

21nci Yüzyılda Türkiye'nin Denizcileşmesi -Durum Tespiti ve Denizcileşme Modeli

“Denizcileşme ya da deniz uygarlığına erişim” kavramından ne anlıyoruz? Devletin bekası, halkın refahı ve mutluluğu için denizin veya suyun (göl ve akarsulara sahip ülkeler için) öncelikle ve yoğunlukla kullanılması sürecine, “denizcileşme” ya da “deniz uygarlığına” erişim diyebiliriz. Daha akademik bir ifadeyle, denizcileşme, denizcilik gücüne hayat veren tüm alanlarda katma değer yaratma sürecidir. Bu süreç, devletin, siyasi, askeri, ekonomik, psikososyal ve kültürel güç alanlarında denizin öncü rolünü benimsemesi ve böylece deniz uygarlığına erişmesiyle başarıya ulaşır.

Denizcilik gücünün askeri boyutu olan donanmalar, savunma ve güvenliğe katkı sağlarken, beka ve güç yaratırlar. Denizcilik gücünün, deniz ticareti, tersanecilik, deniz madenciliği, balıkçılık, deniz turizmi gibi diğer unsurları da para kazandırır yani refah yaratır. Refah da mutluluk yaratır. Denizi her yönü ile kullanabilen ve çekim alanında tutabilen uluslar tarih boyunca daha mutlu ve daha yaratıcı olmuşlardır. Örnekleri çoktur. Batı ve Orta Akdeniz'in kuzey kıyılarına sahip ülkelerle Kuzey Denizi'ne kıyısı olan ülkeleri incelemek yeterlidir.

Denizcileşmede bir hiyerarşiden bahsedebiliriz. Donanma kurmak ve geliştirmek denizcileşmenin en önemli basamağıdır. Onun en üst basamağında okyanus aşırı hegemon donanma gücü ya da bölgesel çapta donanma oluşturmak yer alır. Bunu başaranlar, arkasını getirip bu süreci refah ve mutluluğa dönüştürebilir. Yani hiyerarşik sıra, beka, refah ve mutluluktur. Bu üç alanda denizi kullanabilen uluslar zaten mavi uygarlık alanına geçmişlerdir.

Türkiye denizcileşmede nerededir? Bu sorunun cevabı bugüne kadar bütüncül bir yaklaşımla verilmemiştir. Sabahki oturumda belirtildiği üzere mavi uygarlığın iki ekseni vardır. Birincisi jeopolitik eksen diğeri de ekonomik-psikososyal eksendir. Her iki eksende Türkiye'nin bugüne kadar başardıkları ya da başaramadıkları toplu şekilde incelenmemiştir. Akademik olarak da bu konular pek ilgi çekmemiştir. Örnek verelim. 1970–1995 döneminde, tüm üniversitelerimizde 828'i yüksek lisans ve 273'ü doktora olmak üzere toplam 1,101 tez çalışması yapıldı. Bunların içinde deniz jeopolitiği/stratejisi, deniz harp tarihi ve deniz gücü konularında yapılan tez çalışmalarının sayısı sadece 12'ydi. Tarihimizin hiçbir döneminde üniversitelerimizin

siyasal bilimler ve uluslararası ilişkiler bölümleri deniz jeopolitiği, deniz stratejisi, deniz gücü, denizcilik gücü gibi alanlarda kürsü, enstitü ya da araştırma merkezi kurmadı ya da yetişmiş insan gücüne sahip olmadı.

Benzer durum temel uluslararası hukuk alt disiplini olan deniz hukuku alanında da yaşandı. Bu alanda ülke çapında isim yapmış yetişmiş insan gücü 20-30 kişiyi geçmez.

Türkiye tarih boyunca stratejik kapsamdaki denizcilikten ve denizcileşmeden uzak tutulmuştur. Türkiye'nin denizcileşmesi, bağımsızlaşması, seküler ekseninde demokratikleşmesi ve güçlenmesi iç içe geçmiş kavramlardır. Atlantik yapı hem denizci, hem Kemalist bir Türkiye'yi kabul edemez. Bu konuda tarih boyunca iki müttefiki olmuştur. Denize sırtını dönmüş yönetici elit ve karacı hâkimiyetin hüküm sürdüğü yüksek askeri komutanlık.

Türkiye son 90 yılda Atatürk'ün vizyonuna rağmen, sadece donanma alanında deniz uygarlığında başarı sağlayabilmiş, ancak bu güç denizcilik gücü içinde yalnız kalmış ve vagonları olmayan lokomotif dönüşmüştür. Bu güç de, kumpas davalarla özellikle yetişmiş insan gücünde son yıllarda ciddi darbe yemiştir.

Türkiye'nin 1946 sonrası demokratikleşme ve sivilleşmesinde yaşanan önemli gelişmelere rağmen, halkın denizcileşmesinden, deniz jeopolitiği durumsal farkındalığına kadar pek çok alan, devlet organlarında sahihsiz kalmış, Deniz Kuvvetleri bu boşluğu ürettiği fikirler ve uygulamalar ile doldurmaya çalışmıştır. MİLGEM'den, savunma sanayinin üniversiteler ve sivil sektöre açılmasına; denizciliğin tanıtılması ve yaygınlaştırılmasından, Karadeniz ve Akdeniz'deki deniz güvenlik hareketlerine kadar pek çok alanda Deniz Kuvvetleri, ürettiği konsept, strateji ve doktrinlerle Türk denizcilik gücüne her alanda büyük katkı sağlamıştır.

Diğer taraftan Türkiye'nin iç siyaset kültüründe, denizcileşmenin bugün bile önem ve önceliği yoktur. Gerek Beş Yıllık Kalkınma Planları, gerekse Siyasi Parti Programlarında denizcileşme ve denizcilik sektörlerinin güçlendirilmesine yönelik, kapsamlı ve detaylı hedef ve stratejiler bulamazsınız. 60'ncı Hükümet Programında yurt içi ulaşımdaki kara yolu payının % 90'lık payı ağır şekilde eleştirilirken, uygulamada başta Karadeniz sahil yolu olmak üzere son 11 yılda Anadolu, 17 bin km. double yollarla donatılmış, aynı dönemde en acil ihtiyacımız olan demiryollarına sadece 1086 km demiryolu eklenmiştir. 61'nci hükümet programında denizcilik iki paragrafta yer almış, 62'nci Hükümet Programında denizcilik konularına bir sayfa

yer ayrılmışken, gemi inşa ile limancılığa kısa şekilde değinen, programda, deniz yetki alanlarımızdaki çıkarların korunması, halkın denizcileşmesi, deniz turizmi, deniz bilimleri araştırmaları, denizcilik eğitimi ve deniz dibi madenciliği gibi sektörel alanlara ismen bile değinilmemiştir.

Yürürlükte olan 9'uncu Kalkınma Planı, denizciliği bir bütün olarak ele almayan, limancılık, lojistik hizmetler, gemi inşa ve kısa mesafe deniz taşımacılığına birer cümle ile değinen yetersiz bir yapıdadır. 10'uncu kalkınma planında deniz ve denizcilikle ilgili paragraf sayısı sadece 15'tir ve son derece yetersizdir.

Türkiye bugün 1,3 trilyon dolarlık dünya denizcilik pastasından % 1'lik bir pay alıyor. Denizlerle yıkanan bir coğrafyaya sahip, 750 milyar dolar üreterek, dünyanın 17'nci ekonomisi olduğunu iddia eden Türkiye'nin, ekonomisine 13 milyar dolar katkı sağlaması, deniz uygarlığından ne kadar uzak olduğumuzu, ya da uzak tutulduğumuzu gösterir. 2013 yılında sadece turizmden Türkiye'nin 32 milyar dolar kazandığını hatırlatalım.

Denizcileşememenin temel nedeni devletin denizcileşememesidir. Osmanlıdan bu yana değişmeyen bir kadredir bu. Gerek devlet adamı ve siyasetçi, gerekse bürokrat olarak yönetenlerin büyük çoğunlukla denizi sevmemeleri, bilmemeleri ve ısrarla öğrenmemeleri, dolayısıyla denizci bir vizyona sahip olamamaları da bunda önemli rol oynamıştır.

Denizciliğin ve denizin ekonomik gelir alanları ne halka, ne işadamlarımıza ne de devleti yönetenlere bugüne kadar anlatılamamıştır. Denizciliğin yönetiminin çok başlı olmasının da bu durumda önemli rolü olmuştur. Bu durum, işbirliği ve eşgüdümü öldürmekte, bir kurumun yaptığını diğeri bilmemekte, ya da yanlış alanlara yatırımlar yapılarak emek ve para heba edilmektedir.

Türkiye'de denizcilik idaresi, deniz uygarlığına ait, gelişmiş ülkelerdeki uygulamaların aksine çok başlıdır.¹ Sadece liman yönetimi için, 16 bakanlık ve devlet kurumu yetki ve sorumluluklara sahiptir. 1984 te kurulan Denizcilik Müsteşarlığı, 26 Eylül 2011 tarihinde, Ulaştırma Bakanlığının, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak yeniden yapılandırılması ile sonlandırılmıştır. Bakanlığın adına

¹ ABD'de ve İngiltere'de Maritime Administration Agency, Yunanistan'da Ekonomi ve Denizcilik Bakanlığı, Almanya'da Deniz ve Denizcilik İdaresi, İtalya'da Çevre, Arazi, Deniz Bakanlığı, İspanya'da Ulaştırma, Turizm ve İletişim Bakanlığı içinde Ticari Denizcilik Bakanlığı, Japonya'da Ulaştırma, Turizm ve İletişim Bakanlığı, Çin'de Ulaştırma Bakanlığı içinde Denizcilik Güvenliği Bakanlığı, Rusya'da Denizcilik Bakanlığı vardır.

denizcilik eklenmesi, özde eski sistemin iyileştirilmesine yönelik hiçbir değişiklik içermeyen, propaganda amaçlı, kozmetik bir hamledir.

Denizcilik gücü ile ilişkili 40'tan fazla kanun, bir kanun hükmünde kararname, 18 tüzük ve 100'den fazla yönetmeliğin bulunması, denizcilik mevzuatı olarak adlandırabilecek bu düzenlemeler arasında, ciddi çelişki ve çatışmalar ortaya çıkarmakta, denizcilik gücünün yönetimine ilişkin bu dağınıklık, olanak ve yeteneklerin etkin kullanımını zorlaştırmaktadır.

Denizcilik gücümüzün mevcut aktörleri, Deniz Kuvvetleri dahil, halkın ve devletin bilinçlendirilmesi ve denizcileşme sürecinde başarılı olamadılar. Zira parçalı bir yapıya sahip denizcilik sektörleri, bütünsellikten uzak olup, her sektör ve kurum ben merkezlidir. Dengeli büyümemiştir. Bazı kurumlar, örneğin Deniz Kuvvetleri, diğerlerinden çok öndedir. Tanıtım ve bilinçlendirme politikası olmadığından, Deniz Ticaret Odaları başta olmak üzere, sivil toplum örgütleri her alanda yetersiz kalmıştır. Denizcileşme sürecinde medya ve halkla ilişkiler desteği, hiçbir zaman olmamıştır. Denizcilik sektörleri denizcileşme sürecindeki hatalarını tespit edip, önlem alamamış, politika oluşturamamıştır.

Ulaştırma sistemimiz, politikasızlığın en güzel örneğini teşkil eder. Kara ulaştırması denizden 7 kat daha pahalı olduğu ve petrole olan bağımlılığı bilindiği halde, özellikle 50'ler sonrasında Anadolu yarımadasına dayatılmış ve bugünkü karmaşık durum ortaya çıkmıştır.

Hopa'dan İskenderun'a kesintisiz devam eden 8333 km'lik kıyıları boyunca serpiştirilmiş 175 liman ile yurt içi ulaştırmasında demiryollarına gereken yatırım yapılsa en uygun çözümleri üretecek potansiyele sahip denizlerimiz bugün sadece yurt içi ulaşımda değil transit taşımacılıkta da çok az paya sahiptir. Yurt içi yük taşınmasında karayolunun payı, % 90, demiryolunun % 5, deniz yolunun payı ise sadece % 4'tür. Bu durumda küresel hegemonyanın Türkiye'de deniz ve demiryolu ulaştırmasını teşvik etmek yerine kara yolu ve otomotiv sanayini teşvik etmesinin de önemli rolü oldu.

Dış ticaret yüklerinin değer olarak % 55, tonaj olarak % 86'sı deniz üzerinden taşınıyor. Dış ticarete durum deniz ulaştırması açısından ideale yakın olsa da bu yüklerin sadece % 14'ü kendi gemilerimizle taşınıyor. 2011 yılında yabancı firmalara 4 milyar dolara yakın navlun ödendi.

Başka bir örnek verelim. İstanbul'da hareket halindeki yolcuların sadece % 2,5'lük kesimi (270 bin kişi) deniz yolunu kullanıyor. İstanbul halkı kabaca iki milyon araçla, kara ulaştırmasını kullanıyor. Yaklaşık dört milyon kişi kendi özel araçları ile ulaşım ihtiyacını karşılıyor.² Bu durumda bir ana damar gibi şehri ikiye bölen, Boğaz sularının ve çevre denizlerin, ana ulaşım ortamı olarak kullanılmamasının suçlusu kim? Halk mı yoksa planlamadan aciz devlet mi?

Günde 650 bin varil, yılda 22 milyon ton petrol harcayan ülkemizin ulaşımında hem pahalı hem de dışa bağımlı petrol kullanması büyük bir zafiyet değil midir? Şimdi aynı hata havacılık sektörüne yatırımla tekrarlanıyor.

Türkiye'nin özellikle denizi ulaşım aracı olarak kullanımına kısaca göz attıktan sonra, şimdi de denizcilik gücüne hayat veren alanları inceleyelim.

Deniz Ticaret Filosu: 2012 sonu itibariyle, Shipping Statistics and Market Review (Denizcilik İstatistikleri ve Piyasa Analizi) kaynağına göre Türkiye, 1000 gros ton üzerinde milli kontrolde (627 gemi) 9,5 milyon DWT, yabancı kolaylık bayrağı³ altında (842 gemi) 20,8 milyon DWT olmak üzere toplam (1469 gemi) 30,3 milyon DWT büyüklüğündeki filo ile dünya sıralamasında 13'üncülüğe oturmaktadır.⁴ Burada, yabancı bayrak altındaki filonun neredeyse milli sicildekilerin iki katı olduğu görülmektedir. Navlun pazarında filonun topyekûn payı, dolar bazında % 1,4'tür. (Almanya'nın % 23,2; Yunanistan'ın % 9,8'dir)⁵ Akdeniz çanağında, Türk Deniz Ticaret Filosunun pazar payı % 1'dir. DPT, 2023 Türk dış ticaret hedefi olarak, 1 trilyon doları hedefliyor. Eğer o günlerde filomuz büyümezse, yabancı armatörlere yıllık 20 milyar dolar civarında navlun ödeyeceğimiz hesaplanıyor.

Limancılık: 2012 yılı itibariyle Türkiye'nin 48'i tam donanımlı liman olmak üzere, toplam 175 adet liman ve iskelesi vardır. Bunların sadece 49'u kamuya aittir. 2012 yılında limanlarımızda toplam 65 bin ticaret geminin taşıdığı 387 milyon ton yük elleçlendi. Tam kapasitesinin teorik olarak 425 milyon ton olduğu dikkate alınırsa söz konusu kapasite bölgesel lojistik merkez olmak için yeterli değildir. Bu yüklerinin sadece % 18'i (65 milyon ton) transit yüklerdi. Aynı yıl limanlarımızda toplam 6 milyon kutuyük (container) hareketi oldu. Bu değerle kutuyük

² Sönmez, Mustafa, İstanbul'da Ulaşım Payları, Yurt Gazetesi. 10.12.2013.

³ Bu bayraklar çoğunlukla Malta, Panama ve Marshall Adaları olmak üzere 9 ülkeye aittir.

⁴ 2012 Deniz Sektör Raporu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul 2012, Sayfa 56.

⁵ UNCTAD, Review of Maritime Transport Report, 2012, UNCTAD/RMT/2012, Sayfa 42-44.

taşımacılığında dünya 24'üncüsü, bağlantı endeksinde (connectivity) ise 20'nciyiz. Mısır bile 18'incilikle bizden önde. Diğer taraftan deniz ticaretine yönelik, kapsamlı siyaset üstü bir devlet vizyonu olmadığından, bölgesel lojistik üs olma hedefine yönelik bir stratejimiz de yoktur. Bırakalım stratejiyi, liman bölgelerimizin kıyı ve liman master planları dahi yoktur. 2023 yılında Türkiye'nin bugünkü 387 milyon tonluk yük hacmi, hedeflenen 1 trilyon dolarlık dış ticaret hedefi gerçekleştiği takdirde, kabaca 1 milyar tona çıkacak. Liman geliştirme projeleri tamamlandığında, tam kapasite kabaca 500 milyon ton olacak. O halde geri kalan 500 milyon ton yük elleçleme yeteneği önümüzdeki on yılda nasıl kazanılacak? Belli değildir.

Limanelarımız sadece ekonomik değil, aynı zamanda stratejik değere sahiptir. 1997 yılından itibaren çok yanlış bir kararla, özelleştirilmeye başlandı. Böylece devlet, sadece önemli bir gelir kaynağını kaybetmedi, yabancı ortaklıklarla kabotaj haklarımız da yara aldı. Diğer taraftan, limanelarımızın coğrafi dağılımı, lojistik merkez olma hedefi ile örtüşmemektedir. Örneğin, transit yükler için merkezi bir konumda bulunan Ege bölgemizde, henüz mega konteyner gemilerini abrayacak merkezi bir limanı, "hub port" yoktur. Türkiye'deki, limaneların % 80'i demiryolu bağlantısına sahip değildir. Benzer şekilde Türkiye'nin tüm konteyner yüklerinin yarısından çoğu Marmara'da % 84'ü, demiryolu bağlantısı olmayan özel sektör limanelarında işlem görüyor. Dolayısıyla, bu durum İstanbul ve Marmara Bölgesi trafiğini artırıyor. Kara yollarındaki yoğunluk artırıyor.

Gemi İnşa/Tersanecilik

2012 itibariyle Türkiye'nin toplam 300 kızağa sahip, 71 tersanesi vardır.⁶ Senelik toplam gemi inşa kapasitesi 3,6 milyon DWT'dur. İnşa edilebilecek en büyük tonajlı ticaret gemisi 80 bin ton, en büyük mega yat ise 70 metre boyundadır.⁷ Gemi inşa sanayini destekleyecek şekilde dokuz ana, 32 alt alanda yan sanayi kuruluşları faaliyet göstermektedir. Bu sektörde 2011 yılında 62 bin kişi istihdam ediliyordu. Türk tersaneleri, 2001-2011 yılları arasındaki on yıllık dönemde, toplam 4,4 milyon DWT'luk, 615 gemi inşa etti. Türk tersanecileri 2008 yılında ihracattan 2,6 milyar dolar kazanırken, bu değer 2012 yılında 811 milyon dolara düştü. Bu son derece düşük bir değerdir.

6 2012 Deniz Sektör Raporu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul 2012, Sayfa 96.

7 A.g.e. Sayfa 102.

Diğer taraftan Akdeniz’de sadece iki; Ege’de ise bir askeri tersane dışında, sivil tersane bulunmaması, Türkiye’nin mavi uygarlık rotasındaki ciddi eksikliklerindedir. Ege ve Akdeniz kıyılarında sivil sektöre ait yüzer, ya da kuru havuz mevcut değildir. Tüm sivil tersanelerimizin, 20 bin ton üzeri gemi havuzlamaya yönelik yüzer havuz sayısı, sadece dördtür. Diğer yandan Türk tersanelerinin, küçük ve orta boy kimyasal tankerler ile mega yat tasarım ve inşasında, bir dünya markasına dönüştüklerini vurgulamak gerekir. Benzer şekilde Deniz Kuvvetleri’ne ait İstanbul Tersanesi’nde 2005 yılından itibaren tamamen milli tasarım olan ve % 70 katkı payı ile inşa edilen Heybeliada sınıfı korvetlerin de Deniz Kuvvetleri tersanelerinin önemli başarısı olduğunu belirtelim.

Balıkçılık

Ülkemiz, balık ve deniz ürünleri avcılığı için, kabaca 641 bin km² deniz, göl ve akarsulara sahiptir. Buna rağmen dünya su ürünleri avlama/üretiminde yıllık 650 bin ton ile dünya 30’uncusuyuz. Bu miktarın kabaca üçte biri çiftliklerde üretildi. Kişi başı yıllık balık tüketimimiz altı kilogramdır. AB ortalaması 26 kilogramdır.⁸

Ülkemizde 50 bin civarında balıkçı, 20 bin balıkçı teknesi/gemisi mevcuttur. Bunların 2500 kadarı 12 metreden uzun büyük tekne statüsünde olup denizdeki avlanmanın % 90’ını sağlar. Bu durum, dolayısı ile küçük tekne balıkçılığını öldürüyor. Balıkçılıkta öncelik arz eden pek çok konu ile karşı karşıyayız. Balıkçılığımızın bilimsel desteği yoktur. Türkiye denizlerinin 500 metreden derin sularındaki canlı hayatın varlığına yönelik bilimsel bir çalışma, bugüne kadar yapılmamıştır.⁹ Bugüne dek balık stoklarımızı belirlemediğimizden, filo büyüklüğü ile avlama arasında bilimsel bağ kurulamadı. Stoklarını bilmeyen, kota uygulamayan ve Karadeniz dışında deniz yetki alanları veya balıkçılık bölgeleri ilan etmeyen Türkiye’nin deniz canlı varlıkları, güçlü balıkçı filolarına sahip devletler tarafından sömürülmektedir.

Türkiye’nin nüfusunun 2023’te 86 milyon olacağı öngörülmektedir. Dolayısı ile değil artırmak, bugünkü altı kg. yıllık tüketim oranını koruyabilmek için, ya çiftlik balıkçılığı ya da okyanuslarda uzak deniz balıkçılığı geliştirilmek zorundadır.

⁸ Diğer ülkelerde bu miktar şöyledir: Japonya 75 kg., ABD 24 kg., Mısır 16 kg., İspanya 45 kg., İzlanda 90 kg..

⁹ Öztürk, Bayram, Deniz Yazıları, İlke Kitap, İstanbul, 2011, Sayfa 48.

Balıkçılığımızın bu kadar geri kalmasındaki en önemli nedenlerden birisi de, deniz ve denizciliğe yönelik bu faaliyet sahasının 90 yıldır, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı bünyesinde bir daire başkanlığı seviyesinde temsil edilmesinden kaynaklanmaktadır.

Deniz Turizmi: Deniz Turizmini oluşturan unsurlar, deniz turizm araçları ile deniz turizm tesisleridir. Araçlar için yatlar, kurvaziyer gemiler, günübirlik gezi tekneleri ile dalış/dalgıçlık merkezleri, rüzgar sörfü ve centerboard yelkenli tekneler gibi deniz spor ve kültürüne yönelik faaliyet araçları; tesisler için marinalar, kurvaziyer gemi limanları, deniz spor ve kültürüne yönelik konsept tesisler/oteller ile denizcilik /deniz ilgilisi müzeler /galeriler ve denizcilik festivallerine ait alt yapı unsurları sıralanabilir.

Türkiye’de deniz turizminin genel turizm içindeki payı % 20-25’tir. Deniz turizmi, 2013 yılında Türkiye’nin 32 milyar dolar olan turizm gelirleri içinde, 6,4 milyar dolar ile % 20’lik bir payı oluşturmuştur. Deniz turizminde en büyük sermaye kıyılarımızdır. Özellikle Ege’de, Çanakkale’den Antalya’ya kadar uzanan kıyılarımızda mevcut, sayıları 239’u bulan koy ve bükün varlığı, Türkiye’ye has, “*Mavi Yolculuk*” adı altında bir deniz turizm seçeneği oluşturmuştur. Bu sayede 17 bin yatak kapasiteli 2000 teknelik bir filomuz oluştu. 2010 yılında Güney Ege’ye gelen, üç milyon turistin 300 bininin “*mavi yolculuk*” yaptığı değerlendiriliyor.¹⁰ Diğer taraftan, kendi özel yat/tekneleri ile kıyılarımızı kullananlar öncelikle marinalarımızdan yararlanmaktadırlar. Her dört deniz alanında 8333 km. sahile sahip Türkiye’nin yat bağlama kapasitesi, 46 marina ile 15 bin teknedir.¹¹ Marina sayımız, diğer ülkeler ile kıyaslandığında, ABD’nin 19 bin, İsveç’in 1000, İtalya’nın 380 ve İspanya’nın 350 marinası karşısında, düşük seviyede kalmaktadır.

Diğer yandan 239 koy içinde demirlemeye müsait 100’e yakın koyun yat bağlama/demirleme kapasitesinin 4000 civarında olduğu göz önüne alınırsa, aslında nadide koylarımızın şu an bile kapasitesinin sınırlarını zorladığı ortaya çıkmaktadır.

¹⁰ Tezcan, Rüştü, “Mavi Yolculuğun Gayıkları ve Teğneleri”, Koraltürk, Murat, “İskelede Yaşayan, Denizler, Gemiler, Denizciler”, İletişim Kitapları, İstanbul 2013, Sayfa 271-274.

¹¹ 2012 Deniz Sektör Raporu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul 2012, Sayfa 200.

Örneğin 2010 yılında on bin tekne, bu nadide koyları kullandı.¹² Bu miktar her sene artmaktadır. Fethiye-Ölü Deniz, her sene bir milyon turist ağırlamaktadır.¹³ Aşırı kullanımın, koyların doğal yapısını bozacağı göz önüne alınarak, kullanım ve korunmalarına özel tedbirler getirilmeli; ülkemizde inşa edilecek yeni marinaların artık Karadeniz ve Doğu Akdeniz bölgelerinde yoğunlaşması dikkate alınmalıdır.

Deniz turizminde en verimli alanlardan birisi de kruvaziyer gemi turizmidir. 2013 yılında dünya genelinde 21 milyon yolcu kruvaziyer gemilerde taşındı. Bu sektör 40 milyar dolara yakın bir pazara sahip. Sadece Akdeniz’de 121 kurvaziyer gemi çalışıyor. Türkiye’nin ne acıdır ki, tek bir kruvaziyer gemisi yoktur. Çok değil, 40 yıl önce devlete ait, Deniz Yolları’nın onlarca yolcu gemisinin olduğunu not edelim.

Türkiye, kurvaziyer turizmden limanları ile para kazanmaktadır. Halen 12 kurvaziyer limanımız var. Yolcu kabul kapasitemiz 4,2 milyon olmasına rağmen, kurvaziyer turizminde 2012 yılında 1600 ziyaretçi gemi ve 2 milyon turistle uğrak liman statüsünde gelir pastasından binde beş’lik pay alabildik. Yunanistan’ın payının % 3 ile Türkiye’nin 60 katı olduğunu hatırlatalım.

Öte yandan, devletin olmadığı gibi, Deniz Ticaret Odası’nın temsil ettiği armatörlerin de henüz kurvaziyer gemilere sahip olmak gibi hedefleri yok.¹⁴

Denizdibi Madenciliği, deniz diplerinin altındaki hidrokarbon kaynakları başta olmak üzere her türlü madenin su üstüne çıkarılmasını sağlayan sektördür. Türkiye’nin etrafındaki deniz alanlarının dibinde, ekonomik değeri yüksek, başta doğal gaz ve petrol olmak üzere bu tip madenlerin varlığı, teknolojik ve siyasi gelişmeler paralelinde ortaya çıkmayı bekliyor. Çevre denizlerimize göz atalım.

ABD Jeolojik Araştırmalar Merkezi (USGS-US Geological Survey) tarafından Levant havzasında 1,7 milyar varil petrol ile 3,45 trilyon m³ doğal gaz; Nil deltasına yakın havzada 6,3 trilyon m³ doğal gaz, 6 milyar varil sıvı doğal gaz ile 1,8 milyar varil petrol bulunduğu tahmin ediliyor.¹⁵ Ayrıca Girit’in güney ve güneydoğusunda

¹² A.g.e. Sayfa 271.

¹³ Öztürk, Bayram, Deniz Yazıları, İlke Kitap, İstanbul, 2011, Sayfa 205.

¹⁴ A.g.e. Sayfa 205.

¹⁵ USGS Fact Sheet 2010/3027 “Undiscovered Oil and Gas of the Nile Delta” www.geology.com.usgs/nile-delta-oil-and-gas/.

toplam 3,5 trilyon m³ doğal gaz bulunduğu değerlendiriliyor. Karadeniz'in de de hidrokarbon potansiyeli yüksektir. 2012 yılının Şubat ayında Romanya kıyıları açıklarında 40 milyar m³ doğal gaz rezervi bulundu. Türkiye, halen Karadeniz'in 12 değişik bölgesinde, TPAO, yabancı ve milli ortaklar ile petrol ve doğal gaz arıyor. Diğer taraftan Ege'de, 1976 yılında imzalanan Bern Mutabakatı gereğince, Yunanistan ve Türkiye kendi karasuları dışında sismik araştırma yapamıyor. Ancak Ege'de de rezervlerin varlığı biliniyor. Örneğin, Yunanistan, Kuzey Ege'de Taşoz Adası Bölgesinin karasuları içinde 1980'li yıllardan bu yana petrol çıkarıyor.

Ülkemizde şu ana kadar, deniz dibi madenciliği yolu ile elde edilen en önemli ürün Batı Karadeniz'de Akçakoca açıklarında çıkarılan senelik 730 milyon m³ doğal gaz çıkarıyor. Türkiye'nin bu alandaki en büyük açığı 2013 yılına kadar her mevsim, derin su sismik araştırması yapabilecek araştırma gemisine sahip olmayışı idi. Bu nedenle Doğu Akdeniz yetki alanlarımızın sadece % 1'lik sismik taraması yapılabildi. TPAO tarafından 2013 yılında Norveç'ten satın alınan ve Barbaros Hayreddin Paşa ismi verilen gemi, Türkiye'nin bu alandaki ilk araştırma gemisi oldu.¹⁶ Bu gemi ile MTA namına Türkiye'de inşa edilen ve geçen haftalarda denize indirilen, ikinci sismik araştırma gemisi, değişik deniz alanlarında aynı anda varlık gösterme ve araştırma yapmaya olanak sağlayacak.

Denizcilik Öğretim ve Eğitimi

Türkiye'de 2012 yıl itibarı ile 46 bin zabıt ve 117 bin gemi adamı mevcuttur. Donanmaya subay yetiştiren Deniz Harp Okulu dışında, ülkemizde gemi zabiti yetiştirmeye yönelik, dört yıllık 15 fakülte ile iki yıllık yedi Meslek Yüksek Okulu mevcuttur. Bunun dışında gemi adamı yetiştirmeye yönelik 50 Denizcilik Meslek Lisesi, tersane ara elemanı yetiştirmeye yönelik 33 Gemi Yapım Lisesi var. Tüm denizcilik okullarında öğrenim gören öğrenci sayısı, 30 bin civarındadır.

Diğer taraftan deniz hukuku ve deniz bilimleri (deniz jeolojisi, deniz jeofiziği, hidrografi, oşinografi, hidrobiyoloji, vb.) Türk denizciliğinin en zayıf olduğu alanların başında gelmektedir. Ülkemizde, 1983 yılından sonra açılan su ürünleri fakülteleri 20 civarındadır. Ayrıca yine sayıları 20'yi bulan iki yıllık yüksek okullar vardır. Ancak öğretim üyelerinin yetersiz olduğu bu okulların, çoğunun araştırma

¹⁶ Ocak 2013'te Norveçli petrol şirketi Polarcus'tan, 130 milyon dolara satın alınan gemi, üç yıl boyunca yabancı personel ile kullanılacak. 4700 gros tonluk gemi, 85 metre boyunda ve 6500 metre sismik kablo yedekleme yeteneğine sahip.

gemisi olmadığı gibi, laboratuvar olanakları da çok kısıtlıdır. Özetle, ülkemizin deniz hukukçuları ile deniz bilimcilerine acil ihtiyacı vardır.

Destek Sektörler: Denizciliği destekleyen sektörler arasında, çok büyük ekonomik kazançlar sağlamlasalar da devlete prestij ve onur getiren hizmetler vardır. Denizde arama-kurtarma, kılavuzluk hizmetleri, seyir/iletişim kolaylıkları, gemi trafik hizmetleri, deniz meteorolojisi, oşinografi ve hidrografi hizmetleri gibi faaliyetler bu kategoride sayılabilir. Bu alanlarda başta arama kurtarma olmak üzere nitelik ve etkinlik geliştirilmesine ihtiyacımız vardır. Sahil Güvenlik teşkilatının arama ve kurtarma yetenekleri ile denizde kolluk gücü uygulama yetenekleri arasında bir denge kurulmalıdır.

Ayrıca arama ve kurtarmada devlet olanaklarının süratle ve etkinlikle kullanılmasını sağlayacak, dinamik bir arama kurtarma teşkilatı yapılmasına geçilmesi elzemdir. Mevcut teşkilatlanma hantal ve karmaşıktır. Ege’de Türk sahillerine yakın ve kendi arama kurtarma sahamız içinde olduğu halde, Yunan sahil güvenliği tarafından kurtarılanların varlığı bilinmektedir. Denizde zor şartlarda can kurtarmak, söz konusu denizi sahiplenmek ve kullanmak demektir. Ege Denizi’nde can kurtarmak, tatbikat yapmaktan çok daha değerlidir.

Türkiye’de deniz trafiğinin en yoğun olduğu deniz alanları, şüphesiz Boğazlar ve Marmara Denizi’dir. Özellikle her gün kuzeye ve güneye geçiş yapan 140 geminin (20-25 petrol tankeri ile 1-2 LNG (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz) tankeri dahil) varlığının yarattığı güvenlik riskine rağmen, bir güvenlik krizi ortaya çıktığında krizi yönetebilecek “*Deniz Güvenliği Koordinasyon Merkezi*”ne sahip değildir.

Diğer taraftan ülkemiz denizleri ve iç sularında özellikle yaz mevsimlerinde yüzme bilmediği için ölenlerin sayısı 1000’lerle ölçülmektedir. 2008-2013 arasında 5000 kişi hayatını kaybetti. Sadece Kızılırmak nehrinde 276 kişi can verdi. Denizdeki bu ölümlere, kaçak göçmenleri ekleyelim. Sadece 2013 yılında Sahil Güvenlik Komutanlığı 8000 kaçak göçmeni denizde yakalayıp, boğulmaktan kurtardı.¹⁷ Ancak yüzlercesi de boğuldu. Denizlerimizde 2000’lerden itibaren, bu şekilde kaybedilen hayatlar bini geçmiştir. Maalesef yüzme bilmediği için ölen vatandaşlarımızla birlikte değerlendirildiğinde, mavi vatanımız her sene bini aşkın insanın hayatını kaybettiği bir ortama dönüşmektedir. Türkiye bu ayıptan en kısa

¹⁷ Milliyet Gazetesi, 23 Mart 2014.

zamanda kurtulmalıdır. Türkiye’de deniz uygarlığına sahip ülkelerdeki gibi, denizde gönüllü can kurtarmaya yönelik sivil toplum kuruluşlarını kurmalı ve geliştirmelidir. sayıca çok azdır.

Deniz Çevreciliği: Türkiye sadece karadaki çevreyi değil, denizleri de bozarak, sanayileşmenin bedelini ağır ödedi. 1915 yılında 230 çeşit balık olan Marmara’da bugün 52 çeşit balık mevcuttur. İzmit Körfezi, Gemlik Körfezi ve Haliç’in sanayi atıkları ile İstanbul ve Kocaeli’nin kanalizasyonları yıllarca arıtılmadan Marmara’ya verildi. Verilmeye devam ediyor. Türkiye’de yılda kabaca 30 milyon metreküp sanayi atığı denizle buluşuyor. Sanayi tesislerimizin % 98’inin, belediyelerin % 95’inin, turistik tesislerin % 81’inin atık arıtma tesisi yok¹⁸. Daha ilginç, 700 belediyenin henüz kanalizasyonu yok.

Kültürel, Bilimsel ve Sportif Faaliyetler İnsanın her alanda, deniz ve denizcilikle olan etkileşimi, deniz kültürünü yaratır. Deniz kültürü, mavi uygarlığın omurgasıdır. Türkiye’de deniz kültürü gelişmemiştir. Bunun pek çok nedenleri vardır. Deniz kültürü, için etkileşim gerekir. Türkiye’de bu etkileşime giren insan sayısı, nüfusuna oranla çok azdır. 20’nci yüzyılda deniz ve denizcilik, insanların mutlu oldukları hobi alanlarına dönüşmüştür. Denizcilik faaliyetini, maddi kazanç dışında yarışmak, doğaya dönmek, dünyayı keşfetmek, macera aramak, kendi sınırlarını fiziki ve duygusal alanlarda aşmak gibi hedeflere yönelik uygulayan herkes, amatör denizcidir. Amatör denizcilikte, hem amatör denizci, hem de tekne sayısında, denize kıyısı olmayan Avusturya ve İsviçre gibi kara ülkelerinin bile gerisinde kalıyoruz. Kasım 2010 itibariyle “*Bağlama Kütüğüne*” kaydolun tekne sayısı, balıkçı ve yolcu motorları dahil 47,500 dir. Türkiye’de 8333 km. kıyı uzunluğu içinde, km. başına 4 tekne, tekne başına 2218 kişi düşmektedir. 15 bin km. kıyıya sahip Yunanistan’da km. başına 9 tekne, tekne başına 78 kişi düşüyor.¹⁹ Benzer geri kalmışlık, amatör denizcilik ve spor kulüpleri sayısında da söz konusudur. Denize kıyısı olmayan İsviçre’de sadece yelkenden sorumlu 132 spor kulübü²⁰ varken, bu sayı ülkemizde yelken, kürek, kano vb. tüm su sporu branşlar dâhil 150 civarındadır. Bu kulüplerde faaliyet gösteren 8-10 bin lisanslı sporcumuz var,²¹ Amatör Denizci Ehliyetine sahip,

¹⁸ TURMEPA Deniz Çevre Raporu, Naviga Dergisi Şubat 2008, Sayfa 40.

¹⁹ A.g.e. Sayfa 295.

²⁰ <http://www.yachtclub.com/europe/>.

²¹ Atmaca, Sezar, “Deniz Kültürü ve Amatör Sportif Denizcilik”, Koraltürk, Murat, “İskelede Yaşayan,

kabaca 100 bin, amatör denizcimiz var. Türkiye’de sadece yelken sporuna yönelik olarak 2004 yılında 66 kulüp ve 1400 lisanslı sporcu vardı.²² Fransa’nın 2004 yılında 4400 yelken kulübü ile 550 bin yelken sporcusu mevcuttu. Güney Kore’de, günümüzde 750 bin öğrenciye devlet olanakları ile ücretsiz yelken kursu verildiğini not edelim.

Türkiye’de beş deniz müzesi, 12 müze gemi, dört akvaryum ve 53 muhtelif denizcilik müzesi/koleksiyon galerisi ve dalış yapılabilen suni resif/batık bulunmaktadır.²³ Bu sayı ABD ve İngiltere için toplamda sırasıyla 450 ve 700’dür. Deniz Kuvvetleri 90’lı yıllara kadar, maalesef gemi bazında deniz tarih mirasına sahip çıkamamıştır.

Ülkemizde deniz bilimleri alanında, özellikle hidrobiyoloji, deniz jeofiziği, deniz jeolojisi, oşinografi ve hidrografi alt disiplinlerinde uluslararası çapta öneme sahip araştırmalar yok denecek kadar azdır. Marmara fayının incelenmesinden, Süveyş kanalı üzerinden denizlerimize giren yabancı deniz canlılarının varlığına yönelik araştırmaları bile, günümüzde yabancılar yapıyor. Daha kötüsü, Türk Boğazlarının oşinografik ölçüm sistemleri yeterli değil. Boğazlarımızda, temel tuzluluk ve sıcaklık değişimlerini bile inceleyemeyen bir sistemin içindeyiz.²⁴

Psikososyal Güç ve Deniz: Denizcilik gücüne yönelik faaliyetler, gerek yarattığı istihdam, gerekse ulusal gelire yaptığı katkılar sayesinde, geçmişten gelen tarihi miras ve birikimin ışığında, kendine has bir kültür ve toplumsal psikolojik etki alanı yaratır. Bu, elle tutulamayan, somut bir şekilde listelenemeyen, denize ve denizciliğe yönelik psikososyal güç alanıdır. Deniz uygarlığının olmazsa olmazıdır. Bu alan, halkın ve devletin deniz ve denizciliğe yatkınlığı ve yakınlığı ile hayat bulur. Psikososyal güç alanı, Amiral Mahan’ın halkın ve hükümetin karakteri olarak nitelendirdiği faktörlerin bir sentezidir.

Bu gücü analiz ederken, en üst seviyeye, başta denize yönelik durumsal farkındalık olmak üzere, halkın ve devletin deniz ilişki ve çıkarlarına olan ilgi ve yatkınlığını yerleştirebiliriz.

Denizler, Gemiler, Denizciler”, İletişim Kitapları, İstanbul 2013, Sayfa 294.

²² Dülger, Yalçın, Türkiye’de Amatör Denizcilik, Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu Bildirileri, 4-6 Nisan 2004, Deniz Harp Okulu

²³ Aras, Kazankaya, Serhan, “Deniz Müzeleri ve Müzeciliği”, Deniz Basımevi, İstanbul, 2012.

²⁴ A.g.e. Sayfa 81.

Şimdiye kadar incelenen tüm alanlarda, denizciliği bir yaşam tarzı ve ekmek kapısı haline getirememiş, yani yeterince denizcileşmemiş bir Türkiye tablosu belirse de, mavi uygarlığa erişim için siklet merkezi yapılması gereken alan psikosoyal güç alanıdır. Bu alanda, halkın ve hükümetin (devletin) denize ve denizciliğe yönelik karakterinin değiştirilmesi hedeflenmelidir.

Denizcileşme Modeli Mahan'ın denizcilik gücü oluşturmada altı faktörlü yaklaşımı ile günümüz stratejistlerin iki öncelikli grup faktörleri paralelinde, ülkemizin denizcileşmesinde karşımıza nasıl bir tablo çıkıyor? Önce Mahan'ın faktörlerini hatırlayalım. Bunlar, coğrafi durum; tabiat kaynakları ve iklim; ülkenin uzantısı (adalar vs.), nüfus ve halkın karakteri ile hükümetin karakteriydi. Günümüz stratejist ve analistlerine göre birinci öncelikli grupta: Ekonomik güç, teknolojik yetenek ile sosyo-politik ve kültürel güç; İkinci öncelikli grupta ise, coğrafya; deniz ticareti ve kaynaklarına bağımlılık ile hükümet politikası ve vizyonu yer almaktadır.²⁵

Türkiye, her iki grup faktörlerin değerlendirmesi altında yüksek denizcileşme potansiyeline sahiptir. Ancak, en önemli gereksinim, halkın ve hükümetin (idarenin) kültürünün değiştirilmesi, daha doğrusu halk ve idarenin yeni davranış şekline yönlendirilmesidir. Ben burada bir adım öne çıkarak, denizcileşme ya da deniz uygarlığına yönelişi, hükümetler üstü bir hedefe yönelterek, hükümeti (idareyi), devletle değiştiriyorum. Unutulmamalıdır ki halklar denizci doğmaz, denizci olurlar. Bunu yapacak olan da devlettir.

Ülkemizde denizcileşmeyi mümkün kılabilmek için böylece seçmemiz gereken hedef kitle top yekûn halk ve devletin ta kendisidir. Önce genç nüfusun denizcileştirilmesi ve buna paralel, devlet kurum ve kuruluşlarının bilinçlendirilmesi ve davranış değişikliğine yönlendirilmesi, öncelikli hedeflerdir.

Bilinçlendirme, devletin liderliği ve yönetiminde denizi tanıtım ve sevdirmekle gerçekleşecektir. Bilinçlenen kitleler, deniz ve denizciliği refah, güvenlik ve mutluluk aracı olarak görececek; bilinç, eyleme dönüşerek, deniz ve denizcilikle etkileşim sürecini tetikleyecektir. Etkileşimin somut sonuçları, kısa, orta ve uzun vadede denizcilik gücünün ya da mavi uygarlığının temel alanlarında elde edilebilecektir.

Devletin Denizcileşmesi

²⁵ Grove, Eric, The Future of Sea Power, Routledge, London, 1990

Devletin denizcileşmesinin gerek şartı, denizcilik gücünün savunma ve güvenlik dışında kalan tüm alanlarında, bütüncül bir yönetim sağlayacak yetki ve sorumluluklarla donatılmış, sadece denizcilikten sorumlu bir denizcilik bakanlığının kurulmasıdır. Diğer taraftan Türkiye son 35 yılda turizm tekstil ve inşaat sektöründe büyümüştür. Neden bu sektörlerin yanına denizcilik eklenmemiştir? Gelecekte aynı metodoloji ile neden denizcilikle büyümek düşünülmesin?

Halkın Denizcileşmesi

Denizcilik Bakanlığı, öncelikle denizciliğin başta gençlerimiz olmak üzere halka tanıtımı, sevdirmesi ve yaygınlaştırılmasına odaklanmalıdır. Zira halkın denizcileşmesi devletin denizcileşmesinden bile önemlidir. Bu gayretlerin kamu ve özel sektörün tüm kurum ve kuruluşlarının yanı sıra sivil toplum örgütleri ile eşgüdüm içinde yönetilmesi ve yönlendirilmesi esas alınmalıdır. Bu kapsamda bakanlığa bağlı “*Denizcileşme Müsteşarlığı*”nın teşkil edilmesi esas alınmalıdır. Bu kapsamda Denizcileşme Müsteşarlığına bağlı, 1986 öncesi Donanma Vakfının Anadolu’da gerçekleştirdiği teşkilatlanmaya benzer şekilde, “*Toprak Gemi-Denizcileşme Merkezleri*” kurulmalıdır. Bu merkezlerin büyük şehirler ve sahil şehir ve ilçeleri ile göl, baraj gölü ve akarsulara sahip yerleşimlerde yer alması göz önünde tutulmalıdır. Bu süreçte Müsteşarlık, denizcilik gücüne katkıda bulunan tüm kurum, kuruluş ve sivil toplum örgütlerini bir araya getirebilmelidir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Deniz Ticaret Odaları, gemi inşa, balıkçılık, yatçılık, dalgıçlık, römorkaj ve kurtarmacılık, pilotaj, sigortacılık, acentelik, brokerlik, limancılık, marinacılık, deniz eğitim sektörleri meslek kuruluşları, deniz müzeleri ve kültür kuruluşları, amatör denizcilik örgütleri ve dernekleri, yelken, kürek yüzme, off shore kulüpleri, gemi modelcileri, denize ait dergi, kitap ve her türlü medya aracını üreten kurum ve kuruluşlar, “*Deniz Sevenler Derneği*”, “*TURMEPA*”, “*Denizciler Dayanışma Derneği*”, deniz ressamları, gemi modelcileri, deniz şairleri vb. gibi denizcilik gücüne direkt ya da endirekt katkıda bulunan tüm unsurlar, siyasetin etkisinde kalmaksızın denizcileşme faaliyetlerinde bir araya getirilebilmeli, işbirliği ve eşgüdümün sağlandığı bir sinerji ortamı yaratılabilmelidir.

Denizcileşme Müsteşarlığının halkın ve devletin denizcileşmesine yönelik faaliyetleri teorik, fiili, altyapı, bilinçlendirme ve akademik alanlarda icra edilmelidir.

Halkın denizcileşmesi, devletin atacağı adımlara ve kuracağı mekanizmalara bağımlı kalıyor olsa da, Türk halkı başta gençlik olmak üzere, devletin bu konuda eyleme geçmemesi halinde, önerilen yol haritasını kendi uygulamalıdır. Sivil Toplum Örgütleri büyüyerek, etki alanını genişleterek, devletin her alanda önlem almasını, yatırım yapmasını sağlayabilir. Unutulmamalıdır ki, halkın gücü, pek çok alanda devletin önündedir.

Bitirirken

Denizlerle çevrili Anadolu'yu yurt edinmiş atalarımız, gelecek nesilleri böyle bir vatan seçmekle ödüllendirmiştir. 1000 yılı aşkın bir süredir vatan bildiğimiz Anadolu kıyıları, Doğu Akdeniz kıyıları ile birlikte antik çağda deniz uygarlıklarının merkezi olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu, büyük fırsat ve olanaklara rağmen deniz uygarlığı kuramadı. Bu sonuçta, bilim ve teknolojiye geri kalma kadar, en güçlü dönemde denizci ülkelere verilen kapitülasyonlar da önemli rol oynadı. Kapitülasyonları dayatanlar, okyanuslara yayılıp, yeni sömürgelerle zenginleşirken, bu yeni rekabet ortamına, başka oyuncuların çıkmasını engellediler. Türklerin denizcileşmesi ve denizde güçlenmesini önlemek için her şeyi yaptılar. Deniz tarihimiz denizci devletlerin kallesçe baskınlarıyla doludur. Maalesef bu baskını yapanların çoğunluğu, bugün müttefikimizdir.

20'nci yüzyılda denizcilik gücün içinde sadece donanma gücü kurulabildi. Türkiye, deniz uygarlığının en büyük askeri ittifakı olan NATO'ya 1952 yılında üye yapılmasına rağmen, deniz uygarlığı cephesine geçmesine ve halkıyla birlikte denizcileşmesine izin verilmedi. 21'nci yüzyıl başında güçlenen ve deniz uygarlığı ligine yükselen donanmasına da en büyük darbeyi yine, NATO müttefiklerimiz vurdu. Donanmayı hedef alan tüm kumpas davaların izleri, ABD'de korunan ve kollanan Pennsylvania merkezli cemaate çıkmaktadır. Kumpas davaların üzerinde odaklandığı Türk Deniz Kuvvetleri, AB'nin 2009 Türkiye İlerleme Raporunda, Doğu Akdeniz'deki faaliyetleri nedeniyle ismen şikâyet edilmişti. Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi (AİHM) bile, Balyoz davasında taraf tutarak, maddi gerçeği aramadı.

Ülkelerin denizcileşme sürecinde temini en kolay olan unsurlar, ekonomik güç ile elde edilebilenlerdir. Yani savaş gemisi, ticaret gemisi, liman malzemeleri gibi maddi kaynaklarla piyasadan tedarik edilebilen ve elle tutulabilen her şey. Ancak para ile temin edilemeyen unsurlar da vardır. Bunlar deniz bilinci, denizdeki hak ve çıkarları korumaya yönelik deniz jeopolitiği refleksi, deniz ve denizcilik stratejisi oluşturabilme yeteneği, deniz tarihi birikimi, denizcilik kültürü, deniz ve denizcilik

sevgisi gibi, elle tutulamayan soyut unsurlardır. Bunları oluşturmak uzun soluklu ve zahmetlidir. Ayrıca, denizci emperyal devletler bu saydıklarımın oluşmasını arzulamaz ve izin de vermezler. Bu engelleri aşp, başardığımızda, mavi uygarlığın en zor aşaması geçilmiş olacaktır.

Türk gençliği, Atatürk'ün ışığında vatanına sahip çıktığı gibi geleceği olan mavi vatanına ve denizciliğine de sahip çıkacaktır. Yükselen gençlik şelalesinin önünde hiçbir duvar, hiçbir engel direnemez. Gençliğin dinamizmi ile katlanarak büyüyecek denizci Türkiye talebine, devlet kayıtsız kalamayacaktır. Zira denizcileşme daha çok iş, daha çok gelir, daha çok özgürlük ve daha çok mutluluk yaratacaktır. Eğer devlet siyaset üstü bir tutumla gençlik ve halkın denizcileşme taleplerine kayıtsız kalmaz; emperyal hegemonların baskılarına dayanabilir ve Türklerin deniz uygarlığına geçmesini kolaylaştıracak tedbirleri alabilirse, Toprak gemi Anadolu, kendini karaya bağlayan zincirlerini keserek mavi vatan denizlerine kavuşacaktır.

Denizcileşmeyi başaran Anadolu, daha bağımsız, daha uygar, daha demokratik, daha akılcı, daha bilimsel, daha üretken, daha çalışkan, daha cesur, daha çevreci ve tüm bunların sonucunda daha zengin ve daha mutlu olacaktır.