



MILLİ SAVUNMA ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HARP ENSTİTÜSÜ



ISBN 978-625-7791-06-9
E-ISBN 978-625-7791-07-6

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ
İNCELEMELER



MİLLİ SAVUNMA ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

Deniz Gücü ve Güvenliği İncelemeler



MİLLÎ SAVUNMA ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

Editör

Dr. Öğretim Üyesi

Murat Kağan KOZANHAN

Grafik Tasarım

De.Me. Aslı DOĞAN

Baskı ve Cilt

Milli Savunma Üniversitesi

Merkez Basımevi ve Yayınevi

Sertifika Numarası : 36431

Yayın Numarası : 20/18

ISBN : 978-625-7791-06-9

E-ISBN : 978-625-7791-07-6

İstanbul, 2020

Deniz Gücü ve Güvenliği İncelemeler/ ed. Murat Kağan KOZANHAN,
graf.tsrn. Aslı DOĞAN.--İstanbul: Milli Savunma Üniversitesi, 2020.

372 s. : şkl. ; 29 sm.

ISBN 978-625-7791-06-9

1. Deniz Gücü-- 2. Deniz Güvenliği

V

25

Deniz Harp Enstitüsü Müdürlüğü yayını olan Deniz Gücü ve Güvenliği İncelemeler adlı kitapda yer alan makalelerdeki düşünce, görüş, varsayım sav veya tezler hazırlayanın sorumluluğunda olup şahsi fikirleridir. Milli Savunma Üniversitesi Deniz Harp Enstitüsü Müdürlüğü'nün resmi görüşü değildir.

İÇİNDEKİLER

I. BÖLÜM

STRATEJİK

1. Türkiye'nin Deniz Hak ve Menfaatlerinin Milli Güç ve Unsurları İle İlişkileri Çerçevesinde, Milli Denizcilik Stratejimizin Temel Esasları Neler Olmalıdır?.....7
2. Karadeniz'e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin ve Uluslararası Kuruluşların Karadeniz'e Yönelik Deniz Politikaları ve Stratejileri37
3. Günümüzde Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz Stratejisinin İncelenmesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri65

II. BÖLÜM

POLİTİK/EKONOMİK/ÇEVRESEL

1. Rusya-Çin Yakınlaşması ve Çin'in Politikalarına Etkisi83
2. Çin'in Kuşak ve Yol Girişiminin Akdeniz ile Türkiye'ye Yönelik Ekonomik Yansımalarının İncelenmesi..... 105
3. Çin'in Denizcilik Gücündeki Gelişmelerin Asya Pasifik'teki Rekabete Etkileri.....127
4. Avrupa Birliği'nin Enerji Bağımlılığı Çerçevesinde 21'inci Yüzyıl Doğu Akdeniz ve Karadeniz Politikaları..... 151
5. Küresel İklim Değişikliği ile Küresel İklim Değişikliğine Karşı Alınan Tedbirlerin Türk Deniz Ticaretine ve Türk Donanmasına Etkileri...183

III. BÖLÜM

TEKNOLOJİK

1. Sualtı Teknolojilerinin 2030-2050 Vizyonu İçerisinde Değerlendirilmesi:
İnsansız Sualtı Araçlarının Geleceği ve Askeri Amaçlarla kullanımı.....215
2. İnsansız Suüstü Araçları ve Değişen Deniz Harp Mantığı.....251

IV. BÖLÜM

GÜVENLİK VE DENİZ GÜCÜ

1. Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz'de Güvenlik Politikaları293
2. Deniz Güvenliği Kapsamında ISPS Kod Liman Güvenliği Uygulamalarının
Değerlendirilmesi.....317
3. Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Tarihsel Gelişimi ve Türk Deniz Gücü
Açısından Önemi.....339



Bölüm I



STRATEJİK

- Türkiye'nin Deniz Hak ve Menfaatlerinin Milli Güç ve Unsurları İle İlişkileri Çerçevesinde, Milli Denizcilik Stratejimizin Temel Esasları Neler Olmalıdır?

- Karadeniz'e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin ve Uluslararası Kuruluşların Karadeniz'e Yönelik Deniz Politikaları ve Stratejileri

- Günümüzde Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz Stratejisinin İncelenmesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri

Türkiye'nin Deniz Hak ve Menfaatlerinin Milli Güç ve Unsurları ile İlişkileri Çerçevesinde, Milli Denizcilik Stratejimizin Temel Esasları Neler Olmalıdır?

What should be the Basic Principles of our National Maritime Strategy within the framework of Turkey's Maritime Rights and Interests in relation to National Power and Elements?

Mustafa AĞIRBAŞ

Öz

“Milli Güç” kavramının, milli güvenlik esasları ve politikalarının ana kaynağı olduğu, bununla beraber milli hedeflerin ancak milli gücün tam olarak ortaya konulması ile geleceğe dönük olarak tespit edilebileceği söylenebilir. Bu gerçekten hareketle, ülkemizin denizcilik gücünün hedefi olan deniz hak ve menfaatlerimizin, milli güç ve unsurları ile ilişkilerinin değerlendirilerek, geleceğe dönük milli deniz stratejimizin temel esasları ortaya konulabilir. Bu ilişkisel durum tespit edilmeden ortaya konulan hedefler ya boşlukta kalır ya da gücü aşan şekillere bürünerek felaketlere yol açabilir.

Türk milletinin geleceğine karar verdiği "Milli Mücadele" nin en önemli özelliği, milli gücün doğru analizi ve hedeflerin milli güç ile tam bir uyum ve bütünlük içinde ortaya konulmuş olmasıdır.

Bu kapsamda, gerek devlet yöneticilerinin gerekse de toplumun; deniz hak ve menfaatlerimiz ile milli güç unsurlarının birbiri ile ilişkilerinin farkında olmaları ve geleceğe dönük milli deniz stratejimiz belirlenirken bu ilişkiyi göz önüne almaları önem arz etmektedir.

Çalışma neticesinde tespit edilen denizcilik stratejimizin temel esasları hayata geçirilmeden, denizcilik konusunda dünyada söz sahibi olmamız ve milletimizin denizciliğin engin nimetlerinden faydalanabilmesi mümkün görünmemektedir.

Anahtar Kelimeler: Milli Güç, Milli Güç Unsurları, Devlet, Deniz Hak ve Menfaatleri, Milli Deniz Stratejisi.

Abstract

It can be said that the concept of “National Power” is the main source of national security principles and policies, however, national objectives can only be determined prospectively by completely revealing the national power. Based on this fact, fundamental principles of our future National Maritime Strategy can be put forward by evaluating the relations of our maritime rights and interests which are the objectives of the maritime power of our country with the national power and its elements. The objectives that are set out before determining this connection may remain in vain or may cause a disaster by taking the role of exceeding power.

The most important feature of “National Struggle” which the Turkish Nation has decided for its future, is the correct analysis of the national power and setting the goals in full harmony and integrity with the national power.

In this context, it is important for both statesmen and society to be aware of connections between national power elements related to our maritime rights and interests and also to take this relationship into account while determining our prospective national maritime strategy.

As a result of this study, it is not possible to have a voice in the World and to benefit from the great blessings of maritime without realizing the basic principles of our maritime strategy.

Keywords: Black Sea, Russia, NATO, USA, Maritime Strategy.

Giriş

Bir devletin milli hedeflerine erişmek ve milli menfaatlerini korumak amacıyla, elinde bulunan kaynakları kullanabilme kabiliyeti ve toplam verimliliği olarak ifade edilen “Milli Güç” soyut bir kavramdır.¹ Bu soyut kavramı somut hale getirebilmek adına; kavramın fiziki, siyasi, kültürel, manevi ve bilimsel alt bileşenlerinin tanımlanması önemlidir. Bu kavram içinde yer alan “milli” kelimesi, kaynakların millete ve ülkeye ait olduğunu ifade etmekte, bu kaynakları organize eden ve yönlendirenin de devlet olması sebebiyle, aslında gücün milletin ve devletin gücü olduğu söylenebilir. Burada önemli olan milli gücün, milli hedef ve milli menfaat ile olan ilişkisidir. Bu ilişkiyi tanımlarken, milli gücün verimliliğinin milli hedeflere ulaşılabilir derecesi olduğu, milli menfaatlerin ise milli hedeflere ulaşılabilirdiği nispette gerçekleştirilebileceği söylenebilir.

1 Mert Bayat, Milli Güç ve Devlet, Belge Yayınları, İstanbul, 1986, s.75.

Konuya bu ilişkisel açıdan yaklaşmaya devam edersek, milli gücün klasik unsurları² arasında yer almayan ancak fonksiyonel açıdan bu unsurların çoğunluğunu etkileyen ve/veya onlardan etkilenen bazı güçler olduğunu söylemek mümkündür. Bu tip güçlerin başında “Denizcilik Gücü” gelmektedir. Denizcilik gücünü ise, bir milletin denize ve denizciliğe ilişkin imkân ve kabiliyetlerinin, milli menfaatler yararına değerlendirilmesi, kullanılması, korunması ve geliştirilmesi amacıyla harcanan tüm çabaların toplam verimliliği olarak ifade edilmektedir.³

Deniz hak ve menfaatleri⁴ kavramı ise denizcilik gücünün, mevcut imkânlarını değerlendirerek kullanma kabiliyeti ve ondan milli güce katkıda bulunmak amacıyla yararlanma becerisi olarak açıklayabiliriz. Buraya kadar yaptığımız tanımlardan, deniz hak ve menfaatlerimiz ile milli güç ve unsurları arasında, sıkı bir karşılıklı fonksiyonel bağlantı ve nedensellik ilişkisi olduğunu görmek mümkündür. Daha somut bir şekilde ifade etmek gerekirse; denizlerden ve denizcilikten menfaat sağlamak için milli güç unsurlarının tümüyle çeşitli yol ve yöntemlerle ilişki kurularak, bu ilişkiler sonucunda elde edilecek etki ve katkılardan faydalanılması yoluna gidilmesi gerekmektedir. Bu ilişki neticesinde ortaya çıkacak etki ve katkılar, yine milli güç unsurlarına eklenerek milli gücün verimliliğinin artmasına neden olacaktır.

Bu çalışmada, buraya kadar yapılan değerlendirmeler çerçevesinde; deniz hak ve menfaatlerimiz ile milli güç ve unsurları arasındaki ilişki ve etkileşim incelenerek, “ülkemizin geleceğe dönük denizcilik stratejisinin temel esasları neler olmalıdır?” sorusunun cevabı aranacaktır.

1. Milli Güç ve Unsurlarının Tanımlanması ve Ülkemizin Milli Gücüne Genel Bakış:

1.1. Milli Güç

Milli gücü tanımlamak için öncelikle onun kaynaklarını, ana yapısını ve yapısal özelliklerini incelemek ve neleri ihtiva ettiğini belirlemek gereklidir. Milli güç maddi ve manevi tüm kaynaklarının vatan ve millete ait olmasını ifade etmektedir. Bu kaynakları organize eden, yönlendiren ve amaca yönelik olarak kullananın devlet olduğunu düşünürsek, aslında milli gücün “Devletin ve Millet’in” gücü olduğu sonucuna varabiliriz.

2 Milli gücün klasik unsurlarını, Mert Bayat’ın aynı eserindeki (s.97) yaklaşımına göre; siyasi, askeri, ekonomik, demografik, coğrafi, bilimsel ve teknolojik, psikososyal ve kültürel unsurlar olarak sayabiliriz.

3 Bayat, age, s.389.

4 Deniz Kuvvetleri Komutanlığımızın çevre denizlerimize yönelik hassasiyetleri ve konuya ilişkin doktrin/terminoloji birliği sağlanabilmesi maksadıyla; 26 Mart 2019 tarihinden itibaren “deniz alaka ve menfaatlerimiz” kavramı yerine, “deniz hak ve menfaatlerimiz” kavramı kullanılmaya başlanmıştır. Bu nedenle; çalışmada “deniz hak ve menfaatlerimiz” kavramı kullanılacaktır.

Devletin söz konusu maddi ve manevi kaynaklar üzerinde yaptığı tasarruflar, milli hedeflere ulaşmak ve milli menfaatleri gerçekleştirmek amacıyla yöneliktir. Buradan hareketle milli gücün başarısı, ne ölçüde milli hedeflere ulaşıldığı ile tanımlanabilir.

Buraya kadar yaptığımız çıkarımlardan istifade ile milli gücü, “Bir devletin ve milletin, milli hedeflere ulaşmak ve milli menfaatlere sahip olabilmek maksadıyla, kullanmış olduğu tüm kaynakların toplam verimliliği” olarak ifade etmemiz mümkündür.

Burada ifade edilen “Toplam Verimlilik” kavramı önemlidir. Milli gücü oluşturan herhangi bir maddi veya manevi unsurun; milli güç unsurlarının toplam verimliliğini ve bununla beraber milli gücün kendisini de olumlu ya da olumsuz yönde etkileyebileceği söylenebilir. Bu etkileşimin daha iyi anlaşılabilmesi maksadıyla örnekleme gerekirse; siyasi güç unsuru çerçevesinde dış politikada yaşanabilecek bir diplomatik kriz, ülkenin ekonomik ve askeri güç unsurunu doğrudan ya da dolaylı şekilde etkileyebildiği gibi tüm milli gücün topyekün verimliliğini de olumsuz etkileyebilmektedir.

1.2. Milli Güç Unsurları

Milli güç unsurlarının ifade edilmesinde, birçok sınıflandırma olmakla beraber bu sınıflandırmalar arasındaki fark öze değil biçime yöneliktir. Genel kabul gören ve en çok kullanılan sınıflandırmaya göre;⁵

- Siyasi Güç,
- Askeri Güç,
- Ekonomik Güç,
- Nüfus Gücü,
- Coğrafi Güç,
- Bilimsel ve Teknolojik Güç,

Psiko-sosyal ve Kültürel Güç. Milli gücün, toplam verimlilik kavramı üzerinden yapılan analizi neticesinde; ortaya çıkan başka bir sonuç da, hiçbir milli güç unsurunun diğerine göre hiyerarşik bir üstünlüğü olmadığıdır. Başka bir ifade ile milli gücün toplam verimliliği, zincirde bulunan en zayıf halkanın verimliliği kadardır. Ancak bazı özel koşullarda, bir güç unsuru ön plana çıkarak, diğerlerinin desteğine ihtiyaç duyulabilir. Örneğin, bir savaş durumunda, askeri güç ön planda iken, ekonomik bir krizde ekonomik güç

⁵ Şamil Ünsal, “Milli Güç, Bileşenleri ve Vasıtaları”, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, 2010, 27-50, s. 34.

ön planda olabilmektedir. Buna benzer özel koşullarda, ön planda olan güç unsurunun, diğer güç unsurları ile desteklenmesi gerekir.

1.3. Milli Gücün Analizi ve Değerlendirilmesi

Milli gücün doğru olarak analizi ve değerlendirilmesi, özellikle karar vericiler açısından önemlidir. Bu analiz ve değerlendirme işlemi milli güç unsurları çerçevesinde yapılır. Burada en çok dikkat edilmesi gereken nokta, analiz ve değerlendirmeye konu olan güç unsurunun, diğer güç unsurları ile nasıl bir etkileşimde bulunduğudır. Konuyu sorularla örneklendirmek gerekirse;

a. Türkiye'nin savunma sanayisinde yaptığı atılımlar sonucu gelişme gösteren askeri güç unsuru, ekonomik güç unsurunu ne ölçüde etkiler? Bunun siyasi güç unsuru üzerinde etkileri neler olabilir?

b. Ülkemizde nüfus artış oranının yükselmesinin, ekonomik sonuçları ne olur?

c. İstanbul Boğazı'na alternatif olarak açılacak bir kanalın (coğrafi güç unsuru), ülkemize ekonomik olarak getirisi/götürüsü (ekonomik güç unsuru) ne ölçüde olacaktır ve bu kanal Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında (siyasi güç unsuru) dış politikamızı nasıl etkileyecektir?

Örneklerden de anlaşılacağı üzere, milli gücün analiz ve değerlendirmesi hiç de kolay değildir. Çünkü her bir güç unsuru somut ya da soyut bir biçimde birbiri ile bağlantılıdır. Milli gücün analiz ve değerlendirilmesindeki zorluğu David JABLONSKY⁶ tarafından şu şekilde ifade edilmektedir: *“Ulus devletlerin ve diğer uluslararası aktörlerin sahip oldukları potansiyel ve kullandıkları güç, değişme derecesi her birinde farklı olmakla birlikte her gün değişikliğe uğramaktadır. Bu değişme aralıksız devam ettiği için, bir devletin diğer uluslararası aktörün gücü karşısındaki milli gücüne ilişkin bir tahmin, yapıldığı andan itibaren değerini yitirmiş olabilir. Güçlerin değişme hızı ne kadar yüksekse yapılan tahmin modası da o kadar kısa zamanda geçer.”*⁷

David JABLONSKY'nin ifadesinde gözümüze çarpan bir husus da, bir ülkenin milli gücünü oluşturan bir güç unsurunun analiz ve değerlendirmesinde, bu güç unsurunun başka bir ülkenin benzer güç unsuru ile beraber karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi zorunluluğudur. Bu hususa verilebilecek en güzel örnek, ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeyleri

⁶ Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Kara Harp Akademisi öğretim üyesidir.

⁷ Hikmet Özdemir, “Milli Güç, Askeri Güç ve Politik Güç Üzerine Bazı Gözlemler”, Stratejik Araştırmalar Dergisi, Şubat 2003, Sayı:1, S:5'ten aktaran Şamil Ünsal, “Milli Güç, Bileşenleri ve Vasıtaları”, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, 2010, 27-50, s. 32.

değerlendirilirken kullanılan ve ekonomik gücün seviyesini simgeleyen, Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) kavramıdır. GSMH bir ölçek olarak kabul edilerek, iki farklı ülkenin aynı türden olan ekonomik güç unsuru kıyaslanabilmektedir. Buna benzer örnekleri farklı güç unsurları çerçevesinde çoğaltmak mümkündür.

1.4. Türkiye'nin Milli Gücü Üzerine

Türkiye'nin milli gücü üzerine ilk ifade etmemiz gereken husus, konuya ilişkin tarihten gelen bazı hususların bulunduğuudur. Bunlar en yalın ifade ile Türklerin tarih sahnesine çıkmasından itibaren en az bir bağımsız devlete sahip olması, tarihten gelen olumlu ya da olumsuz bir Türk imajının söz konusu olması, Türk tarihi ile coğrafyasının bütünleşmiş durumu ve evrensel bir Türk gerçeğinin varlığıdır. Bu ifadelerin amacı, Türkiye'nin milli gücü değerlendirilirken mutlaka tarihi gerçeklerin göz önüne alınması ile ilgilidir. Bu çalışma kapsamında, Türkiye'nin milli gücünü incelerken bu perspektiften konuya bakılacaktır.

1.4.1. Türkiye'nin Siyasi Gücü

Türkiye'nin siyasi gücünün en önemli etkeni tüm ilke ve kurumları ile Cumhuriyettir. Büyük önder Mustafa Kemal ATATÜRK'ün ifadesi ile “Bizim cihan nazarında en büyük kuvvet ve kudretimiz, yeni şekil ve mahiyetimizdir”⁸ Bu gerçekten hareketle, Türkiye'nin siyasi gücünü iç siyasi güç ve dış siyasi güç olarak ikiye ayırabiliriz.

Türkiye'nin iç siyasi gücünün esasını; yönetim sisteminin biçimi, anayasa, kanunlar, kurumlar ve iç politik uygulama/ilkeler oluşturur. Bu kavramları, demokrasi çatı kavramının içinde düşünmek doğru olacaktır. Türkiye'nin iç siyasi gücünün zayıflaması, dış siyaset ve diplomasi alanında da, buna paralel olarak bir zayıflamaya neden olmakla beraber, bu durum aslında vizyon, politika ve irade eksikliği nedeniyle, diğer güç unsurlarının da gelişiminde en büyük engel olarak düşünülebilir.

Türkiye'nin dış siyasi gücü, Atatürk'ün Nutuk'taki ifadelerinden yola çıkarak; gerçekçiliğe, doğruluğa, içtenliğe, hukuka, barışçılığa, anlaşma ve vebelere uymaya, mütekabiliyet esasına, Türk Milletinin onurundan asla fedakârlık etmemesine, kendine güvene ve başkalarının lütuflarına sığınmamaya dayanmaktadır.⁹ Bununla beraber dış siyasi güç unsurunun içinde; diplomasi ve lider faktörü de önemli bir yer tutmaktadır.

⁸Yargıtay Dergisi Atatürk Armağanı (Ankara: 1981), s. 54.

⁹ Bayat, age, s.302.

1.4.2. Türkiye'nin Askeri Gücü

Türk milletinin tarihi boyunca kurduğu devletler göz önüne alınırsa, askeri gücün her zaman çok önemli bir yere sahip olduğu söylenebilir. Bunun kökeninde, Türk milletinin “Ordu-Millet” geleneği yatmaktadır. Gençlerin askere davul-zurna eşliğinde uğurlanması ile şehitlik ve gazilik anlayışı, bu geleneğin en somut göstergesidir. Bunun yanında Türk Ordusu, bu milletin bağrından çıkmış milli karaktere sahip milli bir ordudur. Türk Ordusunun en önemli özelliklerinden bir diğeri de, milli mücadeleden itibaren “taarruz ruhu” taşımasıdır. Çünkü ordumuz, Atatürk'ün dediği gibi, “Kesin sonuç daima taarruzla alınır” gerçeğinin farkındadır.¹⁰ Burada geçen “taarruz” kavramını, Türk Ordusunun geleceğe dönük geliştirilmesine ilişkin çabalar olarak da düşünmek gerekmektedir.

Askeri gücü tanımlarken, öncelikle ordu-millet bütünleşmesinden bahsetmesinin asıl sebebi, bir ordunun esas gücünü, milletinden aldığı desteğe borçlu olduğu varsayımından kaynaklanmaktadır. Bununla beraber, Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) dünyada önemli bir caydırıcı gücü konumundadır. Kuzey Atlantik Paktı Antlaşması Örgütü (NATO)'nın ikinci büyük ordusu ve bölgesinin Rusya'dan sonra en büyük askeri gücüdür. Bu caydırma gücü, TSK'nın muharebe kabiliyetine bağlı olduğu kadar, Türk milletinin harp gücüne, karakterine, geleneklerine, azim ve iradesine de dayanmaktadır. Bunun kaynağını şu gerçek teşkil etmektedir: Türklere karşı belki muharebeler kazanılabilir, fakat gücü yeten ya da yetmeyen son Türk ortadan kaldırılana kadar, harp, Türklere karşı asla kazanılamaz. Bu gerçeğin şanlı tarihimizde, sayısız örneği mevcuttur. Türkiye'nin askeri gücü değerlendirilirken, göz önüne alınması gereken birinci faktör budur.

Bununla beraber, son yıllarda gerçekleştirilen, milli savunma sanayi hamleleri, Türkiye'nin askeri gücüne kuvvet çarpanı etkisi yaratmaktadır. yurt dışına bağımlılığı azaltılarak donatılan bir ordunun, caydırıcı gücünün, büyük oranda artacağı ortadadır. Savunma sanayisinde bağımsızlık kazanmak, bir ülkenin bağımsızlık mücadelesinin anahtarı konumundadır.

1.4.3. Türkiye'nin Ekonomik Gücü

Bir devletin ekonomik gücü, iç ve dış kaynaklarının yeterlilik ve sürekliliği ile bu ürünleri işleyen endüstriyel kapasitesini, üretici insan gücünü, dış ticaret dengesini, ulaştırma imkân ve kolaylıklarını, ekonomik kurumlarını

¹⁰ Atatürk Kültür Dil ve Tarih Araştırma Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı Resmi İnternet Sayfası, <http://www.atam.gov.tr/ataturkun-soylev-ve-demecleri/ordu-ileri-gelenleriyle-ikinci-konusma>, [Erişim Tarihi:22.01.2019].

ve uyguladığı ekonomik sistem ve politikaları kapsar. Milli gücün tüm unsurlarının gelişip güçlenmesi için maddi ihtiyaçlar ekonomik güç tarafından karşılanır. Ekonomik güç; dış siyasi gücün ekonomik uygulamalarında da, sert güç ya da yumuşak güç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Doğal kaynaklar, ekonomik güç alanında önemli bir etkidir, ancak doğal kaynakların ekonomik gelişmişlik düzeyi ile doğru orantılı olduğu söylenemez. Dünyada öz kaynakları bakımından çok zayıf olan ancak çok üstün bir ekonomik güce sahip olan devletler ile öz kaynak bakımından zengin olan fakat ekonomik gücü zayıf kalmış birçok ülke örneği görmek mümkündür.

Enerji, ekonomik gücün zorunlu ve hayati bir faktörüdür. Enerji, bir sisteme ilave edildiğinde ya da çıkarıldığında, sistemin en az bir özelliğini değiştiren olgu olarak tanımlanmaktadır. Enerji kaynakları; konvansiyonel enerji kaynakları (fosil yakıtlar, nükleer) ve alternatif enerji kaynakları (güneş, rüzgar, termal kaynaklar vb. gibi) olarak sınıflandırılmaktadır. İnsanlık, dünyada yaşamını sürdürmek, gıda temin etmek, barınmak ve doğaya uyum sağlamak için en çok çevresini değiştiren canlı türüdür. Mutluluk kavramı ise, refah kavramı ile bağlantılı olup, refahın olabilmesi için enerji mutlak gerekliliktir. Yapılan araştırma sonuçlarına göre; kişi başına düşen enerji arttıkça, mutluluk da artmaktadır.¹¹ Buradan ulaşmaya çalışılan sonuç, ekonomik güç faktörünün enerji gibi alt bileşenleri ile beraber ne kadar hayati bir rol üslendiğine yöneliktir.

Türkiye son 15 yıldır istikrarlı büyümesi sayesinde ekonomisi kayda değer bir performans sergileyerek güçlenmektedir. Sağlam makro-ekonomik stratejiler, uygun mali ve para politikaları ve izlenen yapısal reformlar; yüksek büyüme oranları ve Türk ekonomisine duyulan güvenin artmasıyla sonuçlanmıştır.

1.4.4. Türkiye'nin Nüfus Gücü

Bir ülkede yaşayan insanların sayısı nüfus gücünün başlıca etmenlerinden biridir. Ancak, nüfus, sadece sayı bakımından ele alındığında, her zaman bir avantaj ya da dezavantaja işaret etmez. Nüfusun çokluğu, ancak gelişim düzeyi bakımından eş değer veya yakın durumdaki devletler arasında bir güçlülük faktörü oluşturur. Bunun dışında, nüfus gücünün en değerli ve katma değeri yüksek faktörünü, nitelikli insan gücünü oluşturur.

Bir devletin nüfus gücünün temel unsurunu; nüfus sayısı ile buna bağlı

¹¹ Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından yıllık olarak yapılan, "Yaşam Memnuniyeti Araştırması" ile bireylerin mutluluk durumları ölçülmektedir. Son yapılan araştırma; 2017 yılına ait olup, 28 Şubat 2018 tarihinde yayınlanmıştır. 2017 yılı verilerine göre, Türkiye'de mutlu insan oranı %58'dir. (<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27590>, Erişim Tarihi:17.12.2018).

statik ve dinamik değerlerin oluşturduğu ileri sürülebilir. Nüfus yapısı ise bu değerler içinde en geniş kapsamlı ve önemli olanıdır. Nüfus yapısı kavramı; yaş grupları yapısı, cinsiyet dengesi, etnik yapı, eğitim durumu ve nüfusun karakteri unsurlarını içinde barındırır. Nüfus yapısını oluşturan unsurlardaki nispi dengesizlik, nüfusu avantaj olmaktan çıkararak dezavantaj haline dönüştürme potansiyeline sahiptir.

Türkiye'nin nüfus gücünün nicelik olarak genç ve çalışma çağı (15-64 yaş) oranı yüksek bir nüfusa sahip olduğunu söyleyebiliriz. Ancak bu durumun gelecek 20-30 yıl içinde tersine dönerek, önce çalışma çağı nüfusunun, sonrasında da genel nüfusun azalacağı konusunda bulunmakla birlikte,¹² işsizlik oranı % 10-11 civarındadır.¹³

1.4.5. Türkiye'nin Coğrafi Gücü

Bir devletin coğrafyasına ait canlı ve cansız, doğal ve yapay tüm değerler, onun milli gücünün coğrafi güç unsurunu oluşturmaktadır. Coğrafi gücün en önemli özelliği, diğer milli güç unsurlarına kaynak ve ortam sağlamasıdır. Bununla beraber, doğal kaynaklar bağlamında coğrafi güç ile ekonomik gücün iç içe geçmiş olduğu söylenebilir. Örneğin, bilinen ancak işletilmeyen bir maden yatağı coğrafi güç unsuru iken, bu maden yatağı işletilmeye başlandıktan sonra, verim derecesine göre ekonomik güç unsuruna dönüşmektedir.

Coğrafya; konumu, yapısı ve değerleri ile siyasi, askeri, ekonomik ve nüfus gücüne yön verir ve onların başarılarının en büyük etkenidir. Coğrafyayı önemsemeden, yeterince ve doğru biçimde değerlendirilmeden girilen hareketler başarısızlığa mahkûmdur.

Bir devletin coğrafi gücü; milli güce, aşağıda belirtilen etken ve değerler arasında sağlanacak uyum ve kurulacak dengelere bağlı biçimde katkı sağlayabilir.

- Ülkenin coğrafi mevki
- Ülkenin konumu ve biçimi
- Ülkenin büyüklüğü
- Doğal yapısı
- İklim

12 T.C. Kalkınma Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Türkiye'nin Demografik Dönüşümü ve Dinamik Nüfus Yapısını Korumaya Yönelik Yeni Nüfus ve Aile Politikası", http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/view/15346/N%C3%BCfus_Politikas%C4%B1_Bas%C4%B1na_Sunum_23_Ekim_20_20.pdf, [Erişim Tarihi:22.01.2019].

13 Türkiye İstatistik Kurumu Resmi İnternet Sayfası, http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1007, [Erişim Tarihi:25.03.2019].

Bu etken ve değerler yanında, ülkelerin coğrafyaları “Coğrafya kaderdir¹⁴” ilkesi çerçevesinde çoğu zaman kendi inisiyatifleri tarafından belirlenmemektedir.

Türkiye klasik bir söylemle; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kesişim noktasında, ticaret ve enerji aktarım güzergâhlarının kesişimi noktasında, yer altı/yer üstü ve deniz yetki alanlarında (karasuları, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı) büyük zenginliklere sahip coğrafi bir mekide yer almaktadır.

Türkiye sayılan bu avantajların yanında, güç mücadelelerinin yaşandığı Orta Doğu, Kafkaslar ve Balkan coğrafyalarının odak noktasında bulunması nedeniyle, tarihin her döneminde çeşitli karışıklıklar ve savaşlara sahne olmuş ve bunlardan etkilenmiştir.

1.4.6. Türkiye'nin Bilimsel ve Teknolojik Gücü

Milli güç unsurları arasında, günümüzde önemi en çok artan unsur "Bilimsel ve Teknolojik Güç" unsuru olmuştur. Ülkelerin çağdaşlık seviyesi, bu güç unsurunun etkinliği ile ölçülmeye başlanmıştır. Bilim ve teknoloji kavramları, birbiri içine geçmiş kavramlardır ve teknoloji kavramı sadece uygulamaya daha çok yer vermesi ile bilim kavramından ufak bir nüans ile ayrılmaktadır.

Günümüzde, bilim ve teknoloji alanlarında, kendi öz başarısını yakalayamayan, etkin ve yeterli bir düzeye ulaşamayan ülkeler, evrensel ölçekte zayıf olarak kategorize edilmektedir. Bu durumdaki ülkeler, geniş sınırlara, çok büyük nüfusa ve zengin doğal kaynaklara sahip olsalar da asla büyük ve güçlü devletler statüsüne ulaşamazlar. Günümüzün en büyük ve zengin ülkelerine baktığımızda, hepsinin bilim ve teknoloji alanında öne çıktıkları görülmektedir.

Türkiye'nin bilimsel ve teknolojik gücü, son yıllarda yaptığı atılımlara rağmen hak ettiği yerde değildir. Türkiye, Araştırma-Geliştirme (AR-GE) faaliyetlerine daha fazla kaynak ayırabilmeli, ileri teknoloji ürünlerine yenilikçi bir yaklaşım ile yatırım yapmalı ve girişimciler teşvik edilmelidir. Son dönemde Türkiye'nin savunma sanayi, devlet desteğinde gerçekleştirdiği atılımları, bu bakış açısının en güzel örneğini teşkil etmektedir. Bu savunma sanayi atılımlarının, Türkiye'ye ve Türk Deniz Kuvvetlerine en başarılı katkılarının başında, Milli Gemi (MİLGEM)¹⁵ Projesi kapsamında inşa edilen modern gemileri gelmektedir.

14 İbn-i Haldun tarafından 14'üncü yüzyılda söylenmiş olup, Mukaddime adlı eserinde yer almaktadır.
15 MİLGEM Projesi, projenin adını, “Milli” ve “Gemi” kelimelerinin kısaltılmasından almıştır. Projenin başlıca amacı, savunma teknolojilerinde bilgi birikimi sağlayacak ve yerli savunma sanayi katkı payının yüksek tutulduğu, esnek bir yüzer savaş platformunu üretmektir. Projenin ilk gemisi 2011 yılında hizmete girmiş olup, hâlihazırda üç gemi hizmettedir. Diğer beş geminin inşası devam etmektedir.

1.4.7. Türkiye'nin Psiko-Sosyal ve Kültürel Gücü

Toplumlar; duygu, düşünce, davranış biçimi, ırk, din, dil ve menfaat gibi hususlarda bulunan uyum nedeniyle bir araya gelirler ve bu suretle oluşurlar. Toplumların bu birlikteliği, gelenek ve göreneklerden, anayasal düzen ve kanunlara kadar çeşitli yollarla organize olursa, millet olma aşamasına erişilmektedir. Psiko-sosyal ve kültürel güç; toplumu millet yapan birlik ve bütünlük ile tarihi geçmiş, eğitim ve kültür düzeyi, gelenek, hukuk, din, dil, fikir vb. gibi alanlardaki durumu, seviyeyi ve bunlarla ilgili uygulamaların milli güce etki ve katkılarını kapsar.

Milli gücün gelişim ve etkinliği bakımından, toplum düzeyinde uygarlık ve kültür arasında bir denge kurmak önemlidir. Tarih bize kültürel değerlerini koruyup güçlendiren ve toplum disiplinini ödün vermeden sürdüren milletlerin başarılı olduklarını göstermektedir. Uygarlık hedefi gözetilerek, milli kültürden uzaklaşmak büyük bir hata olarak düşünülmelidir.

Psiko-sosyal ve kültürel güç bakımından en başta gelen etmen “milli bütünlük” kavramıdır. Bu kavram, milleti oluşturan bireylerin bazı konularda, düşünce ve davranış birliği içinde bulunmaları demektir. Milli bütünlük kavramının sınırlarını çizen ise; devleti devlet, milleti millet yapan ve her ikisini de milli yapan temel konular olmalıdır.

Psiko-sosyal ve kültürel güç, önündeki en büyük tehlikeler; tutuculuk, kültür emperyalizmi, taklitçilik olarak sayılabilir. Türkiye'nin psiko-sosyal ve kültürel güç unsurunun, bu tehlikelerden zaman zaman etkilendiği söylenebilir de, Türkiye'nin bu güç unsuru olumlu yönde gelişmeye devam etmektedir. Türkiye, artık uygarlık ve kültür bakımından, özellikle ilgi ve etki alanımızdaki toplumları etkileme aşamasına gelmiştir.

2. Türkiye'nin Deniz Hak ve Menfaatlerinin Tanımlanması:

2.1. Genel

Hak ve menfaat kavramlarının sözlük anlamlarına bakıldığında hak (adalet) “adaletin, hukukun getirdiği veya birine ayırdığı şey, kazanç” olarak, menfaat (çıkart) ise “gözetilen veya elde edilen kazanç, kişinin yalnız kendi yararları için gözettiği husus, bireyin veya toplumun yararına sağlanan şey” olarak ifade edilmektedir.¹⁶

Bu çerçevede, “Deniz Hak ve Menfaatleri” kavramını ise, denizcilik gücü çalışmalarında kullanılan özel bir kavram olarak ifade etmek doğru olacaktır.

¹⁶ Türk Dil Kurumu Resmi İnternet Sayfası, Genel Türkçe Sözlük, <http://www.tdk.gov.tr>, [Erişim Tarihi:28.01.2019].

Bununla beraber bu kavrama ilişkin en iyi tanımlama, “Bir ulus ve devletin denizlerle, denizcilikle, denizciliği ilgilendiren ve denizciliğe dolaylı/dolaysız katkıda bulunan alanlarla ilişkileri ve bunlardan sağladığı menfaatleri, bu hak ve menfaatlerin milli güce, milli amaçlara uygun ve milli sorunların isteklerini karşılayacak bir doğrultuda katkıda bulunması için, gerekli yöntem ve politikanın saptanmasıyla ilgili çalışmaları da kapsayan bir işlev”¹⁷ olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yapılan tanımdan da anlaşılacağı üzere; kavramın denizcilik gücü çalışmalarına uygun bir tanımlamadan öte, onun yalnız ne olduğunu değil, nasıl olmasını ve bu amaçla saptanacak politikalar ile ilgili hususları da içermesi gerekmektedir. Başka bir deyişle, kavramı milli menfaatlerin bir alt birimi olarak görmek ve deniz/denizcilikle ilgili olan bütün hususların hak ve menfaat açısından ortaya konulması olarak ifade etmek doğru olacaktır.

Bununla beraber, denizlerin ve denizciliğin toplumlara sağladığı muhtelif menfaat ve kazançlardan faydalanmak ve muhtemel muhasımı bu menfaatlerden yoksun bırakmak için öncelikle, Sun Tzu’nun “Kendini bil, çevreni bil, düşmanını bil, yüzlerce savaş içinde tehlike içinde olmazsın.” öğretisiyle hareket etmek ve bu bağlamda kendimizin ve muhtemel muhasımın deniz hak ve menfaatlerini doğru saptamak önem arz etmektedir.

Bir ülkenin deniz hak ve menfaatleri kabaca; teşkilatlanma, mevzuat, denizcilik eğitimi, denizcilik kültürü, deniz ulaştırması, gemi inşası, deniz turizmi, liman işletmeciliği, su ürünleri ve balıkçılık faaliyetleri, deniz dibi kaynakları gibi hususları içermektedir.

2.2. Türkiye’nin Deniz Hak ve Menfaatleri

Türkiye’nin Deniz Hak ve Menfaatleri, genel bir çatı kavram olarak birçok resmi metin ve strateji belgesinde geçse de, kavramın içeriğine yönelik fikir birliği bulunmamaktadır. 1998 yılında Deniz Harp Akademisi yayını olarak hazırlanan “Deniz Stratejisi” kitabı¹⁸, kavrama ilişkin en kapsamlı içeriği sunmaktadır. Kitaba göre, Türkiye’nin deniz hak ve menfaatleri;

- Türkiye’nin denizlerinde, deniz ürünlerinden ve deniz dibi kaynaklarından fayda sağlanması ve bu faydanın geliştirilmesi,
- Deniz yolu ile yapılan ihracat ve ithalatın geliştirilmesi ve devamlılığının sağlanması,
- Kabotaj hakkı ulaştırmasının idame edilmesi,

¹⁷ Deniz Stratejisi (Yenilevent-İstanbul, 1998),s.-3.

¹⁸ Deniz Stratejisi (Yenilevent-İstanbul, 1998),s.4-16.

- Türkiye üzerinden gerçekleştirilen transit taşımacılığa ait deniz ulaştırmasının idamesi ve geliştirilmesi,
 - Türk bayrağı taşıyan gemilerin üçüncü ülkeler arasındaki ulaştırma faaliyetlerinin (cross trade) ve bu şekilde ülkemize döviz kazancı sağlanmasının idamesi ve geliştirilmesi,
 - Turizm amaçlı ulaştırmanın ve yat turizminin idamesi ve geliştirilmesi,
 - Ege denizinde deniz dibi kaynaklarından istifade imkanı sağlayan kıta sahanlığı uygulamasının Türk Tezleri çerçevesinde korunması,
 - Uçuş Malumat Bölgesi (FIR) ve arama kurtarma uygulamasının egemenlik hakkı şekline dönüştürülmemesi,
 - Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile boğazlar üzerinde sağlanan egemenliğimizin ve Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölge uygulamasının idamesi,
 - Karasuları rejiminin Türkiye aleyhine olacak şekilde değiştirilmemesi,
 - KKTC'ye yönelik ticari ve askeri nakliyatın idamesi,
 - Barış, kriz ve harp zamanında Türkiye'nin müteveccih deniz ulaştırmasının idamesi,
 - Yeni limanların inşası,
- olarak ifade edilmektedir.

Türkiye'nin deniz hak ve menfaatlerine ilişkin olarak; Deniz Stratejisi kitabında ifade edilen hususlara, güncel gelişmeler ışığında, aşağıda belirtilen hususlarında eklenmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

- KKTC ve KKTC halkının, adanın ortak sahibi olduğu ilkesi çerçevesinde, adanın deniz yetki alanlarında bulunan canlı ve cansız kaynaklara ilişkin haklarını korumak, bu konuda GKRY'nin yaratmaya çalıştığı fiili duruma razı olmamak, bununla beraber hiçbir şekilde GKRY'yi muhatap almamak,
- Türkiye'nin Akdeniz'de sahip olduğu deniz yetki alanlarına koşulsuz sahip çıkmak ve herhangi bir oldubitti'ye müsaade etmemek,
- Karadeniz'i "Bölgesel Sahiplenme" ilkesi temelinde, kıyıdaş ülkeler arasında iş birliğine dayalı güvenlik anlayışı ile barış ve istikrar havzası kılmak,

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

- Milli sivil ve askeri gemi inşa sanayisinin gelişmesini sağlamak ve bu konuda dünyada öncü ülkeler arasına girmek,
- Ege denizinde bulunan egemenliği devredilmemiş adalar, Doğu Ege Adalarının silahsızlandırılmış statülerinin ihlali, deniz yetki alanları ve hava sahası sorunlarının diplomasi çerçevesinde hakkaniyet ile çözümlenmek,
- Çevre denizlerimizde arama ve kurtarma faaliyetlerini etkinlikle sürdürmek,
- Etki ve ilgi alanımızda bulunan denizlerde, uluslararası suların serbestçe kullanılmasının sağlanması ve enerjinin nakledildiği deniz ulaştırma yolları ile bu güzergahlardaki düğüm noktalarının güvenliğinin idamesi.

Yukarıda yaptığımız tespitlerin bir sağlaması olarak, Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi isimli dokümanda¹⁹ yer alan, Türk Deniz Kuvvetlerinin misyonu; “Ana vatan savunmasına katkı sağlamak; Türkiye Cumhuriyetinin denizlerdeki hükümranlık haklarını, deniz hak ve menfaatlerini korumaktır.” şeklinde ifade edilmektedir. Bunu sağlamak için Deniz Kuvvetlerinin görev spektrumu aşağıda sunulduğu şekilde ifade edilmiştir;

- Deniz kontrolü,
- Güç intikali,
- Denizden karaya darbe harekâtı,
- Denizlerin serbestçe kullanımının engellenmesi,
- Deniz ulaştırmasının korunması,
- Deniz güvenlik harekâtı,
- Deniz yetki alanlarının kontrolü,
- Bayrak ve varlık gösterme,
- Barışı destekleme harekâtı,
- Kolluk harekâtı (Yetkili makamlarca talep edildiğinde),
- Muharip olmayanların tahliyesi harekâtı,
- İnsani yardım harekâtı,
- Doğal afet yardım harekâtı,

¹⁹ Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi (Ankara: Dz.K.K.lığı Basımevi, 2015), s.25.

- Arama-Kurtarma harekâtı.

Yukarıdaki görevler incelendiğinde; Türkiye'nin deniz hak ve menfaatleri ile uyumlu olduğu görülmektedir.

3. Türkiye'nin Deniz Hak ve Menfaatlerinin, Milli Güç ve Unsurları İle İlişkilerinin Değerlendirilmesi

Buraya kadar yaptığımız tanımlardan, deniz hak ve menfaatlerimiz ile milli güç ve unsurları arasında, sıkı bir karşılıklı fonksiyonel bağlantı ve nedensellik ilişkisi olduğunu söylenebilir. Daha somut bir şekilde ifade etmek gerekirse; denizlerden ve denizcilikten menfaat sağlamak için milli güç unsurlarının tümüyle çeşitli yol ve yöntemlerle ilişki kurularak, bu ilişkiler sonucunda elde edilecek etki ve katkılardan faydalanılması yoluna gidilmesi gerekmektedir. Bu ilişki neticesinde ortaya çıkacak etki ve katkılar, yine milli güç unsurlarına eklenerek milli gücün verimliliğinin artmasına neden olacaktır.

Çalışmanın bundan sonraki bölümünde, milli güç unsurları ile deniz hak ve menfaatleri arasındaki ilişkileri ve etkileşimi, unsurlar bazında objektif bir bakış açısı ile ortaya koyulmaya çalışacaktır.

3.1. Siyasi Güç Unsuru

Deniz hak ve menfaatleri ile siyasi güç unsuru arasındaki ilişki aşağıdaki şekilde ifade edilebilir.

a. Deniz yetki alanları (karasuları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge), Türk Boğazları, diğer boğazlar, geçitler, kanallar ve benzerleri ile ilgili olan uluslararası hukuk, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ve ikili/çok taraflı antlaşmalara istinaden, bu alanlardan bir denge unsuru ve hatta baskı unsuru olarak faydalanmak,

b. Deniz kuvvetleri, görev yaptığı yerin denizler olması ve denizlerin %90'ından fazlasının uluslararası sular olması nedeniyle, barış koşullarında da harekât yapabilme özelliğine sahiptir. Deniz kuvvetleri, insanların denizle tanıştığı ilk çağlardan itibaren, dış siyasi hedeflere erişmek ve milli menfaatleri korumak amacıyla; caydırma, deniz güvenliği, abluka, güç intikali, insani yardım, barışı destekleme harekâtı, baskı, müdahale ve dostları destekleme görevleri için kullanılmaktadır.

Savaş gemileri ve onlardan oluşan donanma, savaş dönemi haricinde dış politika ve güvenlik politikalarının bir aracı olarak, "Donanma Diplomasisi", "Ganbot Diplomasisi", Deniz Kuvvetleri Varlığı ya da "Bayrak Gösterme"

rollerinde kullanılmaktadırlar. Bu kavramlardan, donanma diplomasisi ile ganbot diplomasisi ana kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır.²⁰

Donanma diplomasisinin en önemli araçları bayrak veya varlık gösterme faaliyetleridir. Her iki kavram donanma diplomasisinin alt faaliyet alanları olarak günlük kullanımda birbirine yakın anlamlarda kullanılmakla birlikte, farklıdırlar. Varlık gösterme siyasi bir hedefi elde etmeye yönelik donanmanın belirli bir deniz alanı ya da hedefe yönelik kullanımını içermektedir. Süreklilik içerir. Ganbot diplomasisi ise, kısaca deniz gücünün bir kriz ortamında zorlayıcı diplomasi aracı olarak kullanımı olup ateş gücünün kullanım niyeti açıktır. Tarih boyunca ganbot diplomasisi, devletlerin en esnek dış politika ve güvenlik politikası aracı olmuştur.²¹

ABD'nin Akdeniz'de sürekli bulundurduğu filo donanma diplomasisine, 1982 Falkland savaşında Arjantin Devlet Başkanı General Galtieri'nin zorlayıcı diplomasi aracı olarak donanmayı kullanıp, adaları işgal etmesi ve İngiltere'yi görüşmelere zorlamayı hedeflemesi ganbot diplomasisine bir örnek olarak verilebilir. John Stuart Mill'in²² "*Arkasında duracak bir donanmamız yoksa diplomamız bir hiçtir*" sözü konunun özünü teşkil etmektedir.²³

3.2. Askeri Güç Unsuru

Türkiye'nin deniz hak ve menfaatleri ile askeri güç unsuru arasındaki ilişki aşağıdaki şekilde ifade edilebilir.

- Türk Deniz Kuvvetleri barışta caydırıcı niteliğini ön plana çıkararak; deniz güvenliği, abluka, güç intikali, insani yardım, barışı destekleme harekâtı, baskı, müdahale ve dostları destekleme gibi görevleri icra ederken, savaşta silahlı kuvvetlerin üç temel unsurundan biri olarak müstakil ya da müşterek harekât yapmaktadır.
- Türk Deniz Kuvvetleri savaşta ve barışta ana vatanın savunmasına her türlü katkıyı sunmaktadır.
- Türk Deniz Kuvvetlerine destek olan bakım/onarım teşkilleri ile ikmal teşkilleri, askeri güce katkı sağlamaktadır.
- Denizcilik gücü kapsamında bulunan sivil sanayi kuruluşları

20 Emine Akçadağ, "Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri", Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi Resmi İnternet Sitesi, (İstanbul, Ağustos 2015), [Erişim Tarihi: 29.01.2019].

21 Deniz Mehmet IRAK, "Donanma Diplomasisi", Marinedealnews Resmi İnternet Sitesi, <http://www.marinedealnews.com/donanma-diplomasisi/>, [Erişim Tarihi: 28.01.2019].

22 John Stuart Mill; İngiliz bir filozof, politikacı, iktisatçıdır. Klasik liberalizm tarihindeki en etkili düşünürlerden biri olarak; sosyal teoriye, politik teoriye ve politik ekonomiye büyük katkılarda bulunmuştur.

23 Geoffrey, Till, *Sea Power, A Guide for the Twenty-First Century*, (Routledge, London: 2009), s.253.

(tersaneler, fabrikalar vs), barışta ve savaşta Türk Deniz Kuvvetlerine ve askeri güce lojistik destek sağlamaktadır.

- Savaşta düşman işgaline uğrayan bölgelerden ya da barışta karışıklık yaşanan bölgelerden, sivil halkın ve taşınabilir milli değerlerin tahliye edilmesi gerekmektedir. Bu görev için en verimli araçların başında donanma gelmektedir.
- Savaşta ve barışta, Türkiye'nin deniz yetki alanları ve bunlar üzerindeki sabit/seyyar platformların güvenliğinin/savunmasının sağlanması gerekmektedir.

3.3. Ekonomik Güç Unsuru

Türkiye' nin deniz hak ve menfaatleri ile ekonomik güç unsuru arasındaki ilişki aşağıdaki şekilde ifade edilebilir. Burada göz önünde bulundurulması gereken nokta, dünya ticaretinin %2,5'ünü oluşturan deniz ekonomisinin, 2010 yılı rakamları ile 1,5 trilyon dolarlık hacmidir.²⁴

a. Denizler; yük ve yolcu taşımacılığı, su altı enerji ulaştırma hatları, su altı boru hatları, su altı iletişim hatları ve turizm maksatlı yolcu taşımacılığına ev sahipliği yapmaktadır. Bununla beraber yapılan taşımacılığın en ekonomik yoludur.

b. Deniz ürünleri ve deniz dibikaynaklarının değerlendirilmesi kapsamında;

- Balıkçılık ve su altı tarımı²⁵ (yosun, fesleğen, fasulye, çilek, marul vb. gibi),
- Deniz dibi madenlerinin (petrol, doğalgaz, kömür, bakır, demir vs.) işletimi,
- Akıntılar, gel-git olayı, su katmanları arası sıcaklık farklılıkları, deniz yüzeyi rüzgârları ile enerji üretimi,
- Denizden çıkarılan besin dışındaki diğer deniz ürünleri (sünger, mercan vs.),
- Deniz suyundan içme suyu ve deniz suyu minerali üretimi,
- Deniz suyunun kimyasal yapısından enerji üretimi (hidrojen yakıtı),
- Deniz suyundan ilaç üretimi,

önem arz etmektedir.

²⁴ Deniz Ticaret Odası Dergisi, (İstanbul: Şubat 2017).

²⁵ Tarımsal Bilişim ve İletişim Teknolojileri Firması Resmi İnternet Sitesi, <http://www.tarim.com.tr/Su-Altinda-Alternatif-Bahce-Tarimi,23724h>, [Erişim Tarihi: 29.01.2019].

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

c. Denize ve denizciliğe ilişkin sanayi ve işletmeler kapsamında;

- Gemi inşası, bakım/onarımı ve bunların yan sanayileri,
- Gemi söküm işletmeleri,
- Liman, yapay kanal (Kanal İstanbul Projesi gibi²⁶), iç su yolları işletmeleri ve kılavuzluk hizmetleri,
- Gemi kurtarma işletmeleri,
- Gemi lojistik hizmetleri,
- Deniz dibi maden arama gemi ve işletmeleri,
- Deniz haritaları, notik neşriyatlar, hidrografik ve oşinografik yayın hizmetleri,
- Su altı bakım/onarım ve dalgıçlık hizmetleri,
- Su altı turizmi (sportif dalış, gezi denizaltıları vs),
- Deniz müzeciliği ve koleksiyonculuğu,

önem arz etmektedir.

ç. Deniz gücü alanlarının sağladığı istihdam imkanlarının önemli olduğu, işsizlik sorununa çare olabileceği öngörülmektedir.

d. Yabancı gemiler ve denizcilik firmalarında çalışan Türk kökenli vatandaşlarımızın sağladığı döviz katkısı önemlidir.

e. Yabancı gemilere “kolay bayrak²⁷” imkanları sağlamak ülke ekonomisine olumlu katkı sağlayacaktır.

3.4. Nüfus Gücü Unsuru

Deniz hak ve menfaatleri ile nüfus gücü unsuru arasındaki ilişki aşağıdaki şekilde ifade edilebilir.

a. Deniz kıyılarının engebeli/yüksek olmaması, ticarete elverişli olması, ulaşımı kolay olması, iklimin daha elverişli olması gibi sağladığı imkân ve kolaylıklar nedeniyle; yerleşim ve iş merkezlerinin buralarda yoğunluk kazanmasına ve bu durumun nüfus yoğunluğu ile dağılımını kıyı bölgeleri

²⁶ Kanal İstanbul; Türkiye Cumhuriyeti'nin İstanbul'un Avrupa yakasında inşa edeceği, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne ve böylece Ege ve Akdeniz'e bağlayan yapay deniz su yolu projesidir.

²⁷ Gemilerin herhangi bir devletin bayrağını taşıma zorunluluklarını, onlara tescil kolaylığı, vergi muafiyetleri, istihdamla ilgili sınırlamaların bulunmaması gibi avantajlar sağlayan ve bu avantajlarla gemi sahiplerince çoğunlukla tercih edilen devletlerdir. Kolay bayrak, armatörlerin bazı ekonomik yükümlülüklerini engellemek için yöneldiği bir sistem olarak algılanmaktadır.

lehine etkilemesine sebep olmaktadır. Bununla beraber, ülkemizde de yaşandığı gibi kıyı bölgelerinde bulunan kentlerin göç alması, daha iç kısımlarda bulunan göç veren kentlerin gelişmesini olumsuz etkilediği görülmektedir.

b. Liman kentlerinde göç nedeniyle oluşan kozmopolit durumun demografik güç unsuru üzerinde etkileri bulunmaktadır. Son yıllarda, liman kentlerine emekli nüfusun yerleştikleri ve bu nüfus hareketlerinin çeşitli etkilere yol açtığı görülmektedir.

3.5. Coğrafi Güç Unsuru

Deniz hak ve menfaatleri ile coğrafi güç unsuru arasındaki ilişki aşağıdaki şekilde ifade edilebilir.

- Ülkenin denizlere göre nispi coğrafi konumunun milli gücün hemen tüm unsurları üzerinde oluşturduğu olumlu ve olumsuz etkileri bulunmaktadır. Örneğin, denizlere yakınlık ekonomik olarak katkılar sağlasa da, bazen tsunami gibi denizlerden gelen felaketler nedeniyle liman kentlerinde yaşayan halklar zarar görmektedir.
- Ada, adalar ve yarımada devleti olmanın veya ülkelerin kıtasal bölümlerinin birbirinden deniz ile ayrılmış olmasının, özellikle; siyasi, askeri, ekonomik, idari ve demografik hususlar ve uygulamalar üzerinde olumlu ve olumsuz etkileri bulunmaktadır. Örneğin; ada ve kıtasal bölümlere ulaşmak için köprüler, tüp geçitler vs. yapılmakta, bu durumun ekonomik olarak etkileri bulunabilmektedir.
- Uluslararası deniz trafiğini kontrol eden boğaz, geçit, kanal ve iç sulara sahip olmanın; siyasi, ekonomik ve askeri olarak avantaj ile dezavantajları bulunmaktadır.
- Türkiye'nin sahip olduğu deniz yetki alanlarından (karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge) balıkçılık, deniz dibi madenleri ve ulaşım gibi yollarla faydalanılarak, ülke ana karasında bulunan coğrafyanın eksikleri tamamlanmaktadır.
- Coğrafyanın, denizcilik gücüne ilişkin yapay bölümlerle (limanlar, kanallar vs.) gelişmesi olanağı bulunmaktadır. Bunun en güzel örneğini, Kanal İstanbul Projesinin oluşturabileceği değerlendirilmektedir.

3.6. Bilimsel ve Teknolojik Güç Unsuru

Deniz hak ve menfaatleri ile bilimsel ve teknolojik güç unsuru arasındaki ilişki aşağıdaki şekilde ifade edilebilmektedir.

- Denizcilik kapsamına giren alanlarda yapılan bilimsel araştırma ve geliştirme faaliyetleri, üretilen ve geliştirilen teknolojiler ve bunların uygulamaları önem arz etmektedir. Denizlerin insanlığa sağladığı faydaların büyük olması sebebiyle, denizlere ilişkin her türlü alanda bilimsel faaliyet yürütülmektedir. Bu çalışmalar; taşımacılık alanından enerjiye, gemi inşa sanayisinden harp teknolojilerine kadar geniş bir yelpazede devam etmektedir.
- Denizcilik gücü yoluyla yeni teknolojilere sahip olmak mümkündür. Bunun en güzel örneği, Türkiye'nin telsiz, radar, dizel makine gibi teknolojilerle tanışması ilk olarak denizcilik sektörü ile olmuştur. Denizcilik gücünün günümüzde de, bilimsel ve teknolojik alanda gelişmelere yönelik lokomotif görevini sürdüreceği değerlendirilmektedir.
- Denizcilik alanında eğitim kuruluşlarının yaygınlaştırılması ve ülkeye bu konuda teknik personel kazandırılması önemlidir. Türkiye'de halen denizcilik eğitimi Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı orta eğitim kurumlarında, Yüksek Öğrenim Kurumu'na bağlı meslek yüksekokulu, yüksekokul ve fakültelerde ve özel/kamu denizcilik eğitim kurslarında sürdürülmektedir.
- Notik,²⁸ hidrografik,²⁹ oşinografik³⁰ ve hidrobiyoloji³¹ gibi alanlarda bilimsel çalışmalar yürütülmelidir. Notik, hidrografik ve oşinografik alanlarda ülkemizde ki tek çabanın, Türk Dz.K.K.lığı bağlı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı tarafından yürütüldüğü görülmektedir. Bu konudaki çabaya, ilgili akademik kuruluşlarında destek vermesi önemli bir husus olarak görülmektedir.

3.7. Psiko-Sosyal ve Kültürel Güç Unsuru

Deniz hak ve menfaatleri ile psiko-sosyal ve kültürel güç unsuru arasındaki ilişki aşağıdaki şekilde ifade edilebilmektedir.

- Denizciliğin önemli bir ulaşım aracı olması sebebiyle, bu yolla kültür alışverişi tarihin her döneminde yaşanmıştır. Yüzyıllar boyu, Doğu ve Batı arasında süregelen ticaretin bir uzantısı olarak, kültür alışverişinin kaynağı hep denizler olmuştur.

²⁸ Seyir emniyet ve kolaylığını sağlayıcı bilgiler içeren yayınlardır.

²⁹ Bir bölgede yerin altında ve üstünde bulunan suların durumunu inceleyen bilim dalıdır. Denizcilikte ise daha çok kıyıların, adaların topoğrafyası ile ilgilenir.

³⁰ Okyanuslarda, suyun fiziki özelliklerini ve dalga hareketlerini, okyanus tabanlarının jeolojik şekilleriyle tortu tabakalarını, suları kimyasal yönden inceleyen ve denizlerdeki bitkilerle hayvanların hayatlarını araştıran bilim dalıdır.

³¹ Hidrobiyoloji, deniz ve tatlı sulardaki tüm yaşamsal süreçleri inceleyen bilim dalıdır.

- Denizcilikle ilgili örf ve adetler ile denizcilik kültürünün, milli kültür içinde önemli bir yeri vardır. Ancak bunun ülkemizde, hak ettiği yerde olduğunu söylemek mümkün değildir.
- Yüzme, yatçılık ve deniz sporlarının önemi her geçen sene artmaktadır. Deniz kültürünü benimsemiş sağlıklı nesiller yetiştirmek üzere; yüzme, yatçılık ve deniz sporlarına ağırlık verilmesi önem arz etmektedir.
- Sualtında bulunan tarihi eser ve örneklerin çıkarılması, milli kültür ve tarih çerçevesinde önemlidir.
- Denizcilik kültürü, içerisinde mutluluk faktörünü de barındırmaktadır. Denizcilikle uğraşan insanların kendilerine daha güvenen, doğa ile mücadele etmeyi öğrenmiş mutlu bireyler oldukları görülmektedir.
- Gerek sivil gerekse askeri denizcilik faaliyetleri, milli kültürün diğer ülkelere tanıtılması konusunda öncü rol oynamaktadır.

4. Türkiye'nin Geleceğe Dönük Milli Denizcilik Stratejisi Üzerine

Buraya kadar yapılan değerlendirmelerden, denizcilik gücünün milli gücün fonksiyonel bir unsuru olduğu görülmektedir. Denize kıyısı olmayan ülkeler de dâhil olmak üzere, tüm dünya ülkeleri, deniz gücü kapsamına giren uygulamalardan etkilenmektedir.

Bir önceki bölümde detaylı şekilde ifade edildiği üzere; denizcilik gücü ile deniz hak ve menfaatleri, milli gücün tüm unsurlarını etkiler ve onlardan etkilenir. Bu nedenle milli gücü yöneten makamlar; kendi görev alanları çerçevesinde deniz hak ve menfaatlerini doğrudan ya da dolaylı şekilde etkileyen hususlardan sorumludurlar. Çünkü devlet yönetimi, mevcut kaynakların ve güçlerin gerçekçi bir şekilde geliştirilmesi ve onlardan milli güce azami şekilde katkıda bulunulmasını öngörmektedir.

Denize kıyısı olan her devletin her kademedeki yöneticileri, deniz hak ve menfaatlerini tespit etmeye ve onları gerçekleştirmek üzere kendi denizcilik güçlerini oluşturmaya mecbur olduklarını bilmelidirler. Bu husus, Türkiye gibi bir yarımada devleti için vazgeçilmezdir.

Denizlerden sonsuz nimetler ve menfaatler sağlanabildiği gibi, ülkelere yönelik işgali ve sömürüyü amaçlayan tehlikelerde gelebilmektedir. Bu nedenle; denizcilik gücü bilinci ile kültürünün, yalnız yöneticilerde değil, yurttaşların tümünde oluşması ve bunun için gereken gayretin gösterilmesi milli bir görev ve sorumluluk olarak mütalaa edilmelidir.³²

³² Bayat, age, s.409.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

Bu görev ve sorumluluğun yerine getirilebilmesi için şüphesiz milli bir denizcilik stratejisi belirlenmelidir. Bu konuda devlet kurumlarının açıkladığı strateji belgeleri incelendiğinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının, 2017-2021 yılı Stratejik Planı³³ ön plana çıkmaktadır. Bu belgede bulunan denizcilik gücüne ilişkin stratejik hedefler aşağıda olduğu gibidir.

- Deniz ticaret filosunun geliştirilmesine katkı sağlamak.
- Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, havacılık ve uzay alanında uluslararası iş birliklerini geliştirmek.
- Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak.
- Kıyı ve deniz yapılarını planlamak, verimliliğini sağlamak,
- Deniz endüstrisinin ve gemi sanayinin geliştirilmesine katkı sağlamak.
- Ulaştırma, denizcilik, elektronik haberleşme, havacılık ve uzay teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimini teşvik etmek ve yaygınlaştırmak.

Yapılan inceleme neticesinde; ülkemizin denizcilik gücüne ilişkin, herhangi bir strateji belgesi bulunmadığı, tespit edilmiştir.

Bu eksiklikten yola çıkarak, buraya kadar yapılan çıkarımlar çerçevesinde; Türkiye'nin milli denizcilik stratejisinin temel esaslarının aşağıda belirtilen şekilde olabileceği değerlendirilmektedir.

- Denizcilik gücünü, eldeki mevcut imkânları değerlendirerek kullanma kabiliyeti ve ondan milli güce katkıda bulunmak amacıyla yararlanma becerisi olarak ifade edilen deniz hak ve menfaatleri, ulusal boyutta kapsamlı olarak tespit edilmeli ve yayınlanmalıdır.
- Denizcilik milli bir devlet politikası olarak belirlenmeli ve önceliğe haiz olmalıdır. Sadece ulaştırma bazlı olarak ele alınmalıdır. Topyekûn denizcilik faaliyetlerine yönelik ulusal bir strateji belgesi ortaya konulmalı ve ilgili tüm kurumlar harekete geçirilmelidir. Bu strateji belgesinde, milli güç unsurlarının her biri deniz hak ve menfaatleri ile ilişkilendirilerek yer almalıdır. Bu belge ile denizcilik halka mâl edilmelidir.
- Türkiye'de denizcilik ile ilgili birimler birçok bakanlığın altında dağınık şekilde bulunmaktadır. Bu birimleri sıralamak gerekirse;

33 Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2017-2021 yılı Stratejik Planı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, <http://www.udhb.gov.tr/ku-1-stratejik-plan.html>, [Erişim Tarihi: 29.01.2019].

1. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü,
2. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü,
3. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü,
4. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü,
5. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü,
6. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Denizcilik Koordinasyon Komisyonu,
7. İçişleri Bakanlığı-Sahil Güvenlik Komutanlığı,
8. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş,
9. Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK)-Denizcilik Fakülteleri ve Denizcilik Meslek Yüksek Okulları,
10. Milli Eğitim Bakanlığı-Denizcilik Meslek Liseleri,
11. Milli Savunma Bakanlığı-Deniz Kuvvetleri Komutanlığı- Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı,
12. Milli Savunma Bakanlığı-Deniz Kuvvetleri Komutanlığı- Deniz Ulaştırması için İş birliği ve Rehberlik Şube Müdürlüğü,
13. Milli Savunma Bakanlığı-Tersaneler Genel Müdürlüğü,
14. Kültür ve Turizm Bakanlığı-Deniz Turizmi Daire Başkanlığı,
15. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı-Deniz ve Kıyı Yönetimi Daire Başkanlığı,
16. Dışişleri Bakanlığı-İkili Siyasi İlişkiler ve Denizcilik, Havacılık Hudut Genel Müdürlüğü,
17. Sağlık Bakanlığı-Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü,
18. Büyükşehir Belediyeleri, Deniz Hizmetleri Müdürlükleri,
19. Türk Loydu,
20. Deniz Ticaret Odaları.

Denizciliğe yönelik koordinasyon sorunları, gayret birliği eksikliği ve politika zafiyetine neden olmaması amacıyla,

Bu nedenle, denizcilik politikalarını oluşturacak, yönetecek ve yukarıda sunulan tüm birimler arasında etkin koordinasyon sağlayacak olan Denizcilik Bakanlığı kurulmalı ve gayret birliği sağlanmalıdır. Bununla beraber, tıpkı inşaat sektöründe olduğu gibi denizcilik sektörü de stratejik sektör olarak ön plana çıkarılmalıdır.

- Kurumların koordinasyonu eksikliği ile paralel olarak, denizcilik konularına ilişkin ana mevzuatın gözden geçirilmesi ve mevzuatın denizcilik faaliyetlerini kolaylaştırıcı hale getirilmesi önem arz etmektedir.
- Denizcilikle ilgili uluslararası mevzuat takip edilmeli, mevzuatın geliştirilmesi konusunda proaktif bir yaklaşım sergilenmelidir. Uluslararası anlaşmaları sadece imzalayan devlet olmak yerine, bu anlaşmaların oluşturulmasında öncü rol oynanmalıdır.
- Türk Dz.K.K.lığı Strateji Belgesinde belirtildiği şekilde, ana vatan savunmasına katkı sağlamak, Türkiye Cumhuriyetinin denizlerdeki hükümler haklarını, deniz hak ve menfaatlerini korumak amacıyla; milli teknolojiler ile donatılmış ve denizciliği milli ülkü olarak benimsemiş denizcilerden oluşan bir deniz kuvvetine sahip olmak ve bunu her koşulda idame etmek kararlılığı sürdürülmelidir. Deniz Kuvvetleri, Türk deniz hak ve menfaatleri ile hükümler haklarının korunması konusundaki kararlılığını arttırarak devam ettirmelidir.
- Dış politikanın önemli bir etkeni olan donanma diplomasisi kapsamında; Türkiye'nin etki ve ilgi alanı bulunan tüm denizlerde, bayrak veya varlık gösterme faaliyetleri arttırılarak sürdürülmelidir.
- Türkiye'de karasal taşımacılığa verilen önemin çok daha fazlası deniz taşımacılığına verilmeli, Türkiye'yi uluslararası taşımacılık konusunda bir merkez haline getirecek çalışmalar yürütülmeli ve bunun bir sonucu olarak, Türk deniz ticaret filosunun nitelik ve nicelik olarak büyümesi sağlanmalıdır. Deniz taşımacılığında yaratılacak bir büyümenin, istihdamda büyük bir pozitif etki yaratacağı göz önünde bulundurulmalıdır.
- Denizlerin kirletilmesine karşı; başta konuya ilişkin eğitim programları olmak üzere gerekli adımlar atılmalıdır.
- Milli teknolojiler ile donatılmış modern donanma hedefi doğrultusunda, denizciliğe ilişkin milli ve yerli savunma sanayisine önem verilmeli

ve destek olunmalıdır. Bu hedef doğrultusunda, donanmanın ihtiyaç duyduğu her türlü platform (su üstü gemileri, denizaltılar, hava vasıtaları, insansız hava/deniz araçları, otonom su altı araçları vs.) ile deniz ticaret filomuzun ihtiyaçları, Türk tersaneleri ile fabrikaları tarafından karşılanmalıdır. Bu konuya yönelik olarak, milli savunma sanayi firmalarına her türlü devlet desteği sağlanmalıdır.

- Kabotaj hakkı geliştirilerek sürdürülmeli ve Türk bayraklı gemilere milli taşımacılık hizmetlerinde teşvikler sunulmalı ve pozitif ayrımcılık yapılmalıdır. Kamu kurumlarının ihtiyacı olan taşımacılık hizmetleri, sadece Türk bayraklı gemiler ile yapılmalıdır.
- Gemi inşa sanayisinin dünya ölçeğinde rekabet gücünü arttıracak ve bunun sonucu olarak istihdam yaratacak politikalar geliştirilmeli ve adımlar atılmalıdır.
- Son 15 yılda Türkiye'deki tersane sayısı 35'ten 79'a, Türk sahipli gemi filosu 569'dan 1547'ye ve limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 190 milyon tondan 430 milyon tona ulaşmış³⁴ olsa da, uluslararası ticarete yön vermek maksadıyla; limanlarının sayısı arttırılmalı, mevcut limanlarının altyapısı geliştirilmeli ve Türk deniz ticaret filosu teşvik edilmelidir. Bununla beraber, her limanın bir demir yolu ağına bağlanması hedeflenmelidir.
- Türkiye'nin turizm gelirlerinde, denizcilik turizmi çok az bir paya sahiptir. Bu payı arttırmak maksadıyla, altyapı yatırımları yapılmalı ve yat limanlarının sayısı arttırılmalıdır. Bununla beraber; yelken, sörf, yüzme gibi etkinlikler, ulusal ve uluslararası düzeyde teşvik edilmelidir.
- Türkiye'nin çevre denizlerinde bilinçli avlanmaya karşı politika oluşturulmalı, çevre denizleride bulunan balıkçılık kaynağının geliştirilmesine yönelik tedbirler alınmalıdır. Balıkçılık faaliyetlerinin okyanuslara açılacak şekilde geliştirilmesi sağlanmalıdır.
- Türk halkının beslenme alışkanlığında, deniz ürünlerinin daha fazla yer alması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- Denizcilik alanında bilim ve teknoloji kurumlarının sayısı arttırılmalı, denizciliğe yönelik milli teknolojilerin teşvik edilmesi sağlanmalıdır. Notik, hidrografik, oşinografik ve hidrobiyoloji alanlarında yapılacak akademik çalışmalar teşvik edilmelidir. Bu

34 Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017 Raporu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf>, [Erişim Tarihi: 25.03.2019].

hedeflere ulaşabilmek maksadıyla,Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından üniversitelerden azami seviyede istifade edilmeli ve iş birliği arttırılmalıdır.

- Denizcilik eğitimi teşvik edilmeli, yetiştirilecek denizcilerin uygun imkanlarla istihdam edilmesi sağlanmalıdır.
- Türk halkının denizcilik kültürü açısından farkındalığı arttırılmalı, denizcilik politikaları halka mâl edilerek kademeli olarak denizcilik kültürünün yerleştirilmesi sağlanmalıdır. Denizcilik kültürünü geliştirebilmek üzere, ilkokuldan itibaren denize ve denizciliğe yönelik eğitimler verilmelidir. Bununla beraber, su sporlarının ve deniz izciliğinin ilkokul çağlarından itibaren teşvik edilmesi sağlanmalıdır. Amatör denizcilik faaliyetlerine yönelik, “Amatör Denizci Belgesi” teşvik edilmelidir.
- Denizcilik alanında yapılacak her türlü atılımın istihdam yaratacağı göz önünde bulundurulmalı, denizcilik sektörü işsizlik sorununun bir reçetesi olarak görülmelidir.

5. Sonuç

Milli güç; milli hedefleri gerçekleştirmek üzere tanımlanırken, bu hedefleri elde etmek ve korumak için gereken uygulamalar, milletin gösterdiği gayretin bedeli olarak, yine milletin kendisine sağlanan milli menfaatlerin ve bunların ürünü olan maddi ve manevi kazançların dengeli ve hakkaniyetli şekilde geri intikal ettirilmesi ile sonuçlanır ve gerçek milli güç ortaya çıkmış olur. Bunun en güzel örneği; milli mücadele hareketi olup, en önemli özelliği milli gücün doğru analizi ve hedeflerin milli güç ile tam bir uyum ve bütünlük içinde ortaya konularak sonuçların, yine milletin yararına kullanılmasıdır.

Milli gücün tespiti ve doğru analizi ile ulusal hedeflerin beraber karşılaştırılması önem taşımaktadır. Bu analiz yapılmadan ortaya konulan milli hedefe yönelik bir strateji, ya milli güç unsurlarının yetersiz desteği nedeniyle başarısız olacak ya da milli gücün yeterince etkin kullanılamaması nedeniyle verimsiz kalacaktır. Çalışmanın özelinde milli hedef olarak, deniz hak ve menfaatlerimiz alınmış ve bunun analizi ile milli denizcilik stratejimizin ana esasları belirlenmeye çalışılmıştır.

Belirlenen bu denizcilik stratejileri arasında, “Denizcilik milli bir devlet politikası olarak belirlenmeli ve önceliğe haiz olmalıdır. Sadece ulaştırma bazlı olarak konunun ele alınmasından vazgeçilmelidir. Topyekün denizcilik

faaliyetlerine yönelik ulusal bir strateji belgesi ortaya konulmalı ve ilgili tüm kurumlar harekete geçirilmelidir. Bu strateji belgesinde, milli güç unsurlarının her biri deniz hak ve menfaatleri ile ilişkilendirilerek yer almalıdır. Bu belge ile denizcilik halka mâl edilmelidir.” şeklinde ifade edilen temel strateji ön plana çıkmaktadır. Bu temel strateji hayata geçirilmeden, denizcilik konusunda dünya da söz sahibi olmamız ve milletimizin denizciliğin engin nimetlerinden faydalanabilmesi mümkün görünmemektedir.

Bu çalışmanın üzerine; önümüzdeki yıllarda daha fazla istatistiki veri kullanarak, milli güç ile deniz hak ve menfaatlerimiz arasında daha geniş bir analiz yapabileceği ve bunun sonucunda ortaya konulan ülkemizin milli denizcilik stratejisinin temel esaslarını daha geniş kapsamlı hale getirebileceği değerlendirilmektedir.

Kaynakça

Kitaplar:

ABD Deniz Kuvvetleri K.lığı. A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: Forward, Angaged, Ready. Washington, 2015.

BAYAT Mert, Milli Güç ve Devlet, 1.bs. İstanbul: Belge Yayınları, 1986.

Deniz Stratejisi.: Deniz Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 1998.

Deniz Ticaret Odası Dergisi. İstanbul: Şubat 2017.

TILL Geoffrey. Sea Power, A Guide for the Twenty-First Century. Routledge, London: 2009.

Türk Deniz Kuvvetleri K.lığı. Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi. Ankara, 2015.

Makaler:

AKÇADAĞ Emine, Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri. (Rapor, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ağustos 2015).

ÖZDEMİR Hikmet, Milli Güç, Askeri Güç ve Politik Güç Üzerine Bazı Gözlemler, Stratejik Araştırmalar Dergisi. İstanbul: 2003, Sayı:1.

ÜNSAL Şamil, “Milli Güç, Bileşenleri ve Vasıtaları”. Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi. s.187 (2010):

İnternet Kaynakları:

Atatürk Kültür Dil ve Tarih Araştırma Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı Resmi İnternet Sayfası, <http://www.atam.gov.tr/ataturkun-soylev-ve-demecleri/ordu-ileri-gelenleriyle-ikinci-konusma>,[Erişim Tarihi:22.01.2019].

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

ERENDİL Muzaffer, Atatürkçü Uygulamada Milli Güç. www.atam.gov.tr, [Erişim Tarihi : 01.11.2018].

GÜRDENİZ Cem, Jeopolitik, Savunma ve Güvenlik Perspektifinde Türk Deniz Gücü ve 21nci Yüzyıl. <https://add.org.tr/wp-content/uploads/2015/04/jeo.pdf>. [Erişim Tarihi : 20.11.2018].

Political Science Resmi İnternet Sayfası, Elements of National Power. <https://www.politicalscienceview.com/elements-of-national-power/>. [Erişim Tarihi : 24.11.2018].

TOPTAŞ Ergüder, “Güvenlik Perspektifinde Milli Gücün Askeri Boyutu”. <http://m5dergi.com/2018/11/guvenlik-perspektifinde-milli-gucun-askeri-boyutu/>. [Erişim Tarihi : 13.11.2018].

Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Resmi İnternet Sayfası, “Milli Güç ve Bilimsel Teknolojik Güç”. <https://www.tskgv.org.tr/uploads/tskvakfi/pdf/milli-guc-tskgv-pdf>, [Erişim Tarihi : 26.11.2018].

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Resmi İnternet Sayfası. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27590>, [Erişim Tarihi:17.12.2018].

T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, <http://www.mfa.gov.tr/turk-ekonomisindeki-son-gelismeler.tr.mfa>, [Erişim Tarihi:22.01.2019].

Türk Dil Kurumu Resmi İnternet Sayfası, Genel Türkçe Sözlük, <http://www.tdk.gov.tr>, [Erişim Tarihi:28.01.2019].

Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017 Raporu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf>, [Erişim Tarihi: 25.03.2019].

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf>, [Erişim Tarihi: 25.03.2019].

Yargıtay Dergisi Atatürk Armağanı, Ankara, 1981, <http://www.yargitaydergisi.gov.tr/dergiler/ycak1981.pdf>. [Erişim Tarihi : 22.11.2018]

ZARGHANİ Seyed Hadi, “Measurement of National Power: Definitions, Functions, Measurement”. Ferdowsi University of Mashhad. https://www.researchgate.net/publication/289354587_Measurement_of_National_Power_Definitions_Functions_Measurement. [Erişim Tarihi : 22.11.2018].

Karadeniz'e Kıyıdaş Olmayan Devletler ile Uluslararası Kuruluşların Karadeniz'e Yönelik Deniz Politikaları ve Stratejileri

Maritime Policies and Strategies of the Non-Littoral States and International Organizations for the Black Sea

Aytek ÜNAL

Öz

Karadeniz konum olarak, yüzyıllardır birçok halk ve medeniyetin etkileşim içinde olduğu, tarihi ipek yolundan bugüne kadar ticaretin ve güç savaşlarının merkezinde bir nokta da bulunmaktadır. Jeostratejik konumu sebebiyle her dönem önemini koruyan bu deniz, bugün de mücadelelerin merkezinde olup, Doğu ile Batı'nın sınırını oluşturmaktadır. I. Dünya Savaşı sonrasında önce Lozan Antlaşması, ardından Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanması bölgede siyasi ve politik bir durağanlığa sebep olmuş ve günümüze kadar bu durum korunmuştur. Günümüzde ise bölgede yeni keşfedilen zengin enerji kaynakları ve Hazar havzası enerji nakil hatlarının Karadeniz üzerinde ve etrafında bulunması uluslararası kuruluşlarla beraber münferit olarak Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Fransa ve Birleşik Krallık gibi devletlerin de ilgisini bu bölgeye çekmeyi başarmıştır. Bu çalışmada Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO), Avrupa Birliği (AB) gibi uluslararası kuruluşların ve Karadeniz'e ilgisi olan devletlerin ile Soğuk Savaş ve özellikle Rusya'nın 2014 yılında gerçekleştirdiği Kırım'ı ilhakı sonrasında, Karadeniz'de uygulamaya koydukları deniz politikaları ile stratejileri ve Türkiye'ye olan etkileri incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, NATO, Deniz Stratejisi, Montrö.

Abstract

As an intersection point, the Black Sea, where many people and civilizations have been interacting with each other for centuries, is at the centre of trade and wars since historical Silk Road until today. Due to its geostrategic location, this sea, which has been preserving its importance in every period, is at the centre of the struggles even today and forms a border between East and West. After the First World War, firstly, signing of the Treaty of Lausanne and then the Montreux Convention caused a strategic and political calm in this region and it has been preserved until today. Nowadays, the newly discovered rich energy resources in the region and the Caspian Basin energy lines on and around the Black Sea have managed to get international organizations along with United States, France and United Kingdom's attention to this region. In this study, after Cold War and

especially Crimea annexation of Russia in 2014, maritime policies and strategies put into effect by international organizations such as NATO and EU along with the countries interested in the Black Sea and the impacts on Turkey will be examined.

Keywords: Black Sea, NATO, EU, Maritime Strategy, Montreux Convention

Giriş

Karadeniz; Türkiye, Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Bulgaristan ve Romanya'nın ortasında bir iç denizdir. Coğrafi konumu sebebiyle birçok devlet ve medeniyetin karşı karşıya geldiği noktada bulunması, Karadeniz'i tarih boyunca bir mücadele alanı haline getirmiştir. Karadeniz'de yaşanan bu sürekli mücadele hali, Soğuk Savaş Dönemi hariç hemen hemen her dönem devam etmiştir. Varşova Paketi ile Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile birlikte ortaya çıkan devletlerin NATO ve AB'ye yakınlaşmaları, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra Karadeniz'de sağlanan siyasi dengeyi tamamen değiştirmiştir. Bulgaristan ve Romanya'nın, 2004 yılında NATO'ya, 2007 yılında Avrupa Birliği üyeliğine kabul edilmesiyle Batı, Karadeniz politikalarına dahil olabilmesi için ihtiyacı olan meşruiyeti kazanmıştır. Bölgede etkinliğini artıran NATO, bu iki ülkeye ilave olarak Gürcistan ve Ukrayna ile de ilişkilerini geliştirerek, Rusya'yı sınırlamak istemiştir. Rusya'nın buna karşılık, önce Gürcistan'a müdahalesi sonra da Kırım'ı ilhak etmesi, bölgede geri adım atmayacağına kanıtı olmuştur. Bölgenin askeri stratejik açıdan önemini yanında, Asya ile Avrupa arasında enerji koridoru konumunda olması ve deniz yatağında yüksek potansiyelli karbon rezervleri barındırması, Rusya ve Batı arasında meydana gelen güç mücadelelerinin yakın gelecekte de devam edeceğinin göstergesidir.

Bu çalışmada, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devlet ve kuruluşların karadeniz politikalarının Türkiye'ye olan etkilerini belirlemek hedeflenmiştir. Bu kapsamda, bölgenin jeopolitik önemi ve enerji jeopolitiği incelenerek özellikle son dönemde NATO'nun ve AB'nin Karadeniz'e kıyıdaş olmayan diğer devletlerin, bölgede ortaya koydukları yeni stratejiler ortaya konulacaktır. Bu bilgiler ışığında; Karadenize kıyıdaş olmayan devlet ve kuruluşların geliştirdikleri bu stratejilerin, deniz politikalarına yansımaları ve Türkiye'nin mevcut politikalarına etkileri irdelenecektir.

1. Karadeniz'e Genel Bakış

Deniz havzası açısından ele alındığında Karadeniz, bir iç deniz olarak tanımlanabilir. Bölgeye kara havzası olarak bakıldığında ise Balkanlar, Orta Doğu, Kafkasya'yı içine alan bir bölge ortaya çıkmaktadır.¹ Bu bölge, Mackinder'in dünya

¹ Murat Koray, "Genişletilmiş Karadeniz Bölgesi Kavramının Türkiye Jeopolitiğine Etkileri", Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018 s.92.

tanımında; “Kalpgah” ile “İç Hilal”, Spykman’ın tanımında ise; “Kalpgah” ve “Kenar Kuşağın” kesişim noktasında bulunmaktadır.² Anılan bu bölge, tarihten günümüze de Avrupa ve Asya’nın en stratejik fakat sorunlu bölgelerinden birini oluşturmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin kıyıdaş olmayan devletlerin askeri gemilerini tonaj ve süre bakımından sınırlayan özelliği sebebiyle, günümüze kadar barış denizi olma özelliğini korumuştur. Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra Sovyet-Türk denizi olmaktan çıkıp, altı değişik devletin kıyıdaş durumda olduğu uluslararası bir deniz halini alan bu yarı kapalı deniz³, kıyıdaş olmayan birçok devlet ve uluslararası örgütün ilgi ve etki alanına girmiştir. Bu anlamda, özellikle dağılan Varşova Paktı’na tabi devletlerin yeni sistemde Batı’ya yakınlaşmaları, bölgede mücadele ve çatışmaları da beraberinde getirmiştir.

Soğuk Savaş sonrasında Batı ittifakının iki kurumu olan AB ve NATO’nun, Doğu Avrupa’nın büyük bir bölümünü içine alan genişlemesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile uluslararası hukuk açısından statüsü yarı kapalı olarak belirlenmiş Karadeniz ve havzasını, küresel çaptaki aktörlerin konuşlandığı ve nispeten kapalı konumunun zorlandığı farklı bir konuma geçirmiştir.⁴ Bu dönemde, siyasi yapı değişikliğinin yanında, güvenlik algılamasında da değişiklikler yaşanmış, Rusya ve Batı arasında yaşanan karşılıklı güç mücadeleleri, çevre ülkeleri derinden etkilemiş, siyasi ve askeri olarak birçok krizin merkezinde bırakmıştır. Sovyetler dönemi boyunca donmuş durumda olan; Moldova’da Transdinyester, Gürcistan’da Abhazya ile Güney Osetya ve Ermenistan ile Azerbaycan arasında Dağlık Karabağ sorunu bu dönemde tekrar canlanarak Rusya ile Batı arasında mücadele alanı haline gelmiştir. Ayrıca, Kırım ve Donetsk gibi daha önce sorun olmaktan çok uzak olan bölgeler de yine bu dönemde bu mücadelenin merkezine yerleşmişlerdir.

Diğer yandan bölge bu dönemde, 11 Eylül sonrası dünya petrolünün %65’ini, doğal gazın ise %40’ını bulunduran ve giderek istikrarsızlaşan Orta Doğu’ya karşı ülkelerin enerji güvenliği politikalarında yeni bir seçenek olarak ortaya çıkmıştır.⁵ Böylece, Hazar (özellikle Azerbaycan) ile Rusya’dan gelen petrol ve doğal gaz enerji nakil hatları için bir kavşak noktası haline gelen bölge, Rusya ile Batı’yı enerji güvenliği konusunda da karşı karşıya getirmiştir. Bölgenin Hazar Havzası hidrokarbon kaynaklarına ve buna ek olarak Orta Asya’ya olan yakınlığı, AB ve

2 Eyyüp Kandemir, “Karadeniz’in Değişen Jeopolitiği”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, ss.83-84.

3 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Md. 122’ye göre kapalı veya yarı kapalı deniz: İki veya daha fazla devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan veyahut iki veya daha fazla devletin kara sularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir deniz, olarak tanımlanmaktadır.

4 Serdar Kesgin, “NATO ve Karadeniz”, Karadeniz: Uluslararası Mücadelenin Yeni Odağı, der. Osman Metin Öztürk, Yalçın Sarıkaya Platin Yayınları, Ankara, 2005, s.133.

5 Doğan Safak Polat, “NATO ve Rusya Federasyonu’nun Karadeniz Politikaları”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, s.381.

NATO'nun son dönemde enerji güvenliğine verdiği önem nedeniyle, bölgenin stratejik önemini daha da artmıştır. Rusya'nın Sovyetler Birliği sonrası kaybettiği ve Vladimir Putin ile beraber yönünü tekrar çevirdiği Avrasya coğrafyasını arka bahçesi olarak görmesi, bölgeyi Rusya'nın kırmızı çizgilerinin içinde tutmaktadır. Rusya, Hazar Havzası'ndan Avrupa'ya bölge üzerinden gerçekleşecek enerji naklinde tekel olma isteğinin yanında, Ukrayna'nın ve Güney Kafkasya devletlerinde artan Batı varlığını ve ABD ile AB'nin bölgede genişlemesini beka sorunu olarak algılamaktadır.

Baltık ülkeleri ile Bulgaristan ve Romanya'nın NATO ve AB'ye üye oluşuyla, Rusya'ya bir adım daha yaklaşan Batı'nın, bu ülkelerdeki süratle artırmaya çalıştığı askeri varlığı, hemen yanı başında bulunan Ukrayna ve Gürcistan konusunda Rusya'nın daha aktif ve agresif politikalar izlemesine neden olmaktadır.

Rusya'nın bölgede izlediği politikalar sertleşirken, AB'nin ve özellikle ABD'nin, bölgeyi Orta Asya, Güney Kafkasya ve Orta Doğu'ya yapılacak güç projeksiyonu için bir basamak olarak görmeye devam etmesi, bölgede olası bir uzlaşmayı imkansız hale getirmektedir. Olası bir uzlaşmanın karşılıklı olarak taviz vermeyi gerektirmesi, tüm tarafların verebileceğinin azamisini vererek kırmızı çizgilerine dayandığını düşünmesi, kısa vadede statükonun korunmasından başka bir seçeneğin kalmadığını göstermektedir.⁶

Diğer yandan AB ile Rusya arasında enerji konusunda var olan karşılıklı bağımlılık, sorunların tırmanması açısından bir engel gibi görünürken, AB'nin bu bağımlılıktan kurtulmak için attığı adımlar, Rusya ile daha fazla karşı karşıya gelmesine sebep olmaktadır. AB'yi oluşturan ülkelerin büyük kısmı, doğal gaz ve petrol ithalatına bağımlı durumda olup, birlik olarak AB, dünyanın en büyük enerji ithalatçısı konumundadır.⁷ Bulgaristan, Yunanistan, Slovakya ve Finlandiya gibi yıllık tüketimlerinin tamamına yakını, Almanya, Avusturya, Macaristan, Danimarka, Slovenya ve Çekya gibi yarısından fazlasını ve İtalya ile Fransa gibi %30'undan fazlasını Rus kaynaklı doğal gazla bağlayan ülkelerin varlığı, AB'yi alternatif enerji kaynakları arayışına itmektedir.⁸ ABD'den tedarik edilecek sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), bir seçenek gibi dururken, doğal gaz ile karşılaştırıldığında bir hayli fazla olan maliyeti sebebiyle, LNG'nin kısa vadede alternatif oluşturabilmesi zor görünmektedir. Son dönemde Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan raporlarda, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin sahip olduğu zengin doğal gaz ve petrol kaynakları vurgulanmış ve bu ülkelerle

6 Koray, age, s.93.

7 M. İhsan Kuyumcu, "Kafkasların Enerji Güvenliği ve Karadeniz", Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, s.589.

8 "Avrupa Ülkelerinin Rus Gazına Bağımlılığı", Sputniknews, 30 Mayıs 2015, <https://tr.sputniknews.com/infografik/201805301033649572-ekonomi-gaz-rusya-turkiye-gazprom-turk-akimi> (Erişim Tarihi: 15.02.2019).

kurulacak ilişkilerin AB'nin enerji tedarikine alternatif olması açısından önemli olduğu belirtilmiştir.⁹ Bu raporlar göz önüne alındığında; yakın gelecekte AB'nin enerji ithalatı için önceliğinin Hazar Havzası olacağı, bu kapsamda Karadeniz coğrafyasının -özellikle Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye hattının istikrarı- AB için öneminin artarak devam edeceği görülmektedir.

Türkiye ise enerji üretici ve tüketici ülkeler arasında bulunan stratejik konumunu güçlendirmeyi hedeflemekte, transit ülke ve ticaret merkezi olmak amacıyla küresel ölçekteki projelere katkı sağlamakta ve çok yönlü enerji politikaları ile Batı ile Doğu'yu buluşturan bir noktada olmanın avantajını kullanmak istemektedir.¹⁰

Özetle küresel ve bölgesel aktörlerin çıkarlarının çatıştığı Karadeniz'de, küresel güç odaklarının kendi çıkarları üzerinden, neoliberal piyasa ekonomisine uygun biçimde yapılandırılmaya çalışılan devletler, AB-NATO ve ABD'nin ekonomik ve politik stratejileri ile Rusya Federasyonu'nun kırmızı çizgileri arasında sıkışmış bulunmaktadır.¹¹ Bölgede yaşanan gerginlik sebebiyle oluşabilecek küresel aktörlere ait askeri güç artırımının önündeki tek engel ise halihazırda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. Günümüzde AB, ABD ve NATO tarafından değiştirilmek istenen bu sözleşme, Türkiye'nin tüm kuzey sınırını oluşturan Karadeniz'de sağlanan istikrar ve Türkiye'nin güvenliği açısından hayati öneme sahiptir.

2. Uluslararası Kuruluşların ve Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Karadeniz Politikaları

Karadeniz, dünyanın diğer denizlerinden neredeyse tamamen ayrılmıştır. Geniş bir kıta sahanlığına, azami 2300 m derinliğe sahip bir havzayı barındıran ve bölgesel bir deniz olma özelliğine sahip Karadeniz, gerek Avrupa ve Asya'nın sınırında kalan jeostratejik konumu gerekse bölgeden geçen enerji nakil hatları sebebi ile kıyıdaş devletlerin yanında devletlerin ilgi odağındadır.

Enerji nakil hatlarına ilave olarak bölgede var olduğu iddia edilen potansiyel hidrokarbon kaynakları, bölgede yaşanan politik mücadeleyi daha da artırmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi sebebiyle ancak kısıtlı varlık gösterebilen Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler, NATO ve AB gibi uluslararası ve uluslar üstü kuruluşlarla bölgede mevcudiyetlerini artırma girişimlerinde bulunmaktadır. NATO ve AB'nin yanında, küresel güç mücadelesinin yeni aktörü Çin de denizden ve karadan inşa etmeye çalıştığı yeni ipek yolları projesinin Avrupa'ya açılan kapısı konumunda olan Karadeniz'e ayrıca önem vermektedir. Bu çerçevede; aşağıdaki bölümde Karadeniz'e kıyıdaş olmayan bu kuruluş ve devletlerin politikaları ele alınacaktır.

9 "Enerji Raporu 2018, Avrupa Birliği Komisyonu Resmi İnternet Sayfası, <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/imports-and-secure-supplies/supplier-countries> (Erişim Tarihi: 15.02.2019).

10 Nadire Filiz İrge, "Karadeniz Havzası Jeopolitiğinde Güç Mücadelesinin Arka Planı ve Bölgesel Güvenliğin Uluslararası Önemi", Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, Nisan 2017, C. 5, s.89.

11 age, s.90.

2.1. AB'nin Karadeniz Politikaları

Bulgaristan ve Romanya'nın AB'ye 2007 yılında katılmasıyla Karadeniz, Avrupa'nın, Avrasya'nın ve Ortadoğu'nun kesiştiği karmaşık ve heterojen bir bölge haline gelmiştir. AB'nin, en doğudaki sınırı haline gelen bölgede, AB genişlemesinin tarihsel bir arka planı bulunmaktadır.

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile tüm dünyada olduğu gibi Avrupa ve Batı Asya'da da jeopolitik dönüşümler yaşanmış ve yeni devletler kurulmuştur. Avrupa'nın hemen yanı başında Balkanlarda ortaya çıkan savaş ve 1990'larda yeni oluşturmayla çabalanan AB Ortak Dış ve Güvenlik Politikası çalışmaları, AB açısından Karadeniz'in arka plana itilmesine neden olmuştur. AB'nin Karadeniz'e ilgisi ilk olarak 2003 yılında yazılı olarak bir raporda belirtilmiştir. Avrupa Güvenlik Stratejisi'nde, "Güney Kafkasya'nın daha fazla dikkat gerektiren bir bölge" olduğu belirtilmiştir.¹² Bu belge, AB açısından bölgenin önemini vurgulayan ilk resmi yayın olma özelliğini taşımaktadır. Bununla beraber, kısa bir süre sonra AB, Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası gereği, bölgeye daha fazla önem vermeye başlamıştır. Ortak Dış ve Güvenlik Politikası gereği doğu sınırı boyunca istikrarı ve ulus inşasını teşvik eden AB, Avrupa güvenliğini sağlamak için kapsamlı bir yaklaşım olarak önleyici angajman kavramını uygulamaya koymuştur. Doğu Avrupa ve Akdeniz çevresinde, ortak değerler, açık pazarlar ve sınırlar ve daha fazla iş birliği ile birbirine bağlı bir "müttefik devletlerden oluşan bir halkanın" ortaya çıkmasını teşvik etmeye başlamıştır.¹³

AB'nin Karadeniz'e 2003 yılında resmi olarak başlayan bu ilgisi, 2007 yılında Karadeniz'e kıyıdaş iki devletin AB üyesi olması ile zirve noktasına ulaşmış ve bölgeye ciddi yatırımlar yapılmaya başlanmıştır.¹⁴ Bu yatırımlara rağmen, 2004 yılında başlatılan Avrupa Komşuluk Politikası haricinde Karadeniz ile ilgili ciddi bir dış politikası olmayan AB, genişleme sonrası 2008 yılında "Karadeniz Sinerjisi" girişimini başlatmıştır.¹⁵ Bu girişimi, 2009 yılında hayata geçirilen "Doğu Ortaklığı Girişimi" izlemiştir. Komşuluk Politikası, Karadeniz Sinerjisi ve Doğu Ortaklığı girişimleri, bu tarihten itibaren AB'nin Karadeniz politikasının çatısını oluşturmaya başlamıştır.

Bu girişimlerden Komşuluk Politikasının ilk hedefi; AB'nin doğu sınırında bulunan Azerbaycan, Belarus, Ermenistan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna'yı içine alan, Avrupa normlarını benimsemiş, iş birliği yapılabilir bir kuşak oluşturmaktır.

¹² Mitat Çelikpala, "Security in the Black Sea Region: Policy Report II", Commission on the Black Sea, www.files.ethz.ch/isn/115942/2010_PolicyReport-2.pdf, s.11, (Erişim tarihi: 15.02.2019).

¹³ Alex D. Schneider, U.S. and Nato Naval Engagement with Russia in the Black Sea: Historical Patterns and Current Prospects, Yüksek Lisans Tezi, Naval Postgraduate School Monterey California, Eylül 2016, s.15.

¹⁴ Çelikpala, age, s.11.

¹⁵ Schneider, age, s.15.

Bu oluşumun temelleri, ilk olarak 2004 yılında AB'nin genişleme hamlesi ile atılmıştır. Oluşum, her bir üye devlet ile Doğu Ortakları arasından ikili ilişkiler tesis ederek, bölgede istikrar, refah ve güvenliği artırmayı hedeflemektedir.¹⁶ Oluşumda “çok reform çok kaynak” prensibi ile çalışılmakta ve devletlere, AB normlarına yönelik gerçekleştirdikleri reformlar oranında, girişimden kaynak ayrılmaktadır. Bu girişim, ortak devletlere 2014-2020 yılları arasında 15 milyar avroya¹⁷ yakın kaynak ayırmıştır.

Karadeniz Sinerjisinin temelleri ise 2007 yılında Bulgaristan ve Romanya'nın AB'ye üye olmasından hemen öncesinde atılmıştır. Oluşum, Komşuluk Politikasına tabi ülkelere Rusya ve Türkiye'nin de eklenmesi ile kurulmuştur. Oluşumun öncelikli amacı, Karadeniz Bölgesi'ndeki devletler ve AB arasındaki iş birliğinin geliştirilmesi olarak tanımlanmaktadır.¹⁸

Karadeniz Sinerjisi kapsamında bölgede, ulaşım, enerji ve çevre olarak üç temel konu başlığı ve her konu başlığından sorumlu bir üye koordinatör ülke belirlenmiştir. Ulaşım için Yunanistan, enerji için Bulgaristan ve çevre için Romanya koordinatör ülke olarak seçilmiştir. Hükümetler arası iş birliği usulü ile faaliyetlerini yürüten oluşumun, bugüne kadarki en önemli başarısı Avrupa Sınır Ötesi İş Birliği Programı kapsamında bölgede yürüttüğü faaliyetleridir. Bu program, bölgede üç ayrı projeyi yürütmektedir. Ekonomik ve sosyal gelişim, çevre koruması, kültür ve eğitim konularında yürütülen bu projeler için, 2014-2020 yılları arasında yaklaşık 50 milyon avro kaynak ayrılmıştır.¹⁹

Doğu Ortaklığı, 2008 yılında gerçekleşen Gürcistan-Rusya Savaşı'nın da etkisiyle 2009 yılında hayata geçirilmiştir. Oluşum, Komşuluk Politikası'nın bölgede bulunan ülkeleri; Azerbaycan, Belarus, Ermenistan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna'dan meydana gelmiştir. Hem çok uluslu olarak hem de karşılıklı iş birliği çerçevesinde işletilmektedir. Karşılıklı iş birliği kapsamında hükümetler arası temasların artırılması ve daha derin ekonomik ilişkiler hedeflenmektedir. Aynı zamanda üye ülkelerin ekonomilerinin kademeli olarak liberalleşmesine katkı sağlanmaktadır. Ayrıca Doğu Ortaklığı, üye ülkeleri; ekonomik gelişim, enerji güvenliği, demokrasi, yönetim ve istikrar konularında da desteklemektedir.²⁰ Ortaklık özellikle Moldova, Ukrayna ve Gürcistan'a önem vermektedir. Rusya'nın yoğun siyasi baskısı altında olan bu devletlerde, “serbest ekonomik bölgeler”

16 Seven Erdoğan, “Black Sea Extroversion at European and International Level - International Center for Black Sea Studies Policy Report No:31”, Aralık 2015, ss.7-8, http://icbss.org/media/1327_original.pdf. [Erişim Tarihi: 24.02.2019].

17 Avrupa Birliği Komisyonu Resmi İnternet Sayfası, “Avrupa Komşuluk Politikası”, https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/european-neighbourhood-policy-enp_en, (Erişim Tarihi: 24.02.2019).

18 Erdoğan, age, ss.8-9.

19 Schneider, age, s.18.

20 age, s.18.

oluşturarak ekonomiyi canlandırmak ve serbest ticaret anlaşmaları ile AB'nin ekonomik ve politik varlığını anılan ülkelerde güçlendirmek istemektedir. Bu ülkelerde yapılan faaliyetlere ek olarak Ortaklık, siyasal iş birliği çerçevesinde sivil toplumun belirli projelere daha fazla dahil olması için sosyal yardım programları oluşturmaktadır.²¹

Yukarıda verilen bilgiler ışığında, AB'nin Karadeniz politikasını oluşturan üç temel kurum olarak Komşuluk Politikası, Doğu Ortaklığı ve Karadeniz Sinerjisi girişimleri öne çıkmaktadır. Ortak amaçları, Avrupa normlarını bölge devletlerine empoze ederek, bölgeyi bir yandan normatif güç ile şekillendirmek diğer yandan kurulan liberal düzen sayesinde ekonomik olarak bağımlılık yaratmaktır. Fakat bu kuruluşların üçü de ekonomik ve politik çerçevede sınırlı kalmaktadır. Amacı bölgede politik bir güç edinmek olan AB'nin, üç girişimi de güvenlik ve savunma konusunda genel bir strateji içermemektedir. Bu bakımdan AB'nin hala tutarlı bir perspektif ile inşa edilmiş Karadeniz'e yönelik bütünsel bir görüşe sahip olmadığı söylenebilir.²²

Günümüzde AB'nin Karadeniz'e yönelik genel bir stratejisinin olmayışı tartışılmaktadır. Karadeniz Sinerjisi olarak kurulan oluşumun, neden "strateji" değil de bir "sinerji" oluşu bu tartışmaların odağında bulunmaktadır.²³ Tüm AB üye ülkeleri arasında uyumlu strateji geliştirecek bir AB Güvenlik ve Savunma Beyaz Belgesinin bulunmadığı günümüz AB'sinin Karadeniz için ayrıca bir stratejisinin olmaması şaşırtıcı değildir. Bununla beraber, üye ülkelerin enerji ve enerji güvenliği konusunda bölgeye olan bağımlılıkları, bölgede askeri olarak bulunma isteklerini artırmaktadır.

Politik ve ekonomik olarak uluslar üstü bir yapısı bulunan AB'nin, savunma ve güvenlik konusunda, üye devletler adına karar alabildiği böyle bir mekanizması bulunmamaktadır. Üye devletlerin savunma ve güvenlik konularında ayrı ayrı ve bazen birbirleri ile çatışabilen gündemleri olabilmektedir. Birçok üye devletin son derece ilgili ve bağımlı olduğu Karadeniz için de durum farklı değildir. Özellikle AB bütçesinin önemli bir bölümünü sağlayan dört devlet; Fransa, Almanya, Birleşik Krallık ve İtalya, Karadeniz konusunda bu duruma örnek olabilir. Bu kapsamda; Karadeniz'deki askeri faaliyetlerini NATO nezdinde veya devletlerin kendi silahlı kuvvetleri ile gerçekleştiren bu dört devletin Karadeniz politikaları, AB politikası açısından da belirleyici olduğu değerlendirildiğinden aşağıda incelenmiştir.

21 Garcés de Los Fayos, Fernando. "The EU's Black Sea Policy: Where do we Stand?", Avrupa Parlamentosu, Eylül 2013, s.7, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/briefing_note/ join/2013/491519/EXPO-AFET_SP \(2013\)491519 EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/briefing_note/ join/2013/491519/EXPO-AFET_SP (2013)491519 EN.pdf), (Erişim Tarihi: 24.02.2019).

22 Galya Vladova, "A Region at a Crossroad: New Realities and Policies for the Black Sea Region." In Old Neighbour-New Policies in the Countries along the Danube and the Black Sea Region, ed. Susan Milford, István Tarrósy, Pécs Publikon Books, Budapeşte, 2014, s.88.

23 Schneider, age, s.23.

2.1.1. Fransa'nın Karadeniz Politikası

Almanya ile beraber AB'nin en büyük iki mali kaynağından biri olan Fransa, AB'ye yaptığı mali katkılardan bağımsız olarak, Karadeniz politikasını asgari düzeyde politik ve askeri katılım ile sürdürmektedir. Fransa özellikle son yıllarda, daha az çıkarı bulunduğunu değerlendirdiği Karadeniz yerine Avrupa-Akdeniz Ortaklığı (EUROMED) aracılığıyla Güney koridoruna odaklanmaktadır. Dahası Fransa'nın 2013 yılında yayınlanan son Savunma ve Güvenlik Stratejisi'nde Karadeniz'den bahsedilmemektedir.²⁴ Bunun yanında belge, Fransa'nın AB'ye ve NATO'ya olan bağlılığını vurgulayarak özellikle Almanya ve İngiltere ile ikili anlaşmaların devam ettiğini de belirtmektedir.²⁵

Ayrıca enerji anlaşmaları dahil olmak üzere Rusya ile güçlü bağlar kurmaya çalışan Fransa, Doğu Ortaklığı girişimine de diğer AB üyesi devletler ile karşılaştırıldığında daha az ilgi göstermektedir.²⁶ Rusya ile kurmaya çalıştığı ilişkiler AB'nin doğuya doğru genişlemesi ile ilgili duruşunu etkilemekte, Fransa bu konuda olumsuz yakın bir duruş sergilemektedir.

Diğer yandan NATO askeri faaliyetlerine desteğini de sürdüren Fransa, Kırım'ın 2014'teki ilhakından bu yana, bölgeye istihbarat gemisi Dupuy de Lôme'yu (A759) yılda bir kez Karadeniz'e göndermektedir. NATO bayrağı altında yapılan bu seyirlere ilave olarak Fransız savaş gemileri yine NATO adına zaman zaman Karadeniz'de seyir faaliyeti icra etmektedir.²⁷

2.1.2. Almanya'nın Karadeniz Politikası

AB bütçesine en fazla mali kaynağı ayıran devlet konumunda olan Almanya²⁸ bu sebeple Birliğin politikalarında da etkili olabilmektedir. Bölgeden gelen enerji kaynaklarına büyük ölçüde bağlı olması nedeniyle, bahsedilen dört devlet arasında bölgeye en fazla ilgi duyan devlet de yine Almanya'dır. Bu ilginin doğal sonucu olarak, Almanya'nın 2007 dönem başkanlığı sürecinde Karadeniz Sinerjisi ortaya çıkmıştır.

Bunun yanında Almanya, bölgede bulunan Bulgaristan, Romanya ve Yunanistan hariç tüm AB devletlerinden daha fazla bölge devletleri ile karşılıklı ilişki içerisindedir.²⁹ Ekonomik iş birliğinin yanında askeri olarak da varlık

24 Fransa Cumhuriyeti Savunma Bakanlığı, "French White Paper: Defence and National Security, French Republic", 2013, ss.1-132. <https://www.gouvernement.fr/en/defence-and-security> (Erişim Tarihi: 24.02.2019). 25 age, ss.60-64.

26 Carol Weaver, Black Sea or Black Lake?, Doktora Tezi, University of Leicester, Leicester, 2011, ss.104-108. 27 age, ss.104-108.

28 Avrupa Birliği Resmi İnternet Sitesi, "Introduction and Financing of the General Budget" Brüksel, 2018, s.9, <https://eur-lex.europa.eu/budget/data/DB/2019/en/GenRev.pdf> (Erişim Tarihi: 28.02.2019).

29 Mustafa Aydın ve Dimitrios Triantaphyllou, "A 2020 Vision for the Black Sea Region: A Report by the Commission on the Black Sea", ed. Tim Judah Bertelsmann Stiftung, Gueterslohi, 2010, ss.45-48.

göstermek Almanya'nın son yıllardaki Karadeniz politikasının bir parçası durumundadır. NATO'nun güçlü bir destekçisi olan Almanya'ya ait savaş gemileri, NATO bayrağı altında, çok uluslu tatbikatlar yapmak ve varlık göstermek için sık sık Karadeniz'e girmektedir.³⁰

2006 tarihli Alman Güvenlik Politikası Belgesi'nde (Beyaz Kitap), Doğu Avrupa ve Güney Kafkasya bölgesel istikrarını ve AB'ye entegrasyonunu, belge boyunca yedi ayrı yerde ele alarak, Karadeniz Havza'sına verilen önem gösterilmiştir. Rusya ile ilişkiler ve güvenlik konusunda endişelerin birçok kez tekrarlanarak vurgulanan belgede, enerji ve ekonomi başlıklarına da yüksek derecede önem verilmiştir.

2016 yılında kaleme alınan Beyaz Kitapta ise Güney Kafkasya'dan hiç bahsetmemesi ve Doğu Ortaklığı'nın sadece bir kez vurgulanması ilginçtir. Bununla birlikte, 2016 Beyaz Kitabı, AB'nin ve NATO'nun doğu sınırlarında Rusya'nın ortaya koyduğu tehditten ayrıca bahsetmekte, Rusya'nın bölgede artan askeri tatbikat ve kabiliyetlerine dikkat çekmektedir.³¹

Bahsedilen iki belgeye ilave olarak 2011 yılında yayınlanan Almanya Savunma Politikaları Belgesi'nde de Karadeniz ve Kafkasya'dan bahsedilmektedir. 2003 yılında yayınlanan Beyaz Kitap ardından yazılmış iki belgede de Karadeniz'den bahsedilmemesi, Almanya'nın dış politika odağının Doğu Avrupa ve Güney Kafkasya'dan uzaklaştığını göstermektedir. 2016 Beyaz Kitabının da belirttiği gibi, Almanya'nın Doğu Avrupa'ya ilişkin dış politika odağı esas olarak Rusya'nın bölgedeki askeri hareketlerine çevrilmiştir.

2.1.3. İtalya'nın Karadeniz Politikası

AB'nin bütçesine en çok katkı sağlayan üçüncü devlet konumunda olan İtalya, dış politikada, coğrafi konumu sebebiyle Avrupa'nın güney sınırı ve Kuzey Afrika Bölgesi'ne odaklanmıştır. Son yıllarda bölgede ortaya çıkan göç ve mülteci sorunu, İtalya'nın önceliği olarak öne çıkmaktadır. Buna rağmen İtalya, NATO ve AB şemsiyesi altında Karadeniz politikalarını sürdürmektedir. Almanya gibi İtalya da bölgedeki enerji kaynaklarına yoğun şekilde bağımlıdır. Enerji konusundaki bağımlılık Rusya ile ilişkilerini de hassaslaştırmaktadır.³²

Bunun yanında, İtalya 2015 Savunma ve Güvenlik Belgesinde; enerji konusunda bölgeye olan bağımlılık sebebiyle Karadeniz Bölgesi'nin önemi

30 Christopher Harress, "Amid Russian Hostility in the Black Sea, U.S. Navy to Sustain Military Presence in Region," International Business Times, <http://www.ibtimes.com/amid-russian-hostility-black-sea-us-navy-sustain-military-presence-region-2081301> (Erişim Tarihi: 28.02.2019).

31 Almanya Federal Cumhuriyeti Savunma Bakanlığı, "White Paper 2016: On German Security Policy and the Future of the Bundeswehr, Federal Republic of Germany", Berlin, 2016, s.69.

32 Avrupa Birliği Resmi İnternet Sitesi, "Introduction and Financing of the General Budget", Brüksel, 2018, s.12, <https://eur-lex.europa.eu/budget/data/DB/2019/en/GenRev.pdf> (Erişim Tarihi: 28.02.2019).

özellikle vurgulanmış, bölgedeki istikrar ve güvenliğin, ülke çıkarları için hayati derecede öneme sahip olduğunun altı çizilmiştir. Belgede ayrıca, bölgede bulunan müttefiklerle “ortak ve hızlı” hareket etmenin önemi de belirtilmiştir.³³ Belge, İtalya'nın Karadeniz Bölgesi'ne dair dış politikasını önümüzdeki dönemde AB ve NATO çerçevesinde ele alacağını ortaya koymaktadır.

2.1.4. Birleşik Krallık'ın Karadeniz Politikası

Bölgeye Almanya'ya benzer şekilde enerji konusunda bağımlı olan Birleşik Krallık, Doğu Ortaklığı'nı açıkça desteklemekle birlikte, Rusya ilişkileri konusunda diğer dört büyük üyeden daha sert bir duruş göstermektedir. Bölgede askeri varlık gösteren Birleşik Krallık'a karşılık son dönemde Kuzey Denizi'nde meydana gelen, Rusya tarafından gerçekleştirilen Birleşik Krallık Hava Sahası ihlalleri, karşılıklı sert duruşun sonucudur.

Buna karşılık Birleşik Krallık, NATO bayrağı altında, bölgedeki Alman ve İtalyan deniz unsurları da dahil olmak üzere çok uluslu tatbikatlara iştirak etmekte ve Karadeniz'deki müttefiklerine güvence sağlamaktadır.

Bunların yanında 2015 yılında yayınlanan Birleşik Krallık Ulusal Güvenlik Stratejisi, bölgedeki AB Komşuluk Politikası konusuna bir bölüm ayırmakta, “bölgede yönetişimi ve ekonomik reformları destekleme programları da dahil olmak üzere daha fazla yaratıcı ve yenilikçi program oluşturmak amacıyla, NATO ve AB'nin yanı sıra karşılıklı olarak çalışmaya devam edileceğini” belirtmektedir.³⁴ Bu bağlamda Birleşik Krallık bölgede, NATO ve ABD çıkarları ile çelişen girişimlerden de kaçınmaktadır.

2.1.5. AB'nin Karadeniz Politikalarının Genel Değerlendirmesi

Genel olarak bu dörtlü değerlendirildiğinde; Almanya ve Birleşik Krallık'ın, Karadeniz Bölgesi'ndeki ortaklıkları kuvvetle desteklemekte olduğu, Fransa ve İtalya'nın ise öncelikle AB'nin Güney Bölgesi'ne odaklandığı görülmektedir. Gelecek yıllarda Fransa'nın Doğu'ya ayırdığı kaynakların ve ilgisinin azalacağı ve öncelikle Güney sınırına odaklanmaya devam etmesi beklenmektedir. Mevcut göçmen krizi nedeniyle, İtalya'nın odağı kuşkusuz Güney'de kalmaya devam edecektir. BREXIT süreci ile birlikte, Birliği terk eden Birleşik Krallık, önümüzdeki dönemde Karadeniz ve çevresi için inşa edeceği politikaların ve ayrılan kaynakların AB için bağlayıcılığı bulunmayacaktır. Bu sebeplerle önümüzdeki dönemde; 2016 Alman Beyaz Kitabı'nda açıkça belirtildiği gibi, Almanya'nın Karadeniz ve AB Doğu Ortaklığı programlarına daha fazla kaynak ayırmaya zorlanması beklenmektedir.

33 İtalya Cumhuriyeti Savunma Bakanlığı, “White Paper: For International Security and Defence, Italian Republic” Roma, 2015, s.20.

34 Birleşik Krallık Parlamentosu, “National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015: A Secure and Prosperous United Kingdom,” Londra, Ulusal Arşivler, 2015, s.54.

Diğer yandan Almanya'nın Rusya ile ikili ilişkilerini güçlendirmesi, AB'nin Rusya'ya karşı duruşu göz önüne alındığında, AB'yi Karadeniz ve çevresinde takip ettiği ve edeceği politikalarda zayıf bir duruma sokmaktadır.³⁵

Mevcut durumda AB'nin özellikle ortak dış işleri ve güvenlik politikaları üye devletlerin çıkarları doğrultusunda şekillenmekte ve özellikle savunma konusunda NATO ve ABD'nin güdümündedir. Karadeniz ve çevresi için de bu durum günümüzde geçerliliğini korumaktadır. Karadeniz'de ekonomik ve normatif gücünü etkin şekilde kullanmak için çeşitli programlara kaynak ayıran AB, güvenlik konusunda üye devletlerin NATO bayrağı altında yaptığı faaliyetler haricinde bir faaliyet gerçekleştirmemektedir.

2.2. NATO'nun Karadeniz Politikaları Çerçevesinde Faaliyetleri

*“Eskiden tüm denizlerde büyük ve kapsamlı tatbikatlar yapardık. Fakat dünya değişti. Son on on beş senedir böyle kapsamlı tatbikatlar yapmıyoruz. Ama Ukrayna'da olanlar, yakın gelecekte bize oyun planımızı değiştirmemiz gerektiği hatırlattı.”*³⁶ Eski MARCOM³⁷ Komutanı Amiral Peter Hudson'un Rusya'nın Kırım'ı ilhakından sonraki sözleri, aslında NATO'nun bölgede mevcudiyetini güçlendireceğinin ilk emaresi olmuş, daha sonra da bölgedeki NATO askeri varlığı gittikçe artırmıştır. Buna karşılık, Rusya da Karadeniz'de icra ettiği tatbikatlarının sayısını ve büyüklüğünü artırmış, NATO'nun çok uluslu tatbikatlarını aktif olarak takip etmeye başlamıştır. Bu çerçevede, Karadeniz'deki NATO faaliyetlerini, 2014 Kırım'ın ilhaki öncesi ve sonrasında olmak üzere iki dönem halinde incelemek, bölgeye yönelik NATO politikasının ayrıntılı analiz edilebilmesi açısından daha faydalı olacaktır.

Aslında NATO ve ABD'nin Karadeniz'deki askeri varlığı 1995 yılında yapılan ilk geniş kapsamlı tatbikata kadar yok denecek kadar az seviyede olmuştur. Bu dönemde, bölgede bulunan tek NATO üyesi Türkiye'ye yapılan liman ziyaretleri dışında, NATO gemileri Karadeniz'de varlık göstermemiştir. İlk tatbikat olan “Cooperative Rescue”, Barış için Ortaklık (BİO) kapsamında Bulgaristan ve Romanya karasularında, NATO üye devletleri; Türkiye, Yunanistan, Danimarka, Hollanda ve İtalya'ya ek olarak Romanya ve Bulgaristan'ın katılımı ile gerçekleşmiştir.³⁸ Karadeniz'e kıyısı olan eski Varşova Paktı devletlerin katılımıyla gerçekleşen bu tatbikatın başarısı, tatbikatın her yıl tekrarlanacak

35 Halil Erdemir, “Avrupa Birliği'nin Karadeniz Stratejisi ve Politikaları”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, s.805.

36 David Larter, “The New Cold War: Putin's Forces Target U.S. Navy and Allies,” Navy Times, 2 Aralık 2014, <http://www.navytimes.com/story/military/2014/12/02/russians-bully-europe-putin-navy-nato-breedlove-hudson/70121746/> (Erişim Tarihi: 01.03.2019).

37 Allied Maritime Command-NATO Deniz Komutanlığı

38 Vladimir Rodina, “Romania Hosts PFP Maneuvers,” United Press International, 8 Haziran 1995, <http://www.upi.com/Archives/1995/06/08/Romania-hosts-PFP-maneuvers/3213802584000/> (Erişim Tarihi: 01.03.2019).

şekilde planlanmasına ve müteakip dönemde daha kapsamlı tatbikatların önünü açmasına sebep olmuştur. Bu tatbikattan sonra BİO çerçevesinde gerçekleştirilen tatbikatların en önemli örneği, günümüzde halen Ukrayna'nın ev sahipliğinde senede bir planlanan "Sea Breeze" tatbikatıdır. Sea Breeze tatbikatına, Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, İtalya, Hollanda, Romanya, Rusya, Ukrayna, Birleşik Krallık ve ABD iştirak etmektedir. BİO'ya dahil olmasına rağmen Rusya, 1997 yılından sonra sadece bazı tatbikatlara gözlemci olarak katılmıştır.³⁹

NATO, 2014 yılından önce gerçekleştirdiği tatbikatlara ilave olarak Karadeniz'de daha küçük çaplı faaliyetler de icra etmiştir. 1992 yılında, daha sonra ismi SNMG-2 olarak adlandırılacak olan STANAVFORMED⁴⁰ acil reaksiyon kuvveti olarak kurulmuş ve Karadeniz'de hem barışı koruma faaliyetleri icra etmiş hem de kıyıdaş devletlere liman ziyaretlerinde bulunulmuştur.

Bu dönemde Karadeniz'de kısıtlı faaliyetler yürüten NATO, Bulgaristan ve Romanya'nın Batı'ya yaklaşması ile Karadeniz'de askeri varlık bulundurmak için aradığı meşruiyeti bulmuştur. 11 Eylül sonrasında Akdeniz'de icra edilmeye başlanan Etkin Çaba Harekatı'nın Karadeniz'i de kapsayacak şekilde genişletilmesi gündeme gelmiştir.⁴¹ Fakat bu girişim, yine NATO üyesi olan Türkiye tarafından, Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri ile bağdaşmayacağı gerekçesi ile kabul edilmemiştir. Türkiye öncülüğünde, NATO kanalı ile Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne zarar verilmesini önlemek amacıyla Rusya ile koordineli şekilde, 2001 yılında Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) Kuruluş Anlaşması; Türkiye, Ukrayna, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya ve Rusya tarafından imzalanarak BLACKSEAFOR kurulmuştur.⁴² Müteakiben Karadeniz Uyum Harekatı'nı (KUH)⁴³ 2004 yılında aktive eden Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne zarar gelmemesi için Karadeniz'deki faaliyetlerini BLACKSEAFOR ve KUH çerçevesinde, NATO'dan ayrı ve milli olarak kıyıdaş devletler ile iş birliği ile icra etmektedir.

Deniz gücü olarak Türkiye ve Montrö'yü aşamayan NATO ve ABD, Rusya'nın Karadeniz'deki üstünlüğünü sınırlamak için NATO'ya yeni üye olan Bulgaristan

39 Alisa Moldavanova, "Public Perception of the Sea Breeze Exercises and Ukraine's Prospects in the Black Sea Region", U.S. Foreign Military Studies Office, Kansas 2013), <http://fmso.leavenworth.army.mil/Collaboration/international/Ukraine/Sea-Breeze-exercise.pdf>. (Erişim Tarihi: 01.03.2019).

40 Standing Naval Forces Mediterranean-NATO Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti.

41 Hasret Çomak, Burak Şakir Şeker, "Karadeniz Deniz Güvenliği: Bölgesel İş Birliği Girişimleri Çerçevesinde NATO-Rusya Federasyonu Rekabeti", Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, s.409.

42 BLACKSEAFOR'un görevleri kuruluş aşamasında; Arama ve Kurtarma Harekatı, İnsani Yardım Harekatı, İyi Niyet Ziyaretleri ve diğer görevler olarak belirlenmiş, bu görevlere 2004 yılından sonra ise Terörizm ve Organize Suçlarla Mücadele başlıkları da eklenmiştir.

43 Karadeniz'de muhtemel yasa dışı faaliyetlere karşı caydırıcılık sağlamak ve Türk Boğazlarının güvenliğine katkıda bulunmak amacıyla 1373, 1540 ve 1566 sayılı BM kararları çerçevesinde Karadeniz'de Türk Deniz Kuvvetleri tarafından 01 Mart 2004 tarihinde başlatılan, daha sonra Rusya, Ukrayna ve Romanya'nın dahil olduğu hareket.

ve Romanya ile askeri ilişkileri geliştirmek için, özellikle 11 Eylül sonrasında çalışmalara başlamıştır. Bu kapsamda ABD; 2002 yılında itibaren Romanya'daki Mihail Kogalniceanu Askeri Üssü'nü özellikle Afganistan ve Irak'taki askeri operasyonlarda kullanmak üzere anlaşma sağlamıştır. ABD, her iki ülke ile eğitim ve ekipman ile destek sağlamakta, iki ülkede de kuracağı askeri üsler ile kalıcı olmayı amaçlamaktadır.⁴⁴

ABD Donanması destroyeri USS McFaul'un, 2008 yılında Rusya-Gürcistan Krizi sırasında Gürcistan'a insani yardım sağlamak için Karadeniz'e girmesi, 2014 yılında Rusya'nın Kırım'ı ilhakı sonrası yaşanan önemli gelişmelerden biri olmuştur. Rusya tarafından, Gürcistan'a silah yardımı yapıldığı ve nükleer başlıklı güdümlü mermilere sahip olduğu gerekçesiyle protesto edilen destroyerin Karadeniz'e çıkışını müteakip iki gemi daha Karadeniz'e çıkarılmak istenmiş fakat Türkiye tarafından Montrö kısıtlamaları sebebiyle bu geçişlere izin verilmemiştir.

Mart 2014'te Rusya'nın Kırım'ı ilhakı, Karadeniz'deki güç dengesini Rusya lehine geliştirmiştir. Bu tarihten sonra NATO, Karadeniz'e kıyıdaş üç üye devleti (Türkiye, Bulgaristan ve Romanya) ile birlikte bölgede varlığını artırmak caydırıcı önlemler almak için faaliyetlerini hızlandırmıştır.⁴⁵

2014 Galler Zirvesi'nden hemen sonra Hazırlık Eylem Planı yayınlanmıştır. Hazırlık Eylem Planı, zirve sonunda yayınlanan bildirmede: "Rusya'nın meydan okumalarına ve bunların stratejik etkilerine cevap veren bir plan" olarak tanımlanmıştır. Ayrıca bu planda, Rusya'nın Karadeniz'deki faaliyetlerine geniş yer ayrılmıştır.⁴⁶ Hazırlık Eylem Planı, NATO'nun doğudaki müttefiklerine, Rusya'ya karşı güvence vermek için kaleme alınmış ve artırılacak askeri varlığın, bölgedeki müttefiklere verilecek güvencenin bir göstergesi olacağına altı çizilmiştir.⁴⁷ Bu plan ile Karadeniz'de bulunan NATO gemi sayısı da artırılmıştır. NATO Daimi Görev Gruplarının bölgede daha fazla tatbikat ve liman ziyareti yapması amaçlanmıştır. Daimi Görev Gruplarının yanında, ABD'ye ait gemiler de Zirve kararlarını müteakip Karadeniz'de boy göstermeye başlamıştır. ABD Deniz Kuvvetlerine ait USS Cole, USS Donald Cook, USS Laboon, USS Porter, USS Ross, USS Truxton, USS Vella Gulf ve USS Taylor, Zirve kararları sonrası Türk Boğazları'nı geçerek Karadeniz'de varlık gösteren gemiler olmuşlardır.⁴⁸ Dahası, ABD ve NATO

44 Doğan Şafak Polat, age, s.380.

45 NATO Resmi İnternet Sitesi, "NATO Public Diplomacy Division NATO's Readiness Action Plan", Galler, Eylül 2014, http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2015_12/20151130_1512_factsheet_rap_en.pdf. (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

46 NATO Resmi İnternet Sitesi, "NATO Konseyi Galler Zirvesi Deklerasyonu", Galler, 2014, www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts/112964.htm (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

47 NATO Resmi İnternet Sitesi, "NATO Public Diplomacy Division NATO's Readiness Action Plan", Galler, Eylül 2014, http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2015_12/20151130_1512_factsheet_rap_en.pdf. (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

48 Schneider, age, s.43.

varlığı, savaş gemileri tarafından Bulgaristan'ın Varna, Romanya'nın Köstence ve Gürcistan'ın Batum limanlarına yapılan liman ziyaretleri ile artırılmaya çalışılmıştır.

2014 yılından bu yana NATO'nun Hazırlık Eylem Planı kapsamında, ABD ve NATO'nun, Karadeniz'de artan tatbikatlarına ilişkin olarak NATO Genel Sekreteri John STOLENBERG, 2015 yılına ait yıllık raporunda şu ifadeleri kullanmıştır:⁴⁹

“Tatbikatlar, NATO'nun kavramlarını, prosedürlerini, sistemlerini ve taktiklerini test ettiği ve doğruladığı önemli araçlardır. İttifakın tehditlere cevap verme kabiliyetini artırarak caydırıcılığın katkıda bulunurlar. Daha geniş bir ifadeyle, savaş alanına konuşlanacak birlikler ile sivil kuruluşların beraber çalışabilirliğini artırmak için pratik yapmalarına katkıda bulunurlar. 2015 yılında NATO, milli 198 milli tatbikatın yanında 99 tatbikat çok uluslu tatbikat gerçekleştirildi. Bu tatbikatların birçoğu Hazırlık Eylem Planı çerçevesinde alınan güvence önlemlerinin bir parçası olarak icra edildi. NATO tatbikatlarının %26'sı, milli tatbikatların ise %45'i bu kapsamda icra edildi. NATO ortaklarını ve müttefiklerini birbirine bağlamanın bir yolu da milli tatbikatları birbirleriyle ilişkilendirmektir. 2014 yılında NATO ile ilişkilendirilmiş milli tatbikat sayısı 74 iken, 2015 yılı için bu rakam iki kattan fazla artarak 198'e çıkmıştır.”

Bu tatbikatlar incelendiğinde; Rusya'nın etki alanı içinde gördüğü bölgelerde yürütülen NATO tatbikatlarında 2014 sonrası hızlı bir artış olduğunu görülmektedir. Rusya da karşılık olarak NATO 2015 yılında Baltık ve Karadeniz bölgesinde tatbikatlarını sıklaştırmıştır. 2014 yılında yeni Deniz Kuvvetleri Doktrinini yayınlayan Rusya, 2015 yılında doktrinini revize etmiştir.⁵⁰ Bunların yanında Rusya, 2015 yılında yeni doktrin ile beraber Karadeniz Filosunu modernize etme ve büyütme kararı almıştır.⁵¹

Buna karşılık, Mart 2014'ten bu yana NATO, yalnızca deniz ve kara tatbikatlarının sayısını artırmakla kalmamış, tatbikatların süresini ve kapsamını da artırmaya başlamıştır. Bu tatbikatlar karşılıklı çalışabilirlik yeteneği ile Rusya'ya karşı caydırıcılığın artırılması amacıyla icra edilmeye başlanmıştır. Örneğin, NATO SNMG2 gemileri, Mart 2015'te Karadeniz'de, NATO üyesi, Türkiye, ABD, İtalya, Bulgaristan, Kanada, Almanya ve Romanya savaş gemilerinin katılımıyla, hava savunma ve denizaltı savunma harbi faaliyetlerini içeren

49 NATO Resmi İnternet Sitesi, “Jens Stoltenberg NATO Genel Sekreteri Yıllık Raporu 2015,” http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2016_01/20160128_SG_AnnualReport_2015_en.pdf (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

50 Thomas Frear, Ian Kearns, Lukazs Kulesa, “Preparing for the Worst”, <https://www.europeanleadershipnetwork.org/wp-content/uploads/2017/10/Preparing-for-the-Worst.pdf> (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

51 Ikolai Novichkov, “Russia's New Maritime Doctrine,” World Defence 13 Ağustos 2015, <https://worlddefense.com/threads/russias-new-maritime-doctrine.2886/> [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

eğitimler gerçekleştirmiştir.⁵² Bu tarihten sonra da yine benzer devlet gemilerinin katılımıyla, özellikle SNMG2 ve SNMCMG2 gemileri tarafından, düzenli olarak Karadeniz’de eğitim ve liman ziyareti faaliyetlerine devam edilmiştir.

Bu kapsamda yıllık olarak 1997 yılında bu yana icra edilen Sea Breeze Tatbikatı, 2014 yılında bu yana Rusya tarafından dikkatle takip edilmektedir. Rusya, ilk kez 2014 yılında Sea Breeze Tatbikatı süresince Karadeniz’de eş zamanlı bir tatbikat düzenlemiştir. 2014 yılında gerçekleştirdiği bu tatbikattan sonra da “ABD liderliğindeki NATO ile simüle edilmiş bir savaş”a yönelik senaryolarla son dakika tatbikatlarını icra etmeye devam etmiştir.⁵³

Artan ABD ve NATO varlığı doğal olarak Rusya ile gerginliği kaçılmaz kılmıştır. Avrupa Liderlik Ağı (ELN), yaptığı araştırmaya göre; Rusya ile NATO’ya ait birlikler arasında Mart 2014 ile Mart 2015 arası 66 karşılıklı taciz olayı gerçekleşmiştir.⁵⁴ Bunların üçü belirtilen zaman süresince Karadeniz’de meydana gelmiştir. ABD ve Kanada Savaş gemilerinin, Rus jetleri tarafından taciz edilmesi ile başlayan bu karşılaşmalar, devam eden süreçte de zaman zaman tekrar etmiştir.⁵⁵

Karadeniz’in jeopolitik öneminin yanında, beş temel konu, NATO’nun bölgedeki ilgisini şekillendirmektedir. Bunlar; ticaret, demokratik reform, enerji, piyasa reformu ve güvenlik konularıdır.⁵⁶

Güvenlik, ticaret, piyasa reformu ve demokratik reformlar konusunda; bölgede Moldova, Ukrayna ve Gürcistan ile ilişkilerin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu devletlerin tehdit algısının merkezinde Rusya bulunmaktadır. Bu sebeple üç devlet de NATO’ya üye olmak konusunda taleplerini bildirmişlerdir.⁵⁷ Bu üç devletin yanında, bölgede bulunan NATO’ya üye devletler ile beraber Karadeniz’de Rusya hariç NATO müttefiki veya ortağı olmayan devlet bulunmamaktadır.

NATO, Bölgeye artan ilgisi ile beraber kabiliyetlerini de artırmaktadır. Bölgedeki kabiliyetlerini, ABD’nin öncülük ettiği Balistik Füze Savunması Programı ile denizde mevcudiyet ve Karadeniz’deki icra ettiği tatbikatlar ile şekillendirmektedir.⁵⁸

52 “SNMG2 Begins Operations in the Black Sea,” <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000972> (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

53 Thomas Frear, Ian Kearns ve Lukasz Kulesa, a.g.y., (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

54 Thomas Frear, Ian Kearns, ve Lukasz Kulesa, “Dangerous Brinkmanship: Close Military Encounters Between Russia and the West in 2014”, <http://www.europeanleadershipnetwork.org/medialibrary/2014/11/09/6375e3da/Dangerous%20Brinkmanship.pdf>. (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

55 Schneider, a.g.e., s.48.

56 F. Stephen Larrabee, “The United States and Security in the Black Sea Region,” *Southeast European and Black Sea Studies*, 2009, c. 9, s. 3, s. 302.

57 Schneider, a.g.e., s.56.

58 Schneider, a.g.e., s.56.

Enerji konusunda ise AB ve Türkiye öne çıkmaktadır. AB ve Türkiye'nin enerji ihtiyacını karşılamak için kısmen Karadeniz bölgesinden geçen Rus petrolüne ve doğal gazına olan bağımlılıkları, enerji altyapılarının güvenliğini çok daha önemli hale getirmektedir. NATO enerji altyapılarının korunmasına katkı sağlarken, üyelerini bu bölgeden geçen enerji arzına bağımlılığın azaltılması konusunda da görüş bildirmektedir.⁵⁹

2016 yılında icra edilen NATO Savunma Bakanları Toplantısında sınır bölgelerine konuşlandırılacak kuvvetler için bir çalışma yapılacağı belirtilmiştir. Bu kapsamda; Karadeniz'de MARCOM kontrolünde bir deniz gücü teşkil edilmesi, Romanya'da bir tugay konuşlandırılması, Güçlendirilmiş Müşterek Eğitim İnisiyatifi başlatılması ve Rusya'nın A2/AD yeteneğine yönelik tedbirlerin belirlenmesi konularında teklifler verilmiştir. Bu çalışma konularından Karadeniz'de deniz gücü bulundurma başlığı dışındaki konular kısmen veya tamamen kabul görmüş ve konular ile ilgili çalışmalar başlatılmıştır. Deniz gücü konusunun ise NATO Deniz Daimi Görev Gruplarının Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde Karadeniz'de varlık göstermesine devam edileceği değerlendirilerek, kabul görmemiştir.⁶⁰

Özetle NATO, Daimi Görev Grupları ile beraber, Karadeniz'deki mevcudiyetini kıyıdaş devletler ile tatbikatlar ve geçiş eğitimleri icra ederek devam ettirmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile kısıtlı olarak icra edilebilen bu faaliyetlere karşılık, NATO üyesi devletler Bulgaristan ve Romanya üzerinden mevcudiyetini artırmayı hedeflemektedir. Diğer bir üye devlet olan Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi konusunda sıkı tutumu ve inşa ettiği KUH, BLACKSEAFOR gibi inisiyatifler, NATO'nun bölgede hedeflediği mevcudiyetini sınırlandırmaktadır.

2.3. Çin'in Karadeniz Politikası

Çin, Bir Kuşak Bir Yol Projesi (OBOR- One Belt One Road) ile küresel güç olmak için ilk adımı atmıştır. Karadeniz Havzası'nın projenin güzergahı üzerinde olması, Çin'in bu bölgeye önem vermesine neden olmaktadır. OBOR'un ana hedefi, Doğu Avrupa ülkeleri ile ilişkilerin geliştirilerek Balkanlar ve Orta Avrupa'yı içine alacak şekilde altyapı yatırımlarına hız kazandırmaktır. Ana hedefte de görüldüğü gibi, coğrafi olarak hedeflenen bölgenin tam ortasında kalan Karadeniz'in, ekonomik olarak kalkınması, Çin için önem arz etmektedir. Bu sebeple Çin, bölge ülkeleri ile ilişkileri geliştirerek, Marshall Planı benzeri bir yardım programı geliştirmiştir. Çin proje kapsamında; bölgeden hem Pire/Yunanistan merkezli deniz yoluyla hem de İstanbul merkezli kara yoluyla ticari ulaşım ağı kurmayı planlamaktadır. Gerçekleşmesi durumunda, ABD ve Rusya'nın kontrolü altında bulunan askeri

⁵⁹ Schneider, a.g.e., s.56.

⁶⁰ Hasret Çomak ve Burak Şakir Şeker, a.g.e., ss. 414-415.

bölgelerden farklı bir yol üzerinden Avrupa'ya bir koridor olacaktır. Bu da rotanın güvenliği açısından Çin'e önemli bir avantaj sağlayacaktır.⁶¹

Çin, özel önem verdiği Karadeniz'de ekonomik olarak hasasiyet gösterse de stratejik ortağı Rusya'nın etki alanı gördüğü bölgede, askeri mevcudiyetini asgari oranda tutmaktadır. Rusya ile Mayıs 2015'te ortak bir deniz tatbikatı yapan Çin'in, bölgedeki askeri mevcudiyeti bu tatbikatla sınırlı kalmıştır.⁶²

İki stratejik ortak arasında kısa vadede sorun görünmese de OBOR'da Gürcistan ve Ukrayna'ya atfedilen kilit rol Rusya'nın endişelenmesine sebep olmaktadır.⁶³ Uzun vadede ise ilişkilerin Çin'in Karadeniz'de uygulamaya koyduğu politikalara göre değişebileceği değerlendirilmektedir.

3. Kıyıdaş Olmayan Devlet ve Kuruluşların Stratejilerinin Türkiye'ye Etkileri

Türkiye'nin hemen hemen tüm kuzey sınırını oluşturan Karadeniz, kuşkusuz Türkiye'nin güvenliği açısından hayati öneme sahiptir. Konuya tarihi perspektiften bakıldığında Karadeniz'in önemi daha da iyi anlaşılabilir. Karadeniz'de kontrolü kaybeden Osmanlı Devleti'nin, yıkılışını hazırlayan süreç de yine Karadeniz Havzası kaynaklı olmuştur.

Türkiye'nin 1936 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanması ile, Osmanlı Devleti'nden devraldığı ve yaklaşık üç yüzyıldır kanayan yara durdurulmuştur. Bu sebeple Montrö'nün işlerliği ve eksiksiz uygulanması Türkiye için son derece önemlidir.

Karadeniz, Sovyetler Birliğinin yıkılmasından sonra altı kıyıdaş devletli bir denize dönüşmüştür. Buna rağmen günümüzde, kayda değer deniz gücüne sahip sadece iki devlete (Rusya ve Türkiye) ev sahipliği yapmaktadır. Bu sebeple, Rusya ve Türkiye arasındaki ilişkiler Karadeniz açısından da belirleyici olmaktadır. Aynı zamanda bir NATO üyesi olan Türkiye'nin, yeni krizlerin olduğu bölgedeki inşa ettiği politikalar, bölgedeki istikrar açısından önem arz etmektedir.

11 Eylül olayları sonrası bölgeye nüfuz etme çabasında olan ABD öncülüğündeki NATO, özellikle 2008 Gürcistan ve 2014 Ukrayna krizleri sonrası bölgeye daimi olarak bir kuvvet ile konuşlanmak istediğini açıkça belirtmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uygulayıcısı olarak Türkiye, NATO üyesi bir ülke olmasına karşın bölgedeki NATO faaliyetlerine temkinli yaklaşmaktadır.

61 İhsan Ömer Atagenc ve Ümit Alperen, "Çin'in Karadeniz Politikası", Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, s.743.

62 David Scott, "Russia-China Naval Cooperation in an Era of Great Power Competition" Center for International Maritime Security, 12 Haziran 2018, <http://cimsec.org/russia-china-naval-cooperation-in-an-era-of-great-power-competition/36773> . (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

63 İhsan Ömer Atagenc ve Ümit Alperen, a.g.e., s. 747.

Türkiye, bölgede NATO (SNMG2 ve SNMCMG2) tarafından icra edilen faaliyetlere destek vermektedir. Bunun yanında, milli tatbikatlarda, Kırım hariç Rusya şehirlerine liman ziyaretleri de planlanmaktadır.⁶⁴ Bu yönüyle Karadeniz’de barış ve istikrarın devam etmesi için çalışmalarını sürdüren Türkiye, öncülüğünü yaptığı KUH ve BLACKSEAFOR ile hem Karadeniz’de güvenlik ve kıyıdaş devletler ile iş birliğini geliştirmeyi hedeflemekte hem de ABD’nin öncülük ettiği NATO’nun Karadeniz’deki askeri varlığını belli bir seviyede tutmak çabası içerisindedir.

Rus jetinin düşürülmesi sonrası, Rusya ile yaşanan krizde durma noktasına gelen KUH, bugün Türkiye, Rusya ve Romanya’nın aktif katılımı ile devam ettirilmektedir. NATO’nun 2006 yılında anti-terörizm ve deniz güvenliği kapsamında başlattığı, Etkin Çaba Operasyonu’nu, Karadeniz’e genişletmek istediği bilinmektedir. Buna karşılık Türkiye öncülüğünde başlatılan KUH’un faaliyetlerinin devam etmesi, Türkiye’nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin imzalandığı 1936 yılından beri uyguladığı denge politikasının devamı açısından çok önemlidir.⁶⁵

Yine Türkiye’nin öncülük ettiği BLACKSEAFOR da kıyıdaş devletler arasında iş birliğinin geliştirilmesi amacıyla kurulmuştur. Türkiye, Rusya, Romanya, Bulgaristan, Gürcistan ve Ukrayna’nın katılımıyla kurulan kuvvet, bünyesinde barındırdığı üç NATO üyesi devlet (Türkiye, Romanya ve Bulgaristan) ile dolaylı da olsa NATO ve Rusya’nın beraber iştirak ettiği ender hareketlerden biri olma özelliği taşımıştır. 2001 yılından 2013 yılına kadar düzenli olarak altı ayda bir, toplamda 22 kez aktivasyonu yapılan kuvvetin, son aktivasyonu Ukrayna komutasında, 14 Ağustos 2013 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Bu tarihten sonra Kırım’da meydana gelen olayların da etkisiyle bir aktivasyon gerçekleştirilememiştir.⁶⁶ Ukrayna ve Romanya’nın, kısa vadede Rusya ile kuvvete birlik tahsis etmek istemeyeceği göz önüne alınırsa, BLACKSEAFOR’un kısa vadede devam etme olasılığı zor görünmektedir.

Günümüzde Karadeniz’de yaşanan politik-askeri gelişmelerin yanında, enerji konusunda yaşanan gelişmeler de Türkiye için hayati öneme sahiptir. Türkiye, Dünya’nın en çok enerji arz eden bölgeleri olan Orta Doğu ve Hazar Bölgesi ile Dünya enerji ihtiyacının en çok talep edilen bölgesi Avrupa’dır.⁶⁷ Karadeniz ve Anadolu Yarımadası vasıtasıyla bir köprü konumundadır. Bu sebeple en büyük arz ve talep bölgeleri arasında inşa edilen ve edilecek tüm enerji nakil hatları ve bu hatların güvenliği, doğrudan veya dolaylı olarak Türkiye’yi ilgilendirmektedir.

64“Rus ve Türk Gemilerinden Karadeniz’de Ortak Tatbikat”, Sputniknews, 8 Mart 2019, <https://tr.sputniknews.com/savunma/201903081038089586-rus-turk-gemilerinden-karadenizde-ortak-tatbikat/> (Erişim Tarihi: 02.03.2019).

65 Doğan Şafak Polat, a.g.e., s.380.

66 Hasret Çomak, Burak Şakir Şeker a.g.e., s. 411.

67 Özkan Gönül, “Orta Doğu’nun Enerji Güvenliği ve Karadeniz”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, s.601.

Özellikle doğal gazın taşınması konusunda Karadeniz, Türkiye'yi içinde barındıran birçok proje içermektedir. Devletlerin Karadeniz'de doğal gaz projeleri üzerinden gerçekleştirdiği güç mücadeleleri günümüzde olağan hızıyla devam etmektedir. Doğrudan Türkiye'yi ilgilendiren ve anlaşmaya varılmış Türk Akımı Projesi ile Rus gazının, Karadeniz ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması hedeflenmektedir. Projenin birinci kısmı ile Rus gazının Türkiye'ye ulaşması, ikinci kısmı ise Avrupa'ya ulaşması amaçlanmıştır. Bu anlamda ikinci kısmın inşasına geçiş güzergahında bulunmayan Bulgaristan ve Romanya projenin gerçekleşmemesi için mücadele etmektedir.⁶⁸ Bu yönden, yeni NATO üyesi bu devletler, tarihten gelen Rusya çekinceleri, enerji nakil hatları ile çıkarları yan yana geldiğinde Karadeniz ile ilgili politikalarını ABD güdümünde ve Montrö'ye karşı yönde inşa etmektedir.

Bölgedeki istikrarsızlığı lehine kullanmak isteyen ABD, AB'nin Rus gazına alternatif doğal gaz kaynaklarına yönelmesi için AB'ye baskı kurmaya çalışarak, bir yandan sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ile Avrupa'ya enerji ithalatı yapmaya hazırlanırken diğer yandan Rus kaynaklı doğal gazın, Karadeniz üzerinden Avrupa'ya ulaşmasını önlemeye çalışmaktadır. Bu çerçevede, Türk Akımı-2 Projesi ile beraber Rus gazının Baltık Deniz'den Avrupa'ya transferini hedefleyen Kuzey Akımı Projesine karşı çıkmaktadır.

Bölgede Türk Akımı Projesi'ne alternatif bir diğer proje ise Beyaz Akım Projesi'dir. Proje ile, Azerbaycan gazının Gürcistan, Karadeniz ve Bulgaristan üzerinden Türkiye'yi by-pass ederek Avrupa'ya dağıtılması hedeflenmektedir. Rus gazına alternatif oluşturması açısından önemli olan proje, Türkiye'nin enerji hub olma arayışlarına tezat oluşturmaktadır.⁶⁹

Tüm bu gelişmelerle beraber, her enerji projesinin beraberinde getirdiği güvenlik sorunları yakın gelecekte Türkiye'nin tüm kuzeyini kaplayan Karadeniz'de devam edeceği kolaylıkla tahmin edilebilir. Bölgede kıyıdaş olmayan devletlerin artan (özellikle savaş gemileri vasıtasıyla) askeri varlıkları, güvenlik sorunlarını artırmaya devam edecektir. Montrö'yü uygulamalarında Türkiye'nin katı duruşunun NATO devletleri tarafından esnetilmeye çalışılabileceği değerlendirilmektedir. Mevcut sözleşmenin doğrudan tarafı olan ve kıyıdaş devlet statüsünde bulunan Romanya ve Bulgaristan tarafından Montrö uygulamalarının aşılmasına çalışılabileceği artık saklanmayan bir konu haline gelmiştir.

Bu kapsamda Türkiye'nin Montrö uygulamalarına tavizsiz olarak devam etmesi, Rusya ve NATO arasındaki gerginliğin artmaması açısından önem arz

68 Azime Telli Serpin, "Karadeniz Enerji Diplomasisi: Boru Hatları Rekabetinin Kesişme Noktası", Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, s.648.

69 a.g.e., s. 649.

etmektedir. Türkiye'nin bölgedeki donanma varlığının artırılması, NATO üyesi bir devletin bölgede askeri varlığının artırılması anlamına gelmektedir. Kıyıdaş olan Türkiye'nin artırılan bu askeri varlığı ile birlikte, hem güvenlik eksikliği argümanı ile NATO bayrağı altında bölgede bulunmak isteyen ABD, Birleşik Krallık ve Fransa gibi devletlerin faaliyetleri sınırlandırılabilir hem de Rusya'nın bölgedeki NATO silahlanmasına karşı verdiği tepkilerinin önüne geçilebilecektir.

4. Sonuç

Karadeniz günümüzde, çok devletli yapısı ile bu devletlerin jeopolitik hedefleri ve üye olmak istedikleri uluslararası kuruluşlar arasında farklılıkların olduğu, aynı zamanda enerji nakil hatlarının kavşak noktası bir deniz haline gelmiştir.⁷⁰

Kıyıdaş devletlerin jeopolitik hedeflerine yönelik olarak; Rusya'nın, etki bölgesinde Türkiye hariç uyguladığı ekonomik ve siyasi baskı, bahse konu devletleri köşeye sıkıştırmaktan çok Batı'ya daha da fazla yaklaştırmaktadır. Özellikle müdahalede bulunduğu Gürcistan ve Ukrayna'nın güvenlik nedeniyle Batı'ya yakınlaşmaları, güvenlik sorunu gerekçesiyle bölgede askeri varlık bulundurmak isteyen büyük devletlerin Karadeniz'e girişlerini ve faaliyetlerini meşrulaştırmaktadır.

Bölgede mevcut Abhazya, Güney Osetya, Kırım ve Transdinyester sorunları güncelliğini korumaktadır. Bu sorunlar bölgedeki tüm güvenlik politikalarını ve dinamiklerini etkilemektedir.⁷¹

Bu sorunlara yönelik olarak, Rusya ve Karadeniz'in en büyük askeri gücüne sahip NATO üyesi devlet olan Türkiye'nin dış politikası büyük önem taşımaktadır. Türkiye, Rusya'nın karşısında dursa da Rusya'ya karşı bu konularda etkin bir siyaset izlememekte, Karadeniz'de denge siyaseti izlemektedir. Bu denge siyaseti kapsamında Türkiye, Montrö'nün uygulayıcısı olarak sözleşme hükümlerini titizlikle uygulamak ve uygulatmaktadır. Ayrıca Türkiye, kendi öncülüğüyle, bölgede bulunan devletler arasında ekonomik iş birliği ve karşılıklı ilişkilerin güçlenmesi amacıyla kurulan Karadeniz Ekonomik İş Birliği (KEİ) Örgütü'nün güçlenmesini hedeflemektedir. Yine bölgede refah ve istikrarın var olması için çalışan Türkiye, bu maksatla BLACKSEAFOR ve KUH gibi tüm bölge devletlerinin iştirakini hedefleyen askeri girişimlerin oluşmasında öncü olmuştur. Bu girişimlerin de etkisiyle günümüzde Karadeniz'de deniz yetki alanları ile ilgili ihtilaf bulunmamaktadır.

70 Hasret Çomak, "Önsöz", Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri Beta Yayınları, İstanbul, Ocak 2018, s.V.

71 a.g.e., s.V.

Diğer yandan, uluslararası toplumun enerji ve jeostratejik sebeplerle bölgeye artan ilgisi, bunun karşısında Rusya'nın tehdit algılamaları sebebiyle bölgedeki askeri varlığını güçlendirmesi, Türkiye'nin yürütmeye çalıştığı politikalar üzerinde engel oluşturmaktadır. Bu gelişmeler üzerine bölgede bulunan devletler, Rusya'ya karşı değişen güvenlik algıları sebebiyle NATO ve diğer bölge dışı aktörlerle ilişkilerini geliştirmeye başlamışlardır.⁷²

AB ve ABD'nin Karadeniz'de izlediği politikalar, Soğuk Savaş sırasında Karadeniz'de iki karşı tarafı oluşturan Türkiye ve Rusya'yı statükoyu koruma açısından beraber hareket etmeye zorlarken, eski Sovyet devletlerini kendi tarafına çekmektedir. Kampın revizyonist tarafını oluşturan Batı, yumuşak ve akıllı gücü ile nüfuz etmeye çalıştığı bölgede, Rusya'nın sert gücü ile karşılaşmıştır.⁷³ Batı'nın akıllı gücünün iki temel unsurlarını oluşturan AB'nin normatif gücü ve NATO'nun askeri varlığı bölge devletlerini tamamen etkisi altına almıştır.

Bu çerçevede, Türkiye'nin Rusya hariç diğer bölge devletleri ile ekonomik ve askeri ilişkilerini geliştirmesi daha da önemli hale gelmiştir. KEİ ile başlattığı ilişkileri çeşitlendirerek, bölge devletleri arasında karşılıklı ilişkiler geliştirilmeli, ekonomik, teknolojik ve sosyal projeler başlatılmalıdır.

Askeri alanda ise, Türkiye'nin bölgeyi sahiplenmesi açısından bölgede bulundurulacak donanma varlığı çok daha önemli hale gelmiştir. Bölgede konuşlandırılacak daimi bir deniz birliği, tehdit algılamaları azami düzeye çıkan Ukrayna ve Gürcistan gibi devletlerin NATO'nun diğer unsurlarına olan bağlılığını ortadan kaldırmaya yarayacaktır. Ayrıca ABD, Fransa ve Birleşik Krallık gibi devletlere ait savaş gemilerinin, NATO bayrağı altında güvenlik kaygıları ile Karadeniz'e girişleri de sınırlandırılabilir. Böylece, Rusya ile NATO arasındaki bölgede yaşanan gerginlik asgari düzeye indirilecektir. Halen projesi devam eden Sürmene/Trabzon'a inşa edilmesi planlı yeni deniz üssü⁷⁴ bu açıdan büyük önem taşımaktadır.

Bunun yanında, halen devam etmekte olan KUH'un kapsamının genişletilmesi karşılıklı ilişkilerin geliştirilmesi açısından diğer bir önemli adım olacaktır. Ukrayna'nın ve Gürcistan'ın etkin olarak harekate dahil edilmesi, Rusya ile iki devletin ilişkilerinin canlandırılması açısından önemlidir. Ayrıca, özellikle Karadeniz'e kıyıdaş bir NATO üyesi devlet olan Bulgaristan'ın da KUH'a aktif olarak katılmasının sağlanması NATO'nun bölgedeki varlığının artırılmasının yanında, kıyıdaş olmayan NATO üyesi devletlerin bölgedeki varlığını amaçsızlaştırma açısından diğer önemli adımlardan biri olacaktır.

⁷² a.g.e., s. VII.

⁷³ Halil Erdemir, a.g.e., s.800.

⁷⁴ "Türkiye'nin 9. Deniz Üssü Sürmene'ye", Sputniknews, 11 Aralık 2018, <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201812111036569214-deniz-kuvvetleri-karadeniz/> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)

Karadeniz’de bulunan devletlerin, jeopolitik amaçları arasında bulunan farklılıklar ve karşılıklı tehdit algıları son yıllarda meydana gelen krizlerin oluşmasına sebep olmuştur. Bu noktada, Türkiye gerek Rusya ile gerek diğer devletler ile çıkarları en az çatışan devlet olarak karşımıza çıkmaktadır. Karadeniz’de tesis edilecek kalıcı barış ve istikrar Türkiye’nin en büyük kazancı olacaktır. Bu istikrarın eskiden olduğu gibi tekrar sağlanması için Türkiye’nin bölgedeki ekonomik, siyasi ve askeri varlığını artırması gerekmektedir. Rusya ile diğer devletler arasında karşılıklı ilişkilerin tekrar tesis edilmesi Türkiye’nin bahsedilen üç alanda da ortaya koyacağı yeni girişimler ile var olabilme şansına sahiptir. Bu maksatla Türkiye, bölgedeki varlığını artırarak, kıyıdaş olmayan diğer aktörlerin siyasi ve askeri varlığını azaltma yönünde bir siyaset izlemelidir.

Kaynakça

Kitaplar

ATAGENÇ İhsan Ömer ve ALPEREN Ümit, “Çin’in Karadeniz Politikası”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

AYDIN Mustafa, TRIANTAPHYLLOU Dimitrios, “A 2020 Vision for the Black Sea Region”, A Report by the Commission on the Black Sea, ed. Tim Judah, Guetersloh: Bertelsmann Stiftung, 2010.

ÇOMAK Hasret, “Önsöz” Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

ÇOMAK Hasret, ŞEKER Burak Şakir, “Karadeniz Deniz Güvenliği: Bölgesel İş Birliği Girişimleri Çerçevesinde NATO-Rusya Federasyonu Rekabeti”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

ERDEMİR Halil, “Avrupa Birliği’nin Karadeniz Stratejisi ve Politikaları”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri, İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

GÖNÜL Özkan, “Orta Doğu’nun Enerji Güvenliği ve Karadeniz”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

KANDEMİR Eyyüp, “Karadeniz’in Değişen Jeopolitiği”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri, İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

KESGİN Serdar, “NATO ve Karadeniz”, Karadeniz: Uluslararası Mücadelenin Yeni Odağı, der. Osman Metin Öztürk, Yalçın Sarıkaya Ankara: Platin Yayınları, 2005.

KORAY Murat, “Genişletilmiş Karadeniz Bölgesi Kavramının Türkiye Jeopolitiğine Etkileri”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri, İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

KUYUMCU M. İhsan, “Kafkasların Enerji Güvenliği ve Karadeniz”, Karadeniz Jeopolitiği, ed. Hasret Çomak ve diğerleri, İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

LARRABEE F. Stephen, “The United States and Security in the Black Sea Region,” *Southeast European and Black Sea Studies*, c. 9, s. 3 2009.

POLAT Doğan Safak, “NATO ve Rusya Federasyonu’nun Karadeniz Politikaları”, *Karadeniz Jeopolitiği*, ed. Hasret Çomak ve diğerleri İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

SERPİN Azime Telli, “Karadeniz Enerji Diplomasisi: Boru Hatları Rekabetinin Kesişme Noktası”, *Karadeniz Jeopolitiği*, ed. Hasret Çomak ve diğerleri İstanbul: Beta Yayınları, Ocak 2018.

Makaleler

İRGE Nadire Filiz, “Karadeniz Havzası Jeopolitiğinde Güç Mücadelesinin Arka Planı ve Bölgesel Güvenliğin Uluslararası Önemi”, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, C. 5, Nisan 2017.

Raporlar

Birleşik Krallık Parlamentosu, *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015: A Secure and Prosperous United Kingdom*, Londra, Ulusal Arşivler, 2015.

İtalya Cumhuriyeti Savunma Bakanlığı, *White Paper: For International Security and Defence*, Italian Republic Roma, 2015.

NATO Resmi İnternet Sitesi, “NATO Public Diplomacy Division, NATO’s Readiness Action Plan”, (Galler, Eylül 2014)

VLADOVA Galya “A Region at a Crossroad: New Realities and Policies for the Black Sea Region.” In *Old Neighbour-New Policies in the Countries along the Danube and the Black Sea Region*, ed. Susan Milford, István Tarrósy, Budapeşte: Pécs Publikon Books, 2014.

Tezler

SCHNEIDER Alex D., “U.S. and Nato Naval Engagement with Russia in the Black Sea: Historical Patterns and Current Prospects”, *Yüksek Lisans Tezi*, Naval Postgraduate School Monterey California, Eylül 2016.

WEAVER Carol, “Black Sea or Black Lake?” (Doktora Tezi, University of Leicester, Leicester 2011).

Gazeteler

“Avrupa Ülkelerinin Rus Gazına Bağımlılığı”, *Sputniknews*, 30 Mayıs 2015, <https://tr.sputniknews.com/infografik/201805301033649572-ekonomi-gaz-rusya-turkiye-gazprom-turk-akimi> [Erişim Tarihi: 15.02.2019].

HARRESS, Christopher, “Amid Russian Hostility in the Black Sea, U.S. Navy to Sustain Military Presence in Region,” *International Business Times*, <http://www.ibtimes.com/amid-russian-hostility-black-sea-us-navy-sustain-military-presence-region-2081301> [Erişim Tarihi: 28.02.2019].

LARTER, David “The New Cold War: Putin’s Forces Target U.S. Navy and Allies,” *Navy Times*, 2 Aralık 2014, <http://www.navytimes.com/story/military/2014/12/02/russians-bully-europe-putin-navy-nato-breedlove-hudson/70121746/> [Erişim Tarihi: 01.03.2019].

RODINA Vladimir, “Romania Hosts PFP Maneuvers,” United Press International, 8 Haziran 1995, <http://www.upi.com/Archives/1995/06/08/Romania-hosts-PFP-maneuvers/3213802584000/> [Erişim Tarihi: 01.03.2019].

Rus ve Türk Gemilerinden Karadeniz’de Ortak Tatbikat, *Sputniknews*, 8 Mart 2019, <https://tr.sputniknews.com/savunma/201903081038089586-rus-turk-gemilerinden-karadenizde-ortak-tatbikat/> [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

“Türkiye’nin 9. Deniz Üssü Sürmene’ye”, *Sputniknews*, 11 Aralık 2018 <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201812111036569214-deniz-kuvvetleri-karadeniz/> [Erişim Tarihi: 08.04.2019]

İnternet Kaynakları

Avrupa Birliği Resmi İnternet Sayfası, Introduction and Financing of the General Budget. Brüksel: 2018. <https://eur-lex.europa.eu/budget/data/DB/2019/en/GenRev.pdf> [Erişim Tarihi: 28.02.2019].

Avrupa Birliği Komisyonu Resmi İnternet Sayfası, Doğu Ortaklığı, https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/eastern-partnership_en, [Erişim Tarihi: 23.02.2019].

Avrupa Birliği Komisyonu Resmi İnternet Sayfası, Enerji Raporu 2018, <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/imports-and-secure-supplies/supplier-countries> [Erişim Tarihi: 15.02.2019].

Avrupa Birliği Komisyonu Resmi İnternet Sayfası, Avrupa Komşuluk Politikası, https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/european-neighbourhood-policy-enp_en, [Erişim Tarihi: 23.02.2019].

ÇELİKPALA Mitat, Security in the Black Sea Region: Policy Report II, Commission on the Black Sea, www.files.ethz.ch/isn/115942/2010_Policy_Report_-2.pdf, s.11, [Erişim tarihi: 15.02.2019].

ERDOĞAN Seven, Black Sea Extroversion at European and International Level - International Center for Black Sea Studies Policy Report No:31, Aralık 2015, http://icbss.org/media/1327_original.pdf. [Erişim Tarihi: 24.02.2019].

FERNANDO Garces de Los Fayos, “The EU’s Black Sea Policy: Where do we Stand?”, Avrupa Parlamentosu: Eylül 2013, s.7, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/briefing_note/ join/2013/491519/EXPO-AFET_SP \(2013\)491519 EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/briefing_note/ join/2013/491519/EXPO-AFET_SP (2013)491519 EN.pdf), [Erişim Tarihi: 24.02.2019].

Fransa Cumhuriyeti Savunma Bakanlığı, French White Paper: Defence and National Security, French Republic, Paris: Savunma Bakanlığı, 2013, ss.1-132. <https://www.gouvernement.fr/en/defence-and-security> [Erişim Tarihi: 24.02.2019].

FREAR Thomas, KEARNS Ian, KULESA Lukazs, “Preparing for the Worst”, <https://www.europeanleadershipnetwork.org/wp-content/uploads/2017/10/Preparing-for-the-Worst.pdf> [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

FREAR Thomas, KEARNS Ian, KULESA Lukazs, “Dangerous Brinkmanship: Close Military Encounters Between Russia and the West in 2014” <http://www.europeanleadershipnetwork.org/medialibrary/2014/11/09/6375e3da/Dangerous%20Brinkmanship.pdf>. [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

MOLDAVANOVA Alisa, Public Perception of the Sea Breeze Exercises and Ukraine’s Prospects in the Black Sea Region” Fort Leavenworth Kansas: U.S. Foreign Military Studies Office, 2013. <http://fmso.leavenworth.army.mil/Collaboration/international/Ukraine/Sea-Breeze-exercise.pdf>. [Erişim Tarihi: 01.03.2019].

NATO Resmi İnternet Sitesi, “NATO Konseyi Galler Zirvesi Deklerasyonu”, (Galler, 2014) www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts/112964.htm [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2015_12/20151130_1512_factsheet_rap_en.pdf. [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

SCOTT David, “Russia-China Naval Cooperation in an Era of Great Power Competition” Center for International Maritime Security, 12 Haziran 2018, <http://cimsec.org/russia-china-naval-cooperation-in-an-era-of-great-power-competition/36773> . [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

SNMG2 Begins Operations in the Black Sea, <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000972> [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

STOLTENBERG Jens “NATO Genel Sekreteri Yıllık Raporu 2015,” NATO Halkla İlişkiler Divizyonu, 2015 http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2016_01/20160128_SG_AnnualReport_2015 en.pdf [Erişim Tarihi: 02.03.2019].

Günümüzde Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz Stratejisinin İncelenmesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri

Russian Federation's Current Eastern Mediterranean Strategy and It's Possible Effects on Turkey

Öz

Soner KAZANKAYA

Dünyanın doğusu ile batısını birbirine bağlayan Doğu Akdeniz, genel coğrafi konumu itibariyle önemli deniz ticaret yolu üzerinde bulunmaktadır. Süveyş Kanalı'nın açılması sayesinde Avrupa-Uzak Doğu hattı, Ümit Burnu'ndan geçen rotaya göre 7.400 deniz mili kısalmış dolayısıyla Doğu Akdeniz'in önemi daha da artmıştır. Asırlardır sıcak denizlere inme politikası güden Rusya Federasyonu'nun, böylesine önemli bir coğrafyada bu politikasını gelecekte de devam ettireceği beklenmektedir. Sadece politik unsurların kullanılması ile bu politikanın devamının sağlanması mümkün değildir. Aynı zamanda Rusya Federasyonu'nun askeri gücünü de Doğu Akdeniz'de bulundurması gerekmektedir.

Türkiye ile tarihi bir rekabet içerisinde olan Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz'de izlediği politikaların, her iki ülkenin gelecekteki konumlarına yön vereceği açıktır. Bu makalenin amacı; Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz stratejisini incelemek ve bölgenin geleceğine ışık tutmaktır. Bu amaçla, Doğu Akdeniz'in, özellikle Türkiye ve diğer bölge ülkeleri açısından önemi, Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz'de nüfuz ve güç kazanmak için bölgeye yönelik uyguladığı politikaları, bu kapsamda icra ettiği ekonomik-siyasi eylemler ile askeri konuşlanma ve güç aktarma faaliyetleri, bölge ülkeleri ile olan ilişkileri ve nihayet tüm bu politikaların Türkiye'ye olan etkileri incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: *Rusya Federasyonu, Doğu Akdeniz, Türkiye, Enerji, Politika.*

Abstract

Eastern Mediterranean, which connects the west with the east of the world, is located on the leading maritime trade route leading to its general geographical location. The Eastern Mediterranean has become more important as the Suez Canal's remote eastern line in the European Union has increased by 7.400 nautical miles according to the road passing through the Cape of Good Hope. We look forward to leading this policy in such an important geography as Russian Federation, which has been pursuing a policy of warm seas for

centuries. This policy is just the beginning of the political elements. At the same time, Russian Federation should keep its military history in the Eastern Mediterranean.

Russian Federation, in a historic rivalry with Turkey, its policy in the eastern Mediterranean is valued will give direction to the future position of both countries. The purpose of this article is; to examine Russian Federation's Eastern Mediterranean strategy and to shed light on the future of the region. For this purpose, the Eastern Mediterranean, especially the importance of Turkey and other countries in the region, Russian Federation's Eastern Mediterranean influence and policies implemented for the region to gain power, economically it has performed in this context-political actions with military deployment and powertrain activities of relations with all countries of this policy will be examined and finally to Turkey.

Key Words: Russian Federation, Eastern Mediterranean, Turkey, Energy, Politics.

Giriş

Orta Doğu'daki bölgesel gelişmeleri kontrol etmek bakımından Doğu Akdeniz havzası askeri politikalarından ekonomik ilişkilere kadar vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Doğu Akdeniz, Orta Doğu petrol ve doğal gazının Avrupa'ya iletilmesi hususunda kritik bir yerdir. Bölgenin önemli ticaret yollarının burada kesişmesi Doğu Akdeniz'i Orta Doğu için kritik bir konuma sokmuştur. Bu nedenle küresel güçler açısından Doğu Akdeniz'e hakim olmak Orta Doğu ülkelerinin kontrolünü elinde bulundurma ve ekonomik kaynaklarından faydalanma olanağını sağlamaktadır. Dolayısıyla küresel güçler bölgede nüfuz sahibi olmayı amaç belirlemiş ve bölge bitmeyen bir güç mücadelesi alanı olmuştur.¹

Kritik bir aktör olarak Rusya Federasyonu, Doğu Akdeniz'de bu önem dahilinde bölgede varlığını sürdürmektedir. Nitekim, Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz'de elde edeceği her pozisyon bölgesel güçler yanında küresel güç Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) karşı zemin kazanma ihtimalini de taşımaktadır.

Rusya'nın Akdeniz'e verdiği önem oldukça gerilere gitmektedir. Onuncu yüzyılda Rusların ticaret ve korsanlık amacıyla Akdeniz'e kadar geldikleri bilinmektedir. Ruslar, XI-XVI. yüzyıllarda çeşitli sebeplerden dolayı güneye inememişlerdir. Fakat Ortodoks olan Ruslar Moskova'nın "Üçüncü Roma"

¹ Çağatay Özdemir, "Rusya'nın Doğu Akdeniz Stratejisi", Siyaset Ekonomi Toplum Araştırmaları (SETA) Vakfı Analiz, Ocak 2018, Sayı 230.

olduğunu savunmaktaydı ve Çarlık Rusyası'nın Akdeniz politikasının temelinde de bu yatmaktaydı.

Rusya'yı güçlü hale getiren I. Petro, haleflerine sıcak denizlere inmeyi büyük tarihi bir miras olarak bırakmıştır. Ondan sonra gelen II. Katerina, ilk defa Akdeniz'e Rus donanması göndermeyi başarmıştır. Rusya'nın bir dünya gücü olabilmesi için uluslararası ticaretin keşiştiği nokta olan Akdeniz'de var olması gerekiyordu. Rusya, İmparatorluğu'nun yıkıldığı 1917 yılına kadar, Akdeniz'de kalıcı olmak, İstanbul'a ve Boğazlara sahip olmak için her yolu denemiş fakat bunda kısmen başarılı olabilmıştır.²

Bu çalışma, günümüzde Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz stratejisini ortaya koymakta ve bölgenin geleceğine yönelik fikir edinmeyi amaçlamaktadır. Rusya'nın özellikle Suriye'deki askeri varlığıyla birlikte bölgedeki dengeleri değiştirebileceği tespit edilmiştir. Suriye de bulunan askeri üslerin korunması Rusya Federasyonu için önemli olmakla birlikte, Rusya Federasyonu bölge ülkeleri ve özellikle Mısır, İsrail, Türkiye ve İran ile de yakın ilişkiler kurmaya çalışmaktadır. Ancak Mısır ve İsrail'in ABD'ye daha yakın durması nedeniyle Moskova, Türkiye ve İran ile daha sıcak ve yakın ortaklık kurma arzusunda.

Rusya Federasyonu açısından Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü'nün (NATO) unsurlarının da Doğu Akdeniz'de bulunması da olumsuz etki yaratmaktadır. ABD de NATO üzerinden uyguladığı politikalarla Rusya Federasyonu'nu sıkıştırmaktadır. Rusya Federasyonu ise bu baskıyı hafifletmek açısından bir anlamda Türkiye ile ilişkilerini geliştirmek istemekte, işbirliği kapılarını sürekli açık tutmaya çabalamaktadır. Türkiye ile Moskova'nın yakınlaşması sahadaki ABD stratejisini de etkilemekte, oyun bozucu rol oluşturmaktadır. Son zamanlardaki ABD ve Türkiye ilişkilerinin gidişatı bunu kanıtlamaktadır. İşin gerçeği bu şekilde Rusya Federasyonu ve Türkiye yakınlaşması devam ederse ABD'nin bölgeye nüfuzu zayıflayacak, Orta Doğu'daki politikaları ve mevcudiyeti sıkıntıya girecektir.

Doğu Akdeniz'deki Rusya Federasyonu stratejisi Orta Doğu için atom bombası etkisinde değere sahiptir. ABD bu meydan okuma karşısında çok zor durumda kalmış, farklı stratejiler üretmek zorunda bırakılmıştır. Türkiye ve Rusya Federasyonu iş birliğinin gittikçe kuvvetlenmesi bölgede ABD gücünü zayıflatma potansiyeline haiz olduğu aşikardır.

Tüm bu olası senaryolar kapsamında, Rusya'nın Akdeniz politikasının Türkiye'yi nasıl etkileyebileceği, bölge ile ilgili aktörler arasında olası ittifaklar ve çatışmalar da dikkate alınarak, bu çalışmada tartışılacaktır.

2 Leyla Derviş ve Khalida Devrisheva, "Çarlık Rusyası'nın Akdeniz Politikası'nın Arka Planı", The Journal of MCRI (CEDRUS), 2015, s.351-364.

1. Doğu Akdeniz'in Önemi

Doğu Akdeniz, coğrafi konumu, tarihi, ekonomik ve doğal kaynak altyapısı özellikleriyle tarih boyunca jeopolitik güç savaşlarına ve bölgesel rekabetlerin alanı haline gelmiştir. Bunun son örneği, Kıbrıs adası etrafında 2000'li yıllarda yapılan hidrokarbon kaynak keşifleridir. Bu keşifler, bölge ülkelerinin ekonomik ilgi ve menfaat alanlarının belirlenmesi, aynı zamanda korunması amacıyla yürüttükleri politikaların ana gündem maddesi olmuştur. Nitekim bölge, kıyıdaş ülkelerin Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) belirleme, koruma ve ikili iş birlikleri ile çıkarlarını güvence altına alma çabalarının yürütüldüğü bir sıcak bölge haline gelmiştir.³

Coğrafi konumu nedeniyle, Doğu Akdeniz, tarih boyunca farklı medeniyet ve devletlerin egemenlik savaşlarına sahne olmuştur. Bunun en önemli sebebi, bölgenin Asya, Avrupa ve Afrika arasında bir geçiş konumunda olmasıdır. Doğu Akdeniz'in jeostratejik önemi, özellikle 20'nci yüzyılın ikinci yarısında, Orta Doğu petrol kaynaklarına giriş serbestliği kazanmasıyla daha da artmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Orta Asya enerji kaynaklarının uluslararası pazarlara açılan bir rota olması, bölgenin önemini artırmıştır.

Doğu Akdeniz'in jeostratejik önemini artıran gelişmelerin en önemlisi olarak 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması gösterilebilir. Kanalı açılması ile o zamana kadar Ümit Burnu'nun çevresi dolaşarak yapılmakta olan deniz ticaretinin süre ve maliyetinde önemli oranda tasarruflar sağlanmış, Asya, Afrika ve Avrupa pazarları birbirine bağlanmıştır. Halihazırda, Akdeniz'de yılda ortalama 220.000'den fazla geminin seyir yaptığı tahmin edilmekte ve bu rakam, dünya deniz ticaretinin yaklaşık üçte birlik bir kısmını oluşturmaktadır.⁴

Bölgede yapılan hidrokarbon keşifleri, 2000'li yılların başında, bölgesel güç ve egemenlik mücadelesini başka bir boyuta götürmüştür. Her şeyden önce, Kıbrıs Adası etrafında yapılan keşiflerde tespit edilen kaynakların boyut ve mali değerleri, kıyıdaş ülkelerin yoğun bir güç savaşına girmesine neden olmuştur.

Aynı zamanda, denizlerde yapılan petrol taşımacılığının %25'i yine bu saha üzerinden gitmektedir.⁵ Bu hususlar gözönüne alındığında, Doğu Akdeniz

³ Mehmet Arda Mevlütoğlu, "Doğu Akdeniz'in Yeni Enerji Jeopolitiğinde Bölge Ülkeleri Deniz Güçlerinin Yeri ve Etkisi", Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi (BİLGESAM), Eylül 2014.

⁴ Cihat Yayıncı, "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye", Bilge Strateji, Cilt:4 Sayı:6, 2012, s.7

⁵ Mounime Elkabbouri ve Mohamed Lotfi, "Maritime Transport and International Trade: a Study of Transshipment Opportunities and Their Impacts on The mediterranean Region Growth", The Business & Management Review, Cilt: 4, Sayı: 4, (2014), s. 2.

bir ticari geçiş alanıdır. Özellikle Süveyş Kanalı büyük ölçüde ekonomik tasarruf sağlayarak ticaret filosunun Hint Okyanusu'na ulaşma imkanını sağlamaktadır. Ek olarak yoğun enerji nakil faaliyetleri ve rezerv bulma çabaları gözleri bu bölgeye çevirmiştir. Dolayısıyla bölgede küresel ve bölgesel güçler varlık yarışını hızlandırmışlardır.⁶

2. Rusya'nın Doğu Akdeniz'e Yönelik Politikaları

2'nci Dünya Savaşı'nın ardından Sovyetler Birliği, genel bir yayılma ve genişleme hareketine girişmiştir. Henüz savaşın sonlarına gelindiği dönemde, ittifak devletleri arasında yapılan konferans ve görüşmelerde, Sovyetler Birliği'nin, İtalyan sömürgelerinden pay talep etmesi, savaşın bitiminden hemen sonra, Türkiye ve İran'dan isteklerde ve girişimlerde bulunması, Yunanistan'daki iç savaş hızlandıracak faaliyetler icra etmesi, Sovyetler Birliği'nin Akdeniz'e ve sıcak denizlere inme konusunu öncelikle ele aldığını açıkça gözler önüne sermiştir. Sovyetler Birliği'nin bu politikaya öncelik vermesinin nedenlerinden biri de Akdeniz'e inerek bu yolla Avrupa, Afrika ve Amerika arasındaki Atlas Okyanusu'na kadar uzanabilmeyi amaçlamasıdır.

2'nci Dünya Savaşı'ndan sonra Akdeniz ve Orta Doğu'da aktif bir politika izleyen Sovyetler Birliği, bazı Arap devletleri üzerinde etki sahibi olmuş ve böylece bölgeye sokulabilmiştir. Aynı zamanda, farklı yöntemlerle de olsa, Akdeniz'e inebilme politikasını/siyasetini belli oranda gerçekleştirmiş, bölgede savaş öncesinde egemen olan Batılı devletlerin yerini doldurmayı başarabilmiştir. Bu şekilde Akdeniz ve Orta Doğu'da etkili bir devlet haline gelmiştir.⁷

Doğu Akdeniz'in Rusya Federasyonu açısından birçok sebebi içeren önemi mevcuttur. Her şeyden önce, Soğuk Savaş'tan sonra ABD'nin tek güç olduğu periyotta Rusya Federasyonu Doğu Akdeniz'de varlık göstererek efektif olmayı amaçlamıştır. Bu kapsamda, Rusya Federasyonu için bölge kaçınılmaz bir hedef olmuş, Suriye'deki askeri varlığı ve üsler mühim hale gelmiştir.⁸

2010 yılında başlayan Arap Baharı Orta Doğu'yu sarmış, bir yıl sonra Suriye'de etkisini göstermiştir. Bahsekonu hareket kısa bir süre içerisinde Suriye'yi karışıklığa götürmüştür. Nitekim, Soğuk Savaş'ın sona ermesinden beri Doğu Akdeniz'de bulunamamış Rusya Federasyonu, tekrar bölgeye odaklanmıştır. Suriye'de olanlar sonrası ESAD'ı destekleyen tavır içerisinde olan Rusya Federasyonu, bölgedeki varlığını artırmıştır.⁹

6 Konstantinos Filis, "The Strategic Value of the Eastern Mediterranean", Stratfor Perspektif, Mart 2017.

7 Rifat Uçarol, Siyasi Tarih (1789-2014), DER Yayınları, İstanbul, 2015, ss. 980-982.

8 "Russia National Security Strategy and Military Doctrine and Their Implications Fort He EU", SEDE Analysis, Şubat 2017.

9 John W. Miller ve Frederick W. Kagan, "The New Cold War in the Mediterranean", American Enterprise Institute,

Rusya Federasyonu'nun bu tavrını anlamak için sürdürdüğü politikanın arkasındaki teşvik edici olumlu yanları incelemek gerekmektedir. Bu politikayı sadece Rusya Federasyonu'nun ESAD rejimiyle ilişkisi açısından değerlendirmek doğru değildir. Ekonomik açıdan da Rusya Federasyonu doğal gaz ve petrol açısından bölgedeki çıkarlarını takip etmekte bölgede güvenilir enerji sağlayıcı hale gelmek istemektedir.¹⁰ Bu kapsamda, Rusya Federasyonu, Şam yönetimini destekleme örtüsü altında Doğu Akdeniz'de askeri ve ekonomik açıdan güçlü olmayı ve Suriye'deki karışıklık sonlandığında bölgede söz sahibi olmak arzusundadır.¹¹ Bu kapsamda Tartus limanı öncelik kazanmıştır.

Sonuç olarak, ABD ve Avrupa'nın özellikle Doğu Akdeniz'de azalan ağırlığı Rusya Federasyonu için fırsat niteliği taşımış, Kremlin bölgedeki gücünü artırmıştır. Bölgesel bakıldığında ise, özellikle Türkiye ve İran ile ortak duruş sergilemek Rusya Federasyonu için kritik bir önemi olmuştur. Rusya Federasyonu açısından bölgede bulunan İsrail ve Mısır ile iş birliği tatmin edici seviyeye gelmemiştir.

Enerji hususunda Rusya Federasyonu'nun politikalarına baktığımız zaman ürettiği petrol ve doğal gaz için yeni pazarlar bulmak, ekonomisinde enerji piyasalarındaki dalgalanmaların sert etkilerini durdurmak için enerji ihracatçılarıyla birebir çalışmak, batı ülkelerinin ekonomik yaptırımları karşısında ekonomik hareketlenmeyi sağlamak için yatırım çekmek, Avrupa'nın kendi enerjisine alternatif doğal kaynaklar bulmasının önüne geçip Moskova'ya bağımlı hale getirmek ve Asya bölgesine daha fazla petrol ve doğalgaz yatırımı yaparak alanını genişletmek üzerine kurulduğunu görmekteyiz.

Doğu Akdeniz'de son dönemde bulunan petrol ve doğal gaz kaynakları ve bu kapsamda kurulan enerji ittifakları, ABD'nin Doğu Akdeniz'e aktör olarak dahil olmak istemesi gibi sebeplerden dolayı Rusya Federasyonu'nun burayı artık enerji güvenliğine karşı bir tehdit olarak algılamasına sebebiyet vermiştir. Rusya Federasyonu'nun enerji kaynakları konusundaki liderliğini korumasının yolu da Doğu Akdeniz'de var olan enerji paradigmalarındaki yerine bağlıdır.

17 Şubat 2016, <http://www.aei.org/publication/eastern-mediterranean-new-coldwar-front>, (Erişim Tarihi: 11 Aralık 2018).

10 Mark N. Katz, "Russian Geopolitical Strategy in the Mediterranean", 23 Ocak 2016, <https://katzeyevew.wordpress.com/2016/01/23/russian-geopolitical-strategy-in-the-mediterranean>, (Erişim Tarihi: 11 Aralık 2018).

11 Keith Johnson, "Putin's Mediterranean Power Play in Syria", Foreign Policy, 2 Ekim 2015.

Moskova'nın dış politikasında Doğu Akdeniz'in enerji hususunda önemine bakıldığı zaman; bölgenin dünyadaki önemli gaz ve petrol sahalarından birisi olması, stratejik deniz hatları ulaşım yolları üzerinde olması, dünyanın en büyük enerji pazarı olan Avrupa'ya yakınlığı gibi önemli sebepler olduğu aşikardır.

Bu kapsamda, Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz'deki enerji politikaları; petrol ve doğal gaz arama ve çıkarma projelerine ortak olmak, bunların gerekli altyapısını kurabilmek için bölgedeki ülkelerle siyasi ve askeri ilişkilerini güçlendirmek, enerji taşıma/aktarma projelerinde yer almak, enerji konusunda rakabette bulunduğu bölge ülkeleriyle yakın temas halinde kalarak enerji piyasasında hakim ve yönlendirici hale gelebilmek olarak görülmektedir.

Ekonomisinin önemli bir bölümü enerji gelirlerine bağlı olan Rusya Federasyonu, zorunlu olarak izlediği politikaları bu yönde şekillendirmek mecburiyetindedir. Doğu Akdeniz'de son dönemde keşfedilen enerji yatakları, dünyada enerji ihracında lider konumda olan Rusya Federasyonu'nu tedirgin etmiştir. Esasen tarihi olarak kurulmuş ilişkiler çerçevesinde de bu bölgedeki ülkeler vasıtasıyla Rusya Federasyonu, rakipleriyle hem yakın olup hem de ortaklıklarını sürdürerek enerji konusundaki liderliğini sağlamak amacıyla Doğu Akdeniz'e olan ilgisini artırmıştır.

Bölgesel gerilimler ve tansiyon yükselmeleri Türkiye ile Rusya Federasyonu arasındaki sürekli değişen ilişkilere yön vermektedir. Özellikle, Ankara ile Moskova arasında başta Kıbrıs, Suriye, Libya ve Mısır'a yönelik farklılaşma vardır. Fakat, iki ülke bahse konu anlaşmazlıkları ortak çıkarlar doğrultusunda çözüme kavuşturmaya başlamıştır. Bilhassa son yıllarda iki ülke arasındaki uzun dönemli gerilim yerini yakınlaşmaya ve eski düzene geri dönüşe bırakmıştır. Bu noktada Türkiye'nin bölgede aktif politika izlemesi öncelikli etmen olarak göze çarpmış, aynı zamanda Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz'deki kazanımlarını Türkiye ile kuracağı iyi ilişkilerle muhafaza edebileceği fikri önem kazanmıştır. Böylece Suriye iç savaşının son dönemlerinde Rusya Federasyonu ve Türkiye arasındaki güçlü ve sıkı diplomasi çatışmaların gidiş hattını değiştirmiştir. Kısaca, Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz stratejisi ve Suriye iç savaşı birlikte düşünüldüğünde Moskova ve Ankara arasındaki güçlü ortaklık, bölgedeki güç dengesini dönüşüme uğratmış, Astana süreci bunun en önemli göstergesi olmuştur.

Ayrıca, Rusya Federasyonu açısından NATO tarafından çevrenmek, Türkiye için ise terörle mücadele faaliyetlerinde NATO'nun desteğinin alınmaması iki ülkeyi birbirine yaklaştırmıştır.

Özellikle Orta Doğu'da çatışmaların giderek arttığı ve ABD politikaları nedeniyle uluslararası sistemin tıkandığı dönemde her iki ülkenin iş birliği taraftarı olması bölgedeki olayların sönümlendirilmesine katkı sağlamıştır. Gelecek açısından da bu iş birliğinin bölgenin güvenliğine katkı sağlaması beklenmektedir.

Bu aşamada Rusya Federasyonu'nun bölgede İran ile olan ilişkilerine de bakmak gerekmektedir. Rusya Federasyonu ile İran arasındaki iş birliğinin dengeleri değiştiren etkisi olmuştur. İran'ın işin içine dahil olması ve Rusya Federasyonu ile yakınlığı yeni bir blok meydana getirmiştir. Türkiye, Rusya Federasyonu ve İran arasında gerçekleşen Astana görüşmelerini, bu bloğun somut hali olarak göstermek olasıdır. Astana görüşmeleriyle Suriye'de büyük değişiklikler yaşanmış, PKK/PYD ile DAESH gibi terör örgütlerinin etrafı sarılmış ve coğrafi alanları kısıtlanmıştır. Özetle, Rusya Federasyonu'nun İran ile geliştirdiği yakın ilişkiler Suriye'de kendisini açık bir biçimde sergilemiştir. Bunun yanında, Doğu Akdeniz'deki enerji kaynakları ve Rusya Federasyonu'nun burada enerji tesisleri kurma olasılığı da İran'ı yakından ilgilendirmektedir. Sonuç olarak bölgede, Rusya Federasyonu, Türkiye ve İran'ın varlığı, üç ülke arasındaki iş birliği bölgedeki politikaların şekillenmesi bakımından önemlidir.

3. Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz Politikalarının Türkiye'ye Olan Etkileri

Geçmişte Orta Doğu'da sınırlı bir rol oynayan Rusya Federasyonu günümüzde tüm bölgeyi etkisi altına almıştır, buna ilave olarak, Ukrayna içerisindeki başarılı harekâtı ile Karadeniz Filosuna Ukrayna donanmasını da katmış ve Doğu Akdeniz'e yönelik daha etkin bir şekilde deniz gücü aktarım yeteneğine kavuşmuştur. Hızla yürüttüğü gemi modernizasyon projeleri ve uyguladığı sivil ve askeri alandaki diplomasi ile son dönemde caydırıcılığı oldukça artmıştır. Batılı ülkelerin yaşanan Suriye krizi süresince uyguladıkları politikalarındaki isteksizlik ve çekingenlikleri, Rusya Federasyonu'nu gelecekte daha etkili adımlar atmaya sevk edebileceği öngörülmektedir.

Ağırlıklı olarak dönüşümün bir parçasını oluşturan ABD'nin stratejik geri çekilmesi ve yaptığı hataları, Rusya Federasyonu için Orta Doğu'nun kapılarını açtığı söylenebilir. Ancak diğer taraftan Moskova'nın politikası, gerçek bir stratejik vizyona sahip, kararlı ve hedefe yönelik olmuştur. Bu politikanın amacı ise, Orta Doğu'da kendi çıkarlarını geliştirmektir. Rusya Federasyonu'nun, Suriye rejimine sağladığı askeri ekonomik yardım ve istihbarat desteği ile Suriye'nin tarafında olmasına rağmen, Cenevre-2

konferansına eş-başkanlık yapan ABD ile Suriye iç savaşına siyasi bir çözüm arıyor gibi görünmesi ve konferansın başarısız bir şekilde neticelenmesi esasen bir ilerleme kaydedilemeyeceğini göstermiştir.¹²

Rusya Federasyonu Türkiye, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, İran ve İsrail ile ekonomik ilişkilerini sürdürmektedir. İran'ın nükleer program müzakerelerinde önemli bir katılımcı olan Rusya Federasyonu, aynı zamanda İran'a uygulanan yaptırımları kırarak büyük bir enerji anlaşması müzakere sürecindedir.¹³ Sonuç olarak baktığımızda, Rusya Federasyonu eşzamanlı olarak hem İran'ın ortağı hem de alınan kararlarda hükmü geçen konumda bulunmasıyla, izlediği politikalarda fırsatları başarılı bir şekilde kendi lehinde değerlendirmiştir. İlaveten, Rusya Federasyonu sadece Suriye'ye değil, aynı zamanda Mısır, İran, Türkiye, Irak'a silah satmakta ve Cezayir ile Libya'ya da silah satış anlaşmalarını yeniden başlatma gayreti içindedir.¹⁴ Moskova yönetimi, Suriye veya İran'a sattığı silahların büyük bir kısmının Hizbullah ve Hamas'ın eline geçeceği realitesinin de farkındadır.

Rusya Federasyonu Akdeniz Filosunu yeniden yapılandırması ve modernize etmesiyle birlikte Suriye'de Batı müdahalesini ve Kıbrıs'a Türk müdahalesini engelleyecek gambot diplomasisini uygulayabilecek güce sahip hale gelmektedir.¹⁵ Tartus/Suriye'deki deniz üssünün yanı sıra Rusya Federasyonu Güney Kıbrıs Rum Yönetiminde bir deniz ve hava üssü anlaşması yapmış ve Akdeniz'de kalıcılığını tesis etmek amacıyla İskenderiye ve Karadağ'da yeni üsler elde etmeye çabalamaktadır. Nitekim, Mısır hükümeti Kızıldeniz'de veya Akdeniz'de Rusya Federasyonu'na askeri üs inşası için hazır olduğunu beyan etmiştir.¹⁶

Doğu Akdeniz'de Rusya Federasyonu'nun nüfuz ve güç kazanmak için uyguladığı ekonomik siyasi eylemler, askeri konuşlanma ve güç aktarma faaliyetleri, uzun vadeli olarak bölgesel stratejik düzeni yeniden yapılanmaya yönelik girişimleri olarak yorumlanabilir. Bu kapsamda Moskova, İran

12 Gearan Anne and Morris Loveday, "Syria Talks End on a Note of Uncertainty, U.S. Frustration with Russia", Washington Post, February 15, 2014, www.washingtonpost.com/world/middle_east/syria-talks-end-on-a-note-of-uncertainty/2014/02/15/story.html, (Erişim Tarihi: 15 Aralık 2018).

13 Open Source Center, OSC Analysis, Foreign Broadcast Information Service, Central Eurasia (Henceforth, FBIS SOV), January 31, 2014.

14 Stockholm International Peace Research Institute, "Russia-Egypt-Iran-Iraq-Turkey-Algeria-Libya Arms Trade Register 1990-2014", http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/trade_register.php, (Erişim Tarihi: 15 Aralık 2018).

15 Blank Stephen, "Putin's Agenda: Gunboat Diplomacy" Eurasia Daily Monitor Volume: 8 Issue: 225, Dec. 12, 2011, http://www.jamestown.org/programs/edm/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=38773&cHash=1e18cd8a44ae27e339359e062e173e35#.VsorvpN94_M, (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018).

16 "Egypt Turns to Russia to Buy \$4 Billion Weapons Supplies" Middle East Monitor, November 9, 2013, www.middleeastmonitor.com/news/africa/8246-egypt-turns-to-russia-to-buy-4-billion-weapons-supplies, (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2018).

ile yaptığı enerji anlaşmaları yanında aynı anda Irak, Suriye, Lübnan, İsrail, Suriye ve Kuzey Irak'taki Bölgesel Kürt Yönetimi ile önemli enerji anlaşmaları yapmıştır. Özellikle Doğu Akdeniz ve Orta Doğu'da batılı güçlerin kararlı ve güçlü bir politika ve strateji uygulamadaki başarısızlıkları Rusya Federasyonu'nun kaçınılmaz olarak bölgede etkisini artırmasına ortam hazırlamıştır. Daha önce bahsettiğimiz üzere ABD/NATO müttefiki ülkelerden bazıları (İsrail, Mısır, Türkiye, Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi) Rusya Federasyonu ile silah anlaşmaları imzalamışlardır. Rusya Federasyonu için bahse konu enerji ve silah anlaşmaları, Kıbrıs, İsrail, Suriye, Lübnan, Irak ve İran etrafında karmaşık enerji denklemi içerisine yasal bir müdahale hakkı sağlamaktadır. Bu kapsamda Rusya Federasyonu, GKRY'nin talebi doğrultusunda Kıbrıs güneyindeki sondaj faaliyetlerini Türkiye'ye karşı desteklemek ve korumak için donanmasını Doğu Akdeniz'e göndermiştir. Rusya Federasyonu'nun bu hamlesi, Türkiye'nin özellikle Kıbrıs sorunu çerçevesinde izlediği politikalarda ve bölge politikalarımızda stratejik ortak olarak bahsettiğimiz Rusya Federasyonu'nun kendi çıkarları söz konusu olduğunda nasıl hareket tarzlarına girebileceğini göstermiş, bu durum Türkiye'nin Kıbrıs politikasını olumsuz yönde etkilemiştir.

Rusya Federasyonu'nun Suriye rejimine sağladığı koşulsuz destek, Doğu Akdeniz ve Ortadoğu'da yaptığı bu hamleler, Suriye'de uyguladığı gambot diplomasi ile bu bölgedeki enerji politikası ve güç gösterisi birbirini tamamlayan faaliyetlerdir. Bu sebeple Rusya Federasyonu'nun genel hedeflerinden burada sağladığı başarıları ayırt edemeyiz. Rusya Federasyonu'nun yaptığı anlaşmalar ve başarıları “jeopolitik güç, askeri gücün aktarımından ziyade kritik altyapıya ve kaynaklara erişim ve kontrolü” stratejisinin ispatıdır.¹⁷ İlâveten Rusya Federasyonu'nun Orta Doğu'daki enerji anlaşmaları, genel enerji politikalarını destekleyen temel stratejik ve politik hedefleri göstermektedir.

Tüm bu sebeplerden dolayı, Rusya Federasyonu'nun Doğu Akdeniz'e yönelik stratejik politikalarının, prensiplerinin, taktiklerinin ve hedeflerinin detaylı şekilde incelenmesi ve analiz edilmesi bölgeye yönelik ne tür hamleler atılması gerektiği yönünde Türkiye için referans olabilecektir. Mayıs 2012 tarihinde Rusya'nın resmi makamları tarafından, Batı'nın Suriye'ye olası bir müdahalesinin Rusya Federasyonu'nu da içerisine sokabilecek nükleer bir savaşa sebebiyet verebileceği ifade edilmiştir.¹⁸

17 Corey Johnson and B. Matthew Derrick, “A Splintered Heartland: Russia, Europe and the Geopolitics of Networked Energy Infrastructure” *Geopolitics*, XVII: 3 (2012), 495.

18 “Medvedev Hints at Nuclear War if West Intervenes in Sovereign States”, *Global Security Newswire*, May 18, 2012, www.nti.org/gsn/article/russia-hints-nuclear-war-fallout-if-west-intervenes-syria. (Erişim Tarihi: 22.02.2019).

Ukrayna ve Gürcistan örneklerinde olduğu gibi, Rusya Federasyonu kendi uydusu olarak gördüğü eski Sovyet ülkelerinin toprak bütünlüğüne belirli bir seviyede saygı göstermekte ve egemenliklerini tanımaktadır. Ancak egemenlik ve toprak bütünlüğü gibi kavramlar Rusya Federasyonu açısından duruma göre değişmektedir. Rusya menfaatleri doğrultusunda bölgedeki diğer devletlerin toprak bütünlüklerine müdahale etme hakkını kendinde görmektedir. Rusya Federasyonu ile yaşanan uçak krizinin ekonomik boyutu ile birlikte politik ve askeri açıdan da etkileri olmuştur. Türkiye'nin çabaları sonucu Karadeniz'de oluşturulan Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR), Karadeniz Uyumu Harekâtı (KUH), Karadeniz Ekonomik İşbirliği gibi askeri-politik süreçler de olumsuz etkilenmiştir.

Rusya Federasyonu, uçağın düşürülmesi sonrası Suriye'ye konuşlandırdığı S-400 Hava Savunma Sistemi (400 km), KRASUKHA EH Sistemi (300 km) ve 2011 yılında konuşlandırdığı mobil Bastion-P SSM Sistemi (Yakhont (SS-N-26)-300 km)¹⁹ ile Doğu Akdeniz'de Kıbrıs Adası'nı da neredeyse tamamını içine alan bir alanda etkin bir savunma sağlamıştır. Rusya Federasyonu, konuşlandırdığı sistemler ile Suriye'ye muhtemel bir müdahalenin önlenmesinin hedeflendiği, Moskova'nın koalisyon güçlerinin DEAŞ'a karşı icra ettiği operasyonlarda bile söz sahibi olduğu aşikardır. Her an içerisinde bulunabileceği böyle bir harekâtın önüne geçmesi Türkiye açısından oluşacak maddi/manevi kayıpları engellemiştir. Bu krizi müteakip NATO üyesi ülkelerinin takındığı tavırlar ve söylemleri, Türkiye'nin olası bir savaşta NATO desteğini sağlayamayacağı veya kısıtlı destek sağlanacağını gözler önüne sermiştir.

Moskova tarafından Suriye anakarasına konuşlu etkin savunma imkânlarına ek olarak, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de bulundurduğu uzun menzilli güdümlü mermilere sahip suüstü gemileri ve denizaltılar, Türkiye'nin tamamını kapsayabilecek güdümlü mermi menziline sahiptir.

Suriye ve Rusya Federasyonu arasında, Suriye karasularında Tartus ilinden Banyas ilçesi kıyılarına kadar yaklaşık 2.200 km² bölgeyi kapsayan, petrol arama ve üretimin geliştirmesi için imzalanan anlaşma ile Rusya Federasyonu, Doğu Akdeniz enerji kaynaklarının araştırılması ve çıkarılması açısından kendisine çok önemli bir hak sağlamıştır.²⁰ Rusya Federasyonu ve GKRY'nin Kasım 2011 tarihinde imzaladığı anlaşma ile Doğu Akdeniz 9'uncu parselde doğalgaz ve petrol araştırma hakkını elde etmiş, ancak daha sonra anlaşma

19 "Report: Russia Delivers Supersonic Cruise Missiles to Syria", Haaretz (1 December 2011), <http://www.haaretz.com/middle-east-news/report-russia-delivers-supersonic-cruise-missiles-to-syria-1.399048> (Erişim Tarihi: 26.02.2019).

20 "Suriye Akdeniz'de Rusya'yla Petrol Arayacak", Enerji Gazetesi, 26 Aralık 2013, <http://www.enerjigazetesi.com/suriyekdenizde-rusyayla-petrol-arayacak> (Erişim Tarihi: 26.02.2019).

iptal edilmiştir.²¹ İmzalanan bu anlaşmalar Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatlerine zarar vermektedir. GKRY ile anlaşma yapan şirketlere Türkiye'de ihale verilmeyeceği bildirilmesine rağmen, Rus Gazprom'un bu anlaşmayı yapmasına karşı Türkiye, doğalgazda %53, petrolde %30 bağımlılığı olduğundan, bu şirkete karşı herhangi bir yaptırımda bulunamamıştır.

Suriye'de ve Doğu Akdeniz'de yakın ve orta vadeli dönemde uyuşmayan politikalarımız değerlendirildiğinde, Türkiye-Rusya Federasyonu ilişkilerinin, çıkarların elverdiği ölçüde zamanla düzelme yoluna gireceği değerlendirilmektedir. Uzun vadede ise, Rusya Federasyonu ve Türkiye, birbirlerinin kapı komşusu olması sebebiyle, birbirleri için önemli birer ülke olmaya devam edecekleri şüphe götürmez bir gerçektir. Fakat bu durum, Rusya Federasyonu ve etki alanı Avrasya ülkelerinin, birçok farklı yönden bakıldığında Türkiye'nin gelecekte izleyebileceği politikaların alternatifi olacağı anlamına gelmemektedir.

Bütün bu analizler ve görüşler neticesinde, Rusya Federasyonu'nun gelecekte Doğu Akdeniz ve Orta Doğu bölgesine yönelik aktif ve tehdit edici politikalarını sürdüreceği, ABD'nin varlığının sorgulanır hale geldiği veya nüfuzunu kaybettiği yerlerde etkisini artıracığı, bölgede özellikle Suriye'de barışı sağlamak için değil de istikrarsızlığı kendi kontrolü altında tutarak menfaatlerini (silah ticaretini artırma, bölgede deniz ve hava üsleri sahibi olma ve enerji denkleminde söz sahibi olma) devam ettireceği aşıkardır.

Doğu Akdeniz'deki petrol ve doğalgazyatakları keşfedilmeden önce Türkiye, başta Orta Doğu ve Hazar havzası olmak üzere yeryüzünde ispatlanmış petrol rezervlerinin %72'sinin ve doğalgaz rezervlerinin ise %71'inin bulunduğu bir coğrafyanın parçasıdır.²² Ancak şu anda Türkiye gerek doğalgaz gerek petrol bakımından, ayrıca Mersin Akkuyu'ya inşa edilecek nükleer enerji santralini de düşündüğümüzde Rusya Federasyonu'na bağımlı durumdadır.

21 Orhan Dede, "İsrail'in Doğu Akdeniz'deki Alternatif Politikaları", 06 Aralık 2012, www.bilgesam.org/incele/1110/rusya'nin-dogu-akdeniz-politikalari/#XFnmrPZuI2w (Erişim Tarihi: 28.02.2019).

22 Orhan Dede, "Rusya'nın Doğu Akdeniz Politikaları", 14 Aralık 2018, http://www.bilgesam.org/incele/1105/Israil%E2%80%99in-dogu-akdeniz%E2%80%99deki-alternatif-politikalari/#.VtY7CJN94_M (Erişim Tarihi: 28.02.2019).

4.Sonuç

Son dönemde Doğu Akdeniz, önemi iyice artan bir hal almış olup hem bölgesel hem de küresel güçlerin odak noktası olmuştur. Nitekim bu durumun arka planında söz konusu coğrafyanın stratejik öneminin yanında devletlerin oldukça zengin olan bu toprakların doğal kaynaklarından faydalanma arzusu içerisinde olmaları da bulunmaktadır. Önde gelen güçlerden Rusya Federasyonu, Doğu Akdeniz’i kendisi için birinci öncelikli mesele olarak belirlemiştir. Asırlardır bu bölgeye ulaşmak için birçok strateji geliştiren Rusya Federasyonu’nun bu doğrultudaki nihai adımı Suriye iç savaşına mülaki olarak ESAD rejimine açık destek vermek şeklinde meydana çıkmıştır. Rusya Federasyonu’nun bu savaşa müdahil olmak için kullandığı en önemli iki yer ise Tartus ve Lazkiye limanları olmuştur. Rusya Federasyonu bahsekonu limanlar aracılığıyla bölgedeki varlığını tekrar canlandırmış ve Orta Doğu’daki gelişmeleri kendi menfaatleri doğrultusunda biçimlendirme imkanına kavuşmuştur.

Doğu Akdeniz üzerinden Orta Doğu’daki dengeleri derinlemesine sarsan Rusya Federasyonu, bölgede yeni blokların oluşmasına aracılık etmiştir. Bu açıdan, Türkiye ile kurduğu yakın ilişkiler üzerinden Suriye iç savaşının gidişatını değiştirirken, bölgenin geleceği için de ABD’nin alanını daraltarak yeni bir projeksiyon oluşturmuştur. Rusya Federasyonu, İran ile kurduğu yakın ilişki sayesinde Suriye iç savaşında beklediği sonuçları alırken ABD’nin bölgedeki ağırlığını azaltmıştır. Kısacası Rusya Federasyonu Doğu Akdeniz’de artan varlığıyla Orta Doğu’daki dengeleri değiştirmeye başlamış ve ABD’nin bölgedeki etki ve ağırlığını tehlikeye sokmuştur. Bu durum sahadaki müttefiklik ilişkilerini de etkilemiş ve bölgede yeni bir güç dengesi meydana gelmiştir.

Yukarıda bahsedilenler gözönüne alındığında gelecekte Moskova’nın Suriye’deki üslerinin bekasını sağlamaya devam edeceği, Türkiye ve İran ile olan ilişkilerini olumlu yönde daha da geliştireceği, Mısır, GKRY ve İsrail ile yakınlaşma çabalarına devam edeceği değerlendirilmektedir. Sonuç olarak Doğu Akdeniz ve Orta Doğu’da tek güç haline gelerek söz sahibi olma niyeti içindedir.

Kaynakça

Kitaplar

Uçarol Rifat, Siyasi Tarih (1789-2014), DER Yayınları, İstanbul, 2015.

Makaleler

Derviş Leyla, KHALIDA Devrisheva, “Çarlık Rusyası’nın Akdeniz Politikası’nın Arka Planı”, The Journal of MCRI (CEDRUS), 2015.

ELKABBOURI Mounime, Mohamed Lotfi. “Maritime Transport and International Trade: a Study of Transshipment Opportunities and Their Impacts on The mediterranean Region Growth”, The Business & Management Review, Cilt: 4, Sayı: 4, (2014).

FILIS Konstantinos, “The Strategic Value of the Eastern Mediterranean”, Stratfor Perspektif, (Mart 2017).

JOHNSON Keith, “Putin’s Mediterranean Power Play in Syria”, Foreign Policy, 2 Ekim 2015.

MEVLÜTOĞLU Mehmet Arda, “Doğu Akdeniz’in Yeni Enerji Jeopolitiğinde Bölge Ülkeleri Deniz Güçlerinin Yeri ve Etkisi”, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi (BİLGESAM), Eylül 2014.

ÖZDEMİR Çağatay, “Rusya’nın Doğu Akdeniz Stratejisi”, Siyaset Ekonomi Toplum Araştırmaları (SETA) Vakfı Analiz, Ocak 2018, Sayı 230.

YAYCI Cihat, “Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye”, Bilge Strateji, Cilt:4 Sayı:6, 2012.

İnternet Kaynakları

DEDE Orhan, “İsrail’in Doğu Akdeniz’deki Alternatif Politikaları”, 06 Aralık 2012, www.bilgesam.org/incele/1110/rusya'nin-dogu-akdeniz-politikalari/#.XFnmrPZuI2w. (Erişim Tarihi: 28.02.2019).

DEDE Orhan, “Rusya’nın Doğu Akdeniz Politikaları”, 14 Aralık 2018, <http://www.bilgesam.org/incele/1105/israil%E2%80%99in-dogu-akdeniz%E2%80%99deki-alternatif-politikalari>. (Erişim Tarihi: 28.02.2019).

“Egypt Turns to Russia to Buy \$4 Billion Weapons Supplies”, Middle East Monitor, November 9, 2013, www.middleeastmonitor.com/news/africa/8246-egypt-turns-to-russia-to-buy-4-billion-weapons-supplies. (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2018).

GEARAN Anne, MORRIS Loveday, “Syria Talks End on a Note of Uncertainty, U.S. Frustration with Russia”, Washington Post, February 15, 2014, www.Washingtonpost.com/world/middle_east/syria-talks-end-on-a-note-of-uncertainty/2014/02/15/story.html. (Erişim Tarihi: 15 Aralık 2018).

JOHNSON Corey, B. Matthew Derrick, “A Splintered Heartland: Russia, Europe and the Geopolitics of Networked Energy Infrastructure” *Geopolitics*, XVII: 3 (2012), 495.

KATZ Mark N, “Russian Geopolitical Strategy in the Mediterranean”, 23 Ocak 2016, <https://katzeyevview.wordpress.com/2016/01/23/russian-geopolitical-strategy-in-the-mediterranean>, (Erişim tarihi: 11 Aralık 2018).

MCDERMOTT Roger N, “General Makarov Highlights the ‘Risk’ of Nuclear Conflict,” Valdai Discussion Club website, December 8, 2011, <http://valdaiclub.com/defense/35840.html> (Erişim Tarihi:21.02.2017).

“Medvedev Hints at Nuclear War if West Intervenes in Sovereign States”, *Global Security Newswire*, May 18, 2012, www.nti.org/gsn/article/russia-hints-nuclear-war-fallout-if-west-intervenes-syria. (Erişim Tarihi: 22.02.2019).

MILLER John W, FREDERICK W. Kagan, “The New Cold War in the Mediterranean”, *American Enterprise Institute*, 17 Şubat 2016, <http://www.aei.org/publication/eastern-mediterranean-new-coldwar-front>, (Erişim tarihi: 11 Aralık 2018).

Open Source Center. OSC Analysis, Foreign Broadcast Information Service, Central Eurasia (henceforth, FBIS SOV), January 31, 2014.

“Report: Russia Delivers Supersonic Cruise Missiles to Syria”, *Haaretz* (1 December 2011), <http://www.haaretz.com/middle-east-news/report-russia-delivers-supersonic-cruise-missiles-to-syria>. (Erişim Tarihi: 26.02.2019).

“Russia National Security Strategy and Military Doctrine and Their Implications Fort He EU”, *SEDE Analysis*, Şubat 2017.

STEPHEN Blank, “Putin’s Agenda: Gunboat Diplomacy” *Eurasia Daily Monitor* Volume: 8 Issue: 225, Dec. 12, 2011, http://www.jamestown.org/programs/edm/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=38773&cHash=1e18cd8a44ae27e339359e062e173e35#.VsvorvpN94_M. (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018).

Stockholm International Peace Research Institute. “Russia-Egypt-Iran-Iraq-Turkey-Algeria-Libya Arms Trade Register 1990-2014”, http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/trade_register.php. (Erişim Tarihi: 15 Aralık 2018).

Gazeteler

“Suriye Akdeniz’de Rusya ile Petrol Arayacak”, *Enerji Gazetesi*, 26 Aralık 2013, <http://www.enerjigazetesi.com/suriyeakdenizde-rusyayla-petrol-arayacak>, (Erişim Tarihi: 26.02.2019).



Bölüm II



POLİTİK EKONOMİK ÇEVRESEL

- Rusya-Çin Yakınlaşması ve Çin'in Politikalarına Etkisi
- Çin'in Kuşak ve Yol Girişiminin Akdeniz ile Türkiye'ye Yönelik Ekonomik Yansımalarının İncelenmesi
- Çin'in Denizcilik Gücündeki Gelişmelerin Asya Pasifik'teki Rekabete Etkileri
- Avrupa Birliği'nin Enerji Bağımlılığı Çerçevesinde 21'inci Yüzyıl Doğu Akdeniz ve Karadeniz Politikaları
- Küresel İklim Değişikliği ile Küresel İklim Değişikliğine Karşı Alınan Tedbirlerin Türk Deniz Ticaretine ve Türk Donanmasına Etkileri

Rusya-Çin Yakınlaşması ve Çin'in Politikalarına Etkisi

Convergence Between Russia-China And Its Effects On China's Foreign Policy

Öz

Murat ÖZDEN

Eski Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği ile Çin Halk Cumhuriyeti 20'nci yüzyılda iki başat komünist devlet olarak ortaya çıkmıştır. Tarihsel süreç içerisinde Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında çeşitli sorunlar başgöstermiş ve yakın zamana kadar iki devlet arasında bir ittifak ilişkisi kurulmamıştır. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılması sonrasında da iki ülke arasındaki bu durumun pek değişiklik göstermediği görülmektedir.

Bu makalede, Çin Halk Cumhuriyeti'nin özellikle son 20 yılda gösterdiği küresel ölçekli gelişmeye paralel olarak, özellikle Asya-Pasifik Bölgesi'ndeki değişen dengeler ışığında aslında bir zaruret olarak ortaya çıkan, Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin yakınlaşması incelenmeye çalışılmıştır. Bu incelemede her iki ülkenin kendi motivasyonları irdelenirken, öte yandan bu yakınlaşmanın limitlerinin neler olabileceğine yönelik de tespitler yapılmış ve Rusya Federasyonu ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki yakınlaşmanın, Çin Dış Politikası'na etkileri, stratejik bölgesel ortaklıklar ve yeni dünya düzeninde bölgesel güçlerin yükselişi perspektiflerinden incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti, Asya-Pasifik Bölgesi, Çin Büyüme Stratejisi.

Abstract

The former Soviet Socialist Republics and the People's Republic of China emerged as the two main communist states in the 20th century. In the historical process, the Socialist Republics and the People's Republic of China have faced various problems, but until recently there has not been an alliance between the two states. The dissolution of the Union of Socialist Republics in the United States of America, and its disintegration in 1991, has not changed.

In this article, parallel to the global development of the People's Republic of China in the last 30 years, the convergence of the Russian Federation and the People's Republic of China, which emerged as a necessity especially in the light of the changing balances in the Asia-Pacific Region, has been studied. While

examining the motivations of both countries in this study, on the other hand, it is tried to determine the limits of this rapprochement.

Finally, the article tries to reveal the rapprochement between the Russian Federation and the People's Republic of China from the perspective of the effects of China's foreign policy, strategic regional partnerships and the rise of regional powers in the new world order.

Keywords : Russian Federation, People's Republic of China, Asia-Pacific Region, Growth Strategy of the China.

Giriş

Uluslararası çevreler tarafından, tasarımının çoğunlukla Çin tarafından yapıldığı iddia edilen Rus-Çin ilişkileri 20 yıl öncesine dayanmaktadır. 1990'larda Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile normalleşen ilişkiler, her iki ülkenin birbirinin taktik çıkarlarını gözetmesi ile gelişme eğilimi göstermeye başlamıştır. 2001 yılına gelindiğinde, iki ülke arasında iyi komşuluk ve işbirliği antlaşması imzalanmıştır. Bu yakınlaşma uluslararası çevreler tarafından "Kolaylık Eksenini (Axis of Convenience)" olarak adlandırılmıştır.¹ O zamandan beri sürekli gelişen ilişkiler, kapsamlı bir stratejik koordinasyon ortaklığı halini almıştır. 2013 yılını da göreve başlayan Xi Jinping², ilk yurtdışı gezisini Rusya'ya gerçekleştirerek, Rusya'nın Çin dış politikasındaki benzersiz rolünü vurgulamış ve aynı zamanda yeni bir tür büyük güç ortaklığı niyetini tüm dünyaya göstermiştir.

Bölgesel ittifakların önem kazandığı günümüz uluslararası ilişkilerinde, Rusya-Çin yakınlaşmasına karşıt olabilecek Asya-Pasifik Bölgesi'nde başka olumşumların da meydana geldiği görülmektedir. Bunların en önemlisi, 08 Ağustos 1967 tarihinde Vietnam Savaşı'ndan kaynaklanan komünist genişlemeyi önlemek amacıyla kurulan ASEAN3 örgütüdür. ABD'nin desteği ile kurulan bu örgüt, Asya-Pasifik Bölgesi'nde komünist Çin'i ve eski SSCB'yi dengelemek amacıyla kurulmuştur. Günümüzde ise bahse konu örgüt bölgesel ekonomik ilişkilerin odağı konumundadır.

Bu makalenin amacı, Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin, dış politika dahil birçok alanda birbirlerine yakınlaşmasının nedenlerini anlamak olup, özellikle Amerika Birleşik Devletleri(ABD)'nin bu sürece etkisinin analizi hedeflenmiştir. Bunu yaparken, tek kutuplu dünya düzeninden, çok

1 Michael S. Chase, "Russia-China Relations", The National Bureau of ASIAN Research, 2015, s.12.

2 Çinli siyasetçi, 15 Kasım 2012 itibarı ile Çin Devlet Başkanı ve Çin Komünist Partisi Merkez Komite Genel Sekreteri.

3 Güneydoğu Asya Uluslar Birliği.

kutuplu dünya düzenine geçişte, bölgesel güçlerin yükselişinin bahse konu yakınlaşmayı anlamada yardımcı olacağı değerlendirilmektedir.

Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki yakınlaşma ile ilgili olarak uluslararası literatüre bakıldığı zaman, birçok akademik çalışmaya rastlamak mümkündür. Ancak bu çalışmaların, çoğunlukla konuyu ABD perspektifinden ele aldığı tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra, Türkçe literatür taraması yapıldığında ise, çalışmaların hemen hepsinin Batı kaynaklı olduğu ve çeviriden ibaret kaldığı görülmüştür.

Makalede, Rusya-Çin yakınlaşması ele alınırken, konu, salt yakınlaşma perspektifinden incelenmemiş, bunun yanı sıra iki ülke arasında henüz çözümlenmemiş sorunlar ve menfaat çatışmalarına da değinilmiştir. Böylece, incelenen yakınlaşmanın bazı limitleri olduğu ve her iki ülke açısından da çekinceler barındırdığına yönelik tespitler oraya konmaya çalışılmıştır.

1. Çin Halk Cumhuriyeti-Rusya Federasyonu İlişkileri

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) 1991 yılındaki çöküşü, Çin Halk Cumhuriyeti ile aralarındaki sorunlara rağmen Çin tarafından iyi karşılanmamıştır. Çünkü, bu yolla stratejik konumunu ifade eden Varşova Paktı ve NATO gibi iki güce de eşit mesafede durarak kendi ekonomik ve siyasi çıkarlarını gerçekleştirmek ve de büyümesini mümkün kılmak durumunu kaybetmiştir. Ayrıca, SSCB'de sosyalizmin iflas etmesi sonucunda kendi ideolojisinin tartışmalı hale gelmesinden ve ABD ile Avrupa Birliği (AB) dünyasının kendisine angaje olmasından çekinen Çin, geçiş sürecini, "**Bir Devlet İki Sistem**" stratejisi (liberalizm ve sosyalizm) ile yeni duruma hızlı bir şekilde adapte olarak hızlandırmayı başarmıştır.

Rusya ise, Soğuk Savaş'ın bitimini müteakiben savunma sanayini ayakta tutmak ve döviz girdisi sağlamak amacıyla elindeki gelişmiş silahların önemli bir kısmını Çin Halk Cumhuriyeti'ne ihraç etmeye başlamış, bu hamlesi ile teknik açıdan geri kalan Çin'in silah sanayisi ve silahlı kuvvetlerinin modernleştirilmesinde belirleyici aktör haline gelmiştir. Rusya, 1990'ı yılların sonunda kadar silah ihracatının % 40'ını Çin'e yapmıştır⁴.

Çin ve Rusya, ABD'nin kendi güdümünde tek kutuplu bir dünya düzeni kurmak istemesine karşı çıkmakta, bu kapsamda ABD'nin 2000 yılının başlarında başlatmak istediği düşman füzelerinin havada imhasını ön gören ulusal füze kalkanı projesini (National Missile Defense, NMD) ve bölgesel füze kalkanı projesini (Theater Missile Defense, TMD) kendi menfaatleri bakımından tehlike olarak algılamaktadırlar. Moskova ve Pekin'in nükleer

4 Çağla Demirdüzen, "One Belt One Road Policy: China's Opening to the Middle East". Uluslararası Politik Bilimler Birliği Kongresi, 2018, s.2

gücü, ABD'nin füze kalkanı projelerinin başarılı olması durumunda tartışmalı hale gelirken, oluşacak yeni durumun, Washington'a küresel ve bölgesel hegemonya konusunda büyük bir avantaj sağlaması kaçınılmaz olacaktır. Rus Dış Politikası'nın, özellikle Vladimir Putin⁵ sonrası Kafkaslar'a ve Orta Asya'ya yönelmesi, bu iki bölgede ABD'nin etkisini artırmak istemesi, her iki ülke için bahse konu bölgelerdeki nüfuzu bağlamında tehlike olarak algılanmaktadır.

İki aktör, 1990'da kurdukları Şangay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ)⁶ çerçevesinde ekonomik, enerji, güvenlik alanlarında eşgüdümelerini güçlendirmek için, 2002 yılından itibaren çalışmalarına hız vermişlerdir. Rusya Federasyonu, kuruluşundan sonra büyük ekonomik ve siyasi sorunlarla uğraşmak zorunda kalmış ve bu motivasyonlar çerçevesinde, Çin Halk Cumhuriyeti ile siyaset, ekonomi, enerji ve güvenlik alanlarında işbirliğini geliştirmeyi dış politika önceliği haline getirmiştir. Ayrıca, Rusya'nın Kırım'ı ilhak etmesi, Rusya'nın Çin'le oluşturduğu ilişkilerini çok yönlü olarak etkilemiştir.

Çin ile Rusya'yı birbirine yaklaştıran uluslararası gelişmeler, henüz SSCB dağılmadan, 1989'daki Tiananmen olaylarından sonra gerçekleşmeye başlamıştır. Çin, bahse konu olaylar neticesinde, ABD ve AB'nin silah ambargosuyla karşı karşıya kalmış, uluslararası alanda prestij kaybetmiş, askeri ve ekonomik açıdan zarara uğramıştır. Bunun yanı sıra, 1990'lı yıllarda insan hakları ve Tayvan sorunlarını kullanan Batılı ülkeler, Çin'in iç meselelerine karışma eğiliminde olmuşlardır. Fransa'nın 1991'de Tayvan'a devriye gemisi, ABD'nin 1992'de yine Tayvan'a 150 adet F-16 savaş uçağı satması, ABD Yönetimi'nin Tayvan Cumhurbaşkanı'nın "Özel Kişi" olarak 1995'te ABD'yi ziyaret etmesine izin vermesi ve ABD'nin Tayvan'a 1998'de, 550 milyon dolar tutarında silah satması, Çin'in Rusya'ya yaklaşmasında etkili olmuştur.⁷ Ayrıca, uluslararası ortamın belirsiz, düzensiz olduğu bir dönemde, 1998 ekonomik krizini de yaşamış Rusya'nın, tarihi, ekonomik, askeri, bilim-teknik ve ulusal psikolojik değerleri, Rusya Federasyonu'nu, dış dünyayla bağımsız bir ilişki kurmaya, ulusal çıkarları noktasında, ortak insani değerler ve hayati gereksinimlerle uyumlaşmasına sebep olmuştur. Aynı gerekçelerin Çin için de geçerli olması, yakınlaşmayı kaçınılmaz kılmıştır.

Rusya ile Çin ilişkilerinin gelişimine olumlu katkıda bulunan diğer bir unsur ise, ABD ve NATO'nun uluslararası alandaki faaliyetleridir. NATO'nun amacı Soğuk Savaş'ın ardından, belli bir bloktan gelebilecek müdahalelere karşı üye ülkeleri korumanın yanı sıra, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nce yürütülmesi gereken uluslararası güvenliği koruma misyonunu

5 Vladimir PUTİN, Rusya Devlet Başkanı.

6 Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan tarafından 1996 yılında kurulan örgüt.

7 Asem Nauşabay Hekimoğlu, Rusya'nın Dış Politikası, Vadi Yayınları, 2009, s.27

da üzerine alarak, barışın tüm dünyada sağlanması olarak evrilmeye başlamıştır. Uluslararası güvenliği koruma misyonu yükleyen ve NATO'nun bu yeni politikasına dayanak teşkil eden unsurlar, ittifakın hukuki veya siyasi statüsündeki değişimle değil, uluslararası sistemdeki değişimle ilgilidir. ABD yönetimi NATO'nun Avrupa'nın güvenliğinin sağlanmasında etkin rol oynamaya devam etmesine ve böylece ABD'nin de Avrupa üzerindeki etkisinin sürmesine karar vermiştir.⁸ NATO kabuk değiştirdiği 1991 yılındaki Roma Zirvesi'nde, "**Yeni Stratejik Konsept**" adı altında karar ve değişikliklerle yeni görevler ortaya çıkarmıştır. Bu durum sayesinde, Soğuk Savaş müddetince karşısına aldığı devletlerle beraber operasyonlarda rol alabilmek için zemin hazırlamıştır. Bu zirvede, güvenliğin ekonomik, siyasi, sosyal, çevresel, askeri konularla yakından ilişkili olduğu belirtilmiş, NATO'nun temel amacı olan üyelerin güvenliğini sağlamakla ilgili dört görev alanına vurgu yapılmıştır. Bunlar, demokratik kurumların gelişmesi ve hiçbir ülkenin bir Avrupa ülkesini tehdit edemeyeceği bir tarzda Avrupa'da istikrar ve güvenliğin sağlanması; 4. maddede risk oluşturan gelişmeler dahilinde çıkarlarını ilgilendiren konularda çabaların eşgüdümü için Atlantik ötesi bir forum oluşturmak, üye ülkelerin topraklarına yönelik tehditleri caydırmak ve Avrupa'da stratejik dengeyi korumak şeklinde sıralanabilir.⁹ Bu bağlamda 1999'da icra edilen ve kendi üye ülkelerinin sınırları dışında kalan ayrıca hukuki bir gerekçeye dayanmayan ve hatta NATO'nun kendi kuruluş ilkeleriyle dahi çelişen "**Kosova Operasyonu**" na hem Rusya hem de Çin tepki göstermiştir. Bu yetmezmiş gibi, Çin Büyükelçiliği'nin de aynı operasyon esnasında "yanlışlıkla" bombardımana maruz kalması tepkilerin artmasına neden olmuştur. Dönemin Rusya Başbakanı Yevgeni Primakov, operasyon haberinin ardından Atlantik üzerindeki uçağını geri döndürerek ABD gezisini iptal etmiştir. Balkanlar'daki savaş, Rus toplumundaki Amerikan karşıtlığını da arttırmıştır.¹⁰ Çin ise, uluslararası barış ve güvenlikten yana, hegemonyacılığın karşısında olduklarını söylemiş ve NATO'nun BM'yi hiçe sayarak kuvvet kullandığını ifade etmiştir.¹¹ ABD ve müttefikleri, bir bakıma dünyanın jandarmalığına soyunmuş ve bütün toplumların adına karar almış, müteakiben de NATO bu kararı uygulamıştır. Rusya ve Çin açısından bu, kabul edilemez bir durumdur. 11 Eylül 2001'de Washington D.C. ve New York'un kökten dinci örgütler tarafından vurulması, ABD'nin 2001'de Afganistan'ı, 2003'te de Irak'ı işgal etmesine zemin hazırlamıştır. Köktendinci terörle mücadele konusunda, Rusya

8 Liao Hua ve diğ., "Towards Measuring and Visualizing Sustainable National Power-A Case Study of China and Neighboring Countries", Geo Information, 2015, s.1672.

9 Zhao Suisheng, "Chinese Foreign Policy as a Rising Power to find its Rightful Place", T.C.Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, 2013 s.14.

10 Mehmet Sami Denker, "2000'li Yıllarda Asya-Pasifik Bölgesi'nin Güvenliği", İstanbul, 2002, s.17.

11 Ergin Güneş, "Çin-Rusya ilişkilerindeki asimetrik denge ve Amerika Birleşik Devletleri", SBF Dergisi, c.70.s.4: ss. 840-866.

ve Çin, ABD ile hemfikir olsa da, dünyanın stratejik noktalarına ABD'nin askeri varlığıyla yerleşmesinden, siyasi ve ekonomik açıdan memnun değildir. Bunun yanı sıra, NATO'nun Doğu Avrupa'ya doğru genişleyerek Rusya sınırına dayanması, Rusya'nın bir çevrelenme hissine kapılmasına neden olmuştur. NATO, eski Sovyet coğrafyasında etkin olmak istemesinin bir sonucu olarak, 2008 Gürcistan Savaşı'nın devam ettiği günlerde, bu ülkeye yardımda bulunmuş, bu yolla bölgedeki Rus etkisini kırmak ve bu coğrafyada jeopolitik etkinliğini kurmak istemiştir. 1999'da Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, 2004'te Bulgaristan, Estonya, Letonya, Litvanya, Romanya, Slovakya, Slovenya, 2009'da da Hırvatistan ve Arnavutluk NATO üyesi olmuştur.¹²

Sonuç olarak, ABD'nin Soğuk Savaş sonrasında, hegemonyasını canlandırması ve bunu devam ettirmek istemesi, kendi ulusal çıkarları açısından Rusya ve Çin'in kesinlikle karşı çıktığı bir durum olup her iki aktörün birbirine yakınlaşmasını kolaylaştıran etken bir rol oynamaktadır.

1.1. Rusya Federasyonu ile Çin Halk Cumhuriyeti Yakınlaşmasının Motivasyon Unsurları ve Ortak Tehdit Amerika Birleşik Devletleri

Rus-Çin ilişkileri, Soğuk Savaş'ın bitmesine ve Sovyet tehdidinin sona ermesine kadar çok sınırlı bir ilişki olarak devam etmiştir. Fakat, 21. yüzyılda bu ilişki, gelişmeye başlamıştır. Soğuk Savaş sona erdiğinde, her iki ülke de ABD ile güç mücadelesine girme konusunda ilk başlarda isteksiz davranmışlardır. Bunun sebebi, ekonomik olarak bahse konu iki ülkenin de ABD ile rekabet edecek gücünün olmaması idi. Ayrıca askeri alanda da envanterlerinde bulunan harp silah ve araçlarına bakıldığında, iki ülkenin de elinde kalanların teknolojik ömürlerini doldurmuş sistemlerdi. Fakat son yıllarda, Çin ve Rusya, hem askeri hem de ekonomik yönden, eskisinden çok daha güçlü hale gelmişlerdir. Bu ülkelerin eriştikleri ekonomik güç, askeri güçlerinin gelişmesine ve modernleşmesine katkıda bulunmuştur. Hatta bu modernleşme öyle boyutlara ulaşmıştır ki, yeni harp alanları olarak tanımlanan “**Siber Ortam**” ve “**Uzay**” boyutlarında da özellikle Çin'in ciddi oranda etkisini artırdığı göze çarpmaktadır.¹³ Neticede, her iki ülke de ABD ile çıkar çatışması yaşayabilecek potansiyele erişmeyi başarmışlardır.

Rus ve Çin'in ortak çıkarlarını koruma içgüdüğü, ABD ve bölgedeki müttefiklerine daha fazla baskı yapmalarına neden olmaktadır. Bu çıkarların elde edilmesi uğruna bu iki devlet, siyasi, ekonomik ve güvenlik alanlarında, ABD güç ve etkisini frenlemek ve zayıflatmak için, bazen ayrı bazen de birlikte hareket etmektedirler. Bu ortak çabalar çok taraflı forumlarda diplomatik,

12 Political Science Resmi İnternet Sayfası, “Elements of National Power”, <https://www.politicalscienceview.com/elements-of-national-power/> (Erişim Tarihi : 24.11.2018).

13 Stuart Harris, “Çin Dış Politikası”, Matbuat Yayınları, 2014, s.42.

güvenlik ve ekonomik önlemleri kapsamakta ve Kuzey Kore, İran ve Suriye gibi ABD politikalarına uymayan devletlerle ikili ilişkiler kurmaya kadar gitmektedir. Özellikle, BM Güvenlik Konseyi nezdinde Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti birbirlerinin genişleme stratejilerine destek olmakta, aynı zamanda uluslararası kriz durumlarında, Kırım örneğinde olduğu gibi, birbirlerini zor durumda bırakabilecek kararlar almaktan uzak durmaktadırlar.

Bununla beraber, Çin ve Rusya arasında oluşan ve giderek artan ekonomik ve askeri güç ve etki asimetrisi, Rusya'yı “**Küçük Ortak**” rolüne dönüştürmekte ve bu durum Moskova'da ciddi bir endişe kaynağına sebep olmaktadır. Bahse konu endişe, Çin ve Rusya tarafından ABD'ye karşı yürütülen dış politikada meydana gelen ayrımının da temelini oluşturmaktadır. Buna göre, Putin ABD'ye karşı daha sert bir tutum izlerken, XI Ping ABD ile olumlu ilişkiler kurma yönünde gayret sarf etmektedir.

Rusya'nın, Kırım'ı ilhakı neticesinde gerilen Batı ile ilişkileri ve bu kapsamda yaşadığı sorunlar ve ambargolar nedeniyle Çin'e yaklaşması, özellikle Asya-Pasifik, Orta Asya ve Orta Doğu'da dış politika belirleme konularında Çin'e büyük avantaj sağlamaktadır. Bu kabulden hareketle, mevcut konjüktüre Çin perspektifinden bakıldığında, Rusya-Çin arasındaki jeopolitik, ekonomik, diplomatik ve güvenlik ilişkilerinin, muhtemelen yakın gelecekte Pekin ve Moskova'yı birbirine daha çok yaklaştıracığı görülmektedir.

Burada sorulması gereken soru: “Çin'i Rusya ile böylesine bir ortaklık kurmaya iten sebepler nelerdir?” olmalıdır. Mevcut ABD yönetiminin, AB'yi ve İngiltere'yi de yanına alarak, Rusya'ya karşı sergilediği politikalar, Rusya-Çin ilişkilerinin daha da güçlenmesine sebep olmaktadır. Aynı durum Çin için de geçerliliğini muhafaza etmektedir. Rusya ve Çin arasında gelişen, diplomatik, ekonomik ve güvenlik konularındaki işbirlikleri her iki ülkeyi birbirine yaklaştıtırırken, son zamanlarda özellikle “Ticaret Savaşı”¹⁴ gerçeği ve Güney Çin Denizi'nde yaşanan gelişmeler nedeniyle, ABD-Çin arasında meydana gelen krizler de bu durumu pekiştirmektedir.

Çinli politika yapıcıları, Rusya-Çin ilişkisinin sınırlarını tarihsel güç çekişmeleri kapsamında iyi değerlendirmektedir. 20'nci yüzyılda iki ülke arasında yaşanan sınır çatışmaları ve “Sino Sovyet” dönemi, tarihsel güç çekişmelerine verilebilecek örneklerdendir.¹⁵ Neticede, bu bilinç Çinli politika yapıcıları, “ Pekin ve Moskova yakındır, ancak müttefik değillerdir.” söylemine götürmektedir. Çin, her ne kadar, Rusya ile olan ilişkisini 2015 yılında “Stratejik Ortaklık” olarak tanımlasa da, sadece iki ülkenin yer aldığı, resmi bir ittifak

¹⁴ Michael S. Chase, a.g.e., s.29.

¹⁵ Umut Bekcan, . “ Yeni Dünya Düzeninde Rusya-Çin İlişkileri.”, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s.65.

içine dönüştürmek için hevesli değildir. Bunun yerine Çin, içerisinde Rusya ile beraber yer aldığı BRICS ve Şangay İşbirliği Örgütü gibi uluslararası kuruluşlar ile çok paydaşlı ittifakların içinde yer almayı tercih etmektedir.

Çin'in Rusya ile yakınlaşmasını açıklayan birçok motivasyon unsuru bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri;

- ABD hegemonyasına karşı olmak,
- Demokrasinin yayılmasına karşı olmak,
- Stratejik istikrarı zayıflatan ABD Savunma Politikaları'na karşı olmak,
- Uzay ve siber uzay boyutlarında ABD Savunma Politikaları'na karşı olmak,
- Askeri donanım ve ileri savunma teknolojisine erişim kazanmak,
- Rusya ile ticaret ve yatırım bağlantılarını genişletmek,
- Rus enerji kaynaklarına erişmektir.

Bu motivasyon unsurlarının tamamı, Çin algılarını kapsayan küresel güvenlik, ekonomik ve diplomatik ilişkilerle bağlantılıdır. Çin'in geliştirdiği bu ilişkiler, ülkenin ilgi alanları ve tercihlerini anlamak bakımından son derece önemlidir. Bu nedenle her bir motivasyon unsuruna ait ayrı ayrı değerlendirme yapılması gerekmektedir.

1.1.1. ABD Hegemonyasına Karşı Olmak

Rusya ve Çin'in çıkarlarını korumaları, ABD'nin gücünü engellemeyi sağlamak noktasında kesişmektedir. Ayrıca Rusya ve Çin, işbirliklerinin uluslararası sistemi dengelemek ve bazı uluslararası sorunlara çözüm bulmak için gerekli olduğunu savunmaktadırlar. Bu maksatla, BM Genel Kurul nezdinde yapılan oylamalarda ve alınacak kararlarda, açık bir şekilde birbirlerine destek olmaktadır.

Hem Pekin hem de Moskova, ABD'nin üstün ve aşırı güce sahip olduğuna inamakta ve uluslararası sistemde bu durumun diplomatik, askeri ve ekonomik konularda sürekli işbirliği yoluyla düzeltilmesi gerektiğini savunmaktadırlar. İki ülke de, ABD ve onun ittifaklarının (Çin için ASEAN, Rusya için NATO) bölgesel güvenlik çıkarları için en ciddi ana tehdit olarak görmektedir. Bunun sonucu olarak, bölgesel güvenlik ortamının kendi çıkarları doğrultusunda şekillendirilmesine engel olduğu sonucuna varmaktadırlar.

Yukarıda bahsedilen hususlara ilave olarak, Rusya ve Çin'in ABD hegemonyasına karşıtlığı yaklaşımı, doğal olarak bazı noktalarda ayrıışmaktadır. Rusya kendini, dünya üzerinde birden fazla alanda söz sahibi olan küresel bir aktör olarak görürken, Çin ise kendisini büyüyen küresel çıkarlarına rağmen hâlâ bölgesel bir güç olarak görmeye devam etmektedir. Pekin, henüz küresel bir güç olmamakla beraber, bu konuda kapasite arttırmaya devam etmektedir. Bunun yanı sıra, Orta Doğu, Venezüella, Arktik gibi dünyanın birçok bölgesinde Rusya ve ABD'nin karşı karşıya gelmesi, Çin'in ABD ile sadece Asya-Pasifik'te yaşanan mücadelesinde avantaj sağlamaktadır. Çin, bu yaklaşımı ile gayretlerini bölgesel sorunlara yoğunlaştırmakta, dünyanın diğer bölgelerinde yaşanan krizlerde bir tarafı direkt olarak karşısına almaktan kaçınmaktadır. Bunun yerine Çin, tüm kriz paydaşları ile ticaret esaslı ilişkilerini geliştirmek gayreti içindedir.

Çin'in ABD hegemonyası rahatsızlığının ekonomik boyutu da bulunmaktadır. Pekin, ticaret, yatırım, finans ve kalkınma konularında, doların kullanımından son derece rahatsızdır. Bu rahatsızlığın nedeni, ABD Merkez Bankası'nın dünyada dolaşımında bulunan dolar miktarına müdahale ederek, piyasayı etkilemesidir. Bu durum, Çin'in ABD harici üçüncü ülkelerle yaptığı ticareti de olumsuz etkileyebilmektedir.¹⁶ Bu nedenle Çin, öncelikle Rusya ile ticaretini, yerel para birimleri kullanarak yapmayı tercih etmektedir.

ABD'nin uluslararası ortamda yaşanan krizler karşısında, küresel liderlik rolü oynama konusunda gösterdiği isteksizlik de, Çin'in küresel nüfusunu genişletme ve çevresine baskı kurma konusundaki isteğini artırıcı bir rol oynamaktadır.

Diğer bir sorun: "ABD ve Batı'da yaşanan ekonomik daralma, Çin'i zayıflatır mı?" sorusudur. Rusya ve Çin'e verilen teşviklerin azalması, her iki devletin uzun vadede birbirleri ile rekabet içerisinde olmasına sebep olacaktır. Ayrıca, verilen teşviklerin kesilmesinin bir diğer nedeni de Çin'in bünyesindeki özerk yönetimlere uyguladığı baskıdan ve Rusya'nın Kırım'ı ilhakından kaynaklanmaktadır. Bu durum, ABD nin küresel hegemonyasını sürdürmesini sağlayabilecek bir faktördür. Diğer taraftan, sadece Rusya ya da Çin'e yardım yapılması da bu iki devletin ilişkilerinin zedelenmesine sebep olabilecek bir potansiyele sahiptir. ABD ve Batı müttefikleri, gelecekte bu iki dış politika arasında bir seçim yapmak zorunda kalacaklardır.

¹⁶ Joseph S. Nye, *The Future of Power*. ABD: Harvard Yayınları, 2011, s.11.

1.1.2. Demokrasinin Yayılmasına Karşı Olmak

Pekin, ABD'nin demokrasi ve insan hakları konusundaki uluslararası politikalarından rahatsızdır. Özellikle 1989 yılında Tiannamen Meydanı Olayları'ndan sonra ABD'nin bu konudaki baskıları uluslararası kamuoyu da dahil olmak üzere artmıştır.¹⁷ Çinli politika yapımcılar, siyasi sistemlerine, ABD tarafından yapılan eleştirileri saygısızlık olarak algılamaktadırlar. Ayrıca, bu durumun, ABD'nin Çin'in sosyal ve politik istikrarını, sivil toplumu inşa etme çabalarını zayıflattığını düşünmektedirler.¹⁸

2011 yılındaki Arap Baharı Olayları'ndan hemen sonra Çin ve Rusya'da oluşan genel kanı, bu olayların arkasında ABD'nin olduğudur.¹⁹ Her iki ülkenin demografik yapısında birçok etnik grup bulunmasından dolayı, Ortadoğudaki bu olayların ülkelerinde de karşılık bulacağını düşünmektedirler. Eski Sovyet ülkelerinde yaşanan renkli devrimler de bu savı destekler niteliktedir. Arap Baharı Olayları'ndan sonra Putin, Rusya'da yeniden başkan seçilmiş ve Xi PİNG'de Çin'in en büyük lideri olmuştur. Her iki lider de işbaşına geldikten sonra öncelikle, iç politika ve sosyal konulara odaklanmışlardır. Netice itibarıyla, ABD'den kaynaklı olduğunu düşündükleri dış tehditler, bu iki ülkeyi bir araya getiren önemli bir unsurdur.

1.1.3. Stratejik İstikrarı Zayıflatan ABD Savunma Politikalarına Karşı Olmak

Çin, Rusya'nın, stratejik olarak zayıflayan ABD eylemlerine karşı çıkma konusundaki ilgisini paylaşmaktadır. ABD'nin uygulamaya koyduğu ulusal ve bölgesel füze savunma programları neticesinde, iki taraf tarafından Haziran 2016 ayında imzalanan “**Küresel Stratejik İstikrarın Güçlendirilmesi**” konulu ortak bir beyanda, bahse konu programlara açıkça karşı çıkmış ve düşmanca olarak nitelenmiştir. Bu beyanda, stratejik istikrarı etkileyen anti-füze sistemleri gibi negatif faktörlere de vurgu yapılmıştır. ABD'nin Güney Kore'ye Terminal Yüksek İrtifa Bölgesi Savunması (THAAD) konuşlandırması, hem Çin hem de Rusya tarafından stratejik dengeye ciddi şekilde zarar verebileceği düşüncesiyle eleştirilmiştir. Ayrıca nükleer güce sahip bu iki devletin nükleer misilleme yetenekleri de Terminal Yüksek İrtifa Bölgesi Savunması (THAAD) nedeniyle ciddi bir zafiyet alanı olarak ortaya çıkmaktadır.²⁰

17 “Vietnam”, RiverMine Sweepers/&crumb=Boat%20Pictures/RiverMineSweepers (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

18 Çağla Demirdüzen, a.g.e., s.13.

19 Esmâ Özdaşlı, “Çin ve Rusya Federasyonu'nun Perspektifinden Şanghay İşbirliği Örgütü”, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2012, s.109.

20 Zhao Suisheng, a.g.e., s.34.

1.1.4. Uzay ve Siber Uzay Boyutlarında ABD Savunma Politikalarına Karşı Olmak

Çin'in uzay ve siber uzaydaki çıkarlarını koruma kaygısı, başka bir güvenlik problemi olarak ortaya çıkmaktadır. Hem Çin hem de Rusya için, uzay ve siber uzay ile ilgili kural ve normların şekillendirilmesi büyük öneme sahiptir.

Uzay çalışmalarıyla ilgili olarak Çin ve Rusya arasında teknolojik alanda işbirliği bulunmaktadır. Ayrıca, her iki ülke de uzayda askeri silahlanma konusunda beraber hareket etme eğilimindedirler. 2008 yılında Moskova ve Pekin, uzaya silahların yerleştirilmesinin yasaklanması ile ilgili bir andlaşmaya varmışlardır.²¹ Bu andlaşmanın diğer gelişmiş ülkeleri de kapsamaması için halihazırda çeşitli girişimlerde bulunmaktadırlar. Ancak ABD bu tür bir andlaşmaya, yerden ateşlenebilen anti-uydu füzelerini kapsamadığı gerçeğiyle karşı çıkmaktadır.

Siber uzay alanında ise, Rusya ve Çin “Yeni Siber Uzay Düzeni” olarak adlandırılabilir bir kavram konusunda anlaşmışlardır. Bu kavram daha çok internet egemenliğine ve üçüncü ülkelere karşı yapılan siber saldırıların önlenmesi üzerinedir.²² ABD'nin siber uzay politikası, internet erişimine müdahale edilmemesi yönünde iken; özellikle Çin'in siber uzay politikası, devlete zararlı olabilecek internet sitelerinin yasaklanması veya engellenmesi üzerine kurulmuştur. Tüm dünyada, hükümetlerin internet ağlarına fiziksel ve siber erişim haklarının olmasına rağmen, ABD internete hükümetlerin müdahalesinin asgari düzeyde olması gerektiğini savunmaktadır. Siber suçlarla mücadele konusunda devlet politikalarındaki farklılıklar, uluslararası bir konsensus sağlanmasını imkansız hale getirmektedir.

1.1.5. Askeri Donanım ve İleri Savunma Teknolojisine Erişim Kazanmak

Çin ve Rusya arasında, tarihsel süreç içerisinde zaman zaman yaşanan anlaşmazlıklara rağmen, Rusya, Çin'in askeri alanda en büyük teknoloji tedarikçisidir. Çin, kuruluşundan itibaren artan bir ivme ile Rusya'dan teknoloji transferi gerçekleştirmektedir. Çin ile Rusya arasındaki bu bağ, Çin'e birçok askeri sistem ve araç için “Know How” imkanı sağlarken, Rusya'ya da ekonomik kazanç sağlamaktadır.²³

21 ABD Deniz Kuvvetleri K.lığı. A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: Forward, Angaged, Ready. Washington, 2015, s.11.

22 Mike Benitez, “Energy: The Dominant Element of the National Instruments of Power”, <https://othjournal.com/2017/05/18/energy-national-power/> (Erişim Tarihi : 23.11.2018).

23 Çağla Demirdüzen, age, s.22.

Çin ve Rusya arasında savunma teknolojileri alanındaki ilişki, Çin'in 1991 yılından itibaren çok sayıda Rus Silah Sistemi alması ile yeni bir aşamaya geçmiştir. Irak'ın, 1'inci Körfez Savaşı'nda yenilmesi, yaklaşık aynı envantere sahip Çin Ordusu'nun, en kısa zamanda modernize etmesi gerektiği sonucunu doğurmuştur.²⁴ Çin, Rusya'dan aldığı platform ve sistemler ile kendi "Know How"ını oluşturmuştur. "Tersine Mühendislik Tekniği" ile, teknoloji çalma seviyesine gelen bu durum, daha sonra iki ülkenin teknoloji transferi konusunda anlaşması ile aşılmıştır. Çin, özellikle 2000 yılından sonra kendi silah sistemlerini üretecek seviyeye geldiğinde dış savunma alımlarını azaltmış ve yerli sanayisinin bu yönde gelişmesine çabalamaya başlamıştır.²⁵

Çin'in Rusya'dan sürekli teknoloji ithal etmesi, Rusya'yı bazı önlemler almaya zorlamıştır. Özellikle jet avcı uçakları, denizaltılar ve gelişmiş balistik füzelere ait teknolojilerin transferi konusunda, Rusya büyük kısıtlamalar getirmek mecburiyetinde kalmıştır. Ancak 2016 yılından itibaren, gerek Putin ve Xi'nin yakın işbirliği, gerekse Rusya'nın nakit paraya olan ihtiyacı nedeniyle, Rusya askeri teknoloji ve platform transferine tekrar hız vermiştir. Bu duruma örnek olarak, 2016 yılı sonunda, Rusya'nın Çin'e son teknoloji ürünü 24 adet SU-35 avcı uçağı satışı gösterilebilir. Ancak Çin'in kendi imkanları ile ürettiği J-20 avcı uçağının imkan ve klabiliteyi göz önüne alındığında, SU-35 satışının Rusya'nın Çin'e son avcı uçağı satışı olacağı iddia edilmektedir.²⁶

Çin, Rusya'yı profesyonel askeri eğitim, karşılıklı personel değişimler ve ortak askeri tatbikatlar dahil olmak üzere, diğer savunma işbirliği alanlarında da iyi bir ortak olarak görmektedir. 2012 yılından itibaren Rusya ve Çin, biri Doğu Akdeniz'de , diğerleri Sarı Çin Denizi ve Pasifik Okyanusu'nda olmak üzere toplam 5 adet ortak tatbikat gerçekleştirmişlerdir.²⁷ İcra edilen bu tatbikatların, ABD'ye bir gözdağı niteliği taşıdığını söylemek yanlış olmayacaktır.

1.1.6. Rusya ile Ticaret ve Yatırım Bağlantılarını Genişletmek

Çin ile Rusya arasındaki ticaret ve yatırım bağları, son 20 yılda ciddi bir artış göstermiştir.²⁸ Bununla birlikte Çin, Rusya'nın bir numaralı ihracatçısı konumunda iken, Rusya için durum böyle değildir. Çin'in bir numaralı ihracatçısı, ABD'dir. Bunun yanı sıra Rusya ve Çin arasındaki dış ticaret dengesi, 2000'li yıllardan itibaren Çin lehine bozulmakta ve bu durum

24 Ergin Güneş, a.g.e., s.851.

25 a.g.e., s.858.

26 Jeff. Farlin, "Instrument of National Power: How America Earned Independence". United States Army War College. <http://publications.armywarcollege.edu/pubs/87.pdf>. (Erişim Tarihi : 24.11.2018).

27 Çağla Demirdüzen, a.g.e., s.33.

28 a.g.e., s.39.

Rusya'yı rahatsız etmektedir.²⁹ Yine de tüm bunlara rağmen Çin, Rusya'yı önemli bir enerji tedarikçisi ve ileri teknoloji ürün pazarı olarak görmeye devam etmektedir.

ABD başta olmak üzere Batı'nın, Kırım'ın İlhakı ve Ukrayna Krizi sonrasında Rusya'ya uyguladığı ambargo sonrasında, Rusya'nın yardımına Çin yetişmiştir. Bunun karşılığı olarak da Rusya, Çin'li şirketlerin kendi ülkesinde yapacağı ticaret ve yatırımlara bazı kolaylıklar getirmiştir. Özellikle Rusya'da telekomünikasyon ve demiryolu projelerinde Çinli şirketlerin varlığı önemli ölçüde hissedilmektedir. Batı yaptırımlarının bir sonucu olarak Çin, Rusya pazarına daha iyi fiyatlarla, daha fazla ve daha iyi erişim imkanı bulmuştur.

1.1.7. Rus Enerji Kaynaklarına Erişmek:

Çin ile Rusya arasındaki enerji işbirliğinin uzun bir geçmişi vardır. Rusya'nın dünya enerji pazarında başat petrol ve doğalgaz ihracatçısı konumunda olmasının yanı sıra Çin'in 1993'ten bu yana net bir petrol ithalatçısı konumuna gelmesi nedeniyle, karşılıklı yarar ilişkisine dönüşmüştür.³⁰ Rusya her dönemde Çin'in ilk beş petrol tedarikçisinden biri olmuştur. Ukrayna Krizi'nden sonra, iki ülke arasında karşılıklı oluşan enerji politikalarında ciddi bir dönüşüm yaşanmıştır. Rusya, Çin'li şirketlere petrol ve doğal gaz yataklarında araştırma için daha fazla imkan tanıırken, mevcut enerji sahalarında kullanılan, özellikle LNG teknolojisinin de Çin tarafından sağlanmasına karşı çıkmamıştır. LNG teknolojisi sayesinde, Rusya, boru hatları haricinde deniz ulaştırması yoluyla da doğalgaz ihracatı yapabileceğinden Rusya için bu teknoloji kritik önemdedir.³¹

Diğer taraftan enerji tedarik ettiği ülkeleri çeşitlendirme gayretlerine devam eden Çin, Rusya'nın tepkisini çekmektedir. Bütün bunlara rağmen, Rusya'nın enerji projelerinde Çin'in önemli bir yeri vardır.

2. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Uyguladığı Politikalar

“Barış İçinde Bir Arada Yaşama” yaklaşımı, Çin'in dış politika ve ulusal güvenlik anlayışının temelini oluşturmakta ve Soğuk Savaş döneminde olduğu gibi Soğuk Savaş sonrası dönemde de Çin'in sıkı sıkıya bağlı olduğu bir kavram olarak varlığını sürdürmektedir. Kavramın beş ilkesini, devletler arası ilişkilerde, egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı, saldırmazlık, içişlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı çıkar kavramları meydana getirmektedir. Bahse

29 Esmâ Özdaşlı, “Çin ve Rusya Federasyonu'nun Perspektifinden Şanghay İşbirliği Örgütü”, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2012, s.117.

30 Harris Stuart, a.g.e., s.65.

31 Political Science Resmi İnternet Sayfası, China Power. <https://www.politicalscienceview.com/china-power/>. (Erişim Tarihi : 24.11.2018).

konu yaklaşımın beş ilkesi, 1982 yılında, kesin bir şekilde, Çin Anayasası'nda yer almıştır. Bu yaklaşım, aynı zamanda, Çin'in diğer devletler ile kurduğu ve geliştirdiği ilişkilerin temelini meydana getirmektedir.³²

Tayvan, Çin'in dış politikasının en hassas noktasını oluşturmaktadır. Çin'e göre, dünyada sadece “**Tek Çin**” bulunmaktadır. Tayvan eyaleti, Çin'in bölünmez bir parçasıdır. Tayvan yetkilileriyle olan diplomatik ilişkilerini tümüyle kesmeden, Çin ile diplomatik ilişki kurmak mümkün değildir. Herhangi bir ülkenin “**İki Çin**” veya “**Bir Çin Bir Tayvan**” gibi bir oluşum yaratmaya yönelik tertiplerini, Çin Hükümeti kesin bir dille reddetmektedir.³³

Son dönemde, olumlu bir hava yakalanmış olmasına rağmen, Tayvan Sorunu'nun çözümü için net bir şey söylenemez. Tayvan konusunda Çin, “**Tek Ülke İki Sistem**” yaklaşımını kabul etmektedir. Bu yaklaşıma göre; ilerde birleşme gerçekleştiği takdirde, Tayvan'ın özerk bir yapıya sahip olacağı, silahlı güç bulundurmaya devam edeceği, ekonomik ve siyasal sistemde herhangi bir değişimin olmayacağı ve yerel konulara merkezi hükümetin müdahalede bulunmayacağı ifade edilmektedir.³⁴

Çin'in yeni dünya düzenine adapte olmak amacıyla geçirdiği dönüşüm, Rusya gibi ani gerçekleştirilen neo-liberal ekonomi politikaları sonucu değil, çok daha önce sosyalist devlet sistemi üzerinde yapılan planlı, tutarlı ve ihtiyatlı değişikliklerin bir sonucu olarak belirmektedir. Ayrıca, kapitalist dünya ekonomisine uyumun da bu dönüşümün daha stabil olmasında rolü bulunmaktadır. Sahip olduğu devasa işgücü sayesinde Çin, kapitalist sermayeyi kendisine çekmeyi başarmıştır. Çin'in ulusal çıkarları ile uluslararası sermayenin öncelikleri bu noktada örtüşmüştür. Rusya'da ise durum daha farklıdır. Nüfusu yüzölçümüne göre kalabalık değildir. Dolayısı ile Rusya sadece doğal kaynak tedarikçisi ve tüketim malları pazarı olarak kapitalist dünya sistemi merkezlerinin ilgisini çekebilmiştir.

2.1. Çin'in Güneydoğu Asya Politikası ve Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN)

Vietnam Savaşı'ndan kaynaklanan komünist genişlemeye karşı olarak Filipinler, Malezya, Tayland, Endonezya ve Singapur'un katılımı ile kurulan ASEAN; işbirliği, bölgesel barış ve istikrarın sağlanması hususlarına odaklanmaktadır.³⁵ 1996 yılından itibaren örgüte diyalog ortağı olan Çin'in

32 a.g.e, s.77.

33 a.g.e, s.84.

34 Michael McDevitt, “Becoming a Great Maritime Power: A Chinese Dream”, https://www.cna.org/cna_files/pdf/irm-2016-u-013646.pdf (Erişim Tarihi : 25.11.2018).

35 Liao Hua ve diğ., a.g.e, s.1691.

bölgesel politikası, ASEAN içindeki uluslararası iş birliği süreçlerinin oluşumuna katkı sağlamayı içermektedir. Çin'in esas niyeti, kendisine karşı Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) yanında yer alması ihtimaline karşı, ASEAN ülkelerini engellemektir. Çin'in, Güney Çin Denizi'ndeki aidiyeti belli olmayan adalara yönelik yürüttüğü faaliyetlerden, ASEAN ülkeleri endişe duymaktadır. Bahse konu durum, Çin'in örgüt içinde geçerli olan, barışçıl yükseliş söylemini baltalamıştır.³⁶

Çin'in ASEAN politikasının diğer boyutu, ASEAN'ın bölgesel çok taraflı kuruluşlardaki rolü ile ilgilidir. ASEAN; içerisinde Batı eğilimli ülkeler ve Doğu eğilimli ülkeleri barındıran, her iki grubun kesişim kümesi işlevi gören bir örgüt olarak konumlanmıştır. Örgütün kullandığı; diyalog, mutabakat ve diğer ülkelerin işlerine müdahale etmeme yöntemleri, Çin'in tercihleri ile uyumaktadır. Çin, ASEAN'ı bölgenin örgütsel merkezi olarak görmektedir.

Çin'in ASEAN ile ilişkilerinde Rusya, Çin'i desteklemesi karşılığında, aynı desteği Bağımsız Devletler Topluluğu(BDT) ile Rusya ilişkilerinde de Çin'den beklemektedir. Esasen Rusya BDT ülkelerini, Çin ise ASEAN ülkelerini arka bahçeleri olarak görmek eğilimindedir. Ancak, gerek BDT ülkeleri gerekse ASEAN ülkeleri üzerinde ABD etkisi olduğu yadsınamayacak bir gerçektir.

2.2. Çin'in Orta Asya Politikası:

Geleneksel olarak, Orta Asya, Rusya'nın çok güçlü olduğu bir coğrafyadır. Rusya, Sovyetler Birliği döneminde bölgede siyasi nüfuzu tam olarak sağlamanın yanında, kültür ve dil anlamında da bölgede büyük bir hâkimiyet kurmuştur. Ayrıca, Kazakistan başta olmak üzere, bölge ülkelerinde hatırı sayılır bir Rus nüfus da halen mevcuttur. Bu gibi unsurlar, bölge ülkelerinin ve halklarının Rusya'ya olumlu bakışında önemli etkenlerdir ve bir anlamda Rusya'nın yumuşak gücü olarak değerlendirilebilir.³⁷ Rusya, ayrıca bu bölgede sert gücünü de göstermekten çekinmeyen bir devlettir. 2008'de Gürcistan ve 2010'da Kırgızistan'da yaşanan süreçler ve son olarak Ukrayna Krizi ve Kırım ilhaki gibi olayların ispatladığı üzere, Moskova, bölgede üstün konumunu korumak istemektedir. Bu strateji, özellikle Vladimir Putin döneminde iyice netleşmiş ve “**Yakın Çevre**” doktrini olarak adlandırılmıştır.³⁸ Ancak bu gibi hamleler, uluslararası hukukta yer alan ülkelerin toprak bütünlüğü gibi ilkelere örtüşmemekte ve Rusya'yı hem korkulan, hem de bir anlamda güvenilmeyen bir aktör haline getirmektedir. Buna karşın, bölge ülkelerinin Moskova'yı marjinalleştirilmesi de kolay değildir. Örneğin, Hindistan, kendisine stratejik

36 Michael S. Chase, a.g.e, s.36.

37 Asem Nauşabay Hekimoğlu, a.g.e, s.37.

38 a.g.e, 39.

silahlar sağlayan Moskova'yı dışlamayı hiçbir zaman göze alamamaktadır.³⁹

Rusya ile Çin'i bölgede bir araya getiren bir diğer faktör de, ABD'nin bölge politikalarına karşı işbirliği yapma eğilimidir. Özellikle ABD'nin demokratikleşme vurgusu, zaman zaman bölgedeki ülkelerin yöneticilerinin korkularını tetiklemekte ve Çin ve Rusya'yı da avantajlı bir konuma getirmektedir. Buna rağmen iki ülkenin bölgedeki vizyonları, aslında birbirinden farklılaşma eğilimindedir. Rusya, 2015'te hayata geçen "Avrasya Birliği Vizyonu" ile bölgede büyümek isterken, Çin'in hedefi "Yeni İpek Yolu" projesini hayata geçirmektir.⁴⁰ Bu iki projenin birbiriyle tam olarak örtüşmesi de beklenemez. Ayrıca Çinli analistlere göre, Avrasya Birliği, Moskova'nın etki alanını genişletmek ve yeniden süper güç konumuna dönmek için geliştirdiği bir stratejik vizyondur. Chatham House'un hazırladığı bir raporda da bu projenin Sovyetler Birliği'ni canlandırma girişimi olduğu vurgulanmıştır. Moskova, bu proje sayesinde Avrupa ile bağlarını koparmak ve kendi bölgesinde yeniden hegemon bir güç olmak isterken, Pekin'in Yeni İpek Yolu stratejisinin amacı, tam tersine, bu bölge vasıtasıyla Avrupa ile ekonomik olarak daha fazla entegre olmaktır. Dolayısıyla, bu iki vizyon arasında ciddi farklılıklar söz konusudur.⁴¹

Bu anlamda, bölge ülkeleri açısından da Çin'in vizyonu daha caziptir. Zira Pekin, ilişki kurduğu devletlere milyon dolarlık yeni altyapı hizmetleri sunmakta, bununla beraber, demiryolları ve otoyolları ile ulaşım imkânlarını genişletmektedir. Tacikistan ve Kırgızistan gibi ülkeler başta olmak üzere, tüm bölge ülkeleri, bu yolla ekonomilerini geliştirmeyi ummaktadırlar. Ancak Çinli işadamları ve yatırımcılara yönelik büyük önyargular ve yabancı düşmanı yaklaşımlar da bölgede halen oldukça yaygındır. Örneğin, Çinli şirketlere yönelik çevre kirliliği ve yolsuzluk eleştirileri nedeniyle yakın geçmişte Kazakistan'da bazı olaylar yaşanmıştır.⁴² Ayrıca Çin'in kalkınma modelinin Batılı kalkınma modelinden farklı olması da bu ülkeye zaman zaman dezavantaj, zaman zaman da avantaj sağlamaktadır. Avrupa ülkeleri, yapısal dönüşüm üzerinde yoğunlaşmış, eğitim ve sağlık gibi sektörlere yoğun olarak yatırım yaparken, Pekin'in önceliği neredeyse tamamen kamusal altyapı hizmetlerine (ulaşım hizmetleri ve yatırımlar) odaklanmaktadır. Yine Batılı başkentlerde demokrasi vurgusu otokratik ya da yarı-otokratik bölge ülkelerine sıklıkla hatırlatılırken, Çin için demokrasi ve insan hakları

39 Michael S. Chase, a.g.e, s.43.

40 a.g.e, 51.

41 Seyed Hadi Zarghani, "Measurement of National Power: Definitions, Functions, Measurement". Ferdowsi University of Mashhad. https://www.researchgate.net/publication/289354587_Measurement_of_National_Power_Definitions_Functions_Measurement. (Erişim Tarihi : 22.11.2018).

42 "Captain R. Robinson Harris on Flexible Naval Forces and 21st Century Con-ops", <https://slidinfo.com/2009/12/captain-r-robinson-harris-on-flexible-naval-forces-and-21st-century-con-ops/> (Erişim Tarihi : 27.11.2018).

neredeysse sadece ekonomik gelişmişlikle özdeş hale gelmiştir.⁴³ Yeni İpek Yolu projesi başarılı olabilirse, Çin'in dünya siyasetine yön vereceği yeni bir dönemin başlayabileceği bile iddia edilmektedir. Zaten Çin'in bu proje için bu kadar devasa yatırımlar yapması, bu projeye verilen önemin somut göstergesi olarak da anlaşılabilir. Sonuç olarak, Çin ile Rusya'nın Orta Asya vizyonları farklıdır; ancak birbirleriyle yoğun ekonomik ilişkileri nedeniyle bir rekabet algısı günümüzde henüz oluşmamıştır.

2.3. Çin'in Enerji Politikaları

Petrol ve doğal gaz üreticisi ülkelere yönelik olarak geliştirilecek politikaları belirleyen en önemli parametre, Çin'in ekonomik büyümesidir. Trough'un “**Kaldıraç**” olarak tanımladığı bu durum, enerji zengini ülkelere, ucuz Çin mallarıyla halklarının satın alma gücünü arttırma ve Çin'e gümrüksüz mal satma imkanı sunmaktadır.⁴⁴ Ayrıca Çin, bu ülkelere askeri teknoloji transferi ve silah satma konusunda ön şartlı bir yaklaşım sergilememektedir.

Bu yaklaşım ucuz mal ve silah satışına karşılık, enerjiyi elde etmek şeklinde tanımlanabilir. Bu yaklaşımın günümüzün sanayi devlerinin gelişim sürecinde izledikleri politikalardan farklı olmadığı görülmektedir. Çin, özellikle Batı tarafında çeşitli nedenlerle ambargo uygulanan ya da yaptırımlara maruz kalan ülkelerin enerji sektörlerine öz sermaye aktarmakta, bu ülkelerde elde ettiği ortak projeler vasıtasıyla petrolü toptan alma ve pazarlama hakkına sahip olmaktadır. Çin'in bahse konu yaklaşımı bu ülkelere, Batılı şirketleri daha çabuk ülkelerinden uzaklaştırma, Batıya ekonomik bağımlılığı azaltma ve en önemlisi de insan hakları, demokrasi gibi kavramları öne sürerek iç işlerine karışılmasını engelleme gibi avantajlar sağlamaktadır.

Güney ve Doğu Çin Denizi'nde yaşanacak gerginlik ya da çatışma, Çin'in enerji güvenliğine doğrudan tehdit oluşturacaktır. Bölgede çatışma riskinin en yüksek olduğu yer, Güney Çin Denizi'dir. Güney Çin Denizi iki açıdan önem arz etmektedir. Birincisi, deniz altı kaynaklarına olan talep, Asya'nın enerji ihtiyacı arttıkça önem kazanacaktır. İkincisi ise, Doğu Asya ülkesi Japonya ve Güney Kore gibi devletler, enerji koridorları olan bölgeye yönelik serbest akışı kesecek bir girişimi kendilerine karşı yapılmış bir tehdit olarak algılayacaklardır. Bu durum, bölgeyi, en riskli bölgelerden biri haline getirmektedir.⁴⁵

43 a.g.e, s.59.

44 Stuart Harris, a.g.e, s.61.

45 Mehmet Sami Denker, a.g.e, s.29.

2.4. Çin'in Güvenlik Politikaları

2000'li yılların sonundaki siyasi ve ekonomik gelişimi, Çin'in Güney ve Doğu Çin Denizleri'ndeki bölgesel anlaşmazlıklara göstermiş olduğu agresif tutum ve uyguladığı yaptırımlar ile daha çok belirgin bir hale gelmiştir. Bu gelişmeler iki soruyu gündeme getirmektedir. Birinci soru; Çin'in düşük profilli diplomasiyi bırakarak, daha iddialı ve hatta agresif bir politikaya yönelip yönelmediği, ikinci soru ise; iklim değişikliği, soykırım ve nükleer silahların yayılması gibi sorunlarla mücadelede küresel liderlik rolünü oynayıp oynayamayacağı ve uluslararası sorumluluk almaya hazır olup olmadığıdır.

Çin, 2008 yılındaki küresel ekonomik kriz sonrasında, ulusal çıkarlarını savunmada, giderek daha sert davranmaya başlamış ve daha iddialı hale gelmiştir. Bahse konu yönelimlerin, Çin'in dış politikasına menfi etkiler yarattığı ve Batılı güçler ve Asyalı komşularıyla ilişkilerin gerginleştiği, bu durumun ise Çin'i dünya tarihinin en yalnız yükselen güçlerden biri noktasına getirdiği söylenebilir.⁴⁶ Dış politikasında yaşanan önemli değişime rağmen Çin, aldığı kararların çoğunda, rejimin devamlılığı, ekonomik gelişimi ve bölgesel bütünlüğü gibi konulara öncelik vermektedir. Bu nedenlerle, Çin'in küresel güç olma hedefine sahip olmadığı algısı oluşmaktadır.⁴⁷ Çin ve Rusya, Suriye konusunda ortak görüş ortaya koyabilseler de, örneğin Kuzey Kore konusunda ortak bir görüş sergileyememektedirler. Rusya, Kuzey Kore'nin nükleer silahlara sahip olmasına kesinlikle karşı çıkarken, Çin ise kriz kontrolünden çıkmadığı sürece Kuzey Kore'nin nükleer silah projeleri ile ilgili yorum yapmaktan kaçınmaktadır.⁴⁸

Benzer şekilde, bazı bölgesel güvenlik sorunları ile ilgili olarak, Rusya ve Çin'in pozisyonları tam olarak uyumlu değildir. Örneğin, Rusya'nın Kırım'ı ilhakı, Çin'in Kırım'dan gerçekleştirdiği demir cevheri ithalatına büyük bir darbe vurmuştur. Ancak Çin, bu durumu dünya kamuoyuna yansıtma konusunda çok temkinli davranmıştır. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nde "Kırım" konulu oturumlarda da Çin, çekimser oy kullanmıştır. Benzer şekilde, Rusya, Çin'in Güney Çin Denizindeki deniz egemenlik alanlarına yönelik iddialarına karşı mesafelidir. Çünkü Rusya, Güney Çin Denizi'ne kıyısı olan ve Çin ile deniz egemenlik alanları konusunda anlaşmazlık yaşayan Vietnam ve Malezya gibi ülkelere yönelik yüklü miktarda silah satışı gerçekleştirmektedir.⁴⁹

46 Micheal Miklaucic, Pearl. Cathleen. "All The Elements of National Power". Prism Dergisi. c.1.s.1: ss. 1-193.

47 Ergüder Toptaş. "Güvenlik Perspektifinde Milli Gücün Askeri Boyutu". <http://m5dergi.com/2018/11/guvenlik-perspektifinde-milli-gucun-askeri-boyutu/>. (Erişim Tarihi : 13.11.2018)

48 James Henderson. "Redefining The Military Element of National Power". United States Army. <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a415588.pdf>. (Erişim Tarihi : 01.11.2018).

49 Ilias Iliopoulos. "Strategy and Geopolitics of Sea Power Throughout History". Baltic Security & Defence Review. c.11.s.2.

3.Sonuç

Yükselen Çin'in, Rusya'yla stratejik ilişkilerini geliştirmesindeki hedefi, Avrasya'daki kuzey sınırlarının güvenliğini ve istikrarını sağlamaktır. Bunun yanında hem Rusya hem Çin, "Tek Kutuplu" dünya düzeniyle mücadelede, ortak hareket etmeyi ve elverişli bir uluslararası politik ve ekonomik düzen inşa etmeye çabalamaktadırlar. Küresel güç merkezinin ve rekabet alanının Avrupa- Atlantik'ten Asya-Pasifik'e kaydığı ortamda, küresel ittifaklar yapısı, bir yandan Batı yarıküresinde ABD çevresinde NATO, Asya-Pasifikte Amerikan-Japon ittifakı, diğer yandan da Avrasya Kıtası'nda Rusya-Çin eksenini etrafından şekillenmektedir.

Rusya-ABD ilişkileri, Rusya-Çin ilişkilerini, Çin-ABD ilişkileri de yine Rusya-Çin ilişkilerini etkilemeyi sürdürmektedir. "Ukrayna Krizi" örneğinde görüldüğü gibi, ABD-Rusya ilişkilerinin gerginliği nasıl Rusya'yı Çin'e yakınlaştırmışsa, Donald Trump'ın ABD Başkanı seçilmesiyle başlattığı Çin'e yönelik sert politikalar izleyeceği yönündeki girişimleri ve Çin'i yalnızlaştırmak için Rusya'yı yanına çekmek için başlattığı görüşmeler de, Çin'i Rusya'ya yakınlaştırmıştır. ABD bir taraftan Çin'e yönelik jeopolitik mücadelesini sürdürürken, diğer taraftan da Çin'le arasındaki son derece yüksek ekonomik ve ticari ilişkilerini de hesaba katmak durumunda kalmaktadır. ABD-Çin ticaretinin istikrarı ikili ilişkilerin istikrarı işlevini görmektedir. Bu nedenle Washington, Pekin'e dünyayı Amerikan-Çin önderliğinde yönetmek için G-2 formülünü önermiş, ancak Pekin bu öneriyi geri çevirerek Rusya'nın da savunduğu "Çok Kutuplu" dünya düzeninden yana olduğunu ve uluslararası meselelerde bir ya da iki devletin karar vermesinden ziyade görüşmelerin BM çerçevesinde yürütülmesi gerektiği yönünde tavır sergilemektedir.⁵⁰ ABD, hâlâ dünyanın lider gücüdür. Çin, ekonomik ve askeri olarak ABD'den sonra ikinci güç konumundadır. Ancak Çin, dünyada ABD'ye hızla yaklaşan ikinci büyük güç olma özelliğini korumaktadır. Tarihin her döneminde, hâkim güç ile yükselen güç arasında bir rekabet yaşanmış ve dönemin Büyük Güçleri karşı karşıya gelmiştir. Lider konumda olan hâkim güç, kendi pozisyonunu korumak için yükselen gücü bastırmaya çalışmıştır. Çin bu tarihsel döngüyü/düzeni kırmaya çalışarak, ABD'ye rakip olmaktan ziyade işbirliğini geliştirmeyi ve barışçıl iç kalkınmasını hedeflediğini inandırmaya çalışmaktadır. Diğer taraftan Washington, Çin'in söz konusu yükselişinin ilerleyen yıllarda "Barışçıl" olmaktan çıkacağı riskini taşıdığını da göz ardı etmemektedir. ABD'nin Çin'i dengeleme ve çevreleme stratejisinden vazgeçmediğini bilen Pekin, bir taraftan da, bazı durumlarda Çin'in de önüne geçen dünyanın önemli askeri gücü olan Rusya'yla da stratejik ortaklık ve işbirliği üzerinden, ABD tehdidini dengelemeye çalışmaktadır. Bu durum ABD'nin gücünü tek

50 Karl Herman Höhn. Geopolitics and the Measurement of National Power. Hamburg, 2011, s.81.

başına sınırlama gücünden yoksun olan ve bunun üstesinden gelebilmek için Çin’le stratejik ortaklık kurmaya çalışan Rusya için de geçerlidir.

Kaynakça

Kitaplar

DENKER Mehmet Sami, 2000’li Yıllarda Asya-Pasifik Bölgesi’nin Güvenliği. İstanbul, 2002.

HARRIS Stuart, Çin Dış politikası, 1.bs. Matbuat Yayınları, 2014.

HEKİMOĞLU Asem Nauşabay, Rusya’nın Dış Politikası. Vadi Yayınları, 2009.

NYE Joseph S, The Future of Power. ABD: Harvard Yayınları, 2011.

Makaleler

ABD Deniz Kuvvetleri K.İği. A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: Forward, Angaged, Ready. Washington, 2015.

CHASE S. Michael, The National Bureu of ASIAN Research, Russia-China Relations. Washington, 2015.

DEMİRDÜZEN Çağla, “One Belt One Road Policy: China’s Opening to the Middle East”. Uluslararası Politik Bilimler Birliği Kongresi, Avustralya, 2018.

GÜNEŞ Ergin, “ Çin-Rusya İlişkilerindeki Asimetrik Denge ve Amerika Birleşik Devletleri”. SBF Dergisi. c.70.s.4: ss. 840-866.

İLİPOULOS Ilias, “Strategy and Geopolitics of Sea Power Throughout History”. Baltic Security & Defence Review. c.11.s.2 2009: ss. 5-218.

ÖZDAŞLI Esmâ, “Çin ve Rusya Federasyonu’nun Perspektifinden Şanghay İşbirliği Örgütü”. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. ss.108-122 2012

ZHAO Suisheng, “Chinese Foreign Policy as a Rising Power to find its Rightful Place.” T.C.Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, 2013.

LIAO Hua, WEİHUA Dong. “Towards Measuring and Visualizing Sustainable National Power-A Case Study of China and Neighboring Countries”. Geo Information. s.4 2015: ss. 1672-1692.

MIKLAUCIC Micheal, CATHLEEN Pearl. “All The Elements of National Power”. Prism. c.1.s.1: ss. 1-193.

Raporlar

ABD Deniz Kuvvetleri K.İği. A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: Forward, Angaged, Ready. Washington, 2015.

CHASE S. Michael, The National Bureau of ASIAN Research, Russia-China Relations. Washington, 2015.

Tezler

BEKCAN Umut, “Yeni Dünya Düzeninde Rusya-Çin İlişkileri.”, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.

İnternet Kaynakları

BENİTEZ Mike, “Energy: The Dominant Element of the National Instruments of Power”. <https://othjournal.com/2017/05/18/energy-national-power/>. [Erişim Tarihi : 23.11.2018].

FARLİN Jeff, “Instrument of National Power: How America Earned Independence”. United States Army War College. <http://publications.armywarcollege.edu/pubs/87.pdf>. [Erişim Tarihi : 24.11.2018].

HENDERSON James, “Redefining The Military Element of National Power”. United States Army. <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a415588.pdf>. [Erişim Tarihi : 01.11.2018].

MCDEVITT Michael, “Becoming a Great Maritime Power: A Chinese Dream”. https://www.cna.org/cna_files/pdf/irm-2016-u-013646.pdf. [Erişim Tarihi : 25.11.2018].

Political Science Resmi İnternet Sayfası, Elements of National Power. <https://www.politicalscienceview.com/elements-of-national-power/>. [Erişim Tarihi : 24.11.2018].

Political Science Resmi İnternet Sayfası, China Power. <https://www.politicalscienceview.com/china-power/>. [Erişim Tarihi : 24.11.2018].

“HARRIS R. Robinson, Flexible Naval Forces and 21st Century Con-ops”, <https://sldinfo.com/2009/12/captain-r-robinson-harris-on-flexible-naval-forces-and-21st-century-con-ops/> [Erişim Tarihi : 27.11.2018].

“MINEDivision113 Vietnam”, <http://minedivision113vietnam.com/?lnk=Boat%20Pictures/RiverMineSweepers&crumb=Boat%20Pictures/RiverMineSweepers> [Erişim Tarihi: 27.11.2018].

TOPTAŞ Ergüder, “Güvenlik Perspektifinde Milli Gücün Askeri Boyutu”. <http://m5dergi.com/2018/11/guvenlik-perspektifinde-milli-gucun-askeri-boyutu/>. [Erişim Tarihi : 13.11.2018]

ZARGHANI Seyed Hadi, “Measurement of National Power: Definitions, Functions, Measurement”. Ferdowsi University of Mashhad. https://www.researchgate.net/publication/289354587_Measurement_of_National_Power_Definitions_Functions_Measurement. [Erişim Tarihi : 22.11.2018].

Çin'in Kuşak ve Yol Girişiminin Akdeniz ile Türkiye'ye Yönelik Ekonomik Yansımalarının İncelenmesi

*The Analysis of Economic Implications of the Belt and Road Initiative of
China on the Mediterranean and Turkey*

Saldıray TÜRKKAN

Öz

Bu çalışmanın amacı, Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2013 yılında dünya kamuoyuna duyurduğu, Asya, Afrika ve Avrupa'da birçok ülkeyi birbirine bağlayacak, insanlık tarihinin en iddialı kalkınma projesi olan ve Modern İpek Yolu olarak da tabir edilen "Kuşak ve Yol Girişimini (Belt and Road Initiative - BRI)" ve girişimin Akdeniz ile Türkiye'ye yönelik ekonomik yansımalarını analiz etmektir. Bu çerçevede, Çin Halk Cumhuriyeti'nin "Kuşak ve Yol Girişiminin" neleri kapsadığı, proje bağlamında Sarı Deniz'den Akdeniz'e ulaşan deniz yolu ayağında, Akdeniz ve Türkiye'de yapılacak yatırımlar doğrultusunda ekonomiye yönelik katkıların neler olacağı incelenerek, projeden elde edilecek kazanımların artırılmasına yönelik atılması gereken adımların saptanması hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kuşak ve Yol Girişimi, Modern İpek Yolu, Çin Halk Cumhuriyeti, Akdeniz, Deniz Ekonomisi.

Abstract

The study aims to analyse Belt and Road Initiative (BRI) which was announced by the People's Republic of China to the World in 2013, which will connect many countries in Asia, Africa and Europe, which is a most ambitious development project in the history of mankind and expressed as "Modern Silk Road" and to analyse the economic implications of the initiative on Mediterranean and Turkey. Within this framework, it is aimed to determine the steps to be taken to increase the gains from the project by examining what China's Belt and Road Initiative covers and additionally it aims to identify the necessary actions to be taken by Turkey for the improvement of the gains from the project that lies on between the Yellow Sea and the Mediterranean.

Keywords: Belt and Road Initiative, Modern Silk Road, People's Republic of China, Mediterranean, Maritime Economy.

Giriş

Mao Zeodong sonrasında 1978 yılında ile başlayan reform ve açılım süreci, Çin Halk Cumhuriyeti'nin (bundan sonra kısaca Çin olarak belirtilecektir) 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne üye olması ile Çin ekonomisi kademeli olarak sürekli büyümüş ve 2010 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) ardından dünyanın ikinci büyük ekonomisi durumuna yükselmiştir. 2008 yılındaki küresel düzeyde yaşanan finansal krizin tesirleri nedeniyle dış pazarda sıkıntı yaşayan, bu kapsamda iş gücü ve girdi maliyetlerinde ortaya çıkan artışlar ile rekabet avantajını kısmen kaybeden Çin, yeni kaynaklara, sermayeye ve pazarlara ihtiyaç duymaya başlamıştır. Çin ekonomisinin 1978 yılından itibaren yakalamış olduğu ortalama çift haneli yüksek büyüme hızı da, özellikle 2010'lu yıllarda ivme kaybederek tek haneli rakamlara inmiş olup, gelecek perspektifinde azalma eğilimindedir.

Dünya basınında yaygın olarak kullanılan ismiyle “Modern İpek Yolu” ya da resmi adıyla Kuşak ve Yol Girişimi (ilk açıklanan ismiyle Bir Kuşak-Bir Yol Projesi), Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında dünya kamuoyuna duyurulmuştur. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında iki farklı hattın oluşturulması planlanmaktadır: Kuşak ayağı, Çin'den Avrupa'ya ulaşan tarihi ipek yolunun canlandırılmasını; Yol ayağı ise Çin'den başlayan Sarı Deniz, Hint Okyanusu, Kızıl Deniz, Süveyş Kanalı ve Akdeniz'i kat ederek Avrupa'ya ulaşan bir deniz yolu ağının kurulmasını hedef almaktadır.

Türkiye'nin de dâhil olduğu toplam 69 ülkeye yayılan bu girişim, 4,5 milyar insanı ve küresel gayrisafi yurt içi hasılanın (GSYH) %40'ını kapsamaktadır.

Her ne kadar gerçekleşmesi durumunda küresel çapta bir etki yaratacak olsa da, girişimin ilerlemesine yönelik sorunlar da mevcuttur. 2018 yılı Asya Pasifik Ekonomik İş Birliği Zirvesi, Amerika Birleşik Devletleri-Çin gerilimi nedeniyle tarihinde ilk kez bir anlaşmaya varılmadan sona ermiş ve zirve sonucunda deklarasyon yayımlanmamıştır. Ticaret savaşlarının bir göstergesi sayılabilecek bu gelişme, aslında Amerika Birleşik Devletleri'nin girişime destek vermediğinin, hatta girişimin karşısında olduğunun bir göstergesidir.

Bununla birlikte; Malezya, Endonezya, Bangladeş ve Pakistan gibi Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında doğrudan yatırım alacak ülkeler, finansmanı büyük oranda Çin tarafından karşılanacak olan köprü, demir yolu ve liman inşası gibi büyük projelere başlamaktan vazgeçmişlerdir.

Girişimde bazı aksaklıklar ve jeopolitik engelleme girişimleri söz konusu olsa da, bu girişim çerçevesinde Çin, 2018 yılında 60'tan fazla ülkeye yatırımlar

gerçekleştirmiş, Çinli şirketlerin Kuşak ve Yol Girişimine dâhil olan ülkelere yeni yatırımları artarak devam etmiş ve Ocak 2019 ayı itibarıyla 1,372 milyar dolara yükselmiştir. Özellikle, girişimin yol ayağı deniz ulaştırmasını öngördüğünden, girişimin başka noktalarındaki aksaklıklardan çok etkilenmeyeceği söylenebilir. Bu bağlamda, Türkiye’de girişim ile ilişkili olarak yapılan ya da yapılacak olan yatırımlar, doğrudan sermaye girişi sağlayacak potansiyele sahiptir.

Bu çalışmada, Çin’in Kuşak ve Yol Girişiminin neleri kapsadığı, girişimin Akdeniz deniz ekonomisine ve Türkiye ekonomisine yönelik yansımalarının neler olacağı incelenecektir.

1.Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi

Çin komünist partisi lideri Mao Zedong’un 1976 yılındaki ölümünden sonra 1978 yılında parti lideri olan Deng Xiaoping, ülke ekonomisine yön veren “Stalinist” temelli politikaları kabul etmeyerek¹, Çin’in sanayileşme ve ekonomik kalkınmaya yönelik “Reform ve Açılma” sürecini başlatmıştır. Bu çerçevede, öncelikle etnik Çinlilerin yoğun olarak yaşadığı Çin’in doğusundaki sahillere yakın bölgelerin kalkınmasına öncelik veren bölgesel kalkınma planları benimsenmiş ve bu amaca uygun politikalar uygulanmıştır. Bu doğrultuda Çin’in nispi olarak daha geniş topraklarını oluşturan, yer altı ve yer üstü zenginliklerini barındıran orta ve batı bölgeleri, ekonomik olarak geride kalmıştır.

2000’li yılların başlarında Çin; iç politikasında, sürekli artan bir biçimde belirginleşen bölgeler arasındaki ekonomik kalkınmışlık farklılıkları ile gelir dağılımındaki eşitsizliğine çözüm bulmak, iç piyasasındaki canlılığı geliştirmek, küresel krizlerden en az düzeyde etkilenmek; dış politikasında ise, yakın coğrafyasında bulunan Japonya, Vietnam ve Filipinler başta olmak üzere Amerika Birleşik Devletleri müttefiklerinin oluşturduğu gayriresmî Pasifik Blok tarafından çevrenemeye karşı koyabilmek için çıkış yolları aranmaktadır. Ayrıca Çin, endüstriyel yatırımlarını güvence altına alarak büyümesini devam ettirmek, enerji kaynaklarını yeni hatlar ile çeşitlendirmek amacıyla yeni stratejiler geliştirmek ve izlemek durumunda kalmıştır. Çin bu amaçla “Batı’yı Kalkındırma” projesini hayata geçirmiştir.

Bununla birlikte, Dünya Ticaret Örgütüne üyeliği sonrasında Çin, Batılı devletler ile rekabet edecek hale gelmiş, komşuları ile önemli sınır anlaşmazlıkları yaşamaya başlamıştır. Mart 2013 ayında devlet başkanlığına

1 Abdürreşit Celil Karluk, “Çin Halk Cumhuriyeti’nde Sosyo Ekonomik Kalkınma Girişimleri ve Reformlar”, Kök Araştırmalar: Kök Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi, 2001, Cilt: 3, 265-283, s. 267.

seçilen Xi Jinping, komşu ülkelerle önceki dönemlere göre daha uyumlu ilişkiler geliştirmeyi, daha etkin ittifaklar oluşturmayı ve Çin'in bölgesinde etkili bir aktör olmasını sağlamayı amaçlayan "Komşuluk Diplomasisi"² gibi farklı stratejileri uygulamaya koymuştur.

Dünya ortalamasının oldukça üzerinde büyüme hızları yakalayan Çin, dünyanın en büyük üreticisi konumuna yükselmiş, bu bağlamda ciddi bir enerji ithalatçısı ve büyük bir emtia ihracatçısı haline gelmiştir. 2008 küresel ekonomik krizi sonrasında ivme kaybeden Çin ekonomisi, özellikle 2011 yılından sonra sürekli azalan bir büyüme oranına sahip olmuştur. Bu durum Çin'in yeni ekonomik kalkınma planları oluşturmasında etkili olmuştur.³

Bu kapsamda Eylül 2013 ayında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesinde yaptığı konuşmasında, insanlık tarihinin en büyük kalkınma projesi olarak da adlandırılan Kuşak ve Yol Girişimine ilişkin "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı"nın ortaklaşa inşa edilmesi ile ilgili stratejik bildiriye resmi olarak ilk defa ortaya koymuş⁴ ve 2014 yılında Avrupa-Asya Demir Yolları Anlaşması (Çin ile Rusya arasında yapılan anlaşma) ile başlangıcı yapılmıştır.⁵ Yine aynı ay içerisinde Çin Devlet Başkanı, Endonezya Parlamentosu'nda Çin'in Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN) üyeleri ile deniz alanlarındaki ortaklık ilişkilerini ilerletmek amacıyla 21'inci Yüzyıl Deniz İpek Yolunu beraber inşa etmeye hazır olduğunu belirtmiştir.⁶ Bundan kısa bir süre sonra, iki projenin "Kuşak ve Yol" Girişimi olarak adlandırılmasına karar verildiği ilan edilmiş, böylece girişim, devlet stratejilerinden birisi olarak resmen kabul edilmiştir.⁷

Modern İpek Yolu olarak da ifade edilen Kuşak ve Yol Girişimi, en basit haliyle geçeceği toplam 71⁸ ülkeyi yol, liman, demir yolu ve havaalanı ile birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Girişimin, yaklaşık olarak 4,5 milyarlık bir dünya nüfusunu ve küresel ekonominin üçte birini oluşturan 71 ülkeyi kapsadığı düşünüldüğünde, önemi daha da artmaktadır.⁹

2 Nien-chung Chang-Liao, "China's New Foreign Policy under Xi Jinping", *Asian Security*, 2016, Cilt: 12, 82-91, s. 83.

3 Zeynep Balcı, "Çin'in Yeni 'İpek Yolu' Projesi", İNSAMER Araştırmalar Merkezi, 2018, 1-9, s. 2.

4 Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China, "Speech by H.E. Xi Jinping: Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future", https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml (Erişim Tarihi: 31.01.2019).

5 Çağla Demirdüzen ve Sinan Demirdüzen, "One Belt One Road Policy: China's Opening to the Middle East", IPSA World Congress, 21-25 Temmuz 2018, Avustralya, 2018, s. 3.

6 Justyna Szczudlik-Tatar, "China's New Silk Road Diplomacy", Policy Paper, https://www.pism.pl/files/?id_plik=15818 (Erişim Tarihi: 01.02.2019)

7 Arzu Durdular, "Çin'in 'Kuşak-Yol' Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi", *Avrasya Etüdleri Dergisi*, 2016, 77-97, s. 79.

8 Bülent Güner, "OBOR Sürecinde Türkiye; Beklentiler ve Sorunlar", Türkan Erdoğan, Yıldırım Atayeter, Sevcan Yıldız, (der.), *Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler'de Akademik Araştırmalar - VI*, Gece Kitaplığı, Ankara, 2008, 67-88, s. 67.

9 Erdal Tanas Karagöl, "Modern İpek Yolu Projesi", SETA Perspektif, <https://www.setav.org/modern->

Kuşak ve Yol Girişiminin coğrafi sınırları kesin olarak tanımlanmamış olmamakla birlikte,¹⁰ girişimin kıtaları birbirine bağlayan finans, ticaret ve altyapı projesi olduğu ifade edilebilir. Girişim, Çin'i dünyaya bağlayacak kara yolu, demir yolu, enerji nakil ve petrol boru hatları, liman gibi altyapı projelerinden oluşmaktadır.¹¹

Çin'in bu girişimi hem jeopolitik hem de ekonomik boyutları ile ele alınabilir. Ekonomik boyutunun birbiri ile ilintili iki motivasyonu mevcuttur: Birinci motivasyonu, dış ticaretinde fazla veren Çin'in biriktirdiği sermaye için demir-çelik ve çimento gibi alanlardaki üretim fazlasını da emecek kârlı yatırım alanları arayışı, son 30 yılda elde edilen ekonomik kalkınmasının ve sanayileşmenin devam ettirilmesi, öncelikli olarak ihtiyaç duyduğu enerji ve ham madde kaynaklarının güvence altına alınması, dış pazarların kontrol altında tutulmasıdır.¹² İkinci motivasyonu ise bu dönüşümün kendisine sağlayacağı güvenli güzergâhlar üzerinden dünyanın önemli merkezleri arasında yer alan Avrupa'ya, Orta Doğu'ya ve Afrika'ya daha kolay ulaşma ve entegre olma isteğidir. Jeopolitik boyutunda ise Çin, ufkunda beliren, Amerika Birleşik Devletleri öncülüğündeki "Pasifik Blok" olarak nitelendirilebilecek yakın coğrafyasındaki Çin'i kendileri için tehdit olarak algılayan aktörler ile girişebileceği büyük mücadele sürecine de kendisini hazırlamaktadır. Bu bağlamda, Kuşak ve Yol Girişimini açıklayacak en uygun kavram, jeoekonomi olarak ifade edilebilir.¹³

Bu girişimin finansmanı için Ekim 2014 ayında 100 milyar ABD doları tutarındaki yatırım ile Türkiye'nin de kurucu üyesi olarak içinde bulunduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ile Şanghay merkezli 100 milyar dolarlık BRICS Yeni Kalkınma Bankası (NDB) kurulmuş ve 40 milyar dolarlık Yeni İpek Yolu Fonu oluşturulmuştur.¹⁴ Bu yatırımlar, Kuşak ve Yol Girişiminin büyüklüğünü ortaya koyarak, diğer ülkeler nezdinde daha somut hale gelmesini sağlamıştır.

ipek-yolu-projesi/ (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

10 Fraser Cameron, "Can OBOR Bring Together the EU and China Closer?", EU-Asia Centre, http://www.eu-asiacentre.eu/pub_details.php?pub_id=209 (Erişim Tarihi: 26.01.2019).

11 Ersan Bocutoğlu, "Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler", International Conference on Eurasian Economies 2017, 5-7 Ekim 2017, Bishkek-Kyrgyzstan, 2017, s. 265.

12 Abdürreşit Celil Karluk, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Yumuşak Gücü", I. Uluslararası İnsan ve Toplum Bilimleri Kongresi, 12-17 Eylül 2017, Gazi Üniversitesi Matbaası, Ankara, 2017a, s. 302.

13 Mehmet Akif Okur, "Bir Kuşak, Bir Yol' Projesi'nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar", *Akademik Hassasiyetler*, 2017, Cilt: 4, 45-54, s. 45.

14 Zhao Minghao, "China's New Silk Road Initiative", IAI Istituto Affari Internazionali, 2015, 1-12, s. 6.

1.1.Kara İpek Yolu

Kuşak ve Yol Girişiminde “Kuşak” olarak nitelendirilen Kara İpek Yolu; İpek Yolu Ekonomik Kuşağı olarak da adlandırılan, Çin’den başlayıp Orta Asya veya “Türkistan” coğrafyasından geçerek Avrupa’ya ulaşacak kadim “İpek Yolu”nda düşünülen Çin öncülüğündeki ekonomik iş birliğinin adıdır. Kara İpek Yolu, tarihi İpek Yolu’nun da başlangıç noktası olan Çin’in Xian kentinden başlayarak, Uygur Türk özerk bölgesindeki Urumçi, Batı Türkistan ve Moskova üzerinden Avrupa’ya giden bir ana güzergâh ile 80.000 kilometrelik yüksek hızlı tren hatları inşa edilmesini kapsamaktadır.¹⁵ Diğer bir güzergâh, Doğu Türkistan-Kazakistan-Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye-Balkanlar üzerinden Avrupa’ya ulaşmakta, bir başka güzergâh ise Doğu Türkistan’dan başlayarak, Batı Türkistan’daki Türk Cumhuriyetleri’nden geçen muhtelif rotalardan veya Pakistan üzerinden İran’a ve Orta Doğu’ya bağlanmaktadır.

İvmesi düşmekle birlikte büyümesini devam ettiren Çin’in, ekonomisinin ihtiyaç duyduğu enerji ve ham madde kaynakları ile ihraç ettiği ürünlerin ulaşım hatlarının güvenliğini sağlaması kaçınılmaz hale gelirken, diğer taraftan Çin’in içerisinde geliştiği ekonomik sistemin mimarı olan Amerika Birleşik Devletleri ile arasındaki anlaşmazlık ve küresel rekabet giderek artmaya başlamıştır. Ticaretinin önemli bölümünü deniz yoluyla taşıyan Çin, Amerika Birleşik Devletleri ile arasındaki çekişmenin tırmanacağını ve hatta çatışmaya evrilebileceğini öngörerek, kendisine ekonomik ve askeri yönlerden büyük zararlara sebep olacak olası deniz ablukası teşebbüslerine karşı Kara İpek Yoluna yönelmektedir.¹⁶ Bu çerçevede Kara İpek Yolunun, aslında muhtemel bir “deniz ablukası” olarak tanımlanabilecek müdahalelere karşı Deniz İpek Yolu’nun bir alternatifi olduğu değerlendirilebilir.

Kara İpek Yoluna ilişkin ilk somut adım, Nisan 2014 ayında Çin’in Chongqing ile Almanya’nın Duisburg kentleri arasındaki Yuxinou Demir Yolu Hattı projesi kapsamında düzenli seferlerin başlaması ile atılmıştır. 11 bin kilometre uzunluğundaki bu demir yolu hattı üzerinde 21 gün süren bir konteynerin taşınma maliyeti 5 bin ila 8 bin ABD doları arasında değişmektedir. Deniz taşımacılığına göre maliyetli olmakla birlikte; deniz yoluyla bir konteynerin Çin’den Avrupa’ya ulaşım süresinin 40 güne kadar çıkması ve gemilerin deniz haydutluğu vakalarının yaşandığı Malakka ile Aden Körfezi gibi riskler barındıran düğüm noktalarından geçmesi nedeniyle sigorta primlerinin aşırı yükselmesi, demir yolunu rasyonel bir alternatif haline getiren diğer etkenlerdir.¹⁷

¹⁵ Abdürreşit Celil Karluk, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine”, Denge Dergisi, 2017b, 95-114, s. 102.

¹⁶ Mehmet Akif Okur, agm, s. 46.

¹⁷ Esme Özdaşlı, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri”, Turkish Studies Academic Journals, 2015, Cilt: 14, 579-596, s. 587.

Çin'in deniz ticaret yollarına erişiminin kesintiye uğraması ihtimali, aynı zamanda ciddi bir güvenlik riski oluşturmaktadır. Ancak, ekonomik ve jeopolitik rekabet ve dengeler çerçevesinde birçok farklı devletin toprağından geçecek olan Kara İpek Yolunda da Çin açısından riskler kaçınılmaz olarak mevcuttur. Özellikle bu risk, Moskova ile İran'ın içinde yer aldığı kuzey ve güney rotalarında daha yüksektir. Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin'in ekonomik ve siyasi nüfuzunu artıracığını düşünen Kara İpek Yolu güzergâhındaki ülkelerin ikna edilmesi gerekmektedir.¹⁸ Mevcut ve olası riskler göz önüne alındığında Çin'in karadan Avrupa ile Orta Doğu'ya bağlayacak en güvenli yolun, Türkiye'nin de dâhil olduğu ve yoğun olarak Türk kökenli nüfusu barındıran "Türkistan" coğrafyasından geçen "Orta Koridor" olduğu görülmektedir.¹⁹

1.2. Deniz İpek Yolu

Kuşak ve Yol Girişiminde "Yol" olarak nitelendirilen 21'inci yüzyıl Deniz İpek Yolu; Çin ile Güneydoğu Asya, Hint Okyanusu ve Akdeniz rotasındaki iş birliğinin adıdır. Deniz İpek Yolu, Çin kıyılarını/limanlarını, Singapur-Malezya-Hint Okyanusu-Aden Körfezi-Kızıl Deniz-Süveyş Kanalı-Akdeniz yoluyla Afrika ve Avrupa'ya bağlamaktadır. 21'inci yüzyıl Deniz İpek Yolu kapsamında Çin, Doğu ve Güney Asya'da, Hint Okyanusu kıyılarında ve Doğu Akdeniz bölgesinde limanlar geliştirmeyi amaçlamaktadır.²⁰ Çin'in de öngördüğü üzere Deniz İpek Yolu; Batı Pasifik, Hint Okyanusu ile Akdeniz arasındaki, Güney Asya ile Doğu Afrika arasındaki ve Doğu Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıları büyük ölçüde artıracaktır.²¹

1.3. Çin'in Gelecek Vizyonu

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Kuşak ve Yol Girişiminin "kazan kazan önerisi" olduğunu belirterek, bu girişimi "3 milyar insanı kapsayacak, muazzam bir serbest ticaret bölgesi"²² olarak nitelemektedir. Sadece ulaştırmaya yönelik hatlar ile sınırlı olmayan bu girişim kapsamında ülkeler arasındaki iş birliği ve ortak yatırımların artırılmasını hedeflenmekte ve yolun bir ekonomik kuşak haline getirilmesi öngörülmektedir.²³ Avrupa ile Asya arasında yeni bir ekonomik koridor olması öngörülen girişim, Çin'in siyasi, ekonomik ve kültürel kazanımlarının yüksek olacağı çok yönlü bir stratejidir.²⁴

18 Esmе Özdaşlı, agm, s. 579.

19 Mehmet Akif Okur, agm, s. 47.

20 Frans-Paul van der Putten and Minke Meijnders, "China, Europe and the Maritime Silk Road", Clingendael Report, https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China_Maritime_Silk_Road.pdf (Erişim Tarihi: 02.02.2019).

21 Frans-Paul van der Putten and Minke Meijnders, agy.

22 Rıza Kadılar, "Yeniden İpek Yolu?", Bloomberg Businessweek, <http://www.rizakadilar.net/bloomberg-businessweek-yeniden-ipek-yolu/> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

23 Esmе Özdaşlı, agm, s. 586.

24 Esmе Özdaşlı, agm, s. 579.

Çin'in Ankara Büyükelçisi Yu Hongyang, 2015 yılında verdiği mülakatta, girişimin beş ana başlıkta gerçekleşmesinin öngörüldüğünü ifade etmiştir. Bu başlıklar: “Politika bağlantısı; kuşak üzerindeki ülkelerin bölgesel iş birliği tedbirleri almasını, tesis bağlantısı; güzergâhtaki ülkelerde altyapı planları ve standartlarının oluşturularak ana ulaşım yolunun inşa edilmesini, ticaret bağlantısı; ülkelerin yatırım ve ticareti kolaylaştırıcı tedbirler almalarını, sermaye bağlantısı; finansal iş birliğini, yürek bağlantısı; kültürel, akademik, insan kaynakları, turizm, bilim, teknoloji ve basın alanlarında iş birliğini hedeflemektedir.”²⁵

Çin, Kuşak ve Yol Girişimine ilişkin ortaya koyduğu tek strateji belgesi olan “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21'inci Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşasına Yönelik Vizyon ve Eylemler” belgesini Mart 2015 ayında açıklamıştır. Bu belge, girişimin net bir tanımından yoksun, şaşırtıcı derecede kısa, belirsiz ve yoruma açıktır.²⁶ Çin bu belge ile Kuşak ve Yol Girişiminin Birleşmiş Milletler Şartı'nın amaç ve prensipleriyle uyumlu olduğunu ve “barış içinde birlikte yaşama” prensibine dayanan beş ilkesini desteklediğini açıklamıştır. Bu ilkeler: ülkelerin egemenliği ve toprak bütünlüklerine karşılıklı saygı, karşılıklı saldırmazlık, iç işlerine müdahalede bulunmama, eşitlik ve karşılıklı yarar ile barış içinde birlikte yaşamadır.²⁷ Ayrıca, Kuşak ve Yol Girişimi, öncelikle antik İpek Yolu alanını kapsamakla birlikte, tüm ülkelerin ve uluslararası/bölgesel örgütlerin iş birliğine ve katılımına açıktır.

Çin, bu girişimin başarılı bir şekilde uygulanabilmesi için tarihinden aldığı enerji ve öz güvenle küresel güç olmanın yollarını aramakta, bunu yerine getirebilmek adına yumuşak gücünü etkili bir şekilde kullanmaya özen göstermektedir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Nursultan Nazarbayev Üniversitesinde düzenlenen konferansta yenilikçi iş birliği modelini ileri sürmüş ve Kazakistan ile müştereken Yeni İpek Yolu Ekonomi Kuşağının oluşturulması arzusunda olduğunu ifade etmiştir. Xi Jinping, müteakip on yılda Şanghay İş Birliği Örgütü'ne (ŞİÖ) üye olan ülkelere 30 bin Çin devlet bursu kontenjanı sağladığını, 10 bin Konfüçyüs Enstitüsü okutmanı ve öğrencilerinin Çin'de eğitim görmesi için davet edileceğini bildirmiştir. Ayrıca, konferans verdiği üniversite öğretim üyesi ve öğrencilerinden 200

25 Milliyet Gazetesi İnternet Sayfası, “Yeni İpek Yolu için Türkiye Kilit Olacak”, 27 Nisan 2015, <http://www.milliyet.com.tr/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit/ekonomi/detay/2050114/default.htm> (Erişim Tarihi: 02.02.2019)

26 Grzegorz Stec, “China's Belt and Road Initiative Is Neither A Strategy, Nor A Vision. It Is A Process.”, European Institute For Asian Studies, http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/03/EU_Asia_at_a_Glance_Stec_BRI_2018-1.pdf (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

27 National Development and Reform Commission (NDRC), “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28 March 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

kişiyi Çin’de yaz kampı faaliyetlerine davet etmiştir. Çin, yerel kültürlerin analizlerini çok iyi yaparak temas kurmakta ve yumuşak gücünü kullanarak, mahalli ve bölgesel topluluklar ile farklı ülkeler üzerinde Batı’nın bu noktada alternatifi olduğunun emarelerini de vermektedir.²⁸

1.4. Kuşak ve Yol Girişiminde Karşılaşılan Sorunlar ve Muhtemel Olumsuzluklar

Her ne kadar gerçekleşmesi durumunda dünya çapında bir etki yaratacak olsa da, girişimin ilerlemesine yönelik sorunlar ve muhtemel olumsuzluklar da mevcuttur.

Çin’in ortaya koyduğu vizyona karşılık Kuşak ve Yol Girişimi; iç pazarlarında Çin mallarının hâkim olacağı ve kazançların adil olmayacağı yönünde bölge ülkelerini kaygılandırmaktadır. Ayrıca, girişim kapsamındaki bölge ülkelerinin iç sorunları, altyapı bakımından yetersiz olmaları ve ülkeler arasındaki tarihsel ve bölgesel anlaşmazlıklar, diğer sorun alanlarıdır.

Girişimin hayata geçmesinden itibaren Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki diğer ülkelerle arasındaki ticaret fazlası hızla artmıştır. Bu bağlamda, Çin’in bu ülkelerle arasındaki dış ticaret fazlası 2014 yılında 30 milyar ABD dolarından 2017 yılı sonunda 100 milyar ABD dolarına yükselmiştir.²⁹

Amerika Birleşik Devletleri ile Rusya gibi büyük ülkeler ise güvenlik ve ticari endişeler nedeniyle girişime olumsuz yaklaşmaktadır. Özellikle Çin ile Amerika Birleşik Devletleri’nin (Trans-Pasifik Ortaklığı) rekabet eden projeleri, bölgesel blokların da ortaya çıkmasına neden olabilecektir. Çinli şirketlerin uluslararası yönetim standartları ile ticaret kuralları hakkında yeterli bilgi birikimi ve tecrübeye sahip olmamaları önemli sorunların başında gelmektedir. Girişim kapsamında yapılması planlanan hızlı tren hattının sorunlu ve istikrarsız bölgelerden geçecek olması, hesaplanandan daha fazla inşaat ve işletme maliyetleri ortaya çıkarma potansiyeli oldukça yüksektir. Kuşak ve Yol Girişimi, içeriği, hedefleri ve uygulama yöntemi gibi gerekli altyapısı oluşturulmadan uygulanması nedeniyle algılanmasında bilişsel farklılığa da neden olmaktadır. Ayrıca girişime, Çin ile diğer ülkelerde farklı öncelik derecesinde önem atfedilmektedir.³⁰

28 Abdürreşit Celil Karlık, 2017a, age, s. 309.

29 Cüneyt Başaran, “Kuşak Yol Projesi’ sıkıntılı günler geçiriyor”, İstanbul Ticaret Odası, https://www.itohaber.com/koseyazisi/208981/kusak_yol_projesi_sikintili_gunler_geciriyor.html (Erişim Tarihi:03.02.2019).

30Arzu Durdular, agm, ss. 86.

Papua Yeni Gine’de düzenlenen 2018 yılı Asya Pasifik Ekonomik İş Birliği (APEC) Zirvesi, Amerika Birleşik Devletleri-Çin gerilimi nedeniyle 29 yıllık tarihinde ilk kez bir anlaşmaya varılmadan sona ermiş ve zirve sonucunda deklarasyon yayımlanmamıştır. Amerika Birleşik Devletleri Başkan Yardımcısı Mike Pence, Zirve’de yaptığı konuşmasında, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki altyapı projelerinin kalitesiz olduğunu ve Çin’in verdiği kredilerin ülkeleri krize sürükleyeceğini savunarak, açıkça Çin’i suçlamıştır.³¹ Ticaret savaşlarının bir göstergesi sayılabilecek bu gelişme, aslında Amerika Birleşik Devletleri’nin girişime destek vermediğinin, hatta girişimin karşısında olduğunun bir göstergesidir.

Diğer bir olumsuzluk ise, Amerika Birleşik Devletleri Başkan Yardımcısı’nın da vurguladığı gibi, girişim kapsamında yer alan ülkelerden bazıları, kendilerine açılan kredileri geri ödeme olasılıkları zayıftır ve bu durum Çin’i finansal yönden etkileyebilir.³² Washington Küresel Gelişim Merkezi tarafından yayınlanan bir rapora göre, Kuşak ve Yol Girişimine dâhil edilen Pakistan, Somali, Maldivler, Laos, Karadağ, Moğolistan, Tacikistan ve Kırgızistan olmak üzere toplam sekiz ülke, Çin’den aldıkları büyük miktardaki borçlar nedeniyle sorun yaşamaktadır.³³

Bu olumsuzluklara ilave olarak; Malezya, Endonezya, Bangladeş ve Pakistan gibi girişim kapsamında doğrudan yatırım alacak ülkeler, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında finansmanı büyük oranda Çin tarafından karşılanacak olan köprü, demir yolu ve liman gibi büyük projelere başlamaktan vazgeçmişlerdir. Girişim kapsamında 2016 yılında 16 adet proje iptal edilmişken, 2018 yılında iptal edilen proje sayısı 38 adet olmuştur.³⁴

Bunula birlikte Kuşak ve Yol Girişimi, 21’inci yüzyılın küreselleşmesine katkıda bulunacak projelerden birisi olarak dikkat çekmektedir. Modern İpek Yolu Girişimi kapsamında Çinli şirketler, projenin ilan edildiği 2013 yılından 2017 yılına kadar 340 milyar ABD doları tutarında altyapı sözleşmeleri imzalamış, bir analize göre bu süreçte Çin, çoğunluğu Asya’da olmak üzere projenin 210 milyar dolarlık finansmanını üstlenmiştir.³⁵ Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çin, 2018 yılına kadar 60’tan fazla ülkeye yatırımlar

31 Remarks by Vice President Pence at the 2018 APEC CEO Summit, Port Moresby-Papua New Guinea, <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-vice-president-pence-2018-apec-ceo-summit-port-moresby-papua-new-guinea/> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

32 Mridusmita Choudhury, “What is One Belt, One Road in China?”, <https://www.quora.com/What-is-One-Belt-One-Road-in-China> (Erişim Tarihi: 26.01.2019).

33 Frank Umbach, “China’s Belt And Road Initiative and The Mediterranean Region: The Energy Dimension”, Mediterranean Dialogue Series, 2018, 1-12, s. 3.

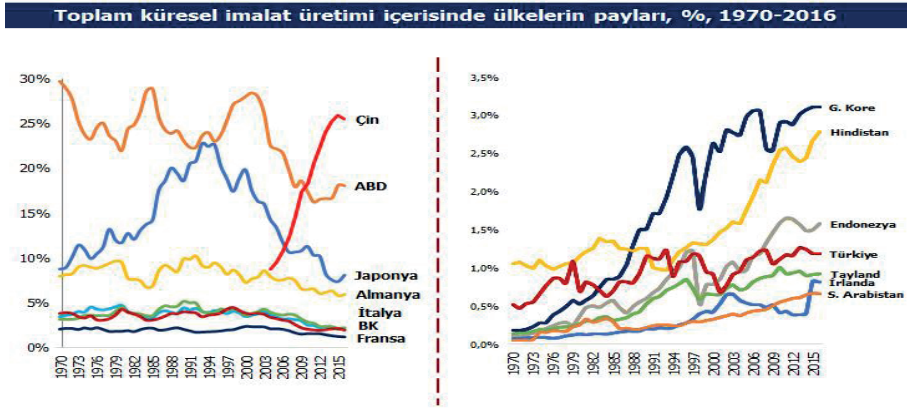
34 Cüneyt Başaran, agy.

35 Lily Kuo and Niko Kommenda, “What is China’s Belt and Road Initiative?”, <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer> (Erişim Tarihi:26.03.2019).

gerçekleştirmiş,³⁶ Çinli şirketlerin girişime dâhil olan ülkelere yeni yatırımları artarak devam etmiş ve Ocak 2019 ayı itibarıyla 1,372 milyar ABD dolarına yükselmiştir.³⁷

2. Girişimin Akdeniz ile Türkiye'ye Yönelik Ekonomik Yansımaları

Kuşak ve Yol Girişimi, küresel üretim merkezleri ve dünya ticaretinin değişen “jeoekonomik” yapısı ile ilgilidir. Üretim merkezi Doğu ve Güney Asya'ya doğru kaydıkça, dünya ticaretinin yapısı da bu kapsamda hızla değişmektedir. “Yaklaşık son 50 yılda, Amerika Birleşik Devletleri, Almanya, İtalya, Kanada, Birleşik Krallık ve hatta Japonya'nın küresel imalat sanayi üretimi içindeki payı sürekli azalmış, Çin, Güney Kore, Hindistan, Endonezya, Türkiye, Malezya ve Polonya'nın payı ise artmıştır.”³⁸



Şekil-1: 1970-2016 Yılları Arasındaki Toplam Küresel İmalat Üretimi İçerisindeki Ülkelerin Payları (%)³⁹

Üretimin Asya'da, tüketimin ise Avrupa ve Amerika'da olacak şekilde değiştiği bu yeni dünyada ticaret rotaları da değişmiş, esasen Kuşak ve Yol Girişimi de bu noktada Çin ile Avrupa'yı birbirine bağlamayı amaçlamıştır.⁴⁰

36 Anadolu Ajansı Resmi İnternet Sayfası, “Çin’in Kuşak ve Yol Girişiminde Sorunlar Artıyor”, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-kusak-ve-yol-girisiminde-sorunlar-artiyor/1307053> (Erişim Tarihi:23.03.2019).

37 China Radio International (CRI Türk) İnternet Sayfası, “Çin’in Kuşak ve Yol Ülkelerine Doğrudan Yatırımı %8,1 Arttı”, <http://www.criturk.com/haber/haber-lokasyon/cinin-kusak-ve-yol-ulkelerine-dogrudan-yatirimi-81-artti-79266> (Erişim Tarihi: 26.03.2019).

38 Güven Sak, “Ticaret Savaşları Çağında, Kuşak ve Yol Girişimi'ne Nasıl Bakalım?”, TEPAV, <https://www.tepav.org.tr/tr/blog/s/6315> (Erişim Tarihi: 23.03.2019).

39 Güven Sak,a.g.m.

40Jacopo Franceschini, “Belt and Road Initiative (BRI): Reshaping the Political Scenario of the Eastern Mediterranean?”, Mediterranean Affairs, <http://mediterraneanaffairs.com/belt-road-initiative-bri-mediterranean/> (Erişim Tarihi: 23.03.2019).

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

Avrupa Birliği (AB) ile ticari ilişkileri yüksek düzeyli olan Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında AB ile olan ticaret hacmini daha da yükselteceği öngörülmektedir. Anılan girişim, dış ticaretinin yaklaşık olarak %25'ini Asya ülkeleri ile gerçekleştiren AB'yi, bu ülkelerle daha çok yakınlaştıracaktır. 2001 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne üyeliği sürecinde AB tarafından desteklenmesi, AB-Çin yakınlaşmasının göstergelerinden birisi olmuştur. ⁴¹ 2017 yılında Çin ile AB'nin toplam ticaret hacminin 572,8 milyar avro⁴² düzeyinde gerçekleşmesi bu anlamda önem arz etmektedir.

Mevcut koşullarda, mesafe ve taşınan yüke de bağlı olarak, demir yolu taşımacılığının deniz taşımacılığına göre üç ile yedi kat arasında daha maliyetli olduğu ve aynı zamanda yük trenlerinin bir gemi ile kıyaslanamayacak derecede az yük taşıdığı göz önüne alındığında, Çin ile özellikle uzak coğrafyalar arasındaki ticaret köprüsünün büyük oranda deniz yolu ile sağlanacağı değerlendirilmektedir. Her ne kadar Kara İpek Yolu, Çin'in deniz ticaret yollarına erişiminin kesilmesi yahut kısıtlanması olasılığına karşılık alternatif olarak geliştirilse de, 2016 yılında dünya ticaretinin %84'ünün deniz yoluyla taşındığı⁴³ göz önüne alındığında, Deniz İpek Yolu'nun da Çin için vazgeçilmez olduğu ortadadır.

Çin ile Avrupa'nın en önemli limanları olarak kabul edilebilecek Şanghay ile Rotterdam arasındaki kara ve deniz yolu taşımacılık maliyetleri, deniz yolunun neden tercih edildiğini açıklamaktadır. Demir yolu ve deniz yolu alternatiflerine göre söz konusu limanlar arasındaki mesafe, maliyet ve ulaşım sürelerine ilişkin tablo aşağıdadır.⁴⁴

Tablo-1: Şanghay ile Rotterdam Arasındaki Kara ve Deniz Yolu Mesafe, Maliyet ve Ulaşım Süreleri

	Trans-Sibirya Demir Yolu Hattı	Kazakistan-Moskova Demir Yolu Hattı	Deniz Yolu
Mesafe (Km)	13.750	12.500	20.000
Konteyner Başına Taşıma Maliyeti (Avro)	3.750	3.200	1.000
Toplam Taşıma Süresi (Gün)	15-22	15-22	28-35

41 Erdal Tanas Karagöl, a.g.m.

42 Eurostat - Statistic Explained, "China-EU - International Trade In Goods Statistics", https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics (Erişim Tarihi: 23.03.2019).

43Deniz Ticareti Dergisi, Şubat 2017, "Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler", http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf (Erişim Tarihi: 27.01.2019).

44Netherlands Ministry Of Foreign Affairs, "Opportunities In Asia - Implications Of The OBOR Initiative", <http://www.ecorys.nl/sites/default/files/NL2110-31984rep.pdf> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

Bu bağlamda, Kuşak ve Yol Girişiminde, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'na kıyasla Deniz İpek Yolu'nun ön plana çıkacağı ve özellikle Çin ile Avrupa arasındaki ticari mal, ham madde gibi maddi olan varlıkların taşımacılığının denizler üzerinden yapılacağı öngörülmektedir. Çin ile AB arasındaki yüksek ticaret hacminin gerçekleştirilmesi noktasında ise Akdeniz üzerinden gerçekleştirilen deniz taşımacılığı birinci öncelikli olacaktır.

2.1. Deniz İpek Yolu Girişimi ve Akdeniz

Gerek Çin resmî kaynaklarında gerekse de uluslararası basında girişime ilişkin çok sayıda kaynak yayımlansa da, henüz kara ve deniz yollarının kesin rotasını çizmek mümkün değildir. Ayrıca, girişimin hangi ülkeleri kapsadığı açıklığa kavuşmamıştır. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yayınlanan çalışmalar ve yapılan yatırımlar dikkate alındığında, Çin'in Akdeniz'deki en büyük partnerinin Yunanistan olduğu görülmektedir. Bir devlet teşebbüsü olan China Ocean Shipping Company (COSCO), Deniz İpek Yolu'nun ucundaki Avrupa'nın en önemli denizcilik merkezi olan Yunanistan'ın Pire Limanı'nın⁴⁵ geliştirilmesine yönelik önemli yatırımlar gerçekleştirmiştir.

"Pire Limanı Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya yakınlığı nedeniyle Çin'in denizlerdeki en önemli ticari lojistik üssüdür. Çin, Pire Limanı'nı denizcilik şirketi COSCO aracılığıyla 2009 yılında 35 seneliğine kiralamış ve o tarihten bu yana limanda yüksek maliyetli yatırımlar gerçekleştirmiştir."⁴⁶ Bu yatırımlardan birisi de COSCO'nun Ağustos 2016 ayında Pire Limanı'nın II ve III numaralı terminallerinin 35 yıllığına %67 oranındaki çoğunluk hisselerinin 368,5 milyon avroya satın alınmasıdır.⁴⁷ Pire Limanı, 2008 yılında 680 bin TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) elleçleme kapasitesi ile dünyanın en büyük limanları arasında 93'üncü sırada iken, 2017 yılında 4,15 milyon TEU elleçleme kapasitesi ile 36'ncı sıraya yükselmiştir.⁴⁸

Çin açısından Pire Limanı, konumu itibarıyla Kuşak ve Yol Girişimi üyesi toplam 16 Doğu ve Orta Avrupa ülkesi ile tüm Avrupa'ya ulaşımın en etkin yoludur. Bu kapsamda, Yunanistan ile çeşitli Avrupa ülkelerinin deniz-kara ulaşımının tamamlayıcısı olacak demir yolu hatlarının inşasına başlanmış veya planlanmıştır.⁴⁹

⁴⁵Frans-Paul van der Putten, Minke Meijnders, a.g.y.

⁴⁶Bülent Güner, "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası", Marmara Coğrafya Dergisi, 2018, 112-123, s. 118.

⁴⁷ Cem Gürdeniz, "10 Soruda Deniz İpek Yolu ve Türkiye", <http://www.lojistikhatti.com/haber/2017/06/10-soruda-deniz-ipek-yolu-ve-turkiye> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

⁴⁸The National Herald, "China's Cosco Makes Piraeus 2nd Largest Port in Mediterranean", <https://www.thenationalherald.com/229205/chinas-cosco-makes-piraeus-2nd-largest-port-in-mediterranean/> (Erişim Tarihi: 07.03.2019).

⁴⁹Bülent Güner, a.g.m., s. 118.

2.2. Deniz İpek Yolu Girişimi ve Türkiye

Türkiye'nin uluslararası arenada önemi; 75 milyon üzerindeki nüfusu, gelişen ekonomisi, Orta Asya, Orta Doğu, Afrika ve Avrupa ülkeleri ile arasındaki tarihi ve siyasi bağları, Asya'da İş Birliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı, Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı ve Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü gibi uluslararası örgütlere üyelikleri ve jeopolitik konumuyla, gün geçtikçe artmaktadır. Bu nitelikleri kapsamında Türkiye, Kuşak ve Yol Girişiminde Çin açısından özel bir öneme sahiptir.

Türkiye açısından Çin, siyasi, askeri ve iktisadi konularında ilişkilerin daha da geliştirilmesi gereken bir partner; Çin açısından Türkiye ise Balkanlar ile Avrupa'ya bir çıkış kapısı konumundadır. "Orta Koridor" olarak Kara İpek Yolunun bir güzergâhının Türkiye'den geçecek olması ve Türkiye'nin bu noktada Asya ile Avrupa arasındaki stratejik geçiş güzergâhlarını kontrol ediyor olması, Türkiye'yi Kuşak ve Yol Girişimi için kritik önemi bulunan bir ülke konumuna getirmektedir. Orta Koridor güzergâhı kapsamında "Kars-Tiflis-Bakü" demiryolu hattına ilişkin olarak 2015 yılında iki ülke arasında bir mutabakat zaptı imzalanmıştır. Ayrıca bu hat ile bağlantılı Kars ile Edirne arasında hızlı tren hattı da yaklaşık olarak 3 milyar ABD doları tutarındaki bir bütçe ile Çin ortaklığında inşa edilecektir. Bu hattın tamamlanarak faaliyete geçmesi ile Türkiye'nin önemi de artacaktır.⁵⁰ Türkiye ve Çin'in; girişimi algılama farklılığı ve iki ülke ticaretinin gün geçtikçe Türkiye aleyhine açık vermesi gibi günümüzde birtakım olumsuzluklar bulunmasına karşı, gelecekte askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda birbirini tamamlayan iki ülke konumuna gelmesine söz konusu girişimin olumlu etkisi olacaktır.⁵¹

Asya'nın doğu-batı ekseninin en uç noktalarında yer alan Çin ile Türkiye arasındaki ekonomik ilişkiler hızla artmakta ve çeşitlenmektedir. Günümüzde Çin, Türkiye'nin en önemli ticaret ortağıdır. 2019-2023 dönemindeki beş yıllık süreçte, Çin'in Türkiye'deki yatırımlarının 56 milyar ABD dolarına⁵² ulaşması beklenmektedir.

Çin'in küresel ekonomik sisteme bütünleşme sürecinde, Türkiye'nin de etkin bir yol haritasına ihtiyacı vardır. Türkiye öncelikle Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Kara İpek Yolu (kuşak) güzergâhı ile kendisini sınırlandırmamalı, jeopolitik konumunun da avantajını kullanarak önüne çıkan fırsatları değerlendirmeli ve buna yönelik girişimlerde bulunmalıdır. Tarihi İpek Yolu

50 Cem Gürdeniz, "Çin-Türkiye Deniz İpek Yolu İşbirliği", <http://ankaenstitusu.com/cin-turkiye-deniz-ipek-yolu-isbirligi/> (Erişim Tarihi: 27.03.2019).

51 Arzu Durdular, agm, ss. 90-91.

52 Güven Sak, a.g.y.

tek bir güzergâh şeklinde değildir, yeni girişim de farklı güzergâhlardan oluşan bir ulaşım yelpazesi şeklinde olacaktır. Ayrıca Türkiye, Çin ile birlikte Asya'nın küresel ekonomik sisteme entegrasyonu için yapabileceklerine odaklanmalıdır. Bununla birlikte Kuşak ve Yol Girişimi tek bir ülke tarafından önceden programlanmış paket projeler demeti değil, her ülkenin kendi projelerini uygulayacağı ve kendisiyle birlikte Asya'nın bütününe yararlı hale getirebileceği bir yaklaşımdır. Bu kapsamda, Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin şekillenmesi, ilgili ülkenin faal olarak katkı yapması ile doğrudan ilişkilidir. Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde ilk olarak, kendisine bir yol haritası belirlemeli ve buna uygun projelere odaklanmalıdır.

Türkiye, Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100'üncü yıl dönümü olan 2049 yılına kadar yaklaşık olarak 4 trilyon ABD doları tutarındaki ortak yatırımların yapılmasını öngören bu girişimin Deniz İpek Yolunda merkez limanı ile yer almamakta, yalnızca Kara İpek Yolunda "Orta Koridor"u oluşturan güzergâhta demir yolu projeleri ile yer almaktadır. "Ancak bu güzergâh, Türkiye'nin Deniz İpek Yolundaki büyük potansiyelini etkilememeli aksine tamamlayıcısı olmalıdır."⁵³

COSCO başta olmak üzere Çinli şirketler 2015 yılından itibaren Türk limanlarına da yatırımlarda bulunmuştur. Bu kapsamda; Kumport, Çandarlı ve Mersin Limanları en fazla ilgilendikleri limanlar olmuştur. Çin'in en büyük devlet kuruluşlarından biri olan dev denizcilik şirketi COSCO, 2015 yılında yıllık 2.100.000 TEU elleçleme kapasitesine sahip Türkiye'nin en büyük limanları arasında yer alan Kumport'un önemli bir bölümünü satın almıştır. Ancak Kumport Limanı, Deniz İpek Yolunun Avrupa pazarlarına giriş limanı olarak belirlenmemiştir.

Çin, ticaretinin kesintisiz olarak sağlanabilmesine yönelik olarak Kuşak ve Yol Girişimini kurgularken, "Kuşak" ve "Yol" olarak adlandırdığı kara ile deniz bağlantılarını birbirlerinin alternatifi olarak tasarlamının yanı sıra, olası risklere karşı Kara İpek Yolunun farklı güzergâhlardan işletilmesini planladığı görülmektedir.

Küresel ticaret savaşlarının hız kazandığı günümüzde, AB üyesi Yunanistan'ın Atlantik Blok etkisi ile orta ve uzun vadede Pire Limanı'nın kullanımını kısıtlaması ve Çin'in ticaretini sekteye uğratması olasıdır. Çin'in siyasi ve jeopolitik konjonktürde karşılaşılabileceği bu faktörleri göz önüne alarak, Deniz İpek Yolu kapsamında Avrupa ile ticaretini kesintisiz olarak sürdürebileceği Akdeniz'de alternatif bir liman seçmesi noktasında Kara İpek

⁵³ Cem Gürdeniz, a.g.y.

Yolunda önemli bir güzergâhta yer alan Türkiye, bulunduğu konum itibarıyla ön plana çıkma potansiyeline sahiptir.

Bu bağlamda, Ege Denizi'nde inşası devam eden yıllık 12 milyon TEU kapasiteli Çandarlı merkez limanı projesi Çin için Avrupa'ya ulaşımında seçebileceği bir alternatiftir. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çandarlı veya başka bir Ege ya da Akdeniz limanının Çinlilerle ortak işletimi için her türlü teşvik ve gayret gösterilmeli, buna yönelik politikalar geliştirilmelidir.⁵⁴

3. Sonuç

Kuşak ve Yol Girişimi, bir yandan Çin'in orta batı bölgesini altyapısal ve iktisadi olarak kalkındırırken, diğer taraftan da tarihte ilk defa Çin'i Rusya'ya, Orta Asya'ya, Güneydoğu Asya'ya, Güney Asya'ya, Batı Asya'ya, Körfez ülkelerine, Orta ve Doğu Avrupa'ya ve Afrika'ya bağlayacaktır. Girişimin güzergâhı üzerinde bulunan ülkelerin büyük bir kısmı gelişmekte olan ülkeler ya da yeni kalkınmakta olan ekonomik topluluklardır. Kuşak ve Yol Girişimi ile oluşturulacak dev pazar, karşılıklı yarara dayalı iş birliği ile ilgili ülkelerin ekonomilerine katkı sağlayacağı aşikârdır.

Kuşak ve Yol Girişimi iki kısımdan meydana gelmektedir: Birinci kısım Çin'i; Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa'ya bağlayacak olan ve "Kuşak" olarak nitelendirilen Kara İpek Yolu, ikinci kısım ise Çin'i; Güneydoğu Asya, Afrika, Orta Asya ve Avrupa'ya bağlayacak olan ve "Yol" olarak nitelendirilen 21'inci yüzyıl Deniz İpek Yoludur. Kuşak ve Yol Girişiminin coğrafi sınırları kesin olarak tanımlanmamış olmamakla birlikte, girişimin "Kuşak" kısmının 2'si Avrupa'ya ulaşan 6 farklı güzergâhtan, "Yol" kısmının ise 1 rotadan oluşacağı öngörülmektedir. Çin'i, Avrupa'ya karadan taşıyacak en güvenli güzergâhın, Türkiye'nin de içinde bulunduğu ve yoğun olarak Türk nüfusu barındıran "Türkistan" coğrafyasından geçen "Orta Koridor" olduğu görülmektedir.

Deniz ulaştırmasının çeşitli riskleri barındırması ve ulaşım süresinin avantajları, demir yolunu rasyonel bir alternatif haline getirmektedir. Ancak, mevcut koşullarda, demir yolu taşımacılığının deniz taşımacılığına göre daha maliyetli olduğu ve taşıma kapasiteleri göz önüne alındığında, Çin-Avrupa ticaretinin büyük oranda deniz yolu ile gerçekleştirileceği değerlendirilmektedir.

Deniz İpek Yolu kapsamında Çin'in Akdeniz'deki en büyük ortağının Yunanistan olduğu ve Avrupa'ya giriş noktası olarak Avrupa'nın en önemli denizcilik merkezi olan Yunanistan'ın Pire Limanı'nın seçildiği görülmektedir. Çin'in, ticaretinin kesintiye uğramaması ve olası risklerden en az etkilenmek

⁵⁴Cem Gürdeniz, a.g.y.

maksadıyla Kuşak ve Yol Girişimini birbirinden farklı güzergâhları ihtiva edecek şekilde tasarlandığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, günümüzün değişken siyasi ve jeopolitik konjonktüründe Çin, Akdeniz’de alternatif bir liman arayışına girecektir. Türkiye intermodal taşımacılık kolaylıklarının (demir yolu bağı ve kapasitesi, kara yolu kapasitesi vb.) sağlanmasına yönelik politikalar ile Çin’in liman seçiminde ön plana çıkma potansiyeline sahiptir.

Bu süreçte Türkiye’nin Çin’e sunacağı yatırım önerileri yanında, Çin’in yatırım öncelikleri de dikkate alınmalı ve Çin sermayesini ülkemize daha fazla çekebilmek için Çinli yatırımcılara yönelik özel teşvik uygulamaları da değerlendirilmelidir. Türkiye’nin, Kuşak ve Yol Girişimi içerisinde ekonomik beklentileri henüz karşılanmış değildir. Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi içerisinde sadece transit bir ülke değil, lojistik bir üs ve üretim merkezi olmayı da hedeflemektedir.

Girişimin, özellikle Akdeniz coğrafyasında, yatırım, finansman, istihdam, turizm gibi alanlarda yaratacağı ekonomik potansiyel göz önüne alınarak, Deniz İpek Yolunun Avrupa’ya açılan kapısı için Türkiye’den gelişmeye müsait limanların seçilebilmesi için farkındalık yaratılmalı, bu limanlarda ve intermodal taşımacılık kolaylıklarına yatırımlar hızlandırılmalıdır.

Kuşak ve Yol Girişimi 21’inci yüzyılın en önemli jeoekonomik projesidir. Türkiye, bu girişimde aktif olarak ve yüksek profille yer almalı, her alanda Çin ile ilişkilerini geliştirmelidir. Çin ile aleyhimize olan dış ticaret dengesini kendi lehimize çevirebilmek için özellikle turizm alanında hamle yapılması gereklidir. Aksi takdirde söz konusu ticaret açığı yakın dönemde değişmeyecektir.

Kaynakça

Makaleler

BALCI Zeynep, “Çin’in Yeni ‘İpek Yolu’ Projesi”, İNSAMER Araştırmalar Merkezi, 2018, 1-9.

CHANG-LIAO Nien-chung, “China’s New Foreign Policy under Xi Jinping”, Asian Security, 2016, Cilt: 12, 82-91.

DURDULAR Arzu, “Çin’in ‘Kuşak-Yol’ Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, Avrasya Etüdları Dergisi, 2016, 77-97.

GÜNER Bülent, “OBOR Sürecinde Türkiye; Beklentiler ve Sorunlar”, Türkan Erdoğan, Yıldırım Atayeter, Sevcan Yıldız, (der.), Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler’de Akademik Araştırmalar - VI, Gece Kitaplığı, Ankara, 2008, 67-88.

KARLUK Abdürreşit Celil, “Çin Halk Cumhuriyeti’nde Sosyo Ekonomik Kalkınma Girişimleri ve Reformlar”, Kök Araştırmalar: Kök Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi, 2001, Cilt: 3, 265-283.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

KARLUK Abdürreşit Celil, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine”, Denge Dergisi, 2017b, 95-114.

MINGHAO Zhao, “China’s New Silk Road Initiative”, IAI Istituto Affari Internazionali, 2015, 1-12.

OKUR Mehmet Akif, “‘Bir Kuşak, Bir Yol’ Projesi’nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar”, Akademik Hassasiyetler, 2017, Cilt: 4, 45-54.

ÖZDAŞLI Esmе, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri”, Turkish Studies Academic Journals, 2015, Cilt: 14, 579-596.

UMBACH Frank, “China’s Belt And Road Initiative and The Mediterranean Region: The Energy Dimension”, Mediterranean Dialogue Series, 2018, 1-12.

Konferanslarda Sunulan Tebliğler

KARLUK Abdürreşit Celil, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Yumuşak Gücü”, I. Uluslararası İnsan ve Toplum Bilimleri Kongresi, 12-17 Eylül 2017, Gazi Üniversitesi Matbaası, Ankara, 2017a.

DEMİRDÜZEN Çağla ve DEMİRDÜZEN Sinan, “One Belt One Road Policy: China’s Opening to the Middle East”, IPSA World Congress, 21-25 Temmuz 2018, Avustralya, 2018.

BOCUTOĞLU Ersan, “Çin’in “Bir Kuşak-Bir Yol” Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler”, International Conference on Eurasian Economies 2017, 5-7 Ekim 2017, Bishkek-Kyrgyzstan, 2017.

İnternet Kaynakları

Anadolu Ajansı Resmî İnternet Sayfası, “Çin’in Kuşak ve Yol Girişiminde Sorunlar Artıyor”, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-kusak-ve-yol-girisiminde-sorunlar-artiyor/1307053> (Erişim Tarihi:23.03.2019).

BAŞARAN Cüneyt, “‘Kuşak Yol Projesi’ sıkıntılı günler geçiriyor”, İstanbul Ticaret Odası, https://www.itohaber.com/koseyazisi/208981/kusak_yol_projesi_sikintili_gunler_geciriyor.html (Erişim Tarihi:03.02.2019).

CAMERON Fraser, “Can OBOR Bring Together the EU and China Closer?”, EU-Asia Centre, http://www.eu-asiacentre.eu/pub_details.php?pub_id=209 (Erişim Tarihi: 26.01.2019).

China Radio International (CRI Türk) İnternet Sayfası, “Çin’in Kuşak ve Yol Ülkelerine Doğrudan Yatırımı %8,1 Arttı”, <http://www.criturk.com/haber/haber-lokasyon/cinin-kusak-ve-yol-ulkelerine-dogrudan-yatirimi-81-artti-79266> (Erişim Tarihi: 26.03.2019).

CHOUDHURY Mridusmita, “What is One Belt, One Road in China?”, <https://www.quora.com/What-is-One-Belt-One-Road-in-China> (Erişim Tarihi: 26.01.2019).

Deniz Ticareti Dergisi, Şubat 2017, “Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler”, http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf (Erişim Tarihi: 27.01.2019).

Eurostat - Statistic Explained, “China-EU - International Trade In Goods Statistics”, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics (Erişim Tarihi: 23.03.2019).

FRANCESCHINI Jacopo, “Belt and Road Initiative (BRI): Reshaping the Political Scenario of the Eastern Mediterranean?”, Mediterranean Affairs, <http://mediterraneanaffairs.com/belt-road-initiative-bri-mediterranean/> (Erişim Tarihi: 23.03.2019).

GÜRDENİZ Cem, “Çin-Türkiye Deniz İpek Yolu İşbirliği”, <http://ankaenstitusu.com/cin-turkiye-deniz-ipek-yolu-isbirligi/> (Erişim Tarihi: 27.03.2019).

GÜRDENİZ Cem, “10 Soruda Deniz İpek Yolu ve Türkiye”, <http://www.lojistikhatti.com/haber/2017/06/10-soruda-deniz-ipek-yolu-ve-turkiye> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

KADILAR Rıza, “Yeniden İpek Yolu?”, Bloomberg Businessweek, <http://www.rizakadilar.net/bloomberg-businessweek-yeniden-ipek-yolu/> (Erişim Tarihi: 07.02.2019).

KARAGÖL Erdal Tanas, “Modern İpek Yolu Projesi”, SETA Perspektif, <https://www.setav.org/modern-ipek-yolu-projesi/> (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

KUO Lily and KOMMENDA Niko, “What is China’s Belt and Road Initiative?”, <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer> (Erişim Tarihi:26.03.2019).

Milliyet Gazetesi İnternet Sayfası, “Yeni İpek Yolu için Türkiye Kilit Olacak”, 27 Nisan 2015, <http://www.milliyet.com.tr/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit/ekonomi/detay/2050114/default.htm> (Erişim Tarihi: 02.02.2019)

Ministry of Foreign Affairs the People’s Republic of China, “Speech by H.E. Xi Jinping: Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future”, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml (Erişim Tarihi: 31.01.2019).

National Development and Reform Commission (NDRC), “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28 March 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

Netherlands Ministry Of Foreign Affairs, “Opportunities In Asia - Implications Of The OBOR Initiative”, <http://www.ecorys.nl/sites/default/files/NL2110-31984rep.pdf> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

Remarks by Vice President Pence at the 2018 APEC CEO Summit, Port Moresby-Papua New Guinea, <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-vice-president-pence-2018-apec-ceo-summit-port-moresby-papua-new-guinea/> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

SAK Güven, “Ticaret Savaşları Çağında, Kuşak ve Yol Girişimi’ne Nasıl Bakalım?”, TEPAV, <https://www.tepav.org.tr/tr/blog/s/6315> (Erişim Tarihi: 23.03.2019).

STEC Grzegorz, “China’s Belt and Road Initiative Is Neither A Strategy, Nor A Vision. It Is A Process.”, European Institute For Asian Studies, http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/03/EU_Asia_at_a_Glance_Stec_BRI_2018-1.pdf (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

SZCZUDLIK-TATAR Justyna, “China’s New Silk Road Diplomacy”, Policy Paper, https://www.pism.pl/files/?id_plik=15818 (Erişim Tarihi: 01.02.2019)

The National Herald, “China’s Cosco Makes Piraeus 2nd Largest Port in Mediterranean”, <https://www.thenationalherald.com/229205/chinas-cosco-makes-piraeus-2nd-largest-port-in-mediterranean/> (Erişim Tarihi: 07.03.2019).

VAN DER PUTTEN Frans-Paul and MEIJNDERS Minke, “China, Europe and the Maritime Silk Road”, Clingendael Report, https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China_Maritime_Silk_Road.pdf (Erişim Tarihi: 02.02.2019).

Çin'in Denizcilik Gücündeki Gelişmelerin Asya Pasifik'teki Rekabete Etkileri

Effects of Recent Developments in Chinese Sea Power to the Competition in Asia-Pacific Region

Teoman TEPEHAN

Öz

Amerika Birleşik Devletleri'nden (ABD) sonra en büyük ikinci ekonomi ve en büyük petrol ithalatçısı olan Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi'ndeki veto yetkisi, nükleer silah kapasitesi, geniş toprakları ve büyük nüfusu gibi özellikleri ile Asya-Pasifik bölgesinin en önemli ülkelerinden biridir. Keşifler çağından bu yana dünyanın en önemli ticaret rotalarına ev sahipliği yapan bu bölgede, ABD, Japonya ve Rusya'nın ardından Çin, deniz geçit ve alanlarının kontrol edilmesine yönelik gayretlerini son yıllarda artırmıştır. Gerek gelişen ekonomisinin enerji ve hammadde ihtiyaçları, gerekse bölgede kıtasal açıdan önemli bir kıyı şeridine sahip olması Çin için bu durumu dikte edici hususlardır. Bu kapsamda, Çin'in Güney Çin Denizi'ne yönelik uygulamaları ile "Tek Kuşak Tek Yol (OBOR)" ve "İnci Dizisi (String of Pearls)" Girişimlerinin, küresel ekonominin yanı sıra Asya-Pasifik güç dengeleri üzerinde de büyük etkilere sahip olacağı değerlendirilmektedir. Bu çalışmanın amacı, Çin denizcilik gücünde son yıllarda yaşanan gelişmelerin, Asya-Pasifik bölgesindeki rekabete ve mevcut güç dengelerine muhtemel etkilerinin araştırılmasıdır.

Anahtar Kelimeler: Çin, Asya-Pasifik, Deniz Uygulamaları, Kuşak Yol, Tek Kuşak Tek Yol Girişimi, İnci Dizisi.

Abstract

Besides being the second largest economy after the United States of America (USA) and the biggest oil importer of the world, People's Republic of China is one of the important countries of Asia-Pacific region with attributes like, veto power in the United Nations Security Council, nuclear capacity, a vast land and a huge population. In this region, where very important shipping lines lay since the age of discoveries, China has incremented its efforts to control the choke-points and sea areas competing after USA, Japan and Russia. The factors, that dictate China this situation, are both its dependence on raw materials and energy resources for its developing economy and the continentally important coastline in the region it possesses. In this context it is considered that "One

Belt One Road (OBOR)” and “String of Pearls (SP)” Initiatives, which are put forward by China, will hugely affect not only the global economy but also the balance of power in Asia-Pacific region. The purpose of this study is to assess the effects of recent developments in Chinese sea power to the competition and current balance of power in the region.

Keywords: China, Asia-Pacific, Maritime Practices, Belt Road, One Belt One Road Initiative, OBOR, String of Pearls.

Giriş

Dünyamızın yaklaşık dörtte üçünü kaplayan okyanus ve denizler insan ve toplumların hayatları açısından önemli etkilere sahiptir. Günümüzde 7 milyarı aşmış olan dünya nüfusunun yaklaşık % 80’i de kıyılarda ve kıyılardan uzak sayılamayacak bir kuşak içerisinde yaşamaktadır. Tüm bunlara ilave olarak ticarete konu olan emtianın da fiziksel olarak yaklaşık %90’ı denizler yoluyla taşınmaktadır. Bu nedenlerle denizler ve denizlerden faydalanma toplumların yaşamlarında önemli bir yer tutmaktadır.

Bu bakış açısıyla, denizcilik gücü dendiğinde “bir ulusun denize ve denizciliğe ait olanak ve yeteneklerinin ulus yararına kullanılması, değerlendirilmesi, korunması ve geliştirilmesi amacıyla harcanan, düşüncel, bilimsel, fiziksel, ekonomik, askeri ve politik çabaların toplam verimliliği” anlaşılmaktadır.¹ “Deniz gücü ise; denizcilik gücünün denizde bulunan dinamik bölümü olup, harp ve ticaret bahriyelerini ve bunlarla direkt ilgili kıyı kuruluşlarını kapsamaktadır.”²

Denizcilik gücü açısından gelişmiş Avrupalı devletlerin keşifler çağı ile birlikte uzunca bir süre hegemonyalarını sürdürdükleri deniz alanlarından biri de Asya-Pasifik bölgesi olmuştur. Portekiz, İspanya, Hollanda ve İngiltere rekabetinin yaşandığı bu bölgede, zamanla büyük bir denizci güç olmayı başaran ABD, Shogun ve Meiji restorasyonları sonrasında gelişen Japonya ve bölgenin kuzeyinde sahilleri bulunan Rusya da bu hegemonya rekabetine katılmışlardır. Bununla birlikte, kıtasal açıdan önemli bir kıyı şeridinde sahip olan Çin, kendi sahillerine yakın deniz alanları dışında tam bir varlık gösterememiş, genellikle bu yarışın aktörlerinin uzunca bir süre hedefi olmuştur.

Diğer taraftan, Soğuk Savaş sonrasında yeni ekonomik açılımlarıyla, kendine özgü bir model içinde farklı bir ekonomik gelişme yansıtan Çin, siyasal açıdan da farklı bir kimliğe bürünerek, küresel güç merkezi konumuna

1 Mert Bayat, Atatürk’ün Deniz Stratejisi, MSÜ Merkez Basım ve Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 19.

2 Mert, Bayat, a.g.e., s. 19.

erişmeye çalışmaktadır.³ Gerek hammadde ve enerji kaynaklarına, gerekse ürünlerinin dışsatımına elverişli pazarlara erişim maksadıyla Çin, küresel anlamda daha aktif bir politika izlemektedir. Bu aktif politikanın hedef bölgelerinden biri de doğal olarak Asya-Pasifik'tir.

Bu çalışmanın amacı, Çin'in "Tek Kuşak Tek Yol" (OBOR) (güncellenen yeni adı ile Kuşak ve Yol (Belt and Road)) Girişimi ile "İnci Dizisi" (String of Pearls) projesi kapsamında, Asya-Pasifik'e yönelik politikalarının ve Asya-Pasifik deniz alanlarına yönelik stratejilerinin değerlendirilerek, bölgedeki güç dengesine muhtemel etkilerinin araştırılmasıdır. Bu kapsamda, Çin Deniz Kuvvetlerinde son dönemde yaşanan gelişmelerin Asya-Pasifik bölgesindeki güç dengesine muhtemel etkileri incelenmeye çalışılmıştır.

1. Asya-Pasifik Bölgesi

Asya-Pasifik bölgesi denildiğinde, temel olarak, Asya ve Amerika kıtaları arasında yer alan; Pasifik havzasının doğu bölgeleri, yani Doğu Asya ve Okyanusya bölgeleri anlaşılmaktadır. Doğu Asya bölgesi ise Kuzeydoğu Asya ve Güneydoğu Asya olarak ikiye ayrılabilir. Kuzeydoğu Asya'da Çin, Güney ve Kuzey Kore, Japonya ile Rusya'nın uzak doğu kısımları bulunmaktadır. Güneydoğu Asya'da ise Malezya, Tayland, Burma, Laos, Kamboçya, Filipinler, Singapur, Brunei, Papua Yeni Gine ve Endonezya bulunmaktadır. Okyanusya ise, Avustralya ve Yeni Zelanda'ya ev sahipliği yapmaktadır.⁴

1.1. Bölgenin Önemi

Asya-Pasifik bölgesinde, ekonomik gelişme çok hızlıdır. 1950 yılında, bu bölgenin dünya üretimindeki payı %4 iken, 1990 yılında bu oran, %25'e yükselmiştir. İngiltere ve ABD'nin sanayileşme sürecinde kat ettiği mesafeyi, Asya-Pasifik bölgesi daha hızlı kat etmiştir. Asya-Pasifik bölgesinin önemi, sadece bölgenin doğal kaynakları değildir. Esas önemi, kapitalist gelişmelere bağlı olarak, bölgenin yatırım çekmesine, dayanmaktadır. 1990 yılından sonra, bölgede sermaye yatırımı hızlanmıştır. Ekonomik olarak tam bir çekim merkezi olan bu bölge, politik açıdan ise tam bir gerilim merkezidir. Bölgenin tarihi, bölgede bulunan güçler, ülkelerin etnik yapısı ve jeopolitik unsurlar, bölgeyi gerilim merkezi yapmaktadır.

Güney Çin Denizi'nde bulunan Spratly Adaları; Çin ve Tayvan arasında, Senkaku Adaları; Çin ve Japonya arasında, Kuril Adaları; Japonya ve Rusya

³ Sait Yılmaz, Güç ve Politika, Alfa Basım Yayım, İstanbul, 2008, ss. 474-504.

⁴ Ahmet Ateş, "Asya Pasifik Havzasına Genel Bir Bakış", 2011, TUIÇ Akademi, Uluslararası İlişkiler Çalışmaları Derneği İnternet Sayfası, www.tuicakademi.org/asya-pasifik-havzasina-genel-bir-bakis/ (Erişim Tarihi: 05.11.2018)

arasındaki, gerilim alanlarından en önemlileridir. Kuzey Kore ve Güney Kore arasında yaşanan mücadele ve Güney Çin Denizi'nde ABD ile Çin arasındaki çekişmeler, bölgeyi sürekli sıcak tutmaktadır.

Bu gerilimler, bölgedeki savunma harcamalarını da arttırmaktadır. Harcamaların büyük bir kısmını Çin yapmaktadır. Bölgede bir güç dengesinin olmaması, akıllara barışın daha ne kadar süreceği sorusunu getirmektedir. Çin'in potansiyel bir tehlike olmasının yanında, Japonya'nın geçmişteki sömürgeci yayılcılığı, Japon silahlanmasıyla ilgili endişeleri de arttırmaktadır.

Çin'in bölgedeki konumunu özel hale getiren bir başka neden ise Çin nüfusunun bölgeye yayılmış olmasıdır. Bu durum sadece nüfus kitlesi olarak var olma değildir. Aynı zamanda etkili bir ekonomik güç olarak varoluşu da içermektedir. Örneğin, Çinliler; Endonezya ekonomisinin %90'ını, Tayland ekonomisinin %75'ini, Malezya ekonomisinin %60'ını, Tayvan, Hong Kong ve Singapur'da ise neredeyse tüm ekonomiyi ellerinde tutmaktadırlar. Çin yayılcılığı, Rusya'nın doğusuna kadar ilerlemiştir. Doğu Sibirya'daki Çin nüfusunun, Rus nüfusuna yaklaşması üzerine, Rus Savunma Bakanı, "Çinliler, Rusya'nın uzak doğusunu barışçıl yollardan fethediyor" demiştir. Sibirya, bugün için, Asya-Pasifik bölgesinde stratejik olarak öne çıkmayan bir alandır. Ancak bu bölgenin doğal kaynaklar açısından çok zengin olduğu göz önünde bulundurulduğunda, gelecek yıllarda egemenlik mücadelesine sahip olacaktır.

Bugün bölgeye bakıldığında, Rusya'nın Çin ile stratejik iş birliği anlaşmasının bulunduğu, Japonya ve Rusya arasında Kuril Adaları hakkında pazarlıkların devam ettiği, ABD'nin Japonya'ya destek verdiği görülmektedir. Çin, Japonya, ABD ve Rusya'nın dünyada etkili stratejiler geliştiren güç merkezleri olabilmeleri için, Asya-Pasifik'te egemen olmalarının şart olduğu düşünülmektedir. Bunlar, gelecekte bu bölgede yaşanacak güç çekişmelerinin giderek artacağını göstermektedir.⁵

1.2. Asya-Pasifik ve Güçler Dengesi

Asya-Pasifik bölgesi güçler dengesine ilişkin görüşlerin ifadesinden önce, güç dengesi kavramının incelenmesi ve bu bağlamda hem bölgesel hem de küresel açıdan yükselen bir güç olarak Çin Halk Cumhuriyeti'ne değinilmesi yerinde olacaktır.

1.2.1. Güç Dengeleri ve Oluşumu

Devletlerin ortaya çıkışından bu yana, devletlerin güç kullanımı ve uluslararası güç dengesi hep gündemde olan bir konu olmuştur. Ancak

⁵ Mehmet Yılmaz, Yeni Dünya Düzeni, Güç Merkezlerinin Stratejik Yönelişleri, Alaz Yayıncılık, İstanbul, 2002, ss. 75-79.

modern uluslararası sistemin ve güç dengesinin başlangıcının 1648 Vestfalya Barışı olduğu konusunda birçok kişi hemfikirdir. Vestfalya Barışı devletlerin egemenliği kavramını ortaya çıkarmış ve devletler arasındaki modern anlamda güç dengesinin ve bu kapsamda söz konusu güçler arasındaki (uluslararası) ilişkilerin başlangıcı olmuştur. Vestfalya Barışı'nın getirdiği yapı çerçevesinde dünya, İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar politik ve askeri olarak Avrupa devletlerinin hâkim olduğu çok kutuplu bir sistem içerisinde bulunmuştur. Ancak bu çok kutuplu güç dengesi içerisinde Avrupa'nın politik yapısındaki bozukluk, Birinci Dünya Savaşı'na neden olmuş ve savaş sonucunda Almanya, Avusturya-Macaristan ve Osmanlı İmparatorlukları çökmüştür. Büyük yıkımlara ve can kayıplarına neden olan savaş sonrası, iş birliğine dayalı, dengeleyici bir mekanizma oluşturmayı amaçlayan galip devletler, Milletler Cemiyeti'nin kurulmasına vesile olmuştur. Ancak güçler arasında denge mekanizmasını kurmada başarısız kalan Milletler Cemiyeti, İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesine engel olamamıştır.⁶

1.2.2. İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş Arasında Güç Dengesi

20'nci yüzyılda meydana gelen iki önemli olay, dünya üzerindeki dengelerin yeniden şekillenmesine neden olmuştur. Bunlardan biri Hiroşima ve Nagazaki'ye atılan nükleer bombalar, bir diğeri de 1989 yılında Berlin Duvarı'nın yıkılmasıdır. İkinci Dünya Savaşı sırasındaki ABD ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) zoraki müttefikliği, savaş hitamında sonra ermiş ve Avrupa, SSCB etkisindeki Komünist Doğu ve ABD etkisindeki Liberal Batı olmak üzere ikiye bölünmüştür. İkinci Dünya Savaşı'nda ABD'nin Hitler Almanyası ve Japon yayılcılığını durdurmasındaki büyük katkısının yanında, Hiroşima ve Nagazaki'de ilk defa askeri anlamda atom bombası kullanması, İkinci Dünya Savaşı sonrası ABD'nin ilk etapta dünyanın tek süper gücü olarak ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Ancak 1949 yılında SSCB'nin de kendi atom bombasını geliştirmesi ve test etmesi ile dünya üzerindeki ABD'nin nükleer tekeli kırılmıştır. Bu dönemde her iki ülkenin de nükleer silahlanma yarışına girmesi ile birlikte dünya, 1949 ve 1989 yılları arasında Komünist Doğu ve Kapitalist Batı olmak üzere **iki kutuplu** bir dönem yaşamaya mecbur kılınmıştır. Bu dönem bilindiği üzere Soğuk Savaş olarak adlandırılmıştır. Soğuk Savaş'ın iki kutuplu niteliği, birbirine rakip askeri ittifaklar olan Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü'nün (NATO) kurulması (1949) ve Varşova Paktı'nın imzalanmasıyla (1955) pekişmiştir.

⁶ Aituaje Irene Pogason, "Issues, Trends and Challenges in an Emerging Global Power Structure", Canadian Social Science, 2018, Cilt: 14 (2), 5-15, ss. 7-8.

Bununla birlikte SSCB'nin askeri bir güç olmasına rağmen hiçbir zaman bir ekonomik güç olamaması, SSCB'nin dağılma sürecini de beraberinde getirmiştir. Mikhail Gorbachev'in 1985 yılında iktidara gelmesi ile birlikte uyguladığı reformlar, 1989 yılında Berlin Duvarı'nın yıkılmasına ve müteakiben SSCB'nin Rus olmayan Sovyet Cumhuriyetleri ve özellikle Doğu Avrupa üzerindeki askeri ve siyasi başta olmak üzere en önemli stratejik kazanımlarından vazgeçmesine neden olmuştur. 1991 yılı ise Soğuk Savaş'ın sona erdiği bir tarih olarak anılmıştır. Soğuk Savaş bitimiyle Batı'nın liberal demokrasisi ile birlikte ABD, dünyanın tek süper gücü olarak ortaya çıkmış, ABD'nin karşısında ekonomik ve askeri açıdan rekabet edebilecek hiçbir güç olmaması nedeniyle dünya tek kutuplu bir güç sisteminin hâkim olduğu döneme girmiştir.⁷

1.2.3. Soğuk Savaş Sonrası Güç Dengeleri

Soğuk Savaş'ın sona ermesi, batılı şirketlere -çoğunlukla Amerikan kapitalist şirketlerine yeni fırsatlar sunarken, ekonomik küreselleşmeyi dikkate değer bir şekilde hızlandırmıştır. Üstelik liberal-demokratik Amerikan modeli, komünizm sonrası çoğu devlet tarafından benimsenmiştir. Bu çerçevede ABD, batılı değerleri ile birlikte NATO şemsiyesi altında doğuya doğru genişlemeye yönelmiş ve eski Varşova Paktı üyeleri ABD'nin hegemonyası altına girmeye başlamıştır. Aynı şekilde Avrupa Birliği (AB) de ekonomik olarak aynı istikamette genişlemiştir. Ancak bu gelişmelerin olduğu sırada 11 Eylül 2001 terörist saldırıları ve ABD'nin bu saldırılara yanıt olarak bölgeye özgürlük ve demokrasi getirme vaadiyle Afganistan ve Irak savaşlarını başlatmış olsa da, ABD'nin büyük askeri gücüne karşın bu bölgede asimetrik savaşları kazanmada güçlükler yaşaması, ABD'nin askeri gücünün sorgulanmasına neden olmuştur. Bunun üzerine gelen 2008 yılındaki ABD kaynaklı küresel kriz, kapitalist batı kampında bulunan ABD ve Avrupa Birliği'nin ekonomik gücü hakkında soru işaretleri uyandırmıştır.⁸

1.2.4 Yükselen Bir Güç Çin

Yakın dönemde dünya üzerinde Güney Afrika, Brezilya, Türkiye, Avustralya gibi bölgesel aktörler belirse de Çin, Rusya ve Hindistan dünya siyasetine etki edebilecek düzeyde üç büyük güç olarak ortaya çıkmayı başarmıştır.

Bunların içinde ABD'ye rakip olabilecek ve hatta onu geçebilecek güçlerin en önemlisi hiç kuşkusuz Çin'dir. 20'inci yüzyıl, "Amerikan Yüzyılı" olarak adlandırılırken birçok uzman 21'inci yüzyılın Çin yüzyılı olacağını

⁷ Aituaje Irene Pogason, a.g.m., ss. 8-9.

⁸ Aituaje Irene Pogason, a.g.m., ss. 9-10.

düşünmektedir. Çin, ekonomisinin yanında askeri kapasitesini de artırmaya çalışmakta ve ABD'den sonra askeri harcamalara en çok para harcayan ülke konumundadır. Çin'in küresel dünyada etkisini arttırmasının en önemli nedenlerinden biri, antiemperyalist bir geçmişe sahip olması ve yumuşak güç kullanımındır.

1.2.5. Asya-Pasifik'teki Mevcut Güç Dengesi

Güney Çin Denizi; barındırdığı adalarıyla, tartışmalı deniz alanlarıyla, zengin enerji rezervleri ve jeo-stratejik konumuyla Asya-Pasifik ülkeleri hattında büyük bir gerilim nedeni haline gelmektedir. Çin, Güney Çin Denizinde inşa ettiği yapay adalar ve tamamında egemenlik iddiasıyla bölge sularına komşu Filipinler, Vietnam, Malezya, Brunei, Tayvan, Endonezya ile bölgesel bir çatışma riskini arttırmaktadır.

Giderek dünyanın yeni kırılğan bölgesi haline gelen, içerisinde Çin, Japonya ve Kuzey Kore'yi barındıran Kuzey Doğu Asya'da, ABD bütün gücüyle yığınak yapmaya çalışmaktadır. Pasifik'te yaşanan paylaşım savaşları, emperyalist yayılma hedefleri olan Japonya'nın da güvenlik politikalarında radikal değişimlere gitmesine yol açmıştır.⁹

Bu doğrultuda, Çin'in küresel bir güç olarak ortaya çıkması, ABD hegemonyası için bir tehdit unsuru oluşturmaktadır. Bu nedenle ABD, son dönemde ilgisini Avrasya'ya doğru yoğunlaştırmıştır. Ancak, her ne kadar ABD için bir tehdit oluştursa da ABD ve Çin arasındaki rekabet ABD ve Rusya arasındakine benzer değildir. ABD ve Çin'in arasındaki ilişki, geniş bir spektrumda çatışma ve iş birliği şeklinde dalgalanmalarla gelişmektedir. Diğer taraftan ABD ve Çin birbirlerine bağımlı bir ekonomik görünüm sergilemektedir. Buna karşın Çin, Güney Çin Denizi'nde ABD müttefikleri olan Güney Kore ve Japonya ile sorunlar yaşamaya devam etmekte ve bu durum ABD ile Çin'i Güney Çin Denizi'nde karşı karşıya getirmektedir. Bu doğrultuda ABD ve Çin gibi iki gücün arasında dalgalanan ilişkiler gerek Asya-Pasifik bölgesinde gerekse küresel olarak güç dengesinin belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.¹⁰

Bu durum muvacehesinde; dünyada küresel ekonomik ve stratejik ağırlık merkezi Asya-Pasifik bölgesine kaymakta, bu bölgede ABD'nin yeniden dengeleme stratejisi uygulaması ve bölgedeki askeri gücünü artırması, Japonya'nın ise askeri ve güvenlik politikalarını değiştirmesi ve Güney Çin Denizinde yer alan adalar ve kayalıklar üzerinde, Çin ve bölge ülkeleri

9 İbrahim Varlı, Orta Doğu'dan Latin Amerika'ya, Asya Pasifik'ten Avrasya'ya Hegemonya Savaşı, Destek Yayınları, İstanbul, 2018, s. 110.

10 Aituaje Irene Pogason, a.g.m., ss. 10-12.

arasındaki egemenlik tartışmaları Çin tarafından güvenlik tehditleri olarak algılanmaktadır. Bununla birlikte; bölgedeki doğal kaynaklar ve deniz ulaştırma yolları ile ilgili sorunlar da Çin'in güvenlik kaygılarını arttıran etkenler olmaktadır.¹¹

2. Çin'in Ekonomik Gücünün Gelişimi ve Asya-Pasifik Politikaları

Çin, 5000 yıllık kültürel geçmişe sahip, dünyanın en kalabalık ülkesidir. Yüzyıllar boyunca Batı dünyası, Çin'in dünyayı algılama mantığını çözebilmek için olağanüstü bir çaba harcamıştır. 1600'lü yıllardan itibaren misyonerler vasıtasıyla, yeterli olmasa da, Batı dünyasında Çin hakkında bir bilgi birikimi belirmeye başlamıştır. Geleneksel olarak Çin'in dünya görüşü aslında binlerce yıl önceye gitmektedir. Geçen süre içerisinde bu düşünce hiçbir zaman geçerliliğini yitirmemiştir.

Çin, resmi olarak 56 ayrı milletten oluşmuş çok uluslu bir devlettir. Çin'in hâkim etnik çoğunluğu Han kimliği olarak adlandırılan güneydeki Kantonez ve Hakka gruplarıdır. Etnik olarak ayrılmaya en yakın gruplar ise Uygurlar ve Tibetlilerdir. Yüzölçümü ABD'ye yakın olan Çin, ABD'nin yaklaşık dört buçuk katı nüfusa sahiptir. Dünya nüfusunun %22'sini barındıran Çin, buna karşılık dünya kaynaklarının küçük bir kısmına sahiptir. Çin, dünyadaki içilecek su ve toplam tarım alanlarının sadece %7'sine, ormanların %3'üne, petrolün %2'sine sahiptir.¹²

İmparatorluk sisteminin 1911'de sona ermesinden sonra, yaşanan siyasi çatışma ve çalkantılar, 1949 yılında Mao ZEDUNG tarafından Çin Halk Cumhuriyetinin kurulmasıyla son bulmuştur. Komünist yönetimin baskıcı rejimi nedeniyle ekonomik açıdan 20 yıl kadar bir duraklama yaşayan ülke, önemli yapısal reformlardan sonra, son yıllarda dünyanın en önemli ekonomik güçlerinden biri haline gelmiştir. Çin, halen dünyanın en hızlı büyüyen ekonomisine sahiptir, hızlı ve istikrarlı bir şekilde büyümesini sürdürmektedir.

1970 itibari ile piyasa ekonomisine geçiş yapan Çin, özellikle 1990 yılı itibari ile çok büyük bir ekonomik atılım yaparak yıllık %8-10 arası büyüme rakamlarına ulaşmış ve 2010 yılında Japonya'yı yerinden ederek dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olmuştur. Çin, ucuz iş gücü kaynağı ile küresel ekonomide üretim merkezinin kalbi haline gelmiş olup, gün geçtikçe ucuz iş gücü kaynağı görüntüsünden kurtularak, orta sınıfın giderek yükseldiği ekonomik bir güç olarak gelişmeye başlamıştır. Çin ekonomisinin büyüme hızı, 2008 yılı küresel ekonomik krizinde duraksama sürecine girsede ekonomik

11 Nejat Eslen, Küresel Güç Mücadelesi, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2017, ss.25-9

12 Barış Adıbelli, Çin'in Avrasya Stratejisi, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007, ss. 257-259.

modelinin dayanıklılığı sayesinde, krizden göreceli olarak en az zarar gören ülkelerden biri olmuştur.¹³

Bugün, Çin nüfusunun %15-20'ye yakın kısmı üst düzey gelir grubundadır ve bu neredeyse ABD nüfusunu aşmaktadır. Yurt dışında yaşayan ve eğitim gören Çinlilerin sayısı 70 milyona ulaşmıştır. Büyümesi bu hızla devam ederse önümüzdeki dönemde ABD'yi yakalayacağına kesin gözüyle bakılmaktadır. Bu verilere göre, Çin gibi 1,3 milyarı aşan nüfusa sahip bir ülkenin ABD'nin seviyesine yetişmesi, dünyanın başta enerji olmak üzere doğal kaynaklar ve hammaddeleri üzerinde bir talep ve baskı unsuru oluşturacağı şüphesizdir.¹⁴

Çin, 1997 yılında yaşanan Asya finansal krizinden yara almadan çıkmıştır. Japonya başta olmak üzere Güney Kore, Endonezya ve Malezya gibi ülkelerin ekonomilerinin oldukça hasar gördüğü bu krizden Çin pek etkilenmemiştir. Yabancı yatırımcılar, bölgede tek istikrarlı ekonomi olarak gördükleri Çin'e yönelmişler, bu da Çin ekonomisinin büyümesini sağlamıştır. Böylece, bu dönemde kendini yeniden tanımlama sürecinde bulunan Çin, ilk defa Doğu Asya'da büyük güç statüsüne talip olmuştur. 1950'li yıllardan beri bu statü, ABD'nin desteğiyle fiili olarak Japonya'nın elinde bulunmuştur. Fakat ekonomik krizin sarstığı Japonya'nın bu statüyü devam ettirmesi güçleşmiş, Çin de bu talebinde geri adım atmayarak, tarihten gelen bir hak ve miras olarak iddiasını sürdürmüştür.

Kuşkusuz 1990'lı yılların sonunda Çin, ideolojinin ötesinde kendi bünyesiyle uyumlu bir uluslararası sistem/güç dengesi arayışını devam ettirmiştir. Çin, klasik olarak öteden beri savunduğu "Çok Kutuplu Sistem"i tek çıkar yol kabul etmekle beraber, kendisinin kutuplardan biri olabilecek kadar bir potansiyelinin bulunup bulunmadığı hususunda tereddüt içerisinde bulunmuştur. Dolayısıyla bu tereddüdü aşmak üzere, ilkesel bir takım yol haritaları belirlenmiş ve bu kapsamda, başta ekonomi olmak üzere birçok alanda reformlara gidilmiştir. Ekonomi, yeni güçlü Çin'in en önemli itiş motorudur. Ancak, Çin'in gelişen ekonomisi enerjiye, enerjisi ise dışa bağımlıdır. Doğu Asya'da büyük güç statüsüne ulaşmak isteyen Çin için bu durum, çok kabul edilebilir değildir.

Tüm bunlar yaşanırken, Sovyetler Birliği ile birlikte tarihe karışması beklenen Çin'in, hala ayakta olması ABD'yi pek memnun etmemiştir. Clinton yönetiminin biraz daha esnek yaklaşımı Çin'e büyük avantaj sağlamıştır. Ancak Washington'daki şahinler, Çin'le yolların ayrılmasını istemişlerdir. Çin ise, Washington'a yönelik saldırgan politikalarından hep uzak kalmayı denemiştir. Bununla birlikte 1995 yılındaki Tayvan Boğazı Krizinde, ABD kuvvetleriyle

13 Andrew Heywood, Küresel Siyaset, BB101 Yayınları, İstanbul, 2018, ss. 257-287.

14 Sait Yılmaz, a.g.e., ss. 474-504.

burun buruma gelmekten de kaçınmamıştır.¹⁵

Soğuk Savaş sonrasında yeni ekonomik açılımlarıyla kendine özgü bir model içinde farklı bir ekonomik gelişme yansıtan Çin, siyasal açıdan da farklı bir kimliğe bürünerek, Asya-Pasifik ekseninde bulunduğu coğrafi konumuyla, geniş pazar olanaklarıyla, nükleer güce dayalı askeri kuvvetiyle, hızla işleyen ekonomik kalkınma çekiciliğiyle bölgesindeki en önemli güç merkezidir.

Bu kapsamda en önemli rakibi ise Japonya'dır. Özellikle ABD-Japonya ittifakının bozulması Çin'in bölgesel çıkarlarıyla uyumludur. Bununla birlikte, Asya-Pasifik ülkelerinin Çin hakkındaki geleneksel şüpheleri henüz yok olmamıştır. Bölgenin en büyük ekonomik gücü durumundaki Japonya, ABD'nin güvenlik şemsiyesine ihtiyaç duymaktadır. Benzer şekilde Güney Doğu Asya ülkeleri için Güney Çin Denizi'ndeki Çin etkinlikleri, bölgede dengeleyici unsurlara gereksinim duymaktadır.¹⁶

ABD'nin, dünyanın en büyük ekonomisi olmasına karşın, Çin ekonomisinin, Amerikan ekonomisini ileriki yıllarda geride bırakacağı tahmin edilmektedir. 2008 yılında meydana gelen küresel ekonomik kriz Amerikan ekonomik modelinin ve doların konumunu sorgulamaya açmış, Amerikan ekonomisinin görüldüğü gibi çok güçlü olmadığını gözler önüne sermiştir.¹⁷

Önemli bir bölgesel ve küresel güç haline gelmekte olan Çin'in dış politikasının temel ilkeleri: Çin'in bağımsızlığının muhafazası için egemenlik ve güvenlikten taviz vermemek, dünya barış ve istikrarını tehdit eden hegemonya politikalarına karşı çıkmak, dış politikada bağlantısız ve tarafsız bir politika izlemek, Çin'in kalkınmasına öncelik vermek ve bunu gerçekleştirirken Tayvan'ın anayurda dönmesini sağlamak, dünya barışının korunması için birlikte yaşama ilkesi uygulamak, bütün ülkelerle dostluk ilişkileri ve iş birliğini geliştirmek, ihtilafları barışçı yollardan ve kuvvet kullanmadan çözmeye çalışarak çatışmalardan kaçınmak, dış dünya ile aktif temasta bulunmak ve ekonomik küreselleşmeye katılmak olarak benimsenmiştir. Bazı gözlemciler göre Çin'in yakın gelecek için hedefinin, Doğu Asya'da hâkim güç olarak ABD'nin yerini almak, uzun vadeli hedefinin ise ABD'nin dünyadaki tek süper güç tekeline son vermek olduğu iddia edilmektedir.

Çin'in bu aşamadaki doktrini stratejik savunmadır. Hegemon gücü, üstünlüğün kendisinde olacağına inandırmak ve iyi bir uluslararası üye gösterisi yapmak oyunun esasıdır. Çin'in iyi bir üye olarak görüntüsü devlet egemenliği, toprak bütünlüğü ve diğer devletlerin işlerine karışmamak gibi

15 Barış Adıbelli, a.g.e., ss. 259-260.

16 Sait Yılmaz, a.g.e., ss. 474-504.

17 Andrew Heywood, a.g.e., ss. 257-287.

statükocu yaklaşım ile uluslararası kurallara ve normlara saygılı olmaktır. Hegemona karşı uygulayacağı ilkeler de savunmada kalmak ve uluslararası hukuka yaslanmaktır. Uluslararası ve hükümetler arası kuruluşlara aktif katılım ve çok taraflı diplomasiye katkıda isim yapmak ve revizyonist isteklerin reddedilmesine yardım etmek diğer ilkeleridir.¹⁸

2.1. Çin'in Yumuşak Güç Kullanma Politikası

Uluslararası ilişkilerde güç; bir devletin sahip olduğu maddi, manevi kaynakları, varlıkları ve imkânları vasıtasıyla istediği sonuçlara ulaşmak için başka bir devlete karşı uyguladığı siyaseti veya davranışları değiştirme olarak tanımlanmaktadır.

Güç çeşitleri sert güç ve yumuşak güç olarak sıralanmaktadır. Devletler, bir sert güç uygulaması olarak, iç ve dış tehlikelere karşı kendi çıkarlarını korumak ve arzu ettiği sonuçları elde edebilmek için askerî güçlerini kullanırlar. Yumuşak güç ise, diğer devletlerin kabul etmesi zor olan ve askeri gücün işe yaramadığı durumlarda, devletin diğer güç kaynaklarını kullanarak (daha çok ikna yoluyla) istedikleri sonuçları elde etmesini amaçlamaktadır. Yumuşak güç olarak ekonomik gücü kullanmak devletler tarafından tercih edilen hususlardan biridir. Örneğin, dış ticaret kapsamında yapılan yatırımlar durdurulabilmekte ve ihtiyacı olan müttefik ülkelere yardım yapılabilmektedir.¹⁹

Yumuşak güç kavramı, Çin düşünsel hayatına 1990'ların başından itibaren dâhil olmuştur. Soğuk Savaşın sona erdiği bu dönemde Çinli aydınlar; Sovyetlerin, ABD karşısında mücadeleyi kaybetmesinin tek nedeninin askeri güç kapasitesinden kaynaklanmadığını kavrayarak, küresel güç mücadelesinde yumuşak güç unsurlarının önemine vurgu yapmışlardır. Çinli siyasi seçkinlerin yumuşak güç söylemi doğrultusunda yürütülen politikalar, Çin'in sahip olduğu engeller ve avantajlar bağlamında şekil almıştır.

Çin'in yumuşak güç söylemine paralel olarak yürüttüğü politikalar, sahip olduğu engeller ve avantajlar Joseph S. NYE tarafından yumuşak gücün üç unsuru olarak değerlendirilen; kültür, dış politika ve siyasi değerler boyutları ile ele alınabilir.

Kültürel anlamda son on yıl içerisinde dünyaya daha fazla açılma çabası içerisine giren Pekin, bunu hem uluslararası etkinliklerde daha fazla yer alarak hem de eğitim alanında yürütmüş olduğu politikalarla şekillendirmektedir. Bu çerçevede Konfüçyüs Enstitüleri açarak Çinceyi ve Çin uygarlığını tanıtmaya

¹⁸ Sait Yılmaz, a.g.e., ss. 474-504.

¹⁹ Zulpiya Maimaiti, Uluslararası İlişkilerde Yumuşak Güç ve Çin'in Yumuşak Gücü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2016, ss 3-4.

çabası içerisinde giren Çin, aynı zamanda siyasi ve ekonomik anlamda öncelikli gördüğü gelişmekte olan ülkelerden öğrencileri burs programları çerçevesinde Çin'e getirmektedir. Bunun yanı sıra, enformasyon çağının gerekliliklerinin farkında olarak, kendini ve değerlerini tanıtım amacıyla İngilizce ve Arapça gibi yabancı diller üzerinden yeni iletişim kanalları da oluşturmaktadır.

Çin, yumuşak gücün bir diğer unsuru olarak dış politika bağlamında barış içinde birlikte yaşama, karşılıklı çıkar anlayışına dayanan ekonomik ilişkiler kurma, çatışmaların çözümü için diyaloga ağırlık verme ve barışçıl kalkınma gibi değerleri öne çıkararak, "barış yanlısı, sorumluluk sahibi ve iş birliğine açık küresel bir ortak" imgesi oluşturmaya çalışmaktadır. Çin'in diğer ülkelerin "iç işlerine karışmama" yaklaşımı, özellikle Asya ve Afrika'daki otoriter rejimler ile iktisadi temele dayanan ortaklıklar kurmasını kolaylaştırmaktadır. Dış politikada son dönemde kurduğu ittifaklar ve uluslararası örgütlerdeki etkinliği, Çin'in barışçıl bir imaj inşa etme çabasına hizmet etmektedir. Bu bağlamda, çatışma bölgelerine yaptığı askeri ve finansal yardımlarla, sorumlu, barış ve istikrarı destekleyen bir ülke görüntüsü ortaya koymaktadır.

Yumuşak gücün üçüncü unsuru olarak siyasi değerler konusu ise Çin'in yumuşak karnını oluşturmaktadır. Çin'in kapalı toplum anlayışı, ülkenin temsil etmeye çalıştığı imaj açısından olumsuz bir unsurdur. İnsan hakları ihlalleri, rejimin otoriter kimliği, azınlıklara yönelik yürüttüğü politikalar ve dünyanın değişik bölgelerindeki demokrasi hareketlerine karşı olumsuz tavır, Çin'e yönelik ağır eleştirilerin süreklilik kazanmasına neden olmaktadır. Bu eleştirileri dikkate almak yerine, demokratikleşme hareketlerinin kendi rejim güvenliği açısından artan bir tehdit oluşturduğu inancı ile özellikle son yıllarda daha baskıcı politikalar uygulaması, Çin'in yürüttüğü yumuşak güç politikalarını zayıflatan bir husustur.²⁰

2.2. Kuşak Yol Girişimi

Çin tarafından yumuşak güç unsurlarının, bir arada ve kapsamlı yaklaşımla kullanıldığı en önemli küresel ve bölgesel proje Tek Kuşak Tek Yol (OBOR) Girişimidir. Ana mihenk noktasını Çin'in büyüyen ekonomik gücünün oluşturduğu OBOR Girişimi, tamamlandığında, yalnızca küresel ekonomi üzerinde değil, aynı zamanda küresel güç dengeleri ve güç ilişkilerinin yeniden tanımlanması üzerinde büyük etkilere sahip olacaktır.

OBOR Girişimi, tarihsel bir arka plana sahiptir. Han Hanedanlığı döneminde, Asya, Afrika ve Avrupa, batı ve doğudaki başlıca uygarlıklar arasında ticaret yapmak için kullanılan ve daha sonraki nesiller tarafından

20 M. Turgut Demirtepe ve Hasan Selim ÖZERTEM, "Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin'in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıkları", Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, Sayı: 65, ss. 95-118.

“İpek Yolu” olarak adlandırılan yollar oluşturulmuştur. Ancak zamanla gelişen yeni teknoloji ve deniz ulaşımı nedeniyle, bu yollar önemlerini büyük oranda yitirmiştir.

Tarihi İpek Yolunun canlandırılması, ortak gelişimin sağlanması, uyum, güvenlik, refah ve karşılıklı anlayışın geliştirilmesi amaçları çerçevesinde oluşturulan OBOR girişimi, 7 Eylül 2013 tarihinde Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından açıklanmış ve 2014 yılında Rusya ile Çin arasında imzalanan Avrupa-Asya Demiryolları Anlaşması ile başlangıcı yapılmıştır. Bu fikir, ilk kez eski Cumhurbaşkanı Jiang Zemin tarafından ortaya atılmış ve Xi Jinping tarafından bu düşünce yeniden formüle edilmiştir.

OBOR Girişimi, tarihi İpek Yolu ile aynı güzergâhı izlemektedir. Yol, Lanzhou, Urumçi (Sincan eyaleti), Alma Ata, Bişkek, Semerkant, Duşanbe, Tahran’dan İstanbul’a, Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Ukrayna’dan da geçerek, Moskova’ya, Duisburg’a, Rotterdam ve Venedik’e gitmektedir.

OBOR Girişiminin, yalnızca Doğu Asya, Orta Asya ve Avrupa’ya değil, aynı zamanda Orta Doğu’ya da etkisi olabilecektir. Orta Asya’da ABD’nin göreceli olarak gücünün azaldığı bir dönemde, OBOR’un “denge” unsuru olarak görülebilmesi mümkündür. Ancak, yine bu nedenle Hindistan, ABD ve Rusya’nın söz konusu girişimin hayata geçirilmesini engellemek isteyebileceği düşünülebilir. Özellikle Çin ve ABD’nin bölgesel olarak rekabet eden girişimleri, (OBOR ve Trans-Pasifik Ortaklığı) bölgesel blokların da ortaya çıkmasına neden olması mümkündür.

Diğer yandan, OBOR’un geçmesi planlanan ülkelerde, mevcut en büyük sorunlar yolsuzluk ve siyasi istikrarsızlık olarak gözükmektedir. Dolayısıyla, bu ülkelerde yaşanabilecek iç karışıklıkların Çin’in sermaye ve kaynak kaybetmesine neden olabileceği, bu nedenle de Çin’in bu ülkelerdeki istikrarın korunmasına yönelik olarak “iç işlerine müdahale etmeme” politikasından vazgeçebileceği değerlendirilmektedir.

Çin, OBOR’a siyasi söylemle garanti taahhüt etmenin yanı sıra, ekonomik araç ve rakamlar da taahhüt etmiştir. Çin’in “Yeni İpek Yolu Fonu” ve Asya Altyapısı Yatırım Bankası (AAYB) OBOR Girişimine 140 milyar ABD doları ayırmıştır. Bu bağlamda AAYB, Umman’a Duqm Limanı’nın genişletilmesi ve yeni bir demiryolu sisteminin inşası için 300 milyon ABD doları destek sağlamıştır.

OBOR Girişimi kapsamında Çin’in, Körfez ülkelerine diğer ülkelerden daha fazla odaklandığını gözlemek şartı olmalıdır. OBOR’un,

temel olarak Çin'in hammaddelere ve enerjiye erişimini artıracak, katma değerli ürünlere yeni pazarlar sunacak bir ticaret projesi olduğu göz önüne alındığında, bu oldukça anlaşılabilir bir durumdur. Bu bölge, Çin'in petrol ithalatının yarısından fazlasını sağladığı bölgedir. Çin, İran'dan Umman'a ve Irak'tan Suudi Arabistan'a kadar bölgedeki birçok farklı ülkeden petrol ithal etmektedir.²¹

2.2. İnci Dizisi (String of Pearls)

OBOR, esas olarak iki bölümden oluşmaktadır. Bunlar, "İpek Yolu Ekonomik Kemer" ve "Denizcilik İpek Yolu"dur. İnci Dizisi (String of Pearls) adı da verilen deniz ipek yolu projesinin temel amacı; Avrasya, Asya, Avrupa, Afrika ve yakın denizlerin birbirine bağlanması, karşılıklı ticaretin 2020 yılına kadar bir trilyon ABD dolarına yükseltilmesi ve bölge içinde istikrarın korunması şeklinde özetlenebilir. Bu proje ile Çin, aynı zamanda güvenli enerji yolları kurmak ve ihracatını artırmak istemektedir. Bazı Çin kaynaklarına göre söz konusu girişimin, Çin Halk Cumhuriyeti'nin 100'üncü yıldönümü olan 2049 yılında tamamlanması öngörülmektedir.

İnci Dizisi projesi, ilk defa Ekim 2013'te, Endonezya ziyareti sırasında Xi Jinping tarafından önerilmiştir. Girişim, Çin-Pakistan, Çin-Bangladeş ve Çin-Hindistan-Myanmar ekonomik koridorlarını kapsamaktadır. Güzergah ve ülkeler, sadece eski İpek Yolu'nun kökenlerini değil, aynı zamanda bölgenin coğrafi önemini de göz önünde bulundurarak seçilmiştir. Söz konusu yol Hanoi/Vietnam'dan Güney Çin Denizi'ne ve ardından Malakka Boğazı'na uzanmaktadır. Kuala Lumpur (Malezya), Jakarta (Endonezya), Kolombo (Sri Lanka) ve daha sonra Nairobi'ye (Kenya) giden hat, Süveyş Kanalı yoluyla Pire'ye ulaşmakta, Venedik'te ise son bulmaktadır.

Güney Çin Denizi'nde ortaya çıkan bölgesel anlaşmazlıklar, Çin'in denizcilik alanındaki ortaklarını, İnci Dizisi projesinde iş birliği yapmak konusunda isteksiz hale getirebilir. Bu bağlamda, Hindistan ile Çin arasında Hint Okyanusu'nun gelecekteki hâkimiyeti ve çevresindeki bölgelere yönelik bir çıkar çatışması yaşanması mümkündür. Çin hâlihazırda, Pakistan'daki Gwadar Limanına, Sri Lanka'daki Hambantota ve Colombo Limanlarına ve Çin'deki Pasifik ile Hint Okyanusları arasındaki deniz bağlantısını kontrol etmek için Çin'de yeni bir liman ve havaalanı altyapısı içeren Chittagong Limanına büyük yatırımlar yapmıştır.²²

21 Çağla Demirdüzen ve Sinan Demirdüzen, "One Belt One Road Policy: China's Opening to the Middle East", International Political Science Association 25th World Congress, Avustralya, 2018.

22 Çağla Demirdüzen ve Sinan Demirdüzen, a.g.y.

2.3. Çin'in Asya-Pasifik Politikası

Çin devlet anlayışı geleneğinin temelinde ulusal birlik, istikrar ve egemenliğin korunması yatmaktadır. Çin, yüksek kalkınma hızını sürdürebilmek için iç karışıklıklardan ve uluslararası bir çatışmadan kaçınmaktadır. Uzun vadede hızlı ekonomik kalkınma ile refah içinde ve iyi eğitilmiş bir nüfus ile uluslararası arenada daha büyük bir yer edineceğini öngörmekte ve Sun-Tzu'nun şu sözlerini yaklaşımının temeline koymaktadır; “Yenilmemek kendi gücüne, yenmek düşmanın gücüne bağlıdır. Başarı; kendi kapasiteni korurken, düşmanı yenilebilir hale getirmektedir.”²³

Çin yönetimleri tarafından önemli bir yumuşak güç aracı olarak kabul edilen OBOR Projesi, bölgedeki Çin etkisini önemli derecede artıracak potansiyele sahiptir.

21'inci yüzyılın Marshall Planı olarak da görülen bu uluslararası girişim, Avrasya hattından başlayarak batının egemen olduğu finans, ticaret, lojistik, iletişim, altyapı ve kültür ağlarını öreerek bir alternatif oluşturma ve Çin'in açılma niyetini ete kemiğe büründüren somut bir proje olarak değerlendirilmektedir.

Çin ve Rusya'nın, 2016 Kasım ayında ABD'nin Güney Kore'ye Taktik Yüksek İrtifa Hava Savunma (THAAD) füzeleri yerleştirmesiyle beraber, Asya-Pasifik'te artan askeri varlığından rahatsız olması, iki ülkenin ABD'ye karşı yarımada da, askeri bir ittifak kurabileceği söylentilerini artırmıştır. Öte yandan, NATO'nun 2017 yılı için hazırladığı “Stratejik Öngörü Raporu”nda da benzer bir tehdide işaret edilerek “Doğu Avrupa'da yeniden dirilen Rusya'nın eylemleri ve Güney Çin Denizi'nde daha iddialı olan Çin'in siyasi amaçlarını başarmak uğruna hem sert hem de yumuşak güç kullanması” ciddi bir sorun olarak gösterilmektedir.

Son yıllarda Çin, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, uluslararası teamül hukuku ve denizde uluslararası yönetim standartları ile temsil edilen mevcut uluslararası denizcilik normlarına meydan okumaktadır. Özellikle, Güney Çin Denizi ve Doğu Çin Denizi gibi çevre sularında, geniş ve tek taraflı bölgesel hak talep etmekte ve sert manevralar yapmaktadır. Çin'in son zamanlarda denizlerde etkisini sürdürmek için oldukça güçlü ve tek taraflı adım atma isteği temelde ulusal hedefleriyle ilgilidir.

Genel olarak bu ulusal hedefler; Çin Komünist Partisinin otoritesini, Çin'in ulusal egemenliğini ve toprak bütünlüğünü korumak, sosyal refahı ve insanların yaşam kalitesini artırmak, ABD ile kıyaslanabilir stratejik nükleer

23 Sait Yılmaz, “Yükselen Güç Çin'in Güvenlik Politikası ve Stratejileri”, academia.edu, http://www.academia.edu/7647546/Yükselen_Güç_Cin (Erişim Tarihi: 10.03.2019)

bir duruş oluşturmak ve bunu sürdürmek, onlarca yıldır ABD tekelinde olan kendi küresel keşif yeteneklerini inşa etmek olarak sıralanabilir.

Çin, ulusal egemenliğini ve toprak bütünlüğünü korumak için çevre denizlerinde derinliğine savunma/kademeli savunma sergilemek zorundadır. Bu maksatla, ulusal savunma amacıyla ne pahasına olursa olsun çevre denizlerin kontrolünde başı çekmeyi planlamaktadır. Ancak, bu politika kaçınılmaz olarak kıyı komşusu ülkeler ile ciddi bir sürtüşmeye neden olmaktadır. Buna ek olarak, bu hedefi gerçekleştirirken, Çin genellikle uluslararası normları zorlaştırmakta ve uluslararası toplum için karmaşık ikilemler üretmektedir.

ABD Deniz Kuvvetlerinin bölgedeki varlığı, Çin'in komşu ülkelere olan üstünlüğü sonucunda ulusal hedeflerini gerçekleştirmek için askeri gücünü kullanma girişimlerini caydıran en önemli unsurdur. Bölgesel kriz veya savaş durumunda, ABD'nin üstün kuvvetleri ile Çin arasında olası bir çarpışma durumunda, Çin'in anavatanını ve ulusal çıkarlarını korumak için tüm yollarla ABD güçlerinin müdahalesini engellemek zorunda olacağı aşikârdır.

Bu nedenle Çin stratejisini, ABD'nin müdahalesini kesmek ve sonucunda ABD'yi her zaman ve her şartta bölgeden uzak tutmak üzerine geliştirmektedir. Bu husus, Çin'in denizcilik meselelerinde çok iddialı olmasının nedeni ve ayrıca Harekat Alanına Giriş ve Harekat Alanına Girişin Engellenmesi (A2/AD (Anti-Access, Area Denial)) stratejisinin altında yatan temel güvenlik ilkesidir. Ayrıca Çin, denizlerin özgürce kullanılması ve deniz ulaştırma hatlarının korunması gibi temel deniz hukuku prensiplerini daraltmayı ve sınırlamayı tercih ederek, Japonya ve ABD dâhil diğer denizci ülkeler ile arasında güçlü anlaşmazlıklar yaratmaktadır.²⁴

2.4. Çin'in Deniz Gücü

Bu bağlamda Çin, kuvvetli bir ulusal güvenlik yapısı ve güçlü silahlı kuvvetler inşa etmeyi, barış içinde kalkınmanın güvenlik garantisi olarak kabul etmektedir.

Çin'in ülke ulusal stratejisinin yayınlandığı "Beyaz Kitap"a göre, Çin ordusunun başlıca stratejik görevleri; "Çin'in kara, hava ve deniz sahalarının egemenliğini sağlamak", "yeni alanlarda Çin'in güvenliğini ve çıkarlarını savunmak", "Çin'in denizaşırı çıkarlarını savunmak" ve "Çin'in politik güvenliğini ve sosyal istikrarını sürdürmek" olarak açıklanmıştır. Bu görevler ile tanımlanan stratejik konseptte uygun olarak Çin, çok amaçlı modüler kara

24 Yoji Koda, "China's Blue Water Navy Strategy and its Implications", 2017, Center for a New American Security (CNAS), <https://www.cnas.org/publications/reports/chinas-blue-water-navy-strategy-and-its-implications> (Erişim Tarihi: 10.03.2019).

birlikleri geliştirmeyi ve harekât alanı savunması yerine denizaşırı harekâta yönelmeyi amaçladığını ifade etmektedir.

Çin Deniz Kuvvetlerinin geliştirilmesinde ise yakın denizlerin savunulması yerine, yakın denizlerin savunulması ile birlikte açık denizlerin korunmasını da esas alan bir kuvvet yapısı amaçlanmaktadır.²⁵

2.4.1. Çin Deniz Kuvvetlerinin Kısa Tarihçesi

Çin, geniş topraklara sahip bir kara ülkesi olduğu kadar, geniş kıyıları ve önemli limanları ile aynı zamanda bir deniz ülkesidir. Buna bağlı olarak, sömürge öncesi dönemde ciddi bir donanma kuvvetine de sahip olmuştur. 1281 yılında 4.400 parçalık savaş filosu ile Japonya'ya saldırıda bulunması bu konuda önemli bir tarihi örnektir. Ancak, süreç içinde ekonomisinin Batılı devletlerin kontrolüne girmesi ile birlikte donanma gücünü de önemli ölçüde kaybetmiştir.

Çin, soğuk savaş dönemi boyunca SSCB, Hindistan, Vietnam ve Kore ile yaşanan sorunlarda kara gücünü ön plana çıkardığından, bu dönemde deniz yollarını ve denizcilik gücünü etkin bir şekilde kullandığı söylenemez. Genel olarak, sınır komşuları ile yaşadığı sıcak çatışmalar ve teknolojik yetersizlik, Çin'in etkin bir deniz kuvveti ortaya çıkarmasını büyük ölçüde engellemiştir.

Günümüz Çin Deniz Kuvvetleri, 23 Nisan 1949'da kurulmuştur. 1949 ile 1955 yılları arasında, su üstü, sahil güvenlik, denizaltı, deniz hava ve deniz piyade unsurlarından oluşan, hafif bir deniz harp gücü oluşturulması hedeflenmiştir. 1955-1960 yılları arasında sırasıyla Doğu (Donghai), Kuzey (Nanhai) ve Güney (Beihai) Donanmaları kurulmuştur. 1950'lerden 1970'lerin sonuna kadar deniz kuvvetlerinin ana görevi; kıyı savunma görevlerini icra etmek olarak belirlenmiştir. 1980'lerden itibaren ise deniz kuvvetleri, açık deniz savunma harekâtlarını icra edebilecek şekilde dönüşmeye başlamıştır. Yeni yüzyılın başlangıcından itibaren Çin deniz kuvvetleri, bütünleşik açık deniz harekâtları, stratejik caydırıcılık ve karşı saldırılar konusundaki yeteneklerini çok yönlü şekilde geliştirmek ve uzak denizlerde iş birliği icra etme ve klasik olmayan güvenlik tehditlerini bertaraf etme yeteneklerini kademeli olarak artırmak için çaba göstermektedir. Yaklaşık 60 yıllık gelişme süreci sonucunda, deniz harekâtları için hem nükleer hem de konvansiyonel silahlara sahip modern bir kuvvet oluşturulmuştur.²⁶

²⁵ Nejat Eslen, a.g.e., ss.25-94

²⁶ Qimao Chen, Çin'in Yeni Güvenlik Anlayışı ve Politikası İçinde Geleceğin Süper Gücü Çin, (çev. İlhan Güllü), TASAM Yayınları, İstanbul, 2005, s.82.

2.4.2. Günümüz Çin Deniz Kuvvetleri

Çin Deniz Kuvvetleri, Çin'in deniz güvenliğinin gözetilmesi, karasularındaki egemenliğinin sağlanması ve deniz hak ve menfaatlerinin korunması gibi görevlerin yerine getirilmesinden sorumludur.

Çin Deniz Kuvvetleri, Kuzey, Doğu ve Güney donanmaları olarak üçe ayrılmıştır. Kuzey donanmasının görevi, Pasifik Okyanusu'nda her türlü harekâtı icra etmek ve Japon tehditlerini bertaraf etmektir. Doğu donanmasının başlıca görevi, Tayvan adasına ihtiyaç halinde Amfibi harekât gerçekleştirmektir. Güney donanması ise, en güçlü ve en modern donanma olup, Güney Çin Denizi'nde Çin Halk Cumhuriyeti'nin menfaatlerini koruyup kollamak ve Hint Okyanusu'nda her türlü harekât icra etmek üzere teşkilatlandırılmıştır.

Her bir donanma komutasında deniz hava birlikleri, destek üsleri, filolar, deniz garnizon komutanlıkları ve deniz piyade tugayları bulunmaktadır. Hâlihazırda, Çin Deniz Kuvvetleri; kendi kıta sahanlığı ve uluslararası sularda her türlü harekâtı gerçekleştirebilecek, 1 uçak gemisi, 51 firkateyn, 35 muhrip, 35 korvet, 68 denizaltı, 220 hücumbot/karakol gemisi ve diğer yardımcı sınıf gemiler olmak üzere toplam 715 gemiden oluşan modern ve güçlü bir yapıya sahiptir.

Çin Deniz Kuvvetlerinin ana bileşenleri kısaca değerlendirilecek olursa; denizaltı filosu, komodorluk şeklinde teşkilatlanmış ve denizaltı üslerine konuşlandırılmış biçimde stratejik güdümlü mermili nükleer denizaltılar, nükleer hücum denizaltıları ve klasik denizaltılardan, su üstü kuvvetleri ise esas olarak muhripler, firkateynler, güdümlü mermili hücumbotlar, mayın tarama gemileri, çıkarma gemileri ve lojistik destek gemilerinden oluşmaktadır. Deniz hava birlikleri ağırlıklı olarak savaş uçakları, avcı uçakları, bombardıman uçakları, keşif uçakları, devriye uçakları ve helikopterlerden müteşekkildir. Deniz piyade birlikleri, tugay seviyesinde teşkilatlanmış olup amfibi zırhlı birlikler, topçu birlikleri, istihkâm ve amfibi keşif birliklerinden oluşmaktadır. Kıyı savunma kuvveti ise kıyı füzesi alayları ve uçaksavar topçu alayları şeklinde teşkilatlanmış ve çoğunlukla kıyıda gemiye güdümlü mermi, uçaksavar topçu bataryaları ile kıyı topçu birliklerinden müteşekkildir.²⁷

27 Phillip C. Saunders vd., The Chinese Navy, Expanding Capabilities, Evolving Roles, National Defense University Press, Washington, D.C., 2011, ss. 109-140.

2.4.3. Modernizasyon Faaliyetleri

Çin Deniz Kuvvetleri, Doğu Asya'nın ötesindeki operasyonel erişimini artırmaya ve Çin'in "uzak denizler" olarak adlandırdığı, küresel deniz alanlarına genişleyerek, küresel bir güç haline gelme çalışmalarına devam etmektedir. Çin Deniz Kuvvetlerinin geliştirdiği en son deniz platformları, Çin'in toprak temelli savunma anlayışının değiştiğini anlamamızı sağlayabilecek seviyededir.

Çin, Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde lojistik desteğini sağlayabilmek amacıyla, 2017 yılında Cibuti'de bir askeri üs kurmuştur.

Çin Deniz Kuvvetlerinin kuvvet yapısı, hem açık deniz hem de uzun mesafelere güç aktarımı için çok yönlü ve daha fazla platform içerecek şekilde gelişmeye devam etmektedir.

2013 yılında, ilk uçak gemisi olan LIAONING (eski VARYAG) faaliyete geçirilirken, milli uçak gemisi projesi kapsamındaki ilk gemi, Nisan 2017 ayında suya indirilmiştir. Silah ve elektronik sistemlerinin donatılmasıyla 2020 yılında göreve başlaması beklenen yeni uçak gemisi ile Çin hava savunma şemsiyesi, kıyı sistemlerinin yelpazesinin ötesine taşınacak ve "uzak denizlerde" etkin görev gruplarının oluşturulması için ilk adım atılmış olacaktır. Birçok açık kaynakta, Çin'in uçak gemisi adedini, 2030 yılına kadar dörde çıkarmayı hedeflediği yer belirtilmektedir. Daha genel olarak, deniz harekâtının, Çin'in yakın bölgelerinin ötesine genişlemesi, aynı zamanda Çin askeri gücünün savaş dışı kullanımlarına da olanak sağlayacaktır.

Çin Deniz Kuvvetlerinin modernleşme çalışmaları kapsamında, çeşitli tip gemilerin seri üretimi devam etmektedir. Uçak gemisi projesine paralel olarak, uçak gemisi görev gruplarında görev yapacak elektronik harp, erken uyarı ve denizaltı savunma harbi uçakları dâhil olmak üzere, daha çeşitli uçak türlerini envanterine katmayı ve mevcut sayılarını artırmayı hedeflemektedir. 2016 yılında amfibi, tank çıkarma ve kapsamlı lojistik gemileri de dâhil olmak üzere kuvvet hedeflerini destekleyebilecek yeni gemi satın alınmıştır.

Çin denizaltı kuvveti, çoğunlukla dizel elektrik denizaltılardan oluşmakla birlikte, 2015 yılından itibaren uzun menzilli SS-NX-13 gemilere karşı seyir füzeleri (ASCM) atma kabiliyetine sahiptir. Diğer taraftan üretilen "Şaftsız Yeni Tahrik Sistemi"nin denizler altında devrim niteliğinde olduğu ifade edilmektedir. Ayrıca, 7400 km menzile sahip JL-2 füzeleri ile teçhiz edilmiş JIN Sınıfı denizaltıların üretimi sayesinde, önemli bir konvansiyonel ve nükleer taarruzi yetenek kazanılmıştır. Çin Deniz Kuvvetlerinin hedefi, 2030 yılına kadar 99 denizaltıya sahip olmaktır.

Tüm bu platformların yanında C4ISR (Komuta, Kontrol, Muhabere, Bilgisayar, İstihbarat, Keşif Gözetleme) sistemleri de sürekli olarak geliştirilmektedir.²⁸

2.5. Çin Deniz Gücünün Asya-Pasifik'te Yarattığı Etki

Çin'in, dünyadaki değişen dengeler ve riskleri göz önüne alarak, ülkesini ve çevresini korumak gerekçesiyle, yeni savunma stratejileri belirlediği "Beyaz Kitap" kapsamında, donanmanın önceliğinin ülke karasularından çok, açık denizlerde güvenliğin sağlanması olacağı, Çin ordusunun okyanuslar, uzay, nükleer güç ve siber savunmaya odaklanacağı vurgulanmaktadır.

Söz konusu doküman, barışçıl bir çerçevede takdim edilse de, Çin'in küresel bir güç olma hedefini destekleyecek bir silahlı kuvvetler oluşturma niyetinin açıkça ortaya konduğu bir belgedir. Küresel ölçekte yayılmış bulunan Çin çıkarlarını koruyabilecek bir deniz kuvveti geliştirmenin ve ABD'ye benzer bir deniz gücü olma hedefinin özellikle dikkat çektiği dokümanda, ABD, Japonya ve Güney Çin Denizi'nde ihtilaf yaşanan bölge ülkelerinin tehdit olarak algılandığı görülmektedir.

Çin Deniz Kuvvetlerinin, artık bir okyanus donanması kabiliyetine sahip olduğu ve bu kabiliyetini, planlanan modernizasyon faaliyetlerinin adım adım hayata geçirilmesi ile birlikte, daha da kuvvetlendireceği söylenebilir. Bu bağlamda Çin'in, deniz gücü kuvvet kullanım doktrinini, savunmadan, açık denizlere doğru ve daha saldırgan bir stratejiye oturtmuş olduğu düşünülebilir.

Bu düşüncenin doğruluğu, ABD'nin, Çin'e yönelik verdiği reflexlerden anlaşılabilir. Bu reflexlerden biri, ABD Başkanı Trump'ın BM Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Anlaşmasına (NPT) aykırı olarak, Japonya ve Güney Kore'yi kendi nükleer silahlarını geliştirmesi için teşvik edeceğini açıklamasıdır. Bir diğeri ise, ABD Savunma Bakanı Ash Carter'ın 7 Nisan 2016 tarihinde yaptığı konuşmada Çin'i, Rusya'dan sonra ikinci sırada tehdit ülke olarak ilan etmesidir. Bu durumda ABD'nin en büyük korkusunun, Rusya-Çin stratejik ortaklığı olduğu düşünülebilir.

Günümüzde Çin, denizden ve kıyılardan azami şekilde faydalanmayı amaç edinmektedir. Çin, taarruzi hale getirdiği askeri deniz stratejisini, 2013'den bu yana dizayn etmeye başladığı ve uygulamaya koyduğu yeni denizci stratejisi ile bütünleştirmeyi başarmıştır. Çin'in, Güney Çin Denizi ve bu bölgedeki münhasır ekonomik bölge tartışmalarına konu olan deniz alanlarında, kuvvet kullanımının artacağı söylenebilir.

28 Deniz Mehmet Irak, "Çin Donanması Okyanuslara Açılırken", Marine Deal News Gazetesi İnternet Sitesi, <http://www.marinedealnews.com/deniz-mehmet-irak-cin-donanmasi-okyanuslara-acilirken/> (Erişim Tarihi: 10.03.2019).

Çin'in her geçen gün büyüyen sanayisi ve ekonomik gücü daha fazla enerji ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. OBOR Girişimi, dünyanın enerji rezervlerinin Çin'e doğru aktarılmasını amaç edinmiştir. Bu kapsamda, "İnci Dizisi" olarak adlandırılan liman tesisleri ile önemli su yollarını korumanın, güçlü bir açık deniz donanması ile mümkün olacağını Çin, 2010'lu yılların başında anlamıştır. Dünya hegemonyasının el değiştirmeye başladığı bu günlerde, Çin de bu sahnede yerini almak için mücadele vermektedir. Bu maksatla Çin, artık dünyaya kapalı komünist devlet anlayışını bir tarafa itip, kendi hegemonik stratejisini planlayan ve ekonomik gücü ile dünyaya açılan bir devlet haline evrilmektedir. Evrimini tamamlamasının en önemli adımı ise güçlü bir denizci güce sahip olmasıdır.²⁹

3. Sonuç

Hâlihazırda kıtasal, geleceğin ise küresel jeopolitik güç merkezlerinden biri olarak kabul edilen Çin'e ilişkin olarak, dünyadaki kuvvet dengelerinde Soğuk Savaş sonrası yaşanan değişimler kendisini en bariz olarak Asya-Pasifik bölgesinde göstermektedir. Rusya'nın bölgedeki jeostratejik etkisi azalırken, Çin ve Japonya iki ana Doğu Asya gücü olarak ortaya çıkmıştır.

Çin, Asya-Pasifik bölgesinde, içerisinde bulunduğu coğrafi konumuyla, geniş pazar olanaklarıyla, nükleer güce dayalı askeri kuvvetiyle, hızla işleyen ekonomik kalkınma çekiciliğiyle bölgesel liderliğe sıcak bakmaktadır. Bu kapsamda en önemli rakibi ise Japonya'dır. Özellikle ABD-Japonya ittifakının bozulması Çin'in bölgesel çıkarlarıyla uyumludur.

Soğuk Savaş sonrasında yaşadığı ekonomik açılımlarıyla kendine özgü bir model ile farklı bir ekonomik gelişmeyi yansıtan Çin, bu yönünün sağladığı avantaj ile siyasal açıdan da farklı bir kimliğe bürünerek Asya-Pasifik ekseninde kıtasal güç merkezi hâline gelmektedir. 1990'lı yıllardan sonra elde ettiği ekonomik başarılar sonucunda, yeni bir dünya düzeni arayışına yönelik ilgisini artırarak, "tek kutupluluğu" reddedip "çok kutuplu bir dünya" tezini öne sürmesi, özellikle bu yıllarda elde edilen ekonomik başarılardan güç alan kendine güvenin bir ifadesi olarak algılanmaktadır.

Çin'in ekonomik ve askeri alandaki büyümesi, önümüzdeki dönemde Asya-Pasifik bölgesinin en önemli sorunu olacaktır. Bu durum, ABD dış siyasetini yakından ilgilendirmekte ve bölge ülkelerinde tedirginlik yaratmaktadır.

29 Nejat Tarakçı, "Çin'in Yeni Deniz Stratejisi", Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi İnternet Sitesi, http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/cin_yeni_deniz_stratejisi_pdf_37348901-4cba-4ada-8d66-f0f0197f9d37.pdf (Erişim Tarihi: 10.03.2019).

Çin, askeri yönden de bir süper güç olma istikametinde hızla ilerlemektedir. Çin'in insan gücü bakımından dünyanın en büyük ordusuna ve nükleer silahlara sahip olması ile BM Güvenlik Konseyi'nin daimi üyesi olması gücünü artıran faktörlerdir.

Çin, ekonomik kalkınmadaki çizgisini sürdürdükçe, küresel iddialarla ABD'ye karşı yeni bir cephe açıp, küresel liderlik stratejilerini geliştireceği değerlendirilmektedir.

Kaynakça

Kitaplar

HEYWOOD Andrew, Küresel Siyaset, BB101 Yayınları, İstanbul, 2018.

ADIBELLİ Barış, Çin'in Avrasya Stratejisi, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007.

VARLI İbrahim, Orta Doğu'dan Latin Amerika'ya, Asya Pasifik'ten Avrasya'ya Hegemonya Savaşı, Destek Yayınları, İstanbul, 2018.

C. SAUNDERS Phillip vd., The Chinese Navy, Expanding Capabilities, Evolving Roles, National Defense University Press, Washington, D.C., 2011.

YILMAZER Mehmet, Yeni Dünya Düzeni, Güç Merkezlerinin Stratejik Yönelişleri, Alaz Yayıncılık, İstanbul, 2002.

BAYAT Mert, Atatürk'ün Deniz Stratejisi, MSÜ Merkez Basım ve Yayınevi, İstanbul, 2005.

ESLEN Nejat, Küresel Güç Mücadelesi, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2017.

CHEN Qimao, Çin'in Yeni Güvenlik Anlayışı ve Politikası İçinde Geleceğin Süper Gücü Çin, (çev. İlhan Güllü), TASAM Yayınları, İstanbul, 2005.

YILMAZ Sait, Güç ve Politika, Alfa Basım Yayım, İstanbul, 2008.

Makaleler

AITUAJE Irene Pogason, "Issues, Trends and Challenges in an Emerging Global Power Structure", Canadian Social Science, 2018, Cilt: 14, Sayı: 2, ss. 5-15.

DEMİRTEPE M. Turgut ve ÖZERTEM Hasan Selim, "Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin'in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıkları", Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, Sayı: 65, ss. 95-118.

Tezler

MAİMAİTİ Zulpiya, Uluslararası İlişkilerde Yumuşak Güç ve Çin'in Yumuşak Gücü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2

İnternet Kaynakları

ATEŞ Ahmet, “Asya Pasifik Havzasına Genel Bir Bakış”, 2011, TUİÇ Akademi, Uluslararası İlişkiler Çalışmaları Derneği İnternet Sayfası, www.tuicakademi.org/asya-pasifik-havzasina-genel-bir-bakis/ (Erişim Tarihi: 05.11.2018)

DEMİRDÜZEN Çağla ve DEMİRDÜZEN Sinan, “One Belt One Road Policy: China’s Opening to the Middle East”, International Political Science Association 25th World Congress, Avustralya, 2018.

IRAK Deniz Mehmet, “Çin Donanması Okyanuslara Açılırken”, Marine Deal News Gazetesi İnternet Sitesi, <http://www.marinedealnews.com/deniz-mehmet-irak-cin-donanmasi-okyanuslara-acilirken/> (Erişim Tarihi: 10.03.2019).

TARAKÇI Nejat, “Çin’in Yeni Deniz Stratejisi”, Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi İnternet Sitesi, http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/cin_yeni_deniz_stratejisi_pdf_37348901-4cba-4ada-8d66-f0f0197f9d37.pdf (Erişim Tarihi: 10.03.2019).

YILMAZ Sait, “Yükselen Güç Çin’in Güvenlik Politika ve Stratejileri”, academia.edu, http://www.academia.edu/7647546/Yukselen_Guc_Cin (Erişim Tarihi: 10.03.2019)

KODA Yoji, “China’s Blue Water Navy Strategy and its Implications”, 2017, Center for a New American Security (CNAS), <https://www.cnas.org/publications/reports/chinas-blue-water-navy-strategy-and-its-implications> (Erişim Tarihi: 10.03.2019).

Avrupa Birliği'nin Enerji Bağımlılığı Çerçevesinde 21'inci Yüzyıl Doğu Akdeniz ve Karadeniz Politikaları

*21st Century Eastern Mediterranean and Black Sea Policies
Within The Framework of European Union's Energy Dependence*

Öz

Abdullah ÖZTÜRK

1951 yılında Avrupa Kömür Çelik Topluluğu'nun (AKÇT) kurulması, ardından 1957 yılında Roma Antlaşması bağlamında Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (AAET) ve Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) kurulması ile Avrupa Birliği'nin (AB) temelleri atılmıştır. AB'yi kuran 3 kuruluşun 2'sinin enerji odaklı olması, günümüzde dünyanın en gelişmiş ve sanayileşmiş bölgelerinden biri olması ve tükettiği enerjinin yarıdan fazlasını ithal etmesi enerji güvenliğinin AB için ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Soğuk Savaş sonrasında hızla genişleyen AB, iddia ettiği üzere, küresel güç oyununda var olabilmek için ihtiyaç duyduğu enerjiyi kesintisiz bir şekilde temin etmek zorundadır. AB'ye giriş şartlarını sağladıkları tartışmalı olan Bulgaristan, Romanya ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin (GKRY) topluluğa alınmasına bu çerçeveden bakılabilir. Zira bu genişlemeler sayesinde AB; zengin doğal gaz yataklarının keşfedildiği Doğu Akdeniz'e ve adeta bir enerji otobanı olan Karadeniz'e ulaşmıştır. Bu çalışmada; AB'nin sınırlarının dayandığı Karadeniz ve Doğu Akdeniz'deki politikaları enerji bağımlılığı çerçevesinde incelenerek, Türkiye'ye olası etkileri sorgulanmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Avrupa Birliği, Enerji, Doğu Akdeniz, Karadeniz, Türkiye.

Abstract

The foundation of the European Coal and Steel Community (ECSC) in 1951 followed by the foundation of the European Atomic Energy Community (EURATOM) and the European Economic Community in the context of the Treaty of Rome in 1957, laid the foundations of the European Union (EU). The facts that 2 of these 3 institutions that founded the EU are energy-oriented and the EU is one of the most developed and industrialized regions of the world show how important the energy security is for the EU. The EU, which has been rapidly expanding after the Cold War, as it claims shall procure continuously the energy it needs to exist in the global power game. This can be taken into

consideration while assessing the accession of Bulgaria, Romania and Cyprus to the EU despite the controversies on their fulfillment of entry conditions. Thanks to these expansions, the EU has reached the Eastern Mediterranean, where rich natural gas reservoirs were discovered, and the Black Sea, that is almost an energy highway. This study examines EU's policies on its recently accessed Black Sea and Eastern Mediterranean in the framework of energy dependency and questions its potential impact on Turkey.

Keywords: European Union, energy, Eastern Mediterranean, Black Sea, Turkey.

Giriş

Enerji; bir sisteme ilave edildiğinde veya sistemden çıkarıldığında sistemin en az bir özelliğini değiştiren olgudur. Enerji olmadan hiçbir eylem yapılamaz. İnsanoğlunun, dünyada yaşamını sürdürmek için çevresini en çok değiştiren canlı türü olması, enerji ile hayati bağına göstermektedir. Bu değişimi, sadece hayati gereksinimleri için değil, istediği için de yapmaktadır. Yaşamında daha mutlu olabilmek, refah içinde yaşayabilmek için insan sürekli daha fazla enerjiye ihtiyaç duyar. Artan enerji üretimi yatırım ve istihdamı, yatırım ve istihdam ise yarattığı refah toplumu ile mutluluğu artırır. İnsanların bilgi ve refah seviyesi arttıkça istekleri de giderek büyümektedir. Yapılan araştırmalara göre, ülkelerin elektrik tüketimi ile milli gelirleri doğru orantılı olarak değişmektedir.¹

Enerji jeopolitiği ve uluslararası enerji politikaları ile her türlü eylem için gerekli olan enerjinin, ülkenin dünyadaki politik coğrafyası ile ülke menfaatlerine uygun siyaseti ifade edilmektedir. Enerji politikaları; kesintisiz, her zaman kullanıma hazır, güvenilir, temiz ve ucuz enerjiye ulaşmayı hedefler. Ancak bu noktada en önemli kavram enerji güvenliğidir. Enerji güvenliği ise en yalın haliyle; enerjinin yeterli, zamanında, çeşitlendirilmiş kaynaklardan, olabildiğince yerli ve kaliteli olarak elde edilmesi şeklinde tanımlanabilir.²

Bir devlet için yaşamsal öneme sahip enerji güvenliği, günümüzde gerek uluslararası gerekse ulusal alanda üzerinde durulan konuların başında gelmektedir. Enerji, stratejik bir sektördür. Batılı devletlerin, Sanayi Devrimi'nden bu yana şiddetlenerek gelen; enerji kaynaklarına ulaşma, koruma ve sahip olma mücadeleleri küresel güç olma yarışında enerji güvenliğinin önemini göstermektedir. Dünyadaki paylaşım savaşları ve işgallerin enerji kaynaklarına sahip bölgelerde yoğunlaşması şaşırtıcı değildir. Başta, dünyada tüketilen birincil enerji kaynaklarının ve ham petrolün %25'ini bir başına

1 Betül İsmiç, "Gelişmekte Olan Ülkelerde Elektrik Tüketimi, Ekonomik Büyüme ve Nüfus İlişkisi", DergiPark, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/382337>, (Erişim Tarihi: 28.01.2019).

2 Necdet Pamir, Enerjinin İktidarı, (4'üncü Baskı), Hayykitap, İstanbul, 2017, s. 49.

tüketen ABD olmak üzere tüm büyük tüketiciler; sınırlı doğal kaynakların ve taşıma yollarının kontrolü için, her şeyi göze almaktadır.³

28 üye devletten oluşan ve gerek ekonomik gerekse siyasi alanda bütünleşmiş bir ortaklık olan AB; mevcut yapısıyla dünyadaki en büyük ekonomilerden birisi ve Soğuk Savaş sonrası değişen konjunktürde, küresel hegemonya mücadelesindeki kayda değer bir aktördür. Ancak, sahip olduğu sanayi gücünü karşılayabilecek miktarda enerji kaynaklarına sahip olmaması, en büyük dezavantajlarından birisidir. AB'nin 1'inci konumdaki enerji tedarikçisi Rusya'nın, Ukrayna ile arasında yaşadığı kriz nedeniyle 2009 kışında yaşanan doğal gaz kesintisi AB için adeta bir kalp krizi etkisi yaratmıştır.⁴ Enerji güvenliğinin altın kuralı olan, tedarik kaynaklarının çeşitlendirilmesi ilkesini acı bir tecrübeyle yaşayan AB; bu konudaki çalışmalarını hızlandırmıştır.

Çeşitli enerji kuruluşlarının 2040 yılı için hazırladığı raporlarda, enerji ithalatının üretimiminin 2 katı olarak seyretmeye devam edeceği öngörülen AB⁵ için, en yakın alternatif yaratma planı Doğu Akdeniz'de bulunmaktadır. 2000'li yıllardan itibaren keşfedilen zengin doğal gaz sahaları, GKRY sayesinde bölgeye komşu olan AB'ye enerji güvenliği için yeni fırsatlar sunmaktadır. Ancak kıyı devletleri arasındaki deniz alanları konusundaki anlaşmazlıklar, üretim maliyeti ve nakliye konusundaki problemler henüz masada durmaktadır.

Benzer şekilde zengin kaynaklara sahip Kafkaslar bölgesi, AB'nin enerji kaynaklarını çeşitlendirme konusunda aday bölgelerdendir. 2007 yılında Bulgaristan ve Romanya'nın bünyesine katılmasıyla AB, özellikle enerji hatlarının güvenliği bağlamında önem arz eden Karadeniz'e kıyıdaş olmuştur.

AB için, henüz bütünleşik, kapsayıcı bir enerji politikasına sahip olduğu söylenemez. Bunun sebebi; Birlik'in üyesi tüm devletlerin, savunma, enerji gibi konularda hükümler haklarını bir üst kuruma devretme konusunda fikir birliğine varmış olmamalarıdır. Ancak, Almanya ve Fransa'nın başını çektiği AB üst aklı, uluslar üstü (supranasyonel) yapının ve kendilerinin gelecekteki çıkarları için her platformda çaba göstermektedir. AB çeşitli komisyon ve konsey kararlarında, Birlik'in ortak çıkarları için her iki denizde kurguladığı politikaları vurgulamaktadır.

Bu çalışmanın amacı; AB'nin geleceği için ihtiyaç duyduğu enerji kaynaklarının ve enerji güvenliğinin Doğu Akdeniz ve Karadeniz'le olan bağlantısını incelemek ve nihayet Türkiye'ye olan muhtemel etkilerini değişen dünya konjunktürü doğrultusunda yorumlamaktır. 1963 Ankara

3 Necdet Pamir, "Küresel Enerji Politikaları Ve Türkiye", TMMOB Türkiye 6'ncı. Enerji Sempozyumu, http://www.emo.org.tr/ekler/0db0c1f0e46163f_ek.pdf (Erişim Tarihi: 29.01.2019)

4 Ozan Örmeci ve Sina Kısacık, Rusya Siyaseti ve Rus Dış Politikası, Seçkin Yayınları, Ankara, 2018, s. 143.

5 The Energy Research Institute of The Russian Academy of Sciences, "Global and Russian Energy Outlook 2016", <http://ac.gov.ru/files/publication/a/12767.pdf> (Erişim Tarihi: 28.01.2019).

Anlaşması'ndan beri AB serüveni devam eden Türkiye için çevre denizlerindeki enerji kaynaklarından doğan fırsat ve sorunlar, enerji açlığı çeken AB ile ilişkilerinde belirleyici olmaya adaydır.

1. AB'nin Enerji İhtiyacı

AB, 28 üye ülkeden oluşan ve gerek ekonomik gerek siyasi alanda “bütünleşmiş kabul edilen” bir ortaklıktır. Bu ortaklık, mevcut yapısıyla dünyadaki en büyük ekonomilerden birisidir. Dünya Bankası 2017 yılı verilerine göre⁶; 512,5 milyonluk bir nüfusu (dünya nüfusunun %7'si) barındırmaktadır.

2016 yılı verilerine göre AB, dünyada üretilen toplam enerjinin %5,5'ünü üretmektedir. 1995 yılındaki aynı veri ile karşılaştırıldığında %22'lik bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Tüketim boyutunda ise; 2016 yılı itibariyle dünyada üretilen enerjinin %11,6'sı, AB tarafından tüketilmektedir. Tüketim verisine ait geçmiş incelendiğinde, 1995 yılı ile 2016 arasında neredeyse fark olmadığı dikkat çekmektedir. Üretimde yaşanan belirgin düşüşe rağmen, tüketimin değişmemesi, AB'nin enerji ithaline giderek daha fazla bağımlı hale geldiğini göstermektedir. Nitekim 1995 yılında %43,1 olarak ölçülen enerjide ithalata olan bağımlılık, 2016 yılında %53,6'ya yükselmiştir. Günümüz itibariyle, tükettiği enerjinin yarısından fazlasını Birlik dışından ithal etmekte olan AB için; enerji tüketiminde dışa bağımlı, başka bir deyişle, ithalat bağımlısıdır denilebilir.⁷

Yine 2016 yılı verilerine göre, AB'nin birincil enerji tüketiminde kullandığı kaynaklar; %34,6 petrol, %23,3 doğal gaz, %14,7 kömür, %13,2 nükleer ve %13,2 yenilenebilir enerji olarak tespit edilmiştir. Yani, AB'de tüketilen tüm enerjinin %71,5'i fosil yakıtlardan temin edilmektedir. 1990 yılından itibaren yapılan tüketim incelendiğinde; petrolün her zaman için önceliğini koruduğu, doğal gazın yükselen bir eğilim izleyerek 2'nci sırada geldiği, kömür kullanımının yarıya düştüğü, nükleer enerjinin aynı düzeyde kaldığı, yenilenebilir enerjinin ise 2 katından fazla arttığı gözlenmektedir.⁸

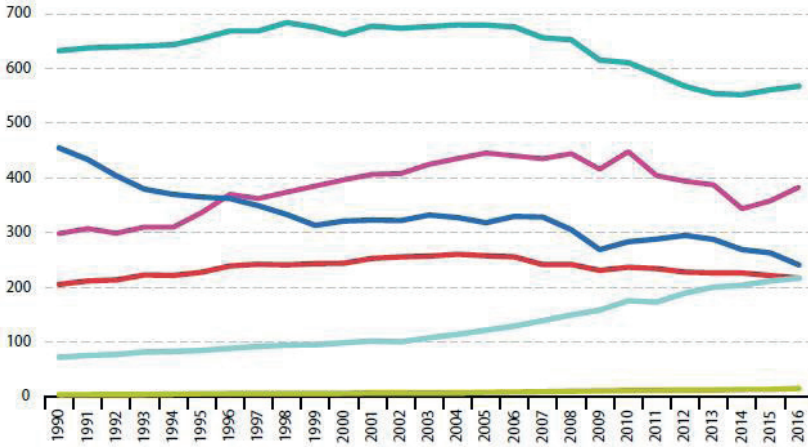
Dünyada ispatlanmış petrol rezervleri bakımından, 2018 yılı itibariyle, Orta Doğu Bölgesi %47,6 ile birinci sıradadır. Orta Doğu'yu, %32,8 ile Amerika

6 The World Bank, “European Union”, <https://data.worldbank.org/region/european-union> (Erişim Tarihi: 28.01.2019).

7 Publications Office of the EU, “EU Energy in Figures, Statistical Pocket Book 2018”, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/99fc30eb-c06d-11e8-9893-01aa75ed71a1/language-en> (Erişim Tarihi: 30.01.2019).

8 Eurostat, “Energy Transport And Environment Indicators-2018 Edition”, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-18-001> (Erişim Tarihi: 30.01.2019).

Kıtası (% 13,3 Kuzey Amerika, % 19,5 Güney Amerika) takip etmektedir. Orta Doğu Bölgesi ve Amerika Kıtası'nı, Avrasya (%8,5) ve Afrika (%7,5) bölgesi takip ederken Avrupa Kıtası'nın sahip olduğu petrol, dünya toplam rezervlerinin %0,8'i kadarıdır. Kıtanın petrol zengini Norveç'in AB'ye üye olmaması nedeniyle, AB'yi oluşturan ülkelerin petrol rezervi, toplam dünya rezervinin sadece %0,3'ünü oluşturmaktadır. Bu noktada dikkat çeken bir diğer husus, Avrupa Kıtası'nın 1997 yılındaki kanıtlanmış petrol rezervinin, dünya toplamının %1,8'i olarak tespit edilmiş olmasıdır. Rezervlerin 20 yıl içinde %50 azalması, başta Güney Amerika olmak üzere diğer bölgelerde keşfedilen yeni rezervlere rağmen, Avrupa'da kayda değer bir keşif yapılamamasından kaynaklanmaktadır.⁹



Şekil-1: AB-28 Birincil Enerji Tüketimi (1990-2016)¹⁰

Avrupa petrol rezervi yüzdesinin giderek azalması, Avrupa'nın sahip olduğu petrolün gelecekte sona erecek olması anlamına gelmektedir. Yaklaşan felaketin bir başka habercisi AB'nin yıllık petrol üretim verileridir. AB'nin yıllık petrol üretimi, 1997 yılında 114,1 milyon ton olarak gerçekleşirken, bu rakam 2017 yılında 69,2 milyon tona gerilemiştir.¹¹ Bu husus, AB'yi petrol arz güvenliği noktasında zorlamakta ve petrol arz güvenliğini sağlayıcı birtakım politikalar geliştirmeye itmektedir. AB'nin başlıca petrol üreticisi üyeleri; Birleşik Krallık, Danimarka, Romanya ve İtalya olup¹², üretimin yarından

9 British Petroleum, "BP Statistical Review of World Energy 2018", <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf> (Erişim Tarihi: 29.01.2019).

10 Necdet Pamir, 2017, a.g.e., s. 338

11 British Petroleum, a.g.e.

12 Eurostat, a.g.e.

fazlasını gerçekleştiren Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılma sürecine girmesi, AB'nin petrol üretim rakamlarının daha da azalacağı anlamına gelmektedir.

AB içerisindeki Petrol tüketiminde, % 60'lık payla ulaştırma sektörü lider konumdadır. 2016 yılı itibariyle AB'nin, petrolde ithalata olan bağımlılığı %86,7 olarak gerçekleşmiş olup, 1995 yılına ait %74,1'lik oran göz önüne alındığında, petrolde dışa bağımlılığının hafifçe artma eğilimine sahip olduğu söylenebilir.¹³

28 AB ülkesinin ham petrol ithalatı irdelendiğinde; 2016 yılı itibariyle petrol ithalatının yarıdan fazlasını Rusya, Norveç ve Irak'tan karşıladığı görülmektedir. Bu üç ülke arasındaki en büyük satıcı konumda olan ülke, toplam ithalattaki %31,6'lık payı ile Rusya'dır. Rusya'yı, %12,8'le Norveç ve %8,1 ile Irak takip etmektedir. Bu oranlar, AB'nin petrolde Rusya'ya ne denli bağımlı olduğunu gözler önüne sermektedir.¹⁴

"Avrupa kıtasının sahip olduğu ispatlanmış doğal gaz rezervi, 2018 yılı itibariyle, dünya toplam rezervlerinin %1,5'u kadarıdır. Yine Norveç'in AB'ye üye olmaması nedeniyle, AB'yi oluşturan ülkelerin doğal gaz rezervi, toplam dünya rezervinin sadece %0,6'sını oluşturmaktadır. Petrole benzer şekilde, AB'nin ispatlanmış doğal gaz rezerv miktarına baktığımızda, son 20 yıl içinde %66'lık bir azalma görülmektedir. Buna paralel olarak, AB'nin 2007-2017 yılları arasındaki doğal gaz üretiminde %40 azalma gerçekleşmiştir. Ancak, doğal gaz tüketiminde alınan tüm tedbirlere rağmen, sadece %8'lik bir azalma gerçekleşmiştir."¹⁵

Görüldüğü üzere, AB'nin doğal gaz açığı sürekli olarak artmaktadır. AB, artan doğal gaz tüketimine kendi kaynaklarıyla karşılık verememekte; böylece doğal gaz tüketimindeki ithalat payı giderek artmaktadır. 2016 yılı itibariyle AB'nin doğal gazda ithalata olan bağımlılığı %70,4 olarak gerçekleşmiş olup, 1995 yılına ait %43,4'lük oran göz önüne alındığında, doğal gazda dışa bağımlılığının hızla artma eğilimine sahip olduğu söylenebilir.¹⁶ AB'nin doğal gazda arz güvenliğini sağlaması için gelecek yıllarda çeşitli tedbirler alması gerekecektir.

AB'nin doğal gaz kullanımındaki en büyük pay, %29'la elektrik üretimine aittir. Bu sektörü, aynı oran ile evsel tüketim ve %25 ile sanayi tüketimi izlemektedir. 2016 yılı rakamlarına göre, Birlik'in ithal ettiği doğal gazın temin edildiği yer bakımından analizinde; %40'la Rusya ilk sırada olup, arkasından

13 Publications Office of the EU, a.g.e.

14 Publications Office of the EU, a.g.e.

15 British Petroleum, a.g.e..

16 Publications Office of the EU, a.g.e.

%25'le Norveç gelmektedir.¹⁷ Özellikle, Rusya'ya olan yüksek bağımlılık, AB'yi doğal gaz arz güvenliği bağlamında zora sokmaktadır. AB'nin doğal gaz kullanım oranının da hızla arttığı göz önüne alınırsa, tedarikçi ülke ve güzergâh çeşitlendirmesine gitmek, Birlik için kaçınılmaz görünmektedir. AB, aynı zamanda doğal gazı ikame edebilecek farklı enerji türlerini, özellikle yenilenebilir enerji türlerini, kullanarak bu metadan kaynaklı riskleri azaltmaya çalışmaktadır.

AB'nin sahip olduğu ispatlanmış kömür rezervi, 2017 yılı itibariyle, dünya toplam rezervlerinin %7,4'ü kadardır. 2007-2017 arası verilere bakıldığında; üretimde %40, tüketimde ise %29'luk bir azalma görülmektedir.¹⁸

Kömür daha çok elektrik üretiminde kullanılmakla birlikte, son 30 yılın verilerine bakıldığında, AB'nin kömür kullanımından giderek vazgeçtiğini görmekteyiz.¹⁹ Bu gelişmenin altında, Kyoto Protokolü'ne uyum, daha temiz ve çevreye daha az zarar veren enerji türlerinin tercih edilmesi ve kömür üretiminin diğer enerji çeşitleriyle maliyet açısından görece yüksekliği gibi sebepler yatmaktadır.

1970 petrol krizinden sonra, yenilenebilir enerji türleri dünyada giderek daha fazla rağbet görmeye başlamıştır. Ancak AB'nin, birincil enerji kaynakları olan fosil yakıtlarda ithalata aşırı derecede bağımlı olması, yenilenebilir enerji alanında kendisini geliştirmesi için temel motivasyon kaynağı olmuştur.

AB, enerji arz güvenliği hususunda yenilenebilir enerji tüketiminin artırılmasına çok büyük önem vermekte ve yenilenebilir enerji yatırımlarını sürekli artırmaktadır. AB, her yıl yenilenebilir enerji üretimini %5 civarında büyüterek; 2006-2016 yılları arasında yenilenebilir enerji üretimini, toplamda %66,6 oranında artırmıştır. Kullanılan kaynaklar sırasıyla; biyoyakıtlar, hidroelektrik, rüzgâr ve güneş enerjisi, jeotermal enerjidir. Tüm bu kaynaklardan elde edilen enerji, 2016 yılı itibariyle AB toplam enerji tüketiminin %17'sini (son kullanıcı noktası temel alınınca) karşılamaktadır. Planlanan yatırımlar ve araştırmaların desteğiyle; 2020 yılında AB tüm tüketiminin %20'sini yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılamayı hedeflemiştir. İsveç, Finlandiya, Danimarka gibi ülkeler 2020 hedeflerini şimdiden yakalamış olmasına rağmen, birçok üye ülke için verilen hedef oldukça uzaktır. Bu durum, konu enerji güvenliği olunca, AB üyelerinin milli çıkarlarından tamamen vazgeçmeye henüz hazır olmadıklarının da bir göstergesidir.²⁰

17 Publications Office of the EU, a.g.e.

18 British Petroleum, a.g.e.

19 Publications Office of the EU, a.g.e.

20 Eurostat, a.g.e.

Ayrıca, AB'nin 2020 hedefini karşılaması durumunda bile, %71,5'lük tüketiminin halen ithal fosil kaynaklara bağımlı olması, gelecekte enerji probleminin devam edeceğini açıkça göstermektedir.

AB'nin nükleer enerji çalışmaları; Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nun (AAET) kurulduğu, 1957 yılında imzalanan Roma Antlaşması ile AB'nin kuruluşuna kadar gitmektedir. Düşük maliyetle enerji üretmeden ekonomik kalkınmanın istenen hızda gerçekleşmeyeceği fikri, AAET'nin, AB'nin temel kurumlarından biri olmasını sağlamıştır. Günümüzde Avrupa Birliği genelinde toplam 127 adet nükleer santral bulunmakta, Fransa 58 nükleer santral ile ilk sırada yer almaktadır. AB enerji açığı için nükleer enerji iyi bir çözüm gibi görünse de, nükleer enerjide tüm dünyanın yaşadığı problemler AB'yi de etkilemektedir. Bu problemlerin başında, ilk yatırım maliyetinin çok yüksek olması ve yaşanan eski santraller gelmektedir. Dünyadaki her 4 santralden 3'ü eski teknolojiye sahip, 1'inci ve 2'nci nesil santrallerdir ve yaşanmış nükleer felaket örnekleri, bu santrallere şüphe ile yaklaşılmasına sebep olmaktadır. 2011 yılında Japonya'daki depremin ardından Fukuşima'da yaşanan nükleer sızıntı, AB'de nükleer enerjinin güvenilirliği konusundaki kuşkuların artmasına sebep olmuştur. Örnek olarak Belçika; sahip olduğu 7 nükleer santrali de eski nesil oldukları için 2025 yılına kadar kapatmayı planlamaktadır. Ancak, bu konuda AB içerisinde fikir birliği bulunmamakta, Almanya, İngiltere, Fransa gibi enerji ihtiyacı yüksek ülkeler nükleer enerjiye hala sıcak bakmaktadır. Yine de bir refah projesi olan AB, nükleer bir felaket yaşamaktansa, enerjide dışa bağımlı olmayı tercih etmektedir.²¹

2. AB'nin Enerji Politikaları ve Enerji Güvenliği

Küresel etkenlerden bağımsız kalamayan Avrupa ülkeleri, 1950 yılından bu yana, enerji politikalarında da dünya gündemini takip etmiştir. Enerji kaynakları için yıllarca kendi aralarında savaştan Avrupa ülkeleri, savaş sonrasında, kalıcı barışı getirmek ve ekonomik gelişmeyi sağlamak için ucuz enerji arayışlarında ortaklığa gitmiştir. 1951 yılında oluşturulan Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT) ve 1958 tarihli AAET gibi yapılar, enerji olgusunun AB'nin varoluş sürecindeki kilit rolünü göstermektedir. 1965 yılında imzalanan Birleşme Anlaşması ile AKÇT, AET ve AAET için tek bir Konsey ve Komisyon oluşturulmuş ve bugün anladığımız AB kavramı doğmuştur.²²

Kapsamlı ve geçerli bir "AB Enerji Politikası" kavramı ise ilk defa 2005 yılında ortaya atılmış ve o tarihten bu yana, Avrupa Komisyonu ve AB, çok sayıda enerji politikası belgesi yayınlamıştır. Bu belgelerin hedeflerine tam 21 Euronews, "Avrupa'da nükleer enerjinin geleceği", <https://tr.euronews.com/2018/04/11/avrupa-da-nukleer-enerjinin-gelecegi> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).
22 Necdet Pamir, 2017, a.g.e., s. 337-338.

olarak eriştiklerini ve tek bir AB enerji politikası olduğunu söylemek, fazla gerçekçi olmayacaktır. Birçok üye ülke, AB politikalarından ziyade ulusal çıkarları doğrultusunda hareket etmekte; AB Komisyonu ve AB Parlamentosu tarafından dile getirilen politikalara uymakta çoğunlukla gönüllü olmamaktadırlar. Ancak, başarıya ulaşım ulaşmaması bir yana, önerilen politika ve hedeflerin AB için yol gösterici olduğuna kuşku yoktur.²³

“AB Enerji Politikası, en genel hatlarıyla 3 temel hedef belirlemiştir; ekonomik açıdan rekabet edebilir olmak, arz güvenliği ve çevresel sürdürülebilirlik. 2008 yılında, AB enerji politikasının başlıca sürükleyicisi, iklim değişikliğini etkilerini azaltmak olarak tanımlanmaktaydı. Ancak ilerleyen yıllarda, politikanın kapsamı dramatik biçimde değişmiştir. Bugün AB için, enerji arz güvenliği ve rekabet edebilirlik hedefleri, daha baskın konuma gelmiştir. Bu doğrultuda enerji ithalatı önem kazanmış ve hızlı bir artış eğilimine girmiştir. Her ne kadar yenilenebilir enerjide dünya lideri konumunda olması ve 2020 için iddialı hedeflerini takip etmesi, enerji anlamında olumlu gelişmeler olsa da yaşanan nükleer enerji santralleri ve vazgeçmeye çalıştığı kömür enerjisi AB'nin gelecek için de enerji arz güvenliği endişelerinin devam edeceği anlamına gelmektedir.²⁴”

Avrupa Komisyonu, sonuncusunu 2011 yılında yayınladığı “Energy 2020-A Strategy for Competitive, Sustainable and Secure Energy” başlıklı belgede, Birlik’in enerji politikasını yeniden gözden geçirmiştir. Uygulanacak politikanın AB'nin geleceği ve devamı için hayati öneme sahip olduğu vurgulanmış ve birlikte hareket etmeyi gerektiren daha cesur adımların atılması üye devletlere tavsiye edilmiştir. Komisyon’un adeta, AB'nin “birlikte kalabilmesi” için bir nevi ikazı sayılabilecek belgede, 2020 yılı enerji stratejisinin 5 temel önceliğe odaklandığı ifade edilmiştir. İlk 4 madde AB'nin iç üretim ve tüketiminde alınacak tedbirlerin genel çerçevesini açıklarken, 5'inci madde; komşular öncelikli olmak üzere, güçlü uluslararası ortaklıklar bağlamında konuya yaklaşmaktadır. Bu çerçevede 5'inci madde, Birlik için enerji güvenliğinin önemine binaen, üyelerin ortak politikayı benimseyip tek vücut olması gerektiğini vurguladıktan sonra, AB'nin 2020 yılına kadar yeni ve güvenilir enerji kaynaklarına, tedarikçilerine ve rotalarına mutlaka erişim sağlaması gerektiğini vurgulamıştır. Uluslararası enerji piyasasındaki giderek artan rekabetin, AB'nin kaynak sahibi ve enerji rotaları üzerindeki 3'üncü ülkelerle yürüteceği ilişkilere etkisi özellikle belirtilmiştir. AB enerji politikasının dış boyutunun, tüm dış politika unsurları ile birlikte kapsamlı

23 Necdet Pamir, 2017, a.g.e., s. 339-340.

24 International Energy Agency, “Energy Policies of IEA Countries: The European Union 2014 Review”, <https://webstore.iea.org/energy-policies-of-iea-countries-the-european-union-2014-review> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

bir yaklaşım gerektirdiği ve enerji konusunun AB'nin ticaret, ikili anlaşmalar ve genişleme gibi tüm politika ve enstrümanlarıyla uyum ve etkileşim içinde olması gerektiği açıklanmaktadır. Son olarak, enerji güvenliğinin AB güvenlik ve dış politika önceliklerinin ayrılmaz bir parçası olduğu, enerji ithalat kaynaklarının ve transit rotalarının çeşitlendirilmesinin AB'nin güvenliği için hayati öneme haiz olduğu, AB siyasasının yakın gelecekte petrol ve doğal gaz boru hatlarının emniyet ve güvenliğine daha fazla odaklanacağı vurgulanmaktadır.²⁵

Sonuç olarak AB enerji politikalarının, coğrafyasına en yakın ve en ideal dış kaynaklar olan Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e ağırlık vereceği; enerji güvenliği kapsamında, bu bölgelerden geçen boru hatlarının, AB'nin geleceği için önem arz edeceği öngörülmektedir.

3.AB'nin Enerji İhtiyacı Kapsamında Karadeniz Politikaları

Avrupa'nın bağımlı olduğu enerji çerçevesinde, Karadeniz Bölgesi, bulunduğu stratejik konum itibariyle büyük bir öneme haizdir. Çevre ülkeleri ile birlikte bölge, Orta Asya ve Kafkasya'daki enerji kaynaklarının geçiş koridoru olarak görülmekte ve önemi her geçen gün biraz daha artmaktadır.²⁶

AB, 1990 yılı sonrasında ilerici bir bakış açısıyla küresel aktör olma yoluna girmiş, bu amaçla art arda gelen genişleme adımları ile Karadeniz'e çıkış sağlayan (01 Ocak 2007, Bulgaristan ve Romanya'nın AB üyeliği), Doğu Akdeniz'de var olabilen (01 Mayıs 2004, GKRY'nin AB üyeliği) bir topluluğa dönüşmüştür. Fakat genişleme, beraberinde aşılması zor yeni sorunlar da getirmiştir. Bu problem noktalarından en önde geleni enerji ihtiyacının karşılanması konusu olmuştur. Çünkü AB'ye dâhil olan her ülke ihtiyacı oranında enerji kaynağını en ucuz ve kısıtlama olmaksızın karşılamak istemiş, bu durum kıt kaynaklara sahip AB üye ülkeleri arasında çekişmelere ve enerji kaynağına sahip satıcı ülke ile ayrı ayrı stratejiler geliştirilmesine sebep olmuştur. Özellikle Almanya, Fransa ve İtalya gibi gelişmiş ve yoğun nüfusa sahip ülkelerin konuya yaklaşımı Doğu Avrupa ülkelerinden farklıdır. AB'nin “birlik ruhunu” zedeleyen ve geleceğe dönük endişelere sebep olan bu sorunda çözümün en önemli engelleyicisi, Rusya Federasyonu'dur. Özellikle Putin döneminden itibaren Rusya, günümüzdeki Ukrayna krizine kadar olan süreçte enerji kaynaklarının arzı konusunda Avrupa'yı açmazda tutacak adımlar atmış ve süreç sonunda, ana aktarım güzergâhı üzerinde olması nedeniyle içinde

25 European Commission, “Energy 2020-A Strategy for Competitive, Sustainable and Secure Energy”, https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2011_energy2020_en_0.pdf (Erişim Tarihi: 03.02.2019).

26 European Parliament, “EU strategy for the Black Sea”, [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2010/2087\(INI\)](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2010/2087(INI)) (Erişim Tarihi: 03.02.2019).

Türkiye'nin de bulunduğu birçok ülkenin karıştığı bir enerji mücadelesine sebep olmuştur. Dolayısıyla Rusya, AB'nin genel enerji politikaları ve özellikle Karadeniz'e olan yaklaşımı için göz ardı edilemeyecek bir aktördür.²⁷

3.1. AB'nin Karadeniz Politikalarında Rusya'nın Önemi

2017 yılı itibarıyla Rusya, dünya üretilebilir doğal gaz rezervlerinin yaklaşık %18'ine (35 trilyon metreküp), petrol rezervlerinin ise %6,4'üne (109,5 milyar varil) sahiptir. 2017 yılı doğal gaz üretimi 635,6 milyar metreküp, tüketimi ise 391 milyar metreküp olarak gerçekleşmiştir. Özet olarak; ispatlanmış gaz rezervleri bakımından dünyada 1'inci sırada olan Rusya, küresel pazardaki açık ara en büyük gaz ihracat potansiyeline sahip ülkedir.²⁸

Rusya'nın enerji alanındaki dünya devi firması Gazprom ve Rusya için Avrupa'nın özel bir anlamı vardır. Gazprom, AB'nin doğal gaz ihtiyacının %40'ını tek başına karşılayarak; gelirlerinin %75'ini Avrupa'ya yaptığı bu ihracattan sağlamaktadır. Şirketin ana boru hatları, %80'i Ukrayna üzerinden geçmek suretiyle Avrasya'dan Avrupa'ya doğal gaz sağlamaktadır. Ukrayna üzerinden taşınan Rus gazı; Slovakya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Türkiye ve Güney Doğu Avrupa'yı beslemektedir. Ayrıca Belarus ve Polonya üzerinden geçen bir hat da bulunmaktadır.²⁹

Doğal gaz ihracatı ve ortak gaz projeleri geliştirme yoluyla Rusya, Rus gazına bağımlı hale gelen ülkeler üzerinde politik etkisini artırmayı stratejik bir yöntem olarak benimsemiştir. Bu sistem, özellikle Doğu Avrupa (şu an bazıları AB üyesi) ve eski Sovyet ülkeleri üzerinde uygulanmaktadır. Rusya, ilk olarak doğal gaz fiyatlarını düşük tutarak bahse konu ülkeleri kendisine bağımlı kılmakta, ancak politik ortam kendi isteği doğrultusunda şekillenmediği zaman, fiyat artışları ya da teknik arıza gibi bahanelerle gaz akışını kesmektedir. Bu konuya en uygun örnek ülke Ukrayna'dır. Ağustos 2004 ayında Ukrayna'ya 1000 metreküp gazı 50 ABD Doları fiyatla satan Gazprom, yaklaşan başkanlık seçimlerinde Rusya yanlısı Viktor Yanukoviç'in elini güçlendirmeyi amaçlamış, ancak adayının seçimi kaybetmesi sonrasında politika değişikliğine giderek, 1000 metreküp gazın fiyatını 230 ABD Dolarına çıkarmıştır. Sonuç olarak, yaşanan fiyat krizi nedeniyle 2006 yılında gaz akışı kesilmiş ancak, AB'yi fazla etkilemeyen bu kesintinin aksine 2009 yılında Ukrayna'yı hedefleyen gaz kesintisi, Avrupa'ya 42 yıldır kesintisiz verilen doğal gazın, 15 gün boyunca iletilmemesine neden olmuştur. 2006

27 Rafael Kandiyoti, "Europe's energy diplomacy all at sea", <https://mondediplo.com/outsidein/europe-s-energy-diplomacy-all-at-sea> (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

28 British Petroleum, a.g.e.

29 Ozan Örmeci ve Sina Kısacık, a.g.e., s. 136.

yılında yaşanan kriz, Rusya'nın Karadeniz Filosu'nu 25 yıl daha Sivastapol'da konuşlandırmasıyla neticelenirken; 2009 krizi sonrası AB içinde, Rusya'nın güvenilir bir tedarikçi olup olmadığı konusu tartışmaya açılmış, Moskova'ya alternatif rota oluşturabilecek doğal gaz projeleri üzerinde çalışılmaya başlanmıştır. Nitekim Nabucco Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'nin AB kurucu anlaşmasına aykırı olarak Birlik'e alınması, AB'nin Bulgaristan ve Romanya'ya yükselen ilgisi ve Doğu Akdeniz'e odaklanması bu bağlamda değerlendirilmektedir.³⁰

Rusya, kanıtlanmış zengin hidrokarbon kaynaklarına sahip Orta Asya devletleri, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan için Doğu Avrupa ülkelerinde kullandıklarından farklı politikaları benzer amaçlar için uygulamaktadır. Bu ülkelerin kaynaklarını dış pazarlara ulaştırmada Sovyet zamanından kalma tekel konumunu korumaya çalışmakta, fiyat politikasında müdahaleci bir tavır sergilememektedir. Ancak bölge ülkeleri ile yaptığı uzun vadeli tedarik anlaşmaları ile alternatif boru hattı projeleri için Batılı ülkelerin yeterli kaynak bulmasına engel olmaktadır. Türkmenistan ile 2003 yılında imzalanan ve 2009 yılında miktarı güncellenen 25 yıllık doğal gaz alım anlaşması bu konuya verilebilecek en etkili örnektir.³¹

AB'nin enerji tedarik kaynaklarını çeşitlendirme amacıyla geliştirdiği Nabucco Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, bahse konu Orta Asya ve Hazar gazının Avrupa'ya transferi için düşünülmüş bir projeydi. Doğal gazın Türkiye üzerinden geçerek, Bulgaristan, Romanya, Macaristan ve Avusturya'ya ulaşması hedeflenmekteydi. Projenin hayata geçmesiyle, Türkiye bir yandan AB için en önemli transit ülkelerden biri haline gelecek, bir yandan da Rus doğal gazına bağımlılığa karşı ciddi bir alternatif oluşturacaktı. Fakat bu proje, tedarikçi ülkelerle yaşanan sorunlar ve yukarıda açıklanan Rusya'nın çeşitli karşı hamlelerinden ötürü rafa kaldırılmış durumdadır.³²

Rusya, kendisine alternatif projeleri engellerken; Batı Avrupalı müşterilerinin (özellikle Almanya'nın) ihtiyaçlarını karşılamak, Doğu Avrupa ülkeleri üzerindeki baskısını kaybetmemek ve enerji gelirlerini artırmak için Ukrayna, Polonya ve Belarus'u by-pass ederek doğrudan Avrupa'ya gaz akışı sağlayacak Kuzey Akım ve Güney Akım projelerini geliştirmiştir. Almanya-Rusya arasında doğrudan bağlantı sağlayan Kuzey Akım 1 projesi tamamlanmış olup, Kuzey Akım 2'nin yapımına devam edilmektedir. Karadeniz'i boydan boya geçerek Rusya-Bulgaristan bağlantısını sağlayacak

30 Ozan Örmeci ve Sina Kısacık, a.g.e., s. 137-143.

31 TIMETURK, "Rusya- Türkmenistan arasında tarihi anlaşma", <https://www.timeturk.com/tr/2009/12/22/rusya-turkmenistan-arasinda-tarihi-anlasma.html> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

32 Uluslararası Gündem, "NABUCCO Doğal Gaz Boru Hattı Projesi", <http://uluslararasıgundem.com/nabucco-dogal-gaz-boru-hatti-projesi/> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

olan Güney Akım projesinden ise, Rusya tarafından şimdilik vazgeçilerek, Rusya-Türkiye arasında doğrudan bağlantı sağlayan, Türk Akımı'nın inşasına başlanmıştır. Türkiye'den Yunanistan'a devam edecek hattın 2019 Aralık ayında tamamlanarak 08 Ocak 2020'de açılışı yapılmıştır.

Rusya Federasyonu'nun özellikle 2000 yılından sonra doğal gaz ihraç ettiği ülkelere yönelik olarak elindeki enerji silahını gerektiği zaman hiç çekinmeden kullandığı açıkça görülmektedir. Avrupa'nın, ortak bir dış enerji politikası oluşturamamasının avantajlarını sonuna kadar kullanan Kremlin; Gazprom aracılığıyla AB ülkelerinin büyük enerji şirketleriyle ortak projeler yürüterek onları kendi safına çekmekte, Avrupa şirketlerinin hisselerini alarak kalıcı ortaklıklar geliştirmektedir.³³ Bu durum, Rusya'ya karşı bir politika takip edilmesini isteyen AB üyesi Doğu Avrupa ülkelerinin ve Ukrayna gibi AB'ye üye olmayan transit ülkelerin endişelerini daha fazla arttırmaktadır.

Rusya'nın AB politikasına bakıldığında; ABD tarafından çevrelenme tehlikesini aşmak ve eski müttefiklerin arasını açmak amacıyla, gerektiğinde AB ile iş birliğine yanaştığı gözlemlenmektedir. Rusya'ya bu stratejinin işe yarayabileceğini düşündüren sebepler ise AB'nin kendisine karşı kullanabileceği askeri gücünün olmaması ve enerji bakımından kendisine bağımlı olmasıdır. Rusya ve AB ilişkileri resmi beyanlarda "Stratejik Ortaklık" olarak tanımlanmaktadır. Bu vurguda Almanya katkısı çoğunluktadır. Ancak, Rusya için AB kurumlarıyla birleşmek söz konusu değildir. Zira Rusya'nın AB ile ilişkileri, AB üyeleriyledir ve yalnızca ekonomik temellidir.³⁴

3.2. AB'nin Karadeniz Girişimleri

"Soğuk Savaş sonrasında, Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin Batı Bloğu ile temasları, hızlı ve olumlu bir şekilde başlayınca, Batı'nın da ilgisi bu bölgeye kaymıştır. ABD ve AB'nin bu bölgeyle ilgilenmesi demek, doğrudan Karadeniz'le ilgilenmesi anlamına gelmektedir. Çünkü bahsi geçen bölgelerden Avrupa'ya enerji transferi sağlanırken en uygun maliyetli ve en kısa yol Karadeniz'den geçmektedir. ABD ve AB, petrol ve doğal gazın Rusya tarafından kendilerine karşı bir koz olarak kullanılmasının önüne geçmek amacıyla, gerek kaynak ülkelerde gerekse nakil güzergâhlarında söz sahibi olmak istemektedirler. Bu amaçlarını gerçekleştirmek için ise NATO'yu bölgedeki karışıklıklardan yararlanarak bölgeye sokmaya çalışmakta ve kısmen başarılı olmaktadır. Ancak AB, askeri güvenlikle ilgilenmekten çok,

33 Mühdan Sağlam, "Gazprom'un Avrupa'da başı belada mı?", <https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2018/06/20/gazpromun-avrupada-basi-belada-mi/> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

34 Murat Yağmur, "Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği", Mehmet Seyfettin Erol (ed.), Türk Dış Politikasında Strateji Arayışları, Barış Platin Yayınları, Ankara, 2011, s. 351-370.

yasadışı göç, insan ve uyuşturucu kaçakçılığı gibi sorunlarla mücadeleyi Karadeniz Bölgesi'ndeki öncelikli görevi olarak belirlemiştir.³⁵

“Bunun yanı sıra AB, Karadeniz Bölgesi'ne atfettiği önem sebebiyle, bu bölgedeki ülkelerle bazen ikili ilişkiler kurmakta, bazen de çok taraflı ilişkiler içerisine girmektedir. AB, farklı alanlarda politikalarını hayata geçirmeye çalışırken, bunu gerçekleştirmek için farklı strateji ve yöntemler kullanmaktadır. Genel olarak AB'nin, Karadeniz Bölgesi'ne yönelik üç tür stratejisi vardır. Bunlar:

(1) AB üyeliği kapsamında, Türkiye ile katılım müzakereleri yapılmaktadır (Çok etkili bir politika olmakla birlikte genişleme politikasının da sınırları vardır. Romanya ve Bulgaristan'ın üyeliği sonrasında AB kısa vadede bölge ülkelerini Birlik'e almak istememektedir),

(2) Avrupa Komşuluk Politikası,

(3) Rusya ile stratejik ortaklık,

olarak sıralanabilir.³⁶”

“AB'nin bölgeye yönelik stratejileri, temelde iki ana sütuna dayanmaktadır. Bunlar; bölge ülkelerinin Batılı değerlere bağlılıklarının kuvvetlendirilerek AB ile bütünleşmeye hazırlanmalarını sağlamak ve enerji arzında çeşitliliğin sağlanması yoluyla AB'nin enerji güvenliği geliştirmektir. Bu çerçevede, AB öncelikli; 2004 yılında “Avrupa Komşuluk Politikası'nı (AKP)” geliştirmiş olup, bu politika çerçevesinde AB'nin sınırlarına yakın olan ülkeler ile ikili düzeyde ilişkiler geliştirmiştir. Burada amaç; kısa vadede AB üyeliğine alınamayacak ülkelerin AB'nin dayandığı temel ilkelere (demokrasi, insan hakları ve piyasa ekonomisi) uyumlarını sağlamak, AB'nin çevresinde AB değerlerini benimseyen ülkelerden oluşan bir istikrar ve güvenlik kuşağı oluşturmaya çalışmaktır. Bu kapsamda AKP politikası, AB'nin ileriki yıllarda devreye aldığı “Doğu Ortaklığı”, “Avrupa-Akdeniz Ortaklığı” ve “Karadeniz Sinerjisi” gibi bölgesel ve çok-taraflı girişimlerle desteklenmiştir. Ancak, Karadeniz için birbirinden farklı şekilde üretilen stratejiler yerine, “Karadeniz Sinerjisi” başlıklı girişimle AB, bölgeye yönelik daha bütüncül bir vizyon planlamış olsa da, Karadeniz Sinerjisi'ni ve dolayısıyla Karadeniz için bütüncül perspektifi destekleme konusunda başarısız olmuştur. Sonrasında AB, tüm tarafları kapsayan bölgesel bir yaklaşım yerine, farklı dış politika enstrümanlarıyla, birebir ilişkilere dayalı geçmiş politikalarına dönüş yapmıştır. Diğer taraftan,

35 Murat Yağmur, a.g.y., s. 364.

36 Haydar Efe, “Avrupa Birliği'nin Karadeniz Bölgesi Politikası”, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/155308> (Erişim Tarihi: 09.02.2019).

AB'nin bölgeye yaklaşımının temelinde bulunan ana unsurlardan bir diğeri ise, enerji ve enerji güvenliğidir. Bu çerçevede AB, bölgeye yönelik projelerinde, Orta Asya, Hazar ve Kafkas bölgesi enerji kaynaklarının AB pazarlarına etkili bir şekilde ulaştırılabilmesini sağlamayı amaçlamaktadır. AB, söz konusu enerji kaynaklarının AB pazarlarına ulaştırılmasında, arz sürekliliği ile kaynak çeşitliliği ilkelerini göz önünde bulundurmaktadır. Bu kapsamda, gerek arz sürekliliği açısından anılan kaynakların AB pazarlarına taşınmasının güzergâhında yer alması, gerekse de arz kaynaklarının çeşitlendirilmesi açısından bölgede yer alan ve ağırlıklı Rusya üzerinden geçen enerji nakil hatlarına önemli bir alternatif oluşturması nedeniyle Karadeniz Bölgesi, AB'nin geleceği açısından son derece kritiktir.³⁷

Bu çerçevede AB, bölgeye yönelik olarak, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru Projesi (TRACECA), Avrupa'ya Devletlerarası Petrol ve Gaz Taşımacılığı Programı (INOGATE) ve bu program kapsamındaki, NABUCCO Projesi (sonrasında Rusya'nın baskısı ile rafa kalkan) ile girişimlerde bulunmuştur. Bu projelerle, yukarıda bahsi geçen bölgelerde yer alan enerji kaynaklarının kesintisiz ve alternatif kaynaklardan AB pazarlarına taşınması sağlanarak, AB'nin enerji güvenliği pekiştirilmeye çalışılmıştır.

3.3. AB'nin Karadeniz Bölgesi ile Bütünleşmesi

NATO'nun 1994 yılında başlattığı Barış İçin Ortaklık (BİO) projesiyle; Orta Avrupa, Doğu Avrupa, Kafkasya ve Orta Asya'da Sovyetler Birliği'nden ayrılarak bağımsızlığını kazanan ülkeler ile NATO arasında siyasi diyalog kurmak ve bu ülkelerin Batı ile bütünleşmelerini sağlamak amaçlanmıştır. Başlangıç aşamasında eski SSCB ülkeleri Batı'ya entegre edilerek, anılan ülkelerin tekrar Rusya'ya bağlanmasına mani olmak temel amaçtı. İlerleyen yıllarda NATO'nun bölgeye ilgisini tetikleyen bir diğer unsur ise enerji güvenliği olup, bu çerçevede ABD; Hazar ve Orta Asya enerji kaynaklarını taşıyan nakil hatlarının çeşitlendirilmesi yoluyla Batılı müttefiklerini enerji hususunda Rusya'nın tekelinden kurtarmayı hedeflemiştir. ABD'nin bölgeye müdahil olma isteği özellikle 11 Eylül Terör Saldırılarından sonra daha da artmıştır. ABD, dünyada nadir olarak istediği gibi hareket edemediği denizlerden biri olan Karadeniz'e girmek için daha önce Akdeniz'de NATO önderliğinde başlatılan Aktif Çaba Harekâtı'nın, 2004 yılında Karadeniz'e de genişletilmesini istemişse de Türkiye ve Rusya'nın engellemeleri nedeniyle hedefine ulaşamamıştır.

“AB ve NATO'nun bölge ile bütünleşmeye yönelik çabalarına karşın, bu hususta önemli engeller bulunmaktadır. Bölge ülkeleri, 1990'ların başlarında

³⁷ Haydar Efe, a.g.y.

Batı'ya katılmaya karar veren Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin o tarihteki durumuna kıyasla daha güçsüz ve uluslararası topluma daha az entegre ülkelerdir. Ayrıca, bölge ülkelerinin aksine, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ortak Avrupa emellerine sahip olduklarını ve amaçlarına ulaşmak için Batı ile çalışabileceklerini göstermiştir. Bölge ülkeleri ile Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri arasındaki diğer büyük fark ise siyasadır. Söz konusu ülkelerin bir kısmı henüz demokratik atılımlar yapmamış, sadece ikisi (Gürcistan ve Ukrayna) bazı bakımlardan demokrasiye geçiş döneminde bulduklarına dair işaretler vermiştir. Siyasi farklardan ayrı olarak, sosyal açıdan önemli bir ayrım; Batılıların birçoğunun, daha çok da Batı Avrupalıların, bölgenin Avrupalılığı ve reformlar konusundaki inandırıcılığına ilişkin kuşkuvarının bulunmasıdır. Bu kuşkuvar, AB'nin bölgeye karşı hissettiği korkulardan da beslenmektedir. Zira dünyanın bu köşesinin potansiyel bir tehlike oluşturması ve kendisiyle ilgilenen ülkeleri jeopolitik entrikaların içine çekeceği, dondurulmuş çatışma bölgeleri ile bağlantılar kurulmasına ve riskler alınmasına yol açacağı korkusu, genişleme yorgunu AB'de somut bir şekilde görülmektedir. Karadeniz'le ilgili çekincelerin temel kaynağı ise Rusya'dır. Yeniden otoriter bir yönetim tarzına yönelen ve enerji fiyatlarındaki artış sonucu gücü artan Moskova, ABD ve Avrupa açısından eskisinden daha çetin bir rakip haline gelmektedir. Karadeniz Bölgesi'ndeki ülkelerin Batı'ya entegre edilmesini amaçlayacak bir strateji izlenecek olursa, bunun Moskova ile istenmeyen bir çatışma ihtimali doğurabileceği yönündeki kaygılar, AB içerisinde son derece yaygındır.³⁸

"Geliştirdiği "Yakın Çevre" doktrini çerçevesinde 2000'li yıllardan itibaren, özellikle eski Sovyet coğrafyasında yer alan devletlerle yakından ilgilenmeye başlayan Rusya, bu bölgeye yabancı ülkeler (özellikle Batı'nın) ile kurumlarının müdahalesine karşı çıkmaya başlamıştır. NATO ve AB'nin genişlemelerine başlangıçta ses çıkaramayan Rusya, özellikle genişleme dalgasının Gürcistan, Ukrayna gibi stratejik çıkarlarının olduğu bilinen ülkelere ulaşması nedeniyle, çevrenin psikolojisine girerek, tepki gösteremeye başlamıştır. Bu çerçevede Ağustos 2008'deki Rus-Gürcü Savaşı ile yakın zamanda yaşanan Ukrayna olayları Rusya'nın Batı'nın genişlemesine karşı tepkisinin en iyi örnekleri olarak gösterilebilir. Söz konusu olaylara Batı'nın verdiği tepki de göz önünde bulundurulduğunda, artık genişlemenin psikolojik sınırlarına ulaştığı anlaşılmakta olup, bu noktadan sonra Rusya'ya rağmen Batı'nın doğruya doğru daha fazla genişlemesi mümkün görünmemektedir. Bu nedenle, Batı'nın Rusya'yı karşısına alan genişleme stratejilerinden ziyade, Rusya ile bölgede karşılıklı faydaya dayanan bir ilişki geliştirmesi tüm tarafların (Rusya, Batı ve Karadeniz ülkeleri) faydasına olacak gibi gözükmemektedir."³⁹

38 Ronald Asmus, "Geniş Karadeniz için Avrupa-Atlantik Stratejisi Belirlenmesinde Bundan Sonraki Adımlar", Avrasya Dosyası, 2007, Cilt: I/13, ss. 9-39.

39 Ronald Asmus, a.g.y.

4. AB'nin Enerji İhtiyacı Kapsamında Doğu Akdeniz Politikaları

Gerek jeopolitik gerekse stratejik denklemde önemli bir kavşak noktası olan Doğu Akdeniz; Orta Doğu petrolünü Batı'ya, Hint Okyanusu'nun ticaret rotalarını en kısa yoldan Atlantik'e ulaştıran ve Rusya'nın Karadeniz limanlarını sıcak denizlere bağlayan bir koridor olarak düşünülür ise, Kıbrıs bu koridorun orta noktasında yer almaktadır. Batı'nın gelişmiş endüstrilerinin, pazarlarını ve kaynaklarını birleştiren Akdeniz'in, denetimi ve güvenliği açısından Kıbrıs hayati bir önem arz etmektedir.⁴⁰

Doğu Akdeniz bölgesinde son yıllarda gerçekleştirilen doğal gaz keşifleri, bir yandan bölgeye yönelik ilgiyi artırırken, diğer yandan da bölge ülkeleri arasında yeni ittifaklara ya da gerilimlere temel oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz'de tespit edilen enerji kaynakları, başta Kıbrıs sorunu olmak üzere bölgedeki anlaşmazlık ve çatışmaların çözümü konusunda bir katalizör rolü oynayıp oynayamayacağı tartışmasını beraberinde getirmiştir. Özellikle İsrail'in önemli doğal gaz yatakları keşfetmesi, başta ABD olmak üzere uluslararası aktörlerin Kıbrıs sorununa ilgilerinin artmasına neden olmuştur. 2014 yılında Kıbrıs'ta çözüm müzakerelerinin yeniden canlandırılmasının ardında yatan en önemli faktörlerden biri de enerji rezervlerinden maksimum seviyede yararlanılmak istenmesidir.⁴¹

Uluslararası raporlarda dünya doğal gaz rezervlerinin %47'sine⁴² ev sahipliği yaptığı belirtilen Doğu Akdeniz'de; bugüne kadarki en önemli doğal gaz keşifleri, İsrail ve Mısır'ın MEB'lerinde gerçekleştirilmiştir. Kıbrıs'ın güneyinde, GKRY'nin inisiyatifi ile ABD-İsrail şirketleri tarafından gerçekleştirilen son keşif ise gerek Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ile GKRY, gerekse Türkiye ile Yunanistan arasında önemli gerilim kaynağı olmuştur. GKRY bu keşfi, KKTC ile müzakerelerde diplomasi unsuru olarak kullanmaya çalışmaktadır.⁴³

Doğal gaz rezervlerinin keşfedilmesinin bir sonucu olarak, Doğu Akdeniz, uluslararası şirketlerin de ilgisini çekmektedir. Ancak, bu kaynakların tüketici ülkelere nasıl aktarılacağı henüz belirsizdir. Doğu Akdeniz'de çok sayıda kıyıdaş ülkenin varlığı ve bu ülkeler arasında bütün taraflarca kabul edilmiş bir MEB anlaşmasının imzalanmamış olması, dolayısıyla bölgedeki hidrokarbon aramaları ve ihrac güzergâhlarının geçeceği yollar gibi konularda hiçbir ülkenin diğerlerinden bağımsız hareket etmesi mümkün değildir.

40 İbrahim Varlı, Hegemonya Savaşı, Destek Yayınları, İstanbul, 2018, ss. 66-100.

41 Necdet Pamir, 2017, a.g.e., ss. 450-451.

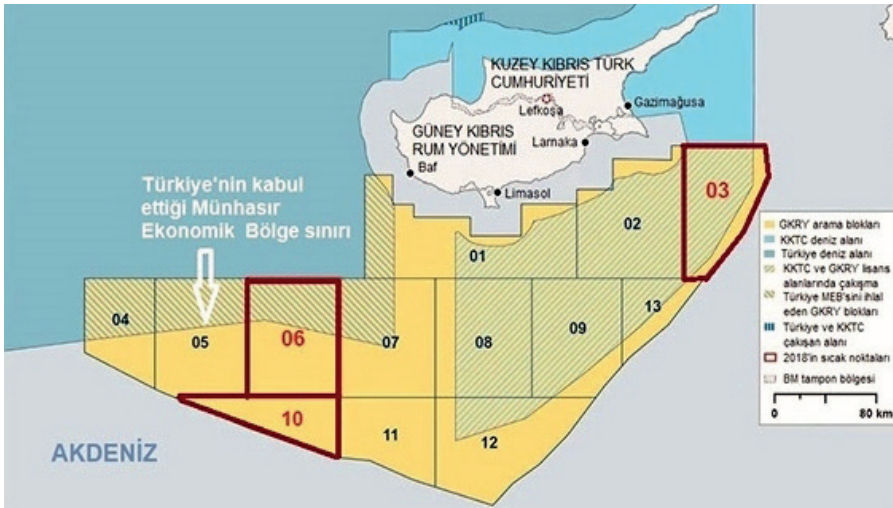
42 Emre Yılmaz, "Doğu Akdeniz'de Enerji Çıkmazı", https://setav.org/assets/uploads/2018/03/P188_AkdenizdeEnerji.pdf (Erişim Tarihi: 17.01.2019).

43 Necdet Pamir, 2017, a.g.e., s. 451.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER



Şekil-2: Yunanistan'ın Yayınladığı Doğu Akdeniz Kıta Sahaneliği Sınırları⁴⁴



Şekil-3: Doğu Akdeniz Hidrokarbon Bölgesinde Hak İddiası Çakışan Alanlar⁴⁵

44 Ümit Yalım, "Doğu Akdeniz'de, Türk Kıta Sahaneliği Ve Münhasır Ekonomik Bölgesi Derhal İlan Edilmelidir!", 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü, <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/balkanlar-ve-kibris-arastirmalari-merkezi/dogu-akdeniz-de-turk-kita-sahanligi-ve-munhasir-ekonomik-bolgesi-derhal-ilan-edilmelidir> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

45 Muhsin Barış Tiryakioğlu, "Türkiye Akdeniz'deki Duruşunu Pekiştirdi.", <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/turkiye-guzelyurt-restlesmesi-ile-akdenizdeki-durusunu-pekistirdi/1286450> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

Örneğin; GKRY bölge gazını bir boru hattıyla Avrupa pazarına doğrudan ulaştırma girişiminde bulunduğu takdirde, bu hattın Türkiye'nin MEB kabul ettiği alandan geçmesi söz konusu olacaktır. Aynı şekilde İsrail de Türkiye'ye uzanan bir boru hattı inşa etmeyi planladığında bu hat GKRY'nin MEB kabul ettiği alandan geçmek zorundadır.⁴⁶ Bu konuda vurgulanmasında yarar görülen bir diğer husus ise Türkiye dışındaki diğer kıyıdaş ülkelerin, MEB konusunda, önemli oranda Türkiye'nin aleyhine olan genel bir anlayış birliğine varmış olmaları hususudur. GKRY bu kapsamda 2003'te Mısır, 2004'te Lübnan (Lübnan Parlamentosu onaylamadığı için henüz yürürlüğe girmemiştir.) ve 2010'da ise İsrail ile MEB anlaşmaları imzalamış ve bu anlaşmalara dayanarak Kıbrıs karasularında hidrokarbon arama bölgeleri belirlemiştir. GKRY'nin 2007 ve 2014 yıllarında çıktığı iki uluslararası ihale için dağıttığı belgelerde tanımlanan hidrokarbon arama blokları ise Şekil-4' de gösterildiği üzere Türkiye'nin belirlediği MEB sınırlarıyla belli bölgelerde çakışmakta ve ihtilafa yol açmaktadır. Son dönemde yaşanan gerginliklerin altında da GKRY'nin İtalyan Eni ve Fransız Total şirketlerine arama ve sondaj faaliyetleri için izin vermiş olması yatmaktadır. Doğu Akdeniz'deki kıyıdaş ülkeler arasında münhasır ekonomik bölge paylaşımının nasıl olması gerektiğine dair Türkiye aleyhine olan bu "anlayış birliği", AB ve ABD tarafından da desteklenmektedir. Yunanistan, GKRY ve AB yetkilileri, Kıbrıs ve Meis adası gibi adaların da münhasır ekonomik bölgeleri olduğunu savunmakta ve "pratiklerine uydurdukları teori" ile Türkiye'yi, Ege ve Akdeniz'de adeta kara suları ile sınırlayan bir anlayışın "hakkaniyete uygun olduğunu" öne sürmektedirler. Son dönemlerde, Türkiye ile yeniden düzelmeye görünümlü veren ilişkilere karşın, bu çıkar çatışmasında, Rusya'nın da karşı kampa yakın olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.⁴⁷

"GKRY'nin tek başına, bütün Kıbrıs adına uluslararası anlaşma yapma yetkisi bulunmadığını belirten Türkiye, yukarıda adı geçen anlaşmaları tanımamaktadır. Türkiye ayrıca tespit edilen rezervlerin Kıbrıs'ta yaşayan her iki toplumun tamamına ait olduğunu ve bu kaynakların nasıl geliştirileceği konusunda Ada'daki iki toplumun beraber karar vermesi gerektiğinin altını çizmektedir."⁴⁸

4.1. AB'nin Sahadaki Oyuncusu GKRY

Doğu Akdeniz'deki enerji oyununda AB'nin sahadaki oyuncusu GKRY, kullandığı enstrümanlar ise Eni ve Total şirketleri olarak düşünülebilir. Ancak, GKRY ve enerji şirketleri arasında sürekli bir uyum olduğunu söylemek doğru değildir. Kıbrıs'ın güneyinde Afrodit Sahası olarak adlandırılan rezervin keşfi,

46 Emre Yılmaz, a.g.e.

47 Necdet Pamir, 2017, a.g.e., s. 452.

48 Emre Yılmaz, a.g.e.

Kıbrıs adası ve yakın bölgedeki doğal gaz talebi için oldukça önemli olmasına rağmen henüz, Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınacak kadar ekonomik bir rezervi yansıtmamaktadır. Söz konusu gazın, İsrail'in Leviathan ve Tamar sahalarından üretilen gazla birlikte Mısır'a ihracı ise, Mısır MEB'inde İtalyan Eni şirketinin yaptığı yeni keşifle, ciddi bir darboğaza girmiş durumdadır. İtalyan şirketin Zohr Sahası keşfi, Kıbrıs açısından olumsuz bir gelişme olmuştur. Zira Kıbrıs etrafındaki doğal gazın olası pazarları arasında, Mısır'daki atıl kapasiteli 2 LNG terminali gösterilmişti. Son dönemde Zohr'da 850 milyar metreküp üretilabilir gaz keşfi olduğunu açıklayan Mısır'ın, olası yeni keşifleri de dikkate alarak, gerek Afrodit sahası gazına ve gerekse İsrail gazına gereksinimi kalmamış görünmektedir.⁴⁹ Mısır'ın bir enerji merkezine dönüştürülmesi yakın ve uzak gelecek planlarında AB çıkarlarına uygun görünmektedir. Yakın dönem için, enerji kaynaklarında çeşitlendirme ve Rusya tekelinden kurtulmak demek olan bu girişim AB enerji politikası ile uyumludur. Uzun dönemde ise, AB dış politikasıyla eş güdümlüdür. Zira Mısır'ın enerji merkezi olması zamanla İsrail, Kıbrıs ve Lübnan ile enerji alanında birlikte çalışmasını gerektirmektedir. Bu ekonomik iş birliği sayesinde Orta Doğu'da barışın yeşermesi; sert güç unsurları kullanan ABD'nin yıllardır başaramadığını, AB'nin başarması ve bölgede ağırlığının artması anlamına gelir.⁵⁰

“AB tarafından üyeliğe kabul edilmesiyle beraber önemli bir avantaj yakalayan GKRY'nin, enerji rezervlerini dünya piyasalarına sunarak elde edeceği ekonomik geliri müzakere masasında KKTC'ye karşı bir koz olarak kullanmayı amaçladığı görülmektedir. Ayrıca, GKRY uluslararası şirketleri Doğu Akdeniz'e çekerek, enerji meselesini bölgesel ve uluslararası bir konu haline getirmek ve Türkiye üzerinde baskı oluşturmak istemektedir.”

Uluslararası şirketleri arama çalışmalarına çekme konusunda başarılı olan GKRY, bölgedeki jeopolitik gelişmelere de bağlı olarak, bölge ülkeleri ile enerji alanındaki iş birliğini ilerletmiş ve bunu askeri alanlara da genişletmiştir. Nitekim geçtiğimiz yıl ortaya çıkan haberlere göre GKRY, Mari Deniz Üssü ve Baf Andreas Papandreu Hava Üssü'nü Fransızlara açma teklifinde bulunmuş⁵¹ ancak, 2018 yılında Fransa, Larnaka'da sadece kendi kullanımına ait daimi bir deniz üssü inşa etmeyi teklif etmiştir.⁵²

49 Necdet Pamir, 2017, a.g.e., s. 453.

50 European Parliament, “Energy: A Shaping Factor For Regional Stability in the Eastern Mediterranean?”, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/578044/EXPO_STU\(2017\)578044_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/578044/EXPO_STU(2017)578044_EN.pdf) (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

51 Havadis, “Anastasiadis, Fransa'ya önemli teklif”, <https://www.havadiskibris.com/anastasiadis-fransaya-onemli-teklif/> (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

52 Akşam, “Fransa Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nde kalıcı olacak şekilde savaş gemilerinin bulunması için adımlar atıyor”, <https://www.aksam.com.tr/dunya/fransa-da-kibrisa-yerlesiyor/haber-774113> (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

“GKRY ayrıca, İsrail ile birlikte doğal gaz rezervlerini Yunanistan’a taşıma konusunda çalışmalar yapmakta ve AB’nin maddi desteğini alarak Doğu Akdeniz Boru Hattı Projesi’ni (EastMed) hayata geçirmeye çalışmaktadır. Mevcut planlamalara göre bu boru hattı deniz tabanının yaklaşık 3 kilometre altından inşa edilip önce Yunanistan’a sonra İtalya’ya ulaşacaktır. Proje dünyanın en uzun (yaklaşık 1.900 kilometre) ve en maliyetli (bazı değerlendirmelere göre 17 milyar dolara kadar çıkmaktadır) doğal gaz boru hattı olmaya adaydır. GKRY bu sayede Türkiye’yi bypass ederek doğal gaz rezervlerini Avrupa’ya taşımak niyetindedir. Ancak bu doğal gaz boru hattı Türkiye’nin MEB’inden geçecek olması ve yüksek maliyetinden dolayı pek uygulanabilir görünmemektedir.⁵³”

Tüm bu gelişmelerin yanında unutulmaması gereken nokta; AB’nin Doğu Akdeniz enerji kaynaklarına ulaşma konusunda aceleci davranmak zorunda olduğudur. ABD Başkanı Trump’ın da birçok kez belirttiği gibi; AB’nin Rusya ile olan enerji ticareti Atlantik Ortaklığı’nın ruhuna aykırı ve rahatsız edicidir. ABD halen geliştirmekte olduğu LNG (sıvılaştırılmış doğal gaz) teknolojisi ile yakında dünyanın en büyük LNG ihracatçısı olmaya adaydır ve hedefindeki pazar da enerji açlığı çeken ortağı AB’dir.⁵⁴ Bu konuda ABD’nin yaptığı baskıyı hafifletmenin en basit yolu AB’nin kendi enerji hatlarını oluşturmasıdır. Bu nedenle AB; Mısır, İsrail veya Lübnan, hangisi olursa olsun fark etmez, Doğu Akdeniz’deki enerjinin kaynaklarının ticarileşmesi için gereken her türlü iş birliğini denemekte ve bu konuda acele etmesi gerektiğini düşünmektedir.

Doğu Akdeniz havzasındaki ülkelerin dengeli bir yapıya kavuşması, dünyanın diğer ucundaki ABD’den daha çok AB’yi doğrudan etkilemektedir. Bu konuda yaşanan en yakın örnek Suriye kaynaklı mültecilerdir. Bölgedeki ülkelerin siyasi yapısının ve ekonomisinin düzelmesi, AB’nin yeni enerji kaynaklarına ulaşımını destekleyecektir. Ancak, burada baskın olan husus siyasi yapılarıdır. Ekonomik barış bölge ile olumlu ilişkilerin kurulmasında öncü rolü oynasa da, siyasi ve politik denge daimi enerji ticareti için vazgeçilmezdir. Enerji yatırımlarının yüksek maliyeti ve yaşam döngüsü göz önüne alındığında, enerji güvenliğini sağlamak için dengeli ve düzgün bir siyasi muhatabın varlığı gereklidir. İşte bu noktada bölge ile ilgili AB’nin kapasite yetersizliği ortaya çıkmaktadır. Tüm bölgeyi kapsayacak güçlü siyasi ve politik etkiye sahip olmayan AB, enerji konusunda kaldıraç etkisi yaratacak ülkelere ve önemli olaylara odaklanmaktadır. Bu şekilde gücü etkin kullanmaya çalışmak, bölgedeki güçlü rakipler karşısında daha güvenilir bir

53 Emre Yılmaz, a.g.e.

54 T24 Bağımsız İnternet Gazetesi, “ABD’den Avrupa-Rusya ortaklığındaki ‘Kuzey Akım 2’ projesi için yatırım uyarısı”, <https://t24.com.tr/haber/abdden-avrupa-rusya-ortakligindaki-kuzey-akim-2-projesi-icin-yapirim-uyarisi,798078> (Erişim Tarihi: 11.02.2019).

plan gibi görünmektedir. GKRY ve Türkiye arasındaki deniz yetki alanlarının sınırlandırılması anlaşmazlığı, AB'nin doğrudan içinde olabileceği ve kendisine önemli sonuçlar doğurabilecek bir anlaşmazlık olarak değerlendirilmektedir. Bu anlaşmazlığın diğer tarafları olan Mısır ve Lübnan, siyasi reformlar ve ekonomik gelişme konularında AB'nin destek vermeyi ihmal etmeyeceği bölge aktörleri olarak ortaya çıkmaktadır.⁵⁵

Doğu Akdeniz'de çıkar çatışması yaşayan tüm küresel oyuncular, benzer şekilde bölgedeki müttefikleri üzerinden oyuna dâhil olmaktadır. Rusya, Suriye'deki iç savaşa dâhil olup, bölgedeki askeri varlığını büyük oranda arttırmıştır. ABD; İsrail, Türkiye ve Mısır gibi müttefikleri vasıtasıyla uzun süredir Doğu Akdeniz'deki en önemli güçtür. Ancak, Türkiye ile son yıllarda yaşanan ayrışma ve inişli çıkışlı bir seyir izleyen ilişkiler, bu ülkeyi İsrail ve Mısır üzerinde yoğunlaşmaya itmiştir.

AB ise bölgedeki üye ülkeleri Yunanistan ve GKRY ile oyun kurmaya çalışmaktadır. Bu yöndeki en somut kanıt AB'nin farklı amaçlarla yayınladığı kıta sahanlığı haritalarıdır. Aşağıda, AB'nin uydu kaplama alanları hakkında yayınladığı bir harita görünmektedir. Bu haritaya göre AB'nin belirttiği kıta sahanlığı sınırları, Yunanistan ve GKRY'nin iddia ettiği Doğu Akdeniz ve Ege'deki kıta sahanlığı sınırları ile örtüşmektedir.



Şekil-4: AB'nin Yayınladığı Kıta Sahanlığı Sınırları⁵⁶

55 European Council on Foreign Relations, "A Flammable Peace: Why Gas Deals Won't End Conflict In The Middle East", https://www.ecfr.eu/publications/summary/a_flammable_peace_why_gas_deals_wont_end_conflict_in_the_middle_east (Erişim Tarihi: 14.02.2019).

56 Ümit Yalım, *a.g.e.*

5. AB ve Türkiye'nin Enerji Denkleminde Kesişen Yolları ve Fırsatlar

AB ve Türkiye'nin enerji başlığı altındaki en büyük ortak paydaları, her ikisinin de gittikçe artan bir şekilde enerjiye olan ihtiyacıdır.

Gelişmekte olan ülkeler kategorisindeki Türkiye'nin gayri safi yurt içi hasılası 2003-2007 yılları arasında yıllık % 6,9 oranında artış göstermiştir. Orta vadede AB yaşam standartlarının yarısına ulaşabilmek için Türkiye tarafından yıllık en az % 7 olarak hedeflenen artış oranı, Uluslararası Enerji Ajansı tarafından 2050 yılına kadar yıllık %6,3 olarak tahmin edilmektedir. Ancak, sürdürülebilir büyüme için gerekli olan enerjinin karşılanmasında Türkiye'nin, enerji kaynaklarının verimsiz kullanımı, üretimden daha hızlı artan talep miktarı gibi kronik problemleri bulunmaktadır. Bu enerji problemi, üretim maliyetlerini yükseltmekte, üretilen malın birim maliyetinin dünya fiyatları ile rekabet edememesine yol açmaktadır. Benzer durumda olan AB, bu sorunu yenilenebilir kaynaklara ve tasarruf sistemlerine yönlendirdiği yeni teknolojiler ile aşmaya çalışırken; Türkiye için çözüm, yeni enerji kaynakları bulmak ve doğu-batı arasındaki enerji koridoru özelliğini daha verimli kullanma noktasında şekillenmektedir.⁵⁷ İşte bu noktada AB'nin desteklediği EastMed projesi; Türkiye'nin, batıya doğru enerji dağıtım merkezi olma arzusuna en büyük tehditlerden birisini oluşturmakta ve enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesini kısıtlamaktadır.⁵⁸

Karadeniz'e ulaşan AB'nin, enerji başlığı altında bu bölgede önceliği enerjinin nakil güvenliği ve devamlılığıdır. Bu bağlamda Rusya ile karşı karşıya gelmekten kaçınan AB bölgede saldırgan politikalar tercih etmemektedir. Karadeniz'in, kıyı ülkelerinin barış ve iş birliği içinde yaşadığı bir deniz olarak kalmasını isteyen Türkiye ile sürtüşmeye girmeyen AB, enerji zengini Kafkas bölgesine erişimde temkinli davranmaktadır.

Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesin'den doğan hak ve sorumluluklarına kararlı bir şekilde sahip çıkması, tüm bölgenin güvenlik stratejisinde önemli bir etken olsa da Karadeniz'in geleceği sürprizlere gebe olabilir. Gaz hidrat (Klatrat hidrat ya da diğer adıyla Metan hidrat) konusunda yaşanacak teknolojik gelişmeler Karadeniz için çok farklı bir yol çizebilir.

57 Kamil Kaygusuz vd., "Energy security in a developing world: a case of Turkey", Journal of Engineering Research and Applied Science, <https://pdfs.semanticscholar.org/b929/6c887fb4b67a64b267cdf79b3549e9a7754.pdf> (Erişim Tarihi: 14.03.2019).

58 Theodoros Tsakiris vd., "Gas Developments in the Eastern Mediterranean: Trigger or Obstacle for EU-Turkey Cooperation?", FEUTURE Online Paper No. 22, https://www.researchgate.net/publication/326426667_Gas_Developments_in_the_Eastern_Mediterranean_Trigger_or_Obstacle_for_EU-Turkey_Cooperation (Erişim Tarihi: 14.03.2019).

Gaz hidratlar düşük sıcaklık ve yüksek basınç koşulları altında oluşabilen, su ve hafif doğal gazların genellikle metan gazı karışımından oluşan buz görünümlü kristallerdir. Yanan buz olarak da adlandırılırlar. Bu yapılar, uygun koşullar sağlandığında su moleküllerinin düşük molekül ağırlığındaki gaz moleküllerini hapsedmesiyle oluşur. Yapılan testlere göre 1m³ gaz hidrat 164 m³ doğal gaz içerebilmektedir. Sahip olduğu büyük metan hacmi nedeniyle gaz hidrat, eğer ucuz ve emniyetli şekilde çıkarılabilirse, gelecekte petrol ve kömürün yerine birincil enerji kaynağı olarak gösterilmektedir. Yapılan küresel rezerv tespit çalışmaları, bu hidrokarbon kaynağının tek başına petrol, doğal gaz ve kömür gibi diğer tüm hidrokarbon kaynakların yerine ihtiyacı karşılayabilecek potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Bugüne kadar ticari olarak üretime geçilememiş olmasının nedeni, kaynağın elde edilmesi için yüksek basınç ya da yüksek sıcaklık şartlarında farklı sondaj teknikleri gerektirmesidir. Günümüzde güvenli şekilde çıkarılması yönünde çalışmalar devam eden bu kaynak, enerji dar boğazı yaşayan ülkeler için kurtarıcı olabilecek potansiyele sahiptir⁵⁹

Gaz hidratlar açısından Türkiye'nin çevre denizleri, Ege Denizi haricinde oldukça yüksek potansiyel sunmaktadır. Başta Karadeniz olmak üzere Doğu Akdeniz ve Marmara Denizi, gaz hidrat oluşumu açısından dünyadaki önemli alanlar arasında yer almaktadır. Özellikle, Karadeniz'in bir havza olması ve 150 m su derinliğinin altında oksijen bulunmayışı, hidrokarbon üretimi açısından gereken organik malzemenin ve organik malzemedan türeyen gazların çok iyi korunmasını beraberinde getirmektedir. Doğu Akdeniz'in Türkiye kıyıları henüz gaz hidrat araştırmaları açısından oldukça el değmemiş alanlar olsa da, bu alanın kıta kenarları da gaz hidrat oluşumuna oldukça elverişlidir.⁶⁰

6. Sonuç

Doğu Akdeniz havzasından çıkarılabilecek hidrokarbon miktarının potansiyel değeri, Türkiye'nin AB, bölge ülkeleri ve küresel oyuncular ile gerçekleştireceği iş birliklerini veya sürtüşmelerini doğrudan etkileyecektir. Çıkarılacak hidrokarbon miktarı, Türkiye'nin bir ortak ya da bir rakip olarak görülmesine kumanda edecektir.

Olasılıklar değerlendirildiğinde inceleyeceğimiz ilk senaryo; en nihayetinde çıkarılabilecek doğal gaz potansiyelinin, AB'ye ihraç etme açısından görece düşük olduğu durumdur. Bu durumda tüm paydaşlar en ekonomik transfer

59 Richard Anderson, "Methane hydrate: Dirty fuel or energy saviour?", <https://www.bbc.com/news/business-27021610> (Erişim Tarihi: 22.03.2019).

60 U.S Department of Energy, "Methane Hydrate", <https://www.energy.gov/fe/science-innovation/oil-gas-research/methane-hydrate> (Erişim Tarihi: 22.03.2019).

yöntemini tercih etme noktasında buluşacaktır. Türkiye'nin önemini arttıracak bu fikir birliği, muhtemel hidrokarbon sahalarının boru hatları ile irtibatlandırılması ve Türkiye'ye bağlanması ile sonuçlanacaktır. Düşük doğal gaz potansiyeli, GKRY'ye inşa edilecek LNG tesisleri veya Türkiye'yi oyun dışı bırakacak uzun boru hattı projeleri gibi pahalı yatırımların göz ardı edilmesini gerektirecektir. Böyle bir durumda ortaya çıkacak ekonomik ve finansal koşullar GKRY'nin uzlaşmaz tavrının değişimine ve doğal gazın Kıbrıs Adası'ndaki siyasi çözüme pozitif katkı sağlayan bir faktör olarak ortaya çıkmasına yol açabilecektir.

Yukarıda açıklanan senaryonun tam tersinin gerçekleştiği bir durumda, çıkarılabilecek yüksek hidrokarbon potansiyeli, Türkiye ile iş birliği ihtiyacını azaltacaktır. Yüksek maliyetli transfer yatırımlarını karşılayabilecek miktarda doğal gazın varlığı, Türkiye'nin içinde olduğu boru hattı projelerinden vazgeçilmesi ihtimalini arttıracaktır. Potansiyel ekonomik getiri miktarı arttıkça yatırımcılar için Türkiye ile iş birliği bir zorunluluk olmaktan çıkmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, GKRY ile Türkiye arasında kaçınılmaz olan sürtüşme, doğal gazın alıcısı ve en büyük alt yapı yüklenicisi AB ile Türkiye arasında yaşanacak çıkar çatışmasını da tetikleyecektir. Adada halen yaşanan mevcut siyasi durum ve anlaşmazlık bu senaryonun gerçekleşmesine zemin hazırlamaktadır.

Doğu Akdeniz sularında Türkiye-AB arasında yaşanabilecek senaryolar yalnızca bölge oyuncuları ile de sınırlı değildir. Küresel ölçekte ilgi çeken saha, küresel gelişmelerden de etkilenecektir. Örneğin, doğal gaz fiyatları denkleme önemli bir değişken olarak girmektedir. Yüksek doğal gaz fiyatları, tespit edilen gazın değerini arttıracak gibi pahalı transfer çözümlerine uygun kaynağı sağlayacak ve yukarıda anlatılanlara benzer şekilde Türkiye'nin denklemin dışına itilmesine sebep olacaktır. Benzer şekilde düşük doğal gaz fiyatları, paydaşların gazın AB'ye transferi için daha ekonomik çözümlere yönelmesine ve Türkiye'nin maliyet-etken ortak olarak iş birliğine davet edilmesi ile neticelenecektir. Özetle, paylaşılacak pastanın büyüklüğü ile yaşanacak çıkar mücadelesinin şiddeti doğru orantılı olarak artmaktadır.

Dünya genelinde, doğal gaz fiyatlarına etki edecek birçok faktör bulunmakla birlikte, özellikle kaya gazı teknolojisinde yaşanan gelişmelerin, bu hidrokarbonun maliyet açısından doğal gaz fiyatları ile yarışabilir seviyeye gelmesine yol açacağı ve yaşanacak fiyat rekabetinin Türkiye'nin elini güçlendireceği değerlendirilmektedir.

Doğu Akdeniz'deki gelişmeleri etkileyen bir başka önemli değişken, Türkiye-İsrail ilişkileridir. İkili ilişkide oluşacak muhtemel olumlu gelişmeler, bölgeden çıkarılacak doğal gazın İsrail MEB'inden geçecek bir boru hattı ile Türkiye'ye transferini gündeme getirecektir. Alternatifleri karşısında ekonomik olarak avantajlı olan bu çözüm, keşfettiği doğal gaz için yeterli iç pazarı bulunmayan İsrail için de ideal alıcılara ulaşma fırsatı sunmaktadır. Bu senaryonun, gelişmekte olan İsrail-Mısır-GKRY bloğunda yaratacağı çatlak, Türkiye için ayrı bir siyasi kazanım da olacaktır. Ancak iki ülkenin siyasi ilişkilerindeki mevcut durum, henüz böyle bir iş birliğine hazır olmadıklarını göstermekte ve AB'nin de sıcak baktığı İsrail-Mısır-GKRY ortaklığının hayatta kalma şansını arttırmaktadır. Elbette İsrail ile ilişkilerde göz önünde tutulması gereken önemli bir faktör de ABD'nin konuya yaklaşımıdır. ABD'nin, Orta Doğu'daki stratejik ortağı olan İsrail ile ilişkilerin seyri, Türkiye-ABD çıkar çatışmasından doğrudan etkilenmektedir.

Bölgenin bir başka önemli oyuncusu olan Mısır ile Türkiye arasında yaşanan gerilim, yukarıda açıklanan İsrail-Türkiye ilişkileri ile benzerlikler taşımaktadır. Arap Baharı rüzgârının en çok etkilediği ülkelerden biri olan Mısır, İsrail ile karşılaştırılınca, ülke dışından gelen etki ve yönlendirmelere daha açık bir ülke olarak değerlendirilmektedir. Geçmişindeki uzun yıllara dayanan tek adam yönetimi, demokrasi kültürü eksikliği ve Arap dünyasının lideri olma çabası, Mısır'ı küresel güçlerin etkisine daha hassas bir ülke haline getirmiştir. Bu nedenle; Türkiye-Mısır ilişkilerinin iyileştirilmesi, Türkiye-İsrail ilişkilerinin gelişimine göre daha fazla oyuncuyu içinde barındıran farklı bir denklem olarak karşımıza çıkmaktadır. Son olarak, Zohr Sahası özelinde olmak üzere Mısır MEB'in de keşfedilen doğal gaz kaynaklarının yüksek hacmi, enerji oyununda Mısır'ın elini güçlendirmektedir.

Bölgedeki başka bir muhtemel oyuncu da şu an tamamen iç problemleri ile uğraşan Libya'dır. Ülke olarak yaşadığı travmatik dönem, Doğu Akdeniz'deki muhtemel çıkarlarını takip etmesine izin vermesede 27 Kasım 2019 tarihinde Libya Devleti Ulusal Mutakabat Hükümeti ile "Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutakabat Muhtırası imzalanmıştır. Bu durum bölgedeki dengeleri değiştirmiştir.

Türkiye açısından baktığımızda, Doğu Akdeniz'deki enerji arayışının önemli bir motivasyon kaynağı da iç pazarında yaşadığı enerji ihtiyacıdır. Yaşadığı güncel ekonomik sıkıntılara rağmen Türk ekonomisinde yaşanan büyüme ve sürdürülebilirlik, yarattığı enerji ihtiyacı ile Türkiye'yi enerji oyununda ittifaklar kurmaya zorlayacaktır. Türkiye, elini zayıflatacak bu tip bir senaryo ihtimalini azaltmak amacıyla, Doğu Akdeniz'de hidrokarbon

arayışlarını hızlandırmıştır. Türkiye'nin tartışmasız hükümranlık alanlarında bulunacak önemli hacimde kaynaklar, Türkiye'yi masada daha güçlü bir pozisyona taşıyacak, İsrail-Mısır-GKRY ittifakının alternatifsiz olmadığını AB ve diğer büyük oyunculara gösterecek, Kıbrıs meselesinde GKRY'nin uzlaşmaz tavrına karşı Türk tarafının elini güçlendirecektir.

Yeni enerji kaynakları arayışında Türkiye için farklı bir başlık da Karadeniz'de bulunabilecek muhtemel gaz hidratlar sahalarıdır. Geleceğin enerji kaynağı olabilecek bu hidrokarbon için Karadeniz doğal yapısı nedeniyle büyük potansiyele sahiptir. Kuşak-Yol projesi kapsamında Avrupa'ya uzanmak isteyen Çin ile bu hidrokarbonun çıkarılması konusunda geliştirilecek iş birliği, Türkiye için çok başarılı bir hamle olma potansiyeli taşımaktadır. Üretilen doğal gaz, Türkiye'nin iç tüketiminde değerlendirilebileceği gibi miktarın yeterli olması durumunda Avrupa'ya ihraç edilmesi de gündeme gelecektir. Gaz hidrat kaynaklı doğal gaz üretimi henüz gelişmekte olan bir alan olsa da sahip olduğu potansiyel, enerji oyununda Türkiye'yi daha güçlü bir pozisyona sokacaktır.

Kaynakça

Kitaplar:

PAMİR Necdet, Enerjinin İktidarı, (4'üncü Baskı), Hayykitap, İstanbul, 2017.

ÖRMECİ Ozan, KISACIK, Sina, Rusya Siyaseti ve Rus Dış Politikası, Seçkin Yayınları, Ankara, 2018.

VARLI İbrahim, Hegemonya Savaşı, Destek Yayınları, İstanbul, 2018.

YAĞMUR Murat, "Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği", Mehmet Seyfettin Erol (ed.), Türk Dış Politikasında Strateji Arayışları, Barış Platin Yayınları, Ankara, 2011.

Makaleler

ASMUS Ronald, "Geniş Karadeniz için Avrupa-Atlantik Stratejisi Belirlenmesinde Bundan Sonraki Adımlar", Avrasya Dosyası, Cilt: I/13, 2007.

İnternet Kaynakları

Akşam Gazetesi, "Fransa Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nde kalıcı olacak şekilde savaş gemilerinin bulunması için adımlar atıyor". <https://www.aksam.com.tr/dunya/fransa-da-kibrisa-yerlesiyor/haber-774113> (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

ANDERSON Richard, "Methane hydrate: Dirty fuel or energy saviour?". <https://www.bbc.com/news/business-27021610> (Erişim Tarihi: 22.03.2019).

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

BRITISH Petroleum, “BP Statistical Review of World Energy 2018”. <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf> (Erişim Tarihi: 29.01.2019).

EFE Haydar, “Avrupa Birliği'nin Karadeniz Bölgesi Politikası”. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/155308> (Erişim Tarihi: 09.02.2019).

Euronews, “Avrupa'da nükleer enerjinin geleceği”. <https://tr.euronews.com/2018/04/11/avrupa-da-nukleer-enerjinin-gelecegi> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

European Commission, “Energy 2020-A Strategy for Competitive, Sustainable and Secure Energy”. https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2011_energy2020_en_0.pdf (Erişim Tarihi: 03.02.2019).

European Council on Foreign Relations, “A Flammable Peace: Why Gas Deals Won't End Conflict In The MiddleEast”. https://www.ecfr.eu/publications/summary/a_flammable_peace_why_gas_deals_wont_end_conflict_in_the_middle_east (Erişim Tarihi: 14.02.2019).

European Parliament, “Energy: A Shaping Factor For Regional Stability in the Eastern Mediterranean?”. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/578044/EXPO_STU\(2017\)578044_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/578044/EXPO_STU(2017)578044_EN.pdf) (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

European Parliament, “EU strategy for the Black Sea”, [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2010/2087\(INI\)](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2010/2087(INI)) (Erişim Tarihi: 03.02.2019).

Eurostat, “Energy Transport And Environment Indicators-2018 Edition”. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-18-001> (Erişim Tarihi: 30.01.2019).

Gazprom, “TurkStream”. <http://www.gazprom.com/projects/turk-stream/> (Erişim Tarihi: 14.01.2019).

Havadis, “Anastasiadis, Fransa'ya önemli teklif”. <https://www.havadiskibris.com/anastasiadis-fransaya-onemli-teklif/> (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

International Energy Agency, “Energy Policies of IEA Countries: The European Union 2014 Review”. <https://webstore.iea.org/energy-policies-of-iea-countries-the-european-union-2014-review> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

İSMİÇ Betül, “Gelişmekte Olan Ülkelerde Elektrik Tüketimi, Ekonomik Büyüme ve Nüfus İlişkisi”, DergiPark. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/382337> (Erişim Tarihi: 28.01.2019).

KAYGUSUZ Kamil vd., “Energy security in a developing world: a case of Turkey”, Journal of Engineering Research and Applied Science, <https://pdfs.semanticscholar.org/b929/6c887fb4b67a64b267cdcf79b3549e9a7754.pdf> (Erişim Tarihi: 14.03.2019).

KANDIYOTI Rafael, “Europe’s energy diplomacy all at sea”. <https://mondediplo.com/outsidein/europe-s-energy-diplomacy-all-at-sea> (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

PAMİR Necdet, “Küresel Enerji Politikaları Ve Türkiye”, TMMOB Türkiye 6’ncı. Enerji sempozyumu. http://www.emo.org.tr/ekler/0db0c1f0e46163f_ek.pdf (Erişim Tarihi: 29.01.2019).

SAĞLAM Mühdan, “Gazprom’un Avrupa’da başı belada mı?”. <https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2018/06/20/gazpromun-avrupada-basi-belada-mi/> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

Publications Office of the EU, “EU Energy in Figures, Statistical Pocket Book 2018”. <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/99fc30eb-c06d-11e8-9893-01aa75ed71a1/language-en> (Erişim Tarihi: 30.01.2019).

T24 Bağımsız İnternet Gazetesi, “ABD’den Avrupa-Rusya ortaklığındaki 'Kuzey Akım 2' projesi için yaptırım uyarısı”. <https://t24.com.tr/haber/abdden-avrupa-rusya-ortakligindaki-kuzey-akim-2-projesi-icin-yaptirim-uyarisi,798078> (Erişim Tarihi: 11.02.2019).

The Energy Research Institute of The Russian Academy of Sciences, “Global and Russian Energy Outlook 2016”. <http://ac.gov.ru/files/publication/a/12767.pdf> (Erişim Tarihi: 28.01.2019).

The Maritime Executive, “China Searches for More Gas Hydrates in South China Sea”. <https://www.maritime-executive.com/article/china-searches-for-more-gas-hydrates-in-south-china-sea> (Erişim Tarihi: 03.04.2019).

The World Bank, “European Union”. <https://data.worldbank.org/region/european-union> (Erişim Tarihi: 28.01.2019).

TİMETURK, “Rusya- Türkmenistan arasında tarihi anlaşma”. <https://www.timeturk.com/tr/2009/12/22/rusya-turkmenistan-arasinda-tarihi-anlasma.html> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

TİRYAKİOĞLU Muhsin Barış, “Türkiye Akdeniz’deki duruşunu pekiştirdi.”. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/turkiye-guzelyurt-restlesmesi-ile-akdenizdeki-durusunu-pekistirdi/1286450> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

TSAKİRİS, Theodoros vd., “Gas Developments in the Eastern Mediterranean: Trigger or Obstacle for EU-Turkey Cooperation?”, FEUTURE Online Paper No. 22, https://www.researchgate.net/publication/326426667_Gas_Developments_in_the_Eastern_Mediterranean_Trigger_or_Obstacle_for_EU-Turkey_Cooperation (Erişim Tarihi: 14.03.2019).

Uluslararası Gündem, “NABUCCO Doğal Gaz Boru Hattı Projesi”. <http://uluslararasıgundem.com/nabucco-dogal-gaz-boru-hatti-projesi/> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

U.S Department of Energy, “Methane Hydrate”. <https://www.energy.gov/fe/science-innovation/oil-gas-research/methane-hydrate> (Erişim Tarihi: 22.03.2019).

YALIM Ümit, “Doğu Akdeniz’de, Türk Kıta Sahanlığı Ve Münhasır Ekonomik Bölgesi Derhal İlan Edilmelidir!”, 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü. <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/balkanlar-ve-kibris-arastirmalari-merkezi/dogu-akdeniz-de-turk-kita-sahanligi-ve-munhasir-ekonomik-bolgesi-derhal-ilan-edilmelidir> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

YILMAZ Emre, “Doğu Akdeniz’de Enerji Çıkmazı”. https://setav.org/assets/uploads/2018/03/P188_AkdenizdeEnerji.pdf (Erişim Tarihi: 17.01.2019).

Küresel İklim Değişikliği İle Küresel İklim Değişikliğine Karşı Alınan Tedbirlerin Türk Deniz Ticaretine ve Türk Donanmasına Etkileri

*Effects Of Global Climate Change And Global Climate Change Prevention Acts
To The Turkish Shipping Trade And Turkish Navy*

Görkem UÇLU

Öz

Dünya yüzeyinde sıcaklık hızla artmaktadır. Kontrol edilemeyen sanayileşme, kentleşme ve nüfus artışı sebebiyle atmosfere yayılan kirletici gazlar sera etkisine sebep olmaktadır. Dünyamızın ekolojik dengesi bakımından büyük öneme sahip kutuplardaki sıcaklık değişiklikleri, dünyanın mevsimsel dengesini bozmakta ve küresel çapta iklim, sıcaklık, yağış, nem, deniz seviyesi gibi faktörlerde normalin çok üstünde değişikliklere sebebiyet vermektedir ve yaşamı etkilemektedir. Küresel iklim değişikliği ile buzulların erimesi Arktik Bölgede yeni deniz ticaret rotalarının açılmasına sebep olmaktadır. Deniz taşımacılığının baş aktörleri olan gemilerden kaynaklanan emisyon oranlarındaki artış ise zincirleme bir etki yaratarak küresel ısınmayı artırmaktadır. Son dönemde 2020 sonrası iklim değişikliği rejiminin çerçevesini oluşturan Paris Anlaşması ile başlayan küresel iklim değişikliğine karşı alınan tedbirler, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) denizcilik sektörü üzerine belirlediği strateji ile devam etmektedir. Bu çalışmada, küresel iklim değişikliğinin ve küresel iklim değişikliğinin önlenmesine yönelik alınan çeşitli kurum ve organizasyonlar tarafından alınan tedbirlerin Türk Deniz Ticaretine ve Türk Donanmasına etkileri incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Küresel İklim Değişikliği, Küresel Isınma, Sera Etkisi, Denizcilik, Donanma.

Abstract

The temperature on the surface of the earth is increasing rapidly. Due to uncontrollable industrialization, urbanization and population growth, pollutant gases spread to the atmosphere cause greenhouse effect. The temperature changes in the poles of great importance in terms of the ecological balance of our world disrupt the seasonal balance of the world and cause global changes in climate, temperature, precipitation, humidity and sea level. These changes affect life on earth. Glacial melting with global climate change leads

to new maritime trade routes in the Arctic region. The increase in emissions caused by ships, which are the main actors of maritime transport, creates a chain effect and increases global warming. The measures taken against the global climate change that started with the Paris Agreement, which forms the framework of the climate change regime after 2020, continue with the strategy of the International Maritime Organization (IMO) on maritime sector. In this article, the effects of the measures taken by various institutions and organizations on prevention of global climate change and global climate change will be examined.

Keywords: Global Climate Change, Global Warming, Greenhouse Effect, Maritime, Navy.

Giriş

İklim, sözlük anlamı ile yeryüzünün herhangi bir yerinde uzun yıllar boyunca yaşanan ya da gözlemlenen tüm hava koşullarının ortalama durumudur. İklimin bilimsel olarak değerlendirilmesinde zaman ve mekândaki değişiklikler, gözlemlenen alt-üst değerler ve geçmiş dönemlere göre meydana gelen değişiklikler dikkate alınır.

İklim değişikliği, “karşılaştırabilir zaman dilimlerinde gözlenen doğal iklim değişikliğine ek olarak, doğrudan veya dolaylı olarak küresel atmosferin bileşimini bozan insan faaliyetleri sonucunda iklimde oluşan bir değişiklik”¹ anlamına gelmektedir.

İklim değişikliği, atmosfere salınan gazların neden olduğu sera etkisinin sonucunda, dünya üzerinde yıl boyunca kara, deniz ve havada ölçülen ortalama sıcaklıklarda görülen artışı, başka bir deyişle küresel ısınmayı da beraberinde getirmektedir. İklim değişikliğinin günümüzden başlayarak; insan sağlığı, tarım, su kaynakları, sahil bölgeleri ve doğal yaşam gibi birçok alanda doğrudan veya dolaylı olarak olumsuz etkilere yol açmaktadır.

Atmosferdeki sera gazlarının oranı, 1750’li yıllarda başlayan sanayi devrimi sonrasında artmaya başlamış, karbondioksit oranı artış göstererek atmosferde bulunması gereken değerlerin üstüne ulaşmıştır. Atmosferdeki karbondioksit oranı ile hava sıcaklığı arasında pozitif bir ilişki olduğu ve sanayi devrimi ile birlikte her ikisinde de artan bir ivme ile artış olduğu görülmektedir². Hükümetler arası İklim Değişikliği Paneli’nde (IPCC) karbondioksit oranındaki artışın öncelikli olarak fosil yakıt kullanımından kaynaklandığı belirtilmiştir.

1 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi, 2002, Md.1.

2 Mehmet Bilge Kağan ÖNAÇAN " Türkiye' de Yeşil Bilişim Çalışmaları: Sistematik Literatür Taraması", İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 19,20 Ocak 2020.

İklim değişikliğinin etkisi sadece sıcaklıklardaki artıştan ibaret değildir. Kuraklık, seller, şiddetli kasırgalar gibi aşırı hava olaylarının sıklığı ve etkisinde artış, okyanus ve deniz suyu seviyelerinde yükselme, okyanusların asit oranlarında artış, buzulların erimesi gibi etkenler sonucunda bitkiler, hayvanlar ve ekosistemlerin yanı sıra insan toplulukları da ciddi risk altında bulunmaktadır. Bilim dünyası, iklim değişikliğinin yıkıcı etkilerini en aza indirmek için ortalama sıcaklıklardaki artışın azami 2°C ile sınırlanması gerektiğini belirtmektedir. Bu hedefin tutturulması için atmosferdeki karbondioksit oranınının 450 PPM seviyesini aşmaması gerekmektedir.

İklim değişikliklerinin önemli sebeplerinden biri de dünya ticaretinin %90'nın sağlandığı deniz taşımacılığının baş aktörleri olan gemilerden kaynaklanan emisyonlardır. Uluslararası ticaret hacminin artması, dünya üzerindeki gemi sayısında artışa sebep olmakta ve bu durum gemilerden kaynaklanan emisyon oranında da ciddi oranlarda artışa sebebiyet vermektedir. 2007-2012 yılları arası karbondioksit salınımının ortalaması alındığında toplamda küresel bazda yaklaşık olarak 33273 milyon ton karbondioksit salınımından, %3,1'inin (1015 milyon ton) denizcilikten kaynaklandığı tespit edilmiştir³.

Küresel İklim Değişikliğini azaltabilmek, artışa engel olmak maksadıyla 2020 sonrası iklim değişikliği rejiminin çerçevesini oluşturan Paris Anlaşması, 2015 yılında Paris'te düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS) 21'inci Taraflar Konferansı'nda kabul edilmiştir. Anlaşma, 5 Ekim 2016 itibariyle, küresel sera gazı emisyonlarının %55'ini oluşturan en az 55 taraf ülkenin anlaşmayı onaylaması koşulunun karşılanması sonucunda, 4 Kasım 2016 itibariyle yürürlüğe girmiştir.⁴

Paris Anlaşması sonrasında Denizcilik sektörünün neden olduğu karbondioksit emisyonunu düşürmek amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'de çalışmalarına başlamıştır. Bu çalışmalar kapsamında alınan en radikal kararlardan birisi, küresel sülfür sınırınının, 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere %3,50'den %0,50'ye düşürülmesi olmuştur.

1. Küresel İklim Değişikliği ve Sera Etkisi

Küresel iklim değişikliği, insanlığın karşı karşıya kaldığı en ciddi ve geri dönüşümü olmayan sorunlardan birisidir. Sorunun etkileri yeterince açık olsa da sorunun ciddiyeti ile ilgili alınan kararlar ve tedbirlere rağmen, taraf ülkelerce istenildiği şekilde uygulanamamaktadır.

³ Third IMO Greenhouse Gas Study 2014, IMO Yayınları, Londra, 2015, s.57.

⁴ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "Paris Anlaşması", <http://www.mfa.gov.tr/paris-anlasmasi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 25.11.2018).

İklim değişikliğini tanımlamadan önce, iklimi tanımlamak daha uygun olacaktır. Belirli bir bölgeye özgü tüm hava olayları “iklim” olarak adlandırılmaktadır. Dünya’mızın güneşten aldığı enerji ile atmosfere yansıttığı enerji arasında bir denge mevcuttur. Bu dengenin bozulmasına neden olabilecek herhangi bir faktör, iklim değişikliğine yol açmaktadır. İklim değişikliğini ise sık yapılan bir hata olarak kısa vadeli hava değişikliklerine bağlamak doğru değildir. Atmosferdeki değişimleri, küresel iklim değişikliği başlığı altında incelemek için belli bir zaman dilimi içerisinde bu değişikliğin kümülatif olarak belirtilmesi gerekmektedir. Her nevi şiddetli hava olayları, iklim değişikliğinden kaynaklanmamakla birlikte, bunların şiddet ve sıklığının iklim değişikliğinden önemli ölçüde etkilendiği söylenebilmektedir.

Küresel ısınma ve iklim değişikliği kavramları sıklıkla birbirlerinin yerine kullanılsa da aslında anlamları birbirinden farklıdır. Küresel ısınma, sera gazları nedeniyle Dünya’nın ortalama sıcaklığındaki artıştır. Isı tutma özelliklerine sahip olan bu sera gazları (karbondioksit, su buharı, metan vb.) atmosferdeki yoğunluğunu artırır, böylece tuttıkları ısı miktarı da artar ve toprağın ısınmasına neden olur. İklim değişikliği ise daha geniş çaplı değişikliklere karşılık gelmektedir ve küresel ısınmanın nedenleri arasında başlıca rolü oynamaktadır. Ayrıca bilinenin aksine iklim değişikliği daha sıcak havalara neden olmamakta, aksine daha kuru veya soğuk hava olaylarına yol açabilmektedir. Küresel çapta meydana gelen bu iklim değişiklikleri ise tüm insanlığın hayatını etkilemektedir.

Sera etkisi ise Dünya’nın yüzeyini ısıtan doğal bir süreçtir. Güneş enerjisi, Dünya’nın atmosferine ulaştığında, bir kısmı uzaya geri yansır ve geri kalanı da sera gazları tarafından emilir ve yeniden yayılır. Sera gazları su buharı, karbondioksit, metan, azot oksit, ozon ve kloroflorokarbonlar (CFC’ler) gibi bazı yapay kimyasalları içerir. Emilen enerji, atmosferi ve Dünya yüzeyini ısıtır. Bu süreç, Dünya’nın sıcaklığını Dünya’daki yaşamın yaşanmasına izin verecek şekilde 33 derecenin altında tutmaktadır. Şu anda karşılaştığımız problem, özellikle yakılan fosil yakıtlar (kömür, petrol ve doğal gaz), tarım ve arazi temizliği gibi insan faaliyetlerinin, sera gazı yoğunluğunu artırmasıdır.

Sera etkisini adım adım açıklamak gerekirse;⁵

- 1’inci Adım: Güneş ışınları Dünya atmosferine ulaşır ve bunların bir kısmı uzaya geri yansıtılır.
- 2’nci Adım: Güneş enerjisinin geri kalanı toprak ve okyanuslar tarafından emilir, bu emilen enerji Dünya’yı ısıtır.

5 Avustralya Hükümeti Çevre ve Enerji Departmanı Resmi İnternet Sayfası, “Greenhouse Effect”, <http://www.environment.gov.au/climate-change/climate-science-data/climate-science/greenhouse-effect> (Erişim Tarihi: 16 Aralık 2018).

- 3'üncü Adım: Isı Dünya'dan uzaya doğru yayılır.
- 4'üncü Adım: Bu sıcaklığın bir kısmı, atmosferdeki sera gazları tarafından tutulur ve Dünya'yı yaşamı idame edebilecek sıcaklıkta tutar.
- 5'inci Adım: Fosil yakıtlar, tarım ve arazi temizliği gibi insan faaliyetleri, atmosfere salınan sera gazı miktarını arttırır.
- 6'ncı Adım: Artan sera gazı miktarı, ekstra ısının tutulmasına sebep olur ve Dünya'nın sıcaklığını yükseltir.

Sera etkisi yaratan gazlar incelendiğinde, fosil ve endüstriyel yakıtlardan açığa çıkan karbondioksit gazı %65, orman ve diğer arazilerden açığa çıkan karbondioksit gazı %11, metan %16, azot oksit %6, Kyoto Protokolü kapsamına giren flor gazları %2'sini oluşturmaktadır.⁶

Tespit edilen oranlardan anlaşıldığı üzere sera etkisine sebebiyet veren gazlar kapsamında fosil ve endüstriyel yakıtlardan açığa çıkan karbondioksit büyük bir paya sahip olmaktadır. Sera etkisini azaltmak fosil ve endüstriyel yakıtların kullanımını azaltmaktan geçmektedir.

1.1. Küresel İklim Değişikliğinin Dünya'da Etkileri

Küresel ısınmanın dünyadaki etkileri uzun zamandan beri hissedilmektedir. Buzulların erimesi, dünyadaki su seviyesini yükselmesi, bölgelerdeki değişiklikler ve doğanın küresel ısınmaya bağlı olarak verdiği tepkiler herkes tarafından bilinen ve her geçen gün şiddeti artan etkiler olarak sıralanmaktadır.

Çeşitli ülkelerden 1.300'den fazla bilim insanının yer aldığı Hükümetler arası İklim Değişikliği Paneli'nde (IPCC) 2010 yılındaki küresel gaz emisyonları 1990 yılındakilere oranla %31 oranında arttığı belirtilmiştir. Aynı panelde, insan faaliyetlerinden kaynaklı sera gazları üretimi nedeniyle, küresel sıcaklıkların onlarca yıl boyunca artmaya devam edeceği ve gelecek yüzyıla kadar küresel çapta 2 ila 6 °C sıcaklık artışı öngörülmektedir.⁷

IPCC'de yılda 1,5 °C'lik sıcaklık artışının Dünya'daki canlı türlerinin %20 ila %30'unun yok olmasına sebebiyet verebileceği, 2 °C'den fazla ısınmasının ise tüm ekosistemi etkileyeceği belirtilmektedir.

⁶ IPCC Climate Change 2014 Report, Cambridge Üniversitesi Yayınları, ABD, 2014, s.7.

⁷ ABD Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi Resmi İnternet Sayfası, "How is Today's Warming Different from the Past?", <https://earthobservatory.nasa.gov/features/GlobalWarming/page3.php>, (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018).

Küresel iklim değişiklikleri son yıllarda o kadar hızlanmıştır ki, yukarıda sözü edilen iklim değişikliğinden etkilenecek canlı türleri için küresel çapta yeni sıcaklıklara uyum süresi kalmamaktadır ve bu canlı türleri yok olmaya doğru hızla yol almaktadır.

Küresel iklim değişikliğinin uzun vadeli etkilerinden bazıları ise şu şekilde sıralanmaktadır:

- **Kutup Bölgeleri Üzerindeki Etkileri**

Küresel iklim değişikliği Dünya’da en büyük etkiyi kutup bölgelerinde göstermektedir. Kutup bölgeleri, dünyanın ekosistemini ve iklimleri düzenlemede büyük öneme sahip olmakla birlikte bu bölgeler küresel ısınmanın etkilerini karşı savunmasız kalmaktadırlar.

- **Arktik Bölge’de İklim Değişikliği**

Arktik Bölge’deki ortalama hava sıcaklıkları, son 50 yılda yaklaşık +2,3 °C artmış⁸, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi’nin 2018 yılı Arktik Raporuna⁹ göre 1900 yılından bu zamana kadar hava sıcaklığının en yüksek olduğu ikinci yıl olmuştur. Son veriler, önümüzdeki birkaç on yılda Arktik Bölge’de neredeyse yaz mevsiminde hiçbir deniz buzunun kalmayacağını göstermektedir.

Bu değerler incelendiğinde, kutup bölgelerinin dünya iklimlerine olan etkisi sebebiyle, küresel iklim değişikliği etkileri sadece bu alana dayanan habitatlar ve türler tarafından hissedilmeyecek, kuzey yarımkürenin tümünde dramatik boyutlara varabilecektir.

- **Antarktika’da İklim Değişikliği**

Antarktika buz tabakası, yeryüzündeki tüm tatlı suyun yaklaşık %90’ını oluşturan ve neredeyse 14 milyon kilometrekarelik bir alana yayılan, yeryüzündeki en büyük buz kütesidir. Bu buz, Dünya’daki iklimi etkilemekte, güneş enerjisini yansıtmakta ve küresel sıcaklıkları düzenlemeye yardımcı olarak hayati bir rol oynamaktadır. Batı Antarktika Yarımadası’nın bazı kısımları dünyadaki en hızlı ısınma alanlarından biri olarak son dönemdeki kayıtlara geçmektedir. Bu bölgedeki küçük ölçekli erime bile, küresel deniz seviyesinin yükselmesinde önemli etkileri sebebiyet vermektedir.

8 Dünya Doğayı Koruma Vakfı Resmi İnternet Sayfası, “Arctic Climate Change”, <https://arcticwwf.org/work/climate/> (Erişim Tarihi: 18 Ocak 2019).

9 Arktik 2018 Raporu, ABD Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi (National Oceanic and Atmospheric Administration) Yayınları, ABD, Aralık 2018, sf.5.

Kutup Bölgesinde meydana gelen erimelerinde nedeniyle küresel deniz seviyesi 1993 yılından bu zamana kadar her yıl 3,3 mm artmaktadır.¹⁰ Küresel deniz seviyesinin yükselmesinin en önemli etkileri olarak düşük rakımlı sahil kıyılarının sular altında kalması, denizlerin tuzluluk oranındaki değişme sebebiyle deniz canlılarının etkilenmesi, okyanustaki akıntıların yön değiştirmesi ve denizlerde kuvvetli fırtınaların oluşması olarak sıralanmaktadır.¹¹

• Okyanuslar Üzerindeki Etkileri

Okyanuslar büyük miktarlarda karbondioksiti emerek üst atmosfere ulaşmasını önlemektedir. Artan su sıcaklıkları ve normalden daha yüksek karbondioksit konsantrasyonları, okyanusların daha asidik duruma dönüşmesine sebebiyet vermektedir. Okyanusların asidik duruma dönüşmesi denizlerdeki canlıların varlığını olumsuz yönde etkilemektedir. Örneğin okyanuslardaki mercan resiflerinin 1,5 °C'lik bir sıcaklık artışında %70-90 oranında kaybolması, 2 °C'lik bir sıcaklık artışında ise tüm mercan resiflerinin ölmesi beklenmektedir.¹² Okyanusların asidik duruma gelmesi ve mercan resiflerinin yok olması, okyanuslarda deniz canlıların yaşayamaması ve beslediği denizlerdeki canlılarında etkilenmesi anlamına gelmektedir.

• Ormanlar Üzerindeki Etkileri

Ormanlar, küresel ısınmadan sorumlu sera gazlarından karbondioksiti emdikleri ve dünyanın iklimini düzenlemeye yardımcı olduğu için hayati önem taşımaktadır. Ayrıca sayısız bitki ve hayvan türüne de ev sahipliği yapmaktadır. Küresel ısınma, bio çeşitliliğin bol olduğu Amazon gibi tropikal ormanlarda, birçok türün neslinin tükenmesine neden olabilecektir. İklimlerdeki ani değişiklik, bu sürece uyum sağlayamayacak ve ormanların yok olmasına sebebiyet verecektir. Doğanın akciğerleri olan ormanların yok olması ise karbondioksit gazlarının emilimini azaltarak atmosferdeki sera gazlarını artırarak küresel ısınmaya ivme kazandıracaktır.

• Dünya Su Sistemi Üzerindeki Etkileri

Dünya'da iklimde meydana gelen bu değişiklikler bazı bölgelerde yağışların artmasına sebep olurken, bazı bölgelerde kuraklıklara sebebiyet vermektedir.

10 ABD Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi Resmi İnternet Sayfası, "Facts", <https://climate.nasa.gov/vital-signs/sea-level/>, (Erişim Tarihi: 19 Ocak 2019).

11 Barth, M.C., ve Titus, J.G. Greenhouse Effect and Sea Level Rise: A Challenge for This Generation, New York, 1984, s.16.

12 Dünya Doğayı Koruma Vakfı Resmi İnternet Sayfası, "Arctic Climate Change", <https://www.wwf.org.uk/effectsofclimatechange#climate-change-and-oceans> (Erişim Tarihi: 18 Ocak 2019).

İnsanlar ve hayvanlar için içme suyu sağlayan, tarım ve sanayi için hayati bir kaynak olan nehirler ve göllerdeki su oranları azalmakta, tatlı su kaynakları yok olmaktadır. Ayrıca deniz seviyelerinin artması, dünya denizlerinde fırtınalarda %20 oranında artışa sebep olması beklenmektedir.¹³

Küresel ısınma sonucu dağlık bölgelerde, eriyen buzullar tatlı su ekosistemlerini etkilemektedir. Bunun en yakın örneği Himalaya Dağı buzullarında görülmeye başlanmıştır. Asya'da Yangtze, Sarı, Ganj, Mekong ve İndus gibi büyük nehirleri besleyen Himalaya Dağı buzullarının, sera gazı emisyonlarının azaltılmaması durumunda üçte ikisinin yok olacağı ve bölgede yaşayan iki milyar insanın bundan olumsuz etkileneceği belirtilmektedir.¹⁴

• Yeni Deniz Ticaret Rotalarının Oluşumu Üzerindeki Etkileri

Arktik bölgede meydana gelen erime Kuzey Atlantik Okyanusu ile Kuzey Pasifik Okyanusu arasında yeni deniz ticaret rotalarının ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Geçmiş dönemlerde Kanada ve Rusya'nın kuzey kıyılarının gemi ile geçiş rotası olarak kullanılması mümkün gözükmez iken 2018 yılının şubat ayında "Maersk" firmasına ait bir konteyner gemisinin, 37 günde, 8 bin kilometre daha az seyir yaparak, normal seyir süresinden 16 gün önce tamamlayıp Rusya'nın Baltık Denizi kıyısındaki St. Petersburg limanına varması, yine aynı yılın Eylül ayında Danimarka gemisinin Arktik rotaları kullanması tüm dünya denizcilik unsurlarının dikkatini çekmiştir.

Arktik rotalar üzerindeki ticaret hacmi 2017 yılında 9,7 milyon ton iken bu rakamın yeni deniz ticaret rotalarının kullanılmasıyla birlikte 2022 yılında 40 milyon tona, 2030 yılında 70-80 milyon tona ulaşması beklenmektedir.¹⁵

Sera gazları sebebiyle günden güne artan kutup bölgelerindeki erime, yeni ticaret rotalarının kullanımının artmasına bağlı olarak ivmelenecek hız kazanacaktır.

13 İklim ve Enerji Çözümleri Merkezi Resmi İnternet Sayfası, "Hurricanes and Climate Change", <https://www.c2es.org/content/hurricanes-and-climate-change/> (Erişim Tarihi: 18 Ocak 2019).

14 The Guardian Gazetesi Resmi İnternet Sayfası, A Third of Himalayan Ice Cap Doomed, Finds Report, <https://www.theguardian.com/environment/2019/feb/04/a-third-of-himalayan-ice-cap-doomed-finds-shocking-report> (Erişim Tarihi: 19 Ocak 2019).

15 Allianz Sigorta Şirketi Resmi İnternet Sayfası, "Fast-Changing Arctic and North Atlantic Conditions Bring Route Risks", <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-changing-arctic.html> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2019).

2. Sözleşmeler, Protokoller ve Anlaşmalar

2.1. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS)¹⁶

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS) 9 Mayıs 1992’de kabul edilen ve 3-14 Haziran 1992 tarihleri arasında Birleşmiş Milletler (BM) Çevre ve Kalkınma Konferansı’nda imza için açılan uluslararası bir çevre anlaşmasıdır. Anlaşmanın önemi, bu çerçeve sözleşmesini uluslararası alanda atılan ilk ve en önemli adım olmasıdır. Çerçeve sözleşme 21 Mart 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Yeterli sayıda ülkenin onaylamasıyla kabul edilen BMİDÇS’nin amacı “atmosferdeki sera gazı konsantrasyonlarını, iklim sistemi ile tehlikeli insan kaynaklı girişimleri önleyebilecek düzeyde sabitlemek” olarak belirlenmiştir. Çerçeve sözleşme, taraf ülkelere sera gazı emisyonları için bağlayıcı olmayan sınırlar koymaktadır ve uygulama/yaptırım mekanizmalarını içermemektedir. Bunun yerine, çerçeve sözleşme hedefe yönelik daha fazla eylemi belirtmek için uluslararası anlaşmaların nasıl müzakere edilebileceğini özetlemektedir.

BMİDÇS’ye taraf olan ülkeler, sera gazı emisyonlarını azaltmaya, araştırma ve teknoloji üzerinde iş birliği yapmaya ve sera gazı yutaklarını (örneğin ormanlar, okyanuslar, göller) korumaya teşvik edilmektedir. Sözleşme, sera gazı emisyonlarının azaltılması için, ülkelerin kalkınma önceliklerini ve özel koşullarını göz önüne alarak “ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar ve göreceli kabiliyetler” ilkesine dayanmaktadır.

Çerçeve Sözleşmesi, sanayi devriminden sonra bazı ülkelerin iklim değişikliğinden sorumlu sera gazı emisyonları için diğer ülkelere göre daha fazla sorumluluk alması gerektiği fikrine dayanmaktadır. Ortak ancak farklılaştırılmış sorumluluklar ve göreceli kapasite farklılığı ilkesi, ülkelerin bu küresel çabaya sosyo-ekonomik koşullar bağlamında katkısını şart koşmaktadır. Bu bağlamda Sözleşme, ülkeleri farklı yükümlülükler göre üç gruba ayırmıştır. Türkiye, Ek-I ülkeleri arasında yer almaktadır Ek-I ülkelerinin sözleşme gereğince, doğaya salınan sera gazı emisyonlarını sınırlandırma, sera gazı yutaklarını geliştirme ve korumak, ülkelerin yürüttükleri çevre politikalarını bildirmek ve elde edilen verileri iletmekle yükümlüdürler.

¹⁶ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi”, https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/webmenu/webmenu12421_1.pdf (Erişim Tarihi: 3 Ocak 2019).

2.2. Kyoto Protokolü¹⁷

Kyoto Protokolü, 1992 tarihli Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ni (BMİDÇS) genişleten ve sözleşmeye taraf devletlerin, sera gazı salınımlarını azaltmalarını ve bilimsel uzlaşılara dayanmasını taahhüt eden uluslararası bir antlaşmadır. Kyoto Protokolü, 11 Aralık 1997'de Japonya'nın Kyoto kentinde kabul edilmiştir ve 16 Şubat 2005'te yürürlüğe girmiştir. Protokole hali hazırda 191 ülke ve Avrupa Birliği (AB) taraftır. Kanada 2012, ABD 2001 yılında Protokol'den çekilmiştir.

Protokol kapsamında iki grup ülke bulunmaktadır. Protokolün amacı ilk grupta yer alan ülkelerin sera gazı emisyonlarının toplamının, birinci taahhüt dönemi olan 2008-2012 yılları arasında, 1990 yılındaki sera gazı emisyon seviyenin %5 altına düşürülmesidir. Bu genel hedefe ulaşmak için adı geçen ülkeler, müzakereler sonucunda farklı oranlarda sera gazı emisyon azaltılması veya sınırlandırması yükümlülükleri üstlenmişlerdir.

Türkiye, Kyoto Protokolüne 2009 yılında taraf olmuştur. Türkiye'nin protokol kapsamında sayısallaştırılmış emisyon sınırlandırma/azaltım taahhüdü bulunmamaktadır.

2.3. Viyana Sözleşmesi

Ozon tabakasında meydana gelen incelmenin olası tehlikeleri konusu, ilk defa 1976 yılında Birleşmiş Milletler Çevre Programı'nın (UNEP) Yönetim Konseyinde tartışılmış, UNEP ve Dünya Meteoroloji Örgütü tarafından ozon tabakasının kalınlığının düzenli olarak ölçülmesine yönelik Ozon Tabakası Koordinasyon Komitesi (CCOL) kurulmuştur. Ozon tabakasını incelten maddeler hakkında ülkeler arasında çalışma ilk defa 1981 yılında başlamış ve 1985 yılında Viyana Sözleşmesi taraf olan ülkeler nezdinde kabul edilmiştir.

Sözleşmeye taraf olan ülkeler ozon tabakasının incelmeye sebep olan insan kaynaklı faaliyetlere karşı tedbir almaktan, insan ve çevre sağlığının korunmasına yönelik gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Viyana Sözleşmesi'nin, taraf ülkeler nezdinde yasal bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır.

2.3. Montreal Protokolü

Montreal Protokolü, ozon tabakasını korumak için ozon tabakasını incelten maddelerin kullanımını ortadan kaldırmayı amaçlayan uluslararası bir çevre anlaşmasıdır. 1987 yılında kabul edilen Montreal Protokolü'nün getirdiği kontroller sayesinde, ozon tabakasını incelten maddelerin kullanımında %98

¹⁷ BM Kyoto Protokolü Referans Dokümanı, 2008.

oranında başarı elde edilerek, bu maddelerin çoğu ortadan kaldırarak ozon tabakasına verilen zarar tersine çevrilmiştir.¹⁸

Montreal Protokolü ile ilk defa, insan kaynaklı ozon tabakasının incelenmesine sebebiyet veren salınımları uluslararası bir anlaşma boyutunda kısıtlanması hedeflenmiştir. Ozon tabakasına yönelik uygulanan iklim değişikliği ile mücadele de bu model örnek teşkil etmiştir.

2.4. 2015 Paris İklim Anlaşması

2012 yılında sona ermesi planlanan Kyoto Protokolünün süresinin uzatılmasına yönelik 2010 senesinde Doha'da varılan uzlaşıyla protokolün süresi 2020 yılına kadar uzatılmıştır. 2013 yılında yayınlanan IPCC 5'inci Değerlendirme Raporu ile küresel ısınma ve iklim değişikliğinin %95 oranında insan kaynaklı olduğu teyit edilmiştir¹⁹. IPCC'nin yayınladığı olduğu rapor sonrasında Varşova'da 2013 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'nda, Peru'da 2014 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'nda (COP20) ve Paris'te yapılan 2015 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'nda (COP21) kolektif bir uzlaşmaya yönelik görüşmeler icra edilmiştir.

Paris'te 12 Aralık 2015'te tarihinde BMİDÇS 21'inci Taraflar Konferansı'nda, taraf ülkeler iklim değişikliği ile mücadele etmek ve sürdürülebilir düşük karbonlu bir gelecek için ihtiyaç duyulan eylem ve yatırımları hızlandırmak için bir anlaşmaya varmışlardır. Paris İklim Anlaşması, tüm dünya devletlerini, tarihte ilk kez iklim değişikliği ile mücadeleye yönelik tek bir anlaşmada birleştirmiştir. Sera gazı salınımlarını azaltma konusunda yaklaşık 200 ülkenin fikir birliğine varması, küresel iklim değişikliği ve küresel ısınmayla mücadelede önemli bir başarı olarak görülmüştür.

2015 Paris İklim Anlaşması, 5 Ekim 2016 tarihinde küresel sera gazı emisyonlarının %55'ini oluşturan en az 55 taraf ülkenin anlaşmayı onaylamasıyla, 4 Kasım 2016 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, hazırlık aşamasında ve müzakere sürecinde yer aldığı, Paris İklim Anlaşması'nı 22 Nisan 2016 tarihinde imzalamış, fakat Anlaşma'nın TBMM onay süreci tamamlanmamıştır.

¹⁸ Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı Resmi İnternet Sayfası, "Montreal Protocol", <https://www.undp.org/content/undp/en/home/sustainable-development/environment-and-natural-capital/montreal-protocol.html>, (Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019).

¹⁹ Doç. Dr. İsmail Köse, "İklim Değişikliği Müzakereleri: Türkiye'nin Paris Anlaşması'nın İmza Süreci", Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi, c. 9, s. 1 (2018): ss. 55-81.

²⁰ Tarafların toplantısı (Conference of the parties)

Küresel iklim değişikliği ve küresel ısınmayla mücadelede büyük önem verilen 2015 Paris Anlaşması'ndan, ABD 1 Haziran 2017 tarihinde çekildiğini açıklamıştır. ABD'nin bu anlaşmadan çekilmesi dünya çapında büyük yankı uyandırmış daha önceden Kyoto Protokolü'nden de çekildiğini açıklayan ABD'ye yönelik tepkilerin artmasına sebebiyet vermiştir.²¹

2.5. MARPOL EK-VI (Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğini Önleme Kuralları)

Dünyada petrol ürünlerin kullanımının artmasıyla birlikte, 1890-1900 yılları arasında deniz taşımacılığında ilk tankerler görülmeye başlanmıştır. Dünya genelinde petrol ürünlerine bakıldığında 1988 tarihinde günlük 63 milyon varil olan üretim 2017 yılında 92.2 milyon varile çıkmış, Dünya pazarlarının ihtiyacı olan petrolün sevkiyatı en ucuz ve miktar olarak en çok deniz yolu kullanılarak yapılmaya başlanmıştır.²² Yıllar geçtikçe artan sayıları ve boyutları ile tankerlerin içerisinde yer aldığı deniz kazalarının meydana gelmesi, deniz kirliliğine sebep olmaları sonucunda 1954 yılında OILPOL sözleşmesi yapılmıştır. Kazaların ve deniz kirliliğinin artması sebebiyle 1978 yılına gelindiğinde OILPOL sözleşmesi geliştirilerek MARPOL sözleşmesi yapılmıştır.

1978 Protokolü, 1973 tarihli "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)" işletme veya kaza sebepleri ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi konularını düzenleyen temel uluslararası sözleşmedir²³. MARPOL sözleşmesi sadece gemilerden kaynaklı akaryakıt kirliliğini değil ayrıca denizlere dökülen diğer kirlilik unsurlarını da ihtiva etmektedir.

1997 yılında gemilerden kaynaklanan hava kirliliği konularını düzenleyen yeni bir protokol yapılmış, bu protokol Sözleşmeye Ek VI olarak eklenmiştir. 1997 yılında eklenen bu protokole 19 Mayıs 2005 tarihinde dünyanın yaklaşık %90'ını oluşturan 63 ülke taraf olmuştur. MARPOL 1997 kapsamında ozon tabakasına zarar veren ve gemilerin bacalarından çıkan azot oksit (NOx) ve kükürt oksit (SOx) gazlarının sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemeler ihtiva etmektedir. MARPOL Ek-VI kapsamında 400 GRT²⁴ ve daha büyük tonaja

21 BM İklim Değişikliği Resmi İnternet Sayfası, "UNFCCC Statement on the US Decision to Withdraw from Paris Agreement", <https://unfccc.int/news/unfccc-statement-on-the-us-decision-to-withdraw-from-paris-agreement>, (Erişim Tarihi: 21 Ocak 2019).

22 M.Kağan Kozanhan, Maritime Tanker accidents and Their Impact on Marine Environment, Scientific Bulletin of Naval Academy, Vol. XXII, Issue No.1, MBNA Publishing House, 2019, ss.324-342.

23 1978 Protokolü ile Değişik, 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78).

24 Groston.

sahip uluslararası sefer yapan tüm gemilerin kullandıkları gemi yakıtlarında kükürt ve sülfür oranlarının sınırlandırılması, gemi bacalarından çıkan sülfür oranının sınırlandırılmasına yönelik ilave donanım takılması zorunlu hale getirilmiştir.

1 Ocak 2000 tarihi ve sonrasında inşa edilen gemilere takılan 130 kW ve üstü güce sahip yeni dizel motorlarının NOx emisyonu kapsamında gerekli şartları sağlaması zorunluluğu getirilmiştir. Ek kapsamında gemilere; “Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (IAPP)”na sahip olması zorunluğu getirilmiştir. Gemilerden kaynaklı SOx, NOx ve partikül salınımlarının daha sıkı kontrollere tabi tutulduğu özel emisyon kontrol sahaları (EPA) belirlenmiş ve bu sahalar için özel sınırlandırma değerleri zorunlu hale getirilmiştir. 2003 yılından itibaren belirlenen yeni kurallarla tüm sera gazı salınımlarına yönelik ciddi tedbirler alınmıştır.

IMO tarafından MARPOL Ek VI uyarınca, küresel sülfür sınırı, 1 Ocak 2020’den geçerli olmak üzere %3.50’den %0,50’ye, ECA’lar için bu sınır Ocak 2015 tarihinden itibaren %0,10’a düşürülmüştür.

MARPOL Ek-VI görüldüğü üzere gemilerden kaynaklı sera gazlarının salınımı yönünden sınırlandırmaları getiren ilk anlaşma olması açısından büyük öneme sahip olmaktadır. 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe giren olan yeni tedbirler, MARPOL sözleşmesinin daha genişletilmiş bir hali olarak ön plana çıkmaktadır.

3. Küresel İklim Değişikliği ve Deniz Taşımacılığı

Dünya çapında enerji ihtiyacı, nüfusta meydana gelen artış, sanayileşme ve teknolojik gelişmelerle birlikte gündün güne artmaktadır. Açığa çıkan bu enerji ihtiyacı sebebiyle dünyadaki fosil yakıt rezervleri kullanımı artmaktadır. Fosil yakıtların kullanılmasından dolayı ortaya çıkan emisyonlar nedeniyle ortaya çıkan sera gazları küresel iklim değişikliklerine sebep olmakta ve zincirleme reaksiyon göstererek meydana gelen küresel ısınma ise Dünya’yı daha çok etkileyen bir hal almaktadır.

Dünyada küresel ısınmaya sebebiyete veren bu sera gazlarının %3,1’lik bir kısmı da gemilerden kaynaklanmaktadır. Dünya denizcilik standartları dahilinde, gemilerde bulunan dizel motorların kullanımı ile azot oksit (NOx), karbondioksit (Co2), karbon monoksit (CO), kükürt oksit (SO2), hidrokarbonlar (HC) ve partiküller (PM) açığa çıkmakta ve ortaya çıkan bu emisyonlar gemilerin bacalarından egzoz gazı olarak doğaya salınmaktadır. Bu açığa çıkan azot oksit ve partiküller, ozon tabakasının incelmeye sebep

olmakta, dünyada bir sera etkisi oluşturmakta, asit yağmurları meydana gelerek, çevreye zarar vermektedir.

Sera gazları emisyonlarının azaltılması, iklim değişikliğinin dünyadaki etkilerini hafifletmede anahtar role sahiptir. Uluslararası deniz taşımacılığı Paris İklim Anlaşmasına dâhil edilmemesine rağmen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gemilerden kaynaklanan sera gazı salınımını azaltmak amacıyla kendi stratejisini geliştirmiştir. IMO tarafından yapılan çalışmalarda gemilerden kaynaklanan kükürt emisyonlarının sınırlandırılması ile hava kalitesinin artırılması, küresel ısınmanın önlenmesi ve çevrenin korunması amaçlanmıştır.

IMO bu konudaki çalışmalarını, gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirliliğinin kontrolü ve önlenmesi hakkındaki teşkilat faaliyetlerinden sorumlu olan ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün beş temel organından biri olan Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC) ile gerçekleştirmektedir. MEPC bu konudaki çalışmalarına 1978 yılında "Tanker Güvenliği ve Kirlilik Önleme Uluslararası Konferansı'nda" alınan kararlar neticesinde başlamıştır ve gemilerden kaynaklı sera gazının azaltılmasına yönelik önemli kararlar almaktadır.

2007-2012 tarihleri arasında gemilerden kaynaklanan sera gazlarının yaklaşık miktarı 1 milyar ton olarak tespit edilmiştir.²⁵ 2013-2015 yılları arasında toplam deniz taşımacılığında kullanılan yakıt tüketimi ise %2,4 artarak 291 milyon tondan 298 milyon tona ulaşmıştır.²⁶ Kullanılan yakıt miktarıyla birlikte aynı yıllar arasında Deniz taşımacılığında kaynaklanan karbondioksit salınım oranı da %2,4 artarak 910 milyon tondan 932 milyona ulaşmıştır.²⁷ Uluslararası denizcilik taşımacılığında emisyon değerleri %1,4 artarken, iç hatlarda yapılan denizcilik taşımacılığında emisyon değerleri %6,8 oranında artmıştır.²⁸ Bu rakamlardan açık şekilde anlaşıldığı üzere, ivme kazanan bir deniz taşımacılığı ile denizcilik sektöründe yakıt tüketimi artmakta ve bu durum sera gazı salınımını artırmaktadır.

Dünya'daki toplam azot oksit gazı emisyonunun %10-%15'i, toplam karbondioksit gazı emisyonunun %2'si, kükürt oksit emisyonunun %4-%6'sı gemilerden kaynaklanmaktadır.²⁹ Dünya'da, deniz taşımacılığında kaynaklı

25 Greenhouse Gas Emissions from Global Shipping, 2013–2015, International Council on Clean Transportation (ICCT) Yayınları, Washington, Ekim 2017, s.iii.

26 a.g.e., s.iv.

27 a.g.e., s.14.

28 a.g.e., s.17.

29 Yrd. Doç. Dr. M. Turhan Çoban, Y. Müh. Cüneyt Ezgi, "Su Üstü Savaş Gemisinde Yardımcı Makina Olarak NATO F-76 Dizel Yakıtlı Katı Oksitli Yakıt Pili Sistemi Tasarımı ve Termodinamik Analizi", IV. Ege Enerji Sempozyumu 21-23 Mayıs 2008, İzmir.

sera gazı salınımlarını kontrol altına almak üzere IMO tarafından 1 Ocak 2013 tarihinden itibaren MARPOL Ek-6'ya değişiklik paketi yayınlanmıştır. 2014 yılında yapılan IMO Üçüncü Sera Gazları Çalışmalarında, gemilerden kaynaklı emisyonların bu şekilde devam etmesi halinde 2012-2050 yılları arasında %50-%250 arasında artacağı değerlendirilmiştir.³⁰ Aynı Çalışmada 2007-2012 yılları arasında dünyada en çok karbondioksit salınımı yapan gemi tipi olarak konteyner gemileri birinci sırada yer alırken, ikinci sırada dökme yük gemileri ve üçüncü sırada tankerler belirtilmiştir. Bu çalışmalara askeri gemiler dahil edilmemiştir.³¹

Deniz taşımacılığında kullanılan gemiler, günümüzde “bunker” adı verilen gemi yakıtlarını kullanmaktadır. Bunker yakıtının tanımı, ham petrolün damıtılması ile bir tortu olarak elde edilen ağır bir yakıt olarak geçmektedir. Motorun çalışmasıyla birlikte ham petrol, motorda yanmaya uğradıktan sonra, gemi emisyonlarından kükürt açığa çıkmaktadır. Açığa çıkan bu kükürt emisyonları (SOx) insan sağlığına zararlı olup solunumsal semptomlara ve akciğer hastalıklarına neden olmaktadır.

Kükürt emisyonlarının insan sağlığı üzerindeki etkileri üzerine Finlandiya tarafından yapılan ve IMO'nun Deniz Çevresini Koruma Komitesi'ne (MEPC) gönderilen araştırmaya göre, 2020 yılından itibaren gemilerde kükürt salınım sınırının azaltılmaması halinde, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin, 2020-2025 yılları arasında dünya çapında 570.000 ek prematüre bebek ölümüne sebep olacağı belirtilmiştir.³²

3.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Düzenlemeleri:

Gemilerden kaynaklanan kükürt emisyonlarını (SOx) azaltmaya yönelik IMO düzenlemeleri, 2005 yılında, Gemilerden Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) kapsamında yürürlüğe girmiştir. 2016 yılında alınan kararla, 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren, gemilerde kullanılan yakıttaki kükürdün limitinin kontrol alanlarının dışında faaliyet gösteren gemiler için %3,50'de %0,50m/m'ye indirilmesi kararlaştırılmıştır.

IMO aldığı bu kararla, gemilerden kaynaklı sera gazı emisyon oranlarını 2050 yılı itibariyle %50 oranında, ortalama karbon yoğunluğunu 2030 yılında %40, 2050 yılında %70 oranında azaltmayı hedeflemektedir.³³

30 Greenhouse Gas Emissions from Global Shipping, 2013-2015, International Council on Clean Transportation (ICCT) Yayınları, Washington, Ekim 2017, s.2.

31 Third IMO Greenhouse Gas Study 2014, IMO Yayınları, Londra, 2015, s.6.

32 Health Impacts Associated with Delay of MARPOL Global Sulphur Standards, Finnish Meteorological Institute Yayınları, Ağustos 2016, s.16.

33 Initial IMO Strategy ON Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships MEPC.304(72), IMO Yayınları, Nisan 2018, s.5.

IMO tarafından belirlenen dört adet Emisyon Kontrol Alanında³⁴ (Emission Control Area (ECA)) ise kükürt limiti 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren %0,10 m/m olarak belirlenmiştir.³⁵ Bu %0,10 m/m limiti belirlenen dört kontrol alanı: Baltık Denizi bölgesi, Kuzey Denizi bölgesi, Kuzey Amerika bölgesi (Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'da belirlenmiş kıyı bölgelerini kapsar) ve Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi alanı (Porto Riko ve Amerika Birleşik Devletleri Virgin Adaları) için geçerli olmaktadır.³⁶ Bu bölgelerde faaliyet gösterecek gemilerin kükürt salınım oranını limit değerlere indirilmesi gerekmektedir.

1 Ocak 2014 tarihinden itibaren Kaliforniya'nın 24 deniz mili içerisinde faaliyet gösteren gemiler için de Emisyon Kontrol Alanlarında olduğu gibi %0,10 sülfür oranı limiti zorunluluğu getirilmiştir. Kaliforniya'da uygulanan bu limitler için scrubber ve distile yakıt kullanımına izin verilmemektedir.³⁷

Bu bölgelerin haricinde Çin tarafından 1 Ocak 2019 tarihinden itibaren geçerli olan 12 kontrol alanı daha ilan edilmiştir. Çin'in uyguladığı sınırlamalar kapsamında Çin karasularında faaliyet gösteren gemilerin kullandıkları yakıttaki sülfür oranının %0,50'yi geçmemesi gerekmekte, Çin limanları içerisinde bu oran %0,1 olarak belirlenmiş ve denetimlerine başlanmıştır.³⁸

Benzer bir çalışma tüm Akdeniz'in emisyon kontrol alanı ilan edilmesine yönelik Avrupa çapındaki sivil toplum kuruluşları tarafından yapılmaktadır. Bu kapsamda Roma Deklarasyonu adıyla Mart 2017'de imzalanmıştır.³⁹

Kaliforniya'da uygulanan, Çin'in kendi karasuları ve limanları dahilinde uygulamaya başladığı, Akdeniz için uygulanmasına yönelik girişimlerin bulunduğu bu limitlere benzer sınırlandırmaların diğer ülkeler veya bölgeler tarafından da benimsenebileceği beklenmektedir.

34 Emisyon Kontrol Alanları veya Sülfür Emisyon Kontrol Alanları, 1997 MARPOL Protokolü Ek VI'da tanımlandığı şekilde gemilerden gelen hava kaynaklı emisyonları en aza indirmek için daha sıkı kontrollerin yapıldığı deniz alanlarıdır.

35 Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası, "Ships Face Lower Sulphur Fuel Requirements in Emission Control Areas from 1 January 2015", <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/44-ECA-sulphur.aspx> (Erişim Tarihi: 5 Ocak 2019).

36 Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası, "Sulphur oxides (SOx) and Particulate Matter (PM) – Regulation 14", [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx) (Erişim Tarihi: 5 Ocak 2019).

37 Kaliforniya Hava Kaynakları Kurulu Resmi İnternet Sayfası, "Developing Sustainable Communities Across California", <https://ww2.arb.ca.gov/homepage> (Erişim Tarihi: 5 Ocak 2019).

38 GARD Sigorta Şirketi Resmi İnternet Sayfası, "China Expands Its Sulphur Emission Control Areas", <http://www.gard.no/web/updates/content/26771455/china-expands-its-sulphur-emission-control-areas> (Erişim Tarihi: 6 Ocak 2019)

39 Doğa ve Biyoçeşitliliği Koruma Birliği (Nature and Biodiversity Conservation Union (NABU)) Resmi İnternet Sayfası, "Declaration to Designate the Mediterranean Sea an Emission Control Area to Limit Air Pollution from Ships", <https://en.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/170407-rome-declaration.pdf> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019).

3.2. Avrupa Birliği Denetimleri:

AB seviyesinde liman devleti denetimini gözetme konusundaki teknik sorumluluk Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı'na (European Maritime Safety Agency-EMSA) verilmiştir.

EMSA'nın temel amacı; "Avrupa Komisyonu'na ve üye devletlere deniz emniyeti, deniz güvenliği ve gemi kaynaklı kirlilik hususlarına dair AB mevzuatının uygulanmasında ve geliştirilmesinde teknik ve bilimsel destek sağlamaktır. Bunu başarabilmek için EMSA'nın en önemli destekleyici görevlerinden bir tanesi üye ülkelerle ve üye ülkeler arasında iş birliğini geliştirmektir. Buna ilaveten, Ajans'ın petrol kirliliğine hazırlıklı olma, tespit ve müdahalede bulunma konularında operasyonel görevleri de bulunmaktadır. AB'nin bir organı olarak Ajans, AB deniz emniyeti ağının merkezinde oturmakta, Avrupa Komisyonu ile eşgüdümlü olarak kamu idareleri ve özel teşebbüsle iş birliği içerisine girmektedir."⁴⁰

EMSA tarafından, Akdeniz havzasını paylaşan ülkelerden ve Akdeniz Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi (REMPEC) ve Baltık Denizi Bölgesinde Deniz Ortamının Korunmasına Yönelik Helsinki Komisyonu (HELCOM) gibi bölgesel kuruluşlar tarafından emisyonların azalmasını sağlık açısından olumlu sonuçlar ortaya koyduğunu belirtmektedirler. REMPEC ve HELCOM öncülüğünde, bağımsız bir araştırma şirketi tarafından, Akdeniz'deki potansiyel bir Emisyon Kontrol Alanında yürütülen fizibilite çalışmalarına dayanarak teşvik edici benzer sonuçlar paylaşılmıştır.⁴¹

Avrupa Birliği için uzun dönemde Akdeniz için Türkiye'yi etkileyebilecek bir Emisyon Kontrol Alanı ilanının söz konusu olabileceği değerlendirilmektedir.

4. Küresel İklim Değişikliğine Karşı Alınan Tedbirlerin Türk Deniz Ticaretine ve Türk Donanmasına Etkileri

IMO'nun 2020 yılının ocak ayından itibaren yürürlüğe girecek yeni uygulamalarının amacı, gemilerden kaynaklanan havaya salınan gaz emisyonlarının büyük ölçüde azaltılması olarak belirlenmiştir. Dünyada

40 Özlem Mulun Akpınar, Avrupa Birliği'nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye'nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi, (Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014), s.21.

41 Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı Resmi İnternet Sayfası, "Workshop on Sulphur Regulation "Awareness Raising for the Upcoming 0.5% Sulphur Requirements and Consistent Implementation as of 2020" for Mediterranean Countries ", <http://www.emsa.europa.eu/safemed-iv-project/362-safemed-iv-component-4/3459-workshop-on-sulphur-regulation-awareness-raising-for-the-upcoming-0-5-sulphur-requirements-and-consistent-implementation-as-of-2020-for-mediterranean-countries.html> (Erişim Tarihi: 16 Ocak 2019).

ve Türkiye’de birçok denizcilik şirketi IMO’nun standartlarını uygulamak maksadıyla gemilerinde ve kullanılan yakıtlarda değişikliğe gitmeye başlamıştır.

IMO’nun şu an için karbon gazı salınımlarının belirlenen limitler içine indirilmesi uygulaması dünya çapında birçok firmayı farklı uygulamalara yönlertirken, bazı denizcilik şirketleri tarafından uygulamaya yönelik itirazlar devam etmektedir.

4.1. Gemilerde Karbon Salınımının Azaltılması Maksadıyla Uygulanan Yöntemler:

IMO’nun belirlediği limitlere uyulabilmesi maksadıyla, gemilerden karbon salınımının azaltılması maksadıyla çeşitli yöntemler kullanılabilir. Birçok firma tarafından yeni yöntemler ortaya konulurken, dünya çapında yaygın olarak kullanılan yöntemlere değinmekte fayda sağlayacaktır.

- **Ağır Fuel Oil (HFO) Yerine Marine Gasoil (MGO) Kullanılması:**

Gemilerden kaynaklı karbon salınımını azaltmak kapsamında motor üzerinde herhangi bir değişikliğe gidilmeden yapılabilecek en temel uygulamalardan biri olarak Ağır Fuel Oil (HFO) yerine maliyeti daha yüksek olan ancak daha düşük sülfür salınımı sağlayan Marine Gasoil (MGO) kullanılmasına geçilmesi olarak belirlenmektedir.

Marine Gasoil kullanımının getireceği maliyet bu seçeneğin değerlendirilmesi gereken en önemli unsur olan gemi sahiplerinin karşısına çıkmaktadır

- **Alternatif Yakıtların Kullanılması:**

Alternatif yakıtlardan olan LNG⁴², metanol⁴³, bio yakıt⁴⁴ çeşitlerinin kullanılması da diğer seçenekler arasında yer almaktadır. Dünyada gemi yakıtı olarak LNG kullanan gemi sayısı 271’dir, kullanmaya hazır gemi sayısı ise 131’dir. Bu sayının 2020 yılı içerisinde 400-600 arasında bir sayıya bulması beklenmektedir.⁴⁵ Ancak LNG’ye günümüz şartlarında her limanda ulaşabilmek mümkün değildir.

42 Doğal gazın atmosferik basınçta yaklaşık olarak -162 °C’ye soğutulması ile elde edilen LNG (sıvılaştırılmış doğal gaz); kokusuz, renksiz ve zehirli olmayan sıvı fazda bir yakıttır.

43 Metil alkol.

44 Biyo yakıtlar kısa süre önce yaşamış organizmalar ya da onların metabolik çıktılarından elde edilir. Petrol, kömür gibi doğal yakıtlar ya da nükleer yakıtlardan farklı olarak, yenilenebilir enerji kaynağıdır.

45 Reuters Haber Ajansı Resmi İnternet Sayfası, “New Fuel Rules Push Shipowners to Go Green with LNG” <https://www.reuters.com/article/us-shipping-fuel-lng-analysis/new-fuel-rules-push-shipowners-to-go-green-with-lng-idUSKBN1L0118> (Erişim Tarihi: 1 Şubat 2019).

Belirtilen yakıt çeşitlerinin depolanmasında yaşanan güçlükler, yakıtların sürekli değişen maliyetleri ve kullanılması esnasında arzu edilen gücün elde edilebilmesine yönelik bu yakıtlara uyumlu motor ihtiyacı, alternatif yakıtların kullanımı için uygulamada zorluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

- **Ultra Düşük Sülfürlü Fuel Oil Kullanılması:**

IMO'nun 2020 yılından itibaren yürürlüğe sokacağı uygulaması öncesinde EPA bölgesinde faaliyet icra eden gemiler tarafından kullanılan IMO standartlarıyla uyumlu Ultra Düşük Sülfürlü Fuel Oil (Ultra Low-Sulfur Fuel Oil) (ULSFO) bir seçenek olarak yer almaktadır. Ancak ULSFO'nun yüksek maliyeti bu seçeneğin kullanılmasında en büyük zorluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

Maksimum %0,1 mm/mm sülfür içeriğine sahip ULSFO, HFO ile MGO arasında yer almaktadır. ULSFO, HFO'dan daha az sülfür içeriğine sahipken, MGO'dan daha yüksek viskozite ve daha düşük uçuculuğa sahiptir.

- **Egzoz Gazı Temizleyicisi (Scrubber) Kullanımı:**

Egzozdan çıkan gazı temizleyerek sülfür oranının düşmesini sağlayan Egzoz Gazı Temizleyicisi (scrubber) kullanımı gemicilik endüstrisi için diğer bir seçenek olmaktadır. Scrubber ismi verilen bu donanımını kullanan gemiler yüksek sülfürlü bunker yakıtını kullanmaya devam edebilmekte ve scrubber sayesinde sülfür gazı emisyonu %0,50'nin altına düşürülmektedir.

Scrubber gemi egzozuna özel alkali su püskürterek, egzozda yer alan sülfür ve diğer zararlı kimyasalların yok edilmesini sağlamaktadır. Gemilere monte edilmesini maliyeti oldukça yüksektir. Özellikle IMO'nun 2020 limitlerinin belirlenmesinden sonra fiyatları daha da artmaktadır. Ayrıca dünyada birçok denizcilik odası tarafından faydası tartışılmaktadır.

Stoklarında yüksek miktarda bunker yakıtı bulunan gemi sahipleri ve şirketler, scrubber kullanımına yönelmektedir.

Bu üç yöntemden birinin seçiminden önce, gemi sahipleri ilgili risklerin doğru bir şekilde değerlendirmesi ve sadece maliyet hususlarına değil, aynı zamanda operasyonel ve yakıtın kullanımına yönelik emniyet konularını da dikkate alması gerekmektedir. Örneğin, uyumlu yakıtların kullanımı söz konusu olduğunda, göz önünde bulundurulması gereken hususlar kapsamında, daha yoğun HFO kullanımı, yakıt dengesi, uyumluluk, yanma, sızıntı ve borularda kırılma gibi emniyet hususları ile ısıtma gereksinimleri, tankların ayrılması, silindir yağındaki değişimler, belirli motor parçalarının değiştirilmesi ve daha düşük güç çıkışı gibi kullanıma yönelik ihtiyaçları ortaya çıkabilecektir.

Uyumlu yakıt veya distile yakıtları kullanmaya karar veren gemi sahipleri için Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından hazırlanan geçici rehberlik belgesine başvurabilmektedirler.

4.2. Küresel İklim Değişikliğine Karşı Alınan Tedbirlerin Türk Deniz Ticaretine Etkileri:

1 Mart 2020 tarihinden itibaren IMO'nun MARPOL Ek VI'da yer alan 14.1'inci maddesinde belirtilen limitlere uymayan yakıt kullanan veya scrubber kullanmayan hiçbir gemi denizlerde faaliyet gösteremeyecektir.

IMO'nun 2020 yılında başlayacak olan yeni emisyon uygulamalarına uyum sağlamak amacıyla çeşitli seçenekler değerlendirilmeye devam edilmektedir. Türk Deniz Ticaret Filosunda bazı gemilerin Egzoz Gazı Temizleyicileri (scrubber) ile donatılmasına başlanmıştır. Egzoz Gazı Temizleyicilerinin maliyetinin yüksek olması karşılığında daha önce belirtildiği üzere mevcut yakıt ve makine sistemi kullanılmaya devam edilmekte ve havaya verilen kükürt oranı onda bir oranında düşürülmektedir.

Egzoz Gazı Temizleyicilerinin hâlihazırda IMO tarafından onaylı olmaması, dünya denizcilik şirketlerinde Egzoz Gazı Temizleyicilerinin kullanımı konusunda tartışmalara sebebiyet vermektedir. IMO 2020 sülfür limit değerlerine ulaşabilmek kapsamında birçok seçenek bulunmasına karşılık hâlihazırda hiçbir ülke denizcilik sektörü tarafından geçerli bir yöntem belirtilmemiştir.⁴⁶

18 Ocak 2019 tarihinde düzenlenen "IMO 2020 Kural Değişimi Semineri"nde Türk Deniz Ticaretinde scrubber konusunda geç kalındığı, son 10 yıl içindeki maddi sıkıntıların, scrubber ile gemilerin donatılmasına çok imkân vermediği yönünde açıklamalar yapılmıştır.⁴⁷

IMO'nun 2020 uygulamalarının başlaması ile deniz yakıt fiyatlarında %25 artış beklenmekte, tüm dünyadaki deniz taşımacılığı maliyetinin ise 50-60 milyar dolar artacağı tahmin edilmektedir.⁴⁸ Gemiler tarafından %0,5 sülfür oranlı yakıtın maliyeti artırabileceği bunun yerine scrubber ile %3,5 sülfür oranları yakıtların kullanımının uzun dönemde daha az maliyetli olabileceği çeşitli firmalar tarafından dile getirilmektedir.⁴⁹

46 Seatrade Maritime News İnternet Sayfası, "What You Need to Know: The 2020 IMO Fuel Sulphur Regulation", http://www.seatrade-maritime.com/images/PDFs/SOMWME-whitepaper_Sulphur-p2.pdf (Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019)

47 Türk Deniz Medya İnternet Sayfası, "IMO 2020 Kural Değişimi Semineri yapıldı", <http://turkdeniz.com/IMO-2020-Kural-Degisimi-Semineri-yapildi-5919> (Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019).

48 a.g.y., s.1.

49 a.g.y.s.1.

Tüm Dünya'daki denizcilik şirketleri tarafından 2020 yılının zorlu bir geçiş dönemi olacağı benzetilmektedir. Halihazırda birçok firma bu geçiş döneminin erteleneceği yönünde beklentilere sahiptir. Ancak IMO tarafından 2020 uygulamalarına yönelik geri adım atılmayacağı yönünde açıklamalarda bulunulmuştur. MEPC 73 Deniz Çevre Koruma Komitesi son toplantısında Panama, Marshall Adaları, Liberya, Bahama gibi güçlü bayrak devletlerinin talebi ve BIMCO⁵⁰, INTERTANKO⁵¹ gibi kuruluşların desteklediği Tecrübe Oluşturma Aşaması (Experience Building Phase (EBP) reddedilmiştir. Bu aşama kapsamında belli bir süre yeni geçiş döneminin denemesi, müteakiben yeni sınırlamaların uygulamaya geçilmesi teklif edilmiştir.

1 Ocak 2020 tarihinde ticaret gemileri büyük değişime hazır olmak zorundadırlar. MEPC 73 Deniz Çevre Koruma Komitesi 14.1 No'lu Düzenleme gereğince scrubber takmayan gemiler, sülfür oranı en fazla %0,5 olan yakıt kullanmak zorundadırlar. Eğer 1 Ocak 2020'den sonra gemi yakıt tanklarında %3,5 sülfür oranlı yakıt kaldı ise, bu yakıttan 1 Mart 2020'ye kadar yakıt boşaltma işlemi (de-bunkering) yapmak durumunda kalacaklardır.

IMO tarafından uyumluluk denetimi görevi liman devletlerine verilmiştir. MARPOL kapsamında icra edilen Sülfür Emisyonları Kontrol Alanlarına (SECA) yönelik denetimler ile tecrübeli olan gemiler, haberli veya habersiz icra edilebilmektedir. Bu denetimler limanlarda denetçiler tarafından yapılabildiği gibi, Danimarka'nın Great Belt köprüsü üzerine yerleştirdiği emisyon algılayıcı sensörler veya emisyon değerlerini gemi bacası üzerine yaklaşarak hesaplayabilen dronlar ile de yapılabilmektedir.⁵²

IMO, 1 Ocak 2020 tarihine kadar gerçekleşecek olan geçiş için Gemi Uygulama Planı⁵³ hazırlayarak yayınlamıştır. Bu plan dâhilinde geminin neresinde değişiklik yapılması gerektiği ve ne zaman yapılması gerektiği belirtilmiştir.

ECA bölgeleri dışında faaliyet gösterenler haricindeki gemilere, IMO 2020 uygulamalarının ek maliyet getireceği tüm dünya tarafından kabul edilmiştir. Uygulama kapsamında limit değerleri karşılayamayan gemilerin limanlarda tutulabileceği, bahse konu gemi şirketlerine ait diğer gemilerin de liman

50 Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi.

51 Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği.

52 Vessel Finder İnternet Sayfası, "Europe Tries Out Sniffer Drones for Policing Ship Emissions", <https://www.vesselfinder.com/news/4823-Europe-Tries-Out-Sniffer-Drones-for-Policing-Ship-Emissions> (Erişim Tarihi: 4 Mart 2019).

53 Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası, "Guidance on The Development of a Ship Implementation Plan for The Consistent Implementation of The 0.50% Sulphur Limit Under MARPOL Annex VI", <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Documents/MEPC.1-Circ.878.pdf> (Erişim Tarihi: 4 Mart 2019).

devletleri tarafından kabul edilmeyebileceği, ülkeler tarafından karasularına dahi girişine izin verilmeyebileceği muhtemel olasılıklar içerisinde yer almaktadır.

4.3. Küresel İklim Değişikliğine Karşı Alınan Tedbirlerin Türk Deniz Kuvvetlerine Etkileri:

MARPOL 73/78'in 3'üncü maddesi "MARPOL 73/78 hükümleri harp gemileri, donanma yardımcı gemileri veya bir devletin sahibi olduğu veya bu devlet tarafından çalıştırılan ve şimdilik (sözleşmenin imzalandığı tarih) sadece ticari olmayan hükümet işlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanmayacaktır. Bununla beraber, her taraf bu gibi gemilerin, harekâtlarını veya harekât kabiliyetlerine hanel getirmeksizin, makul ve tatbik edilebilir olduğu ölçüde, bu Sözleşmeye uyabilmeleri için gerekli önlemlerin alınmasını sağlayacaktır." hükmüne haizdir.

Ancak Türkiye'de denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine dair çevre koruma hususundaki esas mevzuat "2872 Sayılı Çevre Kanunu" ve "Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği" ile düzenlemiş olup bu mevzuatlar dâhilinde "Askeri Gemilere" bir istisna tanınmamaktadır.

Bu kapsamda, denizlerimizin temiz tutulması amacıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, üzerinde pis su arıtma sistemi veya pis su toplama tankı ile pis suyu sahile vermek üzere standart flanş (flenç)⁵⁴ bulunan gemilerin" MARPOL 73/78 Ek-IV kapsamında sertifikalandırma işlemlerine devam etmektedir. Bahse konu uygulamaya yönelik, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlı tersaneler tarafından gemilerin uygunluk belgesi ile sertifikalandırma işlemleri sürmektedir.

Dünyada genel olarak bakıldığında büyük devletlerin Deniz Kuvvetleri unsurlarının deniz ve çevrenin korunması yönünde azami önem gösterdikleri görülmektedir. Genel kanı olarak, MARPOL'a taraf olmayan ve gerekli tedbirleri uygulamayan devletlerin ve gemilerinin deniz çevresini koruma ciddiyetinin sorgulanmasına neden olduğu ve bu konunun ülkelerin geri kalmışlıklarıyla doğru orantılı olduğu değerlendirilmektedir.

Yukarıda belirtildiği üzere hâlihazırda Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı unsurları IMO'nun koymuş olduğu uygulamalardan olan MARPOL 73/78 hususlarının askeri gemilere uygulanma zorunluluğu bulunmamasına rağmen, denizlerimizin temiz tutulması yönünde göstermiş olduğu hassasiyetle gemilerinde gerekli tedbirleri almaktadır.

⁵⁴ İki makine veya tesisat elemanının sızdırmaz şekilde birleştirilmesine yarayan genelde standart olarak üretilen bir konstrüksiyon elemanı.

Misyonu, “Ana vatan savunmasına katkı sağlamak; Türkiye Cumhuriyeti’nin denizlerindeki hükümranlık haklarını, deniz alaka ve menfaatlerini korumak⁵⁵” olan Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığının temel değerleri arasında “çevreye saygılı olmak⁵⁶” ifadesi de yer almaktadır. Bu kapsamda Türk Deniz Kuvvetleri kendisine verilen görevleri yerine getirirken çevrenin korunması kapsamında ulusal ve uluslararası düzenlemelere en hassas şekilde uymaktadır.

ABD Deniz Kuvvetleri, 2012 ve 2016 yıllarında “The Great Green Fleet⁵⁷” adı ile uçak gemisi, destroyerler ve kruvazörlerden oluşan görev kuvvetinin, alternatif enerji kaynaklarını kullanarak bulunduğu bölgede verilen görevleri icra etmesi sağlanmıştır.

Küresel iklim değişikliğinin ve küresel ısınmanın korunması gayretleri ülkelerin IMO’nun koyduğu kurallara uymasını gerektirmektedir. “The Great Green Fleet” uygulamasında olduğu gibi çok yakın gelecekte diğer ülkelere ait donanmalarda da benzer uygulamalara başlanması muhtemel görülmektedir.

Günümüzde küresel iklim değişikliğinin çok yüksek değerlere ulaşmadığı değerlendirildiğinde önümüzdeki yıllarda küresel ısınma ve iklim değişikliğinin etkilerinin daha çok hissedilir olmasına bağlı olarak faaliyet icra eden ülkelerin karasuları dâhilinde veya münhasır ekonomik bölgesi içerisinde, hak sahibi olunan ülkeler tarafından tüm gemilerden (askeri gemiler dâhil) IMO’nun sülfür kısıtlamasına yönelik kuralların uyulmasını talep edebileceği, hatta bu uygulamaların ulus üstü örgütler tarafından gerçekleştirilebileceği de olasılıklar arasında yer almaktadır.

5. Sonuç

Yeni sülfür sınırlandırması uygulamalarına yönelik Panama, Marshall Adaları, Liberya, Bahama gibi güçlü bayrak devletlerinin talebi ve BIMCO, INTERTANKO gibi kuruluşların desteklediği Tecrübe Oluşturma Aşaması önerisini IMO’nun reddetmesi, bu konuda ne kadar kararlı olduğunun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Her yeni değişime uyum sağlamak zor ve zahmetli olmaktadır, IMO’nun yeni sınırlandırması ayrıca son dönemlerdeki gemi sahiplerine karşı ek maliyet de getirmektedir. Ancak, Küresel İklim Değişikliği ve Küresel Isınmanın önlenmesine yönelik bazı tedbirlerin alınması zorunluluğu ise yadsınamayacak bir gerçektir.

55 Türki Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Vizyon, Misyon”, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=2&dil=1 (Erişim Tarihi: 12 Mart 2019).

56 Türki Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Temel Değerlerimiz”, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=3&dil=1 (Erişim Tarihi: 12 Mart 2019).

57 ABD Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, “The Great Green Fleet Explained” https://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=95398 (Erişim Tarihi: 13 Mart 2019).

Türk Deniz Ticaret şirketleri tarafından ekonomik olarak ciddi bir yük getirecek olsa dahi Türk ticaret gemilerinin yurt dışı limanlarında tutulmaması için kendileri açısından uygun olan yöntemi seçmeleri elzem gözükmektedir.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığına ait gemiler ise yıllardır IMO'nun uygulamalarından birisi olan MARPOL standartlarını sağlayacak donanıma sahip olarak harekât icra etmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayınlanan “Türkiye İklim Değişikliği Stratejisi 2010-2023” kapsamında “sera gazlarının azaltılması gayesiyle geliştirilen küresel politikalar ve önlemlere kendi imkânları ölçüsünde, sürdürülebilir kalkınma ilkeleriyle uyumlaştırılmış kalkınma programını sekteye uğratmadan, sera gazı emisyon artış hızını sınırlayarak katkıda bulunmak” temel hedefi belirlenmiştir.

Bu temel hedefe ulaşabilmek amacıyla Türkiye Cumhuriyeti'nin dünyaya açılan en önemli pencerelerinden birini oluşturan Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı da dünya üzerinde bulunduğu her denizde çevre ve doğaya saygılı, küresel iklim değişikliği ile küresel ısınma ile mücadele de ön planda bulunmaya devam edeceğinden şüphe bulunmamaktadır.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığının ilgi ve etki sahası dahilinde icra edeceği görevlerde, yeni gemi inşa ve tasarım projelerinde düşük yakıt tüketimi, temiz enerji kullanımı ve düşük sülfür emisyon oranlarının kriter olarak alınmasını sağlayabileceği, bunun yanı sıra yenilenebilir enerji kaynaklarının da kullanımı ön plana çıkabileceği değerlendirilmektedir.

Her ne kadar arzu edilmiyor olsa da, Küresel İklim Değişikliğinin ve Küresel Isınmanın artacağı bir dünyada, şu an için savaş gemilerine uygulanmayan denetimlerin, önümüzdeki on yıllarda savaş gemileri dahil tüm gemilere uygulanabileceği, bu sınırlamalar kapsamında ülkelerin kendi karasuları, iç suları ve limanları dahilinde IMO'nun belirlediği gaz emisyon standartlarına sahip olmayan gemilere yaptırım uygulayabileceği veya bu bölgelere kabul etmeyebileceği ihtimaller dahilindedir.

Gelecekte küresel iklim değişikliklerinin ve küresel ısınmaya karşı koyabilmek için fosil yakıt kullanımı minimum seviyeye indirilmeye çalışılacaktır. Bu kapsamda gelecekte alternatif yakıt türleri olarak LNG, LPG, Metanol, Bio Yakıt ve Hidrojenin kullanılması olasıdır. Gemi teknolojileri açısından ise yakıt pili, bataryalar ve rüzgâr destekli tahrik sistemli gemilerin faaliyet göstermesi günümüz teknolojik gelişmeleri kapsamında beklenmektedir.⁵⁸

58 DNV-GL Resmi İnternet Sayfası, “Alternative Fuels: The Options“, <https://www.dnvg.com/expert-story/maritime-impact/alternative-fuels.html> (Erişim Tarihi: 12 Mart 2019).

Sedef, Anadolu, Sefine, Selah ve İstanbul Shipyard şirketlerinin oluşturduğu Turkish Associated International Shipyards'ın (TAIS), milli savaş gemilerine milli motor üretimi için harekete geçtiği çeşitli medya kaynaklarında⁵⁹ gündeme gelmiştir. Üretimi yapılacak olan bu motorların, gerekli maliyet hesaplarının, istenen harekât imkân ve kabiliyetlerini karşılama değerlendirilmesinin yapılmasını müteakip, IMO standartları ile uyumlu olarak üretilmesinin ve Milli Gemilerimizde kullanılmasının, teknik ve operasyonel önlemler neticesinde tasarım, inşaat ve bakım-onarım aşamaları da dahil olmak üzere çevreci yaklaşımlarla faaliyet gösteren ekolojik gemilerin hatta ekolojik askeri gemilerin inşa edilmesinin, Türkiye'nin ve Türk Deniz Kuvvetlerinin dünyadaki prestijini artıracacağı, Küresel İklim Değişikliği ve Küresel Isınma ile mücadelede Türkiye'yi ön plana çıkaracağı değerlendirilmektedir.

Kaynakça

Kitaplar

BARTH M.C., ve TITUS J.G. Greenhouse Effect and Sea Level Rise: A Challenge for This Generation, New York, 1984.

Third IMO Greenhouse Gas Study 2014. IMO Yayınları, Londra, 2015.

Makaleler

ÇOBAN M. Turhan, EZGİ Cüneyt. “Su Üstü Savaş Gemisinde Yardımcı Makina Olarak NATO F-76 Dizel Yakıtlı Katı Oksitli Yakıt Pili Sistemi Tasarımı ve Termodinamik Analizi”, IV. Ege Enerji Sempozyumu 21-23 Mayıs 2008, İzmir.

KÖSE İsmail, “İklim Değişikliği Müzakereleri: Türkiye'nin Paris Anlaşması'nın İmza Süreci”, Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi, c. 9, s. 1 (2018).

Greenhouse Gas Emissions from Global Shipping, 2013–2015, International Council on Clean Transportation, ICCT Yayınları, Washington, Ekim 2017.

Raporlar

Arktik 2018 Raporu. ABD Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi (National Oceanic and Atmospheric Administration) Yayınları, ABD, Aralık 2018.

Health Impacts Associated with Delay of MARPOL Global Sulphur Standards. Finnish Meteorological Institute Yayınları, Ağustos 2016.

Initial IMO Strategy ON Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships MEPC.304(72), IMO Yayınları, Nisan 2018.

IPCC Climate Change 2014 Report, Cambridge Üniversitesi Yayınları, ABD, 2014.

59 Vahap Munyar, “Milli gemiye milli motor”, Hürriyet Gazetesi, 6 Nisan 2018, s.12.

Sözleşmeler

Birleşmiş Milletler. BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi, 2002.

Birleşmiş Milletler. BM Kyoto Protokolü Referans Dokümanı, 2008.

MARPOL 73/78 1978 Protokolü ile Değişik, 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme.

Tezler

AKPINAR Özlem Mulun, Avrupa Birliği'nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye'nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi, (Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014).

İnternet Kaynakları

"A Third of Himalayan Ice Cap Doomed, Finds Report". The Guardian Gazetesi Resmi İnternet Sayfası, <https://www.theguardian.com/environment/2019/feb/04/a-third-of-himalayan-ice-cap-doomed-finds-shocking-report> [Erişim Tarihi: 19 Ocak 2019].

"Alternative Fuels: The Options". DNV-GL Resmi İnternet Sayfası, <https://www.dnvgl.com/expert-story/maritime-impact/alternative-fuels.html> [Erişim Tarihi: 12 Mart 2019].

"Arctic Climate Change". Dünya Doğayı Koruma Vakfı Resmi İnternet Sayfası, <https://arcticwwf.org/work/climate/> [Erişim Tarihi: 18 Ocak 2019].

"Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi". T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/webmenu/webmenu12421_1.pdf. [Erişim Tarihi: 03 Ocak 2019].

"China Expands Its Sulphur Emission Control Areas". GARD Sigorta Şirketi Resmi İnternet Sayfası, , <http://www.gard.no/web/updates/content/26771455/china-expands-its-sulphur-emission-control-areas> [Erişim Tarihi: 6 Ocak 2019].

"Declaration to Designate the Mediterranean Sea an Emission Control Area to Limit Air Pollution from Ships". Doğa ve Biyoçeşitliliği Koruma Birliği (Nature and Biodiversity Conservation Union (NABU)) Resmi İnternet Sayfası, <https://en.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/170407-rome-declaration.pdf> [Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019].

"Developing Sustainable Communities Across California". Kaliforniya Hava Kaynakları Kurulu Resmi İnternet Sayfası, <https://ww2.arb.ca.gov/homepage> [Erişim Tarihi: 5 Ocak 2019].

“Europe Tries Out Sniffer Drones for Policing Ship Emissions”. Vessel Finder İnternet Sayfası, <https://www.vesselfinder.com/news/4823-Europe-Tries-Out-Sniffer-Drones-for-Policing-Ship-Emissions> [Erişim Tarihi: 4 Mart 2019].

“Facts”. ABD Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi Resmi İnternet Sayfası, <https://climate.nasa.gov/vital-signs/sea-level/> [Erişim Tarihi: 19 Ocak 2019].

“Fast-Changing Arctic and North Atlantic Conditions Bring Route Risks”. Allianz Sigorta Şirketi Resmi İnternet Sayfası, <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-changing-arctic.html> [Erişim Tarihi: 12 Nisan 2019].

“Greenhouse Effect”. Avustralya Hükümeti Çevre ve Enerji Departmanı Resmi İnternet Sayfası, <http://www.environment.gov.au/climate-change/climate-science-data/climate-science/greenhouse-effect> [Erişim Tarihi: 16 Aralık 2018].

“Guidance on The Development of a Ship Implementation Plan for The Consistent Implementation of the 0.50% Sulphur Limit Under MARPOL Annex VI”. Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Documents/MEPC.1-Circ.878.pdf> [Erişim Tarihi: 4 Mart 2019].

“How is Today’s Warming Different from the Past?”. ABD Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi Resmi İnternet Sayfası, <https://earthobservatory.nasa.gov/features/GlobalWarming/page3.php>, [Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018].

“Hurricanes and Climate Change”. İklim ve Enerji Çözümleri Merkezi Resmi İnternet Sayfası, <https://www.c2es.org/content/hurricanes-and-climate-change/> [Erişim Tarihi: 18 Ocak 2019].

“IMO 2020 Kural Değişimi Semineri yapıldı”. Türk Deniz Medya İnternet Sayfası, <http://turkdeniz.com/IMO-2020-Kural-Degisimi-Semineri-yapildi-5919> [Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019].

“Montreal Protocol”. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı Resmi İnternet Sayfası, <https://www.undp.org/content/undp/en/home/sustainable-development/environment-and-natural-capital/montreal-protocol.html> [Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019].

MUNYAR Vahap, “Milli gemiye milli motor”, Hürriyet Gazetesi, 6 Nisan 2018.

“New Fuel Rules Push Shipowners to Go Green with LNG”. Reuters Haber Ajansı Resmi İnternet Sayfası, <https://www.reuters.com/article/us-shipping-fuel-lng-analysis/new-fuel-rules-push-shipowners-to-go-green-with-lng-idUSKBN1L0118> [Erişim Tarihi: 1 Şubat 2019].

“Paris Anlaşması”. T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, <http://www.mfa.gov.tr/paris-anlasmasi.tr.mfa> [Erişim Tarihi: 25.11.2018].

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

“Ships Face Lower Sulphur Fuel Requirements in Emission Control Areas from 1 January 2015”. Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/44-ECA-sulphur.aspx> [Erişim Tarihi: 5 Ocak 2019].

“Sulphur oxides (SOx) and Particulate Matter (PM) – Regulation 14”. Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası, [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx) [Erişim Tarihi: 5 Ocak 2019].

“Temel Değerlerimiz”. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=3&dil=1 [Erişim Tarihi: 12 Mart 2019].

“The Great Green Fleet Explained”. ABD Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, https://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=95398 [Erişim Tarihi: 13 Mart 2019].

“UNFCCC Statement on the US Decision to Withdraw from Paris Agreement”. BM İklim Değişikliği Resmi İnternet Sayfası, <https://unfccc.int/news/unfccc-statement-on-the-us-decision-to-withdraw-from-paris-agreement>[Erişim Tarihi: 21 Ocak 2019].

“What You Need to Know: The 2020 IMO Fuel Sulphur Regulation”. Seatrade Maritime News İnternet Sayfası,http://www.seatrade-maritime.com/images/PDFs/SOMWME-whitepaper_Sulphur-p2.pdf [Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019].

“Workshop on Sulphur Regulation Awareness Raising for the upcoming 0.5% Sulphur Requirements and Consistent Implementation as of 2020 for Mediterranean Countries”. Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı Resmi İnternet Sayfası,<http://www.emsa.europa.eu/safemed-iv-project/362-safemed-iv-component-4/3459-workshop-on-sulphur-regulation-awareness-raising-for-the-upcoming-0-5-sulphur-requirements-and-consistent-implementation-as-of-2020-for-mediterranean-countries.html> [Erişim Tarihi: 16 Ocak 2019].

“Vizyon, Misyon”. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=2&dil=1 [Erişim Tarihi: 12 Mart 2019].



Bölüm III



TEKNOLOJİK

- *Sualtı Teknolojilerinin 2030-2050 Vizyonu İçerisinde Değerlendirilmesi: İnsansız Sualtı Araçlarının Geleceği ve Askeri Amaçlarla kullanımı*
- *İnsansız Suüstü Araçları ve Değişen Deniz Harp Mantiğı*

Sualtı Teknolojilerinin 2030-2050 Vizyonu İçerisinde Değerlendirilmesi: İnsansız Sualtı Araçlarının Geleceği ve Askeri Amaçlarla Kullanımı

*Evaluation of Underwater Technologies within the 2030-2050 Vision:
The Future of Unmanned Underwater Vehicles and Their Use with Military
Purposes*

Abidin Can AYGÜN

Öz

Bu çalışmada, sualtı teknolojilerinin 2030-2050 vizyonu çerçevesinde insansız sualtı araçlarının (UUV) geleceğini açıklanmaya çalışılmıştır. İnsansız sualtı araçlarının gelecek vizyonu değerlendirilirken daha çok askeri kullanım alanları ön plana çıkartılmıştır. Gelecek vizyonu oluşturulabilmesi için öncelikle insansız sualtı araçlarının ne olduğu, ardından tarihsel gelişimine değinilmiş, müteakiben mevcut kullanım alanlarından bahsedilmiştir. Son bölümde ise, insansız sualtı araçlarının 2030-2050 vizyonu çerçevesindeki kullanım konseptleri ağırlıklı olarak ABD Donanması'nın faaliyetleri temelinde incelenmiş, sonra da ABD'nin bir bakıma rakibi olan Çin ve Rusya'nın insansız sualtı araçları konusundaki çalışmalarından bahsedilmiştir. Son olarak da, Türkiye'nin insansız sualtı araçları teknolojisindeki faaliyetleri belirtilerek, Türkiye'nin, 2030-2050 vizyonu çerçevesinde bu konuda ne yapabileceği açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İnsansız Su Altı Aracı, Uzaktan Kumandalı Su Altı Aracı (ROV), Otonom Su Altı Aracı (AUV), Deniz Gücü, Büyük Su Altı Duvarı

Abstract

In this study, unmanned underwater vehicles (UUV) future was tried to explain under the vision of underwater technologies 2030-2050. While the future vision of the unmanned underwater vehicles was evaluated, mostly military uses were highlighted. In order to create a vision for the future, first of all, the historical development of unmanned underwater vehicles later their current usage areas are mentioned. In the last chapter, the usage concepts of unmanned underwater vehicles under the vision of 2030-2050 were examined mainly on the basis of the activities of the US Navy, and then the works of China and Russia on unmanned underwater vehicles were mentioned, Which are in a way, the rival of the USA. Finally, Turkey's activities on unmanned underwater vehicle technology was specified and in the result section tried to explain What Turkey can do within the framework of the vision of 2030-2050.

Key Words: Unmanned Underwater Vehicle, Remote Operating Vehicle (ROV), Atonomus Underwater Vehicle (AUV), Sea Power, Underwater Great Wall

Giriş

İçinde bulunduğumuz zamanın küreselleşen dünyasında, deniz ve okyanus sularının altında bulunan sualtı gücü gün geçtikçe daha stratejik bir hale gelmektedir. Bu nedenle, deniz ve okyanusların altını keşfetmek ve su altının gücünden yararlanmak isteyen devletlerin, bu alanda gelişen teknolojileri takip etmeleri ve geliştirmeleri önemini gün geçtikçe artırmaktadır. Teknolojik gelişmeler de gelecek trendin insansız ve otonom robotik araçlar etrafında şekilleneceğini göstermektedir. İnsansız araç ve sistemlerdeki gelişmeler, söz konusu araçların gün geçtikçe askeri, bilimsel ve fiziksel alanların keşfedilmesi ve gözlemlenmesi gibi birçok uygulama alanlarında kullanımını artırmaktadır. İnsanlar için birçok tehlike barındıran ve keşfedilmeyi bekleyen sınırları bulunan su altının da 2030-2050 yılları arasındaki geleceğinin insansız sualtı araçları tarafından belirleneceği görülmektedir.

İnsansız su altı araçları ortaya çıkışlarından itibaren askeri amaçlarla kullanımı her zaman arzu edilen bir husus olmuştur. Tam güç ile çalışabilen bir insansız sistemin sınırsız süre ile kullanılabilmesi, personeli zararlı bir ortamda bulundurmama isteği ve su altı resmini tesis ederek su altının gizliliğinden faydalanma imkânı bütün askeri otoriteler tarafından arzulanan bir husus olmuştur. Günümüzde de harp sahasında insansız araçlarının kullanımının giderek artmasına paralel olarak insansız su altı araçları da gün geçtikçe yaygınlaşmakta ve birçok devlet bu konuda projeler ile konseptler geliştirerek gelecek projeksiyonları tasarlamaktadır. Gelişmiş ve gelişmekte olan devletlerin çoğunluğu da geleceğin oyun değiştirici teknolojilerinin en başında insansız su altı araçlarını görmektedir. Örnek olarak Rusya devlet başkanı Vlademir PUTIN, 2018 Mart ayında yaptığı bir konuşmada Rus Deniz Kuvvetleri geleceğinin nükleer güçle yürütülen, sessiz, hızlı ve limitsiz seyir siyasına sahip insansız denizaltılar olduğunu belirtmiştir.

İnsansız su altı araçları genel olarak kablo ile kontrol edilenler ve kablosuz, yani otonom olarak iki ana gruba ayrılmaktadır. Kablo kontrollü olanlar “ROV (Remote Operating Vehicle)”, otonom olan ise “AUV (Atonomus Underwater Vehicle)” olarak adlandırılmaktadır. ROV’lar çalışması zor koşullarda veya binlerce metre derinlikte kabloya bağlı olarak bir operatör tarafından yönlendirilerek dalgıçların işini yapabilmektedir. AUV’ler ise kablo bağlantıları olmaksızın kendi seyir sistemleri ve güç kaynakları barındırarak,

tamamen bağımsız hareket eden araçlardır. Gelecekte askeri amaçlarla en çok kullanılması planlanan sualtı araçlarının AUV olacağı öngörülmektedir. AUV'lerin gelecekte şimdiki denizaltıların yerini alacağı, akıllı sistemler ve yapay zekâ ile birlikte geleceğin harp alanı olarak görülen sualtında birçok görevi yerine getireceği düşünülmektedir.

Ülkemiz açısından değerlendirildiğinde, geçmiş dönemde insansız sualtı araçları ile ilgili olarak teknolojik gelişmeleri yeteri kadar takip edemediğimizi söyleyebiliriz. Günümüze gelindiğinde ise ülkemiz, insansız sualtı araçlarını milli olarak üretilebilme imkânına sahip olmuş ve bu alanda çalışan birçok paydaş ortaya çıkmıştır. Stratejik bir mevkide bulunan ve üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz için su altının gücünden yararlanmak deniz alaka ve menfaatlerimizin korunması açısından çok önemlidir. Bu nedenle, 2030-2050 yılları arasında insansız su altı araçlarının kullanım alanları ile ilgili meydana gelebilecek teknolojik gelişmelerin analiz edilmesi, kullanım alanlarının tespit edilerek teknolojik olarak geliştirilmesi önem arz etmektedir.

1.İnsansız Su Altı Araçları

Su altı dronu olarak da bilinen İnsansız Su Altı Araçları (Unmanned Underwater Vehicle (UUV)), su altında iken içinde insan bulunmadan hareket edebilen araçlardır.¹ UUV'ler, tamamen otonom (önceden programlanmış/gerçek zamanlı kontrollü)/nadir şekilde de yönlendirilen ya da kablolu/kablosuz olarak birbirlerinden ayrılabilirler.² Ancak, genel olarak UUV'ler kablo kontrollü ve kablo kontrolsüz olarak iki ana gruba ayrılabilir. Kablo kontrollü olanlar genellikle ROV, kablosuz otonom olarak kullanılanlar ise AUV olarak adlandırılmaktadır. Günümüzde hem kablo kontrollü hem de kablosuz otonom olarak hareket edebilen melez UUV'lerin de kullanımı yaygınlaşmaktadır.³

1.1. AUV

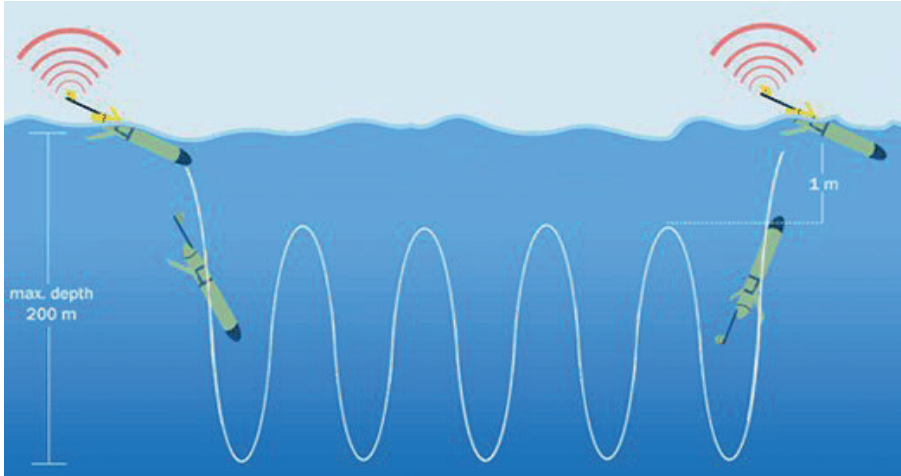
Bir AUV, kablosuz olarak, üzerinde bulunan bir bilgisayar sistemi yardımıyla su altında seyreden bir robottur. Mevcut AUV'lerin büyüklüğü 1 metreden bir araba büyüklüğüne kadar değişiklik gösterebilmektedir. AUV'ler, genellikle pozitif sepiyeli olup, bu sayede komuta sistemindeki bir problem oluşması durumunda kendi kendine yüzeye gelebilmektedir.

1 Yannick Allard ve Elisa Shahbazian, "Unmanned Underwater Vehicle (UUV) Information Study", Oodo Technologies, 2014, 1-64, s. 1.

2 Andrew H. Henderson, "The Legal Status Of Unmanned Undersea Vehicle", Naval Law Review, 2006, Sayı 53, 1-17, s. 1.

3 Güray Ali CANLI vd., "Dünyada ve Ülkemizde İnsansız Sualtı Araçları (İSAA-AUV & ROV) Tasarım ve Uygulamaları", GİBD Dergisi, 2014, Sayı 4, 43-75, s. 43.

AUV'lerin seyir süresi üzerinde bulunan bataryaya bağlı olup, küçük boyutlu olanlar birkaç saat su altında kalabilirken, daha fazla batarya taşıyabilen büyük AUV'ler birkaç gün görev yapabilir. AUV'ler, üzerinde bulunan sensörlerin özelliği ve çevrenin durumuna bağlı olarak su altından istenilen düzeyde ve yeterli çözünürlükte bilgi sağlayabilir. Özellikle, deniz tabanının üç boyutlu haritasının çıkartılmasında ve geniş saha aramalarında hızlı ve etkili bir araçtır. AUV'ler, genellikle torpido şeklinde olup, bir pervane yardımıyla ya da bir "Planör" (Glider) sistemiyle su altında hareket ederler⁴. Planör sisteminde AUV'ler kanatlı bir planör şekline sahip olup, su altında testere dişi gibi sepiye değişikliği ile dikey hareketler yardımıyla hareket eder ve gerekli bilgileri yüzeye çıkararak uydu bağlantısıyla iletebilir. Planör tipi AUV'ler, daha az enerji harcadıklarından dolayı pervanelilere göre daha uzun mesafelere gidebilir. Ancak, hızları daha azdır. Günümüzde her iki sistemin de özellikleri kullanılarak yapılan melez AUV'lere rastlamak mümkündür. AUV'lerin günümüzde ticari ve bilimsel amaçlarla kullanımının yanında askeri amaçlarla kullanımı birçok alanda giderek yaygınlaşmaktadır.⁵



Şekil-1: AUV'nin Planör Sistemi İle Su Altında Seyri⁶

4 Virginia Institute of Marine Science İnternet Sayfası, "What is an UAV", <http://www.vims.edu/research/units/legacy/cornwallis/auv/index.php> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

5 Moon G. Joo ve Zhihua Qu, "An Autonomous Underwater Vehicle As An Underwater Glider and Its Depth Control", International Journal of Control, Automation, and Systems, 2015, Sayı 13, 1212-1220, s. 1212

6 National Oceanography Centre İnternet Sayfası, "Gliders", <https://www.noc.ac.uk/facilities/marine-autonomous-robotic-systems/gliders> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

1.2. Kablo Kontrollü Sualtı Araçları

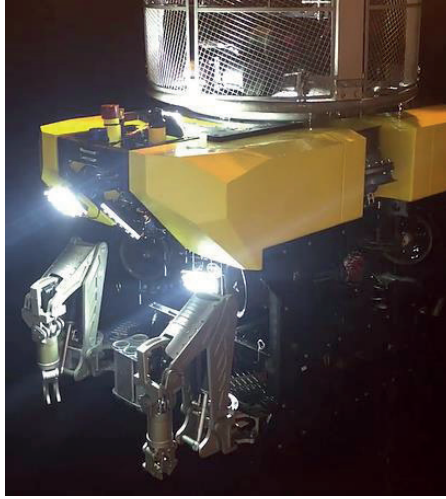
ROV, su altında kablo kontrollü olarak su üstünde bir insan tarafından yönetilen robotik sistemlerdir. Bir ROV, su altında seyrederken aynı zamanda nötr sephiyeli olarak askıda da kalabilir ve robotik kolları vasıtasıyla su altından herhangi bir cismi çıkartabilir. ROV'ların boyutları da AUV'ler gibi küçük ebatlardan büyüğe doğru değişiklik göstermektedir. Kablo boyutlarına göre ROV'lar 100 metrelik sığ derinliklerden okyanus diplerine kadar gidebilmektedir.⁷

ROV'lar sayesinde su altı çalışmalarında insan faktörü bakımından kuru ve rahat bir ortamda kalınması sağlanırken, insan için çalışılması tehlikeli ve zor olan durumlarda, binlerce metre derinlikte bir dalgıcın işi bir robot tarafından yapılabilmektedir. Hemen hemen bütün ROV sistemleri, bir su üstü platformu veya karada bulunan bir komuta yerinden yönlendirilmektedir. Su altından gerekli bilgileri, gücü ve görüntü verilerini aşağıdan yukarıya aktaran kablo sistemi, kablonun gerilimini ayarlayıp, salınımını engelleyen, bu sayede su altında ki şartlardan dolayı kablonun bir yere takılmasını engelleyen tether kontrol sistemi (tether management system (TMS)) ve hareket kabiliyetini sağlayan araçtan ROV'un en önemli bölümleridir.

Bu sistemlerin kablolu olarak kullanılmasının en büyük sebeplerinde biri ise, yüksek düzeyde güce olan gereksinimidir. Bu yüksek güç, çoğunlukla robotun kollarının kullanımı ve su altında seyretmesi sağlayan itici güç sistemlerini hareket geçirmek için kullanılmaktadır. ROV'ların çoğu kamera ve yüksek düzeyli ışıklandırma sistemi ile donatılmıştır. Gerektiği durumlarda ROV'lar, farklı sensörler ile donatılarak özellikleri ve kapasiteleri artırılabilir. Bu sensörler sonarlar ve farklı görüş kapasitelerine sahip kameralar (düşük ışık, kızıl ötesi kamera vb.) olabilir. Bununla birlikte ROV'lar, robotik kolları ve kesici aletleri, örnek toplayıcı ve su değerlerini ölçebilen cihazlar gibi sistemlerle donatılarak çok farklı işlevlerde bulunabilir. ROV sistemleri kolları ve aletleri olmayan sadece basit gözlem yapan küçük boyutlulardan, farklı ekipmanları olan, çok büyük ve karışık sistemlere kadar çeşitlenebilmektedir. ROV'lar da AUV'ler gibi askeri, ticari ve bilimsel birçok kullanım alanı bulunmaktadır. Ancak ROV'ların günümüzde daha çok sivil maksatlarla, özellikle petrol/doğal gaz platformlarında etkin olarak kullanıldığı görülmektedir.⁸

7 Virginia Institute of Marine Science İnternet Sayfası, "What is a ROV", <http://www.vims.edu/research/units/legacy/cornwallis/rov/index.php> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

8 TR Teknoloji A.Ş İnternet Sitesi, "ROV Nedir?", <https://www.tr-teknoloji.com.tr/rov-nedir> (Erişim Tarihi:03.02.2019).



Şekil-2: ROV Sistemi⁹

2. UUV'lerin Tarihi ve Gelişimi

Bu kısımda yapılan incelemede ilk önce AUV' ler ele alınacak ardından ROV'ların tarihsel gelişimi incelenecektir. İlk AUV Robert Whitehead tarafından 1866 yılında icat edilen “Torpedo” ile ilişkilendirilebilir. Whitehead’in torpidosu o zamanlarda 3m/s hızla hareket edebilirken yaklaşık olarak 700 m. menzile sahipti. Ancak, ilk gerçek AUV'nin geliştirilmesinin 1950'li yıllara dayandığı görülmektedir. 1950'li yıllarda su altından hızlı ve kusursuz oşinografik bilgi alma isteği bilim adamlarını bu konuda çalışmaya yönlendirmiş ve Washington Üniversitesi tarafından yapılan çalışmalar sonucunda ilk gerçek AUV olan kendi kendini sevk eden su altı arama aracı (Self Propelled Underwater Research Vehicle (SPURV-I)) geliştirilmiştir.¹⁰

O zamanlarda SPURV-I'in gövdesi alüminyumdan yapılmış olup, bir torpedo şeklindeki ve pervane yardımıyla su altında seyrediyordu. Bununla birlikte, SPURV-I akustik olarak da kontrol edilebilmekteydi. 1980'li yıllara gelindiğinde ise SPURV-I'nin bir üst modeli olan SPURV-II geliştirilmiştir. SPURV-II SPURV- I' den farklı olarak daha fazla su altında kalabiliyor ve üzerinde değişik amaçlarla kullanılan çok sayıda sensör bulundurabiliyordu. SPURV-II ayrıca bir oşinografi gemisi üzerine monte edilmiş bilgisayar yardımıyla kontrol edilebilmekteydi.¹¹

9 TR-ARGE İnternet Sitesi, “ROV”, <https://www.tr-arge.com.tr/> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

10 Christopher Von Alt, “Autonomous Underwater Vehicles”, Woods Hole Oceanographic Institution, 2013, 1-5, s. 2.

11 Salimzhan A. Gafurov ve Evgeniy V. Klochkov, “Autonomous Unmanned Underwater Vehicles Development Tendencies”, ScienceDirect, Sayı 106, 2015, 141-146, s. 142

1980’li yılların ortasına gelindiğinde ise, yazılım ve mühendislik alanındaki gelişmelerin AUV’lere de etkisi olmuş, daha küçük, az enerji harcayan kompleks bilgisayar sistemleri, AUV’lerin daha etkin bir şekilde kontrol edilmesine ve su altında daha hatasız seyir yapmasını sağlamıştır. Bu durum, AUV’lerden askeri amaçlar dışında, ticari ve bilimsel olmak üzere birçok alanda daha fazla faydalanılmaya başlanılmasına sebep olmuştur. 1980 yılında “Kablosuz İnsansız Su Altı Teknolojisi” konusundaki ilk uluslararası toplantı ABD’nin Durham şehrinde icra edilmiş, bu toplantıya 24 bilim adamı ve teknolojik girişimci iştirak etmiştir. 1987 yılına gelindiğinde ise, bu toplantıya katılım 320 kişi, 100 şirket, 20 üniversite ve 20 federal ajansın katılımıyla, 9 ülkenin temsil edildiği bir oluşuma ulaşmıştır.¹²

1987 yılına gelindiğinde dünya genelinde 6 adet operasyonel ve 15 adet yapım aşamasında olan prototip AUV bulunmaktaydı. Bu dönemde AUV, kablosuz (otonom) ROV olarak adlandırılmakta ve ABD ordusu tarafından AUV’ler, gelişmiş su altı aracı (Advanced Underwater Vehicle) adı altında geliştirilmekteydi.¹³

Bu dönemde özellikle ABD’nin diğer ülkelerle kıyaslandığında AUV’ler üzerinde en yoğun araştırma yapan ülke olduğu görülmektedir. 1990’lı yıllar itibarıyla AUV’lerin operasyonel anlamda askeri amaçlarla kullanılmasına yönelik araştırmaların yoğunlaştığı göze çarpmaktadır.

1990 sonrasında ise AUV’lerin kullanımının giderek arttığı ve su altında farklı görevlerin icrası maksadıyla yoğun olarak kullanılmaya başlandığı dönem olmuştur. 2000 yılından sonra ise, AUV’ler askeri amaçlar dışında ticari amaçlarla da yoğunlukla kullanılmaya başlanmış ve AUV’lerin üretimi ile pazarlanmasına yönelik birçok uluslararası şirket ortaya çıkmıştır. AUV’lerin günümüzde kullanım alanları genişlemekte olup, askeri amaçlar yanında, ticari ve bilimsel araştırmalara yönelik AUV’lerden yararlanma isteği gün geçtikçe artmaktadır. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte AUV’lerin kullanım alanlarının genişlemesi ve AUV’lerden yararlanma isteği birçok teknik ve aşılması gereken problemi de beraberinde getirmiştir.¹⁴

İlk bilinen ROV ise “Poddele” adıyla Dimitri REBIKOFF adında bir Fransız mühendis tarafından 1953 yılında yapılmıştır. Ancak, ROV teknolojilerindeki esas gelişmeler ve ROV’un operasyonel olarak kullanımını ABD öncülüğünde gerçekleştirmiştir. ABD Donanması’nın ROV teknolojisindeki araştırmaları

12 D. Richard Blidberg, “The Development of Autonomous Underwater Vehicles (AUV); A Brief Summary, Autonomous Undersea Systems Institute”, WPressUTexas, http://wpressutexas.net/cs378h/images/d/de/ICRA_01paper.pdf (Erişim Tarihi:12.02.2019).

13 Christopher Von Alt, a.g.m., s. 2.

14 D. Richard Blidberg, a.g.m.

sonucunda 1960 yılında Kablo-Kontrollü Su Altı Kurtarma Aracı (Cable-Controlled Underwater Recovery Vehicle (CURV)) oluşturulmuştur. Söz konusu araç, derin su kurtarma operasyonlarını ve deniz dibinden cisim çıkarılmasını kolaylaştırmıştır. CURV ile 1966'da İspanya açıklarında gerçekleşen bir uçak kazasının ardından kaybolan atom bombasının deniz altından çıkarılması ve 1973 yılında İrlanda açıklarında batan denizaltı mürettebatını sadece birkaç dakikalık oksijenleri kaldığında kurtarılması sağlanmıştır. Bu operasyonlar, ROV'ların operasyonel anlamda ne kadar faydalı olabileceğine dair en önemli örnekler olmuştur.¹⁵

CURV'ün başarısından sonra ABD Donanması, ROV endüstrisindeki ilerlemelerine devam ederek 1974 yılında 20 adet ROV'a sahip olmuştur. Müteakip dönemde, ROV'lar askeri alanlar dışında ticari amaçlarla da üretilip kullanılmaya başlanmıştır. 1980'li yıllarda yaşanan petrol krizi ve ekonomik yavaşlama ROV'ların teknolojik gelişimini sekteye uğratsa da, ROV'ların geliştirilmesine devam edilmiştir.

Günümüzde ROV'lar, başta petrol platformları olmak üzere ticari alanlarda ve askeri amaçlarla kullanılmakta olup, teknolojik gelişmeler sayesinde maliyet etkinliği artmış ve polis kuruluşlarından, akademik camiaya kadar birçok organizasyon tarafından kullanılan bir araç durumuna gelmiştir.¹⁶

3. UUV'lerin Kullanım Yerleri

Günümüzde, Mars'ın ya da Ay'ın detaylı yüzey haritalarının ayrıntılı bir şekilde çıkarılabilmesine, bu alanda bulunan insansız araçların çok uzak mesafelerden kontrol edilebilmesine karşın, elimizde bulunan su altı haritaları göz önüne alındığında su altının sadece %5'i hakkında detaylı veri elimizde bulunmakta ve su altında bulunan bir araç kablosuz olarak uzak mesafelerden kontrol edilememektedir. Bununla birlikte uzayda, Dünya atmosferine giren ufak bir parça bile anında tespit edilebilirken, halen su altında bulunan büyük kütlelerin tespit edilmesinde yaşanan zorluklar bir ironi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu eksiklik, su altı bilimindeki ilerlemelerin büyük bir gereklilik olduğunun göstergesidir.¹⁷

Bu ilerlemelerin merkezinde de insansız su altı araçları bulunmaktadır. Günümüzde yazılım, pil ve sensör teknolojilerindeki ilerlemeler UUV'lerdeki gelişmeleri mümkün hale getirmiştir. Özellikle, bir kabloya bağlı olmadan

¹⁵ Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV's Brief History", http://www.rov.org/rov_history.cfm (Erişim Tarihi:14.02.2019).

¹⁶ Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV's Brief History", http://www.rov.org/rov_history.cfm (Erişim Tarihi:14.02.2019).

¹⁷ Bertan Tezcan, "Su Altı Hâkimiyeti İçin Otonom Su Altı Araçları", Marine Deal, Sayı 113, 2017, 36, s. 36.

hareket eden AUV tipi UUV'ler batarya özelliklerine bağlı olarak 8 ila 10 saat süreyle ve 3-5 knot hızla görev yaparak, su altında topladıkları bilgileri satha çıkararak su üstü platformuna geri döndükten sonra iletebilmektedir. Mevcut teknolojiler ile su altındaki iletişim problemleri görev sırasında bu cihazlar ile iletişimi kısıtlamaktadır. Halen su altında en geçerli muhabere şekli akustik enerji vasıtasıyla yapılan olsa da, başta ABD ve Çin tarafından yapılan araştırmalar olmak üzere su altı muhaberesindeki alternatif enerjilerin ortaya çıkması ve UUV'lerin su üstü ile muhaberesinin geliştirilmesi, pek çok UUV'nin bir harekât alanında sürü halinde aynı anda kullanılmasının yolunu açacağı öngörülmektedir.

UUV'lerin önemini belirten açıklamalardan biri 2016 Ekim'inde Amerikan Donanması Kurmay Başkanı Oramiral Wiliam F. MORAN tarafından yapılmıştır. MORAN, geleceğin Amerikan Donanması'nın, dağıtılmış, insansız ve su altında, olduğunu belirtmiştir. Gelecekte denizaltıların insansız su altı araçları ile donatılmış bir ana gemi rolünde bulunacakları düşünülmektedir.¹⁸

3.1. ROV'ların Sivil ve Askeri Kullanım Alanları

ROV'lar ilk olarak askeri amaçlar için kullanılmak amacıyla ortaya çıkmış olsa da, günümüzde yoğun olarak sivil alanlarda da kullanılmaktadır. Günümüzde ROV'ların bilimsel ve ticari alanlar gibi birçok sivil amaçlarla kullanım alanı mevcuttur. ROV'ların dünya üzerinde en yaygın olarak kullanıldığı alan petrol ve gaz endüstrisidir. Gelişmiş ve güvenilir ROV'lar rutin olarak 2000 metreyi aşabilen derinliklerde çalışabilmektedir. ROV'lar özellikle sondaj, su altı inşa, montaj, bakım, inceleme ve tamirat gibi işlemlerde kullanılmaktadır.¹⁹

Bunun yanında ROV'lar, su altında icra edilen bilimsel faaliyetleri de desteklemektedir. ROV'lar üzerine monte edilen gelişmiş kamera ve ışıklandırma sistemleri ile su altında ulaşılamayan yerlerde biyolojik ve ekolojik çalışmalar yapılmasını ve su altı habitatı hakkında bilgi edinilmesini sağlamaktadır.²⁰

Bahse konu kullanım alanlarına ek olarak ROV'lar, su altı güvenlik konularında da sıkça kullanılmaktadır. Sınır güvenliği, gümrük güvenliği uygulamaları çerçevesinde ROV'lar, yüksek çözünürlükteki sonarları,

18 D.Mehmhet Irak, "Geleceğin Amerikan Donanması: Dağıtılmış, İnsansız ve Su Altında," Marine Deal, s.113, 2017, 37, s. 37.

19 Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV Applications-Commercial Offshore", http://www.rov.org/rov_commercial.cfm (Erişim Tarihi:15.02.2019).

20 Remotely Operated Vehicle Committee Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV Applications-Acadmic/Scientific", http://www.rov.org/rov_academic.cfm (Erişim Tarihi:15.02.2019).

kameraları ve sensörleriyle keşif ve gözlem yapabilmektedir. Bunun dışında ROV'lar özellikle, su altı arama kurtarma operasyonlarının ayrılmaz bir parçası olmuştur. ROV'lar, üzerinde bulunan hidrolik kollar marifetiyle dalgıçların ulaşamadığı derinliklerde bulunan cisimlerin ve naaşların su yüzüne çıkarılmasında etkili bir araçtır.²¹

Günümüzde petrol ve gaz endüstrisinde Kuzey Denizi, Arktik, Güney Çin Denizi, Batı Afrika, Hazar Denizi'ne kadar olan birçok bölgede yaklaşık 400 adet ROV'un çalıştığı bilinmektedir.²²

Hâlihazırda okyanusların çok derin olan bölgelerinde çalışma yapabilen ROV'lar bulunmakta olup, 2009 yılında Nereus adlı melez bir ROV (hem kablolu hem kablosuz çalışabilen) ilk defa Mariana Çukur'unda 10.902 m. derinliğe kadar dalabilmiştir.²³

Hâlihazırda ROV'lar askeri amaçlar çerçevesinde birçok alanda kullanılmaktadır. Bunlar; su altından bilgi toplama, askeri malzemenin aranması ve kurtarılması, mayın keşfi ve temizliği ile denizaltıdan personel kurtarmadır. Özellikle denizaltıdan personel kurtarma harekâtında ROV'lar batmış durumda bulunan bir denizaltının su altı keşfi, denizaltıya imla ve egzoz hortumlarının takılması, acil yaşam destek paketlerinin gönderilmesi faaliyetlerini başarılı bir şekilde yapabilmekte ve bu sayede batmış durumda bulunan denizaltıdaki personelin kurtarılana kadar hayatını idame etmesini sağlamaktadır.²⁴

ROV'ların askeri amaçlarla yoğun olarak kullanıldığı diğer bir alan ise Mayın Karşı Tedbirleri (MKT) harekâtıdır. ROV'lar, üzerinde bulunan sensörler ile bir mayının yerini tespit edebilir ve üzerinde bulunan kameralar vasıtasıyla komuta kontrol merkezinden uzmanların mayını incelemesine yardımcı olabilmektedir. Bununla birlikte, üzerinde bulunan robotik kollarla gerektiğinde mayın kablosunu keserek ya da mayın üzerine yerleştirdiği şarj cihazı ile mayını imha ederek, insan hayatını tehlikeye atmadan mayını etkisiz hale getirebilmektedir.

21 TR Teknoloji A.Ş İnternet Sitesi, "ROV nedir?", <https://www.tr-teknoloji.com.tr/rov-nedir> (Erişim Tarihi:17.02.2019).

22 Remotely Operated Vehicle Committe Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV Applications-Locations Around The World", http://www.rov.org/rov_locations.cfm (Erişim Tarihi:17.02.2019).

23 Remotely Operated Vehicle Committe Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, "ROV Applications-Depth Of Opertaions", http://www.rov.org/rov_depth.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

24 TR Teknoloji A.Ş İnternet Sitesi, "ROV Nedir?", <https://www.tr-teknoloji.com.tr/rov-nedir> (Erişim Tarihi:17.02.2019).

3.2. AUV'lerin Sivil ve Askeri Kullanım Alanları

AUV'ler, özellikle sualtı topografyasında petrol ve doğal gaz aramak için mükemmel araçlardır. AUV'ler bu endüstride çok detaylı ve güvenilir su altı haritaları sunabilme yeteneğine sahiptir. Bu sayede su altında petrol ve doğal gaz alt yapılarının kurulumunda en uygun bölgeler hızlı ve az maliyetli bir şekilde belirlenebilmektedir.

AUV'ler ayrıca su atlı kablolarının denetimi ve döşenmesi için de kullanılmaktadır. Su altının haritalanması ile deniz dibinde kabloların geçeceği uygun rotaların tespiti sayesinde verimlilik sağlanmaktadır.

AUV'ler ilk ortaya çıktığından beri akademik dünyanın da dikkatini çekmiş ve akademik otoriteler tarafından bir araştırma aracı olarak kullanılmak istenmiştir. AUV'ler akademik amaçlar çerçevesinde su altı ekosistem araştırmaları için kullanılabilir. AUV'ler akustik sensörleri, kameraları ve ekosistem araştırmalarına özgü su altı sensörleri ile su altındaki kimyasal bileşenleri tespit ederek balık oranını, tuzluluğu, sıcaklığı ölçebilmektedir.²⁵

AUV'ler kompleks otonom araçlar olup, su altında herhangi bir insan müdahalesi olmadan belirli bir patern doğrultusunda seyreden araçlardır. Suyun havadaki gibi radyo dalgaları ile transmisyona izin vermemesi, akustik transmisyonun uzun mesafelerden kontrol için uygun bant genişliğini sağlayamaması bu araçların otonom yapısının en önemli özelliğidir. AUV'ler, gelişen yazılım sistemleri, yapay zekâ ve enerji depolamasındaki ilerlemeler doğrultusunda gelişme göstermektedir.²⁶

AUV'lerin gizliliği ve batarya kapasitesi doğrultusunda insansız olarak seyreterek çevre şartlarından minimum düzeyde etkilenerek su altından akustik, fiziksel ve optik bilgi edinebilmesi ve insansız olduğundan dolayı risk faktörünü azaltması AUV'lerden askeri amaçlarla yararlanma isteğinin en önemli nedenlerindendir. AUV'lerin otonom sistemlerinin daha akıllı hale getirilmesi ve özellikle diğer insanlı ve insansız platformlarla entegre olarak müşterek bilgi alışverişi yapabilmesi halinde, çok önemli bir kuvvet çarpanı haline gelebilecektir. Bu konular hakkında detaylı bilgi bir sonraki bölümde detaylı olarak verilecektir.²⁷

25 T R Teknoloji A.Ş. İnternet Sitesi, "ROV Nedir?", <https://www.tr-teknoloji.com.tr/rov-nedir> (Erişim Tarihi:18.02.2019).

26 Yannick Allard ve Elisa Shahbazian, a.g.m., s. 1.

27 "Autonomous Vehicles in Support of Naval Operations", Committee on Autonomous Vehicles in Support of Naval Operations Washington, 2005, s.117.

4. 2030-2050 Vizyonu Çerçevesinde İnsansız Su Altı Araçları

ROV'ların 2030-2050'li yıllarda;

- Hidrojen pillerin kullanılması ve batarya teknolojilerinde gelişmeler ile kablosuz olarak çok daha uzun süre su altında faaliyette bulunacakları ve menzillerinin artacağı,
- Gelişmiş malzeme teknolojileri ile daha derine, 10.000 metreye kadar olan derinliklerde uzun süre efektif olarak kalarak çalışabileceği,
- Farklı boyutlarda, küçük ölçüde veya bir iş makinası büyüklüğünde dev boyutlu araçlar olabileceği, bu sayede su altında bir iş makinesi gibi çalışabileceği,
- Manevra kabiliyetlerinin, süratlerinin ve yük taşıma kapasitelerinin artacağı,
- Teknolojinin gelişmesi ve kullanımın yaygınlaşmasıyla, gerek birim fiyatları gerekse görev maliyetlerinin düşeceği öngörülmektedir.²⁸

Özellikle, gelecekte kullanılacak olan yapay zekâ teknolojisi ile daha önceden programlanabilecek olan ROV'ların, herhangi bir insan tarafından kumanda edilmeden su altında gerekli işleri kendi kendine yapabileceği, gelişmiş robotik kolları ile bir dalgıcın el kabiliyetine sahip olacağı değerlendirilmektedir.²⁹

Günümüzde, ROV'ların su altındaki çalışmalarında en büyük engel ROV'un kablo sistemi oluşturmaktadır. ROV'un önemli bir parçası olan kablo sistemi çok fazla alan kapladığından dolayı uygun nitelikte bir su üstü platformuna ihtiyaç duyulmakta ve su altı engellerinin olduğu bölgelerde manevra kabiliyetini kısıtlamaktadır. Gelecekte, batarya teknolojilerindeki gelişmelere paralel olarak ROV'ların akustik ve optik enerji kullanımı ile kablosuz olarak (untethered) uzak mesafelerden gerçek zamanlı kontrol edilebileceği öngörülmektedir.

Bunun yanında, su altında dinamik pozisyonlanma sistemi (DP) ile yüksek akıntı ve deniz durumlarında bile sabit olarak durabilen yüksek manevra kabiliyetine sahip ROV'lar, akıllı robotik kolları ile mayınların MKT dalgıçlarına ihtiyaç duyulmadan etkisiz hale getirilmesinde kullanılabilir.³⁰

²⁸Güray Ali Canlı vd., a.g.m., s. 64.

²⁹Society For Underwater Technology İnternet Sayfası, "Where Have We Been? – ROV", <https://www.sut.org/specialist-interest-group/underwater-robotics-group/where-have-we-been-rov/> (Erişim Tarihi:23.02.2019).

³⁰Haworth, Chris, "Deploying Lightweight ROVS For EOD Operations", SeeByte, <http://www.seebyte.com/wp-content/uploads/2018/04/ROV-Planet-Article.pdf> (Erişim Tarihi:23.02.2019).

Gelecekte AUV'lerin, askeri amaçlarla sıklıkla kullanılacağı, muharebe sahasında su altı resminin sağlanmasında ve su altında/su altından yapılacak harekâtlarda AUV tipi UUV'lerden sıklıkla yararlanılacağı önde gelen birçok devletler tarafından yapılan çalışmalardan anlaşılmaktadır. Devletlerin vizyon ve konseptlerine baktığımızda, gelecek insansız su altı sistemlerini genellikle AUV tipi insansız araçlar üzerine kurdukları, ancak askeri terminolojide genel olarak tüm insansız su altı araçlarını kapsayan UUV teriminin kullanıldığı görülmektedir. Bu çerçevede de müteakip bölümlerde AUV ve ROV ayrımı yapılmadan UUV terimi kullanılacaktır.

4.1. ABD'nin Gelecek Vizyonu Kapsamında UUV'leri Kullanım Konsepti

UUV'lerin gelecek kullanım konseptlerine baktığımızda, bu alanda en kapsamlı çalışmaların ABD Donanması tarafından yapıldığı, geçmiş döneme baktığımızda da, UUV'lerin çıkış noktasının da ABD'de yapılan çalışmalar olduğu görülmektedir. Bu nedenle UUV'lerin, 2030-2050 vizyonu çerçevesinde kullanımına ilişkin hususları incelenirken ABD tarafından yayınlanan planlar bize en iyi yol haritasını sağlamaktadır. Bu kapsamda ABD ilk olarak, 1994 yılında bir "UUV Planı" yayınlamış ve bu programda UUV'lerin gelecek kullanımına ilişkin aşağıda belirtilen öncelikler listelenmiştir;

- Kısa dönemli mayın keşif kapasitesi,
- Gelişmiş, yüksek performanslı mayın keşif kapasitesi,
- Gözetleme, istihbarat toplama ve taktik oşinografi kapasitesi,
- Gelecek UUV teknolojileri için araştırma ve geliştirmedir.³¹

Bu öncelikler doğrultusunda yapılan çalışmalar neticesinde ABD Donanması tarafında bundan 6 yıl sonra 2000 yılında "Donanma UUV Ana Planı" yayınlanmıştır. Bu planda UUV'ler ile ilgili olarak 50 yıllık bir vizyon çerçevesi belirlenmiştir. Söz konusu plan çerçevesinde UUV'lerin gelecek kullanımına yönelik aşağıda belirtilen öncelikler listelenmiştir;

- Herhangi bir yer ve zamanda cihaz/aygıtları su altına yerleştirebilmek ve kurtarmak,
- Herhangi bir yerden ya da kişiden her türlü bilgiyi alabilmek ve bilgiyi gönderebilmek,

³¹ "The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2000", Department Of The Navy, Washington DC, 2000, s. ES-3.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

- Herhangi bir hedefe angaje olabilmek,
- Sürdürülebilirlik, daha az maliyetli ve risksiz yönetimdir.

Ayrıca bu belgede alan hâkimiyeti (Area Denial (AD)) konseptinin ABD'ye bir tehdit oluşturduğu ve UUV sistemlerinin de bu tehdide karşı gelecekte kullanılacak en önemli kuvvet olabileceği belirtilmiştir. Plan çerçevesinde UUV'ler tarafından yapılması ve geliştirilmesi öngörülen 7 adet görev belirlenmiştir. Bu görevler;

- İstihbarat/Gözetleme/Keşif (İGK)
- Mayın Karşı Tedbirleri (MKT)
- Oşinografi
- Muhabere/Seyir
- Denizaltı Savunma Harbi (DSH)
- Silah Platformu
- Lojistik Tedarik ve Destek

Bu görevlerin başarılabilmesi için ise, UUV'ler tarafından 4 adet yeteneğin kazanılmasının gerekli olduğu belirtilmiştir. Bu yetenekler; deniz istihbaratı, su altı arama ve gözlem, muhabere/seyyir desteği, denizaltı takip ve izlemedir.³²

Bu planın yayımlanmasından sonra yaşanan 11 Eylül 2001 saldırılarının güvenlik algısında değişikliklere sebep olması, ABD Donanması'nın Kasım 2002 tarihinde Deniz Gücü 21 (Sea Power 21) adlı vizyon belgesini açıklamasına neden olmuştur. Bu belgede, ABD'nin kendisine yönelik olan tehditlere karşı koyması için 21'inci yüzyıl donanması oluşturulmasına yönelik vizyon çerçevesi çizilmiştir. Bahse konu vizyon doğrultusunda dört adet konsept belirlenmiş olup bu konseptler; Denizde Savunma (Sea Shield), Denizde Üslenme (Sea Basing), Denizden Taarruz (Sea Strike) ve bahse konu bu üç konseptte bulunan unsurların birbirleri ile entegre bir şekilde hareket etmesini sağlamak amacıyla oluşturulan ForceNet konseptleridir.³³

Bu vizyon belgesi çerçevesinde belirtilen konseptlerin hayata geçirilmesi için hiç şüphesiz ki UUV'lerin, başta da AUV'lerin kuvvet çarpanı olarak büyük bir önemi bulunmaktadır. Bu nedenle ABD Donanması, Deniz Gücü 21 Vizyonu ile paralel olarak bir UUV vizyonu belirlemek amacıyla "ABD Donanması 2004 UUV Ana Planı"nı Ekim 2004 yılında

32 a.g.y., s.ES-3, ES-4.

33 ABD Donanması Resmi İnternet Sayfası "Sea Power 21", <https://www.navy.mil/navydata/cno/proceedings.html> (Erişim Tarihi:25.02.2019).

yayımlamıştır. Bahse konu plan, ABD Donanması'nın 2050 yılına kadar ulaşmasını planladığı UUV kapasitesi hakkında yol haritası sunmaktadır.³⁴

Bu çerçevede, ihtiyaç duyulan UUV görevleri tekrar güncellenerek önem sırasına göre aşağıda belirtildiği şekilde güncellenmiştir:

- İstihbarat/Gözetleme/Keşif (İGK)
- Mayın karşı tedbirleri (MKT)
- Denizaltı Savunma Harbi (DSH)
- Kontrol/Teşhis
- Oşinografi
- Muhabere/Seyir Bağlantı Noktaları (CN3)
- Yük Taşıma
- Bilgi Harekâtı (IO)
- Kritik Zamanlı Taarruz (TCS)
- Karakol (Anavatan savunması, Anti-terörizm/Kuvvet koruma)
- Karakol (Denizde Üslenme Desteği)

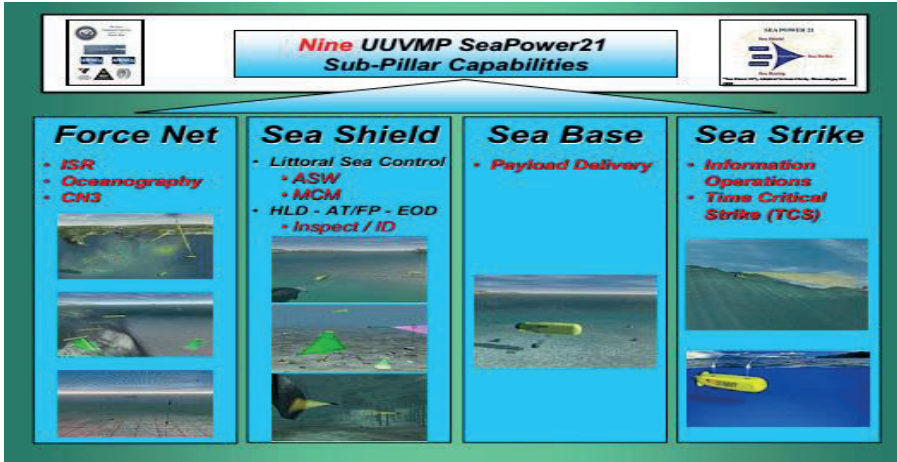
Bahse konu görevler Deniz Gücü 21 Vizyonu kapsamında aşağıda belirtildiği şekilde gruplandırılmıştır;

- ForceNet; ISR, Oşinografi, CN3,
- Denizde Savunma; DSH, MKT kapsamında kıyı savunması, Karakol (Anavatan savunması, Anti-terörizm/Kuvvet koruma), Kontrol/Teşhis,
- Denizde Üslenme; Yük Taşıma,
- Denizden Taarruz; Bilgi Harekâtı (IO), TCS.³⁵

Söz konusu görevlerde UUV'lerin nasıl kullanılabileceğine ilişkin bilgiler müteakip maddelerde belirtilmiştir.

³⁴“The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004”, Department Of The Navy, Washington DC, 2004, s. XV.

³⁵ a.g.y., s. XIX.

Şekil-3: Deniz Gücü 21 Konsepti UUV Görev Gruplandırması³⁶

4.2.1. İstihbarat, Keşif ve Gözetleme

İGK görevlerinin UUV'ler tarafından yapılmasıyla su altı ve üstünden gerekli olan istihbaratın, tespit edilmeden sağlanması amaçlanmaktadır. Bu istihbaratın, düşman tarafından tespit edilmeden akustik, elektronik, optik ve su altından örnekleme ile yapılabileceği düşünülmektedir. UUV tarafından yapılan bir İGK, kesintisiz bir kıyı ve liman kontrolü, kitle imha silahlarının tespiti ve teşhisi, hasar analizi ve hareket halindeki bir hedefin tespiti şeklinde olabilir. UUV'ler bu görev için bir su üstü unsuru, denizaltı, hava vasıtası veya sahilden atılarak kullanılabilir.³⁷ Gizlilik özelliği ve tespit edilmesinin güç olması, uzun mesafelerde uzun süre görev yapabilme kapasitesi ve sığ sularda kullanılabilmesi UUV'leri İGK görevleri için çok etkin araçlar olmasını sağlamaktadır. UUV'ler bu özellikleri sayesinde erişilmesi güç ve hukuken tartışmalı alanlarda bulunan düşman unsurları hakkında istenilen bilgileri sağlayabilmektedir.

Gelecekte, UUV'lerin harekât alanında gizlilik özelliği ile uzun süre, haftalarca görev yaparak istenilen İGK faaliyetlerini yerine getirebileceği, mevcut muhabere sistemlerindeki gelişmeler ile birlikte özellikle bant genişliğinin artırılması, diğer taraftan da tespit edilme hassasiyetinin azaltılması ile etkinliklerinin artacağı öngörülmektedir.³⁸

³⁶ a.g.y., s. XX.

³⁷ Yannick Allard ve Elisa Shahbazian, a.g.m., s. 5.

³⁸ "The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004", Department Of The Navy, s. 9.

4.2.2. Mayın Karşı Tedbirleri

UUV'ler, MKT harekâtında insan ve maliyet riskini en alt düzeye indirerek donanmalara stratejik ve operasyonel destek sağlamaktadır.³⁹

Hâlihazırda icra edilen MKT harekâtlarında UUV'lerin insanlı bir platform tarafından (denizaltı/su üstü platformu) taşınması gerekmele birlikte, özellikle mayın imhası safhasında insan müdahalesi şarttır. Bununla birlikte, mevcut sensör teknolojisi ile UUV'ler başka bir platformun desteği olmadan mayınların sınıflandırmasını ve tanınmasını sağlayamamaktadır.⁴⁰

Diğer taraftan, mayınla ilgili bilgilerin bir su üstü platformuna aktarılması için ya akustik muhabere yöntemleri kullanılmakta ya da bir UUV'nin satıh yaparak optik olarak gerekli bilgileri platforma göndermesi gerekmektedir. UUV'nin satıh yapması mayın ile su altı aracının bağlantısının kesilmesine ve su altı aracının tespit edilmesine neden olabilmektedir. Akustik muhaberede ise, mesafesinin kısıtlı olması ve iletişimin kalitesizliği diğer bir sorun alanı olarak karşımıza çıkmaktadır.⁴¹

Gelecekte, sensör teknolojisindeki gelişmeler doğrultusunda UUV'ler tarafından su altındaki mayınların ve mayın sahalarının hızlı ve etkin bir şekilde, otonom olarak tespit ve lokalize edilebileceği, bu sayede bir kuvvetin mayınlı sahadan hızlı bir şekilde geçebileceği öngörülmektedir. Diğer taraftan, iletişim teknolojisindeki gelişmeler doğrultusunda su altından alınan bilgiler hızlı bir şekilde iletilebilecektir. Özellikle su altı optik muhabere sistemlerindeki gelişmeler doğrultusunda su altından alınan bilgilerin gerçek zamanlı olarak diğer platformlara aktarılarak karar vericilerin hızlı ve etkin bir şekilde karar vermesini sağlayabileceği değerlendirilmektedir.⁴²

4.2.3. Denizaltı Savunma Harbi (DSH)

Geleneksel olarak DSH, insan yoğunluklu bir görev olup, yedeklenen dizilerden, sonoboylara kadar çok çeşitli sensörlerden büyük çapta bilgilerin sağlandığı karmaşık bir harekât çeşididir.⁴³

Mevcut DSH teknikleri her ne kadar efektif olsa da, UUV'lerin gelecekte DSH harekâtında önemli bir kuvvet çarpanı olabileceği öngörülmektedir. Özellikle denizaltıların varlık gösteremediği sığ sularda, UUV'ler etkinlikle görev alarak taktik resme katkı sağlayabilir. Bununla birlikte,

³⁹ Kwang sub Song ve Peterc.CHU, "Conceptual Design of Future Undersea Unmanned Vehicle (UUV) System for Mine Disposal", IEEE Systems Journal, 2012, Sayı 6, 1-9, s. 2.

⁴⁰ "A Survey of Missions for Unmanned Undersea Vehicles", RAND, Santa Monica, 2009, s. 84.

⁴¹ LCdr A.D. Graham, "A Recommendation For The Future Of Mine Countermeasures Capability in The Royal Canadian Navy" Canadian Forces College, JCSP 42, 2015, 1-9, s. 6.

⁴² Kwang sub Song ve Peterc Chu, a.g.m., s. 5.

⁴³ Yannick Allard ve Elisa Shahbazian, a.g.m.,

hava üstünlüğünün sağlanamadığı alanlarda gizlilik özelliği ile UUV'ler, harekât alanı istihbarat hazırlığı için en uygun araçlardır.⁴⁴

UUV'lerin DSH harekâtında kullanılmasını 3 kategoride değerlendirmek mümkündür. Bunlar;

- Risk Altında Tutmak (Hold At Risk): Yaklaşma sularından, bir limandan ya da düğüm noktalarında denizaltıların takip edilmesi,
- Denizde Savunma (Maritime Shield): Büyük çaptaki unsurların harekât icra edeceği deniz alanlarındaki denizaltı tehdidinin bertaraf edilmesi,
- Korunaklı geçiş (Protected Passage): Bir deniz unsurunun bir harekât alanından diğerine geçişi esnasında denizaltı tehdidinin bertaraf edilmesidir.

UUV'ler özellikle limanların ya da düğüm noktalarının denizaltı tehdidine karşı korunmasında etkili olabilir. UUV'lerin insana ihtiyaç duymaması ve uzun süre gizli bir şekilde liman ve düğüm noktalarında karakol yapabilme imkân ve kabiliyetine sahip olması durumunda, düşman denizaltılara karşı çok etkin bir araç olabilecektir. Gelecekte UUV'lerin batarya kapasitelerindeki gelişmeler çerçevesinde özellikle "Planör" tipi UUV'lerin " Risk Altında Tutmak" kategorisinde kullanılabilirliği değerlendirilmektedir.

UUV'ler, denizde savunma kapsamında denizaltı tehdidine karşı bir dekok unsuru olarak görev yapabilir. UUV'ler ayrıca su altının derinliklerinde tespit edilmeden rahatlıkla çalışabileceğinden dolayı, düşük seviyede ses dağılımından etkilenmeden DSH unsurlarına bilgi sağlayabilir.

UUV'ler düşman denizaltılarının yüksek değerlikteki birlikleri tehdit etmesini de engelleyebilir. PIM (Position Of İntended Movement) etrafında uzun mesafelerde perdeleme yaparak, perdeyi yarmaya çalışan denizaltıları tespit edebilir. Gelecekte, UUV'lerin pasif akustik tespit imkân ve kabiliyetlerine sahip olması, faydalı yük taşıma kapasitelerinin artması ve daha süratli hale gelmesi, UUV'leri DSH harekâtının vazgeçilmez bir unsuru haline getireceği değerlendirilmektedir.⁴⁵

Gelecekte, UUV'lerin, denizaltı tehdidine karşı, insanlı denizaltının mevkiini belli etmeden bir pingir vazifesi olarak görev yapmasına yönelik ABD Donanması tarafında yoğun çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalar, denizaltıdan atılabilen bistatik sonar özelliğine sahip UUV ve insanlı

⁴⁴ The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004", Department Of The Navy, s. 32.

⁴⁵ "A Survey of Missions for Unmanned Undersea Vehicles", RAND, s. 89.

denizaltıların birlikte görev yaparak, UUV'nin aktif sonarı ile düşman denizaltısını tespit etmesi, bu denizaltının mevkiini insanlı denizaltıya bildirmesi ve bu şekilde denizaltının mevkiinin gizli tutulmasına dayanmaktadır.⁴⁶

UUV'lerin akustik muhabere yanında gelecekte yüzen antenleri vasıtası ile gerekli bilgileri, uydu muhaberesi(SATCOM) vasıtasıyla ya da atacağı slot şamandıraları ile iletebileceği öngörülmektedir.⁴⁷

4.2.4. Kontrol/Teşhis

Kontrol/Teşhis görevi ile gemi karinası veya limanlara yerleştirilebilecek patlayıcı maddelerin UUV vasıtasıyla aranması/taranması amaçlanmaktadır.⁴⁸

Bunun yanında, UUV'ler karaya oturmuş ya da isabet almış bir aracın hasar tespit çalışmalarının hızlı bir şekilde ilerlemesinde etkili araçlardır. Genel olarak, karina kontrolleri, zaman alan ve maliyetli olan havuzlama vasıtasıyla ya da dalgıçlar tarafından gözlemlenme ile yapılmaktadır. Özellikle, açık denizlerde hızlı ve etkin bir karina kontrole ihtiyaç duyulduğunda UUV'erin önemi daha fazla öne çıkmaktadır. Dalgıçlarla yapılan kontroller UUV'lere göre daha fazla zaman almakta olup, kötü deniz şartları ve insan sağlığı için tehlikeli olan sular insanlı dalışı zorlaştırmaktadır. Gelecekte, UUV pazarındaki gelişmeler neticesinde UUV'lerin birim maliyetlerinin düşeceği, bu doğrultuda UUV'lerin daha da yaygınlaşarak su üstü unsurlarında bulunan dalgıçların yerini alabileceği değerlendirilmektedir.⁴⁹

4.2.5. Oşinografi

Çoğu insansız ve insanlı su üstü/altı ve hava platformu, üzerinde bulunan cihazların özellikleri doğrultusunda oşinografik/hidrografik bilgi alabilme kapasitesine sahiptir. Bu kapasite UUV'lerin kullanılması ile daha etkin hale gelebilir. Geleneksel olarak içinde bulunulan duruma ve çevre şartlarına göre gemi tabanlı yapılan oşinografik ölçümler çoğu zaman zor ve maliyetli olmakla birlikte, arzu edilen bilgiyi sağlayamamaktadır. UUV'ler ise söz konusu bilgilerin alınmasında daha maliyet etkin olarak görev yapabilmektedir. UUV'ler oşinografik/hidrografik faaliyetler kapsamında, batimetrik, akustik ve optik, deniz tabanı profili, su karakteri, akıntı, sıcaklık, tuzluluk profili,

46 Military Aerospace Electronics İnternet Sayfası, "New Era Dawns in ASW As Manned and Unmanned Submarines Team For Bistatic Sonar", <https://www.militaryaerospace.com/articles/print/volume-28/issue-10/news/news/new-era-dawns-in-asw-as-manned-and-unmanned-submarines-team-for-bistatic-sonar.html> (Erişim Tarihi:25.02.2019).

47 "The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004", Department Of The Navy, s. 3.

48 Yannick Allard ve Elisa Shahbazian, a.g.m., s, 7.

49 A Survey of Missions for Unmanned Undersea Vehicles", RAND, s. 90.

bio-çeşitlilik, Kimyasal Biyolojik Radyoaktif Nükleer (KBRN) bilgilerini derinlerde uzun süre görev yaparak sağlayabilir.

Gelecekte, özellikle küçük ebattaki UUV'lerin uzun süreler boyunca düşman sahilleri ve açık denizlerde sürü halinde görev yaparak taktik oşinografik/hidrografik bilgileri elde etmek amacıyla kullanılabilceği öngörülmektedir.⁵⁰

4.2.6. Muhabere/Seyir Bağlantı Noktaları (CN3)

CN3 görevinde amaç, UUV'ler ile düşük seviyeli muhabere ve seyir röle görevlerini yerine getirmektedir. UUV'lerin uzak mesafelerden esnek olarak kullanılabilmesi, bu görevin UUV'ler tarafında yapılmasını mümkün kılmaktadır. Söz konusu görev çerçevesinde, UUV'lerin diğer unsurlarla olan bağlantısının su altı istasyonları, SATCOM veya başka platformlarla sağlanabileceği düşünülmektedir.⁵¹

2004 yılı ABD Donanma UUV Ana Planı'nda bu görev yer almasına karşın, günümüzde UUV'lerin muhabere ve seyir röle görevlerinde bulunmasının maliyet etkin bir yöntem olmadığı görülmektedir. Denizaltılardan atılan harcanabilir şamandıralar (gateway buoys) ve yüksek seviyeli internet protokolünün (HFIP) denizaltılar için güvenli bir muhabere tekniği olduğu ispat edilmiştir. UUV'lerin CN3 maksadıyla kullanılması durumunda özellikle muhabere aktarımı sırasında denizaltıların satha anten sürmek zorunda olması denizaltıların yerinin tespitine neden olabilir.⁵²

4.2.7. Yük Taşıma

Yük taşıma görevinin amacı, diğer görevleri desteklemek için tespit edilmeden değişik tipteki yüklerin taşınmasıdır. Söz konusu görev MKT, CN3, DSH, oşinografi, özel kuvvet harekât ve TSC görevlerini desteklemektedir. UUV'lerin yük taşıma görevi kapsamında su altı kamyonları benzeri bir vizyon çerçevesinde çalışması amaçlanmaktadır.

MKT görevleri kapsamında, büyük ebattaki UUV'ler, mayın tespit sensörleri ile birlikte, mayın tespit ve nötralizasyonu maksadıyla sürü halinde hareket eden küçük ebattaki UUV'leri harekât alanına taşıyabilir. Aynı şekilde oşinografi görevlerini de desteklemek maksadıyla aynı faaliyet UUV'ler tarafından icra edilebilir. Bununla birlikte, büyük ebattaki UUV'ler düşman denizaltılarını tespit etmek amacıyla su altı dizilerini yedekleyerek DSH görevlerini destekleyebilir. UUV'ler ayrıca

50 Yannick Allard ve Elisa Shahbazian, a.g.m., s. 9.

51 "The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004", Department Of The Navy, s. 43.

52 "A Survey of Missions for Unmanned Undersea Vehicles", RAND, s. 32.

denizaltılara karşı ölümcül/ölümcül olmayan silahları taşıyabilir. UUV'ler özel kuvvetlerin ihtiyaç duyduğu lojistik ihtiyacı da etkinlikle sağlayabilir.⁵³

Bahse konu görevlerin gelecekte UUV'ler tarafından gerçekleştirilmesi için otonomi, seyir sistemleri ve enerji depolama alanlarında teknolojik gelişmelerin olması gerekmektedir.⁵⁴

4.2.8. Bilgi Harekâtı (IO)

Bilgi harekâtında amaç düşmanı aldatmak, caydırmak ve dağıtmaktır. UUV'ler gizlilik özelliği ile sığ sularda ve insanlı platformlar için tehlikeli olan alanlarda IO görevlerinde etkinlikle kullanılabilen araçlardır. IO harekâtında UUV'ler iki görev için kullanılabilir. Bunlar; düşman muhabere sistemlerini karıştırmak/yanıltmak ya da saldırılardan korunmak (DOS) ve bir denizaltı dekeyi görevinde bulunmaktır.

UUV'ler doğal gizlilik özelliği ile kıyı şeritlerinde antenleri vasıtasıyla hassas muhabere noktalarını karıştırabilir ya da aldatabilir. Gelecekte, otonomideki ilerlemeler ve edinilecek tecrübeler ışığında UUV'lerin gelişmesi bu tür bir harekâtın icrasını mümkün kılacaktır.

Bunun yanında, denizaltı dekeyi rolündeki UUV'ler daha önceden belirlenmiş bir rota doğrultusunda düşmanın dikkatini üzerine çekebilir. Bazen uykuda kalarak bazen de aktif hale geçerek düşman DSH gayretlerini şaşırtabilir.

4.2.9. TCS

TCS görevi geleceğin en önemli harp nevelerinin başında gelmektedir. TCS, UUV'lerde bulunacak silah sistemleri tarafından, sensörden-vurucuya konsepti çerçevesinde saniyeler içerisinde bir hedefin etkisiz hale getirilmesi anlamına gelmektedir. Herhangi bir silahın UUV'ler tarafından atılması ya da UUV'lerin silah ve atıcı sistemini belirlenen mevkiye taşıyarak hedefe angaje olabilmesi, UUV'lerin gizlilik özelliği nedeniyle birçok donanma tarafında arzu edilen bir husustur.⁵⁵ Her ne kadar mevcut teknoloji bu konseptin hayata geçirilmesi için zor gözükse de geleceğin muharebelerinde bu konseptin önemli bir yer tutacağı aşîkârdır. Bahse konu konseptte üç senaryo üzerinde durulmaktadır. Bunlar;

- GÜdümlü merminin bir denizaltı gibi dipte iken fırlatılması,
- Satha çıkarak güdümlü merminin fırlatılması,

53 "The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004", Department Of The Navy, s. 48.

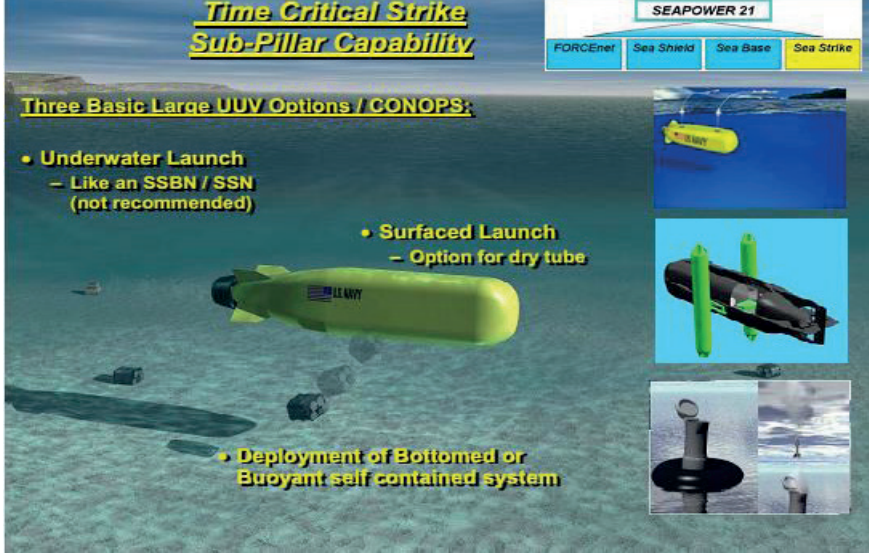
54 Yannick Allard ve Elisa Shahbazian, a.g.m., s. 9.

55 "A Survey of Missions for Unmanned Undersea Vehicles", RAND, s. 33.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

- Yüzen bir fırlatıcının suya bırakılarak güdümlü merminin fırlatılmasıdır.⁵⁶

Bahse konu görevler önemli bir kuvvet çarpanı olmakla birlikte TCS konseptinde hassas angaje için otonomi, muhabere, seyir, sensör ve enerji teknolojilerinde aşılması gereken çok teknolojik engel bulunmaktadır.⁵⁷



Şekil-4: Kritik Zamanlı Hücum Konsepti⁵⁸

4.3. ABD Donanması'nda UUV kapsamındaki gelişmeler

Günümüze gelindiğinde, ABD Donanması tarafında 2004 yılında yayımlanan UUV Ana Planı çerçevesinde planda belirtilen konseptler doğrultusunda UUV teknolojisinde çok fazla ilerleme kaydedilememiş olmasına rağmen, özellikle Çin'in askeri kapasitesini geliştirerek uygulamaya çalıştığı A2/AD tehdidi karşısında UUV'ler üzerindeki çalışmalar son dönemde yoğunlaştırılmıştır. UUV'lerin gizlilik özelliği, uzun süreler boyunca insansız olarak görev yapabilmesi ve az maliyetli oluşu UUV'lerin erişilmesi zor olan A2/AD doktrininin uygulandığı alanlarda kullanılmasını cazip hale getirmektedir.⁵⁹

Bu çerçevede ABD Donanması tarafından 2017 yılında ilk defa İnsansız Su Altı Araçları Filosu (UUVRON 1) kurulmuştur. Söz konusu filo ile mevcut

56 "The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004", Department Of The Navy, s. 52.

57 "A Survey of Missions for Unmanned Undersea Vehicles", RAND, s. 34.

58 "The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004", Department Of The Navy, s. 51.

59 "Next-Generation Unmanned Undersea Systems", Defence Science Board, Washington, 2016, s. 4.

UUU'lerin gözetimi ve gelecek UUV'lerin geliştirilmesi amaçlanmıştır.⁶⁰

ABD Donanması ilk olarak UUV'leri daha çok MKT amacıyla kullanmayı amaçlamış olsa da, değişen riskler ve güvenlik ortamı, mevcut araştırma ve geliştirme çalışmalarının 2004 Ana Planı'nda belirtilen hususlar çerçevesinde geliştirilmesini gerekli kılmıştır. Bu kapsamda, ABD Donanması tarafından, İGK amaçlı olarak UUV'lerin düşmanın bulunduğu deniz alanlarında kullanılmasına yönelik küçük UUV'leri taşıması düşünülen büyük UUV'ler geliştirilmektedir. Özellikle, Planör tipi AUV'ler pervaneleri olmadan sessiz bir şekilde su altında hareket etme kabiliyetine sahip olmasından dolayı İGK harekâtında tercih edilmektedir. Bunun yanında, DSH harekâtı çerçevesinde denizaltıların izlenmesi için uygun sensörleri taşıyabilen UUV'ler geliştirilmekte olup, bunlardan en önemlisi Talisman olarak adlandırılan UUV'dir. Talisman ile UUV'nin pasif sonarları vasıtasıyla denizaltının tespiti ve izlenmesi, gelişmiş muhabere teknolojileri sayesinde diğer unsurlara denizaltı iz bilgisini verilebileceği öngörülmüştür. UUV'ler, hâlihazırda ABD Donanması tarafından DSH tatbikatlarında yoğun olarak kullanılmakta olup, söz konusu tatbikatlarda UUV'ler düşman denizaltılarını simüle etmektedir.⁶¹



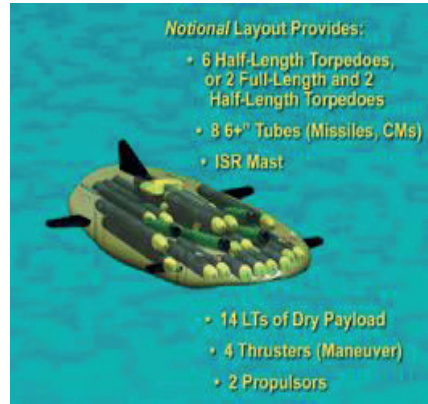
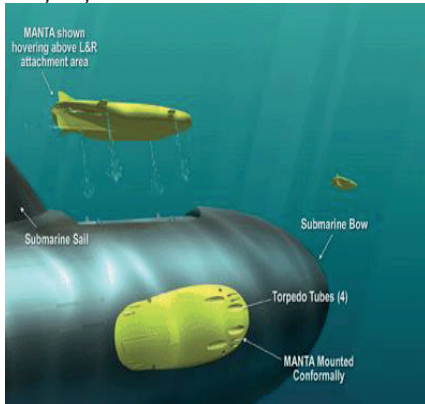
Şekil-5: Talisman UUV⁶²

60 AUVSI News İnternet Sitesi, "Navy Establishes First UUV Squadron", <https://www.auvsi.org/navy-establishes-first-uuv-squadron-uuvron-1> (Erişim Tarihi:05.02.2019).

61 Maritime Security Conference İnternet Sitesi, "The Future of Maritime Warfare: Unmanned Undersea Vehicles (UUVs)", <https://msconference.wordpress.com/2012/08/20/the-future-of-maritime-warfare-unmanned-undersea-vehicles-uuv-2/> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

62 Maritime Security Conference İnternet Sitesi, "The Future of Maritime Warfare: Unmanned Undersea Vehicles (UUVs)", <https://msconference.wordpress.com/2012/08/20/the-future-of-maritime-warfare-unmanned-undersea-vehicles-uuv-2/> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

ABD Donanması tarafından yürütülen diğer bir önemli proje de Manta (Dev Balık) Projesidir. Bahse konu proje çerçevesinde denizaltılara monte edilmiş Manta tipi büyük ebatlı UUV'lerin denizaltılara monte edilerek su altında görev yapması planlanmıştır. Denizaltılara monte edilen UUV'lerin denizaltıdan ayrılarak ve tekrar konuşlanarak üzerinde bulundurduğu sensörler ile İGK faaliyetleri icra etmesi öngörülmüştür. Bu sayede denizaltıların riske edilmeden daha etkin bir şekilde kullanılması amaçlanmıştır. Bununla birlikte, Manta tipi UUV'lerin torpido ve diğer tip silahları barındırarak düşman unsurlarına hücum gerçekleştirmesine yönelik de çalışmalar sürdürülmektedir.⁶³



Şekil-6: Manta UUV Kullanım Konsepti⁶⁴

4.4. Diğer Ülkelerdeki UUV Kapsamındaki Gelişmeler: Rusya ve Çin

Dünyada UUV teknolojisindeki gelişmeler incelendiğinde ABD'nin bu konuda en önde gelen ülke olduğu görülmektedir. Ancak, özellikle 2000'li yıllardan sonra Çin'de bu konu hakkında önemli gelişmeler kaydetmiş ve UUV patentinde ABD ile arasındaki farkı kapatmıştır. 2016 verilerine göre ABD 1970-2016 yılları arasında 1279 patent ile UUV patenti alma konusunda en başta yer alırken, Çin 1184 patent ile ikinci sırada yer almaktadır. 2016 itibari ile dünyada UUV patenti alan ülkelerin %70'ini ABD ve Çin oluşturmaktadır. Alınan patentlerin ise daha çok savunma alanları konusunda olduğu görülmektedir. Çin ve ABD karşılaştırıldığında, ABD tarafından UUV teknolojisi ile ilgili yapılan araştırmaların büyük

63Edward C. Whitman, "Unmanned Underwater Vehicles: Beneath The Wave Of The Future", Commander Submarine Forces, https://www.public.navy.mil/subfor/underseawarfaremagazine/Issues/Archives/issue_15/wave.html (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

64Edward C. Whitman, a.g.m.

çoğunluğunun ABD Donanması tarafından yürütüldüğü göze çarpmaktadır. Çin de ise, bu araştırmalar daha çok üniversiteler tarafından ilerletilmektedir. UUV'lerin askeri amaçlarla kullanımında ise ABD'nin bu sektörün büyük çoğunluğunda başrol oynamaktadır. Diğer taraftan, Çin'in küresel askeri UUV endüstrisinde patent çıktısına katkısının çok az olduğu görülmektedir. Ancak bu gösterge, Çin'in UUV'lerin askeri amaçlarla kullanımına ilişkin çalışmalarda bulunmadığının göstergesi de değildir. Diğer taraftan özellikle askeri anlamda Rusya'nın da UUV'ler ile ilgili yoğun çalışmalar yaptığı göze çarpmaktadır. Her ne kadar Rusya'nın uluslararası alanda UUV konusunda yayınlanan raporlarda çok yer almadığı görülse de, bu alana genellikle son yıllarda yoğunlukla yer vermesinin nedeni Rusya'nın uluslararası toplumla bilgi paylaşmak konusundaki isteksizliği ile görünür olmama olduğu değerlendirilmektedir.⁶⁵

4.4.1. Çin ve UUV Teknolojisindeki gelişmeler

UUV'lerin önemini 2000'li yıllardan sonra anlayan Çin, özellikle ABD ile bu konuda rekabet halinde olabilmek için son zamanlarda UUV teknolojisine olan ilgisini artırmış ve bu konuda çalışmalarını hızlandırmıştır. Başta Çin için çok önemli bir bölge olan Güney Çin Denizi'nde su altında üstünlük sağlama amacı UUV'lere olan ilginin temel sebeplerindendir.⁶⁶

2016 yılında Çin'e ait Haidpou-1 adlı bir UUV, Mariana Çukuru'nda 10767 metreye inerek ABD ve Japonya'nın ardından bu derinliğe inebilen üçüncü ülke olmuştur. 2017 yılında ise Haiyi adlı Planör tipi bir UUV, 6239 metre derinliğe ulaşarak, bir Planör tipi UUV'nin ulaşabileceği en büyük derinliğe erişmiştir.⁶⁷

Çin, özellikle su altında yaşanan en büyük problemlerden biri olan muhabere konusunda çalışmalar yürütmektedir. Bu çerçevede Çin, güvenilir ve etkili bir su altı muhabere yöntemi olan kuantum teknolojisinde araştırmalarını sürdürmektedir. Bu teknolojideki ilerlemeler ile birlikte UUV'lerin diğer unsurlara gerekli bilgileri göndererek su altı arama ve DSH hareketlerini desteklemesi arzulanmaktadır.⁶⁸

Çin'in Güney Çin Denizi'nde ABD ve müttefiklerinin faaliyetlerini engellemek ve A2/AD Doktrinini hayata geçirmek amacıyla geleceğe dönük en önemli projelerinden biri "Büyük Su Altı Duvarı (Underwater

65 "Advancing Autonomous Systems An Analysis of Current and Future Technology for Unmanned Maritime Vehicles", RAND, Santa Monica, 2019, s. 83-91

66 Tate Nurkin vd, "China's Advanced Weapons Systems", Jane's By IHS Markit 2018, 1-247, s. 9.

67 a.g.m., s. 106.

68 a.g.m., s. 104.

Great Wall” Projesidir. Bu proje çerçevesinde ABD ve müttefiklerine ait denizaltı ve su üstü unsurlarının Çin’in Güney Çin Denizi’nde hak ve iddialarının bulunduğu alanlara girmemesi amaçlanmaktadır. Proje, deniz tabanına, 3000 metrelere kadar ulaşan derinliklere kadar yerleştirilecek olan sensörler, UUV’ler ve İnsansız Su Sütü Araçlarının (USV) birbirleri ile entegre bir şekilde çalışmasını içermektedir.⁶⁹ Projede, UUV’lerin kullanımı kapsamında Çin, özellikle Planör tipi uzun süre su altında görev yapabilecek su altı drone’larına önem vermekte ve bu çalışmalarını ABD’nin donanma boyutunda yaptığından farklı olarak üniversiteler ile birlikte yürütmektedir.⁷⁰

Çin Ordusu’nun 2018 Kasım ayında yayınladığı raporda, Çin’in gelecekte, gizlilik özelliğine sahip insansız otonom su altı araçlarına sahip olması gerektiği, bu çerçevede uydular tarafından aktif hale getirilebilen, deniz tabanında bulunan sensörler ile birlikte çalışarak su altından düşman unsurlarına angaje olabilmesine yönelik çalışmalar yapıldığı belirtilmiştir. Raporda ayrıca, su altında birbirlerine ağlarla bağlı insana gerek duymadan hareket edebilen akıllı, biyonomik ve balığa benzeyen UUV’lerin, yüksek teknolojiye sahip su altı silahları ile donatılarak deniz alanlarında caydırıcılığın sağlanmasının hedeflendiği yer almaktadır. Sualtındaki bilgi transferinin ise, kuantum teknolojisine sahip bilgisayar sistemleri ile yapılacağı belirtilmiştir.⁷¹

Yukarıda belirtilen projeler çerçevesinde Çin’in geleceğe dönük olarak en son geliştirdiği UUV’lerden biri Qianlong III’tür. 100 mil menzile sahip olan, 42 saat hareket icra edebilen ve bir balık görüntüsünde bulunan söz konusu UUV, 4500 metre derinliklere kadar gidebilme imkânına sahiptir. Bununla birlikte, Çin’in geliştirdiği diğer bir Planör tipi UUV olan Haiyan, 30 gün su altında kalabilmekte ve 1600 metre derinliğe kadar ulaşabilmektedir. Her iki UUV de düşman denizaltı, UUV ve mayın tespiti amacıyla kullanılmakta ve geliştirilmektedir.

⁶⁹ Jeffrey Lin ve P.W. Singer, “The Great Underwater Wall Of Robots: Chinese Exhibit Shows Off Sea Drones”, Popular Science, <https://www.popsci.com/great-underwater-wall-robots-chinese-exhibit-shows-off-sea-drones/> (Erişim Tarihi:05.04.2019).

⁷⁰ Sylvia Mishra, “Sea drones: Implications of the great underwater wall of China”, THE Maritime Executive, [HTTPS://WWW.MARITIME-EXECUTIVE.COM/EDITORIALS/CHINA-S-UNDERWATER-GREAT-WALL](https://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-underwater-great-wall) (Erişim Tarihi: 03.04.2019).

⁷¹ Bill Gertz, “China Reveals Plans for ‘Phantom’ Underwater Drone War Against U.S.”, The Washington Free Beacon, <https://freebeacon.com/national-security/china-reveals-plans-phantom-underwater-drone-war-u-s/> (Erişim Tarihi: 05.04.2019).



Şekil-7: Qianlong III ve Haiyan UUV⁷²

4.4.2. Rusya ve UUV Teknolojisindeki gelişmeleri

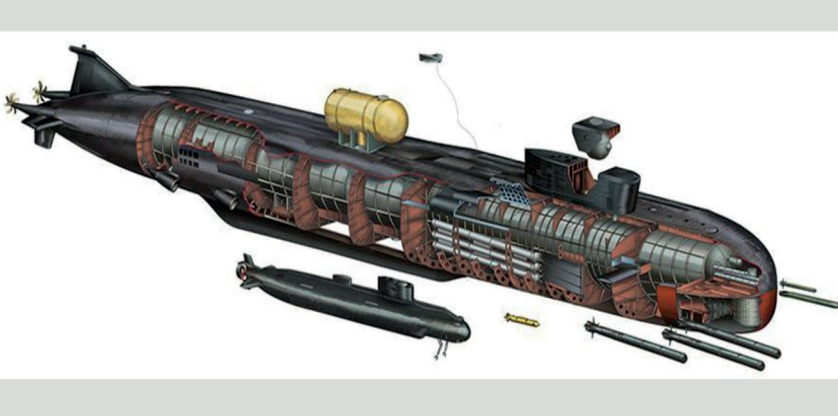
Rusya, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin 1990 yılında dağılması sonrasında donanmasına yönelik olan ilgisizliğine paralel olarak su altı teknolojileri konusunda fazla ilgilenmemiştir. 2000'li yılların başları itibari ile yabancı firmalardan da yararlanarak UUV'ler edinmeye başlayan Rusya, müteakip dönemlerde milli olarak UUV geliştirme faaliyetlerine başlamıştır. 2014 yılında başlatılan modernizasyon programında denizaltı filosunun yenilenmesi ile birlikte UUV sistemlerinin önemine değinilmiş, UUV'ler de Rusya Donanması'nın modernizasyon hamlesinde araştırma ve teknoloji programında yerini almıştır. Rusya Donanması hâlihazırda UUV'leri daha çok arama kurtarma ve denizaltıdan personel kurtarma harekâtlarında kullanmakta olup, MKT ve az da olsa dekokoy olarak DSH harekâtlarında da UUV'lerden yararlanmaktadır. Rusya, gelecekteki harekât spektrumunda İGK ve DSH faaliyetleri için UUV'leri kullanmak için araştırma ve geliştirme faaliyetleri yürütmektedir.⁷³

Rusya'nın yakın zamanda açıkladığı en önemli gelecek projelerinden biri de nükleer güçle yürütülen UUV'lerden oluşan bir kuvvet kurma projesidir. "Poseidon" adı verilen projede 30 adet nükleer/konvansiyonel başlıklı güdümlü mermi taşıyabilen ve nükleer güçle yürütülebilen UUV'nin inşa edilmesi planlanmıştır. Bahse konu UUV'lerin denizaltılar tarafından taşınması öngörülmekte olup, bu çerçevede 4 adet UUV taşıyıcı denizaltının yapılmasına karar verilmiştir. Her bir denizaltının 8 adet UUV taşıması planlanmış olup, projenin 32 adet UUV'ye çıkabileceği değerlendirilmektedir.⁷⁴

72 a.g.m.

73 Heiko Borchert vd., "Undersea Autonomy and The Challenging Nature Of Naval Innovation", RSIS Working Paper, No:302, 2017, 1-22, s.5-6.

74 Stefan Gady, "Russia to Deploy Over 30 Nuclear-Capable 'Poseidon' Underwater Drones", The Diplomat, <https://thediplomat.com/2019/01/russia-to-deploy-over-30-nuclear-capable-poseidon-underwater-drones/> (Erişim Tarihi: 05.04.2019).



Şekil-8: Buzdağı Projesi⁷⁵

Rusya'nın UUV'ler ile ilgili olarak diğer bir projesi de “Buzdağı Projesi”dir (Project Iceberg). Askeri amaçlı olmasa da Rusya'nın Arktik'teki hak ve menfaatlerini korumaya yönelik olan bu proje çerçevesinde büyük tonajlı bir denizaltı tarafından taşınacak olan UUV'ler ile deniz dibi kaynaklarının araştırılması planlanmıştır. Projenin en can alıcı noktası ise UUV'lerin enerji ihtiyaçlarını su altında inşa edilecek ve insansız olarak çalışacak olan nükleer reaktörlerden karşılamasıdır.

Buzdağı Projesi gerçeklikten çok uzak bir proje gibi gözükse ve insansız çalışan bir reaktör tehlikeli bir uygulama olsa da, hâlihazırda Rusya, deniz dibi araştırmalarını yapacak olan UUV'leri taşıyacak Belgrad adlı denizaltıyı inşa etmeye devam etmektedir. Bahse konu denizaltı 1992 yılında tamamlanmamış olan Oskar-II sınıfı bir denizaltının modernize edilmesi ile inşa edilmektedir.⁷⁶

Bununla birlikte Rusya, deniz dibi araştırmalarında kullanılacak olan Harpsichord-2P-PM sınıfı UUV programını geliştirmektedir. Bahse konu UUV'ler, üzerinde bulunan sensörler ile deniz dibi yapısını haritalama, su altında bulunan cisimleri tespit etme ve sonar dizisi yedekleme özelliklerine sahip olacaktır.⁷⁷

⁷⁵ David Hambling, “Why Russia Is Sending Robotic Submarines To The Arctic”, BBC, <http://www.bbc.com/future/story/20171121-why-russia-is-sending-robotic-submarines-to-the-arctic> (Erişim Tarihi: 06.04.2019).

⁷⁶ David Hambling, “Why Russia Is Sending Robotic Submarines To The Arctic”, BBC, <http://www.bbc.com/future/story/20171121-why-russia-is-sending-robotic-submarines-to-the-arctic> (Erişim Tarihi: 06.04.2019).

⁷⁷ a.g.y., s.ES-3, ES-4.

4.5. Türkiye’de UUV Konusundaki Gelişmeler

Ülkemiz açısından bakıldığında geçmiş dönemde UUV’ler konusundaki teknolojik gelişmeleri yeteri kadar takip edemediğimizi söyleyebiliriz. Ancak, günümüze geldiğinde daha önceden genellikle sadece Deniz Kuvvetleri envanterinde bulunan ve yurtdışından temin edilen UUV’ler, özellikle ROV’lar, günümüzde milli olarak üretilebilmekte ve askeri amaçlar yanında sivil maksatlarla kullanımı da yaygınlaşmaktadır. Örnek olarak, hâlihazırda MTA ORUÇREİS sismik araştırma gemisi ile birlikte 3000 metre derinlikte çalışabilen ROV ve Türk Deniz Kuvvetleri’nde bulunan 1000 metre derinliğe kadar faaliyet gösterebilen 2 adet ROV milli imkânlar ile üretilmiştir. Hâlihazırda ülkemizde bulunan birçok özel sektör, kurum, kuruluş ve üniversite tarafından ROV ve AUV konusunda çalışmalar yürütülmektedir.⁷⁸

Günümüzde ülkemizde geleceğe dönük olarak ASELSAN tarafından liman ve kritik alanların güvenliğini sağlayacak, istihbarat toplayacak “Ahtapot” sistemi kapsamında AUV’lerin yapılmasıyla ilgili bir proje yürütülmektedir. Bahse konu proje çerçevesinde yapılması planlanan AUV’lerin, su altı keşif ve gözetleme, liman ve kritik Alan güvenliği, kıyı güvenliği, mayın tanıma, teşhis ve imha, arama ve kurtarma görevlerinde kullanılması planlanmaktadır.⁷⁹



Şekil-9: Ahtapot Projesinde Kullanılması Planlanan AUV Prototipi⁸⁰

78 TR-ARGE İnternet Sitesi, “ROV”, <https://www.tr-arge.com.tr/> (Erişim Tarihi:08.04.2019).

79 Turksail İnternet Sitesi, “ASELSAN’dan İnsansız Denizaltı”, <http://www.turksail.com/genel-haberler/2719-aselsandan-insansz-denizalt> (Erişim Tarihi:06.04.2019).

80 Turksail İnternet Sitesi, “ASELSAN’dan İnsansız Denizaltı”, <http://www.turksail.com/genel-haberler/2719-aselsandan-insansz-denizalt> (Erişim Tarihi:08.04.2019).

6. Sonuç

UUV'lerin sivil, bilimsel ve askeri kullanım alanlarının gün geçtikçe geliştiği ve bu gelişim sürecinin gelecekte katlanarak ilerleyeceği görülmektedir. Deniz dibi araştırmalarına olan ilgileri her geçen gün artan birçok ülke, enerji ihtiyaçlarını çeşitlendirmek amacıyla henüz keşfedilmemiş olan okyanus tabanlarındaki enerji rezervlerini elde etmek arzusunda. Deniz dibinden doğal gaz/petrol çıkartmanın çok yüksek maliyetlere sebep olması nedeniyle henüz denizlerin derinliklerindeki fosil yakıtlardan tam anlamıyla fayda sağlanamamıştır. UUV'ler ise, bu deniz tabanlarından elde edilebilecek olan enerji rezervlerinin araştırılması ve bu rezervlerin çıkarılması için gerekli altyapının kurulmasında zaman ve maliyet düşürücü bir unsurdur. Bu nedenle birçok devlerin ve enerji şirketinin UUV konusuna kayda değer bir şekilde yatırım yapmakta olduğu/yapacağı görülmekte olup, hatasız ve tam kapasite ile çalışan UUV'lerin 2050'li yıllarda sondaj platformlarının ana unsuru olacağı değerlendirilmektedir.

Askeri açıdan değerlendirildiğinde ise, gelecekte su altının gücünden yararlanabilen ve su altının insanogluna çıkarttığı engelleri aşabilen devletlerin, küresel sistem üzerinde söz sahibi olacağı, bu durumu öngörebilen aktörlerin ise yoğun bir şekilde insansız sistemlerin ve UUV'lerin askeri amaçlarla kullanımına yönelik olarak araştırma ve geliştirme faaliyetinde bulunduğu görülmektedir. Su altının gizliliği ve su altındaki bir unsurun hava ve su üstündekilerine nazaran tespitinin zorluğu, UUV'lerin askeri otoriteler tarafından arzu edilmesinin en önemli nedenlerindedir. Hava ve su üstü tehditlerine karşı alınan önlemler bilinen teknolojilerin geliştirilmesi ile gerçekleştirilebilirken, su altı tehditlerine karşı geliştirilen sistemlerde kullanılan mevcut teknolojiler henüz başlangıç aşamasındadır. Özellikle, su altındaki iletişim zorluğu halen bir gizem olarak kendini göstermekte olup, bu engelin aşılması UUV'lerin askeri açıdan kullanılmasında bir çığır açacaktır. Bu çerçevede geleceğin harp sahasında su altı/su üstü/hava unsurları ve uydular ile entegre bir şekilde çalışabilen gelişmiş sensör ve güç ünitesine sahip UUV'ler caydırıcı bir güç oluşturmada en önemli unsur olacaktır.

Ülkemiz açısından değerlendirildiğinde ise, Doğu Akdeniz ve Ege'deki bizi dar bir alana sıkıştırmak isteyen ve Doğu Akdeniz'in enerji kaynaklarından Türkiye'yi mahrum etmek arzusunda olanlara karşı her daim caydırıcı bir güç unsuru bulundurmamız hayati öneme haizdir. Özellikle, sahip oldukları coğrafi avantajlar ve ittifaklar sayesinde bizi çevre denizlerimizden uzak tutmak isteyenlere karşı gelecekte kullanılacak olan en önemli oyun değiştirici unsur insansız su altı araçları olacaktır. UUV'ler gizlilik özellikleri ve insansız olarak 24 saat görevde kalabilme imkânları ile bulunduğumuz coğrafya için

mükemmel imkânlar sağlayabilecektir. Bu nedenle, hâlihazırda son dönemde yaptığımız savunma sanayimizdeki teknolojik atılımlarımızın, özellikle de insansız hava araçlarındaki gelişmelerin UUV'ler ile desteklenmesi, askeri ve sivil kurumlar, üniversiteler ve şirketler ile uyumlu bir şekilde insansız su altı sistemlerinin geliştirilmesine yönelik projelere önem verilmesinin deniz hak ve menfaatlerimizin desteklenmesi için önem arz ettiği ve gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

Kaynakça

Kitaplar

“A Survey of Missions for Unmanned Undersea Vehicles” RAND, Santa Monica, 2009.

“Advancing Autonomous Systems An Analysis of Current and Future Technology for Unmanned Maritime Vehicles” RAND, Santa Monica, 2019.

“Autonomous Vehicles in Support of Naval Operations”, Committee on Autonomous Vehicles in Support of Naval Operations Washington, 2005.

“Next-Generation Unmanned Undersea Systems”, Defence Science Board, Washington, 2016.

“The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2000, Department Of The Navy”, Washington DC, 2000.

“The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan 2004”, Department Of The Navy, Washington DC, 2004.

Makaleler

BORCHERT Heiko, Kraemer Tim, Mahon Daniel, “Undersea Autonomy and The Challenging Nature Of Naval Innovation”, RSIS Working Paper, No.302, 2017, 1-22.

CANLI Güray Ali, Kurtoğlu İsmail, Canlı M.Ozan, Tuna Özgür Selman, “Dünyada ve Ülkemizde İnsansız Sualtı Araçları (İSAA-AUV & ROV) Tasarım ve Uygulamaları”, GİBD Dergi, 2014, Sayı 4, 43-75.

SALIMZHAN Gafurov, A. ve Klochkov Evgeniy V. , “Autonomous Unmanned Underwater Vehicles Development Tendencies”, ScienceDirect, Sayı 106, 2015, 141-146.

GRAHAM A.D., “A Recommendation For The Future Of Mine Countermeasures Capability in The Royal Canadian Navy” Canadian Forces College, JCSP 42, 2015, 1-9.

HENDERSON Andrew, H. The Legal Status Of Unmanned Undersea Vehicle”, Naval Law Review, Sayı 53, 2006, 1-17.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

IRAK D.Mehmet, “Geleceğin Amerikan Donanması: Dağıtılmış, İnsansız ve Su Altında”, Marine Deal, s.113, 2017, 37.

JOO Moon G. ve Zhihua Qu , “An Autonomous Underwater Vehicle as an Underwater Glider and Its Depth Control”, International Journal of Control, Automation and Systems, 2015, Sayı 13, 1212-1220.

NURKIN Tate, Bedard Kelly, Clad James, Scott Cameron, GREVATT Jon. “China’s Advanced Weapons Systems”, Jane’s By IHS Markit 2018, 1-247.

SONG Kwang sub, Peterc, Chu, “Conceptual Design of Future Undersea Unmanned Vehicle (UUV) System for Mine Disposal”, IEEE Systems Journal, 2012, Sayı 6, 1-9.

TEZCAN Bertan, “Su Altı Hâkimiyeti İçin Otonom Su Altı Araçları”, Marine Deal, Sayı 113, 2017, 36.

Von Alt Christopher. “Autonomous Underwater Vehicles”, Woods Hole Oceanographic Institution, 2013, 1-5.

YANNICK Allard ve SHAHBAZIAN Elisa, “Unmanned Underwater Vehicle (UUV) Information Study”, Oodo Technologies, 2014, 1-64.

İnternet Kaynakları

ABD Donanması Resmi İnternet Sayfası, “Sea Power 21”, <https://www.navy.mil/navydata/cno/proceedings.html> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

“ASELSAN’dan İnsansız Denizaltı”, Turksail, <http://www.turksail.com/genel-haberler/2719-aselsandan-insansz-denizalt> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

AUVSI News İnternet Sitesi, “Navy Establishes First UUV Squadron”, <https://www.auvsi.org/navy-establishes-first-uuv-squadron-uuvron-1> (Erişim Tarihi:05.02.2019).

BLIDBERG D. Richard, The Development of Autonomous Underwater Vehicles (AUV); A Brief Summary, Autonomous Undersea Systems Institute”, WPressUTexas, http://wpressutexas.net/cs378h/images/d/de/ICRA_01paper.pdf (Erişim Tarihi:03.02.2019).

“China Reveals Plans for ‘Phantom’ Underwater Drone War Against U.S.”, The Washington Free Beacon, <https://freebeacon.com/national-security/china-reveals-plans-phantom-underwater-drone-war-u-s/> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

GADY Stefan, “Russia to Deploy Over 30 Nuclear-Capable ‘Poseidon’ Underwater Drones”, The Diplomat, <https://thediplomat.com/2019/01/russia-to-deploy-over-30-nuclear-capable-poseidon-underwater-drones/>(Erişim Tarihi: 05.02.2019).

HAMBLING David, “Why Russia Is Sending Robotic Submarines To The Arctic”, BBC, <http://www.bbc.com/future/story/20171121-why-russia-is-sending-robotic-submarines-to-the-arctic> (Erişim Tarihi:05.02.2019).

HAWORTH Chris, “Deploying Lightweight ROVS For EOD Operations”, SeeByte, <http://www.seebyte.com/wp-content/uploads/2018/04/ROV-Planet-Article.pdf> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

LIN Jeffrey ve SINGER P.W., “The Great Underwater Wall Of Robots: Chinese Exhibit Shows Off Sea Drones”, Popular Science, <https://www.popsci.com/great-underwater-wall-robots-chinese-exhibit-shows-off-sea-drones> (Erişim Tarihi:05.02.2019).

Maritime Security Conference İnternet Sitesi, “The Future of Maritime Warfare: Unmanned Undersea Vehicles (UUVs)”, <https://msconference.wordpress.com/2012/08/20/the-future-of-maritime-warfare-unmanned-undersea-vehicles-uuvs-2/> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

Millitary Aerospace Elektroniks İnternet Sayfası, “New Era Dawns in ASW As Manned and Unmanned Submarines Team For Bistatic Sonar”,

MISHRA Sylvia, “Sea drones: Implications of the great underwater wall of China”, The Maritime Executive, <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-underwater-great-wall> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

<https://www.militaryaerospace.com/articles/print/volume-28/issue-10/news/news/new-era-dawns-in-asw-as-manned-and-unmanned-submarines-team-for-bistatic-sonar.html> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

National Oceanography Centre İnternet Sayfası, “Gliders”, <https://www.noc.ac.uk/facilities/marine-autonomous-robotic-systems/gliders> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Remotely Operated Vehicle Committe Of The Marine Technology Society İnternet Sayfası, “ROV’s Brief History”, http://www.rov.org/rov_history.cfm (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Society For Underwater Technology İnternet Sayfası, “Where Have We Been? – ROV”, <https://www.sut.org/specialist-interest-group/underwater-robotics-group/where-have-we-been-rovs/> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

SUTTON H. I., “Russian Harpsichord large Unmanned Underwater Vehicles carried by nuclear submarines”, H.İ.SUTTON İnternet Sitesi, http://www.hisutton.com/Harpsichord_AUV.html (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

TR-ARGE İnternet Sitesi, “ROV”, <https://www.tr-arge.com.tr/> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

TR Teknoloji A.Ş. İnternet Sitesi, “AUV Nedir?”, <https://www.tr-teknoloji.com.tr/auv-nedir> (Erişim Tarihi:03.02.2019)

TR Teknoloji A.Ş İnternet Sitesi, “ROV Nedir?”, <https://www.tr-teknoloji.com.tr/rov-nedir> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

WHITMAN Edward C., “Unmanned Underwater Vehicles: Beneath The Wave Of

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

The Future”, Commander Submarine Forces, https://www.public.navy.mil/subfor/underseawarfaremagazine/Issues/Archives/issue_15/wave.html (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

Virginia Institute of Marine Science İnternet Sayfası, “What is an UAV”, Virginia Institute of Marine ScienceVirginia Institute of Marine Science<http://www.vims.edu/research/units/legacy/cornwallis/auv/index.php> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

Virginia Institute of Marine Science İnternet Sayfası, “What is a ROV”, <http://www.vims.edu/research/units/legacy/cornwallis/rov/index.php> (Erişim Tarihi:03.02.2019).

İnsansız Suüstü Araçları ve Değişen Deniz Harp Mantığı

Unmanned Surface Vehicles and Changing Character of Naval Warfare

Kerim DOĞAN

Öz

21'inci yüzyıl dünyasında, gelişen teknoloji ile birlikte birçok ülke donanmasını insansız sistemler ile desteklemeye başlamıştır. İnsansız Suüstü Araçları (İSA), önümüzdeki yıllarda deniz harbinde ve harp dışı görevlerde donanmaların etkinlikle kullanabileceği/kullanmayı planladıkları sistemler olacaktır. Bu çalışmanın amacı, birçok ülke Deniz Kuvvetleri için geliştirilen/geliştirilmekte olan İSA'ları, diğer insansız sistemlerle kıyaslayarak avantajlarını ortaya koymak, kullanım alanlarını tespit etmek, bu sistemleri Türkiye'de dizayn edilen İSA'lar ile karşılaştırmalı olarak incelemek ve gelecek için ihtiyaçları ortaya koymaktır.

Bu amaçla, geniş bir literatür araştırması ile toplam 17 ülkeye ait 77 insansız suüstü aracı incelenmiş ve yukarıdaki amaçlar **çerçevesinde değerlendirme yapılmıştır.**

Anahtar Kelimeler; İnsansız Sistemler, İnsansız Suüstü aracı, Deniz Harbi

Abstact

In the 21st century world, with the advantages of developing technology, many countries started to support their navy with unmanned systems. Unmanned Surface Vehicles (USV) are unmanned systems that expected to be used in naval warfare and non-war missions in the coming years. The objective of this study is to demonstrate the advantages of USV's by comparing with other unmanned systems, to determine the usage areas of USV's, to compare these USV's with USV's designed in Turkey and to identify the needs for the future.

For this purpose, with a large literature review, 77 unmanned overhead vehicles belonging to a total of 17 countries are examined and evaluated.

Key Words; Unmanned Systems, Unmanned Surface Vehicle, Naval Warfare

Giriş

İnsansız sistemler; 2000’li yıllardan itibaren gelişen teknoloji ile askeri alanda birçok ülkenin Deniz Kuvveti tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Bu sistem ve araçların kullanım alanları, teknolojik gelişmeler çerçevesinde her geçen gün genişlemekte; tespit/teşhisten düşman unsurlarına angajman gerçekleştirebilmeye, tanımlanmış deniz resminin tesisinden deniz kontrolünün sağlanmasına kadar tüm Deniz Kuvvetleri faaliyetlerini etkileyecek bir boyuta ulaşmıştır. Dünya bahriyelerinde insansız sistemlerin kullanımı her geçen gün artmaktadır.

Bu sistem ve araçların kullanım alanları, teknolojik gelişmeler çerçevesinde her geçen gün genişlemekte; dost/düşman ayrımı yapmaktan düşman unsurlara angajman gerçekleştirebilmeye, tanımlanmış deniz resminin tesisinden deniz kontrolünün sağlanmasına kadar tüm Deniz Kuvvetleri faaliyetlerini etkileyecek bir boyuta ulaşmıştır.

Önümüzdeki yıllarda insansız sistemler, deniz harekât ortamında istihbarat, keşif, gözetleme ve düşmana angaje olmak maksatlarıyla yoğun olarak kullanılacaktır. Bu kapsamda Deniz Kuvvetleri tarafından imkân ve kabiliyetlerin artırılması için insansız sistemlerin muharebe alanına yerleştirilmesi ve geliştirilmesi ön plana çıkacaktır. Kuvvet yapılarını şekillendiren ve mevcut sistemleri modernize eden karar vericiler için insansız sistemler hayati önemde olacaktır.

İSA’lar, Türk Deniz Kuvvetleri tarafından yakın dönemde kullanılmaya başlamış olup bazı modellerin dizayn/geliştirme faaliyetleri de devam etmektedir. İSA’lar üzerinde 1950’li yıllardan itibaren çalışmakta olan Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere gibi denizci ülkeler, bu alanda oldukça yol kat etmiş olup, insansız deniz araçlarını harp ve harp dışı (arama kurtarma, liman güvenliği vb.) faaliyetlerde etkinlikle kullanılmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, diğer ülkelerin sahip olduğu İSA’ların deniz harbindeki kullanım alanlarının incelenmesi, Türkiye’de geliştirilen/geliştirilmekte olan insansız deniz araçları ile karşılaştırılarak analiz edilmesi, gelecek dönem için kazanılmasına ihtiyaç duyulabilecek insansız yeteneklerin tespit edilmesidir.

Bu amacı gerçekleştirmek maksadıyla çalışmada; askeri alanda kullanılan İSA’lar nelerdir? İSA’lara hangi görevler verilmektedir, kullanım alanları nelerdir? İSA’ların modern deniz harbine getirdiği avantajlar nelerdir? Türkiye’nin İSA’lar açısından diğer ülkeler ile kıyaslandığında dünyadaki yeri/ imkân ve kabiliyetleri nelerdir? Sorularının cevapları aranmıştır.

Çalışma kapsamında açık kaynaklar üzerinden yapılan araştırma neticesinde, haklarında yeterli seviyede analiz yapılabilecek yeterli bilgi bulunan askeri maksatlı kullanılan 77 İSA tespit edilmiştir (EK'e bakınız). Müteakiben bahse konu **İSA'ların**, Türkiye'de geliştirilen **İSA'lar** ile karşılaştırılması yapılmıştır.

1. İSA'ların Tarihçesi

İkinci Dünya Savaşı dönemi, İSA geliştirilme çalışmalarının başladığı ilk dönemdir. Bu dönemde, “mayın temizleme” ve “hücum sonrası hasar kıymetlendirme” maksatlı İSA geliştirme çalışmaları olmuştur. Kanada tarafından dizayn edilen COMOX isimli İSA, Normandiya Çıkarması öncesinde denize duman kandili atılması maksadıyla kullanılmıştır. O dönemde uçaklar tarafından yapılan bu faaliyeti yerine getirmek için geliştirilmiştir. Her ne kadar İkinci Dünya Savaşı sırasında kullanılmadıysa da, proje hayata geçirilmiş ve testleri başarılı sonuçlar vermiştir.¹

Amerika Birleşik Devletleri (ABD), İkinci Dünya Savaşı süresince bu alanda önemli çalışmalar yapmış olan diğer bir ülkedir. ABD Donanması, amfibi harekât esnasında “mayın temizleme” ve “engelleri ortadan kaldırma” maksadıyla “Patlayıcı Roket Aracı (Demolition Rocket Craft)” isimli İSA'yı geliştirmiştir. “Porcupine”, “Bob-Sled” ve “Woofus 120” isimli araçlar da bu dönemde geliştirilmiş olan, farklı konfigürasyonlarda çalışan ve mayın temizleme maksatlı roketler taşıyan İSA'lardır.²

İSA'ların kullanım alanı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında daha da genişlemeye başlamıştır. ABD'nin Temmuz 1946 ayında Marshall Adaları'nda gerçekleştirdiği “Crossroads Harekâtı Nükleer Denemeleri”nde, radyoaktif su örnekleri insansız dron botları vasıtasıyla toplanmıştır.³

1950'li yıllarda ABD Deniz Kuvvetleri Mayın Savunma Laboratuvarı tarafından geliştirilen uzaktan kumandalı bot, 1954 yılından itibaren mayın tarama maksatlı olarak kullanılmaya başlamıştır.⁴ 1960'lı yılların sonlarına doğru geliştirilen 7 metre boyundaki fiberglas gövdeye sahip uzaktan kumandalı botlar (Şekil-1) ise, Vietnam'da mayın tarama maksadıyla kullanılmıştır.⁵

1 Enrico Simetti, “Planning and Control of Autonomous Marine Systems”, Computer and System Science University of Genova, 2012, s.12.

2 Volker Bertram, “Unmanned surface vehicles-a survey”, Skibsteknisk Selskab, Copenhagen, Denmark, 2008, 1-14, s.2.

3 Ru-jian Yan ve diğ., “Development and missions of unmanned surface vehicle”, Journal of Marine Science and Application, 2010, 451-457, s.453.

4 Bertram, age, s.12.

5 Yan, age, s.453.



Şekil-1: Vietnam Savaşı Esnasında Kullanılan İnsansız Mayın Tarama Dronu⁶

1960'lı yıllarda ABD Donanması, güdümlü mermi ve top atış eğitimleri için hedef gemisi olarak uzaktan kumandalı İSA'lar geliştirilmiştir.⁷ Atış eğitimlerinde hedef olarak dron kullanımı ilerleyen yıllarda daha da artmış, birçok dron modeli (Mobile Ship Target (MST), QST-33 ve QST-35/35A SEPTAR, High Speed Maneuverable Seaborne Target (HSMST)) ABD Deniz Kuvvetleri envanterine girmiştir.⁸

Vietnam Savaşı'nda çeşitli uygulamalarının görülmesinden sonra birçok ülke tarafından, mayın tarama maksatlı İSA'ların önemi anlaşılmış ve bu yönde araştırma/geliştirme çalışmalarına başlanmıştır. Danimarka'nın STANFLEX'i, Almanya'nın TROIKA Grubu (tek kişi tarafından kontrol edilen bir gemi ile 3 dronun kullanılması), Hollanda'nın DRONE'ları, İngiltere'nin RIM DRONE'ları, İsveç'in SAM II ACV'si (Kendinden Tahrikli Manyetik/Akustik Mayın Tarayıcı) ve Japonya'nın HATSUSHIMA sınıfı MKT gemilerinde bulunan SAM ACV'leri bunlara örnek olarak verilebilir.⁹

1990'lı yıllarda, ABD Donanmasında akustik ve manyetik tarama imkan kabiliyetine sahip R/C DYADS, MOSS, ve ALISS isimli İSA'lar kullanılmaya başlanmıştır.¹⁰ İnsansız mayın avlama sistemlerinin kullanımına da yine 1997 yılında RMOP (Remote Mine-hunting Operational Prototype) isimli prototipin Basra Körfezi'nde kullanılmasıyla başlanmıştır.¹¹ RMOP, Basra

6 "Mine Division 113 Vietnam", [http://minedivision113vietnam.com/?lnk=Boat%20Pictures/River Mine Sweepers/&crumb= Boat%20Pictures/RiverMineSweepe](http://minedivision113vietnam.com/?lnk=Boat%20Pictures/River%20Mine%20Sweepers/&crumb=Boat%20Pictures/RiverMineSweepe)(Erişim Tarihi: 26.03.2019).

7 Delbert C. Summey ve diğ., "Shaping the future of naval warfare with unmanned systems", Naval Surface Warfare Center Coastal Systems Station Panama City Fl, 2001, s.3-8.

8 Bertram, age, s.3.

9 Summey, age, s.3-8.

10 Bertram, age, s.3.

11 Yan, age, s.453.

Şekil-2: Owl MK II²Şekil-3: UHSV³

Körfez’inde icra edilen SHAREM Tatbikatı’nda mayın avlama maksatlı olarak 12 gün boyunca kullanılmıştır.¹⁴ Aynı zamanda İSA’lar yoğun olarak istihbarat toplama ve keşif/gözetleme maksatlarıyla geliştirilmeye başlanmıştır. Bu alanda, ABD tarafından üretilen ilk prototipler, OWL ve ROBOSKI insansız suüstü araçlarıdır. ROBOSKI ilk başta, gemilerin fiili silah atışlarında hedef aracı olarak, müteakiben üzerine yerleştirilen sensörler vasıtasıyla suüstü keşfi maksadıyla kullanılmıştır. Bu modellerin yeni versiyonu olarak 2000’li yılların başlarından itibaren geliştirilen OWL MK II (Şekil-2), ABD donanması tarafından 2003 yılında icra edilen Irak Harekâtı esnasında fiilen kullanılmıştır. Daha sonra, üs ve liman savunması için geliştirilen Unmanned Harbour Security Vehicle (UHSV) (Şekil 3) ise OWL MK II’nin gelişmiş versiyonudur.¹⁵

1990’lı yılların başından itibaren denizlerde çeşitli araştırma faaliyetleri ve diğer sivil uygulamalar için de İSA’lar geliştirilmeye başlanmıştır. Bunun ilk örneğini, Massachusetts Institute of Technology (MIT) tarafından 1993 yılında geliştirilen, ARTEMIS isimli araç oluşturmaktadır.¹⁶ Küçük bir balıkçı teknesine benzeyen araç, nehirde batimetrik verilerin toplanması maksadıyla kullanılmıştır. ARTEMIS’in önemli bir özelliği de otonom İSA’ların ilki olmasıdır.¹⁷ ARTEMIS, küçük tekne yapısı, menzili ve faydalı yük kapasitesi nedeniyle açık denize uygun olmadığından geliştirilme çalışmalarına devam edilmiş ve 2000 yılında AUTOCAT isimli otonom İSA geliştirilmiştir.¹⁸ İnsansız suüstü aracı alanındaki bu gelişmeler diğer ülkeleri ve sivil girişimleri de etkilemiş ve farklı alanlarda kullanılabilecek birçok yeni dizayn geliştirilmiştir.

¹² age, s.4.

¹³ age, s.4.

¹⁴ “Captain R. Robinson Harris on Flexible Naval Forces and 21st Century Con-ops”, <https://sldinfo.com/2009/12/captain-r-robinson-harris-on-flexible-naval-forces-and-21st-century-con-ops/> (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

¹⁵ Bertram, age, s.4.

¹⁶ Justin E. Manley, “Development of the autonomous surface craft “ACES””, IEEE, 1997, 827-838, s.827.

¹⁷ Thomas W. Vaneck, “Automated bathymetry using an autonomous surface craft”, Navigation, 1996, 401-412, s. 407

¹⁸ Justin E. Manley, “Unmanned surface vehicles, 15 years of development”, IEEE, 2008, 1-4 s.1.

ABD Deniz Kuvvetleri tarafından, 2002 yılında yayınlanan “Sea Power 21: Projecting Decisive Joint Capabilities” isimli dokümanda insansız sistemlerin bir kuvvet çarpanı olduğu ve insana olan riski azaltan bu sistemlerin birçok alanda etkinlikle kullanılabileceği belirtilmiş ve bu alanda çalışmalar hızlandırılmıştır.¹⁹

ABD Donanma Sualtı Savaş Merkezi tarafından, 2002 yılında başlatılan, sonrasında Fransa ve Singapur’un da geliştirme çalışmalarına katıldığı SPARTAN Projesi; güdümlü mermi atma ve sonar imkân kabiliyeti ile aynı anda suüstü harbi ve denizaltı savunma harbi görev fonksiyonlarını icra edebilecek şekilde geliştirilen ilk İSA projelerinden birisidir. SPARTAN, Irak Harekâtı esnasında, Basra Körfezi’nde keşif, gözetleme ve istihbarat toplama maksadıyla fiilen kullanılmıştır.²⁰

2000’li yıllarda genel olarak ABD tarafından geliştirilen, İSA’ların etkinliğinin özellikle Körfez Savaşı’nda görülmesi üzerine, diğer ülkeler de donanmaları için İSA’lar geliştirmeye başlamıştır. Japon firması YAMAHA, 2003 yılında su jeti tahrikli, 40 kts. sürat yapabilen, sualtı kamerası ve sonara sahip “Yüksek Süratli İnsansız Deniz Aracı (UMV-H)”nı ve okyanusta veri toplama maksatlı “Okyanus Tipi İnsansız Deniz Aracı (UMV-O)”nı geliştirmiştir. İsrail firması Rafael, 2003 yılında, günümüzde de kullanmaya devam ettiği “PROTECTOR” isimli yüksek süratli otonom insansız deniz aracını geliştirmiştir. PROTECTOR’un; liman yaklaşma sularında, nehirlerde ve kıyı sularında kullanılan, “kuvvet koruma”, “keşif/gözetleme”, “mayın harbi” ve “elektronik harp” maksatlı olarak kullanılan modelleri bulunmaktadır. İsrail firması Elbit tarafından, 2005 yılında geliştirilen “STINGRAY” de 40 kts sürati ve 8 saatlik görev süresiyle önde gelen İSA modellerinden birisi olmuştur.²¹

İSA geliştirme çalışmaları; 2005 yılında Almanya tarafından geliştirilen “Çok İşlevli Deniz Aracı (SEA-WIESEL)”, 2006 yılında Çin tarafından geliştirilen denizaltı savunma harbi maksatlı “XG-2”, 2010 yılında Singapur tarafından geliştirilen “VENUS” insansız deniz araçları ile devam etmiştir.²²

Genel olarak; Mayın Karşı Tedbirleri, Denizaltı Savunma Harbi, Suüstü Harbi, Deniz Güvenliği, Özel Kuvvet Harekâtına Destek, Elektronik Harp, Denizde Denetim Harekâtı, Kuvvet Koruma ve Liman Savunması alanlarında birçok ülke tarafından çok fonksiyonlu insansız suüstü aracı üretme

19 Vern Clark, Sea Power 21: Projecting decisive joint capabilities, Department of The Navy Washington DC., 2002.

20 “Geleceğin Deniz Savaşlarında İnsansız Dönem”, <http://defenceandtechnology.com/2016/09/20/gelecegin-deniz-savaslarinda-insansiz-donem/> (Erişim Tarihi: 26.03.2019).

21 Yan, age, s.454.

22 age, s.455.

çalışmalarına devam edilmektedir. Yeni üretilen İSA'larda asıl beklenti, birçok görevi birlikte icra edebilmek olarak tanımlanan çok fonksiyonluluktur. ABD ve İngiltere gibi denizci ülkeler, donanmaları için modüler yapıda ve mümkün olduğunca fazla görev tipine uygun İSA'lar yapılması için araştırma geliştirme çalışmalarına devam etmektedir.

2. İnsansız Suüstü Araçları ve Avantajları

Yaşadığımız son 20 yıl içinde, bilgi teknolojisindeki gelişim, uzaktan kontrol edebilme kabiliyetindeki gelişmeler, GPS'in seyir yardımcısı olarak kullanılması, tekne tasarımında kullanılan materyalin geliştirilmesi gibi teknoloji odaklı yenilikler sayesinde insansız sistemlerde kayda değer gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle son birkaç yılda insansız sistemlerin, deniz harekât alanında kullanım oranındaki yükseliş dikkat çekicidir.

İnsansız araçlar geleceğin donanmalarının kritik unsurları olacaktır. İnsansız Sualtı Araçları (İSA) ve İHA'lar ile kıyaslandığında, araştırma ve geliştirme payından en az oranı aldığı tespit edilmiştir. Ancak, geleceğin çatışmalarının gittikçe daha etkili silahlar kullanılan kıyı sularında olacağı öngörüsü, bu sularda insanın tehlikeye atılması faktörünün artık uygulanabilir yöntem olmadığı kanısını ortaya çıkarmıştır. İSA'lar, dünya tarihinden farklı olarak personel kaybının kabul edilemez olduğu bir harekât ortamında donanmalara yeni kabiliyetler kazandırmaktadır. İSA'lar insanlı bir platformun görevlendirilmesinin riskli olduğu, yüksek tehdit içeren sularda veya nükleer, biyoloji ve kimyasal ajanlar ile kirletilmiş ortamda etkinlikle görevlendirilebilmektedir.²³

NATO Denizden Birleşik Müşterek Harekât Mükemmeliyet Merkezi tarafından hazırlanan "İnsansız Deniz Sistemlerindeki Gelişmeler" isimli çalışmada insansız sistemlerin sahip olması gereken yetenekler 8 ana başlık altında toplanmıştır.²⁴ Bu yetenekler;

- Satıhta ve/veya su altında devamlı "İstihbarat, Gözetleme ve Keşif (İGK) yapabilme,
- Açık denizlerde görev yapabilme,
- Daha az maliyetli olma,
- Personele riski azaltma,

²³ age, s. 451.

²⁴ Public İntelligence isimli İnternet Sayfası, "Guidance for developing Maritime Unmanned Systems (MUS) capability", <https://publicintelligence.net/cjoscoe-mus/> (Erişim Tarihi: 12.03.2019).

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

- Gizli harekât icra edebilme,
- İstenmeyen hasarı (collateral damage) azaltabilme,
- Ağ destekli harekâttir.

İnsansız araçların deniz hareketına sağladığı spesifik katkıların yanı sıra jenerik olarak kabul görmüş çeşitli avantajları da vardır. Bunlar; “otonomi”, “riski azaltması”, “farklı platformlar üzerinden görevlendirilebilme”, “düşük maliyet”, “kararlılık” ve “modülerlik”tir.²⁵

- **Otonomi:** Otonom İSA'lar, uzun süreli görevlerde bağımsız hareket icra ederek veya önemli/karmaşık görevlerde insanlı platformlara destek sağlayarak kuvvet çarpanı etkisi yaratabilmektedir.
- **Riskin azaltması:** Personelin muhasımdan ya da doğal tehlikelerden kaynaklanan riske maruz kalmamalarını sağlamaktadır.
- Farklı platformlar üzerinden görevlendirilebilme: İnsansız araçlar, insanlı platformlardan atılıp geri alınabilmekte, bu sayede menzilleri çok daha artırılabilir.
- **Düşük maliyet:** İnsanlı platformlarla kıyaslandığında çok daha düşük maliyetlidirler.
- **Kararlılık:** Personelin olumsuz etkilenebileceği kötü hava koşullarında dahi etkinlikle kullanılabilirler.
- **Modülerlik:** Farklı görev paketlerine (Denizaltı Savunma Harbi, İGK, Mayın Harbi vb.) uygun olarak dizayn edilen İSA'lar, görev fonksiyonları kısa bir zaman içinde değiştirilerek farklı görevler için modüler olarak kullanılabilirler.

İSA'ların geliştirilme süreci, tarihçe kısmında da belirtildiği üzere İkinci Dünya Savaşı dönemiyle başlamış olmakla birlikte, asıl atılımın 1990'lı yıllardan itibaren yapıldığı görülmektedir.²⁶ Bu atılımın temel nedenlerinden biri, özellikle bu yıllardan itibaren teknolojik yeniliklerin İSA geliştirilmesine daha çok olanak sağlamasıdır. İSA'lara önem verilmesinin diğer bir nedeni de ABD Donanmasında yaşanan, kıyı sularında hareket ve terörizmle mücadele odaklı paradigma değişimidir. ABD gemisi USS COLE'a yapılan asimetrik saldırı, deniz haydutluğu ile verilen yoğun mücadeleye rağmen yeterince

25 Researchgate İnternet Sayfası, “Unmanned Vehicles in the Maritime Domain: Missions, Capabilities, Technologies and Challenges” https://www.researchgate.net/publication/322312611_Unmanned_vehicles_in_the_maritime_domain (Erişim Tarihi:12.03.2019).

26 S.J. Corfield ve diğ., “Unmanned surface vehicles-game changing technology for naval operations”, IEE Control Engineering Series, 2006, 302-316, s. 311.

kontrol altına alınamaması, Güneydoğu Asya'daki deniz sınırı sorunları, Çin'in uyguladığı stratejiler, Orta Doğu'da yaşanan karmaşa, üs/limanlar ile geçit/boğazlara yönelik asimetrik tehditler ABD'nin insansız sistemlere yönelmesine neden olmuştur. İnsansız sistemler bu tür tehditlere karşı etki ile kullanılabilen çok yönlü araçlardır.²⁷

İSA'lara olan ilginin bir nedeni de, İSA'lardan çok daha önce harekât alanında kullanılmaya başlayan İHA'larla elde edilen başarının, insansız araçlara yönelik ön yargıyı kırmış olmasıdır. Bu kapsamda, envanterinde İHA bulunduran pek çok ülke, araştırma geliştirme programlarına İnsansız Deniz Araçlarını da dâhil etmiştir.²⁸

3. İSA'ların Diğer İnsansız Platformlar (İHA ve İSAA) İle Kıyaslanması

Su ile temas halinde olan insansız sistemler İnsansız Deniz Aracı (İDA) olarak tanımlanmaktadır. İDA'lar da çalıştırıldıkları ortama (su üstü ve su altı) göre İSA'lar ve İSAA'lar iki sınıfa ayrılmaktadır. İSA'ların bir insansız deniz aracı olarak İSAA'dan farkı, deniz sathı ile devamlı temas halinde olan bir gövde yapısına sahip olmasıdır. İSAA'lar muhabere maksadıyla satha gelmek gibi özel amaçlar haricinde dalmış vaziyette çalışmaktadırlar.²⁹

İnsansız sistemler (İSA, İHA ve İSAA) birbiri içinde kıyaslandığında deniz harekâtına hangisinin uygun olduğu konusunda dikkat çeken tartışmalar vardır. Günümüzde, İSA'lar ve diğer insansız sistemler ile insanlı platformların hangisinin deniz harekâtına uygunluğu konusunda bir rekabet söz konusudur. Deniz harekâtına hangi insansız sistemin uygun olduğuna ilişkin olarak ABD RAND araştırma kuruluşu tarafından 8 yetenek alanında bir karşılaştırma çalışması Tablo-1' de gösterilmiştir.³⁰

Tablo 1'de de belirtildiği üzere, İSA'lar diğer insansız sistemler ile kıyaslandığında daha uzun süre görev yapabilme ve daha fazla faydalı yük taşıma kapasitesine sahiptir. İSA'lar yüksek yoğunluklu enerji kaynağı kullanmakta (yakıt hücresi ya da batarya yerine hidrokarbon yakıt), İSAA'lar gibi dikey konumlarını (bulunduğu derinliği) muhafaza etmek için enerji sarf etmemektedirler. Bu nedenle de, yakıt ikmaline ihtiyaç duymadan, günlerce hatta haftalarca kullanılabilirler.

27 Antoine Martin, "Unmanned maritime systems: Global review of technology, roadmaps, roles, challenges & opportunities, and predictions." UVS Consulting LLC., 2013, 1-9, s. 2.

28 age, s. 3.

29 Paul Kaminski ve diğ., "Task Force Report: The Role of Autonomy in DoD Systems", Office of Secretary of Defense (OSD) Defense Science Board, 2012, s.17.

30 Scott Savitz ve diğ., "US Navy employment options for unmanned surface vehicles (USVs)", RAND National Defense Research Inst., Santa Monica CA, 2013, s.27.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

Tablo-1: SA'ların Diğer İnsansız Sistemler İle Karşılaştırılması

● İSA AVANTAJLI		● EŞİTLİK	○ İSA DEZAVANTAJLI	
Yetenek	Nispi Avantaj	Değerlendirme	Nispi Avantaj	Değerlendirme
Görev Süresi	●	- İSA'lar çok düşük süratlerde görev yapabildiklerinden görev süresi çok daha fazla olabilmektedir.	●	- Hidrokarbon yakıtların kullanılması, batarya ya da yakıt hücresi kullanan İSAA'lara karşı avantaj sağlamaktadır.
Güç				
İtici Güç	●	---	●	- İSAA'ların yakıt deposu sınırlaması daha fazladır.
Görev Paketleri	●	---	●	- İSA'ların çok daha fazla güç kapasitesi vardır. - İSAA'lar daha az güç kullanırlar.
Hız	○	---	●	- İSAA'ların sürati birkaç kts ile sınırlıdır.
Menzil	○	---	●	---
Faydalı Yük Kapasitesi	●	- İHA'lar alan, ağırlık ve güç limitleri nedeni ile daha avantajlıdır.	●	- İSAA, daha az alana sahiptir.
Sensörler				
Su Üstü	○	---	●	---
Su Altı	●	---	○	- İSAA'lar daha fazla çeşitte ve daha uygun konumlarda su altı sensörü taşıyabilirler.
Muhabere Kabiliyeti	●	- İHA'ların havada bulunması üstünlük sağlar. Bununla birlikte, İSA'lar geniş bir alana yayılarak, uzun menzilli bir muhabere ağı kurabilirler.	●	---
Gizlilik	●	- Her ikisinin de görev esnasında gizli kalabilme potansiyeli mevcuttur.	○	---
Otonomi	○	- İHA'lar kötü deniz koşullarında etkilenmezler ve İSA'lara oranla sivil trafikten sakınma ihtiyacı çok düşüktür.	●	- İSAA'ların deniz durumundan etkilenmesi yada deniz trafiğinden sakınma ihtiyacı söz konusu değildir. Bununla birlikte sualtı engellerinden sakınmaları gerekir.

İHA'lar su üstünde sensörlerini etkin bir şekilde kullanırken, İSAA'lar su altı sensörlerini daha etkili olarak kullanabilirler. İSA'lar ise dizayn edilmiş amaçlarına göre hem su altı hem de su üstü sensörlerine sahip olabilmektedirler. Bununla birlikte, İHA ve İSAA'lar derinlik ya da irtifalarını ayarlayarak, kendi alanlarında (su üstü/su altı) daha etkili (derinlik gradyanlarının altında denizaltı tespiti ya da bulut üstünde hava aracı tespiti) olabilmektedirler.

İHA'lar İSA'lar gibi hidrodinamik sürtünmeye tabi olmadıklarından hız avantajına sahiptirler. Bununla birlikte, eğer İSA yüksek yakıt kapasitesine sahip ise İHA'lara göre daha uzak mesafelerde görevlendirilebilme avantajına sahiptir.

Suyun altında çalışmaları nedeni ile “gizlilik” İSAA'ların en güçlü yönlerinden biridir. Her ne kadar manyetik yapısı nedeni ile manyetik değişimleri algılayabilen MAD³¹ cihazları ile tespit edilebilme ihtimali olsa da, çok düşük süratlerde ilerlediğinden akustik olarak tespit ihtimalleri çok zayıftır. İSA'ların hangi seviyede gizli kalabileceği ise, İSA'nın dizaynına ve yaptığı göreve bağlıdır. Gizlilik açısından en avantajlı olanlar yarı dalar olarak çalışan ve sadece çok küçük kısmı satıhta bulunan İSA'lardır. ABD yapımı RMMV (Şekil 4) yarı dalar çalışan bu tip İSA'lara bir örnektir.



Şekil-4: Remote Multi-Mission Vehicle (RMMV)^{3,4}

İHA'lar buldukları irtifa nedeni ile İSA'lar gibi deniz dalgaları ve kara parçalarından etkilenmediklerinden, muhabere imkân kabiliyeti açısından ilk bakışta daha üstün gibi gözükmektedirler, bununla birlikte büyük boyutlu İSA'ların yer avantajı, daha güçlü vericilerin yerleştirilmesine olanak verdiğinden oluşan zafiyet kısmen de olsa giderilebilmektedir.

İSA'lar, otonomi açısından değerlendirildiğinde, İHA'lardan farklı olarak belirli bir deniz durumunun üzerinde stabilitenin sağlanması ve deniz trafiğinden sakınılması kısıtlarına tabidirler. İHA'lar ise, sert hava koşullarında

31 MAD: Magnetic Anomaly Detection.

harekât ve diğer hava unsurları ile çatışmadan sakınılması kapsamında daha basit sistemlere ihtiyaç duymaktadırlar. İSAA'ların, suüstü temasları ile çatışma ihtimalleri çok düşüktür ve satha çok yakın harekât icra etmemeleri halinde deniz durumundan hiç etkilenmezler. İSAA'lar için asıl sorun, kalın yosun tabakaları ve balık ağları gibi su altı engelleridir. Otonomi anlamında, İSAA'ların muhabere olanakları da İSAA'lara göre daha avantajlıdır.

İSAA'lar insanlı platformlar (gemiler ve hava vasıtaları) ile kıyaslandığında da çeşitli avantaj/dezavantajlara sahip oldukları görülmektedir.³² İSAA'lar, insanlı platformlar üzerinde bulunan personel için tehlike oluşturan harekât ortamında riskli görevlerde kullanılabilir. İSAA'lar da personel güvenliği için donanım kullanılmasına ihtiyaç olmadığından, faydalı yük açısından daha fazla alan sağlanabilmektedir.

Bununla birlikte, İSAA'ların bazı dezavantajları da bulunmaktadır. İSAA'lar, insanlı sistemlere göre muhabereye daha bağımlıdır. Örnek olarak, otonom İSAA'ların beklenmedik bir şekilde arızalanması, hatalı seyretmesi ya da görev tanımının dışına çıkması gibi durumlara karşı, aracın kontrolünün kontrolörler tarafından ele alınması için İSAA ile kontrol istasyonu arasındaki muhaberenin sürekliliği önem arz etmektedir. Bu husus, ileri otonomi teknikleri ve yüksek güvenilirlikli muhabere sistemleri geliştirilinceye kadar İSAA'ların emniyet ve güvenlik açısından tam otonom kullanımını kısıtlayabilecektir.³³

4. Dünya Bahriyelerinde ve Türkiye'de İSAA'lar;

İnsansız deniz araçları gövde yapılarına ve boyutlarına göre çeşitli kategorilere ayrılmaktadır. Gövde yapılarına göre İSAA'lar; "Yarı Dalar Gövde Yapılı", "Konvansiyonel Plane Gövde Yapılı", "Yarı Plane Gövde Yapılı", "Hidrofil Gövde Yapılı" ve "Diğer Tip Gövde Yapılı" olabilmektedir (Şekil 5).

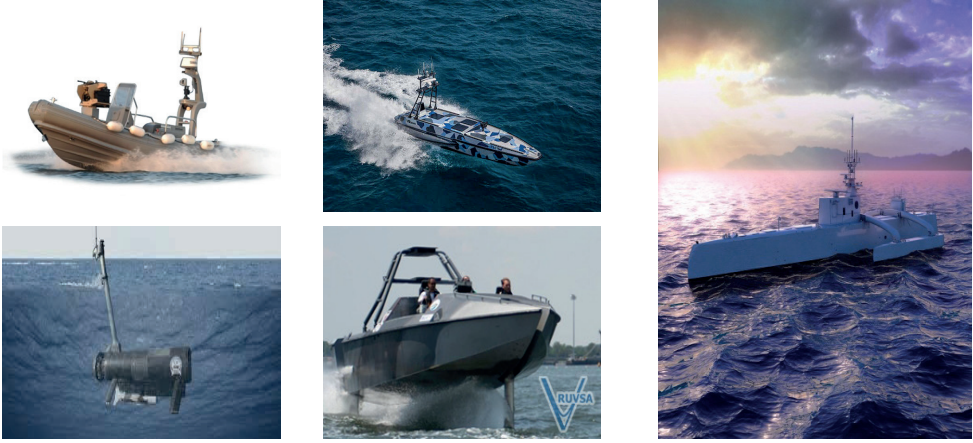
Dünyada en fazla İSAA'yı envanterinde bulduran ABD Deniz Kuvvetleri, İSAA'ları çeşitli karakteristik özelliklerine göre "X Sınıfı", "Snorkel Sınıfı", "Harbour Sınıfı" ve Fleet Sınıfı" olmak üzere 4 sınıfa ayırmıştır (Şekil 6).³⁴ Bahse konu sınıflandırma NATO tarafından da benimsenmiştir.³⁵

³² Savitz ve diğ., age, s.29.

³³ age, s.31.

³⁴ age, s.59.

³⁵ "Guidance for developing Maritime Unmanned Systems (MUS) capability", Combined Joint Operations from the Sea Centre of Excellence, 2009, http://www.cjoscoe.org/images/MUS_in_NATO.pdf (Erişim Tarihi: 13.02.2019)

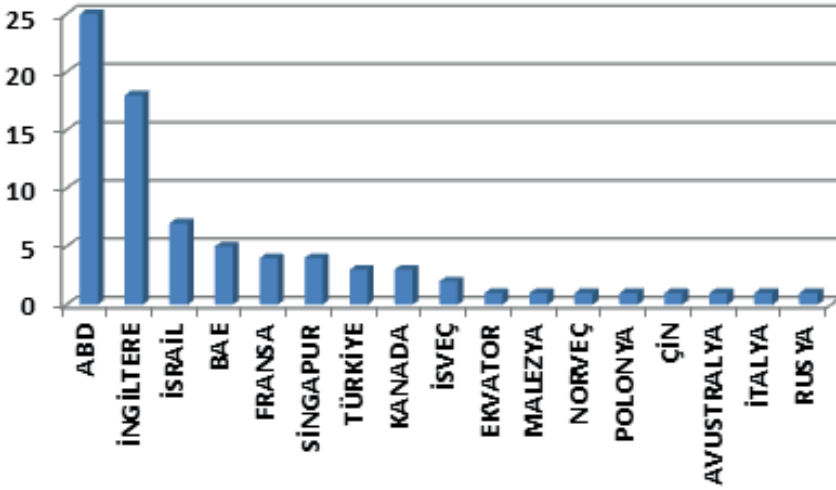
Şekil-5: İSA Gövde Yapıları³⁶Şekil-6: İSA Sınıflandırması³⁷

Bu çalışma için açık kaynaklar (EK-1'e bakınız) üzerinden yapılan araştırma neticesinde; deniz harekâtında kullanılabileceği değerlendirilen 77 adet İSA'ya ait bilgiler Ek-2'de derlenmiştir. Ek-2'de, dünya çapında ön plana çıkmamış ve açık kaynaklarda hakkında yeterince veri olmayan İSA'lara yer verilmemiştir.

36 "The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan", US Department of Navy, <https://www.navy.mil/navydata/technology/usvmppr.pdf> (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

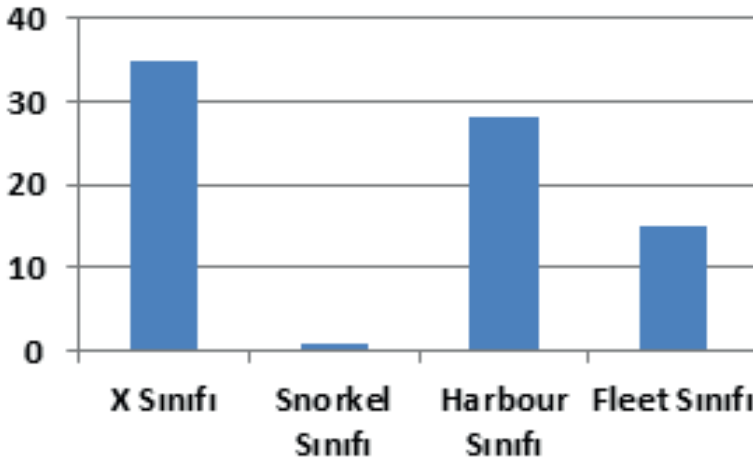
37 The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan, age, s.63.

ABD, 25 İSA ile envanterinde en fazla İSA bulunduran ülkedir. ABD'yi 18 İSA ile İngiltere ve 7 İSA ile İsrail takip etmektedir. Yapılan araştırmada, Türkiye'de geliştirilen 3 adet İSA'ya ilişkin olarak somut verilere ulaşılabilmiş ve değerlendirmeler yapılabilmştir.



Şekil-7: İSA'ların Ülkelere Göre Dağılımı

Şekil 8'de de gösterildiği üzere, "X Sınıfı" İSA'lar dünyada en fazla geliştirilen İSA'lardır. Ardından, Harbour ve Fleet Sınıfı İSA'lar gelmektedir.



Şekil-8: Sınıflarına Göre İSA Sayıları

Türkiye’de halihazırda ASELSAN tarafından 2 İSA (Levent ve Albatros), Global Teknik Aş. tarafından 1 İSA (Globia) geliştirilmiş/geliştirilmektedir. ABD ve NATO sınıflandırma kriterlerine göre Levent İnsansız Suüstü Aracı, Harbour sınıfı; Albatros ve Globia İnsansız Suüstü Araçları ise X Sınıfı içerisinde yer almaktadır.

LEVENT İnsansız Suüstü Aracı, asimetrik tehdit ile mücadele, sahil gözetleme, mayın karşı tedbirleri, liman ve boğaz güvenliği, İGK, eğitim atışları için hedef yedekleme ve lojistik destek maksatlı görevleri insansız olarak gerçekleştirmek amacıyla geliştirilmiştir.³⁰ kts gibi yüksek hızlarda



Şekil-9: ALBATROS³⁸



Şekil-10: LEVENT³⁹



Şekil-11: GLOBIDA⁴⁰

kullanılabilen ve dayanıklı bir platform (RHIB (Rigid-Hull Inflatable Boat)) üzerinde geliştirilen LEVENT, modüler altyapısı sayesinde, farklı platformlar ve faydalı yükler ile kolayca entegre edilebilecek bir yapıdadır. RADAR’ı ve TV/Termal gözetleme sistemi ile gece ve gündüz etkili olarak kullanılabilen sisteme, uzaktan kumandalı silah sistemi de monte edilebilmektedir. LEVENT, taşınabilir ya da gemiye veya sabit tesise konuşlandırılabilir özellikteki ağ tabanlı kontrol konsolu ile tüm fonksiyonlarıyla uzaktan kontrol edilebilmektedir. Kontrol konsolu gemi ağına ya da komuta kontrol sistemlerine entegre edilerek kullanılabilir. ⁴¹

ALBATROS insansız suüstü aracı, Deniz Kuvvetleri gemilerinin fiili silah atışlarında suüstü hedefi olarak kullanılmak üzere dizayn edilmiş bir

38“Albatros İnsansız Suüstü Hedef Botu”, https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/basin-odasi/Brosurler/Gudum-ve-Insansiz-Sistemler/ALBATROS-T_TR.pdf (Erişim Tarihi: 29.03.2019).

39“Levent İnsansız Suüstü Aracı”, <https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/cozumlerimiz/insansiz-sistemler/insansiz-araclar/levent-insansiz-su-ustu-araci> (Erişim Tarihi: 29.03.2019).

40Global Teknik Aş. İsimli İnternet Sayfası, “İnsansız Suüstü Aracı Üretimi”, http://www.globalteknik.com.tr/default.asp?dil=tr&kkk=gurupaciklama&id=14&resim=deniz_platformu.jpg&altID=8&anaadi=Deniz%20Platformu (Erişim Tarihi: 29.03.2019).

41 ASELSAN Resmi İnternet Sayfası, “LEVENT İnsansız Su Üstü Aracı”, <https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/cozumlerimiz/insansiz-sistemler/insansiz-araclar/levent-insansiz-su-ustu-araci> (Erişim Tarihi: 13.02.2019)

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

“İnsansız Süratli Suüstü Hedef Botu”dur. ALBATROS, ayrıca gerçekleştirdiği süratli manevralar ile gemilerin asimetrik tehditlere karşı eğitiminde de kullanılabilir.

Tablo-2: Levent İnsansız Suüstü Aracının Özellikleri⁴²

<p>Temel Özellikler</p> <p>Yüksek Hareket Kabiliyetine Sahip RHIB Bot</p> <p>İnsanlı/İnsansız Kullanım</p> <p>Uzaktan Kumanda/Otonom Seyrüsefer</p> <p>Gündüz/Gece Operasyon Kabiliyeti</p> <p>Göreve Uygun Faydalı Yükler</p> <p>Seyir RADAR'ı ve AIS</p> <p>Kolayca Uyarlanabilen Modüler Mimari</p>	<p>Faydalı Yükler</p> <p>Hassas Stabilize Yönlendirici Gündüz Görüş Kamerası</p> <p>Termal Kamera</p> <p>Lazer Mesafe Ölçer</p> <p>Anons ve Uyarı Sistemi</p> <p>Sonar, İskandil</p> <p>7.62mm SARP Stabilize Silah Sistemi</p> <p>Otomatik Hedef Tespit ve Takip Kiti</p> <p>ROV</p>
<p>Kullanım Alanları</p> <p>Mayın Karşı Tedbirleri</p> <p>İGK</p> <p>Liman, Boğaz ve Deniz Ticareti Güvenliği</p> <p>Asimetrik Tehditler ile Mücadele</p> <p>Kıyı Devriyesi</p> <p>Arama ve Kurtarma</p> <p>Hedef Çekme Gemisi</p> <p>Lojistik Destek</p>	<p>Haberleşme Sistemi</p> <p>Sayısal, Kablosuz, Ağ Tabanlı</p> <p>Yüksek Hızda Veri ve Görüntü İletişimi</p> <p>Acil Durum Haberleşme Sistemi</p>
<p>Taşıyıcı Platform</p> <p>7.30 metre RHIB Bot</p> <p>İçten Takma Dizel Makine ve Su Jeti</p> <p>Platform Ağırlığı : < 3000 kg</p> <p>Hız : > 30 deniz mili/saat</p> <p>Menzil : > 200 deniz mili</p>	<p>Kontrol Konsolu</p> <p>Taşınabilir veya Gemiye Konuşlandırılabilir</p> <p>Platform/Faydalı Yük Kontrolü</p> <p>Canlı Video Görüntüleme ve Kaydetme</p> <p>Taktik Harita Görüntüleme</p> <p>Görev Planlama</p>

42 “LEVENT İnsansız Su Üstü Aracı Broşürü”, https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/basin-odasi/Brosurler/Gudum-ve-Insansiz-Sistemler/LEVENT_TR.pdf (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

ALBATROS, yüksek hız ve manevra kabiliyetine sahip olup suüstü gemileri seyir halinde iken güdümlü mermi, top, yakın savunma silah sistemleri ve benzeri silahlar ile üzerine atış yapılabilir. Ayrıca, otonom, yarı otonom veya uzak kumanda modlarında da kullanılabilir. Araç; tatbikat, silahlı atış ve eğitimlerin amaçlarına göre önceden belirlenen çeşitli taktiksel senaryoları icra edebilen ve ayrıca üzerine entegre edilecek muhtelif faydalı yükler ile çeşitli görevleri yerine getirebilen etkili bir araçtır.⁴³

Tablo-3: ALBATROS İnsansız Hedef Botunun Özellikleri⁴⁴

Teknik Özellikler		Uygulamalar
En	: 1.65 m	Hedef botu
Boy	: 5.50 m	Hedefin tespit edilmesi
Ağırlık	: 950 kg	Faydalı Yük
Hız	: 40+ kts	Radar reflektör
Kontrol menzili	: 10nm	Çakar lamba
Görev süresi	: 6 saat	Kamerası
Tahrik sistemi	: Dizel motor	

Global Teknik şirketi tarafından geliştirilen GLOBİDA İnsansız Suüstü Aracı, üzerinde faydalı yük olarak sonar, radar ve gece görüş kamerası taşıyabilen, İGK, deniz güvenliği, arama/kurtarma gibi görevlerde kullanılmak üzere dizayn edilmiş bir araçtır. Teknik özellikleri Tablo 4’de belirtilmiştir.

Tablo-4: GLOBİDA İnsansız Deniz Aracı Teknik Özellikleri⁴⁵

Uzunluk	3,95 mt.
Genişlik	1,24 mt.
Yükseklik	1,38 mt.
Ağırlık	300 kg.
Sürat	30 kts
Görev Süresi	10 saat
Faydalı Yükler	Radar, Sonar, Gece Görüş

43 Milli Savunma İsimli İnternet Sayfası, “ALBATROS-T İnsansız Su Üstü Hedef Botu”, <http://www.milliasavunma.com/albatros-t-insansiz-su-ustu-hedef-botu/>, (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

44 “Albatros İnsansız Suüstü Hedef Botu”, agy, (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

45 Global Teknik İsimli İnternet Sitesi, İnsansız Suüstü Aracı Üretimi, http://www.globalteknik.com.tr/default.asp?dil=tr&kkk=gurupaciklama&id=14&resim=deniz_platformu.jpg&altID=8&anaadi=Deniz%20Platformu (Erişim Tarihi: 13.02.2019)

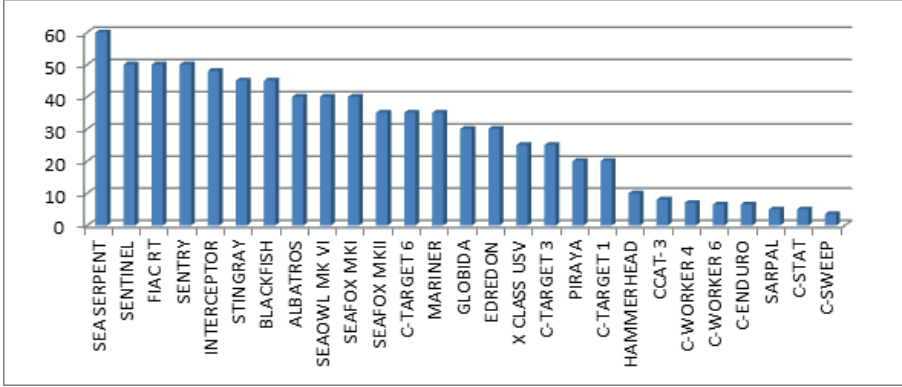
DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

GLOBIDA ve ALBATROS'un, diğer X Sınıfı İSA'lar ile kıyaslandığında (Tablo 5) boy, sürat ve görev süreleri gibi çeşitli özellikler açısından bir değerlendirme yapmak mümkündür.

Tablo-5: X Sınıfı İSA'ların Boy, Sürat ve Görev Süresi Bilgileri

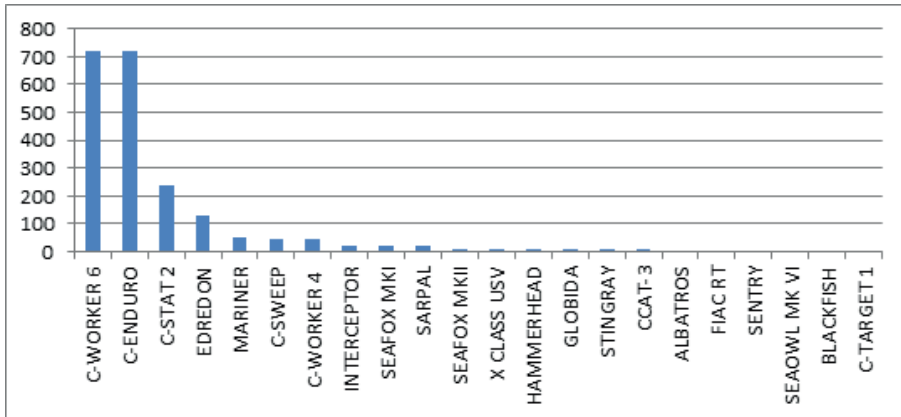
NO	İSA	Ülke	Boy	Sürat (kts)	Görev Süresi (saat)
1	ALBATROS	Türkiye	5,5	40	6
2	GLOBIDA	Türkiye	3,95	30	10
3	BLACKFISH	ABD	3,22	45	1
4	SEA SERPENT	ABD/BAE	3	60	--
5	INTERCEPTOR	ABD	6,5	48	24
6	SEAOWL MK VI	ABD	3,8	40	5
7	SEAFOX MKI	ABD	4,9	40	24
8	SEAFOX MKII	ABD	5,2	35	12
9	SENTINEL	ABD	4,67	50	---
10	X CLASS USV	ABD	1,7	25	12
12	CCAT-3	İngiltere	3	8	8
13	C-STAT 2	İngiltere	2,7	5	240
14	C-SWEEP	İngiltere	2	3,5	48
15	C-TARGET 1	İngiltere	1,7	20	1
16	C-TARGET 3	İngiltere	3,5	25	---
17	C-TARGET 6	İngiltere	6,5	35	---
18	FIAC RT	İngiltere	3,5	50	6
19	SENTRY	İngiltere	3,5	50	6
20	C-WORKER 4	İngiltere	4,2	7	48
21	C-WORKER 6	İngiltere	5,8	6,5	720
22	C-ENDURO	İngiltere	4,2	6,5	720
23	STINGRAY	İsrail	3,2	45	8
24	PIRAYA	İsveç	4	20	---
25	HAMMERHEAD	Kanada	5,2	10	12
26	SARPAL	Kanada	4,9	5	24
27	MARINER	Norveç	5,9	35	50
28	EDREDON	Polonya	5,7	30	130

X Sınıfı İSA'lar arasında, sahip oldukları maksimum hız kapasiteleri açısından bir kıyaslama yapıldığında (Şekil 13), birinci sırayı 60 kts sürat yapabilen ABD/BAE ortak yapımı SEA SERPENT almaktadır. 40 kts sürat yapabilen ALBATROS, 8'inci sırada yer almaktadır. 30 kts hız yapma imkân kabiliyetine sahip GLOBİDA'da da dünya ortalamasının üzerinde bir sürat kapasitesine sahiptir.



Şekil-12: X Sınıfı İSA'ların Maksimum Hız Kapasiteleri Açısından Kıyaslanması

Görev süresi bakımından (Şekil 13) İngiliz ASV Global şirketinin ürettiği, C-WORKER6 ve C-ENDURO, X sınıfının öne çıkan modelleridir. Bahse konu İSA'ların 720 saat gibi uzun süreli görev kapasitesine sahip olmasının nedeni, güneş ve rüzgar enerjisini ilave güç kaynakları olarak kullanmaları ve daha çok liman güvenliği, muhabere aktarması ve oşinografik araştırma gibi fazla güç sarfiyatı gerektirmeyen görevler için dizay edilmiş olmalarından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. 6 saatlik görev süresi ile ALBATROS, muadillerinin gerisinde kalmış gibi gözükmemektedir. Bununla birlikte, fiili silah atış eğitimlerinde hedef botu olarak kullanılan ALBATROS için 6 saatlik sürenin yeterli olduğu değerlendirilmektedir.



Şekil-13: X Sınıfı İSA'ların Görev Süresi (saat) Bakımından Kıyaslanması

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

GLOBIDA ise, 10 saatlik görev süresi ile muadillerinin arasında ön sıralarda yer almamaktadır (Şekil 13). Bununla birlikte, GLOBIDA'nın mevcut boy ve gövde yapısı nedeni ile açık denizlerde görevlendirilmesinin uygun olmayacağı, askeri üs/liman yaklaşma sularında keşif, gözetleme, karakol ve liman güvenliği amacıyla görevlendirilmesi halinde ise 10 saatlik görev süresinin, bu tip görevler için uygun olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca, birden fazla GLOBIDA envantere alındığı takdirde, İSA'lar bindirmeli olarak görevlendirilebilecek, böylelikle İSA'nın görev süresindeki zafiyet giderilerek 24 saat esasına göre planlama yapılabilecektir.

Tablo-6: Harbor Sınıfı İSA'ların Teknik Bilgileri

NO	İSA	Ülke	Boy (metre)	Faydalı Yük Kapasitesi (kg)	Sürat (kts)	Görev Süresi
1	LEVENT	Türkiye	7	1400	30	Min. 4 saat
2	BOOMERANGER	ABD/BAE	11	---	50	---
3	ECLIPSE	ABD/BAE	11	---	50	10
4	HARBOUR CL. USV	ABD	7	---	35	12
5	SPARTAN SCOUT	ABD	7/11	1361/2268	30	---
6	ANACONDA-2	ABD	10,7	---	50	---
7	B7	BAE	7	750	45	---
8	B10	BAE	10	1200	45	---
9	SEAFLY	Çin	10,25	1500	45	---
10	INSPECTOR MK-1	Fransa	7	---	35	15
11	INSPECTOR MK-2	Fransa	8,4	---	25	6
12	RODEUR	Fransa	9,2	---	50	---
13	ARCIMS	İngiltere	11	4000	40	---
14	C-TARGET 9	İngiltere	8,95	---	50	---
15	MAST	İngiltere	10	---	60	---
16	C-WORKER 7	İngiltere	7,2	---	6,5	--
17	C-WORKER 8	İngiltere	7,7	---	10	---
18	PROTECTOR	İsrail	9/11	---	50	---
19	SEASTAR	İsrail	7/11	1500/2500	27/45	10
20	SILVER MARLIN	İsrail	10,6	2500	45	36
21	BARACCUDA	Kanada	7,23	227	20	15
22	U-RANGER	İtalya	11	---	40	---
23	VENUS-9	Singapur	9	2500	30	8
24	VENUS-11	Singapur	11	4500	35	---
	Ortalama	---	8,97	2015	38	14

Harbour Sınıfı bir İSA olarak LEVENT İnsansız Suüstü Aracının, aynı sınıf içinde yer alan diğer İSA'larla karşılaştırılması için açık kaynaklardan elde edilen bilgiler doğrultusunda hazırlanan veriler Tablo 6'da belirtilmiştir. LEVENT insansız deniz aracının faydalı yük kapasitesi açık kaynaklarda yer almamasına rağmen, aynı özelliklere sahip "SPARTAN SCOUT" ile benzer taşıma kapasitesine sahip olduğu değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, LEVENT'in faydalı yük kapasitesinin 1400 kg olduğu varsayılmıştır.

5.İSA'ların Kullanım Alanları ve Milli İSA'lar Açısından Değerlendirme

ABD Donanması İnsansız Suüstü Araçları Ana Planı'nda (Master Plan), İSA'lar tarafından icra edilebilecek en uygun 7 yüksek öncelikli görev; Mayın Karşı Tedbirleri, Denizaltı Savunma Harbi, Deniz Güvenliği, Suüstü Harbi, Özel Kuvvet Harekatının Desteklenmesi, Elektronik Harp, Denizde Denetim Harekatı olarak açıklanmıştır.⁴⁶ NATO için yapılan İSA görev tanımları da bahse konu ABD Ana Planı ile paralellik göstermektedir.^{47, 48}

Açık kaynaklardan elde edilen bilgiler ışığında günümüzde ülkelerin envanterlerinde yer alan İSA'ların görev tanımlarına bakıldığında da (Ek-3), İSA kullanım alanlarının, ABD USV Master Plan ve NATO görev tanımlamaları ile benzerlik gösterdiği görülmektedir.

İnsansız araçların Ek-3'de yer alan görev tanımları incelendiğinde, İSA'ların deniz harekâtında pek çok maksatla kullanıldığı görülmektedir. Toplam 77 İSA, 23 farklı tipte görevi yapacak şekilde dizayn edilmiştir. Bahse konu İSA'ların büyük bir kısmı çok fonksiyonlu olup birden fazla görevi icra edebilme yeteneğine sahiptir. Bir kısmı ise modüler yapıda olup, kullanılan faydalı yüke göre, görev paketi değiştirilerek başka görevlerde kullanılabilir. Örnek olarak; İsrail'in Rafael Advanced Defense Systems firması tarafından geliştirilen PROTECTOR isimli İSA'sı, farklı görev paketleri ile Denizaltı Savunma Harbi, Mayın Harbi veya Suüstü Harbi maksatlı olarak kullanılabilir.⁴⁹

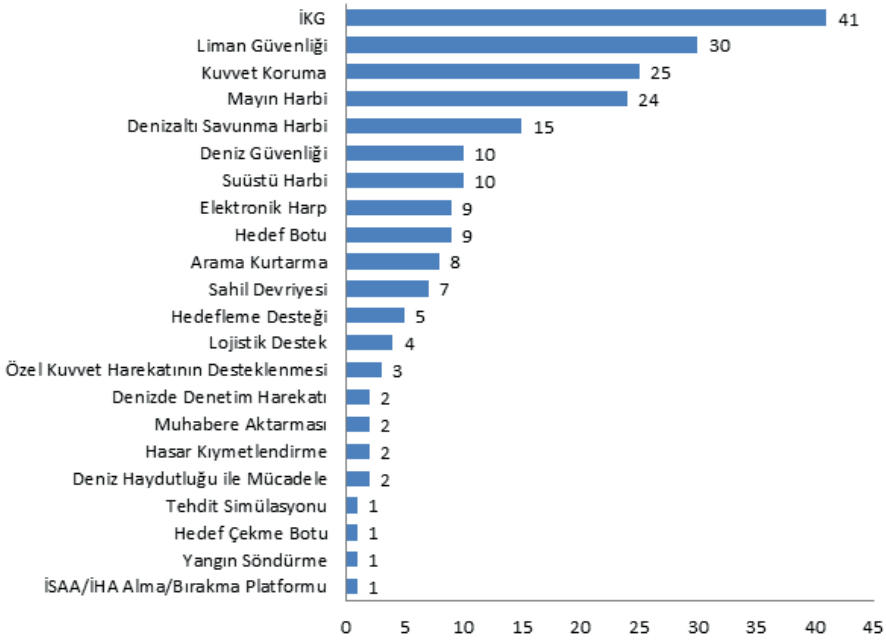
46 The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan, a.g.e., s.11.

47 Study (2009) For Maritime Unmanned Systems (MUS) In NATO, The Combined Joint Operations from the Sea Centre of Excellence, 2009, http://www.cjoscoe.org/images/MUS_in_NATO.pdf (Erişim Tarihi: 13.02.2019)

48 Guidance for developing Maritime Unmanned Systems (MUS) capability, Combined Joint Operations from the Sea Centre of Excellence, 2009 <https://info.publicintelligence.net/CJOSCOE-MUS.pdf> (Erişim Tarihi: 13.02.2019)

49 Naval Technology İsimli İnternet Sayfası, "Protector Unmanned Surface Vehicle (USV)", <https://www.naval-technology.com/projects/protector-unmanned-surface-vehicle/>, (Erişim Tarihi:27.03.2019)

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER



Şekil-14: İSA'ların Görev Dağılımları

Şekil 14'den de görülebileceği üzere İSA'ların en fazla kullanıldığı alan İGK'dır. İncelenen İSA'ların yarısından fazlasının (%53) İGK imkân ve kabiliyetine sahip olduğu görülmektedir. İGK'nın Suüstü Harbi, Denizaltı Savunma Harbi ve liman güvenliği gibi görevlerin tamamlayıcı bir fonksiyonu olduğu dikkate alındığında bunun normal karşılanacak bir durum olduğu değerlendirilmektedir. Mayın Harbi kategorisi; mayın avlama, mayın tarama ve mayın tespit görevlerini kapsamaktadır. Bu kapsamda Mayın Harbi imkân ve kabiliyetine sahip İSA'ların bir kısmı mayın tarama, bir kısmı ise mayın avlama görevlerinde kullanılabilmektedirler. Mevcut görev tipleri incelendiğinde temel harp neveleri⁵⁰ arasında Denizaltı ve Mayın Harbi'ne öncelik verildiği görülmektedir.

Türkiye'de geliştirilen İSA'lar, Şekil 14'da belirtilen 23 kullanım alanından 8'ini yapabilme kabiliyetine sahiptir (Tablo7). Ayrıca, görev tanımlarında yer almamasına rağmen sahip oldukları teknik yetenekler nedeni ile GLOBIDA'nın liman güvenliği maksadı ile de kullanılabileceği değerlendirilmektedir.

⁵⁰ Deniz Harbinde; Denizaltı Savunma Harbi, Denizaltı Harbi, Suüstü Harbi, Hava Savunma Harbi ve Mayın Harbi temel harp nevelerinden sayılmaktadır.

Tablo -7: Türkiye’de Dizayn Edilen İSA’ların Kullanım Alanları

NO	İSA	Üretici Firma	Kullanım Alanı
1	GLOBIDA	Global Teknik Aş.	1) Deniz Güvenliği 2) İGK 3) Arama Kurtarma
2	ALBATROS	ASELSAN	1) Hedef Botu
3	LEVENT	ASELSAN	1) Mayın Tarama 2) İGK 3) Liman Güvenliği 4) Kuvvet Koruma 5) Sahil Devriyesi 6) Hedef Çekme Botu 7) Arama Kurtarma 8) Lojistik Destek

Türkiye’de bulunan İSA’lar, Şekil 14’da da üst sıralarda yer alan ve harpte önemli bir kuvvet çarpanı etkisi yaratacağı değerlendirilen, Denizaltı Savunma Harbi, Suüstü Harbi ve Elektronik Harp görev fonksiyonlarına sahip değillerdir.

Özellikle sualtı akustik ortam şartları, denizaltılara suüstü gemileri ile kıyaslandığında daha uzak mesafelerden temaselde etme imkânı/baskın avantajı sağladığından, pek çok ülke tarafından Denizaltı Savunma Harbi maksatlı İSA geliştirme çalışmalarına önem verilmektedir. Günümüzde geliştirilen her 5 İSA’dan birinin Denizaltı Savunma Harbi maksatlı olduğu görülmektedir. ABD tarafından geliştirilen ve deniz testleri devam eden “Sea Hunter İnsansız Deniz Aracı”, bu alandaki en iddialı çalışmalardan biridir. Bahse konu araç, ABD’nin insansız sistemler ile denizaltı savunma harbi yapılmasına verdiği önem ve önceliğin bir göstergesidir.

Çevre denizlerimizin muhasım denizaltı harekâtına elverişli sığ suları içermesi ve suüstü unsurlarının emniyeti açısından önem arz eden liman çıkışları ve adalar arasında kalan boğazların muhasım denizaltılar tarafından kontrol edilmesi halinde deniz ulaştırma yollarının kesilmesine neden olacağından öncelikle DSH maksatlı İSA’lar geliştirmesi önem arz etmektedir.

Suüstü Harbi ise İSA kullanımının giderek arttığı bir temel harp nevidir. İSA’ların Suüstü Harbindeki temel rolü, muhasımın tespiti ve bilahare karar vericinin teşhis işlemini gerçekleştirilmesine imkân sağlayacak verileri ilgili komuta kontrol merkezine aktarmasıdır. Bu noktada, harp döneminde görev yapacak İSA’ların Elektronik Karıştırma ortamında görev icra edebilecek yeteneklere sahip olması gerekmektedir. İSA’lar Suüstü Harbinde hedef bilgilerinin aktarımından güdümlü mermi angajmanına kadar birçok rolde kullanılmaktadır. Ancak, en önemli özellikleri karar vericilere sağladığı bilgiler sayesinde önemli bir karar destek vasıtası olarak kullanılabilmesidir.

Bu kapsamda Türk Deniz Kuvvetleri için de Suüstü Harbi maksatlı İSA'ların geliştirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

7. Sonuç

İSA'ların deniz harekâtında kullanımı gün geçtikçe artmaktadır. Bu sistemlerin, deniz harekât ortamında istihbarat, keşif, gözetleme ve düşmana angaje olmak maksatlarıyla, öncelikle temel harp nevelerinde yoğun olarak kullanılacağı, bu çalışma kapsamında incelenen İSA modellerinden de görülmektedir.

İSA'lar, uzun süreli görev yapabilme ve faydalı yük taşıma kapasiteleri açısından diğer insansız araçlara göre daha avantajlıdır. Ayrıca, uygun sensörler ile donatılan İSA'lar aynı anda su üstü ve su altından bilgi toplayabilme imkân ve kabiliyetine sahiptirler. Bu sistemlerin en önemli özelliklerinden birisi ise insan için kabul edilemeyecek kadar riskli harekât ortamlarında etkinlikle kullanılabilir olmalarıdır. Gelişen teknoloji ile birlikte önümüzdeki yıllarda İSA'ların, deniz harekât alanında kullanım oranının daha da artması beklenmektedir. Günümüzde birçok ülke deniz kuvvetlerinin kullanımına yönelik farklı görev fonksiyonlarını yerine getirebilen İSA'lar geliştirmiş/geliştirmektedir.

Bu çalışmada, ülkelerin deniz harekâtında kullandığı İSA modellerine ilişkin olarak yapılan araştırma sonucunda 77 adet İSA için çeşitli değerlendirmeler yapılmıştır. Değerlendirmeler neticesinde;

- 30 kts sürat yapabilen GLOBIDA ve 40 kts sürat yapabilen ALBATROS İSA'larının, içinde bulunduğu X Sınıfı İSA'lar arasında, görev fonksiyonları da dikkate alındığında dünya ortalamasının üzerinde bir seviyede oldukları,
- ALBATROS'un görev süresi dikkate alındığında günümüz için yeterli olduğu, bununla birlikte, önümüzdeki yıllarda suüstü platformlarının sayısının artması ile birlikte, 6 saatten uzun sürebilecek fiili silah atışları için ALBATROS ve benzeri İSA'lara ihtiyaç duyulabileceği,
- Görev tanımlarında yer almamasına rağmen GLOBIDA'nın uygun sensor ve/veya silahlarla donatılması halinde liman savunmasında da etkinlikle kullanılabilmesi için, bununla birlikte 24 saat esasına göre tam bir kaplama sağlanabilmesi için, tek bir üs/liman için üs/limanın sahip olduğu deniz alanının büyüklüğüne göre birden fazla GLOBIDA'ya ihtiyaç duyulabileceği,

- Türkiye’de geliştirilen İSA’ların literatürde geçen 23 kullanım alanından 8’inde kullanılabildiği, temel harp nevelerinden Denizaltı Savunma Harbi ve Suüstü Harbi icra edebilme kabiliyeti bulunmadığı sonuçlarına ulaşılmıştır.

İncelenen 77 İSA’dan 15’i Denizaltı Savunma Harbi, 10’u Suüstü Harbi, 9’u Elektronik Harp maksatlı olarak kullanılabilmektedir. Bu kullanım alanları Türkiye’de geliştirilen İSA’ların başlıca eksik yönlerini oluşturmaktadır. Bu kapsamda Denizaltı Savunma Harbi ve Suüstü Harbi’nde kullanılabilecek İSA’ların geliştirilerek Türk Deniz Kuvvetleri envanterine kazandırılması faydalı olacaktır.

Yeni üretilen İSA’larda asıl beklenti, birçok görevi birlikte icra edebilmek olarak tanımlanan çok fonksiyonluluk ve modülerliktir. Türk Deniz Kuvvetleri için geliştirilecek İSA’ların da bu beklentileri karşılayacak şekilde geliştirilmesi önem arz etmektedir.

Dünyada söz sahibi donanmaların bu alana oldukça yüklü miktarda yatırım yaptıkları, üs/liman savunmasından, açık denizde denizaltı saha aramasına kadar birçok alanda İSA geliştirdikleri açık kaynaklardan görülmektedir. Bu kapsamda ülkemiz savunma sanayi paydaşları, çeşitli görev fonksiyonlarını yerine getirebilecek, modüler yapıda İSA’lar geliştirmesi için yönlendirilmeli ve teşvik edilmelidir.

KAYNAKÇA

Makaleler

BERTRAM Volker, “Unmanned Surface Vehicles-A Survey”, Skibsteknisk Selskab, Copenhagen, Denmark, 2008, 1: 1-14.

CLARK Vern, Sea Power 21: Projecting decisive joint capabilities, Department of The Navy Washington DC., 2002.

CORFIELD, S.J. ve diğ., “Unmanned Surface Vehicles-Game Changing Technology For Naval Operations”, IEE Control Engineering Series, 2006.

GRAHAM Matthew M, “Unmanned Surface Vehicles: An Operational Commander’s Tool For Maritime Security” Naval War Coll Newport Ri Joint Military Operations Dept, 2008.

MANLEY Justin E., “Development Of The Autonomous Surface Craft “ACES””, IEEE, 1997.

MANLEY Justin E., “Unmanned Surface Vehicles, 15 Years Of Development”, IEEE, 2008.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

MARTIN Antoine, “Unmanned Maritime Systems: Global Review Of Technology, Roadmaps, Roles, Challenges & Opportunities, And Predictions.” UVS Consulting LLC., 2013.

SIMETTI Enrico, “Planning and Control of Autonomous Marine Systems”, Computer and System Science University of Genova, 2012.

SUMMEY Delbert C. ve diğ., “Shaping The Future Of Naval Warfare With Unmanned Systems”, Coastal Systems Station Panama City Fl, 2001.

VANECK Thomas W., “Automated Bathymetry Using An Autonomous Surface Craft”, Navigation, 43(4),1996.

YAN Ru-jian ve diğ., “Development And Missions Of Unmanned Surface Vehicle”, Journal of Marine Science and Application, 2010.

SAVITZ Scott ve diğ., “Us Navy Employment Options For Unmanned Surface Vehicles (Usvs)”, RAND National Defense Research Inst., Santa Monica CA, 2013.

Raporlar

KAMİNSKİ Paul ve diğ., “Task Force Report: The Role Of Autonomy İn Dod Systems”, Office of Secretary of Defense (OSD) Defense Science Board, 2012.

İnternet Kaynakları

ASELSAN İnternet Sayfası, LEVENT İnsansız Su Üstü Aracı, <https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/cozumlerimiz/insansiz-sistemler/insansiz-araclar/levent-insansiz-su-ustu-araci> (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

Albatros İnsansız Suüstü Hedef Botu, https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/basin-odasi/Brosurler/Gudum-ve-Insansiz-Sistemler/ALBATROS-T_TR.pdf, (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

“Captain R. Robinson Harris on Flexible Naval Forces and 21st Century Con-ops”, <https://sldinfo.com/2009/12/captain-r-robinson-harris-on-flexible-naval-forces-and-21st-century-con-ops/> (Erişim Tarihi: 27.11.2018)

“Geleceğin Deniz Savaşlarında İnsansız Dönem», <http://defenceandtechnology.com/2016/09/20/gelecegin-deniz-savaslarinda-insansiz-donem/> (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

Global Teknik İsimli İnternet Sitesi, İnsansız Suüstü Aracı Üretimi, http://www.globalteknik.com.tr/default.asp?dil=tr&kkk=gurupaciklama&id=14&resim=deniz_platformu.jpg&altID=8&anaadi=Deniz%20Platformu (Erişim Tarihi: 13.02.2019)

Guidance for developing Maritime Unmanned Systems (MUS) capability,

Combined Joint Operations from the Sea Centre of Excellence, 2009, http://www.cjoscoe.org/images/MUS_in_NATO.pdf (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

LEVENT İnsansız Su Üstü Aracı Broşürü, https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/basin-odasi/Brosurler/Gudum-ve-Insansiz-Sistemler/LEVENT_TR.pdf (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

“Mine Division 113 Vietnam”, <http://minedivision113vietnam.com/?lnk=Boat%20Pictures/RiverMineSweepers/&crumb=Boat%20Pictures/RiverMineSweepers> (Erişim Tarihi: 27.11.2018).

Naval Technology İsimli İnternet Sitesi, Protector Unmanned Surface Vehicle (USV), <https://www.naval-technology.com/projects/protector-unmanned-surface-vehicle/>, (Erişim Tarihi:27.03.2019)

Navy Matters İsimli İnternet Sitesi, LCS and RMMV, <https://navy-matters.blogspot.com/2016/05/lcs-and-rmmv.html>, (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

Public İntelligence İnternet Sayfası, “Guidance for developing Maritime Unmanned Systems (MUS) capability”, <https://publicintelligence.net/cjoscoe-mus/> (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

Researchgate İnternet Sitesi, “Unmanned Vehicles in the Maritime Domain: Missions, Capabilities, Technologies and Challenges” https://www.researchgate.net/publication/322312611_Unmanned_vehicles_in_the_maritime_domain (Erişim Tarihi:12.03.2019).

Study (2009) For Maritime Unmanned Systems (MUS) In NATO, The Combined Joint Operations from the Sea Centre of Excellence, 2009, http://www.cjoscoe.org/images/MUS_in_NATO.pdf (Erişim Tarihi: 13.02.2019)

The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan, US Department of Navy, 2007, s.81 <https://www.navy.mil/navydata/technology/usvmppr.pdf> (Erişim Tarihi: 13.02.2019).

USNI News İsimli İnternet Sitesi, Navy’s Remote Minehunting System, <https://news.usni.org/2016/03/24/navys-remote-minehunting-system-officially-cancelled-sonar-may-live-on> (Erişim Tarihi: 12.02.2019).

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

EK-1: Ülkelerin Elinde Bulunan İSA Modelleri

NO	İSA	ÜLKE	KAYNAK
1	BLACKFISH	ABD	https://www.qinetiq-na.com/wp-content/uploads/MAC/Blackfish.pdf
2	SEA SERPENT	ABD/BAE	http://www.navaldrone.com/Sea-Serpent.html
3	INTERCEPTOR	ABD	http://www.navaldrone.com/Interceptor.html
4	SEAOWL MK VI	ABD	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
5	SEAFOX MKI	ABD	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
6	SEAFOX MKII	ABD	http://www.navaldrone.com/OWL-MKII.html
7	SENTINEL	ABD	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
8	X CLASS USV	ABD	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
9	DRAGONSPY	ABD	http://uis.sg/2015/11/12/dragon-spy/
10	MUSCLE	ABD	https://auvac.org/uploads/publication_pdf/Pms406_PROGRAM.pdf http://www.navaldrone.com/MUSCL.html
11	PIONEER	ABD	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
12	SEASTALKER	ABD	http://www.navaldrone.com/Sea-Stalker-USV.html
13	BAE ESGRUM	Ekvator	https://www.naval-technology.com/features/featurehands-on-deck-armed-unmanned-surface-vessels/ http://www.navaldrone.com/BAE-ESGRUM.html
14	GLOBIDA	Türkiye	http://www.globalteknik.com.tr/default.asp?dil=tr&kkk=gurupaciklama&id=14&resim=deniz_platformu.jpg&altID=8&anaadi=Deniz%20Platformu
15	ALBATROS	Türkiye	https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/basin-odasi/Brosurler/Gudum-ve-Insansiz-Sistemler/ALBATROS-T_TR.pdf
16	CCAT 3	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-cat-3/
17	C-STAT 2	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-stat/
18	C-SWEEP	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-sweep/
19	C-TARGET 1	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-target-1/
20	C-TARGET 3	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-target-3/
21	C-TARGET 6	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-target-6/
22	FIAC RT	İngiltere	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
23	SENTRY	İngiltere	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf

24	C-WORKER 4	İngiltere	https://www.asvglobal.com/wp-content/uploads/2017/03/C-Worker-4.pdf
25	C-WORKER 6	İngiltere	https://www.asvglobal.com/wp-content/uploads/2017/03/C-Worker-6.pdf
26	C-ENDURO	İngiltere	https://www.asvglobal.com/wp-content/uploads/2017/03/C-Enduro.pdf
27	STINGRAY	İsrail	https://elbitsystems.com/products/uas/unmanned-surface-vehicle/ http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
28	LIVYATAN	İsrail	http://www.navaldrone.com/LIVYATAN.html
29	PIRAYA	İsveç	http://www.navaldrone.com/Piraya.html
30	HAMMERHEAD	Kanada	http://targetsystems.qinetiq.com/static/media/files/Hammerhead_USV-T_v4.pdf
31	SARPAL	Kanada	https://www.oceanologyinternational.com/___novadocuments/433574?=-636525920174300000
32	JAMPIRAS	Malezya	http://www.navaldrone.com/Jampiras.html
33	MARINER	Norveç	https://maritimerobotics.com/mariner-usv/
34	EDREDON	Polonya	http://www.navaldrone.com/Edredon.html
35	BOOMERANGER	ABD/BAE	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
36	ECLIPSE	ABD/BAE	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
37	HARBOUR CLASS USV	ABD	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
38	SPARTAN SCOUT	ABD	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
39	ANACONDA-2	ABD	http://www.navaldrone.com/AN-2_ANACONDA.html
40	MHU-Mine Hunting USV	ABD	http://www.navaldrone.com/MHU.html
41	POWERVENT	ABD	http://www.navaldrone.com/powervent.html
42	B7	BAE	https://www.almarakeb.net/b--series.html
43	B10	BAE	https://www.almarakeb.net/b--series.html
44	SEAFly	Çin	https://www.janes.com/images/assets/219/77219/Sea_sentinels_Chinese_unmanned_maritime_systems_gain_traction.pdf
45	INSPECTOR MK-1	Fransa	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
46	INSPECTOR MK-2	Fransa	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

47	RODEUR	Fransa	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
48	ARCIMS	İngiltere	http://www.navaldrone.com/ARCIM.html
49	C-TARGET 9	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-target-9/
50	MAST	İngiltere	https://www.asvglobal.com/tag/mast/
51	C-WORKER 7	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-worker-7/
52	C-WORKER 8	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-worker-8/
53	PROTECTOR	İsrail	http://ficci.in/events/22716/ISP/4-Oded-Fisher.pdf
54	SEASTAR	İsrail	http://www.deagel.com/Auxiliary-Vessels/SeaStar_a002294001.aspx
55	SILVER MARLIN	İsrail	http://www.defense-aerospace.com/articles-view/release/3/76551/elbit-unveils-unmanned-boat-for-security-applications.html
56	BARACCUDA	Kanada	http://cradpdf.drdc-rddc.gc.ca/PDFS/unc131/p538211_A1b.pdf
57	U-RANGER	İtalya	http://www.navaldrone.com/U-RANGER.html
58	VENUS-9	Singapur	https://www.stengg.com/media/31543/venus-brochure.pdf
59	VENUS-11	Singapur	https://www.stengg.com/media/31543/venus-brochure.pdf
60	LEVENT	Türkiye	https://www.aselsan.com.tr/tr-tr/basin-odasi/Brosurler/Gudum-ve-Insansiz-Sistemler/LEVENT_TR.pdf
61	PIRANHA	ABD	https://www.compositesworld.com/news/zyvex-unveils-piranha-unmanned-surface-vehicle
62	SEAHUNTER	ABD	https://www.darpa.mil/program/anti-submarine-warfare-continuous-trail-unmanned-vessel
63	USSV-HS	ABD	http://en.ruvsa.com/catalog/ussv_hs/
64	USSV-HTF	ABD	http://en.ruvsa.com/catalog/ussv_htf/
65	FLEET CLASS CUSV	ABD	https://www.textronsystems.com/what-we-do/unmanned-systems/cusv
66	BONEFISH	Avustralya	https://www.saabplanet.com/saab-unveiled-new-bonefish-usv/
67	TYPE 312 FUTİ	Çin	http://www.navaldrone.com/Type-312-Futi.html
68	ESPADON	Fransa	http://www.defense-aerospace.com/articles-view/release/3/120904/france-launches-espardon-naval-drone-demonstrator.html
69	C-SWEEP/ HALCYON	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-sweep/
70	C-TARGET 13	İngiltere	https://www.asvglobal.com/product/c-target-13/
71	KATANA	İsrail	https://www.homelandsecurity-technology.com/projects/katana-unmanned-surface-vessel-usv/

72	SEAGULL	İsrail	https://elbitsystems.com/products/uas/unmanned-surface-vehicle/
73	SAM-3	İsveç	https://saab.com/globalassets/commercial/naval/submarines-and-warships/naval-surface-ships/sam-3/sam3-brochure_aw_screen.pdf
74	FUGUE	Rusya	http://www.navaldrones.com/Fugue.html
75	VENUS-16	Singapur	https://www.stengg.com/media/31543/venus-brochure.pdf
76	VIGILANT	Singapur	http://www.zycraft.com/products/iusv-vigilant/
77	AN/WLD-1(V)1 RMS	ABD	http://www.navaldrones.com/RMS.html

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

EK-2: Ülkelerin Elinde Bulunan İSA' ların Üretici Şirketi ve Boyutları

NO	İSA	Ülke	Üretici Şirket	Sınıfı	Boy (mt.)
1	BLACKFISH	ABD	QinetiQ North America	X sınıfı	3,22
2	SEA SERPENT	ABD/BAE	5G Marine International, Al Seer Marine		3
3	INTERCEPTOR	ABD	5G Marine International		6,5
4	SEAOWL MK VI	ABD	DRS Defence Solutions		3,8
5	SEAFOX MKI	ABD	Northwind Marine		4,9
6	SEAFOX MKII	ABD	Northwind Marine		5,2
7	SENTINEL	ABD	Accurate Automation Corp.		4,67
8	X CLASS USV	ABD	ABD Deniz Kuvvetleri		1,7
9	DRAGONSPY	ABD	Neany		3
10	MUSCLE	ABD	ABD Deniz Kuvvetleri		2
11	PIONEER	ABD	Njordworks, Inc.		2
12	SEASTALKER	ABD	General Dynamics Robotic Systems		5
13	BAE ESRUM	Ekvator	---		2
14	GLOBIDA	Türkiye	Global Teknik Aş.		3,95
15	ALBATROS	Türkiye	ASELSAN		4,5
16	CCAT 3	İngiltere	ASV Global Ltd.		3
17	C-STAT 2	İngiltere	ASV Global Ltd.		2,7
18	C-SWEEP	İngiltere	ASV Global Ltd.		2
19	C-TARGET 1	İngiltere	ASV Global Ltd.		1,7
20	C-TARGET 3	İngiltere	ASV Global Ltd.		3,5
21	C-TARGET 6	İngiltere	ASV Global Ltd.		6,5
22	FIAC RT	İngiltere	Atlas Elektronik		3,5
23	SENTRY	İngiltere	Atlas Elektronik		3,5
24	C-WORKER 4	İngiltere	ASV Global Ltd.		4,2
25	C-WORKER 6	İngiltere	ASV Global Ltd.		5,8
26	C-ENDURO	İngiltere	ASV Global Ltd.		4,2
27	STINGRAY	İsrail	Elbit Systems		3,2
28	LIVYATAN	İsrail	Ex-Sight		3,25
29	PIRAYA	İsveç	Kockums AB		4
30	HAMMERHEAD	Kanada	Meggitt Training Systems		5,2
31	SARPAL	Kanada	International Submarine Engineering		4,9
32	JAMPIRAS	Malezya	Azhar Bin Ariffin		3
33	MARINER	Norveç	Maritime Robotics AS		5,9

34	EDREDON	Polonya	Gdansk University of Technology		5,7
35	BOOMERANGER	ABD/BAE	5G Marine International, Al Seer Marine	Harbour Sınıfı	11
36	ECLIPSE	ABD/BAE	5G Marine International, Al Seer Marine		11
37	HARBOUR CLASS USV	ABD	AAI Corp.		7
38	SPARTAN SCOUT	ABD	ABD Deniz Kuvvetleri		7/11
39	ANACONDA-2	ABD	Swiftships Shipbuilders		10,7
40	MHU-Mine Hunting USV	ABD	Northrop Grumman Corp.		11
41	POWERVENT	ABD	Spatial Integration Systems, Inc.		11
42	B7	BAE	Al Marakeb		7
43	B10	BAE	Al Marakeb		10
44	SEAFLY	Çin	Beijing Sifang Automation		10,25
45	INSPECTOR MK-1	Fransa	ECA Robotics		7
46	INSPECTOR MK-2	Fransa	ECA Robotics		8,4
47	RODEUR	Fransa	Sirehna		9,2
48	ARCIMS	İngiltere	Atlas Elektronik		11
49	C-TARGET 9	İngiltere	ASV Global Ltd.		8,95
50	MAST	İngiltere	ASV Global Ltd.		10
51	C-WORKER 7	İngiltere	ASV Global Ltd.		7,2
52	C-WORKER 8	İngiltere	ASV Global Ltd.		7,7
53	PROTECTOR	İsrail	Rafael		9/11
54	SEASTAR	İsrail	Aeronautics Sysyems		7/11
55	SILVER MARLIN	İsrail	Elbit System		10,6
56	BARACCUDA	Kanada	Meggitt Training Systems		7.23
57	U-RANGER	İtalya	Calzoni		11
58	VENUS-9	Singapur	Singapore Technologies Electronics Ltd.		9
59	VENUS-11	Singapur	Singapore Technologies Electronics Ltd.		11
60	LEVENT	Türkiye	ASELSAN		7,3
61	PIRANHA	ABD	Zyvex Marine	Fleet Sınıfı	16,46
62	SEAHUNTER	ABD	DARPA		40
63	USSV-HS	ABD	Maritime Applied Physics Corp		11,9
64	USSV-HTF	ABD	Maritime Applied Physics Corp		11,9

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

65	FLEET CLASS CUSV	ABD	AAI Corp., General Dynamics Robotic Systems	12
66	BONEFISH	Avustralya	SAAB	12
67	TYPE 312 FUTİ	Çin	---	21
68	ESPADON	Fransa	DCNS, Thales and ECA	17
69	C-SWEEP/ HALCYON	İngiltere	THALES	11,5
70	C-TARGET 13	İngiltere	ASV Global Ltd.	13
71	KATANA	İsrail	İsrail Aurospace Industries	12
72	SEAGULL	İsrail	Elbit Systems	12
73	SAM-3	İsveç	SAAB Kockums	14,4
74	FUGUE	Rusya	---	
75	VENUS-16	Singapur	Singapore Technologies Electronics Ltd.	16
76	VIGILANT	Singapur	Zycraft Ltdi	16,5
77	AN/WLD-1(V)1 RMS	ABD	Lockheed Martin	Snorkeller Sınıfı 7,5

Ek-3: Ülkelerin Elinde Bulunan İSA'ların Kullanım Alanları

NO	İSA	ÜLKE	KULLANIM ALANI
1	BLACKFISH	ABD	1) Liman Güvenliği 2) Özel Kuvvet Harekatının Desteklenmesi 3) İGK
2	SEA SERPENT	ABD/ BAE	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği
3	INTERCEPTOR	ABD	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) Deniz Haydutluğu ile Mücadele
4	SEAOWL MK VI	ABD	1) Liman Güvenliği 2) İGK
5	SEAFOX MK I	ABD	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği
6	SEAFOX MK II	ABD	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK
7	SENTINEL	ABD	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK 4) Sahil Devriyesi 5) Arama Kurtarma 6) Lojistik Destek
8	X CLASS USV	ABD	1) İGK 2) Sahil Devriyesi
9	DRAGONSPY	ABD	1) Liman Güvenliği 2) İGK 3) Sahil Devriyesi
10	MUSCLE	ABD	1) İGK
11	PIONEER	ABD	1) İGK
12	SEASTALKER	ABD	---
13	BAE ESRUM	Ekvator	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK
14	GLOBIDA	Türkiye	1) Deniz Güvenliği 2) İGK 3) Arama Kurtarma
15	ALBATROS	Türkiye	1) Hedef Botu
16	LEVENT	Türkiye	1) Mayın Tarama 2) İGK 3) Liman Güvenliği 4) Kuvvet Koruma 5) Sahil Devriyesi 6) Hedef Çekme Botu 7) Kuvvet Koruma 8) Arama Kurtarma 9) Lojistik Destek
17	CCAT-3	İngiltere	1) Liman Güvenliği
18	C-STAT	İngiltere	1) Liman Güvenliği
19	C-SWEEP	İngiltere	1) Mayın Tarama 2) Mayın Avlama 3) İGK
20	C-TARGET 1	İngiltere	1) Hedef Botu
21	C-TARGET 3	İngiltere	1) Hedef Botu
22	C-TARGET 6	İngiltere	1) Hedef Botu
23	FIAC RT	İngiltere	1) Hedef Botu
24	SENTRY	İngiltere	1) Liman Güvenliği 2) İGK 3) Muhabere Aktarması 4) Lojistik Destek
25	C-WORKER 4	İngiltere	1) İGK
26	C-WORKER 6	İngiltere	1) İGK
27	C-ENDURO	İngiltere	1) İGK

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

28	STINGRAY	İsrail	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK 4) Suüstü Harbi 5) Mayın Harbi 6) Denizaltı Savunma Harbi 7) Arama Kurtarma 8) Hasar Kıymetlendirme 9) Deniz Güvenliği
29	LIVYATAN	İsrail	1) Kuvvet Koruma 2) Deniz Güvenliği 3) İGK 4) Mayın Tespit 5) Liman Güvenliği 6) Arama Kurtarma 7) Hasar Kıymetlendirme
30	PIRAYA	İsveç	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK
31	HAMMERHEAD	Kanada	1) Tehdit Simülasyonu
32	SARPAL	Kanada	1) Arama Kurtarma
33	JAMPIRAS	Malezya	1) İGK
34	MARINER	Norveç	1) İGK
35	EDREDON	Polonya	1) Deniz Güvenliği 2) İGK 3) Mayın Harbi 4) Hedef Botu 5) Özel Kuvvet Harekatının Desteklenmesi
36	BOOMERANGER	ABD/ BAE	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği
37	ECLIPSE	ABD/ BAE	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği
38	HARBOUR CLASS USV	ABD	1) Liman Güvenliği 2) Mayın Tarama 3) Denizaltı Savunma Harbi 4) Suüstü Harbi 5) Denizde Denetim Harekatı 6) Özel Kuvvet Harekatının Desteklenmesi
39	SPARTAN SCOUT	ABD	1) Kuvvet Koruma 2) İGK 3) Hedefleme Desteği 4) Denizaltı Savunma Harbi 5) Suüstü harbi
40	ANACONDA-2	ABD	1) Liman Güvenliği 2) İGK 3) Denizde Denetim Harekatı
41	AN/WLD-1(V)1 RMS	ABD	1) Mayın Tespit
42	MHU-Mine Hunting USV	ABD	1) Mayın Avlama
43	POWERVENT	ABD	1) Kuvvet Koruma
44	B7	BAE	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) Deniz Güvenliği 4) İGK

45	B10	BAE	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) Deniz Güvenliği 4) İGK
46	SEAFly	Çin	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK 4) Denizaltı Savunma Harbi
47	INSPECTOR MK-1	Fransa	1) Liman Güvenliği 2) Kuvvet Koruma 2) İGK 3) Mayın Harbi
48	INSPECTOR MK-2	Fransa	1) Liman Güvenliği 2) İGK
49	RODEUR	Fransa	1) İGK
50	ARCIMS	İngiltere	1) Kuvvet Koruma 2) Deniz Güvenliği 3) İGK 4) Mayın Harbi 5) Denizaltı Savunma Harbi
51	C-TARGET 9	İngiltere	1) Hedef Botu
52	MAST	İngiltere	1) İGK
53	C-WORKER 7	İngiltere	1) İGK
54	C-WORKER 8	İngiltere	1) İGK
55	PROTECTOR	İsrail	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK 4) Mayın Tarama 5) Denizaltı Savunma Harbi 6) Suüstü Harbi 7) Elektronik Harp
56	SEASTAR	İsrail	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK 4) Sahil Devriyesi 5) Hedefleme Desteği 6) Elektronik Harp
57	SILVER MARLIN	İsrail	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK 4) Suüstü Harbi 5) Mayın Harbi 6) Elektronik Harp 7) Sahil Devriyesi
58	BARACCUDA	Kanada	1) Hedef Botu
59	U-RANGER	İtalya	1) Liman Güvenliği 2) Deniz Güvenliği 3) Mayın Harbi
60	VENUS-9	Singapur	1) Kuvvet Koruma 2) İGK 3) Denizaltı Savunma Harbi 4) Mayın Tarama 5) Elektronik Harp 5) Hedefleme Desteği
61	VENUS-11	Singapur	1) Kuvvet Koruma 2) İGK 3) Denizaltı Savunma Harbi 4) Mayın Tarama 5) Elektronik Harp 5) Hedefleme Desteği
62	PIRANHA	ABD	1) Liman Güvenliği 2) İGK 3) Suüstü Harbi 3) Deniz Haydutluğu ile Mücadele
63	SEAHUNTER	ABD	1) Denizaltı Savunma Harbi
64	USSV-HS	ABD	1) Denizaltı Savunma Harbi 2) Suüstü Harbi 3) Suüstü Harbi 4) Elektronik Harp

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

65	USSV-HTF	ABD	1) Denizaltı Savunma Harbi 2) Suüstü Harbi 3) Elektronik Harp 4) Mayın Harbi
66	FLEET CLASS CUSV	ABD	1) Denizaltı Savunma Harbi 2) Mayın Tarama 3) Suüstü Harbi 3) Muhabere Aktarması 4) İGK 5) Elektronik Harp 6) İSAA/İHA Alma/ Bırakma Platformu
67	BONEFISH	Avustralya	1) Denizaltı Savunma Harbi 2) Mayın Tarama 3) Deniz Güvenliği 4) İGK 5) Arama Kurtarma 6) Elektronik Harp
68	TYPE 312 FUTİ	Çin	1) Mayın Tarama
69	ESPADON	Fransa	1) Mayın Harbi
70	C-SWEEP/ HALCYON	İngiltere	1) Mayın Tarama
71	C-TARGET 13	İngiltere	1) Hedef Botu
72	KATANA	İsrail	1) Kuvvet Koruma 2) Liman Güvenliği 3) İGK 4) Arama Kurtarma 5) Yangın Söndürme
73	SEAGULL	İsrail	1) Mayın Avlama 2) Denizaltı Savunma Harbi 3) İGK
74	SAM-3	İsveç	1) Mayın Tarama
75	FUGUE	Rusya	1) Muharebe Aktarması
76	VENUS-16	Singapur	1) Kuvvet Koruma 2) Denizaltı Savunma Harbi 3) Mayın Tarama 4) Elektronik Harp 5) İGK 6) Hedefleme Desteği
77	VIGILANT	Singapur	1) Liman Güvenliği 2) Deniz Güvenliği 3) İGK 4) Arama Kurtarma 5) Lojistik Destek



Bölüm IV



GÜVENLİK VE DENİZ GÜCÜ

- Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz'de Güvenlik Politikaları
- Deniz Güvenliği Kapsamında ISPS Kod Liman Güvenliği Uygulamalarının Değerlendirilmesi
- Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Tarihsel Gelişimi ve Türk Deniz Gücü Açısından Önemi

Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz' de Güvenlik Politikaları

Security Policies in The Black Sea After The Cold War

Öz

Hakan ÖZCAN

Soğuk Savaş döneminin son bulması ile birlikte, dünyanın diğer bölgelerine göre sakin bir deniz olan Karadeniz'de sular ısınmaya başlamıştır. Karadeniz artık eskisi gibi sadece Ruslar'ın tek başına hâkim olduğu bir bölge değil, ortaya çıkan birçok bağımsız devletin çevrelediği ve küresel güçlerin ilgisinin arttığı bir alan olmuştur. Doğu ile batı arasında geçiş bölgesi olması, Kafkas ve Hazar Bölgesi enerji kaynaklarının nakil güzergâhı olması gibi sebeplerle jeostratejik ve jeopolitik açıdan dikkat çekmektedir. Bölgedeki Avrupa Birliği (AB) ve Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO)'nün genişleme çabaları, Rusya'yı tedirgin etmekte ve bu çabaya karşı, Gürcistan ve Ukrayna'ya müdahale gibi zorlayıcı tedbirler almaktadır. Meydana gelen bu gelişmeler, Türkiye'nin güvenliğini ve çıkarlarını tehdit etmektedir. Bu çalışmada, Rusya, ABD, NATO ve AB'nin bölgedeki stratejileri ve bunların Türkiye'ye etkileri incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler :Karadeniz, Güvenlik, ABD, AB, Rusya, Türkiye, NATO.

Abstract

With the end of the Cold War, the waters of the Black Sea, a calm sea compared to other parts of the world, began to warm up. The Black Sea is no longer a region in which the Russians dominate itself as it used to be, but rather an area where many independent states have emerged and the interest of global powers increased. Geostrategic and geopolitical aspects attract the attention because of being a transition region between East and West and being a transportation route for the Caucasus and Caspian Region. The enlargement efforts of European Union (EU) and North Atlantic Pact (NATO) in the region irritates Russia and Russia takes necessary measures against this effort, such as intervention in Georgia and Ukraine. These developments threats Turkey's security and interests. In this article, Russia, the US, NATO and the EU strategy in the region and their effects on Turkey were examined.

Keywords :Black Sea, Security, US, EU, Russia, Turkey, NATO.

Giriş

Uluslararası sistemde devletler, kendi çıkarlarını en yüksek seviyeye çıkarmak için çaba göstermektedirler. Her devlet kendi çıkarını düşündüğünden, Karadeniz Bölgesi gibi, sahip olduğu özellikler nedeniyle, bölge ve bölge dışı devletin ortak çıkarlarına hitap eden alanlar, sürekli çatışma ve gerginliklere sahne olmaktadır. “Karadeniz Havzası’nı günümüzde bir bütün olarak değerlendirirsek, bölgesel olarak her devlet için farklı bir anlam ihtiva etmektedir.”¹ Hem Karadeniz Havzası çevresindeki ülkeler hem de Batılı Devletler, Karadeniz’deki çıkarlar politikalar geliştirmektedirler.

Türkiye’nin, Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) ilan etmiş olduğu tek deniz olan Karadeniz, siyasi, ekonomik ve stratejik önemi nedeniyle, tarih boyunca dikkatleri üzerine çeken bir bölge olmuştur. 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Karadeniz’e askeri gemi girişinin kısıtlanması ve II’nci Dünya Savaşı sonrasında Soğuk Savaş Dönemi’nin başlaması ile Karadeniz, tamamen Rus hâkimiyetine girmiştir. Bu dönem boyunca, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’nin (SSCB) bölgeye büyük ölçüde tek başına egemen olması nedeniyle, bölge sakin bir dönem geçirmiştir. SSCB’nin yıkılması ile Soğuk Savaş Dönemi sona erince, bölgede bir güç boşluğu oluşmuş ve Batılı devletlerin ilgisi buraya kaymış. Son genişleme anlaşmaları ile birlikte NATO ve AB, kendilerine üye olan eski Varşova Paktı üyesi Bulgaristan ve Romanya sayesinde Karadeniz’e komşu olabilmişlerdir.

“21’inci yüzyılda Karadeniz’de yaşanan uluslararası çekişmelerin odak noktalarından biri de enerji, enerji kaynaklarının kontrolü ve enerji güvenliğidir.”²SSCB’nin yıkılmasından sonra NATO ve AB’nin vakit kaybetmeden bu bölgeye yoğunlaşmasının en önemli sebebi, bölgenin sahip olduğu zengin enerji potansiyeli ve bölgenin doğu enerji kaynaklarından Avrupa’ya uzanan enerji hatları için geçiş yolu olmasıdır. Ayrıca enerji kaynaklarının ve hatlarının çeşitlendirilmesi AB için hayati öneme sahip bir konudur. Rusya’nın Ukrayna’ya uyguladığı doğal gaz ambargosu, enerji kaynakları açısından oldukça zayıf olan AB’yi güç durumu sokmuştur. Enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi gerekliliği, Kafkas ve Orta Asya ülkelerinin önemini de aynı paralelde artırmıştır. Zengin enerji kaynaklarına sahip olmasının dışında, bölgenin diğer bir önemi de güvenlik açısından ortaya çıkmaktadır. Bu bölge, artık Batı’nın dış kuşak bölgesidir ve bu nedenle

1 Hayati Aktaş, “Karadeniz Ülkeleri Güvenlik Konsepti ve Uluslararası İlişkiler Açısından Siber Caydırıcılık; Türkiye üzerine Bir Yaklaşım”, TASAM, <http://www.tasam.org/tr-TR/Yazar/772> (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

2 Tolga Çıkrıkçı, “Realizmin Güvenlik Anlayışı ve Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz’in Güvenliği”, Bilge İnsanlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, <http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-140-2014091830guvenlik-26.pdf> (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

kendilerine tehdit oluşturabilecek kaçakçılık, yasa dışı göç ve terör gibi faaliyetlerin, bu bölgeden itibaren bertaraf edilmesi önem arz etmektedir. Bu nedenle Batılı ülkeler, uzun yıllar süren çabalar sarf ederek ve oldukça ağır bedeller ödeyerek ulaştıkları güvenlik ve barışın korunması ile batılı değerlerin sürekliliğinin sağlanması için, etraflarında istikrarlı bir güvenlik kuşağı oluşturmaya öncelik vermiştir. “Bu kapsamda AB, Rusya’nın çekildiği Doğu ve Orta Avrupa Ülkelerini, Avrupa’ya bağlamak için 2004 ve 2007 yıllarında iki genişleme çalışması yapmıştır. Aynı ülkeler daha önce zaten 1999 ve 2002 genişleme dalgalarıyla NATO üyesi haline gelmişlerdir. Söz konusu genişleme hareketleriyle en önemli Batı kurumları olan AB ve NATO artık Karadeniz’e komşu olmuşlardır.”³ Bahsedilen bu faktörler göz önüne alındığında, Batı’nın, kendisine yakın bir komşu haline gelen Karadeniz Bölgesi ile ilgili olarak kapsamlı politikalar oluşturması gerekmektedir. Batılı ülkelerin politikaları, NATO ve AB kurumları tarafından oluşturulduğundan, bahse konu politikalar bu kurumların perspektifinden incelenecektir.

SSCB’nin yıkılmasından sonra, Batılı ülkelerin, Karadeniz’de izledikleri politikalarını, kendi çıkarlarına aykırı olarak değerlendiren Rusya Federasyonu, Soğuk Savaş Dönemi’nde, Varşova Paktı üyesi olan ülkeleri içerisine alan “Yakın Çevre Doktrini’ni” ortaya atmıştır. Bu kapsamda da, SSCB’nin nüfuz ettiği ve kendisine yakın olan coğrafyadaki her faaliyetten kendisinin sorumlu olduğunu ileri sürmüştür. Rusya, Putin’in başa gelmesiyle birlikte, “Yakın Çevre Doktrini” kapsamında aktif olarak uluslararası sistemde yer almaya başlamış, Kafkaslar ve Doğu Avrupa’da genişleme faaliyetlerinde bulunan AB ve NATO ile çıkar gerginlikleri yaşamaya başlamıştır. Yaşanan gerginlik ve çatışmaların en önemlileri, Gürcistan ve Ukrayna’da yaşananlardır. Batı’nın özel ilgi alanında bulunan bu iki ülke, Batı’ya yaklaşma eğilimi gösterdikleri andan itibaren Rusya’nın hedefi haline gelmişlerdir. Rusya her iki ülkeye de müdahale ederek, kendi çıkarları doğrultusunda sorunu çözmüş ve Karadeniz’de tekrar sözü geçen ülke konumunu muhafaza etmiştir. Ukrayna Krizi esnasında Karadeniz Donanması’nın bulunduğu Kırım’ı da ilhak ederek, Karadeniz’in en stratejik noktasında hâkimiyet sağlamış ve Karadeniz Bölgesi’nde kendi egemenliğine aykırı hiçbir girişimi yanıtızsız bırakmayacağını dünyaya ilan etmiştir.

SSCB’nin dağılmasından sonra Türkiye, Karadeniz’de, barışçıl bir politika izlenmesinden ve Karadeniz’de barışın teminatı olan Montrö Rejimi’nin devamlılığından yanadır. Barışın sürekliliği için de çeşitli iş birlikleri

3 Selim Kurt, “NATO and EU’s Policies Towards Black Sea Region”, International Journal of Social Science, 2015, 2 (31), 403-419, s.404.

kurulması yönünde çabalar göstermiştir. Bu amaçla yapılan girişimlerin en önemlileri, Karadeniz Ekonomik İş Birliği (KEİ), Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) ve Karadeniz Uyum Harekâtı'dır (KUH-BLACKSEA HARMONY). Türkiye'nin amacı Karadeniz'de barış ortamının sürdürülmesi, Kafkasya ve Hazar Bölgesi'nden çıkarılan enerji kaynaklarının Batı'ya transferinin Türkiye üzerinden yapılması ve kendi enerji ihtiyacının kesintisiz olarak karşılanabilmesidir.

Türkiye'nin MEB ilan ettiği tek deniz Karadeniz'dir. Bu kapsamda, Karadeniz'deki potansiyel hidrokarbon yatakları Türkiye için büyük önem arz etmektedir. Özellikle 2000'li yıllardan sonra, birçok devletin odağı haline gelen Karadeniz'de, Türkiye'nin çıkarlarına aykırı gelişmelerin yaşanma olasılığı vardır. Türkiye'nin Karadeniz Politikaları da, gelişen şartlar ışığında değerlendirilmelidir.

Bu çalışmanın konusunu, Soğuk Savaş sonrası dönemde, Rusya, ABD, NATO ve AB'nin Karadeniz'de güvenlik politikaları ve bu politikaların, Türkiye'nin güvenliğine etkileri oluşturmaktadır. Soğuk Savaş sonrası dönemde, Karadeniz'in ekonomik, politik ve güvenlik açısından, uluslararası sistemin büyük aktörlerinin ilgi alanına girmesi ve bölgenin Türkiye'nin ulusal çıkarları açısından hayati önemde olması bu çalışmayı gerekli kılmaktadır. Çalışmada literatür taraması yöntemi kullanılmıştır.

1. Karadeniz Bölgesi'nin Önemi

“Karadeniz Bölgesi, 432.000 kilometre karelik alanı ve 4.340 kilometre uzunluğundaki sahil şeridi ile yarı kapalı bir denizdir. Bir iç deniz aracılığıyla açık denizlere açılan iki dar çıkışı ile eşsiz bir pozisyona sahip olan önemli ve stratejik bir denizdir.”⁴ Günümüzde birçok devletin, Karadeniz Bölgesi'ni, dünya üzerinde stratejik önemde bir bölge olarak görmesinin nedeni, bölgenin konumu, sahip olduğu enerji potansiyeli ve geçiş güzergâhı olmasıdır. Bölge, Batı ile Doğu'daki zengin enerji kaynaklarına sahip Hazar Denizi arasında, enerji naklini sağlayan boru ve ulaşım hatlarına ev sahipliği yapmaktadır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Akdeniz'e bağlanması nedeniyle, yarı açık deniz olarak nitelendirilen Karadeniz, Rusya'nın güneyini çevrelemekte ve Rusya'nın sıcak denizlere ulaşımı açısından kritik önem arz etmektedir. Bugün, Karadeniz'de, kıyıdaş altı ülkeye ait, son yıllarda daha da gelişen, önemli liman kenti bulunmaktadır.⁵

4 Doğan Şafak Polat, “NATO ve Rusya Federasyonu'nun Yeni Mücadele Alanı: Karadeniz”, Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, 2017 c. 5, s. Özel Sayı, 51-66, s.52.

5 Domna Lyratzopououa, Grigoris Zarotiadis, “Black Sea: Old trade routes and current perspectives of socioeconomic co-operation”, Procedia Economics and Finance, <https://www.sciencedirect.com/science/> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

Karadeniz, Avrupa ile Asya kıtaları arasında oldukça önemli bir bağlantı bölgesidir. Konumu itibariyle, birçok stratejiste göre, bu bölgeye hâkim olan devlet, dünya egemenliğini kazanma yolunda çok önemli bir fırsata sahip olacaktır. “Bu stratejistlerin ortaya attığı tüm teorilerde Karadeniz Bölgesi'nin konumu önemli bir coğrafya olarak değerlendirilse de, Soğuk Savaş sonrası döneme kadar, “geçiş coğrafyası” ve özellikle Soğuk Savaş dönemi boyunca bir “çevre” olarak nitelendirilmekten öteye gidememiştir.”⁶

15'inci yüzyılda Kırım'ın fethinden, 17'nci yüzyıla kadar Osmanlı Devleti'nin egemenliği altında olan Karadeniz, o dönemden itibaren Türkler ve Ruslar arasında bir üstünlük sağlama mücadele alanı olmuştur. Ancak, bölgeye olan ilgi sadece bu iki devlet ile sınırlı kalmamış, İngiltere ve diğer Avrupa devletleri de, sık sık müdahale ederek, bölgenin tamamen Ruslar'ın egemenliğine girmesini engellemişlerdir.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam eden üstünlük sağlama mücadelesi, Rusya'daki Çarlık düzeninin yıkılmasıyla sona ermiş, ancak Karadeniz'de başka gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Çarlık Rusyası'nın yerine kurulan Sovyetler Birliği, Birinci ve İkinci Dünya Savaşları'ndan sonra, Karadeniz çevresindeki devletlerden, Ukrayna, Gürcistan, Romanya ve Bulgaristan'ı nüfuzu altına alınca, bölgedeki Rus hâkimiyeti tekrar artmıştır.

Soğuk Savaş Dönemi'nde oldukça sakin bir süreç yaşanan Karadeniz'de, bu dönemin sona ermesi sonucu dengeler bozulmuş, Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Bölgesi'nde, büyük jeopolitik değişiklikler meydana gelmiştir. Sovyetler Birliği'nin tarih sahnesinden çekilmesiyle oluşan güç boşluğu, küresel güçlerin, günümüze kadar süren, bölgede hâkimiyet sağlama mücadelesinin başlamasına neden olmuştur. “Çünkü coğrafya, jeopolitiğin bir esası olarak boşluk kabul etmeyeceğinden, bir coğrafyada mutlaka bir güç ya da bir güçler dengesi hâkimiyeti oluşacaktır. Hiçbir zaman jeopolitik boşluklar sürekli değildir.”⁷ Devletlerin, Karadeniz'de oluşan güç boşluğunu doldurmak istemelerinin birçok nedeni vardır. Varşova Paktı'nın dağılmasıyla NATO ve AB, Karadeniz'de genişleme faaliyetlerine süratle başlamışlardır. Genişleyerek bölgeyi nüfuz altına almak istemelerinin altında yatan neden, yüzyıllardır bölgeye hâkim olmuş Ruslar'ın tekrar toparlanma ihtimalinin varlığıdır. “Ayrıca, ABD, genel olarak Beyaz Rusya ile Rusya'nın askeri hareketlerini kontrol altında tutmak, özel olarak da İran'a karşı olası bir askeri harekât için

6 Ahmet Aşık, “Karadeniz Bölgesi'ndeki Değişimin Analizi”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, 2010, 6 (12), s.36.

7 Ufuk Cerrah, “Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Avrasya Jeopolitiğinde Yaşanan Değişimlerin Karadeniz Güvenliğine Etkileri”, KAFKASSAM, <https://kafkassam.com/wp-content/uploads/so%C4%9Fuksava%C5%9F.pdf> (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

Karadeniz’i, askeri üs, radar istasyonları ve casus uçaklarıyla izleme merkezi olarak düşünmektedir.”⁸

Enerjinin öneminin artması ve Karadeniz’in enerji nakil hatları için geçiş güzergâhı olması, bölgenin öneminin daha da artmasına ve diğer devletlerin ilgisinin bölgeye kaymasına neden olmuştur. “Enerji savaşlarının yaşandığı bölgelerin kilit geçiş coğrafyası olan Karadeniz; yeni dönemde, hem jeopolitik, hem jeostratejik hem de jeoekonomik olarak merkezi pozisyona geçmiştir.”⁹

Güvenlik boyutu açısından bakıldığında, Karadeniz’in konumu, AB güvenliği açısından ayrı bir yere sahiptir. Çünkü Karadeniz, hem Balkanlar hem de Kafkaslar ile iç içedir. Her iki bölgede de yaşayan insanlar etnik ve dini açıdan çok çeşitlilik sergilemekte, bu durum da doğal olarak bu bölgelerde her an bir çatışma potansiyeli olduğu anlamına gelmektedir. “Ayrıca Sovyetlerin yıkılmasıyla Karadeniz’de ortaya çıkan güç boşluğu beraberinde uyuşturucu, silah kaçakçılığı ve yasadışı göç gibi yasadışı faaliyetlerin artmasıyla AB’nin istikrarını sarsabilecek potansiyel güvenlik tehditlerini taşımaktadır.”¹⁰

2. Rusya’nın Karadeniz Politikası

Karadeniz, tarih boyunca Rusya için son derece önemli bir bölge olmuştur. Çünkü Rusya’nın hiç vaz geçmediği tarihi emeli, sıcak denizlere inmektedir. Bu stratejisini gerçekleştirebilmesini sağlayacak en önemli yol da, Karadeniz Bölgesi’ne hâkim olmaktır. Ancak, Rusya için bu kadar önemli olan bölgenin, sosyo-kültürel ve toplumsal çeşitliliğe sahip olma gibi bir özelliği vardır. “Bu özellik de, Rusya’nın bölgede kapsayıcı bir bölgesel kimlik tanımlayabilmesini güçleştirmiştir.”¹¹ “Bu bölgede çeşitli grup ve milletlerden oluşan yirmiden fazla büyük etnik grup vardır.”¹²

Soğuk Savaş dönemini sakin geçiren Karadeniz’de dengeler, Soğuk Savaş’ın sona ermesiyle, Rusya aleyhine hızla değişmeye başlamıştır. AB genişlemesi ile birlikte NATO da, buradaki güç boşluğunu doldurmaya yönelik genişleme faaliyetlerini başlatmıştır. Rusya, AB ve NATO’nun, bölgede yeni kurulan devletleri ittifaklara dâhil etmek suretiyle, Karadeniz’e doğru genişleme politikası yürütmesini, kendi ulusal çıkarlarına tehdit olarak

8 Gökhan Koçer, “Karadeniz’in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye”, Akademik Bakış, 2007, 1 (1), 195-217, s.200.

9 Ahmet Aşık, a.g.e., s.36.

10 Emre Tüysüz, “Karadeniz Güvenliği ve Bunun AB Güvenliğine Etkileri”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, 2013, 2 (6), 73-91, s.75.

11 Nadire Filiz İrge, “Karadeniz Havzası Jeopolitiğinde Güç Mücadelesinin Arka Planı ve Bölgesel Güvenliğin Uluslararası Önemi”, Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, 2017, 5 (Özel Sayı), 79-92, s.83.

12 Yannis Valinakis, “The Black Sea Region: Challenges And Opportunities For Europe”, Institute for Security Studies, <https://www.iss.europa.eu/content/black-sea-region-challenges-and-opportunities-europe> (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

görmektedir. “Özellikle Karadeniz’in, Avrupa’nın artan enerji talebi ile enerji kaynakları yönünden zengin olan Hazar Bölgesi’ni bağlayan konumu, bu güç mücadelesine sebep olan parametrelerden biridir.”¹³ Enerji konusu Rusya için taviz verilemeyecek bir alandır. Çünkü Rusya, SSCB döneminde olduğu gibi, dünyanın büyük gücü konumuna yeniden erişebilmek için, güçlü bir ekonomik güce sahip olmalıdır. İhtiyaç duyduğu bu gücü de, Avrupa’ya daha fazla petrol ve doğal gaz satarak sağlayacaktır. Ayrıca enerji kartını siyasi alanda bir ikna aracı olarak kullanabilecektir. “Bu kapsamda, enerji koridoru olan Karadeniz’in, kendi kontrolü altında olması, Rusya için hayati önemdedir.”¹⁴

Karadeniz Bölgesi’nin önemi sadece enerji üzerinden açıklanamaz. Bu gerçek de, bölgeye ilgi duyan her devlet tarafından bilinmektedir. Rusya, bu bölgede, merkez devlet olma ideali gütmektedir. Merkez devlet olma hedefi, bugünkü çok taraflı enerji politikaları ve anlaşmalarından çok daha önce var olan tarihi ideallere dayanmaktadır. “Ukrayna ve Kırım’ı da kapsayan “yakın çevre” politikası ile ekonomik, politik, kültürel alanlarda hâkimiyet kurma hedefinde olan Rusya için Karadeniz ayrı bir jeostratejik öneme sahiptir.”¹⁵

Karadeniz’deki güç boşluğundan istifade ederek ABD, NATO ve AB’ den oluşan Batı Bloğu, Orta ve Doğu Avrupa devletlerinin, NATO ve AB’ye üye olmalarını sağlayarak, bölgede söz sahibi olabilmek stratejisi izlemektedir. Bu kapsamdaki önemli gelişmelerden biri, 2004 yılında Bulgaristan ve Romanya’nın NATO’ya kabul edilmesidir. Çünkü bu üyelikler ile Karadeniz’de güç dengeleri değişmeye başlamıştır. Rusya’nın tehdit olarak gördüğü en önemli gelişme ise, 2008 yılında Bükreş’te, Gürcistan’ın NATO üyeliği için ilk adımın atılmış olmasıdır. Ukrayna ve Gürcistan’ın NATO üyeliği, NATO’nun, dolayısı ile ABD’nin, Karadeniz’de etkinliğini artıracak, Rusya’nın ise etkinliğinin zayıflayacağı düşüncesini ortaya çıkarmıştır. “İki devletin NATO üyesi olması, Karadeniz’in neredeyse tamamının bir NATO denizi haline gelmesi anlamına gelmesi bakımından çok önemlidir.”¹⁶

Meydana gelen bu gelişmeler, kendisini bölgenin tek sahibi olarak gören Rusya için ciddi bir tehdittir, kabul edilmesi mümkün değildir ve ne surette olursa olsun engellenmelidir. Çünkü Karadeniz, tarih boyunca kendi egemenliği altında kalmış, bölgeye hiçbir devletin girmesine müsaade

13 Alper Turhan, “Doğu Akdeniz ve Karadeniz’de Meydana Gelen Jeopolitik Kırılmalar ve Türkiye Jeopolitiği”, Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/342887> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

14 İzzet Soner Ayhan, “Soğuk Savaş Sonrası Rusya’nın Karadeniz Stratejisi”, Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi, <http://dergipark.gov.tr/yalovabaccd/issue/21782/234075> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

15 Arzu Al ve Burcu Özgül, “Karadeniz’in Uluslararası Politik Ekonomisi: Rusya ve Ukrayna İlişkilerinin Yeniden Analizi”, Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, 2017, 5 (2), 151-167, s.165.

16 İzzet Soner Ayhan, a.g.e., s.3.

etmemiştir. Bu kapsamda, Gürcistan ve Ukrayna'nın, Batı'nın yürüttüğü genişleme politikasına dâhil edilmesi girişimleri, bardağı taşıran son damla olmuştur. Çünkü Batı'nın bu çevreleme politikası, Karadeniz'deki dengeleri ciddi anlamda değiştirme potansiyeli taşımaktadır.

Ukrayna'nın jeostratejik açıdan çok önemlidir. Öncelikle, Avrupa ve Rusya arasında bulunmakta ve Karadeniz'in en hâkim noktasını işgal etmektedir. Coğrafi özelliklerinin avantaj sağladığı bir diğer husus da, Doğu-Batı arasındaki enerji hatlarının bu ülkeden geçmesidir. Rusya'nın güvenliği açısından değerlendirildiğinde Ukrayna, Rusya'nın, "Yakın Çevre" doktrini kapsamındaki önemli devletlerden birisidir. Kısacası, hem çevre güvenliği için hem de sıcak denizlere inme idealine ulaşılması için önemli konumdadır. Ukrayna meselesinin ayrılmaz bir unsurunu da Kırım oluşturmaktadır. Kırım, doğal bir liman olma özelliği ve Karadeniz Filosu'na ev sahipliği yapması nedeniyle, Rusya'nın en önem verdiği bölgedir. "Bu Bölge ve bölgedeki Filo, Rusya'nın Akdeniz'e ulaşabilmesi açısından hayati önem taşımaktadır."¹⁷ "2010 yılında, Rusya Devlet Başkanı Medvedev ve Ukrayna Devlet Başkanı Yanukoviç, Karadeniz Donanmasının Ukrayna limanlarını üs olarak kullanabilmesi konusunda bir sözleşme imzalamışlardır."¹⁸

NATO'nun, Karadeniz'deki genişleme emelleri nedeniyle Rusya, doğal güvenlik alanı olarak gördüğü Kırım'a müdahale etmiş ve bu müdahalenin sonucu olarak Kırım'ı kendisine bağlamıştır. Bu girişimiyle de Karadeniz'de istediği hâkimiyeti sağlamıştır. Kırım'ı ilhak etmesiyle birlikte, buradaki deniz üssünü geliştirmiş, bölgeye hava savunma sistemleri yerleştirerek, Karadeniz'in hava sahasını kontrol altına almış ve enerji jeopolitiği kapsamında kendi lehine avantaj sağlamıştır. "Kırım yarımadasına hâkim olan güç, Karadeniz'in büyük bir bölümünü gemilerin geçişine veya uçakların uçuşuna kapatma kabiliyetine sahip olabilmektedir."¹⁹

Rusya için, Ukrayna'nın yanı sıra NATO'ya girişinin engellemesi gereken diğer ülke Gürcistan'dır. Çünkü Gürcistan da, Avrupa'ya giden enerji hatlarına hâkim konumdadır. Gürcistan yönetiminin Batı yanlısı tutumları ve halkının, yapılan seçimlerde, ezici çoğunlukla NATO'ya üye olmak istemesi, Rusya'nın müdahalesini kaçınılmaz kılmıştır. "Üç gün gibi kısa süren savaş sonucunda, Rusya hedefine ulaşmış, Batı'ya ve ABD'ye bir zamanlar egemenliği altında

17 Mustafa Keskin, "Yakın Çevre Doktrini Bağlamında Rus Dış Politikası: Ukrayna Müdahalesi", Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi, <http://dergi.cicr.yalova.edu.tr/article/view/5000187410/5000172676> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

18 Maximilian Klotz, "Russia and the Ukrainian Crisis: A Multiperspective Analysis of Russian Behaviour, by Taking into Account NATO's and the EU's Enlargement", Croatian International Relations Review, <https://content.sciendo.com/view/journals/cirr/23/80/article-p259.xml> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

19 Arzu Al ve Burcu Özdil, a.g.e., s.158.

olan bölgelerde yeniden hakimiyet kurabileceğini kanıtlamıştır.”²⁰ “Gürcistan’a müdahaleden yıllar sonra, Kasım 2016 ayında Rusya, yayımlanmış olduğu dış politika konseptinde, Gürcistan tarafının da istediği alanlarda, ilişkilerin normalleştirilmesine olumlu baktığını ifade etmiştir.”²¹

Putin, Rusya Devlet Başkanı olarak başa gelince, sadece Batı’ya yönelik politikalar izlemek yerine, dünyanın diğer bölgelerine yönelik de politikalar izlemeye başlamıştır. Bu değişiklik kapsamında, Karadeniz’de izlenen politikalar da aktif ve reaksiyonel olma yönünde değişmiştir. Putin’in ana amacı, Soğuk Savaş sonrasında, yeni dünya düzeni kurulurken, Rusya’nın çıkarlarına ters düşecek gelişmeleri engellemek ve dengeyi kendi çıkarlarına uygun olarak yeniden tesis etmektir. “Rus donanma komutanı Amiral Victor Chirkov, 2030 yılına kadar olan yeni Rus Deniz doktrininin en öncelikli iki hedefinden birisinin, Rusya’nın Kırım yarımadasında askeri varlığını güçlendirmek olduğunu ve yeni Donanma stratejisinde Kırım’ın en yüksek öncelikli bölge olarak belirlendiğini belirtmiştir.”²²

“Sonuç olarak, Rusya, Batı’nın genişleme adı vererek yürüttüğü politikaları, kendisine karşı yapılan bir çevreleme hareketi olarak değerlendirmektedir.”²³ “Bu kapsamda ABD, NATO ve AB’ye karşı izlediği politikayı 5 prensip üzerinden yürütmektedir. Bunlar, bölgede egemen devlet pozisyonunu sürdürmek, kendi yönetiminde olmayan enerji projelerini engellemek, Rusya karşıtı koalisyonları engellemek, bölge devletlerinin NATO’ya üye olmalarını engellemek ve kendisine karşı olan ayrılıkçı ve terörist girişimlere karşı savaştır.”²⁴

2011 yılında “Arap Baharı” hareketleri başlayınca, Batı’nın ilgisi, Karadeniz’den Arap Coğrafyası’na kaymıştır. Daha önce 2008 yılında, Batı’nın Gürcistan’da başarısız olması ve Arap Baharı ile uluslararası güç mücadele bölgesinin değişmesi, bundan sonraki süreçte Karadeniz coğrafyasının neredeyse doğrudan Rusya’nın ilgi alanına bırakılmasına neden olmuştur.²⁵

20 Fatıma Mirzalyeva, “Putin Dönemi Rus Dış Politikası”, İNSAMER, http://insamer.com/rsm/icerik/dosya/dosya_779.pdf (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

21 Alexandra Kuimova ve Siemon T. Wezeman, “Russia Andblack Sea Security”, SIPRI, <https://www.sipri.org/publications/2018/sipri-background-papers/russia-and-black-sea-security> (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

22 İzzet Soner Ayhan, *a.g.e.*, s.13.

23 “The Black Sea Region: New Conditions, Enduring Interests, Russia and Eurasia Programme Summary”, Chatham House, www.chathamhouse.org.uk, [Erişim Tarihi: 17.12.2018]

24 İzzet Soner Ayhan, *a.g.e.*, s.17.

25 Göknil Erbaş Doğan, “Son 10 Yılda Karadeniz Jeopolitiği: 2007-2017”, 3. Uluslararası Politik, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Kongresi, 09-11 Kasım 2017, Cilt: I, PESA Yayını, Ankara, 2017, s.173.

3. AB'nin Karadeniz Politikası

Karadeniz, Soğuk Savaş dönemi sona erene kadar, AB tarafından uzak bölge olarak değerlendirilmiş ve bu bölgenin kendileri açısından bir güvenlik tehdidi yaratmayacağı düşünülmüştür. Soğuk Savaş'ın sona ermesinden itibaren günümüze kadar olan süreç değerlendirildiğinde, Karadeniz özelinde, AB için önemli birçok gelişmenin meydana gelmiş olduğu görülmektedir. Enerji güvenliği konusundaki gelişmeler, AB için en çok önem ifade eden konuyu oluşturmaktadır. Bilindiği üzere AB'nin, birkaç ülke dışında kendisine yetecek enerji kaynağı bulunmadığından, ihtiyacını karşılaması bakımından dışa bağımlı durumdadır. Daha önceki dönemlerde, enerji kaynaklarına ihtiyaç duyan diğer tüm ülkeler gibi AB de, ihtiyacını Orta Doğu ülkelerinden karşılamaktaydı. Ancak Orta Doğu'da meydana gelen olaylar, bu bölge çıkışlı enerjinin arz güvenliğini tehdit eder hale gelmiştir. Son dönemlerde, diğer bir enerji kaynağı olan Rusya'nın da, Ukrayna ve Gürcistan müdahaleleri nedeniyle enerji transferini durdurması neticesinde, AB de zorunlu olarak enerji kaynaklarını çeşitlendirme kapsamında farklı seçenekleri gündemine almıştır. Bu seçeneklerden birisi de Hazar Bölgesi ve çevresindeki zengin enerji kaynaklarından ihtiyacını karşılama seçeneğidir. Bu durum, AB'nin, Karadeniz'e bakış açısını değiştirmiştir. "Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan'daki petrol ve doğalgaz kaynakları Avrupa'nın enerji ihtiyacı için çok önemlidir ve Karadeniz Bölgesi'nin stratejik önemine katkıda bulunmaktadır."²⁶

Enerji temelinde, Karadeniz Bölgesi, AB için, jeopolitik ve jeostratejik açıdan önem kazandığından AB, bölgede istikrarı sağlayarak kendi çıkarlarını destekleyecek şekilde faaliyetleri yürütmeye başlamıştır. Bölge analiz edildiğinde, silah, insan ve uyuşturucu kaçakçılığı, terör, zayıf devletler nedeniyle yaşanan istikrarsızlıklar ve organize yürütülen suçlar gibi, AB'nin güvenlik, refah ve istikrarını tehdit edecek birçok olumsuzlukla karşılaşmaktadır. Bölgeyi çevreleyen birçok devlet vardır ve bu devletler sayılan bahse konu olumsuzluklarla mücadele edebilecek güçte ve yapıda değildir. AB'nin hedefi, bölge devletlerinde demokrasinin yayılmasını sağlayarak, devletleri ve sivil toplum örgütlerini güçlendirmek, böylece istikrarlı bir yönetim yapısını tesis etmektir.

AB, SSCB'nin yıkılması ve Varşova Paktı'nın dağılması sonucu bağımsızlıklarını kazanan, Orta ve Doğu Avrupa devletlerini, 2004 yılında yaptığı genişleme politikası kapsamında, Birlik ile bütünleştirmeye öncelik vermiştir. Romanya ve Bulgaristan, 1990'lı yılların başlarında, diğer ülkelere

²⁶ Selim Kurt, a.g.e., s.410.

kıyasla çok daha zor ve daha yavaş bir komünizm sonrası döneme geçiş süreci yaşamışlardır.²⁷ Buna rağmen bu iki ülke, 2007’de AB üyesi yapınca, AB sınırları Karadeniz’e ulaşmış ve Rusya’ya karşı Batılı ülkelerin çıkarlarına sahip çıkmışlardır. Ancak bu genişleme AB için yeterli değildir. Asıl hedef, genişlemeyi Kafkasya’ya kadar uzatıp, sınırlarını Hazar Denizi’ne dayandırmaktır. Ancak, AB, Karadeniz Bölgesi’nde genişlemeye çalıştıkça, bölgenin birçok sorunu ile de uğraşmak zorunda kalmaya başlamıştır. Bir yandan bu sorunlarla baş edememe, diğer yandan Rusya’nın, AB genişlemesini kendi çıkarlarına tehdit olarak algılaması neticesinde AB’nin bölgede etkili stratejiler geliştirip uyguladığı söylenemez. “Bu olumsuz tablo karşısında “Avrupa Komşuluk Politikası”nın (AKP) bir parçası olan “Karadeniz Sinerjisi Girişimi” nispeten ayakları yere daha sağlam basan bir girişim olarak değerlendirilebilir.”²⁸ AB, bölgedeki istikrar sağlayıcı hedeflerine ulaşmak için, iş birliği ve bütünleşme aracını kullanmaktadır. Bu çerçevede, AB, 2004 yılında kısa vadede üyeliğe alamayacağı ülkelere yönelik AKP’yi geliştirmiştir. “Bu politika, Doğu Ortaklığı, Avrupa-Akdeniz Ortaklığı ve Karadeniz Sinerjisi gibi bölgesel ve çok-taraflı iş birliği inisiyatifleri ile zenginleştirilmiş ve tamamlanmıştır.”²⁹ AKP’nin hedefi, AB ile diğer devletler arasında ikili olarak yapılan iş birliği anlaşmaları oluşturarak, AB’nin geleneksel demokratik, hukuk ve insancıl değerleri çerçevesinde taraf ülkelerin gelişmesini sağlamaktır. Bu kapsamda iş birliği yapılan devletlerde, demokratik değerlerin gelişmesi sağlanarak, AB’ye tehdit oluşturabilecek her türlü olumsuzluğun, en temelden bertaraf edilmesi hedeflenmiştir.

Karadeniz’deki iki güç AB ve Rusya ilişkileri, günümüzde karşılıklı ekonomik ve enerji bağımlılığı çerçevesinde yürümektedir. “Rusya’nın Kırım’ı ilhakı gibi, zaman zaman yaşanan gerginlikler neticesinde, her iki tarafça uygulanan veya uygulanacak yaptırımların, bu bağımlılık göz önüne alındığında, uzun süreli olamayacağı değerlendirilmektedir.”³⁰ “Son olarak, Karadeniz’deki herhangi bir AB stratejisi Rusya ile bölge iş birliğine her zaman açık bir kapı bırakmalı ve Rusya’yı bölgesel kalkınma süreçlerinden uzak tutmamalıdır.”³¹

27 Valentin Naumescu, “Stability, Ambiguity and Change in the Discourses of NATO Allies in the Black Sea Region: The Cases of Romania, Bulgaria and Turkey”, *Croatian International Relations Review*, <https://content.sciendo.com/view/journals/cirr/23/80/article-p187.xml> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

28 Emre Tüysüz, a.g.e., s.90.

29 Selim Kurt, a.g.e., s.407.

30 Harun Semercioglu, “Ukrayna krizi Bağlamında AB-Rusya İlişkilerinin Ekonomi Politikası”, *EUL Journal of Social Sciences*, <http://euljss.eul.edu.tr/euljss/makaleSemercioglu.pdf> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

31 Niklas Nilsson, “Eu And Russia In The Black Sea Region: Increasingly Competing Interests?”, *Romanian Journal Of European Affairs*, https://www.researchgate.net/publication/45601613_EU_and_Russia_in_the_Black_Sea_Region (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

4. ABD ve NATO'nun Karadeniz Politikası

ABD, Soğuk Savaş sonunda oluşan yeni dünya düzeninde, birçok alanda yürüttüğü güvenlik politikalarının yanı sıra, dünya enerji kaynakları ve bu kaynakların taşındığı güzergâhların kontrolünü elinde tutmayı hedeflemektedir. Orta Doğu'da olduğu gibi, zengin enerji kaynaklarına sahip Kafkasya ve Hazar Bölgesi de bu kapsamda ABD'nin ilgisini çekmektedir. Ayrıca, ABD, Avrasya Bölgesi'nde, başta Rusya olmak üzere, Hindistan ve Çin'in küresel güç olma yolunda yaptıkları girişimleri kendi hegemonyasına tehdit olarak gördüğünden, bu devletlerin, II'nci Dünya Savaşı sonrasında olduğu gibi, çevrenmesi kapsamında politika izlemektedir. Bu politikalar, ABD için, Karadeniz'in jeostratejik konumunun önemini ortaya çıkarmaktadır. "ABD, 1990'ların ikinci yarısından itibaren Karadeniz Bölgesi'ni kendi "yaşamsal çıkar alanı" olarak görmektedir."³²

NATO'nun 1990 yılında icra edilen toplantısından sonra yayımlanan sonuç bildirisinde, iki blok üyeleri arasındaki rekabeti bitirmek maksadıyla izlenmesi gereken yollar açıklanmıştır. Orta ve Doğu Avrupa devletleri ile NATO arasında ilişkilerin geliştirilmesi tavsiye edilmiştir. Bu girişimlerin sonucu olarak Paris'te Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Antlaşması (AKKA) imzalanmış ve NATO'nun bundan sonraki dönemde kendini yenileme sürecinin temeli atılmıştır. NATO'daki yenileme sürecinin, Karadeniz Bölgesi'ni nasıl etkileyeceği üzerinde en çok tartışılan konu olmuştur. "Karadeniz'in yeni enerji koridoru olarak önem kazanması, Ukrayna'nın yükselen stratejik önemi, Kafkasya'daki ABD varlığı, sadece Rusya açısından değil, uluslararası politikanın genelinde üzerinde durulan önemli konular olarak öne çıkmıştır."³³

ABD, Soğuk Savaş sonrasında, Karadeniz'deki güç dengesini kendi lehine çevirebilmek için, 1994 yılında, NATO dâhilinde Barış İçin Ortaklık (BIO) girişimine ön ayak olmuş ve eski Varşova Paktı üyesi olan, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile Moldova, Gürcistan ve Ukrayna'yı bünyesine katmıştır. Böylece geçici de olsa Karadeniz'de kendi lehine bir durum yaratmıştır. Durumunu güçlendirmek ve Karadeniz'e girişinin önündeki engelleri tamamen kaldırabilmek için, 2003 yılından başlayarak, Gürcistan ve Ukrayna'da yoğun çabalar sonucu devrimler yaşanmasına neden olmuş ve bu devrimlerin sonunda Batı'ya yakınlık duyan yönetimler iş başına gelmiştir. Bu konudaki diğer bir gelişme de, 2004 yılında, Bulgaristan ve Romanya'nın

32 Burçin Canar, "Soğuk Savaş Sonrasında Amerika Birleşik Devletleri'nin Karadeniz Politikası", SBF Dergisi, 2012, 67 (1), 49-80, s.49.

33 Serdar Kesgin, "NATO'nun Genişleme Politikasının Karadeniz Güvenliğine Etkisi", Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, <http://www.ayk.gov.tr/wp-content/uploads/2015/01/KESGIN-Serdar> (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

NATO'ya üye olmalarıdır. Bu ülkeler, üyeliklerinin ardından çok geçmeden, havalimanları ve üslerinin bazılarını, ABD ve NATO kullanımına açmışlardır. Karadeniz'deki bu kazanımlarından daha önce, 2003 yılında ABD, Türkiye'den de Akdeniz'deki limanların yanı sıra, Trabzon Limanı'nın da kendisine tahsis edilmesini talep etmiştir.

ABD için, Karadeniz'de gerçekleştirilmesi gereken önemli bir faaliyet de, AB'nin ve çevre ülkelerinin, Rusya'ya olan enerji bağımlılığını azaltmaktır. "ABD, bölgedeki enerji kaynaklarını ve güzergâhlarını çeşitlendirecek projeleri (BTC, NABUCCO vb.) desteklemekte, bölge ülkelerinin kendi aralarında yaptıkları, ABD kontrolünde veya güdümünde olmayan anlaşmalara kuşkuyla bakmaktadır."³⁴

"11 Eylül saldırıları, Orta Doğu ve Afganistan'da olduğu gibi, ABD'nin, Karadeniz'e de karışmasında istediği ortamı sağlamıştır. Amerika için Karadeniz Bölgesi, Afganistan ve Irak gibi savaş bölgelerine ordusunun bir geçiş alanıdır."³⁵ Bunun sonucu olarak, Karadeniz Bölgesi'nde etkinliğini artırmaya yönelik politika arayışında olmuştur. Bu arayıştan biri, NATO'nun uluslararası terörizme karşı başlattığı "Aktif Çaba Harekâtı (Operation Active Endeavour)"dır. ABD'nin niyeti, Akdeniz'de yürütülen bu harekâtın Karadeniz'e de genişletilmesiydi. Ancak, harekâtın diğer NATO ve AB üyeleri, ABD kadar istekli olmamışlardır. Bu düşünceye karşı olan üyelerin temel görüşü, Karadeniz'in güvenliğinin, yine bu bölgedeki devletler tarafından sağlanması gerekliliğidir. "ABD'nin bu girişimi, harekâtın Karadeniz'e genişlemesini sağlamamış ancak, NATO'ya yeni üye olan Bulgaristan ve Romanya'nın, Türkiye'nin girişimiyle başlatılan "Karadeniz Uyum Harekâtı"na NATO üyesi olarak katılmaları sağlamıştır."³⁶

ABD, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni, Karadeniz'e erişimde önemli bir engel olarak görmektedir. Aktif Çaba Harekâtı'nın Karadeniz'e genişletilmesi talebine karşı çıkan ülkelerin başında Türkiye ve Rusya gelmekteydi. Türkiye, bu girişimin bölgede istenmeyen gerginlikler yaratabileceğini belirtmiştir. Ayrıca, bu bölgede herhangi bir terör tehdidini bertaraf etmek için, bölgede gerekli yapıların oluşturulduğunu ifade etmiştir. "Bu yapılar 2001 yılında teşkil edilen BLACKSEAFOR ve 2004 yılında faaliyete geçen KUH'dur."³⁷ ABD, NATO'nun girişimleri önündeki engel olduğunu düşündüğü Montrö'yü değiştirmek istemiştir. Her ne kadar Türkiye'nin bu konuda duyduğu

34 Ahmet Aşık, a.g.e., s.46.

35 Anda Nicoleta Onetiu, "Geopolitical and Geostrategic dimensions within the Black Sea Basin", International Journal of Academic Research in Accounting, Finance and Management Sciences, <http://hrmars.com/admin/pics/1034.pdf> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

36 Gökhan Eşel, "Değişen Karadeniz Jeopolitiğinde: Amerikan Faktörü", Researchgate, http://iibf.giresun.edu.tr/fileadmin/user_upload (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

37 Emre Tüysüz, a.g.e., s.76

hassasiyete önem verildiği ifade edilmiş olsa da, yine de Montrö'nün gözden geçirilmesi gerektiğini savunmuştur. "ABD, Karadeniz'i de içinde saydığı Avrupa ve Atlantik Bölgesi'nde, güvenliği temin edecek yapının NATO olduğunu savunmakta, bunun dışında hiçbir oluşumun NATO'nun yerini alamayacağını ileri sürmektedir."³⁸

ABD, Karadeniz'de etkinlik sağlayabilmek için yumuşak güç unsurlarını yoğun olarak kullanmaktadır. Bu unsurlardan bir tanesi yardım programlarıdır. Bölge devletlerine, yardımlar aracılığıyla, Batılı değerleri aşımaya ve serbest pazar ekonomisini yerleştirmeye çalışmaktadır. "Bu şekilde bölgede Amerikan taraftarlarının sayısını artırmayı hedeflemektedir."³⁹

ABD'nin, Karadeniz'de gittikçe artan etkisini fark eden Rusya, Kırım'ı ilhak ederek, jeostratejik olarak önemli limanları üzerinde egemenliğini tam olarak sağlamıştır. ABD ve AB'nin bu ilhaka tepkileri, Rusya'ya karşı yaptırım kararları almak olmuştur. ABD, meseleyi bir NATO meselesi haline getirerek, NATO'nun da etkin olarak kullanılmasını sağlamaya çalışmıştır. İleri sürdüğü temel düşünce, sadece kendisinin değil, NATO ve AB üyesi diğer devletlerin de enerji ihtiyacını karşılayan kaynak ve hatların bulunduğu bölgelere, Rusya'nın tek başına hâkim olmasının olumsuz sonuç doğuracağıdır.

Soğuk Savaş'ın sona erdiği zamandan günümüze kadar olan süreç değerlendirildiğinde, Rusya'nın, SSCB'nin tarihe karıştığı dönemdeki gibi, ekonomik olarak çökmüş bir devlet olmadığı, bölgesel ve küresel olarak uluslararası sistemde söz sahibi haline geldiği açıkça görülmektedir. Bu nedenle Rusya, ABD'nin NATO şemsiyesi altında, Karadeniz ve çevresinde genişleme çabasının ne anlam ifade ettiğini çok iyi bilmekte ve ona göre politikalar geliştirmektedir. Bu kapsamda, Karadeniz'de bir NATO genişlemesi ancak Rusya'nın kontrolünde olabileceği yargısına varılabilir. Rusya, 2008 yılında Gürcistan'da ve daha sonra da Ukrayna'da, Batı'ya tam olarak, "Karadeniz'de NATO'nun genişlemesi faaliyetleri kapsamında güvenlik örgütlenmeleri yapılacaksa, bu kesinlikle Rusya'nın çıkarlarına karşı olamaz" mesajını vermiştir.

NATO açısından bakıldığında, Karadeniz'de yönetilmesi gereken riskler ve fırsatlar vardır. "Yasa dışı göçün, terörizmin ve kaçakçılığın önlenmesi, bölgenin demokratikleşmesi, enerji arz güvenliğinin sağlanması ve bölgedeki çatışmaların sonlandırılması, NATO'nun çıkarı için bölgede elde etmesi gereken hedeflerdir."⁴⁰ Bu hedeflere ulaşabilmek için, bölgedeki varlığını

38 Burçin Canar, a.g.e., s.74.

39 Burçin Canar, a.g.e., 67.

40 Institute for Regional and International Studies Resmi İnternet Sayfası, "Strategic Balance and Security Challenges in the Black Sea Region", http://www.iris-bg.org/menu.php?i_id=420 (Erişim Tarihi: 17.01.2019).

güçlendirmesi şarttır. Rusya'nın bölgedeki çıkarları ve politikaları göz önüne alındığında, NATO'nun bölgedeki varlığı ve genişlemesi, sadece ABD çıkarlarını gözetilerek yapıldığı takdirde başarısız olacaktır. "NATO'nun sadece ABD'nin yönettiği, politikalarını uygulattığı ya da çıkarlarını takip ettirdiği bir örgüt olduğu algısından kurtulması gerekmektedir."⁴¹

5. Karadeniz Güvenlik Politikaları ve Türkiye

Soğuk Savaş döneminde, iki kutup arasında sınır olan Karadeniz'de, Türkiye, kendi başına bir politika izleyememiştir. Bu nedenle de Karadeniz'i kendi lehine kullanabileceği bir alan haline getirememiştir. Ancak, iki kutuplu yapı sona erince, tıpkı diğer güçler gibi Türkiye de, Karadeniz'de kendi çıkarlarını geliştirmeye yönelik politikalar izlemeye başlamıştır. Küresel güçlerin bölgeye olan ilgisinin artması, Türkiye'nin güvenlik endişelerini artırmıştır. Bu nedenle, Türkiye, Karadeniz politikalarını, güvenlik hedefine katkı sağlayacak biçimde oluşturmuştur. Temel düşünce, Karadeniz'in, barış, istikrar ve refah bölgesi olmasıdır. Karadeniz, konumu itibarıyla, birçok farklı yapı ve kültüre sahip devlet tarafından çevrelenmiş olup, Kafkasya ve Balkanlar arasında geçiş bölgesidir. "Bu bağlamda, Karadeniz ile ilgili olarak Türkiye'nin geliştirdiği politikalarda iki yönlü bir anlayış ortaya çıkmıştır. Bunlar, Karadeniz'in bir "bölge" olarak ve bir "deniz alanı" olarak algılanmasıdır."⁴²

Montrö Anlaşması'nın imzalandığı 1936 yılından başlayarak, 1990 yılında Soğuk Savaş'ın bitmesine kadar olan süreçte, sakin bir dönem yaşanması nedeniyle, Karadeniz'e, Türkiye tarafından öncelik verilmemiştir. Ancak yeni dönemde, Karadeniz'in sakinliğinden eser kalmamış, suları ısınmaya başlamıştır. 11 Eylül saldırıları sonrası, ABD'nin ortaya attığı "terörün küreselleşmesi" söylemi, Karadeniz'de de etkisini göstermeye başlamıştır. ABD yeni dönemde, Orta Doğu ve Orta Asya ile birlikte Hazar Bölgesi'ni de gelecek planlarına dâhil etmiştir. ABD için Karadeniz'e müdahale edebilmenin önündeki en büyük engel Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. Çünkü Montrö Sözleşmesi, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ABD'nin, Karadeniz'de kontrolü sağlayabilmesi için bölgeye girmesi şart olan donanmasının önünde engel teşkil etmektedir. Ancak Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin vazgeçebileceği bir sözleşme değildir. Bu Sözleşme, Karadeniz'in, eskiden olduğu gibi güvenli bir deniz olarak kalmasının en büyük garantisidir. ABD'nin, Montrö Sözleşmesi üzerindeki düşünceleri, Türkiye'nin güvenliğini tehdit eden önemli bir gelişmedir.

41 Erhan Akdemir, "NATO'nun Karadeniz Politikası", Karadeniz Araştırmaları Dergisi, <http://dergipark.gov.tr/karadearas/article/123921> (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

42 Bahadır Bumin Özarlan, "Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz'de Güvenlik Politikaları ve Türk-Rus İlişkileri", Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi, http://tdid.ege.edu.tr/files/dergi_12/06.pdf (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

Soğuk Savaş sonrasında, Türkiye'yi zor durumda bırakacak bir başka gelişme de, AB ve NATO'nun, Karadeniz'de genişleme politikaları izlemeleridir. Bölge devletlerinin üyeliklerinin sağlanması ile birlikte, AB ve NATO sınırları Karadeniz'e ulaşmıştır. Bu gelişmeler Rusya'yı oldukça rahatsız etmektedir. Kendisi de bir NATO ülkesi olan Türkiye'nin konumu, bu gelişmeler neticesinde daha hassas hale gelmiştir. Türkiye, Karadeniz'deki yeni ve daha hassas hale gelen güç dengesini sağlamak için daha büyük çaba göstermek durumunda kalmıştır. Çünkü hem Rusya, hem de Batı ile iyi ilişkiler içinde olmayı kendi güvenliği ve çıkarları için önemli kabul etmektedir. "Bölgede dengenin tesisi ve istikrarın sürdürülmesi için Türkiye, KEİ, BLACKSEAFOR ve KU'un kurulmasına ön ayak olmuştur."⁴³ "İki önemli Karadeniz gücü olan Türkiye ve Rusya'nın iş birliğini simgeleyen KEİ, BLACKSEAFOR ve KUH "Karadeniz'i Türk-Rus gölü olarak tutma çabaları" şeklinde değerlendirilmektedir."⁴⁴ Yüzyıllardır, Karadeniz'in çevresinde birlikte yaşayan ve politikaları yönlendiren bu iki devlet, gelecekte de, kriz yerine iş birliğini seçerek bölgede istikrar ve refahı egemen kılacaktır. "Bu gerçekleşemediği takdirde ise, Karadeniz, yeni bir çatışma alanına dönüşerek, her iki ülkeyi de olumsuz bir şekilde etkileyecektir."⁴⁵

Türkiye'nin girişimleriyle oluşturulan ilk örgüt, KEİ'dir Karadeniz'e kıyıdaş olan ülkeler arasında ekonomik bağların güçlendirilerek, bölge güvenliğine hizmet edebilecek bir iş birliğinin oluşturulması fikri, ilk kez Büyükelçi Şükrü ELEKDAĞ tarafından ortaya atılmıştır. Büyükelçi Elekdağ, projenin temel amacının "Karadeniz ülkeleri arasında ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi ve çeşitlendirilebilmesi için uygun koşulların oluşturulması ve kurumsal düzenlemelerin yapılması" olduğunu belirtmiştir.⁴⁶ Örgütün üyeleri, Türkiye, Rusya, Ukrayna, Azerbaycan, Ermenistan, Moldova, Yunanistan, Bulgaristan, Arnavutluk, Gürcistan, Sırbistan ve Romanya'dır. KEİ, 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da düzenlenen zirvede kurulmuş, 01 Mayıs 1999 tarihi itibarıyla tam teşekküllü bir ekonomik teşkilata dönüşmüştür. "KEİT ekonomik maksatlar ile kurulmuş olmasına rağmen, asıl amacı bölgede barış ve istikrarın korunmasıdır."⁴⁷

Türkiye'nin girişimleriyle oluşturulan örgütlerden ikincisi, BLACKSEAFOR'dur. BLACKSEAFOR, askeri bir örgütlenmedir. 2001 yılında

43 Ahmet Aşık, a.g.e., s.39.

44 Burçin Canar, a.g.e., s.57.

45 Burak Çalışkan, "Karadeniz'de Değişen Güç Dengeleri ve Türkiye-Rusya İlişkileri", İNSAMER, https://insamer.com/tr/karadenizde-degisen-guc-dengeleri-ve-turkiye-rusya-iliskileri_532.html (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

46 Gökhan Koçer, a.g.e., s.209.

47 Doğan Şafak Polat, a.g.e., s.62.

kurulan örgüte, Türkiye, Rusya, Romanya, Ukrayna, Gürcistan ve Bulgaristan üyedir. Amacı, bölgede barış ve istikrarı sağlamak için, devletler arasında iş birliğini artırmak, deniz kuvvetlerinin birlikte çalışabilirliğini geliştirmek ve karşılıklı olarak güveni tesis etmektir.

Türkiye'nin kurulmasında ön ayak olduğu üçüncü örgüt, KUH'tur. 2004 yılında kurulan örgüt, 2006 yılında Rusya'nın katılmasına kadar millî bir örgüt olarak devam etmiştir. Rusya'nın ardından 2007 yılında Ukrayna ve 2009 yılında Romanya, örgüte üye olmuşlardır. Böylece KUH uluslararası örgüt haline gelmiştir. KUH'un amacı, yasa dışı faaliyet yaptığından şüphelenilen ticaret gemilerini tespit ve takip etmektir. Diğer bir deyişle, NATO'nun Akdeniz'de yürüttüğü, Aktif Çaba Harekâtı faaliyetlerinin aynısını Karadeniz'de yapmaktadır.

Yukarıda ifade edilen ve Türkiye'nin, oluşumlarında büyük çaba gösterdiği örgütler, Karadeniz Bölgesi'nin güvenliğine fayda sağlamış, bölge harici ülkelerin müdahalesini bir dereceye kadar engellemiştir. "Ancak Karadeniz'in jeostratejik ve jeopolitik önemi, diğer devletlerin bölgeye olan ilgisinin hep canlı kalmasına neden olmaktadır."⁴⁸

Karadeniz'in, enerji ve enerji nakil hatları bakımından da, Türkiye için büyük önemi vardır. Karadeniz, petrol ve doğal gaz nakil koridorudur. Kafkas ve Hazar Bölgeleri'nden çıkarılan kaynaklar, Karadeniz Limanları'ndan Batı'ya sevk edilmektedir. Türk Boğazları'nın önemi, bu sevkியatta ortaya çıkmaktadır. Dünyanın en önemli 6 düğüm noktası içinde bulunan Türk Boğazları'ndan petrol tankerler vasıtasıyla yoğun bir şekilde taşınmaktadır. Gelecekte miktarın daha da artacağı tahmin edilmektedir. Petrolün yanı sıra, doğal gaz nakli için de Karadeniz tabanı kullanılmaktadır. "Enerji konusunda, 1984 yılında Sovyet ve Türk hükümetleri arasında imzalanan doğal gaz sözleşmesi, iki taraflı bir Rus-Türk iş birliğinin dönüm noktasını oluşturmuştur."⁴⁹ Sonraki yıllarda da enerji konusundaki iş birliği gelişerek sürmüştür. Türkiye'ye uzanan Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı, 2005 yılında hizmete girmiştir. Djubga-Samsun arasındaki 390 km'lik bölümü Karadeniz'in tabanından geçen proje, yıllık 16 milyar m³ doğalgaz taşıma kapasitesine sahiptir. Karadeniz geçişli bir diğer doğalgaz boru hattı ise Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı Projesi'dir.

Karadeniz'de zengin hidrokarbon yatakları olduğu son zamanlarda sıklıkla dillendirilmektedir. Ancak arama faaliyetleri yeterli değildir. Arama konusunda en fazla gayreti Romanya göstermiştir. Romanya'nın kendi münhasır

48 Ahmet Aşık, a.g.e., s.49

49 Pavel SHLYKOV, "Russian-Turkish Relations in the Wider Black Sea Region: Cooperation and Competition", SAM, <http://sam.gov.tr/tr/russian-turkish-relations-in-the-wider-black-sea-region-cooperation-and-competition-pavel-shlykov/> (Erişim Tarihi: 17.12.2018).

ekonomik bölgesinde doğal gaz keşfetmesi oldukça önemli bir gelişmedir. Son dönemde Türkiye de bölgede petrol ve doğal gaz yatakları arama faaliyetlerine başlamıştır. Bu kapsamda TPAO, 2004-2013 yılları arasında BP, Petrobras, Exxon Mobil, Chevron ve şirketleri ile Karadeniz'in çeşitli sahalarında ultra derin deniz sondajları dâhil birçok çalışma gerçekleştirmiştir. "Aynı zamanda, Barbaros Hayrettin Paşa sismik arama gemisi ile Karadeniz'de iki ve üç boyutlu sismik arama çalışmaları da yapılmıştır."⁵⁰

Sonuç olarak, Türkiye'nin, Karadeniz'de izlediği politikalar, bölge devletleri ile ilişkilerin geliştirilmesi, Hazar ve Kafkasya'dan elde edilen enerji kaynaklarının Batı'ya Türkiye üzerinden sevk edilmesi ve enerji arz güvenliğinin sağlanması olarak özetlenebilir.

6.Sonuç

Bugüne kadar yapılan çalışmalardan da anlaşılacağı üzere, Karadeniz, tarih boyunca genelde barışın hâkim olduğu bir bölge olmuştur. Özellikle Soğuk Savaş döneminde, küresel güç çatışmalarının tamamen uzağında kalmıştır. Soğuk Savaş sonrası dönemde, çalışmada belirtilen birçok nedenden dolayı, Karadeniz'in sakin suları kabarmaya başlamıştır. Çeşitli çıkar amaçları uğruna, kıyıdaş olmayan ülkelerin bölgeye giriş çabaları sonucu oluşan güç mücadelesi, başta Rusya ve Türkiye olmak üzere, tüm kıyıdaş ülkelerin, Karadeniz'deki istikrar, huzur ve güvenliğini tehdit etmektedir. Bölgedeki istikrarın devam etmesi, kıyıdaş ülkelerin iş birliği halinde çalışmaları ile mümkün olacaktır. Bu kapsamda, diğer ülkelerin savaş gemilerinin, Karadeniz'e serbestçe girişlerini ve bölgede serbestçe dolaşmalarını engelleyen Montrö Sözleşmesi'nin zayıflatılması veya geçersiz kılınmasına izin verilmemesi çok önemlidir. ABD'nin, tüm denizlerde serbestçe dolaşabildiği halde sadece Karadeniz'de sınırlandırılabilmesi, Montrö Sözleşmesi sayesinde. Montrö Sözleşmesi'nde yapılacak değişiklikler, Karadeniz'e kıyıdaş tüm ülkelerin güvenliğini tehdit edecektir.

ABD'nin çıkarları açısından değerlendirildiğinde Karadeniz, Avrasya Politikası'nın en önemli kısmını meydana getirmektedir. Rusya'nın çevrenmesi, Orta Doğu ve Orta Asya'nın, zenginlikleri ile birlikte kontrol edilmesi ve bu bölgelerin tamamen tekrar Rusya'nın kontrolü altına girmemesi, ABD'nin Avrasya Politikalarının esasını oluşturmaktadır. AB'nin çıkarları açısından bakıldığında ise en önemli konu, bölgedeki enerji kaynakları potansiyeli ve bu enerji kaynaklarının güvenli bir şekilde Batı'ya ulaştırılmasıdır.

⁵⁰ Cenk Özgen, a.g.e., s.61.

Rusya ise, çıkarlarını artırmak için Karadeniz'e hâkim olmaya çalışan bu güçlerle mücadele etmektedir. Çünkü Karadeniz'de, diğer küresel güçlerin elde etmek istedikleri çıkarları, Rusya'nın hayati önemdeki çıkarları ile çatışmaktadır. Çıkar çatışmaları da, Karadeniz'i, tarihte hiç olmadığı kadar güvensiz bir bölge haline getirmektedir. Elbette bu ortam, en az tüm kıyıdaş ülkeler kadar Türkiye'nin de güvenliğini tehdit etmektedir. Bunun yanında kaçakçılık, yasa dışı göç gibi faaliyetlerde de, henüz güvenliği büyük ölçüde tehdit etmese de, artış yaşanmaktadır.

Rusya, SSCB döneminde olduğu gibi süper güç olma çabaları kapsamında Karadeniz'deki askeri unsurlarını artırmaya devam etmektedir. Ukrayna Krizi sonrasında Kırım'ı ilhak ederek Karadeniz Donanması için önemli bir üssü elde etmiştir. ABD de, NATO'yu kullanarak, bu faaliyetlere karşı ön almaya çalışmaktadır. İki küresel gücün bölgedeki hâkimiyet mücadelesi sürerken, Türkiye'nin yapması gereken en önemli faaliyet, Montrö Sözleşmesi hükümlerinin taviz verilmeden uygulanmasıdır. Kendisi de NATO üyesi olan Türkiye, NATO'nun bölgedeki etkin olma çabasını, Rusya ile yeni krizlere yol açmayacak şekilde yönetebilmelidir. NATO üyeliği Türkiye için çok önemlidir. Çünkü Türkiye'nin üye olduğu kuruluşlar içerisinde, veto hakkına sahip olduğu tek kuruluştur. Ayrıca, küreselleşen dünyada, karmaşık tehditler ile belirsiz bir hale dönüşen güvenlik ortamında, Türkiye'nin tek başına tüm bu tehditlerle mücadele edebilmesi çok zordur. Bu nedenle NATO gibi kuruluşların kolektif savunma imkânlarından yararlanmak Türkiye'nin çıkarına olacaktır. Bu faydalar gözönüne alındığında, Türkiye, NATO içindeki durumunun her şartta güçlü olmasını sağlamalı ve müttefikleriyle güven esaslı ilişkilerini en yüksek düzeyde tutmalıdır. Aynı şekilde, Karadeniz Bölgesi'ndeki politikaları nedeniyle, etkisi altında bulunduğu Rusya ile de benzer güvenlik esaslı bir denge politikası izlemelidir.

Karadeniz'de yaşanan gelişmeler, Türkiye'nin, bölgedeki çıkarlarını koruyabilmesi ve olumsuz güvenlik ortamından zarar görmemesi için, hem bölgede hem de küresel düzeyde aktif politikalar izlemesini gerekli kılmaktadır. Burada izleyeceği politikalar ve atacağı adımlar sayesinde, uluslararası arenada tanınırlığını artıracak ve başka küresel politikalarda söz sahibi olma yolunda önemli bir mesafe almış olacaktır. Türkiye açısından Karadeniz, ilan edilmiş yegâne MEB'e sahip olması, enerji ihtiyacının büyük çoğunluğunu sağladığı güzergâh olması, kuzeyinde uzun bir kıyı şeridi oluşturduğundan güvenliği açısından stratejik bir bölge olması gibi birçok alanda çıkar sağlayan bir bölgedir. Aynı şekilde diğer kıyıdaş ülkelerin de benzer çıkarları bulunmaktadır. Montrö Sözleşmesi'nden kaynaklanan önemli yetkilere sahip olmasına rağmen sadece Türkiye'nin, Karadeniz'in güvenliği ile ilgili stratejiler geliştirmesi

mümkün değildir. Özellikle Rusya'nın, bölge politikalarını oluşturma gücü ve potansiyeli yüksektir. Türkiye'nin yapması gereken, Soğuk Savaş yıllarında olduğu gibi denge politikası izlemek, bölge ülkeleri ile çıkarların uyumlu olduğu gerçeğiyle yeni iş birliği alanları yaratmak ve var olan iş birliği alanlarını da geliştirmektir. Çıkar uyumunun yanında, kültürel anlamda da ilişkilerin geliştirilmesi, özellikle Kafkaslar Bölgesi'nde olmak üzere tüm bölgede Türkiye'ye yönelik ilginin artmasını sağlayacaktır. Türkiye'nin bölgedeki hedeflerine ulaşabilmek için geliştirip uygulayacağı stratejiler, Türkiye'yi başta Rusya olmak üzere bölge ülkelerine yakınlaştırırken, Batılı devletlerden de uzaklaşmasına neden olabilecektir. NATO üyesi olan ve AB üyeliği süreci devam eden Türkiye, milli menfaatlerini elde edebilecek şekilde, dengeli bir dış politika izlemelidir. Uluslararası güç ve çıkar ilişkilerinin çok değişken olduğu ve birçok farklı gelişmenin yaşanabileceği gözönünde bulundurulmalıdır. "Ancak bu gelişmeler, AB başta olmak üzere ABD gibi ülkelerin Karadeniz üzerinde oluşturacağı baskı ve politikalara göre her an değişme ihtimali olan sonuçlara açık olacaktır."⁵¹

Enerji arzı ve güvenliği de, Türkiye'nin Karadeniz politikalarının belirlenmesinde önemli bir faktördür. Dünyanın enerji arzı bakımından önemli bir güzergâhı olan Karadeniz, Küresel ve bölgesel güçlere ihtiyaç duydukları enerjinin önemli bir miktarının akışını sağlamaktadır. Doğal olarak bu kadar önemli bir enerji akış yolunun, yeni gerginliklere sahne olması kaçınılmazdır. Türkiye, gerginliklerin önlenmesi veya azaltılması maksadıyla, az sayıda enerji nakil hattı yerine, mümkün mertebe çok sayıda ihtiyaç sahibi ülkeyi tatmin edecek, enerji arzı yol ve yöntemlerini çeşitlendirecek, dengeleyici politikaların oluşturulmasına önayak olmalıdır.

Tarih boyunca, zaman zaman gerginliklere sahne olmasına rağmen, çoğunlukla sakin bir bölge olan Karadeniz'in, enerjinin en önemli faktör olduğu, güvenlik tehditlerinin çok boyutlu ve karmaşık bir hal aldığı dünyamızda, önceki dönemlerde olduğu gibi yeniden sakin bir döneme gireceğini belirlemek, aşırı iyimser olacaktır. Mevcut durum gözönüne alındığında, güvenlik ve istikrarın sağlanması bağlamında Türkiye'ye düşen görev, bölge ülkeleri ile çok taraflı anlaşmalar yapmak, var olan anlaşmaları sürdürmek ve genişletmek olmalıdır.

51 Bülent Erdil, "Yeni Güç Savaşlarının Yeni Karadeniz Stratejileri", Karadeniz Araştırmaları Dergisi, http://www.karam.org.tr/Makaleler/1097673872_05.%20B%C3%BClent%20ERD%20C4%B0L.pdf (Erişim Tarihi: 01.11.2018).

Kaynakça

Makaleler

AL Arzu ve ÖZDİL Burcu, “Karadeniz’in Uluslararası Politik Ekonomisi: Rusya ve Ukrayna İlişkilerinin Yeniden Analizi”, Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, c. 5, s. 2, (Eylül 2017): ss. 151-167.

AŞIK Ahmet, “Karadeniz Bölgesi’ndeki Değişimin Analizi”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, c. 6, s. 12 (2010): ss. 33-57.

CANAR Burçin, “Soğuk Savaş Sonrasında Amerika Birleşik Devletleri’nin Karadeniz Politikası”, SBF Dergisi, c. 67, s. 1, (2012): ss. 49-80.

DOĞAN Göknül Erbaş, “Son 10 Yılda Karadeniz Jeopolitiği: 2007-2017”, 3. Uluslararası Politik, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Kongresi, 09-11 Kasım 2017 (Ankara: Ankara Yıldırım Beyazıt, 2017): ss. 169-175.

İRGE Nadire Filiz, “Karadeniz Havzası Jeopolitiğinde Güç Mücadelesinin Arka Planı ve Bölgesel Güvenliğin Uluslararası Önemi”, Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, c. 5, Özel Sayı, (Nisan 2017): ss. 79-92.

KOÇER Gökhan, “Karadeniz’in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye”, Akademik Bakış, c. 1, s. 1 (2007): ss. 195-217.

KURT Selim, “NATO and EU’s Policies Towards Black Sea Region”, International Journal of Social Science, c. 2, s. 31 (2015): ss. 403-419.

MIRZALIYEVA Fatıma, Putin Dönemi Rus Dış Politikası (İNSAMER, 2017), ss. 1-59.

ÖZGEN Cenk, “Türkiye’nin Karadeniz’de Deniz ve Enerji Güvenliğine Yönelik Faaliyetleri”, MCBÜ Sosyal Bilimler Dergisi, c. 15, s. 2, (2017): ss. 49-84.

POLAT Doğan Şafak, “NATO ve Rusya Federasyonu’nun Yeni Mücadele Alanı: Karadeniz”, Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, c. 5, s. Özel Sayı (2017): ss. 51-66.

TÜYSÜZ Emre, “Karadeniz Güvenliği ve Bunun AB Güvenliğine Etkileri”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, c. 2, s. 6 (2013): ss. 73-91.

İnternet Kaynakları

AKDEMİR Erhan, “NATO’nun Karadeniz Politikası”, Karadeniz Araştırmaları Dergisi, c. 11, s. 42, (2014): ss. 1-9, <http://dergipark.gov.tr/karadearas/article/123921> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

AKTAŞ Hayati, “Karadeniz Ülkeleri Güvenlik Konsepti ve Uluslararası İlişkiler Açısından Siber Caydırıcılık; Türkiye üzerine Bir Yaklaşım”, <http://www.tasam.org/tr-TR/Yazar/772> [Erişim Tarihi: 17.12.2018].

AYHAN İzzet Soner, “Soğuk Savaş Sonrası Rusya’nın Karadeniz Stratejisi”, Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi, c. 3, s. 2, (Ocak 2015): ss. 1-22, <http://dergipark.gov.tr/yalovabaccd/issue/21782/234075> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

CERRAH Ufuk, “Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Avrasya Jeopolitiğinde Yaşanan Değişimlerin Karadeniz Güvenliğine Etkileri”, <https://kafkassam.com/wp-content/uploads/so%C4%9Fuksava%C5%9F.pdf> [Erişim Tarihi: 17.12.2018].

ÇIKRIKCI Tolga, “Realizmin Güvenlik Anlayışı ve Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz’in Güvenliği”, <http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-140-2014091830guvenlik-26.pdf> [Erişim Tarihi: 17.12.2018].

ÇALIŞKAN Burak, “Karadeniz’de Değişen Güç Dengeleri ve Türkiye-Rusya İlişkileri”, https://insamer.com/tr/karadenizde-degisen-guc-dengeleri-ve-turkiye-rusya-iliskileri_532.html [Erişim Tarihi: 17.12.2018].

ERDİL Bülent, “Yeni Güç Savaşlarının Yeni Karadeniz Stratejileri”, Karadeniz Araştırmaları Dergisi, c. 15, s. 59, (2018): ss. 106-136 http://www.karam.org.tr/Makaleler/1097673872_05.%20B%C3%BClent%20ERD%C4%B0L.pdf [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

EŞEL Gökhan, “Değişen Karadeniz Jeopolitiğinde: Amerikan Faktörü”, http://iibf.giresun.edu.tr/fileadmin/user_upload [Erişim Tarihi: 17.12.2018].

KESGİN Serdar, “NATO’nun Genişleme Politikasının Karadeniz Güvenliğine Etkisi”, <http://www.ayk.gov.tr/wp-content/uploads/2015/01/KESGIN-Serdar> [Erişim Tarihi: 17.12.2018].

KESKİN Mustafa, “Yakın Çevre Doktrini Bağlamında Rus Dış Politikası: Ukrayna Müdahalesi”, Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi, c. 3, s. 2, (2015): ss. 47-64, <http://dergi.cicr.yalova.edu.tr/article/view/5000187410/5000172676> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

KLOTZ Maximilian, “Russia and the Ukrainian Crisis: A Multiperspective Analysis of Russian Behaviour, by Taking into Account NATO’s and the EU’s Enlargement”, Croatian International Relations Review, c. 23, s. 80, (2017): ss. 259-287, <https://content.sciendo.com/view/journals/cirr/23/80/article-p259.xml> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

KUIMOVA Alexandra ve Wezeman, Siemon T. “Russia Andblack Sea Security”, <https://www.sipri.org/publications/2018/sipri-background-papers/russia-and-black-sea-security> [Erişim Tarihi: 17.12.2018].

LYRATZOPOUOOUA Domna ve ZAROTİADİSB Grigoris, “Black Sea: Old trade routes and current perspectives of socioeconomic co-operation”, Procedia Economics and Finance, c. 1, s. 9 (2014): ss. 74-82, <https://www.sciencedirect.com/science/> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

NAUMESCU Valentin, “Stability, Ambiguity and Change in the Discourses of NATO Allies in the Black Sea Region: The Cases of Romania, Bulgaria and Turkey”, *Croatian International Relations Review*, c. 23, s.80, (2017): ss. 187-209, <https://content.sciendo.com/view/journals/cirr/23/80/article-p187.xml> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

NILSSON Niklas, “Eu And Russia In The Black Sea Region: Increasingly Competing Interests?”, *Romanian Journal Of European Affairs*, c. 8, s. 2, (2008): ss. 25-39, https://www.researchgate.net/publication/45601613_EU_and_Russia_in_the_Black_Sea_Region [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

ONETIU Anda Nicoleta, “Geopolitical and Geostrategic dimensions within the Black Sea Basin”, *International Journal of Academic Research in Accounting, Finance and Management Sciences*, c. 2, s. 1, (2012): ss. 238-242, <http://hrmars.com/admin/pics/1034.pdf> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

ÖZARSLAN Bahadır Bumin, “Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz’de Güvenlik Politikaları ve Türk-Rus İlişkileri”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, c. 12, s. 1, (2012): ss. 135-166, http://tdid.ege.edu.tr/files/dergi_12/06.pdf [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

SEMERCİOĞLU Harun, “Ukrayna krizi Bağlamında AB-Rusya İlişkilerinin Ekonomi Politikası”, *EUL Journal of Social Sciences*, c. 7, s. 2, (2016): ss. 188-202, <http://euljss.eul.edu.tr/euljss/makaleSemercioglu.pdf> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

SHLYKOV Pavel. “Russian-Turkish Relations in the WiderBlack Sea Region:Cooperation and Competition”, <http://sam.gov.tr/tr/russian-turkish-relations-in-the-wider-black-sea-region-cooperation-and-competition-pavel-shlykov/> [Erişim Tarihi: 17.12.2018].

“Strategic Balance and Security Challenges in the Black Sea Region”, *Institute for Regional and International Studies*, http://www.iris-bg.org/menu.php?i_id=420 [Erişim Tarihi: 17.01.2019].

“The Black Sea Region: New Conditions, Enduring Interests, Russia and Eurasia Programme Summary”, *Chatham House*, www.chathamhouse.org.uk, [Erişim Tarihi: 17.12.2018]

TURHAN Alper, “Doğu Akdeniz ve Karadeniz’de Meydana Gelen Jeopolitik Kırılmalar ve Türkiye Jeopolitiği”, *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, s. 2, (2016): ss. 19-25, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/342887> [Erişim Tarihi: 01.11.2018].

VALINAKIS Yannis, “The Black Sea Region: Challenges And Opportunities ForEurope”,<https://www.iss.europa.eu/content/black-sea-region-challenges-and-opportunities-europe> [Erişim Tarihi: 17.12.2018]

Deniz Güvenliği Kapsamında ISPS Kod Liman Güvenliği Uygulamalarının Değerlendirilmesi¹

Evaluation of ISPS Code Port Security Applications within the Scope of Maritime Security

Öz

Murat Selçuk SOLMAZ

Denizlerdeki terör saldırıları ve bu konuda yapılan çalışmalar sonucu IMO tarafından ortaya koyulan ISPS Kod tüm dünyada 01 Temmuz 2004 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Gemi ve liman tesislerindeki güvenlik tedbirlerini kapsayan bu dokümanın denizlerdeki terör faaliyetlerine bir önlem olacağı, ülkelerin bu kapsamda alacağı tedbirler ile denizlerdeki terör eylemlerinin önlenilebileceği ve sonuç olarak da deniz güvenliğinin artırılabilceği öngörülmüştür.

Bu çalışmada literatür taraması yöntemi kullanılarak deniz güvenliği kapsamında ISPS Kod liman güvenliği uygulamalarının bir değerlendirmesi yapılmıştır. Çalışmada öncelikle literatürde çok kullanılmasına rağmen çerçevesi tam olarak belirlenmemiş olan deniz güvenliği kavramının tanımı yapılmış ve bileşenleri belirlenmiştir. Daha sonra ise deniz güvenliği kapsamında ISPS Kod liman güvenliği uygulamalarının bir değerlendirmesi yapılmıştır.

Çalışma sonucunda, ISPS Kod Liman Güvenliği uygulamalarının limanlarda meydana gelebilecek güvenlik ihlallerine karşı belli bir seviyeye kadar çözüm olabileceği, ancak ISPS Kod'un deniz güvenliği kavramı ile bütünleştirilerek, deniz güvenliğinin alt kademesi olarak yapılandırılmasının ve uygulanmasının, başka bir deyişle deniz güvenliği kavramının bir bütün olarak uygulanmasının çok daha faydalı olacağı değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Güvenliği, Deniz Emniyeti, Deniz Terörizmi, ISPS Kod, Liman Güvenliği

¹ Yazarın "Deniz güvenliği kapsamında ISPS Code uygulamalarının liman güvenliği açısından etkinliğinin değerlendirilmesi ve Türkiye uygulamaları" (2012) isimli tezinden üretilmiştir.

Abstract

As a results of the terror attacks at sea and studies on it, ISPS Code published by IMO has been started to implement all over the world on July 1st, 2004. It has been predicted that ISPS Code can be measures against to terrorist attacks at sea, terrorist attacks at sea can be prevented if the measures in the context of ISPS Code taken by countries and after all maritime security can be enhanced.

In this study, an evaluation of ISPS Code port security applications has been done within the scope of maritime security by using literature review method. In the study, firstly, although it is widely used in the literature, the definition of maritime security concept, whose frame is not fully defined, has been defined and its components have been determined. Then, an evaluation of ISPS Code port security practices has been made within the scope of maritime security.

As a result of the study, it has been evaluated that ISPS Code Port Security applications can be a solution against a certain level against security breaches that may occur in ports, however, the integration and implementation of the ISPS Code as a lower level of maritime security by integrating it with the maritime security concept, in other words, it would be much more beneficial to implement the maritime security concept as a whole.

Keywords: Maritime Security, Maritime Safety, Maritime Terrorism, ISPS Code, Maritime Domain Awareness.

Giriş

Deniz Güvenliği kavramı, 1990'larda yaratılan, ancak ABD'nde meydana gelen 11 Eylül 2001 saldırıları sonrasında belirginleşmeye başlayan bir kavramdır. Saldırıları sonrasında döneminde, ABD başta olmak üzere tüm dünyada deniz güvenliğinin sağlanabilmesi konusunda çalışmalar yapılmış, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından gemilere ve liman tesislerine yapılabilecek bir saldırıyı engellemek üzere bir önlemler dizisini içeren Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (International Ship and Port Facility Security Code-ISPS Code) geliştirilmiştir.

Denizcilik sektörüne ciddi anlamda güvenlik (security) kavramının tanıtılması ISPS Kod'un 01 Temmuz 2004'de yürürlüğe girmesi ile olmuş, gemilerle birlikte liman tesisleri de dahil olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin uygulanmasına başlanılmıştır.

1. Deniz Güvenliği ve Deniz Emniyeti

Deniz güvenliği kavramını tanımlayabilmek için, öncelikle kendisi ile karıştırılan bir kavram olan deniz emniyeti (maritime safety) kavramının farklılıklarından bahsetmek faydalı olacaktır. Özellikle Türkiye’de deniz güvenliği kavramı genellikle deniz emniyeti kavramı ile karıştırılmaktadır. Bunun sebebi güvenlik (security) ve emniyet (safety) kelimelerinin Türkçe’de birbirlerinin yerine kolayca kullanılabilmesidir. Bu nedenle öncelikle güvenlik ve emniyet kavramları arasındaki farkın açıklanmasının gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

Sözlük anlamı incelendiğinde, güvenlik kelimesinin, “tehlike bulunmaması hali, emin ve rahat olma”² veya “toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet”³ gibi tanımlarının olduğu görülmektedir. Emniyetin kelime anlamını incelediğimizde ise “kuşkulananak hiçbir şey olmama, eminlik, korkusuzluk, güvenlik”⁴ veya “güvenlik, güven, inanma, itimat”⁵ tanımlarını bulmak mümkündür.

Görüldüğü üzere emniyet ve güvenlik kavramları Türkçe’de birbirlerinin içlerine girmiş ve birbirlerinin yerine kullanılan kavramlardır. Deniz güvenliği ve deniz emniyeti kavramlarının birbirleri ile karıştırılmasının en önemli sebebi de budur.

Kelimelerin İngilizce anlamlarına bakıldığında ise güvenlik, “bir ülkeyi, bir binayı veya bir kişiyi koruma faaliyetleri”, “gelecekte olabilecek kötü şeylere karşı koruma”⁶, emniyet ise “bir tehlikeden veya zararlı şeylerden korunma durumu”, “tehlike içinde olmama”⁷dır.

Güvenlik kavramının kaynağı, güvenliği tehdit eden bir oluşum iken, emniyet kavramının kaynağı ise, yanlış veya eksik yapılan bir davranışın veya olumsuz koşulların istenmeyen sonuçlara yol açmaması için alınması gereken tedbirlerdir.

Güvenlik, kasıtlı olarak yapılan imha etme, hasar verme, rahatsız etme eylemlerine karşı alınan tedbirler ile ilişkili risklerle ilgilidir. Emniyet ise bir

2 Safa Kılıçoğlu vd., Meydan Larousse, Beşinci Cilt, Meydan Gazetecilik ve Neşriyat Ltd.Şti., Çağaloğlu, 1971, sayfa 462.

3 Türk Dil Kurumu Resmi İnternet Sayfası, “güvenlik”, <http://tdkterim.gov.tr>.

4 Safa Kılıçoğlu vd., Meydan Larousse, Dördüncü Cilt, Meydan Gazetecilik ve Neşriyat Ltd.Şti., Çağaloğlu, 1971, sayfa 234.

5 Türk Dil Kurumu Resmi İnternet Sayfası, “emniyet”, <http://tdkterim.gov.tr>.

6 Albert Sydney Hornby, Oxford Advanced Learner’s Dictionary, Oxford University Press, Oxford, 2004, p.1202.

7 a.g.e., p.1174.

yanlışlık sonucu veya kazayla ortaya çıkan imha, hasar, rahatsızlık olaylarına karşı alınan tedbirler ile ilişkili risklerle ilgilenir.⁸ Burada dikkat çekici olan, güvenlik kavramı içerisinde bir kastın olması, emniyet kavramında ise kastın olmamasıdır.

Genel olarak deniz güvenliği kavramı içerisinde güvenliği ortadan kaldırmak isteyen bir oluşum (bu bir insan, bir grup terörist vs. olabilir) ile bir kasıt var iken, deniz emniyeti kavramı içerisinde emniyeti tehdit eden bir oluşum (kötü hava ve doğa şartları, dikkatsiz personel, uyulmayan emniyet tedbirleri, eksik veya yanlış talimatlar vb.) vardır. Örneğin, yolcu gemilerine binen yolcuların üstlerinin aranması bir güvenlik tedbiri iken, sıvılaştırılmış petrol gazı taşıyan bir gemide sigara içilmesinin yasak olması bir emniyet tedbidir.

Deniz güvenliği kavramı, ülkelerin denizdeki faaliyetlerini engellemeye çalışan kasıtlı bir tehditin ortaya çıkması ile meydana gelmiştir. Demek ki deniz güvenliği kavramı içerisinde kasıtlı bir tehdidin bulunması ve bu tehdide ilişkin önlemlerin alınması söz konusudur.

Deniz emniyeti, standart altı gemiler, kalifiye olmayan personel veya operatör hataları sonucu ortaya çıkan deniz kazalarının önlenmesi veya azaltılması ile ilgili iken, deniz güvenliği ise kanunsuz ve kasıtlı yapılan hareketlere karşı koruma ile ilgilidir⁹.

Deniz güvenliği, “kaçırma, sabotaj, haydutluk, hırsızlık ve terörist saldırılara karşı gemi, liman tesisleri deniz kurumları ve diğer deniz teşkilat yahut tesis sahipleri, işleticileri ve idarecileri tarafından alınan önlemler” olarak tanımlanabilir. Buna karşılık, deniz emniyeti, “standartı düşük gemiler, nitelsiz mürettebat yahut işletmen, operatör hatası nedeniyle denizde oluşabilecek aksilik veya kazaları en aza indirmek için gemi, liman tesisleri, deniz kurumları ve diğer deniz teşkilat yahut tesis sahipleri, işleticileri ve idarecileri tarafından alınan önlemler” olarak tanımlanabilir.¹⁰

2. Deniz Güvenliğinin Önemi

Dünyadaki bütün sistemlerin ekonomik temellere ve değişkenlere dayandığı günümüzde, ticaret dünyanın en önemli faaliyetlerinden biri haline gelmiştir. Globalleşen ve gittikçe acımasız hale gelen dünya düzeninde ticari

8 Rupert Herbert-Burns et. al., Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security, Taylor & Francis Group, London, 2009, p.108.

9 Natalie Klein et. al., Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand, Taylor ve Francis Group, New York, 2010, p.6.

10 Sami Doğru, Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestisi ve Deniz Güvenliği, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara Üniversitesi, Ankara, 2008, Doktora Tezi, s.116-117.

şirketlerin varlıklarını sürdürebilmeleri, değişimleri doğru olarak algılayarak süratli bir şekilde karar almalarına, kendilerini sürekli olarak yenilemelerine, değişikliklere süratle uyum sağlayabilmelerine, sürdürülebilir bir sistem kurmalarına ve ülke sınırlarının dışında da faaliyet göstermelerine bağlıdır.

Ülke sınırları dışına taşınan bir ticaret ise çözülmesi gereken birçok sorunu beraberinde getirmektedir. Bunların en önemlilerinden biri ise malların bir yerden başka bir yere taşınmasıdır. Bir başka deyişle tedarik zincirinin halkalarının tamamlanarak malların üreticiden tüketiciye kadar transferinin sağlanmasıdır.

Dünyanın üçte ikisini kaplayan okyanuslar ve denizlerin fiziksel bir engel teşkil etmesi ticaretin deniz veya hava yolundan biri ile yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Hava yolu taşımacılığının ekonomik olmaması ise uluslararası ticaretin deniz yoluyla yapılmasını elzem hale getirmektedir. Günümüzde dünya ticaretinin yüzde doksanının deniz yolu ile yapıldığı bilindiğine göre, üretilen malların güvenli olarak alıcılarına ulaştırılması, bir başka deyişle ekonomik sistemlerin varlıklarını sürdürebilmeleri denizlerin güvenliğinin sağlanabilmesi ile mümkündür.

Dünya deniz ticaret sistemi insan vücudu ile özdeşleştirilirse, deniz ticaret hatları damarlara, gemiler kana, gemilerin kargoları kanda taşınan besleyici maddelere ve limanlar organlara benzetilebilir¹¹. Nasıl insanın yaşayabilmesi için organlara sürekli bir kan akışının sağlanması gerekiyorsa, dünya deniz ticaretinin yaşayabilmesi için de gece ve gündüz yirmi dört saat kesintisiz bir kargo akışının sağlanması gerekmektedir.

Yaşamın tamamen ekonomik sistemler üzerine inşa edildiği günümüzde, ülkelerin ticareti hayati önem taşımaktadır. Dünyadaki önemli limanlardaki mal akışının değil bir gün, birkaç saat bile aksaması ülkelerin çok büyük ekonomik zararlara uğraması ile sonuçlanmaktadır. Örneğin, ABD'nin batı kıyılarındaki limanlardan birisinin işçi-işveren anlaşmazlıklarından doğan problemlerden dolayı, bir gün kapanmasının ABD ekonomisine zararı ilk beş gün zarfında günlük 1 milyar dolardır¹².

Deniz ticaretinin sekteye uğraması küresel ekonominin işleyişine ve dünya ekonomisine büyük ölçekte zarar verebilmektedir. Örneğin, 2002 yılında Yemen sahilleri açıklarında Fransız tankeri Limburg bombalı terör saldırısına uğramıştır. Saldırıda sadece bir kişinin ölmesine karşın Yemen limanlarına yapılan seferlerin sigorta primleri 24 saat içerisinde yüzde 300 oranında artmış

11 Michael McNicholas, Maritime Security, Elsevier Inc., Oxford, 2008, p.2.

12 John F.Frittelli, Port and Maritime Security: Background and Issues, Military Technology, 2006, MILTECH 11/2006, 88-94, p.88.

ve Yemen limanlarındaki faaliyetler saldırı sonrasında ay içerisinde yüzde 50 oranında azalmıştır¹³.

Ekonomik önemine ilave olarak, deniz taşımacılığı sistemi ulusal güvenlik bakımından da çok önemlidir. Örneğin, ABD, 17 limanını gerekli olduğunda kullanmak üzere askeri harekâtlar için stratejik limanlar olarak belirlemiştir. Bu limanların 13 adedi aynı zamanda ticari limanlardır. Çöl Fırtınası Harekâtı'nda askeri malzemelerin % 90'ı bu stratejik limanlardan yüklenmiştir. Yani, bu limanlara yapılacak bir saldırı sadece sivil sonuçlara yol açmayacak, ayrıca değerli askeri malzemenin de kaybedilmesine sebep olabilecektir.¹⁴

3. Deniz Güvenliği Kavramının Ortaya Çıkışı

Yerkürenin dörtte üçünün denizlerle çevrili olduğu dikkate alındığında, çok büyük alanları oluşturan denizler, terör örgütleri için eylem yapabilecekleri son derece uygun bir coğrafya olarak ortaya çıkmaktadır. Bu dörtte üçlük deniz alanının 139.768.200 mil karesini ise (ki bu alan dünyanın karasal alanının 2,42 katıdır) herhangi bir ülkenin egemenliği ve yargı yetkisinin olmadığı açık denizler kaplamaktadır.¹⁵

Denizler teröristlere sadece üzerinde hareket etmeleri için ortam sağlamakta kalmaz, aynı zamanda teröristlerin amaçlarına uygun büyük çaplı problemler ve ekonomik sıkıntılar yaratabilecek geniş yelpazeli potansiyel hedefler de sunar.¹⁶

Geçmişe bakıldığında deniz güvenliği kavramının ortaya çıkışındaki en büyük katkı sahibinin denizlerdeki terör faaliyetleri olduğu görülmektedir. Denizlerdeki terör faaliyetleri, bir ülkenin deniz güvenliğini direkt olarak etkilemesi, büyük ölçekli sonuçlar doğurması ve uygulandığında sonuçlarını en çabuk şekilde göstermesinden dolayı deniz güvenliğinin en büyük tehdididir.

Uluslararası deniz ticaretindeki artışla birlikte denizlerin suç maksatlı olarak kullanılmasında da bir artış olmuştur.¹⁷ İki binli yılların başından itibaren teröristler faaliyetlerini denizlere kaydırmaya başlamışlardır. Teröristlerin faaliyetlerini denizlere kaydırmalarının beş ana sebebi vardır¹⁸.

13 Paul W. Parfomak ve John F.Frittelli, CRS Report for Congress (Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities), 2007, p.3.

14 John F.Frittelli, Port and Maritime Security: Background and Issues, Military Technology, 2006, MILTECH 11/2006, 88-94, p.89.

15 Peter Chalk, The Maritime Dimension of International Security, RAND Corporation, Arlington, 2008, p.2.

16 The National Strategy for Maritime Security, Secretaries of the Department of Defense and Homeland Security, 2005, p.3.

17 a.g.e., p.5.

18 Peter Chalk, The Maritime Dimension of International Security, RAND Corporation, Arlington, 2008, p.xiii.

a. Denizdeki faaliyetlerin terör faaliyetlerine karşı birçok zayıf tarafı teröristleri denizde eylem yapmaları yönünde cesaretlendirmektedir.

b. Deniz sporları ve malzemeleri konusunda uzmanlaşan ticari girişimlerin artması, teröristlere denizde faaliyet göstermek için ihtiyaç duydukları kaynaklara ve eğitime ulaşmak için gerekli kanalı sağlamıştır.

c. Denizdeki terör faaliyetleri, önemli limanların faaliyetlerini veya önemli deniz ticaret hatlarını kesintiye uğratarak, dünyada çok önemli ekonomik krizlere yol açabilmektedir.

ç. Denizdeki terörizm, kurbanları üzerinde geniş çaplı ve zorlayıcı bir cezalandırma yöntemi oluşturmaktadır. Birçok yolcunun küçük bir fiziksel alanda bir arada bulunması sebebiyle, özellikle kruvaziyer gemiler ve yolcu feribotları bu kapsamda değerlendirilmektedir.

d. Geniş ve küresel konteyner taşımacılık sistemi teröristlere gizlice personel ve silah transferini kolaylaştırmak için bir yöntem sağlamaktadır.

2000 yılından günümüze kadar denizlerde gerçekleştirilen önemli terör saldırıları değerlendirildiğinde; 2000 yılında Aden Limanı'nda ABD'ne ait USS Cole muhribine yapılan intihar saldırısında (Şekil-1) 17 denizcinin ölmesi, 2002 yılında Yemen'de Fransız süper tankeri Limburg'un patlayıcı yüklü küçük bir botun saldırısına uğraması sonucu bir denizcinin ölmesi ve denizcilik sektöründe büyük ekonomik sorunlara yol açması, 2004 yılında Filipinler'de Superferry-14 yolcu gemisinde bomba patlatılması ve 116 yolcunun hayatını kaybetmesinin önemli terör saldırıları olarak öne çıktığı görülmektedir.

Özellikle 12 Ekim 2000 tarihinde, Yemen'in Aden Limanı'nda ABD'ne ait USS Cole muhribine yapılan, 17 denizcinin ölümü ve 39 denizcinin yaralanması ile sonuçlanan terör saldırısı denizlerdeki terör olaylarının farklı şekilde değerlendirilmesinin miladı kabul edilebilir. Çünkü bu saldırılardan önce hakim olan, "limanlarda olabilecek terör eylemlerinin genellikle karadan denize doğru olacağı" fikri bu saldırı ile ortadan kalkmış, denizlerdeki terör eylemlerinin özellikle denizden gelebileceği düşüncesi hakim olmaya başlamıştır.

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terör saldırılarının ardından, BM, NATO, IMO, uluslararası kuruluşlar ve başta ABD olmak üzere batılı ülkeler, deniz ticaretinin daha emniyetli ve güvenli yapılabilmesi için değişik platformlarda kapsamlı girişimler başlatmışlardır. ABD'nin deniz güvenliği ile ilgili başlatmış olduğu çabalar, IMO'nun bu kapsamda yaptığı çalışmalara bir ivme kazandırmıştır.



Şekil-1: Saldırı sonrası USS Cole muhribinde oluşan hasar¹⁹

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Kasım 2001'de yapılan toplantısında, gemi ve liman tesislerinde güvenliği tehdit eden eylemleri tespit etmek ve caydırmak için uluslararası kurallar getirilmesi ve bu alanda uluslararası işbirliği yapılmasını sağlayacak şekilde "1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (Safety of Life at Sea-SOLAS)"ne yeni hükümler getirilmesi kabul edilmiştir.

IMO'nun 22. Genel Kurul Toplantısı'nın düzenlenmesinde en büyük etken, 11 Eylül 2001 tarihinde New York ve Washington'da meydana gelen terör eylemlerinden hemen sonra ABD'nde uluslararası diplomatik konferans öncesinde iç hukukta yapılmış son derece önemli hukuki düzenlemelerdir.²⁰

IMO Genel Kurulu tarafından bu konuda alınabilecek tedbirlere ilişkin çalışma yapması amacıyla Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC) yetkilendirilmiştir. IMO Deniz Emniyeti Komitesi tarafından denizde ya da deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik yeni kuralların belirlenmesi amacıyla çalışmalara başlanmıştır. Çalışmalar devam ederken 06 Ekim 2002 tarihinde Fransız süper tankeri Limburg'a (Şekil-2) Yemen açıklarında patlayıcı yüklü bir botun gemiye çarptırılması ile yapılan terör saldırısı, deniz güvenliği konusunda çalışma yapılmasına olan ihtiyacı bir kez daha ortaya koymuştur.

IMO Deniz Emniyeti Komitesi tarafından hazırlanan, gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirleri içeren ISPS Kod 09-13 Aralık

19 <https://www.fbi.gov/history/famous-cases/uss-cole-bombing>.

20 Sezer Ilgın, Deniz Hukuku-1 (Deniz Kamu Hukuku), Deniz Harp Okulu Basımevi, Tuzla, 2008, s.177.

2002 tarihlerinde Londra’da toplanan diplomatik konferansta kabul edilmiş, 01 Temmuz 2004’de yürürlüğe girmiştir.



Şekil-2: Terör saldırısı sonrası Limburg Tankeri²¹

ABD’nin deniz güvenliği ile ilgili çalışmaları, IMO’nun çalışmaları ile zaman itibari ile paralel bir seyir izlemiştir. 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra ABD, ülke güvenliğini sağlamak amacıyla bir dizi kanun maddeleri yayımlamış ve güvenlik konusunda yeniden yapılanmıştır. ABD’ni terörist tehditlerden korumak amacıyla, Anavatan Güvenliği İçin Ulusal Strateji (National Strategy for Homeland Security) hazırlanmış ve ilk defa görevi sadece ABD’ni terörist tehditlerden korumak olan bir Anavatan Güvenliği Bakanlığı kurulmuştur.

Yine 2002 yılında yayımlanan Deniz Ulaştırma Güvenlik Kanunu (Maritime Transportation Security Act) ile ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı’na yeni sorumluluklar yüklenmiştir.

ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı, kendisine verilen bu sorumluluklarını yerine getirebilmek için “Anavatan Güvenliği İçin ABD Sahil Güvenlik Deniz Stratejisi (The U.S.Coast Guard Maritime Strategy for Homeland Security)”ni hazırlamış ve uygulamaya koymuştur.

Özetle, ikibinli yılların başında meydana gelen terör saldırıları, ABD başta olmak üzere tüm dünyada deniz güvenliğinin sağlanması konusunda bir takım düzenlemelerin yapılmasını ve deniz güvenliği kavramının olgunlaşmasını sağlamıştır. Geçen süre zarfında deniz güvenliği konusunda hazırlanan

²¹ http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2334865.stm

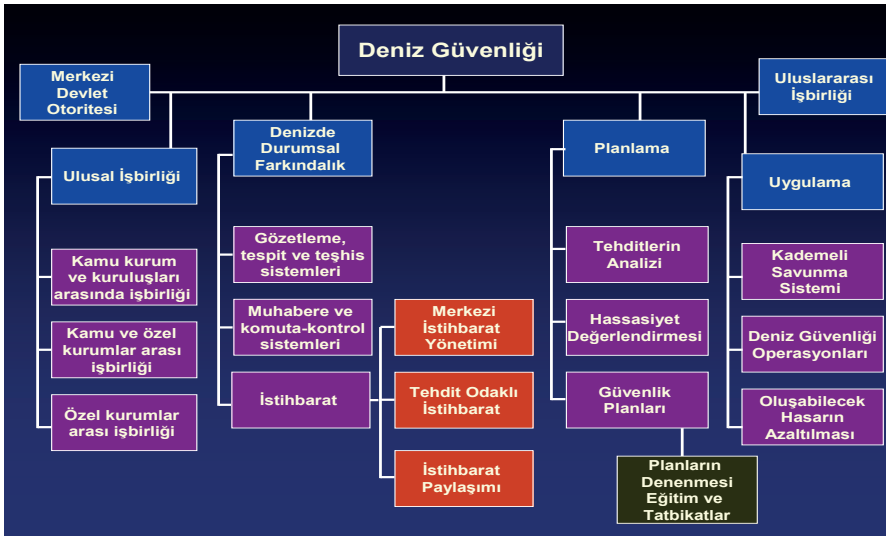
mevzuat çalışmaları, uygulamalar ve uluslararası işbirliği konusundaki gelişmeler sonucu deniz güvenliği kavramının çerçevesi belirginleşmeye başlamıştır.

4. Deniz Güvenliği Kavramı

Son yıllarda dünyada deniz güvenliği konusunda yapılan çalışmaların, alınan tedbirlerin, yayımlanan akademik çalışmaların incelenmesi sonucunda deniz güvenliği faaliyetlerinin altı ana bileşen altında toplandığı görülmektedir. Bunlar:

- Merkezi devlet otoritesi
- Ulusal işbirliği
- Denizde durumsal farkındalık
- Planlama
- Uygulama
- Uluslararası işbirliğidir.

Bir ülkenin deniz güvenliğini sağlayabilmesi için deniz güvenliği tüm bileşenleri ve tüm alt bileşenleri ile ilgili çalışmalarını tamamlaması gerekmektedir. Bileşenlerden bir tanesinin eksik olması durumunda o



Şekil-3:Deniz güvenliğinin bileşenleri

ülkenin deniz güvenliği konusunda almış olduğu tedbirlerin tam olamayacağı düşünülmelidir. Deniz güvenliğinin bileşenleri Şekil-3'de gösterilmiştir

a. Merkezi devlet otoritesi

Deniz güvenliği konusundaki çalışmalar merkezi bir devlet otoritesi liderliğinde yönetilmelidir. Deniz güvenliğini sağlamak için yapılması gereken tüm faaliyetler, alınması gereken tüm tedbirler, o ülkenin devlet ve özel kurumları arasında geniş kapsamlı, karmaşık ve yoğun koordinasyonu gerektiren bir çalışmayı gerektirmektedir. Bu kadar geniş kapsamlı bir koordinasyon ancak güçlü bir merkezi otorite tarafından yönetilebilir. Ayrıca deniz güvenliği faaliyetlerinin ekonomik olarak sağlanabilmesi maksadıyla da faaliyetlerin merkezi olarak yönetilmesi önemlidir. Çünkü deniz güvenliği faaliyetleri devletlerin stratejik boyutta pahalı yatırımlar yapmasını gerektirmektedir. Bu sebeple deniz güvenliği ile ilgili çalışmalar mutlaka bir devlet kurumu tarafından merkezi olarak yönetilmelidir.

b. Ulusal işbirliği

Deniz güvenliği çalışmalarında hem kamu ve hem de özel kurumlar arasında işbirliği, sorumluluk ve bilgi paylaşımı sağlanmalıdır. Deniz güvenliğinin karmaşık ve geniş işbirliğini gerektiren yapısı sebebiyle hem kamu hem de konuyla ilgili sivil kurumların çalışmalara dahil edilmesi gerekmektedir.

Günümüzde ticaretin yüzde doksanının deniz yoluyla yapıldığı göz önüne alındığında, denizlerin ticaret maksadıyla kamu kurumlarından çok özel kurum, kuruluş ve şirketler tarafından kullanıldığı görülmektedir. Bu sebeple, deniz güvenliğinin sağlanması konusunda düzenlemeler yapacak olan merkezi devlet otoritesi mutlaka özel kuruluşlar ile de koordinasyon içerisinde olmalıdır. Oluşturulacak sistem içerisinde yer alan tüm kurum, kuruluş ve şirketler birbirleri ile işbirliği içerisinde olmalıdır.

Deniz güvenliği, küresel boyutta kamu ve özel deniz güvenliği faaliyetlerinin tehditleri önleyebilecek kapsamlı ve birleştirilmiş çabalar içerisinde harmanlanması ile elde edilebilir.²²

c. Denizde durumsal farkındalık

Deniz güvenliğinin sağlanabilmesi için öncelikle denizde durumsal farkındalığın sağlanması gerekmektedir.

²² The National Strategy for Maritime Security, Secretaries of the Department of Defense and Homeland Security, 2005, p.ii.

Denizde durumsal farkındalık, deniz ortamında meydana gelen tüm olaylar ve durumlar hakkındaki verileri toplama, birleştirme, analiz etme ve daha sonra elde edilen bilgileri ve analiz sonuçlarını karar vericilere yayma sürecidir. Başka bir deyişle, tehditin ne olduğunu tespit etmek için bilgi toplamak, bunun gerçekten bir tehdit olduğunu bilmek için bilgileri birleştirmek, gerekli düzeltici işlemlerin belirlenebilmesi için analiz etmek ve gerekli önlemleri alabilmeleri için bu bilgileri karar vericilere gönderebilme yeteneğidir.²³

Deniz ortamındaki faaliyetlerin etkin bir durumsal farkındalığı olmazsa koruma veya erken mukabele için önemli fırsatlar kaybedilebilir. Durumsal farkındalık tehditleri tespit, caydırma, önleme ve karşı koyma konularında zaman ve mesafe kazandırır.²⁴

Denizde durumsal farkındalık, deniz güvenliği anlamında; güvenlik, emniyet, ekonomi ve çevre konularında ülkeyi etkileyebilecek denizlerdeki her türlü faaliyetin bilinmesidir.²⁵

Denizde durumsal farkındalığı sağlamak için, “görmek, anlamak ve paylaşmak”²⁶ esastır. Denizde meydana gelen olayları görmek yani tespit etmek, anlamak yani teşhis etmek ve bilgileri diğer kurumlarla paylaşmak için gelişmiş, gözetleme, tespit, teşhis sistemleri, muhabere, komuta, kontrol sistemleri ve istihbarat yönetim merkezleri kurulmalıdır.

(1) Gözetleme, tespit ve teşhis sistemleri

Denizdeki olayları anlayabilmek için ilk önce bu olaylardan haberdar olunmalıdır. Denizdeki olayların en önemli tespit vasıtaları deniz gözetleme sistemleridir. Çünkü aynı anda çok büyük bir deniz alanının gözetlenmesini sağlarlar.

Gözetleme sistemleri bilimsel bir şekilde kullanıldığında denizdeki birçok yasa dışı olayın kolaylıkla ortaya çıkarılmasını sağlar. Örneğin, bir geminin limanından ayrılırken bildirmiş olduğu varış limanı ile rotasının onu götüreceği limanının farklı olması o gemi hakkında bir şüphe uyanmasına sebep olabilir. Bir geminin güvenilir bir gemi olduğu, bildirimde bulunduğu hareketleri ile yaptığı hareketlerin aynı olması ile büyük ölçüde değerlendirilebilir.

Ayrıca denizde bulunan diğer gemiler ile karakol yapan güvenlik

23 Joseph L. Nimmich and Dana A. Goward, “Maritime Domain Awareness: The Key to Maritime Security”, International Law Studies, 2007, Volume 83, 57-65, p.63.

24 The National Strategy for Maritime Security, Secretaries of the Department of Defense and Homeland Security, 2005, p.9.

25 a.g.e., p.27.

26 Joseph L. Nimmich and Dana A. Goward, “Maritime Domain Awareness: The Key to Maritime Security”, International Law Studies, 2007, Volume 83, 57-65, p.61.

kuvvetlerine ait gemiler (askeri gemiler, polis ve sahil güvenlik kuvvetlerine ait gemiler) de Tanımlanmış Deniz Resmi²⁷'nin ortaya çıkarılmasına yardımcı olabilirler. Şüpheli hareketleri gözlemlenen bir geminin, deniz gözetleme merkezine bildirilmesi, belki de başlayacak olan bir terör faaliyetinin başlamadan bitmesini sağlayacaktır. Ayrıca bu gemi deniz güvenliği görevleri ile görevlendirilmiş güvenlik güçlerine ait bir gemi ise, deniz trafiğinin önemli düğüm noktalarında görev yapacak, o bölgeden gelip geçen birçok gemiyi sorgulayabilecek, ayrıca deniz güvenliği merkezinden gelen emirlere istinaden veya kendi inisiyatifıyla personelini gemiye çıkararak (boarding) gemiyi denetleyebilecektir.

Çeşitli kaynaklardan gelen bilgilerin birleştirilmesi de çok önemlidir. Çeşitli platformlardan ve gözetleme sistemlerinden gelen radar gibi elektronik hedef bilgileri de bir merkezde birleştirilmelidir. Örneğin bir harp gemisinin rapor ettiği şüpheli bir gemi ile gözetleme sistemlerinden elde edilen elektronik bir temas değerlendirilerek onun tek bir temas olarak ana sisteme girilmesi sağlanmalıdır. Böylece tanımlanmış deniz resmi hatasız bir şekilde oluşacak ve kullanıcılara açık bir fikir verecektir.

(2) Muhabere ve komuta kontrol sistemleri

Deniz güvenliğinin sağlanmasında muhabere sistemleri ile komuta kontrol sistemlerinin de önemi büyüktür. Deniz güvenliğinin sağlanmasında görev alan tüm kurumların birbirleri ile süratli ve güvenli bir iletişime sahip olmaları gerekmektedir. Kurumlar arası iyi bir iletişim tanımlanmış deniz resminin oluşturulması ve bunun sonucunda denizde durumsal farkındalığın artırılmasını sağlayacaktır.

(3) İstihbarat

Elde edilen bilgilerin değerlendirilerek istihbarat bilgisi haline getirilmesi ve ihtiyaç duyan kurumlara dağıtılması çok önemlidir. Elde edilen her türlü bilgi değerlendirilmelidir. Toplanan bilgi istihbarat birleştirme merkezlerinde işlenmeli ve dağıtılmalıdır. Bu sebeple gereksiz tekrarlardan kaçınmak ve emek tasarrufu sağlamak maksadıyla, istihbarat, merkezi bir şekilde yönetilmelidir.

İstihbarat, teröristlere karşı en önemli silahtır. İstihbarat, savunma sistemi ile entegre olmalı, dost devletler ve müttefikler ile koordine edilmelidir. Bilginin toplanması esnasında, gemiler, otomatik tanımlama sistemleri, açık kaynaklar gibi tüm kaynaklar kullanılmalıdır. Ayrıca tüm vatandaşlar, şüpheli

²⁷ Tanımlanmış Deniz Resmi, denizlerdeki her türlü platformun tespit ve teşhis edilerek, kimlik ve hareket bilgilerinin bilinmesi ve gerçek zamanlı olarak takip edilmesi sonucu elde edilen görüntüdür.

gördükleri her şeyi rapor etmeleri konusunda cesaretlendirilmelidir. Bilginin paylaşımı, toplanan bilginin paylaşımının kötü maksatlı kullanılmayacağına dair özel ve kamu sektörü arasında bir güven sağlanmasını gerektirir.²⁸

ç. Planlama

Deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla yapılacak planlamada ilk olarak genel bir tehdit değerlendirmesinin yapılarak deniz güvenliğine nelerin tehdit oluşturduğunun belirlenmesi temeldir.

Tehdit değerlendirilmesinin yapılmasının ardından, tehdede maruz kalacağı değerlendirilen riskli bölge ve tesislerin hassasiyet değerlendirmelerin yapılması gerekmektedir. Deniz güvenliğini tehdit eden oluşumların potansiyel tehdidine maruz kalacak olan tesisler ve bölgelerin güvenlik tedbirleri konusunda hangi durumda olduğunun belirlenmesi ve sonra varsa eksikliklerinin tamamlanması gerekmektedir. Eksikliklerin tamamının giderildiği durumda da o tesis veya bölgeler yine risklere maruz kalabilir. Bu durumda ilave emniyet tedbirlerinin alınması, ilave personel veya teknik donanım ile bu olumsuz durumun olumlu yöne çevrilmesi mümkün olabilir.

Tehditlerin analizi ve hassasiyet değerlendirmesinin ardından detaylı güvenlik planlarının hazırlanması gerekmektedir.

Hazırlanan planların etkinliğinin değerlendirilebilmesi için bu planlar gerçek durumlara eşit bir katılıktaki eğitim ve tatbikatlar ile denenmeli ve görülen eksikler planlara ilave edilmelidir.

d. Uygulama

Deniz güvenliği uygulamaları, deniz güvenliğini tehdit eden bir oluşumun ortaya çıkması durumunda, tehdiye mümkün olduğunca uzaktan müdahaleyi sağlayacak bir savunma sistemi ve operasyonları ile müdahale edilmesini sağlamalıdır. Alınan tüm önlemler ve yapılan operasyonlara rağmen yine de teröristlerin deniz güvenliğine zarar vermesi söz konusu olduğunda oluşabilecek zarar en aza indirilmelidir.

(1) Kademeli savunma sistemi

Kademeli bir savunma sistemi açık denizde başlayarak, kıyıları, limanları, seyir yapılabilir nehir ve göller olmak üzere iç suları da kapsayacak şekilde olmalıdır. Bu kademeli savunma sistemi, terör tehditlerinin ülkenin deniz

²⁸ The U.S.Coast Guard Maritime Strategy for Homeland Security, U.S.Coast Guard Headquarters, Washington D.C., 2002, p.14.

sınırlarından mümkün olduğunca uzaktan ve erkenden elimine edilmesini sağlayacaktır.²⁹

Denizlerden gelecek bir tehditin mümkün olduğunca uzakta ve mümkün olduğunca önceden tespit edilmesi ve bu tehdite uygun bir şekilde müdahale edilebilmesi için elde mevcut deniz güvenliği operasyonlarına tahsisli enstrümanların kademeli savunma sağlamak maksadıyla görev alanlarının belirlenmesi gerekmektedir. Örneğin denize dayanıklı büyük gemiler açık denizlerde, deniz karakol uçakları gözetleme, tespit ve teşhis sistemlerinin kör noktalarında, su çekimi müsait olan küçük botlar iç sularda görevlendirilmelidir.

(2) Deniz Güvenliği Operasyonları

Alınan tüm tedbirlere rağmen deniz güvenliğini tehdit eden bir oluşumun ortaya çıkması durumunda bu tehditin ortadan kaldırılması maksadıyla deniz güvenliği operasyonları yapılmalıdır.

Deniz güvenliği operasyonları etki odaklı olmalıdır. Bu tip operasyonlar sadece hedeflere taarruz veya basit olarak amaçlarla uğraşmak yerine sonuç yaratmaya dayanan planlama, icra ve değerlendirmeye odaklanmalıdır.³⁰

Etki odaklı harekât, direkt, dolaylı ve kademeli uygulamaların tamamının düşünülebildiği bir sistem çerçevesinde tasarlanmış ve planlanmış, askeri, diplomatik, psikolojik ve ekonomik enstrümanların kullanılması ile başarılabilen bir harekâttir.³¹

(3) Oluşabilecek hasarın azaltılması

Savunma tedbirleri terör faaliyetlerinin caydırılmasını ve caydırmanın başarısız olduğu durumlarda ise hasarın azaltılmasını sağlar.³²

Deniz güvenliği öncelikle savunma tedbirleri ile terör faaliyetlerinin caydırılması ile sağlanabilir. Ancak yine de böyle bir olay ile karşılaşılır ise oluşabilecek hasarı asgariye indirmek esastır. Terör olaylarının önlenemediği durumda hasarı azaltmak üzere çalışmalar yapılmalıdır.

29 a.g.e., p.23.

30 a.g.e., p.14.

31 Paul K.Davis, Effect-Based Operations: A Grand Challenge for the Analytical Community, RAND, Santa Monica CA, 2001, p.7.

32 The U.S.Coast Guard Maritime Strategy for Homeland Security, U.S.Coast Guard Headquarters, Washington D.C., 2002, p.7.

e. Uluslararası işbirliği

Deniz güvenliği ülkelerin tek başlarına yapacakları çabalarla elde edilecek bir durum değildir. Tüm dünya ülkelerinin birlikte çalışmasını ve işbirliği yapmasını gerektirir. Öncelikle coğrafi bakımdan yakın olan ülkelerin birbirleri ile çok iyi bir koordine içerisinde çalışması gerekmektedir. Bu sebeple ülkeler ikili veya uluslararası anlaşmalar ile deniz güvenliği faaliyetlerini düzenlemelidir.

Sonuç olarak deniz güvenliği, bir kamu kurumu tarafından merkezi olarak yönetilerek, devletin ilgili tüm kamu ve özel kurumları arasında koordine sağlanarak, çok iyi bir istihbarat ile desteklenen ve deniz gözetleme sistemleri ile teçhiz edilen, bir tehdit ve hassasiyet değerlendirmesi sonucunda oluşturulan planlar, kademeli bir savunma sistemi ve uluslararası işbirliği ile sağlanan güvenli bir deniz ortamıdır.

5. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Code)³³ ve Liman Güvenliği

Gemi ve liman tesislerinde güvenliği tehdit eden eylemleri tespit etmek ve caydırmak için uluslararası kurallar getirilmesi ve bu alanda uluslararası işbirliği yapılmasını sağlayacak tedbirleri içeren ISPS Kod 9-13 Aralık 2002 tarihlerinde Londra'da toplanan diplomatik konferansta kabul edilmiş, 01 Temmuz 2004'de yürürlüğe girmiştir.

Bu kapsamda, mevcut SOLAS Sözleşmesi bölüm XI'in ismi değiştirilmiş ve bölüm XI-1 olarak yeniden adlandırılmıştır. ISPS Kod da deniz güvenliğini arttırıcı önlemler olarak bölüm XI-2'de yerini almıştır. ISPS Kod'un SOLAS'ın içerisinde yer almasının sebebi, SOLAS'ın gerekli güvenlik önlemlerinin yürürlüğe girmesi ve işlerlik kazanmasını temin edecek en hızlı araç olma özelliğini taşımasıdır.

ISPS Kod A ve B olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. ISPS Kod'un A bölümü zorunlu gereklilikleri belirtir. B bölümü ise ISPS Kod'un A bölümü ile ilgili kılavuzdur. Bu kılavuz, SOLAS Bölüm XI-2'de ve ISPS Kod'un A Bölümünde yer alan güvenlik hükümleri uygulanırken dikkate alınması için hazırlanmıştır. Bölüm A'nın hükümleri zorunlu ve bölüm B'nin hükümleri ise tavsiye olarak kabul edilmelidir.

ISPS Kod; uluslararası seferler yapan, yüksek-hızlı yolcu tekneleri dâhil yolcu gemilerini, 500 groston ve üstü yüksek-hızlı tekneler dâhil yük gemilerini,

³³ International Ship and Port Facility Security Code (2002), International Maritime Organization, London.

mobil deniz sondajı birimlerini ve uluslararası seferlerle iştigal eden bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesislerini kapsamaktadır.

ISPS Kod, deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla yapılan ilk ve detaylı bir çalışma olması sebebiyle önem taşımaktadır. Ancak, deniz güvenliği sadece gemilerin ve limanların güvenliği konusunda alınan tedbirlerden ibaret dar anlamlı bir kavram değildir. Deniz güvenliği yukarıda da belirtildiği gibi birçok unsurun bir araya getirilmesi ile elde edilebilecek bir durumdur. Bununla birlikte ISPS Kod ile denizcilik sektörüne güvenlik kavramının getirilmesi, gemilerle birlikte liman tesisleri de dahil olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin uygulanmasına başlanması önemlidir.

ISPS Kod'un asıl amacının, terör ile ilgili riskin değerlendirilmesinde düzgün, tutarlı, birbiri ile bağdaşan bir standart oluşturmak suretiyle, gemi ve liman tesislerini tehdit eden bu nitelikteki tehlikelere ve bu tehlikelerin değişikliklerine karşı devletleri de gereken değişiklikleri yapabilecek ve süratle önlem alabilecek hale getirmek olduğu görülmektedir.³⁴

ISPS Kod ile ilgili yapılan çalışmaların terör örgütlerinin faaliyetlerinin tamamen caydırılması için yeterli olmadığı, ancak ISPS Kod ile getirilen yeni düzenin gemi ve limanlarda güvenlik bilincinin yerleşmesi için faydalı olduğu değerlendirilmektedir.

6. Sonuç

Bu çalışmada öncelikle deniz güvenliği kavramı tanımlanmış, deniz güvenliğinin bileşenleri belirlenmiş, daha sonra ISPS Kod liman güvenliği uygulamalarının, tanımlanan deniz güvenliği kavramı çerçevesi içerisinde bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Deniz güvenliği kapsamında, ISPS Kod Liman Güvenliği uygulamalarının değerlendirilmesi sonucunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Deniz güvenliği faaliyetleri karmaşık ve yoğun bir koordinasyonu gerektiren çalışmayı gerektirmektedir. Bu yoğun ve koordineli çalışmaların bir kamu kurumu tarafından merkezi bir şekilde yönetilmesi esastır. ISPS Kod liman güvenliği ile ilgili hususların Uluslararası Denizcilik Örgütü koordinesinde devlet otoriteleri sorumluluğunda icra edilmesini öngörmektedir.

Liman güvenliği faaliyetlerinin devlet otoritesinde icra edilmesi karmaşık ve yoğun faaliyetlerin koordinasyonu açısından fayda sağlarken, IMO'nun devletlere bir yaptırım gücünün bulunmaması ISPS Kod'un zayıflığı olarak kabul edilebilir.

³⁴ Sezer Ilgın, Deniz Hukuku-1 (Deniz Kamu Hukuku), Deniz Harp Okulu Basımevi, Tuzla, 2008, s.185.

ISPS Kodu uygulatma yetkisi devletlerin sorumluluğundadır. Bu durum, devletler arasında ISPS Kod uygulamalarında farklılık yaratabilmektedir. Güçlü ekonomilere sahip ülkeler yeterli yatırımları yapabilirlerken, yatırımlara yeterli kaynak ayıramayan ülkelerin çalışmaları ISPS Kod'un ihtiyaçlarına cevap vermeyebilmektedir. Aynı şekilde güçlü bir devlet otoritesi ve hukuk sistemine sahip olmayan devletlerin ISPS Kod uygulamalarındaki yaptırımları yetersiz kalabilmektedir. Bu sebeplerden dolayı IMO'nun ISPS Kod'un düzenlemelerini uygulatma gücünün bulunmaması bir zafiyet olarak değerlendirilmektedir.

Deniz güvenliğinin karmaşık ve geniş işbirliğini gerektiren yapısı sebebiyle hem kamu kurumlarının hem de konuyla ilgili sivil kurumların çalışmalara dahil edilmesi gerekmektedir. Ayrıca deniz güvenliği faaliyetleri uluslararası işbirliğini de kapsamalıdır. ISPS Kod'da hem ulusal hem de uluslararası işbirliğinin desteklenmesi gerekliliği tespit edilmektedir.

Deniz güvenliğinin diğer bir bileşeni olan durumsal farkındalığın sağlanması kapsamında, ISPS Kod'da limanlarda etkin bir gözetleme, tespit ve teşhis sistemleri ile muhabere sistemlerinin kurulması gerektiği belirtilmektedir. İstihbarat toplama ve paylaşımı konusunda ise özel bir ifadeye yer verilmemesine rağmen, genel olarak güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanması ve alışverişinin temin edilmesi desteklenmektedir.

Deniz güvenliği kapsamında, faaliyetlerinin tehdiye odaklı olması, bu maksatla hazırlanacak planların bir tehdit ve hassasiyet değerlendirmesi üzerine inşa edilmesi gerektiği belirtilmektedir.

ISPS Kod'un esası iyi bir planlamadır. Bu maksatla öncelikle liman tesislerinin hassasiyet değerlendirmesi yapılmalı, sonra bu değerlendirmeye istinaden iyi bir liman tesisi güvenlik planı yapılmalıdır. Güvenlik planları periyodik olarak denenmeli ve tatbikatlar ile belirlenen eksikleri tamamlanmalıdır.

ISPS Kod kapsamında yapılan liman tesisi güvenlik planı öncesinde yapılan liman tesisi güvenlik değerlendirilmesinde öncelikle bir tehdit değerlendirmesine vurgu yapılmıştır. Deniz güvenliğinin varoluş sebebi olan tehdidin, limanın hassas bölgelerini tespit ederken ve bu bölgeleri değerlendirirken dikkate alınması çok önemlidir. Bu sebeple liman tesisi güvenlik değerlendirilmesini yapan kişinin bölgedeki tehdit durumundan haberdar olması, bu tehditlerin limanın hangi bölgelerini hassas konuma getirdiğini bilmesi gerekmektedir.

Bununla birlikte, liman tesisi güvenlik değerlendirmesi devlet tarafından yapılmaktadır veya devlet tanınmış bir güvenlik kuruluşuna yetki

verebilmektedir. Her devlet bu değerlendirmeyi kendi limanlarına kendi standartları çerçevesinde yapmaktadır. Bu durum devletlerin uygulamaları arasında farklılıklar yaratabilmektedir.

Deniz güvenliği bileşenlerine göre “yapılacak planların hem terör faaliyetlerini önlemek için, hem de terör saldırısının oluşması halinde hasarı azaltmak için yapılması gerektiği” belirtilmektedir. Ancak ISPS Kod kapsamında yapılan planlarda aynı zamanda hasarın azaltılmasının da göz önüne alınması gerektiği yer almamaktadır. Ayrıca ISPS Kod’un önsözünde “hükümlerin, saldırı sonrasında yapılacak fiili tepkileri veya herhangi bir saldırı sonrasındaki her türlü olayı aydınlatıcı eylemleri kapsayacak kadar genişletilmemesi hakkında anlaşmaya varıldığı” yazılmaktadır.

Sonuç olarak, ISPS Kod Liman Güvenliği uygulamalarının limanlarda meydana gelebilecek güvenlik ihlallerine karşı bir belli bir seviyeye karşı çözüm olabileceği, ancak ISPS Kod’un deniz güvenliği kavramı ile bütünleştirilerek, deniz güvenliğinin alt kademesi olarak yapılandırılmasının ve uygulanmasının, başka bir deyişle deniz güvenliği kavramının bir bütün olarak uygulanmasının çok daha faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Kaynakça:

Kitap

CHALK Peter, *The Maritime Dimension of International Security*, RAND Corporation, Arlington, 2008.

DAVIS Paul K., *Effect-Based Operations: A Grand Challenge for the Analytical Community*, RAND, Santa Monica CA, 2001.

HERBERT-BURNS Rupert et. al., *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, Taylor & Francis Group, London, 2009.

HORNBY Albert Sydney, *Oxford Advanced Learner’s Dictionary*, Oxford University Press, Oxford, 2004.

ILGIN Sezer, *Deniz Hukuku-1 (Deniz Kamu Hukuku)*, Deniz Harp Okulu Basımevi, Tuzla, 2008.

International Ship and Port Facility Security Code (2002), International Maritime Organization, London.

KILIÇOĞLU Safa. vd., *Meydan Larousse, Dördüncü-Beşinci Cilt*, Meydan Gazetecilik ve Neşriyat Ltd.Şti., Cağaloğlu, 1971.

KLEIN Natalie et. al., *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, Taylor ve Francis Group, New York, 2010.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

MCNICHOLAS Michael, Maritime Security, Elsevier Inc., Oxford, 2008.

The National Strategy for Maritime Security, Secretaries of the Department of Defense and Homeland Security, 2005.

The U.S.Coast Guard Maritime Strategy for Homeland Security, U.S.Coast Guard Headquarters, Washington D.C., 2002.

Makele

DOĞRU Sami., Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestisi ve Deniz Güvenliği, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara Üniversitesi, Ankara, 2008, Doktora Tezi.

FRITTELLI John F., Port and Maritime Security: Background and Issues, Military Technology, 2006, MILTECH 11/2006.

NIMMICH Joseph L. and GOWARD Dana A., “Maritime Domain Awareness: The Key to Maritime Security”, International Law Studies, 2007, Volume 83.

PARFOMAK Paul W. ve FRITTELLI John F., CRS Report for Congress (Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities), 2007.

İnternet Kaynakları

Türk Dil Kurumu Resmi İnternet Sayfası, <http://tdkterim.gov.tr>. (Erişim Tarihi: 25.12.2012)

http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2334865.stm (Erişim Tarihi: 25.12.2012)

<https://www.fbi.gov/history/famous-cases/uss-cole-bombing> (Erişim Tarihi: 20.02.2019)

Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Tarihsel Gelişimi ve Türk Deniz Gücü Açısından Önemi

Historical Development Of Maritime Transportation in Turkey and Its Importance In Terms Of Turkish Sea Power

Serdar MUTLU

Öz

Bu makalede, deniz ulaştırması ve deniz gücü kavramlarının açıklanması, Türkiye'de deniz ulaştırmasının mevcut durumunun incelenmesi ve Türk deniz gücü kapsamında, deniz ulaştırmasının öneminin ortaya konulması hedeflenmiştir. Bu amaçla; Türkiye'de deniz ulaştırmasının mevcut durumunu etkileyen; deniz ulaştırmasının tarihi geçmişi, gelişimi ve geçirdiği dönemler, ticaret filomuz, limanlarımız, limanlarımıza gelen gemi sayıları ve deniz ulaştırması yoluyla gerçekleştirilen ithalat ve ihracat verileri analiz edilmiştir. Deniz ulaştırmasının mevcut durumu ortaya çıkarıldıktan sonra, Türk deniz gücünü oluşturan kara unsurlarından; gemi inşa sanayisi, tersaneler ve savunma sanayisi sektörlerine yönelik gelişmeler incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar ışığında, deniz ulaştırmasının, Türk deniz gücü açısından önemi açıklanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ulaştırması, Türk Deniz Gücü, Deniz Ticaret Filosu, Gemi İnşa Sanayi, Savunma Sanayi.

Abstract

In this article, explaining the concepts of maritime transportation and sea power, examining the current status of the maritime transportation and putting forward the importance of maritime transportation in the concept of Turkish sea power has been aimed. For this purpose; the lifetime of maritime transportation from earlier periods up to now and its development phases, the scope of our commercial fleet, the current status of our ports, number of ships using these ports and commercial import and export data of the maritime transportation have been analyzed. After explaining the current status of the maritime transportation, land units such as shipbuilding industry, shipyards and defense industry sector which comprises the Turkish sea power have been presented. In the light of these, the importance of maritime transportation within the concept of Turkish sea power has been explained.

Keywords: Marine Transportation, Turkish Sea Power, Naval Commercial Fleet, Shipbuilding Industry, Defense Industry.

Giriş

Denizler, insanlığın hizmetine sunduğu sayısız besin kaynakları ve doğal kaynakların yanında, sağladığı ulaşım olanaklarıyla da, insanlık için her zaman önemli olmuştur.¹ Denizlerin önemi insanların temel ihtiyaçları ile ortaya çıkmış ve insanlık tarihi boyunca her dönemde bu önemini korumuştur.

Dünyanın dörtte üçünü kaplayan denizlerin; besin kaynaklarına, petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarına ve doğal madenlere ev sahipliği yapması, denizlerin önemini artıran en temel unsurlardır.²

Günümüzde, dünya ulaşımının %85'i deniz yoluyla sağlanmakta, önemli ticaret merkezleri deniz kıyısında veya yakınında yer almakta ve dünya nüfusunun yaklaşık %70'i kıyılar ile kıyıya yakın bölgelerde yaşamaktadır.³ Bu durum neticesinde; denizlere kıyısı olan devletler ile kıyısı olmayan devletler arasında ekonomik gelişmişlik anlamında farklılıklar oluşmakta, bu farklılıklar ise; güçlü devletlerin, güçsüz devletleri kontrol etmesi gibi bir sonucu doğurmaktadır. Ekonomik anlamda büyük ilerleme kaydetmiş ülkelere baktığımızda; denizcilik kültürüne sahip toplumlardan oluştukları, etkili deniz gücüne sahip oldukları ve deniz ulaştırmasını yoğun şekilde kullandıkları görülmektedir. Bu ilerlemenin temelinde ise, deniz ulaştırmasının kontrol edilmesine katkı sağlayan jeostratejik konumun önemi yatmaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, bu açıdan jeostratejik avantaja sahiptir. Türkiye'de; nüfusun %50'sinden fazlası deniz kıyısında bulunan şehirlerde yaşamaktadır.⁴ Buna rağmen, Türk toplumunun denizcilik kültürüne sahip, denizci bir millet olduğunu söylemek zordur. Denizcilik kültürünün istenen seviyede olmamasının sebepleri; tarihte kara ordularına daha fazla önem verilmesi, balıkçılığın gelişmemesi ve Türk denizcilerin tarihin sadece belirli dönemlerinde denizlerde önemli başarılar elde etmesidir. Bu husus; deniz ulaştırmasının özelliklerini de şekillendirmektedir.

Deniz ulaştırmasının çok fazla özelliği bulunmasına rağmen, göze çarpan en belirgin özelliği; diğer taşıma yollarına nispeten ucuz olmasıdır. Deniz yolu taşımacılığı; demir yolu taşımacılığından 3 kat, kara yolu taşımacılığından 7 kat ve hava yolu taşımacılığından ise; 21 kat daha ucuzdur.⁵

1 Oktay Kılıç, Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006, s. 1.

2 a.g.e., s. 2.

3 Ali Kurumahmut ve Cihat Yayı, Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku Barış ve Savaş Dönemi, Deniz Kuvvetleri Kültür Yayınları, Ankara, 2011, s. 2.

4 a.g.e., s. 3.

5 Oktay Kılıç, a.g.e., s. 2.

Deniz ulaştırmasının ucuz olması, cazibesini artırdığı gibi, tehditleri de artırmaktadır. Bu kapsamda; barış zamanından itibaren etkili bir deniz gücüne sahip olmanın önemi ortaya çıkmaktadır. Harp tarihi incelendiğinde; devletlerin muhasımlarını savaş dışında bırakmak için, öncelikle deniz ulaştırmasını hedef aldığı görülmektedir. Bunun en büyük örnekleri; İkinci Dünya Savaşı sırasında görülmüş ve Almanya tarafından uygulanmıştır. 2'nci Dünya Savaşı'nda Almanya'nın deniz stratejisi; Birinci Dünya Savaşı sırasında uygulanan deniz stratejisine benzer olarak, İngiltere'nin deniz ulaştırmasını, denizaltı harbi ile kesmeye yönelik olmuştur.⁶ Almanlar denizaltı harbi sayesinde, İngiltere'nin deniz ulaştırmasını sekteye uğratmak için binlerce ticari gemiyi batırmıştır. Deniz ulaştırmasının engellenmesi ve kontrol edilmesi hedefleri, savaşların kaderine doğrudan tesir etmiştir.

Deniz ulaştırmasının stratejik öneme sahip olmasının yanında, sürdürülememesi durumunda hayati zararlara yol açması, ülkelerin hem kuvvetli hem de zayıf yanları olarak ortaya çıkmıştır. Gücü ele geçirmek isteyen her ülke, denizleri kontrol etmenin önemini farkında olmuştur. Denize çıkışı kısıtlı olan veya olmayan ülkeler bu amaç uğrunda savaşırken, deniz yollarını kontrol eden ülkeler de bu gücü korumak uğruna mücadele vermiştir. Deniz savaşlarının ve kara savaşlarının çoğunun sonucunu, deniz ulaştırmasının kontrol edilmesi belirlemiştir. Dünya tarihinin şekillenmesine yön veren bu olgu, küreselleşmenin de etkisiyle boyut değiştirse de önemini muhafaza etmiştir.

Günümüzde; deniz ulaştırmasının sağlanması, geçmişe nispeten daha önemli hale gelmiştir. Üretim mallarının ve hammaddelerin diğer ülkelere taşınma ihtiyacı, geçmiş dönemlerde olduğu gibi günümüzde de devam etmektedir. Her ne kadar üretim mallarının ve hammaddelerin taşınması temel amaç olsa da, küreselleşen dünya ile gelişen ticaret sayesinde, ulaşım yöntemleri de çeşitlenmiş ve ülkeler birbirlerine bağımlı hale gelmiştir. Günümüzde kendi kendine yeterli ülke sayısı yok denilecek kadar azdır. Ülkelerin birbirleriyle olan ekonomik ve siyasi ilişkileri iç içe geçmiş durumdadır. Temel aktörler; devletler ve devlet dışı örgütlerdir. Gelirleri bazı devletlerden daha fazla olan şirketler bulunmaktadır. Bu şirketler; devletlerin politikalarını da etkilemektedir. Devletler için kritik öneme sahip olan bu şirketlerin, üretim ve satışlarına devam etmeleri için, deniz ulaştırma yollarının güven altında olması gerekmektedir.

Deniz ulaştırma yollarının güven altında bulunması gerekliliği, tehdit ve riskleri de beraberinde getirmektedir. Bu durum; etkin bir deniz gücüne sahip

6 Terry Hughes and John Costello, *The Battle of the Atlantic*, Harper Collins Distribution, New York, 1977, s. 77.

olmayı temel koşul haline getirmektedir. Deniz ulaştırmasını sağlayamayan bir ülkenin, toplumun refahını sağlayamayacağı açıktır. Modern yüzyılda, küresel terörizmin de artması ile devletler, deniz güvenliğini sağlamak ve ticareti aksamadan yürütebilmek amacıyla, çeşitli konseptler geliştirmekte ve uygulamaktadırlar.⁷

Deniz gücünü oluşturan unsurlar içinde yer alan deniz ulaştırmasına sürdürülmesi nasıl deniz gücüne katkı yapıyor ise, deniz gücünün gelişmesi de deniz ulaştırması katkı yapmaktadır.

1. Deniz Ulaştırması Kavramı

İlk olarak milattan önce (MÖ) 3000 yılında Mısır'da ortaya çıkan deniz ulaştırması için; saz demetleri, şişirilmiş keçi postları, geniş ağızlı küpler ve birden fazla kişiyi taşıyabilen sallar kullanılmıştır.⁸ Bu dönemde, ilkel anlamda daha çok eşyanın ve canlıların nakli hedeflenmiştir.

Salların yeterince dayanıklı olmaması sebebiyle, MÖ 5'inci yüzyılda; ahşap iskelet ve şişirilmiş hayvan postlarından oluşan şamandıralı sallar ortaya çıkmış, MÖ 1'inci yüzyıldan sonra; büyük hacimli deniz ulaştırması gerçekleştirilmiş ve 40 ton ağırlığında yükleri taşıyabilen daha büyük örme kayıklar kullanılmaya başlanmıştır.⁹

15'inci yüzyıla kadar nispeten yavaş gelişen deniz ulaştırması, pusula ve dürbünün de etkisiyle, sahile bağlı olmaktan çıkmış ve hızlı bir gelişim süreci içine girmiştir.¹⁰ Bu dönemden itibaren, deniz ulaştırmasının ticari boyutunun, ekonomik gelişmeye etkisi olduğu görülmüş ve devletler deniz gücüne önem vermeye başlamıştır. Hollanda, İspanya, Portekiz ve Venedik gibi denizci devletler, deniz ulaştırmasını kontrol etmek için geliştirdikleri deniz kuvvetleri ile birbirleri ile mücadele içine girmişlerdir.

Deniz ulaştırmasının gelişiminde, buhar teknolojisinin kullanılmaya başlamasının, çok önemli bir yeri olmuştur. Buharlı makinelere sahip gemiler sayesinde, daha uzun mesafelere, daha fazla insanın ve malzemenin ulaştırılması imkânına erişilmiş ve 1819 yılında, buhar makinesi takılmış yelkenli bir gemi okyanusu geçmiştir.¹¹

7 H. Bora Usluer ve Gökhan Gülbiten, "Deniz Ulaştırması İçin İşbirliği ve Rehberlik Faaliyetlerinin Limanlar ile Etkileşimi", II. Ulusal Liman Kongresi, İstanbul, 2015, ss. 2-4.

8 Mehman Hüseyinzade, Deniz Taşımacılığının Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2006, s. 6.

9 Lionel Casson, Ships and Seafaring in Ancient Times, British Museum Press, London, 2002, s. 7.

10 Mehman Hüseyinzade, a.g.e., s. 4.

11 a.g.e., s. 44

Ünlü “Stephenson” lokomotifinin, 1830 yılında, Liverpool ile Manchester arasında yolcu ve yük taşımaya başlaması ile modern deniz ulaştırmasının temelleri atılmıştır.¹² 19’uncu yüzyılın başlarından itibaren çarklı olan buharlı gemiler, 1830’lardan itibaren pervaneyle tahrik olmaya başlamış ve deniz şartlarından daha az etkilenen şekilde görev yapmaya başlamışlardır.¹³ Gemilerdeki bu dönüşüm ve gelişim, deniz ulaştırmasının da gelişmesini sağlamış, bu değişime ayak uyduran devletlerin deniz ulaştırması sayesinde gelirleri artmıştır. 19’uncu yüzyıldan sonra, ekonomik ve teknik gelişmeler, deniz ulaştırmasını da etkilemiş, yelkenli gemiler yerine buharlı ve motorlu gemilerin kullanılmasına başlanmış ve bu gelişmelerle bağlantılı olarak, yükleme boşaltma metotları geliştirilmiştir.¹⁴

Günümüzde, dünya taşımacılığın ayrılmaz parçası olan deniz ulaştırması, özellikle 1950’lerden sonra, devletlerin deniz ulaştırmasına verdikleri önemi artırması sonucu gelişmeye başlamış ve 1956 yılında konteynerin icadı ile teknolojik bir boyut kazanmıştır.¹⁵ 1963-1968 yılları arasındaki dönemde, petrol kullanımının maliyetleri azaltıcı etkisi sayesinde, deniz ulaştırması hızla gelişmiştir.¹⁶ Deniz ulaştırmasının diğer taşıma yollarına nispeten maliyet avantajının ortaya çıktığı bu dönemde, deniz ulaştırması ile diğer taşıma yollarının rekabet edebilme güçleri azalmıştır. 1970’li yılların ilk yarısında dünya genelinde başlayan ekonomik krizin etkisiyle, ham petrol fiyatları artmış, yaşanan artışlar sonucunda maliyetler hızla yükselmiş, enflasyon ve işsizlik meydana gelmiş ve deniz ulaştırması olumsuz yönde etkilenerek gerilemiştir.¹⁷ Tüm bu olumsuz gelişmelere rağmen, deniz ulaştırması; yarattığı ekonominin büyüklüğü ve içinde barındırdığı fırsatlar sayesinde, en fazla tercih edilen taşıma yöntemi olmayı sürdürmüştür.

1980’li yıllarda, dünyadaki ekonomik durgunluk nedeniyle darboğaza giren deniz ulaştırması, Asya’da başlayan mali kriz nedeniyle, 1990’dan sonra gerilemeye başlamış, üç yıl süren gerileme 1993 yılından itibaren durmuş ve bu yıllardan itibaren gelişmeye başlayan deniz ulaştırması, 1999 yılına kadar yaklaşık olarak her yıl %7 civarında büyümüştür.¹⁸

12 Ali İhsan Gencer, Bahriye’de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789 - 1867), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2001, s. 116.

13 Mehmet Ceyhan Dülger, Denizcilik Gücünün Geleceği, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Gebze, 2006, s. 24.

14 a.g.e., s. 46.

15 a.g.e., s. 5.

16 Erol Tümertekin ve Nazmiye Özgüç, Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma, Çantay Kitapevi, İstanbul, 1997, s. 156.

17 “21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz”, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 1997, s. 52.

18 Efthimios E. Mitropoulos, “International Shipping Carrier of World Trade”, IMO, 2005, s. 4.

2000’li yıllardan itibaren, teknolojik gelişmelerin etkisiyle modern gemiler inşa edilmiş ve bu sayede; diğer taşıma yöntemlerine karşı erişilemez bir üstünlüğe ulaşan deniz ulaştırması, dünyada daima en çok tercih edilen taşıma yöntemi olacağını kanıtlamıştır.¹⁹ Deniz ulaştırması genel olarak; arz limanlarından, talep limanlarına; fiziksel malların ve canlıların naklini ve bu naklinin sağlanması için gereken tüm faaliyetleri içermektedir.²⁰

Deniz ulaştırması kavramı ile deniz taşımacılığı kavramı arasında, yakın anlamlara sahip olmaları sebebiyle, anlam karmaşası bulunmaktadır. Deniz taşımacılığı genelde, bir yükün veya canlının bir limandan diğer bir limana taşınması olarak tanımlanmakta iken, deniz ulaştırması; deniz taşımacılığının kara unsurları olan; tersaneleri, gemi inşa sanayisini, limanları, gemi adamlarını, denizcilik firmalarını, alt yapı ve hizmetleri, yan sektörleri ve deniz ticaretini kapsayan, geniş bir kavramdır.²¹ Deniz ulaştırmasının temel ögesi gemiler ve gemiciler olmakla birlikte, limanlar, tersaneler, alt yapı ve gemi inşa endüstrisi de deniz ulaştırmasını destekleyici öğelerdir.²²

Deniz ulaştırması kavramı, denizden bir malın veya canlının, bir noktadan diğer bir noktaya taşınmasının yanında, bu faaliyetin desteklenmesini de içerdği için, fiziksel açıdan; coğrafi, kontrol açısından; stratejik ve kullanım açısından; ticari bir faaliyet olarak ortaya çıkmaktadır.²³

Deniz ulaştırması, doğası gereği birçok yük çeşidini, birçok farklı taşıma şeklini ve sistemini kapsamakla birlikte, deniz ulaştırması kapsamında taşınan mallar, genellikle; petrol ve türevleri, hububat, su, maden cevheri, odun, kalas ve kum gibi çeşitli sıvı ve dökme yükler ile çok çeşitli sıvı veya katı malzemeleri kapsamaktadır.²⁴ Bu taşıma metotları, gemilerin tekne tasarımlarını ve büyüklüğünü de şekillendirmektedir.

Teknolojinin de etkisiyle şekillenen gemiler; deniz ulaştırmasının en temel unsuru olmakla birlikte, ticari gemiler; tanker taşımacılığı, dökme yük

19 Okan Duru ve Shigeru YOSHIDA, “Centennial Decline of Shipping Freight Rates and Life Cycle Effect: Theory of Long Term Cycles”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2011, Cilt: 3, Sayı: 2, ss. 59-77.

20 Salih Zeki Pamukçu, Türk Deniz Taşımacılığı, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1982, s. 7.

21 James J. Corbett, International Maritime Shipping: The Impact of Globalisation on Activity Levels, Globalisation, Transport and The Environment, OECD Publishing, Paris, 2010, s. 61.

22 Didem Üzer, Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 2010, s. 4.

23 Jean Paul Rodrigue, Comtois Claude ve Slack, Brian, The Geography of Transport Systems, Department of Global Studies and Geography, Hofstra University Publishing, New York, 1997, s. 30.

24 Alperen Erdoğan, Türkiye’nin Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı Politikasının Stratejik Yönetim Modellemesi ile Belirlenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2016, s. 14.

taşımacılığı, Ro-Ro taşımacılığı, kombine taşımacılık ve konteyner taşımacılığı maksadıyla kullanılmaktadır.²⁵

2. Deniz Ulaştırmasının Özellikleri ve Unsurları

Taşımacılık yöntemleri arasında, deniz ulaştırmasının en çok tercih edilen yöntem olmasının temel iki nedeni; deniz ulaştırma araçlarının, taşınan yüke göre çeşitli olması ve deniz ulaştırmasının diğer taşıma yöntemlerine göre ucuz olmasıdır.²⁶ Deniz ulaştırmasını üstün kılan özellikleri; ucuz olması, etkili ve verimli olması, uluslararası ve hatta kıtalar arası taşımacılıkta kullanılabilmesi ve bir defada çok büyük miktarda yükün taşınabilmesidir.²⁷ Düşük maliyetle bir defada çok fazla sayıda yükün taşınabilmesi, rekabet anlamında kolay şekilde başa çıkılabilecek bir özellik olmadığından, diğer taşıma yolları, bu alanda deniz ulaştırması ile mücadele edememektedirler. Deniz ulaştırması sayesinde, en fazla kar, kıtalar arası mesafelerde yapılan taşımacılıktan elde etmekle birlikte, bunun sebebi; uzun mesafelere taşıma yapmanın zorluğunun rekabeti düşürmesidir.²⁸ Devletler, deniz ulaştırmasının sağladığı kardan en fazla payı alabilmek için, çeşitli politikalar geliştirmektedirler. Bu politikalar; kurumsallaşmaya, mevzuatın düzenlenmesine ve ekonomik getirileri artırmaya yönelik olmaktadır. Ülkelerin deniz ulaştırması politikaları, birçok faktörden etkilense de, ticaret gemileri, limanlar ve denizcilik piyasaları en belirleyici üç faktörü teşkil etmektedirler.²⁹

Ticaret gemileri; taşınacak yükün çeşidine göre inşa edilmekte, bir ülkenin siciline kayıt edilmekte ve mülkiyetleri, işletmenin hissedarı bir kişiye, başka bir tüzel kişiliğe veya bunların birleşimine ait olabilmektedir.³⁰ Ayrıca, ticaret gemilerinin milli bayraklı olması veya yabancı bayraklı olması, uygulamada çeşitli farklılıkları da beraberinde getirmektedir. Tüm gemiler tescil edildikleri ülkenin denizcilikle ilgili makamının yargı alanına girmekte ve o ülkenin kanun ve düzenlemelerine uymaktadırlar.³¹

Ulaştırma sisteminde ticaret gemileri kadar önemli bir faktör olan limanlar; gemiler için tesislerin yer aldığı, gemi ve kıyı arasında düğüm noktası olan ve

25 M. Kağan Kozanhan, Deniz Yolu Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2012, s. 13.

26 Didem Üzer, a.g.e., s. 21.

27 Alfreed J. Baird, "Trends in Port Privatisation in the World's Top 100 Container Ports", 9th World Conference on Transport Research, 2001, Seoul, s. 103.

28 Ted Walter, The World Economy, Wiley & Sons Publishing, London, 1996, s. 19.

29 Douglas Lambert and James Stock, Strategic Logistics Management, McGraw Hill Publishing, Boston, 1992, s. 95.

30 Didem Üzer, a.g.e., s. 26.

31 a.g.e., s. 27.

asıl faaliyetlerin icra edildiği ortamlardır.³² Limanlar, yükleme ve boşaltmanın, gümrük işlemlerinin ve denetimlerin, gemilerin bakım ve onarımlarının yapıldığı ve devlet politikalarının uygulandığı mahallerdir.³³

Denizcilik piyasaları ise; deniz ulaştırmasını etkileyen, gemi ve limanlardan sonra diğer önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır.³⁴ Denizcilik piyasaları, deniz ulaştırması ticaretinin yapıldığı; navlun piyasası, gemilerin ticaretinin yapıldığı; ikinci el gemi piyasaları, yeni gemilerin inşasının yapıldığı; gemi inşaa piyasası ve hurda gemilerin dönüşümü ve demir ve çelik sanayisine hammadde girdisi sağlayan; söküm piyasası olmak üzere dört sektörden oluşmaktadır.³⁵

Tüm bu olgular göstermektedir ki; deniz ulaştırması içinde birçok çark bulunan bir makine gibidir. Bu makinenin aksamadan çalışması, devlet için temel gayedir. Bu makine sayesinde; deniz gücü yol almakta ve gelişmektedir.

3. Türkiye’de Deniz Ulaştırmasının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Durumu

Dünyadaki teknolojik ve uygulamaya yönelik gelişmeler, Türkiye’deki deniz ulaştırmasının evrimini de doğrudan etkilemiştir. Türkiye’de deniz ulaştırmasının mevcut durumunun arka planında, bu tarihsel gelişim yatmaktadır. Bu kapsamda; Türkiye’de deniz ulaştırmasının mevcut durumunu anlayabilmek için, Türklerin denizle temasından Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşuna kadar olan dönemi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşundan günümüze kadar olan dönemi kapsayacak şekilde, uygulanan denizcilik politikaları da dahil olmak üzere, belli başlı önemli olayların ve gelişmelerin açıklanması gerekmektedir.

Bu çerçevede; Türklerin denizlerle yakın ilişkisi, Çaka Bey’in yaptırdığı donanma ile başlamış, 1089’da Midilli’nin, 1090’da Sakız’ın ve 1094’de Marmara Adası’nın alınması ile Ege Denizi’nin ve Marmara Denizi’nin bir bölümünde deniz kontrolü sağlanarak İzmir ve Efes tersanelerinde inşa edilen gemiler ile Ege Denizi’nde ticari faaliyetlere başlanmıştır.³⁶ Fatih Sultan Mehmet dönemi öncesine kadar Ege Denizi ile sınırlı olan denizcilik faaliyetleri, bu dönemden itibaren gelişmiş, ilgi alanı içinde bulunan tüm denizlerde deniz ulaştırmasının yapılması hedeflenmiş ve bu amaçla Ege Bölgesi’nde deniz kontrolü ve Akdeniz’in ve Karadeniz’in bir Türk gölü haline getirilmesi amaçlanmıştır.³⁷

32 a.g.e., s. 28.

33 a.g.e., s. 29.

34 a.g.e., s. 30.

35 a.g.e., s. 31.

36 Tülay Duran, “Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları”, Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul, 2002, s. 334.

37 a.g.e., s. 334.

Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz'in önemli bölümlerinin kontrol altına alınması, güçlü bir deniz gücüne sahip olmakla mümkün olacağı için, 16'ncı yüzyıldan itibaren, ünlü Türk denizcilerinin sayesinde çevre denizlerde üstünlük kurulmuştur.³⁸ Genişlemeye paralel olarak, artan nüfusun ihtiyaçları, ham madde gereksinimi ve güç aktarma kabiliyetine sahip olunmasının zorunluluğu, deniz ulaştırmasının öneminin artmasına neden olmuştur.³⁹ Ancak bu önemin fark edilmesine rağmen, deniz ulaştırmasının milli gemiler yerine yabancı bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirildiği ve denizciliğe yeterince önemi verilmemiştir.

Deniz ulaştırmasının geçirdiği evreler kapsamında, 16'ncı yüzyıl ile başlayan birinci devirde; Türk sularında yabancı ticaret gemileri faaliyet göstermiş, deniz ulaştırmasının imtiyazı Fransız bayrağı taşıyan gemilere verilmiş, bu imtiyazlar zamanla genişlemiş ve kapitülasyonlar olarak ifade edilmiştir.⁴⁰ 19'uncü yüzyılda başlayan ikinci devirde; yabancı gemilerin yanında Türkler de gemi işletmeye başlamış, ilk buharlı gemi 1828 yılında Türk denizlerinde faaliyete başlamış, 1844 yılında, İngiltere'den alınan Seyr-i Bahri gemisi ile İstanbul-Gemlik-İzmit-Tekirdağ hattı arasında yük ve yolcu taşımacılığına başlanmıştır.⁴¹ Bu önemli olay, bilinen anlamda modern deniz ulaştırması kapsamında, Türkiye'de atılan ilk adım olmuştur.

İ'inci Dünya Savaşı ile başlayan üçüncü devirde; 110.000 tona ulaşan ticari gemi filomuzda yer alan Türk gemilerinden, toplam tonajı 83.600 ton olan 63 tanesi savaşta batırılmış ve bu yüzden deniz ulaştırmamız sekteye uğramıştır.⁴² Ticari gemilerimizin büyük çoğunluğunun batırılmasının; deniz ulaştırmasının sağlanamamasına doğrudan, harbin kaybedilmesine ise dolaylı olarak etkisi olmuştur. 1922 yılında deniz ticaret filomuzun toplam tonajı 16.582 tona kadar düşmüş ve deniz ulaştırması neredeyse durma noktasına gelmiştir.⁴³

Türkiye Cumhuriyeti döneminde; deniz ulaştırmasının sağlanması konusunda korumacılığa gidilmiş, yabancı şirketlere geçici olarak tanınan iki yıllık işletme imtiyazı kaldırılmış, kabotaj işletmeciliği tam olarak millileştirilmiş ve gemi sayısı hızlı bir şekilde artırılmıştır.⁴⁴ Deniz

38 a.g.e., s. 335.

39 a.g.e., s. 336.

40 N. Atalay Tarhanlı, Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Firmanın Halka Arzı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2006, s. 38.

41 a.g.e., s. 39.

42 a.g.e., s. 40.

43 a.g.e., s. 41.

44 Bihter Kol, Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, İzmir, 2010, s. 12.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

ulaştırmasının önemini fark eden Mustafa Kemal ATATÜRK'ün dehasının sayısız örneklerinden biri de, denizcilik alanında görülmüştür. Bu dönemde, millileşme politikaları kapsamında, deniz ulaştırmasının ihtiyaç duyulan şekilde gelişmesine yönelik birçok adım atılmıştır. 1933 yılında, Devlet Denizyolları kurulmuş, deniz ulaştırmasında devlet daha fazla görev almaya başlamış ve 1936 tarihinde hazırlanan 2'nci Sanayi Planı kapsamında yeni gemi alımına önem verilmiştir.⁴⁵ İlk kez, 1938 yılında, 3 şilep satın alınması suretiyle, deniz ulaştırmasında uzmanlaşma stratejisi izlenmeye başlanmıştır.⁴⁶ Uzmanlaşma stratejisi kapsamında, yabancı şirketlerin elinde bulunan liman işletmeleri, Türk Liman İşletmeleri idaresine geçirilmiş, yabancı şirketlere verilen imtiyazlar sayesinde deniz ulaştırmasının güvenliğini sağlamak için kurulan Fenerler İdaresi ve Gemi Kurtarma İşletmeleri millileştirilmiştir.⁴⁷ Deniz ulaştırmasının önemi kapsamında atılan tüm bu adımlar, 2'nci Dünya Savaşı sonrasında gerekli gelişmeleri gösterememiş ve gerileme dönemine girilmiştir.⁴⁸

1950 yılına kadar, demiryolu taşımacılığına, deniz ulaştırmasından daha fazla önem veren politikalar benimsenmiş, Türkiye'nin toplam ulaştırma faaliyetleri içinde, demiryolu ulaşımının payı; %55,1, deniz ulaştırmasının payı ise; %27,8 olmuştur.⁴⁹ 1950 yılından itibaren, deniz ulaştırmasına en büyük tehdit olan karayolu taşımacılığını teşvik edecek politikalar desteklenmiş, bu destek her hükümet döneminde devam etmiş ve Türkiye'de ulaştırma faaliyetleri karayoluna bağımlı hale getirilmiştir.⁵⁰ 1958 yılında, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığı koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine uyum sağlamak için, uluslararası kuruluşların bünyesinde yapılan çalışmalara katılmaya başlamıştır.⁵¹

1961 yılından itibaren, deniz ulaştırması içinde milli bayraklı gemiler ile gerçekleştirilen taşımacılığın payı, dünya deniz ulaştırma sistemine entegrasyonun rekabet gücümüzü etkilemesi nedeniyle gerilemeye başlamıştır.⁵² Bu dönemde, dünyadaki teknolojik ve hukuki gelişmelere ayak uyduramayan Türkiye'de, deniz ulaştırması faaliyetleri gerekli gelişmeyi gösterememiştir. 1963-1967 yılları arasındaki dönemi kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın yürürlüğe girmesi ile özel kesimin deniz ulaştırması faaliyetlerine katılımı desteklenmiş ve bu politika sonucunda; yolcu dâhil kamu kesimi

45 a.g.e., s. 13.

46 a.g.e., s. 14.

47 N. Atalay Tarhanlı, a.g.e., s. 45.

48 Bihter Kol, a.g.e., s. 15.

49 "Dokuzuncu Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel Raporu", T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2007, s. 57.

50 N. Atalay Tarhanlı, a.g.e., s. 44.

51 a.g.e., s. 48.

52 a.g.e., s. 47.

taşıma kapasitesi 287.518 DWT⁵³ iken, özel kesim taşıma kapasitesi 553.304 DWT'ye ulaşmıştır.⁵⁴

1968-1972 yılları arasındaki dönemi kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, ticari gemi tedarik faaliyetlerinin artırılmasına yönelik politikalar, ithalat nedeniyle Türkiye ekonomisi üzerinde olumsuz etki yapmıştır.⁵⁵

1972-1976 yılları arasındaki dönemi kapsayan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, gemi inşa sektöründe ilerlemeye yönelik adımlar atılmış olsa da, Türkiye'nin aldığı gemi siparişleri, gemi inşa sanayisine bizim gibi yeni girmiş olan Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve Birleşik Arap Devletleri'nin (BAE) aldığı siparişlere göre oldukça düşük düzeyde olmuştur.⁵⁶ Günümüze kadar uygulanan beş yıllık kalkınma planları kapsamında, deniz ulaştırmasının geliştirilmesine yönelik olarak çeşitli adımlar atılmıştır.

Bu kapsamda;

- Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1979-1983); Tuzla Gemi İnşa Sanayi Bölgesi organize edilerek kurulmuş,
- Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1984-1989); deniz ticaret filosunda bulunan toplam gemi sayısı artırılmış,
- Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1990-1994); yerli gemi inşa kapasitesi artırılmış,
- Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1995-1999); mevzuat düzenlemeleri yapılmış,
- Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (2001-2005); uluslararası gemi inşa piyasasından pay almak üzere koster inşasına önem verilmiş,
- Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (2007-2013); askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye'nin çeşitli bölgelerinde yeni tersanelerin inşa edilmesine başlanmıştır.⁵⁷

53 En çok ağırlık tonajı anlamına gelen "deadweight tonnage" ifadesinin kısaltması olan "DWT" kullanılmıştır.

54 N. Atalay Tarhanlı, a.g.e., s. 49.

55 "İkinci Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel Raporu", T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 1968, s. 562.

56 N. Atalay Tarhanlı, a.g.e., s. 50.

57 "Denizyolu Ulaşımı Özel Raporu", T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2014, ss. 60-65.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

2008 yılında yaşanan küresel mali krizin etkileriyle kısa bir dönem duraksama yaşayan deniz ulaştırmasına yönelik gelişmeler, 2010'lu yıllardan itibaren tekrar gelişmeye başlamıştır. Bu dönemden itibaren, başta ticari filo sayısının artırılması olmak üzere, gemi inşa sanayisinde, tersanelerde, limanlarda ve yan sanayi dallarında çeşitli gelişmeler olmuştur.

Türkiye; üç tarafı denizlerle çevrili olan, denizci bir ülke olmanın eksikliğini hisseden, Anadolu'daki kıyısı 6.480 kilometre (km), Trakya'daki kıyısı 786 km ve Adalar çevresindeki kıyısı 106 km olmak üzere, toplam 8.333 km denize kıyısı bulunan bir ülkedir.⁵⁸

Türkiye'nin; 8.333 km sahil şeridine sahip olması, Asya ve Avrupa kıtaları arasında bağlantı noktası olması, enerji üreten ülkelerin yakınında, uluslararası deniz ulaşım yollarının çevresinde bulunması ve yeterli oranda kara ve demir yolu bağlantısına sahip olması nedenlerinden ötürü, Türkiye'de deniz ulaştırması gelişime açıktır.⁵⁹

Deniz ulaştırmasının dünyada ve Türkiye'deki tarihsel gelişimi, uygulanan denizcilik politikaları ve diğer faktörler neticesinde şekillenen deniz ulaştırmasının mevcut durumu kapsamında; deniz ticaret filomuz, limanlarımızın kullanım durumu ve deniz ticaretimize ilişkin bilgiler aşağıda analiz edilmiştir.

Tablo-1: Milli Bayraklı Ticari Gemilerin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı⁶⁰

Tablo (17): Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)															
Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri Yaş			Toplam		
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%
150-1499	22	1.223	6,17	17	5.560	28,04	16	4.949	24,95	45	8.100	40,84	100	19.832	100%
1500-5999	19	74.888	9,73	46	189.517	24,63	45	163.454	21,24	101	341.619	44,4	211	769.478	100%
6000-9999	12	90.433	16,78	27	207.225	38,46	15	119.988	22,27	17	121.167	22,49	71	538.813	100%
10000-34999	33	621.218	31,08	43	797.491	39,89	14	213.394	10,67	18	366.952	18,36	108	1.999.055	100%
35000-52999	3	122.135	14,04	13	568.770	65,4	4	178.731	20,55	0	0	0	20	869.636	100%
53000-79999	14	870.037	77,93	3	174.286	15,61	1	72.171	6,46	0	0	0	18	1.116.494	100%
80000-119999	5	434.611	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	434.611	100%
120000+	7	1.084.424	57,68	5	795.526	42,32	0	0	0	0	0	0	12	1.879.950	100%
Genel Toplam:	115	3.298.970	43,25	154	2.738.376	35,9	95	752.687	9,87	181	837.837	10,98	545	7.627.870	100%

Tablo-1'de deniz ticaret filomuzun 2018 yılı başı itibariyle durumu yer almaktadır. DWT bazında bakıldığında; 0-9 yaş arasındaki milli bayraklı ticari gemilerimizin, tüm deniz ticaret filomuz içinde, 3.298.970 DWT ile ilk

58 Alperen Erdoğan, a.g.e., s. 90.

59 a.g.e., s. 91.

60 İMEAK Deniz Ticaret Odası Resmi İnternet Sayfası, "2017 Deniz Sektörü Raporu", s. 65, http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sectorraporu/2017_sektor_tr.pdf (Erişim Tarihi: 15.12.2018).

sırada yer aldığı görülmektedir. Gemi sayısı bazında bakıldığında ise; 30+ yaş üzerinde, 181 gemi bulunduğu göze çarpmaktadır. Bu gemiler, hafif ticari gemi statüsündedir. Deniz ticaret filomuzda, küçük tonajda ve 30 yaşın üzerinde gemilerin sayıca fazla olmasına karşılık, 0-9 yaş arasında 115 ticari gemi bulunması, gelecek yıllarda deniz ulaştırmamızı ve dolayısı ile deniz gücümüzü olumsuz yönde etkileyecektir.

2018 yılı başlangıcında, deniz ticaret filomuzda; 262'si yurt dışında, 293'ü ise, yurt içinde inşa edilmiş, toplam 545 adet milli bayraklı gemi bulunmakla birlikte, bu gemilerin genel yaş ortalaması 26,90'dır.⁶¹ 545 geminin; %8,3'ü; Milli Gemi Sicili'ne (MGS), %91,7'si; Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'ne (TUGS) kayıtlıdır.⁶² Deniz ticaret filomuzun; %36,45'ini dökme yük gemileri, %22,93'ünü petrol tankerleri, %13,70'ini konteyner gemileri, %13,56'sını kuru yük gemileri, %5,75'ini kimyevi madde tankerleri ve %2,95'ini Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır.⁶³

2018 yılı itibariyle; Türk armatörlerin sahip olduğu, 1000 DWT ve üzerindeki toplam 483 ticari geminin; %25'i milli bayraklı, %75'i ise, yabancı bayraklıdır.⁶⁴

Tablo-2: Deniz Ulaştırmasının Dünya Taşımacılığı İçindeki Payı⁶⁵

2016 Sıra	Ülkeler	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		
		No	1000	1000	No	1000	1000	No	1000	1000
		DWT	TEU	DWT	DWT	TEU	DWT	TEU	TEU	
1	Yunanistan	752	71.170	72	3.751	265.698	1.976	4.503	336.868	2.048
2	Japonya	775	28.664	42	3.420	214.569	1.254	4.195	243.233	1.295
3	Çin	2.545	71.709	641	2.287	134.737	1.582	4.832	206.446	2.223
4	Almanya	207	10.469	777	3.128	107.435	4.718	3.335	117.904	5.496
5	Kore	726	13.411	109	925	67.665	576	1.651	81.075	685
6	Norveç	497	15.796	55	1.108	48.233	272	1.605	64.029	327
7	Amerika	206	4.740	83	961	56.243	211	1.167	60.983	294
8	Singapur	708	27.359	384	631	23.980	259	1.339	51.339	643
9	Tayvan	108	4.393	133	796	42.529	841	904	46.923	974
10	İtalya	477	14.204	77	598	31.642	1.122	1.075	45.847	1.199
11	Hong Kong	481	27.316	430	370	9.814	53	851	37.130	483
12	Danimarka	324	15.629	975	508	21.042	750	832	36.671	1.725
13	Kanada	113	902	7	387	29.534	799	500	30.436	806
14	İngiltere	211	6.460	110	494	23.011	456	705	29.471	566
15	Türkiye	548	8.196	111	984	20.632	150	1.532	28.827	261

Tablo-2'de; Türkiye'nin 15'inci sırada yer aldığı dünya deniz ticaret filosu sıralamasında, Yunanistan; 1'inci sırada, Japonya; 2'nci sırada, Çin; 3'üncü

61 a.g.y., s. 66.

62 a.g.y., s. 71.

63 a.g.y., s. 72.

64 a.g.y., s. 74.

65 a.g.y., s. 75.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

sırada ve Almanyada; 4'üncü sırada yer almaktadır.⁶⁶ Türkiye sayı olarak birçok ülkeden fazla gemiye sahip olsa da, tonaj olarak hafif ticari gemilere sahip olduğundan, sıralamada gerilere düşmektedir. Türkiye'nin sahip olduğu deniz ticaret filosundaki toplam 1.532 gemiden; %36'sı milli bayraklı, %64'ü yabancı bayraklıdır. Dünyadaki milli bayraklı gemilerin, toplam gemi sayısına oranına bakıldığında, karşımıza %38 oranı çıkmaktadır.

Bu kapsamda; Türkiye için dünya ortalamasına yakın bir durumun bulunduğu görülmekte ve bu durumun olumlu ve olumsuz etkilerinin olduğu değerlendirilmektedir. Yunanistan'ın sahip olduğu milli bayraklı gemilerin, toplam gemi sayısına göre oranının %16,7 olduğu ve ticari gemi filosu sıralamasında ilk sırada yer alan Yunanistan'da yabancı bayraklı gemilerin daha fazla tercih edildiği görülmektedir.

Tablo-3'de; 2008-2018 yılları arasında, deniz ulaştırmasının dünya taşımacılığı içindeki payı gösterilmiştir. Dünya taşımacılığının genel olarak %3 oranı civarında büyüdüğü, 2008 yılında yaşanan küresel mali krizin etkisiyle, 2009 yılında %12 oranında daraldığı, daralmaya rağmen hızlı bir şekilde toparlanarak, 2010 yılında %13 oranında büyüdüğü ve eski seviyesine geldiği görülmektedir. 2018 yılı itibarıyla, deniz ulaştırmasının dünya taşımacılığı içindeki payı yaklaşık %84'dir.

Tablo-3: Deniz Ulaştırmasının Dünya Taşımacılığı İçindeki Payı⁶⁷

Yıllar	Dünya Taşımacılığı (Tüm Yollar) Milyar Ton	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2008	10,86	-	8,61	79,00%
2009	9,56	-12%	8,29	87,00%
2010	10,82	13%	9,07	85,00%
2011	11,54	7%	9,47	83,00%
2012	11,83	3%	9,88	84,00%
2013	12,19	3%	10,21	84,00%
2014	12,58	3%	10,54	84,00%
2015	12,88	3%	10,77	84,00%
2016	13,18	4%	11,10	85,00%
2017	13,72	4%	11,59	85,00%
2018(*)	14,28	3,5%	12,00	84,00%

(*) Öngörülen

2009 yılında, deniz ulaştırmasının dünya taşımacılığı içindeki payını %8 oranında artırarak, %87'lik bir pay elde ettiği görülmektedir. Bu artışın sebebi;

66 "Shipping Statistics and Market Review 2017", World Merchant Fleet by Ownership Patterns, Volume: 61 No:7, Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) Publishing, Bremen, 2017, s. 4.

67 kClarksons Research Resmi İnternet Sayfası, "Ocak 2018 Raporu", <https://clarksonsresearch.wordpress.com/2017/01/06/2016-review-lots-of-records-but-not-all-welcome/> (Erişim Tarihi: 26.02.2019).

mali krizin etkisiyle, nakliye masraflarını azaltmak isteyen şirketlerin, diğer taşıma yollarına nispeten daha ucuz olan deniz ulaştırmasını tercih etmesi ve deniz ulaştırmasının krizden nispeten daha az etkilenmesidir.

2017 yılında, Türkiye'nin dış ticaret hacminin %88'i deniz yoluyla, %10'u karayoluyla, %0.4'ü demiryoluyla ve %0.3'ü ise; hava yoluyla ile yapılmıştır.⁶⁸ Bu kapsamda; Türkiye'nin deniz ulaştırmasının kullanımını sıklığında, dünya ortalamasını yakaladığı görülmektedir. Deniz ulaştırmasının bu denli önemli olması ve tercih edilmesine rağmen, Türkiye'de deniz ulaştırmasının geliştirilmesine yönelik atılan adımlar, henüz istenen seviyede değildir. Bunun en somut örneği, deniz ulaştırmamızın büyük oranının yabancı bayraklı gemiler ile yapılmasıdır.

Türkiye'nin taşımacılığının %88'ini oluşturan deniz ulaştırmasının sağlanmasındaki önemli bir yere sahip olan milli bayraklı ticari gemilerimizin sayısının artırılması, ülke ekonomisine sağlayacağı katkıların yanında, deniz gücümüze de ciddi yararlar sağlayacaktır.

Tablo-4: 2006-2016 Denizyolu İthalat ve İhracat Taşımalarımız (Ton)⁶⁹

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12	88
2016 (*)	311.676.224	95.896.320	215.779.904	38.951.265	12	88

Denizyolu ile gerçekleştirilen toplam dış ticaretin içindeki Türk bayraklı gemilerin payı %12, yabancı bayraklı gemilerin payı ise; %88'dir. Bu kapsamda; Türkiye'de dış ticaretin, yabancı bayraklı gemilere bağlı olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Başta ihracat olmak üzere; dış ticaret kapsamında yabancı bayraklı gemilerin tercih edilmesinin sebeplerinin başında; ekonomik ve mali etkenler gelmektedir. Devletlerin farklı vergi uygulamaları, denizcilik mevzuatları ve düzenlemeleri, tamamen ticari amaçlarla gerçekleştirilen deniz ulaştırmasını da şekillendirmektedir. Deniz ulaştırması kapsamında önde

68.T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Resmi İnternet Sayfası, "Deniz Ticareti 2017 İstatistikleri", s. 40, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/di2017.pdf (Erişim Tarihi: 26.02.2019).

69 a.g.y., s. 45.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

gelen ülkelerden başta Yunanistan olmak üzere, dış ticaretin yabancı bayraklı gemiler ile gerçekleştirildiği görülmektedir.

Tablo-5’de, Türkiye’nin deniz yoluyla ihracat yaptığı ülkeler bulunmaktadır. En fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında; 1’nci sırada İtalya, 2’nci sırada İspanya ve 3’üncü sırada ise, Mısır yer almaktadır.

Tablo-5: Türkiye’nin Deniz Yoluyla En Fazla İhracat Yaptığı İlk 10 Ülke (mton)⁷⁰

ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	İHRACAT + TRANSİT
İTALYA	5.900.692	13.464.518	19.365.210	36.054.772	55.419.982
İSPANYA	1.019.192	7.303.462	8.322.654	803.087	9.125.741
MISIR	1.046.626	6.515.152	7.561.778	502.438	8.064.216
YUNANİSTAN	1.069.260	4.722.541	5.791.801	894.169	6.685.970
A.B.D.	179.135	6.021.734	6.200.869	446.605	6.647.474
İSRAİL	1.452.250	4.270.898	5.723.148	157.985	5.881.133
SİNGAPUR	16.800	2.733.880	2.750.680	1.035.236	3.785.916
ÇİN	64.382	2.506.318	2.570.700	1.002.581	3.573.281
FRANSA	904.915	1.649.678	2.554.593	937.133	3.491.726

Tablo-6’da; Türkiye’nin deniz yoluyla ithalat yaptığı ülkeler bulunmaktadır. Deniz yoluyla en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında; 1’inci sırada Rusya Federasyonu (RF), 2’nci sırada Kolombiya ve 3’üncü sırada Mısır yer almaktadır. RF’nin ilk sırada yer almasının sebebi, ithal edilen ham petrol ve doğal gazdır.

Tablo-6: Türkiye’nin Deniz Yoluyla En Fazla İthalat Yaptığı İlk 10 Ülke (mton)⁷¹

ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İTHALAT	TRANSİT BOŞALTMA	İTHALAT + TRANSİT
RUSYA FED.	2.728.352	41.181.495	43.909.847	987.480	44.897.327
KOLOMBİYA	0	17.048.938	17.048.938	437	17.049.375
MISIR	4.676.224	10.468.655	15.144.879	274.576	15.419.455
A.B.D.	902.820	13.440.247	14.343.067	14.665	14.357.732
UKRAYNA	2.458.834	10.043.909	12.502.743	529.929	13.032.672
YUNANİSTAN	1.147.359	10.032.743	11.180.102	1.309.209	12.489.311
İRAN	618.117	11.501.439	12.119.556	8.097	12.127.653
İTALYA	3.539.135	4.757.505	8.296.640	276.631	8.573.271
BREZİLYA	382	6.655.183	6.655.565	1.697	6.657.262
BELÇİKA	254.138	6.000.503	6.254.641	102.678	6.357.319

70 İMEAK Deniz Ticaret Odası, a.g.y., s. 104.

71 a.g.y., s. 105.

Yukarıdaki tablolara göre; ithalatın ve ihracatın en fazla yapıldığı ülkeler, Türkiye'nin çevre denizlerinde bulunmaktadır. Bunun yanında deniz aşırı ülkelere de ithalat ve ihracat yapılmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Kolombiya, Brezilya ve Çin gibi ülkelere gelecek ham madde ve ihracat gelirleri için, çevre denizlerin ötesinde de ticari filoların korunması ve deniz ulaştırmasının sağlanması zaruridir. Orta ölçekli küresel güç aktarma kabiliyetine kavuşmayı hedefleyen Türk Deniz Kuvvetleri'nin, deniz ulaştırmasının sağlanması kapsamında, barış döneminden itibaren, deniz ulaştırmasının sağlanmasına yönelik faaliyetlere verdiği önemi muhafaza etmesi önemlidir.

Türkiye için stratejik önemi olan ithalat ve ihracatın, muhtemel bir harp durumunda, deniz ulaştırmasının kesilmesi suretiyle sektöre uğrayacağı açıktır. Bu kapsamda; Akdeniz, Karadeniz ve Ege Denizi başta olmak üzere, çevre denizlerde ve açık denizlerde deniz ulaştırmasının güvenliğini sağlamak için, etkin bir deniz gücüne sahip olmanın önemi yine ortaya çıkmaktadır. Deniz ulaştırmasının sağlanması kapsamında; özellikle Karadeniz Uyum Harekâtı, Akdeniz Kalkanı Harekâtı, Denizde Denetim Harekâtı gibi çeşitli harekâtlar icra edilmektedir.

Tablo-7: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları⁷²

Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	Yıllık Değişim %	TB %	YB %
2006	42.058	33.461	75.519	-	55,69%	44,31%
2007	43.662	35.262	78.924	4,51%	55,32%	44,68%
2008	45.362	36.042	81.404	3,14%	55,72%	44,28%
2009	45.813	34.631	80.444	-1,18%	56,95%	43,05%
2010	37.060	37.055	74.115	-7,87%	50,00%	50,00%
2011	37.234	37.900	75.134	1,37%	49,56%	50,44%
2012	38.333	37.542	75.875	0,99%	50,52%	49,48%
2013	39.835	36.295	76.130	0,34%	52,32%	47,68%
2014	38.685	36.081	74.766	-1,79%	51,74%	48,26%
2015	38.397	35.288	73.685	-1,45%	52,11%	47,89%
2016	37.644	33.576	71.220	-3,35%	52,86%	47,14%
2017	38.263	35.043	73.306	2,9%	52,2 %	47,8 %

Tablo-7'de, limanlarımıza gelen milli ve yabancı bayraklı gemilerin sayıları yer almaktadır. Yıllık değişimin belirli bir eğilimi bulunmamakla birlikte, 2017 yılında, bir önceki yıla göre limanlarımıza gelen Türk ve yabancı bayraklı gemilerin sayısında, %2,9 oranında artış olmuştur. Limanlarımıza gelen ticari

72 a.g.y., s. 47.

gemilerden Türk bayraklı olanların oranı %52,2, yabancı bayraklı olanların oranı ise, %47,8'dir. Limanlarımızın tercih edilmesi, dış ticaret ile doğrudan ilgilidir. Ayrıca, siyasi, politik ve ekonomik durumun da Türk limanlarının tercih edilmesinde etkisi vardır.

2018 yılında limanlarımıza gelen gemilerin sayıları incelendiğinde, toplam 72.360 adet geminin limanlarımıza uğradığı; bu gemilerden; 9.988'inin İzmit Limanı'na, 4.083'ünün Ambarlı Limanı'na, 5.241'inin Aliağa Limanı'na, 4.313'ünün Mersin Limanı'na geldiği görülmektedir.⁷³En fazla uğranılan bu dört limana gelen gemilerin toplamı, tüm limanlara gelen gemilerin %33'ünü oluşturmaktadır. Yukarıdaki dört büyük limanın, en çok uğranılan limanlar olmalarının en büyük sebebi; sanayi bölgelerinde ve büyük fabrikaların bulunduğu yerlerde bulunmalarıdır.

Ülkemiz için zenginlik kaynağı olan limanlarımızın, özellikle yabancı bayraklı gemiler tarafından tercih edilmesini artıracak yasal düzenlemelerin yapılması, deniz gücümüze olumlu katkı sağlayacaktır.

4. Deniz Gücü Kavramı ve Türk Deniz Gücü

Deniz gücü denilince; akıllara ilk olarak savaş gemilerinden meydana gelen askeri güç gelse de, bu kavram; dış politika, ekonomi, ticaret ve güvenlik gibi farklı alanları etkileyen bir unsurdur.⁷⁴ Deniz gücü kavramının içine, deniz ticaret filosunu oluşturan yük ve yolcu gemileri ile bunların yönetimini oluşturan kıyı kuruluşları, gemi inşa sektörü, tersaneler, limanlar, hizmet araçları ve kıyı tesisleri gibi denizde ve kıyıda bulunan tüm unsurlar girmektedir.⁷⁵

Dünya yüzeyinin %70'ini denizlerin kaplaması, dünya nüfusunun üçte ikisinden fazlasının deniz kıyılarında yaşaması ve dünya ticaretinin %90'ının deniz yoluyla yapılması, devletleri deniz gücüne ve deniz güvenliğine önem vermeye sevk etmektedir.⁷⁶

Bir ülkenin denizle doğrudan veya dolaylı ilgisi bulunan tüm unsurlarının toplamı olarak tanımlanan denizcilik gücünün bir alt unsuru olan deniz gücü kavramını, bu gücü etkileyen temel faktörlerle birlikte detaylı şekilde ele alan ilk modern çağ teorisyeni; Alfred Thayer MAHAN'dır.⁷⁷

⁷³ Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx, (Erişim Tarihi: 02.01.2019).

⁷⁴ Emine Akçadağ, "Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri", Bilge Adamlar Stratejisi Araştırma Merkezi, Rapor, No: 68,2015,s.2.

⁷⁵ a.g.e., s. 3.

⁷⁶ a.g.e., s. 4.

⁷⁷ a.g.e., s. 5.

Ülkelerin uluslararası alanda güçlü olmasının temel şartı olarak, denizleri kontrol etmenin zorunluluğu, bir devletin büyümesinde ve güçlenmesinde en önemli etken olan; deniz ulaştırmasının garanti altına alınmasını zorunlu kılmaktadır.⁷⁸ Açık denizleri kontrol etmek, deniz ulaştırmasının kontrolü anlamına gelmekte ve dünya egemenliğinin anahtarı, deniz ulaştırmasının kontrolünden geçmektedir.⁷⁹ Bir ülkenin deniz gücü üzerinde, o ülkenin; coğrafi konumunun, fiziki yapısının, büyüklüğünün, nüfusunun, milli karakterinin, hükümetinin karakterinin ve milli kuruluşlarının etkisi bulunmaktadır.⁸⁰

Deniz gücü, askeri güç kullanarak, denizin istenen bir bölgesinde kontrolü sağlayan yüzen bir donanmadan çok daha fazlası olarak; bu donanmanın seyre çıkabilmesini ve barış, kriz ve harp dönemlerinde görevine devam etmesini sağlayacak, deniz ulaştırma imkânlarını da kapsamaktadır.⁸¹ Tarihte bazı devletlerin çağın en modern savaş gemilerine sahip olmalarına rağmen, bu gemilerini limanlarından çıkarmayı başaramadıkları görülmüştür. Bu eksikliğin en büyük sebebi; lojistik ulaştırmanın gerçekleştirilememesidir.

Bir devletin büyümesinde ve güçlenmesinde en önemli etken olan deniz ticaretinin garanti altına alınması için donanmaya ve donanmanın ticaret yolları üzerinde etkin kullanımına ihtiyaç vardır.⁸² Limandan çıkamayan bir donanma ne kadar güçlü olursa olsun, deniz ulaştırmasının devamını sağlayacak gücü elinde bulunduramayacaktır. Etkin bir deniz gücüne sahip olmayan bir ülkenin, denizlerdeki hak ve menfaatlerini istediği düzeyde koruyabileceği söylenebilir mi? Ya da deniz ulaştırmasını muhafaza edemeyen bir ülkenin, insanların refahını sağlayabilmesi, ekonomik anlamda gelişmesi mümkün müdür? Tüm bu soruların cevabı tarihte birçok örnekte kendisini göstermiştir. Birçok devlet deniz ulaştırmasını sağlayamadığından yıkılmış, bunu başaranlar ise; tarih boyunca refah ve mutluluk içinde yaşamlarını sürdürmüşlerdir. Bu yüzden; bir ülkenin deniz gücünün savaş ve barış zamanı deniz ulaştırmasını koruyacak nitelikte olması, ülkenin ulusal hak ve menfaatlerinin korunması açısından zorunludur.⁸³

Türk deniz gücünün en önemli ögesi olan donanmamız, günümüzde sahip olduğu muharip gemiler ve bunları destekleyen yardımcı unsurları ile

78 Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, Forgotten Books, Dower Publications, New York, 1987, s. 16.

79 a.g.e., s. 17.

80 Edward Mead Earle, *Makers Of Modern Strategys Military Thought from Machiavelli to Hitler*, Princeton University Press, New Jersey, 1943, s. 349.

81 William E. Livezey, *Mahan On Sea Power*, University of Oklahoma Press, Norman, 1947, s. 84.

82 Alfred Thayer Mahan, a.g.e., s. 18.

83 Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, Crane Russak & Company Inc, New York, 1977, s. 16.

barış, kriz ve savaş durumunda; krize müdahale, savunma, caydırıcılığın sağlanması, ulusal sınırların korunması ve deniz ulaştırmasının sağlanması gibi hedefler çerçevesinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz hak ve menfaatlerini korumaktadır.⁸⁴ Donanmamız, başta çevre denizler olmak üzere, okyanuslardan itibaren ana vatanın savunmasına katkıda bulunmaktadır.

Etkin bir deniz gücüne sahip olmak, sadece ülkenin güvenliğini tesis etmek, caydırıcılığı sağlamak ve askeri hedeflere ulaşmak için değil, aynı zamanda dış politikanın uygulanmasına yardımcı olmak ve dış politika kapsamındaki çıkarları korumak anlamında da önemlidir.⁸⁵ Donanma diplomasisi kapsamında, devletler; amaç ve hedeflerini diğer devletlere karşı yumuşak güç kullanmak suretiyle kabul ettirmektedir. Donanmanın yanında sahil güvenlik güçleri ve deniz ticaret filosu, deniz gücünün denizde bulunan diğer önemli unsurlarıdır. Deniz gücümüze doğrudan etkisi olan yüzer unsurların önemi malumdur. Bunların yanında, deniz gücünün arka planını oluşturan ve deniz gücünün karada bulunan unsurlarını teşkil eden; limanlar, tersaneler, gemi inşa sanayi, denizcilik şirketleri ve eğitim kurumları gibi öğeler de bulunmaktadır.⁸⁶ Deniz ulaştırmasının gelişmesine en büyük yardımcıları da bu unsurlardır. Bu unsurlar sayesinde; deniz gücü ve deniz ulaştırması mutlak suretle etkileşim içindedir. Deniz gücümüzü meydana getiren en önemli kara unsurlarından olan; gemi inşa sanayi, tersaneler ve savunma sanayi, deniz ulaştırmasının önemini anlaşılması kapsamında, somut veriler üzerinden aşağıda açıklanmıştır.

4.1. Gemi İnşa Sanayisinin Türk Deniz Gücüne Etkisi

Gemi inşa sanayisi, desteklediği ve geliştirildiği bütün ülkelerde, yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan, döviz girdisi sağlayan, bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran, bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan ve bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten ağır sanayi koludur.⁸⁷ Son yıllarda önemli bir gelişme gösteren gemi inşa sanayimiz, yurtiçinde ve yurtdışında çok önemli projelere imza atmaktadır.

84 Emine Akçadağ, a.g.e., s. 21.

85 James Cable, *Gunboat Diplomacy: 1919-1991*, St. Martin's Press, New York, 1994, s. 62.

86 İlyas Gülenç, XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü Model Tanımlaması, Yüksel Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 2009, s. 45.

87 Türkiye Sanayi ve İş Adamları Derneği Resmi İnternet Sayfası, "Türk Sanayisine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayii", https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cElwAuQHULcJ:https://tusiad.org/tr/yayinlar/raporlar/item/download/4751_fffd94f5f0ed456bd47dab2913e7a115+&cd=1&hl=tr&ct=clnk&gl=tr (Erişim Tarihi: 21.01.2019).

Türkiye’de yat inşa eden gemi inşa firmaları dünyanın en önemli markaları arasındadır. Norveç gibi teknolojiyi ilk elden üreten bir ülkede 2018 yılında düzenlenen bir tekne tasarımı yarışmasında, bir Türk firmasının, Yılın İnovasyon Ödülü’nü kazanması, Türk gemi inşa sanayisinin geldiği noktayı gözler önüne sermektedir⁸⁸ Türk deniz gücünün ana omurgasını oluşturan savaş gemilerinin, modern çağın gereklerine uygun olarak sürekli değişim ve gelişim içinde oldukları göz önünde bulundurulduğunda; gemi inşa sanayimizin içinde bulunduğu durum gurur ve memnuniyet vericidir. Sahip oldukları radarlar ve güdümlü mermiler sayesinde önemli bir güç unsuru olan savaş gemilerinin, teknolojik gelişmelere uygun olarak sürekli yenilenmeleri ve savaş durumunda kısa sürede üretilebilmeleri gerekmektedir. Bunun için, nitelikli bir gemi inşa teknolojisine sahip olmak, caydırıcılığın devamı açısından son derece önemlidir.⁸⁹ Türkiye’nin gemi inşa sanayisi, barış döneminden itibaren çevre ülkeler üzerinden caydırıcılık sağlamaktadır. Türkiye’nin yürüttüğü sivil ve askeri projeler, çevre ülkelerde yakından takip edilmektedir. Bu durum, Türkiye’nin etkin ve caydırıcı bir deniz gücüne sahip olmasının ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermektedir.

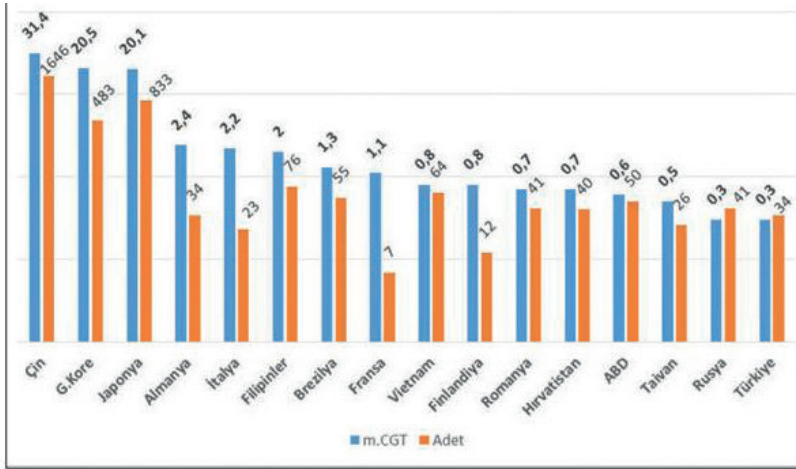
Gemi inşa sanayisinde ileri durumda olan ülkelere bakıldığında; ekonomik olarak geliştikleri, güçlü deniz gücüne sahip oldukları, deniz ulaştırmasından büyük pay aldıkları ve küresel anlamda söz sahibi oldukları görülmektedir. Güçlü bir gemi inşa sanayisine sahip olmanın getirdiği ekonomik ve askeri kazanımlara ilave olarak; gemi inşa sanayisinde ve yan sanayi dallarında istihdam edilen işçi ve mühendisler milli servet niteliğindedir. Bu insanlar; deniz gücümüzün temel taşlarıdır. Sahip oldukları bilgi ve tecrübeleri ile ülkemizin denizcilik kültürünün gelişmesine de katkı sağlamaktadırlar. Gemi inşa sanayisinin genel olarak faydalarına baktığımızda; bu sektörde ilerlemiş ülkelere; ekonomik kazanç sağladığı, yabancı sermayeyi çektiği, yan sanayiye geliştirdiği, teknoloji transferini artırdığı, ülke savunmasına katkı sağladığı, deniz ticaret filosunu geliştirdiği, istihdamı artırdığı ve daha birçok stratejik yarar sağladığı görülmektedir.

Şekil-1’de, gemi inşa sanayisi sektöründe bulunan ülkelerin, 2018 yılında aldıkları ticari gemi siparişlerine bakıldığında, ilk sırada; Çin’in, ikinci sırada; Güney Kore’nin ve üçüncü sırada; Japonya’nın yer aldığı görülmektedir.

Gemi inşa sanayisinde lider durumda olan bu üç ülkenin ortak özellikleri arasında; ekonomik ve teknolojik gelişmişlik, refah, deniz ulaştırmasının büyüklüğü ve dünyanın çeşitli noktalarına ihracat yapmak suretiyle ürettikleri malları sattıkları görülmektedir.

88 <http://www.tersanedergisi.com/edergi/23/58/files/assets/common/downloads/publication.pdf> (Erişim Tarihi: 21.01.2019).

89 Ken Booth, a.g.e., s. 195.



Şekil-1: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Milyon m.CGT Bazında Tonaj/Adet Dağılımı⁹⁰

Türkiye, 2018 yılında 34 gemi inşa siparişi almıştır. Bu rakam, lider konumda bulunan ülkelere nazaran çok küçük bir miktar olarak görülse de, elde edilen tecrübeler, istihdam edilen işçiler, deniz gücüne sağlanan yararlar göz önünde bulundurulduğunda, azımsanmaması gereken bir sayıdır.

4.2. Tersanelerin Türk Deniz Gücüne Etkisi

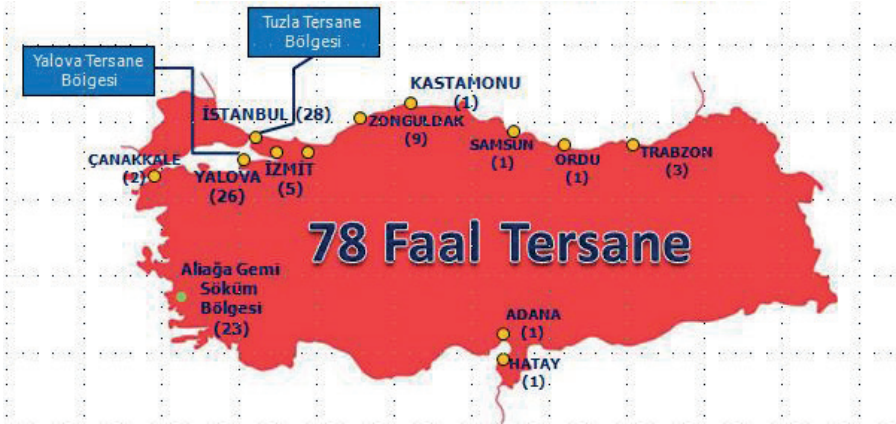
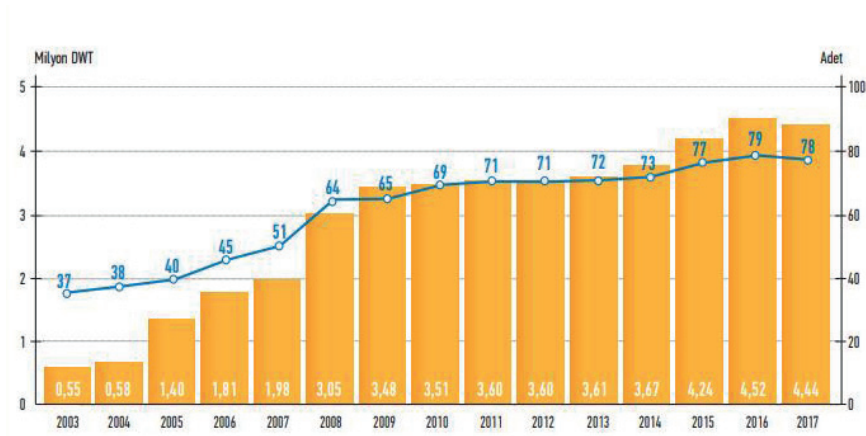
Deniz ulaştırmasının getirdiği yüksek kazanç, daha fazla ticari gemiye sahip olunması ihtiyacını doğurmaktadır. Gemilerin inşa edildikleri tersanelerin bu noktada önemi ortaya çıkmaktadır. Gemi inşa sanayinin uygulama alanı olan tersaneler, askeri ve sivil tersaneler olarak faaliyet göstermektedir. Tersaneler çeşitli tip ve uzmanlıkta gemi inşa etmelerinin yanında, savunma sanayisine de destek olmaktadır.

Türkiye'deki tersanelerin mevcut konumlarını gösteren Şekil-1'e bakıldığında; en fazla tersanenin Marmara Bölgesi'nde bulunduğu görülmektedir. Yalova ve Tuzla tersane bölgeleri, Türk gemi inşa sanayisinin temelini oluşturmaktadır. Aliğa gemi söküm bölgesi ise; sahip olduğu 23 tersane ile Türkiye'nin gemi söküm sanayisinin merkezidir. Bunun yanında Karadeniz Bölgesi'nde çeşitli illerde tersanelerin bulunduğu görülmektedir.

2003 yılında 37 adet faal tersane bulunurken ve bu sayı Nisan 2018 tarihi itibarıyla 78'e ulaşmış, tersanelerimizin genel olarak Marmara Bölgesi'nde ve Batı Karadeniz'de yoğunlaştığı görülmektedir.⁹¹

90. http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticaret%20Dergisi/mart_ek_2018.pdf (Erişim Tarihi: 21.01.2019).

91 <http://www.tersanedergisi.com/edergi/23/58/files/assets/common/downloads/publication.pdf> (Erişim Tarihi: 21.01.2019).

Şekil-2: 2018 Yılı İtibariyle Tersanelerin Dağılımı⁹²Şekil-3: Tersane Kapasiteleri⁹³

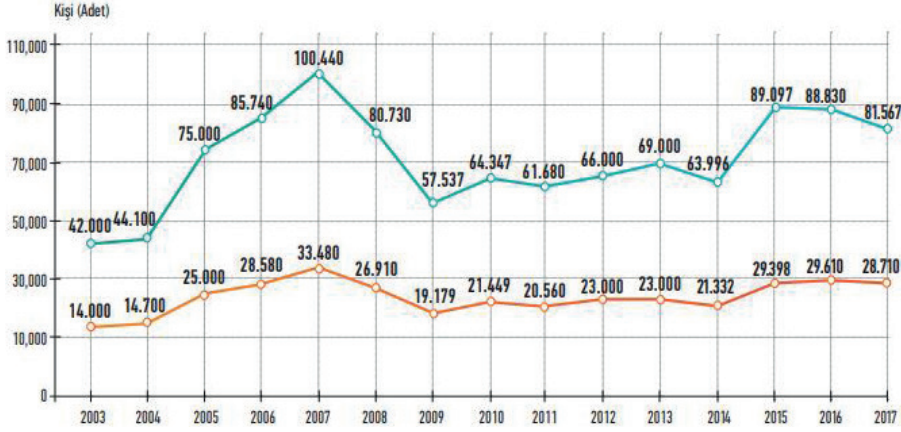
2003 yılından itibaren, kapasite ve adet anlamında gelişen tersanelerimizde, başta yat üretimi olmak üzere, çeşitli tip ve tonajda gemiler inşa edilmektedir.

Tersanelerin artan kapasitesi ile savunma sanayisinin ihtiyaç duyduğu ve günümüze kadar dış tedarik yöntemiyle karşılanan Deniz Kuvvetleri Komutanlığının platform ihtiyaçları da milli imkânlarla karşılanmaya

92 IDeniz Ticareti Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/diger_gemi_insa_sanayi_1.aspx, (Erişim Tarihi: 03.02.2019).

93 T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, "İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme" <http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/2003-2017.pdf>, (Erişim Tarihi: 03.02.2019).

başlamıştır. Sivil tersanelerin yanında, İstanbul, İzmir ve Gölcük'te askeri tersaneler bulunmaktadır. Bu tersanelerde; 2000-5000 arasında personel çalışmaktadır. Askeri ve sivil tersanelerde inşa edilen savaş gemilerimiz ve çeşitli tipte deniz araçlarımız, dışa bağımlılığımızı azaltmakta ve ülkemizin ekonomisine katma değer sağlamaktadır.



Şekil-4: Tersane İstihdam Durumu⁹⁴

Şekil-4'te tersanelerimizin istihdam verileri yer almaktadır. 2017 yılı itibarıyla, Türkiye'de tersanelerde istihdam edilen toplam işçi sayısı: 28.710'dur. Yan sanayi kollarında çalışan işçilerle bu rakam, 81.567'ü bulmaktadır.

Tersanelerde ve yan sanayi kollarında istihdam edilen 100.000'den fazla işçimiz de şüphesiz deniz gücümüze çok önemli katkılarda bulunmaktadır. Bu işçilerin inşa ettiği gemiler, dünya denizlerinde deniz ulaştırmasını sağlamakta, ülkemize ekonomik kazanç sağlamakta, dışa bağımlılığı azaltmakta ve ülke savunmasına katkı sağlamaktadır.

4.3. Savunma Sanayisinin Türk Deniz Gücüne Etkisi

Savunma Sanayisinin diğer alanlarda olduğu gibi, deniz gücüne yönelik projeleri de son yıllarda büyük bir artış göstermiştir. Türkiye'nin ilk milli savaş gemisi olan MİLGEM projesinde elde edilen başarı ve saygınlık sayesinde, ülkemiz savaş gemisi ihracatı yapabilecek bir konuma ulaşmıştır. MİLGEM projesi kapsamında inşa edilen korvet sınıfı savaş gemileri sayesinde, Türkiye kendi imkânları ile gemi üreten sınırlı ülkelerden biri olmuştur. Kendi savaş gemimizi üretmemizin, en önemli sonucu ise; dışa bağımlılığın azalması olmuştur.

94 Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının, "2003-2017 Raporu", <http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/2003-2017.pdf> (Erişim Tarihi: 01.02.2019)

Savunma sanayisinin, deniz gücü kapsamında öneminin ilk somut örneklerinin ortaya çıktığı *MİLGEM projesi kapsamında; TCG Heybeliada, TCG Büyükkada ve TCG Burgazada, TCG Kınalıada korvetleri* inşa edilmiş.⁹⁵

Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD) inşası kapsamında yürütülen projenin ilk gemisi olan ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığının envanterinde yer alacak en büyük deniz platformu olacak; TCG Anadolu'nun inşa faaliyetleri, İstanbul Sedef Tersanesi'nde devam etmektedir.⁹⁶ Üzerinde konuşlanacak deniz ve hava unsurları, Deniz Kuvvetleri Komutanlığını orta ölçekli küresel güç aktarma kabiliyetine sahip bir güce dönüştürecektir. Sivil bir tersanede inşa edilen bu gemi sayesinde, denizden hedefe harekât konsepti de hayal olmaktan çıkacaktır. Bu proje; Türkiye'de sivil tersaneler ile savunma sanayisi arasındaki iş birliğinin ve etkileşimin en büyük örneği olacaktır.

Diğer yerli bir proje olan; Amfibi Gemi (LST) projesi kapsamında ilk gemi olan; TCG Bayraktar ve ikinci gemi olan TCG Sancaktar, %70,68 oranında yerli sanayi katılımı ile inşa edilmiş ve Türk Deniz Kuvvetlerine teslim edilmiştir.⁹⁷ Bu gemiler; sivil tersaneler ile savunma sanayisinin ortaklaşa çalışarak Türk deniz gücüne sağladığı katkılara birer örnektir.

Savunma sanayisinin deniz gücünü güçlendirmeye yönelik gerçekleştirdiği ve sürdürdüğü bu üç önemli proje, bir anda gerçekleşmemiştir. Bu projeler; Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren yürütülen deniz politikalarının bir birikimi olarak ortaya çıkmıştır. Bu projelerde çalışan mühendisler ve işçiler nasıl bir gün içinde yetişmemiş ise; bu projeler de sadece buldukları dönemin dinamiklerini barındırmamaktadırlar. Denizcilik kültürümüzün ve denizcilik politikalarımızın bir sonucu olarak ortaya çıkan bu projeler ve bu örneklerin içinde yer almayan birçok proje, tarihimizin izlerini taşımaktadır.

5. Deniz Ulaştırmasının Türk Deniz Gücü Açısından Önemi

Deniz ulaştırması; kolay, ucuz ve güvenli taşıma imkânlarından yararlanarak, bir limandan, diğer bir limana, yük ve yolcu taşınması amacıyla yapılan işlemleri ve gemi hareketlerini içeren faaliyetler⁹⁸ olarak tanımlansa

⁹⁵ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı Resmi İnternet Sayfası, "Projeler/Deniz Araçları" <https://www.ssm.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=88&LangID=1>, (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

⁹⁶ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı Resmi İnternet Sayfası, "Projeler/Deniz Araçları" <https://www.ssm.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=88&LangID=1> (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

⁹⁷ a.g.y.

⁹⁸ A.Can Aygün, Türkiye ile Avrupa Birliği'nde Uygulanan Deniz Ulaştırma Politikaları ve Ekonomiye Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul,

da, bu kavram, benzer tanımların ötesinde anlamlar taşımaktadır. Çünkü her şeyin başlangıcı deniz ulaştırması ile başlamıştır. Dünyada deniz ulaştırmasının gelişimine bakıldığında, sadece denizlerden kâr sağlamak için malzeme ve canlı transferinin amaçlanmadığı, teknolojik ilerlemenin de yaşandığı görülmektedir. Bu kâr; bazen sadece ekonomik olmakta, bazen bir insan grubunun hayatını sürdürebilmesinin temel şartı olarak ortaya çıkmakta, bazen ise; bir savaşın sürdürülebilirliğini sağlamaktadır. Bu yüzden, deniz ulaştırması sürekli bir gelişim içindedir ve ilkel çağlardan itibaren önemini korumaktadır. Dünyada sanayileşmenin gelişmesi, üretim malzemelerinin geniş pazarlara nakli ve ham maddelere erişme ihtiyaçlarının ortaya çıkması ile gelişmeye başlayan deniz ulaştırması⁹⁹ içinde bulunduğu çevre için de her zaman önemli olmuştur. Deniz ulaştırması bulunduğu çevre aracılığı ile deniz gücünü şekillendirmiştir.

Deniz ulaştırmasının günümüz dünyasında öneminin anlaşılması için, deniz gücü içindeki yerinin tespit edilmesi önemlidir.¹⁰⁰ Ekonomik açıdan bakıldığında; Türkiye'nin dış ticaretinin %85'inden fazlasının deniz ulaştırması yolu ile yapıldığı, deniz ulaştırmasının sekteye uğraması durumunda ortaya çıkacak açığın, başka yollarla doldurulmasının mümkün olmadığı görülmektedir.¹⁰¹ Bu duruma birkaç örnek vermek gerekirse, savunma sanayisi için gerekli olan ham maddenin, deniz ulaştırmasının sekteye uğraması durumunda temin edilememesi, ülke savunmasında zafiyet yaratacaktır. Aynı şekilde yedek parça temin edilemeyen savaş gemileri savaş dışı kalabilecektir. İthalatın ve ihracatın deniz ulaştırması sayesinde yürütüldüğü düşünüldüğünde, deniz ulaştırmasının kesilmesi durumunda oluşabilecek zarar, sadece deniz gücümüzü etkilemekle kalmayacak, bu durum stratejik bir felakete neden olabilecektir. Deniz ulaştırmasının bu kadar önemli hale gelmesi, deniz gücü açısından hem fırsatları hem de tehditleri beraberinde getirmektedir. Korunmasının ve sürdürülmesinin zorunluluğu tehditleri, elde edilen kazanımların deniz gücü aracılığı ile ülke çıkarlarını desteklemesi ise fırsatları doğurmaktadır.

Burada sorulması gereken soru; bu fırsatların veya kazanımların neler olduğudur. Deniz gücünün bir alt unsuru olarak gösterilen deniz ulaştırması,

2012, s. 15.

99 a.g.e., s. 17.

100 Immanuel Wallerstein, Dünya Sistemleri Analizi Bir Giriş, çev. Ender Abadoğlu, Aram Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 45.

101 E.Tuğçe Ayyıldız, Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi: Ege Denizi Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 2007, s. 22.

bu önemini nasıl kazanmıştır? Bu sorunun cevabı, tarihsel gelişimin içinde saklıdır. Eski çağlarda insanlar deniz ulaştırmasını öncelikle kendileri için temel olan ihtiyaçları karşılamak için kullanmışlardır. Avlarını, değerli eşyalarını ve kendilerini bir konumdan, diğer bir konuma nakil etmek için kullanmışlardır. Bu ihtiyaç deniz ulaştırmasının sağlanması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu ihtiyacın korunması da etkili bir deniz gücüne sahip olunması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Sahip olunan deniz gücü bakımından hasımlarına üstünlük sağlayan toplumlar, deniz ulaştırmasını sürdürmeyi başarmış, üstünlüğünü sağlamayanlar ise, denizden sağladıkları yararlardan mahrum kalmışlardır. Bu iki kavramın, birbiri ile etkileşim içinde olmasının ana sebebi budur. Deniz gücü, içine aldığı deniz ulaştırmasını korumakta, korunan deniz ulaştırması ise; sağladığı faydalar ile ülkeyi ve dolayısı ile deniz gücünü geliştirmektedir. Bu çevrim, bu şekilde eski çağlardan itibaren günümüze kadar devam etmektedir.

Deniz ulaştırması; gemilere, gemileri kullanacak denizcilere, gemilerin inşa edileceği tersanelere, gemilerin yüklerini ve yolcularını taşıyacakları limanlara, bu limanları işletecek şirketlere, serbest şekilde seyir yapılabilecek denizlere ve bu denizleri koruyacak deniz kuvvetlerine ihtiyaç duymaktadır. Tüm bu unsurlar deniz gücünü oluşturmaktadır. Deniz ulaştırması ile deniz gücü arasındaki sonsuz etkileşim, bize bu unsurun önemini anlamamız açısından çeşitli ipuçları vermektedir.

Deniz ulaştırması sayesinde elde edilen kazanımlar, daha fazla ticari gemiye sahip olunmasını gerektirmektedir. Gemilere olan talebin artması, daha fazla geminin inşa edilmesini gerektirmektedir. Gemi inşa ihtiyaçları ise, tersanelere ve işçilere olan talebi artırmaktadır. Gelişen ticari filolar sayesinde deniz ulaştırmasından daha fazla pay alınması, bu alandan daha az pay alan ülkeleri ve günümüzde çeşitli terörist organizasyonları harekete geçirmektedir. Bu durum ise, deniz ulaştırmasının güvenliğinin sağlanması ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Güvenlik ihtiyacı da deniz gücü ihtiyacını bir kez daha ortaya çıkarmaktadır. Buradan da görüleceği gibi; deniz ulaştırması ve deniz gücü arasında sarmal bir yapı bulunmaktadır.

Deniz gücünün en temel unsuru savaş gemileridir. Savaş gemilerini temin etmenin iki yolu bulunmaktadır. Bunun için, ülkeler ya kendi gemilerini inşa etmekte, ya da bu gemileri satın almaktadırlar. Türk Deniz Kuvvetleri özelinde baktığımızda; Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından itibaren, uzun bir süre satın alma yoluyla deniz gücünü geliştirme yoluna gidilmiştir. Modern teknoloji ürünü olan gemilerin, silahların ve araçların bakım ve idamesi, son yıllarda yapılan millileştirme projelerinden ayrı olarak, hala dışa

bağımlıdır. Son dönemlerde yürütülen milli projelerin temelinde, satın alma stratejisinden, kendi gemisini üreten ülke olma stratejisine geçiş görülmektedir. Peki, bu strateji bir anlık bir kararın eseri midir? Tabii ki bu sorunun cevabı açıktır. Türkiye Cumhuriyeti, uyguladığı denizcilik politikaları ile deniz ulaştırmasını geliştirme yoluna gitmiştir. Deniz ulaştırmasının gelişmesi için milli tersanelerini kurmuş, bu tersanelerde üretilen gemiler ile deniz ulaştırmasından alınan pay artırılmıştır. Günümüzde dünya deniz ulaştırması gelirlerinden %0,3 oranında pay alan ülkemiz, bu alanda yetersiz olsa da, bu noktaya kolay gelinmemiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren atılan önemli adımlar ile gelişen deniz ulaştırması, deniz gücümüzü oluşturan öğelerden; savunma sanayi ve gemi inşa sanayi başta olmak üzere, diğer yan sektörlerin de gelişmesini sağlamıştır.¹⁰²

MİLGEM projesinde bunun örnekleri net olarak görülmektedir. Uzun yıllar boyunca sivil ticari gemilerin inşa faaliyetlerini yürüten birçok firma, askeri gemi inşa tecrübesi bulunmamasına rağmen, Savunma Sanayi Müsteşarlığı koordinesinde yürütülen projeye istinaden, bir firma çatısı altında birleşerek, sivil gemi inşa sektöründe elde ettiği bilgi ve tecrübeyi askeri alana aktarmıştır.

Bugün, inşa faaliyetleri devam eden TCG Anadolu gemisinin hikâyesinin altında da deniz ulaştırmasının sağlanması ihtiyacı yatmaktadır. Türkiye'de bu kavramın anlamı geç anlaşılrsa da, atılan adımlar yerindedir. Teknoloji, enerji ve savunma sanayisi açısından dışa bağımlılığı bulunan bir ülkenin, deniz ulaştırmasını sağlayamamasının, hayati sonuçları olacağını gören Türkiye, deniz gücünü geliştirmenin önemini kavramıştır. Başta Doğu ve Orta Akdeniz, Karadeniz ve Ege Denizi olmak üzere, deniz ulaştırma yollarını kontrol edebilmenin ve önemli harekât alanlarına gerektiğinde erişim sağlamanın öneminin geçmişe nazaran daha da arttığı günümüzde, deniz ulaştırmasının sağlanması; deniz gücümüzün gelişmesi kapsamında her zamankinden daha fazla önemdedir.¹⁰³ Deniz ulaştırmasının, askeri gücün gelişmesine katkılarının yanında, ekonomik güce sağladığı yararları da incelemek gereklidir. Deniz ulaştırmasının elemanlarından olan deniz ticaret filosu, deniz taşımacılığında elde edilen geliri artırmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, karayolu taşımacılığı, deniz ulaştırmasını tehdit eden bir etken olsa da, deniz ulaştırmasının düşük maliyeti, bu tehditle mücadele etmek için güçlü bir dinamik sağlamaktadır. Katma değeri yüksek bir sektör olan deniz ulaştırması, gemi inşa sanayisinin ve savunma sanayisinin yanında, diğer sektörlerde de gelişim sağlamakta, ekonomik kazanımları ve

102 Aslı Aran, Türk Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, İstanbul, 2006, s. 39.

103 Emine Akçadağ, a.g.e., s. 74.

istihdamı artırmaktadır.¹⁰⁴ Deniz ulaştırmasının önemli bir yararı da yolcu taşımacılığıdır. Deniz ulaştırması sayesinde, deniz turizmi gelişmektedir. Yük taşımacılığının yanında yolcu taşımacılığının gelişmesi, ekonomiye ilave katkı sağlamaktadır. Deniz turizminde kullanılan platform ve sistemlerin gelişmesi de deniz gücümüzün gelişmesi kapsamında ilave öneme sahiptir.

6. Sonuç

Teknolojik gelişmeler, her alanı etkilediği gibi, muharebe alanını da şekillendirmektedir. Günümüzde, kesin sonuçlu deniz savaşlarının görülme olasılığı, geçmişe nazaran neredeyse imkânsıza yakındır. Devletler artık ticaret savaşlarını, siber saldırıları ve hibrit savaş tekniklerini kullanmaktadırlar. Bugün; deniz gücünü barındıran askeri güçlerin mücadelesi yerine, daha çok ekonomik güçlerin mücadelesi görülmektedir. Bu durumun en büyük yansımalarından biri de deniz ulaştırmasında karşımıza çıkmaktadır. Deniz ulaştırması devletler için bir rekabet alanıdır. Deniz ulaştırması alanında yaşanan rekabetin sonucunda ortaya çıkan ticaret savaşları da, bunu açık bir şekilde gözler önüne sunmaktadır. Bugün; ABD ve Çin arasında, Çin Denizi'ndeki deniz ulaştırması gelirlerinden daha fazla pay alabilmek için sürekli bir mücadele bulunmaktadır. Bu durum; mücadele alanını deniz ulaştırmasının en yoğun olduğu bölgelere doğru kaydırmaktadır. Deniz ulaştırmasının gelirlerinden daha fazla pay alabilmek için ihtiyaç duyulan üstünlük ise; daha çok ticari gemiye sahip olmaya, bu gemilerin geçeceği düğüm noktalarını kontrol etmeye, stratejik önemi bulunan limanlarda hak sahibi olmaya ve dünya denizlerinde söz sahibi olmaya bağlıdır.

Deniz ulaştırmasının sağlanması, geçmişte de önemli bir gereklilik iken, küreselleşmenin etkisiyle oluşan yeni dünya düzeninde, bölgesel ve küresel güçler, kendi ilgi ve etki sahalarında deniz ulaştırmasını sağlamak için yeni savaş konseptleri geliştirmektedirler. Ülkeler, geliştirdikleri uzun menzilli güdümlü mermiler, ürettikleri insansız hava araçları ve yeni nesil savaş gemileri ile alana erişimin engellenmesi gibi yeni konseptlere yönelmektedirler. Ülkeler, başka ülkelere ait ticaret gemilerini, girmesini istemedikleri denizlerde, çeşitli hibrit saldırılar uygulayarak engellemektedirler. Bunun en somut ve güncel örneği, Ukrayna'ya ait ticaret gemilerinin Kerç Boğazı'na girişlerinin, RF tarafından engellenmesidir.

Deniz ulaştırmasının sağlanmasının, gelişen otonom teknolojiler sayesinde kolaylaşması, deniz gücüne duyulan ihtiyacı azaltacak gibi değerlendirilse de, bu sefer de otonom platformların, insansız su üstü ve sualtı cihazları ile korunması ihtiyacı ortaya çıkacaktır. Günümüzde bazı denizcilik şirketleri

¹⁰⁴ Aslı Aran, a.g.e., s. 59.

uydular vasıtasıyla ticari gemilerini insansız olarak limanlara göndermeye başlamıştır. MAERSK gibi büyük şirketler, insansız ticaret gemilerini yoğun şekilde kullanmak üzere hazırlanmaktadır. Deniz ulaştırmasından daha fazla gelir sağlamak üzere, teknolojinin bir sonucu olarak inşa edilecek su üstü ve sualtı platformları, tarihte birçok kez olduğu gibi deniz gücünü tekrar şekillendirecektir. Ancak; teknolojik gelişmeler deniz ulaştırmasının boyutunu değiştirirse de, modern dünyada deniz ulaştırmasının sürdürülebilirliği, etkin ve güçlü deniz gücüne sahip olmaya bağımlı kalacaktır.

Bu kapsamda; orta ölçekli küresel güç aktarma kabiliyetine sahip olmayı hedefleyen Türk Deniz Kuvvetleri, deniz ulaştırmasının sağladığı yararlar konusunda durumsal farkındalığını artırmakta, barış, kriz ve harp dönemlerinde, deniz ulaştırmasının sağlanması kapsamında, harekât eğitim faaliyetleri ve tatbikatlar icra etmekte ve sivil denizcilere çeşitli eğitimler vermektedir. Bu kapsamda; yürütülen milli projelerin de devam etmesinin ayrı bir önemi bulunmaktadır. Türkiye'nin küresel bir deniz gücüne sahip olmasının, deniz ulaştırmasının sağlanmasına ve daha çok geliştirilmesine bağlı olması ve deniz ulaştırmasının sağlanmasının etkin bir deniz gücüne sahip olunmasını zorun kılması, her iki alanda da sürekli gelişim ihtiyacını doğurmaktadır. Bu kapsamda; öncelikle stratejik planlama yapılmalıdır. Stratejik planlama kapsamında; uzun vadeli, kararlı ve diğer kurumlarla koordineli girişimlere yer verilmelidir.

Deniz ulaştırmasının sadece denize yönelik uygulama alanı olan ticaret gemilerinin sayısının artırılması ile deniz gücümüz nispi olarak artış gösterse de deniz ulaştırmasına sağlayacağı fayda, istenen düzeyde ve yeterli olmayacaktır. Bu yüzden; deniz ulaştırmasının mevcut durumunun geliştirilmesi kapsamında, ticari filonun yanında, denizcilik kültürü, eğitimli denizci sayısı, tersaneler, alt yapı ve ulaşım, limanlar, denizcilik mevzuatı, denizcilik uygulamaları, yan sektörler ve devletin deniz ulaştırmasına bakış açısı geliştirilmelidir. Bu kapsamda; ülkemiz açısından büyük bir gelir kaynağı olan deniz ulaştırmasının ve deniz ulaştırması ile etkileşim içinde olan deniz gücümüzün geliştirilmesi için, öncelikle okul öncesi dönemden itibaren eğitimler verilmeli, yediden yetmişe herkes bu önemin farkına varmalıdır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ile başlayan ve 1923 yılından itibaren uygulanan denizcilik politikaları sayesinde geliştirilen deniz ulaştırmasının, mevcut durumunu daha da ileriye götürecek adımlar atılmalıdır. Unutulmamalıdır ki; geçmişte deniz ulaştırmasının geliştirilmesi kapsamında atılan adımlar nasıl bugün TCG Anadolu'nun hayata geçmesine katkı sağlıyor ise; bugün atılacak stratejik adımlar da, gelecekte etkili bir deniz gücüne sahip olmamıza ve gelecek nesillerin refah içinde yaşamasına katkı sağlayacaktır.

Kaynakça

Kitaplar

BOOTH Ken, Navies and Foreign Policy, Crane Russak & Company Inc, New York, 1977.

CABLE James, Gunboat Diplomacy: 1919-1991, St. Martin's Press, New York, 1994.

CORBETT James J., International Maritime Shipping: The Impact of Globalisation on Activity CASSON, Lionel, Ships and Seafarin in Ancient Times, British Museum Press, London, 2002.

Levels Globalisation, Transport and The Environment, OECD Publishing, Paris, 2010.

DURAN Tülay, Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul, 2002.

EARLE Edward Mead, Makers Of Modern Strategys Military Thought from Machiavelli to Hitler, Princeton University Press, New Jersey, 1943.

GENCER Ali İhsan, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789 - 1867), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2001.

HUGHES Terry, COSTELLO, John, The Battle of the Atlantic, Harper Collins Distribution, New York, 1977.

KURUMAHMUT Ali, YAYCI, Cihat, Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku Barış ve Savaş Dönemi, Deniz Kuvvetleri Kültür Yayınları, Ankara, 2011.

LAMBERT Douglas, STOCK, James, Strategic Logistics Management, McGraw Hill Publishing, Boston, 1992.

LIVEZEY William E., Mahan On Sea Power, University of Oklahoma Press, Norman, 1947.

MAHAN Alfred Thayer, The Influence of Sea Power Upon History, Forgotten Books, Dower Publications, New York, 1987.

PAMUKÇU Salih Zeki, Türk Deniz Taşımacılığı, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1982.

RODRIGUE Jean Paul, CLAUDE, Comtois, BRIAN Slack, The Geography of Transport Systems, Department of Global Studies and Geography, Hofstra University Publishing, New York, 1997.

TÜMERTEKİN Erol, ÖZGÜÇ, Nazmiye, Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma, Çantay Kitapevi, İstanbul, 1997.

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

WALLERSTEIN Immanuel, Dünya Sistemleri Analizi Bir Giriş, çev. ABADOĞLU Ender, Aram Yayıncılık, İstanbul, 2004.

WALTER Ted, The World Economy, Wiley & Sons Publishing, London, 1996.

“21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz”, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 1997, s. 52.

Makaleler

DURU Okan, YOSHIDA, Shigeru “Centennial Decline of Shipping Freight Rates and Life Cycle Effect: Theory of Long Term Cycles”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2011, Cilt: 3, Sayı: 2.

BAIRD Alfred J., “Trends in Port Privatisation in the World’s Top-100 Container Ports”, 9th World Conference on Transport Research, 2001, Seoul.

“Shipping Statistics and Market Review 2017”, World Merchant Fleet By Ownership Patterns, Volume: 61, No:7, Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) Publishing, Bremen, 2017.

USLUER H. Bora, GÜLBİTEN, Gökhan, “Deniz Ulaştırması İçin İşbirliği ve Rehberlik Faaliyetlerinin Limanlar İle Etkileşimi”, II. Ulusal Liman Kongresi, İstanbul, 2015.

Raporlar

AKÇADAĞ Emine, “Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri”, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, 2015, Rapor No: 68.

MITROPOULOS Efthimios E., “International Shipping Carrier of World Trade”, IMO, 2005.

“Denizyolu Ulaşımı Özel Raporu”, T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2014.

“Dokuzuncu Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel Raporu”, T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2007.

“İkinci Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel Raporu”, T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 1968.

Tezler

ARAN Aslı, Türk Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, İstanbul, 2006.

AYGÜN A.Can, Türkiye ile Avrupa Birliği’nde Uygulanan Deniz Ulaştırma Politikaları ve Ekonomiye Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2012.

AYYILDIZ E.Tuğçe, Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi: Ege Denizi Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 2007.

DÜLGER Mehmet Ceyhun, Denizcilik Gücünün Geleceği, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Gebze, 2006.

ERDOĞAN Alperen, Türkiye'nin Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı Politikasının Stratejik Yönetim Modellemesi ile Belirlenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2016.

GÜLENÇ İlyas, XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü Model Tanımlaması, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 2009.

HÜSEYİNZADE Mehman, Deniz Taşımacılığının Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2006.

KOL Bihter, Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, İzmir, 2010.

KOZHANHAN M. Kağan, Deniz Yolu Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2012.

KILIÇ Oktay, Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006.

TARHANLI N. Atalay, Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Firmanın Halka Arzı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2006.

ÜZER Didem, Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 2010.

İnternet Kaynakları

Clarksons Research Resmi İnternet Sayfası, "Ocak 2018 Raporu", <https://clarksonresearch.wordpress.com/2017/01/06/2016-review-lots-of-records-but-not-allwelcome/> (Erişim Tarihi: 26.02.2019).

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx, (Erişim Tarihi: 02.01.2019).

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20>

DENİZ GÜCÜ VE GÜVENLİĞİ İNCELEMELER

Ticaretİ%20Dergisi/mart_ek_2017.pdf (Erişim Tarihi: 21.01.2019).

<http://www.tersanederjisi.com/edergi/23/58/files/assets/common/downloads/publication.pdf> (Erişim Tarihi: 21.01.2019).

<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cEIwAuQHULcJ:https://tusiad.org/tr/yayinlar/raporlar/item/download/4751fffd94f5f0ed456bd47dab2913e7a115+&cd=1&hl=tr&ct=clnk&gl=tr> (Erişim Tarihi: 21.01.2019).

İMEAK Deniz Ticaret Odası Resmi İnternet Sayfası, “2017 Deniz Sektörü Raporu”, s. 65, http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2017_sektor_tr.pdf (Erişim Tarihi: 15.12.2018).

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı Resmi İnternet Sayfası, “Projeler/Deniz Araçları” <https://www.ssm.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=88&LangID=1>, (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Resmi İnternet Sayfası, “Deniz Ticareti 2017 İstatistikleri”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/di2017.pdf (Erişim Tarihi: 26.02.2019).

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme” <http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/2003-2017.pdf> (Erişim Tarihi: 03.02.2019).