemen akabinde, Şubat 2006'da El Kaide'nin Suudi Arabistan'ın Abqaiq Petrol Rafinerisi'ne gerçekleştirdiği terör saldırısı, enerji tedarikçisi ülkelerin ve kritik enerji altyapıları ile arz yollarının güvenilirliği tartışmalarını alevlendirmiştir. Deniz haydutluğu faaliyetlerinin gündemin üst sıralarında yer aldığı bir konjonktürde yaşanan bu gelişmeler NATO Genel Sekreteri Joop de Hoop Scheffer'ın, ittifakın söz konusu tehditlerle yüzleşmesi gerektiği fikrini dile getirmesiyle farklı bir boyuta taşınmıştır. NATO, 28-29 Kasım 2006'da Riga'da düzenlenen zirve sonunda yayınlanan bildirgeyle beraber, tarihinde ilk defa enerji güvenliğini siyasi gündemine yerleştirmiştir.⁶⁵⁴

Riga Zirvesi'nde üye devletler arasında NATO'nun enerji güvenliği konusunda rol oynayabileceği noktasında uzlaşa sağlansa da bunun muhteviyatına ilişkin ortak bir tutum belirlenmesi mümkün olmamıştır. Bunun temel sebebi üye devletlerin tehdit önceliklerindeki farklılaşmadır. Askeri boyutu öne çıkan ilk görüş, özellikle petrol arz zincirindeki kritik enerji altyapılarını hedef alan enerji terörüne yoğunlaşılmasını savunmuştur. Siyasi boyutu öne çıkan diğer görüş ise kaynak milliyetçiliği ve beraberinde getirdiği enerji kaynaklarının bir silah olarak kullanılması olgusunun asıl tehdidi oluşturduğunu dile getirmiştir.⁶⁵⁵

⁶⁵³ Zurab Khamashuridze, "Energy Security and NATO: Any Role for the Alliance?," *Connections The Quarterly Journal*, 2008, 7 (4), 43-58, pp. 53-54.

⁶⁵⁴ İşeri ve Dilek, *a.g.e.*, s. 234.

⁶⁵⁵ Andrew Monaghan, *Energy Security: NATO's Limited, Complementary Role*, NATO Defense College Research Paper No: 36, Rome, 2008, p. 2.

Tartışmalar yaşansa da 2-4 Nisan 2008'de düzenlenmesi planlanan Bükreş Zirvesi arifesinde NATO'nun enerji güvenliğindeki rolünün kritik enerji altyapılarının korunmasıyla sınırlandırılması üzerinde uzlaşmaya varılabilmektedir.⁶⁵⁶ Uzlaşma sonrasında gerçekleştirilen Bükreş Zirvesi'nde, kritik enerji altyapılarını hedef alabilecek saldırılara karşı ittifakın ne tür katkılar (*added value*) sunabileceğini ele alan NATO'nun Enerji Güvenliğindeki Rolü (*NATO's Role in Energy Security*) başlıklı bir rapor yayınlanmıştır. Katkı yapılabilecek beş alanın belirlendiği raporda, bunlar; bilgi ve istihbarat alanında işbirliğine gidilmesi, istikrarın yayılması, uluslararası ve bölgesel işbirliğinin geliştirilmesi, sonuç yönetiminin desteklenmesi ve kritik enerji altyapılarının korunmasına yardımcı olunması şeklinde sıralanmıştır.⁶⁵⁷

2-3 Nisan 2009'da düzenlenen Strasburg-Kehl Zirvesi'nde de enerji güvenliği önemli bir başlık oluşturmuştur. Zirve'nin bitiminde yayınlanan sonuç bildirgesinde, Bükreş Zirvesi'nde enerji güvenliği alanında belirlenen muhtemel katkıların hayata geçirilmesi tavsiye edilmiştir. Kritik önemi dolayısıyla enerji arzının kesintisiz ve güvenli olması; enerji kaynakları, tedarikçileri ve rotalarında çeşitliliğe gidilmesi ve enerji şebekelerinin birbirine bağlanması üzerinde durulan bildirmede, NATO'nun kritik enerji altyapı güvenliğinin sağlanmasına yönelik girişimlere verdiği destek hatırlatılmıştır. Ayrıca zirvede, Enerji Güvenliği Alanında Sağlanan İlerleme Raporu (*Report on Progress in the Area of Energy Security*) de yayınlanmıştır.⁶⁵⁸

19-20 Kasım 2010'da düzenlenen Lizbon Zirvesi'nde de enerji güvenliği ele alınmıştır. Zirvenin bitiminde yayınlanan sonuç bildirgesinde, enerji güvenliğine ilişkin Strazburg-Kehl Zirvesi'nde alınan kararlar teyit edilmiş; bu alandaki risklere karşı -önceki zirve kararları ve yeni Stratejik Konsept çerçevesinde- NATO'nun desteğinin devam edeceği vurgulanmıştır. İttifakın katkı sağlayabileceği alanlara yönelik yeteneklerin geliştirileceğinin ifade edildiği bildirmede, enerji güvenliği konusunda mevcut ortaklarla ve diğer uluslararası aktörlerle işbirliğinin artırılması da kararlaştırılmıştır.⁶⁵⁹

Son olarak 20-21 Mayıs 2012'de düzenlenen Şikago Zirvesi'nin bitiminde yayınlanan sonuç bildirgesinde de önceki metinlere benzer ifadeler kullanılmış; ilavetense, askeri birliklerde enerji verimliliğinin yükseltilmesi, kritik enerji altyapı güvenliğine yönelik yeteneklerin geliştirilmesi ve konu bazında ortaklarla işbirliğinin artırılması üzerinde durulmuştur. Bildirmede, üye devletlerin Litvanya'da NATO

⁶⁵⁶ İşeri ve Dilek, **a.g.e.**, s. 236.

⁶⁵⁷ NATO Official Web Page, "NATO's Role in Energy Security", http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_49208.htm?selectedLocale=en (Accessed: 28.09.2013).

⁶⁵⁸ NATO Official Web Page, "Strasbourg/Kehl Summit Declaration", http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_52837.htm?mode=pressrelease (Accessed: 28.09.2013).

⁶⁵⁹ NATO Official Web Page, "Lisbon Summit Declaration", http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_68828.htm (Accessed: 28.09.2013).

Enerji Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi (*NATO Energy Security Centre of Excellence*)'nin kurulması konusunda anlaştıkları da duyurulmuştur.⁶⁶⁰

Buraya kadar yaşanan gelişmeleri değerlendiren İşeri ve Dilek, NATO'nun enerji güvenliği konusunda liderlik rolü oynamak gibi bir niyetinin olmadığı sonucunu çıkarmaktadırlar. İlerleyen günlerde de ittifakın enerji güvenliğine katkısının askeri olmaktan öteye geçmeyeceği öngörüsünde bulunan İşeri ve Dilek, NATO'nun Planlama Birimi Direktörü Jamie Shea'nın görüşlerinden hareketle örgütün bu alandaki "tamamlayıcı rolünün" ne olabileceğini dört başlık altında tartışmaktadırlar.⁶⁶¹

Buna göre ilk başlık, enerji güvenliği durumunun gözlemlenmesi ve değerlendirilmesidir. Bu mekanizmanın işleyişı üye devletlerin askeri birimlerince ortaklaşa hazırlanacak analizlerin ve istihbarat raporlarının Kuzey Atlantik Konseyi (*North Atlantic Council*)'e sunulmasına ve alınacak tedbirlerin karara bağlanmasına dayanmaktadır. İşbirliği mekanizmasının başarısı için AB, IEA ve önde gelen petrol şirketleri gibi uluslararası kurum ve kuruluşların katılımının sağlanması önem taşımaktadır. Yine Kuzey Atlantik Konseyi'nce oluşturulacak bir Enerji Güvenliği ve İstihbarat Analiz Birimi'nin de istihbarat paylaşım mekanizmalarını daha etkin kılacağı düşünülmektedir.⁶⁶²

İkinci başlık, deniz seyrüsefer gözlemi ve tehdit bazlı müdahaledir. Bu başlık altında Afrika Boynuzu ve Süveyş Kanalı gibi riskli düğüm noktalarında seyrüsefer halindeki tankerlerin gözlenmesi ve vuku bulabilecek tehditlere müdahale edilmesi öngörülmektedir. Bir önceki başlıkta bahsedilen gözlem ve tehdit değerlendirmesi, buradaki başarının anahtarıdır. Hâlihazırda NATO, Akdeniz'de icra etmekte olduğu Aktif Çaba Harekâtı (AÇH) ile bölgedeki deniz trafiğini gözlemlemekte ve ticaret gemilerini hedef alabilecek saldırıları eskortluk yaparak caydırmaya çalışmaktadır.⁶⁶³

Üçüncü başlık, engelleme operasyonlarıdır. Özünde uygulama enerji arzını tehdit eden bir kriz veya çatışma durumunda askeri harekâtların planlanmasını kapsamaktadır. Bir NATO girişimi olmamakla beraber, İran-İrak Savaşı sırasında Kuveyt'in petrol tankerlerini korumak için Hürmüz Boğazı'na savaş gemilerinin konuşlandırılması veya şaşırtma amacıyla bayrakların değiştirilmesi gibi tedbirleri içeren Ciddi İrade Operasyonu (*Operation Earnest Will/OEW*), bu türden uygulamalara örnek teşkil etmektedir. Engelleme operasyonlarının, kritik enerji

⁶⁶⁰ NATO Official Web Ppage, "Chicago Summit Declaration", http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_87593.htm?mode=pressrelease (Accessed: 28.09.2013).

⁶⁶¹ İşeri ve Dilek, **a.g.e.**, s. 238.

⁶⁶² **A.g.e.**, s. 239.

⁶⁶³ **A.g.e.**, s. 239.

altyapılarının korunması için geçici seyrüsefer eskortluğu desteği verilmesi biçiminde de icra edilebileceği düşünülmektedir.⁶⁶⁴

Dördüncü ve son başlık ise müttefiklere yardımdır. Uygulama kapsamında afet benzeri durumlarda müttefiklere destek verilmesi ve tehditkâr unsurları caydırmak için deniz-hava devriyesi biçiminde engelleme operasyonlarının icra edilmesi öngörülmektedir. Olağanüstü hallerde 4. madde kapsamında kriz bölgesine acil müdahale gücünün gönderilmesi ve bu sayede tehdit altındaki sahanın güvence altına alınması da seçenekler arasındadır.⁶⁶⁵

Sonuçta, İşeri ve Dilek'in de isabetle buyurduğu üzere NATO'nun enerji güvenliği konusunda liderlik rolü oynamak gibi bir niyetinin olmadığı anlaşılmaktadır. Ancak enerji güvenliğine yönelik kaygıların giderek arttığı dolayısıyla bunun gelecekte değişmesinin mümkün olduğu not düşülmelidir. Bunun yanında NATO ülkelerinin petrol ithalatını büyük ölçüde deniz yoluyla yaptığı, başka bir ifadeyle ittifakın petrol arz zincirinde deniz ulaştırma hatlarının kilit konumda bulunduğu görülmektedir. Hâlihazırda NATO, farklı operasyonlarla deniz ulaştırma hatlarının güvenliğini sağlamaktadır. Dolayısıyla ittifakın dolaylı yoldan da olsa enerji güvenliğine katkı sağladığı söylenebilir.

2.2.4. Enerji Güvenliğinin Askerileştirilmesi Sorunsalı

Modern sanayi toplumlarında ulusal güvenlik için hayati görülen kaynaklara erişimin tehlikeye girmesi askeri gücün kullanımının ana nedenlerinden birisidir. 20. yüzyılın başlarında savaş gemilerinde yakıt olarak kömür yerine benzin kullanılmaya başlanması petrolü hayati kaynaklar arasına sokmuş ve o zamandan beri denizaşırı kaynakların güvenliği devletlerin sorumluluğunda telakki edilir olmuştur. Devlet işitaki petrol şirketleri kurup, denizaşırı kaynakları kontrol etmeye çabalayan İngiltere, bu anlayışı pratiğe dönüştüren ilk ülke olarak tarihe geçmiştir. Bununla beraber hemen hemen aynı dönemde birçok devletin İngiltere örneğini izlediği ve stratejilerinin odak noktasına petrol kaynaklarına erişimi yerleştirdiği de bilinmektedir. Motorlu araçların muharebe sahasında kullanımının yaygınlaştığı dünya savaşlarında ilgili tarafların önceliğinin petrol kaynaklarının kontrol edilmesi olması bunun yansımasıdır. Yine Soğuk Savaş döneminde planlamacıların petrolü hayati bir kaynak olarak görmesi de bununla bağlantılıdır.⁶⁶⁶

Günümüzde petrol ulusal güvenliğin başat unsurlarından biri olarak görülmekte; petrol kaynaklarının korunması için askeri tedbirlerin alınması olağan kabul edilmektedir. Aslına bakılırsa taşıdığı önemden ötürü askeri gücün enerji

⁶⁶⁴ A.g.e., s. 239.

⁶⁶⁵ A.g.e., ss. 239-240.

⁶⁶⁶ Michael T. Klare, *Küresel Çatışmanın Yeni Alanları: Enerji Savaşları*, Çev. Özge İnciler, Devin Yayınları, İstanbul, 2004, ss. 46-47.

güvenliğine katkı sağlayacak girişimlerde yer alması yeni bir yaklaşım değildir. ABD, uzun yıllardır özellikle Basra Körfezi'ndeki petrol akışının kesintisiz gerçekleşmesi için askeri gücüne başvurmaktadır.⁶⁶⁷ ABD'nin petrol akışını engelleyebilecek bir düşmana karşı güç kullanma tehdidinde bulunmasının geçmişi Jimmy Carter'ın başkanlık dönemine dayanmaktadır. Carter, 23 Ocak 1980'de Basra Körfezi'ndeki petrol akışını durdurmaya yönelik herhangi bir girişim, "askeri güç dâhil ne gerekiyorsa geri püskürtülecektir" demiştir. Carter Doktrini olarak bilinen bu yaklaşım, Basra Körfezi'nde halen de devam etmekte olan bir oluşumun temellerini atmıştır.⁶⁶⁸

Son yıllarda enerji arz güvenliğine yönelik kaygıların artması, ABD'nin ortaya koyduğu yaklaşımın yaygınlaşması sonucunu doğurmuştur. Bugün enerji kaynaklarını koruma amacıyla askeri gücün devreye sokulması Çin, Rusya ve hatta diğer NATO üyeleri tarafından da benimsenmekte ve bu yönde stratejiler geliştirilmektedir.⁶⁶⁹ İçinde bulunduğumuz dönemde birçok ülkede kritik enerji altyapılarının korunması artık silahlı kuvvetlerin asli sorumlulukları arasında sayılmaktadır. Silahlı kuvvetlere bu tarz sorumluluklar yüklenmesiye kaçınılmaz olarak enerji güvenliğinin askerileştirilmesi (*militarization of energy security*) tartışmalarını alevlendirmektedir.

Enerji güvenliğinin askerileştirilmesi başlığı altında yapılan tartışmaların merkezinde, enerji kaynaklarını kontrol etmek için askeri gücün araçsallaştırılmasının devletler arasındaki silahlı çatışma ihtimalini arttırdığı savı bulunmaktadır. Bu savı ilk dile getirenlerden biri Michael T. Klare'dir. 2002 yılında yayınlanan Küresel Çatışmanın Yeni Alanları: Enerji Savaşları (*The New Landscape of Global Conflict*) adlı kitabında petrol kaynakları özelindeki rekabeti masaya yatıran Klare, Soğuk Savaş sonrası dönemde başta ABD, Çin ve Rusya olmak üzere devletlerin petrol bölgelerindeki askeri varlıklarını güçlendirdiklerine dikkat çekmiştir. Klare, yeni rezervler keşfedilemezse sınırlı miktarlardaki kaynaklar üzerindeki rekabetin giderek daha şiddetli bir hal alacağını ve küresel petrol akışında süregelen herhangi bir kesintide, ithalata bağımlı devletlerin ulusal güvenliklerini gerekçe göstererek sorunu askeri güç kullanarak çözmeye çalışabileceklerini ileri sürmüştür.⁶⁷⁰

Enerji güvenliğinin askerileştirilmesi üzerine çalışan Daniel Moran ve James A. Russell da benzer görüşleri dile getirmektedirler. Bugünün dünyasında büyük çaplı

⁶⁶⁷ Nicola Sartori, *The Militarization of Energy: A Sustainable Challenge for the EU?*, Chatham House, London, 2010, p. 2.

⁶⁶⁸ Klare, *a.g.e.*, s. 53.

⁶⁶⁹ Sartori, *a.g.e.*, p. 2.

⁶⁷⁰ Klare, *a.g.e.*, ss. 46-47.

silahlı çatışmaya dönüşebilecek yegâne konu başlığının enerji kaynakları üzerindeki rekabet olduğunu savunan Moran ve Russell, söz konusu kaynakları ele geçirme, kontrol etme ve yönetme amacıyla askeri kapasitenin devreye sokulmasını kaygı verici bir gelişme olarak okumaktadırlar. Moran ve Russell, gerek gelişmiş ülkelerdeki siyasi istikrarın gerekse gelişmekte olan ülkelerdeki ekonomik ve sosyal kalkınmanın silahlı çatışmalardan sakınılmasına bağlı olduğunu hatırlatmakta; bu doğrultuda enerji güvenliğinin askerileştirilmesinin beraberinde getirdiği risklere dikkat çekmektedirler.⁶⁷¹

Son olarak enerji güvenliğinin askerileştirilmesi kapsamında kara, deniz ve hava kuvvetlerinin görevler üstlendiği görülmektedir. Bununla beraber enerji ticaretinin ağırlık merkezi deniz yollarındadır. Dolayısıyla enerji güvenliğinin askerileştirilmesi üç kuvveti de ilgilendirmekle birlikte, konu daha çok deniz kuvvetlerinin sahasına girmektedir.⁶⁷²

⁶⁷¹ Daniel Moran and James A. Russell, "The Militarization of Energy Security", <https://www.hsdl.org/?view&did=483061> (Accessed: 21.01.2014), p. 2.

⁶⁷² Atagenç, **a.g.e.**, s. 138.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK DENİZ KUVVETLERİ VE ENERJİ GÜVENLİĞİ

3.1. JEOPOLİTİK VE TÜRKİYE

3.1.1. Türkiye’de Jeopolitik Disiplini

Bugüne kadar yapılan araştırmalarda, Osmanlı İmparatorluğu döneminde jeopolitik üzerine yazılmış herhangi bir kaynak ya da belgeye rastlanmamıştır.⁶⁷³ Gerçi Seydi Ali Reis, Ülkelerin Aynası (*Mir-at-ül-Memalik*) ve Çevre (*Muhit*); Kâtip Çelebi, Cihannüma ve Evliya Çelebi, Seyahatname adlı eserlerinde kısmen jeopolitikle ilgili konulara değinmişlerdir.⁶⁷⁴ Ancak bunların bilinçli ve sistematik bir yaklaşımla yapıldığını söylemek mümkün değildir. Dolayısıyla eldeki mevcut bilgilerden Osmanlı döneminde jeopolitik çalışmaların olmadığı sonucu çıkarılabilir.

Erken Cumhuriyet döneminde askeri eğitim gören bir kesimin jeopolitik diline aşina olduğu bilinmektedir. Bununla birlikte kavramının Türkiye’de kitleselleşmesi 2. Dünya Savaşı dönemine denk gelmektedir. Bu dönemde jeopolitik, gazetelerde yayınlanan bir dizi makaleyle geniş kitlelere tanıtılmıştır. Almanya’nın hâlâ güçlü olduğu ve müttefiklerin zaferinin kesinleşmediği yıllarda kaleme alınan bu makalelerde, Türkiye’nin politikalarının belirlenmesi için jeopolitik çalışmalara ağırlık verilmesi çağrısı yapılmıştır. Makalelerin içeriğinden yazarların Alman jeopolitikçilerin kendi ülkelerinin verdiği mücadeleye yaptıkları katkıdan etkilendikleri anlaşılmaktadır. Zaten makalelerde orijinal Almanca “geopolitik” sözcüğünün kullanılması da yazarların nereden ilham aldıkları konusunda fikir vermektedir.⁶⁷⁵

Savaş sonrası dönemde jeopolitik, Nazi yayılcılığıyla olan bağlarından dolayı Batı’da “damgalanmıştır”. Türkiye’de ise böyle bir utancın atfedildiğine ilişkin çok az belirti vardır. Aksine Türkiye’de yazarlar jeopolitiği Batılı yüksek öğrenim kurumlarında okutulan ve politikaların biçimlendirilmesinde kullanılan yeni bir bilim olarak sunmaya devam etmişlerdir.⁶⁷⁶ Ancak bu durum, jeopolitiğe olan ilginin uzun yıllar boyunca askeri kurumlarla sınırlı kaldığı ve bazı istisnalar dışında sivil kesimde çalışmalar yapılmadığı gerçeğini değiştirmemektedir.

Tespit edilebildiği kadarıyla savaş sonrası dönemde Türkiye’de bu alanda yapılan çalışmaların ilk örneğini 1963 yılında Sami Güngör’ün Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi’nde yayınlanan Siyasi Coğrafya ve Jeopolitik adlı makalesi oluşturmaktadır. Onu, 1964 yılında Ruhi Tufan’ın Harp Akademileri

⁶⁷³ Hasanov, a.g.e., s. 177.

⁶⁷⁴ Ulaş, a.g.e., ss. 293-294.

⁶⁷⁵ Pınar Bilgin, “Türkiye Coğrafyasında Yalnız Güçlü Devletler Ayakta Kalabilir’: Jeopolitik Gerçeklerin Türkiye’deki Kullanımları”, Evren Balta Paker ve İsmet Akça (Ed.), *Türkiye’de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010, 453-474, s. 455.

⁶⁷⁶ A.g.e., s. 456.

Komutanlığı'nda düzenlediği konferans takip etmiş ve 1966 yılında aynı kurum tarafından Geopolitik, Geopolitikle İlgili Ana Konular adlı kitap yayınlanmıştır. İzleyen yıllarda Harp Akademileri Komutanlığı'nda konferanslar devam etmiştir. 1971 yılındaysa yine aynı kurum tarafından Suat İlhan'ın Jeopolitikten Taktiğe adlı ders kitabı yayınlanmıştır.⁶⁷⁷

İlhan'ın kitabında ortaya koyduğu Güç Merkezleri Görüşü, Türkiye'de jeopolitik alanındaki çalışmaların geldiği noktanın anlaşılması bakımından önemlidir. Zira sistemli bir analizin ürünü olan çalışma, yazına ilişkin derin bir tarihsel birikimin varlığını göstermektedir. Buna göre 14. yüzyıldan 20. yüzyılın ortalarına kadar dünyada başat aktörlerin ortaya çıkışını analiz eden İlhan, her dönem farklı güç merkezlerinin teşekkül ettiği sonucuna varmıştır. İlhan'ın görüşü, güç merkezlerinin zamanla yer değiştirdiği önermesi üzerine kuruludur. Bir dönem en büyük güç merkezleri Asya'da teşekkül etmişken, 16. yüzyılda Avrupa, 20. yüzyılın ikinci yarısında ise Amerika öne çıkmıştır. Mevcut jeopolitik kuramlar, 20. yüzyılın güç merkezlerine göre ortaya atılmıştır. Bu kuramların gelecekteki muhtemel gelişmeleri açıklaması, örneğin Afrika veya Latin Amerika'da başat bir aktörün ortaya çıkmasını kavraması mümkün değildir. Güç merkezlerinin oluşumunda üç etken -insanlar, kaynaklar ve coğrafya- belirleyici olmaktadır. O halde yapılması gereken bu etkenlerin doğru bir şekilde analiz edilmesi ve kuramların mevcut ve gelecekteki güç merkezlerine göre geliştirilmesidir.⁶⁷⁸

Türkiye'de jeopolitik çalışmaların ivme kazanması Soğuk Savaş, özellikle de 2000'li yılların sonrasında gerçekleşmiştir. Bu dönemde jeopolitik, gerek siyaset gerekse bilim dünyasında artık sıklıkla telaffuz edilen bir kavram olagelmıştır. Jeopolitik üzerine yayınların sayısında artış yaşanması ve üniversitelerin müfredatlarına ilgili alanda derslerin konulması bunun yansımasıdır. Aynı durum, jeopolitik eksenli araştırmalar yapan devlet destekli veya özel düşünce kuruluşlarının kurulması için de geçerlidir. Bu dönemde gözlemlenen bir diğer gelişme, artan ilgiye paralel olarak kuramsal çalışmalara yönelmesidir. Bunun örneklerinden biri Ramazan Özey'in ilk kez 1994 yılında Altınoluk Dergisi'nde ortaya koyduğu Merkezi Hâkimiyet Kuramı'dır. Daha sonraki dönemlerde geliştirilerek Merkezi Türk Hâkimiyet Kuramı adını alacak olan çalışma, Anadolu merkezli bir süper güce kuramsal dayanak sağlama arayışındadır.

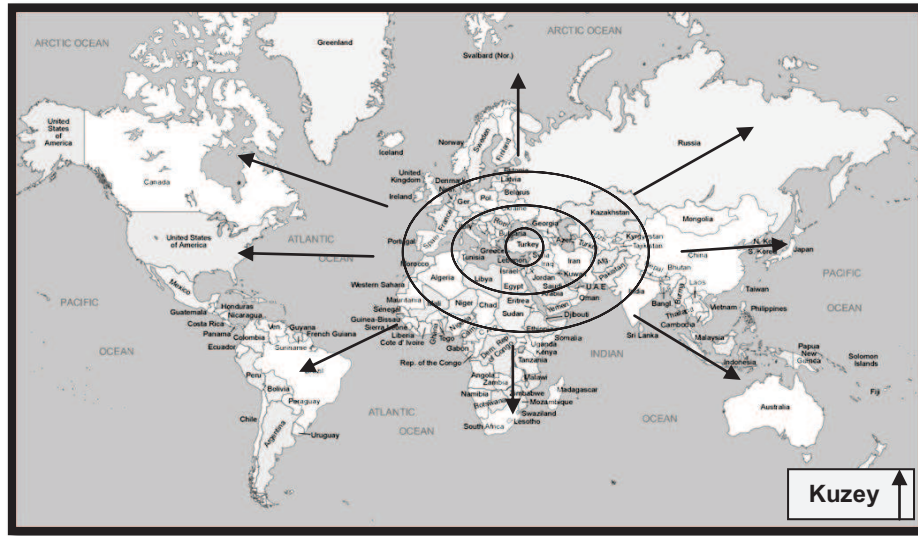
Ana hatlarıyla kuram Asya, Afrika ve Avrupa'nın birleşme noktasında yer alan Anadolu Yarımadası'nın dünya kalesi ve de beraberinde dünyanın kalbi (*heartland*) olduğu iddiasındadır. Anadolu Yarımadası'nın kale olarak nitelendirilmesinin sebebi,

⁶⁷⁷ Ulaş, a.g.e., s. 294.

⁶⁷⁸ İlhan, *Jeopolitikten Taktiğe*, ss.126-129.

üç tarafının denizlerle çevrili olması; 1132 m.lik ortalama rakımıyla Asya'nın bir hayli üzerinde yer alması ve Asya ile Afrika'ya bitişik olan kesimlerinde aşılması zor sıradağların bulunmasıdır. Anadolu Yarımadası'ndaki iç kaleyi -tarihte birçok meydan muharebesine ev sahipliği yapan ve Kurtuluş Savaşı'nda olduğu gibi dönemsel olarak sığınma veya çevreye yayılma bölgesi işlevi gören- Ankara, Konya, Sivas ve Kayseri şehirleri oluşturmaktadır. Kalenin dışarıya açılan burçları işleviniyse, Asya tarafında Malazgirt, Avrupa tarafındaysa İstanbul görmektedir. Anadolu Yarımadası'nı çevreleyen Balkanlar ve Orta Doğu, İç Çemberi meydana getirmektedir. Bunun dışındaki kara parçalarıysa, Dış Çemberi ya da Dünya Adası'nı oluşturmaktadır (Harita-29). Bu bilgiler kapsamında varılabilecek sonuç özetle şudur: "Dünya Kalesi'ni (Anadolu'yu) elinde bulunduran bir millet, İç Çembere (Balkanlar ve Ortadoğu[ya]) hükmeder, İç Çembere hükmeden bir millet ise, Dış Çembere yani Dünyaya hâkim olur".⁶⁷⁹

Harita-29 Merkezi Türk Hâkimiyet Kuramı



Kuşkusuz Özey'in çözümlemelerinin eleştirilebilecek birçok yönü vardır ki bunlardan ilki, "90 yıldır Anadolu Yarımadası'nı elinde bulunduran Türkiye, neden dünyaya hâkim olamamaktadır?" sorusunun yanıtsız kalmasıdır. Ancak her şeye rağmen çalışmanın önemli bir adım teşkil ettiği ve eleştirilecek yönleri olmakla beraber, bu alandaki girişimleri cesaretlendirdiği söylenebilir.

⁶⁷⁹ Ramazan Özey, *Jeopolitik ve Jeostratejik Açından Türkiye*, Marifet Yayınları, İstanbul, 1998, ss. 58-59.

3.1.2. “Stratejik Derinlik” Arayışı

Türkiye’de jeopolitik alanında yapılan en dikkat çekici çalışma, Ahmet Davutoğlu’nun Stratejik Derinlik: Türkiye’nin Uluslararası Konumu adlı kitabıdır. Yayınlandığı tarihten bugüne kadar sadece yurtiçinde değil, yurtdışında da büyük ses getiren kitap, özellikle kuramsal boyutuyla dikkat çekmekte ve Türkiye’nin dış politika stratejisine jeopolitik bir temel oluşturma amacı gütmektedir.

Davutoğlu, çözümlemelerinde güç kavramını esas almaktadır. Ulusal gücün unsurlarınıysa sabit veriler (tarih, coğrafya, nüfus ve kültür), potansiyel veriler (ekonomik, teknolojik ve askeri kapasite), stratejik zihniyet, stratejik planlama ve siyasi irade olarak sıralamaktadır. Davutoğlu’nun formülüzasyonuna göre bir ülkenin uluslararası alandaki etkinliği, söz konusu unsurların birleşimine bakılarak ölçülmektedir.⁶⁸⁰

Davutoğlu, Türkiye’nin uluslararası alandaki gerçek güç potansiyelinin ne olduğu ve bu gücün diplomatik açıdan ne ölçüde kullanılabilir nitelikte bulunduğuyla ilgili tartışmalara dikkat çekmektedir. Davutoğlu’nun ifadesiyle, bu noktadaki tespit ve yaklaşımlar iki uç arasında gidip gelmektedir. Bir grup, Türkiye’nin güç potansiyelini düşük göstererek başka ülkelere endeksli politikaları meşru kılmaya çalışmaktadır. Diğer bir grup ise Türkiye’nin sabit ve potansiyel güç unsurlarının - yeni uluslararası konjonktüre bakarak dinamik bir şekilde yorumlamaksızın- ani ve ciddi bir güç patlaması yapabileceği konusunda aşırı iyimser tahminlerde bulunmaktadır. Ortaya çıkan bu çelişkili durum, sabit ve potansiyel verileri “çarpan etkisiyle” dış politika etkinliğine dönüştüren stratejik zihniyet, stratejik planlama ve siyasi irade konusundaki eksikliklerden kaynaklanmaktadır. Burada sabit ve potansiyel güç unsurlarının uluslararası alandaki değişimlere göre dinamik bir şekilde yorumlanmaması tabloyu daha da ağırlaştırmaktadır. Davutoğlu, söz konusu eksikliklerden ötürü Türk Dış Politikası (TDP)’de 1990’lı yılların sonlarına doğru gizli bir “sukût-u hayal” yaşandığını; 2000’li yıllarında da benzer bir sukût-u hayalin yaşanması istenmiyorsa yapılması gerekenin stratejik kuram zemininin oluşturulması olduğunu söylemektedir.⁶⁸¹

Davutoğlu’na göre Kurtuluş Savaşı’nı izleyen dönemde TDP, iki temel unsur üzerine inşa olmuştur: Bunlardan birincisi uluslararası alanda iddialı bir oyuncu olma yerine, Misâk-i Milli sınırlarını ve ulus-devleti müdafaa stratejisinin izlenmesidir. İkincisi ise yükselen Batı eksenine alternatif ya da muhalif değil, bilakis bu eksenin bir parçası olunmasıdır. Atatürk’ün “Yurtta sulh, cihanda sulh” ilkesinde ifadesini bulan bu yaklaşım, barış-eksenli idealist bir uluslararası ilişkiler çizgisi gösterme

⁶⁸⁰ Davutoğlu, **a.g.e.**, s. 17.

⁶⁸¹ **A.g.e.**, ss. 45-47.

yanında, sömürgeci sistemik güçlerle çatışmaktan kaçınan realist bir dış politika tavrını da öne çıkarmıştır. Bu politikanın uzantısı olarak, 2. Dünya Savaşı sonrasında uluslararası alanda ortaya çıkan yeni dengeler Türkiye'yi Batı ülkeleriyle işbirliği yapmaya ve NATO şemsiyesi altına girerek Sovyet tehdidini bertaraf etmeye sevk etmiştir. Bu dönemde Türkiye, uluslararası sistem içinde kendine özgü bir konum elde etmek yerine, esasen sınırlarını koruma dürtüsüyle hareket etmiştir. Ne var ki Sovyet tehdidine karşı zorunlu olarak girilen bu güvenlik şemsiyesinin bedeli kimi zaman doğal etkinlik alanının ve diğer alternatif güç merkezlerinin ihmal edilmesiyle ödenmiştir.⁶⁸²

Soğuk Savaş'ın sona ermesi uluslararası alanda önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Osmanlı'dan gelen tarihi birikimi ve zengin kültürüyle öne çıkan Türkiye, yeni dönemde başka ülkelerin politikalarına göre pozisyon alan "edilgen" değil, bilakis kendi politikalarını uygulayan "etken" bir aktör olma şansına sahiptir. Ancak bunun olabilmesi için öncelikle Türkiye jeopolitiğinin yeniden yorumlanması gerekmektedir. Zira coğrafya sabit bir faktör olmakla beraber, coğrafyanın belirlediği jeopolitiğin diplomatik boyutu, uluslararası güç dengelerine göre her daim yeniden yorumlanması ve ayarlanması gereken dinamik bir değişkendir. Bu dinamizme ayak uydurulamaması halinde, jeopolitik avantajların dezavantaja dönüşmesi olasılık dâhilindedir.⁶⁸³

Türkiye, jeopolitik açıdan kara ve deniz güçlerinin doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusundaki hâkimiyet alanı mücadelelerinin ve geçiş bölgelerinin tam merkezinde yer almaktadır. Doğu-batı doğrultusunda Anadolu Yarımadası, Avrasya anakıtasını kuşatan yarımada kuşağının en önemli halkasıdır. Kuzey-güney doğrultusunda ise Avrasya merkez kara kütlelerini sıcak denizlere ve Afrika'ya bağlayan iki önemli kara geçiş bölgesi (Balkanlar ve Kafkaslar) ile bir deniz geçiş bölgesi (Boğazlar) Türkiye'de kesişmektedir. Yine Türkiye, söz konusu kara ve deniz geçiş bölgelerini enerji kaynak merkezleri olan Orta Doğu ve Hazar Havzası'na da bağlamaktadır.⁶⁸⁴

Kısaca özetlenen bu jeopolitik özellikler, tarih boyunca önemli olagelmiş ve Anadolu Yarımadası her daim bir siyasi güç merkezi olmaya aday olmuştur. Soğuk Savaş boyunca Türkiye, jeopolitik konumunu son derece statik bir çerçevede -çevre unsuru olmayı kabul ettiği bir ittifak bloku içinde- itibarını ve pazarlık gücünü arttıran bir koz olarak kullanmaya çalışmıştır. Ne var ki Türkiye'nin en önemli kozu olarak müzakere masasına konan jeopolitik konum, dünyaya açılım stratejisinin bir

⁶⁸² A.g.e., ss. 69-71.

⁶⁸³ A.g.e., ss. 116-117.

⁶⁸⁴ A.g.e., s. 116.

parametresi olmaktan çok, statükoyu korumanın bir aracı işlevi görmüştür. Oysa Soğuk Savaş sonrasında oluşan uluslararası dengeler içerisinde yapılması gereken, Türkiye jeopolitiğinin sınırları müdafaa dürtüsünün yönlendirdiği bir statükoyu koruma stratejisinin aracı olmaktan çıkarılmasıdır. Aksine Türkiye jeopolitiği, uluslararası siyasi, ekonomik ve güvenlik ilişkileri kapsamında, kademeleri bir şekilde dünyaya açılmanın ve bölgesel etkinliği küresel etkinliğe dönüştürmenin dinamik bir aracı olarak görülmelidir.⁶⁸⁵

Davutoğlu, bu yaklaşım doğrultusunda Türkiye jeopolitiğini üç önemli etki alanını (*hinterland*) gösteren ve iç içe geçen dairevi kuşaklardan oluşan yeni bir kavramsallaştırma çerçevesinde okunmaktadır. Bölgesel etki alanının kademeli bir tarzda genişletilerek, küresel konumun güçlendirilmesini hedefleyen dış politika stratejisinin jeopolitik temelini oluşturacak olan bu kavramsallaştırma “yakın kara havzası”, “yakın deniz havzası” ve “yakın kıta havzası” şeklindedir. Nitekim Davutoğlu, Türkiye’nin ancak söz konusu havzalar arasındaki geçişkenliği ve karşılıklı bağımlılığı iyi değerlendirmesi; dahası bu anlayışın iç siyasi kültürü tarafından da içselleştirilmesi halinde uluslararası sistemin edilgen/çevre unsuru olmaktan kurtulabileceği görüşündedir.⁶⁸⁶

Harita-30 Yakın Kara Havzası



Davutoğlu’nun kavramsallaştırmasıyla yakın kara havzası, Türkiye’nin kara sınırlarıyla doğrudan irtibatlı olduğu üç bölgeyi kapsamaktadır: (1) Balkanlar, (2) Orta Doğu ve (3) Kafkasya (Harita-30). Türkiye, gerek tarihi birikimi gerekse de

⁶⁸⁵ A.g.e., ss. 116-117.

⁶⁸⁶ A.g.e., s. 118.

coğrafi konumuyla bu havzanın ayrılmaz bir parçasıdır. TDP'nin ana konu başlıkları ve bu politikayı şekillendiren ana unsurlar, yakın kara havzasındaki oluşum ve gelişmelerin doğal sonuçlarıdır. Türkiye, daha önceki dönemlerde olduğu gibi Batı Avrupa ile bütünleşme ve Atlantik ötesi ittifak ilişkilere girme seçeneklerinin cazibesiyle, yakın kara havzasına yabancılaşma hatasına düşmemelidir. Unutulmamalıdır ki Türkiye'nin uluslararası alandaki konumu, bu havzadaki etkinliğinin derecesine bağlıdır. Balkanlar, Orta Doğu ve Kafkasya'daki gelişmeler üzerinde etkili olamayan bir Anadolu ülkesinin, ne kendi toprak bütünlüğünü muhafaza edebilmesi ne de dünyaya açılabilmesi mümkündür.⁶⁸⁷

Harita-31 Yakın Deniz Havzası

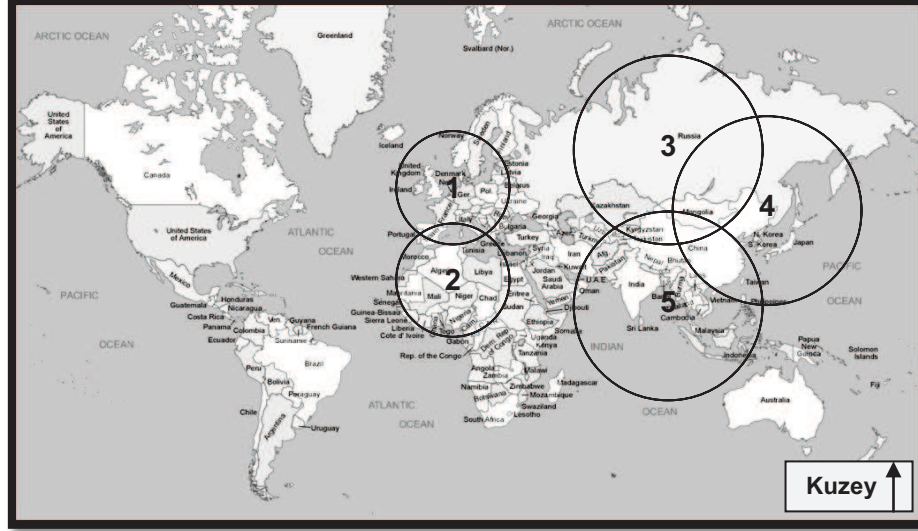


Yakın deniz havzası; (1) Karadeniz, (2) Ege ve Adriyatik dâhil olmak üzere Doğu Akdeniz, (3) Kızıldeniz, (4) Basra Körfezi ve (5) bu körfezin Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na açılan bağlantı yolları ile (6) Hazar Denizi'ni kapsamaktadır (Harita-31). Davutoğlu'na göre Türkiye'nin kendi coğrafyasıyla çelişkili dış politikasının en belirgin yönü, uzun dönemli ve koordineli bir deniz stratejinin bulunmamasıdır. Hem bir yarımada ülkesi olması hem de önemli su yolları, iç deniz ve körfezlerin kesiştiği bir coğrafyada yer alması dolayısıyla, Türkiye'nin yakın deniz havzasında etkin olmasını sağlayacak bir deniz stratejisinin geliştirilmesi zaruridir. Tarihi veriler açıkça göstermektedir ki Bizans ve Osmanlı İmparatorlukları bunu başardıkları için dünya devleti haline gelmiştir. Anadolu-Balkan eksenindeki her ülke gibi Türkiye'nin de

⁶⁸⁷ A.g.e., s. 119.

gerçek anlamda bir güç olması ancak ve ancak bu eksenin çevresindeki deniz ve su yollarında hâkimiyet sağlanmasıyla mümkündür.⁶⁸⁸

Harita-32 Yakın Kıta Havzası



Yakın kıta havzası ise; (1) Avrupa, (2) Kuzey Afrika ve (3) Kuzey, (4) Güney ve (5) Doğu Asya'yı kapsamaktadır (Harita-32). Soğuk Savaş döneminde Türkiye - blok içi sorumluluklarının gereği olarak katıldığı Kore Savaşı bir kenara bırakılacak olursa- yakın kara ve deniz havzaları dışında bir dış politika etkinliğine yönelmemiştir. Oysa Türkiye, Balkanlar bağlantısıyla bir Doğu Avrupa, Orta Doğu bağlantısıyla da bir Batı Asya ülkesidir. Karadeniz üzerinden Doğu Avrupa ve Avrasya steplerinin su yollarına müdahil olabilen Türkiye, Kafkasya üzerinden Hazar ve Orta Asya, Doğu Akdeniz üzerinden ise Kuzey Afrika ile Batı ve Güney Asya dengelerinde yer almaktadır. Yakın kara ve deniz havzalarında etkili bir aktör olmanın koşullarından birinin bu havzaları kıtsal anlamda kuşatan bölgelerle ilgili meseleleri yakından takip etmekten ve alternatif politikalar üretmekten geçtiği göz ardı edilmemelidir.

İlk yayınlandığı 2001 yılından günümüze kadar stratejik derinlik kitabına dolayısıyla Davutoğlu'na yönelik birçok eleştiri yapılmıştır. Örneğin Baskın Oran, stratejik derinliğin tipik bir uluslararası ilişkiler realist kuram kitabı olduğunu; uluslararası ilişkilere güçlü büyük devletler açısından bakan ve en çok onların işlerine yarayan bu yaklaşımın ise artık eskilerde kaldığını söylemektedir.⁶⁸⁹

⁶⁸⁸ A.g.e., s. 151.

⁶⁸⁹ Baskın Oran, "Dönemin Dış Politikası," Baskın Oran (Ed.), *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt III, 2001-2012)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, 130-226, s. 134.

Yunanistan penceresinden stratejik derinliğin nasıl algılandığını ele alan Herkül Milas da kitabın Türkiye'nin komşuları dolayısıyla Türkiye için güvensizlik yaratıcı ifadeler içerdiğini iddia etmekte, Nazi yayılcılığıyla özdeş Hayat Sahası kavramının çok sık kullanılmasını buna örnek göstermektedir. Ayrıca Milas, kitabın ana dayanak noktalarından biri olan Osmanlı mirasının hoşgörü ve Pax Ottomana şeklinde idealize edildiği görüşünü de dile getirmekte; bu durumuysa gerçekleri yansıtmadığı gerekçesiyle eleştirmektedir.⁶⁹⁰

Sonuç itibariyle stratejik derinlik yaklaşımının, Türkiye'nin bölgesel bir güçten küresel bir güce dönüşmesi hedefinin gerçekleştirilmesine yönelik kuramsal dayanak sağlama amaçlı ortaya konulduğu söylenebilir. Dış politika esaslarının, coğrafya/jeopolitik ve tarih unsurlarının dikkate alınarak belirlenmesi gerektiğini savunan Davutoğlu, Türkiye'nin edilgen değil etken bir ülke olması gerektiği; bunun yolunun ise kademeli bir şekilde dünyaya açılmaktan geçtiği görüşündedir. Elbette Davutoğlu'nun ortaya koyduğu yaklaşımın eleştirilebilecek birçok yönü vardır. Ancak iç içe geçmiş daireler şeklinde Türkiye'nin etki alanlarını gösteren kavramsallaştırmanın bu çalışma için uygun bir çerçeve oluşturduğu ve Türk Deniz Kuvvetleri ile enerji güvenliği arasındaki ilişkinin analizinde kullanılabileceği değerlendirilmektedir.

3.1.3. Klasik ve Çağdaş Jeopolitik Alanyazınında Türkiye

Klasik jeopolitik alanyazınında Türkiye'ye doğrudan değinilmemekle beraber, söz konusu çözümlemeler kapsamında bazı yorumlar yapılabilir. Mesela bu çalışmada da dikkate alınan Deniz Hâkimiyeti Kuramı'na göre Türkiye, deniz gücü geliştirmek için son derece elverişli koşullara sahiptir. Türkiye'nin coğrafi konumu, fiziki yapısı ve yüzölçümünün genişliği deniz gücünü desteklemeye uygundur. Buna karşılık, denizcilikle uğraşan nüfus sayısı ve halkın denizciliğe bakışıyla ilgili aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Kaldı ki aynı olumsuzluk hükümetlerin denizciliğe bakışı için de geçerlidir. Yapılması gereken, deniz gücünün geliştirilmesinin bir devlet politikası haline getirilmesi; buna paralel olarak da denizcilikle uğraşan nüfusun artırılıp, halkın denizciliğe bakışının iyileştirilmesidir.

Üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ülkesi olan Türkiye, bir yandan Karadeniz'den Akdeniz'e geçişi sağlayan boğazlar gibi son derece kritik bir deniz geçidini kontrol etmekte, diğer yandan -başta dünyanın en hareketli su yolları arasında yer alan Doğu Akdeniz olmak üzere- çevre denizlerdeki dengelerde dikkate alınmaktadır. Türkiye'nin Cebelitarık Boğazı yoluyla Atlas Okyanusu'na, Süveyş

⁶⁹⁰ Herkül Milas, "Stratejik Derinlik Kitabı - Yurt Dışından Okunduğunda," Baskın Oran (Ed.), *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt III, 2001-2012)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, 137-138, s. 137.

Kanalı yoluyla Hint Okyanusu'na açılma imkânı vardır. Dünyanın her noktasına ulaşma imkânına sahip olan Türkiye'nin, deniz gücünü geliştirmesiyle önce çevre denizlerde, akabinde de dünya okyanuslarında etkin olması ve böylece küresel bir güce dönüşmesi mümkündür.

Kalpgâh Kuramı'na göre Türkiye, iç/kenar hilal bölgesinde yer almaktadır. Kalpgâhın Akdeniz'e, oradan da dünya okyanuslarına açılmasında boğazlar kritik öneme haizdir. Aynı önem, Orta Doğu'nun zengin petrol ve doğalgaz kaynaklarına uzanma imkânı veren Anadolu Yarımadası için de geçerlidir. Hal böyle olunca Türkiye'nin kalpgâh'a hâkim olan devletin olası bir genişleme girişiminde ilk hedeflerden biri olması kuvvetler muhtemeldir.

Resim tersten okunduğunda, kıyılardan iç kesimlere doğru uzanan nehir ve stepler ile kalpgâhın içlerine en kolay ulaşımın -Türkiye'nin "giriş anahtarını" elinde bulundurduğu- Karadeniz yoluyla sağlandığı görülmektedir. Olası bir mütecavize karşı buralarda doğal savunma engelleri yoktur. Karadeniz'de konuşlanacak muhasım donanma unsurlarının, amfibi birlikler, organik hava unsurları ve uzun menzilli füzelerle kalpgâhın içlerine yönelik güç aktarımı ve darbe harekâtı uygulaması mümkündür. Dolayısıyla kalpgâhın batısında yaşanacak bir savaşta, Karadeniz'in güneyde ikinci bir cephe oluşturması ve savunan tarafın kuvvetlerini bölmesi riski vardır. Bu durumun, savunma açısından Karadeniz'i kalpgâhın "yumuşak karnı" haline getirdiği söylenebilir.

Kenar Kuşak Kuramı'na göre de Türkiye, iç/kenar hilal bölgesindedir. Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye, kalpgâha hâkim olan devletin Dünya Adası'nı, ardından da dünyayı ele geçirmesinde "bariyer" konumundadır. Bu özelliğinden ötürü Türkiye'nin, kalpgâhın çevrelenmesi ve dünya hâkimiyetinin engellenmesinde büyük önem arz ettiği düşünülmektedir. Zaten Soğuk Savaş döneminde uygulanan ve kalpgâhı elinde bulunduran Sovyetler Birliği'ne karşı, Batı Avrupa'dan Uzakdoğu'ya kadar ittifaklar zincirinin kurulmasına dayanan Çevreleme Siyaseti'nin düşünsel arka planında da bu anlayış vardır.

Klasik alanyazının aksine, çağdaş jeopolitik yazında Türkiye'ye doğrudan değinen birçok düşünür bulunmaktadır. Medeniyetler Çatışması Kuramı'nın mimarı Huntington, Türkiye'nin Batı ile kurduğu yakın ilişkilerin Soğuk Savaş'ın ürünü olduğunu iddia etmekte; yeni dönemde bu durumun değişeceğini ve taraflar arasındaki bağların giderek zayıflayacağını ileri sürmektedir. Huntington'a göre Türk seçkinleri, Cumhuriyet tarihi boyunca Batı ile bütünleşme hedefine odaklanmışlardır. Ancak son yıllarda İslami hareketin güç kazanması ve buna paralel olarak da halk arasında Batı karşıtı duyguların artması, seçkinlerin Batı yanlısı eğilimlerini törpülemektedir. Kaldı ki Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında Orta Asya'da

bağımsızlığını kazanan Türki Cumhuriyetler ile başlayan yakınlaşma da Batı yanlısı eğilimlerin törpülenmesini hızlandırmaktadır. Birbiriyle çatışan görüşlerin varlığı nedeniyle Türkiye, bugün Batı ile İslam medeniyeti arasında kalmış bölünmüş bir devlettir. Bu durumun, gelecekte de devam etmesi beklenmektedir.⁶⁹¹

Huntington, Türkiye'nin kendisini laik bir ülke olarak tanımladığı sürece İslam medeniyetinin liderliğine soyunma şansı olmadığını iddia etmekte, ancak bundan vazgeçilmesi halinde durumun değişeceğini de eklemektedir. Açılacak olursa, Türkiye'nin Balkanlar, Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Orta Asya'daki Müslümanlarla - başka hiçbir ülkede olmayan- derin tarihsel bağları bulunmaktadır. Türkiye için en doğrusu, geçmişte olduğu gibi Batı'nın temel İslami muhatabı ve hasmı rolünü üstlenmesidir. Tarihi, nüfusu, ekonomik gelişmişliği, ulusal birliği ve askeri kapasitesi dikkate alındığında, bu dönüşümü gerçekleştiren Türkiye'nin, İslam'ın çekirdek devleti olma şansı vardır.⁶⁹²

Yeni Avrasyacılık Kuramı'nın temsilcilerinden Dugin, Rusya'nın Orta Asya ve Kafkasya'da İran ile işbirliğine giderek Moskova-Tahran Eksenini kurması gerektiğini savunmakta; rakip olarak gördüğü Türkiye'nin ise bölgedeki nüfuz mücadelesinde, Atlantikçiliğin ajanı rolünü oynadığını ileri sürmektedir. Dugin'e göre bu bölgede Türkiye'nin çıkarları hiçbir şekilde dikkate alınmamalıdır. Dahası Türkiye'deki Kürt ayrılıkçı hareketler desteklenmeli ve etnik olarak İran'a yakın olan halkların laik-Atlantikçilik kontrolünden çıkarılmasına çalışılmalıdır. Dugin, Ankara'ya Bağdat, Şam, Riyad yoluyla güney istikametinde gelişimin teklif edilebileceğini ya da Türkiye'de radikal bir değişim için İran yanlısı kökten dincilere ve Orta Asya Bloku'na giriş için Atlantikçilik karşıtı Avrasyacı unsurlara destek verilebileceğini söylemektedir.⁶⁹³

Diğer yandan Dugin'in ileriki dönemlerde Türkiye hakkındaki görüşlerini yumuşatması ilgi çekicidir. Daha önce Orta Asya'daki çıkarlarının hiçbir şekilde dikkate alınmaması gerektiğini söylediği Türkiye'yi, bölgede Rusya'nın en önemli ortağı olarak nitelendirmeye başlayan Dugin, iki ülke arasındaki işbirliğinin önemini vurgular olmuştur. Bu doğrultuda Türkiye'nin hem Batılı hem de Doğulu özellikler taşıyan Avrasyacı bir ülke olduğu görüşünü dile eden Dugin, Ankara'nın giderek artan oranda AB'den farklı bir medeniyet olduğunu idrak ettiğini, bunun da geleceği için olumlu bir gelişme olduğunu belirtmektedir.⁶⁹⁴

Eksen Devletler Kuramı'nı geliştiren Chase, Hill ve Kennedy, siyasi ve ekonomik açıdan sağlam bir ülke olarak gördükleri Türkiye'nin, özellikle stratejik

⁶⁹¹ Huntington, **a.g.e.**, ss. 206-214.

⁶⁹² **A.g.e.**, ss. 263-264.

⁶⁹³ Dugin, **Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım**, ss. 76-79.

⁶⁹⁴ Dugin, **Moskova-Ankara Eksenini: Avrasya Hareketinin Temel Görüşleri**, ss. 59-60.

önemiyle öne çıktığının altını çizmektedirler. Buna göre Doğu ile Batı'nın; Kuzey ile Güney'in; Hristiyanlık ile İslam'ın kavşak noktasından bulunan Türkiye, Boğazlar sayesinde binlerce mil uzaklıktaki ülkelere tesir etme potansiyeline sahiptir. Soğuk Savaş süresince NATO'nun güneydoğu kanadında kilit bir rol oynayan; ayrıca AB üyeliğine ilk müracaat eden ülkelerden de biri olan Türkiye, istikrarlı ekonomik büyümesi ve orta sınıfın artan refahıyla dikkat çekmektedir.⁶⁹⁵

Bununla beraber Türkiye'nin, diğer eksen devletler gibi ciddi iç ve dış tehditlerle karşı karşıya olduğu da bir gerçektir. Hızla artan nüfus, çevre sorunları, etnik çatışmalar ve kökten dinci hareketler, genç cumhuriyetin demokrasisine ve kurumlarına tehdit oluşturmaktadır. Ayrıca Yunanistan ve Güney Kıbrıs ile Ege Adaları'nın aidiyeti, kıta sahanlığı ve Makedonya; Suriye ve Irak ile Fırat Nehri'nin sularının paylaşımı ve Orta Asya'daki Müslüman ülkelerle ilişkilerin yürütülmesi konularında problem vardır. Müreffeh, demokratik ve hoşgörülü bir Türkiye'nin, bütün bölge için "fener" işlevi göreceğine şüphe yoktur. İç savaş ve etnik/dini çatışmalar ile çalkalanan ya da sınır ötesine müdahale hırsları taşıyan bir Türkiye'nin ise ABD'nin çıkarlarına birçok alanda zarar vereceği ve NATO yanlısı stratejistlerden, İsrail'in dostlarına kadar herkesi endişelendireceği açıktır.⁶⁹⁶

Büyük Satranç Tahtası Kuramı'nın mimarı Brzezinski, jeopolitik mihver kategorisinde değerlendirdiği Türkiye'nin, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Hazar Denizi-Orta Asya bölgesinde belli ölçüde jeostratejik oyuncu rolü de oynayabileceği görüşündedir. Brzezinski'nin cümleleriyle, "Türkiye Karadeniz bölgesinde istikrarı sağlamakta, Akdeniz'e geçişi kontrol etmekte, Rusya'yı Kafkaslar'da dengelemekte, hâlâ İslami kökten dinciliğe bir panzehir sunmakta ve güneydeki dayanak noktası olarak NATO'ya hizmet etmektedir. İstikrarsız bir Türkiye, büyük olasılıkla güney Balkanlar'da daha fazla şiddetin ortaya çıkmasına neden olur; diğer yandan da Kafkasya'daki yeni bağımsızlıklarını kazanmış devletler üzerinde Rus kontrolünün yeniden sağlanmasına yol açar".⁶⁹⁷

Türkiye'yi bölgesel nüfuz özelemleri olan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun mirasçısı olması dolayısıyla tarihsel önemi olduğu duygusunu taşıyan orta büyüklükte bir ülke olarak değerlendiren Brzezinski, Avrasya Balkanları olarak nitelendirdiği coğrafyada, üç ülke -Türkiye, İran ve Rusya- arasında büyük bir rekabetin yaşandığına dikkat çekmektedir (Harita-33). Brzezinski'ye göre Türkiye'nin yayılmacı özelemlerinin, sınırlı gücü göz önünde alındığında siyasal nüfuz alanına ulaşması olası değildir. Zaten Türkiye'de kendini daha çok Türki diller konuşan bir

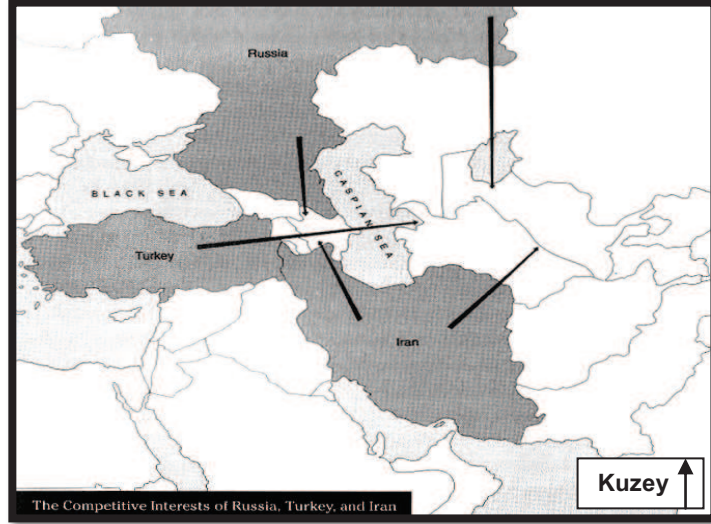
⁶⁹⁵ Robert S. Chase et. al., **a.g.e.**, s. 47.

⁶⁹⁶ **A.g.e.**, ss. 47-48.

⁶⁹⁷ Brzezinski, **a.g.e.**, ss. 45-46.

topluluğun potansiyel lideri olarak görmekte, bunu gerçekleştirme yolunda da göreceli modernliğin çekiciliğinden, dilsel yakınlığından ve ekonomik araçlarından yararlanmaktadır.⁶⁹⁸

Harita-33 Rusya, Türkiye ve İran'ın Rakip Çıkarları⁶⁹⁹



Brzezinski, istikrarlı ve Batı yanlısı bir Türkiye'nin, ABD'nin Avrasya'daki etkinliği açısından kritik önem taşıdığını vurgulamakta ancak bu görüşlerine Ankara'nın gelecekteki dış politika yönelimlerinin ve ulusal bütünlüğünü koruyup koruyamayacağını belirsiz olduğunu da ilave etmektedir. Bu bağlamda bir imparatorluk sonrası devlet olan Türkiye'nin, hâlâ Batı, İslam ve Türk dünyası seçenekleri arasında yönünü bulma arayışında olduğunu belirten Brzezinski, eş zamanlı olarak ayrılıkçı hareketlerin de toprak bütünlüğüne yönelik büyük tehdit oluşturmaya devam ettiğinin altını çizmektedir. Brzezinski'ye göre Avrasya Balkanları söz konusu olduğunda Türkiye'nin yönelimleri özellikle Kafkasya ülkeleri nezdinde belirleyici olacaktır. Öyle ki Türkiye, Batı ile bütünleşme yolunda irade ortaya koymaya devam ederse ve Avrupa'da buna kapılarını kapatmazsa, Kafkasya ülkeleri de benzer bir eğilime girecektir. Aksi durumda ise Gürcistan ve Ermenistan'ın, Rusya'ya yönelmekten başka seçenekleri kalmayacaktır.⁷⁰⁰

Son zamanlarda kaleme aldığı çalışmalarda, Osmanlı sonrası Cumhuriyet Türkiye'sinin emperyal hırslarını bir kenara bırakıp enerjisini toplumsal modernleşmesine yöneltmesini öven Brzezinski, Atatürk'ün ayakları yere basan ve araçlarla amaçlar arasındaki dengeyi doğru kuran bir lider olduğunu defaatle dile

⁶⁹⁸ A.g.e., ss. 124-125.

⁶⁹⁹ Brzezinski, *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*, p. 138.

⁷⁰⁰ A.g.e., ss. 121-136.

getirmektedir. Türkiye'nin laik ve -istenilen düzeyde olmasa da- demokratik yapısına atıf yapan Brzezinski, bu özelliklerin bölge ülkeleri için örnek teşkil ettiğini belirtmektedir. Öte yandan Brzezinski, Türkiye'nin Avrupa'dan sürekli olarak dışlanmasının İslami ya da antidemokratik askeri bir yönetimin işbaşına gelme ihtimalini arttırdığını; bu noktada en kötü senaryonun ise Atatürk'ün mirasının reddedilerek İran benzeri kökten dinci bir rejimin kurulması olduğunu da ifade etmektedir.⁷⁰¹

3.1.4. Deniz Kuvvetleri-Enerji Güvenliği Ekseninde Türkiye Jeopolitiği

Çalışmanın birinci bölümünde ayrıntılı biçimde işlendiği üzere jeopolitik bir analizde değişmeyen unsur olarak coğrafi yapı; değişken unsurlar olarak ise siyasi, ekonomik, askeri, demografik, bilimsel ve teknolojik ile psiko-sosyal ve kültürel yapı unsurları dikkate alınmaktadır. Ayrıca analiz edilen olay, süreç ya da konu zaman boyutuyla ilişkilendirilmekte, böylece değişmeyen ve değişken unsurların aktif hale getirilmesi sağlanmaktadır.

İzleyen bölümlerde, jeopolitik bir mercekten Türkiye incelenmektedir. Belli bir sistematik dâhilinde yapılan incelemedeki yorumların odak noktası Türk Deniz Kuvvetleri ve Türkiye'nin enerji güvenliğidir. Burada amaçlanan, 21. yüzyılın ikinci on yılında genel bir Türkiye tablosunun çizilmesi ve daha sonraki bölümlerde, "Türk Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğindeki rolü nedir?" sorusunun yanıtını ararken kullanılacak bilgiler verilmesidir.

3.1.4.1. Türkiye Jeopolitiğinin Değişmeyen Unsuru: Coğrafya

Türkiye'nin Coğrafi Konumu: Kuzey yarımkürede yer alan Türkiye, 36°-42° kuzey paralelleri ile 26°-45° doğu meridyenleri arasındadır. Başka bir ifadeyle Türkiye, Ekvator'un kuzeyinde, Greenwich'in doğusunda kalan bir ülkedir. Türkiye, orta (ılıman) kuşakta bulunmaktadır. Bunun etkisiyle, iklimi ne kutup bölgelerindeki kadar soğuk ne de ekvatorial bölgedeki kadar sıcak ve yağışlıdır.⁷⁰² Kabaca bir dikdörtgene benzeyen Türkiye'nin, doğudan batıya uzunluğu 1.570 km, kuzeyden güneye genişliği 650 km'dir.⁷⁰³

Jeopolitik deyimıyla Dünya Adası'nın merkezinde yer alan Türkiye, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kesişim noktasında bulunmakta; kuzey-güney ve batı-doğu doğrultusundaki kara ve deniz geçişlerini kapamaktadır. Kıtalararası doğal bir köprü oluşturan Türkiye'nin, kara yoluyla dünyanın önemli siyasi ve ekonomik güç merkezleriyle irtibat kurma imkânı vardır. Bunların arasında zengin petrol ve

⁷⁰¹ Zbigniew Brzezinski, *Stratejik Vizyon: Amerika ve Küresel Güç Buhranı*, Çev. Sezen Yalçın ve Abdullah Taha Orhan, Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, ss. 164-167.

⁷⁰² Coğrafya Dünyası, "Türkiye'nin Konumu", <http://www.cografya.gen.tr/egitim/matcog/turkiye-nin-konumu.htm> (Erişim tarihi: 04.05.2013).

⁷⁰³ Nevzat Denk, *21'nci Yüzyıla Girenken Türkiye'nin Jeopolitik Durumu ve Jeostratejik Öneminin Yeniden Belirlenmesi*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2000, s. 69.

doğalgaz kaynaklarına sahip Hazar Havzası ve Orta Doğu ülkelerinin de olması önemlidir. Türkiye'nin, Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı yoluyla okyanuslara açılabilmesi de bir avantajdır. Zira dünya ile irtibat kurulmasına olanak sağlayan denizler, birçok ticari ürün gibi petrol ve doğalgazın taşınmasında da kullanılmaktadır. Son olarak doğal köprü konumunun, Türkiye'ye enerji güvenliği bağlamında fırsatlar sağladığı gibi sorumluluklar yüklediğinin de altı çizilmelidir.

Coğrafi konumunun da etkisiyle Türkiye, Soğuk Savaş döneminde olduğu gibi günümüzde de bölgesel ve küresel aktörlerin ilgisini çekmekte; bu da kaçınılmaz olarak güç mücadelesinin “adreslerinden” biri olmasını beraberinde getirmektedir. Birçok medeniyete ev sahipliği yapan Anadolu'nun, tarih boyunca göç ve istila hareketlerine sahne olması; büyük fatihlerin ordularının geçiş güzergâhını oluşturmasının ötesinde sayısız savaşa da tanıklık etmesi coğrafi konumuyla bağlantılıdır. Aynı bağlantı, yüzyıllar boyunca Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin ana güzergâhlarından birini oluşturan İpek Yolu'nun Anadolu'dan geçmesi için de geçerlidir. Akdeniz ve Karadeniz ticaretine hâkim bir konumda bulunmak da yine bu kapsamda düşünülebilir.

Türkiye'nin Sınırları ve Coğrafi Bütünlüğü: Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşü sonrasında kurulan Türkiye'nin sınırları -Hatay hariç- 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile çizilmiştir. Türkiye'nin hem Avrupa, hem de Asya kıtasında toprakları bulunmaktadır. İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara Denizi, bu toprakları birbirinden ayırmaktadır. Türkiye'nin Avrupa'daki toprakları Trakya, Asya'dakileri ise Anadolu veya Küçük Asya olarak adlandırılmaktadır.

Dünyanın en uzun sınırlara sahip ülkelerinden biri olan Türkiye'nin, deniz ve kara sınırlarının toplam uzunluğu 11.086 km'dir. Bunun 8.333 km'si (%75,7) deniz sınırları, 2.753 km'siyse (%24,3) kara sınırlarıdır. Aynı zamanda hem Balkan hem Kafkasya hem de Orta Doğu ülkesi olan Türkiye, kuzeyde Karadeniz, kuzeybatıda Bulgaristan, batıda Yunanistan ve Adalar Denizi (Ege Denizi), güneyde Akdeniz ve Suriye, güneydoğuda Irak, doğuda İran, Azerbaycan (Nahçıvan Özerk Bölgesi) ve Ermenistan, kuzeydoğuda ise Gürcistan ile çevrilidir. Türkiye'nin Azerbaycan ile 18 km, Bulgaristan ile 269 km, Ermenistan ile 316 km, Gürcistan ile 276 km, Irak ile 331 km, İran ile 454 km, Suriye ile 877 km ve Yunanistan ile 212 km sınırı vardır.⁷⁰⁴

Uzun kıyılarına rağmen Türkiye coğrafyasının bir ada ülkesi nispetinde coğrafi bütünlüğe sahip olduğunu söylemek mümkün değildir.⁷⁰⁵ Boğazların savunması açısından kritik önem taşıyan Trakya, doğal engellerin sınırlı olduğu dar ve derinliği az bir bölgedir. Adalar Denizi'ndeki adaların -Çanakkale Muharebeleri'nde görüldüğü

⁷⁰⁴ Coğrafya Dünyası, “Türkiye'nin Konumu”.

⁷⁰⁵ İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, s. 64.

gibi- Anadolu'ya yönelik bir askeri harekâta atlama taşı olarak kullanılması olasıdır. Aynı durum -muhasım bir ülkenin kontrolüne girmesi halinde- Kıbrıs için de geçerlidir. Karadeniz kıyılarından Irak sınırına kadar uzanan doğu sınırlarında aşılması güç sıradağların bulunması avantajdır. Ne var ki doğu-batı doğrultusunda uzanan bu sıradağlar arasında askeri harekâta elverişli havzaların (Murat, Aras, Çoruh ve Kelkit havzaları) bulunduğu göz ardı edilmemelidir. Güneyde dağlık Irak sınırı -büyük çaplı zırhlı birliklerin yürüyüşlerine ve manevralarına elverişli olmaması nedeniyle- nispeten güvenlidir. Ancak aynısını doğal engellerin olmadığı düz ve uzun Suriye sınırı için söylemek zordur. Son olarak çevre denizler belli bir güvenlik sağlamaktadır. Ancak teknolojide yaşanan gelişmelere paralel olarak bunun da her geçen gün azaldığı bir gerçektir.

Tezkan ve Taşar, Türkiye'nin coğrafi bütünlüğünün ancak Kıbrıs ve Anadolu'ya yakın Ege Adaları ile güney sınırlarında yapılacak bazı düzenlemelerle sağlanabileceği görüşündedirler.⁷⁰⁶ Bu görüşe tamamlayıcı biçimde -Türkiye'nin egemenliğinde olmasa da- Boğazların savunmasının Tuna Irmağı'ndan, doğu sınırlarının savunmasının Kafkas Dağları'ndan, güney sınırlarının savunmasının ise Süveyş Kanalı ve Basra Körfezi'nden başladığı söylenebilir. Türkiye'nin savunmasını ismi zikredilen coğrafyalardan başlatacak tedbirlerin alınması en doğru hal tarzıdır. Bunun yolunsa aktif bir dış politika izlemekten ve denizaşırı harekât icra edebilecek bir askeri gücü idame etmekten geçtiğine şüphe yoktur.

Türkiye'nin Büyüklüğü ve Doğal Kaynakları: Türkiye'nin izdüşüm yüzölçümü 779.452 km², gerçek yüzölçümü ise 814.578 km²'dir. Rakamlar arasındaki fark Türkiye'nin engebeli arazi yapısından kaynaklanmaktadır. Türkiye topraklarının yaklaşık %3'ü Avrupa Kıtası'nda, %97'si ise Asya Kıtası'ndadır.⁷⁰⁷ İran dışındaki bütün komşularından fazla yüzölçümüne sahip olan Türkiye, bu alanda Avrupa'da Rusya'dan sonra 2., dünyadaysa 37. sıradadır. Dünya ülkelerinin toplam yüzölçümü 134.000.000 km²'dir. Takribi 780.000 km²'lik yüzölçümüyle Türkiye'nin kapladığı alan, bunun %0,65'ine karşılık gelmektedir.⁷⁰⁸

8.333 km'lik bir sahil şeridine sahip olan Türkiye'nin, "Mavi Vatan" olarak da adlandırılan kara suları, MEB ve Türk Arama Kurtarma Bölgesi'nin yüzölçümü yaklaşık 377.714 km²'dir.⁷⁰⁹ Türkiye'nin karasuları, Adalar Denizi'nde 6 deniz mili, Karadeniz ve Akdeniz'de 12 deniz milidir. Türkiye, 5 Aralık 1986 tarihli bir Bakanlar

⁷⁰⁶ Tezkan ve Taşar, **a.g.e.**, s. 18.

⁷⁰⁷ Cercis İkiel, "Türkiye Fiziki Coğrafyasına Genel Bir Bakış", <http://web.sakarya.edu.tr/~cikiel/TurkFizikiCog.pdf> (Erişim tarihi: 04.05.2013).

⁷⁰⁸ Denk, **a.g.e.**, s. 78

⁷⁰⁹ "Mavi Vatan Muhafızları Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın 25nci Yılı (Sahil Güvenlik Komutanı Tüma. Can Eroğlu ile söyleşi)", **Savunma ve Havacılık**, 2007, 21 (121), 24-36, s. 36.

Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz’de 200 deniz millik MEB ilan etmiştir.⁷¹⁰ Adalar Denizi ve Akdeniz’deyse henüz MEB ilanı yapılmamıştır.

Türkiye, yer altı ve yer üstü kaynakları bakımından zengin sayılabilecek bir ülkedir. Topraklarının %32’si ekilebilir arazi, %26’sı ormandır. Türkiye’nin ekilebilir arazileri Avrupa’nın tarım alanında önde gelen iki ülkesi konumundaki Fransa ve Macaristan’ın ekilebilir alanlarının toplamı kadardır. Ormanlarının kapladığı alanlar Almanya’nın ormanlarının iki misli, Fransa ve İtalya’nın ormanlarının ise toplamına eşittir.⁷¹¹

Su kaynakları açısından Türkiye’nin -Avrupa ülkeleriyle karşılaştırıldığında zengin sayılmasa da- kayda değer bir potansiyele sahip olduğu söylenebilir. Bu potansiyel özellikle hidroelektrik enerji üretimi ve sulamada önemlidir. Sulama, uygun iklim koşulları ve verimli topraklarla birleşince, tarımsal üretimin artmasını sağladığı gibi katma değeri yüksek sanayi bitkilerinin yetiştirilebilmesini de mümkün kılmaktadır. Dünyanın belli başlı sanayi bitkilerinden pamuk üretiminde Türkiye’nin ön sıralarda yer alması bunun örneklerindendir.⁷¹²

Türkiye, maden kaynakları ve çeşitliliği açısından kendi kendine kısmen yeterli ülkeler arasındadır. Günümüzde dünyada yaklaşık 90 çeşit madenin üretimi yapılmaktayken bu rakam Türkiye’de yaklaşık 60’dır. Türkiye, başta endüstriyel ham maddeler olmak üzere bazı metalik madenler, linyit ve jeotermal kaynaklar açısından zengin bir ülkedir. Dünya endüstriyel ham madde rezervlerinin %2,5, kömür rezervlerinin %1’i, jeotermal potansiyelinin %0,8’i ve metalik maden rezervlerinin %0,4’ü Türkiye’de bulunmaktadır. Bu kapsamda Türkiye’nin zengin olduğu madenler arasında ilk sırada bor gelmektedir. Dünya bor rezervlerinin %72’si Türkiye’dedir. Türkiye, bor dışında trona (doğal soda), kaya tuzu, sodyum sülfat, perlit, ponza, feldspat, bentonit, barit, manyezit, alçı taşı, stronsiyum tuzları, zeolit, sepiyolit, mermer ve doğal taşlar, kuvars, kuvarsit ve zımpara taşı gibi endüstriyel ham maddeler bakımından da zengindir. Boksit ve krom gibi metalik madenler ile linyit gibi enerji ham maddeleri için de aynı durum geçerlidir.⁷¹³ Hiç şüphesiz bu alandaki en büyük eksiklik ileriki bölümlerde daha ayrıntılı olarak ele alınacak olan petrol ve doğalgaz kaynakları konusundadır. Arz-talep dengesinde ikincisi aleyhine olan uçurum, ithalat yoluyla kapatılmaktadır. Bu ise büyük miktarda dövizin yurtdışına gitmesine sebep olmakta dolayısıyla ekonomiye ağır bir yük getirmektedir.

⁷¹⁰ Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 2011, s. 288.

⁷¹¹ Denk, *a.g.e.*, s. 80.

⁷¹² *A.g.e.*, s. 80.

⁷¹³ *Madencilik Sektöründeki Sorunların Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan Meclis Araştırma Komisyonu Raporu*, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Ankara, 2010, ss. 118-123.

Türkiye'nin Fiziki Coğrafya Özellikleri: Fiziki coğrafya özellikleri açısından Türkiye, genel olarak kenar devleti özelliği göstermektedir. Avrupa Kıtası'ndaki topraklarının da Asya Kıtası'ndaki topraklarının da üç tarafı denizlerle çevrilidir. Daha önce de altı çizildiği üzere kara sınırları dağ silsilesi, büyük bir nehir ya da zor geçilir çöl gibi doğal engellere dayanmamakta; teknolojiye yaşanan ilerlemeye paralel olarak çevre denizler de eskisi kadar güvenlik sağlamamaktadır. Bu durum, kenar devletinden kıta içi devleti özelliğine geçişe sebep olmaktadır. Ancak her şeye rağmen birçok ülkeden daha elverişli bir fiziki yapıya sahip olduğu da bir gerçektir.⁷¹⁴

Kenar devleti olmakla beraber, kıta içi devletin duyarlılıklarını taşımasından ötürü Türkiye'nin güçlenmesinin güvenlik için komşularının aleyhine birleşmesine, zayıflamasının ise komşularının "iştahını kabartmasına" sebep olması olasıdır. Güvenliğe yönelik başlı başına bir tehdit unsuru olan⁷¹⁵ bu durumu aşmanın yollarından biri caydırıcı bir silahlı kuvvetlerin idamesidir. Tehdidin ileriden karşılanmasını sağlayan deniz kuvvetlerinin ise burada ayrı bir önemi vardır.

3.1.4.2. Türkiye Jeopolitiğinin Değişken Unsurları

Türkiye'nin Siyasi Yapısı: Osmanlı İmparatorluğu'nun halefi konumundaki Türkiye, parlamenter demokrasi ile yönetilen bir Cumhuriyettir. Ulus-devlet yapılanmasına sahip olan Türkiye'de, egemenliğin kaynağı ulustur. Ulus, egemenliğini anayasada belirtilen esaslara göre yetkili organları aracılığıyla kullanmaktadır. Yürürlükte olan 1982 Anayasası, yasama, yürütme ve yargı erklerinden oluşan kuvvetler ayrılığı ilkesini temel almaktadır. Bu ayrıma istinaden yasama organı 550 milletvekilinden oluşan ve üyeleri 4 yılda bir yapılan genel oyla seçilen Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'dir. Yürütme organı, siyasal açıdan sorumsuz Cumhurbaşkanı (Reis-i Cumhur) ile siyasal açıdan sorumlu Bakanlar Kurulu'dur. İki ayaklı yürütmede, devletin başı Cumhurbaşkanıdır. 5 yıllığına halk tarafından seçilen Cumhurbaşkanı, Cumhuriyeti ve ulusun birliğini temsil etmekte; anayasanın uygulanmasını, devlet organlarının düzenli ve uyumlu çalışmasını gözetmektedir. Bakanlar Kurulu'nun görevi hükümetin genel siyasetinin yürütülmesidir. Bakanlar Kurulu'nun başı olan Başbakan, Cumhurbaşkanı tarafından TBMM üyeleri arasından atanmaktadır. Bakanlar ise Başbakan tarafından seçilmekte ve yine Cumhurbaşkanı tarafından atanmaktadır. Yargı organı, bağımsız mahkemelerdir. Yüksek mahkemeler sırasıyla; Anayasa Mahkemesi, Yargıtay,

⁷¹⁴ İlhan, *Jeopolitik Duyarlılık*, ss. 74-75.

⁷¹⁵ A.g.e., s. 75.

Danıştay, Askeri Yargıtay, Askeri Yüksek İdare Mahkemesi, Uyuşmazlık Mahkemesi ve Sayıştay'dır.⁷¹⁶

Üniter bir devlet yapısına sahip olan Türkiye'nin başkenti Ankara'dır. Türkiye, idari kuruluşu bakımından merkezi ve mahalli olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Merkezi idare kuruluşunun en büyük birimi coğrafya, ekonomik şartlar ve kamu hizmetinin gereklerine göre sınırları belirlenmiş olan illerdir. Merkezden atanan valiler tarafından yönetilen ve kendi içerisinde kademeli bölümlere -ilçelere- ayrılan il sayısı 81'dir. Mahalli idare kuruluşuysa il, ilçe ve köy halkının müşterek ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulmuş olan kamu tüzelkişilikleri ya da daha bilinen ismiyle belediye ve muhtarlıklardır. Mahalli idarelerin yöneticileri 5 yılda bir yapılan seçimlerle işbaşına gelmektedir.⁷¹⁷

12 Haziran 2011'de yapılan milletvekili genel seçimlerinde Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) %49,83, Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) %25,98, Milliyetçi Hareket Partisi (MHP) %13,01 ve bağımsızlar % 6,57 oy almıştır.⁷¹⁸ Bu sonuçlara istinaden AKP 327, CHP 135 ve MHP 53 milletvekili çıkarmıştır. Ayrıca 35 bağımsız aday da meclise girmiştir.⁷¹⁹ Bugün AKP tek başına iktidarda bulunmaktadır. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, TBMM Başkanı ise Cemil Çiçek'tir.

Nisan 2013 itibarıyla Türkiye'de 73 siyasi parti bulunmaktadır.⁷²⁰ Sayılarını çoğaltmak mümkünse de önde gelen siyasi baskı grupları Türkiye İşadamları ve Sanayiciler Konfederasyonu (TUSKON), Kamu Emekçileri Sendikaları Konfederasyonu (KESK), Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu (DİSK), Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD), Hak İşçi Sendikaları Konfederasyonu (HAK-İŞ), Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (TİSK), Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu (TÜRK-İŞ), Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK), Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB)'dur.⁷²¹

Daha önce de belirtildiği üzere anayasa, hükümetin genel siyasetinin yürütülmesinin sorumluluğunu Bakanlar Kurulu'na vermiştir. Dolayısıyla Türkiye'de dış politika kararlarının oluşturulması ve yürütülmesi de Bakanlar Kurulu'nun

⁷¹⁶ T.C. 1982 Anayasası.

⁷¹⁷ **A.g.e..**

⁷¹⁸ Yüksek Seçim Kurulu Resmi İnternet Sayfası, "Gümrük Oyları Dâhil Geçerli Oyların Seçime Katılan Siyasi Partilere ve Bağımsız Adaylara Dağılımı ve Bu Dağılımın Oranları", <http://www.ysk.gov.tr/ysk/docs/2011MilletvekiliSecimi/gumrukdahil/gumrukdahil.pdf> (Erişim tarihi: 10.05.2013).

⁷¹⁹ Yüksek Seçim Kurulu Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye Geneli Siyasi Partilerin ve Bağımsız Adayların Kazandıkları Milletvekili Sayıları", <http://www.ysk.gov.tr/ysk/docs/2011MilletvekiliSecimi/turkiye/milletvekilisayisi.pdf> (Erişim tarihi: 10.05.2013).

⁷²⁰ "Türkiye'de 73 Siyasi Parti Var", <http://siyaset.milliyet.com.tr/turkiye-de-73-siyasi-parti-var/siyaset/siyasetdetay/26.04.2013/1698687/default.htm> (Erişim tarihi: 11.05.2013).

⁷²¹ CIA The World Fact Book, "Turkey", <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/tu.html> (Accessed: 11.05.2013).

sorumluluğundadır. Doğal olarak burada en etkili konum Dışışleri Bakanlığı'ndadır.⁷²² Anayasada TBMM ve Cumhurbaşkanlığı'nın da dış politikaya ilişkin tanımlanmış görevleri bulunmaktadır. Hükümetin dış politikasını denetleyen TBMM, yabancı devletlerle ve uluslararası kuruluşlarla yapılacak anlaşmaları onaylama, savaş hali ilânı ve yurtdışına asker gönderimi konularında yetkilidir. Yurtdışında Türkiye'yi temsil eden Cumhurbaşkanıysa, yabancı devletlere temsilci gönderme ve yabancı devletlerin temsilcilerini kabul etme ile uluslararası anlaşmaları onaylama ve yayımlama yetkisine sahiptir.⁷²³ Anayasal bir kurum olan MGK'nın da dış politika kararlarının oluşturulmasında ağırlığı vardır.

Bugün Türkiye, aralarında BM, NATO, Avrupa Konseyi (AK), Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT), İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT), OECD, Gelişen Sekiz Ülke (*Developing Eight/D-8*), Yirmiler Grubu (*Group of Twenty/G-20*), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİÖ) ve Dünya Ticaret Örgütü (DTO)'nun da aralarında bulunduğu 67 uluslararası örgüt/kuruluştta -devlet veya Sivil Toplum Kuruluşları (STK) bazında- üye, ortak veya gözlemci statüsündedir.⁷²⁴ Ayrıca AB ile üyelik müzakerelerine devam etmektedir. 2011 yılı sonu itibariyle Türkiye'nin dış temsilciliklerinin sayısı 196'dır. Dış temsilciliklerin 114'ü büyükelçilik, 11'i daimi temsilcilik, 71'i başkonsolosluk olup, bunların 91'i Avrupa, 53'ü Asya, 29'u Afrika, 19'u Amerika, 4'ü ise Okyanusya kıtasındadır.⁷²⁵

Köklü bir devlet geleneğine sahip olan Türkiye'nin, bugün uluslararası alanda etkin bir aktör olduğu söylenebilir. Hiç şüphesiz bu etkinliğin sağlanmasında sert güç unsurlarının yadsınamaz önemi vardır ki TSK'nın BM barış gücü operasyonlarına katılımı buna örnektir. Ancak onun kadar, belki de daha fazla önem taşıyan olan yumuşak güç unsurlarının varlığıdır. İş adamlarının girişimleri, medya kuruluşlarının etkinliği, sosyo-kültürel faaliyetler ve eğitim kurumlarının çalışmaları Türkiye'nin siyasi gücüne katkı sağlamaktadır. Bu çalışmalar Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA), Uluslararası Türk Kültürü Teşkilatı (TÜRKSOY) vb. gibi devlet destekli kuruluşlar ile STK'lar tarafından da desteklenmektedir.

Richard Rosecrance, 1986 yılında yayınlanan Ticaret Devletin Yükselişi: Modern Dünyada Ticaret ve Fetih (*The Rise of the Trading State: Commerce and Conquest in the Modern World*) adlı kitabında, dış politikada ekonomik kaygılarla hareket eden devletleri "ticaret devleti (*trading state*)" olarak tanımlamıştır. Türkiye, ilk kez 1980'lerde -Turgut Özal'ın başbakanlığa gelmesiyle- ticaret devleti mantığıyla

⁷²² Gencer Özcan, "Türkiye Dış Politikasında Algılamalar, Karar Alma ve Oluşum Süreci", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), *Türk Dış Politikasının Analizi*, İstanbul, Der Yayınları, 2004, 829-894, s. 839.

⁷²³ T.C. 1982 Anayasası.

⁷²⁴ CIA The World Fact Book, "Turkey".

⁷²⁵ *T.C. Dışışleri Bakanlığı 2011 Faaliyet Raporu*, Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı Yayını, Ankara, 2011, s. 6.

hareket eder olmuş; bu dönemde dış politikada kalıplaşmış ulusal güvenlik odaklı askeri-siyasi bakış açısının yerine ekonomik kaygılar ağır basmaya başlamıştır. Gerçi 1990'ların başlarında geleneksel ulusal güvenlik odaklı dış politikaya dönüş yaşanmıştır. Fakat bu durum çok uzun sürmemiş ve 1990'ların sonlarına doğru ticaret devleti mantığına geri dönmüştür. Bu doğrultuda AKP'nin komşularla sıfır sorun politikasının da esasen bir ticaret devleti refleksi olduğu söylenebilir.⁷²⁶

Türkiye'deki siyasi yapının incelendiği bu başlık altında, denizciliğin geliştirilmesine yönelik ayrı bir denizcilik bakanlığının kurulmasının yerinde olacağı düşünülmektedir. Gerçi konu birçok defa Türkiye'nin gündemine gelmiştir. Ancak bugüne kadar somut bir adım atıl(a)mamıştır. Öte yandan ayrı bir bakanlığın kurulması dışında ilgili kurum, kuruluş ve bilim çevrelerinin görüşleri alınarak hazırlanacak ulusal denizci siyasası ile denizci stratejinin de denizciliğin gelişimine katkı sağlayacağı belirtilmelidir. Bu amaç doğrultusunda, denizciliğin hükümetler üstü bir devlet politikası olduğu anlayışının siyasi karar vericiler nezdinde yerleşmesi iyi bir başlangıç teşkil edebilir.

Bu başlık altında altı çizilmesi gereken bir diğer husus ise siyaset kurumunun enerji sektörüne, özeldeyse petrol ve doğalgaz kaynaklarına bakışıdır. Sadece gelişmiş Batı ülkelerinde değil Rusya, Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan birçok ülkede de petrol ve doğalgaz stratejik kaynaklar olarak kabul edilmekte; kamu bu alanda sadece düzenleyici ve denetleyici değil aynı zamanda bilfiil uygulayıcı rolde oynamaktadır. Sektörde 7'li zincir olarak nitelendirilen arama, üretim, iletim, rafinaj, depolama, dağıtım ve pazarlama halkalarının tümünde faaliyet gösteren entegre kamu şirketlerinin kurulması bunun en somut göstergesidir. Türkiye'deyse gidişat tam aksi istikamettir. 1954 yılında kamunun girişimiyle entegre bir ulusal petrol şirketi olarak kurulan Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO), 1983 yılında yayınlanan 60 sayılı kanun hükmünde kararnameyle bu özelliğini kaybetmiş, başta Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. (TÜPRAŞ), Petrol Ofisi A.Ş. (POAŞ), Petrokimya Holding A.Ş. (PETKİM) ve Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş. (DİTAŞ) olmak üzere TPAO'ya bağlı ortaklık statüsüne getirilen birçok şirket ileriki dönemlerde özelleştirilmiştir.⁷²⁷

Mevcut ekonomik şartlarda özelleştirme yadsınamaz bir gerçektir. Ancak siyasilerin bazı sektörlerin bunun dışında tutulması gerektiği bilincini taşıması önem arz etmektedir. Doğalgazı da içine alacak şekilde petrol sektörü bunlardan biridir.

⁷²⁶ Kemal Kirişçi, "The Transformation of Turkish Foreign Policy: The Rise of the Trading State", *New Perspectives on Turkey*, 2009, No: 40, 29-57, pp. 42-45.

⁷²⁷ A. Uğur Gönülalan, "Türkiye'de Petrol Arama Üretim Faaliyetleri ve Petrol Sektörünün TÜPRAŞ, POAŞ, PETKİM, TPAO vb. Özelleşme(me)si", <http://www.dektmk.org.tr/upresimler/enerjikongresi12/71-UgurGonulalan.pdf> (Erişim tarihi: 13.10.2013).

Zaten Doğu Akdeniz’de yaşanan sondaj krizinde TPAO’nun oynadığı kilit rol de bunu teyit etmiştir. Yapılması gereken hâlihazırda sadece arama ve üretim alanlarında faaliyet gösteren TPAO’nun, ilk kuruluş modelinde olduğu gibi 7’li zincirin her halkasını kapsayacak entegre bir kamu şirketi haline getirilmesidir. Bu doğrultuda TPAO ve Boru Hatları ve Petrol Taşıma A.Ş.’nin (BOTAŞ) özelleştirme programı dışında tutulacağına açıklanması olumlu bir gelişmelerdir.⁷²⁸ Aynı şekilde TPAO’nun, Türkiye Petrolleri (TP) markalı akaryakıt istasyonlarıyla yeniden dağıtım ve pazarlama alanında faaliyet göstermeye başlaması da yerindedir. Ancak başta zihniyet değişikliği olmak üzere daha alınması gereken çok mesafe vardır.

Türkiye’nin Ekonomik Yapısı: Serbest piyasa ekonomisinin uygulandığı Türkiye, özellikle 1980 sonrası hayata geçirilen yapısal değişikliklerle dünya ekonomisine entegre hale gelmiştir. 2012 yılında cari fiyatlarla 786.3 milyar dolara ulaşan Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH)’si ile Türkiye -Hollanda’nın önünde dünyanın 17. büyük ekonomisidir.⁷²⁹ Aynı yılın verileriyle Türkiye’de kişi başına düşen nominal GSYİH 10.504; Satın Alma Gücü Paritesi (SAGP)’ye göre kişi başına düşen GSYİH ise 17.279 dolardır. Türkiye’nin 2002-2012 yılları arasında ortalama büyüme oranı %5,2 olmuştur. Mart 2013 itibariyle enflasyon rakamı Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE)’de %7,29; Üretici Fiyat Endeksi’nde %2,3’tür. Rusya, Almanya, İngiltere ve Fransa’dan sonra Avrupa’nın 5. büyük işgücüne sahip ülkesi olan Türkiye’de Aralık 2012 itibariyle işsizlik oranı %10,1’dir.⁷³⁰ Şubat 2012 verilerine göre istihdam edilenlerin %23,3’ü tarım, %20,1’i sanayi, %5,6’sı inşaat ve %51,1’i hizmetler sektöründe çalışmaktadır.⁷³¹

2012 yılında Türkiye, 152.5 milyar dolar ihracat, 236.5 milyar dolar ithalat yapmıştır. İhracatın ithalatı karşılama oranının %64,5 olduğu Türkiye’de, dış ticaretin GSYİH’ye oranı %49,5’tir. Türkiye’nin başlıca ihraç ürünleri sırasıyla; motorlu kara taşıtları, elektriksiz makineler, demir ve çelik, inciler, kıymetli taş ve metal mamuller, örme giyim eşyası ve aksesuarları, elektrikli makine ve cihazlar, mineral yakıtlar, mineral yağlar, örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları, demir ve çelikten eşya, plastik ve plastikten eşyadır. İthal ürünlerdeki sıralama ise mineral yakıtlar, mineral yağlar, elektriksiz makineler, demir ve çelik, elektrikli makine ve cihazlar, aksam ve parçaları, plastik ve plastikten mamul eşya, motorlu kara taşıtları, inciler, kıymetli taş ve metal mamuller, organik kimyasal müstahsallar, optik, fotoğraf, sinema ve ölçü

⁷²⁸ “BOTAŞ ve TPAO Özelleştirilmeyecek”, http://www.radikal.com.tr/ekonomi/botas_ve_tpao_ozelles_tirilmeyecek-1106292 (Erişim tarihi: 13.10.2013).

⁷²⁹ Naki Bakır, “Türkiye 2012’de Yeniden 17. Büyük Ekonomi Oldu”, <http://www.dunya.com/turkiye-2012de-yeniden-17-buyuk-ekonomi-oldu-189138h.htm> (Erişim tarihi: 14.05.2013).

⁷³⁰ T.C. Ekonomi Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Ekonomik Görünüm - Nisan 2013”, <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=index> (Erişim tarihi: 14.05.2013).

⁷³¹ Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, “Hane Halkı İşgücü İstatistikleri, Şubat 2012”, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=10817> (Erişim tarihi: 14.05.2013).

cihazları, bakır ve bakırdan eşya şeklindedir. Ocak-Şubat 2013 döneminde Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı ilk 5 ülke Almanya (%8,9), Irak (%7,2), İngiltere (%5,6), BAE (%5,1) ve İtalya'dır (%4,7). En fazla İthalat yapılan ilk 5 ülkeyse Rusya (%11), Çin (%10), Almanya (%9,1), ABD (%5,6) ve İran'dır (%5).⁷³²

2012 yılında Türkiye'nin küresel hizmet ihracındaki payı %0,97 düzeyinde gerçekleşmiştir.* Hizmet ihracatının 43.952 milyar dolar; hizmet ithalatının ise 20.407 milyar dolar olduğu Türkiye'de, hizmetler dengesi 23.545 milyar dolar ile artı yöndedir. Örneğin Türkiye, turizmde hızla gelişen bir ülkedir. 2012 yılında 36.8 milyon turistin çıkışı kaydedilmiş, turist başına ortalama 637 dolar gelir elde edilmiştir. Dünyanın en büyük 225 müteahhitlik şirketinden 31'i Türk olup, Türkiye bu alanda Çin'den sonra 2. sıradadır. Hâlihazırda 44 farklı ülkede 450 projeyi yürüten Türk şirketlerinin üstlendiği müteahhitlik hizmetlerinin toplam bedeli 26.781 milyar doları bulmaktadır. 1.420 şirket ve 44 bin kamyon ile Avrupa'nın en büyük kamyon filosuna sahip ülkesi olan Türkiye'de, özellikle sivil havayolu taşımacılığı hızlı bir gelişim içerisinde. O kadar ki sadece 2012 yılında gerçekleştirilen uçuş sayısı yaklaşık 1.1 milyondur.⁷³³

2012 yılında Türkiye'ye gelen yabancı yatırım miktarı 10.001 milyar dolar olmuştur. Bu dönemde, Türkiye'ye en fazla yatırım yapan ilk 5 ülke sırasıyla 1,996 milyar ile İngiltere, 1.491 milyar dolar ile Avusturya, 1.250 milyar dolar ile Lüksemburg, 1.175 milyar dolar ile Hollanda ve 532 milyon dolar ile Almanya'dır. Yabancı yatırımlar ağırlıklı olarak sanayi ve hizmetler sektöründe yoğunlaşmaktadır.⁷³⁴

Türkiye, Cumhuriyetin kuruluşunun 100. yılına denk gelen 2023 yılında dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girmeyi hedeflemektedir. Bu hedefin gerçekleşmesi durumunda, GSYİH'nin 2 trilyon dolara çıkacağı, kişi başına düşen GSYİH'nin 25 bin dolar olacağı ve yıllık ihracatın 500 milyar dolara ulaşacağı belirtilmektedir.⁷³⁵

Türkiye'nin sıralanan hedefleri gerçekleştirmede dikkate alması gereken konu başlıkları bulunmaktadır. Çalışmayla bağlantılı başlıklardan biri enerji güvenliğidir. Daha önce de belirtildiği üzere Türkiye, enerji ihtiyacını büyük ölçüde ithalat yoluyla karşılamaktadır. Günümüzde istikrarlı büyüme hedefi güden bir devletin ise özellikle stratejik kaynaklar olarak kabul edilen petrol ve doğalgazı kesintisiz şekilde tedarik

⁷³² T.C. Ekonomi Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Ekonomik Görünüm - Nisan 2013".

* Bu kapsamda değerlendirilen hizmet kalemleri turizm, taşımacılık, müteahhitlik hizmetleri, sigorta hizmetleri, finansal hizmetler, diğer ticari hizmetler, resmi hizmetler ve diğer hizmetlerdir.

⁷³³ A.g.e..

⁷³⁴ A.g.e..

⁷³⁵ "İşte Otomotivin 2023 Hedefi", <http://www.sabah.com.tr/Otomobil/2012/11/25/otomotivin-2023-hedefi-75-milyar-dolar> (Erişim tarihi: 15.05.2013).

edebilmesi büyük önem taşımaktadır. Nitekim konunun hassasiyetini Dışişleri Bakanı Ahmet Davutoğlu'nda teyit etmiştir. Öyle ki bir söyleşisinde Davutoğlu, Türkiye'nin en önemli sorununun enerji olduğunu; büyümek isteyen bir ülkenin bu sorunu mutlaka çözmesi gerektiğini ifade etmiştir. Davutoğlu, en önemli "stratejik hedeflerinin" enerji güvenliği olduğunu, bu alanda sorun yaşamamak için yoğun çaba sarf ettiklerini de eklemiştir.⁷³⁶

Sıralanan hedeflere ulaşmada dikkate alınması gereken bir diğer başlık ise denizcilikle bağlantılı sektörlerin desteklenmesidir. Örneğin tüm alt sektörleriyle beraber, lojistik sektörünün 2008 yılında Türkiye'nin GSYİH'si içindeki payının %8 ila %12 arasında olduğu tahmin edilmektedir. Bunun rakamsal karşılığı 65 ila 95 milyar dolardır. Yolcu taşımacılığının yaklaşık %95'inin, yük taşımacılığının da yaklaşık %90'ının gerçekleştirildiği kara yolu taşımacılığının bu rakam içindeki payıysa diğerleriyle karşılaştırılamayacak boyuttadır.⁷³⁷ Oysa Yunanistan'da, tek başına deniz taşımacılığı GSYİH'ye %7,5'lik katkı yapmaktadır.⁷³⁸ Denizcilikle bağlantılı sektörlerin önemli bir bölümü yüksek katma değer yaratmaktadır. Bu özelliğinden ötürü ilgili sektörler birçok ülkede devlet yardımlarının "adresi" olmaktadır. Yine bir örnek verilecek olursa, AB'de gemi inşa sanayi hassas sektörler arasında değerlendirilmekte; daha rekabetçi bir yapıya sahip olması için sektör, gerek devlet yardımları gerekse yapısal fonlar aracılığıyla desteklenmektedir. Benzer finansal destekler Çin ve Güney Kore gibi Asya ülkelerinde de verilmektedir.⁷³⁹ Türk gemi inşa sektörünün Türkiye ekonomisine yeni gemi inşa, bakım ve onarım kalemlerindeki katkısı 2.5 milyar doları bulmaktadır.⁷⁴⁰ Bunun daha yukarı çıkarmasının yoluysa, devletin başta finansman maliyeti sorununun çözülmesi olmak üzere sektörü her alanda desteklemesidir.*

Türkiye'nin Askeri Yapısı: Türkiye'nin genel savunma yapısı içerisindeki unsurlar; yasama organı olarak TBMM ve Savunma Komisyonu, yürütme organı

⁷³⁶ CNN Türk, "Ankara Gündemi", 18.04.2013.

⁷³⁷ **Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu**, T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, Ankara, 2010, s. 3.

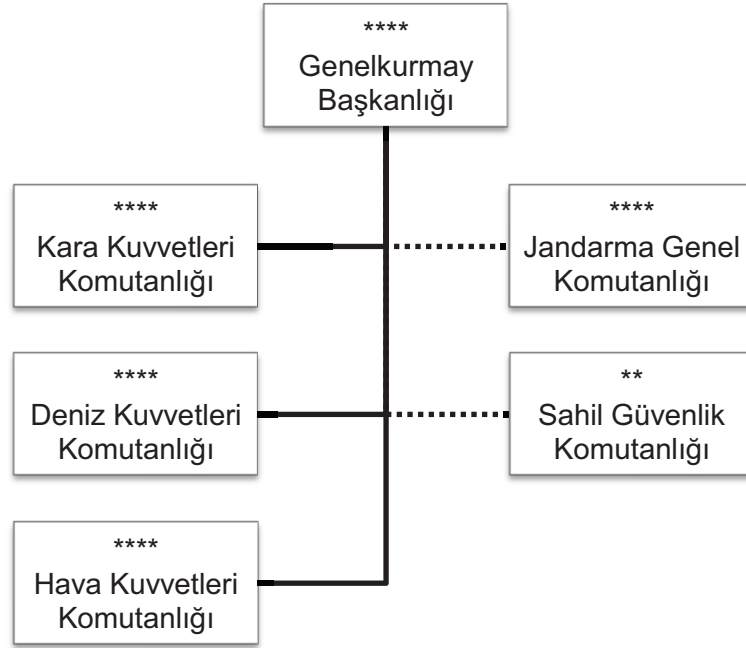
⁷³⁸ Tolga Taylan, **Yunanistan Ülke Raporu**, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Ankara, 2011, s. 9.

⁷³⁹ **Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayii**, TÜSİAD, İstanbul, 2010, ss. 17-23.

⁷⁴⁰ Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı, **Gemi İnşa Sektörü**, İhracat Genel Müdürlüğü Otomotiv, Makina, Elektrik ve Elektronik Ürünler Daire Başkanlığı, Ankara, 2012, s. 1.

* Sektörün desteklenmesinin getireceği yararları istinaden, emek-yoğun niteliğe sahip gemi inşa sanayinin istihdam yaratma potansiyeline değinmek yerinde olacaktır. Ülkeden ülkeye değişmekle birlikte, genel kabul tersanede çalışan her işçiye karşılık yan sanayide 4-7 işçinin çalıştığıdır. 2004-2008 yılları arası dünya denizcilik sektöründe süper konjonktür (*super cycle*) dönemi olarak geçmektedir. Bu dönemde alınan siparişlere paralel olarak küresel düzeyde gemi inşa sanayi büyük bir ivme yakalamış; Türkiye'de bundan olumlu şekilde etkilenmiştir. Ağustos 2008'de Türk gemi inşa sanayinde doğrudan ve dolaylı yoldan 150.000 kişinin istihdam edildiğinin hesaplanması bunun yansımasıdır. Küresel krize bağlı olarak siparişlerin azalmasıyla istihdam rakamı Ocak 2010'da 40.000'e kadar düşmüştür. Ne var ki önceki veriler bile, sektörün istihdam potansiyelinin ne boyutta olduğunu göstermektedir. **Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayii**, ss. 13-14.

olarak Cumhurbaşkanı, Başbakanın başkanlığındaki Bakanlar Kurulu, Milli Savunma Bakanlığı (MSB), ilgili Bakanlıklar, Genelkurmay Başkanlığı (Gnkur.Bşk.lığı) ve kuvvet komutanlıklarıdır. Bu yapıda MGK, Savunma Sanayi Yüksek Koordinasyon Kurulu (SSYKK), Savunma Sanayi İcra Komitesi (SSİK) ve Yüksek Askeri Şura (YAŞ) gibi üst kurullar savunma politikasının oluşturulduğu karar mercileridir.⁷⁴¹ Anayasaya göre Cumhurbaşkanı, TBMM adına TSK'nın başkomutanıdır.⁷⁴²



Şekil-12 Genelkurmay Başkanlığı

TSK, Gnkur.Bşk.lığı'na bağlı Kara Kuvvetleri Komutanlığı (K.K.K.lığı), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Dnz.K.K.lığı) ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı (Hv.K.K.lığı) ile barış döneminde İçişleri Bakanlığı'na, savaş döneminde ise K.K.K.lığı ve Dnz.K.K.lığı'na bağlı Jandarma Genel Komutanlığı (J.Gn.K.lığı) ile Sahil Güvenlik Komutanlığı'ndan (S.G.K.lığı) oluşmaktadır (Şekil-12).⁷⁴³ Batılı ülkelerin aksine Türkiye'de Gnkur.Bşk.lığı MSB yerine doğrudan başbakanlığa bağlıdır.

Kasım 2011 itibarıyla TSK'nın askeri personel mevcudu 666.576'dır. Buna, TSK bünyesinde görev yapan 53.424 sivil memur/işçi de eklendiğinde toplam mevcut 720.000'e ulaşmaktadır. Zorunlu askerlik sisteminin uygulandığı Türkiye'de, uzman personel (general/amiral, subay, astsubay, uzman erbaş, uzman jandarma ve sözleşmeli erbaş/er) sayısı 201.379, yükümlü personel (yedek subay ve erbaş/er)

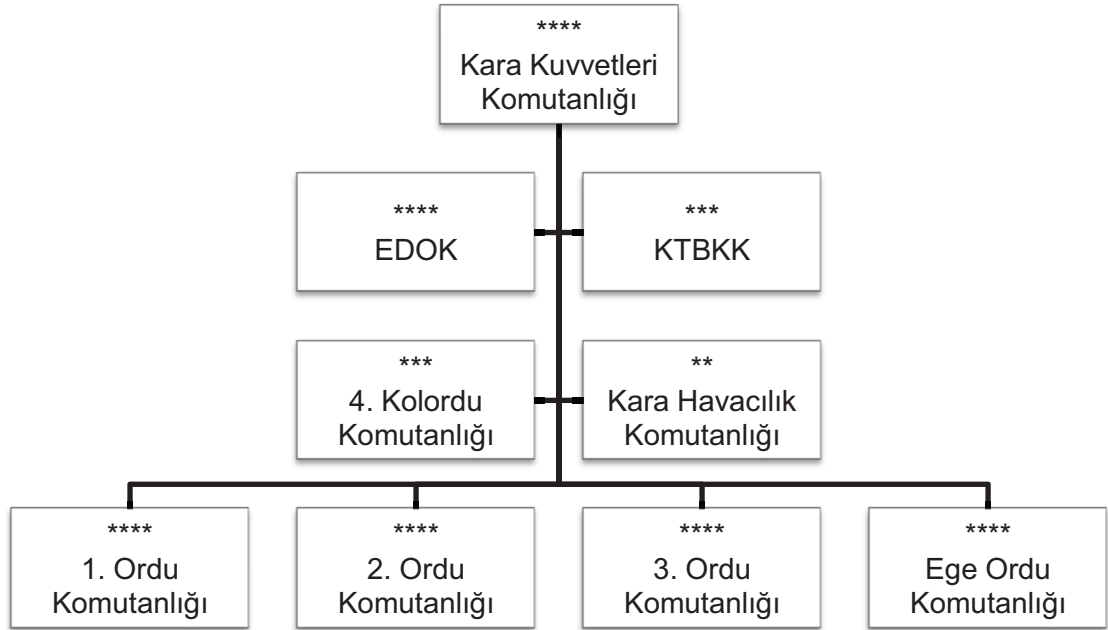
⁷⁴¹ Kalyon, **a.g.e.**, ss. 36-37.

⁷⁴² T.C. 1982 Anayasası.

⁷⁴³ Türk Silahlı Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Kuvvet Yapısı", http://www.tsk.tr/1_tsk_hakkinda/1_4_kuvvet_yapisi/kuvvet_yapisi.htm (Erişim tarihi: 18.10.2013).

sayısıysa 465.197'dir. Askeri personel içinde uzman personelin oranı -sivil memur/işçi hariç- takribi %35'dir.⁷⁴⁴ Uzman ve yükümlü personelin bir arada görev yaptığı TSK, bu yapıyla karma askerlik modelinin uygulandığı bir ordudur.

K.K.K.'lığı'nın ana ast birlikleri 1. Ordu Komutanlığı, 2. Ordu Komutanlığı, 3. Ordu Komutanlığı, Ege Ordu Komutanlığı, Kara Kuvvetleri Lojistik Komutanlığı ve Eğitim ve Doktrin Komutanlığı (EDOK)'tur. 4. Kolordu Komutanlığı, kolordu seviyesindeki Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı (K.T.B.K.K.lığı), Kara Havacılık Komutanlığı ve Kara Harp Okulu Komutanlığı ise doğrudan K.K.K.'lığı'na bağlı birliklerdir (Şekil-13). K.K.K.'lığı'nın kuruluşunda 9 kolordu, 1 piyade tümeni, 2 mekanize piyade tümeni, 1 zırhlı tümen, 1 eğitim tümeni, 11 piyade/motorlu piyade tugayı, 16 mekanize piyade tugayı, 9 zırhlı tugay, 5 komando tugayı, 1 kara havacılık tugayı, 2 topçu tugayı, 5 eğitim tugayı ve 1 insani yardım tugayı mevcuttur. Bu birliklerin envanterinde, yaklaşık 3.400 ana muharebe tankı, 6.000 zırhlı personel taşıyıcı, 1.700 kundağı motorlu/çekili top, 180 çok namlulu roketatar sistemi, 350 helikopter ile muhtelif tipte hava savunma ve tanksavar silah sistemleri bulunmaktadır.⁷⁴⁵

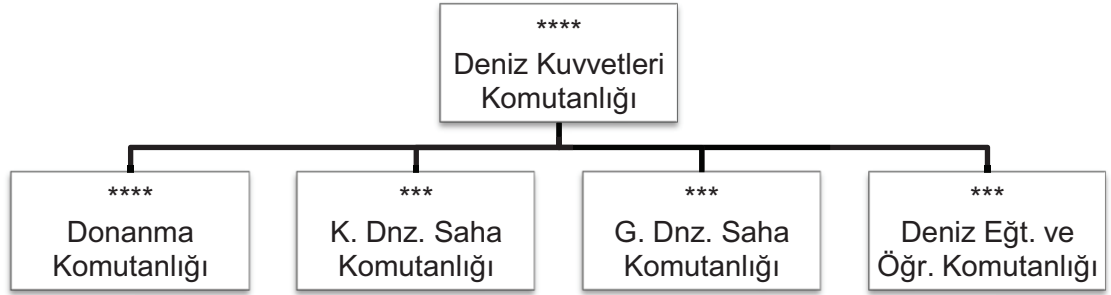


Şekil-13 Kara Kuvvetleri Komutanlığı

⁷⁴⁴ Türk Silahlı Kuvvetleri Resmi İnternet Sitesi, "Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Mevcutları Hakkında", http://www.tsk.tr/10_ARsIV/10_1_Basin_Yayin_Faaliyetleri/10_1_10_Guncel/2011/guncel_53.htm. (Erişim tarihi: 21.11.2011).

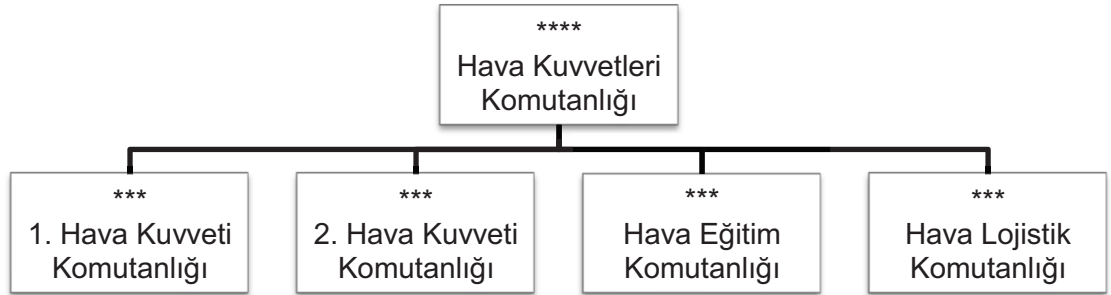
⁷⁴⁵ Bora Kutluhan ve İbrahim Sünnetçi, "Özgürlük ve Egemenliğimizin Teminatı: Türk Silahlı Kuvvetleri", *Savunma ve Havacılık*, 23 (136), 8-51, ss. 16-17.

Dnz.K.K.İği'nin ana ast birlikleri Donanma Komutanlığı, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, Güney Deniz Saha Komutanlığı ve Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı'dır (Şekil-14).⁷⁴⁶ Bu birliklerin kuvvet yapısında 14 denizaltı, 16 firkateyn, 8 korvet, 27 güdümlü mermili hücumbot, 19 MKT gemisi, 11 karakol gemisi, 37 çıkarma gemisi/araçları ile çok sayıda yardımcı gemi bulunmaktadır.⁷⁴⁷ Muhtelif tipte çok sayıda sabit ve döner kanatlı hava platformlarından müteşekkil organik deniz havacılığını bünyesinde barındıran Dnz.K.K.İği'nin kuvvet yapısında ayrıca amfibi deniz piyade tugayı ile Suatlı Taarruz (SAT) ve Suatlı Savunma (SAS) üniteleri de yer almaktadır.⁷⁴⁸



Şekil-14 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

Hv.K.K.İği'nin ana ast birlikleri 1. Hava Kuvveti Komutanlığı, 2. Hava Kuvveti Komutanlığı, Hava Eğitim Komutanlığı ve Hava Lojistik Komutanlığı'dır (Şekil-15). Bu birliklerin kuvvet yapısında 17 muharip filo, 1 keşif filosu, 1 tanker filosu, 5 ulaştırma filosu, 3 arama-kurtarma filosu ve 10 eğitim filosu bulunmaktadır. Hv.K.K.İği'nin envanterinde farklı görevlere yönelik 450 civarında sabit ve döner kanatlı hava platformu vardır.⁷⁴⁹



Şekil-15 Hava Kuvvetleri Komutanlığı

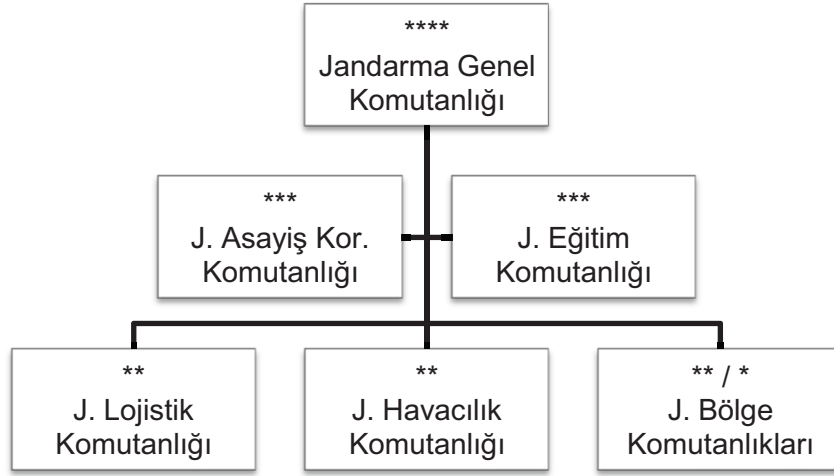
⁷⁴⁶ A.g.e., s. 17.

⁷⁴⁷ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Platformlar", <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/PLATFORMLAR.php?strAnaFrame=platformlar&strIFrame=platformlar> (Erişim tarihi: 05.02.2014).

⁷⁴⁸ Kutluhan ve Sünnetçi, a.g.e., s. 17.

⁷⁴⁹ A.g.e., ss. 17-18.

J.Gn.K.lığı'nın ana ast birlikleri Jandarma Asayiş Kolordu Komutanlığı, Jandarma Eğitim Komutanlığı, Jandarma Lojistik Komutanlığı, Jandarma Havacılık Komutanlığı ile Jandarma Bölge Komutanlıklarıdır (Şekil-16). Jandarma Bölge Komutanlıklarına bağlı olarak her ilde -o ilin adıyla anılan- İl Jandarma Komutanlığı bulunmaktadır. İl Jandarma Komutanlıklarının kuruluşunda İlçe Jandarma Komutanlıkları; İlçe Jandarma Komutanlıklarının kuruluşunda da Jandarma Karakolları ile Asayiş Timleri vardır. Ayrıca ihtiyaca göre bazı il ve ilçelerde Jandarma Komando Birlikleri, Özel Harekât Birlikleri ve Cezaevi veya Tesis Koruma Birlikleri de mevcuttur.⁷⁵⁰



Şekil-16 Jandarma Genel Komutanlığı

S.G.K.lığı'nın ana ast birlikleriyse Sahil Güvenlik Karadeniz Bölge Komutanlığı, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı, Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanlığı, Sahil Güvenlik Akdeniz Bölge Komutanlığı, Sahil Güvenlik Hava Komutanlığı, Sahil Güvenlik Eğitim ve Öğretim Komutanlığı ve Sahil Güvenlik İkmal Merkezi Komutanlığı'dır (Şekil-17).⁷⁵¹ S.G.K.lığı, 65 üs, liman ve yerleşim yerinde konuşlanmış muhtelif tipte gemi, uçak, helikopter ve mobil radarla görevlerini icra etmektedir.⁷⁵²

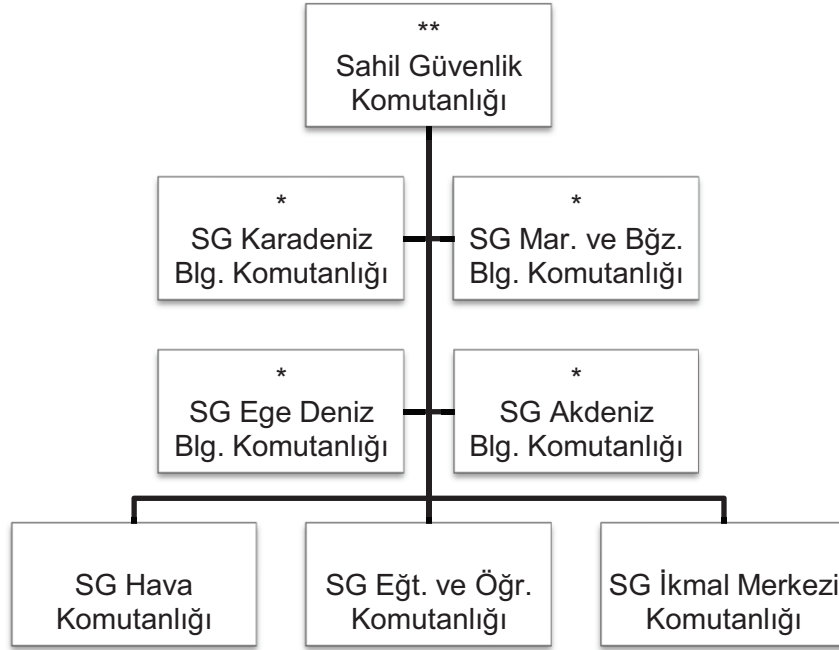
Gnkur.Bşk.lığı'nın verdiği bilgilere göre K.K.K.'lğı, kolordu çapında bir birliği, çok kısa bir ikaz süresi içerisinde müşterek bir harekât için görevlendirebilmekte; kara havacılık unsurları sayesinde 5-6 taburluk bir gücü, gece ve gündüz uzak mesafelere intikal ettirebilmekte; eş zamanlı olarak 4 ayrı yerde, tabur seviyesinde

⁷⁵⁰ "Geçmişten Günümüze Daima Milletin Hizmetinde: Jandarma Genel Komutanlığı (Jandarma Genel Komutanı Org. Necdet Özel ile Söyleşi)," *Savunma ve Havacılık*, 2011, 25 (144), 30-48, s. 42.

⁷⁵¹ Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Genel: Organizasyon", <http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/organizasyon/organizasyon.asp> (Erişim tarihi: 18.10.2013).

⁷⁵² "Mavi Vatanlar İçin Sahil Güvenlik Komutanlığı (Sahil Güvenlik Komutanı Tümğ. İzzet Artunç ile Söyleşi)," *Savunma ve Havacılık*, 2010, 24 (139), 40-50, s. 42.

birliklerle barışı destekleme harekâtlarına iştirak edebilmektedir. Dünya denizlerinde bayrak gösteren Dnz.K.K.lığı, uluslararası operasyonlara iştirak edebildiği gibi tatbikat ve ikili faaliyetlerde de bulunabilmekte; donanmaya ait bir denizaltı, refakatsiz olarak 15.000 mil mesafe kat ederek üssüne dönebilmektedir. Hv.K.K.lığı'na ait savaş uçaklarıysa, havada yakıt ikmali ile Orta Avrupa'daki atışlı bir tatbikata iştirak ederek üslerine dönebilmekte; Atlantik'i aşarak ABD'ye gidebilmektedir.⁷⁵³



Şekil-17 Sahil Güvenlik Komutanlığı

Dünya ordularının derecelendirmesinin yapan bir kuruluşun, 2009 yılında *Strategypage* adlı sitesinde açıkladığı veriler dikkat çekicidir. TSK, “Savaş Geleneği, Tecrübe, Eğitim ve Dayanıklılık” klasmanında İngiliz Ordusu ile birlikte 10 üzerinden 9 alan iki ordudan biridir. 10 puan alanın olmadığı sıralamada, TSK’ya en çok yaklaşanlar 8 puan ile Amerika, Alman, İsrail, Japon ve Fin ordularıdır. TSK, 38 Avrupa ülkesi ordusu içinde Rus ve İngiliz ordularından sonra 3. büyük güç olarak kabul edilmektedir. TSK, muharip güçlerin nicelik ve niteliğinin ölçüldüğü “Savaş Gücü” klasmanında da 3.dür. Subay ve astsubayların niteliklerinin ölçüldüğü “Liderlik” klasmanında 7 puan alan TSK’yı geçense sadece İngiliz Ordusu’dur. Öte yandan Türk Donanması, sahip olduğu imkân ve kabiliyetler ile Amerikan, İngiliz, Rus, Japon, Çin, Fransız, Tayvan, Hint ve Alman muadillerinin ardından 10. sırada

⁷⁵³ Savasteknolojileri.com, “Türk Silahlı Kuvvetleri (Tüm Detaylarıyla)”, <http://www.savasteknolojileri.com/2012/12/07/turk-silahlı-kuvvetleri-tum-detaylarıyla/> (Erişim tarihi: 18.10.2013).

yerini almaktadır. Bunun anlamı, Akdeniz’de Fransız Donanması’ndan sonra ikinci, Avrupa’da ise beşinci sırada olunduğudur.⁷⁵⁴

Geleneksel olarak TSK, kara kuvvetleri ağırlıklı bir kuvvet yapısına sahiptir. Yasal bir zorunluluk olmasa da “teamül” gereği üç kuvvet komutanı arasında en kıdemli orgeneral konumundaki Kara Kuvvetleri Komutanlarının Genelkurmay Başkanı olarak atanması bununla bağlantılıdır. Kara kuvvetlerinin ön planda yer almasıyla bağlantılı bir diğer husus da üç kuvvet içerisinde yıllık savunma bütçesinden en yüksek payın her zaman K.K.K.’lığı’na ayrılmasıdır. 2000 yılında MSB bütçesinin dağılımının %49,3 K.K.K.lığı, %21,9 Hv.K.K.lığı, %14,4 Dnz.K.lığı, %7,2 MSB ve %7,1 Gnkur.Bşk.lığı şeklinde olması bunun örneğidir.⁷⁵⁵

2008 yılı rakamlarıyla Türkiye’nin savunma harcamaları -J.Gn.K.lığı ve S.G.K.lığı hariç- 14 milyar 501 milyon dolardır. Bunun Gayri Safi Yurtiçi Hasıla’ya (GSYİH) oranı %2’dir. Yapılan savunma harcamalarının %50,6’sı personel masraflarına, %27,4’ü teçhizat alımlarına, %3,3’ü altyapı yatırımlarına ve %18,7’si diğer harcamalara ayrılmıştır.⁷⁵⁶ Ulusal savunma sanayinin gelişimine paralel olarak, TSK ihtiyaçlarının yurtiçinden karşılanma oranı 2011 yılı itibariyle %54 seviyesine ulaşmıştır.⁷⁵⁷ Önümüzdeki döneme ilişkin planlamalarda, bu oranın daha da artırılması hedeflenmektedir.

Bugün TSK, NATO standartlarını benimsemiş bir Batı ordusu görünümündedir. Özellikle 1980’lerin ortalarında başlayan modernizasyon ve yeniden yapılanma çalışmaları sonucunda TSK, NATO ittifakının önde gelen silahlı güçlerinden biri konumuna gelmiştir. Kaldı ki devam eden modernizasyon çalışmalarına paralel olarak, imkân ve kabiliyetlerin daha da artması öngörülmektedir. Öte yandan önümüzdeki dönemde TSK’nın bazı alanlarda kapsamlı değişimlere gitmesi yerinde olacaktır. Bunlardan biri denizaşırı harekât icra etme yeteneğinin geliştirilmesidir. Halen TSK, ağırlıklı olarak yurt savunmasına yönelik bir kuruluş ve konuş yapısına sahiptir. Türkiye’nin bölgesel meselelere giderek daha fazla müdahil olması ve dış ticaret hacminin her geçen gün artmasıysa, ülke çıkarlarının sınırların çok ötesinden savunulmasını gerektirmektedir. Unutulmamalıdır ki 2000’li yılların Türkiye’si artık bir ticaret devletidir. Ticaret devletlerinin çıkarlarını korumadaki temel araçlarıysa, deniz kuvvetleridir.

⁷⁵⁴ Kutluhan ve Sünnetçi, **a.g.e.**, s. 18.

⁷⁵⁵ Milli Savunma Bakanlığı, **Beyaz Kitap 2000**, Mönch Türkiye Yayıncılık, Ankara, 2000, s. 109.

⁷⁵⁶ **Financial and Economic Data Relating to NATO Defence**, NATO Public Diplomacy Division, Bruxelles, 2010, pp. 4-8.

⁷⁵⁷ “Türk Savunma Sanayinin Küresel Etkinliği Artıyor!” **Savunma ve Havacılık**, 2013, 27 (155), 10-38, s. 22.

Türkiye'nin Demografik Yapısı: 2011 yılı itibariyle Türkiye'nin nüfusu 74.724.269 kişidir. Nüfusun %50,2'sini (37.532.954 kişi) erkekler, %49,8'ini (37.191.315 kişi) ise kadınlar oluşturmaktadır. 29,7 ortalama yaş ile son derece genç bir nüfusa sahip olan Türkiye'de, nüfusun %25,3'ü (18.886.575 kişi) 0-14 yaş grubunda olup, sadece %7,3'ü (5.490.715 kişi) 65 ve üstü yaş grubundadır.⁷⁵⁸ Bebek ölüm oranının %12,6 olduğu Türkiye'de, yıllık nüfus artış oranı %13,49; doğuşta beklenen ortalama yaşam süresi ise 74,5 yıldır. Nüfus yoğunluğu olarak ifade edilen "bir kilometrekareye düşen insan sayısı", Türkiye genelinde 97 kişidir.⁷⁵⁹

Nüfus projeksiyonlarına göre 2023 yılına gelindiğinde Türkiye'nin nüfusu 84.247.88 kişi olacaktır. Bu tarihten sonra yavaşta olsa artmaya devam edecek olan nüfus, 2050 yılında 93.475.575 kişiyle en yüksek noktasına ulaşacak, bundan sonraysa azalma eğilimine girecektir.* Demografik bakımdan Türkiye'yi bekleyen en büyük tehlike, nüfusun yaşlanması sorunudur. Zira mevcut eğilimler devam ettiği takdirde 2050 yılında ortalama yaş 42,9'a çıkacak ve 65 ve üzeri yaştakilerin toplam nüfusa oranı %20,8 olacaktır.⁷⁶⁰ Bunun anlamı, bugün ekseriyetle Batı ülkelerinde yaşanan ve başta sosyal güvenlik sisteminin sürdürülebilirliği olmak üzere birçok alanda ciddi sıkıntılar doğuran nüfusun yaşlanması sorununun, yüzyılın ortalarında Türkiye'nin de gündemine girmesidir.

Türkiye'de okuryazarlık oranı %95,13;⁷⁶¹ kişi başına düşen ortalama eğitim süresi ise 7,2 yıldır.⁷⁶² 2010-2011 eğitim-öğretim yılında örgün ve yaygın eğitim kurumlarında öğrenim gören öğrenci sayısının toplamı 25.429.670 kişidir.⁷⁶³ Aynı eğitim-öğretim yılında, öğrencilerin eğitim kurumlarına göre dağılımıysa şu şekildedir: Okul öncesi eğitim (%5), ilköğretim (%54), genel lise (%13), mesleki ve teknik lise (%10), fakülte ve yüksek okul (%18).⁷⁶⁴

⁷⁵⁸ Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2011", <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=10736> (Erişim tarihi: 18.05.2013).

⁷⁵⁹ **Türkiye İstatistik Yıllığı 2011**, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara, 2011, ss. 39-82.

* Türkiye'de, 1960'lardan yakın zamana kadar nüfus planlamasına yönelik çalışmalar yürütülmüştür. Elbette beslenme/barınma gibi temel ihtiyaçları karşılanamayan, eğitim verilemeyen ve istihdam edilemeyen nüfus büyük bir sorun kaynağıdır. Ancak tersi durumda, nüfusun önemli bir güç unsuru olduğu bir gerçektir. Geçmişte de bugün de dünya politikasına yön veren devletlerin, diğer özelliklerinin yanı sıra, nüfusça da kendi dönemlerinde ön sıralarda yer aldıkları unutulmamalıdır. Bugün BM Güvenlik Konseyi'nin daimi üyelerinin arasında, nüfusu 55 milyonun altında hiçbir devlet yoktur. Daimi üye adayları olarak ismi geçen Almanya ve Japonya'nın nüfusları da 80 milyonun üzerindedir. AB ve AK gibi uluslararası kuruluşlarda da nüfus faktörü önemlidir. Zira bu ve benzeri kuruluşlarda temsil durumu, nüfusa göre belirlenmektedir. Onur Öymen, **Türkiye'nin Gücü**, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1998, s. 41.

⁷⁶⁰ Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, "Nüfus Projeksiyonları, 2013-2075", <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15844> (Erişim tarihi: 18.05.2013).

⁷⁶¹ **Türkiye İstatistik Yıllığı 2011**, s. 54.

⁷⁶² "14 İl Rahat, 27 İl Riskli", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/22227043.asp> (Erişim tarihi: 17.05.2013).

⁷⁶³ **Milli Eğitim İstatistikleri 2011-2012**, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara, s. 48.

⁷⁶⁴ **Türkiye İstatistik Yıllığı 2011**, s. 114.

103'ü devlet üniversitesi, 62'si vakıf üniversitesi, 7'si vakıf meslek yüksekokulu ve 10'u diğer eğitim kurumları olmak üzere toplam 182 yükseköğretim kurumunun bulunduğu Türkiye'de, yükseköğretim kurumlarına -açıköğretim dâhil- giden öğrenci sayısı 3.817.086'dır. Bu öğrencilerin 1.098.310'u (%28,77) önlisans, 2.528.332'si (%66,2) lisans, 126.368'i (%3,31) yüksek lisans, 43.405'i (%1,14) doktora ve 20.671'i (0,54) tıpta uzmanlık programına kayıtlıdır. 1984 yılında yükseköğretime kayıtlı öğrenci sayısının 322.320 olduğu düşünüldüğünde, artış miktarı çarpıcı boyuttadır.⁷⁶⁵

Ekonomik göstergelerden bahsedilirken ifade edildiği üzere Avrupa'nın 5. büyük işgücüne sahip ülkesi olan Türkiye'de, 15-64 yaş grubunda bulunan çalışabilir nüfus 53.593.000 kişi; toplam işgücüyse 26.725.000 kişidir.⁷⁶⁶ Türkiye'de askerliğe elverişli kadın-erkek nüfus 35.005.326 kişi; askerlik çağındaki kadın-erkek nüfus ise 1.370.407 kişidir.⁷⁶⁷ Batı ülkelerinde aşınmaya uğrayan evlilik kurumunun önemini devam ettirdiği Türkiye'de, 15 ve daha yukarı yaştaki 55.618.439 kişinin medeni durumuna ilişkin istatistikler şu şekildedir: Evli (%64,13), boşanmış (%3,01), hiç evlenmemiş (%27,44), eşi ölmüş (%5,42).⁷⁶⁸

Türkiye nüfusunun %76,8'i (57.385.706 kişi) il ve ilçe merkezlerinde, %23,2'siyse (17.338.563 kişi) belde ve köylerde ikamet etmektedir. Nüfusun %18,2'si İstanbul'da (13.624.240 kişi) ikamet ederken; bunu sırasıyla %6,6 ile (4.890.893 kişi) Ankara, %5,3 ile (3.965.232 kişi) İzmir, %3,6 ile (2.652.126 kişi) Bursa, %2,8 ile (2.108.805 kişi) Adana izlemektedir. 2011 yılında 81 ilden, 56'sının nüfusu bir önceki yıla göre artmış, 25 ilin nüfusuysa azalmıştır.⁷⁶⁹ Azalmanın temel sebebi, iç göç olgusudur. Her ne kadar son yıllarda bir miktar hız kesse de az gelişmiş bölgelerden, sanayi ve ticaretin canlı olduğu il ve ilçe merkezlerine göç devam etmektedir.

Konda'nın 2010 yılında 18 yaş ve üstü nüfus üzerinde yaptığı geniş katılımlı bir araştırmada, Türkiye nüfusunun etnik dağılımının %76,7 Türk, %13,5 Kürt, %1,2 Zaza, %1,2 Arap ve %7,4 diğerleri şeklinde olduğu sonucuna ulaşılmıştır.⁷⁷⁰ CIA ise Türkiye nüfusunun %70-75'inin Türk, %18'inin Kürt ve %7-12'sinin diğer etnik gruplara mensup olduğu iddiasındadır.⁷⁷¹ Türkiye nüfusunun büyük çoğunluğu Müslüman'dır. Oransal olarak az olmakla beraber -azınlık statüsünde-

⁷⁶⁵ Durmuş Günay ve Aslı Günay, "1933'ten Günümüze Türk Yükseköğretiminde Niceliksel Gelişmeler", *Yüksek Öğretim ve Bilim Dergisi*, 1 (1), 2011, 1-22, ss. 12-14.

⁷⁶⁶ *Türkiye İstatistik Yıllığı 2011*, s. 166.

⁷⁶⁷ CIA The World Fact Book, "Turkey".

⁷⁶⁸ *Türkiye İstatistik Yıllığı 2011*, s. 55.

⁷⁶⁹ Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2011".

⁷⁷⁰ Konda Araştırma ve Danışmanlık, "Biz Kimiz'10", http://www.konda.com.tr/tr/raporlar/2011_06_KONDA_Kurt_Meselesinde_Algi_ve_Beklentiler.pdf (Erişim tarihi: 17.05.2013).

⁷⁷¹ CIA The World Fact Book, "Turkey".

gayrimüslimler de (Hristiyan ve Musevi) vardır. Müslümanlar içerisinde en yaygın mezhep Sünniliktir. Ayrıca önemli bir Alevi nüfusun olduğu da bilinmektedir. Bu konuda farklı rakamlar telaffuz edilse de Türkiye Ekonomik ve Sosyal Etüdler Vakfı (TESEV)'in 2006 yılında yaptığı bir araştırmada, Alevilerin genel nüfusa oranının %11,4 olduğu tespit edilmiştir.⁷⁷²

Demografik yapının çalışmayla bağlantılı boyutu, deniz gücünün gelişimi için gereken insan kaynağını sağlamasıdır. Büyük nüfus potansiyeliyle Türkiye, bu açıdan şanslı bir ülkedir. Tabi söz konusu potansiyelin avantaja çevrilmesi için doğru yönetilmesinin gerek şart olduğunu eklemek kaydıyla. Bu yoldaki en kritik sacayağı, denizcilik sektöründe istihdam edilecek ya da bilimsel çalışmalar yapacak nüfusun eğitimi meselesidir. Burada kalifiye ara eleman yetiştirilmesini sağlayan meslek liseleri ve meslek yüksek okullarının sayılarının arttırılması ile verilen eğitimin kalitesinin yükseltilmesi önemli bir başlıktır. Aynı durum, akademik eğitimin daha ön planda olduğu üniversiteler için de geçerlidir. Özellikle ilgili alanlarda lisansüstü eğitim alan öğrenci sayısının artmasının, denizcilik sektörünün gelişiminde “kuantum sıçraması” yaratacağı düşünülmektedir.

Türkiye'nin Bilimsel ve Teknolojik Yapısı: 2011 yılında Türkiye’de Araştırma ve Geliştirme (Ar-Ge) harcamalarının GSYİH'ye oranı %0,86; kişi başına Ar-Ge harcamasıysa 149,3 dolar olmuştur. SAGP cinsinden 11.100.865.642 dolar olarak hesaplanan Ar-Ge harcamalarının %45,5'i yükseköğretim, %43,2'si ticari kesim ve %11,3'ü kamu kesimi tarafından gerçekleştirilmiştir. Ar-Ge harcamalarının %45,8'i ticari kesim, %29,2'si kamu kesimi, %20,8'i yükseköğretim kesimi, %3,4'ü yurtiçi diğer kaynaklar ve %0,7'si yurtdışı kaynaklar tarafından karşılanmıştır.⁷⁷³

Gelişmiş ülkelerde Ar-Ge harcamalarının GSYİH'ye oranının %2 ve üzerinde olduğu görülmektedir. Mevcut durumda Türkiye, bunun oldukça uzağındadır. Bununla birlikte Ar-Ge harcamalarında yıllar itibariyle düzenli bir artış yaşanması olumlu bir gelişmedir. Toplam Ar-Ge harcamalarında Türkiye, OECD ülkeleri içerisinde 1998'de 21. sıradayken, 2008'de 16. sıraya yükselmiştir. Aynı dönemde yine OECD ülkeleri içerisinde Ar-Ge harcamalarının GSYİH'ye oranında 32. sıradan 28. sıraya; kişi başına düşen Ar-Ge harcamalarındaysa 32. sıradan 29. sıraya gelinmiştir.⁷⁷⁴ 2006-2011 yılları arasında, Türkiye'nin dünyada Ar-Ge harcamalarındaki artışta Çin'in ardından 2. sırada yer alması, kayda değer bir ilerlemenin varlığını göstermektedir. Bunun etkisiyle Türkiye, 2011 yılına

⁷⁷² Ali Çarkoğlu ve Binnaz Toprak, *Değişen Türkiye’de Din, Toplum ve Siyaset*, TESEV Yayınları, İstanbul, 2006, s. 37.

⁷⁷³ Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, “Araştırma-Geliştirme Faaliyetleri Araştırması, 2011”, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=10931> (Erişim tarihi: 19.05.2013).

⁷⁷⁴ *Bilim ve Teknoloji Politikaları Uygulama Planı: 2005-2010’un Değerlendirilmesi*, Tübitak, Ankara, 2010, s. 10.

gelindiğinde dünyada Ar-Ge harcamalarına en fazla kaynak ayıran 18. ülke olmuştur. Diğer yandan sıralamada ilk 5'te yer alan ülkeler 415.2 milyar dolar ile ABD, 178.2 milyar dolar ile Çin, 141 milyar dolar ile Japonya, 91.7 milyar dolar ile Almanya ve 53.2 milyar dolar ile Güney Kore'dir.⁷⁷⁵ Bu ülkelerdeki rakamlara bakıldığında, daha katedilmesi gereken çok mesafe olduğu aşikârdır.

2011 yılı verileriyle, Türkiye'de Tam Zaman Eşdeğeri (TZE) Ar-Ge personeli sayısı 92.801, TZE araştırmacı sayısıysa 72.109 kişidir. Bu noktada TZE Ar-Ge personeli sayısının bir önceki yıla göre %13,5 arttığının altı çizilmelidir. TZE Ar-Ge personelinin %48,9'u ticari kesimde, %38,4'ü yükseköğretim kesiminde, 12,7'siyse kamu kesiminde istihdam edilmektedir. İstihdam edilen 10.000 kişiye düşen TZE Ar-Ge personeli 38, TZE araştırmacı sayısıysa 30 kişidir.⁷⁷⁶ 2008 yılında Türkiye, OECD ülkeleri içerisinde TZE Ar-Ge personeli sayısına göre 15.; TZE araştırmacı sayısına göreyse 12. sıradadır. Aynı yıl OECD ülkeleri arasında TZE Ar-Ge personeli sıralamasında ilk 3'te Japonya, Almanya ve Fransa; TZE araştırmacı sıralamasındaysa ABD, Japonya Almanya yer almaktadır.⁷⁷⁷ Türkiye'nin toplamda 106.000 araştırmacısına karşın, Almanya'nın 438.000 araştırmacısının olduğu bilgisi, bu alana daha fazla yatırım yapılması gerektiğini göstermektedir.⁷⁷⁸

2010 yılı verileriyle, Türkiye kaynaklı bilimsel yayın sayısı 28.194'tür. Aynı yıl milyon kişiye düşen bilimsel yayın sayısıysa 362'tir. Bilimsel yayın sayısı bakımından dünyada 18. sırada yer alan Türkiye; milyon kişiye düşen bilimsel yayın sayısında 45.'dir.⁷⁷⁹ 2000-2010 yılları arasında en fazla yayın yapılan ülke, 2.863.666 ile ABD olmuştur. ABD'yi 747.255 ile Japonya, 735.235 ile Almanya, 677.263 ile Çin ve 655.573 ile İngiltere takip etmektedir. Söz konusu listede Türkiye, 131.364 yayın ile 20. sıradadır.⁷⁸⁰ Mamafih son yıllarda Türkiye'nin uluslararası yayın sıralamasında yükseliş içerisinde olması sevindiricidir. 2000 yılındaki 26.lıktan, aradan geçen 10 yılda 8 basamak yükselerek 18.liğe gelinmesi bunun somut göstergesidir. Ne var ki yükselişin, yayınların kalitesini gösteren uluslararası atıf sayısında aynı hızda olmaması düşündürücüdür. Bu alanda Türkiye, 10 yılda sadece 4 basamak yükselerek 31.likten 27.liğe gelebilmiştir. Bilim insanlarına verdiği teşviklerle yayın sayısının artmasında önemli rol oynayan Türkiye Bilimsel ve

⁷⁷⁵ Özüm Örs, "Türkiye Ar-Ge Gelişiminde Çin'den Sonra İkinci Sırada", <http://www.dunya.com/turkiye-ar-ge-gelisiminde-cinden-sonra-ikinci-sirada-187386h.htm> (Erişim tarihi: 19.05.2013).

⁷⁷⁶ Tübitak, "2011 Yılı Ar-Ge Faaliyetleri Anketi Sonuçları Açıklandı", <http://www.tubitak.gov.tr/tr/haber/2011-yili-ar-ge-faaliyetleri-anketi-sonuclari-aciklandi> (Erişim tarihi: 24.05.2013).

⁷⁷⁷ **Bilim ve Teknoloji Politikaları Uygulama Planı: 2005-2010'un Değerlendirilmesi**, ss. 12-13.

⁷⁷⁸ **2011-2016 Bilim ve Teknoloji İnsan Kaynağı Stratejisi ve Eylem Planı**, Tübitak, Ankara, 2010, s. 11.

⁷⁷⁹ Tübitak, "Ulusal Bilim, Teknoloji ve Yenilik İstatistikleri", http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/BTYPD/istatistikler/BTY_Stat.pdf (Erişim tarihi: 19.05.2013).

⁷⁸⁰ İrem Soydal vd., "Türkiye'nin Yayın Sayısına Farklı Bir Bakış: Bir Quadrant Analizi Çalışması", <http://yunus.hacettepe.edu.tr/~umutal/publications/ab-2011.pdf> (Erişim tarihi: 19.05.2013).

Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), Mayıs 2013'te uygulamaya koyduğu programla, verilen teşvikleri arttırdığı gibi kalite esaslı puanlamaya geçmiştir.⁷⁸¹ Uygulamanın, yayın sıralamasındaki yükselişin sürmesini sağlamanın ötesinde -eş zamanlı olarak- kaliteyi de arttırması beklenmektedir.

2011 yılında Türk Patent Enstitüsü (TPE)'ye 4.087 yerli patent başvurusunda bulunulmuş; bunlardan 847'si tescil edilmiştir. Aynı yıl yapılan 3.244 faydalı model başvurusundaki tescil sayısıysa 1.976'dır.⁷⁸² 2009 yılında Türkiye'den yapılan Avrupa Patenti başvurusu sayısı 191 olurken; bunlardan 59'u tescil edilmiştir. Türkiye'nin bu alanda Yunanistan, Portekiz, Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya'nın da aralarında olduğu pek çok AB ülkesinin önünde olması dikkat çekicidir. 2008 yılında Dünya Fikri Mülkiyet Örgütü (*World Intellectual Property Organization/WIPO*) nezdinde yapılan uluslararası patent başvurusu sayısına göre Türkiye, OECD ülkeleri arasında 392 patent başvurusuyla 21. sıradadır. Ancak sıralama artış yüzdeleri üzerinden yapıldığında Türkiye, 2003-2008 yılları arasındaki 2,5 katlık artış oranıyla 1. sıraya yükselmektedir. Aynı dönemde, OECD ülkeleri arasında patent başvurusunda ilk 3 sıra ABD, Japonya ve Almanya şeklindedir.⁷⁸³ Öte yandan 2011 yılı itibariyle dünyada yürürlükte bulunan toplam patent sayısı tahminen 7.88 milyondur. 2.1 milyon patent sayısı ABD'nin lider olduğu sıralamada, Türkiye'nin ilk 20'de bile yer almaması düşündürücüdür.⁷⁸⁴

Son yıllarda bilimsel ve teknolojik alanda yaşanan hızlı ilerlemenin en dikkat çekici sonuçlarından biri savunma ve havacılık sektöründe gözlemlenmektedir. Doğası gereği yüksek teknolojinin en fazla kullanıldığı sektörlerin başında yer alan savunma ve havacılık, gerek Ar-Ge yatırımları gerekse ulaştığı ciro ve ihracat rakamlarıyla adından söz ettirmektedir. 2012 yılında sektördeki firmaların özkaynaklarını kullanarak gerçekleştirdikleri Ar-Ge yatırımları 200 milyon dolar; dış finansman dâhil yaptıkları toplam Ar-Ge harcamalarıysa -bir önceki yıla göre %15 artarak- 772 milyon dolar olmuştur. Ar-Ge'ye verilen önemin etkisiyle sektör, 2011 yılına göre cirosunu %9 artarak 4.75 milyar dolara; ihracatınıysa %16 arttırarak 1.26 milyar dolara çıkarmıştır. 2012 yılı itibariyle SSM tarafından sözleşmeye bağlanmış proje sayısı 180 olup, bunun bedeli 45.4 milyar liradır. 5 yıl öncesine göre %85'lik artış anlamına gelen bu bedelin dikkat çeken yönü, %53'ünün ortak üretim, %27'sinin yurtiçi geliştirme, %8'inin konsorsiyum, %1'inin Ar-Ge projelerinden oluşması ve sadece %11'inin doğrudan alıma ayrılmasıdır. SSM, 2016'da savunma

⁷⁸¹ "İkinci Maaş Tübitak'tan", <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/23185404.asp> (Erişim tarihi: 24.05.2013).

⁷⁸² Tübitak, "Ulusal Bilim, Teknoloji ve Yenilik İstatistikleri".

⁷⁸³ *Bilim ve Teknoloji Politikaları Uygulama Planı: 2005-2010'un Değerlendirilmesi*, ss. 14-15.

⁷⁸⁴ *2012 World Intellectual Property Indicators*, World Intellectual Property Organisation, Geneva, 2012, p. 79.

ve havacılık sektörünün cirosunu 8 milyar dolara, ihracatınıysa 2 milyar dolara çıkarmayı hedeflemektedir.⁷⁸⁵

Savunma ve havacılık sektöründe yaşanan gelişmenin Türk Deniz Kuvvetleri özelindeki etkisi silah, araç ve gereçlerin tedarikinde ulusal çözümlerin giderek daha fazla yer teşkil etmesidir. Kamuoyunda Milli Gemi (MİLGEM) Projesi olarak bilinen ve tamamen Türk mühendisleri tarafından tasarlanarak, DnZ.K.K.İğ'nın bünyesindeki İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda inşa edilen Ada sınıfı DSH ve keşif korvetleri bunun örneğidir. Silah/sensör sistemlerinin de aralarında olduğu birçok alt sistemi yerli çözümlerden oluşan korvetler, muadilleriyle eşit hatta bazı alanlarda daha üstün özelliklere sahiptir. Korvetlerin inşa maliyetinin 260 milyon dolar olmasıysa cabasıdır. Zira söz konusu korvetlerin yurtdışındaki bir tersanede inşa edilmesi halinde, maliyetin 500 milyon doları bulacağı ifade edilmektedir.⁷⁸⁶

Bu başlık altında düşünülebilecek bir diğer husus ise başta üniversite ve araştırma kuruluşları olmak üzere Türk bilim camiasının denizciliğin farklı alanlarında ihtisaslaşmaya teşvik edilmesidir. Bu alandaki yelpazenin geniş tutulmasının gerekliliğini gösteren örneklerden biri uluslararası deniz hukukudur. Üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ülkesi olan Türkiye'nin, uluslararası deniz hukuku alanında ihtisaslaşmış hukukçu sayısı son derece yetersizdir. Buna karşılık Adalar Denizi ve Akdeniz'in hukuki statüsü konusunda ihtilaf yaşanan Yunanistan'ın dünya çapında tanınan hukukçulara sahip olduğuyse herkesin malumudur. Yapılması gereken, bu alandaki eksikliğin giderilmesine yönelik tedbirlerin ivedilikle alınmasıdır. Devletin burada öncü rol oynaması gerektiğini söylemeyeyse gerek bile yoktur.

Türkiye'nin Psiko-Sosyal ve Kültürel Yapısı: Batı ve Doğu uygarlıklarının kesişim noktasında bulunmasının etkisiyle Türkiye, kültürel açıdan tam bir sentez görünümündedir. Türk kültürünün kökleri Orta Asya'ya dayanmaktadır. Fakat İslamiyet ile tanışma buna bambaşka bir boyut katmış, özellikle Tanzimat sonrası dönemde başlayan ve Cumhuriyete geçişle birlikte hız kazanan Batılılaşma süreciyse kültürel yapıda kapsamlı değişimler yaşanmasını beraberinde getirmiştir.

Türkiye'de gerek siyasiler gerekse toplum düzeyinde sosyo-kültürel yapının sağlamlığı her daim dile getirilmektedir. Bu anlayışın yerleşmesinde ailede başlayan, ardından başta eğitim kurumları ve silahlı kuvvetler olmak üzere devlet eliyle sistematik bir şekilde yürütülen ulus-inşa sürecinin rolü yadsınamaz boyuttur. Burada kullanılan başlıca argümanı, binlerce yıllık birikime dayanan maddi ve

⁷⁸⁵ "Savunma ve Havacılıkta Ciro 4.75 Milyar Dolar", *Hürriyet*, 19 Mayıs 2013, s. 11.

⁷⁸⁶ Mustafa Küçük, "2. Hayalet Gemi Denizde", <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/24805939.asp> (Erişim tarihi: 11.10.2013).

manevi değerlerin varlığı oluşturmaktadır. Bu argüman, topluma özgüven duygusu aşıladığı gibi ulusal hedeflere ulaşma noktasında motivasyonu da arttırmaktadır.

Büyükşehirlerde aşınmalara uğramakla beraber, özellikle kırsal kesimde Türk toplumu geleneksel yapısını büyük ölçüde muhafaza etmektedir. Günlük yaşamda din hala belirleyici bir role sahiptir. Örf, adet, gelenek ve görenekler için de aynısı söylenebilir. Son yıllarda boşanma oranlarında artış yaşansa da Batı ülkeleriyle karşılaştırıldığında evlilik ve aile kurumu önemini devam ettirmektedir.* Aile bağlarının kuvvetli olmasıysa, dayanışma duygusunu arttırmakta, bu da sosyal yapının sağlam kalmasına zemin hazırlamaktadır.

1980'lerde başlayıp Soğuk Savaş sonrası dönemde ivme kazanan küreselleşmenin, özellikle ulus-devleti ve ona paralel olarak da ulusal değerleri hedef aldığı görülmektedir. Başta ekonomi olmak üzere her alanda dünyayla bütünleşmiş olan Türkiye'de, kaçınılmaz şekilde bundan payını almaktadır. Küreselleşmenin yarattığı tahribatı mümkün olduğunca azaltmanın yollarından biri kültürel yapının korunmasıdır. Ulusal birliği sağlayan dilin korunmasıysa, burada öncelik taşımaktadır. Ne yazık ki Türkiye'nin bu alandaki karnesi pek iç açıcı değildir.

Sosyo-kültürel açıdan Türkiye'nin bekasına yönelik en büyük tehdit etnik, mezhepsel ve ideolojik ayrışmalardır. Geçmiş dönemlerde Sünni-Alevi, sağcı-solcu, laik-şeriatçı ayrışması ülkede gerginliğe sebep olmuştur. Bugün ise Türk-Kürt ayrışması için aynı durum geçerlidir. Söz konusu ayrışma, toplumsal barışı zedelemektedir. Üstelik toplumdaki farklılıkları bir araya getirme işlevi gören ulusal kimliği de tartışmalı hale getirmektedir.

Bu başlık altında çalışmayla bağlantılı yapılabilecek tartışma, kültür ile denizcilik arasındaki ilişkidir. Kültürün sözlükteki karşılığı, "Tarihsel, toplumsal gelişme süreci içinde yaratılan bütün maddi ve manevi değerler ile bunları yaratmada, sonraki nesillere iletmeye kullanılan, insanın doğal ve toplumsal çevresine egemenliğinin ölçüsünü gösteren araçların bütünü"dür.⁷⁸⁷ Bu tanıma istinaden denizcilik kültürünün, kültürün bir alt ögesi olduğu söylenebilir. Denizcilik kültürü, ulusal kültürden beslenmektedir. Hal böyle olunca ağacın gövdesi

* 2008 yılı verileriyle AB ülkelerinde yıllık evlenme oranı ortalama %4,9 iken, Türkiye'de %9'dur. Evlilik oranının düştüğü AB ülkelerinde, evlilik dışı çocuk dünyaya getirme oranıysa, aksine artmaktadır. 1990'da %17,4 olan evlilik dışı doğan çocukların oranı son 20 yılda katlanarak, 2008'de 35,1'e ulaşmıştır. Hürriyet, "AB'de Evlilik Dışı Çocuk Zirve Yaptı", <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/15745952.asp> (Erişim tarihi: 22.05.2013). AB ülkelerinin aksine Türkiye'de, nikâhsız birlikte yaşama ve evlilik dışı çocuk dünyaya getirme, toplumun büyük kesimi tarafından hala tabu olarak görülmektedir. 2011 yılında Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı'nın yaptırdığı araştırmada, çiftlerin nikâhsız birlikte yaşamasını onaylayanların oranı %6,9; çiftlerin evlilik dışı çocuk sahibi olmasını onaylayanların oranıysa, %5,3 çıkmıştır. **Türkiye'de Aile Yapısı Araştırması 2011**, T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Ankara, 2011, s. 281.

⁷⁸⁷ Türk Dil Kurumu, "Büyük Türkçe Sözlük".

konumundaki ulusal kültürde bir kuruma başladığında, bunun dallara dolayısıyla denizcilik kültürüne sirayet etmesi doğaldır.⁷⁸⁸

Genel kanı, Türklerin denizci bir ulus olmadıkları yönündedir. Bundan dolayı da denizcilikte başarılı olmalarının zor olacağı söylenmektedir. Gerçekten de kıta içlerinde denizden uzak coğrafyalarda yaşamaları itibariyle Türklerin Anadolu'ya gelmeden önce denizciliğe aşina olmadıkları doğrudur.⁷⁸⁹ Ne var ki İzmir Beyliği'nin (1081-1097) kurucusu Emir Çaka Bey'in 1081 yılında 50 parça gemiden müteşekkil ilk Türk Donanması'nı inşa etmesiyle bu durum değişmiş,⁷⁹⁰ Sultan II. Bayezid dönemindeyse Osmanlı Devleti, bir deniz imparatorluğu haline gelmiştir.⁷⁹¹ Her ne kadar Osmanlı Devleti bu alandaki üstünlüğünü koruyabilmek için büyük gayret sarf etse de 18. yüzyılın sonlarından itibaren yaşanan gerime, denizciliği de menfi yönde etkilemiştir. İyi niyetli bazı girişimler olsa da süreklilik unsuru olmadığından birbirinden bağımsız atılan adımlar istenilen sonucu vermemiş, halefler seleflerin izinden gitmemiştir. Hatta Atatürk'ün deniz siyaseti bile, kendisinden sonra gelenler tarafından hemen terk edilmiştir.⁷⁹²

Kültür, ait olduğu coğrafyada yaşayan insanların tavır, davranış ve sözlerine göre şekillenmektedir. Türkiye'de denizcilik alanında sürekliliğin sağlanamamasının kökeninde denizcilik kültürünün olmaması yatmaktadır. Denizcilik kültürünün oluşturulması için yapılması gereken, devlet düzeyinde politikalar belirlenmesidir. Eğitimin burada kritik önem taşıdığı söylenebilir. Ayrıca medyanın da bu alandaki gelişimde etkin rol oynaması beklenebilir. Öte yandan denizcilik kültürünün çağı yakalayabilmek için ulusal olduğu kadar uluslararası kaynaklardan da beslenmesinin önemini belirtmek gerekir. Zayıf kültürlerin güçlü kültürlerle karşılaştıklarında etkilenmeleri çok daha kolaydır. Kültür alışverişinden olumsuz etkilenmemenin yegâne formülü, toplumsal yapının sağlam olmasıdır.⁷⁹³

Son olarak bir parantez açarak, Türk Deniz Kuvvetleri'nin Türkiye'de denizcilik kültürünün geliştirilmesi için sarf ettiği çabalara değinmek yerinde olacaktır. Türk Deniz Kuvvetleri, Denizci Ülke-Denizci Millet" sloganıyla, "Denizciliğin Tanıtılması, Sevdinilmesi ve Yaygınlaştırılması (DTSY) adını verdiği faaliyetleri yürütmektedir. Topluma denizcilik sevgisini aşılama ve denizci karakterli çocuklar yetiştirme amacıyla yürütülen faaliyetler arasında; deniz izciliği, deniz müzelerinin geliştirilmesi

⁷⁸⁸ Gülenç, a.g.e., ss. 86-83.

⁷⁸⁹ A.g.e., 86-87.

⁷⁹⁰ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi", <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/TARIHIMIRAS.php> (Erişim tarihi: 11.10.2013).

⁷⁹¹ Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü: Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diploması*, Çev. H. Nazlı Pişkin, Timaş Yayınları, İstanbul, 2009, s. 135.

⁷⁹² Gülenç, a.g.e., ss. 86-87.

⁷⁹³ A.g.e., 84.

ve sayılarının çoğaltılması, yat ve yelken yarışları ve tanıtım çalışmaları yer almaktadır.⁷⁹⁴

3.1.4.3. 21. Yüzyılın İkinci Onyılında Türkiye

Sovyetler Birliği'nden algılanan tehdit dolayısıyla Türkiye, 2. Dünya Savaşı sonrasında Atlantik ekseninin güvenlik örgütü olan NATO ile bütünleşme yoluna gitmiştir. Bu dönemde Türkiye, uluslararası sistemde kendine özgü bir konum elde etmekten çok sınırlarını koruma dürtüsüyle hareket etmiş; bunun bedelininse, doğal etkinlik alanını ve diğer güç merkezlerini ihmal etmek suretiyle ödemiştir.⁷⁹⁵ Hiç şüphesiz izlenen dış politikanın o dönem duyulan derin güvenlik kaygısı ve iki kutuplu düzenin getirdiği sınırlamalardan bağımsız düşünülmesi mümkün değildir. Ancak bu durum -Haziran 1964'teki Johnson Mektubu sonrasında "kısmen" çok yönlülüğe geçilse de- esasen tek yönlü -Batı eksenli- ve edilgen dış politika izlendiği gerçeğini değiştirmemektedir.

Soğuk Savaş'ın sona ermesi Türkiye'nin Batı ve özellikle de ABD nezdinde öneminin azaldığı kaygısını doğurmuştur. Bu kaygının odak noktasında, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının Türkiye'ye duyulan ihtiyacı azalttığı; yeni dönemde Batılı ülkelerin Türkiye'ye ekonomik ve askeri yardım yapma konusunda eskisi kadar istekli olmayabileceği tespiti yer almıştır. Bununla beraber kısa bir süre sonra çıkan 1. Körfez Savaşı, kaygıların yersiz olduğunu göstermiştir. Bir dönem Sovyetler Birliği'ne karşı ihtiyaç duyulan Türkiye, bu defa da Orta Doğu'da oluşmakta olan yeni dengelerde ilgi odağı olmaya başlamıştır. ABD'nin Kafkasya ve Orta Asya enerji kaynaklarının kontrolünü tamamen Rusya'ya bırakmak istememesi ve İran'ı dışlama çabası da bölgede güvenilir bir müttefik olarak Türkiye'yi öne çıkarmıştır.⁷⁹⁶ Aynı dönemde Türkiye'nin Balkanlar'da barış ve istikrarın sağlanması için gösterdiği çaba ve barış gücü operasyonlarına verdiği destek de ABD tarafından olumlu karşılanmıştır.⁷⁹⁷ 11 Eylül sonrası ABD'nin terörizme karşı başlattığı savaş ise Türkiye'nin bu ülkenin gözündeki stratejik ağırlığını arttıran bir diğer gelişme olmuştur.⁷⁹⁸

Uygulamada ne ölçüde gerçekleştiği tartışmalı olsa da 1990'lı yılların ikinci yarısında Türkiye-ABD ilişkileri "stratejik ortaklık" olarak nitelendirilmeye başlanmıştır. 1 Mart 2003 tarihindeki tezkere olayına kadar son derece olumlu bir

⁷⁹⁴ "21inci YY Türk Deniz Kuvvetleri (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)", **Savunma ve Havacılık**, 2010, 24 (141), 24-46, s. 46.

⁷⁹⁵ Davutoğlu, **a.g.e.**, s. 71.

⁷⁹⁶ Faruk Sönmezoğlu, "Dünya ve Türkiye", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), **Türk Dış Politikasının Analizi**, Der Yayınları, İstanbul, 2004, 985-1006, s. 997.

⁷⁹⁷ Alptekin Molla, "Soğuk Savaş Sonrası Körfez Krizleri ve Türkiye-ABD-NATO İlişkileri", http://www.bjmer.net/Makaleler/1408272900_29-45molla.pdf (Erişim tarihi: 08.07.2013), s. 31.

⁷⁹⁸ F. Stephen Larrabee and Lan O. Lesser, **Turkish Foreign Policy in an Age of Uncertainty**, RAND, Santa Monica, 2003, p. 89.

atmosferde seyreden ikili ilişkiler, bu tarihten sonraki birkaç yıl boyunca inişli çıkışlı bir grafik sergilemiştir. Özellikle Barack Obama'nın iktidara gelmesini izleyen dönemde Türkiye-ABD ilişkileri olumlu bir atmosfere girmiştir. Her ne kadar İran'ın nükleer programı, Suriye'deki iç savaş ve Montrö rejimi gibi bazı konularda ciddi görüş ayrılıkları yaşansa da tarafların mevcut olumlu atmosferi korumak için özen gösterdikleri bir gerçektir.

Batı ile ilişkilerinin bir diğer ayağını AB oluşturmaktadır. Türkiye'nin 14 Haziran 1987 tarihinde Avrupa Topluluğu (AT)'ye yaptığı tam üyelik başvurusunu reddeden örgüt, ilerleyen dönemde ilişkileri ekonomik işbirliğinin geliştirilmesi ve Ortaklık Antlaşması'nda öngörülen Gümrük Birliği'nin hayata geçirilmesi konularına odaklamak istemiştir. Buna karşılık Türkiye ise tam üyelik talebinden vazgeçmemiştir. Türkiye-AB ilişkilerinde 1990'ların ilk yarısında ekonomik işbirliği ve Gümrük Birliği konuları ön plandayken, ikinci yarısında Ankara'nın adaylığı, Kıbrıs ve Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası (AGSP) başlıkları öne çıkmıştır. Gündemin ekonomiden, siyaset ve güvenlik konularına kaymasının sebebi 1990'larda AB'nin daha siyasi bir yapıya dönüşmesi, Avrupa güvenlik mimarisinin değişime uğraması ve Türkiye'nin birliğe üye olmaya çalışmasıdır.⁷⁹⁹

AB'nin genişleme sürecinin yol haritasının belirlendiği 12-13 Aralık 1997 tarihindeki Lüksemburg Zirvesi'nde Türkiye'nin isminin aday ülkeler arasında zikredilmemesi, Ankara'nın Brüksel ile siyasi ilişkileri dondurma kararı almasına sebep olmuştur. 10-11 Aralık 1999 tarihindeki Helsinki Zirvesi'nde Türkiye'ye adaylık statüsünün verilmesiyle tekrar kurulan ilişkiler, 3 Ekim 2005'te katılım müzakerelerine başlanmasıyla yeni bir boyut kazanmıştır. Katılım müzakereleri kapsamında AB müktesebatı 35 fasıl altında ele alınmaktadır. Bugüne kadar 14 fasıl açılmış fakat bunlardan sadece 1'i kapatılabilmiştir. Mevcut durumda GKRY, 8 fasılın açılmasını veto etmektedir. Başta Almanya ve Fransa olmak üzere bazı devletler de Türkiye'nin üyeliğine olumsuz yaklaşmaktadır. Uzun bir aradan sonra 25 Haziran 2013 tarihinde 22 numaralı Bölgesel Politika ve Yapısal Araçların Koordinasyonu başlığının açılması önemli bir gelişmedir. Ancak Birliğin isteksizliği ve Türk kamuoyunun üyeliğe azalan desteği düşünüldüğünde,* üyelik sürecinin ne şekilde ilerleyeceği belirsizdir.

⁷⁹⁹ Özlem Terzi, "Soğuk Savaş Sonrası Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri: Ekonomik Gündemden Siyasi Gündeme", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), *Türk Dış Politikasının Analizi*, Der Yayınları, İstanbul, 2004, 453-464, ss. 453-454.

* Yapılan araştırmalarda, Türk toplumunun AB tam üyeliğine verdiği desteğin giderek azaldığı görülmektedir. Eylül 2008'de AB tam üyeliğine "evet" diyenlerin oranı %69 iken, Aralık 2012'de bu oran %43'e kadar düşmüştür. Tarık Işık, "AB Üyeliği İçin Destek 'Tarihi Dip'te'", http://www.radikal.com.tr/turkiye/ab_uyeligi_icin_destek_tarihi_dipte-1117068 (Erişim tarihi: 08.07.2013).

AB ile bağlantılı bir diğer başlık Yunanistan ile ilişkilerdir. Soğuk Savaş'ın sona ermesi başlangıçta Yunanistan'da Türkiye'nin ABD için stratejik öneminin azalacağı ve Türk-Yunan dengesinin sağlanacağı beklentisini doğurmuştur. İyimser hava Yunanistan ve Kıbrıs'ın stratejik önemini ortaya koyacağı düşünülen 1. Körfez Savaşı ile birlikte daha da artsa da gelişmeler beklentilerin aksi yönde olmuştur. ABD, AB üyeliği dolayısıyla dış politikadaki hareket alanı sınırlanan, ayrıca siyasi ve ekonomik sorunlar yaşayan Yunanistan ile değil, coğrafi olarak Balkanlar, Orta Doğu ve Kafkaslar'da yer alan Türkiye ile yakınlaşmayı tercih etmiştir. Dahası Balkanlar'ın yeniden yapılanması sürecinde izlediği politika dolayısıyla Arnavutluk, Bosna Hersek ve Makedonya ile sorunlar yaşayan Yunanistan, ABD ve AB nezdinde ciddi prestij kaybına da uğramış; buna karşılık aynı dönemde Türkiye bölgedeki etkisini giderek arttırmıştır.⁸⁰⁰

İzlediği politikanın verdiği zararı anlayan Yunanistan, 1990'ların ortasında başta Balkanlar'daki komşuları olmak üzere bölge ülkeleriyle ilişkilerini düzeltme arayışına girmiştir. Her ne kadar Kardak Krizi, Türkiye ile ilişkileri düzeltilmenin zorluğunu gösterse de Abdullah Öcalan bunalımı sonrasında taraflar arasında kurulan diyalog 1999 Marmara Depremi'nin ortaya çıkardığı dostluk havasının etkisiyle gelişme göstermiştir.⁸⁰¹ Bu gelişmenin taraflar arasında sağlanan "zımnı" bir uzlaşının sonucu olduğuna şüphe yoktur. Yunanistan, Helsinki Zirvesi'nde Türkiye'nin AB üyeliği adaylığına yönelik vetosunu kaldırırken, Türkiye de Yunanistan'ı teröre verdiği destekten ötürü uluslararası platformlarda şikâyet etmekten vazgeçmiştir.⁸⁰² 1999 sonrasında dışişleri bakanlarının yılda birer kez karşılıklı ziyaretler gerçekleştirmesi; Ege sorunlarıyla ilgili istikşafi temaslara başlanması; çalışma gruplarının faaliyete geçirilmesi ve Güven Artırıcı Önlemler (GAÖ)'ye ilişkin görüşmelerinin yapılması gibi mekanizmalar geliştirilmiştir.⁸⁰³ Ancak atılan bazı adımlara karşın sorunların kalıcı bir çözüme kavuşturulması mümkün olmamıştır. Mevcut durumda, Türkiye-Yunanistan ilişkilerinin olumlu seyrettiği; buna karşılık çözülmemiş sorunların ilişkilerin tam anlamıyla normalleşmesi önünde engel oluşturmaya devam ettiği söylenebilir.

Soğuk Savaş'ın bitimiyle birlikte yoğun çatışmalara sahne olan ve etnik/dini açıdan heterojen bölgelerin daha küçük parçalara bölünmesini ifade eden "Balkanizasyon" terimini alanyazına kazandıran Balkanlar, Türkiye'nin önüne birçok

⁸⁰⁰ Melek Fırat, "Yunanistan'la İlişkiler", Baskın Oran (Ed.), *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt II: 1980-2001)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, 440-480, ss. 440-441.

⁸⁰¹ Fırat, a.g.e., ss. 441-442.

⁸⁰² S. Gülden Ayman, "Türk-Yunan İlişkilerinde Güç ve Tehdit", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), *Türk Dış Politikasının Analizi*, Der Yayınları, İstanbul, 2004, 493-506, s. 505.

⁸⁰³ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye-Yunanistan İlişkileri", <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-yunanistan-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (Erişim tarihi: 03.06.2013).

fırsat ve riskleri çıkarmıştır. Tarihi ve kültürel bağları bulunmasının ötesinde bizzati kendisi de bir Balkan ülkesi olan Türkiye, belirsizliklerle dolu ilk yıllarda temkinli bir politika izlemeyi yeğlemiş; bu doğrultuda bölgede öncelikle istikrarın sağlanması gerektiğini, işbirliğinin ise ancak ondan sonra geliştirilebileceğini savunmuştur. Bu politika uyarınca Türkiye, gerek Yugoslavya'nın dağılması sürecinde gerekse Bosna Savaşı ve Kosova Krizi'nde yapıcı girişimlerde bulunmuştur. Mümkün olduğunca uluslararası toplumla beraber hareket edilmeye çalışılması ve bölgesel aktörlerin yer aldığı çözüm mekanizmalarının geliştirmesi arayışında olunması bunun yansımasıdır.⁸⁰⁴

Öte yandan 2000'lerde bölgenin "görece sükûnete" kavuşması, Türkiye'nin "yakın kara havzası"ndaki bu coğrafyada daha aktif bir politika izlemesine zemin hazırlamıştır. Son yıllarda Türkiye, bölge ülkeleriyle diplomatik, ticari ve kültürel işbirliğini geliştirmeye yönelik adımlar atmaya başlamıştır. Bu noktada Türkiye'nin yeni politikasını, karşılıklı bağımlılık yaratma stratejine dayandırdığı değerlendirilmektedir.⁸⁰⁵

Kıbrıs konusu ve buna bağlı olarak Johnson Mektubu nedeniyle Batı ile sorunlar yaşayan Türkiye, 1960'ların başlarında Orta Doğu politikasını gözden geçirme gereği duymuştur. Bu çerçevede 1950'li yıllarda sergilediği Batı eksenli duruşun Orta Doğu'da kendisini yalnızlığa ittiğini değerlendiren Türkiye, bölgeye yönelik dış politikasında değişikliğe gitmiş ve Arap ülkeleriyle yakınlaşmaya başlamıştır. Ne var ki 1979 İran İslam Devrimi ve bölge ülkeleriyle yaşanan terör ve sınır aşan suların paylaşımı gibi meseleler, Türkiye'nin Orta Doğu'da yeniden Batı eksenli bir dış politikaya dönüş yapmasına neden olmuştur. Bu eğilim, 1990'ların sonlarına kadar devam etmiştir.⁸⁰⁶

1990'lı yıllarda karşılaştığı güvenlik sorunlarında Batı'dan istediği desteği bulamayan; dahası 1. Körfez Savaşı'nda uğradığı zararları ABD tarafından karşılanmaması yetmezmiş gibi 1997'deki Lüksemburg Zirvesi'nde AB'den adaylık statüsü de alamayan Türkiye, genel dış politikasını özeldeyse Orta Doğu politikasını gözden geçirmiştir. 1998'de Suriye ile imzalanan Adana Mutabakatı sonrasında Orta Doğu'ya yönelik mesafeli tutumunu terk etmeye başlayan Türkiye, 11 Eylül terör saldırıları sonrasında birçok bölge ülkesi gibi ABD'nin söylem ve eylemlerinden endişe duymuştur. Bu koşullar altında Türkiye, geleneksel bölge politikası olan Orta Doğu sorunlarından uzak durma yaklaşımının sorunlardan kurtulmasını

⁸⁰⁴ Muzaffer Vatansever, "Türkiye'nin Balkanlar Stratejisi: Türk Dış Politikasında Değişen Dinamikler", <http://www.usak.org.tr/makale.asp?id=1691> (Erişim tarihi: 29.05.2013).

⁸⁰⁵ A.g.e..

⁸⁰⁶ Mehmet Şahin, "Türkiye'nin Orta Doğu Politikası: Süreklilik ve Değişim", *Akademik Orta Doğu*, 2010, 4 (2), 9-21, s. 12-14.

sağlamayacağını; aksine getireceği çözüm önerileri ve barış yanlısı politikaların riskleri azaltacağını değerlendirmiştir.⁸⁰⁷

2000'li yılların başlarından itibaren Orta Doğu'da aktif bir dış politika izleyen Türkiye, bölge ülkeleriyle ekonomik ve kültürel ilişkilerini geliştirme arayışına girmiştir. Arap Baharı'nda değişimden yana tavır koyan Türkiye, bölge halklarının demokrasi, özgürlük ve insan hakları taleplerini destekleyen bir tutum sergilemektedir. Ancak bu tutum -Suriye örneğinde olduğu gibi- bölgedeki hükümetlerle karşı karşıya gelinmesine sebep olmaktadır. Bu durumu, "komşularla sıfır sorun politikası"nın iflası şeklinde yorumlayanlar azımsanamayacak boyuttadır.

Orta Doğu ile ilişkilerin bir diğer ayağı da İsrail'dir. Türkiye-İsrail ilişkileri, Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve 1. Körfez Savaşı sonrasında ortaya çıkan yeni koşullar altında gelişmeye başlamıştır. Yakınlaşmanın önünü açan temel etken, Ekim 1991'de Madrid'de başlayıp Eylül 1993'te Oslo ile devam eden barış süreci; buna ivme kazandıran dinamik ise TSK'nın modernizasyon ve tedarik ihtiyaçları ile Orta Doğu'da ortaya çıkan yeni bölgesel güçlerin varlığı olmuştur.⁸⁰⁸

Sanılanın aksine Türkiye'nin İsrail ile yakınlaşması, bölge ülkelerinin gözünde ağırlığını arttırmıştır. Bunun somut göstergeleri, Arap başkentlerinden Ankara'ya gelen diplomatik heyetlerin sayısının artması ve Filistin yetkililerinin Türkiye'nin İsrail katında sahip olduğu ağırlığı kullanmasına yönelik çağırılarda bulunmasıdır. Buna karşılık taraflar arasındaki yakınlaşma, başta Yunanistan olmak üzere komşu ülkelerdeyse rahatsızlık uyandırmıştır. Sınırlı bir yakınlaşma girişimi olarak kalsa da aynı dönemde Yunanistan, Suriye, İran ve Ermenistan'ın işbirliğine gittikleri gözlemlenmiştir.⁸⁰⁹

Türkiye ile İsrail arasındaki yakınlaşma süreci, 2000'lerin ilk yarısında hızını kaybetmiş; taraflar arasındaki ilişkiler 31 Mayıs 2010'daki Mavi Marmara saldırısıyla ise kopma noktasına gelmiştir. İsrail'in özür dilemesi tansiyonun düşürülmesi yönünde olumlu bir adım olsa da kısa ve orta vadede ilişkilerin 1990'lardaki seviyesine çıkması mümkün görünmemektedir.

TBMM ile Sovyetler Birliği arasında 16 Mart 1921'de imzalanan Dostluk ve Kardeşlik Antlaşması'nın (Moskova Antlaşması) hükümlerine göre tarafların kendi topraklarında diğer devletin hükümetini devirmeye yönelik oluşumların faaliyet göstermesine izin vermemesi kararlaştırılmıştır. Bunun anlamı, Türkiye'nin Sovyetler Birliği'ndeki Turancıları, Sovyetler Birliği'nin ise Türkiye'deki Bolşevikleri

⁸⁰⁷ A.g.e., s. 15.

⁸⁰⁸ Gencer Özcan, *Türkiye-İsrail İlişkilerinde Dönüşüm: Güvenliğin Ötesi*, TESEV Yayınları, İstanbul, 2005, ss. 69-70.

⁸⁰⁹ Gencer Özcan, "Türkiye-İsrail İlişkileri", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), *Türk Dış Politikasının Analizi*, Der Yayınları, İstanbul, 2004, 329-358, ss. 357-358.

desteklememesidir.⁸¹⁰ Nitekim antlaşmanın imzalanmasından sonraki dönemde - Enver Paşa'nın Basmacılar hareketinin başında Tacikistan'da öldürülmesi dışında- Kafkasya ve Orta Asya'daki "Dış Türkler" konusu TDP'de çok az yer tutmuştur.⁸¹¹ Diğer taraftan Sovyetler Birliği'nin dağılması, Türkiye'nin bölgeye bakışını kökten değiştirmiştir. Türkî cumhuriyetlerin bağımsızlıklarını kazanmasının heyecanıyla, "Adriyatik'ten Çin Seddi'ne Türk Dünyası" ve "21. Yüzyıl Türklerin Yüzyılı Olacak" söylemleriyle hareket eden Türkiye, 1991-1993 yılları arasında model ve lider ülke olma iddiasıyla Rusya'yı görmezden gelen, hatta bölgedeki Rus nüfuzunu kırmayı amaçlayan aktif bir politika izlemiştir. Ne var ki Türkiye'nin sınırlılıklarının ortaya çıkması ve düşünülenin aksine Sovyetler Birliği'nden doğan boşluğun Rusya tarafından doldurulacağının anlaşılması çok uzun sürmemiştir. Hayal kırıklığı yaşayan Türkiye, 1995 yılından sonra Rusya'yı dışlamayan, daha gerçekçi, dengeli ve karşılıklı işbirliğini esas alan bir politika izlemeye başlamıştır.⁸¹²

Zengin petrol ve doğalgaz kaynaklarına sahip olan ve Brzezinski tarafından Avrasya Balkanları olarak tanımlanan coğrafyanın ağırlık noktasını oluşturan Kafkasya ve Orta Asya'da, bugün başta ABD, AB, Rusya, Çin, Hindistan, Türkiye, İran, Pakistan, İsrail ve Suudi Arabistan olmak üzere birçok bölgesel ve küresel oyuncu rekabet içerisinde. Başta enerji kaynaklarının Batı pazarlarına taşınmasına yönelik projeler olmak üzere Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin dünyaya açılması arayışlarında ABD ile birlikte hareket eden Türkiye, bölgede etkin bir aktör konumundadır.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Türkiye ve Rusya ikili ilişkileri geliştirme yönünde adımlar atmıştır. Mayıs 1992'de Türkiye Başbakanı Süleyman Demirel Moskova'ya gitmiş ve ziyaret sırasında iki ülke arasındaki ilişkilerin esaslarını belirleyen bir çerçeve antlaşması imzalamıştır. Haziran 1992'de ise Rusya Devlet Başkanı Boris Yeltsin, KEİÖ kuruluş bildirisini imzalamak için İstanbul'a gelmiştir. 1992 yılı boyunca, ikili ilişkilerin resmi düzeyde gelişebilmesine yönelik bir dizi antlaşmanın altına imza da konulmuştur.⁸¹³

Karşılıklı ziyaretler ve imzalanan antlaşmalarla müspet bir gelişim gösteren Türkiye-Rusya ilişkileri, 1993 yılından itibaren gergin bir atmosfere girmiştir. Bu

⁸¹⁰ Mehmet Gönlübol ve Cem Sar, "1919-1938 Yılları Arasında Türk Dış Politikası", Mehmet Gönlübol ve Cem Sar (Ed.), *Olaylarla Türk Dış Politikası*, Alkım Kitabevi Yayınları, İstanbul, 1989, 3-133, s. 28.

⁸¹¹ Mustafa Aydın, "Kafkasya ve Orta Asya'yla İlişkiler", Baskın Oran (Ed.), *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt II: 1980-2001)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, 366-439, s. 366.

⁸¹² Mustafa Aydın, "Global Değişim ve Genişleyen Türk Dünyası: Türkler ve Türkler", Şaban H. Çalış vd. (Ed.), *Türkiye'nin Dış Politika Gündemi: Kimlik, Demokrasi ve Güvenlik*, Liberte Yayınları, Ankara, 2001, 271-291, s. 276.

⁸¹³ Erhan Büyükkakıncı, "Türk-Rus İlişkilerinin Değerlendirilmesi: Güvenlik Sorunsalından Çok Boyutlu Derinliğe Geçiş", <http://www.erhanbuyukakinci.com/dosya/Turk-Rus-iliskilerinin-Degerlendirilmesi.pdf> (Erişim tarihi: 04.06.2013).

değişimin temel nedeni, Rusya'nın Sovyetler Birliği'nden ayrılan ülkeleri kendi doğal etki alanı içerisinde gören "yakın çevre" politikasını uygulamaya koymasındır. Rusya, Sovyetler Birliği'nin etki alanındaki bölgelerde diplomatik ve ekonomik bağlarını güçlendirmek isteyen ülkelere mesafeli yaklaşıma başlamış; bu noktada izlediği aktif dış politikadan ötürü Türkiye'de, Balkanlar, Kafkasya ve Orta Asya'da rakip olarak görülmüştür.⁸¹⁴ Bu dönemde taraflar, özellikle Kafkasya ve Orta Asya enerji kaynaklarının Batı pazarlarına taşınması konusunda rekabet içerisinde olmuştur.

2000 yılında iktidara gelen Vladimir Putin'de ilk başlarda Türkiye ile mesafeli politikayı devam ettirmiştir. Ancak Mart 2003'de TBMM'nin Irak tezkeresini reddetmesi ve Ağustos 2008'deki Rusya-Gürcistan Savaşı'nda Türkiye'nin NATO ve ABD savaş gemilerinin Karadeniz'e girişlerinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerini eksiksiz uygulaması, Moskova'nın bakışını değiştirmiştir. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün Şubat 2009'da gerçekleştirdiği Moskova ziyaretinde Başbakan Putin'in "Türkiye dış politikamızda öncelikli ülkedir" ifadesini kullanması bu değişimin somut göstergesidir. Aralarındaki ticaret hacminin büyüklüğüyle dikkat çeken iki ülkenin, bugün enerji ve bölgesel konularda hem işbirliği hem de rekabet içerisinde oldukları söylenebilir.⁸¹⁵

Özetle, Soğuk Savaş sonrası dönemde Türkiye, aktif bir dış politika izlemeye başlamış; Kafkasya, Orta Asya, Balkanlar ve Orta Doğu'daki gelişmeler karşısında duyarlılık gösterdiği gibi sorunların çözümünde ve politikaların oluşumunda da katkı sağlamıştır. Bu dönemde Türkiye, sadece Batı'nın politikalarının uygulanmasında rol almamış; kendi politikalarını geliştirerek de bölge dengelerinde yer almaya çalışmıştır.⁸¹⁶ Sonuçları tartışılrsa da bu yaklaşım, özellikle AKP'nin iktidara geldiği 2002 sonrası dönemde ön plana çıkmıştır.

21. yüzyılın ilk çeyreğinde ABD, süper güç konumunu sürdürmektedir. Bunun karşındaysa AB, Çin, Rusya ve Hindistan gibi güçlerin dengeleyici rol oynadıkları görülmektedir. Soğuk Savaş sonrası ortaya çıkan yeni uluslararası dengelerde, Türkiye'nin aktif ve çok boyutlu dış politika izlemesi, bölgesel güç olma iddiasıyla örtüşen bir hareket tarzıdır. Zaten bölgesel güç olmanın, hatta küresel dengelerde de dikkate alınmanın şartlarından biri budur.

Öte yandan Türkiye jeopolitiğinin değişmeyen ve değişken unsurları kapsamında yapılan değerlendirmelerde de görüldüğü üzere Türkiye'nin bölgesel güç olma yolunda dikkate alması gereken bazı konu başlıkları bulunmaktadır. Bu

⁸¹⁴ A.g.e..

⁸¹⁵ Sinan Oğan, "Dimitri Medvedev'in Türkiye Ziyareti ve Türk-Rus İlişkilerinin Perspektifleri", <http://www.turksam.org/tr/a2024.html> (Erişim tarihi: 05.06.2013).

⁸¹⁶ İdris Bal, "Etkin Bir Dış Politika", <http://www.tbdd.org/index.php/yazar-kadromuz/50-prof-dr-idris-bal/7-etkin-bir-d-s-politika-prof-dr-idris-bal.html> (Erişim tarihi: 26.05.2013).

çalışmayla bağlantılı olanlardan biri Türkiye'nin enerji güvenliğinin sağlanmasıdır. Diğeriyse Türkiye'nin enerji güvenliğinin sağlanmasında rol alabilecek bir deniz kuvvetlerinin idamesidir.

3.2. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ'NE GENEL BİR BAKIŞ

3.2.1. Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri

Türkiye'nin çevresindeki denizler üç kıtanın ekonomi merkezleri arasında ticari köprü vazifesi görmektedir.⁸¹⁷ Süveyş Kanalı bağlantısıyla Kızıldeniz'e açılan Akdeniz; dünyanın doğusu ile batısı arasında yapılan ticaretin merkezidir. Güneydoğu Asya, Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Avrupa ekseninde yapılan ticaret Akdeniz üzerinden işlemektedir. Karadeniz ise Türk Boğazları yoluyla Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Gürcistan'ın dış dünya ile irtibatını sağlayan yegâne denizdir. Baltık kıyısındaki limanların yılın belli zamanlarında buzlanmadan etkilenmesi; bu sorunun yaşanmadığı Kaliningrad Oblastı'yla ise doğrudan kara bağlantısının olmaması, Karadeniz'i Rusya açısından da vazgeçilmez kılmaktadır. Dahası Karadeniz, Main-Tuna Kanalı ile Kuzey Denizi'ne, Dinyeper-Dinyester Nehirleri ile Baltık Denizi'ne ve Don-Volga Nehirleri ile de Hazar Denizi'ne açılmaktadır. Dolayısıyla Karadeniz'den sadece sahildevletler değil Balkanlar, Orta ve Doğu Avrupa ile Hazar Havzası'nda yer alan devletler de yararlanmaktadır.

Akdeniz ile Karadeniz'in toplamı dünya su kütlesinin sadece %4'ünü kaplamasına rağmen, küresel deniz trafiğinin %17'si bu alanlarda seyretmektedir. Akdeniz'de günde yaklaşık 4.000 gemi, Karadeniz'de ise yaklaşık 300 gemi uluslararası ticaret maksadıyla seyir halindedir. Küresel deniz ticaretinin en önemli düğüm noktaları arasında yer alan Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı da Akdeniz'in parçasıdır. Süveyş Kanalı'ndan günde yaklaşık 160 gemi, Cebelitarık Boğazı'ndan da yaklaşık 40 gemi geçiş yapmaktadır. Türk Boğazları'ndan geçen gemi sayısıysa günde ortalama 150'yi bulmaktadır.⁸¹⁸

Küresel deniz ticaretindeki payları bir yana, Akdeniz ve Karadeniz'in Türkiye'nin dış ticaretinde de hayati önemi haiz bulunmaktadır. Kaldı ki Türkiye'nin dış ticaretinin giderek artmasına paralel olarak yeni pazarlara açılma durumunun ortaya çıkması, deniz alaka ve menfaatlerini çevre denizlerin de ötesine taşımaktadır. Geline nokta Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerinin,

- Deniz ulaştırma hatlarının açık bulundurulması;

⁸¹⁷ "Mavi Vatanlar İçin Sahil Güvenlik Komutanlığı (Sahil Güvenlik Komutanı Tüma. İzzet Artunç ile söyleşi)", s. 48.

⁸¹⁸ "Türk Deniz Kuvvetleri'nin Modernizasyonu (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Yener Karahanoğlu ile söyleşi)", *Savunma ve Havacılık*, 2007, 21 (121), 8-18, s. 10.

- Çevre denizlerde uluslararası hukuktan kaynaklanan egemenlik haklarının korunması;
- Türk Boğazları üzerinde uluslararası antlaşmalarla elde edilen egemenlik haklarının korunması ve seyir emniyetinin sağlanması;
- Çevre denizlerde arama ve kurtarma faaliyetlerinin yapılması;
- İlgi alanlarındaki denizlerde uluslararası suların serbestçe kullanılması, olduğu söylenebilir.⁸¹⁹

Deniz alaka ve menfaatleriyle ilgili ilk ve belki de en önemli başlık deniz ulaştırma hatlarının açık bulundurulmasıdır. Türkiye'nin dış ticareti büyük ölçüde deniz yoluyla gerçekleşmektedir. 2011 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin miktar olarak %85,8'i, değer olarak ise %55,1'i deniz yoluyla taşınmıştır. Aynı yıl Türk limanlarına 75.134 gemi gelmiştir. Taşınan yük miktarıysa 255.334.712 ton olmuştur. Liman trafiklerine ilişkin istatistikler incelendiğinde, nicelik açısından gemilerin; %14,1'i (10.559 adet) İzmit Limanı'nda, %6,8'i (5.136 adet) Ambarlı Limanı'nda, %6,6'sı (4.983 adet) Aliğa Limanı'nda ve %5,5'i (4.127 adet) Mersin Limanı'nda elleçlenmiştir.⁸²⁰

Dış ticaret yüklerinin taşınması için elleçlenen gemiler, güney yönünde Akdeniz ve bağlantılı olarak Adalar Denizi; kuzey yönündeyse Karadeniz ve bağlantılı olarak Tuna Nehri rotalarını kullanmaktadır. Deniz yolu taşımacılığında Akdeniz, ana rota konumundadır. Buna karşılık Karadeniz ve Tuna Nehri yoluyla yapılan deniz ticaretinin payı daha sınırlıdır. Tuna yoluyla halen en çok 2 m su çekimi olan gemilerle Almanya'nın Regensburg şehrine kadar taşımacılık yapılabilmektedir. Bu nedenle olası bir muhasarada Tuna su yolunun Akdeniz-Adalar Denizi eksenine alternatif teşkil etmeyeceği, sadece kritik bazı maddelerin ithalatında göz önünde bulundurulabileceği söylenebilir.⁸²¹

Sonuç olarak, deniz ulaştırma hatları başta dış ticaret yüklerinin taşınması olmak üzere Türkiye'nin diğer devletlerle ilişki kurmasının “anahtarı” durumundadır. Sahip olduğu kritik önem nedeniyle deniz yolu taşımacılığının gerek barış gerekse savaş döneminde korunması gerekmektedir. Bu noktada öncelik çevre denizlerdedir. Bununla beraber Türkiye'nin giderek artan dış ticaret hacmi düşünüldüğünde, ilgili tüm deniz ulaştırma hatlarının korunmasına yönelik planlamaların yapılması daha doğru bir hareket tarzıdır.

⁸¹⁹ Lütfü Sancar, “Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri ve Deniz Kuvvetleri İhtiyacı”, *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri*, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 49-50.

⁸²⁰ *2011 Deniz Sektörü Raporu*, ss. 65-76.

⁸²¹ Sancar, “Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri ve Deniz Kuvvetleri İhtiyacı”, s. 50.

Deniz alaka ve menfaatleriyle ilgili bir diğer başlık çevre denizlerde uluslararası hukuktan kaynaklanan egemenlik haklarının korunmasıdır. Çevre denizlerde karasuları ile ilan edilmiş veya edilmemiş MEB alanlarının toplamı Türkiye yüzölçümünün yarısına yakındır. Bu alanlardan başta; ulaştırma, petrol ve doğalgaz çıkarma, balıkçılık, turizm, bilimsel araştırma ve denizaltına kablo ve boru döşeme olmak üzere farklı maksatlarla istifade edilmesi mümkündür. Sunduğu zenginlikler göz önünde bulundurulduğunda, ilgili deniz alanlarında canlı ve cansız varlıkların işletilip korunması büyük önem taşımaktadır.

Karadeniz’de deniz yetki alanlarının hukuki statüsü büyük ölçüde belirlenmiştir. Buna karşılık Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz için aynısını söylemek mümkün değildir. Türkiye ile Yunanistan, Adalar Denizi’nde kıta sahanlığı ve karasularının sınırlarını henüz bir antlaşmayla belirlememiştir. Kıta sahanlığı anlaşmazlığından ötürü taraflar 1973-1976 ve 1987 yıllarında olmak üzere iki ciddi kriz yaşamıştır. İlerleyen bölümlerde işleneceği üzere Yunanistan’ın karasularını 6 deniz milinden 12 deniz miline çıkarma hakkını saklı tuttuğunu deklare etmesi de olası bir krizin habercisidir.

Son yıllarda deniz yetki alanları konusunda en yoğun tartışmalar Doğu Akdeniz özelinde yaşanmaktadır. Tartışmalar bölgede zengin petrol ve doğalgaz yataklarının keşfedilmesiyle yeni bir boyut kazanmıştır. Türkiye, Yunanistan, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ve GKRY tartışmanın tarafı olan devletlerdir.* Şimdilik tutumu belirsiz olsa da Kıbrıs’taki Akrotiri ve Dikelya üslerinden dolayı gelecekte İngiltere’nin de taraflardan biri haline gelmesi ihtimal vardır.*

Hâlihazırda deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak yukarıda anılan tüm devletlerin üzerinde mutabakata vardığı bir antlaşma bulunmamaktadır.

* Çalışmada Doğu Akdeniz olarak adlandırılan bölge, ortasında Kıbrıs’ın bulunduğu deniz alanıdır. Ne ki Doğu Akdeniz, aslında çok daha geniş bir bölgeyi kapsamaktadır. Bağlayıcı yanı bulunmamakla beraber, Uluslararası Hidrografi Bürosu (*International Hydrographic Organization/IHO*) tarafından yayınlanan Okyanus ve Denizlerin Sınırları (*Limits of Oceans and Seas*) adlı çalışmada Doğu Akdeniz, Tunus’un kuzeydoğu ucundaki Bon Burnu’ndan İtalya’nın Sicilya Adası’nın batı ucunda yer alan Lilibeo Burnu’na doğru çizilen hat ile Batı Akdeniz’den ayrılmaktadır. Söz konusu hat Sicilya’nın güney ve doğu sahilleri boyunca devam ettikten sonra adanın kuzeydoğu ucundaki Paloro Burnu’ndan İtalya’nın güneybatı sahilinde yer alan Paci Burnu’na doğru uzanmaktadır. Adriyatik Denizi, İyon Denizi ve Ege Denizi gibi alt coğrafi bölümleri ihtiva eden Doğu Akdeniz, Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi’ne, Süveyş Kanalı ile de Kızıldeniz’e bağlanmaktadır. **Limits of Oceans and Seas**, International Hydrographic Organisations, Monte Carlo, 1953, pp. 15-18.

Kıbrıs Cumhuriyeti’ni kuran Zürih ve Londra Antlaşmaları, adadaki İngiliz üslerinin kara sularını güvence altına almaktadır. Ancak antlaşmada kara suları dışında her hangi bir deniz yetki alanından bahsedilmemektedir. Halen bölgedeki deniz yetki alanları konusunda İngiltere’nin tutumu belirsizdir. İngiltere’nin nihai tutumunu bölgedeki petrol ve doğalgaz rezervlerinin büyüklüğüne göre belirleyeceği düşünülmektedir. Sertaç Hami Başeren, “Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı”, **Stratejik Araştırmalar Dergisi**, Cilt 8, Sayı 14, 2010, 129-184, s. 133.

Sahildar devletler ikili anlaşmalarla deniz yetki alanlarını belirleme eğilimindedir.⁸²² Bu kapsamda GKRY, ortay hatları esas alarak Mısır, Lübnan ve İsrail ile MEB sınırlandırma anlaşmaları yapmıştır. Suriye ile de benzer bir antlaşmanın yapılması gündemdedir. Yunanistan ise Girit, Kaşot, Kerpe ve Meis adalarını birleştiren hattı esas alarak Mısır ile MEB sınırı çizme arayışındadır.* Sertaç Hami Başeren, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı ve bunun üzerinde ilan edebileceği MEB'inin yüzölçümünü yaklaşık 145.000 km² olarak hesaplamıştır (Harita-34).⁸²³ Cihat Yaycı ise asgari yüzölçümünün 189.000 km² olduğu görüşündedir (Harita-35).⁸²⁴ Başeren, Yunanistan ve GKRY'nin çabalarının sonuç vermesi halinde, Türkiye'nin bölgedeki kıta sahanlığının 71.000 km²'sini Yunanistan'a, 33.000 km²'sini GKRY'ye bırakacağını, kendisine ise sadece 41.000 km²'lik bir alan kalacağını belirtmektedir. Bu, Antalya Körfezi açıklarında dar bir deniz alanına sıkışmak anlamına gelmektedir.⁸²⁵ Doğu Akdeniz'in en uzun kıyılarına sahip ülkesi durumundaki Türkiye, doğal olarak bunu kabul etmemektedir.

Deniz alaka ve menfaatlerinin bir diğer ayağında Türk Boğazları üzerinde uluslararası antlaşmalarla elde edilen egemenlik haklarının korunması ve seyir emniyetinin sağlanması başlığı bulunmaktadır. 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montrö Sözleşmesi, ilke olarak ticaret gemilerinin boğazlardan geçişini serbest bırakmıştır. Savaş gemileri için de serbesti öngörülmeyle beraber, bu bir takım sınırlamalara tabi tutulmuştur. Savaş gemileri için uygulanan sınırlamalar şu şekildedir:

- Sahildar olmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı 45.000 tonu geçmemektedir.
- Sahildar olmayan bir devletin Karadeniz'de tek başına bulundurabileceği savaş gemilerinin toplam tonajı 30.000 tonla sınırlandırılmıştır.

⁸²² Halil Kepecioğlu, *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2008, ss. 15-16.

* Mısır'ın MEB anlaşmasını Türkiye yerine GKRY ile yapması, sınırlandırmada dikkate alınan ortay hattın güneye inmesine dolayısıyla bu ülkenin 12.000 km²'lik deniz yetki alanı kaybetmesine yol açmıştır. Aynı durumun, Yunanistan ile yapılacak bir sınırlandırmada Girit, Kaşot, Karpatoş, Rodos, Meis kıyı hattı esas alınacaktır. Ortay hat yine güneye ineceği için Mısır, 7.400 km²'lik ilave bir deniz yetki alanı daha kaybedilecektir. Türkiye açısından artı veya eksi bir getirisi olmamakla beraber, Mısır'ın menfaati sınırlandırmayı Türkiye ile yapmaktan geçmektedir. Sertaç Hami Başeren, *Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Meselesi*, Paylaşılmayan Zenginlik Denizler Paneli, 2010, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2010, s. 52.

⁸²³ Sertaç Hami Başeren, "Doğu Akdeniz'de Gerilim", http://www.tudav.org/index.php?option=com_content&view=article&id=95%3Adou-akdeniz-serhat-h-baeren&catid=40%3Amuenhasr-ekonomik-boe-lge&Itemid=54&lang=tr (Erişim tarihi: 18.02.2014).; Ahmet Cemal Ertürk, "Doğu Akdeniz'de MEB Paylaşımı: Güney Kıbrıs-İsrail Örneği", http://www.bilgesam.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=1047:dou-akdenizde-meb-paylam-gueney-kbrs-srail-oernei&catid=77:ortadogu-analizler&Itemid=150 (Erişim tarihi: 18.02.2014).

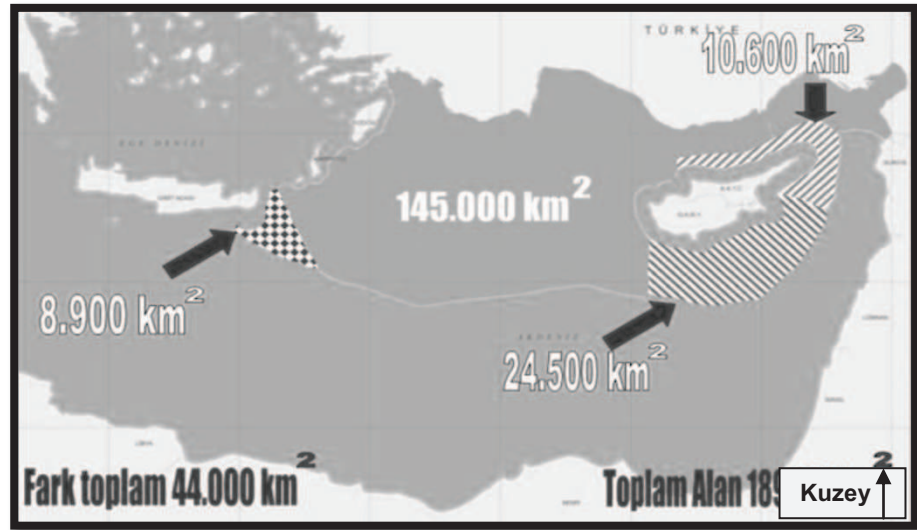
⁸²⁴ Cihat Yaycı, "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü ve Etkisi", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 2011, 7 (14), 17-41, s. 32.

⁸²⁵ Başeren, "Doğu Akdeniz'de Gerilim".

Harita-34 Başeren'e Göre Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki Muhtemel MEB Alanı⁸²⁶



Harita-35 Yaycı'ya Göre Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki Muhtemel MEB Alanı⁸²⁷



- Boğazlardan aynı anda geçiş yapan yabancı bayraklı savaş gemilerinin toplam tonajı 15.000 tonu aşmamaktadır.
- Sahildar olmayan devletlerin savaş gemileri Karadeniz'de en fazla 21 gün süreyle kalabilmektedir.
- Boğazlardan geçmesi öngörülen yabancı bayraklı savaş gemilerinin önceden Türkiye'ye bildirilmesi gerekmektedir. Karadeniz'e sahildar devletler için bildirim süresi 8 gün, sahildar olmayan devletler içinse 15 gündür.⁸²⁸

⁸²⁶ Yaycı, **a.g.e.**, ss. 32.

⁸²⁷ **A.g.e.**, s. 33.

Montrö'nün getirdiği sınırlamalar son yıllarda yoğun biçimde tartışılmaktadır. Özellikle ABD, Montrö'nün getirdiği sınırlamalardan rahatsızdır. Zira Karadeniz, dünyada Amerikan Donanması'nın varlık gösteremediği ender denizlerden birisidir. Bölgedeki etkinliğini arttırmak isteyen ABD, NATO şemsiyesi altında Karadeniz'de savaş gemileri bulundurma arayışına girmiştir.* NATO'nun 11 Eylül sonrası Akdeniz'de icra etmeye başladığı Aktif Çaba Harekâtı (AÇH)'nin, Karadeniz'i de içine alacak şekilde genişletilmesi önerisi bu kapsamda düşünülebilir.⁸²⁹ Buna karşılık güvenliğin sahildevletlerce sağlanması fikrini paylaşan Türkiye ile Rusya, ABD'nin girişimlerine şiddetle muhalefet etmektedir. Türkiye, ilk baştan itibaren Karadeniz'e yabancı güçlerin girmesini bölgedeki barış ve istikrarı bozabilecek bir adım olarak görmüştür. Bu nedenle de KEİÖ gibi bölgesel teşkilatlar ile Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (*Black Sea Naval Cooperation Task Group/BlackSeaFor*), Karadeniz Uyumu Harekâtı (KUH) ve Karadeniz'e Sahildevletler Sınır/Sahil Güvenlik İşbirliği Forumu (*Black Sea Cooperation Forum/BSCF*) gibi askeri/güvenlik mekanizmalarının kurulmasına öncülük ederek yabancı güçlerin Karadeniz'e girişine set çekmiştir.⁸³⁰

Ağustos 2008'de Rusya ile Gürcistan arasında yaşanan savaş, ABD'nin Karadeniz'e girme isteğini dolayısıyla Montrö'yü bir kez daha gündeme getirmiştir.* Savaş sırasında NATO'ya bağlı muharip gemilerin Karadeniz'e giriş yapması

⁸²⁸ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türk Boğazları", <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

* ABD, bu konudaki argümanını Akdeniz'de ticari taşımacılık yapan gemilerin sıklıkla Karadeniz'e çıkmalarına dayandırmaktadır. ABD, söz konusu gemilerin Montrö hükümleri uyarınca izlenemediğini, bunun da Karadeniz'de güvenlik boşluğuna (*security vakum*) sebep olduğunu iddia etmektedir. ABD Dışişleri Bakanlığı'nın Avrupa ve Avrasya'dan sorumlu üst düzey yetkililerinden Kurt Volker'in açıklamaları, Washington'un NATO üzerinden Karadeniz'e girmeye yönelik girişimlerde bulunduğunu teyit eder niteliktedir. Volker, NATO'nun Karadeniz'de de görev yapmasını istediklerini, ancak bu konuda sahildevletler arasında görüş ayrılığı olduğunu söylemiştir. Volker, özellikle Türkiye gibi bir NATO ülkesine baskı yapmak istemediklerini dolayısıyla konuyu müzakere yoluyla çözmeyi hedeflediklerini belirtmiştir. Başak Bükülmez ve Timur Küpeli, "Küresel Güçlerin Karadeniz Stratejilerinin Önündeki Engel: Montrö". *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 2007, 3 (5). 193-218, ss. 200-201.

⁸²⁹ Kamer Kasım, "Türkiye'nin Karadeniz Politikası: Temel Parametreler ve Stratejiler", <http://www.usak.org.tr/dosyalar/dergi/eVRqmB4CKUXHvPJTAUQF9U6skITPdp.pdf> (Erişim tarihi: 17.02.2014), s. 177. ABD, NATO'ya yeni üye olan Bulgaristan ve Romanya'nın ittifak operasyonlarına iştirak etmek istediklerini; AÇH'nin Karadeniz'i de kapsaması halinde halen deniz kuvvetlerinin durumu nedeniyle anavatanından uzak bölgelere gemi gönderemeyen bu ülkelerin isteklerinin karşılanacağını belirtmektedir. Enver Aksoy, Bulgaristan ve Romanya'da Kurulacak ABD Üslerinin Bölgeye Olası Etkileri, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 2007, s. 13 (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**).

⁸³⁰ Cahit Armağan Dilek, "ABD-Romanya Stratejik Ortaklığı; ABD Artık Sürekli Karadeniz'de", <http://www.21yyte.org.tr/arastirma/abd/2013/11/25/7315/abd-romanya-stratejik-ortakligi-abd-artik-surekli-ka-radenizde> (Erişim tarihi: 17.02.2014).

* Rusya-Gürcistan Savaşı'ndan sonra ABD'nin Trabzon'da üs kurmak isteyebileceğine ilişkin haberler basında geniş yer teşkil etmiş; bu ülkenin Ankara Büyükelçiliği sözcüsü Kathy Shallow ise iddiaları kesin bir dille yalanlamıştır. Kamer Özbucak, "ABD Trabzon'u İsteyebilir", http://www.hurriyet.com.tr/dunya/1102303_2.asp (Erişim tarihi: 16.02.2014). Öte yandan resmi ağzı tarafından yalanlanmasına rağmen söz konusu iddialar son bulmamış; aksine basında DnZ.K.K.İği'nin Trabzon'da yeni bir deniz üssü kurma kararı aldığına ilişkin haberlerin çıkması tartışmalara yeni bir boyut katmıştır. Özgür Ekşi, "Karadeniz'in İkinci Üssü Trabzon'a", <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/11129357.asp> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

Rusya'nın büyük tepkisini çekmiştir. Rusya, gelişmeleri yakından takip ettiğini, Montrö hükümlerinin çiğnendiğini tespit etmesi durumunda konuyu BM gündemine taşıyacağını açıklamıştır.⁸³¹

Türk Dışişleri Bakanlığı'nın resmi görüşü, Montö'nün Türkiye, Karadeniz'e sahildevletleri ve üçüncü devletler için makul ve uygulanabilir bir çıkar dengesi oluşturduğu yönündedir.⁸³² Gerçi Türkiye -özellikle barış zamanında ticaret gemileri üzerinde herhangi bir tasarruf yetkisi bulunmaması nedeniyle- Montrö'den tam anlamıyla memnun değildir. Ancak geçiş rejiminin masaya yatırılacağı yeni bir konferansın yapılmasına da sıcak bakmamaktadır. Çünkü böyle bir konferansta bölgedeki egemenliğin de tartışmaya açılmasından endişe duymaktadır.⁸³³

Türk Boğazları ile ilgili son konu seyir emniyetinin sağlanması meselesidir. Montrö'nün imzalandığı tarihte boğazlardan günde ortalama 17 gemi uluslararası ticaret maksadıyla geçmekte iken, 2009 yılında bu sayı 140'a çıkmıştır. Bu noktada geçiş yapan 51.422 gemiden 9.299'unun tehlikeli madde taşıyan tankerler olması kaygı vericidir. Buna ilaveten İstanbul Boğazı, yoğun bir mahalli deniz trafiğine de ev sahipliği yapmaktadır. Bir günde kentin iki yakası arasında karşılıklı seyir yapan şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri ve botların sayısı 2.500'ü aşmaktadır. Üstelik eş zamanlı olarak çok sayıda balıkçı teknesi ile özel deniz vasıtası da aynı su yolunu kullanmaktadır. Özellikle bir tankerin karışacağı bir kaza, binlerce insanın hayatını tehlikeye atacağı gibi kentin tarihi dükkanlarına, yaşam alanlarına ve çevreye telafisi zor zararlar verecektir. Boğaz trafiğinin durmasının ekonomik faturasıysa hem Türkiye hem de bölge ülkeleri için ağır olacaktır. Oluşabilecek zararları göz önünde bulunduran Türkiye, geçtiğimiz yıllar içerisinde boğazlarda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini arttırmaya yönelik birbiriyle bağlantılı bir dizi önlemi uygulamaya koymuştur. Burada ilk akla gelen uygulamalar; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Trafik Ayırım Şemaları ve Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTHS)'dir.⁸³⁴

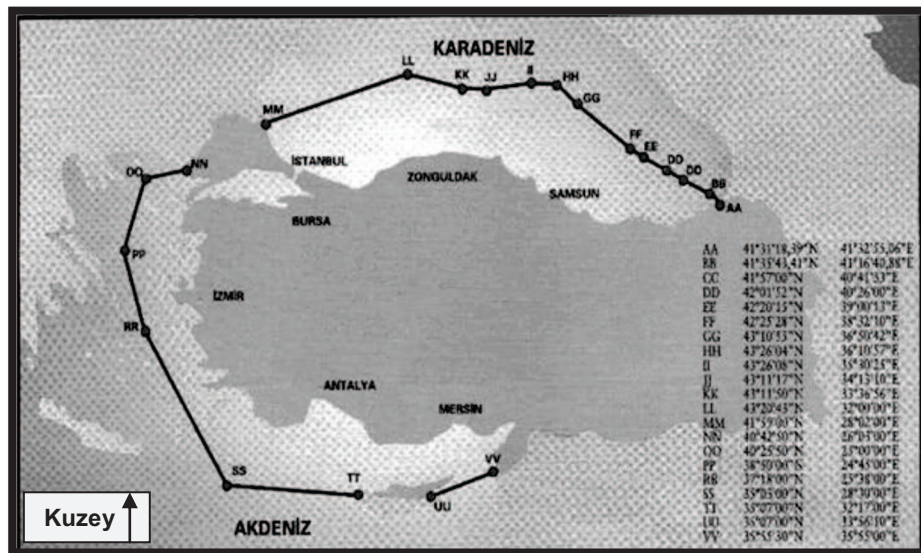
⁸³¹ Nerdun Hacıoğlu, "Rusya, Montrö'yü BM'ye Götürecektir", <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/9833215.asp> (Erişim tarihi: 16.02.2014). Karadeniz'i "yumuşak karnı" olarak gören Rusya, ABD'nin bölgede artan askeri varlığının doğurabileceği sonuçları dört başlık altında değerlendirmektedir: (1) ABD, Karadeniz üzerinden Kuzey Kafkasya'ya nüfuz edebilir ve bölgede provakasyonlara girişebilir. (2) ABD'nin Karadeniz'e girişi Gürcistan, Ukrayna, Moldova gibi ülkeleri cesaretlendirerek Moskova'ya karşı seslerini daha fazla yükseltmelerine sebep olabilir. (3) ABD, Karadeniz üzerinden Rusya'yı çevreleyebilir. (4) ABD, Karadeniz'deki askeri gemi ve üslerden Rusya'ya yönelik istihbarat çalışmaları yürütebilir. Sinan Oğan, "Küresel Mücadelenin Yeni Rekabet Alanı: Karadeniz ve Montrö Anlaşması", <http://www.turksam.org.tr/makale-detay/449-kuresel-mucadelenin-yeni-rekabet-alani-karadeniz-ve-montro-anlasmasi> (Erişim tarihi: 17.02.2014).

⁸³² T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türk Boğazları".

⁸³³ Sedat Laçiner, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi 1936", <http://www.usakgundem.com/ders-notu/17/montr%C3%B6-bo%C4%9Fazlar-s%C3%B6zle%C5%9Fmesi-1936.html> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

⁸³⁴ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türk Boğazları".

Deniz alaka ve menfaatlerinin bir diğer ayağını çevre denizlerde arama ve kurtarma faaliyetlerinin yapılması başlığı oluşturmaktadır. Denizde arama ve kurtarma faaliyetleri 27 Nisan 1979 tarihinde kabul edilen Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (*International Convention on Maritime Search and Rescue*) ya da bilinen adıyla Hamburg Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Hamburg Sözleşmesi'ne göre Türkiye, çevre denizlerde Türk Arama ve Kurtarma Bölgesi (*Turkish Search and Rescue Region*)'ı ilan etmiş; koordinatlarını da IMO'nun Küresel Arama ve Kurtarma Planı (*Global Search and Rescue Plan*)'ına kaydettirmiştir (Harita-36). O tarihten beri Türkiye, ilan ettiği bölgede arama ve kurtarma faaliyetlerini sürdürmektedir.⁸³⁵



⁸³⁵ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Başlıca Ege Denizi Sorunları", <http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

yapılmasını düzenleyen antlaşmanın da tarafı olmuştur.⁸³⁸ Buna karşılık Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz’de arama ve kurtarma bölgeleri hakkında antlaşmaya varılması bir yana, işbirliği yapılması bile mümkün olmamıştır. İşbirliği mekanizmalarının geliştiril(e)memesi, Yunanistan’ın arama ve kurtarma bölgelerinin belirlenmesine egemenlik meselesi olarak yaklaşmasından kaynaklanmaktadır.⁸³⁹

Deniz alaka ve menfaatlerinin son ayağındaysa ilgi alanlarındaki denizlerde uluslararası suların serbestçe kullanılması başlığı yer almaktadır. Dış ticaret yüklerinin taşınması maksadıyla Türk limanlarına dünyanın her yerinden ulusal ve yabancı bayraklı gemiler gelmektedir. Dış ticaretin kesintisiz biçimde yapılabilmesi, bu gemilerin seyrüseferlerinin tahditlere maruz kalmamasına, diğer bir deyişle deniz ulaştırma hatlarını serbestçe kullanmalarına bağlıdır. Bu durum, deniz ulaştırma hatlarının emniyetini sağlamakla görevli savaş gemileri için de geçerlidir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, ticaret ve savaş gemileri için “açık denizlerin serbestliği” ilkesini getirmiştir. Aynı sözleşme, “karasularından zararsız geçiş hakkı” ve “uluslararası seyrüsefere açık boğazlardan transit geçiş hakkı” da tanımıştır.⁸⁴⁰ İlgili deniz alanlarında düzenlemelerin harfiyen uygulanması, Türkiye’nin deniz ulaştırma hatlarının emniyetiyle beraber düşünülmelidir. Zira savaş gemilerinin bayrak/varlık göstermesi de esas itibarıyla bu düzenlemelere bağlıdır.

Yunanistan, karasularını 12 deniz miline çıkarma hakkı veren 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ni, 31 Mayıs 1995 tarihinde 2321 sayılı kanun ile kabul etmiştir. Aynı yasanın 2. maddesinde de karasularını 12 mile genişletme hakkını saklı tuttuğunu deklare etmiştir.⁸⁴¹ Hâlihazırda Türkiye ve Yunanistan’ın Adalar Denizi’ndeki karasularının genişliği 6 deniz milidir. 12 deniz mili rejiminin uygulanması durumunda; Türk karasuları %7,47’den %8,76’ya çıkarken, Yunan karasuları yaklaşık %30’luk bir artışla %43,68’den %71,53’e yükselecek, uluslararası sular ise yaklaşık %30’luk bir daralmayla %48,85’den %19,71’e inecektir (Harita-37).⁸⁴² Bu uygulamada uluslararası suların Yunan karasularıyla çevrilecek olması, serbest geçiş hakkını zararsız geçiş hakkına dönüştürecektir.* Bunun anlamı, Adalar

⁸³⁸ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Karadeniz’e Sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama ve Kurtarma Faaliyetlerinde İşbirliği Sağlanması Hakkında Anlaşma; Türkiye-Rusya Federasyonu İkili Arama Kurtarma Anlaşması; Türkiye-Bulgaristan İkili Arama Kurtarma Anlaşması”, http://www.denizcilik.gov.tr/tr_/aakm/karadeniz.asp (Erişim tarihi: 16.02.2014).

⁸³⁹ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Başlıca Ege Denizi Sorunları”.

⁸⁴⁰ BM Enformasyon Merkezi Resmi İnternet Sayfası, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi”, http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf (Erişim tarihi: 14.02.2014).

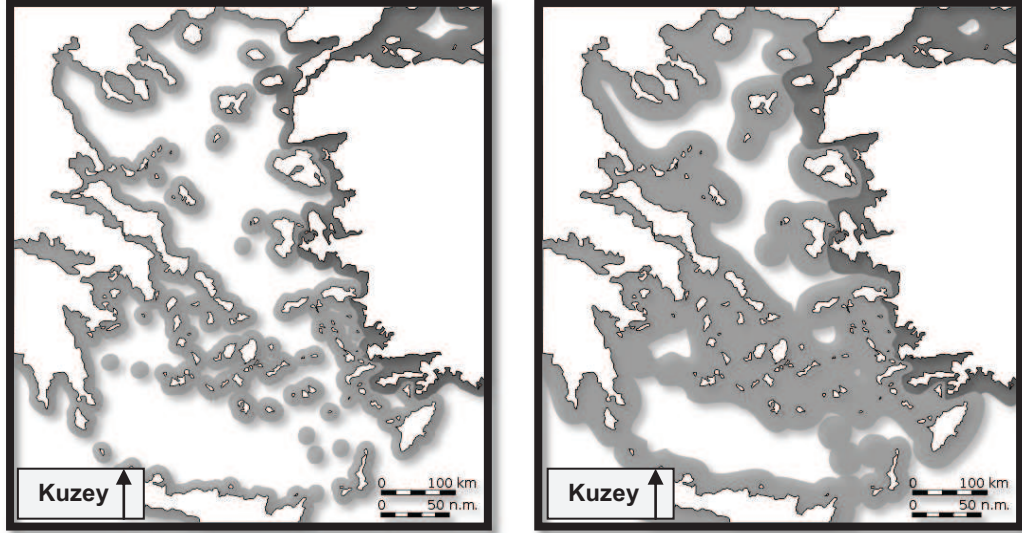
⁸⁴¹ İsmail Akbaba, “Ege Sorunlarına Bakış”, <http://www.dho.edu.tr/pusula/72/egesorun.html> (Erişim tarihi: 15.02.2014).

⁸⁴² Şükrü Gürel, *Tarihsel Boyut İçerisinde Türk-Yunan İlişkileri (1821-1993)*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1993, s. 76.

* Orta Adalar Denizi’nden Akdeniz’e ulaşımı sağlayan iki ana rota vardır: Batı su yolu ve doğu su yolu. 1936 yılında Yunanistan’ın karasularını 6 deniz miline çıkarmasıyla batı su yolundaki serbest geçiş hakkı kaybedilmiştir. 12 deniz milinin uygulanması halinde doğu su yolundaki serbest geçiş hakkı da

Denizi'nin adeta bir "Yunan gölü" haline gelmesi; sahildar bir devlet olmasına karşın Türkiye'nin ise herhangi bir tasarruf hakkının bulunmamasıdır. Meseleyi egemenlik haklarından vazgeçmeyle eş anlamlı gören Türkiye, Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarmasını savaş nedeni (*casus belli*) saymaktadır.

Harita-37 Adalar Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan'ın 6 (Solda) ve 12 (Sağda) Deniz Miline Göre Karasularının Sınırları⁸⁴³



3.2.2. Türkiye'nin Denizcilik Gücü

Kavramsal ve kuramsal çerçeve başlığı altında ifade edildiği üzere denizcilik gücü, bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini ulusal güce aktaran karmaşık bir güç sistemidir. Bünyesinde farklı bileşenlerin bulunması, üstelik bunlarla ilişkili alt bileşenlerin de olması devletlerin denizcilik güçlerinin tam manasıyla tespitini zorlaştırmaktadır. Bu zorluk Türkiye için de geçerlidir. Bu nedenle Türkiye'nin denizcilik gücünün incelenmesinde salt belli başlı sektörlere odaklanılacak; ortaya konulan veriler üzerinden ise genel bir değerlendirme yapılacaktır.

31 Aralık 2011 tarihi itibarıyla 1.000 grt ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu 6.1 milyon grt (9.3 milyon dwt)'dir. Toplam 649 geminin yer aldığı filonun adet bazında %39,75'ini kuruyük gemileri, %17,26'sını dökme yük gemileri, %11,56'sını kimyasal madde tankerleri, %7,09'unu konteyner gemileri, %5,08'ini petrol tankerleri ve %19,26'sını diğer tip gemiler oluşturmaktadır. Gemilerin %11,09'u (72 gemi) ulusal

ytirilecektir. Ali Kurumahmut, "Türkiye'yi Çevreleyen Denizlerdeki Hukuki Sorunlar", *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri*, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 128-131.

⁸⁴³ "Greece, Turkey and Israel", <http://chiefio.wordpress.com/2012/02/09/greece-turkey-and-israel/> (Accessed: 18.02.2014).

sicile, %88,9'u (577 gemi) ise Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS)'a kayıtlıdır. Filonun genel yaş ortalaması 24'tür.⁸⁴⁴

1 Ocak 2012 tarihi itibarıyla Türk armatörlerinin 1.000 grt ve üzerinde 1.165 gemisi bulunmaktadır. Gemilerin %37,6'sı (523 adet) Türk bayrağı, %62,4'ü (642 adet) ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır. Kontroldeki filonun toplam tonajı 22.5 milyon dwt, yaş ortalamasıysa 16,3'tür. Ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerin (1.000 grt ve üzeri) dağılımına göre Türk Deniz Ticaret Filosu dünyada 15. sırada yer almaktadır.⁸⁴⁵

Türkiye genelinde 174 liman ve iskele vardır. Bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 4 tanesi de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından işletilmektedir.⁸⁴⁶ 2012 yılında Türkiye limanlarında; ihracat-ithalat, kabatoj ve transit olmak üzere toplam elleçleme miktarı 387.426.232 ton olmuştur.⁸⁴⁷

2012 yılı itibarıyla Türkiye'de 87 adet faal tersane bulunmaktadır. Bunlardan 84 tanesi özel sektöre, 3 tanesi de (Gölcük, İstanbul ve İzmir tersaneleri) TSK'ya aittir. Yıllık 1 milyon dwt gemi inşa kapasitesine sahip olan ve kayda değer ihracat rakamlarına ulaşan (2011 yılında 1.2 milyar dolar) Türk özel sektör tersaneciliğinin ürün yelpazesinde; yat, mega yat, yelkenli, balıkçı teknesi, kimyasal tanker ve kuruyük gemisi gibi hemen her çeşit platform vardır. Ayrıca sektörün yıllık 14.6 milyon dwt bakım ve onarım kapasitesi de mevcuttur. Türk tersaneleri; Tuzla/İstanbul, Marmara, Karadeniz ve Akdeniz bölgelerindedir. Yan sanayi ile birlikte 63.000 kişinin istihdam edildiği sektör, Türkiye ekonomisine yeni gemi inşasından 1.5 milyar dolar, gemi bakım ve onarımından 1 milyar dolar katkı sağlamaktadır.⁸⁴⁸

Türkiye'nin tek gemi söküm bölgesi olan Aliağa/izmir'de 21 firma faaliyet göstermektedir. 2011 yılında Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi tarafından tonaj bazında 653.000 geminin boş ağırlığı (*light displacement ton/ldt*); adet bazındaysa 341 gemi geri dönüşüm işlemine tabi tutulmuştur. Kapasite kullanımı oranının %72 olduğu sektörde 1.200 kişi istihdam edilmektedir.⁸⁴⁹

2012 yılı itibarıyla Türk Balıkçılık Filosu'nda 20.100 tekne bulunmaktadır. Filonun 16.998'i kıyı ve yakın kıyı ile bir ölçüde kıyı ötesi balıkçılık karakteri taşıyan deniz teknelerinden, 3.102'si ise içsu (göl, nehir, baraj, vb.) teknelerinden

⁸⁴⁴ **2011 Deniz Sektörü Raporu**, ss. 34-42.

⁸⁴⁵ **A.g.e.**, ss. 56-58.

⁸⁴⁶ Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği İnternet Sayfası, "Türkiye'de 174 Liman ve İskele Var", <http://www.utikad.org.tr/HABERLER/?id=8588> (Erişim tarihi: 21.02.2014).

⁸⁴⁷ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, "2011 Yılı Yük İstatistikleri: Aylar Bazında Elleçleme", https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx (Erişim tarihi: 21.02.2014).

⁸⁴⁸ **Sektör Raporları: Gemi İnşa Sanayi**, Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü Otomotiv, Makina, Elektrik ve Elektronik Ürünler Daire Başkanlığı, Ankara, 2012, ss. 1-2.

⁸⁴⁹ **2011 Deniz Sektörü Raporu**, ss. 277-280.

müteşekkildir. 2012 yılında Türkiye'nin su ürünleri üretimi 644.852 ton seviyesinde gerçekleşmiştir. Üretimin %61,5'i (396.322 ton) denizlerde, %5,6'sı (36.120 ton) içsullarda yapılmış; yetiştiriciliğin payıysa %32,9 (212.410 ton) olmuştur.⁸⁵⁰

Türkiye'de deniz turizmi gelirleri toplam turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır. Deniz turizmi farklı bileşenlerden meydana gelmektedir.* Örneğin 2011 yılı sonu itibariyle 46 yat limanının faaliyet gösterdiği Türkiye'de, Artvin-Samandağ arasında 15.009 yat bağlama kapasitesi mevcuttur.⁸⁵¹ 2011 yılında Türk limanlarını 1.623 kruvaziyer gemi ziyaret etmiş; gelen yolcu sayısı 2.191 bin'e ulaşmıştır.⁸⁵² Ağırlıklı olarak otel ve tatil köylerinin önünde faaliyet gösteren rekrasyonel su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür.⁸⁵³ 2013 yılında 383 plaj, 22 yat limanı ve 12 yat mavi bayrak almaya hak kazanmıştır.⁸⁵⁴

Çimentonun ana hammaddelerinden biri kumdur. İdeal çimento kumuysa içindeki silis oranı %78-90 arasında değişen ve feldspat, mika ve organik madde içermeyen deniz kumudur. 2011 yılında Türkiye'de 635.195 ton deniz kumu üretilmiştir.⁸⁵⁵

Ocak 2011 itibariyle Türkiye'de 81.060 kişinin güverte tayfası, 22.046 kişinin makine tayfası, 24.960 kişinin güverte zabitanı ve 13.740 kişinin makine zabitanı yeterliliği bulunmaktadır. Denizcilik eğitiminin IMO standartlarına uyarlandığı Türkiye'de, lisans düzeyinde eğitim veren 11 fakülte ve yüksekokul bulunmaktadır. Bunun yanı sıra önlisans düzeyinde eğitim veren 11 meslek yüksek okulu ile 62 denizcilik meslek lisesi de vardır.⁸⁵⁶

Sonuçta, Türkiye'nin hatırı sayılır bir denizcilik gücüne sahip olduğu, üstelik bunun da her geçen gün arttığı bir gerçektir. Ne var ki denizcilik gücünün arzu edilen seviyeye ulaşması için daha kat edilmesi gereken çok mesafe vardır. Bunun en çarpıcı örneklerinden biri Türk Deniz Ticaret Filosu'na ilişkin istatistiklerdir. 31 Ocak 2013 tarihi itibariyle 1.000 grt ve üzeri dünya deniz ticaret filosunun ulusal bayraktaki gemilere göre sıralamasında Türkiye 6.059.000 grt ile 24. sıradadır. Buna karşılık aynı listede Yunanistan 39.909.000 grt ile 8. sırada; GKRY ise 19.580.000 grt ile 10.

⁸⁵⁰ **Su Ürünleri İstatistikleri**, T.C. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2013, ss. 3-4.

* Deniz turizmi, deniz turizmi araçları ve deniz turizmi tesisleri olmak üzere iki bileşenden oluşmaktadır. Buna göre deniz turizmi araçları; özel ve ticari yatlar, kruvaziyer gemiler, günübirlik gezi tekneleri, yüzer tesisler, sualtı ve suüstü sporları araçları ve diğer deniz turizmi araçlarıdır. Deniz turizmi tesisleriyse; yat limanları, kruvaziyer limanları, bağlama yerleri, iskeleler ve diğer deniz turizmi tesisleridir. **2011 Deniz Sektörü Raporu**, s. 207.

⁸⁵¹ **A.g.e.**, ss. 207-212.

⁸⁵² **Deniz Ticareti Analizleri**, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2012, s. 19.

⁸⁵³ **2011 Deniz Sektörü Raporu**, s. 218.

⁸⁵⁴ Mavi Bayrak Türkiye İnternet Sayfası, "2013 Yılı Mavi Bayrak Verileri", <http://www.mavibayrak.org.tr/Default.aspx> (Erişim tarihi: 20.02.2014).

⁸⁵⁵ **2011 Deniz Sektörü Raporu**, ss. 282-284.

⁸⁵⁶ **A.g.e.**, ss. 310-312.

sırada yer almaktadır.⁸⁵⁷ Bu haliyle Türkiye, dünyada yıllık 380 milyar dolara yaklaşan deniz yolu taşımacılığı gelirlerinden %1 bile pay alamamaktadır.⁸⁵⁸ Bunun yanı sıra Türkiye’de dış ticaret yükleri büyük ölçüde deniz yoluyla taşınsa da 2002-2011 döneminde Türk bayraklı gemilerin bu pastadan aldığı pay ortalama %19,8 olmuştur.⁸⁵⁹ Kaldı ki 1997 yılına göre ikiye katlanmasına rağmen yurtiçi taşımalarında da deniz yolunun payı düşük kalmaya devam etmektedir. Yurtiçi yük taşımacılığının %3’ü, yolcu taşımacılığının ise sadece %0,3’ü deniz yoluyla yapılmaktadır.⁸⁶⁰ Üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ülkesi için verilen bu istatistikler, deniz yolu taşımacılığının hak ettiği payı almaktan çok uzak olduğunu göstermektedir.

3.2.3. Türk Deniz Kuvvetleri: Açık Denizlere Doğru

Soğuk Savaş’ın ilk yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri’nin kuvvet yapısı ve konuşlanmasında kuzeydeki Varşova Paketi tehdidi belirleyici olmuştur. Bu dönemde NATO’nun Sovyetler Birliği’ni Karadeniz’de çevreleme stratejisi uygulaması ittifak nezdindeki planlamalarda Türk Boğazları’nı ağırlık merkezi haline getirmiş; buna koşut olarak Türk Deniz Kuvvetleri’ne -TSK’nın diğer unsurlarıyla birlikte- Varşova Paketi’nin Akdeniz’e inişini engelleme sorumluluğu verilmiştir. En önemli sorumluluğun boğazların istilasının önlenmesi olarak görülmesi, donanmanın kuvvet ve komuta yapısının buna göre şekillendirilmesi; üs yerlerinin de yine buna göre tespit edilmesi sonucunu doğurmuştur.⁸⁶¹ Nitekim İstanbul Boğazı’na yakın konumdaki Gölcük’ün donanmanın ana üssü olarak varlığını devam ettirmesi; ilaveten İstanbul ile Karadeniz Ereğli’deki üs kolaylıklarının geliştirilmesi bununla bağlantılıdır.

Öte yandan 1960’lı yılların başlarından itibaren Yunanistan ile önce Kıbrıs, sonrasındaysa Adalar Denizi’nde yaşanan anlaşmazlıklar, Türk Deniz Kuvvetleri’nin hem bu bölgede hem de Doğu Akdeniz’deki varlığını arttırması sonucunu doğurmuştur. Bu gelişme, deniz alaka ve menfaatlerinin belirlenmesinde ulusal çıkarların gözetildiğinin ve tehdit değerlendirmesinde ilk kez NATO’dan ayrılmaya başlandığının göstergesi olarak yorumlanabilir.⁸⁶²

Soğuk Savaş döneminde Türk Deniz Kuvvetleri’nin kuvvet yapısı belirlenirken; Karadeniz’de Sovyetler Birliği ve/veya Bulgaristan, Adalar Denizi’nde Yunanistan ve

⁸⁵⁷ U.S. Department of Maritime Transportation Maritime Administration Official Webpage, “Top 25 Flag of Registry”, http://www.marad.dot.gov/library_landing_page/data_and_statistics/Data_and_Statistics.htm (Accessed: 22.02.2014).

⁸⁵⁸ “21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)”, s. 30.

⁸⁵⁹ **2011 Deniz Sektörü Raporu**, s. 218.

⁸⁶⁰ “21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)”, s. 30.

⁸⁶¹ Gürdeniz, **a.g.e.**, ss. 188-189.

⁸⁶² **A.g.e.**, s. 189.

Doğu Akdeniz’de Sovmedron* ve/veya Suriye deniz kuvvetleri göz önünde bulundurulmuştur. Yapılan planlamalarda Türkiye’nin Yunanistan ile yaşanacak bir savaşta tek başına; Sovyetler Birliği ile yaşanacak bir savaştaysa NATO yardımı gelinceye kadar tek başına, NATO yardımı geldikte sonra da ittifak içerisinde hareket etmesi esas alınmıştır.⁸⁶³ O dönemin güç dengeleri içerisinde Karadeniz’de Sovyetler Birliği’ne karşı denizaltı, hücumbot ve mayınlarla Deniz Kontrolü Uğruna Mücadele; Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz’de Yunanistan’a karşysa muhrip/firkateyn, denizaltı, hücumbot ve çıkarma gemileriyle Deniz Kontrolü ve Güç Aktarımı harekât nevilerinin icra edilmesi öngörülmüştür. Bunun dışında Sovmedron’a bağlı denizaltıların Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz’de deniz ulaşımına yönelik oluşturduğu tehdide karşı DSH muhriplerinin/firkateynlerinin görev alması; yine Doğu Akdeniz’de tek başına ya da Sovmedron ile beraber hareket etme olasılığı bulunan Suriye Deniz Kuvvetleri’ne karşı da ilave tedbirlerin devreye sokulması düşünülmüştür.

Soğuk Savaş’ın sona ermesiyle beraber, Avrupa ve genel olarak Dünya güvenliğinde yeni bir dönem başlamış; bu süreçte Türkiye’ye yönelik risk ve tehditlerde değişiklikler meydana gelmiştir. Bu çerçevede Varşova Paktı odaklı geleneksel anlayış yerini; bölgesel ve etnik çatışmalar, kitle imha silahları ve uzun menzilli balistik füzeler, kökten dincilik, terörizm, yasa dışı göç ve her türlü kaçakçılık gibi yeni tehdit ve risklere bırakmıştır. Türk Deniz Kuvvetleri’ne verilen görevlerin gözden geçirilmesine neden olan değişim, kuvvet içerisinde gerek nitelik gerekse nicelik yönünden gelişmeleri hızlandırmıştır.⁸⁶⁴

Yine Soğuk Savaş’ın sona ermesi Balkanlar, Orta Doğu, Kafkasya ve Orta Asya’da Türkiye’nin karşısına yeni risk ve fırsatlar çıkarmıştır. Buna koşut olarak Türkiye de bölge ülkeleriyle siyasi, ekonomik ve askeri ilişkilerini geliştirme iradesi ortaya koymuştur. 1992 yılında KEİÖ’nün kurulmasına öncülük eden Türkiye, bir yandan Karadeniz’e sahildar ülkelerle ekonomik ve askeri ilişkilerini geliştirirken; eş zamanlı olarak Doğu Akdeniz’de de istikrar ve güvenliğin arttırması için çaba sarf etmiştir. NATO’nun Karadeniz’e kıyıdaş tek üyesi olan Türkiye, bölge nezdinde ittifakın Barış İçin Ortaklık (BİO) sürecine büyük destek vermiştir. Aynı şekilde Kafkasya ve Orta Asya’da bağımsızlığını kazanan Türk Cumhuriyetleri’nin de BİO normlarında düzen kurmalarına katkı sağlamıştır. Türkiye’nin BM öncülüğünde

* Ana üssü Suriye’nin Tartus Limanı olan Sovmedron, Sovyet Akdeniz Filosu (*Soviet Mediterranean Squadron*)’un kısaltmasıdır. ABD’nin Akdeniz’den sorumlu 6. Filosu’na karşı bir denge unsuru olarak teşkil edilen Sovmedron, Soğuk Savaş’ın bitimiyle lağvedilmiştir.

⁸⁶³ Sancar, **a.g.e.**, s. 440.

⁸⁶⁴ “Türk Deniz Kuvvetleri 21nci Yüzyıla Hazır (Deniz Kuvvetleri Komutanı Org. Bülent Alpkaya ile söyleşi)”, **Savunma ve Havacılık**, 2002, 16 (91), 8-30, s. 10.

gerçekleştirilen harekâtlarda aktif rol üstlenmesi de yine bu dönemde gerçekleşmiştir.⁸⁶⁵

Türkiye, 1980'li yıllardan başlayarak ekonomik açıdan hızlı bir kalkınma temposu yakalamış ve dış ticaret hacmi her geçen artmıştır. Dünya piyasalarıyla entegrasyon sürecine girildiği bu süreçte, başta enerji olmak üzere mal ve hammadelerin %90'lara varan bölümünün deniz yoluyla taşınması, deniz ulaştırma hatlarının emniyetini kritik bir başlık haline getirmiştir. Denizlerdeki canlı ve cansız varlıkların korunması ihtiyacı da yine bu süreçteki bir diğer kritik başlığı oluşturmuştur.⁸⁶⁶

11 Eylül terör saldırıları barış ortamında da maruz kalılabilecek asimetrik tehdit gerçeğini gözler önüne sermiştir.⁸⁶⁷ Bu bağlamda deniz kuvvetlerinin ana yurdu savunma ve deniz kontrolünü sağlama gibi klasik muharip görevlerine ek olarak uluslararası güvenliğin önemli bir boyutunu oluşturan deniz güvenliği alanında da görev alması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Denizde durumsal farkındalığın kritik önem arz ettiği, bunun yolunun da devletlerin birbirleriyle işbirliği yapmasından geçtiği deniz güvenliği alanında etkin olabilmek için Türk Deniz Kuvvetleri; küresel mücadeleye katkı, bölgesel işbirliği, karşılıklı çalışabilirlik ve karşılıklı güven ilkelerini mihver edinmiştir. Yine deniz güvenliği alanında S.G.K.lığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Ulaştırma Bakanlığı gibi diğer devlet kuruluşlarıyla işbirliği yapan Türk Deniz Kuvvetleri, başta IMO olmak üzere ilgili uluslararası örgütler ve diğer ülke deniz kuvvetleriyle de işbirliğine gitmiştir.⁸⁶⁸

Sıralanan gelişmelerin etkisiyle yeni dönemde Türk Deniz Kuvvetleri, başta Adalar Denizi olmak üzere Karadeniz ve Akdeniz'i Türkiye için hayati önemdeki denizler olarak tanımlamıştır. Hazar Denizi'ni, Basra Körfezi'ni, Kızıldeniz'i ve Atlas Okyanusu'nun Cebelitarık yaklaşma sularını da ilgi alanında gören Türk Deniz Kuvvetleri, ulusal çıkarların korunması için çevre denizlerde kesin varlık gösterip deniz ulaştırma hatlarını açık tutmaya; Hazar Denizi, Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Atlas Okyanusu'nun Cebelitarık yaklaşma sularındaki gelişmeleri yakından izlemeye ve bu denizlerde BM ile NATO öncülüğünde yürütülecek faaliyetlere aktif olarak katılmaya odaklanmıştır.⁸⁶⁹

Devletlerin sahip olacakları donanma gücünün yapısı aralarında siyaset, ekonomi, tehdit algılaması, ittifak ilişkileri, coğrafya ve geleneğin de olduğu birçok

⁸⁶⁵ "Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", ss. 17-18.

⁸⁶⁶ **A.g.e.**, s. 18.

⁸⁶⁷ "Denizlerdeki Güvencemiz: Türk Deniz Kuvvetleri", **Savunma ve Havacılık**, 2006, 20 (115), 8-26, s. 14.

⁸⁶⁸ "Türk Deniz Kuvvetleri: Dost İçin Güven, Düşman İçin Korku! (Deniz Kuvvetleri Komutanı Org. Metin Ataç ile söyleşi)", **Savunma ve Havacılık**, 2008, 22 (127), 8-26, ss. 10-12.

⁸⁶⁹ "Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", s. 18.

değişik faktöre bağlıdır. Bu cümleden özellikle Soğuk Savaş sonrası yaşanan gelişmelerin etkisiyle Türk Deniz Kuvvetleri, “Açık Denizlere Doğru” sloganıyla kamuoyuna duyurulan yeni deniz kuvvetleri stratejini oluşturmuştur. Bir terim olarak Açık Denizlere Doğru, ilk kez 1996 yılında Ora. Güven Erkaya’nın Deniz Kuvvetleri Komutanlığı döneminde kullanılmıştır.⁸⁷⁰ Açık Denizlere Doğru, deniz ulaştırma hatlarına bağımlılığın artması ve deniz ilgi alanlarının çevre denizlerin ötesine geçmesine koşturarak Türk Deniz Kuvvetleri’nin sadece kıyı sularında değil aynı zamanda açık denizlerde de harekât icra etmesine dayanmaktadır. Böyle bir stratejinin belirlenmesi, ana üs desteği olmaksızın uzun süre açık denizde kalabilecek, ağır deniz şartlarında çok yönlü ve çok boyutlu tehditlere karşı mücadele edebilecek muharip ve yardımcı gemiler ile sabit ve döner kanatlı hava platformlarının envantere alınmasını beraberinde getirmiştir. Aynı şekilde Adalar Denizi ile Akdeniz’in birleştiği noktada yer alan Aksaz Deniz Üssü’nün faaliyete geçirilmesi ve Doğu Akdeniz’de üs/liman kolaylıklarının geliştirilmesi de bu kapsamda düşünülmüştür. Açık Denizlere Doğru Stratejisi’ni uygulayabilecek muhtemel kuvvet yapısı şu şekilde belirlenmiştir:

- Doğu Akdeniz ve Adalar Denizi’nde sahilgar ülkelerin deniz kuvvetlerine oranla kuvvet üstünlüğünü elinde bulunduran;
- Akdeniz ve Karadeniz’de kuvvet üstünlüğünü elinde bulunduran ülkelerin deniz kuvvetleriyle mukayesede caydırıcılığı sağlamaya yeterli;
- Suüstü, sualtı ve hava harekât ortamında muhasım, dost ve tarafsız platformların hareketlerini tespit, teşhis ve takibini süreklilik içinde yapabilen;
- Bünyesinde organik hava unsurları ile denizde ikmal unsurları da yer alan;
- Müşterek ve birleşik harekât icra edebilen;
- Güç aktarımı ve darbe yeteneğine haiz;
- Kuvvet/kuvvet çarpanı dengesi olan;
- Teknik olarak Batı standartlarını benimsemiş;
- Kalifiye personele sahip.⁸⁷¹

Soğuk Savaş sonrası kapsamlı bir dönüşüm yaşayan Türk Deniz Kuvvetleri’nin ana ast birlikleri; Donanma Komutanlığı, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, Güney Deniz Saha Komutanlığı ve Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı’dır. Buna göre Gölçükte’te konuşlu Donanma Komutanlığı, muharip unsurları harbe hazırlamak ve gerektiğinde etkinlikle kullanmakla yükümlüdür. Yakın dönemde yeni bir teşkilatlanmaya giden komutanlık, kuvvet yapısındaki Harp ve Hücumbot filo komutanlıklarını lağvetmiştir. Tip kuruluşundan görev kuruluşuna

⁸⁷⁰ Gürdeniz, **a.g.e.**, s. 190.

⁸⁷¹ “Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi”, s. 26.

geçme yönünde önemli bir basamak teşkil eden bu adım sonucunda Donanma Komutanlığı bağlısı muharip birlikleri; Kuzey Görev Grup Komutanlığı, Batı Görev Grup Komutanlığı, Güney Görev Grup Komutanlığı, Denizaltı Filosu Komutanlığı, Mayın Filosu Komutanlığı, Deniz Hava Filosu Komutanlığı ve Lojistik Destek Gemileri Komodorluğu oluşturmaktadır.

Karargâhı İstanbul'da bulunan Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, Karadeniz ile Marmara Denizi ve Türk Boğazları'nda muharip gemilere lojistik ve sahil desteği sağlamakla yükümlüdür. Komutanlığın kuruluşunda; İstanbul Boğaz Komutanlığı, Çanakkale Boğaz Komutanlığı ve Karadeniz Bölge Komutanlığı yer almaktadır. Ayrıca Türk Deniz Kuvvetleri'nin elit unsurlarından SAS Timlerinin görev yaptığı Kurtarma ve Sualtı Komutanlığı ile Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, İstanbul Tersanesi Komutanlığı ve Deniz Müze Komutanlığı'nda Kuzey Deniz Saha Komutanlığı bağlısı birliklerdir.

Karargâhı İzmir'de bulunan Güney Deniz Saha Komutanlığı, Adalar Denizi ile Akdeniz'de muharip gemilere lojistik ve sahil desteği sağlamakla yükümlüdür. Egemenlik sorunlarının yaşandığı Adalar Denizi ve Akdeniz'de bulunan Türk arama/kurtarma bölgesinde meydana gelebilecek deniz kazalarına müdahale faaliyetlerinin sevk ve idaresi de yine bu komutanlığın sorumluluğundadır. Güney Deniz Saha Komutanlığı'nın kuruluşunda; Amfibi Görev Grup Komutanlığı, Ege Bölge Komutanlığı, Akdeniz Bölge Komutanlığı, Aksaz Deniz Üs Komutanlığı ve İskenderun Deniz Üs Komutanlığı yer almaktadır.

Karargâhı İstanbul'da bulunan Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı ise Dnz.K.K.İlığı'nın çeşitli eğitim kurumlarında yürütülmekte olan eğitim programlarının kontrolünden ve kalifiye personel yetiştirilmesinden sorumludur. Komutanlığın kuruluşunda; Deniz Harp Okulu Komutanlığı, Deniz Lisesi Komutanlığı, Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı, Derince Eğitim Merkezi Komutanlığı ve Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu Komutanlığı yer almaktadır.

Mart 2014 tarihi itibarıyla Dnz.K.K.İlığı'nın ana ast komutanlıklarına bağlı olarak görev yapan suüstü, sualtı ve hava platformları şunlardır:

- 4 MEKO 200T Track I (Yavuz), 4 MEKO 200T Track IIA/B (Barbaros) ve 8 Gabya (G) sınıfı olmak üzere toplam 16 firkateyn;
- 2 (+6) Ada sınıfı hafif firkateyn/korvet;
- 6 Burak sınıfı korvet;
- 5 Kartal (peyderper hizmet dışına çıkarılmakta), 4 Doğan, 4 Rüzgâr, 2 Yıldız ve 9 Kılıç I-II sınıfı olmak üzere toplam 24 güdümlü mermili hücumbot;
- 6 Ay (Tip-209/1200), 4 Preveze (Tip-209/1400) ve 4 Gür (Tip-209/1400) sınıfı olmak üzere toplam 14 dizel-elektrik denizaltı;

- 11 (+5) Tuzla sınıfı karakol botu;
- 6 Aydın (A) ve 5 Engin (E) sınıfı mayın avlama gemisi ile 5 Seydi (S) ve 3 Felenk (F) sınıfı mayın tarama gemisi olmak üzere toplam 19 MKT gemisi;
- 1 Osmangazi, 1 Ertuğrul, 2 Bey, 4 120/130, 11 140, 8 151, 1 310 ve 9 320 sınıfı olmak üzere toplam 37 parça çıkarma gemisi ve aracı;
- Aralarında Akar sınıfı 2 açık deniz akaryakıt ikmal gemisinin de olduğu muhtelif tipte çok sayıda yardımcı gemi;
- Aralarında 6 CN-235 deniz karakol uçağı ile 24 S-70B Deniz Şahini (*Sea Hawk*) Helikopterin de olduğu muhtelif tipte çok sayıda sabit ve döner kanatlı hava platformu.⁸⁷²

2000'li yıllarda Türk Deniz Kuvvetleri'nin rolleri; askeri, diplomatik, kamu güvenliğine destek ve güvenlik işbirliği olmak üzere dört ana başlık altında toplanabilir. Yine kuvvetin asli görevinin, Türkiye'nin denizden gelecek tehditlere karşı savunulması ile deniz alaka ve menfaatlerinin korunması olduğu söylenebilir. Bu genel çerçevede Türk Deniz Kuvvetleri, kendisine verilen görevleri yerine getirebilmek için caydırıcılıktan kesin sonuçlu konvansiyonel harbe kadar uzanan geniş harekât yelpazesi içerisindeki bütün faaliyetleri icra edebilecek yeteneklere sahip olmayı ilke edinmektedir.⁸⁷³ Nitekim bu ilke doğrultunda yürütülen modernizasyon çalışmaları neticesinde bugün Türk Deniz Kuvvetleri'nin operatif ve taktik seviyede; SuSH, HSH, DSH, darbe harekâtı, amfibi harekât, EH, mayın harbi ve MKT harekâtı nevelerini etkinlikle icra edebilecek imkân ve kabiliyetlere haiz olduğu görülmektedir.

Günümüzde Türk Deniz Kuvvetleri tarafından icra edilmesi beklenen görevler, barış ve kriz döneminde ve savaşta olmak üzere iki başlık altında toplanmaktadır. Buna göre barış ve kriz dönemlerinde icra edilen/edilecek görevler aşağıda sıralanmıştır:

- Bayrak/varlık gösterme,
- Gunbot diplomasi,
- Deniz güvenliğini sağlama,
- Deniz yetki alanlarını koruma,
- Denizde durumsal farkındalığı sağlama,
- Barışı destekleme harekâtlarına iştirak etme,
- Çok uluslu ve müttefik harekâtlarına katkı sunma,
- Arama ve kurtarma,
- İnsani/tabi afetlerde yardım,

⁸⁷² Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Platformlar".

⁸⁷³ "Mavi Vatanın Bekçileri: Türk Deniz Kuvvetleri", *Savunma ve Havacılık*, 2012, 26 (152), 8-18, s. 10.

- Kazazedelerin tahliyesi,
- Muharip olmayanların tahliyesi,
- Çevre koruma
- Kolluk.

Yukarıda sıralananlar dışında ya da onları tamamlayıcı şekilde savaşta icra edilecek görevler ise şunlardır:

- Seçilmiş deniz alanlarında deniz kontrolünü tesis ve idame etme,
- Üstün bir muhasıma karşı deniz kontrolü uğruna mücadele uygulama,
- Yakın ve uzak alanlara güç aktarımı,
- Kıyı sularında muharebe,
- Deniz ulaştırmasının emniyetini sağlama,
- Kuvvet koruma.

Modern deniz muharebe ortamı, farklı görev ihtiyaçlarına cevap verebilecek suüstü, sualtı ve hava platformlarına sahip olunmasını dikte ettirmektedir. Bu ihtiyaçları dikkate alan Türk Deniz Kuvvetleri, 1970’li yıllarda başladığı modernizasyon çalışmalarına tüm hızıyla devam etmektedir. Aşağıda Türk Deniz Kuvvetleri’nin modernizasyonu için SSİK kararlarıyla yakın dönemde hayata geçirilen ya da halen devam eden ana suüstü, sualtı ve hava platformu projeleri sıralanmıştır. Burada altı çizilmesi gereken, projelerin büyük çoğunluğunun ulusal savunma sanayine dayanmasıdır.

- Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz’de denizde durumsal farkındalığın sağlanması için radar, R-ESM (Radar-Elektronik Destek Teçhizatı) ve haberleşme sistemlerinin tedarik ve entegrasyonuna yönelik “Uzun Ufuk Yer Sistemleri Projesi”;

- G-Sınıfı Firkateyn Savaş Yönetim Sistemi Modernizasyon Programı (G-SYMP) kapsamında yeni nesil Gemi Entegre Savaş İdare Sistemi (GENESİS) ile donatılan 8 Gabya (G) Sınıfı firkateynden 4’üne (TCG-Giresun [F-491], TCG Gediz [F-495], TCG-Gökova [F-496] ve TCG-Göksu [F-497]) SMART-S Mk2 3 Boyutlu Arama Radarı (3-BAR) ile RIM-162B Blok 1 Geliştirilmiş Deniz Zıpkını Füzesi (*Evolved Sea Sparrow Missile/ESSM*) için 8 hücreli Mk 41 Dikine Fırlatma Sistemi (*Vertical Launching System/VLS*) entegrasyonunu öngören “G-Sınıfı Firkateyn Modernizasyonu Projesi”;

- MEKO 200T Track IIA/B (Barbaros) sınıfı; TCG Barbaros (F-244), TCG Oruç Reis (F-245), TCG Salih Reis (F-246) ve TCG Kemalreis (F-247) firkateynlerine SMART-S Mk2 3-BAR entegrasyonu ile RIM-162B Blok 1 ESSM füzesi için 8 hücreli Mk 41 VLS entegrasyonu veya iyileştirmesi öngören “MEKO 200T Track IIA/B 3-BAR ve Mk41 VLS Modernizasyonu Projesi”;

- Teslim alınan 2 platforma ilave olarak hafif firkateyn/korvet sınıfında 6 DSH ve karakol gemisinin daha inşa edilmesini öngören “Milli Gemi (MİLGEM) Projesi”;
- Tam yükü deplasmanı 7.000-7.500 ton arasında gerçekleşecek 4 HSH firkateyni tedarikini öngören “TF-2000 Hava Savunma Harbi Firkateyni Projesi”;
- 4 genel maksat firkateyninin tedarikini öngören “TF-100 Genel Maksat Firkateyni Projesi”;
- Performansından ödün vermeksizin (tam yükü 18 kt sürat gibi) güvertesinde 200 ton (3 ana muharebe tankı), düşük performansla ise azami 420 ton (7 ana muharebe tankı) taşıma kapasitesi sunan 8 Tank Çıkarma Aracı (*Landing Craft Tank/LCT*)’nin inşa edilmesini öngören “Süratli Amfibi Gemi (LCT) Projesi”;
- Tam yükü deplasmanı 7.125 tona ulaşacak ve 350 amfibi deniz piyadesi (azami 550 kişi) ile 20 ana muharebe tankı taşıyabilecek 2 Tank Çıkarma Gemisi (*Landing Ship Tank/LST*)’nin inşa edilmesini öngören “Amfibi Gemi (LST) Projesi”;
- 8 helikopter, 94 muhtelif tipte araç ve tam teçhizatlı 1 amfibi deniz piyade taburu taşıma kabiliyetine sahip olacak 1 Havuzlu Çıkarma Gemisi (*Landing Platform Dock/LPD*) ile 27 Amfibi Hücum Aracı (*Assault Amphibious Vehicle/AAV*), 2 Araç Personel Çıkarma Aracı (*Landing Craft Vehicle Personnel/LCVP*), 1 Rehberleme Maksatlı Komutan Vasiyası ve 2 RHIB’in tedarikini kapsayan “Havuzlu Çıkarma Gemisi (LPD) Projesi”;
- Amfibi harekâtlarda ani reaksiyon göstermek maksadıyla 2’si LPD’de konuşlandırılmak üzere 4 Hava Yastıklı Çıkarma Aracı (*Landing Craft Air Cushion/LCAC*) veya yaygın kullanılan adıyla hoverkraft (*hovercraft*) tedarikini öngören “Hava Yastıklı Çıkarma Aracı (LCAC) Projesi”;
- Boğazlarda, üs, liman yaklaşma suları ve sahillere yakın bölgelerde keşif, gözetleme, karakol ve DSH görevlerini icra edip, ilaveten üs ve liman savunmasına da katkıda bulunacak 16 Tuzla sınıfı karakol botunun inşa edilmesini öngören “Yeni Tip Karakol Botu (YTKB) Projesi”;
- HBT sistemli 6 Cerbe (Tip-214TN) sınıfı dizel-elektrik denizaltının inşa edilmesini öngören “Yeni Tip Denizaltı (AIP) Projesi”;
- Envanterdeki 6 Ay (Tip-209/1200) sınıfı dizel-elektrik denizaltıdan en son hizmete giren ikisinin (TCG Doğanay [S-351] ve TCG Dolunay [S-352]) modernize edilmesini öngören “Ay Sınıfı Yarı Ömür Modernizasyon Projesi”;
- Ana üsden uzakta görev yapan muharip unsurların lojistik desteğinde kullanılmak amacıyla envanterdeki muadillerinden daha yüksek seyir süratine sahip 1 denizde ikmal muharebe destek gemisinin inşa edilmesini öngören “Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi Projesi”;

- Muharip unsurların mühimmat ve F-76 motorin bütünleme ihtiyaçlarını karşılayacak 2 lojistik destek gemisinin inşa edilmesini öngören “Lojistik Destek Gemisi Projesi”;
- Maden Tetkik Arama (MTA) Genel Müdürlüğü’nün ihtiyacına binaen 2 ve 3 boyutlu sismik araştırma kapasitesine haiz 1 adet geminin tedarikini öngören “Sismik Araştırma Gemisi Projesi”;
- Suüstü ve sualtında ağır deniz şartlarında kurtarma görevlerini icra etmek üzere 1 adet Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (*Submarine Rescue Mother Ship/MoShip*)’in tedarikine yönelik yürütülen “Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi [MoShip] Projesi”;
- Suüstü ve sualtında ağır deniz şartlarında kurtarma görevleri icra edebilecek 2 adet Kurtarma ve Yedekleme Gemisi (*Rescue and Towing Ship/RaTShip*)’in tedarikine yönelik olarak yürütülen “Kurtarma ve Yedekleme Gemisi (RaTShip) Projesi”;
- Modern istihbarat ve dinleme sistemlerine haiz 1 adet geminin tedarikine yönelik olarak başlatılan “İstihbarat Gemisi Projesi”;
- MEKO 200T Track I (Yavuz) sınıfı firkateynlerin EH sisteminin modernizasyonuna yönelik olarak yürütülen “Yavuz Sınıfı Firkateyni Milli Elektronik Harp Suiti Projesi”;
- 6 modern mayın tarama gemisinin tedariki için başlatılan “Mayın Tarama Gemisi Projesi”;
- Envanterdeki 4 Doğan, 4 Rüzgâr ve 2 Yıldız sınıfı hücumbotun yerine alacak 10 (4 kesin sipariş + 6 opsiyon) hücumbotun inşa edilmesine yönelik yürütülen “Türk Tipi Hücumbot Projesi”;
- SAT Timleri’nin hareket kabiliyetini arttırmak maksadıyla geçtiğimiz dönemde hizmete giren 2 SAT Botu’na ilave 2 SAT botunun daha tedariki için başlatılan “Yeni Sualtı Taarruz Timleri Harekâtı İçin İntikal Botu (Yeni SAT Botu) Projesi”;
- Dalış eğitimleri ve acil dalış görevlerinde kullanılacak, ayrıca torpido atışlarında torpido arama görevlerini de icra edebilecek 2 botun tedarikini kapsayan “Acil Müdahale ve Dalış Eğitimi Botu Projesi”;
- Suüstü ve sualtı muharebe ihtiyaçları için toplam 24+1 adet S-70B Deniz Şahini (*Sea Hawk*) Helikopterinin ve ilgili lojistik destek kalemlerinin tedarikini kapsayan “S-70B Sea Hawk Deniz Helikopteri Tedariki Projesi”;
- 6’sı deniz karakol, 2’siyse irtibat/genel maksat konfigürasyonunda olmak üzere toplam 8 ATR-72/600 uçağının tedarikini öngören “MELTEM-3 Projesi”;
- “MELTEM-1 Projesi” kapsamında iki farklı konfigürasyonda hizmete giren 9 CN-235 uçağı ile “MELTEM-3 Projesi” kapsamında hizmete girmesi öngörülen 6

ATR-72/600 uçağına takılacak görev ekipmanlarının tedarikini ve entegrasyonunu amaçlayan “MELTEM-2 Projesi”;

▪ Suüstü platformlarda ve karadaki/kıyıdaki üslerde konuşlandırılmak üzere toplam 26 İHA'nın tedariki öngören “Gemiye Konuşlu İHA (G-İHA) Sistemi Projesi”.⁸⁷⁴

Modernizasyon projelerinden bahsedilen bu noktada bir parantez açarak, 1990'lı yılların ikinci yarısında Türk Deniz Kuvvetleri'nin uçak gemisine ihtiyacı olup olmadığı tartışmalarının yapıldığını belirtmek gerekir. 1997-1999 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapan Ora. Salim Dervişoğlu, İspanya, İtalya ve Tayland gibi ülkelerdekine benzer 12.000-16.000 tonluk Kısa Mesafede Kalkış ve Dikine İniş (*Short Take-off and Vertical Landing/STOVL*) kabiliyetli bir hafif uçak gemisinin tedarik edilmesinin düşünüldüğünü açıklamıştır.⁸⁷⁵ Dahası hafif uçak gemisi, Açık Denizlere Doğru Stratejisi'ni uygulayabilecek muhtemel kuvvet yapısına ilişkin planlamalarda da yer almıştır.⁸⁷⁶ Bununla beraber ileriki dönemlerde - bilinmeyen bir gerekçeyle- konu gündemden düşmüştür. Oysa 1 ya da ideal olarak 2 hafif uçak gemisinin envantere girmesi, Türk Deniz Kuvvetleri'nin imkân ve kabiliyetlerinde “sıçrama tahtası” işlevi görecektir. Elbette askeri açıdan böyle bir platformun getirecekleri yadsınamaz boyuttadır. Örneğin Yunanistan ile yaşanacak bir savaşta Orta Akdeniz üzerinden ikinci bir cephenin açılması mümkün hale gelecek; böylece hasmın kuvvetlerini bölmesi kaçınılmaz olacaktır. Ancak bundan da önemlisi uluslararası karar alma süreçlerine katılım ve dış politikayla alakalıdır. Ora. Dervişoğlu, çekirdeğini uçak gemisinin teşkil edileceği bir görev grubunun, çok uluslu ve müttefik harekâtlarda Türkiye'nin söz hakkını arttıracığının altını çizmektedir. Uçak gemisinin dış politikadaki işlevselliğine de dikkat çeken Dervişoğlu, Türk Deniz Kuvvetleri'nin eksikliklerini uçak gemisi ve amfibi taarruz gemisi olarak sıralamakta ve bu tip platformların tedarigi için gerekli planlamaların yapılmasını önermektedir.⁸⁷⁷

Özetle, 1970'li yıllardan itibaren Türk Deniz Kuvvetleri, kapsamlı bir modernizasyon programı yürütmektedir. Geline nokta Grove'nin modeli üzerinden bir değerlendirme yapıldığında, Türk Deniz Kuvvetleri'nin birleşik bölge kuvvet aktarımı donanması kategorisinde yer aldığı söylenebilir. Ne var ki Türk

⁸⁷⁴ “Türk Deniz Kuvvetleri'nin Gelişimine Bir Bakış”, *Savunma ve Havacılık*, 2013, 27 (158), 8-36, ss. 10-36.; Savunma Sanayii Müsteşarlığı Resmi İnternet Sayfası, “Proje Daireleri”, <http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/projeler/Sayfalar/default.aspx> (Erişim tarihi: 10.02.2014).

⁸⁷⁵ “Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Salim Dervişoğlu ile söyleşi)”, *Savunma ve Havacılık*, 1998, Cilt: 12, Sayı: 70, 36-47, s. 40.

⁸⁷⁶ “Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi”, s. 26.

⁸⁷⁷ Emine Akçadağ, “Gelişen ve Değişen Türk Deniz Kuvvetleri'nin Bugünü ve Yarını (E. Ora. Salim Dervişoğlu ile söyleşi)”, <http://www.bilgesam.org.tr/images/stories/bilgesoylesi/bilgesoylesi9.pdf> (Erişim tarihi: 10.02.2014), ss. 7-8.

Deniz Kuvvetleri, bir üst kategori olan orta çaplı bölgesel kuvvet aktarımı donanmasına dönüşmenin eşiğindedir. Nitekim başta LPD* olmak üzere hizmete alınması planlanan yeni suüstü, sualtı ve hava platformlarıyla yakın bir gelecekte Türk Deniz Kuvvetleri bu dönüşümü tamamlanmış olacaktır. Diğer taraftan devam eden modernizasyon çalışmalarına ek olarak bir dönem gündeme gelen hafif uçak gemisi projesinin yürürlüğe sokulması ihtimal dâhilindedir. Kuşkusuz böyle bir gelişme organik deniz havacılığında yeni bir sayfa açacaktır. Ayrıca Türk Deniz Kuvvetleri'nin bölgesel kuvvet aktarımı donanması kategorisindeki konumunu pekiştireceği gibi orta çaplı küresel güç aktarımı donanmasına dönüşme yolunda bir adım da teşkil edecektir.

3.3. TÜRKİYE'NİN ENERJİ GÜVENLİĞİ

3.3.1. Türkiye'nin Enerji Profili, Politikası ve Stratejisi

Türkiye'de jeolojik ve doğal yapıya bağlı olarak hemen her çeşit enerji kaynağı bulunmaktadır. Bununla beraber linyit dışındaki fosil kaynaklarının rezervleri az miktarlardadır.⁸⁷⁸ Hidroelektrik enerji potansiyeli açısından nispeten daha zengin olursa da 2010 yılı itibarıyla bunun sadece %37'lik kısmı kullanılmaktadır.⁸⁷⁹ Son yıllarda somut adımlar atılmakla birlikte, kaynak çeşitliliğini sağlayacak nükleer enerjinin bugüne kadar elektrik üretim kompozisyonuna dâhil edilmemiş olmasıysa ayrıca sorgulanması gereken bir konudur.

2012 yılında Türkiye'de birincil enerji kaynakları tüketimi bir önceki yıla göre %0,6 artarak 119.2 milyon tep olmuştur. Bunun 31.5 milyon tep'i petrol, 41.7 milyon tep'i doğalgaz, 31.3 milyon tep'i kömür, 13.1 milyon tep'i hidroelektrik ve 1.6 milyon tep'i yenilebilir enerji kaynakları tarafından karşılanmıştır (Tablo-18).⁸⁸⁰ Halen enerji tüketiminin %26'sı yerli kaynaklardan, kalan bölümüyse çeşitlilik arz eden ithal kaynaklardan sağlanmaktadır.⁸⁸¹ İstatistiksel veriler Türkiye'nin enerjide yüksek oranda dışarıya bağımlı bir ülke olduğunu ortaya koymaktadır. Nitekim 2012 yılında Türkiye'nin enerji ithalatına 60.1 milyar dolar kaynak ayırması da bununla bağlantıdır.⁸⁸²

* Proje resmi dökümanlarda LPD olarak geçmektedir. Bunun beraber ihale şartnamesinde yapılan değişiklikler, hizmete girecek platformu gerçekte bir Havuzlu Helikopter Gemisi (*Landing Helicopter Dock /LHD*)'ye dönüştürmüştür.

⁸⁷⁸ Bayraç, **a.g.e.**, s. 134.

⁸⁷⁹ T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Yenilebilir Enerji Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye'nin Hidroelektrik Potansiyeli", http://www.eie.gov.tr/yenilenebilir/h_turkiye_potansiyel.aspx (Erişim tarihi: 23.02.2014).

⁸⁸⁰ **BP Statistical Review of World Energy 2013**, p. 41.

⁸⁸¹ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye'nin Enerji Stratejisi".

⁸⁸² **2012 Yılı Sektör Raporu**, s. 24.

Tablo-18 Türkiye'nin Birincil Enerji Kaynakları Tüketimi (Milyon Tep)⁸⁸³

Yıl	Petrol	Doğalgaz	Kömür	Nükleer	Hidroelektrik	Yenilenebilir	Toplam
2002	30.5	14.4	20.4	-	5.4	-	68.6
2011	30.7	41.2	33.1	-	11.8	1.3	118.1
2012	31.5	41.7	31.3	-	13.1	1.6	119.2

2000-2010 yılları arasında Türkiye, OECD ülkeleri içerisinde enerji talebinin en hızlı arttığı ülke olmuştur. Aynı dönemde Türkiye'nin Çin'den sonra dünyada elektrik ve doğalgaz talebinin en fazla arttığı ikinci büyük ekonomi olması da dikkat çekicidir.⁸⁸⁴ Farklı kurum ve kuruluşlar tarafından yapılan projeksiyonlarda ekonomik ve sosyal gelişmeye paralel olarak Türkiye'nin enerji talebindeki hızlı artışın önümüzdeki dönemde de devam edeceği tahmin edilmektedir. Bu bağlamda özellikle IEA'nın Türkiye ekonomisinin 2015-2030 yılları arasında ortama %4 oranında büyüyeceğine ve 2030 yılında birincil enerji kaynakları tüketiminin 237 milyon tep'i geçeceğine ilişkin tahmini not düşülmelidir.⁸⁸⁵

Türkiye'nin enerjide yüksek oranda dışa bağımlı olması, enerji güvenliğine yönelik kaygıları arttırmaktadır. Özellikle doğalgaz ithalatının %58'inin Rusya'dan yapılması büyük eleştirilere neden olmaktadır.⁸⁸⁶ Tüketici ülkeler kanadında yer alan Türkiye, ekonomik ve sosyal gelişimini sürdürebilmek için enerji arz güvenliğini sağlamak zorundadır. Bu çerçevede Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Türkiye'nin enerji politikasını,

- Enerjide dışa bağımlılığın azaltılması;
- Kaynak, güzergâh ve teknoloji çeşitliliğinin sağlanması;
- Maliyet, zaman ve miktar yönünden enerjinin tüketiciler için erişilebilir olması;
- Enerji alanında bölgesel ve küresel etkinliği artırılması;
- Yenilenebilir kaynakların azami oranda kullanılması;
- Enerji verimliliğinin artırılması;
- Serbest piyasa uygulamaları içinde kamu ve özel kesim imkânlarının harekete geçirilmesi;

⁸⁸³ *BP Statistical Review of World Energy 2013*, p. 41.; *BP Statistical Review of World Energy 2003*, BP, London, 2003, p. 38.

⁸⁸⁴ T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Enerji", <http://www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=enerji&bn=215&hn=12&nm=384&id=384> (Erişim tarihi: 23.02.2014).

⁸⁸⁵ *Oil and Gas Emergency Policy – Turkey 2013 Update*, 201, International Energy Agency, Paris, 2013, p. 4.

⁸⁸⁶ *Doğalgaz Piyasası 2011 Yılı Sektör Raporu*, T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Doğalgaz Piyasası Dairesi Başkanlığı, Ankara, 2012, s. 32.

▪ Enerji ve tabii kaynakların üretiminde ve kullanımında çevre üzerindeki olumsuz etkilerin en aza indirilmesi, şeklinde belirlemiştir.⁸⁸⁷

Enerji politikasına koşut olarak Türkiye, enerjide dışa bağımlılığın azaltılması; yerli kaynakların kullanımının azami seviyeye çıkarılması; toplam tüketimde yenilenebilir enerji kaynaklarının payının artırılması ve enerji sepetine nükleer enerjinin de dâhil edilmesi çalışmalarını sürdürmektedir.⁸⁸⁸ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, yürütülen çalışmaların amacının artan enerji talebini sürdürülebilir bir şekilde karşılamak olduğunu kaydetmiştir. Uzun vadeli planlama çalışmaları yapıldığını vurgulayan bakanlık, bugüne kadar üç temel sütun (doğalgaz, kömür ve hidroelektrik) üzerine kurulu olan enerji sektörünün, yenilenebilir ve nükleer enerjiyi de içerecek şekilde beş sütunlu yeni bir yapıya kavuşturulmasını öngörmektedir. Enerji sektörünün yeniden yapılanması kapsamında çok boyutlu bir enerji stratejisi geliştiren bakanlık, Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. kuruluş yılı olan 2023 yılına ilişkin hedeflerini şu şekilde belirlemiştir:

- Yerli kömür ve hidroelektrik potansiyelinin tamamını kullanmak;
- Yenilenebilir kaynaklardan azami ölçüde yararlanmak;
- Nükleer enerjiyi 2020 yılına kadar elektrik üretim kompozisyonuna dâhil etmek;
- Enerji verimliliğinde AB düzeyine gelecek şekilde hızlı ve sürekli gelişme sağlamak.⁸⁸⁹

Sıralanan hedefler doğrultusunda Türkiye, yenilenebilir enerji potansiyelini kullanmaya büyük önem atfetmektedir. 2023 yılına kadar elektrik üretiminde doğalgazın payını %30'un altına çekip, yenilenebilir enerjinin payını en az %30'a çıkarmayı hedefleyen Türkiye,⁸⁹⁰ 36.000 megavat (*megawatt/mw*) olan hidroelektrik potansiyelinin tamamını kullanmayı; rüzgâr enerjisi santrallerinde 20.000 mw; güneş enerjisi santrallerinde 600 mw ve jeotermal santrallerinde 600 mw kurulu güce ulaşmayı öngörmektedir.⁸⁹¹ Diğer taraftan 2023 yılında Türkiye'nin elektrik tüketiminin 500 milyar kilovat saat (*kilowatt hour/kWh*) olması beklenmektedir. Hidroelektrik potansiyeline ek olarak rüzgâr, güneş, jeotermal ve biyokütle gibi yenilenebilir enerji kaynaklarının tamamı kullanılsa bile söz konusu tüketimin ancak yarısının karşılanabileceği hesaplanmaktadır. Bu nedenle Türkiye, enerji arz sepetine nükleer enerjiyi de eklemek için hazırlıklarını sürdürmektedir. Halen

⁸⁸⁷ T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Enerji".

⁸⁸⁸ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye'nin Enerji Stratejisi".

⁸⁸⁹ T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Enerji".

⁸⁹⁰ **Elektrik Enerjisi Piyasası ve Arz Güvenliği Strateji Belgesi**, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2009, s. 9.

⁸⁹¹ T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Yenilenebilir Enerji Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye'nin Hidroelektrik Potansiyeli".

Mersin/Akkuyu ve Sinop nükleer santrallerinin kurulmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir. İki santralin işletmeye açılmasıyla birlikte, yılda yaklaşık 80 milyar kWh elektrik üretilmesi öngörülmektedir.⁸⁹² Bu, 2023 yılında elektrik tüketiminin takribi %16'sının nükleer enerjiden karşılanacağı anlamına gelmektedir.

Son olarak Türkiye, dünya ispatlanmış petrol ve doğalgaz rezervlerinin dörtte üçüne sahip Orta Doğu ve Hazar Havzası ülkeleri ile Avrupa'daki tüketim pazarları arasında yer almaktadır. Doğal köprü konumu, Türkiye'ye enerji güvenliği bağlamında fırsatlar sağladığı gibi sorumluluklar da yüklemektedir. Rusya, Norveç ve Cezayir'den sonra doğalgazda Avrupa'nın 4. ana arteri olma hedefini güden Türkiye, doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerinde üretici ve tüketiciler arasında güvenilir bir transit ülke rolünü üstlenme ve bir enerji terminaline dönüşme yönünde girişimlerde bulunmaktadır.⁸⁹³ Bu girişimler doğrultusunda Irak-Türkiye (Kerkük-Ceyhan) Ham Petrol Boru Hattı ile BTC Ham Petrol Boru Hattı işletmeye alınmıştır. Türkiye'nin de katılımıyla halen inşa ya da planlama aşamasında olan projeler ise; Samsun-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Türkiye-Yunanistan-İtalya Doğal Gaz Boru Hattı (*Interconnector Turkey-Greece-Italy/ITGI*), Adriyatik Geçişli Doğal Gaz Boru Hattı (*Trans Adriatic Pipeline/TAP*), Türkiye-Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya Doğal Gaz Boru Hattı (*Nabucco*) ve Anadolu Geçişli Doğal Gaz Boru Hattı (*Trans Anatolian Natural Gas Pipeline/TANAP*)'tır. Sıralanan boru hatlarından Türk Deniz Kuvvetleriyle bağlantılı olanları ileriki bölümlerde incelenecektir.

3.3.2. Türkiye'nin Enerji Profilinde Petrol ve Doğalgaz

Türkiye'nin enerji profilinde petrol ve doğalgazın %60 nispetinde payı vardır. 2011 yılında toplam birincil enerji kaynakları tüketiminin %28'ini petrol, %32'siniyse doğalgaz oluşturmuştur. Toplamdaki payı bakımından petrol tüketimi uzun yıllardır yatay bir seyir izlemektedir. Buna karşılık doğalgaz tüketimi hızlı bir artış içerisindedir. 1990 yılında sadece %5 olan payın 20 yıl gibi kısa bir sürede %32'ye ulaşması bunun göstergesidir.⁸⁹⁴

2011 yılında rafinerici lisansı sahipleri tarafından 18.09 milyon ton ham petrol ithalat yoluyla, 2.43 milyon ton ham petrol ise yerli üretimden temin edilmiştir. İstatistiklere göre temin edilen petrolün %88'si ithalat, %12'si yerli üretimden karşılanmıştır. Yıllara göre sıralamadaki yerleri değişmekle beraber, ham petrol ithalatının %98'sinin beş ülkeden (İran, Rusya, Suudi Arabistan, Irak ve Kazakistan)

⁸⁹² **Nükleer Santraller ve Ülkemizde Kurulacak Nükleer Santrale İlişkin Bilgiler**, T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Nükleer Enerji Proje Uygulama Dairesi Başkanlığı, Ankara, ss. 6-7.

⁸⁹³ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye'nin Enerji Stratejisi".

⁸⁹⁴ **Oil and Gas Emergency Policy – Turkey 2013 Update**, p. 4.

yapıldığı görülmektedir (Tablo-19).⁸⁹⁵ 45 milyar m³'e yaklaşan doğalgaz ithalatındaysa ağırlık Rusya'dadır (Tablo-20, Grafik-3).

Tablo-19 2009-2011 Yıllarında Türkiye'nin Ham Petrol İthalatı
Yaptığı Ülkeler (1.000 Ton)⁸⁹⁶

Ülke	Miktar			Payı (%)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
İran	3.228	7.261	9.287	23	43	51
Rusya	5.762	3.320	2.131	41	20	12
S. Arabistan	2.096	1.953	1.965	15	12	11
Irak	1.733	2.001	3.071	12	12	17
Kazakistan	522	1.786	1.186	4	11	7
Suriye	160	406	255	1	2	1
İtalya	249	110	116	2	<1	<1
Azerbaycan	77	-	81	<1	-	<1
Libya	139	-	-	<1	-	-
Gürcistan	36	-	-	<1	-	-
Nijerya	190	-	-	1	-	-
Toplam	14.192	16.837	18.092	100	100	100

Türkiye'de bugüne kadar 140.2 milyon ton petrol ve 13.5 milyar m³ doğalgaz üretimi gerçekleştirilmiştir. 2012 yılı itibarıyla yurtiçi petrol rezervi 294.8 milyon varil (43.2 milyon ton), doğalgaz rezerviyse 6.84 milyar m³'tür. Yeni keşifler yapılmadığı takdirde, mevcut üretim seviyesiyle petrol rezervinin 18,5 yıllık, doğalgaz rezervinin ise 10,3 yıllık ömrü bulunmaktadır. Türkiye'deki petrol sahalarının %7'si 25-500 milyon varil rezerve sahiptir. Kalan %93'ünün rezerviyse 25 milyon varilden azdır. Bu tabloya göre Türkiye'deki petrol sahalarının %93'ü küçük saha, %7'si ise orta saha sınıfına girmektedir.⁸⁹⁷

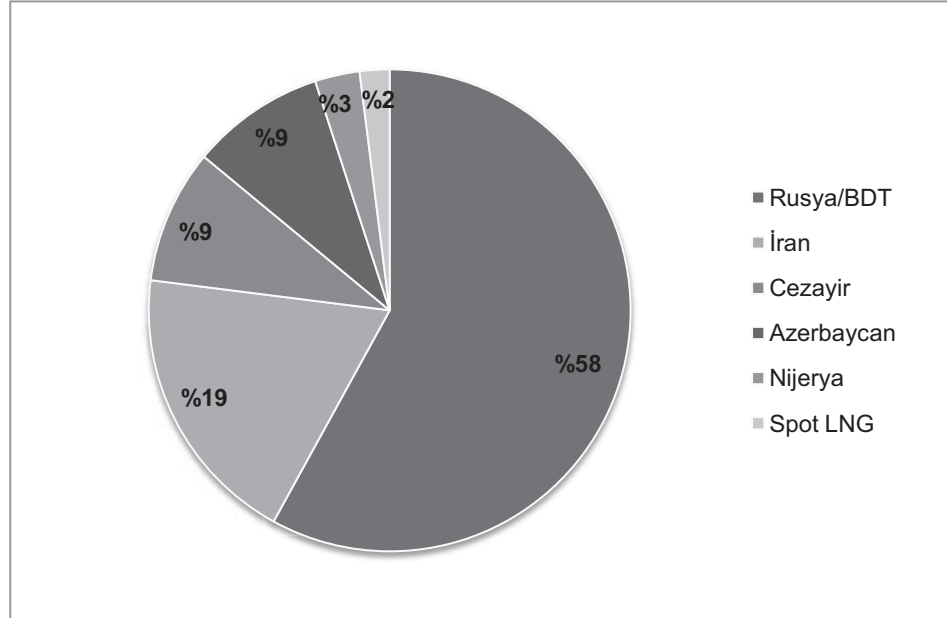
⁸⁹⁵ **Petrol Piyasası 2011 Yılı Sektör Raporu**, T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu Petrol Piyasası Dairesi Başkanlığı, Ankara, 2012, s. 19.

⁸⁹⁶ **A.g.e.**, s. 20.

⁸⁹⁷ **2012 Yılı Ham Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu**, Türkiye Petrolleri A.O. Genel Müdürlüğü, Ankara, 2013, ss. 11-12.

Tablo-20 2005-2011 Yılları Arasında Türkiye'nin Doğalgaz İthal Ettiği Ülkeler (Milyon M3)⁸⁹⁸

Yıl	Rusya	İran	Azerbaycan	Cezayir	Nijerya	Spot LNG	Toplam
2005	17.524	4.248	0	3.786	1.013	0	26.571
2006	19.316	5.594	0	4.132	1.100	79	30.221
2007	22.762	6.054	1.258	4.205	1.396	167	35.842
2008	23.159	4.113	4.580	4.148	1.017	333	37.350
2009	19.473	5.252	4.960	4.487	903	781	35.856
2010	17.576	7.765	4.521	3.906	1.189	3.079	38.036
2011	25.406	8.190	3.806	4.156	1.248	1.069	43.874



Grafik-4 2011 Yılında Türkiye'nin Kaynak Ülkeler Bazında Doğalgaz İthalatı⁸⁹⁹

Türkiye'de petrol rezervlerinin %99,55'i Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde, %0,30'u Marmara Bölgesi'nde ve %0,15'i Akdeniz Bölgesi'nde bulunmaktadır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde Batman, Diyarbakır, Adıyaman ve Mardin; Marmara Bölgesi'nde Kırklaraeli ve Akdeniz Bölgesi'nde Adana petrol üretiminin yapıldığı illerdir. Doğalgaz rezervlerinin ise %56'sı Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde, %44'ü Marmara Bölgesi'ndedir. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde Diyarbakır ve

⁸⁹⁸ Doğalgaz Piyasası 2011 Yılı Sektör Raporu, s. 31.

⁸⁹⁹ A.g.e., s.32.

Mardin, Marmara Bölgesi'nde ise Tekirdağ, Kırklareli ve İstanbul il sınırları içerisinde üretim yapılmaktadır.⁹⁰⁰

2004 yılında Mersin Rafinerisi (Anadolu Tasfiyehanesi A.Ş./ATAŞ)'ın kapanmasıyla Türkiye'de faaliyet gösteren rafineri sayısı dörde düşmüştür. Tamamı TUPRAŞ çatısı altında faaliyet gösteren rafinerilerin toplam kapasitesi 28.1 milyon ton/yıl'dır. Buna göre İzmit Rafinerisi (İstanbul Petrol Rafinerisi A.Ş./İPRAŞ) 11 milyon ton/yıl, İzmir (Aliağa) Rafinerisi 11 milyon ton/yıl, Kırıkkale (Orta Anadolu) Rafinerisi 5 milyon ton/yıl ve Batman Rafinerisi 1.1 milyon ton/yıl ham petrol işleme kapasitesine sahiptir.⁹⁰¹ 2012 yılında bu rafinerilerde 22.1 milyon ton ham petrol işlenmiş ve 21.9 milyon ton petrol ürünü elde edilmiştir (Tablo-21).⁹⁰²

Tablo-21 Rafinaj Sektöründe Kurulu Kapasite ve Kapasite Kullanım Oranı
(2008-2012)⁹⁰³

Rafineri	Kapasite (milyon ton/yıl) ve Kapasite Kullanım Oranı (%)	Yıllar				
		2008	2009	2010	2011	2012
İzmit	Kapasite	11	11	11	11	11
	Kapasite Kullanım Oranı	94	75	81	86	89,7
İzmir	Kapasite	11	11	11	11	11
	Kapasite Kullanım Oranı	93	67	82	80,2	81,3
Kırıkkale	Kapasite	5	5	5	5	5
	Kapasite Kullanım Oranı	58	62	57	63,6	63
Batman	Kapasite	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
	Kapasite Kullanım Oranı	72	58	79	89	88
Toplam	Kapasite	28.1	28.1	28.1	28.1	28.1
	Kapasite Kullanım Oranı	86	69	77	79,9	83,5

Diğer taraftan halen İzmir/Aliağa'da 10 milyon ton/yıl kapasiteli Star Rafinerisi'nin inşaatı devam etmektedir. LPG, Nafta ve Ksilen ürünleriyle Petkim'in ihtiyaçlarını karşılayacak olan tesiste, yurtiçi kapasitenin yetersiz kaldığı motorin ve jet yakıtı da üretilecektir. Benzin ve fuel oil üretiminin yapılmayacağı tesisin 2016

⁹⁰⁰ T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Petrol İşleri Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, "Sıkça Sorulan Sorular", <http://www.pigm.gov.tr/ssr.php> (Erişim tarihi: 09.03.2014).

⁹⁰¹ Tüpraş, "Rafineriler", <http://www.tupras.com.tr/detailpage.tr.php?IPageID=831> (Erişim tarihi: 28.02.2014).

⁹⁰² **2012 Yılı Ham Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu**, s. 18.

⁹⁰³ **A.g.e.**, s. 17.

yılında faaliyete geçmesi hedeflenmektedir.⁹⁰⁴ Bunun dışında boru hatlarının faaliyete geçmesiyle enerji terminali haline gelen Adana/Ceyhan'da birçok şirketin rafineri kurma hazırlığı içerisinde olduğu bilinmektedir.⁹⁰⁵ Bu kapsamda Çalık Grubu'nun Doğu Akdeniz Rafinerisi'nin kurulması için 2010 yılında Hazine Müsteşarlığı'ndan yaklaşık 15 milyar TL'lik yatırım teşvik belgesi aldığı basına yansımıştır.⁹⁰⁶

Son olarak 2012 yılında TPAO, 55,50 adam/ay jeolojik saha çalışması ve 44,66 adam/ay jeofizik saha çalışması gerçekleştirmiş; bu çalışmalarda 82 adet arama kuyusu, 24 adet tespit kuyusu, 51 adet üretim kuyusu ve 1 adet istikşaf kuyusu olmak üzere toplam 158 adet kuyu açılırken, 298.442 m sondaj yapılmıştır.⁹⁰⁷ Sondaj çalışmaları ağırlıklı olarak karada yapılmaktadır. Fakat bir sonraki bölümde ayrıntılı olarak işleneceği üzere son dönemlerde denizde arama çalışmaları hız kazanmış, hatta ilk kez Karadeniz'de Türk karasuları sınırları içerisinde doğalgaz üretimine başlanmıştır.

3.3.3. Denizlerin Üretim ve Taşıma Pratiğindeki Yeri

Türkiye'de denizde hidrokarbon arama çalışmalarının öncülüğünü TPAO yapmaktadır. Tek başına veya uluslararası şirketlerle ortaklaşa yürüttüğü sismik ve jeolojik saha çalışmalarıyla çevre denizlerde hidrokarbon potansiyelini ortaya çıkarmaya çalışan TPAO, rezerv olduğundan şüphe edilen noktalarda kuyular açmaktadır. TPAO'nun dolayısıyla Türkiye'nin ilk deniz sondajı 1966 yılında Mersin Körfezi'nde yapılmıştır. TPAO, Pan Oil Co., Continental Oil Co. ve Gewerkschaft Elwerath ortaklığında 40 m su derinliğinde açılan bu ilk kuyu Seyhan-1 olarak adlandırılmış ve 4.804 m'de bitirilmiştir.⁹⁰⁸ Gerçi bu ilk girişimde istenilen netice alınamamıştır. Ancak bu durum çalışmaları sekteye uğratmamış, izleyen yıllarda da arama ve sondaj çalışmalarına devam edilmiştir.*

⁹⁰⁴ Turcas Petrol, "Star Rafineri A.Ş.", <http://www.turcas.com.tr/tr/yazi.php?id=29> (Erişim tarihi: 01.03.2014).

⁹⁰⁵ İsmail Altunsoy, "Ceyhan'da Sürpriz Gelişme: Rafineriyi Türkiye ve Rusya Ortak Kuracak", http://www.zaman.com.tr/ekonomi_ceyhanda-surpriz-gelisme-rafineriyi-turkiye-ve-rusya-ortak-kuracak_908652.html (Erişim tarihi: 04.03.2014).

⁹⁰⁶ "Çalık 15 milyar TL'lik Teşvik Belgesi Aldı", <http://www.milliyet.com.tr/calik-15-milyar-tl-lik-tesvik-belgesi-aldi/ekonomi/sondakikaarsiv/14.06.2010/1239460/default.htm> (Erişim tarihi: 13.03.2014).

⁹⁰⁷ A.g.e., s. 11.

⁹⁰⁸ Fadıl Duman, "Türkiye'de Offshore Sondajları", <http://www.computationalrenewables.com/offshore/presentations/fadil-duman.pdf> (Erişim tarihi: 09.03.2014).

1970-2012 yılları arasında çevre denizlerde açılan kuyular şunlardır: 1970 yılında İskenderun Körfezi'nde Payaş-1, Çınar-1 ve Karataş-1; 1971 yılında Batı Karadeniz'de Karadeniz-1 ve İğneada-1; 1976 yılında Batı Karadeniz ve Marmara Denizi'nde Doluca-1, Işıklar-1, Akçakoca-1 ve Akçakoca-2; 1978 yılında Adalar Denizi'nde Foca-1, 1981 yılında İskenderun Körfezi'nde Ayşe-1 ve Efe-1; 1984 yılında İskenderun Körfezi'nde Birten-1; 1985 yılında İskenderun Körfezi'nde Gülcihan-1; 1988 yılında İskenderun Körfezi'nde İskenderun-1; Kuzey Adalar Denizi'nde Saros-1, Edremit-1 ve Marmara Denizi'nde Kuzey Marmara-1; 1995-1996 yıllarında Marmara Denizi'nde Kuzey Marmara-3, Kuzey Marmara-4, Kuzey Marmara-5, Kuzey Marmara-6, Kuzey Marmara-1/A ve Yunus-1; 1999 yılında Batı Karadeniz'de Limanköy-1 ve Limanköy-2; 2001 yılında İskenderun Körfezi'nde Mercan-1, Ceylan-1 ve Kılıç-1; 2004-2005 yıllarında Batı Karadeniz'de Ayazlı-1, Akkaya-1, Ayazlı-2 ve Ayazlı-3; 2005 yılında

Türkiye’de denizde hidrokarbon üretimine ilk kez 1997 yılında Marmara Denizi’nde başlanmıştır. Silivri’nin 5 km batısında sahilden 2,5 km açıklıkta 43 m su derinliğine sahip Kuzey Marmara Doğalgaz Sahası’nda yapılan üretim,⁹⁰⁹ 2000 yılının sonunda teknik nedenlerden ötürü durdurulmuştur.⁹¹⁰ 1 Nisan 2007 tarihi itibarıyla Kuzey Marmara Doğalgaz Sahası -Silivri’nin kara tarafındaki Değirmenköy Doğalgazı Sahası ile birlikte- Silivri Yeraltı Doğalgaz Depolama Tesisi olarak kullanılmaya başlanmıştır.⁹¹¹

Öte yandan son yıllarda petrol ve doğalgaz fiyatlarının artması, buna koşut olarak ise açık deniz sondaj teknolojisinin gelişmesi Karadeniz ve Akdeniz’i uluslararası petrol şirketlerinin ilgi odağı haline getirmiştir. Bu dönemde TPAO da denizde hidrokarbon arama çalışmalarına ağırlık vermeye başlamıştır. TPAO’nun 2004-2012 yılları arasında çevre denizlerde yürüttüğü sismik araştırma programının kapsamının, şirketin kurulduğu 1954 yılından 2004 yılına kadar geçen 50 yıllık dönemde denizlerde gerçekleştirilen sismik çalışmaların toplamından fazla olması dikkat çekicidir.* Şirket, 2004-2011 yılları arasında Karadeniz’de yaklaşık 64.000 km² 2 boyutlu ve 14.000 km² 3 boyutlu sismik saha çalışması yaparak bölgenin hidrokarbon potansiyeli hakkında önemli bulgular elde etmiştir. 2005-2011 yılları arasındaysa Akdeniz’de (İskenderun, Kıbrıs, Mersin, Antalya açıkları) yaklaşık 20.000 km² 2 boyutlu ve 2.500 km² 3 boyutlu sismik ve jeolojik saha çalışması yaparak bölgenin hidrokarbon potansiyelini ortaya çıkartmak adına önemli adımlar atmıştır.⁹¹² TPAO’nun 2004 yılından bu yana uluslararası şirketlerle ortaklıklar kurarak yaptığı yatırımların (sismik arama, sondaj vs.) toplam tutarının 2.5 milyar dolara ulaşması çalışmaların boyutunu ortaya koymaktadır.⁹¹³

Batı Karadeniz’de Çayağzı-1, Ayazlı-2/A, Ayazlı 3/A ve Doğu Karadeniz’de Hopa-1; 2005-2006 yıllarında Batı Karadeniz’de Akkaya-1/A, Akkaya-2 ve Akkaya-3; 2006 yılında Batı Karadeniz’de Doğu Ayazlı-1, Doğu Ayazlı-2, Bayhanlı-1 ve Kuzey Akkaya-1; 2006-2007 yıllarında Batı Karadeniz’de Akçakoca-3, Akçakoca-4 ve Güllüç-1; 2007 yılında Batı Karadeniz’de Alaplı-1 ve Ağva-1; 2007-2008 yıllarında Batı Karadeniz’de Kuzey Cide-1, Batı Eskikale-1, İnebolu-1 ve Kuzey Adalar Denizi’nde Anafartalar-1; 2009 yılında Batı Karadeniz’de Batı Ayazlı-1 ve Doğu Akkaya-1; 2010-2011 yıllarında Orta ve Doğu Karadeniz’de Sinop-1, Yassihöyük-1 ve Sürmene-1; 2011 yılında Batı ve Doğu Karadeniz’de Güney Akçakoca-1, Akçakoca-5, Kastamonu-1 ve Sürmene-1/RE ve 2012 yılında Batı Karadeniz’de Istanca-1. **A.g.e.**

⁹⁰⁹ “Silivri Doğalgaz Deposu Açılıyor”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/6835979.asp> (Erişim tarihi: 23.03.2014).

⁹¹⁰ “TPAO, Marmara’daki Doğalgaz Üretimini Durdurdu”, <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/18775.asp> (Erişim tarihi: 23.03.2014).

⁹¹¹ TPAO, “Doğalgaz Depolama”, <http://www.tpao.gov.tr/tp5/?tp=m&id=84> (Erişim tarihi: 23.03.2014).

* Dönemin TPAO Genel Müdürü Osman Saim Dinç, Aralık 2003’te yaptığı açıklamada 2004 yılına “hodri meydan” adını verdiklerini; bundan sonra kara ve denizde sondaj çalışmalarını hızlandıracaklarını duyurmuştur. 2004’ü atılım yılı olarak gördüklerini söyleyen Dinç, sismik araştırma ve sondajlarda ağırlığı Doğu Karadeniz’e vereceklerini belirtmiştir. “TPAO, Karadeniz’de Petrol Ariyor”, <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/246537.asp> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

⁹¹² T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Petrol”, <http://www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=petrol&bn=222&hn=&nm=384&id=40693> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

⁹¹³ “Karadeniz’e Açık Çek”, *Hürriyet*, 7 Nisan 2013, s. 21.

Çevre denizlerde hidrokarbon arama çalışmalarının hızlandığı 2004 sonrası dönemde yazılı ve görsel medyanın konuya ilgisi artmıştır. Bu dönemde medyada özellikle Karadeniz’de petrol ve doğalgaz bulunduğuna ilişkin haberler geniş yer teşkil etmeye başlamıştır. Hatta bu haberlerin kaynağını bizzat en yetkili isimler oluşturmuştur. Örneğin Aralık 2007’de TPAO Genel Müdür Vekili Mehmet Uysal, Karadeniz’de zengin petrol ve doğalgaz rezervleri olduğunu, birkaç yıl içerisinde başlanacak üretim sayesinde 2023’te enerji ithalatının biteceğini kaydetmiştir.⁹¹⁴ Uysal, TPAO Genel Müdürü olarak atanmasından sonra da benzer açıklamalara devam etmiş, bu doğrultuda Mart 2010’da Karadeniz’de Türkiye’nin 40 yıllık ihtiyacını karşılayacak petrol ve doğalgaz potansiyeli olduğunu düşündüklerini söylemiş;⁹¹⁵ Nisan 2011’de ise Karadeniz’de Hazar Denizi’ndeki Azeri-Çıralı-Güneşli Sahası’ndakine benzer kalitede petrol bulunduğuna ilişkin emareler elde ettiklerini duyurmuştur.⁹¹⁶

Yetkililerin açıklamalarıyla oluşan olumlu hava bir süre sonra gelen haberlerle yerini temkinli bir bekleyişe bırakmıştır. Bunun sebebi daha önceki açıklamaların aksine çevre denizlerde henüz ekonomik işletmeye elverişli petrol rezervinin bulunamamasıdır. Gerçi doğalgazda müspet sonuca ulaşılmış ve Mayıs 2007 itibarıyla Karadeniz’de doğalgaz üretimine başlanmıştır. Türk karasuları içerisinde Ayazlı-Akkaya ve Doğu Ayazlı sahalarında yapılan üretim, 2012 yılında günde yaklaşık 350.000 m³ seviyesinde gerçekleşmiştir. Yıllık yaklaşık 127 milyon m³’ü bulan açık deniz doğalgaz üretimi, Türkiye’nin yurtiçi doğalgaz arzının takribi %20’sini karşılamaktadır.⁹¹⁷ Elbette Karadeniz’de doğalgaz üretimine başlanması önemli bir gelişmedir. Fakat Türkiye’nin yıllık takribi 45 milyar m³’e ulaşan doğalgaz tüketimi düşünüldüğünde, mevcut üretimin küçük bir katkı sağlamaktan öteye gitmediği de açıktır.

Bugüne kadar tatminkâr sonuca ulaşamamış olsa da çevre denizlerde hidrokarbon arama çalışmaları sürmekte ve olumlu sonuç alınabileceğine ilişkin umutlar korunmaktadır. Enerji ve Tabii Kaynakları Bakanı Taner Yıldız, Şubat 2012’de yaptığı açıklamada Karadeniz ve Akdeniz’deki arama çalışmaları konusunda umutlu ve sabırlı olduklarını, bahsedilen bölgelerde petrol varsa mutlaka

⁹¹⁴ İsmail Altunsoy, “Karadeniz’deki Rezerv, Petrol ve Doğalgaz İhtiyacını Karşılayacak”, http://www.zaman.com.tr/ekonomi_karadenizdeki-rezerv-petrol-ve-dogalgaz-ihtiyacini-karsilayacak_629713.html (Erişim tarihi: 12.03.2014).

⁹¹⁵ “Karadeniz’de 40 Yıllık Petrol Potansiyeli Var”, <http://www.dunya.com/karadenizde-40-yillik-petrol-potansiyeli-var-81283h.htm> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

⁹¹⁶ “Karadeniz’de Petrol Bulundu”, <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2011/04/09/surmenede-petrol-umudu> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

⁹¹⁷ “Doğalgazın 5’te 1’i Karadeniz’den”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23472364.asp> (Erişim tarihi: 09.03.2014).

bulacaklarını ifade etmiştir.⁹¹⁸ Şubat 2014'de konuyla ilgili açıklama yapan TPAO Başkanvekili Besim Şişman da Karadeniz'deki sondajlarda henüz bir rezervuar bulamadıklarını ama canlı bir petrol sisteminin var olduğunu gördüklerini belirtmiştir. Şişman, Batı Karadeniz'de daha ziyade doğalgaz, Doğu Karadeniz'de ise petrol aradıklarını kaydetmiştir.⁹¹⁹ Bu açıklamalarla örtüşür şekilde TPAO, hem tek başına hem de yabancı şirketlerle ortaklaşa çevre denizlerde sondaj çalışmalarını sürdürmektedir. 2014 yılı programında 1'i derin deniz sondajı olmak üzere toplam 4 deniz sondajının yapılması planlanmaktadır.⁹²⁰ Yurtdışındaki yatırımlarına her geçen gün daha fazla kaynak ayıran TPAO'nun, gelecekte çevre denizler dışında da hidrokarbon arama çalışmalarına başlaması kuvvetle muhtemeldir.

Türkiye'nin denizde hidrokarbon arama çalışmalarına önem vermeye başladığının belki de en somut göstergesi modern sismik araştırma gemilerinin tedarik edilmesi veya edilmesine yönelik projelerin geliştirmesidir. TPAO, Şubat 2013'te 2 ve 3 boyutlu araştırma yeteneğine haiz *Polarcus Samur* adlı gemiyi Norveç'ten 130 milyon dolara satın alarak Barbaros Hayreddin Paşa adıyla hizmete sokmuştur.⁹²¹ MTA Sismik-1 (*Hora*) gemisini hizmet dışına çıkaran* MTA Genel Müdürlüğü de Ocak 2011'de kıyı sularında araştırma yapmaya yönelik olarak R/V MTA Selen adlı botu envanterine almıştır.⁹²² Ayrıca MTA'nın açık denizde 2 ve 3 boyutlu araştırma yapabilecek bir gemiyi 2015 yılı başlarında hizmete alması da planlanmaktadır.⁹²³ Son olarak Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü'ne ait R/V Koca Pri Reis gemisinin de uzun yıllardır kullanımda olduğu belirtilmelidir.⁹²⁴

Üretim pratiğinde yeni yeni gelişme sağlansada, söz konusu taşıma pratiği olduğunda tablo farklılaşmaktadır. Denizyolları Türkiye'nin ham petrol taşımacılığında açık ara en ön sırada yer almaktadır. Örneğin 2011 yılında 18.092.206 ton ham petrol ithal edilmiştir. İthal edilen ham petrolün 14.835.965

⁹¹⁸ Emek Kaplangil, "Enerji Bakanı Yıldız: O Petrolü Mutlaka Bulacağız", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19957880.asp> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

⁹¹⁹ "Doğusu Petrol Batısı Gaz Dolu", <http://yenisafak.com.tr/ekonomi-haber/dogusu-petrol-batisi-gaz-dolu-20.02.2014-619862> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

⁹²⁰ "TPAO Gelecek Yıl 4 Deniz Sondajı Yapacak", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/25145538.asp> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

⁹²¹ "Barbaros Hayreddin Göreve Hazır", *Hürriyet*, 24 Şubat 2013, s. 8.

* MTA'nın hizmet dışına çıkardığı Sismik-1, eğitim çalışmalarında kullanılmak üzere İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ne hibe edilmiştir.

⁹²² Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, "R/V MTA Selen Araştırma Botu", <http://www.mta.gov.tr/v2.0/daire-baskanliklari/deniz/index.php?id=selen&m=2> (Erişim tarihi: 10.03.2014).

⁹²³ Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, "Yeni Sismik Araştırma Gemisi Projesi", http://www.mta.gov.tr/v2.0/daire-baskanliklari/deniz/index.php?id=yeni_gemi&m=2 (Erişim tarihi: 10.03.2014).

⁹²⁴ Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü, "R/V K. Pri Reis", <http://imst.deu.edu.tr/gemilerimiz/r-v-k-piri-reis-24.html> (Erişim tarihi: 10.03.2014).

tonu,⁹²⁵ başka bir deyişle yaklaşık %82'si denizyoluyla taşınmıştır. Bunun dışında yine 2011 yılında kabotajda 1.765.713 ton, ihracatta 674.400 ton, transit yüklemeye ise 52.638.305 milyon ton ham petrol taşınmıştır.⁹²⁶ Üstelik bu istatistiklere -miktari on milyonlarca tonla ifade edilebilecek- motorin, fuel oil, jet yakıtı, LPG, gazolin ve nafta gibi işlenmiş petrol ürünleri dâhil değildir.

Türkiye'de ham petrol ve işlenmiş petrol ürünleri elleçlemesinde kullanılan belli başlı limanlar Akdeniz'de Antalya, Mersin/Ataş ve İskenderun; Adalar Denizi'nde İzmir/Aliağa; Marmara Denizi'nde İstanbul, İzmit, Gemlik ve Tekirdağ; Karadeniz'de ise Zonguldak, Samsun, Trabzon ve Hopa'dır. 2011 yılı itibariyle Türk limanlarının petrol ve işlenmiş petrol ürünleri elleçleme kapasitesi 5.9 milyon varil/gün veya 243.2 milyon ton/yıl'dır.⁹²⁷ Doğrudan tedarikçi ülkelerden gelen tankerler ile Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı'nın bitiş yeri olan Ceyhan Deniz Terminali'nde, BTC Ham Petrol Boru Hattı'nın bitiş yeri olan Haydar Aliyev Deniz Terminali'nde ve Batman-Dört Yol Ham Petrol Boru Hattı'nın bitiş yeri olan Dört Yol Deniz Terminali'nde dolum yaparak kabotaj taşımacılığı yapan tankerler İzmir ve İzmit rafinerilerine yüklerini boşaltmaktadır. Aynı şekilde doğrudan tedarikçi ülkelerden gelen tankerler ile kabotajda Kırıkkale Rafinerisi'ne yük taşıyan tankerlerin varış limanıysa Ceyhan-Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattı'nın başladığı Ceyhan Deniz Terminali'dir. Bunların dışındaki limanlar daha çok işlenmiş petrol ürünleri özellikle de motorin elleçlemesinde kullanılmaktadır. Bununla beraber aralarında Mersin-Ataş, İzmir/Aliağa, İzmit, İstanbul ve Samsun gibi kritik limanların da olduğu birçok tesis de aynı zamanda jet yakıtı ve gazolin elleçlemesi de yapılmaktadır.⁹²⁸

31 Aralık 2011 tarihi itibariyle 1.000 grt ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu'ndaki petrol tankerlerinin tonajı 675.539 grt (1.235.918 dwt)'dir. 4'ü ulusal sicile, 29'u TUGS'ye kayıtlı olmak üzere toplam 33 petrol tankerinin bulunduğu filonun genel yaş ortalaması 17'dir. Filodaki en büyük platformlar Suezmax olarak adlandırılan 110.000-164.999 dwt'lik gemilerdir. Büyük miktarlarda petrolün taşınmasını sağlayan 165.000-299.999 dwt'lik VLCC ve 300.000+ dwt'lik ULCC sınıfı gemilerden ise filoda bulunmamaktadır.⁹²⁹

Hâlihazırda Türkiye'nin ham petrol ithalatının büyük ölçüde yabancı bayraklı tankerlerle yapıldığı görülmektedir. İhracat ve transit yüklerin taşınmasında da ağırlık yabancı bayraklı tankerlerdedir. Petrol tankeri filosunun başta navlun gelirleri

⁹²⁵ **2011 Deniz Sektörü Raporu**, ss. 70-84.

⁹²⁶ **Deniz Ticareti 2011 İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri**, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2012, s. 54.

⁹²⁷ **Oil and Gas Emergency Policy – Turkey 2013 Update**, p. 8.

⁹²⁸ **A.g.e.**, p. 8.

⁹²⁹ **2011 Deniz Sektörü Raporu**, ss. 42-46.

olmak üzere ekonomiye kayda değer ölçüde katkı sağlama potansiyeli vardır. Hal böyle olunca mevcut filonun nicelik ve nitelik yönünden geliştirilmesi, örneğin VLCC ve ULCC sınıfı tankerlerin de filoya dâhil edilmesi yerinde olacaktır. Bu cümleden Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu'nun Türk Deniz Ticaret Filosu'na VLCC sınıfı tankerlerin katılması için ilgili kurumlar nezdinde çalışmalar yürüttüklerini açıklaması ve enerji taşımasında Türk gemilerinin daha fazla pay almasını hedeflediklerini belirtmesi memnuniyet vericidir.⁹³⁰

Türkiye, doğalgaz ithalatını büyük ölçüde boru hatlarıyla yapmaktadır.* Buna karşılık LNG ithalatının da toplam arz içerisinde yadsınamaz payı vardır. Arz güvenliğini sağlama amacıyla Türkiye, ilk kez 1994 yılında Cezayir'den LNG almaya başlamıştır. Bunu 1999 yılında Nijerya'dan yapılmaya başlanan alım takip etmiştir. 2011 yılında Türkiye; Cezayir'den 4.156 milyar m³, Nijerya'dan 1.248 milyar m³ ve spot piyasadan 1.069 milyar m³ olmak üzere toplam 6.473 milyar m³ LNG ithal etmiştir. Bu, toplam tüketimin %14,8'ini oluşturmaktadır.⁹³¹

2013 yılında Türkiye'nin LNG ithal ettiği ülkeler arasına Katar da katılmıştır. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız -sert geçmesi beklenen kış aylarında arz sıkıntısı yaşanmaması için- Katar'dan yaklaşık tutarı 350 milyon dolar olan 5 gemilik sipariş verildiğini ve ilk teslimatın Aralık 2013'te yapılacağını açıklamıştır. Yıldız, Ocak 2014'te 2 ve Şubat 2014'te de yine 2 geminin geleceğini belirtmiştir.⁹³² Son dönemde LNG konusunda bir diğer gelişme de ABD özelinde yaşanmıştır. ABD'nin LNG ihracatı yapabileceğini açıklaması dünya enerji piyasalarının yeni gündem maddelerinden biri haline gelmiş; doğalgazda kaynak ülke çeşitliliğine gidilmesinin önemine işaret eden Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız da gelişmeyi yakından takip ettiklerini açıklamıştır. Yıldız, ABD'nin yeni bir kaynak anlamına geldiğini, bu ülkenin LNG ihracatına başlaması durumunda 2016-2017 yılında minimum 6 milyar m³'lük alım yapılmasının planlandığını söylemiştir.⁹³³ Son olarak Yıldız, Mayıs 2013'te gerçekleştirdiği Yemen ziyaretinde de bu ülkeden 2 milyar m³ LNG almak için görüşmeler yaptıklarını açıklamıştır.⁹³⁴

Hâlihazırda Türkiye'de LNG'nin depolanması, gazlaştırılması ve iletim hatlarına gönderilmesinde kullanılan 2 LNG terminali bulunmaktadır. Bunlardan ilki,

⁹³⁰ Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, "Dümeni Liderliğe Kıran Türk Denizcilik Sektöründe Hedef 2023'te 1. Lige Yükselmek", <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=8544> (Erişim tarihi: 15.03.2014).

Hâlihazırda doğalgaz ithalatında kullanılan 4 boru hattı bulunmaktadır. Bunlar; Rusya-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı (Batı Hattı), Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı ve İran-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı'dır.

⁹³¹ **Doğalgaz Piyasası 2011 Yılı Sektör Raporu**, s. 34.

⁹³² "Katar'dan 5 Gemi Gaz Yola Çıktı", **Hürriyet**, 6 Aralık 2013, s. 8.

⁹³³ "ABD'den 6 milyar m³ 'Gaz' İthal Edeceğiz", **Hürriyet**, 28 Ocak 2013, s. 9.

⁹³⁴ "Gazda Yeni Rota Yemen", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23369600.asp>, (Erişim tarihi: 16.03.2014).

1994 yılında işletmeye alınan Botaş Marmara Ereğlisi LNG Terminali, diğeriye 2006 yılında işletmeye alınan EgeGaz Aliağa LNG Terminali'dir.⁹³⁵ Her iki terminalin de tekrar gazlaştırma ve sevk kapasitesi 6 milyar m³/yıl'dır.⁹³⁶ Öte yandan mevcut terminallere ek olarak üçüncü bir tesisin devreye alınması da gündemdedir. Bu bağlamda Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Yıldız, Katar'ın Türkiye'de 6 milyar m³/yıl kapasiteli bir tesis kurmasını istediklerini ama bu ülkenin sıfırdan bir yatırım yerine mevcut terminallerden birine ortak olmaya daha sıcak baktığını kaydetmiştir.⁹³⁷ Diğer taraftan Ukrayna'nın doğalgazda Rusya'ya olan bağımlılığını azaltmak için LNG ithalatına başlamaya hazırlanması ve bunun için Karadeniz kıyısında bir LNG terminali kurulmasının gündeme gelmesi Türkiye'yi harekete geçirmiştir. Boğazlardaki tanker trafiğini azaltmayı hedeflediklerini dolayısıyla Karadeniz'e LNG terminali kurulmasına karşı olduklarını ifade eden Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız, Ukrayna'nın terminal yatırımını Saros Körfezi'nde hayata geçirebileceğini ve doğalgazın buradan boru hattıyla taşınabileceğini söylemiştir.⁹³⁸ Bununla beraber Eylül 2013'te Ukrayna Cumhurbaşkanı Viktor Yanukoviç'in Yujniy şehri yakınlarında kurulması öngörülen LNG terminalinin inşaatına 2014 yılının ortasında başlamayı ümit ettikleri yönündeki açıklamasından Türkiye'nin girişimlerinin sonuçsuz kaldığı anlaşılmaktadır.⁹³⁹

Mart 2014 itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu'nda LNG tankeri bulunmamaktadır. Hal böyle olunca LNG ithalatının tamamı yabancı bayraklı gemilerle yapılmaktadır. Bugün Türkiye, hatırı sayılır miktarda LNG ithal etmektedir. Kaldı ki gelecekte bunun daha da artması kuvvetle muhtemeldir. LNG tankerlerinin ilk alım ve işletim maliyetlerinin yüksekliği bilinmektedir. Armatörlerin iş yapma garantisi olmadan bu riski üstlenmeleriye mümkün görünmemektedir. Dünyada LNG taşımacılığı genellikle uzun dönemli sözleşmelerle yapılmaktadır. Botaş Danışmanı Erken Güneştutar, bu uygulamanın Türkiye'de de hayata geçirilmesi, örneğin yeni yapılacak veya yenilenecek anlaşmaların bir kısmının Gemi Güvertesinde Teslim (*Free on Board/FOB*)^{*} koşuluna bağlanması durumunda Türk

⁹³⁵ **Doğalgaz Piyasası 2011 Yılı Sektör Raporu**, s. 34.

⁹³⁶ Petrol Ofisi, "LNG Nasıl Temin Edilir?", <http://www.polng.com.tr/temin.aspx> (Erişim tarihi: 16.03.2014).; EgeGaz, "Egegaz Aliağa LNG Terminali", <http://www.egegaz.com.tr/tr/terminal.aspx> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

⁹³⁷ "Yıldız: Katar, LNG'de Ortaklık İstiyor", <http://www.bloomberght.com/haberler/haber/1280473-yildiz-katar-ingde-ortaklik-istiyor> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

⁹³⁸ "Saros Körfezine LNG Terminali!", <http://ekonomi.haberturk.com/enerji/haber/746919-saros-korfezine-ing-terminali> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

⁹³⁹ Kırım Haber Ajansı, "Ukrayna LNG Terminaline 2014 Yılında Başlayacak", <http://qha.com.ua/ukrayna-ing-terminaline-2014-yilinda-baslayacak-129576tr.html> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

^{*} Deniz taşımacılığında kullanılan bir terim olan FOB, tedarikçinin sorumluluğunun malzemenin gemiye yüklenmesiyle sona erdiği teslim şeklidir. Bu teslim şeklinde taşıyıcı firma alıcı tarafından belirlenmektedir.

armatörlerinin de LNG taşımacılığına girebileceğini söylemektedir.⁹⁴⁰ Nitekim bünyesinde Densa Denizciliği barındıran Densa Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hacı Sabancı'nın, niş ve gelirlerin daha dengeli olduğu LNG taşımacılığına girmek istedikleri fakat uzun dönemli anlaşma yapılmadan gemi siparişi vermeye de sıcak bakmadıkları şeklindeki beyanatı Güneştutar'ı teyit etmektedir.⁹⁴¹

Türkiye'nin çevre denizlerdeki karasuları, kıta sahanlığı ve MEB sınırları petrol ve doğalgaz boru hatlarının da geçiş güzergâhını oluşturmaktadır. Halen Rusya ile Türkiye arasında Karadeniz geçişli Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı faaliyet göstermektedir. 2003 yılında hizmete giren ve 16 milyar m³/yıl kapasiteye sahip olan hattın Drujba-Samsun arasındaki 392 km'lik kısmı Karadeniz'in tabanında uzanmaktadır.⁹⁴² Aynı şekilde Rusya'nın Avrupa'ya doğalgaz satışında Belarus'u özellikle de Ukrayna'yı devre dışı bırakmak için başlattığı Güney Akım Doğalgaz Boru Hattı, Karadeniz'de Türkiye'nin MEB'inden geçmektedir. Aralık 2011'de Türkiye, boru hattının kendi MEB'inden geçmesine izin vermiştir.⁹⁴³ Aslında bir dönem Türkiye'nin de Güney Akım'a ortak olabileceği yönünde haberler çıkmış,⁹⁴⁴ hatta bizzat Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız projeye katılmaya ilişkin fizibilite çalışmalarının yapıldığını duyurmuştur.⁹⁴⁵ Ancak ileriki dönemde yine Yıldız tarafından Türkiye'nin projeye katılmayacağı açıklanmıştır.⁹⁴⁶

Bunun dışında halen fikir aşamasında olan başka boru hatları da vardır. İsrail'in Doğu Akdeniz'de Leviathan ve Tamar sahalarında keşfettiği doğalgazı Türkiye ve Avrupa pazarlarına ulaştıracak boru hattı bunlardan biridir. 2.5 milyar dolarlık bir yatırımla deniz altından Ceyhan'a uzanması düşünülen 470 km'lik boru hattının inşasına Turcas ve Zorlu grupları teklif vermiştir.⁹⁴⁷ Genel kanı Mavi Marmara konusunda İsrail'in özür dilemesi projenin fikir aşamasından çıkarak gerçeğe dönüşmesinin önünü açmıştır.⁹⁴⁸ Diğer yandan GKRY'nin Kıbrıs açıklarında

⁹⁴⁰ "Türkiye Kendi Doğalgazını Taşıyabilmesi", <http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/34876/erkan-gunestutar-dokuz-eylul-denizcilik-fakultesi-lng-tasimaciligi-dogalgaz-turk.html> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

⁹⁴¹ Özlem Ermiş Beyhan, "LNG Taşımak İçin Sözleşme Peşinde", <http://www.dunya.com/lng-tasimak-icin-sozlesme-pesinde-201662h.htm> (Erişim tarihi: 16.03.2013).

⁹⁴² Botaş, "Doğalgaz İletim ve Dağıtım Hatları", <http://www.botas.gov.tr/icerik/tur/projeler/yatirimbiten.asp>, (Erişim tarihi: 17.03.2014).

⁹⁴³ "Türkiye'den Güney Akım'a Onay", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19555676.asp> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

⁹⁴⁴ "Güney Akım'a Üçüncü Ortak Türkiye mi?", <http://yenisafak.com.tr/ekonomi-haber/guney-akima-ucuncu-ortak-turkiye-mi-30.09.2009-213881> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

⁹⁴⁵ "Yıldız: Türkiye Güney Akım'a Ortak Olabilir", <http://www.ntvmsnbc.com/id/24989905/> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

⁹⁴⁶ "Yıldız: Güney Akım'a Ortak Olmayı Düşünmüyoruz", <http://www.bloomberght.com/haberler/haber/1262287-yildiz-guney-akima-ortak-olmayi-dusunmuyoruz> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

⁹⁴⁷ "Turcas ve Zorlu'dan İsrail-Türkiye 'Boru Hattı' Teklifi", *Hürriyet*, 15 Eylül 2013, s. 12.

⁹⁴⁸ "İsrail-Ceyhan Boru Hattı'nın Önü Açıldı", *Hürriyet*, 24 Mart 2013, s. 13. Uluslararası Kriz Grubu Türkiye/Kıbrıs Direktörü Hugh Pope, Kıbrıs sorunu çözülmeden projenin gerçekleşmesinin mümkün

keşfettiği doğalgaz kaynaklarının Avrupa pazarlarına taşınması da gündemdedir. GKRY yönetimi, ihracatı Türkiye'siz yapma taraftarıdır.⁹⁴⁹ Ne var ki adada bir LNG tesisinin kurulmasının ya da doğrudan Yunanistan'a uzanan bir boru hattı inşa edilmesinin teknik açıdan zorluklarına ve maliyetinin yüksekliğine işaret edilmekte; bu bağlamda keşfedilen doğalgaz miktarının özellikle 10 milyar doları aşkın yatırım gerektiren LNG tesisi için yeterli olmayacağı vurgulanmaktadır. Bu değerlendirmeler bölgede sondaj çalışmalarını yürüten Amerikan Noble Energy Şirketi'nin keşfedilen doğalgazın Türkiye üzerinden pazarlanmadıkça ekonomik değer ifade etmeyeceği yönündeki açıklamasıyla birleştiğinde,⁹⁵⁰ Akdeniz'den Türkiye'ye uzanacak bir boru hattının inşa edilmesi seçeneği ağırlık kazanmaktadır.

Son olarak geçtiğimiz dönemde ortaya atılan ama daha sonra gündemden düşen deniz geçişli başka boru hattı projelerinin olduğu da belirtilmelidir. Bunlardan ilki Akdeniz geçişli Ceyhan-Kızıldeniz Petrol Boru Hattı'dır. Karadeniz limanlarından yükledikleri petrolü Türk Boğazları ve Süveyş Kanalı geçişiyle 39 günde Hindistan'a ulaştıran tankerlerin bahse konu mesafeyi 16 günde kattetmesini sağlayacak projenin Türkiye, İsrail ve Hindistan ortaklığıyla hayata geçirilmesi gündeme gelmiştir. Üç ülkenin enerji bakanları arasında görüşmeler yapılsa da henüz somut bir ilerleme kaydedilememiştir.⁹⁵¹ Bir diğer proje de Mavi Akım-2'dir. Rus doğalgazının Akdeniz geçişli bir boru hattıyla İsrail ve diğer Orta Doğu ülkelerine ulaştırılmasını öngören proje,⁹⁵² İsrail'in kıta sahanlığında doğalgaz keşfedilmesiyle tamamen gündemden düşmüştür.⁹⁵³

3.4. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ'NİN ENERJİ GÜVENLİĞİNE KATKISI

3.4.1. İlgili Deniz Alanlarında Kritik Enerji Altyapılarına Yönelik Tehditler

Türkiye açısından taşımacılığa ek olarak artık üretim boyutuyla da öne çıkmaya başlayan denizlerde kritik enerji altyapılarına yönelik tehditler iki başlık altında incelenebilir: Asimetrik ve simetrik. Asimetrik tehditler denizde terörizm ve deniz haydutluğudur. Simetrik tehditler ise savaşlardır. Bütüncül bir analiz için

olmayacağı görüşündedir. Pope, gerekçe olarak inşa edilmesi düşünülen boru hattının Kıbrıs'ın MEB'inden geçecek olmasını göstermekte; bu bağlamda Türkiye ile anlaşmadan GKRY'nin buna izin vermeyeceğini söylemektedir. Merve Erdil, "Ada'da Çözüm Olmadan İsrail Gazını Unutun", *Hürriyet*, 15 Ekim 2013, s. 12.

⁹⁴⁹ Ömer Bilge, "Rumlar Türkiye'siz Gaz Satmak İstiyor", *Hürriyet*, 5 Nisan 2013, s. 19.

⁹⁵⁰ Ömer Bilge, "Rumlar Kuyu Satıyor", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/22167829.asp> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

⁹⁵¹ "Türkiye-İsrail-Hindistan Enerji İşbirliği", <http://www.cnnturk.com/2008/ekonomi/genel/11/24/.turkiye.israil.hindistan.enerji.isbirligi/501837.0/index.html> (Erişim tarihi: 18.03.2014).

⁹⁵² "Mavi Akım-2 Projesinde Türkiye, Rusya ve İsrail Masaya Oturuyor", http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2009/06/30/mavi_akim2_projesinde_turkiye_rusya_ve_israil_masaya_oturuyor (Erişim tarihi: 18.03.2014).

⁹⁵³ "Mavi Akım-2'de İsrail Devre Dışı", http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2010/06/09/mavi_akim2_lubnana_uzaniyor_israil_devre_disi (Erişim tarihi: 18.03.2014).

asimetrik tehditlerin sadece çevre denizlerde değil, Türkiye'nin enerji üretim ve taşıma pratiğinde kullanılan tüm denizler/deniz ulaştırma hatları dikkate alınarak incelenmesi gerekmektedir. Aynı şekilde simetrik tehditler incelenirken de sadece Türkiye'nin içinde yer alabileceği değil, ilgili deniz ulaştırma hatlarını etkileyebilecek tüm savaşlar düşünülmelidir.

Kavramsal ve kuramsal çerçeve başlığı altında belirtildiği üzere denizde kritik enerji altyapılarını; rafineriler, LNG tesisleri, depolama tesisleri, dolum-boşaltım terminalleri, boru hatları, açık deniz platformları ve tankerler oluşturmaktadır. Türkiye'de bu kapsama giren birçok araç, gereç ve tesis bulunmaktadır. Sayılarını çoğaltmak mümkünse de bunların ilk akla gelenleri; İzmit ve İzmir rafinerileri, Marmara Ereğlisi ve EgeGaz LNG tesisleri, sahillerdeki akaryakıt depolama tesisleri, Haydar Aliyev, Ceyhan ve Dörtyol deniz terminalleri, Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı, Karadeniz'deki açık deniz doğalgaz üretim platformları ile Türk bayraklı ya da Türkiye bağlantılı tankerlerdir. Ayrıca varış limanları Türkiye olan petrol ve LNG tankerlerinin de Türkiye'nin kritik enerji altyapı güvenliği kapsamına girdiği söylenebilir.

Tankerler hariç denizde kritik enerji altyapılarının tamamı Türkiye'nin kıyıları, karasuları ve kıtasahaneliği/MEB sınırları içerisinde bulunmaktadır. Kabotaj taşımaları hariç tankerler ise Türkiye'nin egemenliği dışındaki sahalarda da seyretmektedir. Türkiye'nin ham petrol ve LNG ithal ettiği bölgeler; Orta Doğu, Karadeniz, Kuzey Afrika, Güney Avrupa ve Batı Afrika'dır. Bu bölgelerden ham petrol taşıyan tankerlerin varış limanları İzmir ve İzmit rafinerileri ile Ceyhan Deniz Terminali'dir (Kırıkkale Rafinerisi'ne nakledilmek üzere). LNG taşıyan tankerlerin varış limanlarıysa Marmara Ereğlisi ve EgeGaz LNG tesisleridir.

Varış limanına göre değişmekle beraber, Orta Doğu çıkışlı ham petrol ve LNG tankerlerinin muhtemel seyir rotası; Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı, Umman Körfezi, Umman Denizi, Aden Körfezi, Bab El Mendep Boğazı, Kızıldeniz, Süveyş Kanalı - genellikle SUMED Boru Hattı'yla nakledildikten sonra- Akdeniz (Ceyhan Deniz Terminali), Adalar Denizi (İzmir Rafinerisi ve/veya EgeGaz LNG Tesis), Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi (İzmit Rafinerisi ve/veya Marmara Ereğlisi LNG Tesis)'dir. Karadeniz çıkışlı ham petrol tankerlerin muhtemel seyir rotası; Karadeniz, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi (İzmit Rafinerisi), Çanakkale Boğazı, Adalar Denizi (İzmir Rafinerisi) ve Akdeniz (Ceyhan Deniz Terminali)'dir. Kuzey Afrika çıkışlı ham petrol ve LNG tankerlerinin muhtemel seyir rotası; Akdeniz (Ceyhan Deniz Terminali), Adalar Denizi (İzmir Rafinerisi ve/veya EgeGaz LNG Tesis), Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi (İzmit Rafinerisi ve/veya Marmara Ereğlisi LNG Tesis)'dir. Güney Avrupa çıkışlı ham petrol tankerlerinin muhtemel seyir rotası;

Akdeniz (Ceyhan Deniz Terminali), Adalar Denizi (İzmir Rafinerisi), Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi (İzmit Rafinerisi)'dir. Batı Afrika çıkışlı LNG tankerlerinin muhtemel seyir rotasıysa; Gine Körfezi, Atlas Okyanusu'nun Cebelitarık yaklaşma suları, Cebelitarık Boğazı, Akdeniz, Adalar Denizi (Ege Gaz LNG Tesisi), Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi (Marmara Ereğlisi LNG Tesisi)'dir.

Bunun dışında uluslararası ticaret maksadıyla Türk Boğazları'ndan transit geçiş yapan tankerlerin güvenliği de Türkiye'nin sorumluluğundadır. 2012 yılında İstanbul Boğazı'ndan 9.027, Çanakkale Boğazı'ndan ise 8.998 tehlikeli madde taşıyan tanker geçiş yapmıştır.⁹⁵⁴ Tankerlerin varış limanları/ülkeleri ve yükleri konusunda kesin istatistiklere ulaşamamıştır. Ne var ki içlerinde varış limanları Türkiye de olanlar da olsa ve bir kısmı ham petrol dışında yükler de taşısa, büyük bölümünün transit geçiş yapan ham petrol tankerleri olduğu tahmin edilmektedir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) genel müdürü Salih Orakçı'nın 2009 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan tehlikeli madde taşıyan tankerlerle ilgili verdiği istatistikler bu tahmini doğrulamaktadır. Orakçı, 2009 yılında İstanbul Boğazı'ndan 144 milyon ton tehlikeli madde geçtiği bilgisini vermiş, bunun 100 milyon tonunun ham petrol, 35 milyon tonunun benzin ve motorin, 4 milyon tonunun kimyasal madde ve 4 milyon tonunun da LPG gibi ürünler olduğunu belirtmiştir.⁹⁵⁵

Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı ve BTC Ham Petrol Boru Hattı'nın terminal sahası olan İskenderun Körfezi ile mücavir deniz ulaştırma hatlarındaki tanker trafiğinin güvenliği de Türkiye'nin sorumluluğundadır. 1977 yılında hizmete giren Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı'nın kapasitesi 1.4 milyon varil/gün (70.9 milyon ton/yıl)'dır. 2006 yılında hizmete giren BTC'nin kapasitesiye 1 milyon varil/gün (50 milyon ton/yıl) olup, işletici firma tarafından yapılacak bazı iyileştirmelerle bunun kısa sürede 1.2 milyon varil/gün (60 milyon ton/yıl)'a çıkarılması mümkündür.⁹⁵⁶ 2012 yılında Irak-Türkiye hattında 250.345 milyon varil, BTC'deyse 145.626 milyon varil ham petrol taşınmıştır.⁹⁵⁷ Her ne kadar Irak-Türkiye hattı tam kapasiteyle çalışmıyor olsa da istatistikler İskenderun Körfezi ve ilgili deniz ulaştırma hatlarında yoğun bir tanker trafiği yaşandığını ortaya koymaktadır. Öyle ki BTC ile taşınan petrolün yükleme noktası olan ve 2 Haziran 2006'da ilk tanker yükleme yapılan Haydar Aliyev Deniz Terminali'nde, Mart 2014 itibariyle 2.465 tankerin yükleme

⁹⁵⁴ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, "Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri", https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/gemi_gecis_2012_1.aspx (Erişim tarihi: 21.03.2014).

⁹⁵⁵ "Kaptan Salih Orakçı: Boğazlardaki Trafik Otoyolu Aratmıyor", <http://www.denizhaber.com/HABER/23935/3/kegm-istanbul-bogazi-tanker-salih-orakci.html> (Erişim tarihi: 21.03.2014).

⁹⁵⁶ *Oil and Gas Emergency Policy – Turkey 2013 Update*, p. 8.

⁹⁵⁷ Botaş, "Ham Petrol Boru Hattı Taşımacılığı", <http://www.botas.gov.tr/index.asp> (Erişim tarihi: 19.03.2014).

gerçekleştirilmiştir.⁹⁵⁸ Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı ile taşınan petrolün yükleme noktası olan Ceyhan Deniz Terminali'nde yüklenen tanker sayısıysa; 2009 yılında 218, 2010 yılında 194 ve 2011 yılında 195 olmuştur.⁹⁵⁹

Öte yandan İskenderun Körfezi'ne uzanan boru hatlarının kapasitelerinin artırılmasının ve yenilerinin inşa edilmesinin gündemde olduğunu da belirtmek gerekir. Burada öncelik halen %30 kapasiteyle çalışan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı'nın tam kapasiteyle çalıştırılmasındadır. Zaten Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız da Mart 2014'te yaptığı açıklamada boru hattının %100 kapasiteyle çalıştırılmasını hedeflediklerini ifade etmiştir.⁹⁶⁰ Bunun gerçekleşmesini müteakiben Kuzey Irak'tan Ceyhan'a uzanacak 1 milyon varil/gün (50 milyon ton/yıl) kapasiteli yeni bir ham petrol boru hattının inşa edilmesi planlanmaktadır.⁹⁶¹ Irak doğalgazının boru hattıyla Ceyhan'a taşınması ve buradan LNG olarak ihraç edilmesi de planlar arasındadır.⁹⁶² Bunlar dışındaki diğer projeler BTC'nin kapasitesinin 1.6 milyon varil/gün (80 milyon ton/yıl)'a çıkarılması ve ilk etapta 1.1 milyon varil/gün (55 milyon ton/yıl) olup, ihtiyaç halinde 1.5 milyon varil/gün (75 milyon ton/yıl)'a çıkarılabilecek Samsun-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı'nın inşa edilmesidir.⁹⁶³

Sıralanan projelerin tamamlanmasıyla Ceyhan'ın Rotterdam ve Singapur benzeri küresel bir enerji üssü haline gelebileceği değerlendirilmektedir.⁹⁶⁴ Boğazlardaki transit geçişlerle birlikte düşünüldüğünde, bunun Türkiye'nin egemenliğindeki deniz alanlarında zaten yoğun olan tanker trafiğini daha da arttırması kaçınılmazdır. 2009 yılında dönemin Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Uğur Yiğit, 2010'lu yıllarda günlük küresel petrol arzının %7'sine tekabül eden 6 milyon varil ham petrolün Boğazlar ve İskenderun Körfezi'nden dünyaya sevk edilmesinin beklendiği söylemiştir.⁹⁶⁵ Bu koşullarda Türkiye'nin bölgesel ve küresel enerji güvenliğine katkı sunmasının bugünden de daha önemli olacağı açıktır.

Yukarıdaki değerlendirmeler kapsamında Türkiye'nin denizde kritik enerji altyapılarına, özeldeyse petrol ve LNG tankerlerine yönelik asimetrik tehditlerden

⁹⁵⁸ Botaş International, "BİL Hakkında", <http://botasint.com/> (Erişim tarihi: 20.03.2014).

⁹⁵⁹ Şahin Bolat, "E-Bilgi Edinme (Info) (ETKB) (Cenk Özgen)", <http://www.hotmail.com.tr> (Erişim tarihi: 11.12.2012. Bilgi Edinme Hakkı Kanunu kapsamında e-mail yoluyla alınmış verilerdir. Bolat, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nda Bilgi Edinme Sorumlusu olarak görev yapmaktadır.

⁹⁶⁰ Hazal Ateş, "Basra Petrolü Yumurtalık'a Akacak", <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2014/03/10/basra-petrolu-yumurtalik-akacak> (Erişim tarihi: 20.03.2014).

⁹⁶¹ Merve Erdil, "Önce İkiz Hat Sonra da Yeni Hat", http://www.hurriyet.com.tr/_test/ekonomi/25084886.asp (Erişim tarihi: 20.03.2014).

⁹⁶² "Irak Doğalgazı Ceyhan'dan Dünyaya Taşınabilir", http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/298666/6/Irak_dogalgazi_Ceyhan_dan_dunyaya_tasinabilir_.html# (Erişim tarihi: 20.03.2014).

⁹⁶³ *Oil and Gas Emergency Policy – Turkey 2013 Update*, p. 8.

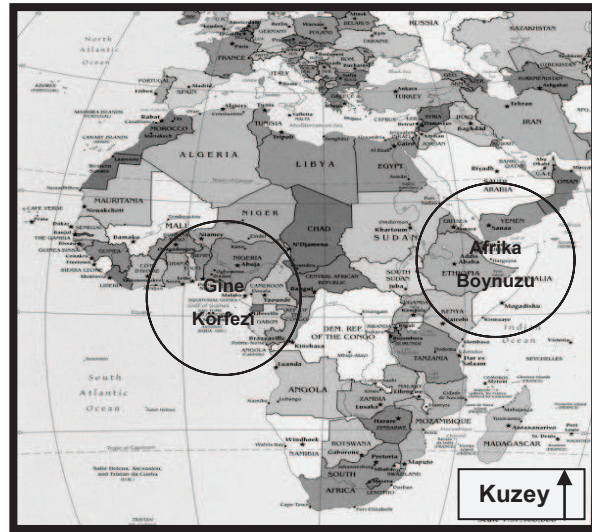
⁹⁶⁴ "Ceyhan Küresel Enerji Üssü Olabilir", <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2012/08/25/ceyhan-kuresel-enerji-ussu-olabilir> (Erişim tarihi: 20.03.2014).

⁹⁶⁵ Bora Kutluhan, "Türk Deniz Kuvvetleri: Bugün ve Yarın (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)", *Savunma ve Havacılık*, 2009, 23 (134), 8-32, s. 12.

ilkinin deniz haydutluğu olduğu söylenebilir. 1994 yılından bugüne deniz haydutlarının saldırı girişiminde bulundukları Türk ticaret gemisi sayısı 25 olarak kayıtlara geçmiştir.⁹⁶⁶ Saldırıya uğrayan gemiler arasında Türk bandıralı tankerler olduğu gibi Türk armatörlerin yabancı bayraktaki tankerleri de vardır. Bunun dışında istatistiksel veriye ulaşılamasa da Türk bandıralı ya da bir Türk armatörün kontrolünde bulunmayan ama Türkiye'deki limanlara yük taşıırken saldırıya uğramış tankerlerin olması da ihtimal dâhilindedir.

Deniz haydutluğu saldırıları dünyanın birçok bölgesinde vuku bulmaktadır. Ancak konu Türkiye'nin enerji ithalatı olduğunda iki bölge diğerlerine göre bir adım öne çıkmaktadır: Gine Körfezi ve Afrika Boynuzu (Harita-38). Türkiye, Nijerya'dan LNG ithal etmekte, bu ülkede yüklenen LNG tankerleriye Gine Körfezi'nden geçmektedir. Gine Körfezi, deniz haydutluğu vakalarının sıklıkla yaşandığı bir bölgedir. Uluslararası Denizcilik Bürosu (*International Maritime Bureau/IMB*), sadece 2012 yılında bölgede 55 deniz haydutluğu saldırısının olduğunu rapor etmiştir. Üstelik IMB, bunlar için kayıtlara geçen saldırılar notunu düşmüş ve gerçek sayının bunun iki katından fazla olduğunu belirtmiştir.⁹⁶⁷

Harita-38 Gine Körfezi ve Afrika Boynuzu



Afrika'nın önde gelen petrol üreticilerinden Nijerya, Angola, Gabon, Gana ve Ekvator Ginesi ile çevrili olan Gine Körfezi'nden günde 3 milyon varil ham petrol

⁹⁶⁶ "Hasan Terzi", "Günümüzde Korsanlık", http://www.itudefamed.org.tr/index.php?option=com_content&task=view&id=152&Itemid=127 (Erişim tarihi: 24.03.2014).

⁹⁶⁷ "Insight: Piracy-Gulf of Guinea", <http://www.skuld.com/topics/voyage--port-risks/piracy/overall/piracy---gulf-of-guinea/general-information/> (Accessed: 23.03.2014).

Kuzey Amerika ve Avrupa pazarlarına sevk edilmektedir.⁹⁶⁸ 2012 yılında bölgede vuku bulan 55 saldırıda; 5 ham petrol tankerinin, 4 kimyasal madde tankerinin ve 1 açık deniz platformunun da hedef alınmış olması tehdidin boyutunu ortaya koymaktadır.⁹⁶⁹ Kaldı ki bunların kayıtlara geçen saldırılar olduğu bir kez daha vurgulanmalıdır.

Gine Körfezi'nde Türk bandıralı ya da sahibi Türk olan ticaret gemileri de saldırıya uğramıştır. Bunların içerisinde muhtelif tipte tankerler de vardır. Mart 2010'da Özay-5 isimli kimyasal madde tankerinin hedef alınması Türk bandıralı tankerlere;⁹⁷⁰ Nisan 2009'da MRC Denizcilik'e ait Marshall Adaları bandıralı Aleyna Mercan isimli kimyasal madde tankeri ile Temmuz 2013'te Genel Denizcilik (*Geden Lines*)'e ait Malta bandıralı *Cotton* isimli ürün tankerinin hedef alınmasıysa yabancı bayraktaki Türk tankerlerine yapılan saldırılara örnektir.⁹⁷¹ Gerçi ismi zikredilen gemiler LNG tankeri değildir. Saldırıya uğradıklarında Türkiye'ye de yük taşımamaktadır. Ancak bu mahiyette saldırı olmaması gelecekte de olmayacağı anlamına gelmemektedir.

Türkiye'nin Basra Körfezi'nden ithal ettiği ham petrol ve LNG'de deniz haydutluğunun tehdidi altındadır. Zira Basra Körfezi'nde yükleme yapan tankerler Afrika Boynuzu'ndan (Aden Körfezi ve Somali Havzası) geçmek durumundadır. Bölgeyse dünyada deniz haydutluğu saldırılarının en yoğun yaşandığı deniz alanları arasındadır. Somali merkezli deniz haydutluğu, 1990'lı yılların ortasında ülkedeki iç savaşın tarafı olan bazı silahlı grupların -meşru sahil güvenlik teşkilatı oldukları iddiasıyla- karasularında izinsiz avlanan yabancı balıkçılara saldırması ve onları fidye için kaçırmalarıyla başlamıştır. 2000 sonrasındaysa saldırılar, karasuları dışında seyreden ticaret gemilerine de yönelerek farklı bir boyut kazanmıştır.⁹⁷² 2008 yılında "astronomik" derecede artış gösteren saldırılar,⁹⁷³ 2009 yılında 222 saldırı girişimiyle zirve noktasına ulaşmıştır.⁹⁷⁴ Gerçi uluslararası toplum tarafından alınan askeri tedbirlerin etkisiyle 2009 sonrasında bölgedeki deniz haydutluğu vakaları azalma

⁹⁶⁸ Rick Ozzie Nelson and Aaron Ware, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", <http://csis.org/publication/emerging-threat-piracy-gulf-guinea> (Accessed: 23.03.2014).

⁹⁶⁹ "Insight: Piracy-Gulf of Guinea".

⁹⁷⁰ "Türk Gemisine Korsan Saldırısı", <http://www.cnnturk.com/2010/dunya/03/26/turk.gemisine.korsan.saldirisi/569508.0/> (Erişim tarihi: 24.03.2014).

⁹⁷¹ "Nijerya'da Türk Tankerine Saldırı", <http://arsiv.sabah.com.tr/2009/04/21/haber,656A0C666B79419EB2BC437CB25B66F6.html> (Erişim tarihi: 24.03.2014).; "Pirates Release Oil Tanker Hijacked off West Africa", <http://www.reuters.com/article/2013/07/22/us-ship-pirates-westafrica-idUSBRE96L0EZ20130722> (Accessed: 24.03.2014).

⁹⁷² **Piracy off the Somali Coast**, International Expert Group on Piracy off the Somali Coast, Nairobi, 2008, p. 14.

⁹⁷³ "Piracy in Waters off the Coast of Somalia", http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=1178 (Accessed: 25.03.2014).

⁹⁷⁴ **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2009**, International Maritime Organisation, London, 2013, p. 2.

eğilimine girmiş ve 2012 yılında rapor edilen saldırı sayısı 99'a kadar düşmüştür.⁹⁷⁵ 2013 yılında toplam 15 saldırının olması ve bunlardan da sadece 2'sinin kaçırmaıyla sonuçlanması alınan tedbirlerin etkinliğini kanıtlamaktadır.⁹⁷⁶ Ne var ki saldırı sayısında "dramatik" düşüş yaşanması bölgede deniz haydutluğu faaliyetlerinin devam ettiği gerçeğini değiştirmemekte sadece tehdidin eskiye göre azaldığını göstermektedir.

Dünyada deniz yoluyla yapılan petrol taşımacılığının %26'sının seyrettiği Afrika Boynuzu, Avrupa'ya giden ham petrolün %30'unun, ABD ve Avrupa'ya giden ham petrol ve petrol ürünlerinin ise %18'inin geçiş rotasını oluşturmaktadır.⁹⁷⁷ Bunun etkisiyle Somali açıklarında başta ham petrol tankerleri olmak üzere enerji taşıyan tankerlerin de hedef alınması küresel enerji arz güvenliğine ilişkin tartışmaları alevlendirmiştir. Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (*International Association of Independent Tanker Owners/INTERTANKO*), Şubat 2011'de 266.000 ton ham petrol yüklü Yunan bandıralı *Irene SL* isimli süper tanker kaçırılması sonrasında bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin küresel enerji arzını tehdit eder boyuta ulaştığını bildirmiş, dahası önlem alınmaması halinde ABD ve dünyanın birçok ülkesine petrol akışında kesintiler yaşanabileceğini kaydetmiştir.⁹⁷⁸

Aden Körfezi, Türkiye'nin deniz ticaretinde de önemli paya sahip olup, bölgeden geçiş yapan Türk bayraklı ya da Türkiye bağlantılı ticaret gemisi sayısı yıllara sari olarak hızlı bir artış göstermektedir. O kadar ki 2010 yılında bu mahiyette geçiş yapan gemi sayısı 280 iken, 2013 yılında gelindiğinde sayı 1168'e çıkmıştır.⁹⁷⁹ Aden Körfezi, Türkiye'nin Orta Doğu ve Uzak Doğu ile yaptığı ticaretin geçiş güzergâhıdır. Bölgenin alternatifi Ümit Burnu-Cebelitarık Boğazı rotasının kullanılmasıdır. Fakat bu rota uzun olmasının ötesinde maliyet-etkin de değildir. Örneğin Şangay'dan İstanbul'a yük taşıyan bir genel kargo gemisinin bu rotayı kullanması durumunda sefer süresi 21 günü bulmaktadır. Sefer başına 300.000 dolarlık ekstra maliyet de cabasıdır.⁹⁸⁰

⁹⁷⁵ **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2012**, International Maritime Organisation, London, 2013, p. 2.

⁹⁷⁶ "Somali Pirate Clampdown Caused Drop in Global Piracy, IMB Reveals", <http://www.icc-ccs.org/news/904-somali-pirate-clampdown-caused-drop-in-global-piracy-imb-reveals> (Accessed: 26.03.2014).

⁹⁷⁷ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri: 2013 Yılı İstatistik Bilgiler ve Genel Hususlar", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/mucadele/mucadele.php> (Erişim tarihi: 26.03.2014), s. 5.

⁹⁷⁸ *Irene SL*, Basra Körfezi'nden yüklediği yaklaşık 200 milyon dolar değerindeki ham petrolü ABD'ye taşırmak için kaçırılmıştır. Umman açıklarında yaşanan saldırının bu derece yankı uyandırmasının sebebi taşınan ham petrol miktarının, ABD'nin günlük ham petrol ithalatının neredeyse %20'sini oluşturmasıdır. "Somali Piracy Threatens Global Oil Supplies", <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-12412488> (Accessed: 25.03.2014).

⁹⁷⁹ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri: 2013 Yılı İstatistik Bilgiler ve Genel Hususlar", s. 6.

⁹⁸⁰ "Aden Somali Bölgesi Deniz Haydutluğu Faaliyetleri", http://www.denizticaretodasi.org.tr/.../Haydutluk/Korsanlik_Mecelis.ppsx (Erişim tarihi: 26.03.2014).

2012 yılına kadar Aden Körfezi'nde Türk bayraklı veya Türkiye bağlantılı 12 gemi kaçırılmıştır.⁹⁸¹ Bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerini Türkiye'nin gündemine getiren olay 27 Ocak 2006 tarihinde Türk bandıralı Osman Mete isimli kuru yük gemisinin saldırıya uğramasıdır.⁹⁸² Bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin Türkiye'nin enerji güvenliği kapsamında değerlendirilmesine neden olan gelişme ise saldırılarda tankerlerin de hedef alınmaya başlanmasıdır 11 Nisan 2007 tarihinde Türk bandıralı Belfin isimli ürün tankerinin saldırıya uğraması,⁹⁸³ Somali açıklarında bu mahiyetteki ilk vaka olarak kayıtlara geçmiştir. Bahse konu saldırıyı 12 Kasım 2008 tarihinde yine Türk bandıralı Karagöl isimli kimyasal madde tankerinin kaçırılması izlemiştir.⁹⁸⁴ Gine Körfezi'nde olduğu gibi anılan gemiler ham petrol tankeri veya LNG tankeri değildir. Saldırıya uğradıklarında Türkiye'ye de yük taşımamaktadır. Ancak bu mahiyette saldırı olmaması gelecekte de olmayacağı anlamına gelmemektedir. Ayrıca hem Gine Körfezi hem de Afrika Boynuzu'ndaki saldırılarda göz önünde bulundurulması gereken tankerin değil yükün kime ait olduğudur. Türk bayraklı ya da sahibi Türk olmayan ama Türkiye'ye ham petrol veya LNG taşıyan bir tankerin de aslında Türkiye'nin enerji güvenliğini ilgilendirdiği unutulmamalıdır.

Türkiye'nin denizde kritik enerji altyapılarına yönelik asimetrik tehditlerden diğeryse deniz terörizmidir. Yakın dönemde Türkiye'de deniz terörizmi kapsamına giren 2 olay yaşanmıştır. Bunlardan ilki 16 Ocak 1996 tarihinde Panama bandıralı Avrasya Feribotu'nun Karadeniz'de Trabzon-Soçi seferini yaparken Çeçen militanlarca kaçırılmasıdır.⁹⁸⁵ Diğeryse 11 Kasım 2011 tarihinde Kartepe isimli deniz otobüsünün Marmara Denizi'nde İzmit-Karamürsel seferini yaparken Kürdistan İşçi Partisi (*Partiya Karkerên Kurdistan/PKK*) üyesi bir militan tarafından kaçırılmasıdır.⁹⁸⁶ Kartepe olayı sonrasında ABD'nin yüksek tirajlı gazetelerinden *Wall Street Journal*'da PKK'nın feribot kaçırmayı yeni bir eylem tarzı olarak kullanmayı planladığına ilişkin haber yazısı çıkması dikkat çekicidir.⁹⁸⁷

Deniz terörizmi dünyanın tüm okyanus ve denizlerinde varolan bir olgudur. Konu Türkiye'nin enerji güvenliği olduğundaysa odaklanması gereken çevre

⁹⁸¹ "Mavi Vatanın Bekçileri: Türk Deniz Kuvvetleri", s. 12.

⁹⁸² **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2006**, International Maritime Organisation, London, 2013, p. 1.

⁹⁸³ **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2007**, International Maritime Organisation, London, 2013, p. 1.

⁹⁸⁴ "Türk Gemisi Kaçırıldı", http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/21650/Turk_gemisi_kacirildi.html # (Erişim tarihi: 26.03.2014).

⁹⁸⁵ Hugh Pope, "Hijacked Ship Creeps Towards Istanbul", <http://www.independent.co.uk/news/world/hijacked-ship-creeps-towards-istanbul-1324537.html> (Accessed: 26.03.2013).

⁹⁸⁶ Mustafa Bağdiken vd., "İzmit Karamürsel Seferini Yapan Deniz Otobüsü Kaçırıldı" <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/19219991.asp> (Erişim tarihi: 26.03.2014).

⁹⁸⁷ "Feribot Kaçırarak Yeni Bir PKK Taktiği Olacaktı", http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/297406/Feribot_kacirmak_yeni_bir_PKK_taktigi_olacakti_.html (Erişim tarihi: 26.03.2014).

denizlerdeki kritik enerji altyapıları ile ilgili deniz ulaştırma hatlarıdır. Gerçi Türkiye özelinde -en azından kamuoyuna yansıdığı kadarıyla- bu tarz bir saldırı bugüne kadar yaşanmamıştır. Ancak saldırı olmaması gelecekte de olmayacağının garantisi değildir. Sahillerde yer alan rafinerilerin, LNG tesislerinin, depolama tesislerinin ya da dolum-boşaltım terminallerinin terör örgütlerince hedef alınması mümkündür. Çevre denizlerde faaliyet gösteren açık deniz platformlarının ya da seyir halindeki tankerlerin saldırıya uğraması da ihtimal dâhilindedir. Ayrıca her ne kadar Türkiye'nin enerji güvenliğiyle doğrudan alâkası bulunmasa da uluslararası enerji ticareti maksadıyla Boğazlardan transit geçiş yapan ya da İskenderun Körfezi'ndeki terminallerde yüklenen tankerlerin terör saldırılarına karşı korunmasının da aslında Türk makamlarının sorumluluğunda olduğu bir kez daha hatırlatılmalıdır.

İlgili deniz ulaştırma hatlarından kastedilen Türkiye'ye ham petrol ve LNG taşıyan tankerlerin kullandığı rotalardır. Türkiye; Orta Doğu, Karadeniz, Kuzey Afrika, Güney Avrupa ve Batı Afrika'dan petrol ve/veya LNG ithal etmektedir. Uluslararası terör örgütlerinin eylem gerçekleştirdikleri bölgeler göz önünde bulundurulduğunda, Orta Doğu çıkışlı tankerlerin saldırıya maruz kalma ihtimallerinin diğerlerine nazaran daha fazla olduğu aşıkârdır. Aslında kuramsal açıdan saldırının her hangi bir noktada yapılması mümkündür. Ancak saldırı olasılığı darboğaz ve tıkanma noktalarında çok daha yüksektir. Hürmüz Boğazı, Bal El Mendep Boğazı ve Süveyş Kanalı bu tarz saldırıların muhtemel adresleridir. Deniz haydutluğu başlığında vurgulandığı üzere burada önemli olan tankerin değil yükün kime ait olduğudur. Başka bir ifadeyle bayrağına ya da armatörüne bakılmaksızın Türk limanlarına yük taşıyan her tanker Türkiye'nin enerji güvenliğinin bir parçasıdır.

Türkiye'nin denizde kritik enerji altyapılarına yönelik simetrik tehdidiyse savaşlar oluşturmaktadır. Komřu devletlerden birisiyle yaşanacak bir savaşta başta tankerler olmak üzere denizdeki kritik enerji altyapılarının muhasımın hedef listesinde yer alması kuvvetle muhtemeldir. Örneđin muhasım Yunanistan ise deniz yolu taşımacılığı Orta Akdeniz'den itibaren, özellikle Adalar Denizi'nde tehdit altında olacaktır. Eđer Adalar Denizi'nden gečen deniz ulaştırma hatları açık bulundurulamaz ise trafiğin bir ölçüde Akdeniz'deki daha güvenli limanlara saptırılması mümkündür. Fakat Akdeniz limanlarının yükün tamamını kaldırması olanaksızdır. Kaldı ki trafik bir şekilde Akdeniz'deki limanlara saptırılrsa bile, İzmir ve İzmit rafinerilerine ham petrol temin edilemeyeceği için petrol ürünlerinin üretimi duracaktır. Bu durumda, mevcut stokların erimesini takiben sanayi üretimi, ulaştırma sektörü ve askeri harekât felce uğrayacak, dış ticaret büyük ölçüde aksayacaktır. Türkiye, uzun süre bu duruma tahammül edemeyeceği için de siyasi hedefinden vazgeçmek ya da onu ertelemek zorunda kalacaktır. Öte yandan Akdeniz limanları

nispeten Yunan tehdidinden uzak olmakla birlikte, Kıbrıs'ın Yunanistan'ın kontrolünde ya da etkisinde bir ada haline gelmesi halinde bölgedeki limanların bu özelliklerini yitireceği göz ardı edilmemelidir. Bu nedenle Kıbrıs'ta dost bir yönetimin iş başında bulunmasının Türkiye'nin Akdeniz'deki deniz ulaştırma hatlarının emniyetiyle de bağlantısı vardır.⁹⁸⁸

Türkiye'nin yer almadığı ancak ilgili deniz ulaştırma hatlarını etkileyebilecek savaşların da benzer ölçüde bir tehdit oluşturduğu değerlendirilmektedir. Örneğin İran ile ABD arasında vuku bulacak bir savaşta Basra Körfezi'ndeki -özellikle de Tahran yönetiminin olası bir silahlı çatışmada geçişlere kapatacağını söylediği Hürmüz Boğazı'ndaki- tanker trafiği tehdit altına girecektir. Bölgenin Türkiye'nin ham petrol ithalatındaki ağırlığı düşünüldüğünde, bunun enerji arzında ciddi sıkıntılar doğurması kaçınılmazdır. Daha düşük ihtimalli de olsa, benzer sıkıntının Doğu Akdeniz'de Arap devletleri ile İsrail arasında yaşanacak bir savaşta da ortaya çıkması söz konusudur.

3.4.2. Enerji Güvenliği Kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri'nin Girişimleri

Denizde enerji güvenliği Türk Deniz Kuvvetleri'nin ilgi sahasına giren konu başlıklarındandır. Bu başlık altında Türk Deniz Kuvvetleri tarafından icra edilmesi beklenen görevler barış ve kriz dönemlerinde; bayrak/varlık gösterme, deniz güvenliğini sağlama, deniz yetki alanlarını koruma, denizde durumsal farkındalığı sağlama, çok uluslu ve müttefik harekâtlarına katkı sunma ve kolluktur. Savaş döneminde bu kapsama giren görev ise deniz ulaştırmasının emniyetinin tesis ve idame edilmesidir.

Türk Deniz Kuvvetleri, enerji güvenliğini sağlama da dâhil kendisine verilen sorumlulukları yerine getirmede ilgili diğer devlet kuruluşlarıyla işbirliği yapmaktadır. Burada ilk akla gelenler S.G.K.İği ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'dır. Ayrıca Türk Deniz Kuvvetleri, IMO gibi uluslararası örgütlerle ve diğer ülke deniz kuvvetleriyle de işbirliği içerisinde. Halen Türk Deniz Kuvvetleri, çevre denizler ile mücavir suyollarında enerji güvenliğiyle ilişkilendirilebilecek bir seri girişime öncülük etmekte ya da bu tür girişimlere katılmaktadır. Türk Deniz Kuvvetleri'nin yer aldığı girişimlerin bir kısmı ulusal diğer bir kısmıysa çok uluslu niteliktedir. Yine söz konusu girişimlerin bir kısmı doğrudan diğerleriye dolaylı yoldan enerji güvenliğine odaklanmaktadır.

Öte yandan Türk Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğine katkısının sadece bu girişimlerle sınırlı olmadığına da altını çizmek gerekir. Kuvvet, çevre denizlerde rutin bayrak/varlık gösterme ve keşif/gözetleme görevleri icra etmektedir. Yine kuvvet;

⁹⁸⁸ Sancar, "Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri ve Deniz Kuvvetleri İhtiyacı", s. 51.

sahil konuşlu radarlar, suüstü platformları, deniz karakol uçakları, diğer komutanlıklar ve ilgili kamu kurum ve kuruluşlarından gelen bilgileri birleştirerek tanımlanmış deniz resmini oluşturulmakta, böylece denizde durumsal farkındağı tesis etmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri'ne bağılı unsurların bu tür faaliyetleri deniz güvenliğine katkı sağlamaktadır. Deniz güvenliğiye enerji güvenliğini tamamlayan bir güvenlik gereksinimidir.

3.4.2.1. NATO Faaliyetleri

Türk Deniz Kuvvetleri, NATO bünyesinde faaliyet gösteren daimi deniz görev gruplarına düzenli olarak gemi tahsis etmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının iştirak ettiğı görev gruplarının ilki NATO Daimi Deniz Görev Grubu 2 (*Standing NATO Maritime Group 2/SNMG 2*)'dir. Aslında SNMG-2'nin temeli 1972 yılında teşkil edilen NATO Akdeniz Çağı Kuvveti (*Naval on-call Force Mediterranean/NAVOCFORMED*)'e dayanmaktadır. NAVOCFORMED, kuruluşundan 1992 yılına kadar periyodik olarak yılda iki kez aktive edilmiştir. Değişen güvenlik ihtiyaçlarına koşut olarak yaşadığı dönüşümle 1992 yılında NATO Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti (*Standing Naval Force Mediterranean/STANAVFORMED*) adını alan kuvvet, 2005 yılından sonra NATO Daimi Mukabele Kuvveti Deniz Görev Grubu (*Standing NATO Response Force Maritime Group 2/SNMG-2*), 2007 yılından sonraysa NATO Daimi Deniz Görev Grubu 2 olarak adlandırılmaya başlanmıştır.⁹⁸⁹ Türk Deniz Kuvvetleri, 1972 yılından itibaren içinde yer aldığı bu kuvvete 1 firkateyn ile katkı sunmaktadır. Nisan 2014 itibariyle SNMG-2 emrinde gemisi bulunan ülkeler Türkiye, Hollanda, İspanya (sancak gemisi) ve İtalya'dır (Tablo-22).⁹⁹⁰

Tablo-22 Nisan 2014 İtibariyle SNMG-2'ye İştirak Eden Savaş Gemiler⁹⁹¹

Ülke	Gemi Adı	Tipi
Hollanda	<i>HNLMS Evertsen</i>	Firkateyn
İspanya	<i>ESPS Cristobal Colon</i>	Firkateyn
İtalya	<i>ITS Mimbelli</i>	Muhrip
Türkiye	TCG Giresun	Firkateyn

Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının iştirak ettiğı görev gruplarının bir diğeriye NATO Daimi Mayın Karşı Tedbirleri Görev Grubu 2 (*Standing NATO Mine Counter*

⁹⁸⁹ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Uluslararası Faaliyetler: NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/SNMG2.php> (Erişim tarihi: 02.04.2014).

⁹⁹⁰ NATO Official Web Page, "Standing NATO Maritime Group 2", <http://www.mc.nato.int/org/smg/Pages/SNMG2.aspx> (Accessed: 02.04.2014).

⁹⁹¹ A.g.e..

Measures Group 2/SNMCMG-2)’dir. Türk Deniz Kuvvetleri, SNMCMG-2’ye genellikle 1 MKT gemisi tahsis etmektedir. Nisan 2014 itibariyle SNMCMG-2 emrinde gemisi bulunan ülkeler Almanya (sancak gemisi), İngiltere ve İtalya’dır (Tablo-23).⁹⁹²

Tablo-23 Nisan 2014 İtibariyle SNMCMG-2’ye İştirak Eden Savaş Gemileri⁹⁹³

Ülke	Gemi Adı	Tipi
Almanya	<i>FGS Rhein</i>	Muharebe Destek
Almanya	<i>FGS Weilheim</i>	Mayın Tarama
İngiltere	<i>HMS Brocklesby</i>	MKT
İtalya	<i>ITS Chioggia</i>	Mayın Avlama

11 Eylül sonrası ABD’nin uluslararası terörizme karşı başlattığı mücadeleyi desteklemek amacıyla harekete geçen NATO, 9 Ekim 2001 tarihinde AÇH olarak adlandırılan bir deniz güvenlik harekâtı başlatmıştır. Washington Antlaşması’nın 5. maddesine dayandırılan ve esasen Doğu Akdeniz’e odaklanan harekât, NATO Daimi Deniz Görev Grubu 1 (*Standing NATO Maritime Group 1/SNMG-1*) ve SNMG-2 tarafından dönüşümlü olarak icra edilmektedir.⁹⁹⁴ 2001 yılından bugüne kadar 100.000’den fazla ticaret gemisiyle temas sağlanması ve bunlardan da yaklaşık 155 tanesinin güvertesine çıkılması harekâtın boyutunu ortaya koymaktadır.⁹⁹⁵ Türk Deniz Kuvvetleri, AÇH’ye SNMG-2’deki firkateyne ilave olarak İzmir’de -4 saatlik hazırlık durumunda bulunan- 1 korvet/hücumbot ile destek vermekte; belli dönemlerdeyse akaryakıt gemisi ve denizaltı tahsis etmektedir. Bunun dışında Doğu Akdeniz’de belirlenen karakol sahalarının yakınında bulunan Aksaz ve Mersin deniz üsleri de harekâta iştirak eden gemilere lojistik destek sağlamaktadır.⁹⁹⁶

BM Genel Sekreteri Ban-Ki moon, Afrika Boynuzu’nda gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarına karşı Dünya Gıda Programı (*World Food Programme/WFP*) gemilerinin korunmasını talep etmiştir. Bunun üzerine NATO, Ekim-Aralık 2008 tarihleri arasında Müttefik Destek Harekâtı (*Operation Allied Provider/OAP*)’yi icra

⁹⁹² NATO Official Web Page, “Standing NATO Mine Countermeasures Group 2”, <http://www.mc.nato.int/org/smg/Pages/SNMCMG2.aspx> (Accessed: 02.04.2014).

⁹⁹³ **A.g.e..**

⁹⁹⁴ Global Security, “Operation Active Endeavour”, <http://www.globalsecurity.org/military/ops/active-endeavour.htm> (Accessed: 02.04.2014).

⁹⁹⁵ NATO Official Web Page, “Operation Active Endeavour”, <http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OAE.aspx> (Accessed: 02.04.2014).

⁹⁹⁶ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Etkin Çaba Harekâtı”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/ActiveAndeavour.php> (Erişim tarihi: 02.04.2014).

etmiştir.⁹⁹⁷ Aynı bölgede deniz haydutluğu faaliyetlerinin devam etmesi üzerineyse örgüt, 17 Ağustos 2009 tarihinden itibaren Okyanus Kalkanı Harekâtı (*Operation Ocean Shield/OOS*) adlı deniz güvenlik harekâtını başlatmıştır. 2 milyon mil²'den geniş ya da takribi Batı Avrupa büyüklüğünde bir alanı kapsayan ve bölgedeki benzer maksatlı diğer girişimlerle işbirliği içerisinde yürütülen OOS'ye,⁹⁹⁸ SNMG-1 ve SNMG-2 altışar aylık dönemler halinde dönüşümlü olarak iştirak etmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri, OOS'ye SNMG-2 emrindeki firkateyn ve karargâh personeliyle katılmaktadır.⁹⁹⁹

SNMG-2 ve SNMCMG-2'nin esas aktivasyon bölgeleri Akdeniz'dir. Aynı şekilde OAE, Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı yaklaşma sularını da kapsayacak biçimde Akdeniz'de; OOS ise Bab El Mendep Boğazı yaklaşma sularını da kapsayacak şekilde Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Umman Denizi'nde icra edilmektedir. Sıralanan deniz alanları özellikle Avrupa pazarlarına ham petrol ve LNG taşıyan tankerlerin geçiş rotalarıdır. Dolayısıyla NATO girişimlerinin dolaylı yoldan da olsa denizde enerji güvenliğine katkı sağladığı söylenebilir. Kuşkusuz görev gruplarına gemi tahsis eden ve lojistik destek sağlayan Türk Deniz Kuvvetleri'nin de bu katkıda payı söz konusudur. Üstelik bu katkının sadece bölgesel veya küresel değil, ulusal boyutu da bulunmaktadır. Zira aktivasyon bölgeleri ile harekâtların icra edildiği alanlar aynı zamanda Türkiye'ye ham petrol ve LNG taşıyan tankerlerin de geçiş rotalarıdır.

3.4.2.2. Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu

Karadeniz'de deniz kuvvetleri arasındaki işbirliğini geliştirmeye yönelik çok uluslu bir kuvvetin oluşturulması fikri ilk kez 8-12 Nisan 1998 tarihleri arasında Varna/Bulgaristan'da düzenlenen 2. Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanları Toplantısı (*Chiefs of the Black Sea Navies/CBSN*)'de Türkiye tarafından gündeme getirilmiştir.¹⁰⁰⁰ Nitekim diğer sahildevletlerin de öneriye olumlu yaklaşımları üzerine BlackSeaFor olarak adlandırılan kuvvetin kuruluşuna yönelik çalışmalar toplantının hemen akabinde başlanmıştır. Bir Türk amirali başkanlığında diplomat, subay ve yetkili uzmanların katılımıyla düzenlenen Uzmanlar Grubu (*Experts Group*) Toplantıları'nda kuruluş dökümanları ile Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanlar Komitesi (*Black Sea Naval Commanders Community/BSNC*) ve Planlama Grubu (*Planing Group/PG*) görev talimatları hazırlanmıştır. Çalışmaların tamamlanmasıyla

⁹⁹⁷ NATO Official Web Page, "Counter-Piracy Operations", http://www.nato.int/cps/tr/natolive/topics_48815.htm (Accessed: 02.04.2014).

⁹⁹⁸ Global Security, "Operation Ocean Shield", <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/ocean-shield.htm> (Accessed: 02.04.2014).

⁹⁹⁹ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Uluslararası Faaliyetler: Okyanus Kalkanı Harekâtı", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/OceanShield.php> (Erişim tarihi: 02.04.2014).

¹⁰⁰⁰ Gürdeniz, **a.g.e.**, s. 300.

devletlerin siyasi irade, kararlılık ve desteğini gösteren Niyet Mektubu (*Letter of Intent*) 28 Haziran 2000 tarihinde Ankara'da; Kuruluş Antlaşması (*Establishment Agreement*) ise 2 Nisan 2001 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır.¹⁰⁰¹ Kuruluş Antlaşması, 2 Kasım 2003 tarihi itibarıyla tüm taraf devletlerin ulusal meclislerinde kabul edilerek yürürlüğe girmiştir.¹⁰⁰²

Tablo-24 BlackSeaFor'un Aktivasyonları (2009-2013)¹⁰⁰³

Aktivasyon Sayısı	Aktivasyon Adı	Aktivasyon Periyodu	Sorumlu Ülke	Limanlar
13	Nisan 2009 Aktivasyonu	03-21 Nisan 2009	Ukrayna	Kdz. Ereğli-Köstence-Burgaz
14	Ağustos 2009 Aktivasyonu	05-25 Ağustos 2009	Bulgaristan	Varna-Sivastopol-Novoroski
15	Nisan 2010 Aktivasyonu	09-27 Nisan 2010	Bulgaristan	Kdz. Ereğli-Varna-Köstence
16	Ağustos 2010 Aktivasyonu	11-30 Ağustos 2010	Romanya	Köstence-Sivastopol-Varna
17	Nisan 2011 Aktivasyonu	05-26 Nisan 2011	Romanya	İstanbul-Sivastopol-Novoroski
18	Ağustos 2011 Aktivasyonu	10-29 Ağustos 2011	Rusya	Novoroski-Trabzon-Varna
19	Nisan 2012 Aktivasyonu	06-24 Nisan 2012	Rusya	Köstence-Sivastopol-İstanbul
20	Ağustos 2012 Aktivasyonu	06-24 Ağustos 2012	Türkiye	Gölcük-Trabzon-Novoroski
21	Nisan 2013 Aktivasyonu	05-23 Nisan 2013	Türkiye	Varna-Köstence-Sivastopol
22	Ağustos 2013 Aktivasyonu	14 Ağustos-03 Eylül 2013	Ukrayna	Sivastopol-Novoroski-Sinop

¹⁰⁰¹ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Kuruluş", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafor/turkce/hakkinda/kurulus.php> (Erişim tarihi: 30.03.2014).

¹⁰⁰² T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "No: 13 - 19 Ocak 2004, BLACKSEAFOR Toplantısı hk.", http://www.mfa.gov.tr/no_13---19-ocak-2004_-blackseafor-toplantisi-hk.tr.mfa (Erişim tarihi: 30.03.2014).

¹⁰⁰³ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu Aktivasyonları", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafor/turkce/aktivasyonlar/aktivasyonlar.php> (Erişim tarihi: 31.03.2014).

Kurucu Antlaşma uyarınca BlackSeaFor'a ilişkin siyasi kararlar taraf devletlerin dışişleri/savunma bakanları veya onların yetkili kıldıkları temsilciler tarafından alınmaktadır. Kuvvetin harekât komuta makamıysa BSNC'dir. İcra makamı olan BSNC, taraf devletlerin deniz kuvvetleri komutanlarından -Rusya için Karadeniz Donanması Komutanı'ndan- oluşmaktadır. BSNC, kuvvetin harekât kontrolünü BlackSeaFor Harekât Kontrol Makamı (*Operational Control Authority of BlackSeaFor/OpBlackSeaFor*) adı verilen ve dönemsel olarak komutayı üstlenen devlet tarafından tayin edilen bir amirale devretmektedir. BlackSeaFor'un taktik komutasıysa BlackSeaFor komutanındadır.¹⁰⁰⁴

BlackSeaFor, PG toplantılarında kararlaştırılan takvime uygun olarak Ağustos 2004'teki aktivasyona kadar yılda bir kez, o tarihten sonraysa yılda iki kez aktive edilmeye başlanmıştır. Bununla birlikte beklenmedik bir durum karşısında -ortak karar alınması şartıyla- bu sayının artırılması mümkündür. BlackSeaFor, bugüne kadar hiç plansız aktive edilmemiştir. Fakat 21 Mayıs 2010 tarihinde Köstence/Romanya'da düzenlenen BSNC Toplantısı'nda, BlackSeaFor'un plansız olarak da aktive edilmesi konusunda mutabakata varılmıştır.¹⁰⁰⁵ İlk aktivasyonunu 27 Eylül-16 Ekim 2001 tarihleri arasında gerçekleştiren BlackSeaFor'un son 5 yıl içerisindeki aktivasyonları Tablo-24'te görülmektedir.

Daimi kuvvet yapısına sahip olmayan BlackSeaFor'un unsurları aktivasyon dönemleri dışında kendi üslerinde bulunmaktadır. Çağrı dönemindeyse görev grubu, 1'i komuta-kontrol gemisi olmak üzere 4-6 savaş gemisinden teşkil edilmektedir. BlackSeaFor'a tahsis edilen savaş gemisi sınıfları; muhrip, firkateyn, korvet, karakol botu, MKT gemisi, amfibi gemi ve yardımcı sınıf gemidir. Ayrıca ihtiyaca göre kara ve hava kuvvetleri unsurları da görev grubuna destek verebilmektedir.¹⁰⁰⁶ Tablo-25'te BlackSeaFor'un Ağustos 2013'te gerçekleşen en son aktivasyonuna iştirak eden savaş gemileri yer almaktadır.

Başlangıçta BlackSeaFor'un; arama ve kurtarma, insani yardım, çevre koruma, MKT harekâtı, iyi niyet ziyaretleri ve taraflarca kararlaştırılacak diğer görevleri icra etmesi öngörülmüştür.¹⁰⁰⁷ Doğal olarak sıralanan görevlerin icra edileceği asıl yer Karadeniz'dir. Bununla beraber tarafların karar alması durumunda BlackSeaFor'un Karadeniz dışına gönderilmesi de mümkündür. Öte yandan

¹⁰⁰⁴ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Komuta Yapısı", http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafort/turkce/hakkinda/komuta_yapisi.php (Erişim tarihi: 30.03.2014).

¹⁰⁰⁵ "21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)", s. 38.

¹⁰⁰⁶ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Görev Ortamı", http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafort/turkce/hakkinda/gorev_ortami.php (Erişim tarihi: 31.03.2014).

¹⁰⁰⁷ A.g.e..

BlackSeaFor'un görev yönergesi 7 Temmuz 2004 tarihinde değiştirilerek organize suçlar ve terörist faaliyetler de görev kapsamına alınmış; "Terörizmle Mücadele Operasyonu" isimli ilk tatbikat ise 5-27 Ağustos 2004 tarihleri arasında yapılmıştır. Görev yönergesinin değiştirilmesi ve bunu izleyen ilk aktivasyon döneminde terörizm odaklı bir tatbikat yapılması dikkat çekicidir. Daha önce işlendiği üzere bunun perde arkasında Türkiye ile Rusya'nın NATO unsurlarının -terörizm ile mücadele gerekçesiyle- Karadeniz'e girişini engelleme arayışı vardır.¹⁰⁰⁸

Tablo-25 BlackSeaFor'un Ağustos 2013 Aktivasyonu'na
İştirak Eden Savaş Gemileri¹⁰⁰⁹

Ülke	Gemi Adı	Tipi
Bulgaristan	<i>BGS Priboy</i>	Mayın Tarama Gemisi
Romanya	<i>ROS C. A. Eustatiu Sebastian</i>	Korvet
Rusya	<i>RFS Bora</i>	Hücumbot
Türkiye	TCG Turgutreis	Firkateyn
Ukrayna	<i>UPS Slavutych</i>	Komuta-Kontrol Gemisi

2008 yılında Gürcistan ile Rusya arasında yaşanan savaşın BlackSeaFor'a olumsuz yansımaları olmuştur. Gürcistan, savaş sonrasında BlackSeaFor çatısı altında bulunmaya devam etmekle birlikte, Rusya'ya tepki olarak görev grubuna bir süre gemi tahsis etmemiştir. Savaş sonrasında ilk kez Nisan 2011 Aktivasyonu'na *Skhumi* isimli karakol botuyla iştirak eden ancak görev grubunun Rusya'nın Novoroski Limanı'na yaptığı ziyarete katılmayan Gürcistan,¹⁰¹⁰ izleyen aktivasyon dönemlerindeyse gemi tahsis etmeme tutumuna geri dönmüştür.¹⁰¹¹ Kırım özelinde Ukrayna ile Rusya arasında yaşanan krizin BlackSeaFor'a yansımasının ne olacağı ise henüz belirsizdir.

Sonuçta, Türkiye'nin öncülüğünde çok uluslu bölgesel bir girişim olan BlackSeaFor'un aktivasyon dönemlerinde başta ham petrol tankerlerinin emniyeti olmak üzere enerji güvenliğine katkı sağladığı söylenebilir. Türkiye, BlackSeaFor'un

¹⁰⁰⁸ Gökhan Koçer, "Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye", **Akademik Bakış**, 2007, 1 (1), 195-217, s. 212

¹⁰⁰⁹ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Bilgi Notu", http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafort/turkce/faaliyetler/faaliyet_detay_arsiv.php?id=133 (Erişim tarihi: 31.03.2014).

¹⁰¹⁰ "Georgia to Attend Activation of BLACKSEAFOR", <http://www.today.az/news/regions/83787.html> (Accessed: 31.03.2014).

¹⁰¹¹ "Blackseafort Tatbikatı Tam Kadro Olarak Geçmiyor", http://turkish.ruvr.ru/2012_04_09/71117180/ (Erişim tarihi: 31.03.2014).

daimi bir yapıya dönüşmesi yönünde çaba sarf etmektedir. Bu dönüşümün gerçekleşmesi halinde enerji güvenliğine sağlanan katkının daha da artacağı açıktır. Diğer taraftan sahildar devletler arasındaki uyuşmazlıklar bu dönüşümün gerçekleşmesi önünde önemli bir engel oluşturmaktadır. Bu engelin kısa ve orta vadede aşılmasıysa pek mümkün görünmemektedir.

3.4.2.3. Karadeniz Uyumu Harekâtı

11 Eylül sonrası NATO'nun Karadeniz'e girişinin gündeme gelmesi, Montrö dengesinin bozulmasını istemeyen Türkiye'yi harekete geçirmiştir. NATO çevrelerinde özellikle Akdeniz'den Karadeniz'e geçen ticaret gemilerinin takip edilemediği eleştirileriyle karşılaşan Türkiye, öncelikle BlackSeaFor'u daimi bir yapıya dönüştürerek bu eleştirileri ortadan kaldırmayı düşünmüştür. Fakat BlackSeaFor'un dönüşümüne sahildar devletlerin hepsi aynı ilgiyi göstermemiştir. Öyle ki başlangıçta Rusya dönüşüme mesafeli yaklaşmış ve ancak tereddütleri giderildikten sonra yapıcı bir tutum takınmıştır. Tam tersine başlangıçta dönüşümü destekleyen Bulgaristan ve Romanya ise NATO'ya üye olmalarından sonra tutumlarını değiştirmişlerdir.¹⁰¹²

Bu koşullarda dönüşümün istenilen hızda ilerlemeyeceğini gören Türkiye, 1 Mart 2004 tarihinde KUH adı verilen keşif ve gözetleme faaliyetini başlatmıştır. Türk Deniz Kuvvetleri'nin sorumluluğunda icra edilen harekât, Batı Karadeniz, özellikle de İstanbul Boğazı yaklaşma sularında deniz güvenliğinin tesisine odaklanmaktadır. KUH'un amacı Tanımlanmış Deniz Resmi'ni idame etmek ve organize suç ya da terörist faaliyetlere karıştığından şüphe edilen ticaret gemileri hakkında bilgi toplamaktır.¹⁰¹³ Bu amaç doğrultusunda KUH; firkateynler, hücum botlar, karakol botları ve denizaltılardan oluşan bir görev grubu tarafından icra edilmektedir. Ayrıca harekâta; deniz karakol uçakları, helikopterler ve sahil güvenlik botları da destek vermektedir.¹⁰¹⁴ KUH, BM Güvenlik Konseyi'nin terörle ve kitle imha silahlarının yayılmasıyla mücadeleyi öngören 1373, 1540 ve 1566 sayılı kararlarına uygun yürütülmektedir.¹⁰¹⁵

Harekâta iştirak eden unsurlarca tespit edilen şüpheli gemiler varış limanlarına kadar izlenmekte; arama yapılmasını gerektirecek bir durum olduğundaysa alıkonularak ilgili makamlara teslim edilmektedir. Şüpheli gemiler Türk karasuları ya da limanlarına girdiklerindeyse arama S.G.K.lığı'na bağlı unsurlarca yapılmaktadır. Harekât kapsamında bugüne kadar binlerce gemiyi tespit edip kimliklerini belirleyen

¹⁰¹² Gürdeniz, **a.g.e.**, ss. 314-317.

¹⁰¹³ "Denizcilik Türk'ün Milli Ülküsü Olmalıdır!", **Savunma ve Havacılık**, 2010, 24 (139), 8-24, s. 18-20.

¹⁰¹⁴ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Uluslararası Faaliyetler: Karadeniz Uyumu Harekâtı", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/KUH.php> (Erişim tarihi: 31.03.2014).

¹⁰¹⁵ "Denizcilik Türk'ün Milli Ülküsü Olmalıdır!", s. 20.

Türk Deniz Kuvvetleri, şüpheli gemilere ilişkin bilgileri düzenli olarak NATO makamlarıyla da paylaşmaktadır.¹⁰¹⁶ Nitekin harekâtın Karadeniz’de güvenli bir deniz ortamı yaratılmasına katkısını teyit eden NATO, KUH’u Akdeniz’de icra ettiği OAE’nin tamamlayıcısı olarak kabul etmekte ve halen iki harekât bilgi ve istihbarat paylaşımı ile şüpheli gemilerin takibini kapsayacak şekilde işbirliği içerisinde yürütülmektedir.¹⁰¹⁷

Harekâtın güvenlik ve istikrar ortamına katkısının görülmesi üzerine Türkiye, KUH’u Karadeniz’e sahil dar diğer devletlerin katılacağı çok uluslu bir yapıya dönüştürme yönünde girişimlere başlamıştır. Bu bağlamda Türkiye, tüm sahil dar devletleri KUH’a katılmaya davet etmiş; harekâta iştirak edecek diğer ülke unsurlarıyla bilgi değişimi ve koordinasyonu sağlayacak KUH Daimi Koordinasyon Merkezi’niyse 10 Ekim 2005 tarihinde Karadeniz Ereğli’de faaliyete geçirmiştir.¹⁰¹⁸ Rusya 2006, Ukrayna 2007, Romanya ise 2009 yılında KUH’a katılmıştır.¹⁰¹⁹ Türkiye, sahil dar diğer devletlerin de katılması ve BlackSeaFor’un yeni görevler için hazır olmasını müteakiben KUH’un BlackSeaFor’a devrini hedeflemektedir.¹⁰²⁰ Devrin gerçekleşmesi halinde STANAVFORMED (SNMG-2) ile AÇH ilişkisine benzer bir yapının ortaya çıkacağı söylenebilir.¹⁰²¹

KUH’un enerji güvenliğine katkısı hem küresel hem de ulusal bazlı düşünülmelidir. Karadeniz’de günlük yaklaşık 3 milyon varil ham petrol sayıları çift haneli tankerlerle küresel pazarlara nakledilmektedir. Taşınan petrolün %40’ı Avrupa’ya gitmekte; 2020 yılına gelindiğindeyse bu oranın %70’e ulaşması beklenmektedir.¹⁰²² Aynı şekilde Karadeniz, Türkiye’ye ham petrol taşıyan tankerlerin de geçiş güzergâhıdır. Çok uluslu bir deniz güvenlik harekâtı olan KUH, denizde yasa dışı faaliyetlerin önlenmesine odaklanmaktadır. Bu maksatla ilgili deniz ulaştırma hatlarında bayrak/varlık gösterilmesinin ise tankerleri hedef alabilecek terör saldırılarını caydırıcı etki yarattığı açıktır.

3.4.2.4. Akdeniz Kalkanı Harekâtı

Denizde enerji güvenliğine katkı sağlayan ulusal girişimlerden biri 1 Nisan 2006 tarihinde başlatılan Akdeniz Kalkanı Harekâtı (AKH)’dir. Türkiye, uluslararası hukuk açısından AKH’yi BM Güvenlik Konseyi’nin terörizm ile mücadele ve kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi kapsamında aldığı 1373, 1540 ve 1566

¹⁰¹⁶ Koçer, **a.g.e.** ss. 213-214.

¹⁰¹⁷ “Denizcilik Türk’ün Milli Ülküsü Olmalıdır!”, s. 20.

¹⁰¹⁸ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Karadeniz Uyum Harekâtı”.

¹⁰¹⁹ “21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)”, s. 45.

¹⁰²⁰ “Denizcilik Türk’ün Milli Ülküsü Olmalıdır!”, s. 20.

¹⁰²¹ Gürdeniz, **a.g.e.**, s. 317.

¹⁰²² “Türk Deniz Kuvvetleri’nin Modernizasyonu (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Yener Karahanoğlu ile söyleşi)”, s. 10.

sayılı kararlarına dayandırmaktadır. Ayrıca 28-29 Ekim 2006 tarihleri arasında Riga/Letonya’da düzenlenen NATO Hükümet ve Devlet Başkanları Zirvesi sonunda yayınlanan bildiride yer alan, “enerji güvenliğinin sağlanmasının önemi ve bu konudaki milli ve uluslararası girişimlerin desteklenmesi” ifadesi de Türkiye’nin AKH’yi başlatma iradesini destekler niteliktedir.¹⁰²³

NATO tarihinde doğrudan enerji güvenliği hedefine yönelik ilân edilen ilk harekât olma özelliğini taşıyan AKH,¹⁰²⁴ D.K.K.İği’nin ana ast komutanlıklarından Güney Deniz Saha Komutanlığı’nın harekât kontrolünde icra edilmektedir. Harekâta korvet, karakol gemisi ve deniz karakol uçakları iştirak etmektedir. Ayrıca Türk Deniz Kuvvetleri’nin BM Lübnan Geçici Kuvveti (*United Nations Interim Force in Lebanon/UNIFIL*) emrine verilen ve Doğu Akdeniz’de seyir icra eden unsurları da AKH’ye destek sağlamaktadır.¹⁰²⁵ Harekât esnasında şüpheli gemiler tespit edilmekte; söz konusu gemilerin Türk limanlarına girmesi halinde durum S.G.K.İği’na iletilerek gerekli arama ve kontrol işlemlerinin yapılması sağlanmaktadır.¹⁰²⁶ Türk Deniz Kuvvetleri, AKH’yi Akdeniz’de faaliyet gösteren diğer bölgesel ve ulusal girişimlerle yakın işbirliği ve koordinasyon içerisinde icra etmektedir. Bu kapsamda harekât esnasında deniz trafiğine yönelik elde edilen bilgiler; düzenli olarak ilgili NATO karargâhları, OAE ve UNIFIL unsurları ile İtalyan Deniz Kuvvetleri’nin öncülük ettiği sanal bölgesel trafik merkezi gibi birimlerle/girişimlerle paylaşılmaktadır.¹⁰²⁷

AKH, Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı’na ilave olarak BTC Ham Petrol Boru Hattı’nın da hizmete girmesiyle bir enerji dağıtım merkezi haline gelen İskenderun Körfezi’ni de kapsayacak şekilde Doğu Akdeniz’e odaklanmıştır.¹⁰²⁸ İskenderun Körfezi’nden çıkan deniz ulaştırma hatlarının batı ve güney eksenlerinde icra edilen AKH,¹⁰²⁹

- İskenderun Körfezi ve ilgili deniz ulaştırma hatlarında petrol ulaştırmasının güvenliğini tesis etmek;
- Petrol ulaştırmasına yönelik risk ve tehditleri caydırmak;
- NATO’nun deniz güvenliğine yönelik girişimlerini desteklemek;

¹⁰²³ “Akdeniz Kalkanı Harekâtı: Türkiye’nin, Doğu Akdeniz’in Deniz ve Enerji Güvenliğine Katkısı”, **Savunma ve Havacılık**, 2007, 21 (119), 44-47, s. 47.

¹⁰²⁴ Gürdeniz, **a.g.e.**, s. 350.

¹⁰²⁵ “21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)”, s. 38.

¹⁰²⁶ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Akdeniz Kalkanı Harekâtı”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/AKH.php> (Erişim tarihi: 04.04.2014).

¹⁰²⁷ Cem Gürdeniz, “Türkiye’nin Akdeniz ve Karadeniz’de Deniz Güvenliğine Katkıları”, http://vizyon21yy.com/documan/genel_konular/Milli%20Guvenlik/Balkanlar_Karadeniz/Turkiyenin_Akdeniz_ve_Karadenizde_Deniz_Guvenligine_Katkilari.pdf (Erişim tarihi: 04.04.2014), s. 283.

¹⁰²⁸ “Akdeniz Kalkanı Harekâtı: Türkiye’nin, Doğu Akdeniz’in Deniz ve Enerji Güvenliğine Katkısı”, s. 47.

¹⁰²⁹ Gürdeniz, “Türkiye’nin Akdeniz ve Karadeniz’de Deniz Güvenliğine Katkıları”, s. 283.

▪ Muhtemel deniz yetki alanlarında bayrak/varlık göstermek maksatlarını gütmektedir.¹⁰³⁰

Doğu Akdeniz’de enerji güvenliğinin sağlanmasına katkısı yadsınamaz boyutta olan AKH’nin, iki açıdan önem taşıdığı değerlendirilmektedir. Birincisi Irak ve Hazar Havzası enerji kaynaklarının tüketim pazarlarına taşınması amacıyla inşa edilen ham petrol boru hatları İskenderun Körfezi’ni bir enerji dağıtım merkezi haline getirmiştir. İskenderun Körfezi ve mücavir deniz ulaştırma hatlarına odaklanan bir deniz güvenlik harekâtının başlatılması, başta deniz terörizmi olmak üzere tanker trafiğini hedef alabilecek tehditlerin caydırılmasına katkı sağlamaktadır. İkincisi ise AKH’nin icra edildiği, başka bir ifadeyle Türk Deniz Kuvvetleri’ne bağlı unsurların bayrak/varlık gösterdiği karakol sahaları, aynı zamanda Türkiye’nin de Doğu Akdeniz’deki muhtemel deniz yetki alanlarıdır. Bu girişimiyle Türkiye, zengin hidrokarbon kaynaklarının keşfedildiği ancak sahilgar devletlerin deniz yetki alanlarını belirlenme konusunda bir anlaşmaya varamamasından ötürü ciddi ihtilafların yaşandığı Doğu Akdeniz’de hak ve menfaatlerini korumada kararlı olduğu mesajı vermektedir.¹⁰³¹

3.4.2.5. Kumandan Görev Kuvveti 448

12 Temmuz 2006 tarihinde Lübnan’da üstlenmiş bulunan Hizbullah ile İsrail arasında silahlı çatışmalar başlamıştır. Çatışmaları sonlandırmak için harekete geçen BM Güvenlik Konseyi, 11 Ağustos 2006 tarihinde aldığı 1701 sayılı kararla tarafları şiddet eylemlerini durdurmaya çağırmıştır. Aynı kararda 1978 yılından beri Lübnan’da görev yapan UNIFIL çatısı altındaki asker sayısının 2.000’den 15.000’e çıkarılması ve BM barış gücü operasyonları tarihinde ilk kez bir deniz görev kuvvetinin teşkil edilmesi konusunda da mutabakata varılmıştır.¹⁰³²

BM Güvenlik Konseyi’nin girişimiyle taraflar 14 Ağustos 2006 tarihinde ateşkes yapmıştır. TBMM, 05 Eylül 2006 tarihinde UNIFIL bünyesinde görev yapmak üzere Lübnan’a asker gönderilmesine karar vermiştir. Karara istinaden Türk Deniz Kuvvetleri, 15 Ekim 2006 tarihinde teşkil edilen UNIFIL Deniz Görev Kuvveti (*UNIFIL Maritime Task Force/UNIFIL MTF*) ya da kısaca Kumandan Görev Kuvveti 448 (*Commander Task Force 448/CTF-448*)’nin emrine 1 firkateyn görevlendirmesi yapmıştır. CTF-448’in görev süresinin uzatılmasına bağlı olarak gemi tahsisinin 1 firkateyn, korvet ya da hücumbot ile devam etmesi öngörülmektedir.¹⁰³³

¹⁰³⁰ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Akdeniz Kalkanı Harekâtı”.

¹⁰³¹ Özgen, a.g.e., ss. 112-113.

¹⁰³² United Nations Official Web Page, “UNIFIL Background”, <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/unifil/background.shtml> (Accessed: 03.04.2014).

¹⁰³³ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: UNIFIL Deniz Harekâtı”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/UNIFIL.php> (Erişim tarihi: 03.04.014).

Lübnan açıklarında belirlenen deniz harekât sahasında görev yapan CTF-448, yasaklanmış silah ve malzemenin Lübnan karasuları ve limanlarına giriş/çıkışını caydırmak ve Lübnan Deniz Kuvvetleri'ne destek olmak için keşif ve gözetleme/karakol faaliyetleri icra etmek üzere oluşturulmuştur.¹⁰³⁴ CTF-448'e bağlı unsurlar, harekâtın başladığı 15 Ekim 2006 tarihinden bugüne kadar 56.817 ticaret gemisiyle temas sağlamış, bunlardan 4.738'inin kontrol edilmesi için Lübnan makamlarını bilgilendirmiştir. Toplam 15 ülkenin* katkı sunduğu CTF-448'e halen Türkiye dışında gemi tahsis eden ülkeler; Almanya (2 gemi), Bangladeş (2 gemi), Brezilya (1 gemi/sancak gemisi) ve Yunanistan (1 gemi)'dir.¹⁰³⁵

Aslında ilk bakışta CTF-448'in enerji güvenliğiyle bağlantısı olmadığı düşünülebilir. Ancak Doğu Akdeniz'in uluslararası enerji ticaretindeki ağırlığı ve bölgede terör örgütlerinin etkinliği göz önüne alındığında, böylesi bir varlık gösterme girişiminin tüm ticaret gemileri gibi tankerlere yönelik olası saldırıları da caydırıcı yönü olduğu açıktır. Şüphesiz başlangıcından itibaren harekâta yüksek oranda katkıda bulunan Türk Deniz Kuvvetlerinin de bu caydırıcılıkta payı söz konusudur. Ayrıca AKH başlığı altında belirtildiği üzere Türk Deniz Kuvvetleri'nin CTF-448'ye iştirak eden unsurları, eş zamanlı olarak AKH faaliyetlerine de destek sağlamaktadır. AKH'nin kuruluş amacı düşünüldüğünde, bu destek bile başlı başına enerji güvenliğine katkı şeklinde yorumlanabilir.

3.4.2.6. Birleşik Görev Kuvveti 151

Afrika Boynuzu'nda deniz haydutluğuyla mücadeleye ilk başlayan koalisyon Birleşik Deniz Kuvvetleri (*Combined Maritime Forces/CMF*)'dir. 11 Eylül sonrası ABD'nin başlattığı OEF kapsamında Bahreyn'de kurulan CMF'nin,¹⁰³⁶ aralarında Türkiye'nin de yer aldığı 30 üyesi* bulunmaktadır. CMF'ye bağlı olarak teşkil edilen Birleşik Görev Kuvveti 150 (*Combined Task Force 150/CTF-150*)'nin temel önceliği terörizm ile mücadele; CTF-152'nin ise Basra Körfezi'nde deniz güvenliğinin sağlanmasıdır.¹⁰³⁷ Bununla beraber sorumluluk sahasına giren Somali açıklarında deniz haydutluğu faaliyetlerinin artması, CTF-150'nin 2008 yılından itibaren bu

¹⁰³⁴ **A.g.e..**

* Bugüne kadar CTF-448'e gemi tahsis eden ülkeler şunlardır: Almanya, Bangladeş, Belçika, Brezilya, Bulgaristan, Danimarka, Endonezya, Fransa, Hollanda, İspanya, İsveç, İtalya, Norveç, Türkiye ve Yunanistan.

¹⁰³⁵ UNIFIL Official Web Page, "UNIFIL Maritime Task Force (MTF)", <http://unifil.unmissions.org/Default.aspx?tabid=11584&language=en-US> (Accessed: 03.04.2014).

¹⁰³⁶ Haşim Türker, "Somali Açıklarında Yürütülen Deniz Haydutluğuyla Mücadele Faaliyetleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 2010, Sayı: 608, 25-39, s. 29.

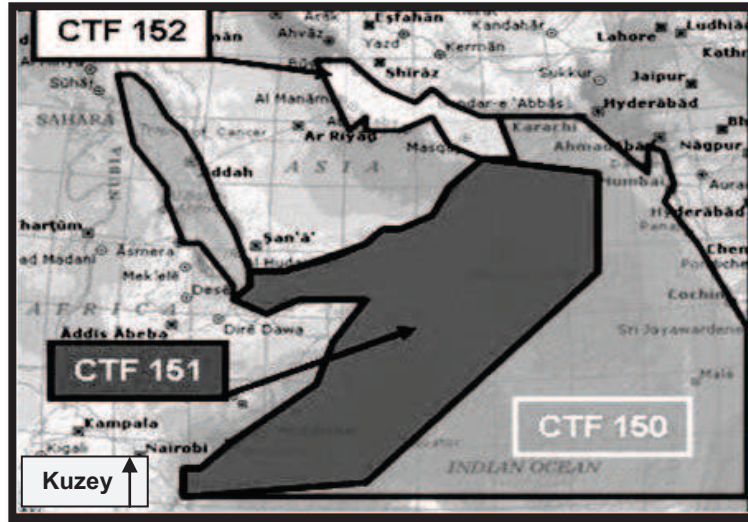
* Halen CMF'ye üye olan ülkeler şunlardır: ABD, Almanya, Avusturalya, Bahreyn, BAE, Belçika, Danimarka, Filipinler, Fransa, Hollanda, İngiltere, İspanya, İtalya, Japonya, Kanada, Kore Cumhuriyeti, Kuveyt, Malezya, Norveç, Pakistan, Portekiz, Seyşeller, Singapur, Suudi Arabistan, Tayland, Türkiye, Ürdün, Yemen, Yeni Zelanda ve Yunanistan.

¹⁰³⁷ Combined Maritime Forces Official Web Page, "About CMF", <http://combinedmaritimeforces.com/about/> (Accessed: 03.04.2014).

tehditle mücadeleyi de görev yelpazesine almasını beraberinde getirmiştir. CTF-150, 22 Ağustos 2008 tarihinde Aden Körfezi'nde bir Askeri Güvenlik Karakol Sahası (*Military Security Patrol Area*) teşkil etmiştir. Bahse konu sahada karakol faaliyetleri icra eden CTF-150, deniz haydutluğu saldırılarına karşı ticaret gemilerine refakat etmeye başlamıştır.¹⁰³⁸

Öte yandan 2009 yılı başında komutayı devralan Almanya'nın, CTF-150 çatısı altında deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerine iştirak etmeyeceğini açıklaması, yine CMF bünyesinde yer alan fakat asli görevi deniz haydutluğuyla mücadele olan ayrı bir görev kuvvetinin teşkil edilmesi sonucunu doğurmuştur.¹⁰³⁹ 13 Ocak 2009 tarihinde teşkil edilen yeni kuvvet CTF-151 olarak adlandırılmıştır. Tam da bu dönemde Aden Körfezi, Somali açıkları ve mücavir bölgelerde Türk bayraklı veya Türkiye bağlantılı ticaret gemilerinin yoğun seyir yapmasını gözeten TBMM, 10 Şubat 2009 tarihinde söz konusu deniz alanlarına Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının gönderilmesine karar vermiştir. Karara istinaden Türk Deniz Kuvvetleri, yeni kurulan CTF-151'ye iştirak etmiş ve kuvvetin emrine 1 firkateyn görevlendirmesi yapmaya başlamıştır. Dahası CTF-151'in komutası; 03 Mayıs-13 Ağustos 2009, 01 Eylül-01 Aralık 2010 ve 19 Eylül-13 Aralık 2012 tarihleri arasında Türk Deniz Kuvvetleri tarafından üstlenilmiştir.¹⁰⁴⁰

Harita-39 CMF'ye Bağlı Görev Kuvvetlerinin Karakol Sahaları¹⁰⁴¹



¹⁰³⁸ Türker, a.g.e., s. 30.

¹⁰³⁹ A.g.e., s. 30.

¹⁰⁴⁰ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Uluslararası Faaliyetler: Birleşik Görev Kuvveti-151", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/CTF151.php> (Erişim tarihi: 03.04.2014).

¹⁰⁴¹ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Birleşik Görev Kuvveti-151: Görev", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/ctf151/turkce/gorev/gorev.php> (Erişim tarihi: 03.04.2014).

CTF-151'in görev sahası başta Basra Körfezi'nden Avrupa pazarlarına olmak üzere küresel ham petrol ve LNG ticaretinin ana seyir güzergâhlarından biridir (Harita-39). Aynı bölge Türkiye'ye İran ve Suudi Arabistan'dan yük taşıyan ham petrol tankerlerinin de seyir güzergâhıdır. Temmuz 2009-Aralık 2013 tarihleri arasında bölgede görev yapan Türk savaş gemileri, 26 harekâta 179 deniz haydutu ile 2 *skiff*^{*} etkisiz hale getirmiştir. Aynı dönemde Türk savaş gemileri çeşitli ülkelere ait çok sayıda ticaret gemisine refakat ve koruma sağlamış; birçok saldırı girişimini de engellemiştir.¹⁰⁴² Bölgedeki deniz haydutluğu saldırılarında ham petrol ve LNG tankerlerinin de hedef aldığı düşünüldüğünde, Türk Deniz Kuvvetleri'nin küresel ve ulusal enerji güvenliğine katkısı ortaya çıkmaktadır.

3.4.2.7. Türk Deniz Görev Grubu

Denizde enerji güvenliğine katkı sağlayan ulusal girişimlerden biri de Türk Deniz Görev Grubu (TDGG)'dir. TDGG, ilk kez 6 Mayıs-6 Temmuz 2010 tarihleri arasında aktive edilmiştir. Akdeniz'e yönelik bu ilk aktivasyonu, 20 Mayıs-8 Ağustos 2011 tarihleri arasında Kızıldeniz, Aden Körfezi, Umman Denizi ve Hint Okyanusu'na odaklanan ikinci aktivasyon izlemiştir. Görev grubunun üçüncü aktivasyonu iki yıllık bir aradan sonra Barbaros TDGG adıyla olmuştur. 17 Mart-27 Haziran 2014 tarihleri arasını kapsayan aktivasyonun seyir rotası Afrika Kıtası'dır.¹⁰⁴³ Harita-40'ta TDGG'nin ilk aktivasyon dönemi olan 6 Mayıs-6 Temmuz 2010 tarihleri arasında izlediği ettiği seyir rotası yer almaktadır.

Daimi bir kuruluş yapısına sahip olmayan TDGG, belli periyotlarda bir tuğamiralin taktik komutasında aktive edilmektedir. TDGG'nin görev organizasyonu, her biri bir albayın taktik kontrolündeki suüstü görev birliği ve lojistik destek görev birliği olmak üzere iki ana ast birlikten oluşmaktadır.¹⁰⁴⁴ Ast birliklerin görev unsurlarıysa 3-4 firkateyn/korvet ve 1 açık deniz akaryakıt ikmal gemisidir. TDGG'de gemi konuşlu DSH/SuSH helikopterleri ile SAT, SAS ve dalgıç timleri de bulunmaktadır.¹⁰⁴⁵ Her ne kadar resmi olarak belirtilmese de görev unsurları arasında en az 1 denizaltının olması da kuvvetle muhtemeldir.

TDGG'nin görev unsurlarına ilişkin 2014 yılı aktivasyonu örnek alınabilir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin verdiği bilgilere göre Tuğamiral Ali Murat Dede'nin taktik

* *Skiff*, deniz haydutları tarafından da kullanılan bir tür küçük bottur.

¹⁰⁴² Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri: 2013 Yılı İstatistiki Bilgiler ve Genel Hususlar", s. 13.

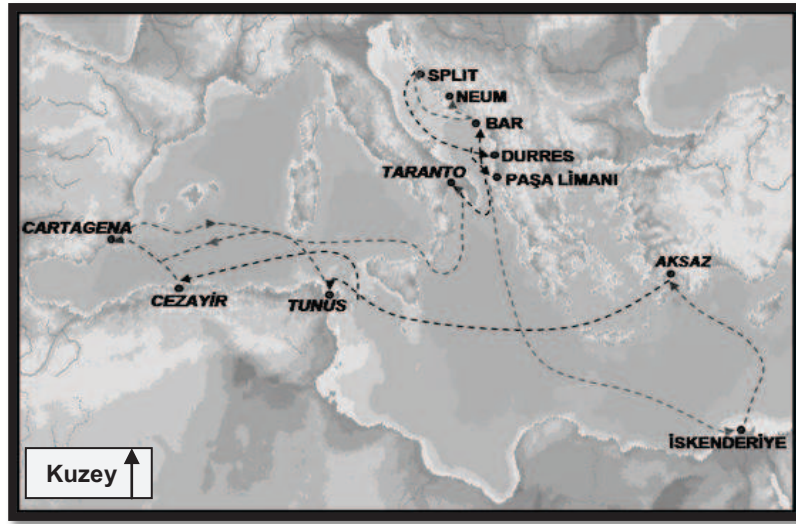
¹⁰⁴³ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Barbaros Türk Deniz Görev Grubu: Hakkında", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/btdgg/turkce/hakkinda/hakkinda.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

¹⁰⁴⁴ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Türk Deniz Görev Grubu: Komutan-2011", http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/tdgg/2011_komutan.php (Erişim tarihi: 29.03.2014).

¹⁰⁴⁵ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Uluslararası Faaliyetler: Türk Deniz Görev Grubu", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/TDGG.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

komutasında aktive edilen Barbaros TDGG,¹⁰⁴⁶ 3 muharip ve 1 lojistik destek olmak üzere toplam 4 savaş gemisinden teşkil edilmiştir. Görev grubunun vurucu gücü olan suüstü görev birliği, Gabya (G) sınıfı TCG Gediz (F-495) ve MEKO 200T IIA (Barbaros) sınıfı TCG Oruçreis (F-245) firkateynleri ile Ada sınıfı TCG Heybeliada (F-511) korvetinden; açık denizde üs/liman kolaylıklarına bağlı olmaksızın uzun süre seyir yapılabilmesine olanak sağlayan lojistik destek görev birliği ise Akar sınıfı TCG Yarbay Kudret Güngör (A-595) açık deniz akaryakıt ikmal gemisinden oluşturulmuştur. Görev unsurları arasında 3 adet S-70B Sea Hawk DSH/SuSH helikopteri de bulunmaktadır.¹⁰⁴⁷

Harita-40 TDGG'nin 2010 Yılı Seyir Rotası¹⁰⁴⁸



TDGG, değişen güvenlik ihtiyaçlarına cevap vermek, buna koşut olarak da Türk Deniz Kuvvetleri'nin açık denizde uzun süreli harekât icra etme yeteneğini sergilemek üzere teşkil edilmiştir.¹⁰⁴⁹ Bu bağlamda Türk Deniz Kuvvetleri, TDGG'nin teşkil edilme amacını,

- Dış politika kapsamındaki girişimleri destekleyecek şekilde dünya denizlerinde bayrak/varlık göstermek;
- Dost ve müttefik ülkelerle işbirliğini geliştirmek;

¹⁰⁴⁶ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Barbaros Türk Deniz Görev Grubu: Komutan", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/btdgg/turkce/komutan/komutan.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

¹⁰⁴⁷ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Barbaros Türk Deniz Görev Grubu: Görev Organizasyonu", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/btdgg/turkce/organizasyon/organizasyon.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

¹⁰⁴⁸ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Türk Deniz Görev Grubu: Maksat", <http://www.dzkk.tsk.tr/tdgg/maksat.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

¹⁰⁴⁹ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Türk Deniz Görev Grubu: TDGG Hakkında", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/tdgg/hakkinda.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

- Dünya denizlerinde harekât icra etme kabiliyetinin kazanılmasıyla daha etkin ve operasyonel bir kuvvetin tesisi hedefine ulaşmak;
- Askeri eğitim işbirliği kapsamındaki ikili ilişkileri geliştirmek için liman ziyaretleri icra etmek;
- Deniz ulaştırma hatlarının emniyetini sağlamak;
- Denizdeki yasadışı faaliyetleri engellemek ve kontrol etmek olarak özetlemektedir.¹⁰⁵⁰

TDGG, doğrudan denizde enerji güvenliğine yönelik hayata geçirilmiş bir girişim değildir. Ne var ki görev grubunun seyir yaptığı/yapacağı Aden ve Gine körfezi gibi sular deniz haydutluğu ve deniz terörizmi ile anılmakta; bu sular aynı zamanda Türkiye'ye ham petrol ve LNG taşıyan tankerlerin de geçiş güzergâhını oluşturmaktadır. TDGG, söz konusu sularda bayrak gösterme ve çok uluslu deniz güvenlik harekâtlarına iştirak etme faaliyetleriyle deniz ulaştırma hatlarının emniyetine, bu suretle de tankerlerin korunmasına katkı sağlamaktadır. Açık Denizlere Doğru Stratejisi'nin yansıması olarak değerlendirilebilecek bu tür faaliyetlerin yaygınlaştırılması; gerekli lojistik altyapının kurulmasını müteakiben de ilgili deniz alanlarında varlık göstermeye dönüştürülmesi önem arz etmektedir. Esasen bu, kıyı sularından açık denizlere yönelmenin de bir gereğidir.

¹⁰⁵⁰ Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Uluslararası Faaliyetler: Türk Deniz Görev Grubu" .

SONUÇ

“Deniz Kuvvetlerinin Enerji Güvenliğindeki Rolü: Türkiye Örneği” başlıklı bu çalışma, enerji güvenliği ekseninde Türk Deniz Kuvvetleri’ni incelemek ve mevcut kuvvet yapısının geliştirilmesi için önerilerde bulunmak amacıyla hazırlanmıştır. Jeopolitiğin unsurları esas alınarak Mahan’ın Deniz Hâkimiyeti Kuramı’na dayandırılan çalışmada, dünyada ve Türkiye’de deniz kuvvetlerinin enerji güvenliğine katkısı incelenmiş, buna koşut olarak da “Türk Deniz Kuvvetleri’nin enerji güvenliğindeki rolü nedir?” sorusuna yanıt aranmıştır. Çalışma neticesinde ulaşılan sonuçlar ve bu sonuçlara dayalı öneriler aşağıda sıralanmıştır.

Uluslararası enerji ticaretinin başlıca ürünlerini petrol ve doğalgaz oluşturmakta; denizler ise söz konusu kaynakların hem üretim hem de taşıma pratiğinin içinde yer almaktadır. Gerek geçmiş deneyimler gerekse bugüne ilişkin yapılan analizler, denizde kritik enerji altyapılarına yönelik simetrik ve asimetrik tehditlerin olduğunu ortaya koymaktadır. Deniz haydutluğu, deniz terörizmi ve savaş(lar) şeklinde sıralanabilecek olan bu tehditlerle mücadele edilmesi denizde kritik enerji altyapı güvenliğinin konusunu oluşturmaktadır. Sıralanan tehditlere karşı üretilen çözümlerdeyse deniz kuvvetleri öne çıkmaktadır.

Enerji güvenliği kapsamında deniz kuvvetlerine verilen sorumlulukların barış, kriz ve savaş dönemlerinde yerine getirilmesi beklenmektedir. Bu bağlamda deniz kuvvetlerine verilen sorumluluklar genellikle deniz ulaştırma hatlarının emniyetinin sağlanmasına, kritik enerji altyapılarının korunmasına ve hidrokarbon rezervlerinin bulunduğu deniz yetki alanlarında bayrak/varlık gösterilmesine yoğunlaşmaktadır. Rakip ekonomileri kontrol etmek isteyen ABD’nin, kaynak bölgeleri ve ulaşım yolları üzerinde hâkimiyet tesis etme arayışıysa konunun farklı bir boyutunu oluşturmaktadır.

Kıyı suları harekâtının denizde enerji güvenliğinin önemli bir ayağını oluşturduğuna şüphe yoktur. Bununla beraber deniz kuvvetlerinin enerji güvenliğinde etkin bir rol oynaması, kıyı sularının ötesinde açık denizlerde de harekât icra edebilmesine bağlıdır. Kaldı ki böyle bir yetenek bölgesel ya da küresel güç olmanın da gerek şartıdır. Bu kapsamda açık denizlerde harekât icra edebilme isteklerinin başında, bünyesinde organik deniz havacılığı da bulunan görev gruplarının/kuvvetlerinin teşkil edilmesi gelmektedir. Bir diğer isterse denizaşırı üs/liman kolaylıklarından yararlanılması ve/veya buralarda daimi üslenme olanaklarının yaratılmasıdır. Günümüzde denizde enerji güvenliğini sağlamak isteyen devletlerin bu istekleri karşıladığı ya da karşılama yönünde adımlar attığı

görülmektedir. Bu noktada ABD birinciye, Çin ve Hindistan ise ikinciye örnek olarak verilebilir.

Dünyadaki genel eğilime benzer şekilde Türkiye'nin enerji profilinin ana bileşenlerini de petrol ve doğalgaz oluşturmaktadır. Kısıtlı kaynakları nedeniyle Türkiye, ihtiyacı olan petrolün çoğunu, doğalgazın ise hatırı sayılır kısmını denizyoluyla ithal etmekte, bu durum denizleri taşımacılık pratiğinin odağına yerleştirmektedir. Türkiye'nin egemenliğindeki deniz alanlarının başka devletlerin taşımacılık pratiğinde yer teşkil ediyor olmasıysa konunun ayrı bir boyutudur. Öte yandan son yıllarda hızlanan arama ve sondaj çalışmalarına koşut olarak çevre denizler artık üretim pratiğiyle de anılmaya başlanmıştır. Yürütülen çalışmalardan olumlu sonuç alınması halinde üretim pratiğinin de taşıma pratiğine benzer bir önemi haiz olacağı söylenebilir.

Muadilleri gibi Türk Deniz Kuvvetleri'nin de sorumluluklarından biri denizde enerji güvenliğinin sağlanmasıdır. Bu amaç doğrultusunda kuvvet; deniz ulaştırma hatlarının emniyetinin sağlanması, kritik enerji altyapılarının korunması ve muhtemel deniz yetki alanlarında bayrak/varlık gösterilmesi şeklinde sıralanabilecek faaliyetlere odaklanmaktadır. Türk Deniz Kuvvetleri, sıralanan faaliyetlerin bir kısmını bağımsız diğer bir kısmınıysa dost ve müttefik devletlerin donanmalarıyla birlikte icra etmektedir. S.G.K.lığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Habereşme Bakanlığı gibi ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının da sıralanan faaliyetlerin icrasında Türk Deniz Kuvvetleri'ne destek verdikleri görülmektedir.

Çalışmada elde edilen sonuçlar, "Türk Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğindeki rolü nedir?" sorusundan hareketle ortaya atılan hipotezi doğrular mahiyettedir. Öyle ki Türk Deniz Kuvvetleri'nin bağımsız ya da dost ve müttefik devletlerin donanmalarıyla birlikte icra ettiği faaliyetler denizde enerji güvenliğine doğrudan ya da dolaylı yoldan önemli katkı sağlamaktadır. Üstelik bu katkı sadece ulusal değil bölgesel ve küresel enerji güvenliği açısından da anlam ifade etmektedir. Enerji güvenliği ulusal güvenliğin ayrılmaz bir parçasıdır. Bu gerçek Türkiye'nin enerji merkezi olma stratejisiyle birlikte düşünüldüğünde, Türk Deniz Kuvvetleri tarafından icra edilen faaliyetlerin değeri ve de devam etmesinin gereği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır.

Öte yandan kuruluş ve konuş yapısı itibarıyla son tahlilde Türk Deniz Kuvvetleri'nin ana harekât alanını çevre denizler oluşturmaktadır. Oysa enerji güvenliğine katkı sağlayan görevler/faaliyetler de dâhil olmak üzere Türk Deniz Kuvvetleri'nin ilgili tüm deniz alanlarında varlık gösterebilmesi; ihtiyaç hâsıl olması durumunda da çevre denizlerdeki benzer etkinlikte bağımsız ve/veya birleşik harekât icra edebilmesi gerekmektedir. Kuşkusuz bu, yapısal bir değişimi gündeme

getirmektedir. Bunun yoluysa denizaşırı üslere sahip olmaktan ve açık deniz donanmasına dönüşmekten geçmektedir.

Bitişik bölge kuvvet aktarımı donanması kategorisinde yer alan Türk Deniz Kuvvetleri, son yıllarda hayata geçirilen projelerle orta çaplı bölgesel kuvvet aktarımı donanmasına dönüşme yolunda büyük mesafe katedilmiştir. Nitekim yakın dönemde hizmete girmesi beklenen LPD/LHD ile bu dönüşüm tamamlanmış olacaktır. Öte yandan Türkiye'nin bölgesel güç olma hatta küresel dengelerde de dikkate alınma iddiası bundan öte bir dönüşümü gerektirmektedir. Bu tespitle öncelikle orta çaplı bölgesel kuvvet aktarımı donanması yeteneklerinin pekiştirilmesine yönelik adımlar atılmalı; bir sonraki aşamadaysa Mahancı bir vizyonla Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi orta çaplı küresel kuvvet aktarımı donanmasına dönüşme hedefine yönelik olarak yeni baştan ele alınmalıdır. Türk Deniz Kuvvetleri'nin enerji güvenliğine katkısını da arttıracak dönüşümün isterleri ve buna yönelik öneriler aşağıda sıralanmıştır.

Herşeyden önce kendi platformlarını ve silah/sensör sistemlerini tasarlayıp üretemeyen bir devletin etkin bir deniz kuvvetine sahip olması mümkün değildir. Bu nedenle envantere girecek platform ve silah/sensör sistemlerinin olabildiğince yurt içinden karşılanması bir ilke olarak benimsenmeli; kısıtlı kaynaklar ise özellikle güdümlü mermi, seyir füzesi, torpido, radar, EH sistemi gibi seçilmiş yeteneklere tahsis edilmelidir. Ulusal çözümlerin avantajlarından biri harekât ihtiyaçlarına ve coğrafyaya uygunluktur. Güvenilirlik, ileri teknoloji ürünleri envantere alma ve ambargo/sınırlama gibi tehditlere maruz kalmama da diğer avantajlarıdır. 1980'li yıllardan itibaren ulusal savunma sanayini geliştirme iradesini ortaya koyan Türkiye, bu alanda özellikle son 10 yılda kayda değer mesafe kaydetmiştir. Elde edilen kazanımların korunması ve atılımın aynı ivmeyle devam ettirilmesi büyük önem arz etmektedir. Kuşkusuz bunun yolu ulusal savunma sanayine güvenmekten ve Ar-Ge'ye ayrılan kaynakları arttırmaktan geçmektedir.

Ulusal çözümlere yönelinmesinin bir diğer ayağını kuvvetin özgün ihtiyaçlarının dikkate alınması oluşturmaktadır. Başka coğrafyalarda başka devletlerin harekât ihtiyaçlarına göre şekillendirilmiş bir takım esaslardan (konsept, doktrin vs.) hareketle Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerini korumak mümkün değildir. Elbette bu, tarafı olunan ittifaklardan/koalisyonlardan ayrı hareket edileceği ya da alanyazındaki evrensel bilgi birikiminin yok sayılacağı anlamına gelmemektedir. Burada kastedilen deniz kuvvetleri stratejisini oluştururken önceliğin ulusal çıkarlara verilmesidir. Esasen Türkiye, NATO üyeliğinin ilk yıllarında bunu ihmal etmiş; ittifak çıkarlarını ulusal çıkarların bir adım önünde tutmuştur. Kıbrıs

özelinde yaşanan gelişmeler neticesinde sorgulanmaya başlanan bu anlayışın, Soğuk Savaş'ın bitimiyle beraber terk edilmiş olması önemli bir gelişmedir.

Modern deniz muharebelerinde tayin edici olan nicelik değil niteliktir. Ayrıca muharebelerin kazanılmasında silah sistemleri kadar hatta bazı durumlarda onlardan da fazla olarak C4ISR altyapısının önem taşıdığını kaydetmek gerekir. Türk Deniz Kuvvetleri, kuvvet çarpanı niteliğindeki C4ISR altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmalara devam etmeli; bağlantılı olarak da uzay tabanlı sistemlere, ağ merkezli harp yeteneğine ve bilgi üstünlüğü anlamına gelen durumsal farkındalığı sağlayacak teknolojilere yatırım yapmayı sürdürmelidir. Teknolojideki tüm ilerlemelere karşın son tahlilde en önemli kuvvet çarpanının insan faktörü olduğu unutulmamalı ve alanında üstün bilgi ve beceri sahibi personel istihdamına yönelik eğitim çalışmalarına devam edilmelidir.

21. yüzyılda Türk Deniz Kuvvetleri'nin eğitim ve planlama çalışmalarında müşterek ve birleşik harekât icra etme kabiliyeti esas alınmalıdır. Bu kabiliyeti haiz olacak şekilde enerji güvenliği kapsamında icra edilmesi beklenen görevler barış ve kriz dönemlerinde; bayrak/varlık gösterme, deniz güvenliğini sağlama, deniz yetki alanlarını koruma, denizde durumsal farkındalığı sağlama, çok uluslu ve müttefik harekâtlarına katkı sunma ve kolluktur. Savaş döneminde bu kapsama giren görev ise deniz ulaştırmasının emniyetinin tesisi ve idamesidir. Sıralanan görev neveleri, Türk Deniz Kuvvetleri'nin hem kıyı sularında hem de açık denizlerde görev yapacağını göstermektedir. Dolayısıyla kuvvet yapısının oluşturulmasında her iki harekât alanının da ihtiyaçları göz önünde bulundurulmalıdır.

Kıyı suları harekâtlarında; denizaltı, korvet, hücumbot, karakol gemisi, amfibi araç/gemi, lojistik destek gemisi, MKT gemisi, mayın, deniz karakol uçağı, SuSH/DSH helikopteri, amfibi/özel harp birliği ve insansız suüstü, sualtı ve hava aracı gibi unsurlar öne çıkmaktadır. Son yıllarda hayata geçirilen ve/veya devam eden projelerle Türk Deniz Kuvvetleri'nin bu alandaki imkân ve kabiliyetlerinin belli bir seviyeye ulaştığı söylenebilir. Buna karşılık açık deniz harekâtlarında öne çıkan; uçak gemisi, amfibi taarruz gemisi, muhrip/firkateyn, denizaltı, lojistik destek gemisi, deniz karakol uçağı, SuSH/DSH helikopteri, amfibi/özel harp birliği ve insansız suüstü, sualtı ve hava aracı gibi unsurlardır. Bu alandaki yetenekler için de belli bir seviyeden bahsetmek mümkünsede daha katedilmesi gereken çok mesafe olduğu bir gerçektir.

Günümüzde hava desteği olmadan deniz kontrolünün tesis ve idame edilebilmesi mümkün değildir. Bu tespitle organik deniz havacılığı bünyesinde muharip savaş uçakları bulunmayan Türk Deniz Kuvvetleri'nin ancak hava kuvvetlerinin erişebileceği azami yarıçap içindeki seçilmiş deniz alanlarında deniz

kontrolünü sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Kaldı ki Türk Hava Kuvvetleri'nin istenilen zaman ve mekânda hava desteğini sağlayıp sağlayamayacağı ve muharebe sırasındaki öncelikler dikkate alındığında deniz kuvvetlerine ne kadar kuvvet tahsis edip, bu kuvvetin deniz harekât ortamına ne ölçüde aşına olacağı da tartışmalıdır. Bu tartışmalar ışığında kazanılması gereken kabiliyet kuvvet yapısına 1 ya da ideal olarak 2 hafif uçak gemisinin dâhil edilmesi ve organik deniz havacılığı bünyesine muharip savaş uçaklarının da katılmasıdır. Anavatandan uzaktaki deniz alanlarında hava desteğini sağlayacak bu kabiliyetin aynı zamanda çok uluslu harekâtlarda Türkiye'nin ağırlığını arttıracığı da unutulmamalıdır.

Amfibi taarruz gemileri, uçak gemileriyle beraber uzak alanlara kuvvet aktarımının ana unsurları olup, LPD/LHD'nin hizmete girmesiyle bu alanda önemli bir yetenek artışı sağlanacağı aşikârdır. Diğer taraftan savaş gemilerinin periyodik bakım/onarım ve modernizasyon faaliyetleri; bu faaliyetler sırasında görev yapılamayacağı gerçeği dikkate alındığında ikinci bir platformun tedarikine yönelik çalışmalara başlanmalıdır. Buna koşut olarak amfibi birliklerin eğitim ve donanım seviyesinin de yeni yeteneklerle uyumlu hale getirilmesine yönelik adımlar atılmalıdır.

Donanma alanyazınında "yük atları" (*work horses*) benzetmesi yapılan muharip/firkateynlerin modernizasyon ve zamanı geldiğinde de yeni platformlarla değiştirilmesi çalışmaları sürdürülmelidir. Gerek muadil ülke örnekleri gerekse harekât ihtiyaçları dikkate alındığında, devam eden projelerden HSH görev tanımlı TF-2000 firkateynlerinin -muhtemelen muhriplerinin- balistik füze savunma yeteneğine sahip olması; henüz görev tanımı belirlenmemiş TF-100 firkateynlerinin ise -en azından bir kısmının- ticaret gemilerine refakat edecek şekilde DSH'ye odaklanması hedeflenmelidir. Konuyla alakalı olarak DSH görevli firkateynlere ayrı bir parantez açmak gerekir. Halen Türk Deniz Kuvvetleri'nin envanterinde MEKO 200T Track I-IIA/B ve Gabya sınıfı firkateynler bulunmaktadır. Soğuk Savaş döneminde Kuzey Atlantik'teki ticaret konvoylarını Sovyet denizaltı tehdidine karşı korumak üzere tasarlanan Gabya'lar, açık deniz şartlarına MEKO'lardan daha elverişlidir. Zaten Türk Deniz Kuvvetleri de bu nedenle Hint Okyanusu'nda icra edilen CTF-151'e Gabya'larla iştirak etmeyi yeğlemektedir. Diğer yandan Gabya'lar hizmet ömürlerinin sonuna yaklaşmaktadır. Silah ve donanımlarının refakat ve DSH görevlerine ne ölçüde cevap vereceği de tartışmalıdır. Bu nedenle diğer muharip platformların denizaltı tehdidine karşı korunması ve deniz ulaştırma hatlarının dolayısıyla da tankerlerin emniyetinin sağlanması için -hafif torpido, çekili sonar ve SuSH/DSH helikopteri gibi silah, sensör ve araçlarla donatılacak- yeni nesil DSH firkateynlerinin hizmete alınmasının kritik önemi bulunmaktadır.

Türk Deniz Kuvvetleri'nin denizaltı harekâtlarında yadsınamaz bir bilgi birikimi ve tecrübesi vardır. Halen dizel-elektrik denizaltıları envanterinde bulunduran kuvvet, yakında HBT dizel-elektrik denizaltıları da hizmete alacaktır. Dizel-elektrik denizaltılar özellikle kıyı sularında sessizlik ve gizlenme avantajına sahiptir. Ancak söz konusu açık deniz harekâtları olduğunda nükleer denizaltılar sualtında kalma süresi, sürat ve menzil gibi alanlardaki üstünlükleriyle öne çıkmaktadır. Yönelimini açık denizler olarak belirlemiş bir kuvvetin de en azından konsept bazında nükleer denizaltılara ilişkin planlamalara başlaması yerinde olacaktır.

Harekât alanında veya harekât alanına yakın bölgelerde muharip unsurların başta; akaryakıt, mühimmat, su ve gıda olmak üzere bütünleme ihtiyaçlarının karşılanması büyük önem arz etmektedir. Akar sınıfı açık deniz akaryakıt ikmal gemilerinin hizmete girmesi Türk Deniz Kuvvetleri'nin bu ihtiyacının karşılanması yönünde ilk adımı teşkil etmiştir. Diğer taraftan tatbikat ve seyirler Akar sınıfı gemilerin düşük süratleri nedeniyle refakat ettikleri muharip platformlara yetişemediklerini, bunun da konvoyun daha düşük bir süratle intikal etmesine yol açtığını ortaya koymuştur. Bu dersler ışığında Türk Deniz Kuvvetleri, envanterdeki muadillerinden daha yüksek seyir süratine sahip bir platformu tedarik etmeyi kararlaştırmıştır. Bu yerinde bir karardır. Platform sayısının artırılması; kuvvet yapısına uçak gemisinin dâhil olması durumundaysa daha büyük tonajlı platformların tedariki de planlanmalıdır.

Mahan'ın da işaret ettiği üzere deniz kuvvetlerinin etkinliği büyük oranda üs ve limanlara bağlıdır. Bu bakımdan öncelikle çevre denizlerdeki mevcut üs ve limanların geliştirilmesine devam edilmelidir. Özellikle Doğu Karadeniz'de yeni bir üssün teşkil edilmesi kesintisiz bir üs zincirinin oluşturulması açısından gereklidir. Bunun yanında -Rodos Adası'nın yaklaşma sularına yakınlığı göz önünde bulundurularak- Aksaz dışında Akdeniz kıyılarında yeni bir üs inşa edilmeli ve açık deniz görev grupları burada konuşlandırılmalıdır. Ayrıca Türkiye'nin artan dış ticareti ve deniz ulaştırma hatlarının emniyeti dikkate alınarak ilk aşamada dost ve müttefik ülkelerin üs/liman kolaylıklarından yararlanılmasını sağlayacak girişimlerde bulunulmalı; bir sonraki aşamadaysa buralarda kalıcı üslenme olanakları yaratılmalıdır. Gerek ilgili deniz ulaştırma hatları gerekse sahilgar devletlerle ilişkiler düşünüldüğünde bunun için en uygun bölgeler; Adriyatik Denizi, Batı Akdeniz, Kızıldeniz ve Umman Denizi/Hint Okyanusu'dur.

Donanma Komutanlığı yakın dönemde; Kuzey, Güney ve Batı Görev Grup Komutanlıklarından müteşekkil bir yapı oluşturmuştur. Karadeniz (kuzey), Adalar Denizi (batı) ve Doğu Akdeniz (güney) harekât alanları göz önünde bulundurularak oluşturulan yeni yapı, tip kuruluşundan görev kuruluşuna geçme yönünde önemli bir

adımdır. Ne var ki yönünü açık denizlere çevirmiş bir kuvvetin bundan ötesine ihtiyacı vardır. Bu kapsamda mevcut görev grupları hafif firkateyn/korvet, hücumbot ve karakol gemisi gibi muharip unsurlardan teşkil edilmeli; ihtiyaca göre denizaltı, deniz karakol uçağı, MKT gemisi gibi unsurlarca desteklenebilecek olan bu grupların ana harekât alanını çevre denizler oluşturmalıdır. Yakın dönemde hizmete girecek LPD/LHD(ler) ve kuvvet yapısına dâhil edilmesi önerilen hafif uçak gemisi/gemileri etrafındaysa ayrı görev grupları teşkil edilmeli; kuruluşunda muhtelif tipte ve sayıda muhrip/firkateyn, denizaltı ve lojistik destek gemisinin yer alacağı bu görev gruplarının ana harekât alanınıysa açık denizler oluşturmalıdır. Bunun dışında ana ast komutanlıklardan Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı'nın işlevine aynen devam edebileceği; buna karşılık mevcut iki saha komutanlığının -sadece kıyıdaki üs ve tesisleri emrinde bulunduracak şekilde- Deniz Lojistik Komutanlığı adı altında birleştirilebileceği değerlendirilmektedir.

Son olarak Türk Deniz Kuvvetleri'nin gelişmesi esasen Türkiye'nin deniz gücünün gelişmesine bağlıdır. Dolayısıyla doğru hareket tarzı, yukarıda sıralanan önerilerin deniz gücünün gelişimine yönelik atılacak adımlarla birlikte uygulamaya geçirilmesidir. Çalışmada, Türkiye jeopolitiğinin ana hatları çizilirken deniz gücünün gelişimi önündeki engeller ve bu engellerin aşılması için alınması gereken tedbirler üzerinde de durulmuştur. Deniz gücünün gelişmesi için söz konusu tedbirlerin alınması Türk Deniz Kuvvetleri'nin açık denizlere doğru seyrinin gerek şartlarındandır.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- AKAD Mehmet Tanju, **Strateji Üzerine**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 2003.
- AKAD Mehmet Tanju, **Modern Savaşın Temel Kavramları**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011.
- ARI Tayyar, **Uluslararası İlişkiler**, Alfa Yayınları, İstanbul, 1997.
- BATIR Kerem, **Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk**, Usak Yayınları, Ankara, 2011.
- BAYAT Mert, **Milli Güç ve Devlet**, Belge Yayınları, İstanbul, 1986.
- BAYAT Mert, **Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1994.
- BİLGE A. Suat, **Milletlerarası Politika**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1966.
- BOOTH Ken, **Navies and Foreign Policy**, Croom Helm, London, 1977.
- BRODIE Bernard, **Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi**, Çev. Yılmaz Dalkanat, Doruk Yayınları, İstanbul, 2011.
- BRZEZINSKI Zbigniew, **Büyük Satranç Tahtası: Amerika'nın Önceliği ve Bunun Jeostratejik Gerekleri**, Çev. Ertuğrul Dikbaş ve Ergun Kocabıyık, Sabah Kitapları, İstanbul, 1998.
- BRZEZINSKI Zbigniew, **Stratejik Vizyon: Amerika ve Küresel Güç Buhranı**, Çev. Sezen Yalçın ve Abdullah Taha Orhan, Timaş Yayınları, İstanbul, 2012.
- BRZEZINSKI Zbigniew, **The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives**, Basic Books, New York, 1997.
- BRUMMETT Palmira, **Osmanlı Denizgücü: Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi**, Çev. H. Nazlı Pişkin, Timaş Yayınları, İstanbul, 2009.
- CALLAHAN Shawn M., **The Impact of Fastship and High Speed Sealift on Strategic Sealift**, Air University Press, Alabama, 1998.
- CLAUSEWITZ Carl Von, **Savaş Üzerine**, Çev. Selma Koçak, Doruk Yayınları, İstanbul, 2011.
- CORBETT Julian S., **Deniz Stratejisi Prensipleri**, Çev. Deniz Harp Akademisi Arge Grubu, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1990.
- CÖMERT Servet, **Jeopolitik, Jeostrateji ve Strateji**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2000.
- ÇAM Esat, **Siyaset Bilimine Giriş**, Der Yayınları, İstanbul, 1995.

- ÇARKOĞLU Ali ve TOPRAK Binnaz, ***Değişen Türkiye’de Din, Toplum ve Siyaset***, TESEV Yayınları, İstanbul, 2006.
- ÇOBANOĞLU Himmet, ***Harbin Stratejik, Operatif ve Taktik Seviyeleri***, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1994.
- DAHL Carol, ***International Energy Markets: Understanding Pricing Policies and Profits***, PennWell, Oklohama, 2004.
- DAVUTOĞLU Ahmet, ***Stratejik Derinlik: Türkiye’nin Uluslararası Konumu***, Küre Yayınları, İstanbul, 2012.
- DEDEOĞLU Beril, ***Uluslararası Güvenlik ve Strateji***, Derin Yayınları, İstanbul, 2003.
- DEFAY Alexandre, ***Jeopolitik***, Çev. İsmail Yerguz, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2005.
- DEMİR Faruk, ***Enerji Güvenliği, Diplomasisi ve Ekonomisi***, Altinküre Yayınları, Ankara, 2007.
- DENK Nevzat, ***21’nci Yüzyıla Girerken Türkiye’nin Jeopolitik Durumu ve Jeostratejik Öneminin Yeniden Belirlenmesi***, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2000.
- DODDS Klaus, ***Geopolitics: A Very Short Introduction***, New York, Oxford University Press, 2007.
- DOLMAN Everett C., ***Astropolitik: Classical Geopolitics in the Space Age***, London, Frank Cass Publishers, 2002.
- DUGIN Aleksandr, ***Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım***, Çev. Vügar İmanov, Küre Yayınları, İstanbul, 2003.
- DUGIN Aleksandr, ***Moskova-Ankara Eksenli: Avrasya Hareketinin Temel Görüşleri***, Çev. Leonid Bahrevski, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2007.
- EL-SHAZLY Nadia El-Sayed, ***The Gulf Tanker War: Iran and Iraq’s Maritime Swordplay***, Macmillan Press, London, 1998.
- ESLEN Nejat, ***Küresel Hamleler: Anahtar Stratejiler***, Truva Yayınları, İstanbul, 2005.
- ESLEN Nejat, ***Tarih Boyu Savaş ve Strateji***, Truva Yayınları, İstanbul, 2005.
- FRIEDMAN George, ***Gelecek 10 Yıl***, Çev. Tayfun Törüner, Pegasus Yayınları, İstanbul, 2011.
- FRIEDMAN George, ***Gelecek 100 Yıl***, Çev. Enver Günsel ve İbrahim Şener, Pegasus Yayınları, 2010.
- FUKUYAMA Francis, ***Tarihin Sonu ve Son İnsan***, Çev. Zülfü Dicleli, Gün Yayınları, İstanbul, 1999.

- GORSHKOV Sergei G., **Devletin Deniz Gücü**, Çev. Orbay Ergün, Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1990.
- GÖRGÜLÜ İsmet, "**Askeri Coğrafya (Kara, Deniz ve Hava Harp Akademileri İçin)**", Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1992.
- GROVE Eric, **The Future of Sea Power**, Routledge, London, 1990.
- GÜLENÇ İlyas, **XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü**, Dönence Yayınları, İstanbul, 2011.
- GÜNER Aslan, **Milli Güç ve Türkiye'nin Milli Gücü**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1984.
- GÜRDENİZ Cem, **Hedefteki Donanma**, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2013.
- GÜREL Şükrü, **Tarihsel Boyut İçerisinde Türk-Yunan İlişkileri (1821-1993)**, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1993.
- GYORGY Andrew, **Geopolitics: The New German Science**, University of California Press, Berkley and Los Angeles, 1944.
- HANDEL Michael I., **Savaşın Ustaları: Klasik Stratejiler**, Çev. Berna Kara, Doruk Yayınları, İstanbul, 2004
- HASANOV Ali, **Jeopolitik: Teorileri, Metodolojisi, Aktörleri, Tarihi, Karakteristiği, Kavramları**, Babiâli Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2012.
- HART B. H. Liddell, **Strateji Dolaylı Tutum**, Çev. Selma Koçak, Doruk Yayınları, İstanbul, 2003.
- HEYWOOD Andrew, **Siyaset**, Çev. Bekir Beraat Özipek vd., Adres Yayınları, Ankara, 2011.
- HUNTINGTON Samuel P., **Medeniyetler Çatışması ve Dünya Düzeninin Yeniden Kurulması**, Çev. Mehmet Turhan ve Y. Z. Cem Soydemir, Okuyan Us Yayınları, İstanbul, 2004.
- İLHAN Suat, **Jeopolitikten Taktiğe**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1971.
- İLHAN Suat, **Jeopolitik Duyarlılık**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989.
- İLHAN Suat, **Türkiye'nin Jeopolitik Konumu ve Türk Dünyası**, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999.
- İLHAN Suat, **Dünya Yeniden Kuruluyor, Jeopolitik ve Jeokültür Tartışmaları**, Ötüken Yayınları, İstanbul, 1999.
- JOMINI Antoine Henri, **Savaş Sanatı'nın Ana Hatları**, Çev. Selma Koçak Doruk Yayınları, İstanbul, 2002.
- KALAY S. Zeki vd., **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1997.

- KALYON Levent, ***Türkiye'nin Savunma Politikaları Üzerine Kırmızı Kim?***, Nobel Yayınları, Ankara, 2010.
- KARLUK S. Rıdvan, ***Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi'nde Yapısal Dönüşüm***, Beta Yayınları, İstanbul, 2005.
- KEPECİOĞLU Halil, ***Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları***, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2008.
- KLARE Michael T., ***Küresel Çatışmanın Yeni Alanları: Enerji Savaşları***, Çev. Özge İnciler, Devin Yayınları, İstanbul, 2004.
- LACOSTE Yves, ***Büyük Oyunu Anlamak, Jeopolitik: Bugünün Uzun Tarihi***, Çev. İsmet Akça, NTV Yayınları, İstanbul, 2007.
- LASSWEL Harold D., ***Politics: Who Gets What, When, How***, Meridian Books, Cleveland and New York, 1958.
- LINDBERG Michael and TODD Daniel, ***Brown-, Green- and Blue- Water Fleets: The Influence of Geography on Naval Warfare, 1861 to the Present***, Praeger Publishers, Westport, 2002.
- LIVEZEY William E., ***Mahan'a Göre Deniz Gücü***, Çev. İlyas Fidan, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1979.
- ÖKTEM A. Emre ve KURTDARCAN Bleda R., ***Deniz Haydutluğu ve Korsanlık: Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla***, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2011.
- ÖYMEN Onur, ***Türkiye'nin Gücü***, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1998.
- ÖZCAN Gencer, ***Türkiye-İsrail İlişkilerinde Dönüşüm: Güvenliğin Ötesi***, TESEV Yayınları, İstanbul, 2005.
- ÖZEY Ramazan, ***Jeopolitik ve Jeostratejik Açından Türkiye***, Marifet Yayınları, İstanbul, 1998.
- ÖZEY Ramazan, ***Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği***, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2002.
- MACKINDER Halford John, ***Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction***, Constable and Company, London, 1919.
- MAHAN Alfred Thayer, ***The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783***, Bostan, Little, Brown and Company, 1904.
- MORGENTHAU Hans J., ***Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace***, Alfred A. Knopf, New York, 1965.
- MÜTERCİMLER Erol, ***21. Yüzyıl ve Türkiye: Yüksek Strateji***, Erciyaş Yayınları, İstanbul, 1997.
- PAZARCI Hüseyin, ***Uluslararası Hukuk***, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 2011.
- SANCAR Erdiñç, ***21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi***, IQ Kültür-Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006.

- SARTORI Nicola Sartori, *The Militarization of Energy: A Sustainable Challenge for the EU?*, Chatham House, London, 2010.
- SAYGIN Hasan ve ÇELİK Ceyhan, *Geo-Enerjik Bakış: AB Bağlamında Enerji Politikalarında Geo-Enerji Alanları*, Aydın Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2011.
- SÖNMEZOĞLU Faruk, *Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995.
- TARAKÇI Nejat, *Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2003.
- TEZKAN Yılmaz ve TAŞAR M. Murat, *Dünden Bugüne Jeopolitik*, Ülke Yayınları, İstanbul, 2002.
- TILL Geoffrey, *Seapower: A Guide For The Twenty-First Century*, Frank Cass Publishers, London, 2004.
- TOPTAŞ Ergüder, *21. Yüzyılda Savaş*, Kripto Yayınları, Ankara, 2009.
- TUATHAIL Gearoid O, "Understanding Critical Geopolitics: Geopolitics and Risk Security", Geoffrey Sloan and GRAY Colin S., *Geopolitics, Geography and Strategy*, Frank Cass Publishers, London, 1999.
- ULAŞ Bülent, *Jeopolitik: Türkiye'nin Milli Güvenliği ve Avrupa Birliği Üyelik Süreci*, Başlık Yayınları, İstanbul, 2011.
- YILDIZ Dursun ve YAŞAR Doğan, *Doğu Akdeniz'de Küresel Satranç*, Truva Yayınları, İstanbul, 2012.

MAKALELER

- "21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)", *Savunma ve Havacılık*, 2010, 24 (141), 24-46.
- "Açık Denizlere Doğru: Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, 1997, Sayı: 570.
- AGNEW John et. al, "Introduction", John Agnew et. al. (Ed.), *A Companion to Political Geography*, Blackwell Publishing, Molden, 2003, 1-10.
- "Akdeniz Kalkanı Harekâtı: Türkiye'nin, Doğu Akdeniz'in Deniz ve Enerji Güvenliğine Katkısı", *Savunma ve Havacılık*, 2007, 21 (119), 44-47.
- ANNATI Massimo, "Maritime Terrorism Security Against Terrorism and Piracy," *Military Technology*, 2009, No: 3, 32-37.
- ARİS Hakkı, "Ultra Electronics, Türk Savunma Sanayi ile Su-Altı Akustik Çözümler Açılımına Hazır", *Savunma ve Havacılık*, 2012, 26 (149), 115-120.
- ATAGENÇ Ömer, "Çin ve Hindistan'ın Deniz Stratejisi ve Hint Okyanusu'nda Güç Mücadelesi," *Bilge Strateji*, 2012, 4 (6), 135-166.

- AVERILL Bruce A., "Oil, Gas and Maritime Security," *Journal of International Peace Operations*, 2010, 6 (2), 13-18.
- AYDIN Mustafa, "Global Değişim ve Genişleyen Türk Dünyası: Türkler ve Türkler", Şaban H. Çalış vd. (Ed.), *Türkiye'nin Dış Politika Gündemi: Kimlik, Demokrasi ve Güvenlik*, Liberte Yayınları, Ankara, 2001, 271-291.
- AYDIN Mustafa, "Kafkasya ve Orta Asya'yla İlişkiler", Baskın Oran (Ed.), *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt II: 1980-2001)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, 366-439.
- AYMAN S. Gülden, "Türk-Yunan İlişkilerinde Güç ve Tehdit", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), *Türk Dış Politikasının Analizi*, Der Yayınları, İstanbul, 2004, 493-506.
- BAHGATGawdat, "Europe's Energy Security: Challenges and Opportunities", *International Affairs*, 2006, 82 (5), 961-975.
- BALAT Mustafa, "Security of Energy Supply in Turkey: Changes and Solutions", *Energy Conversion and Management*, 2010, Vol: 51, 1998-2011.
- BAŞEREN Sertaç Hami, "Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 8 (14), 2010, 129-184.
- BAYRAÇ H. Naci, "Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2009, 10 (1), 114-142.
- BİLGİN Pınar, "'Türkiye Coğrafyasında Yalnız Güçlü Devletler Ayakta Kalabilir': Jeopolitik Gerçeklerin Türkiye'deki Kullanımları", Evren Balta Parker ve İsmet Akça (Ed.), *Türkiye'de Ordu, Devlet ve Güvenlik Siyaseti*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010, 453-474.
- BRAUNCH Hans Günter, "Güvenliğin Yeniden Kavramsallaştırılması: Barış, Güvenlik, Kalkınma ve Çevre Kavramsal Dörtlüsü", Mustafa Aydın vd. (Ed.), *Uluslararası İlişkilerde Çatışmadan Güvenliğe*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2012, 167-197.
- BREWSTER David, "An Indian Sphere of Influence in the Indian Ocean?," *Security Challenges*, 2010, 6 (3), 1-20.
- BUZAN Barry, "New Patterns of Global Security in the Twenty-First Century", *International Affairs*, 1991, 67 (3), 431-451.
- BÜKÜLMEZ Başak ve KÜPELİ Timur, "Küresel Güçlerin Karadeniz Stratejilerinin Önündeki Engel: Montrö". *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 2007, 3 (5), 193-218.
- CHASE Robert S. et. al., "Pivotal States and U.S. Strategy", *Foreign Affairs*, 1996, 75 (1), 33-51.

- ÇALIŞKAN Şadan, "Türkiye'nin Enerjide Dışa Bağımlılık ve Enerji Arz Güvenliği Sorunu", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2009, Sayı: 25, 297-310.
- "Denizcilik Türk'ün Milli Ülküsü Olmalıdır!", *Savunma ve Havacılık*, 2010, 24 (139), 8-24.
- "Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Salim Dervişoğlu ile söyleşi)", *Savunma ve Havacılık*, 1998, 12 (70), 36-47.
- "Denizlerdeki Güvencemiz: Türk Deniz Kuvvetleri", *Savunma ve Havacılık*, 2006, 20 (115), 8-26.
- DOLMAN Everett C., "Uzay Çağında Jeostrateji: Astropolitik Bir Çözümleme", Colin S. Gray ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya*, ASAM Yayınları, Ankara, 2003, 111-142.
- ERHAN Çağrı, "ABD ve NATO'yla İlişkiler", Baskın Oran (Ed.), *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt II: 1980-2001)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, 522-575.
- ERICKSON John, "'Russia Will Not be Trifled With': Geopolitical Facts and Fantasies", Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), *Geopolitics, Geography and Strategy*, Frank Cass Publishers, London, 1999.
- FARRELL Richard, "Maritime Terrorism: Focusing on the Probable", *Naval War College Review*, 2007, 6 (3), 46-60.
- FIRAT Melek, "Yunanistan'la İlişkiler", Baskın Oran (Ed.), *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt II: 1980-2001)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, 440-480.
- "Geçmişten Günümüze Daima Milletin Hizmetinde: Jandarma Genel Komutanlığı (Jandarma Genel Komutanı Org. Necdet Özel ile Söyleşi)", *Savunma ve Havacılık*, 2011, 25 (144), 30-48.
- GÖKNEL M. Mete, "Enerji Güvenliği ve Ortadoğu", *Ortadoğu Analiz*, 2010, 2 (21), 55-66.
- GÖNLÜBOL Mehmet ve SAR Cem, "1919-1938 Yılları Arasında Türk Dış Politikası", Mehmet Gönübol ve Cem Sar (Ed.), *Olaylarla Türk Dış Politikası*, Alkım Kitabevi Yayınları, İstanbul, 1989, 3-133, s. 28.
- GUERLAC Henry, "Vauban: The Impact of Science on War", Edward Mead Earle (Ed.), *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler*, Princeton University Press, Princeton, 1943.
- GÜLMEZ Seçkin Barış, "Denizlerin Jeopolitiği: Alfred Thayer Mahan", Mustafa Serdar Palabıyık (Ed.), *Batı'da Jeopolitik Düşünce*, Orion Kitabevi, Ankara, 2009, 21-34.

- GÜNEY Durmuş ve GÜNAY Aslı, "1933'ten Günümüze Türk Yükseköğretiminde Niceliksel Gelişmeler", **Yüksek Öğretim ve Bilim Dergisi**, Cilt: 1 (1), 2011, 1-22.
- HAIDER Ziad, "Baluchis, Beijing and Pakistan's Gwadar Port," **Georgetown Journal of International Affairs**, 2005, 6 (1), 95-103.
- HERWIG Holger H., "Jeopolitik: Haushofer, Hitler ve Lebensraum", Tuğrul Karabacak (çev.), Colin S. Gray ve SLOAN Geoffrey (Ed.), **Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya**, ASAM Yayınları, Ankara, 2003, 292-322.
- HOLGER H. HERWIG, "The Failure of German Sea Power, 1914-1945: Mahan, Tirpitz and Raeder Reconsidered", **The International History Review**, 1988, 10 (1), 68-105.
- HOLMES James R., "China's Way of Naval War: Mahan's Logic, Mao's Grammar", **Comparative Strategy**, 28 (3), 217-243.
- HUNTINGTON Samuel P., "The Clash of Civilizations?", **Foreign Affairs**, 1993, 72 (3), 22-49.
- III Walter C. Ladwig, "India and Military Power Projection: Will the Land of Gandhi Become a Conventional Great Power?," **Asian Survey**, 2010, 50 (6), 1162-1183.
- İŞCAN İsmail Hakkı, "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", **Uluslararası İlişkiler**, 2004, Cilt 1 (2), 47-79.
- İŞERİ Emre ve DİLEK A. Oğuz, "Yeni Enerji Jeopolitiğinde NATO'nun Enerji Güvenliğinde Tamamlayıcı Rolü ve Türkiye'nin Potansiyel Katkıları", **Gazi Akademik Bakış**, 2012, 5 (10), 229-248.
- KANTÖRÜN Ufuk, "Bölgesel Enerji Politikaları ve Türkiye," **Bilge Strateji**, 2010, 2 (3), 87-113.
- KARACA R. Kutay, "Çin'in Değişen Enerji Stratejisinin Doğu Politikasına Etkileri (1990-2010)," **Uluslararası İlişkiler**, 2012, 9 (33), 93-118.
- KARACA Ulaş, "Hitler'in Jeopolitiği: Karl Haushofer", Mustafa Serdar Palabıyık (Ed.), **Batı'da Jeopolitik Düşünce**, Orion Kitabevi, Ankara, 2009, 111-124.
- KHAMASHURIDZE Zurab, "Energy Security and NATO: Any Role for the Alliance?," **Connections The Quarterly Journal**, 2008, 7 (4), 43-58.
- KİRİŞCİ Kemal, "The Transformation of Turkish Foreign Policy: The Rise of the Trading State," **New Perspectives on Turkey**, 2009, No: 40, 29-57.
- KLARE Michael T., "Superpower Rivalry at Sea", **Foreign Policy**, 1975-1976, No: 21, 86-96+161-167.
- KOÇER Gökhan, "Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye", **Akademik Bakış**, 2007, 1 (1), 195-217.

- KUTLUHAN Bora, "Türk Deniz Kuvvetleri: Bugün ve Yarın (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Eşref Uğur Yiğit ile söyleşi)", **Savunma ve Havacılık**, 2009, 23 (134), 8-32.
- KUTLUHAN Bora ve SÜNNETÇİ İbrahim, "Özgürlük ve Egemenliğimizin Teminatı: Türk Silahlı Kuvvetleri", **Savunma ve Havacılık**, 23 (136), 8-51.
- KÜÇÜKŞAHİN Ahmet, "Güvenlik Bağlamında, Risk ve Tehdit Kavramları Arasındaki Farklar Nelerdir ve Nasıl Belirlenmelidir?", **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 2 (4), 2006, 7-40.
- LAI Hongyi Harry, "China's Oil Diplomacy: Is It a Global Threat?," **Third World Quarterly**, 2007, 28 (3), 519-537.
- LUFT Gal and KORIN Anne, Terrorism Goes to Sea, **Foreign Affairs**, 2004, 83 (6), 61-71.
- MACKINDER Halford John, "The Geographical Pivot of History", **The Geographical Journal**, 1904, 23 (4), 421-437.
- MACKINDER Halford John, "The Round World and the Winning of the Peace", **Foreign Affairs**, 1943, 21 (4), 595-605.
- "Mavi Vatanlar İçin Sahil Güvenlik Komutanlığı (Sahil Güvenlik Komutanı Tümğ. İzzet Artunç ile Söyleşi)," **Savunma ve Havacılık**, 2010, 24 (139), 40-50.
- "Mavi Vatanın Bekçileri: Türk Deniz Kuvvetleri", **Savunma ve Havacılık**, 2012, 26 (152), 8-18.
- "Mavi Vatan Muhafızları Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın 25nci Yılı (Sahil Güvenlik Komutanı Tüma. Can Eroğlu ile söyleşi)," **Savunma ve Havacılık**, 2007, 21 (121), 24-36.
- MILAS Herkül, "Stratejik Derinlik Kitabı - Yurt Dışından Okunduğunda," Baskın Oran (Ed.), **Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt III, 2001-2012)**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, 137-138.
- O'LOUGHLIN John and WUSTEN Herman van der, "Political Geography of Panregions", **The Geographical Review**, 1990, 80 (1), 1-20.
- ORAN Baskın, "Dönemin Dış Politikası," Baskın Oran (Ed.), **Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar (Cilt III, 2001-2012)**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, 130-226.
- ÖZCAN Gencer, "Türkiye Dış Politikasında Algılamalar, Karar Alma ve Oluşum Süreci", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), **Türk Dış Politikasının Analizi**, İstanbul, Der Yayınları, 2004, 829-894.
- ÖZCAN Gencer, "Türkiye-İsrail İlişkileri", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), **Türk Dış Politikasının Analizi**, Der Yayınları, İstanbul, 2004, 329-358.

- ÖZDAĞ Muzaffer, "Jeopolitik Konusunda Notlar", **Avrasya Dosyası (İsrail Özel)**, 1994, 1 (3), 153-169.
- ÖZGEN Cenk, "Doğu Akdeniz'de Enerji Güvenliğine Yönelik Bir Girişim: Akdeniz Kalkanı Harekâtı", **Akademik Orta Doğu Dergisi**, 2013, 8 (1), 101-114.
- OWENS Mackubin Thomas, "In Defence of Classical Geopolitics", **Naval War College Review**, 1999, 52 (4), 59-76.
- RAPHAEL Sam and STOKES Doug, "Energy Security", Alan Collins (Ed.), **Contemporary Security Studies**, Oxford University Press, New York, 2010, 378-393.
- ROPP Theodore, "Continental Doctrines of Sea Power", Edward Mead Earle (Ed.), **Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler**, Princeton University Press, Princeton, 1943, 446-456.
- SIDAWAY James Derrick, "Iberian Geopolitics", Klaus Dodds and David Atkinson (Ed.), **Geopolitical Traditions: A Century of Geopolitical Thought**, Routledge, London, 2000, 118-149.
- SLOAN Geoffrey, "Sir Halford J. Mackinder: The Heartland Theory Then and Now", Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), **Geopolitics, Geography and Strategy**, Frank Cass Publishers, London, 1999.
- SLOAN Geoffrey and GRAY Colin C., "Why Geopolitics?", Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), **Geopolitics, Geography and Strategy**, Frank Cass Publishers, London, 1999.
- SÖNMEZOĞLU Faruk, "Dünya ve Türkiye", Faruk Sönmezoğlu (Ed.), **Türk Dış Politikasının Analizi**, Der Yayınları, İstanbul, 2004, 985-1006.
- SPROUT Margaret Tuttle, "Mahan: Evangelist of Sea Power", Edward Mead Earle (ed.), **Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler**, Princeton University Press, Princeton, 1943, 415-445.
- SULONG Rini Suryati, "The Kra Canal and Southeast Asian Relations," **Journal of Current Southeast Asian Affairs**, 2012, 31 (4), 109-125.
- SUMIDA Jon, "Alfred Thayer Mahan, Geopolitician", Geoffrey Sloan and Colin S. Gray (Ed.), **Geopolitics, Geography and Strategy**, Frank Cass Publishers, London, 1999.
- ŞAHİN Mehmet, "Türkiye'nin Orta Doğu Politikası: Süreklilik ve Değişim", **Akademik Orta Doğu**, 2010, 4 (2), 9-21.
- TAŞDEMİRCİ Ersoy, "Jeopolitik ve Türkiye'nin Jeopolitik Durumu", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, 1989, Sayı: 323.

- TERZİ Özlem, “Soğuk Savaş Sonrası Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri: Ekonomik Gündemden Siyasi Gündeme”, Faruk Sönmezoğlu (Ed.), **Türk Dış Politikasının Analizi**, Der Yayınları, İstanbul, 2004, 453-464.
- TİRBEN Elif Gül, “Dünyaya Yeni Bir Bakış: Eleştirel Jeopolitik”, Mustafa Serdar Palabıyık (ed.), **Batı’da Jeopolitik Düşünce**, Orion Kitabevi, Ankara, 2009, 217-236.
- TURNER Stansfield, “The Naval Balance: Not Just a Numbers Game”, **Foreign Affairs**, 1977, 55 (2), 339-354.
- TURNER Stansfield, “Missions of the U.S. Navy”, **Naval War College Review**, 1998, 51 (1), 87-103.
- “Türk Deniz Kuvvetleri 21nci Yüzyıla Hazır (Deniz Kuvvetleri Komutanı Org. Bülent Alpaya ile söyleşi)”, **Savunma ve Havacılık**, 2002, 16 (91), 8-30.
- “Türk Deniz Kuvvetleri: Dost İçin Güven, Düşman İçin Korku! (Deniz Kuvvetleri Komutanı Org. Metin Ataç ile söyleşi)”, **Savunma ve Havacılık**, 2008, 22 (127), 8-26.
- “Türk Deniz Kuvvetleri’nin Gelişimine Bir Bakış”, **Savunma ve Havacılık**, 2013, 27 (158), 8-36.
- “Türk Deniz Kuvvetleri’nin Modernizasyonu (Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Yener Karahanoğlu ile söyleşi)”, **Savunma ve Havacılık**, 2007, 21 (121), 8-18.
- TÜRKER Haşim, “Somali Açıklarında Yürütülen Deniz Haydutluğuyla Mücadele Faaliyetleri”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 2010, Sayı: 608, 25-39.
- “Türkiye ve NATO Ülkeleri: İngiltere [Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı]”, **Savunma ve Havacılık**, 1994, 8 (4), 74-77.
- “Türk Savunma Sanayinin Küresel Etkinliği Artıyor!” **Savunma ve Havacılık**, 27 (155), 2013, 10-38.
- WARNER Edward, “Douhet, Mitchell, Seversky: Theories of Air Warfare”, Edward Mead Earle (Ed.), **Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler**, Princeton University Press, Princeton, 1943.
- WHITE Dan, “Maritime Security: Protecting Borders, Ports and Global Supply Chain,” **Ocean News & Technology**, 2006, 12 (4), 8.
- WINN John I. and GOVERN Kevin H., “Maritime Pirates, Sea Robbers and Terrorists: New Approach to Emerging Threats,” **The Homeland Security Review**, 2008, 2 (3), 131-156.
- YATTİN Gülçin, “Yaşayan Bir Organizma Olarak Devlet: Friedrich Ratzel”, Mustafa Serdar Palabıyık (Ed.), **Batı’da Jeopolitik Düşünce**, Orion Kitabevi, Ankara, 2009, 35-54.

YAYCI Cihat, "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü ve Etkisi", **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 2011, 7 (14), 17-41.

YERGIN Daniel, "Energy Security in the 1990s", **Foreign Affairs**, 1988, 67 (1), 110-132.

YERGIN Daniel, "Ensuring Energy Security", **Foreign Affairs**, 2006, 85 (2), 69-82.

YI-CHONG Xu, "China's Energy Security", **Australian Journal of International Affairs**, 2006, 60 (2), 265-286.

TEZLER

AKSOY Enver, Bulgaristan ve Romanya'da Kurulacak ABD Üslerinin Bölgeye Olası Etkileri, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 2007, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

SODERHOLM C. E., Indian Maritime Strategy and the Sea Lines of Communication, National Defence College, New Delhi, (Unpublished Master's Thesis).

RAPORLAR

2011-2016 Bilim ve Teknoloji İnsan Kaynağı Stratejisi ve Eylem Planı, Tübitak, Ankara, 2010.

2011 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 2012.

2011 Yılı Faaliyet Raporu ve 2012 Yılı İş Programı, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 2011.

2012 World Intellectual Property Indicators, World Intellectual Property Organisation, Geneva, 2012.

2012 Yılı Ham Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu, Türkiye Petrolleri A.O. Genel Müdürlüğü, Ankara, 2013.

2012 Yılı Sektör Raporu, Botaş, Ankara, 2013.

AHN Sun-Joo and GRACZYK Dagmar, **Understanding Energy Challenges in India: Policies, Players and Issues**, International Energy Agency, Paris, 2012.

Beyaz Kitap 2000, Mönch Türkiye Yayıncılık, Ankara, 2000.

Bilim ve Teknoloji Politikaları Uygulama Planı: 2005-2010'un Değerlendirilmesi, Tübitak, Ankara, 2010.

BP Energy Outlook 2030, BP, London, 2012.

BP Statistical Review of World Energy 2003, BP, London, 2003.

BP Statistical Review of World Energy 2013, BP, London, 2013.

CHALK Peter, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*, RAND Corporation, Santa Monica, 2008.

Deniz Ticareti 2011 İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2012.

Deniz Ticareti Analizleri, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2012.

Doğalgaz Piyasası 2011 Yılı Sektör Raporu, T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Doğalgaz Piyasası Dairesi Başkanlığı, Ankara, 2012.

Doğalgaz Piyasası Sektör Raporu, T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu Doğalgaz Piyasası Daire Başkanlığı, Ankara, 2013.

EBEL Robert E., *Energy and Geopolitics in China: Mixing Oil and Politics*, Center for Strategic and International Studies, Washington, 2009.

Elektrik Enerjisi Piyasası ve Arz Güvenliği Strateji Belgesi, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2009.

Financial and Economic Data Relating to NATO Defence, NATO Public Diplomacy Division, Bruxelles, 2010.

Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy, Integrated Headquarters Ministry of Defence (Navy), New Delhi, 2007.

Gemi İnşa Sektörü, T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü Otomotiv, Makina, Elektrik ve Elektronik Ürünler Daire Başkanlığı, Ankara, 2012.

GHOSHAL Baladas, *China's Perception of India's 'Look East Policy' and Its Implications*, Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, 2013.

International Energy Agency, *Understanding Energy Challenges in India: Policies, Players and Issues*, International Energy Agency, Paris, 2012.

International Energy Outlook 2011, U.S. Energy Information Administration, Washington, 2011.

International Gas Union, *World LNG Report 2011*, PETRONAS, Kuala Lumpur, 2011.

International Maritime Organization, *International Shipping Facts and Figures - Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, Maritime Knowledge Centre, London, 2012.

KHATIB Hisham, *World Energy Assessment: Energy and Challenge of Sustainability*, United Nations Development Programme, New York, 2000.

LARRABEE F. Stephen and LESSER Lan O., *Turkish Foreign Policy in an Age of Uncertainty*, RAND, Santa Monica, 2003.

Leadmark: The Navy's Strategy for 2020, Chief of the Maritime Staff, Ottawa, 2001.

Limits of Oceans and Seas, International Hydrographic Organisations, Monte Carlo, 1953.

Madencilik Sektöründeki Sorunların Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan Meclis Araştırma Komisyonu Raporu, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Ankara, 2010.

Milli Eğitim İstatistikleri 2011-2012, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, 2012, Ankara.

MOLLER Bjorn, **Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy**, DIIS Reports, Copenhagen, 2009.

MONAGHAN Andrew, **Energy Security: NATO's Limited, Complementary Role**, NATO Defense College, Rome, 2008.

Naval Doctrine Publication 1: Naval Warfare, U.S. Navy and U.S. Marine Corps, Washington, 1994.

Nükleer Santraller ve Ülkemizde Kurulacak Nükleer Santrale İlişkin Bilgiler, T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Nükleer Enerji Proje Uygulama Dairesi Başkanlığı, Ankara.

Oil and Gas Emergency Policy – Turkey 2013 Update, 201, International Energy Agency, Paris, 2013.

PEHRSON Christopher J., **String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2006**, International Maritime Organisation, London, 2013.

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2007, International Maritime Organisation, London, 2013.

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2009, International Maritime Organisation, London, 2013.

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2012, International Maritime Organisation, London, 2013.

Rising Power Across the Asian Littoral, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, Carlisle, PA, 2006.

Petrol Piyasası 2011 Yılı Sektör Raporu, T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu Petrol Piyasası Dairesi Başkanlığı, Ankara, 2012.

Piracy off the Somali Coast, International Expert Group on Piracy off the Somali Coast, Nairobi, 2008.

SANDIKLI Atilla, **Jeopolitik ve Türkiye: Riskler ve Fırsatlar (Rapor No: 27)**, BİLGESAM Yayınları, İstanbul, 2011.

Securing Britain in an Age of Uncertainty: Strategic Defence and Security Review, HM Government, London, 2010.

Sektör Raporları: Gemi İnşa Sanayi, T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü Otomotiv, Makina, Elektrik ve Elektronik Ürünler Daire Başkanlığı, Ankara, 2012.

Su Ürünleri İstatistikleri, T.C. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2013.

Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, Ankara, 2010.

TAYLAN Tolga, ***Yunanistan Ülke Raporu***, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Ankara, 2011.

T.C. Dışişleri Bakanlığı 2011 Faaliyet Raporu, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Yayını, Ankara, 2011.

Türkiye’de Aile Yapısı Araştırması 2011, T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Ankara, 2011.

Türkiye İstatistik Yıllığı 2011, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara, 2011.

Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayii, TÜSİAD, İstanbul, 2010.

WOOD Al, ***Tanker Ownership in Non-OECD Countries and the Rise of Government-Owned Fleets***, George Washington University, Washington, 2011.

World Energy Outlook 2010, International Energy Agency, Paris, 2010.

United Nations, ***Review of Maritime Transport 2011***, UNCTAD, New York and Ceneva, 2011.

ÜNVER Mustafa vd., ***Kritik Altyapıların Korunması***, Bilgi Teknolojileri ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, 2010.

ANSİKLOPEDİ

HOIBERG Dale H. Jeopolitik, ***AnaBritannica: Genel Kültür Ansiklopedisi***, Cilt: 12, Ana Yayıncılık, İstanbul, 2004.

KILIÇLIOĞLU Safa vd., Jeopolitik, ***Meydan-Larousse: Büyük Lûgat ve Ansiklopedi***, Cilt: 6, Meydan Yayınevi, İstanbul, 1971.

İNTERNET

“14 İl Rahat, 27 İl Riskli”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/22227043.asp> (Erişim tarihi: 17.05.2013).

“AB’de Evlilik Dışı Çocuk Zirve Yaptı”, <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/15745952.asp> (Erişim tarihi: 22.05.2013).

“Aden Somali Bölgesi Deniz Haydutluğu Faaliyetleri”, http://www.denizticaretodasi.org.tr/.../Haydutluk/Korsanlik_Mecelis.ppsx (Erişim tarihi: 26.03.2014).

AKBABA İsmail, “Ege Sorunlarına Bakış”, http://www.dho.edu.tr/pusula/72/ege_sorun.html (Erişim tarihi: 15.02.2014).

AKÇADAĞ Emine, “Gelişen ve Değişen Türk Deniz Kuvvetleri’nin Bugünü ve Yarını (E. Ora. Salim Dervişoğlu ile söyleşi)”, <http://www.bilgesam.org/tr/images/stories/bilgesoylesi/bilgesoylesi9.pdf> (Erişim tarihi: 10.02.2014), ss. 7-8.

ALTUNSOY İsmail, “Ceyhan’da Sürpriz Gelişme: Rafineriyi Türkiye ve Rusya Ortak Kuracak”, http://www.zaman.com.tr/ekonomi_ceyhanda-surpriz-gelisme-rafineriyi-turkiye-ve-rusya-ortak-kuracak_908652.html (Erişim tarihi: 04.03.2014).

ALTUNSOY İsmail, “Karadeniz’deki Rezerv, Petrol ve Doğalgaz İhtiyacını Karşılacak”, http://www.zaman.com.tr/ekonomi_karadenizdeki-rezerv-petrol-ve-dogalgaz-ihtiyacini-karsilayacak_629713.html (Erişim tarihi: 12.03.2014).

ATEŞ Hazal, “Basra Petrolü Yumurtalık’a Akacak”, <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2014/03/10/basra-petrolu-yumurtalika-akacak> (Erişim tarihi: 20.03.2014).

AY Hasan ve ER Mesut, “İstanbul’a İkinci Boğaz”, <http://www.sabah.com.tr/Gundem/2011/04/28/istanbula-ikinci-bogaz> (Erişim tarihi: 21.10.2013).

Aytemiz, “LNG Nedir?”, <http://www.aytemiz.com.tr/bpi.asp?caid=696&cid=4511> (Erişim tarihi: 07.10.2013).

BAĞDİKEN Mustafa vd., “İzmit Karamürsel Seferini Yapan Deniz Otobüsü Kaçırıldı”, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/19219991.asp> (Erişim tarihi: 26.03.2014).

BAKIR Naki, “Türkiye 2012’de Yeniden 17. Büyük Ekonomi Oldu”, <http://www.dunya.com/turkiye-2012de-yeniden-17-buyuk-ekonomi-oldu-189138h.htm> (Erişim tarihi: 14.05.2013).

BAL İdris, “Etkin Bir Dış Politika”, <http://www.tbdd.org/index.php/yazar-kadromuz/50-prof-dr-idris-bal/7-etkin-bir-d-s-politika-prof-dr-idris-bal.html> (Erişim tarihi: 26.05.2013).

BAŞEREN Sertaç Hami, “Doğu Akdeniz’de Gerilim”, http://www.tudav.org/index.php?option=com_content&view=article&id=95%3Adou-akdeniz-serhat-h-baeren&catid=40%3Amuenhasr-ekonomik-boelge&Itemid=54&lang=tr (Erişim tarihi: 18.02.2014).

BBC News, “Blasts Target Iraq Oil Terminals”, http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/3656481.stm (Accessed: 07.11.2013).

BBC News, “Saudis Foil Oil Facility Attack”, http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/4747488.stm (Accessed: 07.11.2013).

BBC News, “Tamil Tigers Claim Tanker Attack”, http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/1628218.stm (Accessed: 07.11.2013).

BBC News, “Yemen Says Tanker Blast Was Terrorism”, http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2334865.stm (Accessed: 07.11.2013).

BBC Türkçe, “ABD İran’ı Hürmüzü Kapatma Tehdidi Konusunda Uyardı”, http://www.bbc.co.uk/turkce/haberler/2011/12/111228_us_iran_warning.shtml (Erişim tarihi: 28.11.2013).

BBC Türkçe, “Derin Deniz Petrollerinin Geleceği”, http://www.bbc.co.uk/turkce/multi medya/2010/06/100616_graphics_drilling.shtml (Erişim tarihi: 29.10.2013).

BEYHAN Özlem Ermiş, “LNG Taşımak İçin Sözleşme Peşinde”, <http://www.dunya.com/lng-tasimak-icin-sozlesme-pesinde-201662h.htm> (Erişim tarihi: 16.03.2013).

BİLGE Ömer, “Rumlar Kuyu Satıyor”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/22167829.asp> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

BM Enformasyon Merkezi Resmi İnternet Sayfası, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi”, http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf (Erişim tarihi: 14.02.2014).

“Blackseafor Tatbikatı Tam Kadro Olarak Geçmiyor”, http://turkish.ruvr.ru/2012_04_09/71117180/ (Erişim tarihi: 31.03.2014).

BOLAT Şahin, “E-Bilgi Edinme (Info) (ETKB) (Cenk Özgen)”, <http://www.hotmail.com.tr> (Erişim tarihi: 11.12.2012).

Botaş, “Doğalgaz İletim ve Dağıtım Hatları”, <http://www.botas.gov.tr/icerik/tur/projeler/yatirimbiten.asp>, (Erişim tarihi: 17.03.2014).

Botaş, “Ham Petrol Boru Hattı Taşımacılığı”, <http://www.botas.gov.tr/index.asp> (Erişim tarihi: 19.03.2014).

Botaş International, “BİL Hakkında”, <http://botasint.com/> (Erişim tarihi: 20.03.2014).

“BOTAŞ ve TPAO Özelleştirilmeyecek”, http://www.radikal.com.tr/ekonomi/botas_ve_tpao_ozellestirilmeyecek-1106292 (Erişim tarihi: 13.10.2013).

BOWDEN Anna vd., “The Economic Cost of Maritime Piracy 2010”, http://www.oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_4.pdf (Accessed: 17.11.2013).

BP Deep Horizon Oil Spill Commission, “A Short History of Offshore Oil Drilling”, <http://www.cs.ucdavis.edu/~rogaway/classes/188/materials/bp.pdf> (Accessed: 27.10.2013).

BUZAN Barry and SEGAL Gerald, “A Western Theme”, <http://homepage.usask.ca/~llr130/segal/busepro.html> (Accessed: 31.03.2013).

BÜYÜKAKINCI Erhan, “Türk-Rus İlişkilerinin Değerlendirilmesi: Güvenlik Sorunsalından Çok Boyutlu Derinliğe Geçiş”, <http://www.erhanbuyukakinci.com/dosya/Turk-Rus-iliskilerinin-Degerlendirilmesi.pdf> (Erişim tarihi: 04.06.2013).

“Ceyhan Küresel Enerji Üssü Olabilir”, <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2012/08/25/ceyhan-kuresel-enerji-ussu-olabilir> (Erişim tarihi: 20.03.2014).

CIA The World Fact Book, “Turkey”, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/tu.html> (Accessed: 11.05.2013).

CIA The World Fact Book, “World: Geography”, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xx.html> (Accessed: 01.11.2013).

Coğrafya Dünyası, “Türkiye’nin Konumu”, <http://www.cografya.gen.tr/egitim/matcog/turkiye-nin-konumu.htm> (Erişim tarihi: 04.05.2013).

COLE Bernard D., “The Future Chinese Carrier Force”, <http://news.usni.org/2013/05/08/the-future-chinese-carrier-force> (Accessed: 22.12.2013).

Combined Maritime Forces Official Web Page, “About CMF”, <http://combinedmaritimeforces.com/about/> (Accessed: 03.04.2014).

“Çalık 15 milyar TL’lik Teşvik Belgesi Aldı”, <http://www.milliyet.com.tr/calik-15-milyar-tl-lik-tesvik-belgesi-aldi/ekonomi/sondakikaarsiv/14.06.2010/1239460/default.htm> (Erişim tarihi: 13.03.2014).

Defining Geopolitics, “A Century of (Western) Geopolitics”, <http://geopoliticsdefined.wordpress.com/tag/spykman/> (Accessed: 05.01.2014).

DİLEK Cahit Armağan, “ABD-Romanya Stratejik Ortaklığı; ABD Artık Sürekli Karadeniz’de”, <http://www.21yyte.org/tr/arastirma/abd/2013/11/25/7315/abd-romanya-stratejik-ortakligi-abd-artik-surekli-karadenizde> (Erişim tarihi: 17.02.2014).

“Doğalgazın 5’te 1’i Karadeniz’den”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23472364.asp> (Erişim tarihi: 09.03.2014).

“Doğusu Petrol Batısı Gaz Dolu”, <http://yenisafak.com.tr/ekonomi-haber/dogusu-petrol-batisi-gaz-dolu-20.02.2014-619862> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü, “R/V K. Pri Reis”, <http://imst.deu.edu.tr/gemilerimiz/r-v-k-piri-reis-24.html> (Erişim tarihi: 10.03.2014).

DUMAN Fadıl, “Türkiye’de Offshore Sondajları”, <http://www.computationalrenewables.com/offshore/presentations/fadil-duman.pdf> (Erişim tarihi: 09.03.2014).

EDİGER Volkan Ş., “Yeni Yüzyılın Enerji Güvenliğinde Karşılıklı Bağımlılık Bir Zaruret”, <http://www.v-energy.net/makaleler/dgd2.pdf> (Erişim tarihi: 11.08.2013).

EgeGaz, “Egegaz Aliağa LNG Terminali”, <http://www.egegaz.com.tr/tr/terminal.aspx> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

EKŞİ Özgür, “Karadeniz’in İkinci Üssü Trabzon’a”, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/11129357.asp> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

Environmental and Energy Study Institute, “Could America Do Without Offshore Oil?”, <http://www.eesi.org/could-america-do-without-offshore-oil-03-jun-2010> (Accessed: 20.01.2013).

ERDİL Merve, “Önce İkiz Hat Sonra da Yeni Hat”, http://www.hurriyet.com.tr/_test/ekonomi/25084886.asp (Erişim tarihi: 20.03.2014).

ERTÜRK Ahmet Cemal, “Doğu Akdeniz’de MEB Paylaşımı: Güney Kıbrıs-İsrail Örneği”, http://www.bilgesam.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=1047:dou-akdenizde-meb-paylam-gueney-kbrs-srail-oernei&catid=77:ortadogu-ana-lizler&Itemid=150 (Erişim tarihi: 18.02.2014).

EU Naval Force Official Web Page, “EU Naval Force Confirms Super Tanker Safe After Attack by Suspect Pirates off Somali Coast”, <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/advice-to-masters> (Accessed: 16.11.2013).

European Commission Official Web Page, “Green Paper: A 2030 Framework for Climate and Energy Policies”, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52013DC0169:EN:NOT> (Accessed: 27.09.2013).

European Commission Official Web Page, “Green Paper on a European Programme for Critical Infrastructure Protection”, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2005/com20050576en01.pdf> (Accessed: 15.10.2013).

“Feribot Kaçırmak Yeni Bir PKK Taktiği Olacaktı”, http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/297406/_Feribot_kacirmak_yeni_bir_PKK_taktigi_olacakti_.html (Erişim tarihi: 26.03.2014).

FUKUYAMA Francis, “History is Still Going Our Way”, http://englishmatters.gmu.edu/issue6/911exhibit/emails/fukuyama_wsj.htm (Accessed: 26.03.2013).

“Gazda Yeni Rota Yemen”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23369600.asp>, (Erişim tarihi: 16.03. 2014).

Geographic Travels, “Maritime Geography: Brown, Green and Blue Water”, <http://www.geographictravels.com/2009/08/maritime-geography-brown-green-and-blue.html> (Accessed: 12.08.2013).

Geology.com, “World Map - Political”, <http://geology.com/world/world-map.shtml> (Accessed: 06.01.2014).

“Georgia to Attend Activation of BLACKSEAFOR”, <http://www.today.az/news/regions/83787.html> (Accessed: 31.03.2014).

GIROUX Jennifer, “Targeting Energy Infrastructure: Examining the Terrorist Threat in North Africa and its Broader Implications”, http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_eng/Content?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/zonas_in/international+terrorism/ari25-2009 (Accessed: 27.09. 2013).

Global Security, “Chain of Command”, <http://www.globalsecurity.org/military/world/india/in-navy-coc.htm> (Accessed: 29.12.2013).

Global Security, “Liaoning”, <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/liaoning.htm> (Accessed: 22.12.2013).

Global Security, "Operation Active Endeavour", <http://www.globalsecurity.org/military/ops/active-endeavour.htm> (Accessed: 02.04.2014).

Global Security, "Operation Ocean Shield", <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/ocean-shield.htm> (Accessed: 02.04.2014).

Global Security, "People's Liberation Navy - Offshore Defense", <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/plan-doctrine-offshore.htm> (Accessed: 21.12.2013).

GOLDMAN Jeffrey B., "China's Mahan", <http://www.usni.org/magazines/proceedings/1996-03/chinas-mahan> (Accessed: 21.09.2013).

GÖNÜLALAN A. Uğur, "Türkiye'de Petrol Arama Üretim Faaliyetleri ve Petrol Sektörünün TÜPRAŞ, POAŞ, PETKİM, TPAO vb. Özelleşme(me)si", <http://www.dektmk.org.tr/upresimler/enerjikongresi12/71-UgurGonulalan.pdf> (Erişim tarihi: 13.10.2013).

"Greece, Turkey and Israel", <http://chiefio.wordpress.com/2012/02/09/greece-turkey-and-israel/> (Accessed: 18.02.2014).

"Güney Akım'a Üçüncü Ortak Türkiye mi?", <http://yenisafak.com.tr/ekonomi-haber/guney-akima-ucuncu-ortak-turkiye-mi-30.09.2009-213881> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

GÜRDENİZ Cem, "Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz'de Deniz Güvenliğine Katkıları", http://vizyon21yy.com/documan/genel_konular/Milli%20Guvenlik/Balkanlar_Karadeniz/Turkiyenin_Akdeniz_ve_Karadenizde_Deniz_Guvenligine_Katkilari.pdf (Erişim tarihi: 04.04.2014), s. 283.

Haber 7, "Uzay Egemenliği'nin Kilidi Afrika'da", <http://www.haber7.com/teknoloji/haber/75105-uzay-egemenliginin-kilidi-afrikada> (Erişim tarihi: 23.03.2013).

HACIOĞLU Nerdun, "Rusya, Montrö'yü BM'ye Götürecek", <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/9833215.asp> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

HALPERN Paul G., "Naval Warfare, Theorists of", http://www.credoreference.com/entry/rcmh/naval_warfare_theorists_of (Accessed: 01.11.2013).

"Hasan Terzi", "Günümüzde Korsanlık", http://www.itudefamed.org.tr/index.php?option=com_content&task=view&id=152&Itemid=127 (Erişim tarihi: 24.03.2014).

HAYWARD David L. O., "China in the Indian Ocean: A Case of Uncharted Waters", <http://www.futuredirections.org.au/files/1278316375-FDI%20Strategic%20Analysis%20Paper%20-%202005%20July%202010.pdf> (Accessed: 16.12.2013).

HOLMES James R., "What Makes China 'Mahanian'?", <http://thediplomat.com/flash-points-blog/2011/11/18/what-makes-china-mahanian/#rpctoken=2066139080&forcesecure=1>, (Accessed: 22.09.2013).

IFP Energies Nouvelles Homepage, “Panorama 2012: Offshore Haydrocarbons”, <http://www.ifpenergiesnouvelles.com/publications/notes-de-synthese-panorama/panorama-2012> (Accessed: 27.10. 2013).

“Insight: Piracy-Gulf of Guinea”, <http://www.skuld.com/topics/voyage--port-risks/piracy/overall/piracy---gulf-of-guinea/general-information/> (Accessed: 23.03.2014).

International Energy Agency Official Web Page, “Topic: Energy Security”, <http://www.iea.org/topics/energysecurity/> (Accessed: 06.08.2013).

“İrak Doğalgazı Ceyhan’dan Dünyaya Taşınabilir”, http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/298666/_Irak_dogalgazi__Ceyhan_dan_dunyaya_tasinabilir_.html# (Erişim tarihi: 20.03.2014).

İŞİK Tarık, “AB Üyeliği İçin Destek ‘Tarihi Dip’te”, http://www.radikal.com.tr/turkiye/ab_uyeligi_icin_destek_tarihi_dipte-1117068 (Erişim tarihi: 08.07.2013).

İKİEL Cercis, “Türkiye Fiziki Coğrafyasına Genel Bir Bakış”, http://web.sakarya.edu.tr/~cikiel/Turk_FizikiCog.pdf (Erişim tarihi: 04.05.2013).

“İkinci Maaş Tübitak’tan”, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/23185404.asp> (Erişim tarihi: 24.05.2013).

“İşte Otomotivin 2023 Hedefi”, <http://www.sabah.com.tr/Otomobil/2012/11/25/otomotivin-2023-hedefi-75-milyar-dolar> (Erişim tarihi: 15.05.2013).

JOHNSON Keith, “Al Qaeda Considered Targeting Oil Tankers”, <http://online.wsj.com/news/articles/> (Accessed: 11.11.2013).

KAPLANGİL Emek, “Enerji Bakanı Yıldız: O Petrolü Mutlaka Bulacağız”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19957880.asp> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

“Kaptan Salih Orakçı: Boğazlardaki Trafik Otoyolu Aratmıyor”, <http://www.denizhaber.com/HABER/23935/3/kegm-istanbul-bogazi-tanker-salih-orakci.html> (Erişim tarihi: 21.03.2014).

KASIM Kamer, “Türkiye’nin Karadeniz Politikası: Temel Parametreler ve Stratejiler”, <http://www.usak.org.tr/dosyalar/dergi/eVRqmb4CKUXHvPJTAUQF9U6skITPdp.pdf> (Erişim tarihi: 17.02.2014).

KARABAĞ Mehmet, “Rus Emperyalizmi İçin Yeni Bir İdeoloji: Neo-Avrasyacılık”, http://www.bilgesam.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=336:rus (Erişim tarihi: 21.03. 2013).

“Karadeniz’de 40 Yıllık Petrol Potansiyeli Var”, <http://www.dunya.com/karadenizde-40-yillik-petrol-potansiyeli-var-81283h.htm> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

“Karadeniz’de Petrol Bulundu”, <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2011/04/09/surmenede-petrol-umudu> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

KHAN Raja Muhammad, “The Strategic Vision of Indian Navy”, <http://www.opinion-maker.org/2010/05/the-strategic-vision-of-indian-navy/> (Accessed: 07.01.2014).

Kırım Haber Ajansı, “Ukrayna LNG Terminaline 2014 Yılında Başlayacak”, <http://qha.com.ua/ukrayna-lng-terminaline-2014-yilinda-baslayacak-129576tr.html> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

Konda Araştırma ve Danışmanlık, “Biz Kimiz’10”, http://www.konda.com.tr/tr/raporlar/2011_06_KONDA_Kurt_Meselesinde_Algı_ve_Beklentiler.pdf (Erişim tarihi: 17.05.2013).

KÜÇÜK Mustafa, “2. Hayalet Gemi Denizde”, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/24805939.asp> (Erişim tarihi: 11.10.2013).

LAÇİNER Sedat, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi 1936”, <http://www.usakgundem.com/ders-notu/17/montr%C3%B6-bo%C4%9Fazlar-s%C3%B6zle%C5%9Fmesi-1936.html> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

LAGUE David, “Special Report: China’s Navy Breaks Out to the High Seas”, <http://www.reuters.com/article/2013/11/27/us-china-navy-specialreport-idUSBRE9AQ04220131127> (Accessed: 26.12.2013).

LUFT Gal and KORIN Anne, “Terror’s Next Target”, <http://www.iags.org/n0111041.htm> (Accessed: 07.11.2013).

Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, “R/V MTA Selen Araştırma Botu”, <http://www.mta.gov.tr/v2.0/daire-baskanliklari/deniz/index.php?id=selen&m=2> (Erişim tarihi: 10.03.2014).

Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, “Yeni Sismik Araştırma Gemisi Projesi”, http://www.mta.gov.tr/v2.0/daire-baskanliklari/deniz/index.php?id=yeni_gemi&m=2 (Erişim tarihi: 10.03.2014).

MarineLink.com, “Tanker Penrider Attacked By Pirates in the Straits of Malacca”, <http://www.marinelink.com/news/article/tanker-penrider-attacked-by-pirates-in-the/325027.aspx> (Accessed: 11.11.2013).

“Mavi Akım-2’de İsrail Devre Dışı”, http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2010/06/09/mavi_akim2_lubnana_uzaniyor_israil_devre_disi (Erişim tarihi: 18.03.2014).

“Mavi Akım-2 Projesinde Türkiye, Rusya ve İsrail Masaya Oturuyor”, http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2009/06/30/mavi_akim2_projesinde_turkiye_rusya_ve_israil_masaya_oturuyor (Erişim tarihi: 18.03.2014).

Mavi Bayrak Türkiye İnternet Sayfası, “2013 Yılı Mavi Bayrak Verileri”, <http://www.mavibayrak.org.tr/Default.aspx> (Erişim tarihi: 20.02.2014).

MAYILVAGANAN M., “Examining India’s Look East Policy 3.0”, <http://www.internationalpolicydigest.org/author/m-mayilvaganan/> (Accessed: 04.01.2014).

MCCURRY Justin, “Japanese Oil Tanker Hit By Terrorist Bomb, Say Inspectors”, <http://www.theguardian.com/world/2010/aug/06/japanese-oil-tanker-terrorist-explosivesSB10001424052748704083904576335440434649646> (Accessed: 11.11.2013).

MESSNER Jürgen and BABIES Georg, "Transport of Natural Gas", http://www.polinares.eu/docs/d2-1/polinares_wp2_chapter12.pdf (Accessed: 20.10.2013).

Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği Resmi İnternet Sayfası, "Milli Güç Nedir", http://www.mgk.gov.tr/Turkce/sss.html#soru_10 (Erişim tarihi: 15.05.2013).

MOLLA Alptekin, "Soğuk Savaş Sonrası Körfez Krizleri ve Türkiye-ABD-NATO İlişkileri", http://www.bjmer.net/Makaleler/1408272900_29-45molla.pdf (Erişim tarihi: 08.07.2013),

MORAN Daniel and RUSSELL James A., "The Militarization of Energy Security", <https://www.hsdl.org/?view&did=483061> (Accessed: 21.01.2014).

Mühendislik, Mimarlık ve Planlama Artı İvme Dergisi, "Enerji Nedir?", <http://www.ivmedergisi.com/enerji-nedir.html> (Erişim tarihi: 01.07.2013).

NATO Official Web Page, "Chicago Summit Declaration", http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_87593.htm?mode=pressrelease (Accessed: 28.09.2013).

NATO Official Web Page, "Counter-Piracy Operations", http://www.nato.int/cps/tr/natolive/topics_48815.htm (Accessed: 02.04.2014).

NATO Official Web Page, "Lisbon Summit Declaration", http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_68828.htm (Accessed: 28.09.2013).

NATO Official Web Page, "NATO's Role in Energy Security", http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_49208.htm?selectedLocale=en (Accessed: 28.09.2013).

NATO Official Web Page, "Operation Active Endeavour", <http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OAE.aspx> (Accessed: 02.04.2014).

NATO Official Web Page, "Standing NATO Maritime Group 2", <http://www.mc.nato.int/org/smg/Pages/SNMG2.aspx> (Accessed: 02.04.2014).

NATO Official Web Page, "Standing NATO Mine Countermeasures Group 2", <http://www.mc.nato.int/org/smg/Pages/SNMCMG2.aspx> (Accessed: 02.04.2014).

NATO Official Web Page, "Strasbourg/Kehl Summit Declaration", http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_52837.htm?mode=pressrelease (Accessed: 28.09.2013).

Naval-technology.com, "Absalon Class Combat/Flexible Support Ship, Denmark", <http://www.naval-technology.com/projects/absalon/> (Accessed: 26.08.2013).

NELSON Eric Shea, "Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats", <http://globalsecuritystudies.com/Nelson%20Piracy%20Final.pdf> (Accessed: 08.11.2013).

News Central Asia, "Energy Policy of Turkmenistan and the UN Resolution on Reliable and Stable Transit of Energy", <http://newscentralasia.net/2013/05/23/energy-policy-of-turkmenistan-and-the-un-resolution-on-reliable-and-stable-transit-of-energy/> (Accessed: 27.09.2013).

NINCIC Donna J., "Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security", http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&id=180:maritime-piracy-implications-for-maritime-energy-security&catid=92:issuecontent&Itemid=341 (Accessed: 16.11.2013).

NINCIC Donna N., "Maritime Terrorism: How Real is the Threat?", <http://www.marsecreview.com/wp-content/uploads/2012/09/MSR-Viewpoint-02-Maritime-Terrorism-How-Real-is-the-Threat.pdf> (Accessed: 22.11.2013).

NINCIC Donna J., "The 'Radicalization' of Maritime Piracy: Implications for Maritime Energy Security", http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=269:the-radicalization-of-maritime-piracy-implications-for-maritime-energy-security&catid=112:energysecuritycontent&Itemid=367 (Accessed: 09.11.2013).

"Nijerya'da Türk Tankerine Saldırı", <http://arsiv.sabah.com.tr/2009/04/21/haber,656A0C666B79419EB2BC437CB25B66F6.html> (Erişim tarihi: 24.03.2014).

Nükleer Teknoloji Bilgi Platformu, "Enerji Nedir?", <http://www.nukte.org/node/100> (Erişim tarihi: 01.07.2013).

OĞAN Sinan, "Dimitri Medvedev'in Türkiye Ziyareti ve Türk-Rus İlişkilerinin Perspektifleri", <http://www.turksam.org/tr/a2024.html> (Erişim tarihi: 05.06.2013).

OĞAN Sinan, "Küresel Mücadelenin Yeni Rekabet Alanı: Karadeniz ve Montrö Anlaşması", <http://www.turksam.org/tr/makale-detay/449-kuresel-mucadelenin-yeni-rekabet-alani-karadeniz-ve-montro-anlasmasi> (Erişim tarihi: 17.02.2014).

OĞAN Sinan, "Türkiye 'By-Pass' Edildi: Boru Hatları Mücadelesini Yunan-Bulgar İttifakı Kazandı", <http://www.turksam.org/tr/yazdir1046.html> (Erişim tarihi: 20.10.2013).

Oil & Gas News, "Maritime Security to Ensure Tanker Safety from Pirates", <http://search.proquest.com/docview/940895821?accountid=17219> (Accessed: 20.11.2013).

ONG Graham Gerard, "The Threat of Maritime Terrorism and Piracy", <http://search.proquest.com/docview/218343120?accountid=17219> (Accessed: 21.11.2013).

Oxford Analytica Daily Brief Service, "International: Maritime Terrorism is a Growing Threat", <http://search.proquest.com/docview/192444031?accountid=17219> (Accessed: 22.11.2013).

OZZIE Nelson and WARE Aaron, "An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea", <http://csis.org/publication/emerging-threat-piracy-gulf-guinea> (Accessed: 23.03.2014).

ÖRS Özüm, "Türkiye Ar-Ge Gelişiminde Çin'den Sonra İkinci Sırada", <http://www.dunya.com/turkiye-ar-ge-gelisiminde-cinden-sonra-ikinci-sirada-187386h.htm> (Erişim tarihi: 19.05.2013).

ÖZBUCAK Kamer, “ABD Trabzon’u İsteyebilir”, <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/11023032.asp> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

PERLO Sam vd., “Trends in Military Expenditure, 2012”, <http://books.sipri.org/files/FS/SIPRIFS1304.pdf> (Accessed: 02.12.2013).

Petrol Ofisi, “LNG Nasıl Temin Edilir?”, <http://www.polng.com.tr/temin.aspx> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

PIN Yee Kai, “Terrorist Group Planning Malacca Oil-Tanker Attacks”, <http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=aYrh2Rgb9zZU> (Accessed: 11.11.2013).

“Piracy in Waters off the Cost of Somalia”, http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=1178 (Accessed: 25.03.2014).

“Pirates Release Oil Tanker Hijacked off West Africa”, <http://www.reuters.com/article/2013/07/22/us-ship-pirates-westafrica-idUSBRE96L0EZ20130722> (Accessed: 24.03.2014).

POPE Hugh, “Hijacked Ship Creeps Towards Istanbul”, <http://www.independent.co.uk/news/world/hijacked-ship-creeps-towards-istanbul-1324537.html> (Accessed: 26.03.2013).

RAMACHANDRAN Sudha, “Indian Navy Pumps up Eastern Muscle”, http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/MH20Df02.html (Accessed: 08.01.2014).

Royal Navy Official Web Page, “Type 42 Destroyers”, <http://www.royalnavy.mod.uk/The-Fleet/Ships/Decommissioned-Units/Type-42-Destroyers> (Accessed: 25.08.2013).

Royal Navy Official Web Page, “Type 45 Destroyers”, <http://www.royalnavy.mod.uk/The-Fleet/Ships/Destroyers/Type-45-Destroyers> (Accessed: 25.08.2013).

Saber Academico, “Artigos”, <http://www.uniesp.edu.br/revista/revista3/publi-art2.php?codigo=3> (Accessed: 24.09.2013).

Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Genel: Organizasyon”, <http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/organizasyon/organizasyon.asp> (Erişim tarihi: 18.10.2013).

“Saros Körfezine LNG Terminali!”, <http://ekonomi.haberturk.com/enerji/haber/746919-saros-korfezine-ing-terminali> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

SAXENA Priya, “Indian Navy Gears for Energy Security Role”, http://www.rxpgnews.com/india/Indian-Navy-gears-for-energy-security-role_6982.shtml (Accessed: 04.01.2014).

Savasteknolojileri.com, “Türk Silahlı Kuvvetleri (Tüm Detaylarıyla)”, <http://www.savasteknolojileri.com/2012/12/07/turk-silahli-kuvvetleri-tum-detaylariyla/> (Erişim tarihi: 18.10.2013).

Savunma Sanayii Müsteşarlığı Resmi İnternet Sayfası, “Proje Daireleri”, <http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/projeler/Sayfalar/default.aspx> (Erişim tarihi: 10.02.2014).

“Silivri Doğalgaz Deposu Açılıyor”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/6835979.asp> (Erişim tarihi: 23.03.2014).

“Somali Piracy Threatens Global Oil Supplies”, <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-12412488> (Accessed: 25.03.2014).

“Somali Pirate Clampdown Caused Drop in Global Piracy, IMB Reveals”, <http://www.icc-ccs.org/news/904-somali-pirate-clampdown-caused-drop-in-global-piracy-imb-reveals> (Accessed: 26.03.2014).

South African Navy Official Web Page, “Maritime Doctrine for the SA Navy”, http://www.navy.mil.za/SANGP100/SANGP100_CH03.pdf (Accessed: 29.08.2013).

SOYDAL İrem vd., “Türkiye’nin Yayın Sayısına Farklı Bir Bakış: Bir Quadrant Analizi Çalışması”, <http://yunus.hacettepe.edu.tr/~umutal/publications/ab-2011.pdf> (Erişim tarihi: 19.05.2013).

ŞANLI Ufuk, “Samsun-Ceyhan Boru Hattı Askıda”, <http://haber.gazetevatan.com/samsunceyhan-boru-hatti-askida/532011/2/ekonomi> (Erişim tarihi: 21.10.2013).

T.C. Dışişleri Bakanlığı İnternet Sayfası, “Başlıca Ege Denizi Sorunları”, <http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “No: 13 - 19 Ocak 2004, BLACKSEAFOR Toplantısı hk.”, http://www.mfa.gov.tr/no_13---19-ocak-2004_-black-seafor-toplantisi-hk.tr.mfa (Erişim tarihi: 30.03. 2014).

T.C Dışişleri Resmi Bakanlığı İnternet Sayfası, “Türk Boğazları”, <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> (Erişim tarihi: 16.02.2014).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Türkiye’nin Enerji Stratejisi”, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa (Erişim tarihi: 01.02.2014).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Türkiye-Yunanistan İlişkileri”, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-yunanistan-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (Erişim tarihi: 03.06.2013).

T.C. Ekonomi Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Ekonomik Görünüm - Nisan 2013”, <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=index> (Erişim tarihi: 14.05.2013).

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Enerji”, <http://www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=enerji&bn=215&hn=12&nm=384&id=384> (Erişim tarihi: 08.07.2013).

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Petrol”, <http://www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=petrol&bn=222&hn=&nm=384&id=40693> (Erişim tarihi: 21.10.2013).

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Petrol İşleri Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, “Sıkça Sorulan Sorular”, <http://www.pigm.gov.tr/sss.php> (Erişim tarihi: 09.03.2014).

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Yenilebilir Enerji Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, “Türkiye’nin Hidroelektrik Potansiyeli”, http://www.eie.gov.tr/yenilenebilir/h_turkiye_potansiyel.aspx (Erişim tarihi: 23.02.2014).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, “2011 Yılı Yük İstatistikleri: Aylar Bazında Elleçleme”, https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx (Erişim tarihi: 21.02.2014).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Denizyolu: Genel”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Strateji_si/3-Rapor/20100518_171220_204_1_64.pdf (Erişim tarihi: 13.03.2014).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İnternet Sayfası, “Türk Arama Kurtarma (SAR) Sınır Haritası Nedir?”, http://www.denizcilik.gov.tr/tr___aakm/sar.asp (Erişim tarihi: 14.02.2014).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, “Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri”, https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/gemi_gecis_2012_1.aspx. (Erişim tarihi: 21.03.2014).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Mevzuat: Hamburg Sözleşmesi (1979)”, http://www.denizcilik.gov.tr/tr___aakm/mevzuat.asp (Erişim tarihi: 16.02.2014).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Karadeniz’e Sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama ve Kurtarma Faaliyetlerinde İşbirliği Sağlanması Hakkında Anlaşma; Türkiye-Rusya Federasyonu İkili Arama Kurtarma Anlaşması; Türkiye-Bulgaristan İkili Arama Kurtarma Anlaşması”, http://www.denizcilik.gov.tr/tr___aakm/karadeniz.asp (Erişim tarihi: 16.02.2014).

The Fourth Political Theory, “Avrasyacı Çağrı ve Türkiye’nin Jeopolitiği”, <http://www.4pt.su/tr/content/avrasyac%C4%B1-%C3%A7a%C4%9Fr%C4%B1-ve-t%C3%BCrkiye-nin-jeopoliti%C4%9Fi> (Accessed: 02.01.2014).

The Geography of Transport Systems, “Main Maritime Shipping Routes”, http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/main_maritime_shipping_routes.html (Accessed: 27.10.2013).

The Geography of Transport Systems, “Global Maritime Piracy, 2008-2009”, https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/global_maritime_piracy.html (Accessed: 17.11.2013).

The Policy Tensor, "The View From Mount Olympus", <http://policytensor.com/2013/05/31/the-view-from-mount-olympus/> (Accessed: 05.01.2014).

TILL Geoffrey, "Naval Transformation, Ground Forces and the Expeditionary Impulse: The Sea-Basing Debate", <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=4888caa0-b3db-1461-98b9-e20e7b9c13d4&lng=en&id=31361>, (Accessed: 08.07.2013).

The Shell Global Homepage, "Chapter Three: Oil and Gas Offshore Production", <http://s08.static-shell.com/content/dam/shell/static/usa/downloads/alaska/os101-ch3.pdf> (Accessed: 27.10.2013).

The Shell Global Homepage, "Shell Starts Production at Perdido", <http://www.shell.com/global/aboutshell/media/news-and-media-releases/2010/perdido-31032010.html> (Accessed: 29.10.2013).

The Times, "Maritime Terrorism", <http://search.proquest.com/docview/319982900?accountid=9645> (Accessed: 23.11.2011).

Total Web Page, "Strategic Sectors: Deep Offshore, A Technological and Human Adventure", <http://total.com/en/brochure-dop-en> (Accessed: 29.10.2013).

TPAO, "Doğalgaz Depolama", <http://www.tpao.gov.tr/tp5/?tp=m&id=84> (Erişim tarihi: 23.03.2014).

"TPAO Gelecek Yıl 4 Deniz Sondajı Yapacak", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/25145538.asp> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

"TPAO, Karadeniz'de Petrol Arıyor", <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/246537.asp> (Erişim tarihi: 12.03.2014).

"TPAO, Marmara'daki Doğalgaz Üretimini Durdurdu", <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/18775.asp> (Erişim tarihi: 23.03.2014).

Turcas Petrol, "Star Rafineri A.Ş.", <http://www.turcas.com.tr/tr/yazi.php?id=29> (Erişim tarihi: 01.03.2014).

Tübitak, "2011 Yılı Ar-Ge Faaliyetleri Anketi Sonuçları Açıklandı", <http://www.tubitak.gov.tr/tr/haber/2011-yili-ar-ge-faaliyetleri-anketi-sonuclari-aciklandi> (Erişim tarihi: 24.05.2013).

Tübitak, "Ulusal Bilim, Teknoloji ve Yenilik İstatistikleri", http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/BTYPD/istatistikler/BTY_Stat.pdf (Erişim tarihi: 19.05.2013).

Tüpraş, "Rafineriler", <http://www.tupras.com.tr/detailpage.tr.php?IPageID=831> (Erişim tarihi: 28.02.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, "Barbaros Türk Deniz Görev Grubu: Görev Organizasyonu", <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/btdgg/turkce/organizasyon/organizasyon.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Barbaros Türk Deniz Görev Grubu: Hakkında”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/btdgg/turkce/hakkinda/hakkinda.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Barbaros Türk Deniz Görev Grubu: Komutan”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/btdgg/turkce/komutan/komutan.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Birleşik Görev Kuvveti-151: Görev”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/ctf151/turkce/gorev/gorev.php> (Erişim tarihi: 03.04.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri: 2013 Yılı İstatistiki Bilgiler ve Genel Hususlar”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/mucadele/mucadele.php> (Erişim tarihi: 26.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Bilgi Notu”, http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafor/turkce/faaliyetler/faaliyet_detay_arsiv.php?id=133 (Erişim tarihi: 31.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Görev Ortamı”, http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafor/turkce/hakkinda/gorev_ortami.php (Erişim tarihi: 31.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu Aktivasyonları”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafor/turkce/aktivasyonlar/aktivasyonlar.php> (Erişim tarihi: 31.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Komuta Yapısı”, http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafor/turkce/hakkinda/komuta_yapisi.php (Erişim tarihi: 30.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu: Kuruluş”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/blackseafor/turkce/hakkinda/kurulus.php> (Erişim tarihi: 30.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Platformlar”, <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/PLATFORMLAR.php?strAnaFrame=platformlar&strIFrame=platformlar> (Erişim tarihi: 05.02.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Türk Deniz Görev Grubu: Komutan-2011”, http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/tdgg/2011_komutan.php (Erişim tarihi: 29.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Türk Deniz Görev Grubu: Maksat”, <http://www.dzkk.tsk.tr/tdgg/maksat.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Türk Deniz Görev Grubu: TDGG Hakkında”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/tdgg/hakkinda.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi,” <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/TARİHİMİRAS.php> (Erişim tarihi: 11.10.2013).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Akdeniz Kalkanı Harekâtı”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/AKH.php> (Erişim tarihi: 04.04.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: UNIFIL Deniz Harekâtı”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/UNIFIL.php> (Erişim tarihi: 03.04.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Birleşik Görev Kuvveti-151”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/CTF151.php> (Erişim tarihi: 03.04.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/SNMG2.php> (Erişim tarihi: 02.04.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Etkin Çaba Harekâtı”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/ActiveAndeavour.php> (Erişim tarihi: 02.04.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Karadeniz Uyumu Harekâtı”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/KUH.php> (Erişim tarihi: 31.03.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/SNMG2.php> (Erişim tarihi: 02.04.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Okyanus Kalkanı Harekâtı”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/OceanShield.php> (Erişim tarihi: 02.04.2014).

Türk Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Uluslararası Faaliyetler: Türk Deniz Görev Grubu”, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararasi/TDGG.php> (Erişim tarihi: 29.03.2014).

Türk Dil Kurumu, “Büyük Türkçe Sözlük”, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts (Erişim tarihi: 05.01.2013).

“Türk Gemisi Kaçırıldı”, http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/diger/21650/Turk_gemisi_kacirildi.html# (Erişim tarihi: 26.03.2014).

“Türk Gemisine Korsan Saldırısı”, <http://www.cnnturk.com/2010/dunya/03/26/turk.gemisine.korsan.saldirisi/569508.0/> (Erişim tarihi: 24.03.2014).

“Türkiye’de 73 Siyasi Parti Var”, <http://siyaset.milliyet.com.tr/turkiye-de-73-siyasi-parti-var/siyaset/siyasetdetay/26.04.2013/1698687/default.htm> (Erişim tarihi: 11.05.2013).

“Türkiye’den Güney Akım’a Onay”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19555676.asp> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

“Türkiye Kendi Doğalgazını Taşıyabilmesi”, <http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/34876/erkan-gunestutar-dokuz-eylul-denizcilik-fakultesi-Ing-tasimaciligi-dogalgaz-turk.html> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

“Türkiye-İsrail-Hindistan Enerji İşbirliği”, <http://www.cnnturk.com/2008/ekonomi/genel/11/24/.turkiye.israil.hindistan.enerji.isbirligi/501837.0/index.html> (Erişim tarihi: 18.03.2014).

Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, “Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2011”, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=10736> (Erişim tarihi: 18.05.2013).

Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, “Araştırma-Geliştirme Faaliyetleri Araştırması, 2011”, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=10931> (Erişim tarihi: 19.05.2013).

Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, “Hane Halkı İşgücü İstatistikleri, Şubat 2012”, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=10817> (Erişim tarihi: 14.05.2013).

Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, “Nüfus Projeksiyonları, 2013-2075”, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15844> (Erişim tarihi: 18.05.2013).

Türk Silahlı Kuvvetleri Resmi İnternet Sayfası, “Kuvvet Yapısı”, http://www.tsk.tr/1_tsk_hakkinda/1_4_kuvvet_yapisi/kuvvet_yapisi.htm (Erişim tarihi: 18.10.2013).

Türk Silahlı Kuvvetleri Resmi İnternet Sitesi, “Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Mevcutları Hakkında”, http://www.tsk.tr/10_ARSIV/10_1_Basin_Yayin_Faaliyetleri/10_1_10_Guncel/2011/guncel_53.htm. (Erişim tarihi: 21.11.2011).

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, “Dümeni Liderliğe Kıran Türk Denizcilik Sektöründe Hedef 2023’te 1. Lige Yükselmek”, <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=8544> (Erişim tarihi: 15.03.2014).

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, “Türkiye’de 174 Liman ve İskele Var”, <http://www.utikad.org.tr/HABERLER/?id=8588> (Erişim tarihi: 21.02.2014).

UNIFIL Official Web Page, “UNIFIL Maritime Task Force (MTF)”, <http://unifil.unmissions.org/Default.aspx?tabid=11584&language=en-US> (Accessed: 03.04.2014).

United Nations Official Web Page, “UNIFIL Background”, <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/unifil/background.shtml> (Accessed: 03.04.2014).

United Nations Office on Drugs and Crime Official Web Page, “Maritime Piracy”, http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf (Accessed: 17.11.2013).

U.S. Department of Homeland Security Official Web Page, “National Infrastructure Protection Plan: Partnering to Enhance Protection and Resiliency”, http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/NIPP_Plan.pdf (Accessed: 15.10.2013).

U.S. Department of Maritime Transportation Maritime Administration Official Webpage, “Top 25 Flag of Registry”, http://www.marad.dot.gov/library_landing_page/data_and_statistics/Data_and_Statistics.htm (Accessed: 22.02.2014).

U.S. Energy Information Administration, “Countries: China”, http://www.eia.gov/countries/analysis_briefs/China/china.pdf (Accessed: 14.01.2014).

U.S. Energy Information Administration, “Countries: India”, <http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/India/india.pdf> (Accessed: 03.01.2014).

U.S. Energy Information Administration, “Crude Oil and Total Petroleum Imports: Top 15 Countries”, http://www.eia.gov/pub/oil_gas/petroleum/data_publications/company_level_imports/current/import.html (Accessed: 06.12.2013).

U.S. Energy Information Administration Official Web Page, “World Oil Transit Chokepoints”, http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf (Accessed: 19.10.2013).

U.S. Global Investors Web Page, “Squeezing Oil Through the World’s Narrowest Channels”, <http://www.usfunds.com/interactive/where-oil-squeezes-through-straits-and-canal/#.UO6ZdKyVoat>, (Accessed: 02.11.2013).

U.S. Navy Official Web Page, “The Network and Doctrine”, <http://web1.nps.navy.mil/~budden/lecture.notes/mahan.html#Heading1> (Accessed: 30.08.2013).

VATANSEVER Muzaffer, “Türkiye’nin Balkanlar Stratejisi: Türk Dış Politikasında Değişen Dinamikler”, <http://www.usak.org.tr/makale.asp?id=1691> (Erişim tarihi: 29.05.2013).

“Yıldız: Güney Akım’a Ortak Olmayı Düşünmüyoruz”, <http://www.bloomberght.com/haberler/haber/1262287-yildiz-guney-akima-ortak-olmayi-dusunmuyoruz> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

“Yıldız: Katar, LNG’de Ortaklık İstiyor”, <http://www.bloomberght.com/haberler/haber/1280473-yildiz-katar-lngde-ortaklik-istiyor> (Erişim tarihi: 16.03.2014).

“Yıldız: Türkiye Güney Akım’a Ortak Olabilir”, <http://www.ntvmsnbc.com/id/24989905/> (Erişim tarihi: 17.03.2014).

Yüksek Seçim Kurulu Resmi İnternet Sayfası, “Gümrük Oyları Dâhil Geçerli Oyların Seçime Katılan Siyasi Partilere ve Bağımsız Adaylara Dağılımı ve Bu Dağılımın Oranları”, http://www.ysk.gov.tr/ysk/docs/2011MilletvekiliSecimi/gumrukdahil/gumruk_dahil.pdf (Erişim tarihi: 10.05.2013).

Yüksek Seçim Kurulu Resmi İnternet Sayfası, “Türkiye Geneli Siyasi Partilerin ve Bağımsız Adayların Kazandıkları Milletvekili Sayıları”, <http://www.ysk.gov.tr/ysk/docs/2011MilletvekiliSecimi/turkiye/milletvekilisayisi.pdf> (Erişim tarihi: 10.05.2013).

KONFERANSLARDA SUNULAN TEBLİĞLER

AKLAR Yılmaz, “Deniz Gücünün Milli Güç İçindeki Yeri”, **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, *Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri*, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999.

AYDUĞAN Fatih, “Enerji Kaynakları ve Ulaştırmasının Güvenliği”, **Sempozyum: Türkiye’nin Enerji Stratejisi Ne Olmalıdır?** 26-27 Ocak 2006, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul.

BAŞEREN Sertaç Hami, **Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanları Meselesi**, Paylaşılamayan Zenginlik Denizler Paneli, 2010, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2010.

BAYBAŞ Haluk ve ORAL Erkan, “1878-79 Osmanlı Rus Harbi ile 1911-12 Trablusgarp ve 1912-13 Balkan Harplerinde Deniz Kontrolünün Güç Aktarımına Etkileri”, **Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem ve Araçları**, *Panel Bildirileri-II*, 19-26 Ekim 2001, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2002.

BİLGİN Servet, “Strateji Tanımı, Milli ve Askeri Stratejiler ile Denizcilik ve Deniz Kuvvetleri Stratejisi İlişkileri”, **Deniz Kuvvetleri Stratejisi Yöntem ve Araçları**, *Panel Bildirileri-II*, 19-26 Ekim 2001, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2002.

EDİGER Volkan Ş., “Enerji Arz Güvenliği ve Ulusal Güvenlik Arasındaki İlişki”, **Enerji Arz Güvenliği Sempozyumu**, 2 Mart 2007, Stratejik Araştırma ve Etüt Merkezi Yayınları, Ankara, 2007.

KURUMAHMUT Ali, “Türkiye’yi Çevreleyen Denizlerdeki Hukuki Sorunlar”, **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, *Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri*, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999.

OKYAY Cem ve ŞİRZAİ Murat, “İkinci Dünya Savaşı’nda, Norveç ve Girit’in İşgalleri ile Kuzey Afrika Harekâtında Deniz Kontrolünün Güç Aktarımına Etkileri”, **Kuvvetleri Stratejisi Yöntem ve Araçları**, Panel Bildirileri-II, 19-26 Ekim 2001, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2002.

SANCAR Lütfü, “Türkiye’nin Deniz Alaka ve Menfaatleri ve Deniz Kuvvetleri İhtiyacı”, **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, Bildiriler, Soru ve Cevaplar, Katkılar ve Konuşma Metinleri, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1999.

GAZETELER

“ABD’den 6 milyar m³ ‘Gaz’ İthal Edeceğiz”, **Hürriyet**, 28 Ocak 2013.

BİLGE Ömer, “Rumlar Türkiye’siz Gaz Satmak İstiyor”, **Hürriyet**, 5 Nisan 2013.

“Barbaros Hayreddin Göreve Hazır”, **Hürriyet**, 24 Şubat 2013.

ERDİL Merve, “Ada’da Çözüm Olmadan İsrail Gazını Unutun”, **Hürriyet**, 15 Ekim 2013.

“İsrail-Ceyhan Boru Hattı’nın Önü Açıldı”, **Hürriyet**, 24 Mart 2013.

“Karadeniz’e Açık Çek”, **Hürriyet**, 7 Nisan 2013.

“Katar’dan 5 Gemi Gaz Yola Çıktı”, **Hürriyet**, 6 Aralık 2013.

“Savunma ve Havacılıkta Ciro 4.75 Milyar Dolar”, **Hürriyet**, 19 Mayıs 2013.

“Turcas ve Zorlu’dan İsrail-Türkiye ‘Boru Hattı’ Teklifi”, **Hürriyet**, 15 Eylül 2013.

TELEVİZYON PROGRAMI

CNN Türk, “Ankara Gündemi”, 18.04.2013.

RESMİ YAYINLAR

T.C. 1982 Anayasası.

