

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTADOĞU COĞRAFYASI VE JEOPOLİTİĞİ ANABİLİM DALI

**BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ'NDE PETROL GELİRLERİNİN
YERLEŞMEYE ETKİSİ**

Doktora Tezi

NİLHAY USTA PAMUK

İstanbul, 2020

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTADOĞU COĞRAFYASI VE JEOPOLİTİĞİ ANABİLİM DALI

**BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ'NDE PETROL GELİRLERİNİN
YERLEŞMEYE ETKİSİ**

Doktora Tezi

NİLHAY USTA PAMUK

DANIŞMAN
PROF. DR. HAMZA AKENGİN

İstanbul, 2020



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüz Ortadoğu Coğrafyası ve Jeopolitiği Anabilim Dalı Doktora öğrencisi 706112001 no'lu Nilhay USTA PAMUK'un hazırladığı **"Birleşik Arap Emirlikleri'nde Petrol Gelirlerinin Yerleşmeye Etkisi"** konulu doktora tezi ile ilgili tez savunması ve sözlü sınavı Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'nin ilgili maddesi uyarınca 20.01.2020 tarihinde saat 14.00.'da yapılmış sorulan sorulara alınan cevaplar sonucunda adayın tezinin Kabulü ne OYBİRLİĞİ/OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ	İMZA
Prof. Dr. Hamza AKENGİN	Kabul	
Prof. Dr. Hülya KAYALI	Kabul	
Doç. Dr. Hüsniye DOLDUR	Kabul	
Doç. Dr. Ali BALCI	Kabul	
Dr. Öğr. Üyesi Kaan KAPAN	Kabul	

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu'nun 22/01/2020 tarih ve 2020/03-02 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Orta Doğu ve İslam Ülkeleri Araştırmaları
Enstitüsü Müdürü

Prof. Dr. İsmail Safa ÜSTÜN

-Tez Onayı 3 iş günü içinde ıslak imzalı 3 (üç) kopya halinde Enstitüye teslim edilmelidir.

ÖZET

Bugün Ortadoğu denilince ilk akla gelen petrol ve petrol bulunmasının bölge ülkeleri üzerinde yarattığı değişim etkisi oluyor. Bu noktada, bölge ülkelerinden Birleşik Arap Emirlikleri’de dünyaca bilinen Dubai ve Abu Dabi gibi Emirlikleri ve geçmişten bugüne geçirdiği değişim ile öne çıkanlar arasındadır. Bu kapsamda çalışmada, bu ülkede keşfedilen petrolün ve ondan sağlanan gelirlerin ülke yerleşimine ne gibi bir etkisi olduğu üzerinde durulmuştur.

Bu çerçevede, araştırmanın ana amacı Birleşik Arap Emirlikleri’nde 1950’li yılların sonlarında keşfedilen petrolün ve ondan elde edilen gelirlerin ülkeyi özellikle yerleşim kavramı üzerinden nasıl etkilediğinin gösterilmesidir. Bu etki yazılı, istatistiksel ve görsel kaynakların kullanımı ile gösterilmeye çalışılmış olup, yine çalışmada çizilmek istenen genel çerçeve ise geçmişte balıkçılıkla uğraşan küçük bir kasaba görüntüsündeki ülkenin son yarım asırda geçirmiş olduğu dönüşümün coğrafyanın beşeri, ekonomik ve fiziki dalları üzerinden gösterilmeye çalışılması olmuştur.

Araştırmada hem literatür taramasından elde edilen veriler hem de ülkeye gerçekleştirilen saha araştırması sırasında elde edilen görseller kullanılmıştır. Literatür taraması kısmında, kitaplardan, makalelerden, tezlerden ve bu ülkeyle ilgili yayınlanan raporlardan yararlanılmış olup, bunların yanı sıra ülkeye dair grafikler, haritalar ve tablolar ile çalışmanın zenginleştirilmesine çalışılmıştır. Tüm bunlara ek olarak, saha araştırması sırasında edinilen görsellerle çalışmanın temel vurgusunun daha da pekiştirilmesi sağlanmıştır.

Özetle, ülkeye saha araştırılmasına gidilmesi, konuya dair elde edilen tüm kaynakların derlenmesi ve yazım aşaması da dahil olarak iki seneyi aşkın bir süreye yayılan bu tezde, günümüzde yıllık 50.000 \$’a yaklaşan kişi başı gelire ve 9.6 milyonu aşan nüfusa sahip olan ülkenin, gelir kaynağının sadece inci avcılığı, gemi inşa işleri ve balıkçılık olduğu dönemlerden bugünkü seviyesine ulaşmasının altında yatan temel nedenin ülkede petrolün keşfi ve ondan elde edilen gelirler olduğu vurgulanarak, bu gelirlerin ülkede yerleşme konusunda yaşanan dönüşüm sürecini nasıl etkilediği irdelenmiştir.

Anahtar kelimeler: Ortadoğu, Birleşik Arap Emirlikleri, Petrol, Nüfus, Şehir Hayatı.

ABSTRACT

Today, when the Middle East is mentioned, the first thing that comes to mind is oil and the effect of the oil discovery on the countries of the region. At this point, among the countries of the region, the United Arab Emirates, with the world-renowned Dubai and Abu Dhabi Emirates, are among the prominent ones with the change it has made from past to present. In this context, the oil discovery in this country and the impact of revenues provided from oil on the settlement of the country will be emphasized.

In this context, the main purpose of the research is to show how in the late 1950s the discovered oil and revenues provided from it in the United Arab Emirates affected the country especially through the concept of settlement. This effect will be tried to be demonstrated by the use of written, statistical and visual resources, and the general framework that will be drawn in the research will be to try to show the transformation of the country in the past half century in the image of a small town engaged in fishing in the past through the human, economic and physical branches of the geography.

Both the data obtained from the literature review and the visuals obtained during the field research conducted in the country will be used in the research. In the literature review section, books, articles, theses and published reports about this country will be utilized, as well as graphics, maps and tables about the country will be enriched. In addition to this, the basic emphasis of the study will be further strengthened by visuals obtained during the field research.

In summary, this thesis spans over two years including field research, compilation of all the sources obtained and the writing stage. Today, at this country-has a per capita income of approximately \$ 50,000 and a population of exceeding 9.6 million- the discovery of oil and revenues provided from oil as the main reason for reaching its present level from the periods when pearl fishing, shipbuilding and fishery will be emphasized and how these revenues affect the transformation process in settling in the country will be examined.

Keywords: The Middle East, The United Arab Emirates, Oil, Population, City Life.

ÖNSÖZ

Doktoranın ilk yıllarında derslere devam kısmında hocalarım tarafından Türkiye’deki akademik ortamda ülkeler üzerine uzmanlaşma konusunda büyük bir boşluk yaşandığı, ülke uzmanı (örneğin Kenya konusunda uzman) denilebilecek kişilerin azlığından bahsedilirdi. Bu doğrultuda, doktora öğrenimimin başından bu yana tez çalışmamı bir ülke analizi üzerine yapma fikri içimde uyanmış oldu.

Başlarda hangi ülke üzerine çalışacağım belli olmasa da üzerinde daha önce çok fazla çalışma yapılmamış (en azından Türkiye’deki akademik ortamda fazla çalışma yapılmamış) bir ülkeyi seçmek düşüncesindeydim. Bu düşüncem Harvard Üniversitesinde akademik çalışmalarını yürüten genç Türk akademisyen Canan Dağdeviren’in Habertürk Gazetesi HT Pazar Eki’ne 21 Mayıs 2017’de verdiği röportajında okuduğum şu sözleri ile daha da perçinlenmiş oldu: “Başarının ilk şartı hayal kurmak, ikincisi hayallerinizin peşinden koşmak, üçüncüsü Allah’ın ilk emri okumak, dört plan yapmak, beş literatürü taramak. Eğer başarmak istiyorsak, literatürde yapılmamış bir şeyi yapmamız lazım. Başka birinin yaptığı şeyi yapıyorsak problem vardır.”¹

İşte bu sözler doktora yükseköğrenim sürecimin kısa bir özetiymiş sanki. Doktora ders aşamasının tamamlanması, doktora yeterlik sınavı derken sıra kesin olarak tez konusunun belirlenmesine geldiğinde, kafamda yer alan birkaç konudan eleme yapmak aşamasında danışman hocam Prof. Dr. Hamza Akengin’in yol göstericiliği ve akademik ortamda çalışmalarda bulunan arkadaşlarımda da tavsiyeleri neticesinde, Basra Körfezi ülkeleri üzerine çalışmaya karar verdim. Güncel olaylar ve şartlar ekseninde, Basra Körfezi’nde yer alan ülkeler üzerine yapılacak akademik çalışmaların kısa dönem içerisinde artı bir değer kazanacağı yaklaşımı da benim bu kararımda etkili oldu.

İlk başta danışman hocam ile birlikte Birleşik Arap Emirlikleri, Umman ve Katar’ın petrol gelirlerinin şehirleşmeyle ilişkisi üzerine karşılaştırmalı bir çalışma yapmak düşüncesi içerisindeydik, ancak daha sonra bu ülkeler arasından Katar’ı eledik; çünkü üç ülke üzerine çalışmanın konuyu karmaşık hale getirip çalışma alanını fazlasıyla zorlaştıracakını fark ettik. Ayrıca, aynı Enstitü’de Hakan Kurdoğlu’nun da Katar’daki enerji kaynakları ve mekânsal

¹<https://www.haberturk.com/saglik/haber/1502256-harvard-ve-mitnin-turk-bilim-kadinlari-ht-pazara-anlatt>
(Erişim Tarihi: 02 Aralık 2019).

değişim üzerine etkileri konusunda yüksek lisans çalışması yapması sebebiyle de Katar'ı çalışmaya dahil etmedik.

Daha sonra, tez önerisi sunumu sırasında, bu çalışmanın bir kısmında yerinde inceleme analizlerine de yer verileceğinden bahisle, Birleşik Arap Emirlikleri ve Umman üzerine değil sadece Birleşik Arap Emirlikleri üzerine bir araştırmada bulunmanın çalışmanın verimi açısından daha iyi olacağına kararına varıldı.

Bu itibarla, “Birleşik Arap Emirlikleri’nde Petrol Gelirlerinin Yerleşmeye Etkisi” konulu çalışmam başlamış oldu.

Tüm bunlar çerçevesinde, tez konusunun belirlenmesi, hazırlık ve tamamlamaya giden tüm aşamalarda bilgi birikimi, tavsiye ve yardımlarını esirgemedi, her zaman yol gösterici ve destekleyici olan danışman hocam Sayın Prof. Dr. Hamza AKENGİN’e ve doktora öğrenimim boyunca yanımda olan tüm akademisyenlere teşekkür ederim.

Bunun yanı sıra, çalışmada beni daima destekleyerek yanımda olan sevgili anneme, babama, kız kardeşime ve B.A.E.’ne yaptığım yerinde inceleme gezisinde yanımda olarak bana çok yardım eden eşime en içten duygularıyla teşekkür eder, çalışmamı kısa bir süre önce kaybettiğim canım teyzeme ithaf etmek isterim.

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 1. B.A.E.'nin Dünya Üzerindeki Lokasyon Görseli	4
Şekil 2. Çalışma Planı	10
Şekil 3. Yer Altında Petrol Oluşumu Görseli	19
Şekil 4. 2017 Yılı Dünyadaki Petrol Rezervi Dağılımı	28
Şekil 5. 2015-2021 Yılları Arası Ham Petrol Ticaret Artışı ve 2021 Yılı Ham Petrol Ticaret Ağı	32
Şekil 6. Dünya Haritası Üzerinde Ortadoğu Ülkeleri	49
Şekil 7. B.A.E. İdari Dağılım Görüntüsü	60
Şekil 8. B.A.E. Uydu'dan Görüntüsü	65
Şekil 9. B.A.E.'deki Topografik Durumu Gösterir Maket Görseli	66
Şekil 10. 1966-2020 Arası Dönemde Dubai Şehirleşme Sürecinin Önemli Adımları	161
Şekil 11. 1960 Yılı Dubai Şehir Planı	169
Şekil 12. 1971 Yılı Dubai Şehir Planı (2. John Harris Plan)	170
Şekil 13. Dubai Urban Master Plan 2020	171
Şekil 14. Dubai Urban Master Plan 2020 Uydu Görüntüsü İle	171

GRAFİK LİSTESİ

	Sayfa No
Grafik 1. Küresel Enerji Tüketim Oranları-2015	15
Grafik 2. 2006-2015 Yılları Arasında Bölgesel Olarak Dünyadaki Petrol Üretimi	29
Grafik 3. 2006-2015 Yılları Arasında Bölgesel Olarak Dünyadaki Petrol Tüketimi	30
Grafik 4. 2014 Yılı Verilerine Göre Dünyada Petrol Rezervleri ve Kalan Süreleri-Bölgesel	31
Grafik 5. Ülkelere Göre Kanıtlanmış Petrol Rezervleri Sıralaması – 2018	34
Grafik 6. 1969-2015 Arasında ABD Doları Üzerinden Petrol Fiyatları ve OPEC Tarihindeki Önemli Olaylar	40
Grafik 7. B.A.E. Yüz Ölçümünün Emirliklere Dağılımı (%)	61
Grafik 8. 1975-2018 Arası GSYİH (Milyar \$)	84
Grafik 9. 1975-2000 Yılları Arasında GSYİH'nın Sektörlere Göre Dağılımı	88
Grafik 10. 1960-2018 Arası Nüfus Artışı	91
Grafik 11. 2018 Verilerine Göre Nüfus Piramidi	92
Grafik 12. Ülkedeki Nüfusun Etnik Kökene Göre Dağılımı (%)	93
Grafik 13. 2018 Yılında Nüfusun Yaş Gruplarına Göre Dağılımı (%)	96
Grafik 14. 1990-2017 HDI Verileri	97
Grafik 15. Dubai'de Uzunluğu 150 Metre ve Üzeri Olan Binalara Dair Grafik	157
Grafik 16. B.A.E Genelinde 1986-2018 Arasında Gerçekleşen Günlük Uçuş Sayıları	166
Grafik 17. 2008-2017 Arasında B.A.E.'deki Havalimanlarından Gerçekleşen Uçuş Sayıları	168

HARİTA LİSTESİ

	Sayfa No
Harita 1. B.A.E. Lokasyon Haritası	59
Harita 2. B.A.E. Fiziki Haritası	68
Harita 3. B.A.E.'ndeki Çöl ve Vahalar	69

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 1. Yenilenebilir - Yenilenemeyen Kaynaklar ve Özellikleri	16
Tablo 2. Dünya Enerji Talebi	17
Tablo 3. Dünyadaki Kanıtlanmış Petrol Rezervlerinin Bölgesel Dağılımı-2018	33
Tablo 4. Ülkelere Göre Kanıtlanmış Petrol Rezervleri Sıralaması-2018	33
Tablo 5. 1980-2010 Yılları Arasında OPEC Ülkeleri Petrol Rezervleri (Milyar Varil)	37
Tablo 6. 2007-2025 Yılları Arasındaki Tahmini Petrol Üretim Verileri (Milyon Varil/Günlük)	41
Tablo 7. Petrol Üreten Ülkelerin Toplam Rezervlerine Göre Sıralaması-2018	42
Tablo 8. Ham Petrol İhracat Gelirleri 2016-2018 (1000 \$)	44
Tablo 9. B.A.E.'nde Yer Alan Rezervler	44
Tablo 10: B.A.E'de Yer Alan Petrol Boru Hatları	47
Tablo 11. Ortadoğu Ülkelerinin Yüz Ölçümü ve Başkentleri	50
Tablo 12.2019-2035-2050 Yılları için Ortadoğu Ülkelerinin Tahmini Nüfus Sayıları ve 2020-2050 Yıllarında Şehir Nüfusu (%)	52
Tablo 13. Ortadoğu Ülkelerinde 1950-1980-2010-2040 Yıllarında Şehir Nüfusu (%)	57
Tablo 14. Bazı Ortadoğu Ülkelerinde 1965-1987-2017 Yıllarında Kırsal Nüfus (%)	58
Tablo 15.B.A.E.'deki En Yüksek Yerler Sıralaması	67
Tablo 16. Emirlikler ve Yöneticileri	75
Tablo 17. B.A.E.'ne İlişkin Temel Ekonomik Göstergeler	83
Tablo 18. 1975-2018 Arası GSYİH (Milyar \$)	83
Tablo 19. B.A.E. Genel İhracat Verileri 2016-2018 (ilk 10 ürün) (1000 \$)	86
Tablo 20.1975-2000 Yılları Arasında B.A.E.'nin GSYİH'nin Ekonomik Sektörlere Göre Dağılımı	87
Tablo 21. 2001-2017 Arası B.A.E. Kamu Gelirleri ve Petrol-Doğal Gazın Gelirler İçindeki Yeri	89
Tablo 22. B.A.E. Nüfusu Yıllara Göre	90
Tablo 23. Etnik Yapıya Göre Ülkedeki Nüfus Dağılımı	92
Tablo 24. 2018 Verilerine Göre En Kalabalık Yerleşim Yerleri	93
Tablo 25. Yıllara Göre İşsizlik (%)	95
Tablo 26. 2018 Verilerine Göre Ülkedeki Genel Nüfus Özellikleri	96
Tablo 27. Abu Dabi'de 1960-1970 Arası Dönemde ve 2018 Yılındaki Bazı Verilere Dair Karşılaştırma Tablosu	154
Tablo 28. Dubai'de 1993-2017 Yılları Arası Bina Sayıları	155
Tablo 29. Dubai' de 2010-2017 Yılları Arasındaki İnşa Ruhsatı Verilen Yeni Bina Sayıları	155

Tablo 30. B.A.E' de 1975-2016 Yılları Arasında Mevcut Otel Sayıları	156
Tablo 31. B.A.E'de Yer Alan Havalimanları	164
Tablo 32. B.A.E Genelinde 1986-2018 Arasında Gerçekleşen Günlük Uçuş Sayıları	165
Tablo 33. 2018 Yılında Yolcu Sayısı Bakımından En Yoğun Havalimanları Sıralaması- İlk 10	167
Tablo 34. 2008-2017 Arasında B.A.E.'deki Havalimanlarından Gerçekleşen Uçuş Sayıları	167

FOTO LİSTESİ

Sayfa No

Foto 1. Plankton Görseli	18
Foto 2. Petrolün Kimyasal İçeriği	20
Foto 3. Petrol Grupları	21
Foto 4. Örnek Bir Petrol Üretim Platformu	22
Foto 5. B.A.E.'de 1962 Yılındaki Bir Petrol Üretim Platformu	23
Foto 6. Eski Çağlarda Bitüm ile Kaplı Bir Kayık Temsili	25
Foto 7. En Küçük Emirlik Ajman'dan 1990'lı Yıllara Ait Bir Görüntü	62
Foto 8. Hacer Dağları'ndan Bir Görüntü	64
Foto 9. Resul Kayme 1990'lardan Bir Görüntü	64
Foto 10. Al Garbia Vahasından Bir Görüntü	73
Foto 11. Federal Yüksek Konsey ve 7 Emir	82
Foto 12. Abu Dabi 1962	99
Foto 13. Abu Dabi 2018	100
Foto 14. Abu Dabi Kıyıları 1960 Yılı	101
Foto 15. Abu Dabi'den Şehir Manzarası	101
Foto 16. Palmiye Yapraklarından Yapılan <i>Arish</i> Adlı Evler ve Yerel Halk	102
Foto 17. Abu Dabi Geleneksel Arish (Barasti) Evleri – Evlerin Kenarında İlk Ana Yol 1961 Yılı	103
Foto 18. B.A.E. 20. Yüzyılın İlk Yarısında Çarşı Görünümü	104
Foto 19. Dubai Mall'dan Bir Görüntü	104
Foto 20. Abu Dabi Al Maqta Kulesi 1950	105
Foto 21 (a/b). Abu Dabi Al Maqta Köprüsü 1969 - 2000 ler	105
Foto 22 (a). Abu Dabi Havalimanı 1961	106
Foto 22 (b). Abu Dabi Havalimanı 2016	106
Foto 23. Dubai Koyu 1935 Yılı	107
Foto 24. Dubai Koyu 1950'lerde	108
Foto 25. Dubai Koyu 1993'te	108
Foto 26. Dubai Koyu 2015	109
Foto 27 (a). Deira Yakınlarındaki Dubai Saat Kulesi - 1969	110
Foto 27 (b). Deira Yakınlarındaki Dubai Saat Kulesi - 2000	110

Foto 28 (a). Dubai Şarjah Yolu -1968	111
Foto 28 (b). Dubai Şarjah Yolu -2000 ler	111
Foto 29 (a). Abu Dabi Koyu-Volkan Çeşmesi'nin Bulunduğu Alan- 1960	112
Foto 29 (b). Abu Dabi Koyu-Volkan Çeşmesi'nin Bulunduğu Alan- 1988	112
Foto 30 (a/b). Abu Dabi Koyu Yolu 1990'daki Hali ve 2017'deki Hali	113
Foto 31(a). B.A.E.'de 1970'lerde Bir Otoyol & Trafik Görseli	114
Foto 31 (b). B.A.E.'de 2018'de Bir Otoyol & Trafik Görseli	114
Foto 32 (a). Al Ain Meydanı -1960	115
Foto 32 (b). Al Ain Meydanı -2010'lar	115
Foto 33 (a/b). Şarjah Limanı 1960 Yılı ve 2000'ler	116
Foto 34 (a). Şarjah Kıyısı -1990	117
Foto 34 (b). 2025 Master Planına Göre Düzenlenecek Şarjah Kıyı Şeridi Maketi	117
Foto 35 (a). Ajman Şehir Merkezi- 1950	118
Foto 35 (b). Ajman Şehir Merkezi- 1998	118
Foto 35 (c). Ajman Şehir Merkezi-2017	119
Foto 36 (a/b). Resul Kayme Kıyıları 1930-1960	120
Foto 36 (c). Resul Kayme Kıyıları 2015	120
Foto 37 (a). Ummül Kuveyn Kıyıları 1963	121
Foto 37(b). Ummül Kuveyn Kıyıları 1998	121
Foto 37 (c). Ummül Kuveyn Kıyıları 2016	122
Foto 38 (a). Fuceyra'da Yerleşim-1965	123
Foto 38 (b). Fuceyra'dan Şehir Manzarası – 2011	123
Foto 39 (a/b). British Petrol (BP) Ofisinin 1960'larda Abu Dabi'deki Merkezi ve 2018'de Abu Dabi'deki ADNOC (Abu Dabi Milli Petrol Şirketi) Merkezi	124
Foto 40 (a). Al Bidyah Cami-Fuceyra	125
Foto 40 (b). Al Noor Cami-Şarjah	125
Foto 40 (c). Şeyh Zayed Cami-Abu Dabi	125
Foto 41. Şeyh Zayed Cami -2018	126
Foto 42. Şeyh Zayed Cami Yapılırken (1996) ve Cami Yapımı Bittiğinde (2007)	126
Foto 43. Şeyh Saeed Al Maktoum Evi	127
Foto 44. Şarjah Merkez Çarşı	128
Foto 45. Şarjah Merkez Çarşı-Akşam Görüntüsü	129
Foto 46. Şarjah Eski Pazar 1969	129
Foto 47. Abu Dabi Heritage (Miras) Müzesi	130
Foto 48. Eski Bir B.A.E. Dağ Evi Örneği Temsili - Oasis (Vaha) Evi İçi Örneği Temsili – Geleneksel Sulamada Kullanılan Kuyu Örnekleri Temsili	130
Foto 49. B.A.E.'de 6 Şeritli Otoyol	131
Foto 50. B.A.E. Otoyol Tabelaları	131
Foto 51. B.A.E. Kırmızı Şeritli Otoyol	131
Foto 52 (a/b) Louvre Abu Dabi Müzesi	132
Foto 53. Louvre Müzesi - Abu Dabi	133

Foto 54. Dubai Atlantis Oteli	134
Foto 55. Dubai’de Yapay Adalar Üzerindeki Evlerden Bir Örnek	134
Foto 56. Dubai Finans Merkezi Yolu Üzeri	135
Foto 57. Dubai Finans Merkezi Metro Durağı	135
Foto 58. Burj Khalifa Binası	136
Foto 59. Burj Khalifa’dan Akşam Görüntüsü	136
Foto 60. Dubai Burj Al Arab Oteli	137
Foto 61 (a/b) Dubai Çerçeve Binası	138
Foto 62. Çerçeve Binası’ndan Görülen Dubai’den Gece Şehir Manzarası	139
Foto 63. Dubai Müzesi	140
Foto 64. Eski Dönemlerde Balıkçılık Ve İnsan Taşımacılığında Kullanılan Kayıklar	140
Foto 65. Dubai’de Bir Expat Topluluğu	141
Foto 66. Dubai’de Expatların Yaşadığı Bir Bina	142
Foto 67. Dubai’de Expatların Yaşadığı Mahallerden Birinde Bir Apartmanın Balkonlarından Görüntü	142
Foto 68. Şarjah’tan Genel Bir Görüntü	143
Foto 69. Şarjah’tan Bir Akşam Görüntüsü	143
Foto 70. Şarjah İslam Medeniyeti Müzesi	144
Foto 71. El Cezeri’nin Ünlü Filli Su Saati Eseri-Şarjah İslam Medeniyeti Müzesi’nden Bir Görüntü	144
Foto 72. Şarjah’ta Expatların Yaşadığı Binalardan Görüntüler	145
Foto 73. 1958 Yılında Abu Dabi Kıyılarını Gösteren Bir Hava Fotoğrafı	146
Foto 74. Abu Dabi’nin 1984-2016 Yılları Arasındaki Uydu Görüntüleri	149
Foto 75. Dubai Kıyıları’nın 1984-2016 Arasındaki Uydu Görüntüleri	152
Foto 76. Palmiye Jumeirah 2019	173
Foto 77. Nasa’nın Palmiye Jumeirah’a Ait Görüntüleri	175
Foto 78. Nasa’nın Dubai Kıyılarına Dair Uydu Görüntüsü-2019	176
Foto 79. Masdar City’den Görüntüler	178
Foto 80. Masdar City İnşaatı Görseli 2012	179
Foto 81. Masdar City İnşaatı Devam Ederken	179
Foto 82. Masdar City Tamamlanmış Hali Tasarım Görseli	180
Foto 83. Masdar City İç Mekan Görüntüsü	180
Foto 84. 2117 Yılı Mars’ta Yaşam Simülasyonuna Dair Görsel	183

KISALTMALAR

ACI Airports Council International- Uluslararası Havalimanları Konseyi

ADCO The Abu Dhabi Company for Onshore Petroleum Operations-Abu Dabi Kıyı Petrolü Faaliyetleri Şirketi

ADMA-OPCO Abu Dhabi Marine Operating Company- Abu Dabi Denizcilik İşletmesi Şirketi

ADNOC The Abu Dhabi National Oil Company- Abu Dabi Ulusal Petrol Şirketi

B.A.E. Birleşik Arap Emirlikleri

DNEC Dubai Nuclear Energy Committee-Dubai Nükleer Enerji Komitesi

DPE Dubai Petroleum Establishment-Dubai Petrol Kurumu

DSCE The Dubai Supreme Council of Energy- Yüksek Enerji Konseyi

ENOC Emirates National Oil Company – Emirlikler Ulusal Petrol Şirketi

GCAA The General Civil Aviation Authority- Genel Sivil Havacılık Otoritesi

GSYİH Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

GSMH Gayri Safi Milli Hasıla

IATA The International Air Transport Association-Uluslararası Hava Ulaşım Birliği

IMD International Institute for Management Development-Uluslararası Yönetim Geliştirme Enstitüsü

IRENA International Renewable Energy Agency- Uluslararası Yenilebilir Enerji Ajansı

OPEC The Organisation of The Petroleum Exporting Countries-Petrol İhraç Eden Ülkeler Organizasyonu

Sharjah LPG (Liquefied Petroleum Gas) Corporation-Şarjah Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Ortaklığı

SPC The Supreme Petroleum Council -Yüksek Petrol Konseyi

ZADCO Zakum Development Company-Zakum Geliştirme Şirketi

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
ÖNSÖZ	iii
ŞEKİL LİSTESİ	v
GRAFİK LİSTESİ	v
HARİTA LİSTESİ	vi
TABLO LİSTESİ	vi
FOTO LİSTESİ	vii
KISALTMALAR	x
İÇİNDEKİLER	xi
GİRİŞ	1
BÖLÜM 1: YÖNTEM & AMAÇ	7
1.1. Araştırmanın Amacı	7
1.2. Araştırmanın Yöntemi	8
1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları	10
1.4. Literatür Taraması	10
BÖLÜM 2: ORTADOĞU'DA PETROL	15
2.1. Enerji Kaynakları İçerisinde Petrol	15
2.1.1. Petrolün Tanımı	18
2.1.1.1. Petrolün Sınıflandırılması	20
2.1.2. Petrolün Kısa Tarihçesi	24
2.2. Dünyadaki Petrol Rezervleri	27
2.3. Ortadoğu Petrolleri	35
2.3.1. B.A.E. Petrolleri	42
BÖLÜM 3: ORTADOĞU'DA YERLEŞME	48
3.1. Ortadoğu'da Yerleşmenin Genel Özellikleri	48
3.2. Ortadoğu'da Şehirleşme	54
BÖLÜM 4: BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ'NİN (B.A.E.) GENEL ÖZELLİKLERİ	59
4.1. Coğrafi Konum ve Doğal Özellikler	59
4.1.1. Yer Şekilleri	63
4.1.2. İklim ve Bitki Örtüsü	70
4.2. Birleşik Arap Emirlikleri'nin Tarihi Geçmişi	74
4.2.1. Körfezde İngilizler	76

4.2.2. Ülkenin Kuruluşu	77
4.2.3. Kabileler ve Dini Yapı.....	79
4.2.4. İdari ve Siyasi Yapı	81
4.3. Ülke Ekonomisi	83
4.4. Sosyal ve Demografik Durum.....	90
BÖLÜM 5: BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ'NDE (B.A.E) YERLEŞME	98
5.1. Petrol Öncesi ve Petrol Sonrası Döneme Dair Karşılaştırmalı Görüntüler	98
5.2. 2018 Yılına Ait B.A.E. Saha Araştırması Görüntüleri.....	130
5.3. Hava Fotoğrafları ve Uydu Görüntüleri	146
5.4. Şehirleşmeye Dair Sayılar Veriler.....	154
5.4.1. B.A.E.'nin Gelişim Örneği Olarak Havacılık Sektörü	161
5.5. B.A.E. Şehir Planları ve Geleceğe Yönelik Projeler	169
5.5.1. Şehir Planları ve Değişim	169
5.5.2. Dubai Yapay Adaları	172
5.5.3. Masdar City Projesi	176
5.5.4. Mars'ta Yaşam Planı Üzerine	181
BÖLÜM 6: BULGULAR.....	184
SONUÇ&ÖNERİLER	194
KAYNAKÇA	198

GİRİŞ

Birleşik Arap Emirlikleri (B.A.E.) günümüzde artık Abu Dabi, Dubai gibi hem turistik hem ekonomik anlamda ilgi çeken Emirlikleri ve lüks şehir yaşamı ile bilinen bir ülke haline gelmiş olup, bu araştırmada da, Birleşik Arap Emirlikleri'nin bugünlere gelişinin altında yatan nedenlerden biri belki de en önemlisi olarak petrolden elde edilen gelirlerin ülkedeki yerleşim üzerindeki etkileri üzerinde durulmuştur.

Bu itibarla, çalışmanın bir kısmı petrol gelirleri bir kısmı da yerleşme konusu üzerine olduğu için hem ekonomik verilere yer verilerek hem de fiziki ve beşeri coğrafya açısından da ülkenin sahip olduğu özellikler irdelenmiştir. Bu şekilde, beşeri ve ekonomik coğrafyanın bir arada harmanlandığı, fiziki coğrafyaya dair bilgilere de yer verilen bir çalışma sunulmaya çalışılmıştır.

Birleşik Arap Emirlikleri üzerine şu ana kadar yapılan çalışmalar incelendiğinde yoğunlukla ülkenin iktisadi yapısı, nüfusu, dış ticaret verileri ve turizmi konularına odaklanıldığı görülmektedir. Söz konusu ülkenin hem ekonomik özelliklerinin hem de beşeri yapısının aynı çalışmada toplanması konusunda bir boşluk olduğu fark edilmiştir. Bu kapsamda, bahse konu çalışmada amaç 60 yıl önce balıkçılıkla geçinen sıradan bir kasaba ve çöl bölgesi görünümündeki ülkenin bugünkü görüntüsüne nasıl evrilerek ulaştığının beşeri ve ekonomik coğrafyadan yararlanılarak yansıtılabilmesidir.

Ülkedeki gelirin sadece inci avcılığı, gemi inşası ve balıkçılıktan sağlandığı dönemlerden bugün 380 milyar \$ lık bir Gayrisafi yurtiçi hasılaya (GSYİH)² ulaşmasında, bunun yanında ayrıca 45.000 \$ aşan kişi başı yıllık gelir seviyesine ve de 9.6 milyonu aşan bir nüfusa sahip olmasında, birincil olarak petrol rezervlerinin keşfi ve buradan sağlanan gelirlerin, sonrasında ise yine petrol gelirlerinden gelen sermaye ile önü açılan inşaat, sanayi ve ticaret gibi alanlardaki faaliyetlerin de önemi büyüktür. Bu çerçevede, çalışmada petrolün ülke için önemi vurgulanarak ilk petrol kuyuları açıldığından bu yana neler değiştiği gösterilerek, yüz ölçümünün çok büyük kısmı çöl olan bu arazide dünya ticareti için nasıl bir çekim merkezi

²GSYİH bir ülkenin ekonomik büyüklüğünün birkaç ölçütünden biridir ve GSYİH bir ülke sınırları içerisinde belli bir zaman içinde (1 yıl, 1 ay, 3 ay gibi), üretilen tüm nihai mal ve hizmetlerin para birimi cinsinden değeridir.

kurulabiliyormuş bu gözler önüne serilmeye çalışılmış ve böylelikle, Birleşik Arap Emirliklerinde petrol gelirlerinin yerleşmeye olumlu yönde bir etkisi olduğu vurgulanmıştır.

Günümüz küresel siyaseti içerisinde, devletlerin kendi iç dinamiklerini bunun yanında bir de dış ilişkilerini etkileyen bazı önemli etmenler olduğu bilinmektedir. Bu kapsamda, ülkelerin yer altı zenginlikleri bu faktörlerden biri olup, petrol yataklarının zenginliği de buna en güzel örneklerdendir.

Mevcut şartlarda ülkelerin enerji ihtiyaçlarını karşılamaları konusunda iki türlü kaynak karşımıza çıkar: Bunlardan ilki yenilenemeyen kaynaklar ya da fosil yakıtlar olarak bilinen kömür, doğal gaz ve petrolü kapsayan birincil kaynaklar olup, ikinci kısım ise ikincil kaynaklar olarak adlandırılan su, rüzgar, biomass, hidro ve deniz-dalgayı kapsayan yenilenebilir kaynaklardır. Bugün dünyadaki enerji talebinin karşılanması konusunda yenilenebilir kaynaklara bir yöneliş olsa bile ihtiyaç %90'a varan oranlarda hala fosil yakıtlar üzerinden diğer bir deyişle yenilebilir olmayan kaynaklar üzerinden sağlanmaktadır. İşte bu noktada çalışmadaki ana vurgulardan biri de, bahsi geçen kaynaklar arasında yer alan petroldür.

Petrolün kelime anlamı üzerinden başladığında; kelimenin Latince'deki taş anlamına gelen "çatra patra" ve yağ manasında kullanılan "ölçüm" kelimelerinin birleşmesinden oluştuğu görülür. Kimyasal olarak bakıldığında ise petrol yeraltında bulunan kayaçların gözeneklerinde kendine yer bulan bir tür hidrokarbon olup tabiatta sıvı, katı, gaz halinde görülebilir. Bu kimyasalın tarihesinin ise Milattan önceye dayandığı ve aslında o dönemlerden itibaren kullanılmaya başlandığı ama bugünkü öneminin özellikle 19. yüzyılın sonlarında petrol kuyusu açma faaliyetlerinin başlamasıyla anlaşıldığı görülür. Araştırmalara göre milattan önceki dönemlerde ilk olarak Mezopotamya'da kullanılmaya başlandığı anlaşılan petrol, o zamanlarda inşaatlar için harç malzemesi, gemi kalafatlama malzemesi olarak ve ayrıca Mısır'da da mumyalama işlerinde kullanılmaktaydı (Keleş, 2008: 4-13).

Eskiden, toprak altındaki çatlaklardan sızarak yeryüzüne ulaşan ve çamurlu yarı katı bir madde olarak bilinen petrole "bitümen" adı verilmekteydi (Altıokka, 2008: 3). Günümüzde ise petrol yalnızca bir enerji hammaddesi olarak değil bunun yanı sıra, gündelik yaşamda ulaşım ve plastik, demir-çelik, boya, eczacılık gibi birçok sanayi dalında ihtiyaç duyulan bir hammadde olarak kullanılmaktadır (Hamdard, 2012: 30).

Günümüzde dünya üzerindeki petrol rezervleri denilince ilk akla gelen bölgenin Ortadoğu olduğu, bu bölgede de Suudi Arabistan, Irak, İran, Birleşik Arap Emirlikleri ve Kuveyt'in en fazla rezerve sahip ülkeler olduğu bilinmektedir. Ortadoğu'nun ardından ise Orta ve Güney Amerika bölgeleri dünya üzerinde petrol rezervi fazla olan diğer bölgelerdir, burada özellikle Venezuela rezervlerinin fazlalığı ile dikkat çekmektedir. Afrika Kıtası'ndan ise , Nijerya, Cezayir ve Libya'nın, ayrıca Asya Kıtası'ndan Rusya'nın da önemli miktarlarda petrol rezervine sahip olduğu bilinmektedir (Keleş, 2008: 17).

Dünya'da ilk defa A.B.D.'de 1859 yılında bir petrol kuyusunun açılması günümüzdeki bilinen manasıyla petrol çağının başlangıcını oluşturmakta olup, bu tarihten sonra petrol arayıcıları sadece A.B.D.'de değil dünya üzerindeki farklı ülkelerde de arama faaliyetlerine başlamışlardır. Bu kapsamda, Ortadoğu bölgesinde ilk petrol kuyusu İran'da 1884 yılında açılmış, (Özey, 2012: 92) sonrasında da bölgede bulunan başka ülkelerde kuyular ardı ardına açılmıştır.

Bugün petrol denilen bu hidrokarbon sadece ulaşım alanında gerekli bir madde olmanın çok çok dışına taşarak ilaç sanayisinden, kozmetik sanayisine, plastik sanayisinden, tekstil sanayisine birçok sektörde vazgeçilmez bir kimyasal haline de gelmiştir. Kısacası günlük yaşamın birebir içinde kullanılmaktadır. Bu itibarla, günlük ihtiyaçlarının içinde yer alan bir madde olmasından dolayı insanoğlunun petrole bu derece bağlı hale gelmesi, petrolün stratejik önemini de ister istemez arttırmıştır. İşte tam bu noktada, bir ülkenin petrol rezervlerine sahip olması onun diğer dünya ülkeleri arasından sıyrılarak, gelirler bakımından üst sıralara yerleşmesini sağlayan bir etmen haline gelmiştir. Çalışma için seçilen ülke Birleşik Arap Emirlikleri'de petrol rezervlerine sahip olma özelliğini yerinde ve etkin kullanmayı bilmiş ve bunu kendi tarihsel gelişimi açısından fırsata dönüştürebilmiş bir ülkedir. Buradan hareketle, Birleşik Arap Emirlikleri'nde petrol gelirlerinin nasıl kullanıldığı ve bunun mekânsal dönüşüme nasıl yansdığına araştırılması bu çalışmanın ana problemidir.

Petrol kavramı hakkındaki bu kısa bilgilendirmeden sonra, Ortadoğu'dan bu çalışma için seçilen ülke Birleşik Arap Emirlikleri'nin genel özellikleri ise şöyledir:



Şekil 1. B.A.E.'nin Dünya Üzerindeki Lokasyon Görseli³

83.600 km² lik yüz ölçümü ile Birleşik Arap Emirlikleri Basra Körfezi ve Umman Körfezi kıyısında, Suudi Arabistan ve Umman arasında bulunan bir ülkedir. Ülke Abu Dabi, Dubai, Şarjah, Resul Kayme, Ummül Kuveyn, Fuceyra ve Ajman adlı 7 emirlikten oluşmaktadır.

Ülke içerisindeki yer alan Emirliklerin her birinin kendine has, dikkat çeken bazı özellikleri bulunur. Örnek vermek gerekirse, Abu Dabi yüz ölçümü olarak en büyük emirliktir ve ülke yönetimindeki lider rolü ile dikkat çekmektedir, Dubai ise 2. büyük emirliktir ve ülkedeki ticaretin kalbinin attığı yer olarak bilinir. Şarjah ise, Emirlikler arasında eğitimsel ve kültürel faaliyetler yönünden dikkat çeker, Ajman ise yüz ölçümü olarak ülkenin en küçük emirliğidir. Ummül Kuveyn de yüz ölçümü olarak büyük bir emirlik değildir, ancak telekomünikasyon ve ulaşım ağının gelişmiş olması ile bilinir. Resul Kayme ise, ülkenin tarım merkezi olarak adlandırılır ve bu konuda faaliyet gösteren çiftlikleri ile bilinir, bunun yanı sıra Emirlikte turistik öneme sahip birçok müze de bulunur. Fuceyra Emirliği ise, Umman Körfezindeki tek emirliktir ve dalış faaliyetleri ve plajları meşhurdur.

Ülkedeki nüfus durumuna bakıldığında ise, bugün 9.5 milyonu aşkın kişinin ülke topraklarında yaşamını sürdürdüğü ve dikkat çekici bir yön olarak yabancı işçi (expat) sayısının da ülkedeki yerel halktan daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durum ile bağlantılı olarak, yabancı erkek çalışan sayısının fazla olması sebebiyle de ülkeye dair nüfus piramidi içerisinde erkek nüfusun oldukça büyük bir alan kapladığı göze çarpar. Piramit içerisinde erkek nüfusunun kadın nüfusuna oranla 2 kat, hatta bazı yaş aralığında 3 kat fazla olduğu görülür. Yabancı çalışanlar

³<http://emiratesvoyage.com/uae-maps/> (Erişim Tarihi: 12 Aralık 2018)

çoğunlukla Hindistan, Bangladeş ve Pakistan'dan gelmektedir. Ülkedeki dini yapı ele alındığında ise, ülkenin % 96'sının Müslüman olduğu, Müslüman nüfusun ise yaklaşık % 85'inin Sunni, kalanlarının ise Şii olduğu görülür. Ülkede Müslümanların yanı sıra Hinduizme ve Hristiyanlığa inanlar da bulunur.

Ülkede, petrolün keşfi öncesinde daha çok balıkçılık, inci avcılığı ve ticareti ile gemi inşa işleriyle iştigal edilmekteydi. B.A.E. dünya petrol rezervinin yaklaşık % 6'sına sahip olup, bu rezervin çok büyük kısmı ise Abu Dabi'dedir (Altıokka, 2008: 3). Bu Emirliklerde bugün dünyanın birçok yerinden gelen insanlar yaşamaktadır. Eski görünümü sıradan bir balıkçı kasabasından farksız olan ülke günümüzde son derece yüksek katlı binaları ile ünlü olup, bu binaların inşasının da petrolden gelen gelirlerle sağlandığı düşünüldüğünde, çölün ortasında adeta yeni bir ülke baştan inşa edilmiştir de denilebilir.

Tüm bu bilgiler ışığında, petrol gelirlerinin yerleşmeye etkisinin seçilen bir Basra Körfezi ülkesi üzerinden araştırılmasını amaçlayan bu çalışmanın giriş, sonuç ve kaynakça kısımları dışarıda tutulursa, temel olarak altı bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın ilk bölümünde; araştırmanın amacı ve kullanılan yöntem üzerinde durulmaktadır. Bu kapsamda, ülkenin bugünkü görüntüsüne erişmesinde petrolün keşfinin etkisinin gösterilmesi temel amaç olup, bu amaç görsel, istatistiksel ve de yazılı kaynaklar kullanılarak aktarılmaya çalışılmıştır. Daha önce Birleşik Arap Emirlikleri (B.A.E.) üzerine yapılan çalışmaların genel olarak ülkenin nüfusu, turizmi, dış ticaret ilişkileri üzerine olduğu görülmüş olup, bu çalışma ile ayrıca ülkedeki yerleşim tarihçesinin de petrol gelirleri çerçevesinde nasıl değişip geliştiği konusundaki boşluk da giderilmeye çalışılmaktadır.

İkinci bölümde bugün ülkeler arası ilişkilerde tartışılmaz bir yeri olan petrol kavramı üzerinde durulmuştur. Kısaca petrolün jeolojik alanda içerdiği tanımlamaya yer verilip, devletlerarası düzende ne zamandan beri önemli bir yere sahip olduğuna değinilmiştir. Petrolün genel olarak dünya üzerindeki yeri ve öneminden bahsedildikten sonra, Ortadoğu'da ne zamandan beri önemli bir yere sahip olduğu konusuna değinilmiştir. Ayrıca B.A.E. petrol konusu da bu bölümde ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde ise Ortadoğu'da yerleşme konusu üzerinde durulmaktadır. Ortadoğu'da yerleşmenin tarihçesi, göçebe ve yerleşik hayat özellikleri ve şehir-kır nüfusu durumu bu bölümde ele alınmış olan konulardandır.

Dördüncü bölüm ile birlikte artık çalışma için seçilen ülkenin genel özellikleri üzerinde durularak, B.A.E.'nin coğrafi konumu, fiziki özellikleri, ekonomisi ve daha sonrada sosyal ve demografik yapı ve yerleşim özelliklerine değinilmiştir.

Beşinci bölümde ise belki de çalışmanın en can alıcı kısmı olan Birleşik Arap Emirlikleri'nde yerleşme konusu ele alınmıştır. Hem şu ana kadar yapılan kaynak taraması hem de yerinde incelemede elde edilen veriler çerçevesinde ortaya çıkan durum gerek fotoğraflar gerek tablolar kullanılarak bu kısımda aktarılmaya çalışılmış olup, konuya dair havacılık sektörünün gelişimi ve Masdar City projesi gibi örnekler üzerinde durulmuştur.

Altıncı bölümde ise çalışmanın ana problemi kapsamında yanıt aranan sorulara ve bu sorulara bulunan cevaplara yer verilerek, çalışmanın yapı taşlarını oluşturan bu bölümlerin ardından, sonuç ve öneriler kısmına gelindiğinde ise Basra Körfezi üzerinden seçilmiş olan ülkenin bahsedilen özellikleri (petrol gelirleri, sosyal yapısı ve son olarak da yerleşim durumu) vurgulanarak çalışmanın ana problemine ulaşılmaya çalışılmıştır.

Belirtilen tüm bu verilerden yola çıkarak çalışmada, B.A.E.'nin sahip olduğu petrol ve bu petrolden elde ettiği gelir sonucunda yıllar içerisinde ülkedeki şehir hayatının nasıl değiştiği ve kırsal hayattan şehir hayatına doğru olan geçiş süreci ve şu an ülkedeki şehirleşmenin durumunun yer ve mekandaki değişim üzerinden ele alınması amaçlanmaktadır.

Bu itibarla, çalışmanın amacı doğrultusunda konu ile ilgili yazılı kaynaklara (özellikle kitap, makale, rapor ve tezlere) başvurulmuş olup, kullanılan yazılı kaynaklar gerek kütüphanelerden, gerek araştırma merkezlerinden, gerekse de internet üzerinden edilmiştir. Ayrıca B.A.E.'ndeki şehirleşmeyi yerinde görmek için 10 gün süresince bir ülke ziyareti de yapılmıştır.

Tüm bunların yanı sıra, bir de yine tez çalışması sürerken 17-19 Kasım 2018'de Uluslararası Yönetim ve Sosyal Bilimler Kongresi'ne (UYSAD) katılarak bu kongrede tez ile aynı başlıkla bir sözlü bildiri yapılmış ve sözlü bildirinin ardından tezdeki verilerden yararlanılarak yine aynı başlık altında bir tam bildiri metni de yayınlanmıştır.

BÖLÜM 1: YÖNTEM & AMAÇ

1.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın ana problemi 'Petrol gelirlerinin Birleşik Arap Emirlikleri'nde yerleşimi geçmişten bugüne nasıl etkilediği ve değiştirdiği' nin araştırılması olup, bu ana problem çerçevesinde aşağıda yer alan sorulara yanıt aranmıştır:

- Dünya tarihinde petrolün önem kazanması hangi olaylara bağlıdır?
- Hangi olaylar petrol ile Ortadoğu'yu özdeşleşen bir konu haline getirmiştir?
- Ortadoğu'da yerleşme kavramının genel özellikleri nelerdir?
- Ortadoğu'da yerleşmelerin gelişim evreleri nasıl oluşmuştur?
- B.A.E.'nin petrol gelirlerinin ülke gelirleri arasındaki yeri nedir?
- B.A.E.'nde petrol gelirleri nasıl kullanılmaktadır?
- B.A.E.'de petrol gelirlerinin kullanımı nüfus yapısı ve gelişimini nasıl etkilemiştir?
- Petrolden elde edilen gelirin kullanılması ile B.A.E.'deki coğrafi görünüm ve arazi kullanımını nasıl değiştirmiştir?
- B.A.E.'deki hava ulaşımı bağlantıları nasıl değişim göstermiştir?
- B.A.E.'nde petrol gelirleri ve yerleşmelerin gelişimi arasında nasıl bir ilişki vardır?

Konuya dair literatür üzerinde yapılan araştırmada, özellikle Birleşik Arap Emirlikleri'nin ekonomik kalkınmasına ilişkin 2000'lerin başından bu yana çeşitli çalışmalar yapıldığı görülmüştür. Ancak hem petrol gelirleri hem yerleşim özelliklerinin birlikte ele alındığı bir kaynak ile karşılaşılmamıştır. O nedenle, bu çalışma söz konusu boşluğu gidermeye de yöneliktir.

Ayrıca, Basra Körfezi ülkelerine yönelik yapılan çalışmalar incelendiğinde ağırlıklı olarak Suudi Arabistan, İran, Irak ve Kuveyt gibi ülkeler üzerinde durulduğu görülmüş ve özellikle çalışma konusu için B.A.E. gibi çalışmalarda fazla ele alınmamış olan bir ülke seçilmiştir.

Bunun yanı sıra, literatür araştırmasında, B.A.E. üzerine yapılan çalışmalarda daha çok o ülkelerin turizmi, ekonomik yönden gelişimi, Türkiye ile olan dış ticaret ilişkilerine yer

verildiği görülmüş olup, petrol gelirleri konusunda da yapılan çalışmalara rastlanmış ancak bu çalışmaların daha çok petrolün uluslararası ilişkilerdeki yeri ve önemi üzerine olduğu anlaşılmıştır.

Ayrıca, genel olarak petrol ve ondan elde edilen zenginlik konusunda yapılan çalışmalar incelendiğinde, bu zenginliğin yer-mekan üzerindeki etkisi ve yerleşme boyutuna yer veren bir çalışmaya rastlanmamıştır, mevcut çalışmaların yoğunlukla ekonomi-politik ağırlıklı olduğu görülmüştür. Bu itibarla, bu çalışmada literatürdeki söz konusu boşluk giderilmeye gayret edilerek, Ortadoğu coğrafyası üzerinde bu hatları ile değinilmemiş bir konu üzerine yoğunlaşmıştır.

1.2. Araştırmanın Yöntemi

Çalışmada yöntem olarak; literatür çalışması ve yerinde gözlem kullanılmıştır. Literatür çalışmasında; kitaplar, tezler makaleler, ülke raporlarından yararlanılmış olup, bunun yanı sıra, akademik araştırmalarda kullanılabilen güvenilir internet sitelerinden yararlanılmıştır. Ayrıca yerinde inceleme bulgularına yer verilmiş olup, şekil, harita, tablo ve grafiklerle çalışma zenginleştirilmiştir. Ölçek ve lejant kullanılmayan bazı görsellerde harita ifadesi yerine şekil ifadesinin kullanımı tercih edilmiştir. Bunun yanı sıra, kaynak gösterme yöntemi olarak APA (American Psychological Association Method/Metin İçi Kaynak Gösterme Yöntemi) tercih edilmiştir, ancak bazı kaynakların örneğin internet üzerinden erişilen kaynakların web adresleri belirtilirken metin içerisinde çok yer kapladığından, bu gibi metin içerisinde APA yöntemi ile gösterilmesi görsel olarak karışıklığa yol açan uzun kaynaklara aşağıda dipnot şeklinde yer verilmiştir. Ayrıca, B.A.E.'ne yapılan saha araştırması sırasında görülen mekanlarda fotoğraflar çekilmiş ve bu fotoğraflara tez içerisinde yer verilmiştir.

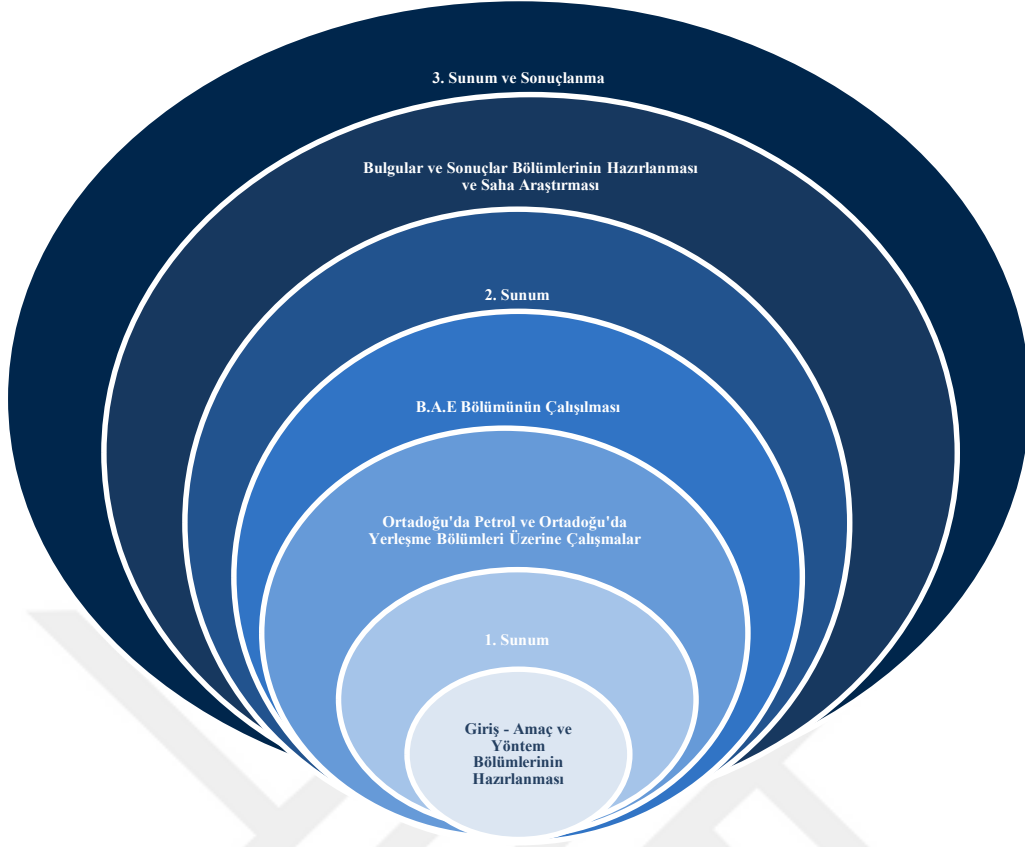
Çalışmada kullanılan veriler önemli ölçüde literatür taramasından elde edilen veriler olup, bu verilerin analizi ve yerinde gözlem ile elde edilen verilerle ilişkilendirilmesine dayanan bir teknikle araştırma organize edilmiştir. Yapılan literatür taramasında, konu ile ilgili yazılan kitaplar, tezler, makaleler, ülke raporları, özellikle petrol rezervleri, üretimi, gelirlerine ilişkin olarak istatistiksel veriler elde etmek açısından akademik yönden güvenilir kaynaklardan faydalanılmıştır.

Bu çerçevede, literatür araştırması dışında, coğrafya bilim dalının bir gereği olarak 2018 yılı Mart ayı içerisinde 10 günlük bir süre için B.A.E'de yapılan arazi çalışması ile veriler toplanmıştır, bu süreçte elde edilen veriler ve literatür analizinden sağlanan bilgilerden hareketle yapılan harita, tablo, grafikler, fotoğraflar araştırmanın ana malzemesini oluşturmaktadır.

Bunun yanı sıra, araştırma konusu ülkeye dair elde edilen veriler üzerinden sonuç kısmında bir analize de yer verilmiş olup, araştırma genel anlamı ile korrelasyonel (ilişkisel) araştırma metodunu benimsemektedir.

Özetle bahsetmek gerekirse, bu çalışmada hem pozitivist yaklaşımdan yararlanarak sayısal verilere yer verilmekte ve hem de sosyal bilimlerin bir gereği olarak yorumlayıcı yaklaşım kullanılmakta olup, aynı zamanda süreli bir çalışma olan bu çalışmada ikincil veriler (kütüphane ve internet kaynakları) ile gözlem metodu bir arada kullanılmaya çalışılmıştır.

Bu yöntem doğrultusunda benimsenen çalışma takviminden de bahsetmek gerekirse; çalışmaya resmi olarak Mayıs 2017 başlanıldığı düşünülürse ve Şekil 2'de yer alan şablonda belirtildiği üzere, ilk olarak çalışmanın giriş ve amaç kısmı üzerine odaklanılmış olup, sonra sırası ile Ortadoğu'da petrol ve yerleşme ile ilgili kısımlar çalışılıp, B.A.E.'nin genel özelliklerinin anlatıldığı bölüme geçilerek, bu sırada B.A.E'nde bir yerinde inceleme gerçekleştirilip, en son araştırma ile ilgili edinilen bulguların derlendiği sonuç kısmı üzerinde çalışılarak çalışma bitirilmeye çalışılmıştır.



Şekil 2. Çalışma Planı

1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Çalışma boyunca petrol ve yerleşme konuları iç içe ele alınmakta olup, B.A.E.'ni oluşturan 7 Emirlikten sadece 3 tanesinin (Abu Dabi, Dubai ve Şarjah) petrolden elde ettiği gelirlerin yerleşme kavramını etkileyebilecek boyutta olması sebebiyle, özellikle adı geçen bu üç Emirlik üzerinde durulmaktadır. Diğer Emirliklerin petrol gelirleri yok denecek kadar azdır, ancak çalışma içerisinde bu Emirliklere ait bilgilerden de yer yer bahsedilmiş ve çeşitli görsellere yer verilmiştir. Bunun yanı sıra saha araştırması da Abu Dabi, Dubai ve Şarjah'a yapıldığından, bu 3 Emirliğe dair daha fazla kaynak elde edilmiştir. Ayrıca, çalışmada sunulan sayısal veriler 2018 yılı sonuna kadar olan süreyi kapsamaktadır.

1.4. Literatür Taraması

Çalışma süresince birçok yazılı kaynak taranmış olup, bu kaynaklardan bir kısmının detaylarına bu bölümde değinilmiştir.

Türkçe Kitaplar:

Ayşe Nur Timor (2015) *Dünya Bölgeleri: Ortadoğu*, adlı çalışmasında Ortadoğu'nun genel özelliklerinden bahsederek, sonrasında da Ortadoğu sınırları içerisinde yer alan bazı ülkelerin yer şekilleri, nüfusları, ekonomik özelliklerine yer vermiştir. B.A.E'de bu çalışmada yer verilen ülkeler arasında olup, B.A.E'yi oluşturan 7 Emirliğin kendine has özelliklerinden tek tek bahsedilerek, ülkenin yer şekilleri, iklimi, ekonomisi hakkında bilgilere de yer verilmiştir.

Birsen Beşergil (2009) *Petrol ve Petro Kimyası* adlı kitabında bir enerji kaynağı olarak petrol nedir, jeolojik açıdan oluşumu nasıl bir süreç izlemiştir, petrolün kimyasal özellikleri nelerdir gibi daha çok petrolün bir kimyasal madde olarak önemi üzerinde durarak, dünya petrol üretimi, Ortadoğu'da petrol ve Türkiye'de petrol konularına da yer vermektedir.

Erol Tümertekin, Nazmiye Özgüç (2016) *Beşeri Coğrafya (İnsan Kültür Mekan)*, adlı kitapta coğrafya biliminin tarihsel gelişiminden bahsederek, dünya üzerinde beşeri coğrafya, kültür coğrafyası, nüfus coğrafyası, şehirler ve şehirleşme konularını oluşturan unsurlar tek tek örneklerle irdelenmiştir. Sonrasında da günümüz sorunlarından iklim değişiklikleri gibi konular işlenmiştir.

Hamza Akengin (2012) *Siyasi Coğrafya İnsan ve Mekan Yönetimi* adlı çalışmasında, siyasi coğrafya kavramının tanımını yaparak, kavramın tarihsel gelişiminden bahsetmiş sonrasında ise siyasi coğrafya ile bağlantılı jeopolitik teorileri ele almıştır. Yine çalışmada, siyasi coğrafyadaki güç kaynakları konusuna ve Türkiye'nin jeopolitik konumu, değişen dünya ve Ortadoğu gibi konulardan da bahsedilmekte olup, 1920'li yıllardan bugüne Ortadoğu Bölgesi'nin kısa bir tarihçesine ve hem bu bölgede hem de dünya genelinde kurulan uluslararası kuruluşlara da yer verilmiştir. Ayrıca geçmiş dönemlere ait dünya ve Bölge haritaları da çalışmada yer almaktadır.

Ramazan Özey (2012) *Dünya Denkleminde Ortadoğu Coğrafyası-Ülkeler-İnsanlar-Sorunlar* adlı kitabında Ortadoğu diye adlandırılan bölgeye genel bir tarihsel bakış ile bakarak, bölgenin coğrafi olarak sınırlarını tanımlamıştır. Yine aynı eserde, bölgenin jeolojik özellikleri, yer şekilleri, iklimi, nüfusu, yerleşim özellikleri gibi konular ele alınmış ve

sonrasında da tek tek tüm Ortadoğu ülkelerinin coğrafi özellikleri ve Türkiye ile olan özelliklerine yer verilmiştir.

Selami Gözenç, Nurten Günal, Yasemin Özdemir (2006) *Ortadoğu 'Güney Batı Asya' Ülkeler Coğrafyası* adlı kitabında, bölgenin jeomorfolojik yapısı, toprak özellikleri ve bitki örtüsü gibi konulara değinildikten sonra bölgeyi oluşturan ülkelerin doğal ve beşeri-ekonomik özelliklerinden bahsedilmektedir.

Tufan Karaaslan (2006) *Ortadoğu'nun Coğrafyası* adlı kitabında Ortadoğu'nun sınırlarından, genel coğrafi özelliklerinden bahsetmiş ve Ortadoğu'yu oluşturan ülkelerin hem beşeri- ekonomik hem de fiziki coğrafi özelliklerini tek tek ele almıştır.

İngilizce Kitaplar:

Francesca Affleck (2018) *Discovering The United Arab Emirates* adlı kitapta eski dönemlere ve günümüze ait fotoğraflarla birlikte B.A.E.'nin tarihinden, kültüründen, ekonomisinden bahsedilmekte olup, ülkeyi tanıtıcı bir çalışma sunulmaktadır.

John Nowell (1998) *Now& Then The Emirates* adlı kitapta yazar 7 Emirliğin eski dönemlerini ve 1990 lara kadar olan süreçlerini fotoğraflarla okuyuculara sunuyor.

Mohamed A. J. Al Fahim (2017) *From Rags to Riches A Story Of Abu Dhabi* adlı bu kitapta Abu Dabi Emirine yakın bir aileden gelen yazar çocukluğundan bu yana ülkedeki değişimi kaleme almış olup, yazdıklarını eski fotoğraflarla desteklemektedir.

Ramesh Shukla (2002) *United Arab Emirates The First 30 Years: A Collection Of Historical Photographs* adlı kitapta yazar B.A.E.'nin 1960'lardan 1990'lara kadar geçirdiği süreci fotoğraflar üzerinden yansıtmaktadır.

Tezler:

Asadullah Hamdard (2012) *Petrol Fiyatları ve Ekonomik Büyüme: İran Örneği* konulu yüksek lisans tezinde, petrolün tanımı, petrol krizleri, petrol fiyatlarındaki artış ve bunun

ekonomiye etkileri gibi konular üzerinde durarak, İnan örneği üzerinden analizler yapılmaktadır.

Aynur Selvi (2009) *Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Orta Asya ve Ortadoğu Petrollerinin Uluslararası Politikadaki Yeri ve Önemi* konulu yüksek lisans tezinde petrol nedir, Dünya petrol üretimi/tüketimi ne kadardır, Soğuk Savaş sonrasında petrol konusunda neler yaşandı, yaşanabilir sorularına cevap aranmaktadır.

Ferdane Altıokka (2008) *Suudi Arabistan, Katar, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin Elde Ettikleri 'Petro-Dolar' Gelirlerinin Harcanma Seyri (1995-2006)* konulu yüksek lisans tezinde petrolün tarihçesi, petrol şirketlerinin doğuşu, petrol fiyatları, petrol rezervleri, petrol arzı, OPEC in kuruluşu gibi konuları ele alarak, adı geçen ülkelerin petrol gelirlerini ve Türkiye ile olan ticari ilişkilerini incelemiştir.

Hakan Kurdoğlu (2017) *Enerji Kaynaklarının Kullanımı İle Katar'daki Mekansal değişim Arasındaki İlişki ve Doha Örneği* konulu 3 bölümden oluşan yüksek lisans tezinin 1. Bölümünde araştırmanın metodu ve daha önce bu konuda yapılmış benzer çalışmalardan bahsederek, iki bölümde Katar'ın tarihçesi, yer şekilleri, iklimi, ekonomisine değinmiş, 3. Bölümde ise ülkenin başkenti Doha'nın ülkenin kuruluşundan günümüze kadar geçen süreçte nasıl bir değişim gösterdiğini irdelemiş ve sonuç bölümünde araştırmadan edindiği sonuca yer vermiştir.

Ömer Faruk Kulalı (2010) *2000 Yılından Sonra Türkiye'nin Dış Ticaretinde Birleşik Arap Emirlikleri, Kuveyt, Suudi Arabistan'ın Yeri ve Geleceği* konulu yüksek lisans tezinde, tezde geçen 3 ülkenin tarihinden, siyasi-idari yapısından, coğrafî ve demografik özelliklerinden bahsederek, sonrasında da bu ülkelerin Türkiye ile olan dış ticaret ilişkilerine değinmiş ve sonunda da karşılıklı ticari ilişkilerde yaşanan sorunlara çözüm önerileri getirmiştir.

Serkan Özkan (2010) *Birleşik Arap Emirlikleri'nin Nüfus Yapısı* konulu yüksek lisans tezinde ülkenin fiziki ve beşeri-ekonomik coğrafyasına dair bilgiler vererek, ülke nüfusunun temel özellikleri (nüfus dağılımı, doğum, ölüm oranları, nüfus artış hızı, göçler) konusuna değinmiş, sonrada nüfusun sosyal niteliği (etnik yapı, eğitim durumu, dini yapı vb.) konusunu ele alarak sonuç bölümünde tüm bulgularını derlemiştir.

Sümevra Çayan (2012) *Türkiye-Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Kuveyt Ticari İlişkileri* konulu yüksek lisans tezinde Türkiye'nin dış ticaretine genel olarak bakarak sonrasında da adı geçen ülkeler ile Türkiye'nin ticari ilişkilerine değinmiş ve edinilen bilgiler ışığında ticari ilişkilerin geleceği değerlendirilmiştir.

Ahmet Alkan Çelik (2010) *Ekonomik Büyüme İle Kamu Harcamalarının Nedensellik Analizi: Suudi Arabistan, B.A. Emirlikleri ve Kuveyt Uygulaması* konulu doktora tezinde kamu harcamalarının sınıflandırılması, amaçları, artış nedenleri gibi konular üzerinde durarak, çalışma için seçilen ülkelerin genel ekonomik yapılarından bahsetmiş ve ekonomi teorilerinden yararlanarak ekonomik büyüme ve kamu harcamaları arasındaki ilişkiyi değerlendirmiştir.

İdris Demir (2007) *Uluslararası Petrol Sistemi* konulu doktora tezinde, bir enerji kaynağı olarak petrol, petrol kuyuları, petrolün nakliyesi gibi konuları ele alarak, uluslararası petrol sistemindeki oyuncular olarak devletin ve petrol şirketlerinin yeri ve petrol fiyatlarındaki değişimlerin üretici ve tüketici ülkeler üzerindeki etkileri analiz etmiştir.

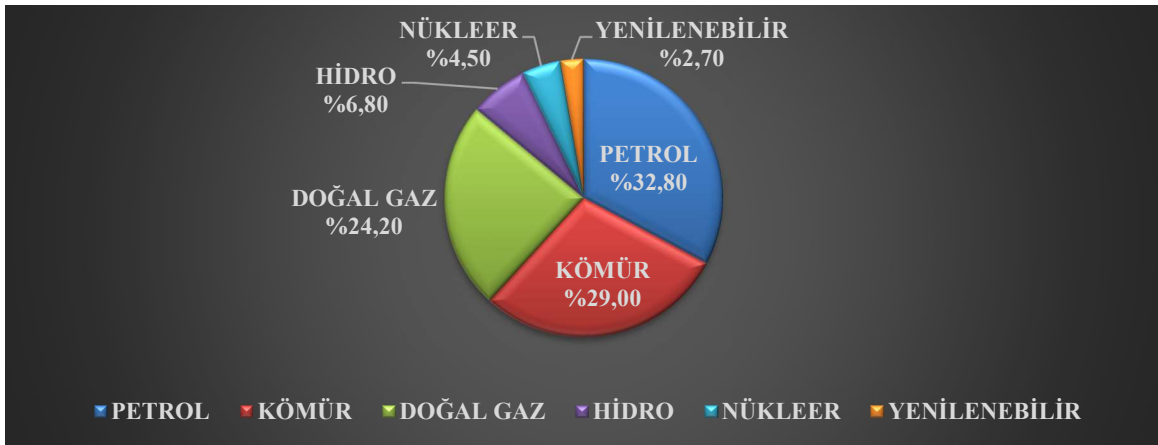
İlyas Sözen (2010) *Ham Petrol Fiyat Değişimlerinin Makro İktisadi Değişkenlerle İlişkisi: Bir Zaman Serisi Analizi* konulu doktora tezinde Keynezyen ve Neo-liberal politikaların temel çıkış noktaları üzerinde durarak, makro iktisadi değişkenlerden ve iktisat politikalarından bahsetmiş, sonrasında da bir enerji kaynağı olarak petrolün temel özelliklerini ele alıp, petrol fiyatları ve fiyat değişimlerinin makro iktisadi değişkenler üzerindeki etkisini analiz etmiştir.

BÖLÜM 2: ORTADOĞU'DA PETROL

2.1. Enerji Kaynakları İçerisinde Petrol

Bugün 'enerji' hem günlük hayatımızdaki rutin işler içerisindeki vazgeçilmez yeri hem de devletlerarası ilişkiler üzerinde taşıdığı anlam açısından, çok önemli bir kavramdır. Çağımızda hem nüfus artışı hem de teknolojik gereksinimler sebebiyle artık devletler hem enerji kaynağının bulunması hem de bulunan kaynağın devamlılığının sağlanması üzerine yoğunlaşmaktadırlar (Şahin, 2006: 3).











Tablo 1'de de görüleceği üzere, enerji üretiminde kullanılan kaynaklar birincil ve ikincil kaynaklar olarak ayrılmışlardır. Birincil kaynaklar tükenmesi söz konusu olan yenilenmeyen fosil yakıtların oluşturduğu kaynaklardır. Petrol, doğalgaz ve kömür bu grupta yer alır. Yenilenebilir özellikte olan kaynaklara ise ikincil kaynaklar denilmektedir. Rüzgâr, bio-fosil, hidrolik, su ise bu grupta yer alır. Birincil kaynaklar ihtiyaçların artışı ile beraber aşırı kullanım sonucu tükenme tehlikesi içindeyken, ikincil kaynaklar doğa içinde devamlı yenilenebilmektedir. Ancak ikincil kaynakların kullanım maliyetlerinin yüksekliği düşünüldüğünde, daha kolay ulaşılabilen birincil kaynaklar fazlasıyla tercih edilmektedir (Sözen, 2010: 45-46). Bu duruma ilişkin olarak Grafik 1'de de küresel çaptaki enerji tüketim oranları görülebilir.



Grafik 1. Küresel Enerji Tüketim Oranları-2015⁴

⁴http://www.enerji.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSekt%C3%B6r%20Raporu%2FTP_HAM_PETROL-DOGAL_GAZ_SEKTOR_RAPORU__2015.pdf (Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018)

Tablo 1. Yenilenebilir - Yenilenemeyen Kaynaklar ve Özellikleri

YENİLENEMEYEN ENERJİ KAYNAKLARI:				YENİLENEBİLİR ENERJİ KAYNAKLARI:			
Petrol:				Güneş Enerjisi:			
Artıları:	Petrol ucuzdur ve petrolü depolamak, taşımak ve kullanmak kolaydır.	Eksileri:	Petrol yenilenebilir bir kaynak değildir ve petrol çıkarmının maliyeti her geçen gün artıyor. Petrolün yakılmasıyla atmosfere büyük miktarlarda sera gazı salınır. Petrol sızıntıları, özellikle denizlerdeki, çok ciddi kirliliğe yol açıyor.	Artıları:	Güneş enerjisinin yakıt gereksinimi yoktur, yenilenebilirdir ve kirliliğe yol açmaz.	Eksileri:	Güneş enerjisi santrallerinin maliyeti çok yüksektir çünkü güneş (fotovoltaik) pilleri ürettikleri elektrik miktarı göz önünde bulundurulduğunda pahalıya mal olur. Çok güneşli iklimlerde kullanılmadığı sürece güvenilir değildir.
							
Doğal gaz:				Rüzgar Enerjisi:			
Artıları:	Doğalgaz nispeten ucuzdur ve petrol ile kömüre kıyasla daha az sera gazı üretir.	Eksileri:	Doğal gaz yakmak karbondioksit salar. Doğal gaz yenilenebilir değildir ve Dünya'nın doğal gaz rezervleri sınırlıdır. Gaz boru hatları Kuzey Amerika ren geyiği gibi kimi hayvanların göç yollarını engelleyebilir.	Artıları:	Rüzgar enerjisinin yakıt gereksinimi yoktur, yenilenebilirdir ve kirliliğe yol açmaz.	Eksileri:	Rüzgar öngörülemez bir enerji kaynağı olduğundan rüzgar çiftliklerinin yedek güç kaynaklarının olması gerekir. Türbinler kuş sürüleri için tehlike arz eder. Bir nükleer santralin üreteceği enerjiyi üretebilmek için binlerce rüzgar türbini gerekir.
							
Kömür				Hidroelektrik Enerji:			
Artıları:	Kömür ucuzdur. Kömür kaynaklarının 150 yıl daha yetmesi bekleniyor.	Eksileri:	En çok sera gazını kömürle çalışan santraller salar. Ayrıca sülfürdioksit üreten asit yağmurlarına yol açıyorlar. Kömür madenciliği doğa için çok zararlı olabiliyor.	Artıları:	Hidroelektrik enerjinin yakıt gereksinimi yoktur, yenilenebilirdir ve kirliliğe yol açmaz.	Eksileri:	Hidroelektrik enerjinin inşaat maliyetleri çok yüksektir. Büyük bir baraj çok büyük bir alanı sular altında bırakarak oradaki hayvan ve insanları etkiler. Barajlar aşağı taraflarındaki su kalitesini de etkiler.
							
Nükleer:				Jeotermal Enerji:			
Artıları:	Nükleer güç güvenlidir. Küresel ısınmada payı yoktur.	Eksileri:	Nükleer güç yenilenebilir değildir çünkü temel nükleer yakıt olan uranyum eninde sonunda tükenir. Nükleer atık o kadar tehlikelidir ki binlerce yıl gömülü kalması gerekir. Ayrıca nükleer kaza riski de önemli bir sorundur.	Artıları:	Jeotermal enerjinin yakıt gereksinimi yoktur, yenilenebilirdir ve kirliliğe yol açmaz.	Eksileri:	Çok derin olmayan yerlerde doğru türde sıcak kayaların bulunmasını gerektirdiğinden jeotermal enerji santrallerine uygun çok fazla yer yoktur. Bu santrallerin buharı tüketilebilir. Yer altındaki zehirli gazlar da tehlike arz edebilir.
							
				Biyoyakıtlar:			
Artıları:				Artıları:	Biyoyakıtlar ucuz ve yenilenebilirdirler, atıklardan elde edilebilirler.	Eksileri:	Enerji üretiminde kullanılan bitkileri yetiştirmek, yiyecek üretimine ayrılan alanı daraltır ve tatlı su gibi yaşamsal kaynakları kullanır. Fosil yakıtlar gibi biyoyakıtlar da sera gazı üretebilir.
							
				Gelgit Enerjisi:			
Artıları:				Artıları:	Gelgit enerjisinin yakıt gereksinimi yoktur, güvenilir ve yenilenebilirdir, kirliliğe yol açmaz.	Eksileri:	Gelgit enerjisi makinelerini üretmek pahalıdır ve deniz yükselip çekilirken, yani sadece günde 10 saat boyunca enerji sağlar. Verimli bir elektrik üretme yöntemi değildir.
							

Kaynak: Pipe, 2013: 28-29

Birincil kaynakların kendi içerisinde de petrol, aynı miktardaki kömür ve doğalgaza göre daha fazla enerji sağladığından, özellikle sanayileşmenin gittikçe arttığı bu çağda her ne kadar alternatif enerji çeşitleri aramaları devam etse bile gelişmiş devletler tarafından gözde enerji kaynağı olmaya devam etmektedir. Petrolün diğer kaynaklara göre daha çok tercih edilmesinin bir diğer sebebi de görece olarak petrole ulaşabilme, nakledilme, depolayabilme ve tüketicinin edinebilmesindeki kolaylıktır. Bu dönemde birçok yerde petrol dolum istasyonu olması bu kolaylığı sağlamaktadır. Bunun yanı sıra, petrol fiyatlarında artış olsa bile kısa dönemde bu artış petrol tüketicisinin tercihini etkilemez ve elastik olmayan talep özelliğinin bir sonucu olarak tüketici petrol tüketimine devam eder. Petrolün diğer kaynaklara kıyasla daha çok önem kazanmış olmasının ana nedenlerinden birisi de petrolün sıvı bir yapısının olmasıdır. Bu sıvı özelliği ile taşındığı kabın şeklini alır ve bu da petrolün özellikle taşınmasında gerçekten avantaj sağlar (Demir, 2007: 12-15).

Tüm sebepler dikkate alındığında dünya genelinde alternatif enerji kaynaklarına yönelim olsa da, dünya enerji talebi içerisinde ilerleyen yıllarda petrolün pek de önemini yitirmeyeceği anlaşılmaktadır. Dünya enerji talebini yıllar üzerinden gösteren Tablo 2’de yer alan veriler üzerinden de bu durum daha net görülebilir ki “global enerji talebinin 2000-2030 arasında yıllık %1.7 artarak yaklaşık 15,3 milyar ton petrol eşdeğerine ulaşacağı öngörülmektedir” (Beşergil, 2009: 1).

Tablo 2. Dünya Enerji Talebi

Dünya Enerji Talebi, Mtp (milyar ton petrol eşdeğeri)					
Enerji Kaynağı	1971	2000	2010	2030	Ort. Yıllık Artış (2000-2030)%
Kömür	1,449	2,355	2,702	3,606	1,4
Petrol	2,450	3,604	4,272	5,769	1,6
Gaz	895	2,085	2,794	4,203	2,4
Nükleer	29	674	753	703	0,1
Hidro	104	228	274	366	1,6
Diğer Yenilenir	73	233	336	618	3,3
Toplam	4,999	9,179	11,132	15,267	1,7

Kaynak: Beşergil, 2009: 2

Petrolün enerji kaynakları arasındaki önemi sahip olduğu birçok özellikle vurgulanabilir ama bu önemi en özet haliyle ortaya koyan ifade 1936 yılında Büyük Britanya Başbakanı W. Churchill’in Avam Kamarası’nda söylediği “Bir damla petrol, bir damla kandan daha

değerlidir” cümlesidir denilse yanılmış olunmaz. Bu söz, insana hem 20. yüzyıl hem de çağımızda petrol ile ilgili yaşanan olayların en yalın açıklaması gibi gelmektedir (İsmayılov, 2006: 16).

Bu çalışmada da işte bu kadar önemli olan petrol ve ondan elde edilen gelir üzerinde durulmuştur. Bunun için öncelikle petrol nedir ve ne zaman nasıl ortaya çıkmıştır gibi sorularla başlanmıştır.

2.1.1. Petrolün Tanımı

Petrol kendine özgü bir koku taşıyan, 0,80-0,95 arası yoğunlukta hidrokarbonlardan oluşan rafine olmamış koyu renkte doğal mineral yağ olarak tanımlanabilmektedir (Selvi, 2009: 3).



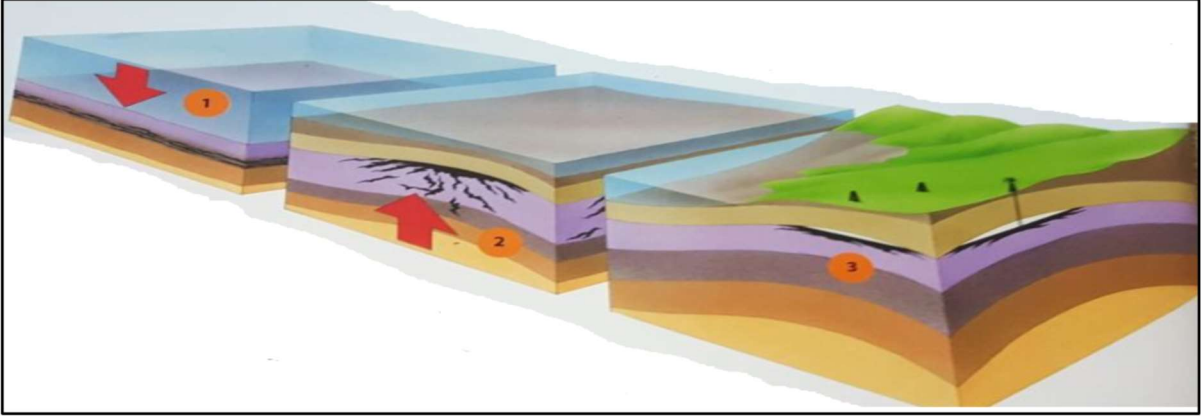
Foto 1. Plankton Görseli

Kaynak: Pipe, 2013: 6

Bugün denizlerde yaşayan mikroskobik planktonlar, petrolün oluşmasına neden olan tarih öncesi planktonlara benzerler. Küçük olmalarına rağmen çok sayıda olduklarından planktonlar uzaydan mavi sarmallar olarak görülebilir.

Neft ya da yer yağı olarak bilinen ham petrol (Latince taş yağı anlamına gelir) milyonlarca yıl önce okyanuslarda yüzen plankton denilen minik deniz hayvanları ve bitkilerinin taşlaşmış kalıntısıdır. Bu mikroskobik canlılar öldüklerinde okyanus tabanına batarlar. Milyonlarca yıl içerisinde bu çürümüş kalıntılar yer altında ezilip ısı etkisiyle petrole dönüşürler. Bulunduğu yer göre petrolün renk ve koyuluğu değişse de ham petrol dünyanın pek çok bölgesinde yer altının derinliklerinde bulunur.

Petrol, ilk önce yer altındaki çatlaklardan doğal bir şekilde yeryüzüne kadar çıkan sızıntı ve birikintiler şeklinde görülmüştür (Şahin, 2006: 8). Foto 1’de örnek görseli de yer alan plankton adlı canlılar da petrol oluşumunda önemli yere sahiptir. Yine günümüzde “keşfedilen eski petrol yatağı kayaçlarının yaşının 600 milyon yıldan daha fazla, en genç olanların ise 1 milyon yıl dolaylarında olduğu ve keşfedilen petrol yataklarının çoğunun 10-270 milyon yaşında” olduğu bilinmektedir. Eski çağlardan itibaren dünyada yer alan orijinal petrol yataklarının %80 kadarının 10 bölgede toplandığı ve bunlar arasında “Arabistan Platformu ve Zagros Kuşağının (Suudi Arabistan- İran-İrak) en büyük rezervlere sahip olduğu ve jeolojik devirler içerisinde dünyadaki rezervlerin oluşumunda mezozoik evrenin çok önemli yere sahip olduğu” bilinmektedir (Beşergil, 2009: 25-28).



Şekil 3. Yer Altında Petrol Oluşumu Görseli

Petrolün Oluşumu:

Petrol aslında enerjisini Güneşten depolamıştır, çünkü petrolün oluşmasında önemli rol oynayan bitki planktonları (fitoplanktonlar) Güneşten beslenir. Fitoplanktonlar mikroskobik deniz hayvanları (zooplanktonlar) tarafından yenilince bu enerji onlara geçer.

1. Milyonlarca yıl önce dünyanın büyük bir kısmı sularlar kaplıydı ve denizlerdeki bitki ve hayvanlar ölünce deniz tabanına batıp orada çürürdü.

2. Zamanla bu çürüyen kalıntıların üzerlerini çamur ve kum kaplar. Ağırlık ve basınç, kalıntıları ham petrole çevirip yukarı ve aşağıya doğru sıkıştırır.

3. Petrol, kum taşı ve kireç taşı gibi delikli kayalardan yukarı doğru sızar. Petrol, akmasını engelleyen sert kayalara ulaştığında bir rezerv ya da rezervuarda sıkışır. Tuz domları petrolün geçmesine izin vermeyen doğal setlerdir.

Kaynak: Pipe, 2013: 6

Ham petrol, yerin altında doğal halde bulunan karbon (C) ve hidrojenin (H) değişik şekillerde birleşmesinden oluşmaktadır. Ayrıca karbon ve hidrojen dışında petrol içerisinde azot (N), kükürt (S), oksijen (O) ve çeşitli metaller de az miktarda bulunur (Şahin, 2006: 7). Şekil 3'te ise petrolün yer altı katmanlarından yeryüzüne çıkışını aşamaları ile gösteren görsel yer almaktadır.

Yine, Foto 2'de ise ham petrolü oluşturan kimyasalların yüzdelik dilimleri görülebilir. Buna göre Suudi ham petrolü örneği ele alındığında, %60 alkanlar, %25 naftenler, %15 aromatiklerden meydana geldiği görülmektedir.



Petrol Karışımı:

Petrol başlıca, hidrojen (ağırlığının yüzde 14'ü) ve karbon (yüzde 84) elementlerini içerir.

Bunlar, petrolde hidrokarbon denen kimyasal bileşenler olarak bulunurlar. Petrol hidrokarbonunun alkanlar, aromatikler ve naftenler denen üç ana türü vardır. Yandaki şekilde alkan oranı diğer pek çok ham petrole göre yüksek olan Suudi ağır ham petrolünde bu maddelerin yaklaşık oranı gösterilmektedir.

Foto 2. Petrolün Kimyasal İçeriği

Kaynak: Farndon, 2015: 16

2.1.1.1. Petrolün Sınıflandırılması

Kimyasal olarak “koyu renkli, yapışkan ve yanıcı bir sıvı olan petrolün yoğunluğu kimyasal bileşimine ve yapışkanlığına (viskozite)” göre değişir. Genel olarak, “hafif petroller (yüksek graviteli) açık kahve, sarı veya yeşil renkli, ağır (düşük graviteli) petroller ise, koyu kahve veya siyah renkli” olarak bilinir. Hafif petrolden, gazyağı, benzin, motorin, jet yakıtı gibi ürünler, ağır petrolden ise kalorifer yakıtı, asfalt ve fueloil gibi ürünler elde edilir. Dünyadaki petrol sınıflandırmalarında dikkat edilen en önemli faktörler “petrolün özgül ağırlığı, viskozitesi ve içerdiği kükürt miktarı” gibi özelliklerdir. API (Amerikan Petrol Enstitüsü) tarafından ortaya atılan ve özgül ağırlıkla ilgili olan “API gravite tanımı”, günümüzde petrolün sınıflandırılması konusunda kullanılmakta olan ana ölçü birimlerindedir. Bu tanıma göre; “Gravite büyüdükçe yoğunluk küçülmekte ve petrolün kalitesi yükselmektedir”. Ayrıca ham petrolün rafine edilmesi ve üretilmesinde önemli olan diğer bir hususta, “akmaya karşı direnç olarak tanımlanan viskozitedir”. Üretim, taşınma ve işlenme aşamalarındaki kolaylık ele alındığında dünya ticaretinde düşük viskoziteli olan tercih edilmektedir (Bayraç, 2005: 2-3).

Ayrıca, petrolün içerdiği sülfür miktarına göre de farklılaşma görülür. İçindeki sülfür miktarı yüksek olan petrole “acı ham petrol”, düşük olana “tatlı ham petrol” denilir. Acı ham

petrolün rafine edilmesi daha yüksek bir maliyetlidir ve karbon salınımı sonucu da çevre kirliliğinin de sebebi olabilir (Demir, 2007: 23).

Dahası, petrol endüstrisinde sınıflandırılma söz konusu olduğunda upstream ve downstream terimlerinin de kullanıldığı görülür. Upstream faaliyetler “arama, sondaj ve üretim işleri”; Downstream faaliyetler ise “taşıma, boru hattı, rafinaj ve pazarlama işleri” olarak tanımlanmaktadır. Dünya petrol endüstrisinde bu faaliyetler çok uluslu şirketler tarafından yapılmaktadır (Altıokka, 2008: 40).



Foto 3. Petrol Grupları

Ham petroldeki hidrokarbonlardan her birinin farklı özellikleri vardır. Bu özelliklerden faydalanmak için ham petrol saflaştırılarak (rafine edilerek), yukarıda görüldüğü gibi farklı hidrokarbon gruplarına ayrılır. Gruplar öncelikli olarak yoğunluklarına ve akmaya karşı dirençlerine (viskozite) göre belirlenebilir; örneğin yoğunluğu ve akmaya karşı direnci en yüksek bitüm, en az olan benzindir.

Kaynak: Farndon, 2015: 17

Foto 3’te ise fuel oil’den benzine kadar en koyu renkliden açığa doğru petrolün çeşitleri yer almaktadır.



Foto 4. Örnek Bir Petrol Üretim Platformu

Kaynak: Pipe, 2013: 9

Foto 4'e bakıldığında örnek bir petrol üretim platformunda yer alan çelik bacaklardan helikopter pistine kadar tüm üniteler görülmektedir.

Üretim Platformu:

Sondaj kulesi petrol bulunca petrol üretmek için bir platform inşa edilir. Devasa metal bacaklar üzerinde duran bu platformlar 400 metreden derin olmayan sularda kullanılır.

Çok derin sularda, yüzen platformlar su yüzünde kalmak için büyük safra tankları kullanırlar.

1. Helikopter pisti	5. Sondaj düzeneği
2. İskele	6. Çelik Bacaklar
3. Alev (istenmeyen gazları yakar)	7. Borular
4. Yaşam Alanları	8. Deniz yatağı



Foto 5. B.A.E.’de 1962 Yılındaki Bir Petrol Üretim Platformu

Kaynak: Affleck, 2018: 96

Foto 5’te ise B.A.E.’de kullanıma geçmiş olan petrol platformlarından biri örnek görsel olarak yer almaktadır. Yine petrol rezervleriyle ilgili olarak “ispatlanmış (proved), muhtemel (probable) ve olası (possible)” olarak sınıflandırmalar da mümkündür (Bayraç, 2005: 7). Bir de, Hamdard’ın (2012: 30) çalışmasında da bahsettiği üzere petrol çıkarıldığı yere göre de üç farklı çeşit ile sınıflandırılmaktadır. Bu petrol çeşitleri şunlardır:

- a. **WTI (West Texas Intermediate) Petrolü:** ABD’nin Texas ve Oklahoma eyaletlerinde çıkarılan petrolüdür.
- b. **Brent Petrolü:** Kuzey Denizinden çıkarılan farklı petrollerinin karışımı bir petrol türüdür.
- c. **OPEC Petrolü:** OPEC üyesi ülkelerin (Cezayir, Libya, Nijerya, Endonezya, İran, Irak, Kuveyt, Katar, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Venezuela gibi) petrolüdür.

Beşergil’e (2009: 25) göre tüm bu sınıflamaları dikkate alarak dünya üzerindeki petrollere ilişkin şöyle bir ayırıma da gidebilir:

- Louisiana ve Nijerya ham petroleri birbirine benzer; her ikisi de benzer deniz kalıntılarından oluşmuştur.
- Uzak Doğu petroleri genellikle vakslıdır (parafinlidir), siyah veya kahverengi renklidir, düşük sülfürlüdür ve Merkezi Afrika petrolerine benzer; bunlar karasal depozitler esaslıdır.
- Ortadoğu petrolerinin vaks miktarı düşüktür, fakat sülfürü fazladır.
- Batı Avustralya petrolü hafif ve bal rengidir.
- Kuzey Denizi petrolü vakslı, yeşil- siyah renklidir.
- A.B.D.'deki petrolerin özellikleri ise, bölgelerin çok değişik jeolojik tarihleri nedeniyle çok çeşitlidir.

Şu an ki rezerv yönünden ve ticari yönden veriler dikkate alındığında ve gelecekte yaşanabilecek olası azalmalar veya bitişler de hesaba katılınca “kolay petrol” döneminin sona erdiği ve “zor petrol” döneminin başladığını söylenebilir. “Bundan sonra genel rezervlere eklenecek her bir varil petrolün çıkartılması daha zorlu ve eskiye göre daha maliyetli olacak; petrol, yerin daha alt katmanlarında gömülü, kıyılardan daha uzaklarda, daha tehlikeli ortamlarda ya da dünyanın daha çatışmaya meyilli muhalif bölgelerinde bulunacaktır” (Gedik, 2012: 139).

2.1.2. Petrolün Kısa Tarihçesi

Günümüzde kullanılan petrol ile özellikler yönünden birebir aynı olmasa, aslında petrolün kullanılmaya başlanması, çok eski çağlara dayanmaktadır. Mezopotamya ve İran’da tarihin eski dönemlerinde bitümen denen katıya yakın ve çamur içeren bir maddenin yer altındaki çatlaklardan yukarı çıktığı bilinmektedir. Bunun yanı sıra, petrolün keşfedilip ve ilk defa kullanıldığı yerin M.Ö. 3000’lerde Mezopotamya olduğu ve petrolün ilk olarak sızıntı verdiği yerin de Fırat üzerindeki Hit bölgesi, yani bugünkü Bağdat’ta görüldüğü bilinmektedir ve petrolün tarih içerisinde Mezopotamya’daki bu örnekler dışında, Nuh’un gemisinin kalafatlanmasında ve Mısır’daki mumyalama işlemlerinde de kullanıldığı bilinmektedir (İsmayılov, 2006: 12). Bahse konu bitümen denen maddeyi Sümerliler, Asurlular ve Babilliler kullanmıştır. Hatta Babilliler bitümen denen bu maddeyi kalelerini yaparken harç olarak da faydalanmışlardır (Altıokka, 2008: 3).

Örneğin, gemiler suya indirilmeden önce iskeletlerinin sağlam kalması için üstübu denen bir bez parçası ile dış cephe ve güverte zift ile kaplanıyordu buna kalafatlama denmekteydi. Foto 6’da bu uygulamaya dair temsili bir görsel yer almaktadır. Ayrıca petrol eski çağlarda kanı durdurma, diş ağrısı, öksürük, yaraları iyileştirme gibi durumlarda bir nevi ilaç olarak ta kullanılıyordu (Başa, 2013: 4).

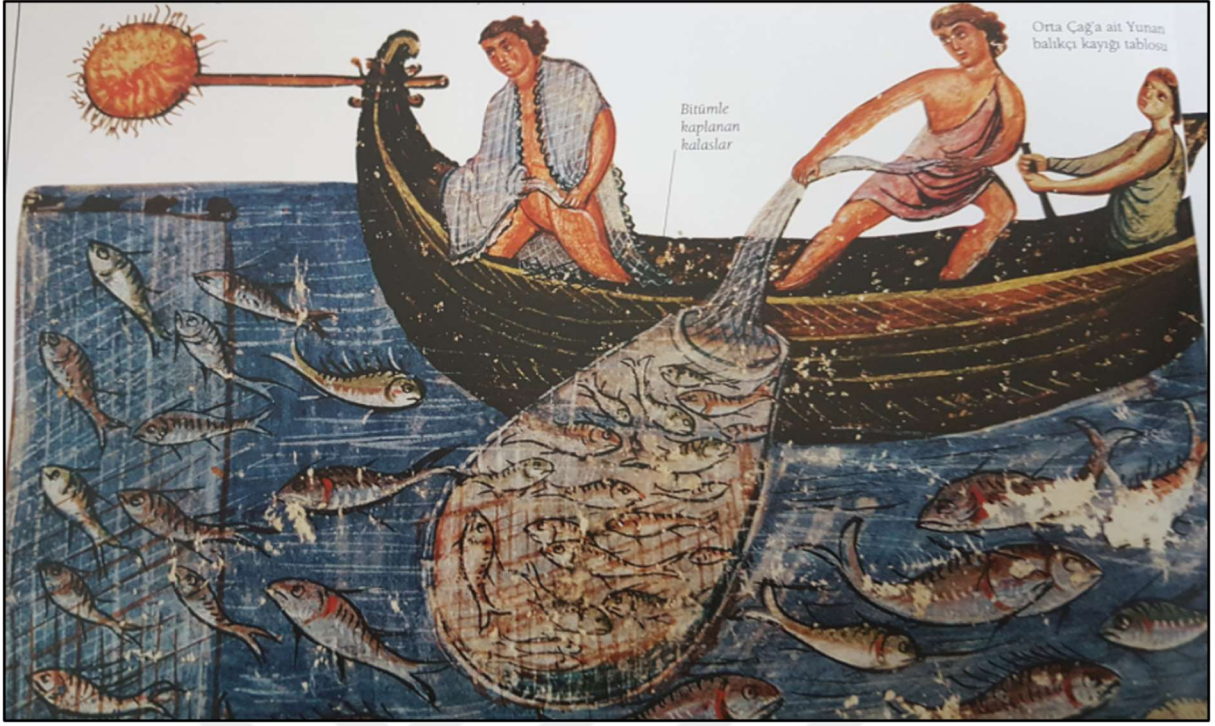


Foto 6. Eski Çağlarda Bitüm ile Kaplı Bir Kayık Temsili

Kaynak: Farndon, 2015: 8

Özetle, petrol çok eski zamanlardan beri bilinen ve özellikle Mezopotamya bölgesinde kullanılan bir maddeydi. Eski çağlarda petrol gemileri ziftlemek insanların ve hayvanların yaralarını iyileştirmek ve baş ağrısı dindirmek için kullanılırken, bugün bilinen anlamıyla petrol sanayisinin gelişiminin başlaması “1838 Fransa’da Selligüe’in bir tür kömür tipi kayaç olarak bilinen bitümlü şistlerden sentetik petrole ulaşması, 1848 yılında James Young’un kömürden gazyağı üretmek amacıyla petrolü kullanması ve 1859 ABD Pennsylvania Titusuille de Darke tarafından ilk petrol kuyusundan ham petrol keşfiyle” olmuştur (Sözen, 2010: 65-67).

İlk petrol üretimi “27 Ağustos 1859 tarihinde Kolonel Drake adlı bir işadımı tarafından yapılan sondaj” ile gerçekleştirilmiş olup, bu sondajla “günde 30 varil ham petrol” elde edilmiştir (Şahin, 2006: 8). Kuyu delme yönteminin keşfiyle petrol sanayisi için çok önemli bir adım atılmış ve petrol çağına girilmiştir. Sonrasında ABD’de birçok petrol şirketi kurulmuş ve bazıları çok uluslu petrol şirketlerine dönüşmüştür (Altıokka, 2008:5).

Petrolün yer altından çıkarılması, rafine edilmesi ve pazarlanması “uzun, yorucu ve masraflı” bir faaliyettir. Bu nedenle petrol sektörü için bu faaliyetlerin sağlanmasında büyük ölçekli şirketlere gereksinim duyulmaktadır. Bu şirketler arasında en büyük örnek Rockfeller

grubu olarak bilinen Standart Oil şirketi olmuştur. Daha sonra bu şirket antitröst yasaları ile küçük şirketlere bölünmüştür. Bugün Standart Oil'den geri kalanlarla birlikte dünyada petrol piyasasına yön veren yedi adet petrol şirketi vardır. 'Seven Sisters (Yedi Kızkardeş)' olarak bilinen bu şirketlerin adları; 'Exxon, Mobil, Chevron, Sohio, Continental Oil Conoco, Sun ve AMACO'dur. Bu şirketler "kendi aralarında rekabetten uzak durmaları nedeniyle" yedi kız kardeş şeklinde adlandırılırlar (Başa, 2013: 49).

ABD'de petrolün kuyu yöntemi ile keşfi ile birlikte "Bakü'de, Çarlık (Rusya), Güneydoğu Asya'da Sumatru ve Borneo'da, sonrasında Güney Amerika'da Meksika, Venezuela'da ve Avrupa'da Romanya'da" petrol kuyuları açılmıştır. Petrol adına çok önemli keşiflerden biri de 1908 yılında İran'da Ortadoğu'nun ilk petrol kuyusunun açılmış olmasıdır (Sözen, 2010: 65-67).

Dünya petrol tarihçesini ele alınıp, bu konuda yazılmış kaynaklar incelendiğinde özellikle belli önemli olaylar ve tarihler üzerinde durulduğu görülmektedir. Bu noktada, petrolün bulunup, öneminin anlaşılır hale geldiği 1800'lerin ortası ile 1960'lara kadar geçen yaklaşık 100 yıllık dönem 'başlangıç dönemi' olarak adlandırılırsa, 1960'lar ve 2000'lerin başına kadar olan dönem ise gelişme dönemi ya da yaşanan olaylar dikkate alındığında 'sıcak dönem' diye ifade edilebilirken, 2000'ler ve özellikle de 11 Eylül 2001 ve sonrasında günümüze kadar geçen kısma ise küreselleşmenin etkisi altındaki 'yeni dönem' denilebilir.

Bu şekilde dönemsel olarak yapılan bu sınıflamanın ardından, bu dönemleri meydana getiren olaylar şu şekilde ifade edilebilir:

Başlangıç Dönemi:

- Ticari anlamda ABD'de ilk petrol üretim kuyusunun 1859'da bulunması ve ardından seri üretime geçilmesi,
- Standart Oil firmasının ABD'de bulunan rezervleri kontrol altına alması,
- 1800'lerin sonunda ABD'de de petrol fiyatlarının düşüşü ile yaşanan resesyon,
- Ardından 1900'lerin başında Ortadoğu'da petrol kuyularının açılması,
- 1880'lerde ilk benzini otomobilin keşfi ve 1920'lerden itibaren otomobil kullanımının yayılması ve dolayısı ile petrole olan ihtiyacın artması,
- 1929'da yaşanan Büyük Ekonomik Buhan,
- 1956'da yaşanan Süveyş Krizi,

Gelişme Dönemi:

- Eylül 1960'da başlıca petrol ihracatçısı ülkelerin petrol politikaları koordine etmek için OPEC'i kurmaları,
- 1973 yılındaki Yom Kippur Arap-İsrail Savaşı ve petrolün Arap ülkelerince bir silah gibi kullanılabileceğinin anlaşılması ve Batılı Devletlere uygulanan petrol ambargoları ile petrol fiyatlarının artması,
- 1979 İran Devrimi,
- 1980 yılında başlayan ve 8 yıl devam eden İran-İrak Savaşı ve bu ülkelerde petrol üretim tesislerinin zarar görmesiyle petrol ihracatının sekteye uğraması, bunun da fiyatların artmasına neden oluşu,
- 1990 yılında Irak'ın Kuveyt'i işgal edip ve petrol kuyularını yakması, Körfez Savaşı'nın çıkması.

Yeni Dönem:

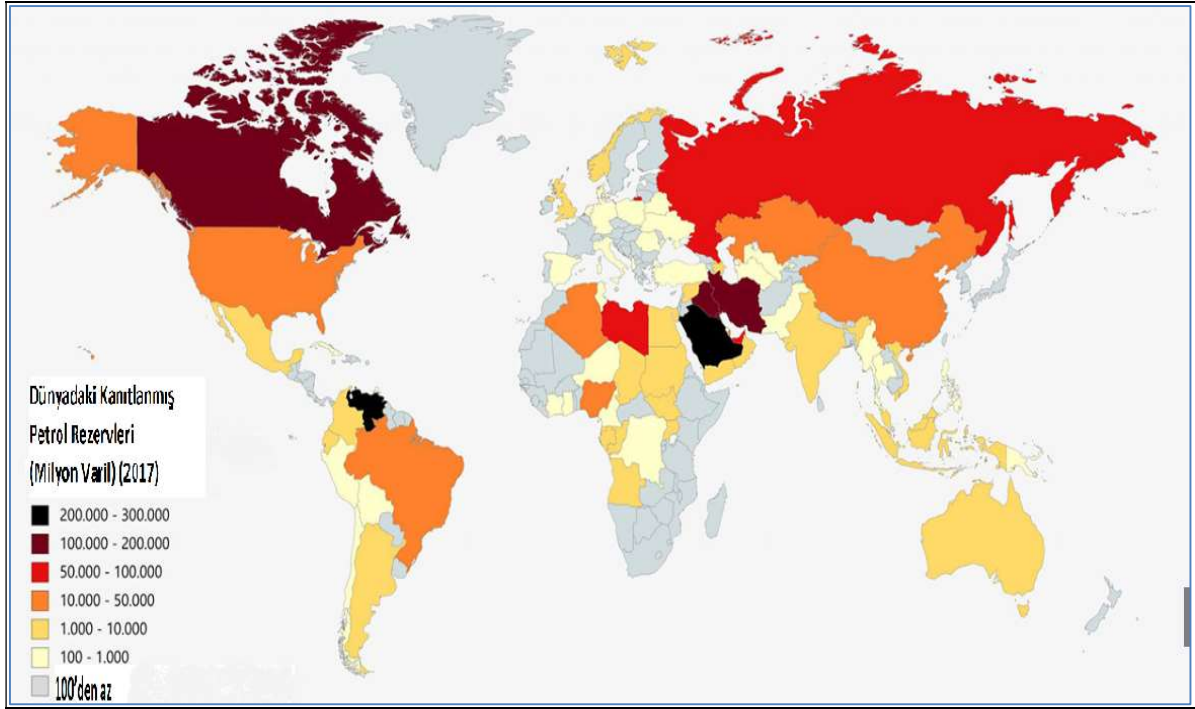
- 11 Eylül 2001 tarihindeki ABD'ye yönelik terör saldırısı,
- 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz,
- 2011 yılında başlayan Arap Baharı ve ihracat dengelerinin değişip petrol fiyatlarının artması,
- OPEC'in eski dönemlerdeki gücünü ve petrol fiyatları üzerindeki etkisini kısmen kaybetmesi ve bir kartel olmaktan çok işbirlikçi oligopol özelliğine bürünmesi,
- Petrol fiyatlarında oynaklık (volatilite) yaşanan dönem olması,
- Petrol talebinde özellikle Asya'daki gelişmekte olan ülkelerin etkin hale gelip, Avrupalı güçlerin durağan bir seyir izlemesi,
- ABD'nin petrol ihtiyacında kendi kendine yetecek hale gelmek için şeyl (kaya) gazı ve petrolü aramalarına ağırlık vermesi,
- Venezuela'da zengin petrol yataklarının keşfi,
- Farklı bölgelerde yeni rezerv arayışlarına ağırlık verilmesi.

2.2. Dünyadaki Petrol Rezervleri

Ham petrol, dünya genelinde rezerv dağılımı olarak farklılık gösterir bunun ana nedeni petrolün bir fosil yakıt olmasıdır ki, bu nedenle her bölgede var olmayıp, bazı yerlerde ise yoğunluk gösterir (Sözen, 2010: 49). ‘‘Ham petrol, 19. yüzyılda ilk defa ABD’de ticari

amaçla kullanıldığında tahta variller içinde saklandığından, dünya genelin de de varil olarak ölçüm” esas alınmıştır. Buna göre; “1 varil = 159 litre veya 42 ABD galonu, 1 ton ise, 7.33 varil” olarak kabul edilmektedir (Bayraç, 2005: 2-3). Uluslararası istatistiklerde de bu parametreler kullanılmaktadır.

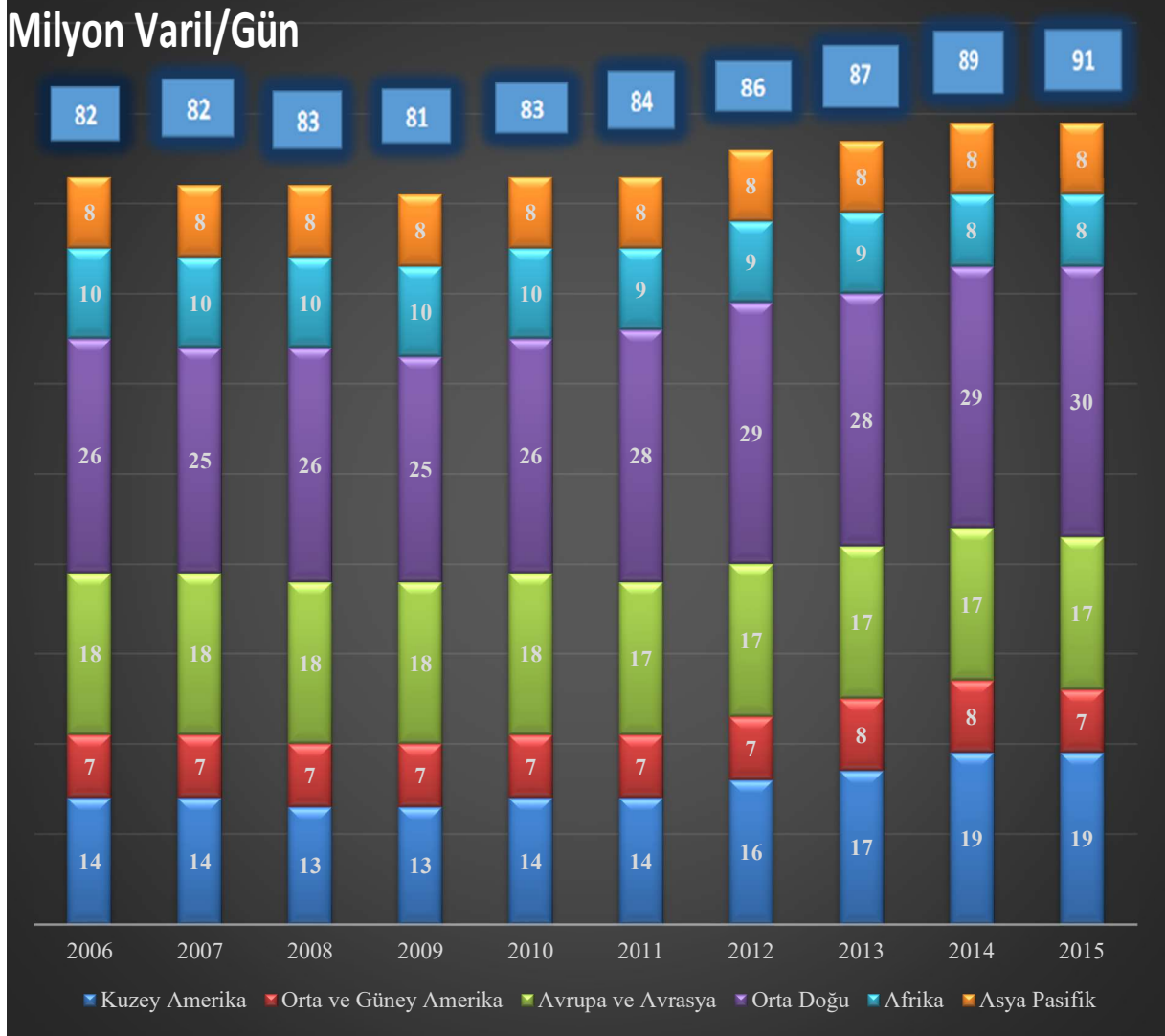
Buna göre dünyadaki kanıtlanmış petrol rezerv dağılımı Şekil 4 üzerinde şu şekilde verilmiştir:



Şekil 4. 2017 Yılı Dünyadaki Petrol Rezervi Dağılımı ⁵

Şekil 4 üzerinden de görüleceği üzere Dünya’da petrolün en çok bulunduğu yer Ortadoğu’dur. Rezervler açısından en yüksek orana sahip olan Ortadoğu bölgesindeki bazı ülkeler petrol üretimi açısından düşük kapasitede çalışmaktadır. Bunun ana nedenleri, “bölgenin sanayisinin gelişmemişliği, İran gibi ülkelerdeki siyasi ideolojinin düşük petrol üretimini desteklemesi ve teknolojinin gittikçe eskimesi (Irak’ta 1960’ların ekipmanları)”dır (Sözen, 2010: 53). Dünya petrol üretim verileri 2 nolu grafikten görülebilir:

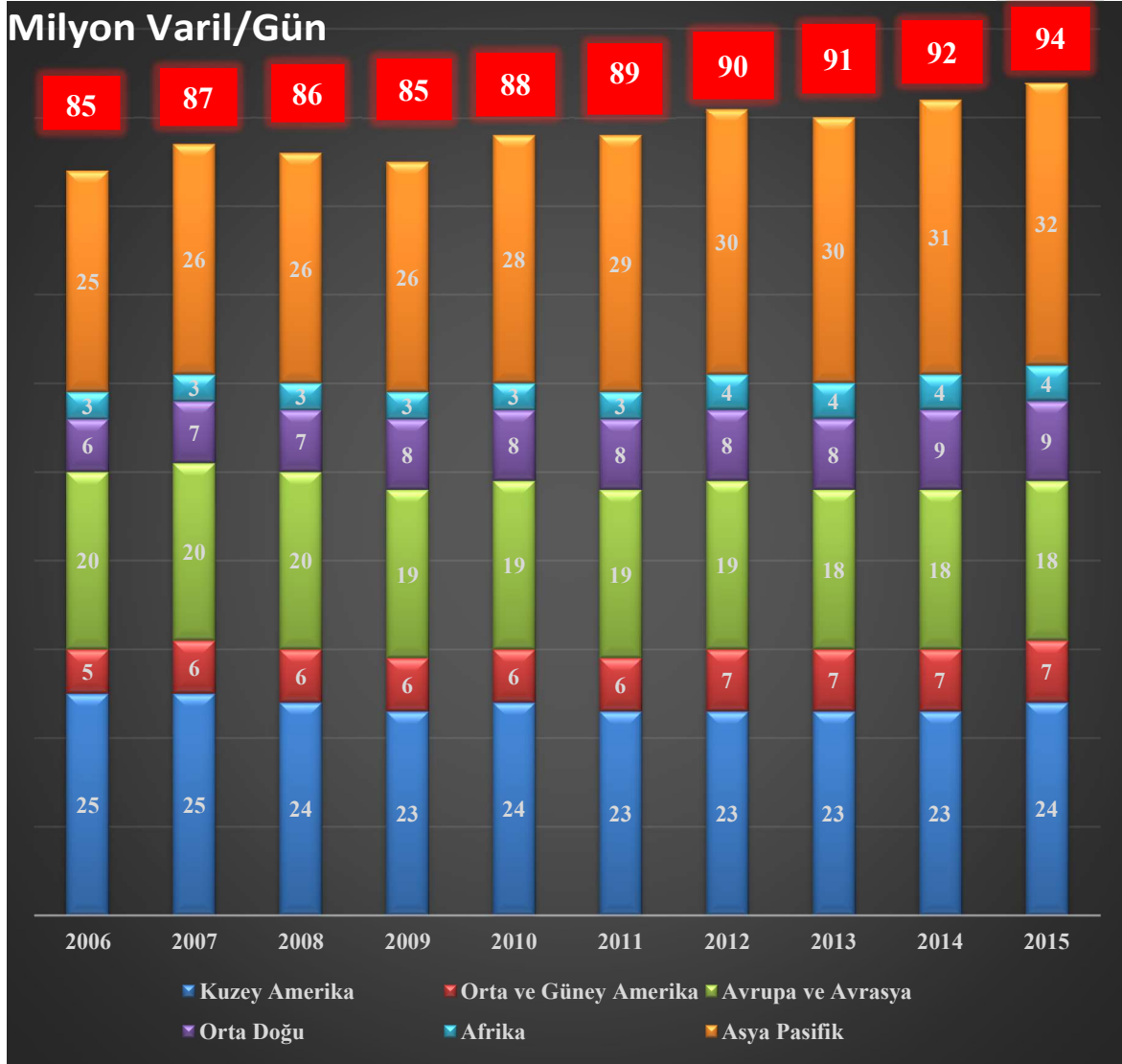
⁵<https://uret.com.tr/tr/uret-brulor-haberler/dunya-petrol-rezervleri/> (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2018)



Grafik 2. 2006-2015 Yılları Arasında Bölgesel Olarak Dünyadaki Petrol Üretimi ⁶

2 nolu Grafikten görüleceği üzere, 2006 yılında günlük 82 milyon varil petrol üretiminin 26 milyon varillik kısmı ile en fazla orana sahip olan Ortadoğu, 2015 yılında yine en çok üretim yapan bölge olarak kalmış ve üretimdeki oranı da günlük 30 milyon varile çıkarmıştır. Üretim en çok Ortadoğu'da olmakla birlikte aslında bu oran Ortadoğu'nun sahip olduğu kaynaklara karşılık azdır, teknolojik ilerleme sağlanırsa bu oran daha da arttırılabilir.

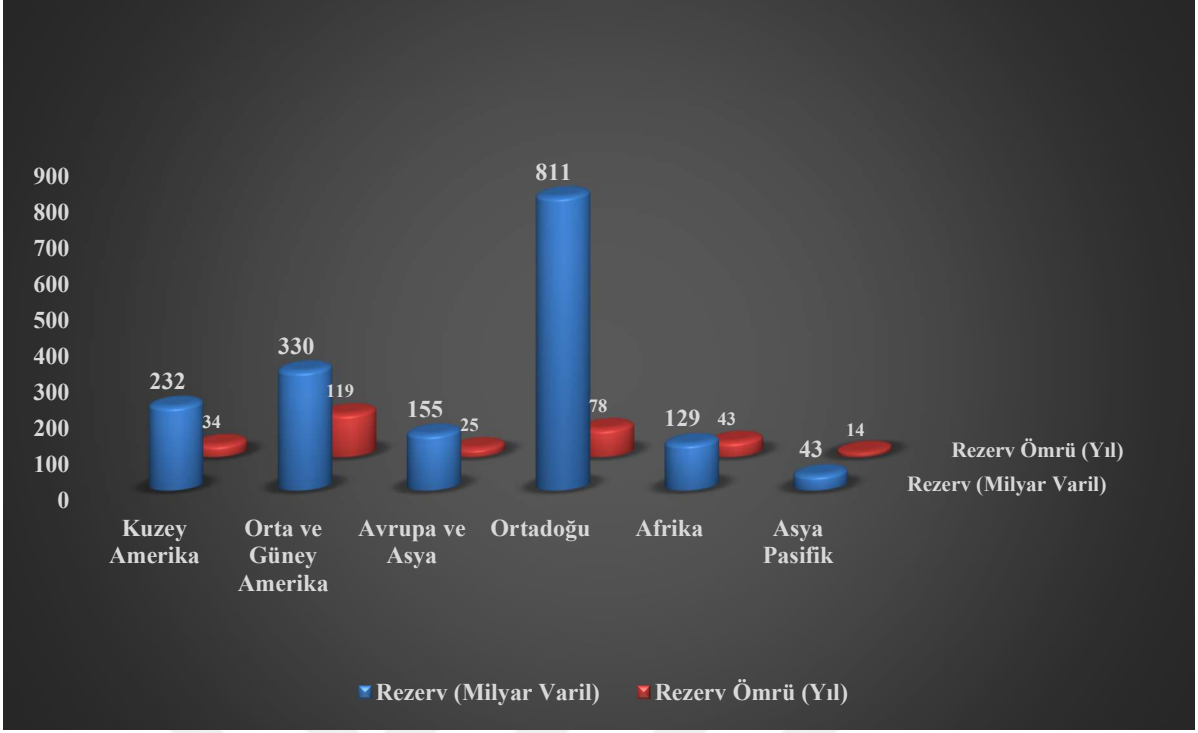
⁶http://www.enerji.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSekt%C3%B6r%20Raporu%2FTP_HAM_PETROL-DOGAL_GAZ_SEKTOR_RAPORU__2015.pdf (Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018)



Grafik 3. 2006-2015 Yılları Arasında Bölgesel Olarak Dünyadaki Petrol Tüketimi ⁷

Yine 3 nolu Grafikten dünyadaki petrol tüketim durumu incelendiğinde, günlük 20 milyon varil aşan bir oranla Asya Pasifik ile Kuzey Amerika bölgelerinin başta olduğunu, hatta 2015 yılında günlük 94 milyon varil petrol tüketiminden 32 milyonunun tek başına Asya Pasifik bölgesine ait olduğunu görülmektedir. Özetle, petrol tüketiminde Asya Pasifik ülkeleri ve Kuzey Amerika öncüdür ve bunda o ülkelerdeki sanayinin gelişmişliğinin de rolü büyüktür.

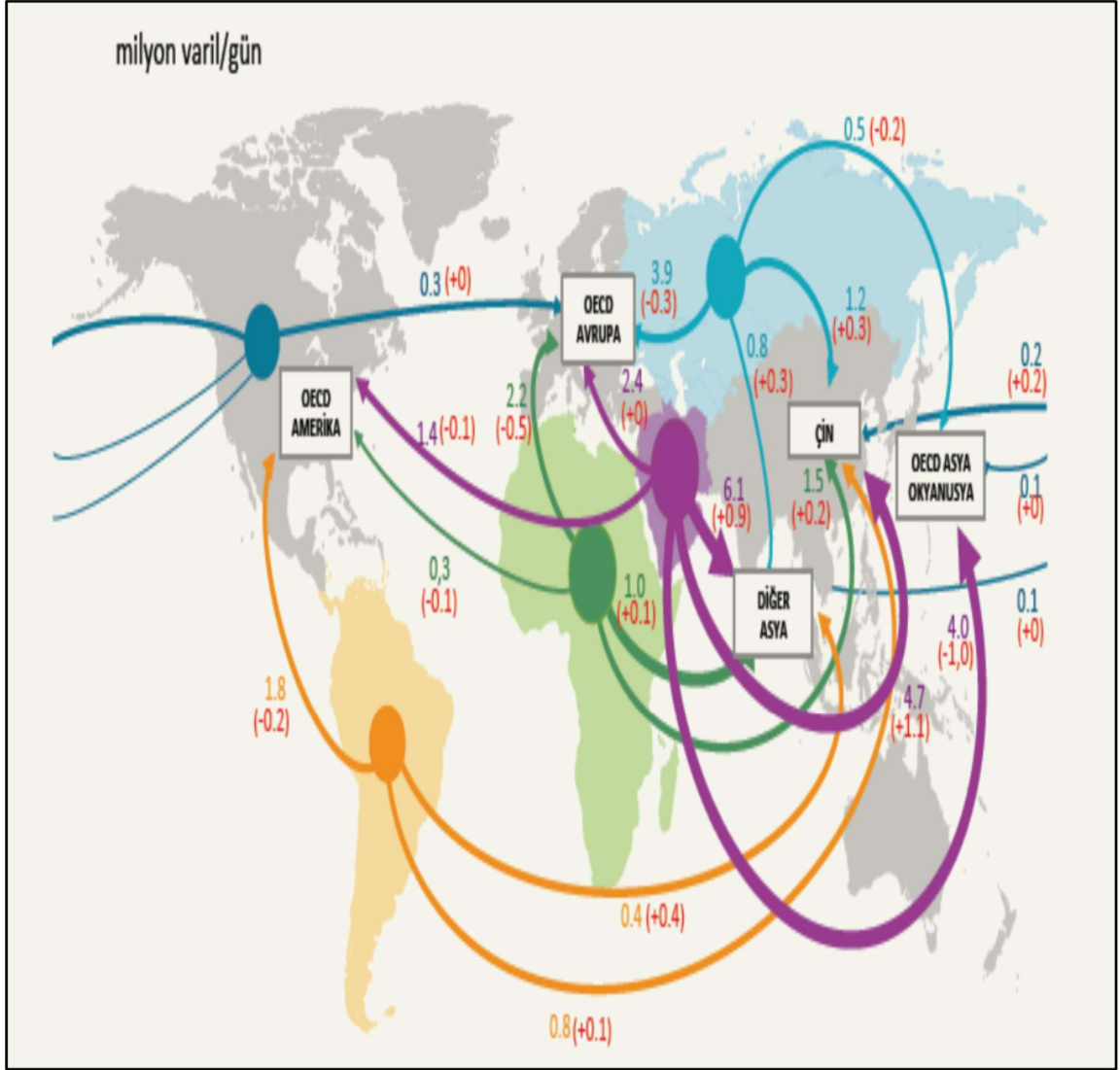
⁷http://www.enerji.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSekt%C3%B6r%20Raporu%2FTP_HAM_PETROL-DOGAL_GAZ_SEKTOR_RAPORU__2015.pdf (Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018)



Grafik 4. 2014 Yılı Verilerine Göre Dünyada Petrol Rezervleri ve Kalan Süreleri- Bölgesel ⁸

Grafik 4'e göre dünyadaki yer alan petrol rezervlerine ve kalan ömürleri ele alındığında ise, Ortadoğu'nun rezerv miktarı olarak önde iken, kalan ömür olarak Orta ve Güney Amerika'nın ardından geldiği görülür. Dünya için ortalama 56 yıllık bir petrol rezervi kaldığı düşünülürse yeni rezerv bulma çalışmalarına ağırlık vermek ya da petrol dışı enerji kaynaklarına yönelmek gereksinimi kaçınılmaz gözükmektedir.

⁸http://www.enerji.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSekt%C3%B6r%20Raporu%2FTP_HAM_PETROL-DOGAL_GAZ_SEKTOR_RAPORU__2015.pdf (Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018)



Şekil 5. 2015-2021 Yılları Arası Ham Petrol Ticaret Artışı ve 2021 Yılı Ham Petrol Ticaret Ağı⁹

5 nolu ham petrol ticareti verilerini gösterir Şekile göre 2021’de de Ortadoğu yine dünya petrolünün ana ihraç merkezi olup, petrol ticareti de daha çok Asya Pasifik yönünde akacaktır. Buna göre, 2021 yılı için ön görülen verilere göre Ortadoğu’da üretilen günlük petrol içerisinden (iç pazar kullanımı çıkarıldıktan sonra) yaklaşık 19 milyon varili dünya ülkelerine ihraç edilecek olup, dağılım olarakta bu petrolün 15 milyon varile yakını Asya Pasifik ülkelerine gönderilirken, yaklaşık 4 milyon varil petrol ise yine ise Avrupa ve Amerika pazarına ihraç edileceği düşünülmektedir. Bugün dünya üzerindeki kanıtlanmış

⁹http://www.enerji.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSekt%C3%B6r%20Raporu%2FTP_HAM_PETROL-DOGAL_GAZ_SEKTOR_RAPORU__2015.pdf (Erişim Tarihi: 01 Temmuz 2018)

petrol rezervlerinden % 48,3'ü Ortadoğu'da yer almaktadır. Yine Tablo 4'te yer alan 2018 yılına ait verilerden de görüleceği üzere Ortadoğu içerisinde de sırasıyla “Suudi Arabistan, İran, Irak, Kuveyt ile Birleşik Arap Emirlikleri” en çok rezerve sahip ülkelerdir.

Tablo 3. Dünyadaki Kanıtlanmış Petrol Rezervlerinin Bölgesel Dağılımı-2018 ¹⁰

Bölge	Miktar (Milyar Varil)	Dünyadaki Toplam Oranı (%)
Ortadoğu	836,1	48,3
Güney ve Orta Amerika	325,1	18,8
Kuzey Amerika	236,7	13,7
Avrupa ve Avrasya	159,0	9,2
Afrika	125,3	7,2
Asya Pasifik	47,6	2,8
Dünya Toplamı	1.729,8	100

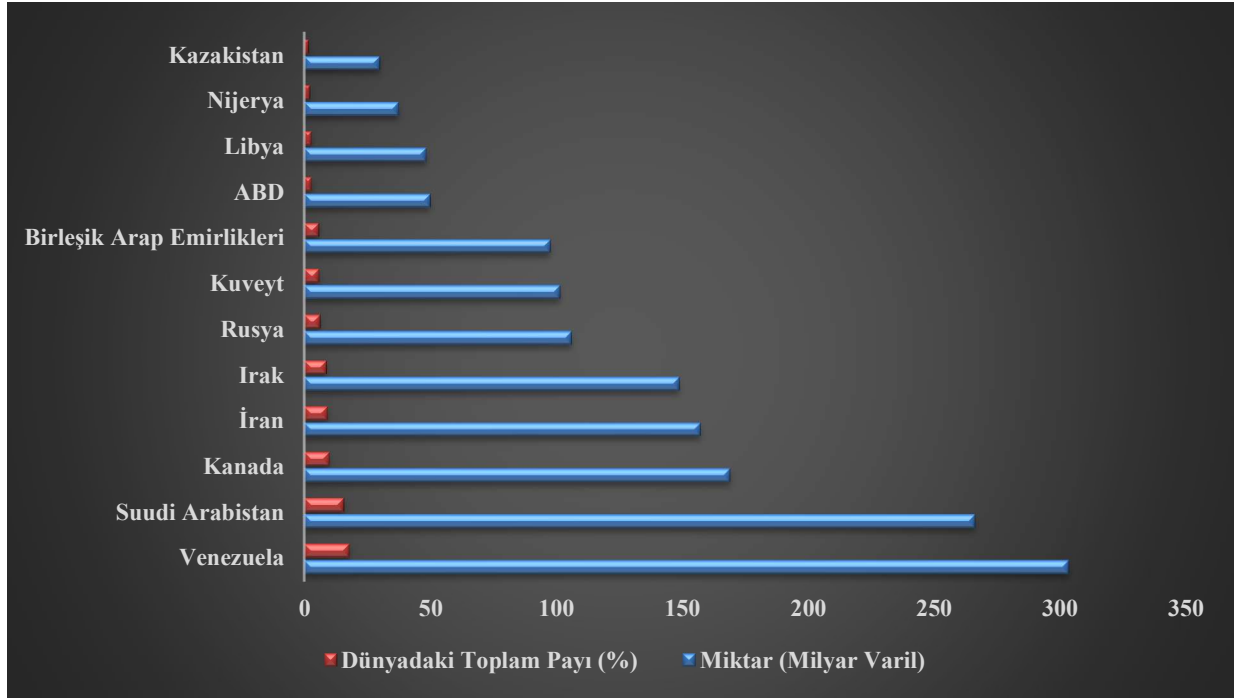
Tablo 4. Ülkelere Göre Kanıtlanmış Petrol Rezervleri Sıralaması-2018 ¹¹

Ülke	Miktar (Milyar Varil)	Dünyadaki Toplam Oranı (%)
Venezuela	303,3	17,5
Suudi Arabistan	297,7	17,2
Kanada	167,8	9,7
İran	155,6	9,0
Irak	147,2	8,5
Rusya	106,2	6,1
Kuweyt	101,5	5,9
Birleşik Arap Emirlikleri	97,8	5,7
ABD	61,2	3,5
Libya	48,4	2,8
Nijerya	37,5	2,2
Kazakistan	30	1,7

¹⁰<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-oil.pdf> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

¹¹<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-oil.pdf> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

3 nolu Tablo'dan da görüleceği üzere, bugün dünya üzerindeki toplam 1729,8 milyar varil miktarlık petrol rezervine dair ülkesel bazlı bir sıralamaya gidildiğinde, 2012 yılında Venezuela'da bir kısım yeni rezervlerin bulunması ile ülke 1. sıraya çıktığı, onu Suudi Arabistan'ın takip ettiği görülür. Tablo 4'teki sayısal veriler üzerinden gösterilen dünya sıralamasının grafik görseli ise şu şekildedir:



Grafik 5. Ülkelere Göre Kanıtlanmış Petrol Rezervleri Sıralaması – 2018

Bu çalışmada üzerinde durulan ülke Birleşik Arap Emirlikleri dünyadaki toplam rezervin % 6 kadarına sahiptir, ülkenin toplam rezerv miktarı 97,8 milyar varil olup, bu rezervlerin ülkedeki dağılımında ise %95'e yaklaşan bir oranla Abu Dabi Emirliği lider konumda olup, onu %4'lük bir oranla Dubai Emirliği izler. Ülkede üretilen petrol tipik Arap petroleri gibi ‘hafif ve süper hafif petrolden’ oluşmaktadır. Ülkede bulunan petrol rezervlerinin çoğu 1960'lı ve 1970'li yıllarda keşfedilmiştir ve yeni rezervlerin keşfi için çalışmalar sürdürülmektedir. Yeni bulunan rezervlerin büyük çoğunluğu denizde (offshore) bulunmaktadır. Ülkedeki petrol ve doğal gaz rezervlerinin ömrünün bugünkü üretim seviyeleri doğrultusunda bakıldığında 140 yıl kadar olacağı düşünülmektedir (Şahin, 2006: 67-68).

2.3. Ortadoğu Petrolleri

Petrol genelde dünya üzerindeki az gelişmiş ülkelerde üretilir fakat daha çok gelişmiş ülkelere ihracı gerçekleşir. Bu durum genel olarak Orta Doğu Ülkeleri için de geçerlidir. “Orta Doğu Ülkeleri’nin petrol üretim değerleri yüksek olup, üretilen petrolün bir kısmı yine üretici ülkede rafine edilse de büyük bir kısmı başta gelişmiş ülkelere olmak üzere ihraç” edilmektedir (Şahin, 2006:15).

Ortadoğu toprakları büyük petrol rezervlerine sahip olmasının yanında, petrol rafinelerinin kapasitelerini arttırarak da son yıllarda önem kazanmıştır. İşte 1910’larda başlayarak bugünlere ulaşan bu süreci Ortadoğu’daki petrol tarihçesinin başlangıcını Ortadoğu’da petrol şirketlerinin kurulması ile bağdaştırarak Beşergil (2009: 15-17) şu şekilde özetlemiştir:

İngiliz-İran Yağ Şirketi (Anglo-Persian Oil company): Ortadoğu’da ilk petrol arama ve çıkarma imtiyazı (60 yıllık) İran Şahı tarafından 1901 yılında William Knox D’Arcy adında bir İngiliz vatandaşına satıldı; ancak bir süre sonra D’Arcy maddi olanakları yetersizleştiğinden bu imtiyazı Burah Yağ şirketine devretti ve 1909’da %50’si İngiliz özel girişimcilere ait olan İngiliz-İran Yağ şirketi kuruldu. Şirket Abadan’da kurduğu rafineride 1913 yılında üretime başladı. aynı yıl Winston Churchill şirketi millileştirerek petro üretimini devlet kontrolüne aldı. İngiliz-İran Yağ Şirketi 1950’de Abadan’daki rafineriyi dünyanın en büyük rafinerisi haline getirdi. 1951 yılında Muhammed Musaddık’ın İran’daki tüm endüstri kuruluşlarını, dolayısıyla petrolü de millileştirmesiyle İngilizler İran’dan çekildi ve rafineri işlemez hale geldi. 1954 yılına kadar İran’a ambargo uygulandı. 1954’de İran yönetiminin değişmesiyle konsorsiyumun bir üyesi olarak kabul edildi. Aynı yıl İngiliz-İran Yağ Şirketi adını değiştirerek British Petrol Şirketi (The British Petroleum Company) adını aldı.

Türk Petrol Şirketi (Turkish Petroleum Company): Osmanlı İmparatorluğu topraklarında petrol arama ve geliştirme çalışmaları için 1912 yılında kurulan şirketin %50’si İngiliz-İran Yağ Şirketi’ne aitti. 1. Dünya Savaşı’ndan önce Ortadoğu Bölgesinin en önemli petrol şirketi İngiliz-İran Yağ Şirketi’ydi. Almanlar (Deutsche Bank) ve İngilizler (İngiliz-İran Petrol Şirketi) 1912’de Londra’da Türk Petrol Şirketi’ni kurdular; hisselerinin %50 si Türkiye Milli Bankası’na (İngilizler tarafından kurulmuştur), %25’i Deutsche Bank’a (Almanlar tarafından kontrol edilen) ve %25’i de Royal Dutch-Shell (Hollanda-İngiliz Ortaklığı) grubuna aitti. Hisselerden %5 lik pay özel bir şahsa verildi.

Irak Petrol Şirketi (Iraq Petroleum Company): Irak Petrol Şirketinin ilk oluşumu 1. Dünya Savaşı sonunda Osmanlı İmparatorluğu’nun yıkılması ve mevcut Türk Petrol Şirketi’nin 1918 yılında yeniden paylaşılmasıyla başlar. Almanlar Savaşı kaybedince Fransızlar Türk Petrol Şirketi’ndeki Deutsche Bank hisselerini (%25) satın aldı; böylece Musul’da geri kalan bütün petrol hakları İngilizlerin elinde kaldı. A.B.D. Musul petrollerinin İngilizlerin eline geçmesinden rahatsızdı, şirketin savaşın galipleri arasında paylaşılması gerektiğini ileri sürerek şirketten pay istiyordu. Ortadoğu Bölgesinde Kerkük yakınlarında 1927’de çok miktarda petrol bulundu, bunu takiben aynı yıl Ortadoğu bölgesinde bazı ülkeleri içine alan Kırmızı Hat Antlaşması imzalandı. Türkiye, Irak, Suudi Arabistan hattın içine alınırken, Kuveyt ve İran dışarıda bırakıldı. 1928 yılında A.B.D.’de Türk Petrol Şirketine ortak edildi.%5’lik hisse özel bir şahsa verilerek kalan kısım Standart Oil, Royal Dutch-Shell ve Anglo-İran petrol Şirketleri arasında paylaşıldı. Türk Petrol Şirketi’nin adı 1929’da Irak Petrol Şirketi olarak değiştirildi. Çalışmalar Kuzey Irak’ta, Kerkük yakınlarında, güneyde Suudi Arabistan ve Kuveyt sınırında sürdürüldü. Irak petrollerinin 1961 yılında %99.5 i 1971 yılında da tamamı millileştirildi.

Arap-Amerikan Petrol Şirketi (ARAMCO): 1930 yılında Kırmızı Hat Antlaşmasına dahil olmayan SoCal (A.B.D.), önce Bahreyn'de ve sonra 1936 yılında da Texaco ile ortak olarak Suudi Kralı İbn-i Suud'dan aldığı imtiyazla Suudi Arabistan'da petrol buldu. SoCal ve Texaco, ARAMCO (1943) adı altında birleştiler.

Kuveyt Yağ Şirketi: 1938 yılında %50 şer hisseyle Gulf Oil ve BP tarafından kuruldu.

Bahsi geçen tüm bu bilgilerden de görüleceği üzere, özellikle İngilizler olmak üzere Batılı devletler Ortadoğu'da petrolün bulunması çıkarılmaya başlamasından itibaren bölgede bu konuda etkin olma çabası içine girmişlerdir. Ancak bu durumun farkına varan İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan ve bölge dışından büyük rezerv sahibi ülke Venezuela bir araya gelmiş ve dönemin petrol üretimini kontrol eden uluslararası şirketlerine (Seven Sisters) tepki olarak 1960 yılında Petrol İhraç Eden Ülkeler Organizasyonu'nu olarak bilinen kısa ismi ile OPEC'i (The Organisation of The Petroleum Exporting Countries) kurmuştur. Daha sonra bu organizasyona Katar, Endonezya, Libya, B.A.E., Cezayir, Nijerya, Ekvator, Gabon Angola ve en son 2017'de Ekvator Ginesi üye olmuşlardır (Ancak Endonezya'nın üyeliği 171. toplantıda askıya alınmış olup, şu an organizasyonun 14 aktif üyesi vardır). OPEC'in kuruluşundaki temel amaç petrol konusunda üye ülkelerde fiyat istikrarını ve üretimin düzenlenmesini sağlayacak bir sistem geliştirilmesi olsa da 1982 yılına kadar bu konuda bir düzenleme yapmamıştır.¹²

¹² http://orsam.org.tr//d_hbanaliz/24_rustemyanar.pdf (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2018)

Tablo 5. 1980-2010 Yılları Arasında OPEC Ülkeleri Petrol Rezervleri
(Milyar Varil)

Yıl	İran	Irak	Kuveyt	SuudiArabistan	B.A.E.	Venezuela	Libya	Nijerya
1980	58,3	30	67,9	168	30,4	19,5	20,3	16,7
1981	57	32	67,7	167,9	32,2	19,9	22,6	16,5
1982	56,1	59	67,2	165,5	32,4	24,9	22,2	16,8
1983	55,3	65	67	168,8	32,3	25,9	21,8	16,6
1984	58,9	65	92,7	171,7	32,5	28	21,4	16,7
1985	59	65	92,5	171,5	33	54,5	21,3	16,6
1986	92,9	72	94,5	169,7	97,2	55,5	22,8	16,1
1987	92,9	100	94,5	169,6	98,1	58,1	22,8	16
1988	92,9	100	94,5	255	98,1	58,5	22,8	16
1989	92,9	100	97,1	260,1	98,1	59	22,8	16
1990	92,9	100	97	260,3	98,1	60,1	22,8	17,1
1991	92,9	100	96,5	260,9	98,1	62,6	22,8	20
1992	92,9	100	96,5	261,2	98,1	63,3	22,8	21
1993	92,9	100	96,5	261,4	98,1	64,4	22,8	21
1994	94,3	100	96,5	261,4	98,1	64,9	22,8	21
1995	93,7	100	96,5	261,5	98,1	66,3	29,5	20,8
1996	92,6	112	96,5	261,4	97,8	72,7	29,5	20,8
1997	92,6	112,5	96,5	261,5	97,8	74,9	29,5	20,8
1998	93,7	112,5	96,5	261,5	97,8	76,1	29,5	22,5
1999	93,1	112,5	96,5	262,8	97,8	76,8	29,5	29
2000	99,5	112,5	96,5	262,8	97,8	76,8	36	29
2001	99,1	115	96,5	262,7	97,8	77,7	36	31,5
2002	130,7	115	96,5	262,8	97,8	77,3	36	34,3
2003	133,3	115	99	262,7	97,8	77,2	39,1	35,3
2004	132,7	115	101,5	264,3	97,8	79,7	39,1	35,9
2005	137,5	115	101,5	264,2	97,8	80	41,5	36,2
2006	138,4	115	101,5	264,3	97,8	87,3	41,5	36,2
2007	138,2	115	101,5	264,2	97,8	99,4	43,7	36,2
2008	137,6	115	101,5	264,1	97,8	172,3	43,7	36,2
2009	137	115	101,5	264,6	97,8	211,1	46,4	36,2
2010	151,2	143,1	101,5	264,5	97,8	296,5	47,1	36,2

Kaynak: Hamdard, 2012: 33

Tablo 5'ten görüleceği üzere, yıllar içerisinde rezerv miktarlarında bir artış mevcuttur, bunun nedenleri olarak yeni üretim tekniklerinin kullanılması, yeni rezervlerin keşfi ve petrol araştırmalarına yönelik Ar-ge çalışmalarına ağırlık verilmesi gösterilebilir.

Yine Tablo 5'e göre OPEC'e üye ülkeler arasında en fazla petrol rezervine sahip ülkeler; Venezuela, Suudi Arabistan, İran, Irak, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri, en az rezerve sahip olanlar da; Libya ve Nijerya'dır (Hamdard, 2012: 34). Şunu da belirtmek gerekir ki; tabloda Mayıs 2017'de OPEC üyesi olan Ekvator Ginesi' ne ait veriler bulunmamaktadır. Araştırmalara göre Ekvator Ginesi' nde 1,1 milyar varil petrol rezervi bulunmaktadır.

OPEC kurulduktan sonra yaşanan 1973 Arap Petrol Ambargosu, sonrasında 1979 İran Devrimi, 1990 Körfez Krizi gibi olaylar OPEC politikalarını da etkilemiştir. Tüm olayları ve Ortadoğu'da petrol ihraç eden ülkelere etkisini Doç Dr. Rüstem Yanar 2014 yılında Ortadoğu Araştırmaları Merkezi (ORSAM) için hazırladığı "Petrol Fiyatlarındaki Düşüş ve Ortadoğu Ekonomilerine Etkileri" başlıklı yazısında¹³ şu şekilde özetlemiştir:



Petrol fiyatlarında yakın dönemde 1973 yılında Yom Kippur Savaşı ile başlayan "Yeşil Dalga" ve 1999 sonrası devam eden "Siyah Dalga" olmak üzere iki büyük fiyat dalgalanması yaşanmıştır. Petrol fiyatlarındaki birinci hareketlilik, 1973 yılında OPEC ülkelerinin arzı azaltması ve 1979 İran İslam Devrimi sonrasında Petrol piyasasındaki belirsizlikten kaynaklandı. Petrol fiyatlarındaki artış, sanayileşmiş ülkelerde girdi maliyetlerinin artmasına ve ekonomik durgunluğun oluşmasına yol açmıştır. Petrol ihraç eden ülkeler açısından ise gelirlerde büyük çaplı bir artış yaşanmasına neden olmuş ve uluslararası finans piyasalarında 'petro-dolar' kavramının oluşmasına neden olmuştur. 1990'lı yıllarda Irak müdahalesi ile hafif bir yükselişe geçen petrol fiyatları, 90'lı yıllar boyunca daha yatay bir seyir izlemiştir. 1997 yılı Güneydoğu Asya Krizi'nin ardından dip yapan petrol fiyatları, 1999 sonrasında artış trendine girmiş, 2003 sonrasında küresel talepteki artışa bağlı olarak, fiyat artışı 2008 yılına kadar devam etmiştir. 2009 yılında başlayan son yükseliş trendi, gelişmekte olan ülkelerin büyüme performansındaki hızlı toparlanmadan kaynaklanmıştır. Avrupa ve ABD'de yaşanan durgunluğun gelişmekte olan piyasalara yayılması ve arz yönlü etkiler nedeni ile petrol fiyatlarında son dört aydır düşüş trendi devam etmektedir.

Petro fiyatlarındaki artış, petrol ihraç eden ülkelerde gelirlerin artması ve ekonomik büyümenin hızlanması ile sonuçlanırken, petrol fiyatlarındaki düşüş, ekonomik dinamizmin zayıflamasına yol açmaktadır. Ekonomik çeşitliliğin düşük olduğu, petrolün en önemli gelir kaynağı olduğu bu ülkelerde, fiyatların artması ekonomide kolay finansman ve harcamaların artmasına yol açarken, 'Hollanda Hastalığı' diye tabir edilen nedenle, ulusal paraların değerlendirilerek petrol harici sektörlerde rekabet gücünün azalmasına yol açmaktadır. Bu durum, petrol fiyatlarının yüksek olduğu sürece bir problem yaratmazken, fiyatlardaki gerilemeler kamu açıklarının artması, büyüme hızının yavaşlaması ve işsizlik sorununun artmasına yol açmaktadır. Son dönemde yaşanan petrol fiyatlarındaki gerilemenin sürekli olması halinde petrol ihracatına bağlılığı çok yüksek olan ülkelerde ekonomik daralma kaçınılmaz gibi görünmektedir.

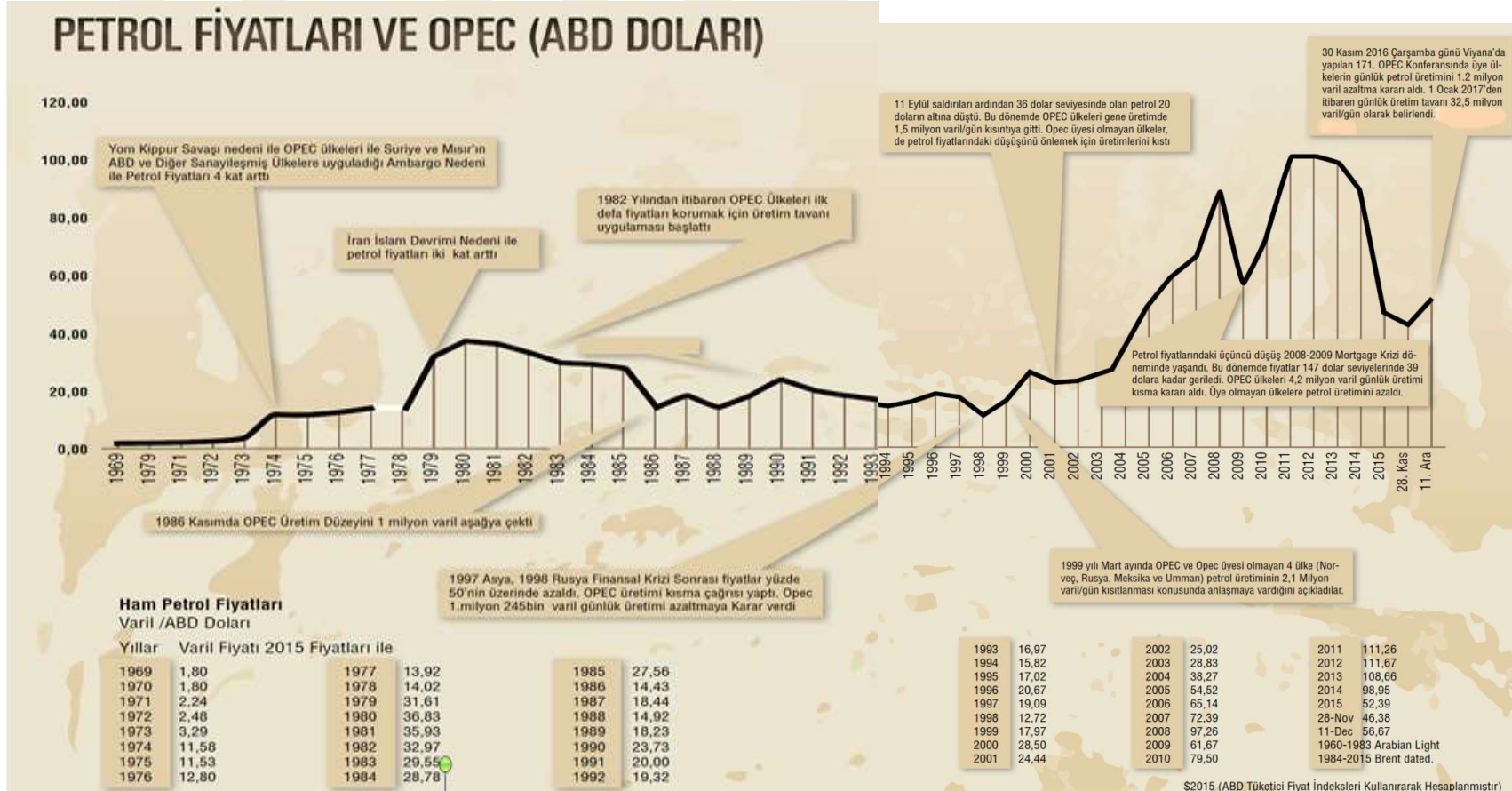
Petrol fiyatlarındaki değişimin etkilerini minimize etmek iki yoldan mümkün olabilir. Birinci yöntem, ekonomik çeşitliliğin artırılması ve ekonominin tek ürüne bağlı olmaktan çıkartılmasıdır. Petrol ihraç eden Ortadoğu ekonomileri açısından bu çeşitliliğin sağlanamadığı görülmektedir. Özellikle Körfez ülkelerinde petrol bağımlılığı yüzde 90 düzeyine kadar çıkmaktadır. Bu konuda yapısal politikalar oluşturulması gerekliliği, çok uzun süredir tartışılan bir konu olmakla birlikte, henüz çok büyük mesafeler alındığı söylenemez.

İkinci yöntem ise İstikrar Fonları oluşturarak, fiyatların yüksek olduğu dönemlerde tasarruf edip, fiyat düşüşlerinin yaratacağı etkileri minimize edilmesidir. Ortadoğu'da Yemen Hariç diğer tüm petrol

¹³http://orsam.org.tr/d_hbanaliz/2014123_Rapor194.pdf (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2018)

ihracatçısı ülkeler, bu tür fona sahiptir. Bu tür fonlar, fiyat düşüşleri karşında ekonomik aktivitelerin azalmasını engelleyebilir. Ancak yapılan uygulamalı çalışmalarda, petrol ihraç eden ülkelerde fiyat istikrar fonlarının uzun dönemde fiyat düşüşleri karşısında etkili olmadıklarını, ekonomik yavaşlamayı durdurmadıklarını göstermiştir.





Grafik 6. 1969-2015 Arasında ABD Doları Üzerinden Petrol Fiyatları ve OPEC Tarihindeki Önemli Olaylar ¹⁴

Grafik 6'dan da görüleceği üzere küresel siyasetteki herhangi bir değişim ya da sıcak gündem hemen petrol fiyatlarına yansımaktadır.

¹⁴http://orsam.org.tr/d_hbanaliz/25_info5.pdf (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2018)

Tablo 6. 2007-2025 Yılları Arasındaki Tahmini Petrol Üretim Verileri
(Milyon Varil/Günlük)

Ülkeler	2007	2010	2015	2020	2025
Suudi Arabistan	10,2	10	10,9	11	11,3
Rusya	9,9	9,4	9,5	10,9	11,5
ABD	7,8	8,5	8,6	9,3	10
İran	4	4,2	4	3,8	3,9
Çin	3,9	4	3,6	3,5	3,2
Meksika	3,5	2,7	2,1	1,9	1,9
Birleşik Arap Emirlik.	2,9	3	3	2,9	2,9
Kuveyt	2,6	2,7	2,7	2,6	2,7
Norveç	2,6	2,2	1,9	1,6	1,5
Nijerya	2,4	2,4	3,1	3,2	3,3
Cezayir	2,2	2,2	2,7	2,8	2,8
Venezuela	2,1	1,8	1,7	1,9	2,1
Irak	2,1	2,5	2,9	4,2	4,6
Kanada	2,1	1,8	1,5	1,2	1,1
Brezilya	1,9	2,2	3	3,9	4,4
Angola	1,8	2,3	2,5	2,4	2,5
Libya	1,8	1,9	1,7	1,5	1,5
İngiltere	1,7	1,2	1	0,8	0,7
Kazakistan	1,4	1,6	2,5	2,7	2,9
Katar	1,1	1,4	1,8	1,9	2,1
Azerbaycan	0,8	1,1	1	1	1
Hindistan	0,9	0,9	0,9	1	1,1

Kaynak: Huseynov, 2013: 18

Tablo 6' dan günlük petrol üretimindeki dünya sıralamasını görülebilir. Bu itibarla, dünya petrol üretiminin %40'dan fazlasını kendi başına sağlayan OPEC'in dünya petrol piyasasındaki önemi azımsanamayacak kadar büyük olduğu da görülebilir. 2017 yılının başında günlük petrol üretimini 32.5 milyon varil olarak sınırlayan kuruluşun politikalarına üyelerin istikrarlı bir şekilde uyup uymamaları ve petrol tüketiminde başta gelen ülkelerle olan ilişkiler gelecek dönemlerde Ortadoğu petrollerinin gidişatına yön vereceğini söylenebilir.

2.3.1. B.A.E. Petrolleri

B.A.E.'nde serbest piyasa ekonomisi hakim olup, ülkedeki ekonomi ağırlıklı bir şekilde GSYİH'nın da yaklaşık % 40'ına karşılık gelen petrol ve doğal gaz üretimine dayanır (Konya Ticaret Odası B.A.E. Ülke Raporu, 2016: 8). Tablo 7'de yer alan bilgilerden de anlaşılacağı üzere, B.A.E.'deki toplam petrol rezervinin 97,8 milyar varil civarında bulunduğu ve bu kapsamda ülkenin dünyanın 8. büyük petrol rezervine sahip ülke olduğu bilinmektedir. Ülkedeki petrolün % 95 kadarı Abu Dabi Emirliği'nden çıkarılmaktadır. Ülkenin günlük petrol üretimi 3 milyon varil civarındadır (Kütahya Ticaret ve Sanayi Odası, Dubai Dış Pazar Araştırma Raporu, 2016: 10).

Tablo 7. Petrol Üreten Ülkelerin Toplam Rezervlerine Göre Sıralaması-2018 ¹⁵

Ülkeler	Toplam Rezervler (milyar varil)	Dünyadaki Oranı (%)	Üretim (Bin varil/gün)	Dünyadaki Oranı (%)
Venezuela	303,3	17,5	1.514	1,6
Suudi Arabistan	297,7	17,2	12.287	13,0
Kanada	167,8	9,7	5.208	5,5
İran	155,6	9,0	4.715	5,0
Irak	147,2	8,5	4.614	4,9
Rusya	106,2	6,1	11.438	12,1
Kuveyt	101,5	5,9	3.049	3,2
Birleşik Arap Emirlikleri	97,8	5,7	3.942	4,2
Libya	48,4	2,8	1.010	1,1
ABD	61,2	3,5	15.311	16,2
OPEC Ülkeleri	1.242,2	71,8	39.338	41,5

2018 yılı verilerine göre OPEC ülkeleri arasında ise günlük petrol üretim miktarı bakımından B.A.E. dördüncü en büyük petrol üreticisi ülkedir ve Dünya'daki petrol rezervlerinin yaklaşık %6'sına sahiptir. B.A.E.'de ilk defa 1958'de Abu Dabi Emirliği'nde petrol keşfedilmiş, sonrasında ise 1966 yılında Dubai Emirliği'nde de rezervlere erişilmiştir. Sonrasında küçük miktarlarda da olsa Şarjah ve Resul Kayme Emirlikleri'nde de rezervler bulunmuştur. Ülkedeki toplam rezerve miktarına bakıldığında, Abu Dabi Emirliği %95'e yaklaşan rezerv oranı ile petrolün çıkarılması ve üretilmesi anlamında ülkenin lideridir. Teknolojik gelişmeler ve petrole

¹⁵ <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

dair arama faaliyetlerinin sürekli hala gelmesi ile, 2000'lerin başından bu yana ülkenin petrol rezervleri yaklaşık 2 katına ulaşarak ve 97,8 milyar varil olarak tespit edilmiştir. Ülkedeki petrol üretimi bugünkü seviye ile devam edecek diye düşünüldüğünde bu rezervlerin yaklaşık 140 yıllık ömrü olduğu bilinmektedir. Abu Dabi'de özellikle “denizde yeni rezervlerin keşfi ve mevcut rezervlerin geliştirilmesi” yönündeki çalışmalar yapılmaktadır. Ülkedeki toplam petrolün %90'dan fazlası (%95 kadar) Abu Dabi'de yer alır (İhracatı Geliştirme Merkezi, B.A.E. Ülke Raporu, 2011: 8).

Son yıllarda petrol fiyatlarında yaşanan kriz nedeniyle, ülkenin petrol ihracından elde ettiği gelirden bir düşüş yaşandığı ekonomik tablolardan görülmektedir. Petrolün öneminin yüksek olduğu bilinen ülkede, B.A.E. Yönetimi, “hem bu düşüşün etkisi hem de ekonominin petrol ve petrol yan ürünleri ile doğalgaza bağımlılığının azaltılması için üretim ve yatırımların çeşitlendirilmesi” için çabalarda bulunmaktadır. Bu çerçevede, B.A.E. Yönetimi özellikle “turizm, inşaat, havacılık, hizmet sektörü, finans ve otomotiv gibi sektörlere yatırım yapmaya başlamıştır. Örneğin, bu fikirle Abu Dhabi 2030 Planı kapsamında 200 milyar \$ yatırım yapılması” öngörülmektedir.

Böylelikle, son yıllarda ülkenin gelir kaynaklarının çeşitlendirilmesine ilişkin yönetim politikalarıyla, özel sektörün de daha etkin hale gelip canlanmasıyla, petrol dışındaki gelirlerin milli gelir içerisindeki yeri yıldan yıla artış göstermektedir (Kütahya Ticaret ve Sanayi Odası, Dubai Dış Pazar Araştırma Raporu, 2016: 10).

OPEC üyesi olan B.A.E. , 8 nolu Tablodan da görüleceği üzere, petrol ihracatının % 90'ı aşan kısmını Asya ve Pasifik ülkelerine yapmaktadır. Bütün şartların sabit kaldığı ve “petrol ihracatı günlük olarak 2,5 milyon varil ve ihracat fiyatı da ortalama 50 \$ / varil olduğu” düşünüldüğünde, ülkenin petrol ihracatından sağladığı geliri bir yıl için ortalama 45 milyar \$ olacaktır.¹⁶

B.A.E.'nin petrol ihracatında önde gelen ülkeler 8 nolu Tabloda sıralanmış olup, Japonya, Hindistan, Çin bu ülkeler arasındadır.

¹⁶ <https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bac/sectorler/genel-sektorel-bilgiler> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

Tablo 8. Ham Petrol İhracat Gelirleri 2016-2018 (1000 \$) ¹⁷

Ülkeler (İlk 6 Ülke)	2016	2017	2018
Japonya	12.863,37	15.634,29	20.644,96
Hindistan	5.631,43	6.543,78	8.904,11
Singapur	4.015,52	5.883,71	5.814,41
Tayland	4.666,89	5.776,07	8.629,43
Güney Kore	3.842,08	5.048,85	5.330,95
Çin	3.861,69	4.156,68	6.682,71
İlk 6 Ülke Toplamı:	34.880,98	43.043,38	56.006,57
Genel Toplam:	40.457,61	51.512,10	66.817,08

Tablo 9. B.A.E.'nde Yer Alan Rezervler ¹⁸

Emirlik	Rezerv Tipi	Rezerv Sayısı
Abu Dabi	Karasal	13
Dubai	Karasal	6
Şarjah	Karasal	7
Ajman	Karasal	1
Fuceyra	Karasal	1
Abu Dabi	Deniz	6
Dubai	Deniz	2
Şarjah	Deniz	2
Fuceyra	Deniz	4
Ajman	Deniz	1

9 nolu Tabloda ülkenin hem karada hem de denizde bulunan petrol rezervlerinin sayıları ve hangi Emirliklerde yer aldığı bilgisine yer verilmektedir. Tabloya göre, en fazla rezerv Abu Dabi Emirliği'nde olup, onun ardından Dubai ve Şarjah, ile Ajman ve Fuceyra Emirlikleri gelmektedir. Ülkede bulunan petrol rafinerilerinin isimleri ise Abu Dabi, Al Ruwais, Jebel Ali ve Al Fucera'dır.¹⁹

Petrolün kaynağından çıkartılması, işlenip nihai tüketiciye ulaşması konusu ele alındığında ise ülkede petrolün ilk olarak, 30 yıllık aramanın ardından 1958 yılında Murban Bab Petrol

¹⁷<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/sektorler/genel-sektorel-bilgiler> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

¹⁸www.bayanat.ae (Erişim Tarihi:01 Aralık 2018)

¹⁹www.bayanat.ae (Erişim Tarihi: 06 Mayıs 2019)

Sahası'nda keşfedildiği, Murban-3 olarak bilinen kuyunun Mayıs 1960'da tamamlandığı ve günde 3,674 varil oranında ham petrol üretmeye başladı görülür.

Buradan yola çıkarak, 112 km uzunluğundaki bir boru hattının oluşturulması ve Jebel Dhanna'daki ihracat terminalinin inşası ile de 14 Aralık 1963'te Jebel Dhanna limanından çıkan ilk Abu Dabi ham petrol tankeriyle ülkedeki petrolün ihracatına başlandığı bilgisine ulaşılır.

Murban sahasından sonra da diğer petrol rezervi alanları (Bab'ın batısındaki dev Bu Hasa alanı ve Bida Al Qemzan, Asab, Shah ve Sahil alanları gibi) hızlıca keşfedilmiş ve ardından, 1971'de petrol üretiminden elde edilen gelirler artmaya başladığında, Şeyh Zayed Bin Sultan Al Nahyan, “Abu Dabi Ulusal Petrol Şirketi'ni (Abu Dhabi National Oil Company -ADNOC)” kurmuştur.

ADNOC, o zamandan beri, Abu Dabi'nin adına, Abu Dhabi'nin ekonomik kalkınmasında, Emirlik'in hidrokarbon rezervlerinin yönetiminde, üretiminde ve korunmasında önemli bir rol oynayan kurumdur. Son 45 yılda, emirlikteki büyümenin temel katalizörü olarak, milyonlarca kişinin yaşam kalitesi üzerinde olumlu ve kalıcı bir etkiye sahip olmak için çalışmalarını sürdürmektedir.

ADNOC bugün, dünyanın en büyük petrol üreticilerinden biri olarak günde yaklaşık 3 milyon varil petrol üretimini yönetip, denetlemektedir. Bu kapsamda, portföyünü de aynı zamanda gelişmiş rafine ve petrokimya işletmeleri içerecek şekilde genişletmiştir; kapsamlı bir gaz ve benzin servis istasyonu ağı ve LNG ve LPG taşıyıcıları, petrol ve kimyasal tankerleri, dökme yük taşıyıcıları ve konteyner gemilerini içeren modern bir nakliye filosu da bu portföy içerisinde.

Bu çerçevede ADNOC yönetimi, Birleşik Arap Emirlikleri ekonomisini olumlu yönde etkilemeye devam ederek ve ülkenin daha uzun vadeli refahını sağladığından emin olmak için operasyonlarını geliştirmenin ve genişletmenin yeni ve yenilikçi yollarını proaktif olarak araştırmaya kararlı olduklarını ifade ederler.²⁰

²⁰<https://www.adnoc.ae/en/about-us/our-history> (Erişim Tarihi: 02 Haziran 2019)

Londra merkezli Thomson Reuters adlı hukuk danışmanlık firmasının yaptığı ‘Birleşik Arap Emirlikleri’nde Petrol ve Gaz Düzenlemesi: Genel Bakış’²¹ başlıklı 2016 yılına ait çalışmada B.A.E.’ndeki petrol üretiminde söz sahibi kurum-kuruluşlara ilişkin şu şekilde özet bilgiler verilmektedir:

Her Emirlik'teki doğal kaynaklar ve zenginlikler, bu Emirliklerin kamu malı sayılır (Madde 23, B.A.E. Federal Anayasası). Sonuç olarak, her Emirlik kendi bünyesindeki petrol ve gaz endüstrisini kendi düzenleyici kurumları aracılığıyla düzenler ve petrol ve gaz endüstrisinin gelişimini düzenleyen kendi politikalarını uygular. Her Emirliği'nin yöneticisi, kendi doğal kaynaklarının keşfi, çıkarılması ve yönetimi üzerinde nihai kontrolü elinde tutar. Emirlikler petrol endüstrisini kendi sınırları dahilinde düzenlemekten sorumludur.

Abu Dabi’de **Abu Dabi Ulusal Petrol Şirketi (The Abu Dhabi National Oil Company ADNOC)**, Abu Dabi'nin devlete ait bir şirkettir ve 16 iştiraki bulunmaktadır.

ADNOC Grubu'nun faaliyetleri arasında; ham petrol ve doğal gaz arama ve üretimi, rafineri, pazarlama, tedarik, taşımacılık, günlük işlemler ve Yüksek Petrol Konseyi direktiflerinin uygulanması yer almaktadır. ADNOC ana iştiraklerinin aşağıda gösterilmektedir:

ADCO (The Abu Dhabi Company for Onshore Petroleum Operations-Abu Dabi Kıyı Petrolü Faaliyetleri Şirketi): ADCO karada ve Abu Dabi Emirliği'nin sığ kıyı sularında, petrol ve doğal gaz operasyonları için çalışır ve altı petrol sahasından üretim yapmaktadır: Asab; Bab; Bu Hasa; Sahil; Şah ve Kuzey Doğu Bab (Dabbiya, Rumaitha ve Shanayel).

2014 yılına kadar ADCO hissedarları ADNOC (% 60), BP, Shell, Total, Exxon (her biri% 9,5) ve Partex (% 2) idi. Yeni konsorsiyum ADNOC, TOTAL, JODCO Onshore Limited (2015'te ADCO Onshore İmtiyazına % 5 oranında katılım hakkı kazanmıştır) ve Kore GS E & P Pte'den oluşmaktadır.

ADMA-OPCO (Abu Dhabi Marine Operating Company- Abu Dabi Denizcilik İşletmesi Şirketi): Ham petrolün işlenmesi, depolanması ve ihracatı için Das Adası'na nakledildiği deniz operasyonları için Umm Shaif ve Zakum'u işletmektedir. Şu anda şirketin hissedarları ADNOC (% 60), BP (% 14), TOTAL (% 13) ve JODCO (% 12) dur.

ZADCO (Zakum Development Company -Zakum Geliştirme Şirketi): Yukarı Zakum sahası Umm Al-Dalkh ve Satah'ı işletmektedir. ZADCO'nun hissedarları ADNOC (% 60), ExxonMobil (% 28) ve JODCO (% 12) dur.

Dubai’de ise **Yüksek Enerji Konseyi (The Dubai Supreme Council of Energy -DSCE)** Dubai'nin enerji politikası gelişimini ve koordinasyonunu denetlemektedir. Buna göre Dubai'deki upstream ve downstream faaliyetleri aşağıdaki kurumlar tarafından gerçekleştirilir:

ENOC (Emirates National Oil Company Emirates Ulusal Petrol Şirketi)

DPE (Dubai Petroleum Establishment Dubai Petrol Kurumu) (dört alanda faaliyet gösteren: Fateh, Güneybatı Fateh, Falah ve Rashid).

DNEC (Dubai Nuclear Energy Committee -Dubai Nükleer Enerji Komitesi)

²¹[https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/2-528-1046?transition:Type=Default&contextData%3d\(sc.Default\)8firstPage%3dtrue&bhcp%3d1&transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true&bhcp=1](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/2-528-1046?transition:Type=Default&contextData%3d(sc.Default)8firstPage%3dtrue&bhcp%3d1&transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true&bhcp=1) (Erişim Tarihi:08 Temmuz 2019)

Şarjah'ta ise Şarjah Hükümeti'nin% 60'ını elinde bulundurduğu **Sharjah LPG (liquefied petroleum gas) Corporation**-(Şarjah Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Ortaklığı) Sajaa, Moweyid ve Kahaif sahalarında BP, Itochu Middle East ve Tokyo Boeki firmaları ile üretimi gerçekleştirir.

Petrol üretimi konusunda pay sahibi bahsedilen bu kurumların yanında Federal Hükümetin **Enerji Bakanlığı**, Emirlikler'in anayasal haklarına tabi ve istişareleri altında olan genel politika ve mevzuatı düzenlemekte ve geliştirmektedir.

Abu Dabi'de de 1988 sayılı Kanun uyarınca kurulan **Yüksek Petrol Konseyi (The Supreme Petroleum Council SPC)**, Abu Dabi'nin petrol politikasının uygulanmasını formüle eder ve denetler. Konsey, Abu Dabi Ulusal Petrol Şirketi (ADNOC) ve Petrol Dairesi'nin Yönetim Kurulunun tüm görevlerini, görevlerini ve yetkilerini aldı. Bu esas olarak, petrol endüstrisinin korunmasına ilişkin 1978 sayılı 8 sayılı Kanun hükümlerinin yerine getirilmesini içerir. Bu itibarla, ADNOC, tüm iştiraklerinde ana hissedar olarak, SPC Direktiflerini uygulamaktadır.

Dubai'de ise Ağustos 2009'da kurulan **Dubai Yüksek Enerji Konseyi (The Dubai Supreme Council of Energy-DSCE)**, ilgili otoriteler ve enerji kuruluşları ile birlikte planlama ve koordinasyonu politika geliştirmeyi yönetir. Konsey, şu kurumlardan temsilcileri içerir:

Emirates Ulusal Petrol Şirketi (Emirates National Oil Company –ENOC), Petrol İşleri Dairesi (Department of Petroleum Affairs), Dubai Sivil Havacılık İdaresi (Dubai Civil Aviation Authority).

Şarjah'ta ise **Şarjah Petrol Konseyi (The Petroleum Council of Sharjah)**, Şarjah'taki petrol ve gaz geliştirme politikasını düzenlemekten sorumludur. Konsey, yönetim adına imtiyazlar vermekten sorumludur ve aynı zamanda petrol ve gaz gelişmelerine yatırım yapan şirketlerde Şarjah Hükümetini temsil eder.

Tablo 10: B.A.E'de Yer Alan Petrol Boru Hatları²²

Boru Hattı	Başlangıç Noktası	Bitiş Noktası	Güncel Durumu	Boru Hattı Sınırları	Hat Sahibi Firma
Murban/Jebel Dhanna	Murban	Jebel Dhanna	Aktif	Yerel-Ülke İçi	-
Jebel Dhanna/MP21	Jebel Dhanna	MP21	Aktif	Yerel-Ülke İçi	-
Umm Shaif/Das Island	Umm Shaif	Das Island	Aktif	Yerel-Ülke İçi	ADMA
Lower Zakum /Das Island	Lower Zakum	Das Island	Aktif	Yerel-Ülke İçi	ADMA
Upper Zakum /Zirku Island	Upper Zakum	Zirku Island	Aktif	Yerel-Ülke İçi	ZADCO
Bunduq/Das Island	Bunduq	Das Island	Aktif	Yerel-Ülke İçi	HÜKÜMET
Mubarras/Mubraz Island	Mubarras	Mubraz Island	Aktif	Yerel-Ülke İçi	ADCO
Bab/Um Al Nar	Bab	Um Al Nar	Aktif	Yerel-Ülke İçi	-
Abu Al Bukhoosh/Das Island	Abu Al Bukhoosh	Das Island	Aktif	Yerel-Ülke İçi	-

Tablo 10'da B.A.E'deki güncel petrol boru hatlarının bulunduğu bölgeler görülebilir.

²²<http://oapcdbsys.oapcc.org:8080/apex/f?p=101:15:::NO::> (Erişim Tarihi:05 Ağustos 2019)

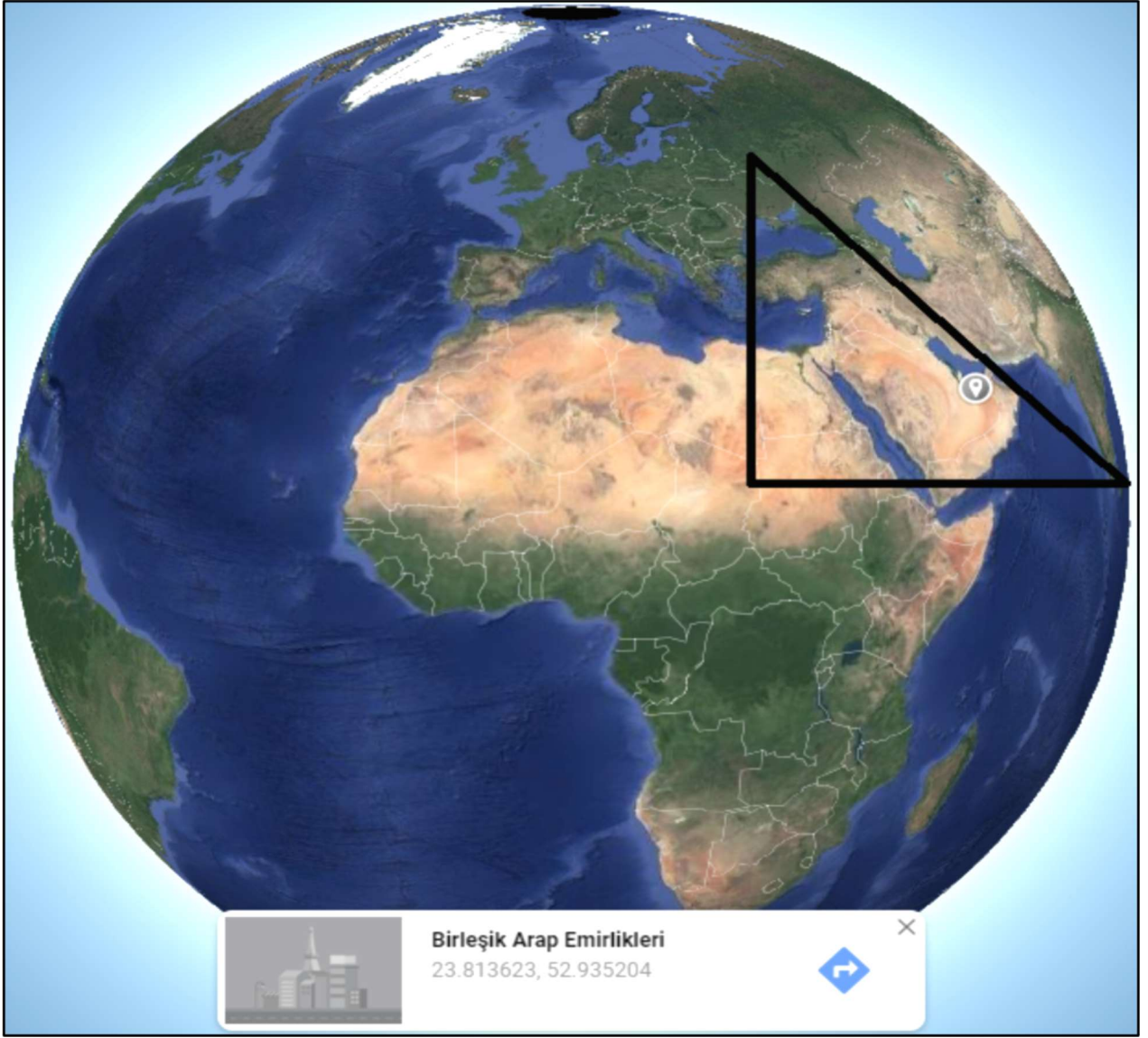
BÖLÜM 3: ORTADOĞU'DA YERLEŞME

3.1. Ortadoğu'da Yerleşmenin Genel Özellikleri

Ortadoğu kelimesi yalnızca coğrafi olarak dünya üzerindeki bir bölgeye karşılık gelmekten öte içerisinde farklı medeniyetlerin ve kültürlerin barınmakta olduğu bir daha kapsamlı bir tanıma da sahiptir. Burası Musevilik, Hristiyanlık ve İslamiyet'in ortaya çıktığı ve geliştiği, ticaret anlamında yolların birbiri ile kesiştiği, farklı toplumların bir arada bulunduğu, ortak duyguların paylaşıldığı bir yerdir. Bunun dışında ekonomik olarak farklılıkların en zenginlerle fakirlerin, sosyal olarak modern ile gelenekselinde bir arada bulunmasının da bir örneğidir.

Ortadoğu ya da diğer dillerdeki karşılıkları ile Middle East; Moyen Orient ya da eş-Şarku'l-Evsat olarak bilinen ifade ilk defa, İngiliz bankacı ve istihbaratçı Sir Thomas Gordon tarafından Kuzey Afrika ile Batı Asya'daki ülkeleri siyasi açıdan tanımlamak ve sınıflamak niyetiyle 1900 yılında kullanılmıştır (Akengin, 2012: 85). Akademik manada ise ilk olarak 1902'de Amerikalı stratejist ve deniz tarihçisi Alfred Thayer Mahan'ın Basra Körfezinin önemini vurguladığı ve National Review'de yayınlanan The Persian Gulf and International Relations adlı makalesinde, "Arabistan ile Hindistan arasındaki bölgeyi" ifade etmek amacıyla kullanmıştır, ancak Ortadoğu ifadesinin kullanımının aslında daha çok 2. Dünya Savaşı'nın ardından yaygınlaştığı bilinmektedir (Dursun, 2005: 1233).

Tarihi dönemde Çin ve Hindistan bölgeleri için Uzakdoğu ifadesini kullanan Batılılar, Ortadoğu'nun bulunduğu toprakları ise Yakındoğu olarak adlandırmışlar, tarihsel süreçte yaşanan gelişmelerle birlikte Yakındoğu ifadesinin yerini Ortadoğu almıştır. Şimdiki durumda, "Ortadoğu kuzey yarım kürede, 13-42 kuzey paralelleri ile 24-62 doğu meridyenleri arasında kalan, kuzeyde Türkiye, batıda Mısır, doğuda İran ve güneyde Yemen tarafından çevrili alanı" ifade etmektedir (Özey, 2012: 4).



Şekil 6. Dünya Haritası Üzerinde Ortadoğu Ülkeleri²³

Şekil 6’da dünya haritası üzerinden Türkiye, Mısır, İran ve Yemen arasında kalan bölge Ortadoğu’nun yeri görülebilir.

Dünya tarihi üzerinde insanların ilk olarak yerleşik hayat geçtikleri Nil ve Mezopotamya havzaları bu bölge içerisinde. Asurlular, Sümerler, Babiller, Akadlar gibi eski medeniyetler bu topraklarda kurulmuştur. Üç semavi din (Musevilik-Hristiyanlık ve İslamiyet) bu bölgede ortaya çıkmıştır (Dursun, 2005: 1241).

²³<https://www.google.com.tr/maps/@15.2138157,28.1347859,12391670m/data=!3m1!1e3> (Erişim Tarihi: 11 Ekim 2019)

Bunların yanı sıra Timor (2015: 85-87) Ortadoğu ile ilgili çalışmasında bölgeden şu şekilde bahsetmektedir:

Ortadoğu dinsel, etnik ve dil açısından bir mozaikler bölgesidir. Ortadoğu’da yaşayan üç ana etnik grubu Samiler (Araplar ve İbraniler), İranlılar (Farslar) ve Türkler olarak tanımlanabilir. Bölgede üç semavi dinin dağılımı incelendiğinde, Suudi Arabistan, Ürdün, Suriye, Kuzey Irak ve Türkiye’de yer alan Müslümanların çoğu Sünni’dir. Şii Müslümanlar ise İran, Güney Irak, Lübnan ve Yemen’de yaşarlar. Müslümanlar dışında, bölgede 5 milyonun üzerinde Hristiyan nüfusta vardır ve Lübnan’da ve Antakya’da yoğunlaşmışlardır. Ayrıca, bölgedeki Musevilerin büyük çoğunluğu İsrail’de yaşarken Türkiye ve İran’da da küçük gruplar halinde yaşayanlar vardır. Bölge ülkelerinin büyük çoğunluğunda kullanılan dil Arapça olmakla birlikte, Türkiye’de Türkçe, İran’da Farsça ve İsrail’de İbranice konuşulmaktadır. Tüm bu mozaik içerisinde bölge içindeki farklılıklar ve yaşanan kaos ortamı düşünüldüğünde aslında farklı nüfusların “bir kaynaşma ortamı değil ama bir buluşma yeridir” denebilir. Bugün Ortadoğu’yu jeomorfolojik olarak Yüksek Saha, Ara Bölge ve Alçak Bölge diye 3’e ayrıldığında, yerleşme açısından nüfusun en çok Yüksek Saha ve Ara Bölge’de yoğunlaştığı, çünkü bu kesimlerde insan yaşamı için daha elverişli ortamların yer aldığı görülür. Alçak sahada tamamen kuraklığın egemen olduğu çöller nüfustan yoksun yerlerdir. Nüfus sıcaklığın, yağışın ve toprak şartlarının hayatı sürdürmeye uygun olduğu yerlerde yoğunlaşmıştır. Buna göre; ‘kıyıları, büyük akarsuların vadi boyları ve yer altı suyunun bol ve yüzeye yakın olduğu alanlarda nüfus yoğundur’. Buralara örnek olarak Türkiye’nin Karadeniz, Marmara, Ege kıyıları, Doğu Akdeniz kıyı şeridi, Hazar Denizi, Basra Körfezi kıyıları ve Mezopotamya, Dicle-Fırat nehirlerinin vadi boyları nüfusun yoğun olduğu yerlerdir.

Tablo 11. Ortadoğu Ülkelerinin Yüz Ölçümü ve Başkentleri

Ülkeler	Yüz Ölçümü (km ²)	Başkent
Bahreyn	765	Manama
Irak	438.317	Bağdat
İran	1.648.195	Tahran
İsrail	20.770	Kudüs
Ürdün	89.342	Amman
Kuveyt	17.820	Kuveyt City
Lübnan	10.452	Beyrut
Umman	212.459	Muskat
Katar	11.571	Doha
Suudi Arabistan	2.149.690	Riyad
Suriye	186.475	Şam
Yemen	527.829	Sana
Birleşik Arap Emirlikleri	83.600	Abu Dabi
Filistin Toprakları	6.260	Kudüs
Mısır	1.001.450	Kahire
Türkiye	783.562	Ankara
Kıbrıs	9.251	Lefkoşa

Kaynak: Timor, 2015: 85

Tablo 11’den görüleceği üzere, Ortadoğu’da yüz ölçümü olarak en geniş ülke Suudi Arabistan’dır, onu İran, Mısır ve Türkiye takip eder, en küçük olanlar ise Bahreyn, Filistin, Lübnan, Kıbrıs ve Katar’dır.

Bunlardan yola çıkarak bölge ülkelerinde yerleşme özellikleri inceleyen Büyükcan Sayılır'ın (2012: 566-573) çalışmalarına göre göçebe hayat ve yerleşik hayat olarak iki ana ayrım ile başlanarak konu şu şekilde ele alınabilir:

Göçebe kelimesi esasen iki farklı anlam içermektedir. Bunlar;

1. Değişik şartlara bağlı olarak belli bir yöre içinde çadır, hayvan ve öteki araçlarla yer değiştiren, yerleşik olmayan kimse veya topluluk;

2. Mevsimlere göre ülke veya yer değiştiren kimse/ topluluktur.

Göçebelik konusunda tam göçebelik-yarı göçebelik gibi sınıflandırmaların yanı sıra, tam göçebeliğinde yatay ve dikey gibi sınıflandırıldığı araştırmalar mevcuttur. Buna göre;

- Yer değiştirmelerin ve göçlerin büyük mesafeler arasında gerçekleştiği, otlakların yatay doğrultuda değiştirildiği "Sahra Göçebeliği" - Horizontal Göçebelik-,
- Dağlık bölgelerde daha farklı bir şekilde gelişmiş olan ve otlakların dikey doğrultuda yani düzlüklerden dağlara doğru değiştirilmesi ile gerçekleşen "Dağ Göçebeliği" – Vertikal Göçebelik)-,
- Göçebe çobanlığın bilinen bu iki önemli tipinin dışında, göçebelikten yerleşik hayata geçiş şekilleri olarak nitelenen ara tipler bulunmaktadır. Bunlar göçebelikten farklı olarak sürü sahipleri sürüleriyle birlikte gitmez ve sürülere ücretli çobanlar eşlik eder. Dahası, bu ayırmadan yola çıkarak Arap Yarımadası'nda yatay göçebeliğin olduğu ve keçi ve koyun gibi küçükbaş hayvandan besiciliği mevcut olmakla birlikte daha çok deve besiciliği ile geçinen kabileler olduğu söylenebilir.

Bilindiği üzere, Ortadoğu büyük oranda çöllerden meydana gelen bir yer olup, burada yerleşmeye uygun denebilecek alanlar sınırlıdır. İşte bu doğal koşullar sebebiyle, tarım faaliyetlerinin ve sulamanın oldukça kısıtlı olduğu Arap Yarımadası'nda göçebelikle yaygın şekilde karşılaşılır. Örneğin Irak'ta göçebelik önemli yer tutar, Irak göçebelileri eskiden kalma kabile yaşantılarından vazgeçmemişlerdir. Bunun yanı sıra bölgede bir de yarı göçebelik diye bir kavram vardır ki buna da en iyi örnek Zağros dağlarındadır. Buradaki insanlar kışın hayvanları ile beraber meskenlerde konaklar, ilkbaharda ise yaylalara çıkarlar (Özey, 2012: 72). Ortadoğu'da yerleşme denilince, bir takım sınıflandırmalara gidilebilmektedir, örneğin bunlar yerleşik & göçebe hayat ya da geleneksel Ortadoğu yerleşimi & Modern Ortadoğu şehirlerindeki yaşam gibi isimler alabilir. Buna göre; yerleşim sınıflaması konusunda geleneksel Ortadoğu ele alındığında "kabile-köy-şehir" şeklinde bir sıralama görülmektedir. Bu sıralama içerisinde; kabile ifadesi Arabistan ve Suriye çöllerinin bedevilerini akla getirirken, köyler ise yoğunlukla Karadeniz, Akdeniz ve Hazar Denizi kıyılarında ve yüksek sahada karşılaşılacak, özellikle su kaynağının yakınında yer alan ya da suyun yatay bir yön üzerindeki tüneller veya çarklar vasıtasıyla elde edilebildiği yerleşimlerdir. Köylerin ana işlevi şehirlere gıda maddesi sağlama, karşılık onlardan hizmet alma ve göçebe kabilelerde de bulunan süt, et, yün vb. malları alma ve bir aracı görevi görmektir. Şehirler ise cami, çarşı, dar sokaklar ile evlerin bulunduğu yerlerdir (Timor, 2015: 88-90).

Ortadoğu'da yerleşik şehir hayatına geçiş aslında çok eski yıllarda gerçekleşmiş olmasına karşın, günümüz modern şehir hayatının şekil almasında bölgede petrolün keşfinin inkar

edilmez bir etkisi vardır. Dünyadaki yaşam koşulların değişmesi nedeniyle de artık bölge insanın şehirde yaşama oranının oldukça arttığı gözlemlenmektedir. Bu kapsamda bakıldığında, gelişen ihtiyaçlar çerçevesinde günümüz Ortadoğu şehirleri'nde modern binalar, geniş caddeler göze çarpar. Tablo 12'deki veriler üzerinden Ortadoğu ülkelerinin günümüz nüfus sayıları ve gelecekte olacak sayılara dair tahminler görülebilir. Buna göre, gelecek çeyrek asırda Irak, İran, Mısır, Türkiye, Yemen'de nüfusun bölgedeki diğer ülkelere göre daha fazla artacağı görülmektedir. Yine Tablo 12'de 2019 yılı için bu ülkelerdeki toplam nüfus içerisinde şehirde yaşanların yüzdesine yer verilmiştir.

Tablo 12. 2019-2035-2050 Yılları için Ortadoğu Ülkelerinin Tahmini Nüfus Sayıları ²⁴ ve 2020-2050 Yıllarında Şehir Nüfusu (%) ²⁵

Ülke	2019 Yılı (Milyon Kişi)	2035 Yılı (Milyon Kişi)	2050 Yılı (Milyon Kişi)	2020 Yılı Tahmini Verilerine Göre Şehirde Yaşayan Nüfus (%)	2050 Yılı Tahmini Verilerine Göre Şehirde Yaşayan Nüfus (%)
Bahreyn	1,5	1,9	2	89,5	93,2
B.A.E.	9,6	10,5	10,2	87	92,4
Filistin	5	7	8,8	76,7	85,5
Irak	39,3	55,3	70,9	70,9	80,5
İran	83,9	100,6	113,3	75,9	86,0
İsrail	8,5	10,7	12,7	92,6	95,4
Katar	2,8	3,5	3,8	99,2	99,7
Kıbrıs	1,3	1,4	1,4	66,8	74,5
Kuveyt	4,2	5	5,4	100	100
Lübnan	6,9	6,2	6,5	88,9	93,4
Mısır	99,1	128,6	157,8	42,8	55,6
Suriye	17,1	28,6	33,1	55,5	71,9
Suudi Arabistan	34,2	42,8	47,7	84,3	90,4
Türkiye	82,6	96,8	104,6	76,1	86,0
Umman	4,7	6	7	86,3	94,9
Ürdün	10,4	12,4	13,4	91,4	95,3
Yemen	29,2	39,6	48,1	37,9	57,2
Ortadoğu Toplam (Milyon Kişi)	440,3	556,9	646,7	77,7	85,4
Dünya Toplam (Milyar Kişi)	7,69	8,93	9,85	55,7	67,7

Yine Tablo 12'de yer alan verilerden Ortadoğu ülkeleri içerisinde özellikle Basra Körfezi ülkelerinde çok yüksek bir şehirleşme olduğu görülebilir. Gelecek 30 yıl içerisinde de düşük

²⁴<https://www.prb.org/international/>(Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

²⁵<https://population.un.org/wup/DataQuery/> (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

seviyelerde şehirleşmeye sahip Yemen, Mısır gibi ülkelerinde % 55'ler oranında şehir nüfusuna sahip olacağı tahmin edilmektedir.

İslam öncesi Arap toplumları ele alındığında, farklı kabileler halinde dağınık tarzda bir yaşam şekilleri olduğu, bedevi ve hadari olarak adlandırılan iki değişik şekilde hayat sürdürdüklerini görülür. Bunlardan hadariler çoğunlukla şehirlerde ikamet eden yerleşik grubu temsil ederken, bedeviler ise kırsal kesimde yaşayan göçebe sınıfı temsil eder (az bir kesim şehirde yaşayan bedevi olmakla birlikte). Ancak İslamiyete geçiş ile birlikte "sözlü kültüre dayanan bedevilikten ve kabile hayatından, kitabi kültüre dayanan bir toplum yapısına ve şehir hayatına geçiş" olmuş, ayrıca "Hz. Muhammed'in Mekke'den Medine'ye göçü ile Yesrib olan şehrin adı şehir-kent olarak bilinen Medine olarak değiştirilmiştir. Medine ifadesi o dönemde kentte, şehirde yaşayanlar için kullanılmış, zaman içerisinde toplumların ekonomik, teknik, siyasi ve ahlaki acılardan gelişmişlik düzeyini belirtmek içinse medeniyet terimi" kullanılır olmuştur. Hz. Peygamberin Medine'de başlattığı ve sonraki dönemlerde İslam toplumlarında örnek alınan bu şehirleşme anlayışının temel özellikleri şunlardır:

- 1) 'Şehir ortasında cami ve meydan'
- 2) 'Cami yakınında şehrin yönetim merkezi (Medine'de yönetim merkezi aynı zamanda mescit olarak kullanılan yeri.)'
- 3) 'Şehir merkezine ulaşan birinci derecedeki ana caddeler'
- 4) 'Ana caddelere bağlı küçük cadde ve sokaklar'
- 5) 'Kabristan'

Daha sonra bunlara ihtiyaçlar çerçevesinde hamam, suyolları, eğitim kurumları gibi eklemeler de yapılmıştır. Ortadoğu'da yerleşme denilince önemli İslam düşünürlerinden İbn-i Haldun'un da bu konudaki görüşlerini belirtmeden geçmeyelim ki; Haldun bedeviliği göçebelikten- yarı göçebeliğe hatta kısmi olarak köylü göçebe hayatı tarzı geniş bir bakış açısıyla, bugünün anlatımıyla 'köylülük' olarak ele almış, hadarilik kelimesini ise şehir hayatı ve yerleşik hayat için kullanmıştır. Haldun'a göre temel olan bedeviliktir, hadarilik ondan kaynaklı olarak, ondan sonra ortaya çıkmıştır. Ancak hadarilik çıktıktan sonra da bedevilik devam etmiş ve birbirini besleyen ikili bir yaşam tarzı oluşmuştur (Açık&Harput, 2015: 421-423).

3.2. Ortadoğu'da Şehirleşme

İslamiyetin kabulü ile başlayan şehirleşme süreci Osmanlı Devleti'nin bölge topraklarında egemenliği sırasında da devam etmiş olup, bu dönemde geleneksel Ortadoğu şehir düzenine dokunulmaksızın, tarihi doku üzerine yeni eklemeler yapılmıştır, özellikle camiler burada önemli yer tutar. Ancak 1. Dünya Savaşı'ndan sonra, bölgede Batılı güçlerin hakim olması ile birlikte alışılan görüntü dışında bazı değişimler meydana gelmiştir.

Örneğin, yabancı nüfusun yaşadığı şehirlerde burjuvazi semtleri ortaya çıkmaya başlamıştı. Bu ayrım yerli ve yabancı nüfus ayrımının belirgin olduğu şehirlerde daha çok göze çarpar hale gelmiştir. Bir Avrupalı şehir kısmı, bir de Müslüman çoğunluğun yaşadığı geleneksel çarşılar ve konutların olduğu kısım vardır (Hourani, 2014: 392-393).

Ortadoğu'da 1970'lerden sonra hızlı nüfus artışı, kırdan şehre göç gibi sebepler, şehirlerin yapısını da etkilemiştir. Şehir merkezlerinde yaşamaya olan ihtiyaç artınca şehirlerin mimarisi de o ölçüde değişmiştir. Ulaşım araçlarıyla rahat seyahat edilebilecek daha büyük caddelere, daha çok sağlık ve eğitim kurumlarına ihtiyaç duyulmuştur.

Bugüne bakıldığında ise tüm Ortadoğu'da olmasa bile B.A.E., Katar, Kuveyt, Bahreyn gibi özellikle Basra Körfezi ülkelerinde olmak üzere ileri seviyede bir şehirleşme hareketi ile karşı karşıyaya olunduğu görülür. Bugün artık bu ülkelerde 'akıllı şehir-smart city' diye bir kavram kullanılmaktadır. Buradaki amaç şehir kaynaklarının en verimli şekilde kullanılması ve daha iyi yaşam koşullarına sahip olunmasıdır. Enerjinin verimli kullanımı ile işe başlanarak, bazı ülkelerde bunun için özellikle güneş enerjisinden yararlanma sistemlerinden yararlanma yoluna gidilmektedir. Konutların yapımında, ulaşımın sağlanmasında hep bu akıllı şehir politikası dikkate alınmaktadır.

Tabi ki ekonomik gelişmişlikle de bağlantılı olarak, tüm Ortadoğu'da henüz bu gibi şehir planlamacılığı açısından son gelişmeler takip edilememektedir. Örneğin Mısır'da, Yemen'de hala eski şehir dokusu gözümüze çarpar, ama bölgenin gökdelenleri, ıslıl ıslıl caddeleri ve aşırı sıcak hava şartlarına rağmen kayak pistine bile sahip dünyaca ünlü şehirleri de mevcuttur.

Kısacası, Ortadoğu'da şehirleşme denilince bu konuyu bedevilerden başlayarak, kırsal hayattan şehir hayatına kayma ve şehir hayatındaki sorunlar olarak şu şekilde özetlenebilir:

Ortadoğu çöllerle kaplı olması, çölde yaşamı devam ettirmeyi zorunlu kılmaktaydı, ancak çöl şartlarında yaşam zor olduğundan, yaşayanlar birlik içinde olmak zorunda hissediyorlardı. Bu nedenle, aile, kabile gibi kavramlar bireyden daha önemliydi. Çöllerde yaşayanlara bedevi denilirdi, hemen her Arap ülkesinde bedeviler olmakla beraber en çok Suudi Arabistan'daki sembolik yaşam tarzları ile tanınırlar (Weatherby, 2002: 107-109). Ancak Ortadoğu'da yaşayan insanları gruplara ayırmak istediğimize sadece Bedevileri görmeyiz, Bedevilerin yanında kırsal nüfus ve şehir halkı denen 3'lü bir sınıflamadan söz edilebilir ve bu grupların hepsinin arasında birbirleriyle ilişki söz konusudur (Anderson, 2000: 150).

1800'lerin ilk yıllarından itibaren kara ve deniz ulaşımında yaşanan gelişmeler, örneğin demir yolları ve buharlı gemilerin kullanılması, Mısır, Türkiye ve Suriye gibi ülkelerde ticari hayatı ve de şehir hayatını etkilemiştir. Bu etkilere örnek vermek gerekirse, demiryollarının insanların seyahat sürelerini kısalttığı, gemiler üzerinden deniz taşımacılığı yapmanın ticaretle uğraşanlar için daha tercih edilir olduğu söylenebilir. 1800'lerin ortalarında Ortadoğu çok belirgin bir şekilde şöyle bir sorun ile karşılaştı; eğitim şartları iyi değildi, yeterli değildi ve ülkelerin kendi gelişmiş insan kaynağı çok azdı, bu durum dışarıdan yeteneklerin ithal edilmesini gerektirmiştir. Dışarıdan gelen ve çoğunlukla gayri-müslimlerden oluşan profesyoneller ülkelerde bir burjuvazi tabakasının da oluşmasına yol açmıştır. Bu gelişmeler çerçevesinde şehirlerin hem fiziki anlamda hem de ticari olarak büyümeleri şehir hayatının kırsal yaşam üzerinde bir kontrole sahip olmasına da neden olmuştur (Black&Brown, 1992: 89-102).

20. yüzyıla girilirken, Ortadoğu toplumlarının ekonomisi tarıma dayalıydı ve kırsal nüfus yoğunlukta idi (Waterbury, 1991: 1). Ancak, 1950'lerin ardından özellikle şehirde yaşama doğru bir yöneliş olmuştur. İran, Türkiye, Mısır gibi Ortadoğu'daki diğer ülkelere kıyasla nüfusu fazla olan ülkelerde bunun daha net olarak görülebildiği söylenebilirken, kırsal yaşam Yemen gibi ülkelerde ağırlığını devam ettirmiştir. Ortadoğu'da hızlı şehirleşme ve şehir nüfusundaki artış, çeşitli sorunlara ve şehir hayatındaki kalitenin düşmesine yol açmıştır.

Bu sorunların başında insan sayısındaki fazlalık, yetersiz iş imkanı, altyapı eksiklikleri, temel hizmetlerdeki eksiklikler, yetersiz beslenme, sağlıksız hayat, fiziksel çevre şartlarının kötüleşmesi gelmekteydi. Tüm bu problemler çağdaş Ortadoğu şehir hayatında karşılaşılan problemleri oluşturdu. Ortadoğu'daki belediyeler hem yetki hem de fon yönetimi açısından yetersiz olunca, şehirlerin uygun bir şekilde yönetilmesi konusunda sorunlar belirlemiştir.

Özellikle şehirlerin aşırı kalabalıklaşması (overpopulation) ve kısa sürede hızlı şehirleşme (overurbanization) şehirlerin etkin yönetilmesini de sıkıntıya sokmuştur. Ortadoğu şehirlerinde ortaya çıkan bir diğer sorun da; şehir planlaması ile ilgili oldu, değişimin ve geleneklerin çatışması da denilebilecek olan bu hususta, özellikle tarihi şehirlerde tarihsel yapılara dair geçmişin korunması konusunda sorunlar yaşanmıştır. İstanbul ve Kahire gibi şehirler bu durum en iyi örnekleri arasında yer aldı. Açlık ve kıtlık sorunlar ele alındığında bunlar sadece Ortadoğu'nun bir kısmı için geçerli olurken, petrol zengini ülkeler ele alındığında onlar için böyle bir sorun söz konusu değildir, ancak onların en büyük problemi dışarıdan gelen işçilerin sayısındaki fazlalıktır. Tüm bunların yanı sıra, özellikle son 10 yıldır Ortadoğu'da yaşanan çalkantılı süreç şehir hayatını da etkiledi. Şiddet ve korku Ortadoğu'nun birçok yerinde şehir hayatının bir parçası haline gelmiştir (Bonine, 1997: 1-16).

Konu ile ilgili olarak şunu da belirtmek gerek ki; şehirleşme ve şehirlilik iki farklı kavramdır, şehirleşmeyi fiziki bir fenomen olarak ele alınırsa, şehirlilik ise niteliksel-sosyal- kültürel bir kavramdır denilebilir. İşte bu bağlamda Ortadoğu'da şehirleşme konusunda yaşanan temel sorunlu durumlardan biri de şuydu; şehirleşme vardı ama şehirlilik sağlanamamıştı, birçok Ortadoğu ülkesinde kadınların hem iş yaşamından hem sosyal hayattan uzak tutulması bunun bir göstergesiydi. Ortadoğu ülkelerinde ardı adına petrol rezervlerinin bulunması ile birlikte 1950'lerin sonlarından itibaren petrol keşfedilen bu ülkelerde çalışacak nüfusa yoğun şekilde ihtiyaç olmuş olup, bu da şehirde yaşam konusunda çekici-itici etmenlerin (pull-push factors) önemini göstermiştir. Şöyle ki; kırsal ortamdaki koşulların yetersiz kalması şehirde yaşama doğru itici bir faktörken, şehir hayatının insanları cezbetmesi ise çekici faktördür. (Black&Brown, 1992: 264-324).

Ortadoğu'nun her yerinde aynı seviyede olmamakla birlikte, 1960'lardan 2000'li yıllara kadar şehirleşme konusunda hızlı bir artış yaşanmıştır. Hızlı şehirleşme ve hızlı nüfus artışı iş gücünün yapısını da değiştirmiştir. Çoğu ülkede kırsal ve tarımsal üretime dayalı aktivitelerden sanayi ve hizmet odaklı ekonomik faaliyetlere doğru bir kayma görülmüştür. Bu kapsamda, şehirleşme Ortadoğu için sosyal değişim ve ekonomik gelişmenin bir anahtar noktası olarak da gösterilmektedir. Ancak, şehirleşme kırsal kesimin geri kalmasına, ayrıca kırsal ve şehir nüfusu arasında gelir dağılımı açısından farkın belirgin olmasına da yol açmıştır. Petrolün çıkarılmaya başlanması ile birlikte ekonomisi petrole dayalı ülkelere bir göçmen işgücü nüfusu ortaya çıkmıştır. Bu işçiler hem Mısır, Yemen, Tunus gibi Arap ülkelerinden gelirken, hem de Arap

dünyası dışında Filipinler, Sri Lanka gibi ülkelerden de geliyorlardı. Örneğin, 1975 yılında Körfez ülkelerinde yabancı iş gücünün tüm iş gücündeki oranı %47'lerde iken, 1990 yılında bu oran %68'e ulaşmıştı. Kuveyt'te 1990 yılında ülke iş gücünün %86'sı yabancı kökenliydi (Moghadam, 2000: 239-248).

Ortadoğu'da şehirleşmeyi nüfusa dayanan veriler üzerinden daha net bir şekilde görülmek istendiğinde, 13 ve 14 nolu tablolar bu konuda yol gösterebilir:

Tablo 13'e göre 1950-2010 arasında Ortadoğu'da şehir nüfusu belirgin bir şekilde artış göstermiştir. Özellikle bazı ülkelerde (İran-İrak-İsrail-Ürdün-Lübnan-B.A.E.-Suudi Arabistan-Umman'da) toplam nüfus içerisinde şehir nüfusu 60 yılda %30'lardan %70'lere hatta %90'lara ulaşmıştır. B.A.E.'e dair verilere bakıldığında ise 2010 yılında şehir nüfusunun %84,1 olduğu görülür (Bugün de bu oran %87'ler dedir). Burada dikkat çeken nokta özellikle petrol rezervi sahibi ülkelerde petrol yataklarının bulunduğu tarihlerden itibaren şehirleşme oranındaki hızlı yükselmedir.

Tablo 13. Ortadoğu Ülkelerinde 1950-1980-2010-2040 Yıllarında Şehir Nüfusu (%)²⁶

Ülke	1950	1980	2010	2040
Bahreyn	64,4	86,1	88,6	92,1
B.A.E.	54,5	80,7	84,1	90,9
Filistin	37,3	62,4	74,1	82,8
İrak	35,1	65,5	69,1	77
İran	27,5	49,7	70,6	83,4
İsrail	71	88,6	91,8	94,5
Katar	80,5	89,4	98,5	99,6
Kıbrıs	28,4	58,6	67,6	71,1
Kuveyt	61,5	94,8	100	100
Lübnan	32	73,7	87,3	92,1
Mısır	31,9	43,9	43	49,4
Suriye	32,7	46,7	55,6	67,2
Suudi Arabistan	21,3	65,9	82,1	88,5
Türkiye	24,8	43,8	70,8	83,4
Umman	8,6	47,6	75,2	93,9
Ürdün	37	60	86,1	94,4
Yemen	5,8	16,5	31,8	50,8
Ortadoğu Geneli	38,4	63,1	75	83
Dünya Geneli	29,6	39,3	51,7	64,5

²⁶<https://population.un.org/wup/Download/>(Erişim:18 Ekim 2019)

Tablo 14. Bazı Ortadoğu Ülkelerinde 1965-1987-2017 Yıllarında Kırsal Nüfus (%)

Ülkeler	1965	1987	2017 ²⁷
Mısır	59	52	57.29
İran	63	47	25.61
Irak	49	28	29.72
İsrail	19	9	7.66
Ürdün	54	34	9.25
Suudi Arabistan	61	25	16.38
Suriye	60	49	46.50
Birleşik Arap Emirlikleri	59	22	13.75
Yemen Arap Cumhuriyeti	95	77	63.98
Yemen (Diğer)	70	58	

Kaynak: Kazemi, 1991: 4 (1965-1987 verilerinin kaynağı)

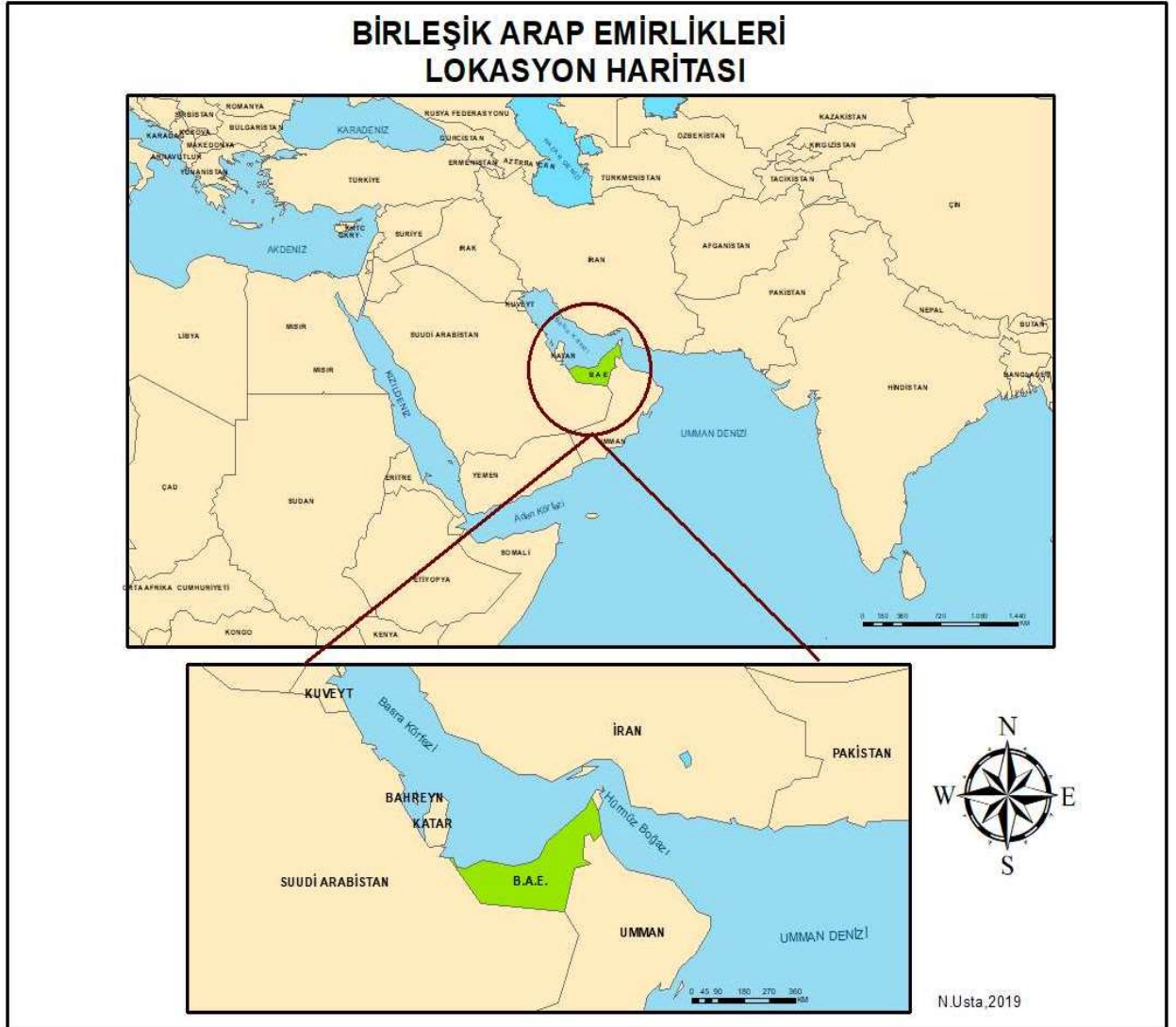
Tablo 13'te şehir nüfusundaki artış görüldüğü gibi, Tablo 14'te ise 1965'ten 2017'ye kadar olan zaman diliminde Ortadoğu ülkelerinde kırsal nüfus sayısındaki düşüş yüzdelik olarak görülebilir. Örneğin kırsal nüfus Suudi Arabistan'ta %61'den %25'lere gerilemiştir, yine çalışmaya konusu olan B.A.E.'de kırsal nüfus %59'dan %22'e kadar inmiştir. Yine Tablo 14'te yer alan 2017 yılı kırsal nüfus verilerine göre 1987'den 2017'ye kadar geçen 30 sene içinde Ürdün'de kırsal nüfusun ciddi şekilde azaldığı (%34'ten %9.25'e), aynı şekilde Suudi Arabistan'da da kırsal nüfus sayısının düşüşe devam ettiği, B.A.E.'de ise 2017'e gelindiğinde %13,75 gibi bir kırsal nüfus oranı dikkat çekmektedir.

²⁷https://www.theglobaleconomy.com/RANKINGS/RURAL_POPULATION_PERCENT/ASIA/ (Erişim:02 Haziran 2019)

BÖLÜM 4: BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ'NİN (B.A.E.) GENEL ÖZELLİKLERİ

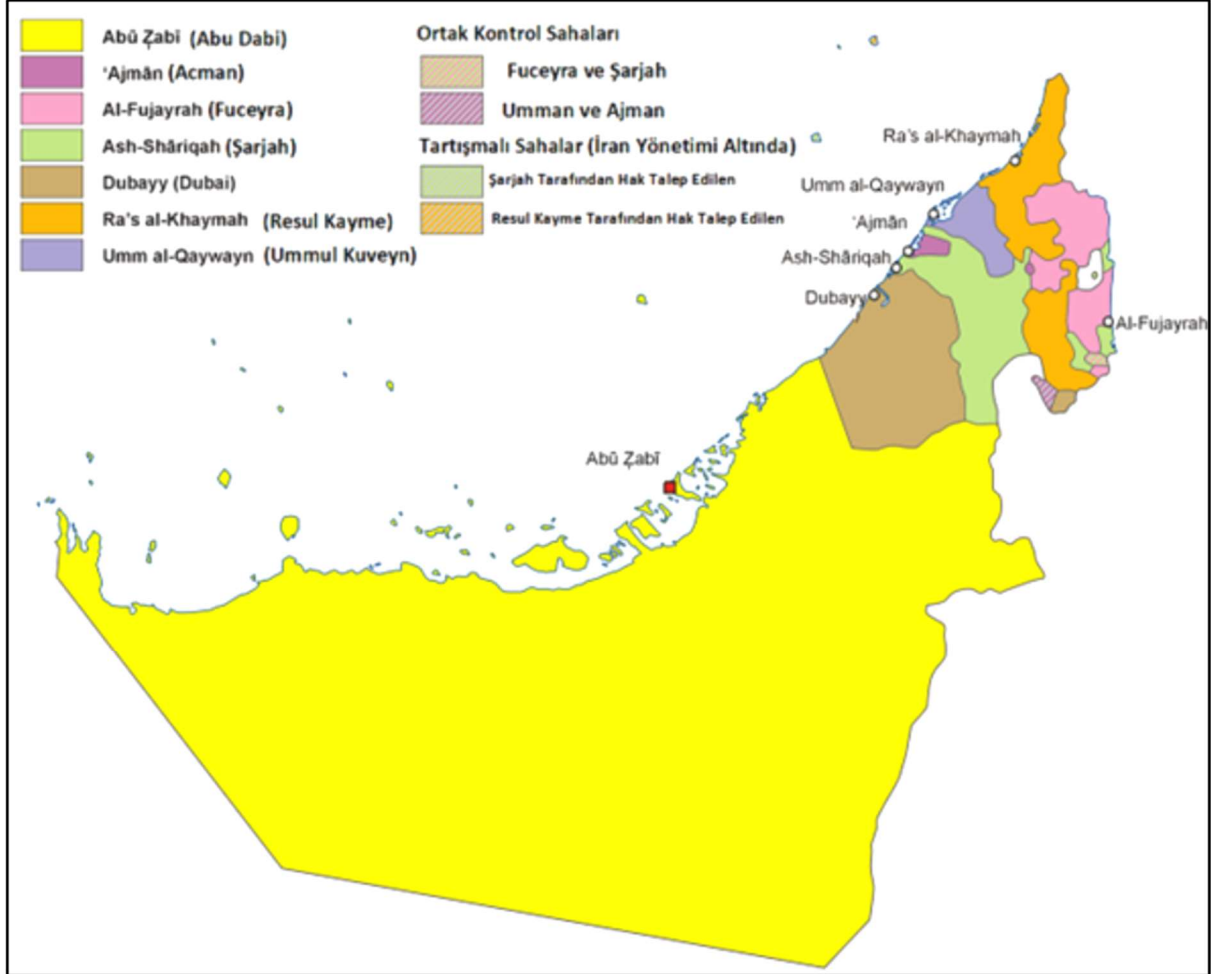
4.1. Coğrafi Konum ve Doğal Özellikler

Bir Ortadoğu ülkesi olan Birleşik Arap Emirlikleri'nin (B.A.E.) (Devletü'l-İmâretü'l-Arabiyyetü'l-Muttehîde) kuzeybatısında Katar, güneydoğusunda Umman ve güneyinde de Suudi Arabistan yer alır. Ülke coğrafi koordinatlar olarak 22-26 kuzey paralelleri ile 51-57 doğu meridyenleri arasında yer alır. Anakarannın yüz ölçümü 77.700 km², bu alan adalarla birlikte 83.600 km² e ulaşır. Yedi ayrı emirlikten oluşan ülkede en büyük emirlik Abu Dabi'dir. Diğer Emirlikler Dubai, Şarjah, Fuceyra, Ajman, Resul Kayme ve Ummül Kuveyn'dir.



Harita 1. B.A.E. Lokasyon Haritası

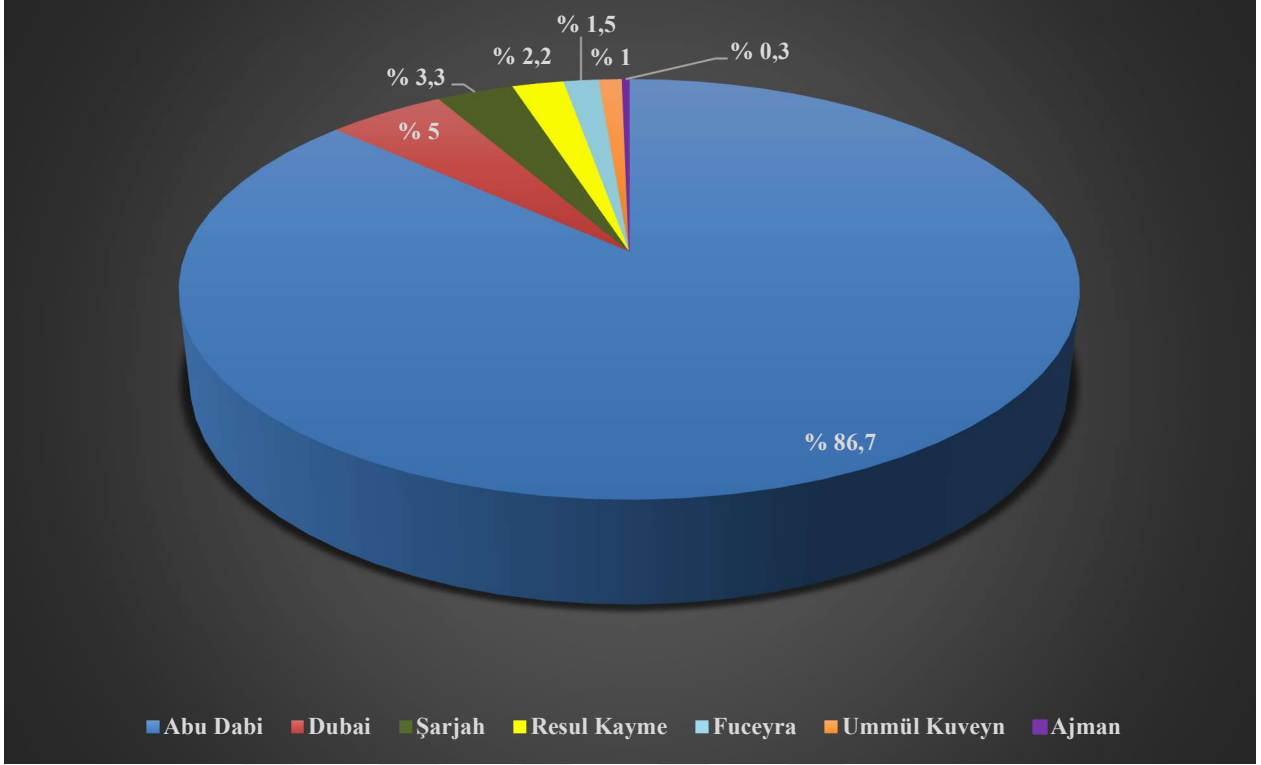
Ülke hakkında genel bazı bilgilerden bahsetmek gerekirse; başkenti Abu Dabi'dir. Nüfusu 9,6 milyon kişidir ve ülke yerel halktan daha fazla sayıda göçmen bulunur. Devlet Başkanı aynı zamanda Abu Dabi Emiri'de olan Şeyh Khalifa Bin Zayed Al Nahyan'dır, Başbakan ise aynı zamanda Dubai Emiri'de olan Şeyh Muhammed Bin Rashed Al Maktoum'dur ve Devlet Başkan Yardımcısı ve Savunma Bakanı ünvanları da vardır. Ülkede Arapça ve İngilizce konuşulmaktadır ve siyasi parti bulunmamaktadır. Para birimi B.A.E. dirhemidir. Ülke OPEC üyesidir.²⁸



Şekil 7. B.A.E. İdari Dağılım Görüntüsü²⁹

²⁸www.mfa.gov.tr/birlesik-arap-emirlikleri-kunyesi.tr.mfa (Erişim Tarihi: 08 Ağustos 2019)

²⁹<http://www.turkiye-rehberi.net/bae-haritasi.asp> (Erişim Tarihi: 03 Nisan 2018)



Grafik 7. B.A.E. Yüz Ölçümünün Emirliklere Dağılımı (%)

Kaynak: İstanbul Ticaret Odası B.A.E. Etüt Çalışması, 1999: 15

Bu yedi emirliğin en genel özelliklerini şu şekilde özetlenebilir:

77.700 km² lik anakara üzerinde Abu Dabi yüz ölçümü olarak en büyük emirliktir, 67.340 km² toprağa ve Grafik 7'den de anlaşılacağı üzere, toplam yüz ölçümü içerisinde %86,7'lik alana sahiptir, ayrıca başkenttir. Emirlikler arasında ilk petrol ihraç edendir.

Dubai emirlikler arasında en geniş ikinci emirliktir, toplam yüz ölçümü içerisinde %5'lik alana sahiptir. Ticaret merkezleri, konferans, sergi alanları, eğlence merkezleri ve lüks hayat şartları ile ünlüdür.

Şarjah emirlikler arasında yüzölçümü olarak toplam alanın %3,33 ile üçüncü büyük emirliktir ve kültür başkenti olarak adlandırılır. Ajman kapladığı alan bakımından %0,33 lük oran ile en küçük emirliktir. Umul Kuveyn balıkçılık ve hurma tarımı önemli yer tutar.

Resul Kayme, emirliklerin en kuzeyde olanıdır ve diğer emirliklerin tarımsal ihtiyaçlarını karşılaması ile önem arz etmektedir. Fuceyra, emirlikler arasında Umman Körfezine kıyısı olan tek emirliktir. Kumsalları, yatçılık ve sörf faaliyetleri ile bilinir (Timor, 2015: 139-142).



Foto 7. En Küçük Emirlik Ajman'dan 1990'lı Yıllara Ait Bir Görüntü
Kaynak: Nowell, 1998:48

Foto 7'de kıyılarından bir görüntüye yer verilen Ajman en küçük Emirlik olmasına rağmen kumsalları ve 1800'lerden kalma tersaneleri ile ünlüdür.

Bunların yanı sıra, ülkeyi tanıtmak için ülkeye girişte ziyaretçilere sunulan ve <https://www.yallauae.ae/> adresli linkten de erişilebilen Yalla adlı rehber yayınının 2018 yılına ait 1. baskısında belirtilmekte olan ülkeye dair bazı önemli bilgiler şu şekildedir (5-66):

B.A.E. kuruluş yaşına bakıldığında genç bir devlettir, ama bu onun köklü bir geçmişe sahip olmadığı anlamına gelmez. Aksine ülkedeki insan yerleşimi çok eski zamanlara dayanmaktadır, burada ilk insan yerleşiminin 7000 yıl kadar önceye dayandığı bilinmektedir. Ülkenin başkenti Abu Dabi'dir. Abu Dabi *Ceylan'ın Babası* anlamına gelmektedir. Efsaneye göre, 250 yıl kadar önce bir grup avcı bir ceylan görürler ve bu ceylanı takip ederler. Bu sırada bir pınara rastlarlar. Daha sonra bu olayı gidip liderlerine anlattıklarında liderleri onlardan o pınara yakın bir kasaba kurmalarını ister. İşte o kurulan kasabaya bugün Abu Dabi denmektedir. Abu Dabi'ye 1 saat kadar mesafede olan Al Ain Vaha alanı, Unesco Dünya Tarih Mirası listesinde yer almaktadır.

Abu Dabi dışında bir diğer emirlik Dubai'dir. Dubai'de yer alan Burj Khalifa'nın 828 metre uzunluğu ile dünyanın en uzun binasıdır ve 160 katlıdır. Yine Dubai'de bulunan Burj Al Arab adlı otel 321 metre uzunluğundadır ve dünyadaki ilk 7 yıldızlı lüks oteldir. Ayrıca, Dubai'de kapladığı toplam alan üzerinden bakıldığında 55 hektarlık alanı dünyadaki en büyük alışveriş merkezi olarak geçen Dubai Mall yer almaktadır. Bir diğer emirlik olan Şarjah, 1998 yılında Unesco tarafından Arap Dünyası Kültürel Başkenti olarak kabul edildi. Ayrıca, 2014 yılında da İslam Ülkeleri Konferansı tarafından İslam Kültür Başkenti seçilmiştir. Bunların yanı sıra, Şarjah hem Arap Körfezi'ne hem de Umman Körfezi'ne kıyısı olmasıdır. Şarjah'ın güneydoğu kıyıları boyunca uzandığımızda Ajman'a yani en küçük olan Emirliğe rastlarız, bu emirlik araba ile Abu Dabi'den 2 saat mesafededir. Diğer emirliklerden biri de Fuceyra'dır. Fuceyra

B.A.E.'nin doğu kıyısında yer alır. Araba ile Abu Dabi'ye yaklaşık 3 saat uzaklıktadır. Hacer Dağları tarafından çevrili olan Emirlikte, B.A.E. ikinci büyük camisi de bulunur. Ayrıca yine bu Emirlikte B.A.E. en eski camisi Al Bidyah Cami (1446'da inşa edilen) yer alır. Resul Kayme en kuzeyde olan emirliktir ve Ekim - nisan arasında yapılan deve yarışları ile ünlüdür. Ummül Kuveyn adındaki diğer Emirlik ise eski dönemlerdeki B.A.E. deneyimlemek isteyenler için görülebilecek yerdir.

Bunların yanı sıra, B.A.E.'de 50 °C ulaşan sıcaklık ve yükselen nem ile hava oldukça sıcak hissedilir. Bu nedenle, bulut tohumları (cloud seeding) metodu ile uçaklar bulutların arasından geçerken yağmur yağması için bulutların üzerine tuz bırakılması yolu ile iklim değiştirilmeye çalışılmaktadır. Dünyaca ünlü Star Wars filmi serisinden olan Star Wars Force Awakens adlı filmin bazı sahneleri Abu Dabi'deki Rub'al Khali çölünde çekilmiştir.

Ülkenin *Ayala* adı verilen geleneksel bir dansı vardır, bu dansa sopa dansı da denir, davulcu eşliğinde dansçılar yüz yüze dans ederler. Abu Dabi'de yer alan Şeyh Zayed Cami 555.000 m² lik bir alanı kaplamaktadır ve 2007 yılında halka açılmıştır. Her yıl 4.5 milyon kadar ziyaretçi bu camiyi ziyaret eder. Caminin 4 minaresi 106 metre uzunluğundadır ve camide 82 beyaz kubbe bulunmaktadır. B.A.E.'de Şeyh Zayed Al Nahyan, *Milletin Babası (Father of The Nation)* olarak anılmaktadır ve Abu Dabi'de yer alan Zayed Sergi Merkezi'nde Şeyh'e ait eşyalar portreler kitaplar vb. bulunmaktadır. Şahin yetiştiriciliği B.A.E.'de çok popüler eski bir aktivite olarak görülür. Bu kapsamda, Abu Dabi'de bir de şahin hastanesi bulunmaktadır.

4.1.1. Yer Şekilleri

Yer şekilleri konusu ülkenin kıyıları ele alınarak başlanırsa, takribi 90 km kadar Umman Körfezi'ne kıyısı vardır ve bu kıyı bölgesine El Batinah denir. Ülke içinde bazı yerlerde yüksekliği 2500 metrelere varan El Hacer El Garbi dağları (Hacer Dağlarının Batı Bölümü), Batinah kıyı kesimini ülkenin diğer bölümlerinden ayırır. Ülkenin Umman Körfezi kısmında küçük limanlar bulunur. Fuceyra'da dağların kıyıya ulaşmadığı kesimde ise kum plajları ünlüdür. Yer şekilleri ile bağlantılı olarak yine bilindiği üzere, Ortadoğu jeomorfolojik özellikler bakımından üç üniteden meydana gelir. Bunlardan ilki yüksek saha dediğimiz 'kıvrımlı bölge', ikincisi Ara bölge (Geçiş Zonu) üçüncüsü ise eski yapılar (alçak bölge) olarak bilinir. Birleşik Arap Emirlikleri de bu ünitelerden Ara Bölge (Geçiş Zonu) içinde yer almaktadır. Geçiş Zonu doğuda Umman Dağlık kütesinden başlayarak, kuzeyde Zağros sistemine kadar devam eder (Özkan, 2010: 6). Ülkede ana kayasında Arabistan sert kütesi ve petrol yataklarının da yer aldığı az kıvrımlı 2. ve 3. Jeolojik zamanlara dayanan tortul kütleler vardır (Timor, 2015: 142).

Çöllerle kaplı olan ülkede, kuzey kısmı dağlık, doğu kısmı ise tepeliktir. Ülkedeki çöller Rub'ül Hali çölünün bir parçasını oluşturmaktadır. Doğu kısmında yer alan tepelikler ise Musandam yarımadasında yer alan Hacer Dağları'nın bir uzantısıdır. Ülkede kıyı kesimde ise mercan setleri görülür (Özey, 2012: 253-254). Ülkede çöller güneyde Umman'dan başlar ve Tuvayk silsilesine kadar, kuzeyde ise Basra Körfezi'den başlar ve Hadramut Platosu'na kadar uzanır (Çayan, 2012: 65). Yoğunlukla alçak düzlükler ve çöllerden oluşan ülkede Foto 8'de havadan

çekilen bir görüntüsü yer alan Hacer Dağları'nın tepelik bölümlerinde yükselti 300 metreyi bulur (Gözenç vd., 2006: 197).

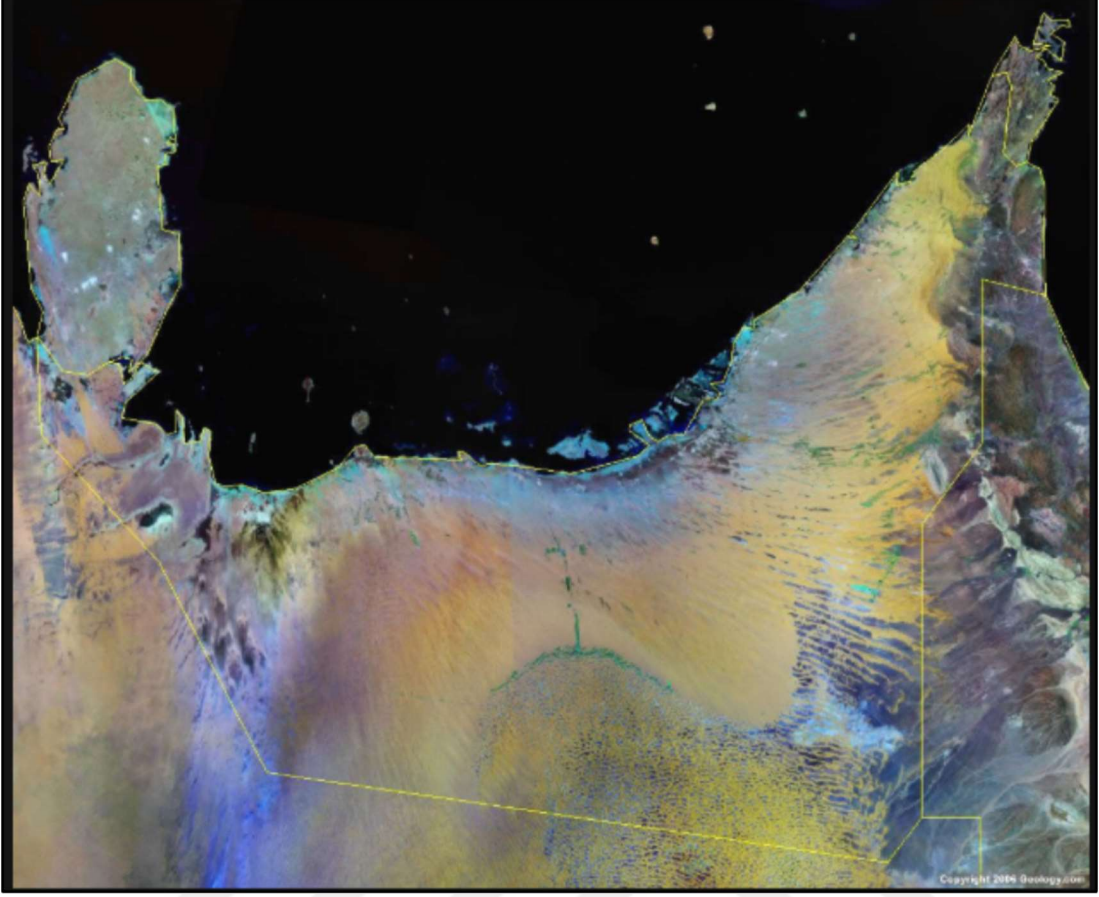


Foto 8. Hacer Dağları'ndan Bir Görüntü
Kaynak: Nowell, 1998: 74



Foto 9. Resul Kayme 1990'lardan Bir Görüntü
Kaynak: Nowell, 1998: 86

Foto 9'da kıyı kesiminden bir görüntüye yer verilen Resul Kayme tarihte sadece bir ticaret merkezi konumundayken günümüzde artık turizm merkezi de olmuştur.



Şekil 8. B.A.E. Uydu'dan Görüntüsü ³⁰

Ülkedeki yükselti durumunu daha net görmek için uydu görüntülerinden yararlanıldığında, Şekil 8'den de görüldüğü üzere ülkede Umman sınırlarındaki yükseklik ve Resul Kayme topraklarında yer alan Hacer Dağı'nın yükseltisi göze çarpmaktadır.

³⁰<https://geology.com/world/satellite-image-of-united-arab-emirates.jpg> (Erişim Tarihi: 12 Temmuz 2019)



Şekil 9. B.A.E.'deki Topografik Durumu Gösterir Maket Görself
Kaynak: Saha Araştırmasından-Şarhah İslam Medeniyeti Müzesi'nden Bir Görself

Şekil 9’da ise B.A.E.’ne yapılan saha araştırması sırasında ziyaret edilen Şarjah İslam Medeniyeti Müzesi’nde sergilenen ülkenin yükselti durumunu gösterir maketin görüntüsüne yer verilmekte olup, makete bakıldığında ülkenin güneydoğu tarafına gidildikçe Umman sınırlarında ve Musandam Adası’na doğru yükseltinin gittikçe arttığı anlaşılmaktadır.

Bu çerçevede, ülkedeki yer şekilleri konusunu özetlemek gerekirse; B.A.E. genel itibarıyla bir çöldür. Abu Dabi'nin güneyi ve batısında geniş kum tepeleri de yer almaktadır. Ayrıca, ülkede Basra Körfezi'nin güney kıyıları boyunca uzanan sahilleri de bulunmaktadır. En büyük doğal liman Dubai'dir. Bunun yanı sıra, El Batinah sahili olarak bilinen bir alan Umman Körfezi boyunca yaklaşık 90 kilometre boyunca uzanır. B.A.E.’nin 1,527 metre yüksekliğinde olan en yüksek noktası, B.A.E.’nin kuzey Emirlikleri içinde kalan ülkeyi kuzeyden güneye bölen El Hacer El Garbi (Hacer Dağları’nın Batı Bölümü) dağ zincirindeki Jebel Yibir’dir.³¹

Fakat BAE'deki en yüksek nokta aslında dünya standartlarına göre oldukça yüksek değildir. Hatta çoğu insan BAE'deki en yüksek dağı Jebel Hafeet sanmakta, bazıları da en yüksek dağı Jebel Jais olduğunu düşünmektedir, ancak Jebel Jais'in zirvesi aslında Umman'daki dokuzuncu en yüksek dağdır, bu konu gerçekte biraz kafa karıştırıcı bir konudur, şöyle ki; BAE'deki en yüksek tepe, Jebel Yibir'dir. Fakat Tablo 15’de de görüleceği üzere, B.A.E'.de durabileceğiniz en yüksek yer, Jebel Jais'teki bir dağ yamacındaki noktadır. Ancak Jebel Jais'in gerçek zirvesi Umman'dadır. Jebel Jais 1934 metre, Jebel Yibir 1,527 metre, Jebel Hafeet ise 1,249 metre yüksekliğindedir.³²

Tablo 15. B.A.E.’deki En Yüksek Yerler Sırlaması³³

Yer	Yükseklik
Jebel Jais (Umman)	1,934 m
Jebel Yibir (Resul Kayme)	1,527 m
Jebel Hafeet	1,249 m
Jebel Qitab (Fuceyra)	1,029 m
Jebel Jabsah (Fuceyra)	925 m
Jebel Janubi (Fuceyra)	578 m
Jebel Buhayis (Şarjah)	338 m
Qarn Mulayn (Şarjah)	274 m
Al Buzaymi (Abu Dabi)	113 m
Bid Sayf (Abu Dabi)	113 m

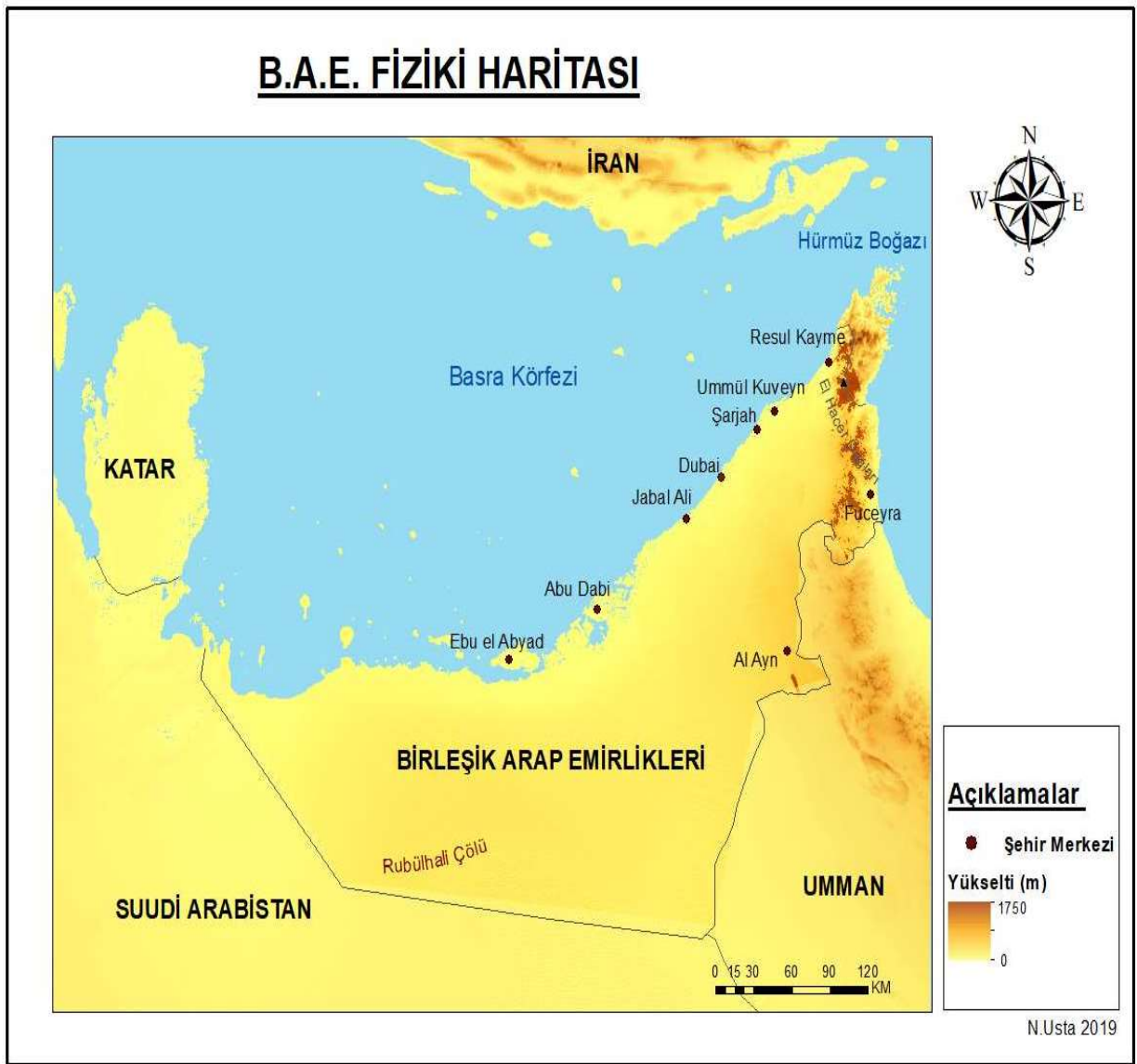
³¹<https://www.loc.gov/rr/frd/cs/profiles/UAE-new.pdf> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

³²<https://outdooruae.com/articles/hiking-the-highest-points-in-the-uae/> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

³³ <https://www.geonames.org/AE/highest-mountains-in-united-arab-emirates.html> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

B.A.E. Katar, Suudi Arabistan ve Umman Sultanlığı ile sınırlarını paylaşmaktadır. Umman Körfezi boyunca 100 kilometre ve Basra Körfezi boyunca 600 kilometre olmak üzere yaklaşık 700 kilometrelik sahil şeridi vardır.

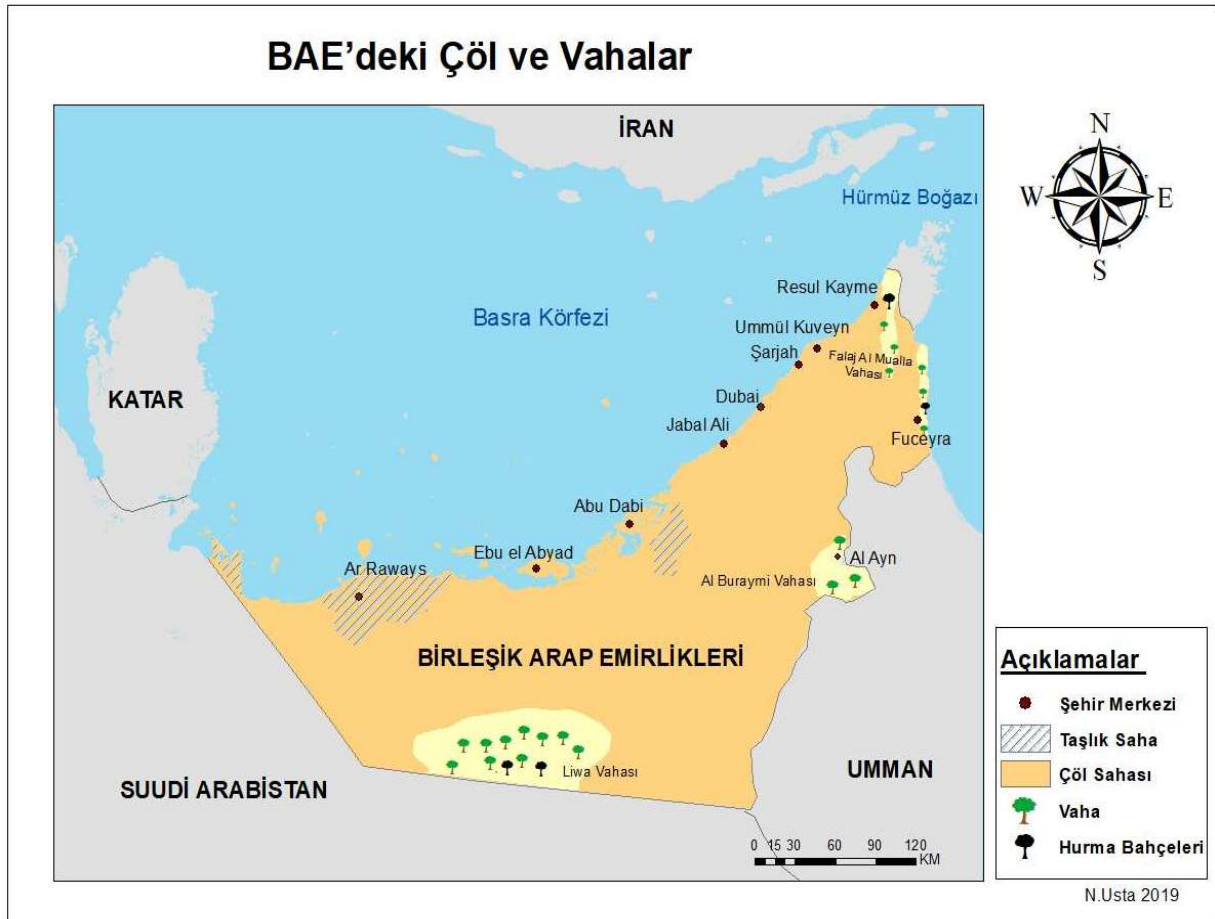
B.A.E. 3 ana ekolojik alana ayrılabilir, bunlar: kıyı alanları, dağlık alanlar ve çöl alanları. B.A.E. topraklarının 4/5'i, özellikle ülkenin batı bölgeleri, çöl olarak sınıflandırılmaktadır. Ülkenin iç bölgeleri, dağlık vahalar, çakıl ovaları ve 1,500 metrenin üzerinde bir rakıma ulaşan ve ülkenin kuzeydoğu bölgesinden Umman'a kadar uzanan El Hacer dağları aralığı ile kesilmiş geniş çöllere ile karakterize edilir.



Harita 2. B.A.E. Fiziki Haritası

Yine Basra Körfezi kıyıları boyunca ise sayısız açık deniz adaları, tuz bataklıkları ve mercan resifleri vardır. Ayrıca, Umman Körfezi boyunca, kayda değer yağışların ve iyi yer altı su kaynaklarının tarımı mümkün kıldığı ovalar vardır. Tarıma elverişli topraklar B.A.E.'nin toplam arazi yüzeyinin yaklaşık% 6'sını oluşturmaktadır. Ekili alanların çoğu şu dört alandadır: doğu kıyısı boyunca bir şerit, Al Ain, Dhaid vahası ve Resul Kayme'deki çakıl ovaları.³⁴

B.A.E. arazi alanının yaklaşık% 74'ü çöl olarak tanımlanmıştır, ancak ülkede Liwa bölgesinde yükselen kırmızı kum tepeleri, palmiye ağaçlarıyla kaplı doğal bir vaha ve düz kıyı ovaları dahil olmak üzere çok çeşitli manzaralar vardır.³⁵ Su kaynakları konusuna gelince, B.A.E.'nin kalıcı nehirleri yoktur, ancak Abu Dabi'nin çöl bölgesi, kalıcı yerleşim ve ekim için yeterli yeraltı suyuna sahip iki önemli vaha içerir. Bunlar Al Liwa Vahası ve Al Buraymi Vahası'dır.³⁶



Harita 3. B.A.E.'ndeki Çöl ve Vahalar

³⁴<https://unfccc.int/resource/docs/natc/arencl.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

³⁵https://ec.europa.eu/chafea/agri/sites/chafea/files/handbook-uae_en.pdf (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

³⁶<https://www.loc.gov/rr/frd/cs/profiles/UAE-new.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

4.1.2. İklim ve Bitki Örtüsü

Birleşik Arap Emirliklerinin iklimi sıcak ve kuraktır. Sıcaklığın en yüksek olduğu aylar Temmuz ve Ağustos'tur. En yüksek sıcaklık 48 °C yi bulmuştur. Yükseklikten dolayı El Hacer El Garbi Dağları'nda (Hacer Dağlarının Batı Bölümü) sıcaklık biraz daha düşüktür. En düşük sıcaklıklar Ocak ve Şubat aylarında 10 °C ve 14 °C yaşanır. Özellikle yaz mevsiminde şarki adıyla bilinen bir rüzgar eser ve nemden dolayı hayat koşullarını zorlaştırır. Ortalama yıllık yağış kıyılarda 120 mm'den azdır, ama nadiren de olsa dağlık alanlarda 350 mm'yi aştığı olur (Timor, 2015: 143).

Bunun yanı sıra, B.A.E.'nde "nüfusun yoğun olduğu kıyı kesimlerinde özellikle Mayıs-Ekim ayları arasında aşırı sıcak ve nem görülür. Bu dönemde sıcaklıklar 40 °C'i aşar ve nem %100'e kadar artar. Aralık-Mart ayları arasında ise ülkede ılıman kış iklimi vardır ve sıcaklıklar 14-23°C arasında değişmektedir." Yine ülkede "özellikle iç kesimlerde çöl iklimi hakimdir. Kışlar soğuk olup, yazlar kuru ve sıcaktır. İç kesimlerde ortalama yıllık yağış miktarı metrekare başına 42 mm olup, Resul Kayme bölgesi 150 mm ile daha çok yağış alan bir bölgedir" (Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, B.A.E Ülke Bülteni, 2014: 2).

Birleşik Arap Emirlikleri'nin iklimi diğer bölge ülkelerinin iklimi ile benzerlik gösterir. Ülkenin doğu tarafında düz ve alçak kıyıları vardır, bu kıyıları Hint Okyanusu'ndan gelen nemli rüzgarlara engel olmasa da, denizden esen nemli rüzgarlar havanın nemini arttırırken, batıdaki Rub'ül Hali çölünün kuru havasıyla karşılaşır, bu durum yağış oluşmasına engel oluşturur. Kısaca iklim sıcak, nemli ve yağışsızdır, bu da insan yaşamını zorlaştırmaktadır. Emirlikler arasında Resul Kayme daha ılıman bir iklime sahiptir (Özey, 2012: 254).

Ülke bitki örtüsü yönünden ele alınırsa, bu yönden fakir bir ülke olduğunu görülür. Çöllerden oluşan ülkede ancak kurakçıl çalılardan oluşan bitki formasyonu görülebilmektedir, bir de kıyı kesimlerdeki bazı yerlerde nadiren de olsa mangrov ormanlarına rastlanır (Gözenç vd., 2006:197).

Harita 2'den görüleceği üzere, ülkede geniş kum ve çöl sahaları vardır. Yine Harita 3'ten görüleceği üzere ve doğal bitki örtüsünün kısıtlı olduğu ülkede hayat daha çok vahalar çevresinde gelişmiştir. En tanınmış vahaları El-Bureymi ve El-Liwa'dır. Ülkede doğal şartlardan dolayı yaşanan su sıkıntısında, bu ihtiyacı karşılamak için çok derin kuyular açmak

ve deniz suyunu arıtmak çözüm yolu olarak kullanılır (Karaaslan, 2006: s.123). Foto 10'da ülkede yer alan El Garbia Vahası'ndan bir görüntü yer almaktadır.

Ülkenin akarsu drenaj sistemi Areik gruba girmektedir. Ekzoroik gruba örnek gösterilebilecek nehir ve göller bulunmamaktadır. Geleneksel su nakil sistemi olan falajlarla elde edilen sular ihtiyaç bölgelerine iletilmektedir. Su ihtiyacının büyük kısmı yer altı sularından karşılanırken, deniz suyunun arıtılması ikincil metot olarak kullanılır. Su ihtiyacını karşılamak için 1960'lardan beri yüzü aşkın su arıtma tesisi kurulmuştur (Özkan, 2010: 9).

Doğal koşullar ormanların oluşmasına izin vermese de, deniz suyunun arıtılması ile son yıllarda şehirler sıcaklığa dayanıklı ağaçlarla ağaçlandırılmıştır. Örneğin Abu Dabi'de yüz ölçümünün büyük kesimi çöllerle kaplı olmasına karşın 120 milyondan fazla ağaç dikilmiştir. Ağaçlandırma konusuna tüm emirliklerde büyük önem verilmektedir. Vatandaşlara, kamu kurumlarına ücretsiz ağaç fidesi dağıtımı yapılmaktadır (Timor, 2015: 143).

Ülkedeki iklim ve bitki örtüsü konusunu özetlemek gerekirse; BAE'nin iklimi genellikle sıcak ve kuraktır. Yaz ayları (Temmuz ve Ağustos) en sıcaktır, çok yüksek nem oranı ile birlikte 40°C'yi aşan sıcaklıklarla karşılaşılır. Kış aylarında, Ocak ve Şubat aylarında ortalama sıcaklık 14°C-23° C'dir. El Hacer El Garbi Dağları'nda, yükselti sonucu sıcaklık daha düşüktür.³⁷ Özetle ülke kurak bir iklime sahiptir. Yazlar çok kurak ve nisan ayından eylül ayına kadar uzanır ve sıcaklıklar kıyı kentlerinde yaklaşık 48 °C yükselir. Hatta güney çöl bölgelerinde, sıcaklıklar 50°C seviyesine yükselebilir.

Birleşik Arap Emirlikleri, Basra Körfezi ve Umman Körfezi'ne yakın olmasından dolayı deniz etkilerine maruz kalan kurak bir iklime sahiptir. Genel olarak kışın ılık ve kuru olmasına rağmen, kıyı havaları yaz aylarında çok yüksek sıcaklıklarla birlikte nemi de beraberinde getirir. Ancak, El Hacer El Garbi Dağları'nın yakınında, yüksek rakımlar genellikle daha düşük sıcaklıklara neden olur.

İki ana mevsim (kış ve yaz) BAE'nin iklimini karakterize eder. Kış sıcaklıkları nadiren 6 °C altına düşüp, Kasım-Aralık ayından Mart ayına kadar sürer. Yazları çok kurak, Nisan ayından

³⁷<https://www.loc.gov/rr/frd/cs/profiles/UAE-new.pdf> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

Eylül-Ekim aylarına kadar uzanır. Ülkede nem seviyeleri % 90'a kadar yükselir. Nem kıyı bölgelerinde ortalama % 50 ile % 60 arasındadır ve iç kesimlerde sert bir şekilde azalmaktadır.

Kıyı bölgesindeki ortalama yıllık yağış çok düşüktür (100 mm ile 200 mm arasında) fakat bazı dağlık bölgelerde yıllık yağış 350 mm ulaşır. Kıyı bölgelerinde yaz yağmuru seviyeleri çok düşük olsa da (yıllık ortalama yağışların 140 mm ile 200 mm arasında) dağlık ve güneydoğu bölgelerinde daha yüksek değerdedir.

Ortalama aylık yağış seviyesi yıl boyunca geniş bir dalgalanma gösterirken, yağışların çoğu Ocak ve Nisan ayları arasında ülkedeki en düşük sıcaklıkların yaşandığı zamanlarda görülür. Bu yağış seviyeleri, kış aylarında (özellikle Mart ayı) yükselirken görülürken, Temmuz ve Ekim aylarında yağış düşüktür.

Bitki örtüsü olarak ise, B.A.E., yarı kurak, kurak ve aşırı kurak Asya'daki diğer ülkeler gibi, birkaç farklı kurak alan ekosistemi ile karakterizedir. Hiper kurak bölgeler çeşitli çöllerden oluşur; kurak bölgeler kıyı bölgelerinde çalı ve mera alanlarını kapsar. Kalan alanlar nemli yayla ormanlık içeren alanlardır. Bu kara alanlarının her biri, çeşitli benzersiz flora ve faunaya ev sahipliği yapan hayati doğal ekosistemlerdir.

Ancak genel görünüm içerisinde çöl alanları B.A.E. manzarasının baskın bir özelliğidir. Arazi alanının 4/5'i aşırı kurak çöl bölgeleri olarak sınıflandırılmaktadır. Çölün geniş bir şekilde sınıflandırıldığında, kum tabakaları, çakıl çölleri, tuzlu su daireleri ve diğer alt sistemler bu sınıflandırma içerisinde bulunmaktadır.

Çöllere ek olarak, ormanlık alanlar ve çalı ekosistemleri de kıyı ve yayla bölgelerinde bulunabilir. Çöl bölgelerinin ve aşırı kurak ikliminin aksine, B.A.E.'deki yayla bölgeleri, sis ve çığ oluşumu bakımından kritik öneme sahiptir. Sisli yayla bölgelerindeki Arap leoparı, Gordon'un yaban kedisi, Arap Tahr (*Arabitragus jayakari*) ve dağ keçisi gibi memelilere rastlanabilir.³⁸

Bu iklimsel faktörlerin B.A.E.'deki yaşam üzerinde ve ithal tarım-gıda pazarında güçlü bir etkisi var. Ülke topraklarının çok küçük bir kısmı kullanıma uygundur, ekilen ürünler arasında

³⁸<https://unfccc.int/resource/docs/natc/arenc1.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

domates, taze sebzeler, sorgum (bir çeşit buğday) bulunurken, hayvan besiciliğinde deve, keçi ve sığır yoğunluktadır.³⁹

B.A.E., kum ve toz fırtınaları, gelgitler ve petrol sızıntısından kaynaklanan plaj kirliliği ciddi problemlerdir. Ülkenin çoğu, yağışların seyrek ve düzensiz olmasıyla şiddetli toz fırtınalarına maruz kalmaktadır.⁴⁰ Bu nedenle, B.A.E. yönetimi potansiyel olarak savunmasız olduğu birçok alanda (Kıyı bölgelerindeki gelgitler ve petrolden kaynaklı kirlenme, su kaynaklarının azlığı, kurak ekosistem, tarımsal üretimin düşüklüğü, insan yerleşimindeki artış, halk sağlığında karşılaşılabilecek sorunlar ve enerji altyapısındaki dönüşüm, iklim değişiklikleri) oldukça duyarlıdır ve bu anlamda yüksek verimli bölge soğutma sistemleri, çatı güneş fotovoltaik sistemleri, daha verimli elektrik motorları, güneş enerjili tuzdan arındırma tesislerinin açılması konularına gelecek yıllardaki projelerinde ağırlık vermektedirler. Ayrıca yine bu noktada sera gazı emisyonlarını azaltma sözü de vermektedirler.⁴¹



Foto 10. Al Garbia Vahasından Bir Görüntü⁴²

³⁹https://ec.europa.eu/chafea/agri/sites/chafea/files/handbook-uae_en.pdf (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

⁴⁰<https://www.loc.gov/r/frd/cs/profiles/UAE-new.pdf> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

⁴¹<https://unfccc.int/resource/docs/natc/arenc1.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

⁴²<http://whatson.ae/dubai/2015/01/best-road-trips-uae/> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

4.2. Birleşik Arap Emirlikleri'nin Tarihi Geçmişi

Devletin kuruluşuna dair özet bir bilgi vermek gerekirse, şu an ki B.A.E. toprakları halife Hz. Ömer zamanında İslam devleti toprakları arasına girmiştir. Bu topraklar 16. yüzyılda ise Portekizlilerin saldırısına uğramış, daha sonra da 17. yüzyıldan itibaren bölgede İngilizlerin varlığı oluşmuştur. İngilizler ile bölgedeki Arap kabile başkanları arasındaki anlaşmalar neticesinde İngilizlerin bu topraklardaki gücü iyice artmıştır.

1968 yılına gelindiğinde İngiltere bölgeden çekileceğini açıklamış ve bunun üzerine Abu Dabi ile Dubai Emirlikleri, tüm emirliklerin birleşmesi amacıyla diğer Basra Körfezi ülkelerini bu konuda toplanmak için çağırılmışlardır, fakat yedi emirlikten birleşme için olumlu yanıt gelmiş ve bu şekilde 2 Aralık 1971'de Birleşik Arap Emirliği'nin kurulmuştur. Federasyon Emiri Abu Dabi Emiri Zayed bin Sultan Ali Nahyan olmuştur (Kulalı, 2010: 5).

2 Aralık 1971'de İngiltere'den bağımsızlığını kazanmadan önce bir aşiretler devleti olarak bilinen B.A.E. şu an 7 emirlikten oluşan bir federasyondur. Bu federasyonun temel idari yapısında Devlet Başkanı Kasım 2004'ten bu yana Abu Dabi Emiri Şeyh Khalifa Bin Zayed Al Nahyan, Başbakan ise Ocak 2006'dan bu yana Dubai Emiri Şeyh Muhammed Bin Raşed Al-Maktoum'dur. Temel idari kurumları; Devlet Başkanlığı ve Federal Yüksek Konsey'dir.⁴³

Ülkedeki en önemli iki aşiret Qasimi'ler ve Bani Yas aşiretleridir. Bunlardan, Qasimi'ler çoğunlukla deniz ticareti ve balıkçılıkla ilgilenirken, Bani Yaslar tarımsal faaliyet ve karasal ticaretle meşgul olurlar (Çelik, 2010: 51). Bu iki aşiret Tablo 16'da görüleceği üzere yönetime de hakimdir.

⁴³<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/ulke-profil/genel-bilgiler> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

Tablo 16. Emirlikler ve Yöneticileri

Emirlik	Yönetici
Abu Dabi Hakimi	Şeyh Khalifa Bin Zayed Al-Nahyan (Devlet Başkanı)
Dubai Hakimi	Şeyh Muhammed Bin Raşed Al-Maktoum (Devlet Bşk.Yrd. ve Başbakan)
Şarjah Hakimi	Şeyh Sultan Bin Muhammed Al-Qasimi
Resul Kayme Hakimi	Şeyh Saqr Bin Muhammed Al Qasimi
Fuceyra Hakimi	Şeyh Hamad Bin Muhammed Al Sharqii
Ummül Kuveyn Hakimi	Şeyh Saud Bin Raşed Al Mu'alla
Ajman Hakimi	Şeyh Humaid Bin Raşed Al Nuaimi

B.A.E.'nin tarihi geçmişinden en özet hali ile bu şekilde bahsedilebilir, ancak konu daha detaylıca ele alındığında bölgenin tarihinin milattan önce 6000'e kadar uzadığı görülmektedir. Milattan önce 6000-5000 de Paleolitik Çağ'da bölgedeki topluluklar balıkçılık ve bitki toplama üzerine hayat kurmuşlardı. Bu dönem daha yağışlı hava koşulları ile karakterizedir. Ayrıca, bu döneme dair kanıtlar Şarjah, Ummül Kuveyn, Resul Kayme ve Abu Dabi'de bulunan seramiklerin ortaya çıkması ile karakterize edildi ve döneme dair bölgede bulunan çanak çömlek kalıntıları aynı dönemde Mezopotamya'da bulunanlara benzetilmektedir.

Bölge için diğer bir önemli dönem Demir Çağı'na rastlamaktadır. Arkeolojik bulgular bölgede milattan önce 1300'lerde kuru iklimde sürekli ekim için yer altı suyunun çıkarılmasını sağlayan falaj sulama sistemlerinin ilk kullanımının ortaya çıktığını göstermektedir. Ayrıca yine bu dönemde, insanlar seramik, bronz, altın ve demir eserler yapıp, mücevher takı, altın, taş, dekoratif taşlar, hançer, ok uçları, kılıç, balta başı, balık kancası, bıçak ve çanak çömlek parçaları kullanmışlar ve bunlar için bir metal üretim tesisi olduğu düşünülmektedir.

Bölgede milattan sonra 630 yılında İslam'ın kabulü ile yeni bir devir açılmıştır. Bölgede 661-1258 yılları arasında Emevi ve Abbasi Halifeliği Dönemleri'nde İslam uygarlığı gelişmiştir. Daha sonrasında ise coğrafi keşiflerle Avrupalılar bölgeye hakim oldu. Portekizliler, Arap Yarımadası'na gelen ilk Avrupalılar arasındaydı. Vasco de Gama'nın Ümit Burnu'nu başarılı bir şekilde incelemesi sonrasında Portekizliler 1498'de Basra Körfezi'ne geldiler. 1560'a gelindiğinde Portekizliler hatırı sayılır bir deniz gücüne güçlerine ulaşmış ve biber ve baharat ticaretinin yarı tekeline hakim olmuşlardı ve Hint Okyanusu limanları arasındaki ticarete aracılık rolünü üstlenmişlerdi. Ancak 1622'de Portekizlilerin Hürmüz'ü kaybetmesi, Hollandalıların ve İngilizlerin Orta Doğu pazarlarına girişini belirledi.

4.2.1. Körfezde İngilizler

1623'ten itibaren Hollandalılar, bölgede ticaret açısından muazzam bir kar elde ettikleri anlaşmalar imzaladılar ve 17. yüzyıla genel bakışla Hollandalılar, artık Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'nde hakim deniz gücü haline gelmişti. Ancak 1700'lerin ortalarına doğru Hollandalılar'ın bölgedeki gücü azaldı ve onların yerini İngilizler aldı. İngilizler öncelikli olarak Hindistan'la olan ticari bağlantıları korumak ve Avrupalı rakipleri dışarıda tutmak için deniz güçlerini kullanmakla ilgilendiler.

İngilizler 1820'den 1853'e kadar bireysel emirliklerin şeyhleriyle bir dizi anlaşma imzaladılar. Bu anlaşmalara göre şeyhler denizde barış sağlamak zorunda ve büyük gemiler yapmaktan ve sahil boyunca tahkimat yapmaktan kaçınmak zorunda kaldı. Ancak yine de, Arap kabileleri arasındaki denizde düzenli savaş yaygındı.

Yine 1892'de Birleşik Krallık arasında özel Anlaşmalar imzalandı. Buna göre Ateşkes Devletleri (Trucial States) Birleşik Krallık'ın rızası olmadan herhangi bir yabancı hükümetle ilişkiye giremiyor, fakat buna karşılık İngilizler emirlikleri dış saldırınlıklardan koruyor olacaktı. 100 yıl kadar sonra İngilizler Körfez'den çekilme niyetlerini açıkladılar. Bundan önce, 6 Ağustos 1966'da iktidara geldikten kısa bir süre sonra, Abu Dabi'nin Hakimi olarak Şeyh Zayed bin Sultan Al Nahyan, birleşmiş bir ülkenin önemine dikkat çekmiş ve şöyle demişti: “Uyum içinde, bir tür federasyonda, diğer gelişmekte olan ülkelerin örneğini takip edebiliriz.” İşte bu fikir B.A.E.'nin kuruluşu için bir kıvılcım oldu. Daha sonra 1968 yılında anılan federasyonu kurmaya yönelik ilk anlaşmalar imzalandı ve 18 Temmuz 1971'de toplanarak, yedi emirlikten altı hükümdarı bir birlik kurmaya karar verdi (Kuruluş 02 Aralık 1971 de olurken, ilk başta Resul Kayme hariçti, ertesi yıl federasyona katılmaya karar verdi). Bu toplantıda,; “Yüksek Kurul, Birleşik Arap Emirlikleri halkını ve Arap halkını canlandırdı, ve dünyanın dört bir yanındaki dostlarımız ve Birleşik Arap Emirlikleri'ni Arap dünyasının bir parçası olarak bağımsız, egemen bir devlet olarak ilan ediyor. ” denildi.⁴⁴

Buradan hareketle denilebilir ki; B.A.E.'nin zengin tarihi, aslında ticarete dayanmaktaydı. Emirliklerin Avrupa ile Uzak Doğu arasındaki konumu Hindistan ve Çin'den gelen tüccarların

⁴⁴<https://government.ae/en/about-the-uae/history> (Erişim Tarihi: 10 Mayıs 2019)

ilgisini çekmişti ve Avrupalılar, özellikle Portekizli, Hollandalı ve İngilizler tarafından dikkat çeken bir bölge olmuştu. İnci endüstrisi 19. ve 20. yüzyıl başlarında gelişerek Körfez halkına gelir ve istihdam sağlamaktaydı. Birçok kişi yarı göçebe olarak, yazları inci avcılığı, kışın hurma bahçeleri ile uğraşırlardı. Ancak 1920'lerin sonları ve 1930'ların başlarındaki dünya genelindeki ekonomik çöküş, Japon icadı olan kültür incisi ile birleştiğinde, inci endüstrisine onarılamaz biçimde zarar verdi.

Ancak, 1930'ların başında ilk petrol şirketi ekipleri B.A.E.'nde jeolojik araştırmalar yapmaya başladılar. Neredeyse otuz kısa yıl sonra, 1962'de, ilk ham petrol kargosu Abu Dabi'den ihraç edildi ve ekonominin böylelikle petrol gelirleri ile istikrarlı bir şekilde seyretmesiyle birlikte, ilk olarak Abu Dabi'deki okulların, konutların, hastanelerin ve yolların inşası ile altyapının elden geçirildi. 1969'da ise Dubai Emirliği petrol ihraç etmeye başladığında Emir dikkatini halkının yaşam kalitesini iyileştirmeye yönelik olarak yeni petrol gelirleriyle arttırmaya yönelik programlar geliştirmeye odaklandı. 1968'de olumsuz ekonomik koşulların baskısı ile İngilizlerin Arap Körfezi'nden çekileceğini duyurdu.

4.2.2. Ülkenin Kuruluşu

İngilizlerin Körfez'den çekilme kararı ile birlikte Abu Dabi Emiri Şeyh Zayed, Emirlikler arasında daha yakın ilişkiler kurmak için harekete geçti. Dubai Emiri Şeyh Raşid ile birlikte, sadece birlikte Trucial Devletleri oluşturan yedi Emirliği değil, Katar ve Bahreyn'i de içeren bir federasyon çağrısı yaptı. Emirliklerin altı hükümdarı (Abu Dabi, Dubai, Şarjah, Ummül Kuveyn, Fuceyra ve Ajman) ile Birleşik Arap Emirlikleri olarak tanınacak olan federasyon arasında 2 Aralık 1971'de resmen kuruldu. Yedinci Emirlik, Resul Kayme ertesi yıl yeni federasyona katıldı.⁴⁵ Böylelikle B.A.E. siyasi kariyerine çok farklı boyutlarda, doğal kaynaklar, nüfus ve zenginlik, ancak ortak bir tarih ve mirasa sahip yedi bölgesel devletin federasyonu olarak başladı.

Abu Dabi, bölge bakımından en büyüğüdür ve aynı zamanda en zengin petrol rezervine sahiptir. Federal kurumlar büyük ölçüde Abu Dabi tarafından finanse edilmektedir. Dubai, 1971'de bile diğer Emirlikler ile en iyi şekilde bağlantılıydı ve bölgenin ticaret ve ticaret merkezi olarak

⁴⁵<https://www.uae-embassy.org/about-uae/history> (Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2019)

büyümeye de devam ediyor. Diğer emirliklerden bazıları, her zaman göreceli su ve ekilebilir alan zenginliğine sahipti. Ancak, bu eşitsizliklere rağmen, B.A.E.'nin federasyonu uyum ve işbirliği ruhunda çalışan liderlerinin ortak hedeflere ulaşma başarısı nedeniyle başarılı olabildi.

Merkezi makamlar, birincil görevi olarak, ülkenin doğal kaynaklarının zenginliğinin bir bütün olarak B.A.E.'nin yararına kullanılmasını üstlendiler. Bu, federasyonun başarısına ve kalıcılığına büyük ölçüde katkıda bulundu.

Bugün dünyanın en iyi petrol ve gaz üreticileri arasında yer alan B.A.E. petrol servetini, halklarının yaşamlarını iyileştirmek için dikkate değer bir vizyon ve öngörü ile kullandı ve petrol endüstrisi ve tarım sektörünü destekleyen bir altyapı oluşturdu. En başından beri, Şeyh Zayed'in dediği, halkın yararına kullanılmadıkça, paranın hiçbir değeri olmadığı konusunda fikir birliği oluşmuştur.

Federal bakanlıklar tarafından sağlanan sosyal hizmetler, özellikle ücretsiz eğitim, barınma, sağlık hizmetleri ve vatandaşlar için sosyal yardım olmak üzere, ülke genelinde hızlı ve olağanüstü bir büyüme ve gelişmenin önünü açtı. Ve nihayet modern teknolojinin ortaya çıkmasıyla birlikte B.A.E., en az gelişmiş ülkelerden birinden, otuz yıldan daha az bir süre içinde modern bir ulus devlete dönüştürüldü.⁴⁶ Özetle tüm bilgilerden anlaşıldığı üzere, B.A.E. topraklarının tarihi, Yedi Birliği'nin (Abu Dabi, Dubai, Şarjah, Ummül Kuveyn, Fuceyra, Resul Kayme, Ajman) birleşmesinden önceye dayanmaktadır. Bununla birlikte, böyle bir Birliğin kurulmuş olması, Trucial Coast diye adlandırılan müzakere devletleri bölgesinin tarihinde de bir dönüm noktası olmuştur.

Aslında B.A.E., bu topraklarda keşfedilen eski belgeler ve eserler temelinde yapılan pek çok çalışmanın gösterdiği gibi zengin bir tarihe ve kültüre sahiptir. 1958'den bu yana B.A.E.'nde yapılan birçok ulusal ve yabancı keşif gezisi bu bölgedeki insanların medeniyetine ışık tutmuştur. İnsanlar, bu alanda, Neolitik Döneme kadar uzanan Al Ain şehri yakınındaki arkeolojik bölgeleri araştıran arkeologların bulgularına göre, birçok bilgi elde ettiler.

⁴⁶<https://sheikhmohammed.ac/en-us/UAEHistory> (Erişim Tarihi: 01 Haziran 2019)

4.2.3. Kabileler ve Dini Yapı

Tarih ve medeniyet zenginliğine ek olarak, Körfez bölgesi stratejik bir coğrafi konuma da sahipti. Bu nedenle, Hindistan ve Körfez bölgesinin kontrolünü ele geçirmek için, 16. yüzyıldan beri Avrupa güçleri arasında çatışmalar çıktı. Amaçları deniz ticaretini kontrol etmektir. Öte yandan, bölgesel ve yerel güçler de haklarını ve vatanlarını savunmak için varlık gösterdiler. Örneğin 19. yüzyılın başında, bölgede iki Arap gücü ortaya çıktı.

Bunlardan ilki, alt Arap Körfezi'ni (Abu Dabi ve Dubai) kontrol eden Bani Yas kabilesi, ikincisi ise Resul Kayme'deki Al Qawasim kabilesiydi.⁴⁷ İlk kökleri 1700 lü yıllara Liwa bölgesindeki yerleşmelere dayanan Bani Yas kabilesinin liderliği bugün Abu Dabi bölgesinde hüküm süren Al Nahyan ailesindedir. Al Nahyanlar Bani Yas kabilesinin Al Falahi bölümünden gelmektedir.⁴⁸ Bani Yas, Güney Arabistan'ın en saygın kabilelerinden biridir. Kökeni, Nizar bin Mayid bin Adnan kabilesinden gelen Yas Bin Amer'e kadar uzanmaktadır.

Kısmen sayısal üstünlüğü nedeniyle, ancak esas olarak askeri cesaretinden ve müttefiklere sadakatini kanıtlanmasından dolayı, diğer birçok kabile, koruma ve güvenlik için Bani Yas'a katılmaya çalışmıştır. B.A.E.'nin bu önemli kabilesi, Bani Yas yaklaşık 20 alt bölümden oluşmaktadır ve başlangıçta Liwa vahasını yerleşim yeri olarak benimsemişlerdir. Bu bölümlerden Mazruiler ana bedevi kısmı oluştururlar. Yarı yerleşik nüfuslu Hawamiller ve yine onlara benzer Maharimah diğer bölümlerindedir ve geçmişte inci endüstrisi bu aileler için çok önemli görülmüştür. Bugün Dubai yönetiminde olan Al Maktoum ailesi ise Bani Yasların saygın Al Bu Falasi bölümünün bir parçasıdır.

Bani Yas kabilesi bölgede bir ulus-devlet oluşturulması için temel oluşturmuş. Devletin tutarlılığı Bani Yas'ın bazı özelliklerinden kaynaklanıyordu. Her şeyden önce, alt gruplar ve müttetik gruplar ayrı varoluşlar yaşamadılar; Liwa'nın köylerinde birbirine karışıp evlendiler. Göçebelere ve develerine özen gösterdikleri düzenlemeleri vardı ve kendilerine ait inci avlama kayıkları olmayanlar diğerlerinin kayıklarına giderlerdi.

Dahası, çoğu Bani Yas ailesinin Abu Dabi kentinde daimi olarak yaşayan bazı üyeleri vardı, böylece tüm bölümler her zaman kolayca iletişim halindeydi. Asil ailelerin geldiği bir kabileye

⁴⁷ https://www.na.ae/en/outresure/ff_brief.aspx (Erişim Tarihi: 10 Mayıs 2019)

⁴⁸ <http://www.historyatlas.com/group/bani-yas-arab-tribe> (Erişim Tarihi: 12 Haziran 2019)

yakıştır şekilde, Bani Yas kabilesinin üyeleri, edebi sanatlardaki himayelikleri ve katılımlarıyla tanınırlar. Ayrıca Bedevi ataları gibi cömertlikleri, misafirperverlikleri ve cesaretleri ile de ünlüdürler.⁴⁹

Ülke yönetiminde önemli bir yer sahibi olan diğer kabile ise Al-Qaisimi Kabilesi'dir. 1800'lü yıllarda Basra Körfezi bölgesinde büyük bir deniz gücüne sahip olan bu kabilenin temsilcileri bugün Şarjah ve Resul Kayme'nin yönetiminde yer almaktadırlar. Bugün Şarjah ülkedeki 3. Büyük emirliktir ve Al- Qasimi'lerin Al- Maktoum Ailesi yakın ilişkilere sahip olduğu bilinmektedir.⁵⁰

Dini yapıya ilişkin olarak, B.A.E.'nin iktidarındaki aileler Sünni İslamı ve Sünni mezheplerinden olan Malikilerin İslami hukuk okulunu desteklediği ve B.A.E. için, Şiiiler federasyonunun toplam Müslüman nüfusunun yaklaşık yüzde 20 kadarını oluşturduğu görülür. Dubai'deki etkili ailelerin çoğu güney İranlı Sünni göçmenlerdir; Dubai aynı zamanda önemli bir Şiiiler nüfusuna sahiptir. Şarjah'ta ağırlıklı olarak Güney Asya kökenli Şiiiler yaşamaktadır. Abu Dabi ise öncelikle Sünni'dir, ancak artan sayıda On iki İmam Şii de vardır.⁵¹

Birleşik Arap Emirlikleri'nde yerel nüfusunun yaklaşık % 100'ü Müslümandır. Bunların çoğu Sünni (%85 kadarı), geri kalanı ise Şii'dir. Çoğu B.A.E. vatandaşı, resmi olarak izin verilen Maliki geleneklerine sadık kalan Sünni Müslümanlardır. Vahabi olarak bilinen (Hanbelilik ve Selefilikten özellikler taşıyan) diğer bir İslami akımın/mezhebin Sünnileri ise ülkede Umman sınırına yakın Al Buraymi kesiminde yaşarken, Şafii kurallarına uyanlar ise yine Umman sahil sınırında Al Batinah kıyısında yaşamaktadır. Yerel halk dışındakiler ise yoğunlukla Şii ve Sünni Müslümanlar, Hristiyanlar ve Hindulardan yer almaktadır. B.A.E.'nde, hükümetin çok fazla müdahalesi olmadan kendi seçtikleri dini uygulama özgürlüğüne sahip olan her dinden insan vardır. Ancak yönetim, Müslüman olmayanların başkalarını dinlerine davet etmelerini yasaklıyor ve bu bir suç teşkil ediyor ve bu uygulama tutuklama, gözaltına alınma, cezai yargılama veya sınır dışı edilme ile sonuçlanabilmektedir.⁵²

⁴⁹<https://sheikhmohammed.ae/en-us/BaniYasTribe> (Erişim Tarihi: 16 Haziran 2019)

⁵⁰<https://greatrednorth.wordpress.com/2010/08/12/who-then-are-the-al-qasimi-family/> (Erişim Tarihi:27 Mayıs 2019)

⁵¹<http://oxfordislamicstudies.com/article/opr/t125/e751> (Erişim Tarihi:01 Temmuz 2019)

⁵²<http://emiratesvoyage.com/uae-guide/uae-religion/> (Erişim Tarihi: 22 Haziran 2019)

4.2.4. İdari ve Siyasi Yapı

Ülke federasyon olarak yönetilmektedir ve “federal yüksek konsey”, “federal ulusal konsey”, “federal yüksek mahkeme” gibi organları vardır. Bu organlara dair ana özellikler şu şekildedir.⁵³

*Federasyonun kuruluşundan itibaren, *Devlet Başkanının* Abu Dabi Emiri, *Başbakanın* ise Dubai Emiri olması yönünde yazılı olmayan bir mutabakat vardır. Dış politika, güvenlik, ordu ve askeri konular ağırlıklı olarak Abu Dabi Emirliği'nin kontrolündedir.

*Yedi Emirden oluşan *Federal Yüksek Konsey*, B.A.E.'ndeki en üst düzey siyasi karar organıdır. Konsey, üyeleri arasından Devlet Başkanını, Başbakanı ve Bakanları seçmektedir. Yüksek Konsey'in Başkanı, aynı zamanda B.A.E. Devlet Başkanı'dır. Abu Dabi ve Dubai emirlerinin Federal Yüksek Konsey'de veto yetkisi bulunmaktadır.

*B.A.E.'de siyasi parti yoktur. Yarısi seçimle ve yarısi Federal Yüksek Konsey tarafından belirlenen 40 üyeli Konsey'de Bakanlıkların politikaları (yasa tasarıları) tartışılmakta, üyeler görüş ve tavsiyelerini dile getirmektedir. *Ulusal Konsey*'in yasa tasarılarını onama ya da veto yetkisi bulunmamaktadır, kararları tavsiye (advisory) niteliğindedir.

*Şeyh Muhammed Bin Raşed Al Maktoum 12. *Hükümeti* 2016 yılı Şubat ayında kurmuştur. 29 üyeli mevcut hükümette kadın bakan sayısı 4'ten 8'e yükselmiştir.

*B.A.E.'nde ikili bir *yargı sistemi (federal ve yerel/emirlik)* bulunmaktadır. Adli uygulamalarda hem İslam, hem de Batı modellerinin karışımı görülmektedir. Federal yasalar, bu iki tür yasa modelini benimseyen mahkemeler için de geçerlidir. Kişinin bu mahkemelerden hangisine gideceği kendisine kalmıştır. Federal düzeyde en yüksek yargı kurumu olan Federal Yüksek Mahkeme, kendine özgü bir Anayasa Mahkemesi olarak da düşünülebilir. Bu mahkeme, aynı zamanda en yüksek temyiz mahkemesidir.

⁵³ <https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/ulke-profil/genel-bilgiler> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

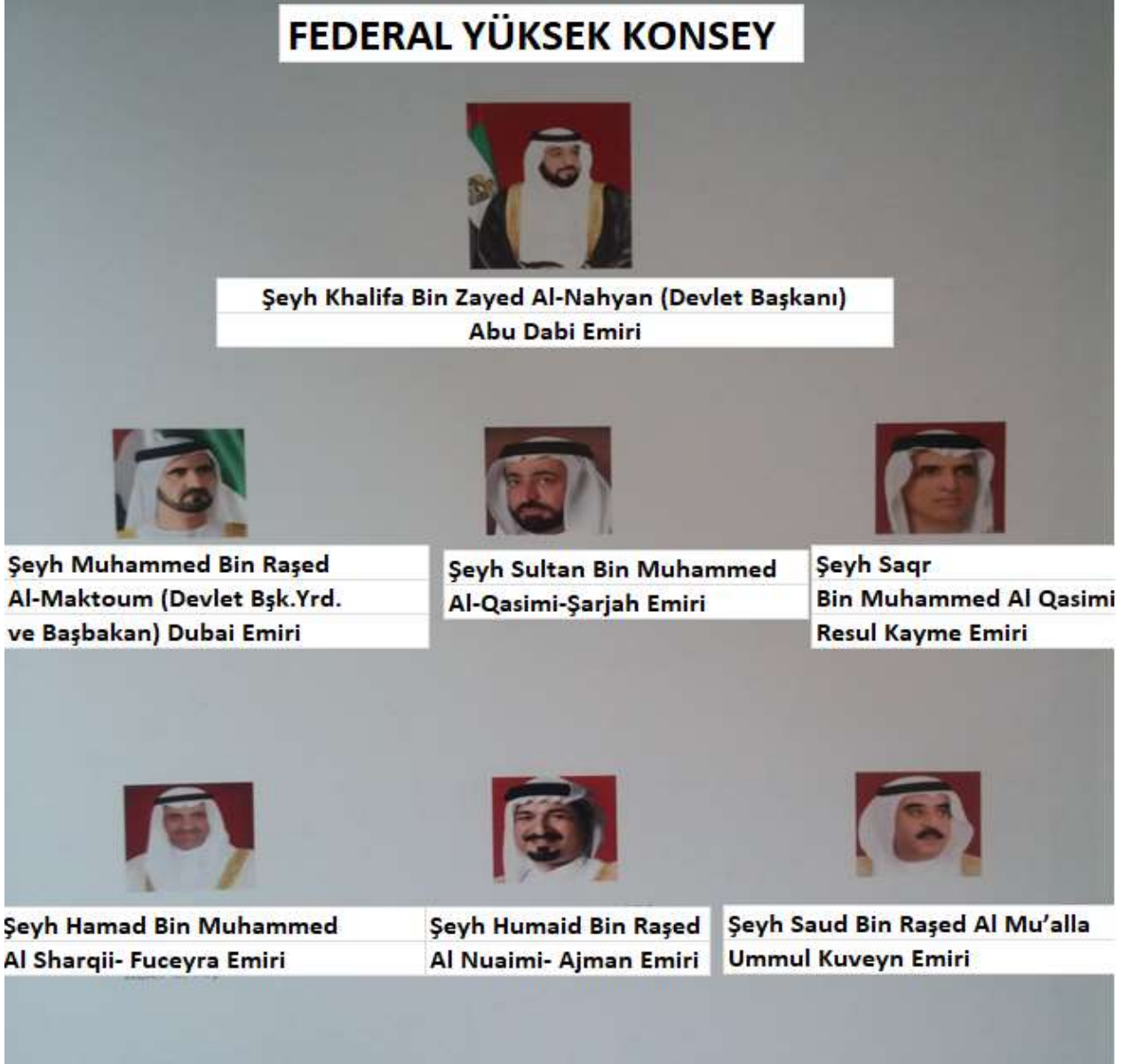


Foto 11. Federal Yüksek Konsey ve 7 Emir

Kaynak: Affleck, 2018:7

Foto 11’de Federal Konseyi oluşturanların isimlerine ve fotoğraflarına yer verilmiştir. Buna göre Al Nahyan ailesinin ülke yönetiminde başta geldiği, Al Maktoum ailesinin de onların ardından geldiği görülebilir.

4.3. Ülke Ekonomisi

2015 yılı verilerine bakıldığında, B.A.E.'nin, 368,1 milyar \$ nominal Gayri Safi Milli Hasılası⁵⁴ olduğu ve bununla Ortadoğu ve Basra Körfezi ülkeleri arasında Suudi Arabistan ile İran'ın ardından 3. büyük ekonomisi olduğu görülür. Satın alma gücü paritesi incelendiğinde ise Katar'ın ardından 2. ülke olarak gelir (Bursa Ticaret ve Sanayi Odası B.A.E. Ülke Raporu, 2016: 5).

Buna ek olarak, Ticaret Bakanlığının IMF (Uluslararası Para Fonu)'den ve TradeMap' ten derlediği verilere göre hazırladığı 17 nolu Tablo'da B.A.E.'nin 2016 yılından bugüne olan ekonomik durumu da net olarak görülebilmektedir:

Tablo 17. B.A.E.'ne İlişkin Temel Ekonomik Göstergeler⁵⁵

Ekonomik Gösterge	2016	2017	2018	2019*	2020*
GSYİH (Cari Fiyatlarla) (Milyar \$)	357	382	424	427	449
Kişi Başı GSYİH (Cari Fiyatla) (\$)	36,226	37,732	40,711	39,806	40,544
GSYİH Büyüme Oranı (Sabit Fiyat) (%)	2,9	0,8	1,7	2,8	3,3
Enflasyon (Tüketici Fiyatları Ort.)(%)	1,6	1,9	3	2,1	2,0

* Tahmini verilere göre

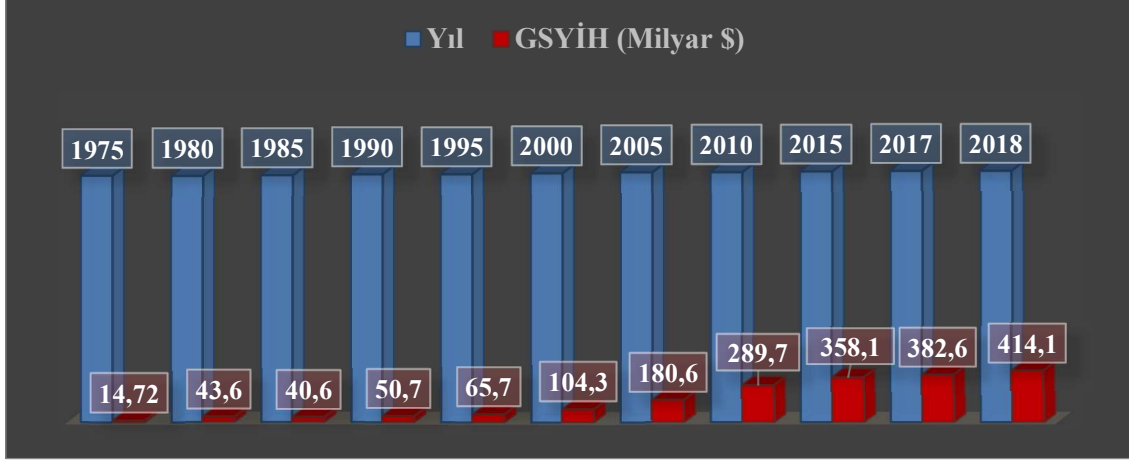
Tablo 18. 1975-2018 Arası GSYİH (Milyar \$)⁵⁶

Yıl	GSYİH (Milyar \$)
1975	14,72
1980	43,6
1985	40,6
1990	50,7
1995	65,7
2000	104,3
2005	180,6
2010	289,7
2015	358,1
2017	382,6
2018	414,1

⁵⁴ GSMH-Bir ülke vatandaşlarının belli bir yıl için ürettikleri toplam mal ve hizmetlerin, belli bir para birimi karşılığındaki değerinin toplamıdır.

⁵⁵<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/ulke-profil/genel-ekonomik-durum> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

⁵⁶<https://data.worldbank.org/country/united-arab-emirates?view=chart> (Erişim Tarihi: 09 Aralık 2019)



Grafik 8. 1975-2018 Arası GSYİH (Milyar \$)

Ülkenin GSYİH'sındaki artışı gösterir verileri içeren 18 nolu Tablo ve 8 nolu Grafik incelendiğinde, 1975 yılından günümüze ülkenin GSYİH'nın 25 kattan fazla arttığı anlaşılır. Bu doğrultuda, GSYİH'da bu seviyede bir artışın altında yatan sebepler irdelenmek istendiğinde, ülkede petrolün ilk keşfedildiği yıllardan itibaren GSYİH grafiğinin de bir yükseliş eğilimi içerisine girdiği, kısacası petrolün ülke ekonomisi üzerinde olumlu yönde bir değişime yol açtığı net olarak gözlemlenebilir.

B.A.E. “1996 yılından bu yana Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), 1998 yılından bu yana Pan- Arap Serbest Ticaret Alanı (PAFTA) ve ayrıca Körfez İşbirliği Konseyi (KİK)” üyesidir. Ülkede serbest piyasa ekonomisi hakim olup, ülkenin ekonomik gücü büyük ölçüde petrol ve doğal gaz üretimi ile bunların ihracatından gelir. Petrol ve doğal gaz sektörünün toplam GSYİH hasıladaki yeri %37 kadardır. Dünyadaki mali kriz, ülkenin en önemli ithalatçılarından Çin'de ekonominin durgunlaşması ve petrol fiyatlarının 2014 yılının 2. yarısından başlayarak küresel piyasalarda %50'lik düşüş yaşması B.A.E. ekonomisini negatif yönde etkilemiştir. Söz konusu durumdan sanayideki üretim ile ihracat direkt etkilenirken, tüketim ve ithalat dolaylı şekilde etkilenmiştir. Piyasadaki para miktarı azalır, iç faizler yükselmiş ve kredi piyasası da daralmıştır. Dünya çapındaki finansal kriz ve sonrasında petrol fiyatlarındaki düşüş cari işlemler fazlası ile bütçe gelirlerini de azaltmıştır. İktisadi büyümedeki hızın yavaşlaması ile ülke ekonomisi daralmıştır.⁵⁷

⁵⁷<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/ulke-profil/genel-ekonomik-durum> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

Petrol ile doğal gaz B.A.E. ekonomisinin dayanak noktasıdır. En önemli petrol üreticisi Abu Dabi'dir. Ülkede petrolün dışında petrokimya ve petrol türevi hammaddelerin kullanıldığı sanayi ve doğal gaz ihracatı da gelişmiştir. Abu Dabi ve Dubai dışında, Şarjah ve Resul Kayme bölgelerinin de ülkenin petrol üretimine katkıları vardır. Bunun yanı sıra, petrol rezerv miktarı daha az olan emirlikler ticaretle özellikle de re-eksport (yeniden ihracat diye de ifade edilen ithal edilen malın başka bir ülkeye ihracatı) ile ilgilienirler. Ülke yönetimi, Abu Dabi ve Dubai gibi zengin emirliklerden, yoksul emirliklere kaynak aktarımı yapar ve böylece emirlikler arasındaki ekonomik eşitsizliği dengelemeye çalışır. Ülkede GSYH'nin %40'ından fazlasını dış ticaret, turizm, finansman ve havayolları oluşturmaktadır. Ayrıca son yıllarda, ekonomide alüminyum sanayi ile yerli ve yabancı alıcıların ilgisine konu olan taşınmaz gayrimenkul alanı da göze çarpar (Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, B.A.E Ülke Bülteni, 2014: 3).

B.A.E. hükümeti ekonomiyi çeşitlendirme çalışmalarını devam ettirmektedir, ancak hala petrol gelirleri ülkenin başlıca gelir kaynağıdır ve petrol dışında sektörler üzerinde de önemli bir etkisi bulunmaktadır. Petrol üretimi ile bağlantılı olarak imalat sanayinin en önemli alt sektörleri kimyasal ve plastik üretimidir, bununla birlikte özellikle gıda işleme, mobilya, tekstil, çimento, demir-çelik, alüminyum, cam ve seramik gibi sektörlerin de gelişmesi için çalışılmaktadır. Ayrıca turizmdeki büyüme de son yıllarda dikkat çekmekte ve inşaat ile inşaat malzemeleri sektörü de süregelen projeler olması nedeniyle canlı sektörler arasında yer almaktadır (Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, B.A.E Ülke Bülteni, 2014: 3). Ülkenin dış ticaret verileri incelendiğinde ciddi bir ihracat geliri olduğu anlaşılmaktadır. Bu ihracatın içerisinde de petrol gelirleri ilk sıradadır.

Tablo 19. B.A.E. Genel İhracat Verileri 2016-2018 (ilk 10 ürün) (1000 \$) ⁵⁸

Ürünler	2016	2017	2018
Ham Petrol	32.999,367	46.118,174	58.417,410
Petrol Yağları (akaryakıt)	9.668,120	20.544,516	32.297,754
Altın (işlenmemiş)	16.471,012	16.645,721	15.716,649
Elmaslar	12.812,656	13.873,823	13.503,202
Alüminyum (işlenmemiş)	4.480,998	5.467,746	5.081,416
Mücevherat	11.821,439	14.585,308	15.663,916
Telefon Cihazları	4.042,593	16.353,224	18.778,228
Otomobil	5.224,704	8.397,069	8.662,974
Otomatik Bilgi İşlem Makinaları	925,433	3.402,523	4.271,584
Sigaralar, Purolar	838,116	4.773,095	4.219,759
İlk 10 ürün toplamı	99.284,438	150.161,199	176.612,892
Genel Toplam	298.650,942	313.547,597	316.922,502

Tablo 19'a göre; ihraç edilen başlıca ürünler hidrokarbon (petrol-doğalgaz), metaller (alüminyum-bakır), elektrik ve elektronik ürünler, mücevherat, makinalar ile motorlu taşıtlardır. Hidrokarbon ihracatının toplam ihracat içerisindeki oranı petrol fiyatlarındaki büyük düşüşten etkilenmiş ve %15'lere kadar gerilemiş ama son dönem de yeniden yükselme eğilimine girmiştir.

Bunula birlikte, küresel piyasalarda petrol fiyatlarında görülen düşüş ve bu durumun ülkenin ihracat gelirleri üzerinde yarattığı negatif etkiye karşın, ülkede ham petrolden gelen gelirlerin herşeye rağmen yıllık yaklaşık 45 milyar \$ civarında olacağı düşünülmektedir.

Ülkenin önde gelen ihracat pazarları; “Japonya, Hindistan, Çin, Güney Kore, Umman, Singapur, Tayland, Pakistan ve Suudi Arabistan”dır (Kırşehir Ticaret ve Sanayi Odası B.A.E. Ülke Raporu, 2016: 14-15). Yine ülkenin yoğun bir şekilde ithalat yaptığı başlıca ülkeler ise; “Çin, Hindistan, ABD, Almanya, İngiltere, Japonya, Fransa, İtalya, Güney Kore, Hong Kong ve Singapur”dur (Kırşehir Ticaret ve Sanayi Odası B.A.E. Ülke Raporu, 2016: 14-15).

⁵⁸<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/ulke-profil/dis-ticaret> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

Tablo 20. 1975-2000 Yılları Arasında B.A.E.'nin GSYİH'nin Ekonomik Sektörlere Göre Dağılımı⁵⁹

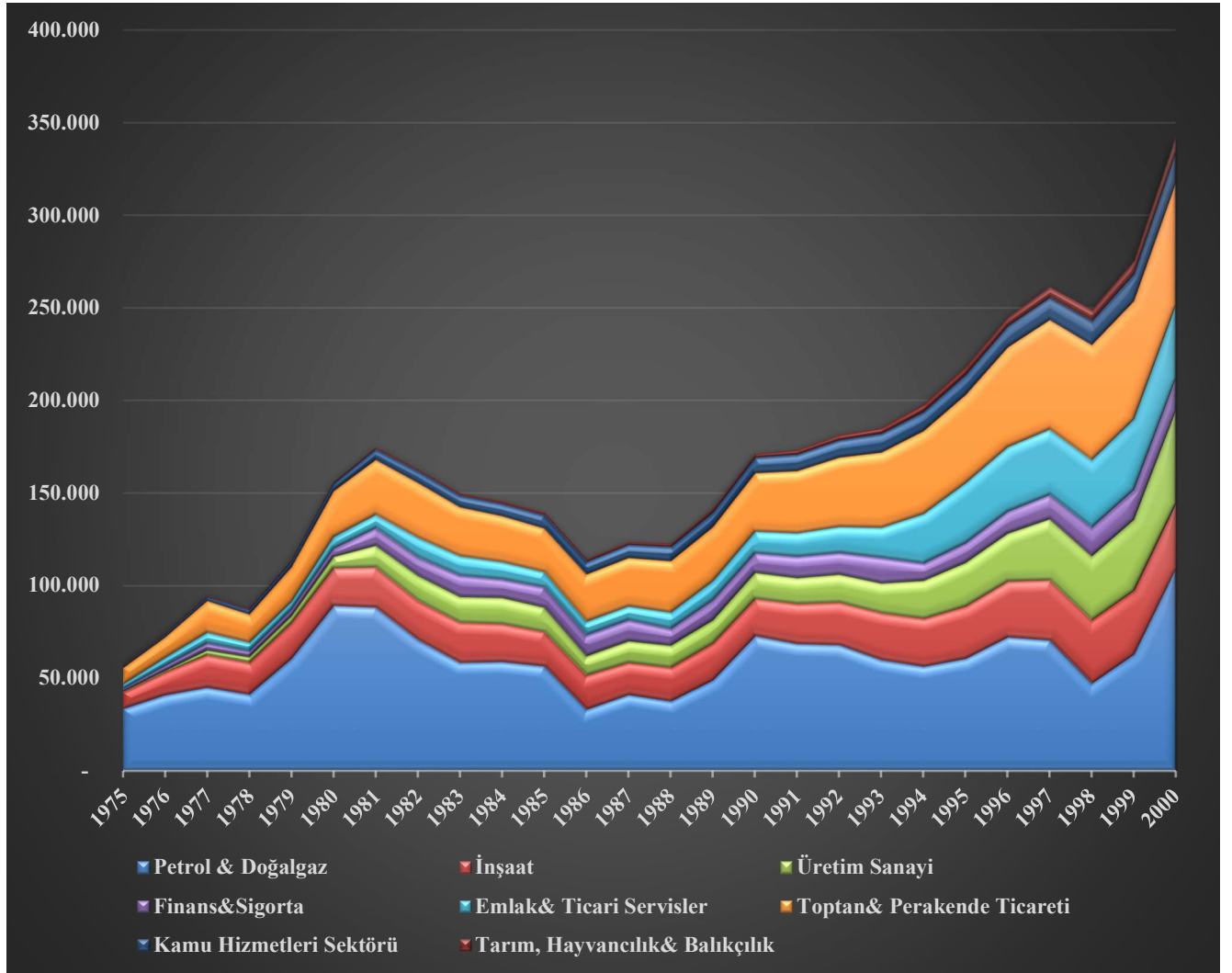
(Cari Fiyatlar Üzerinden-Milyon AED-Arap Emirlikleri Dirhemi Olarak)									
Yıl	Petrol & Doğalgaz	İnşaat	Üretim Sanayi	Finans& Sigorta	Emlak& Ticari Servisler	Toptan& Perakende Ticareti	Kamu Hizmetleri Sektörü	Tarım, Hayvancılık & Balıkçılık	Toplam Gayri Safi Yurt İçi Hasıla- GSYİH
1975	33.294	8.961	531	1.300	2.543	8.864	884	315	58.313
1976	40.759	12.402	853	2.620	4.375	11.121	1.487	414	75.951
1977	44.927	17.627	2.664	3.580	5.960	17.035	2.070	471	97.082
1978	41.192	17.205	3.159	3.006	4.759	15.253	2.579	579	92.041
1979	60.471	19.424	3.643	3.601	4.289	18.694	3.045	652	119.147
1980	89.073	20.456	6.026	4.401	6.399	24.819	3.880	793	161.638
1981	88.166	21.789	11.613	9.350	7.383	29.608	5.773	993	181.103
1982	70.698	21.150	13.567	9.829	10.597	29.783	6.240	1.096	171.152
1983	58.275	21.883	13.780	11.444	10.522	26.475	6.380	1.148	157.131
1984	58.855	20.510	14.035	9.881	9.346	24.982	6.709	1.293	153.477
1985	56.459	18.475	13.307	10.685	8.268	23.784	7.127	1.380	149.056
1986	33.051	18.607	10.312	11.292	7.228	25.613	6.830	1.476	124.607
1987	40.946	17.473	11.720	11.203	7.463	26.268	7.108	1.527	133.569
1988	37.435	18.409	11.773	8.964	8.885	27.878	7.680	1.595	133.168
1989	48.989	19.907	12.431	10.764	10.439	29.215	7.999	1.816	152.218
1990	72.782	20.150	13.948	10.627	11.752	31.546	8.402	1.970	186.125
1991	68.523	21.560	14.048	11.377	12.746	33.733	8.833	2.456	189.248
1992	67.883	23.058	15.100	11.618	14.009	37.580	9.341	2.745	199.112
1993	59.785	25.377	16.017	13.739	16.309	40.767	10.099	3.024	204.200
1994	56.271	25.816	20.621	9.103	26.903	44.902	10.310	3.985	217.709
1995	60.553	28.319	23.501	10.484	32.573	47.609	10.825	4.313	241.345
1996	72.139	30.143	25.775	11.726	34.962	53.868	11.431	4.841	270.080
1997	70.467	32.475	32.856	13.102	35.455	59.168	11.963	5.800	289.418
1998	47.234	34.097	34.489	15.452	36.620	62.012	12.964	6.061	277.914
1999	62.883	34.573	38.159	16.211	38.113	63.729	14.550	7.236	310.126
2000	109.478	35.064	49.982	17.634	39.531	65.898	16.560	8.670	383.179

Tablo 20'den 1975'den 2000 yılına kadar geçen 25 yıllık süre içerisinde ülke ekonomilerini değerlendirirken kullanılan önemli bir gösterge olan GSYİH hasılabın nasıl arttığı, artarken de hangi sektörlerin bu artışta en büyük yer tuttuğu görülebilir. 1971 yılında kurulan ülkenin ilk

⁵⁹ www.fcsa.gov.ac/en-us (Erişim Tarihi: 19 Ekim 2019)

çeyrek asırlık ekonomik verilerinden yola çıkarak petrol ülke ekonomisi içerisinde ana itici güç olduğu, daha sonraki yıllarda özellikle 1990'dan itibaren inşaat, toptan-perakende sektörü ve üretim sanayi gibi alanlarda da ülke ekonomisinin güçlendiği ancak petrolün yine ekonomik faaliyetler içerisinde başat olarak yerini koruduğu görülmektedir.

Ülkenin ilk çeyrek asırlık dönemine ait bu ekonomik tablo ve petrolün ekonomi içerisindeki yeri Grafik 9'dan daha net bir şekilde görülebilir:



Grafik 9. 1975-2000 Yılları Arasında GSYİH'nin Sektörlere Göre Dağılımı

Grafik 9'a göre en yukarıdaki yeşil alan toplam GSYİH olup, en aşağıda mavi renk ile görülen petrol kısmının diğer sektörlere göre ekonomi içerisinde daha büyük bir yere sahip olduğu anlaşılmaktadır. Yine Grafik 9'dan yıllar içerisinde inşaat ve toptan-perakende sektöründeki ilerleme de göze çarpmaktadır.

Tablo 21. 2001-2017 Arası B.A.E. Kamu Gelirleri ve Petrol-Doğal Gazın Gelirler İçindeki Yeri ⁶⁰

Yıl	Toplam (Milyar \$)	Toplam İçerisindeki Petrol&Doğal Gaz (Milyar \$)	%
2001	37,37	14,06	37,63
2002	31,16	11,14	35,76
2003	41,93	15,44	36,84
2004	51,60	19,96	38,69
2005	78,36	30,32	38,7
2006	109,55	44,86	40,95
2007	124,57	47,99	38,53
2008	209,68	73,33	34,97
2009	127,69	33,32	26,1
2010	153,58	46,23	30,1
2011	206,86	71,45	34,54
2012	224,76	76,04	33,83
2013	250,99	79,84	31,81
2014	219,64	69,08	31,45
2015	165,98	37,55	22,63
2016	207,65	23,62	11,38
2017	220,47	38,03	17,25

Tablo 20’de ülkenin ilk 25 yıllık dönemindeki ekonomik durumuna ve petrolün ekonomi içerisindeki yerine baktıktan sonra, Tablo 21’den ise petrolün ülkedeki kamu gelirleri içerisindeki oranının yıldan yıla değiştiği görülmesine karşın, 2001-2017 yılları arasında bu oranın ortalama %30’lar seviyesinde olduğu anlaşılmaktadır.

İşte tüm bu verilerden yola çıkarak, ülke yöneticilerinin ülke ekonomisinde önemli yer tutan/tutacak alanların çeşitlenmesini amaçladıkları bilinmekle beraber günümüzde petrolün ülke ekonomisi içerisinde hala baş aktör olduğundan ve petrol ile bağlantısı olan diğer tüm alanların da petrol fiyatlarında ya da üretiminde yaşanacak her hangi bir dalgalanmadan etkilenmesi de kaçınılmazdır.

B.A.E.’de petrol ve ülke ekonomisi konularının ardından, bu araştırmanın bir diğer yanını olan ülkedeki yerleşim konusuna nüfusun özellikleri ile başlanmıştır.

⁶⁰www.bayanat.ae (Erişim Tarihi: 01 Aralık 2018)

4.4. Sosyal ve Demografik Durum

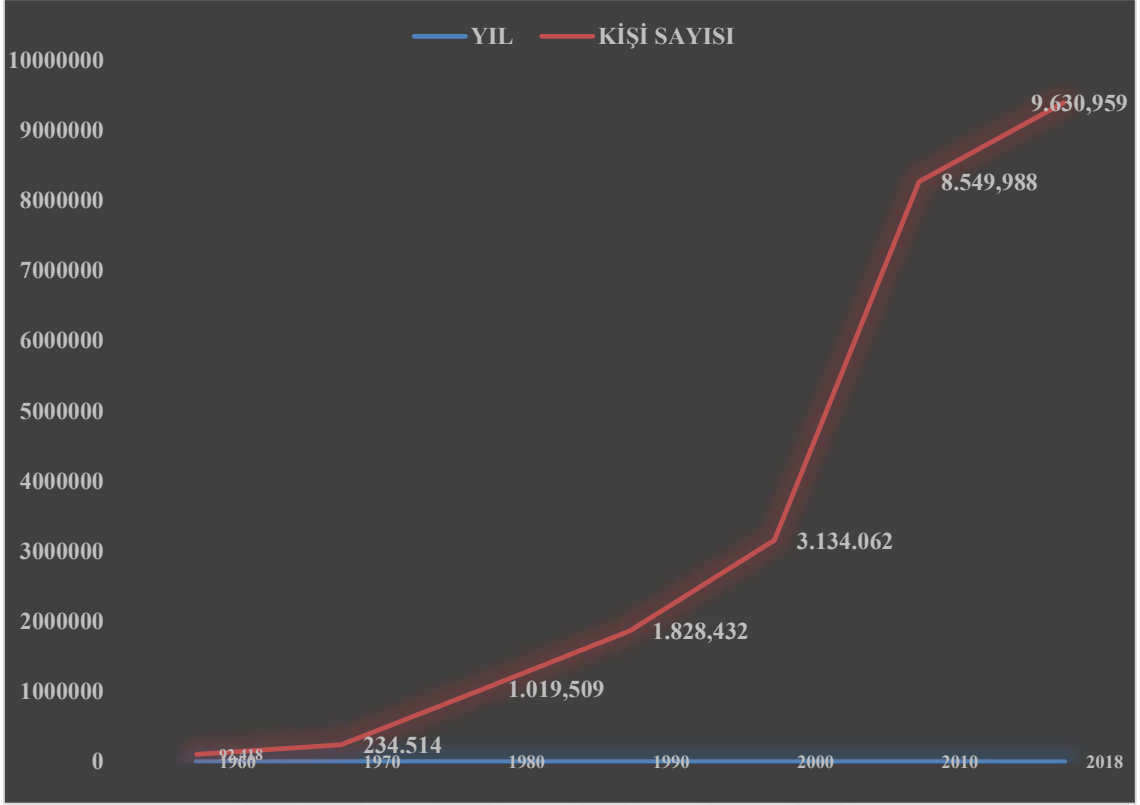
B.A.E. nüfusu devamlı bir artış halindedir. 1980 yılında 1 milyon, 2006 yılında ise 5,3 milyona ulaşmıştır (İhracatı Geliştirme Merkezi, B.A.E. Ülke Raporu, 2011: 4).

Tablo 22. B.A.E. Nüfusu Yıllara Göre ⁶¹

Yıl	Kişi Sayısı
1960	92.418
1970	234.514
1980	1.019.509
1990	1.828,432
2000	3.134,062
2010	8.549,988
2018	9.630,959

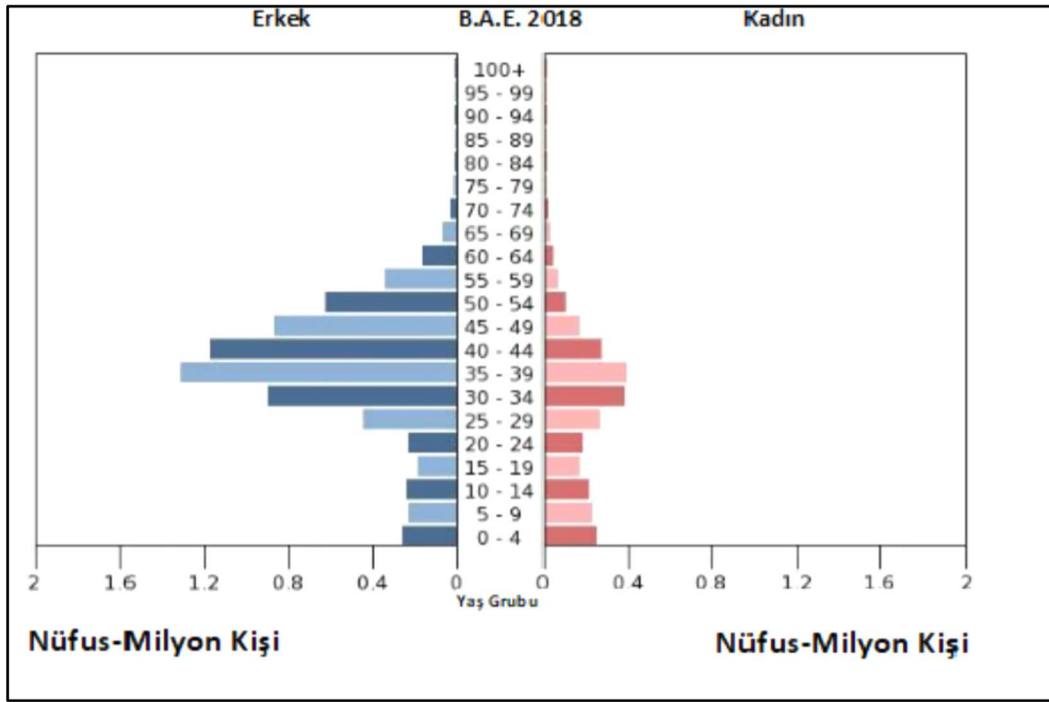
Nüfus sayısını gösterir 22 nolu Tablo'ya göre; 1960 yılında ülkenin nüfusu 92 bin kişiden oluşurken günümüzde artık 9.6 milyonu aşkın kişinin bu ülkede yaşamını sürdürdüğü görülür. Yaklaşık 60 yıllık bir süreçte ülke nüfusunda yaşanan artışın ana sebebi doğurganlık değil, ülkeye dışarıdan gelen göçlerdir. Özellikle 1960'lardan itibaren ülkede ardı ardına keşdedilen petrol rezervleri ile ülke ekonomisi gelişmeye başlayınca mevcut iş gücü yetersiz kalmış ve daha fazla iş gücüne ihtiyaç hasıl olmuştur, yerel iş gücü dış ülkelere sağlanan iş gücü ile desteklenmiştir ve bugün de nüfusun bu özelliği devam etmektedir.

⁶¹<https://data.worldbank.org/country/united-arab-emirates?view=chart> (Erişim Tarihi: 09 Aralık 2019)



Grafik 10. 1960-2018 Arası Nüfus Artışı

Tablo 22’de yer alan nüfus verilerinden yola çıkarak oluşturulan 10 nolu grafikten ülkenin nüfusundaki artış açık bir şekilde görülmektedir. Yine, 11 nolu grafikde yer alan 2018 yılına ait ülke nüfus verilerinden de görüleceği üzere, ülkede özellikle 30-50 yaş grubu arasında nüfus fazladır ve özellikle bu yaş aralığındaki erkek nüfusun fazlalığı dikkat çekicidir. Bu durumun ana sebebi, çalışmaya gelen göçmen sayısıdır. Ayrıca 11 nolu grafikte bir diğer dikkat çeken özellikte 60 yaş üzeri nüfusun toplam nüfus içerisinde sayıca az olması ve yeni doğan/çocuk (0-9 yaş arası) grubun ise ileride nüfus içerisinde önemli bir sayıya ulaşacak bir potansiyele sahip gözükmektedir.



Grafik 11. 2018 Verilerine Göre Nüfus Piramidi ⁶²

B.A.E.'nin toplam nüfusunun ancak %15'ini kendi vatandaşlarının oluşturduğu bilinmektedir. Nüfusun geri kalan çok büyük kısmını Hintliler, Pakistanlılar, Bangladeşliler, Filipinliler, diğer ülkelerden gelen Araplar, İranlılar ve diğer yabancılar oluşturur.

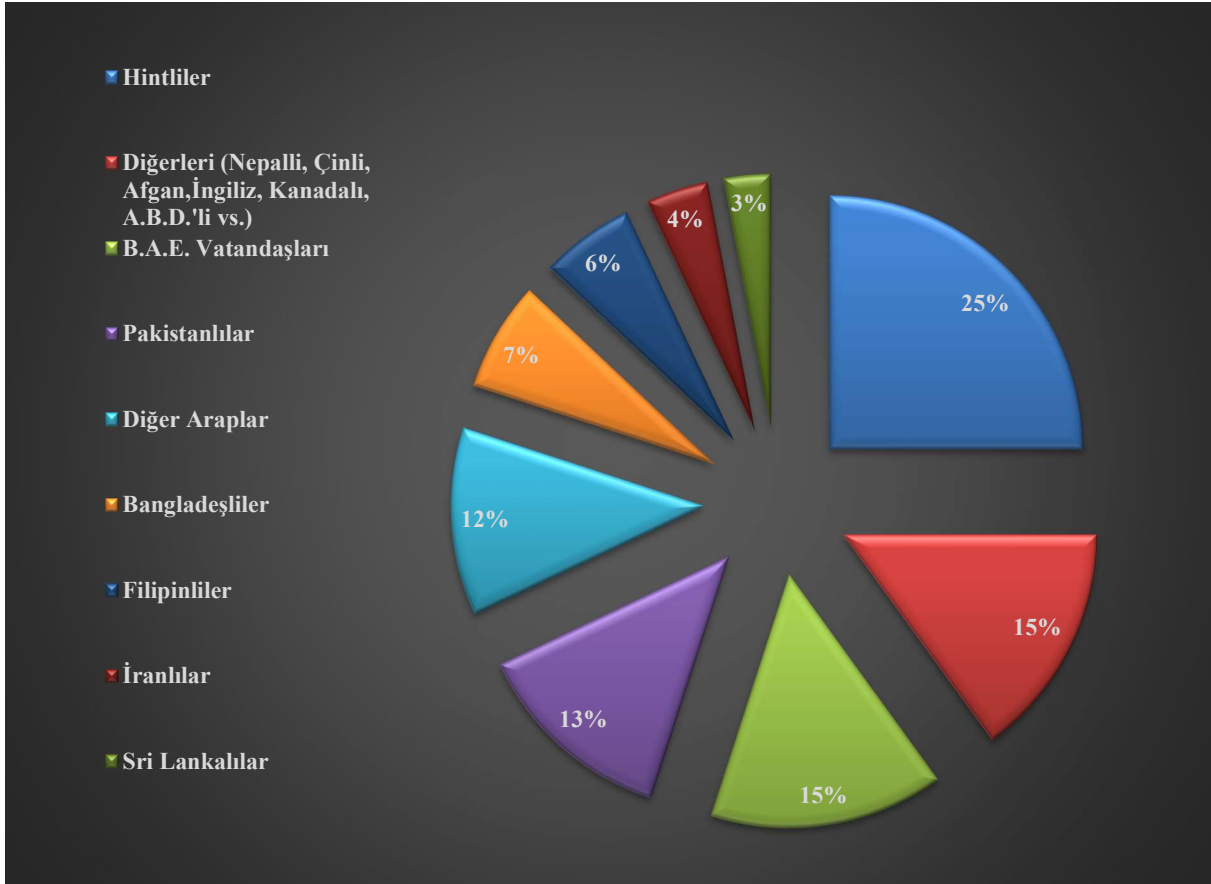
Tablo 23. Etnik Yapıya Göre Ülkedeki Nüfus Dağılımı ⁶³

Etnik Köken	%
Hintliler	25
Diğerleri (Nepalli, Çinli, Afgan, İngiliz, Kanadalı, A.B.D.'li vs.)	15
B.A.E. Vatandaşları	15
Pakistanlılar	13
Diğer Araplar	12
Bangladeşliler	7
Filipinliler	6
İranlılar	4
Sri Lankalılar	3

⁶²<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ae.html> (Erişim Tarihi: 9 Aralık 2019)

⁶³<http://www.mfa.gov.tr/birlesik-arap-emirlikleri-kunyesi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 08 Ağustos 2019)

Tablo 23’te yer alan verilere bakıldığında, ülke nüfusu içerisinde yerel halktan daha çok expat diye tabir edilen yabancı çalışanların olduğu görülür.



Grafik 12. Ülkedeki Nüfusun Etnik Kökene Göre Dağılımı (%)

Grafik 12’de de ülke nüfusunun etnik bazlı dağılımı görülebilmekte olup, buradan ülkedeki nüfus içerisinde expatların oranı net bir şekilde anlaşılmaktadır. Expatriat nüfus arasında sayıca en fazla Hintliler görülürken, onları Nepal, Çin, Afganistan’dan gelenler takip etmekte olup, 3. Sırada ise Pakistanlılar gelmektedir.

Ülkedeki toplam nüfusun 9.6 milyonu aşmış olduğu düşünüldüğünde nüfusun yarısından fazlasının Dubai-Şarjah ve Abu Dabi’de yoğunlaştığı görülür, 2018 verilerine göre 24 no lu Tablo’da bu durum net olarak gözükmemektedir.

Tablo 24. 2018 Verilerine Göre En Kalabalık Yerleşim Yerleri ⁶⁴

Yer	Nüfus (Milyon Kişi)
Dubai	3.1
Abu Dabi	2.8
Şarjah	1.5

⁶⁴<https://www.citypopulation.de/en/uae/> (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2019)

2017 yılına ait verilere göre 9.4 milyon olan toplam nüfusun 5.34 milyon kişisi iş gücüdür. İş gücünü % 85’lik kısmı da göçmenlerden meydana gelir. Bunun yanı sıra, toplam iş gücünün %78’i hizmet sektöründe %15’ i sanayi alanında ve de %7’si tarım alanında istihdam edilmiştir.⁶⁵

Nüfusun bu yapısı nedeniyle, ülkedeki iş gücünün temeli Asyalı göçmenlerden oluşur ve inşaat sektörü olmak üzere emek yoğun işlerde yüksek olmayan ücretlerle çalışırlar. Ülkede Arap kökenliler kamu kurumlarında çalışırken, Avrupa’dan gelenlerin ise özel sektörde istihdam edildiği görülmektedir (Girişimci İş Adamları Vakfı, B.A.E. –Dubai Ülke Bülteni, 2012: 3).

Diğer Basra Körfezi ülkelerinde de olduğu gibi B.A.E.’de de çalışmak için gelen göçmen işçilere uygulanan bir Kefil/Sponsorluk Sistemi mevcuttur. Bu sisteme göre, göçmen işçi bu ülkede çalışmak için kendine o ülke vatandaşı bir kefil bulması gerekir. Bu kefil bir şirket ya da şahıs olabilir, genelde kefillik sözleşmeleri 2 yıllık olarak imzalanır. Sistemden çıkmak isteyen çalışanın durumu tamamen işverenin inisiyatifine tabi olduğundan, son dönemlerde bu sistemin çalışan için zorluk yarattığı tartışma konusu olmaya başlamıştır (Yılmaz, 2017:74-76).

Son yıllarda göçmen işçiler grevler yaparak iş ve yaşam koşullarının da iyileştirme talep etmişlerdir. Bu gibi olaylar nedeniyle göçmen işçilerin yerini B.A.E. vatandaşlarının alması gibi düşünceler doğmuştur. Çalışan B.A.E. vatandaşlarının “çok büyük bir bölümü kamuda çalışmakta olup, bu çalışanların yarısından fazlası da polis teşkilatında ya da askeri kuvvetlerde” görevlidir. B.A.E. nüfusu içerisinde 21 yaş altı kişiler büyük bir orana sahip olduğundan, ilerleyen dönemlerde bu durumun işsizlik artışına neden olabileceği düşünülmektedir. Hükümet göçmenlerin istihdam edilmesi ve kaçak işçiler konularında sıkı tedbirler uygulamaya başlamıştır. Özel sektörde istihdam edilen toplam iş gücünün çok az bir bölümü B.A.E. vatandaşlarından olduğundan hükümet, özel sektör yöneticilerini de B.A.E. vatandaşlarının çalıştırılması ile ilgili uyarmakta ve yasal kotalar koymaktadır (İhracatı Geliştirme Merkezi, B.A.E. Ülke Raporu, 2011: 4).

⁶⁵<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ae.html> (Erişim Tarihi: 9 Aralık 2019)

Tablo 25. Yıllara Göre İşsizlik (%)

İşsizlik % (Aktif Ekonomik Nüfus İçerisindeki)	2013	2014	2015	2016
	(%)	(%)	(%)	(%)
	4,7	4,7	4,8	4,8

Kaynak: Konya Ticaret Odası B.A.E. Ülke Raporu, 2017: 5

Ülkede 2008-2009 yıllarındaki global finansal kriz neticesinden 2011 yılında işsizlik % 4.3 seviyelerine gelmiştir. 25 nolu Tablo'dan da görüleceği üzere, 2016 da ise bu oran % 4.8 olmuştur. Ülkedeki işsizliğin özellikle kadınlar ve genç nüfus arasında daha yüksek olduğu görülmektedir (Bileşik Markalar Derneği, B.A.E. Ülke Raporu, 2012: 33).

Birleşik Arap Emirlikleri'nde eğitim ve öğretim konusunda ise, ana okuldan liseye kadar kapsamlı bir eğitim verildiği ve ülkede devlet okulundan daha çok özel okul olduğu görülür. Devlet okulları %40'ken, özel okullar %60'lık orana sahiptir. Özel okullar da Arapça dışındaki dillerde de eğitim veriliyor olup, göçmenlerin büyük çoğunluğu özel okulları tercih etmektedir. Hem devlet hem de özel okullarda çok iyi derecede İngilizce öğretilmektedir (Özkan, 2010: 76).

2005 yılında yapılan nüfus sayımı verilerine göre, ülke genelinde okur- yazarlık %91 kadardır. Bunun yanı sıra, ülkedeki önemli üniversiteler Abu Dabi'de ki Emirates University, Abu Dabi ve Dubai'de birer kampüsü bulunan Zayed University, 2006'da Abu Dabi de bir kampüsü bulunan Fransız Sorbonne Üniversitesi'dir, yine ülkede teknik yüksekokullar ve çok sayıda meslek yüksekokulları vardır. Eğitimin dışında, ülkenin petrol gelirlerinin büyük bir bölümünün kamu harcamalarına aktarılıyor olması sebebiyle ülkede genel olarak sağlık standardı da yüksektir (Kulalı, 2010: 7-8).

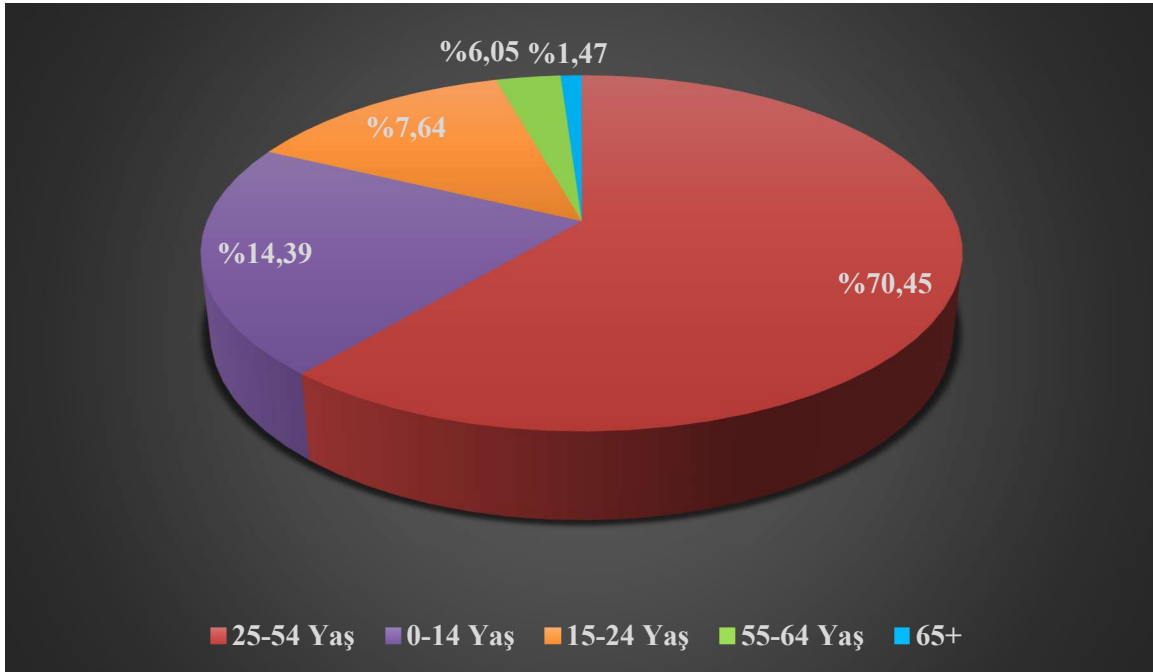
Ülkenin dini yapısı ele alındığında, nüfusun yaklaşık yüzde 96'sı Müslüman ve Müslümanlar arasında da yüzde 85 Sünnî, yüzde 15'i Şîî mezhebinden olduğu görülür. Din görevlilerinin yüzde 95'i ise Sünnî mezhebindendir (Çelik, 2010: 53)

Tablo 26. 2018 Verilerine Göre Ülkedeki Genel Nüfus Özellikleri ⁶⁶

Nüfus Artış Oranı (%)	1,44
Şehirleşme (%)	86,8
Şehirleşme Büyüme Oranı (%)	1,71
Ortalama Yaşam Süresi	78,7
Kadın	80,1
Erkek	77,3
Nüfus Yaş Ortalaması	37,2
Kadın	31,1
Erkek	39
Toplam Nüfus İçerisinde Yaş Grupları (%) lik Durum	0-14 yaş: 14,39 15-24 yaş: 7,64 25-54 yaş: 70,45 55-64 yaş: 6,05 65 ve üzeri: 1,47

Tablo 26’da yer alan 2018 yılı verileri üzerinden ülkenin nüfus özellikleri incelendiğinde şu sonuçlara ulaşılabılır: Ülkenin şehirleşme oranınının yüksek olduğu, kadınların yaşam sürelerinin erkeklere oranlara biraz daha fazla olduğu ve en çok 25-54 yaş grubu kişilerin nüfusta fazla yer tutmaktadır.

Buna göre nüfusun yaş gruplarına göre yüzdelik olarak dağılımı Grafik 13’te daha net şekilde görülebilir:

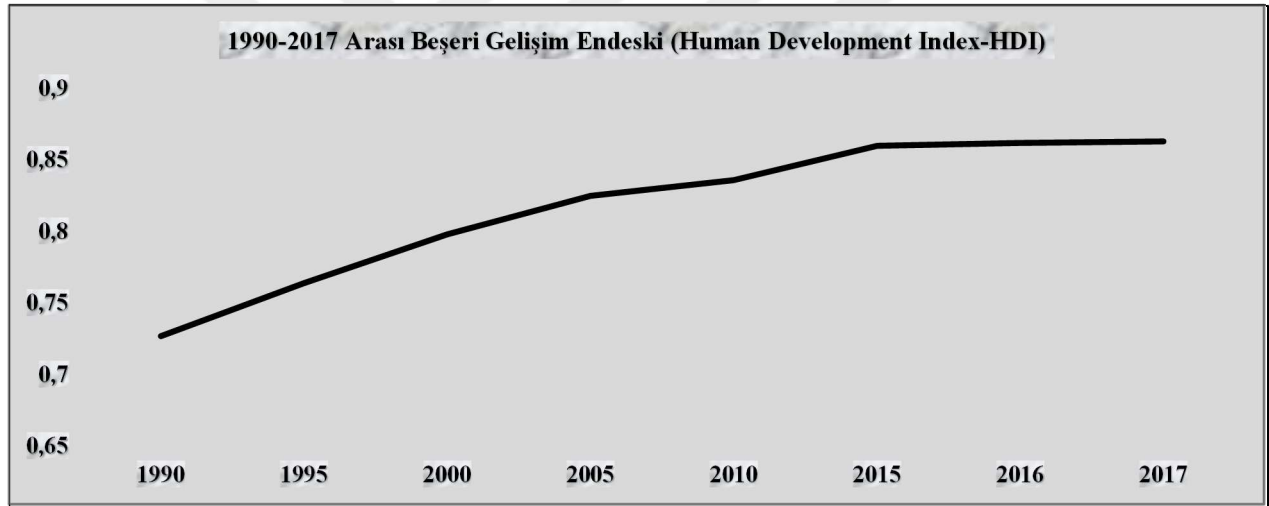


Grafik 13. 2018 Yılında Nüfusun Yaş Gruplarına Göre Dağılımı (%)

⁶⁶<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ae.html> (Erişim Tarihi: 09 Aralık 2019)

Son olarak Grafik 14'te incelendiğinde ise ülkenin Birleşmiş Milletlerin 2017 yılı için açıkladığı kadın-erkek eşitliği- gelir düzeyi- eğitim durumu- ortalama ömür gibi kıstasların baz alındığı Human Development Index (Beşeri Gelişim Endeksi) verilerine göre endekste karşılaştırılan 189 ülkeden 34. sırada olduğu ve 1990'dan 2017'e kadar geçen sürede %18,7'lik bir yükselme endeks oranını 0.727'den 0.863'e çıkardığı görülmektedir.

Dünya ortalaması 0.728 olan endekste, 0.863'lük endeks oranı ile B.A.E, bu değerlendirmede Bahreyn (0.846 lık değer ile Dünya sıralamasında 43. Sırada) ve Katar'ın (0.856 lık değer ile Dünya sıralamasında 37. Sırada) üzerinde yer almakta olup, bu kapsamda B.A.E. endekse göre Dünya sıralamasında en yüksek değere sahip ülkeler ortalaması olan 0.894'e Katar'dan ve Bahreyn'den daha yakındır.⁶⁷



Grafik 14. 1990-2017 HDI Verileri

⁶⁷ http://hdr.undp.org/sites/all/themes/hdr_theme/country-notes/ARE.pdf (Erişim Tarihi: 10 Ağustos 2019)

BÖLÜM 5: BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ'NDE (B.A.E) YERLEŞME

B.A.E.'de yerleşme denildiğinde, bu konunun dönemselsel olarak karşılaştırmalı bir şekilde ele alınmasında fayda vardır, çünkü ülkede petrolün keşfinden önce yaşanan hayat ile petrolden sonrası arasında oldukça farklıdır. Bu nedenle, çalışmanın bu kısmında hem petrolün bulunmasından önceki ve sonrasındaki döneme ait karşılaştırmalı görüntülere hem de ülkenin en son durumunu gösterir ait saha araştırması fotoğraflarına yer verilmektedir. Ayrıca yine bu bölümde, ülkedeki şehirleşmenin gelişimini gösterir istatistiksel veriler ile bir gelişim örneği olarak ülkedeki havacılık sektörünün durumuna ve de ülke yönetiminin ülkedeki yerleşmenin geleceğine yönelik ileri adımlar olarak kabul edilen bazı projelere yer verilmektedir. Bunların yanı sıra, bu bölümde fotoğrafların alındığı kaynakların APA yöntemi ile fotoğrafın hemen yanında/hemen altında gösterilmesi bazı kaynakların uzunluğu nedeniyle görsel olarak karışıklığı sebebiyet verdiğinden, fotoğrafların alındığı kaynaklar dipnot olarak verilmiştir.

5.1. Petrol Öncesi ve Petrol Sonrası Döneme Dair Karşılaştırmalı Görüntüler

Çalışmanın bu kısmında, Mart 2018'de B.A.E.'de yapılan saha araştırması boyunca hem ziyaret edilen müzeler (Dubai Müzesi-Şarjah İslam Medeniyeti Müzesi-Abu Dabi Louvre Müzesi) ile tarihi mekanlarda (Abu Dabi Heritage Village-Sharjah Heritage Village) ülkenin geçmişine dair sergilenen materyallerden elde edilen görüntüler hem de bu çalışma süresince edinilen yazılı kaynaklarda yer alan fotoğraflar kullanılarak ülkenin dünü ve bugünü karşılaştırmalı olarak sunulmuştur.



Foto 12. Abu Dabi 1962 ⁶⁸

Saha araştırmasında elde edilen Foto 12’de Abu Dabi’de 1960’lı yılların başlarında daha ülkedeki petrol rezervlerinin yeni keşfedildiği zamanlarda çölün ortasında gelişmişlikten uzak, ilkel denebilecek şartlarda sürdürülen bir şehir hayatı manzarası karşımıza çıkmaktadır. Genelde tek katlı bir görünüme sahip olan bu yerleşim yerinin baraka (yerel dilde Barasti denilen) tarzı yapılardan oluştuğu görülmektedir. Yine eski model birkaç araba ve geleneksel kıyafetleri ile uzaktan görülen az sayıda yerel halk göze çarpmaktadır. 2018’de saha araştırması sırasında çekilen Foto 13’te ise, hem betonarme yapılaşmaya gildilmesi hem de artan bina sayıları düşünülünce Emirlik’te petrolün sadece yapılaşmayı değil beşeri coğrafyanın ana unsurlarından nüfusu da etkilemiş olduğu açıkça görülebilir.

⁶⁸Saha Araştırmasından-Abu Dabi Heritage Village- Abu Dabi Miras Müzesi Alanı’ndan Bir Görsel



Foto 13. Abu Dabi 2018 ⁶⁹

Bu anlamda, Foto 13'te Abu Dabi'ye ait bir şehir manzarasından hem beton yapılaşmaya gidilmiş olması hem de şehri yüksek katlı binalar sarmış olması, diğer bir deyişle yatay yapılaşma yerine dikey yapılaşmanın tercih edilmesi ile şehirde nüfus yoğunluğunun oldukça arttığı da gözlemlenmektedir. Yine aynı fotoğraftan devamla, şehrin fiziki şartları da değişimden nasibini almış ve kumdan oluşan yollar yerini modern otoyollara ve sokaklara bırakmıştır.

⁶⁹Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 14. Abu Dabi Kıyıları 1960 Yılı ⁷⁰

1960'lı yılına ait Foto 14'te ise Abu Dabi kıyılarında yerleşimin neredeyse yok denecek kadar az olduğu, ancak geleneksel tarzda inşa edilmiş birkaç binanın bulunduğu göze çarpmakta, kumsalda yer alan ilkel balıkçı kayığına dikkat edildiğinde ise kumsalların turizm amaçlı olmaktan öte, sadece balıkçılar için geçim kaynağı olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.



Foto 15. Abu Dabi'den Şehir Manzarası ⁷¹

Foto 15'te ise yıllar geçtikçe zenginleşen Emirlik içerisinde, çölün ortasında yepyeni dünya oluşturulduğu görülmektedir. Eskiden sahillerde balıkçılık ya da insan taşımak için kullanılan kayıklar şimdilerde turistlerin fotoğraf çektirdikleri objeler olmuşlardır. Ayrıca kumsalların yapıları korunarak turistik açıdan ilgi çekici plajlar haline getirilmiştir. Yine Foto 14'te, 1960 yılında neredeyse hiç yapılaşma görülemezken, 2018 yılına ait Foto 15'te ise Abu Dabi

⁷⁰Al Fahim,2017: 107

⁷¹Saha Araştırmasından-Abu Dabi Heritage Müzesi Kıyısından Çekilen Şehir Görseli

kıyılarına yüksek katlı binaların inşa edildiği ve kıyı şeridinin artan nüfus ve değişen ihtiyaçlar çerçevesinde daha farklı şekillendiği görülmektedir.



Foto 16. Palmiye Yapraklarından Yapılan *Arish* Adlı Evler ve Yerel Halk⁷²

Foto 16’da, B.A.E.’nde petrol öncesi dönemlerde barınmada sıklıkla kullanılan palmiye yapraklarından yapılmış *Arish* ev (Barasti) örneği ve yerel kıyafetler içerisindeki o dönemin halkı görülmektedir. Barasti evleri B.A.E.’nin geçmişini yansıtan en iyi örneklerden olup, bugün ülkeye gelen turistlere geçmiş dönemlerdeki yerel hayatı göstermek için temsili barasti evleri inşa edilmiş olarak ziyarete açıktır.

⁷²Saha Araştırmasından Abu Dabi Heritage Village- Abu Dabi Miras Müzesi Alanı’ndan Bir Görsel



Foto 17. Abu Dabi Geleneksel Arish (Barasti) Evleri – Evlerin Kenarında İlk Ana Yol 1961 Yılı⁷³

Foto17’de yer alan 1961 yılına ait ana yola dikkate edildiğinde, araba sayısının az olduğu ve yol kenarında geleneksel tarzda çöl yaşamına devam eden insanların varlığı görülmektedir. Özetle, 20. yüzyılın ortalarında B.A.E.’nde modern görüntüden uzak, kum ve çakıldan oluşan yollar bulunmaktaydı. Evler iklim koşullarını gözeterek, serinlik sağlayacak çalılardan yapılmıştı.

⁷³Al Fahim, 2017:112



Foto 18. B.A.E. 20. Yüzyılın İlk Yarısında Çarşı Görünümü ⁷⁴



Foto 19. Dubai Mall'dan Bir Görüntü ⁷⁵

Yine saha araştırması sırasında edinilen Foto18'de 1950'li yıllarda ülkedeki bir pazarın görüntüsü yer almaktadır. Foto 19'da ise saha araştırmasında 2018 yılında Dubai Mall adlı dünyanın en büyük alışveriş merkezleri arasında yer alan mekan içinden bir kare yer almaktadır.

⁷⁴Saha Araştırmasından Abu Dabi Heritage Village- Abu Dabi Miras Müzesi Alanı'ndan Bir Görsel

⁷⁵Saha Araştırmasından Dubai Mall'dan Bir Görüntü

Ülke geçmişte, çölün ortasında sadece sınırlı malzemelerle kurulan pazar yerlerine sahipken, bugün ünlü alışveriş merkezleri ile dünyanın konuştuğu bir ülke haline gelmiştir.



Foto 20. Abu Dabi Al Maqta Kulesi 1950⁷⁶

Foto 20’de şu an Al Maqta Köprüsünün yer aldığı alanda köprü inşa edilmeden önceki durum görülmektedir. Yerel halk develeri kullanarak taşımacılık yapmaktadır ve henüz köprü inşa edilmediğinden sular içerisinden geçerek karşı tarafa ulaşmaya çalışılmıştır.



Foto 21(a/b). Abu Dabi Al Maqta Köprüsü 1969 - 2000 ler⁷⁷

21(a) Al maqta Köprüsü Abu Dabi 1969 21(b) Al maqta Köprüsü 2000 ler

⁷⁶Affleck, 2018: 136

⁷⁷21(a) <https://www.thenational.ae/uae/heritage/fifty-years-on-how-the-opening-of-the-bridge-to-everywhere-changed-the-face-of-abu-dhabi-1.756855> (Erişim Tarihi: 09 Aralık 2018)

21(b) <https://www.thenational.ae/uae/transport/partial-closure-of-al-maqta-bridge-in-abu-dhabi-1.630536> (Erişim Tarihi: 12 Aralık 2018)

Foto 21’de yer alan Abu Dabi’de bulunan Al Maqta Köprüsü 1967’ de inşa edilmiş olup, B.A.E. de modernleşme ile ilgili önde gelen yapılardan biri olup, Abu Dabi’nin diğer emirliklerle bağlantısını sağlaması açısından önemlidir. İnşa edildiği yıldan bu yana ulaşımda üstlendiği rol taşıt sayısının artmasıyla büyümüştür. Foto 20’de köprü inşasından önce de var olan tarihi gözetleme kulesi 2000’lerde yine göze çarpmaktadır. Ayrıca Foto 21b’de köprünün artan ihtiyaçlar çerçevesinde genişletildiği de görülmektedir.



Foto 22 (a). Abu Dabi Havalimanı 1961 ⁷⁸

1961 yılında ilkel bir binadan ibaret olan havalimanı zaman içerisinde bu görüntüsünden uzaklaşarak modern bir hal alacaktır. Ancak bu görsel 1960’lar konjoktüründe değerlendirilip, Emirliğin ekonomik durumu ve sanayileşme seviyesi göz önüne alındığında havalimanının dönemine göre standartlar içerisinde olduğu söylenebilir.



Foto 22(b). Abu Dabi Havalimanı 2016 ⁷⁹

⁷⁸Al Fahim, 2017: 101

⁷⁹<http://whatson.ae/abudhabi/2016/06/mandatory-passport-registration-at-abu-dhabi-international-airport/#.XBbdL5wzbDc> (Erişim Tarihi: 30 Aralık 2018)

Foto 22a' da Abu Dabi Havalimanının 1960'lar daki ilk hali ve 22b' de 2016 yılındaki modern görünümü yer almaktadır. Foto 22b'de gelişen teknoloji ve artan nüfus ile beraber modern mimarinin kullanıldığı, yoğun yolcu kapasitesini karşılayabilecek bir havalimanı inşa edildiği görülmektedir. Bu anlamda, ilkelden moderne, yerelden uluslararası seviyeye ulaşma hususunda ve ülkenin gelişme ve sanayileşme seviyesindeki değişimin de görülmesi açısından 1960'lara ve günümüze ait iki havalimanı görüntüsünün karşılaştırılması yerinden bir örnek olarak ele alınabilir.



Foto 23. Dubai Koyu 1935 Yılı ⁸⁰

⁸⁰Affleck, 2018:115



Foto 24. Dubai Koyu 1950'lerde ⁸¹



Foto 25. Dubai Koyu 1993'te ⁸²

Foto 23'te Dubai Koyu'nun 1935 yılındaki durumu görülmektedir, yelkenli balıkçı kayıkları koyda sıralanmıştır. 1950'leri yansıtan Foto 24'te ise koyda yoğunlukla Barasti ve geleneksel

⁸¹Saha Araştırmasından-Dubai Müzesi'nden Bir Görsel

⁸²Saha Araştırmasından Dubai Müzesi'nden Bir Görsel

Arap mimarisi yansıtan yapılar görülürken, Foto 25’te ise, 1990 larda aynı kıyı kesiminin daha modern bir görüntüye ulaştığı görülmektedir.



Foto 26. Dubai Koyu 2015 ⁸³

Foto 26’da ise Dubai Koyu’nun günümüzdeki görünümü yer almaktadır. Hem binaların sayısı artmış hem de koy kıyısında yelkenli balıkçı kayıklarının yerini, günümüz deniz taşıtları almıştır. Dubai Koyu günümüzde lüks yerleşim alanlarına sahip, görsel anlamda çekiciliği artmış bir yer haline almıştır.

⁸³<https://gulfnews.com/news/uae/dubai-creek-bid-for-world-heritage-site-revised-1.1449898> (Erişim Tarihi: 09 Eylül 2018)



Foto 27(a). Deira Yakınlarındaki Dubai Saat Kulesi -1969 ⁸⁴



Foto 27(b). Deira Yakınlarındaki Dubai Saat Kulesi -2000 ⁸⁵

Foto 27a’da 1969 yılında Dubai Saat Kulesi Meydanı’ndan çekilen bir görüntüsü yer alırken, Foto 27b’de ise aynı yerin 2000 yılındaki görünümüne yer verilmektedir. Fotoğraflar karşılaştırıldığında yapıların sayısında artış olduğu ve çok katlı yapıların fazlalığı net bir şekilde göze çarpmaktadır. Bina sayılarının artması ve nüfus artışı birbirine denk giderken binaların modernleşmesi de inşaat sektörünün gelişmekte olduğunu göstermektedir.

⁸⁴27(a) Shukla, 2002: 10

⁸⁵27(b) <https://www.gettyimages.com/detail/photo/view-of-clock-tower-in-deira-dubai-high-res-stock-photography/535108012> (Erişim Tarihi: 12 Kasım 2018)



Foto 28(a). Dubai Şarjah Yolu -1968 ⁸⁶



Foto28(b). Dubai Şarjah Yolu -2000 ler ⁸⁷

Foto 28a'da Dubai ve Şarjah Emirlikleri arasındaki otoyolun 1968 yılına ait bir görüntüsü mevcuttur, Foto28b'de ise bu defa bu otoyolun 2000'li yıllarda çekilmiş olan bir görüntüsü yer alır. Bu görüntülere bakıldığında, 1960 yıllardan itibaren petrolün keşfi ile birlikte ülkede artan gelirlerin ülkede yaşayanların gündelik yaşantılarını ulaşım anlamında nasıl olumlu etkilediği de görülebilir. Petrolün ülkede ilk keşfedildiği 1960'lı yıllarda çöl şartlarında ulaşımın devalerin önemli rol oynadığı görülürken, bugün Birleşik Arap Emirlikleri bugün artık 6 şerit gidiş-gelişli dünyanın en kaliteli otoyollarına sahiptir.

⁸⁶28(a) Shukla, 2002: 12

⁸⁷28(b) <https://www.khaleejtimes.com/news/transport/Smooth-Dubai-Sharjah-traffic-ease-motorists-> (Erişim Tarihi: 07 Aralık 2018)



Foto 29(a). Abu Dabi Koyu'nda Volkan Çeşmesi Anıtı'nın Yer Aldığı Alan- 1960 ⁸⁸



Foto 29(b). Abu Dabi Koyu'nda Volkan Çeşmesi Anıtı'nın Yer Aldığı Alan - 1988 ⁸⁹

Foto 29a'da Abu Dabi Koyu'nun bir diğer adı ile Abu Dabi Corniche'in 1960 yılına ait bir görüntüsü yer alır, Foto 29b'de ise aynı mekânın 1980'li yıllardaki bir görüntüsü bulunmaktadır. 1960'dan 1990'lı yıllara kadar geçen 30 yıllık zaman diliminde ülkedeki şehirleşmenin gelişimi ile dikey yapılaşmaya olan yöneliş, ayrıca yeşil alan düzenlemeleri bu iki fotoğrafın yan yana getirilmesiyle çarpıcı bir şekilde görülmektedir. Petrolün getirdiği zenginlik ve gelişen inşaat teknolojinin sağladığı olanak ile şehrin çehresi değişmiştir.

⁸⁸29(a) Shukla, 2002: 12

⁸⁹29(b) <http://uaehistory.com> (Erişim Tarihi: 09 Kasım 2018)



Foto30(a/b). Abu Dabi Koyu Yolu 1990'daki Hali ve 2017'deki Hali ⁹⁰
30(a) 1990 30(b) 2017

Foto 30a ve 30b'de ise yine Abu Dabi Corniche olarak bilinen Abu Dabi koyu yer almaktadır. 8 km uzunluktaki koy üzerinde ünlü oteller, parklar, yürüş parkurları, bisiklet yolları yer alır. Ayrıca koydaki beyaz kumlu halka açık plajlar dünyaca ünlüdür.

⁹⁰30(a) Shukla, 2002: 121

30(b) <http://www.abudhabi2.com/abu-dhabi-corniche-road-closed-3-weeks/> (Erişim Tarihi: 06 Ekim 2018)



Foto 31(a). B.A.E.'de 1970'lerde Bir Otoyol & Trafik Görseli ⁹¹



Foto 31(b). B.A.E.'de 2018'de Bir Otoyol & Trafik Görseli ⁹²

Foto 31a'da ülkede asfalt zeminle inşa edilen ilk otoyollardan biri görülürken, Foto 31b'de ise Dubai'nin Finans Merkezi olarakta bilinen ve birçok global şirketin ofisinin bulunduğu ünlü cadde üzerinden hem ülkenin günümüzdeki otoyollarını hem de metro ağını gösteren bir görüntü görülmektedir. Gelişen teknoloji ve artan gelir ulaşım ağlarını da olumlu yönde

⁹¹31(a) Shukla, 2002: 46

⁹²31(b) <https://www.thenational.ae/uae/transport/uae-traffic-accidents-on-major-roads-cause-standstills-1.701796> (Erişim Tarihi: 20 Aralık 2018)

etkilemiştir. Modern ulaşım ağları ile ulaşım sağlanırken, trafikteki araba sayısında da ciddi bir artış olmuştur.



Foto 32(a). Al Ain Meydanı -1960⁹³



Foto 32(b). Al Ain Meydanı -2010'lar⁹⁴

Foto 32a'da ve 32b'de Abu Dabi'de yer alan Al Ain Meydanı'nın geçmişteki ve günümüzdeki görüntüleri ile 50 yıl içerisinde geçirmiş olduğu değişim gösterilmektedir. Arapça'daki 'Al-Ain' kelimesi Türkçe'de akarsu ya da göz anlamlarına gelmekte olup, mekan vaha özelliği ve sahip olduğu yeşil görüntü nedeniyle ülkede Bahçe Şehri olarak anılmaktadır. Su kaynakları ve yeşil

⁹³32(a) Memoirs Of The Emirates, 2012: 175

⁹⁴32(b) <https://gulfnews.com/guides/travel/area-guide-central-district-al-ain-1.1617813> (Erişim Tarihi: 19 Kasım 2018)

görüntüsü sebebiyle hem turistleri çeken bir özelliğe sahiptir hem de yerel halk tarafından bir tatil mekanı olarak faydalanılmaktadır. Zaman içerisinde toprak yollara asfalt döşenmiş, şehrin su kaynaklarından yararlanılarak görsel düzenlemeler yapılmıştır.



Foto 33(a/b). Şarjah Limanı 1960 Yılı ve 2000'ler⁹⁵
33(a) 1960 33(b) 2000'ler

Foto 33 a'da Şarjah Limanı'nın günümüzden yaklaşık 60 yıl öncesine ait eski bir görüntüsü ile o dönemde kullanılan kayıklar görülürken, Foto 33b'de yine bu limanın 2000'li yıllara ulaştığında kazandığı görüntü yer almaktadır. Yerleşim alanları kıyı şeridinde toplanmıştır. Modern görünümlü binalar, sahil şeridi ve ihtiyaca uygun olarak daha büyük tekneler ön plandadır.

⁹⁵33(a) Memoirs Of The Emirates, 2012: 173

33(b) <https://universes.art/en/art-destinations/sharjah/tours/sharjah-creek/06/> (Erişim Tarihi: 12 Kasım 2018)



Foto34(a). Şarjah Kıyısı -1990 ⁹⁶

Foto 34a’da ise, 1990’lara gelindiğinde kıyı şeridinin asfalt yollarla kaplandığı ve yüksek binalarla dolmaya başladığı ancak şehir planlamacılığı anlamında tam da istenilen seviyeye henüz ulaşamadığı görülmektedir.



Foto34(b). 2025 Master Planına Göre Düzenlenecek Şarjah Kıyısı Şeridi Maketi ⁹⁷

Foto 34b’de ise 2025 yılına kadar bitmesi planlanan yeni Şarjah kıyısı şeridi görselinin maket hali yer almaktadır. Bu makete göre hem hane olarak kullanılan binalar hem de kafe-restoran gibi kıyı şeridindeki diğer binalar yeniden düzenlenecektir.

⁹⁶Nowell, 1998:110

⁹⁷Saha Araştırmasından Sharjah Heritage Village-Şarjah Miras Müzesi Alanı’ndan Bir Görsel



Foto 35(a). Ajman Şehir Merkezi- 1950 ⁹⁸



Foto 35(b). Ajman Şehir Merkezi- 1998 ⁹⁹

⁹⁸Nowell, 1998: 49

⁹⁹Nowell, 1998: 49



Foto 35(c). Ajman Şehir Merkezi-2017 ¹⁰⁰

Foto 35a'da en küçük Emirlik olan Ajman'da 1950 lerde çok yoğun olmayan Barasti tarzı yapılar yer alırken, Foto 35b'de 1990 lara gelindiğinde artık yeni binaların inşa edildiği görülüyor. Foto 35c'de ise günümüzde artık yüksek katlı binaların ve daha yoğun bir yerleşmenin tercih edildiği görülüyor. Ayrıca, Foto 35b'de inşasına başlanan caminin Foto 35c'de tamamlandığı da dikkat çekmektedir. Ayrıca Ajman'da tarihi yapıların korunduğu dikkat çekmekte ve tarihi yapıların çevresinde yeni yerleşim alanları kuruluşu görülmektedir. Modern mimariden yararlanırken tarihi, kültürel geçmişe de özen gösterildiği, kısmen de olsa iklim şartları çerçevesinde yeşillendirme çalışmaları yapıldığı anlaşılmaktadır.

¹⁰⁰<https://www.thenational.ae/uae/courts/more-than-1-500-people-fined-dh400-for-jaywalking-police-say-1.614041> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)



Foto36(a/b). Resul Kayme Kıyıları 1930-1960 ¹⁰¹
(36a)-1930 (36b)-1960



Foto 36 (c). Resul Kayme Kıyıları 2015 ¹⁰²

¹⁰¹36 (a) Nowell, 1998:90

36 (b) <https://www.na.ae> (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018)

¹⁰²<https://www.emirates247.com/business/ras-al-khaimah-rents-still-half-of-dubai-s-but-seen-rising-this-year-2015-05-20-1.591258> (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2019)

Foto 36a'da 1930 da Resul Kayme kıyıların neredeyse yok denecek kadar az bir yerleşim varken, Foto 36b'den görülebileceği üzere 1960'da yerleşim anlamında biraz daha yoğunluk artmıştır ve geleneksel Arap mimarisi tarzı yapılar ön plandadır, 2015 yılını yansıtan Foto 36c'de ise artık günümüz şartlarına uygulanarak apartman tarzı yapılara geçilmiştir. B.A.E.'ndeki diğer yerleşim yerlerinde olduğu olduğu gibi buradada petrol gelirlerinin gelişen şehir planlamacılığı üzerindeki etkisi görülmektedir. Çöllerle kaplı araziler modern yaşam alanlarına yerini bırakmıştır.



Foto 37(a). Ummül Kuveyn Kıyıları 1963 ¹⁰³



Foto 37(b). Ummül Kuveyn Kıyıları 1998 ¹⁰⁴

¹⁰³ <https://www.na.ae> (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018)

¹⁰⁴ Nowell, 1998:111



Foto 37(c). Ummül Kuveyn Kıyıları 2016 ¹⁰⁵

Foto 37a'da 1960'larda Ummül Kuveyn kıyı kesiminde tamamen geleneksel Arap mimarisine örnek evlerin yan yana dizildiği sokaklar görülürken, Foto 37b'de 1990'ların sonunda yerleşmenin yoğunlaştığı ancak yine az katlı yapıların ağırlıklı olduğu görülmekte, Foto 37c'de 2016 yılına gelindiğinde ise artık 1998'den farklı olarak biraz daha yeşil alan düzenlemesi üzerinde durulduğu görülmektedir.

¹⁰⁵http://blog.kudoybook.com/wp-content/uploads/images/Umm_Al_Quwain_12222.jpg (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2019)



Foto 38(a). Fuceyra’da Yerleşim-1965 ¹⁰⁶



Foto 38(b). Fuceyra’dan Şehir Manzarası – 2011 ¹⁰⁷

Foto 38a’da 1965 yılında Fuceyra’da çölün ortasında ve az sayıdaki Barasti tarzı evlerden oluşan bir yerleşim göze çarparken, Foto38b’de 2011 yılına gelindiğinde Barastilerin yerini artık çok katlı betonarme yapılar almıştır. Gelişen ekonomi ticareti de beraberinde getirmiştir. Ticaret merkezleri yapılarak ekonomi de ki büyüme desteklenmiş, yeni yolların inşası ile ulaşım modern hale getirilmiştir.

¹⁰⁶<https://www.na.ae> (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018)

¹⁰⁷<http://fujairahinfofocus.blogspot.com/2011/01/business-free-zones-and-real-estate.html> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)



Foto 39 (a/b). British Petrol (BP) Ofisinin 1960'larda Abu Dabi'deki Merkezi ve 2018'de Abu Dabi'deki ADNOC (Abu Dabi Milli Petrol Şirketi) Merkezi ¹⁰⁸
39(a) BP Ofis 1960'lar 39(b) ADNOC Merkez Binası

Foto 39a'da ülkede petrolün ilk keşfedilmeye başladığı 1960'lı yıllarda British Petroleum (BP) şirketinin Abu Dabi'deki merkezine ait bir görüntü yer alırken, Foto 39b'de yine Abu Dabi'deki ADNOC'un (Abu Dhabi National Oil Company-Abu Dabi Milli Petrol Şirketi) bugün kullanılan gökdelen sınıfındaki binası yer almaktadır. Petrol gelirlerinin bu kadar çok yer kapladığı bir ekonomide daha çok iş imkanını içinde barındıran böyle ticaret merkezlerinin olması da kaçınılmazdır. Bu yapılar ülkenin hem gelişmişliğinin hem de diğer ülkelerle olan ticari bağlantılarının bir simgesidir.

¹⁰⁸39(a) Memoirs Of The Emirates, 2012: 302

39(b) <http://www.skyscrapercenter.com/building/adnoc-headquarters/8763> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)



Foto 40(a). Al Bidyah Cami-Fuceyra ¹⁰⁹



Foto 40 (b). Al Noor Cami-Şarjah



Foto 40 (c). Şeyh Zayed Cami-Abu Dabi

¹⁰⁹40 (a- b- c) Saha Araştırmasından Görüntüler (40 (a) nolu fotoğraf Şarjah İşlam Medeniyeti Müzesi'nden Bir Görseldir)

Foto 40a'da yer alan Al Bidyah Cami Fuceyra'da yer alan B.A.E.'ndeki en eski camidir 16. yüzyıldan kaldığı düşünülmektedir, Foto 40b'de yer alan Al Noor Cami 2005'te Şarjah'ta açılan ülkenin ünlü camilerindendir ve Foto 40c'deki Şeyh Zayed Cami 2007'de Abu Dabi'de açılmıştır. İlerleyen zaman mimari yapılarının şekillerinde de değişikliklere sebep olmuştur. Artan nüfus, gelişen teknoloji ve diğer değişiklikler dikkate alınarak daha çok kişinin ibadet edebileceği mekanlar yapılmış olup, bu çerçevede daha küçük boyutlardaki mütevazı yapılardan ziyade daha ihtişamlı yapılar kullanılmaya başlanmıştır.



Foto 41. Şeyh Zayed Cami -2018 ¹¹⁰



Foto 42. Şeyh Zayed Cami Yapılırken (1996) ve Cami Yapımı Bittiğinde (2007) ¹¹¹

¹¹⁰Saha Araştırmasından Bir Görüntü

¹¹¹Şeyh Zayed Cami Yayınları 2014

Foto 41 ve 42’de Abu Dabi de yer alan Şeyh Zayed Cami görülmektedir. Cami Abu Dabi’de merkez ibadethane konumunda olup, büyüklüğü ile dünyadaki ilk on cami arasındadır. Kültürleri bir araya getirme gibi bir amaçla tasarlanan camide kullanılan malzemeler dikkat çekmekte olup, ibadethane olması yanında ülkedeki turistik değere de sahip olan yapılarıdır. Cami yapılırken ve şu anki halini gösterir 11 yıl arayla çekilmiş olan bu 2 fotoğraf karşılaştırıldığında, Şeyh Zayed Cami sınırlarında çevre düzenlemesine gidilerek etrafının yeşillendirildiği ve cami yakınlarında yapılaşmanın arttığı görülmektedir. Yine, camide aynı anda binlerce kişinin ibadet etmesini sağlayacak kadar geniş alan bulunmaktadır. Ayrıca caminin yapım aşamasının uzun sürmesinin bir nedeni ise her detayının özenle üzerinde durulmuş olmasındandır.



Foto 43. Şeyh Saeed Al Maktoum Evi ¹¹²

Foto 43’te, rüzgar kuleli ev olarak bilinen, kuleler içerisinde sıcak havayı soğutarak odalara soğuk hava geçişini sağlayan bir düzeni içeren evlere en iyi örneklerden olan Şeyh Saeed Al

¹¹²<http://www.discover-dubai.ae/things-to-do/sights-and-attractions/culture-and-heritage/1479/sheikh-saeed-al-maktoum-house> (Erişim Tarihi: 19 Aralık 2018)

Maktoum Evi görülmektedir. Dubai Kıyısı kesiminde Bur Dubai olarak adlandırılan bölgede 1800'lerin son yıllarında inşa edilmiş ve 1958'e kadar kullanılmış olup, şimdi müze görevi görmektedir. Rüzgar kuleli evler iklim şartları gereği Emirlik'te örneğine çokça rastlanan yapılardan olup, bu gibi sıcak havadan bir nebze koruyarak hane halkına daha yaşanılabilir bir ortam sağlayan yapılar sadece B.A.E.'de değil, diğer Ortadoğu ve Körfez ülkelerinde de bulunmaktadır (Kurdoğlu, 2017: 75-76).



Foto 44. Şarjah Merkez Çarşı ¹¹³

Foto 44'teki Şarjah Merkez Çarşı 1978'de inşa edilmiştir ve içerisinde 600 kadar mağaza barındıran elektronikten kıyafete birçok farklı eşyanın satışının yapıldığı mimarisi ile dikkat çeken ve Mavi çarşı olarak da bilinen yapıdır.

¹¹³<https://gulfnews.com/uae/over-30-years-on-central-souq-in-sharjah-1.834999> (Erişim Tarihi: 15 Aralık 2018)



Foto 45. Şarjah Merkez Çarşı-Akşam Görüntüsü ¹¹⁴



Foto 46. Şarjah Eski Pazar 1969 ¹¹⁵

Foto 46’da ise Şarjah’tan eski bir çarşı görüntüsü yer alır. Foto 45’te bir görüntüsü yer alan şu anki Şarjah çarşıları ile karşılaştırılınca gerek mimari gerekse ticari olarak modernleşme açısından çok büyük yol kat edildiği açıkça görülmektedir.

¹¹⁴<https://sharjahtourism.ae/portals/7/ModuleContent/Magazine/PDF/My%20Destination%20E.pdf> (Erişim Tarihi: 01 Aralık 2018)

¹¹⁵<https://www.na.ae> (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018)

5.2. 2018 Yılına Ait B.A.E. Saha Araştırması Görüntüleri

Çalışmanın bu kısmında ülkedeki yerleşmenin geldiği en son durumu göstermek için saha araştırması boyunca çekilen fotoğraflara yer verilecektir.



Foto 47. Abu Dabi Heritage (Miras) Müzesi ¹¹⁶

Foto 47’de bir açık hava müzesi olan Abu Dabi Miras Müzesi (Heritage Village) görülmektedir. Burada Abu Dabi’nin eski dönemlerindeki geleneksel çöl hayatından örnekler (bedevi çadırları, falajlar vb.) sergilenmektedir. Müze ülkenin geçmişi ayna tutan amacını taşımaktadır.



Foto 48. Eski Bir B.A.E. Dağ Evi Örneği Temsili - Oasis (Vaha) Evi İçi Örneği Temsili – Geleneksel Sulamada Kullanılan Kuyu Örnekleri Temsili ¹¹⁷

¹¹⁶ Saha Araştırmasından Görüntü

¹¹⁷ Saha Araştırmasından Abu Dabi Heritage Village (Abu Dabi Miras Müzesi) Alanından Bir Görsel



Foto 49. B.A.E.'de 6 Şeritli Otoyol ¹¹⁸



Foto 50. B.A.E. Otoyol Tabelaları ¹¹⁹



Foto 51. B.A.E. Kırmızı Şeritli Otoyol ¹²⁰

¹¹⁸Saha Araştırmasından Görüntü

¹¹⁹Saha Araştırmasından Görüntü

¹²⁰Saha Araştırmasından Görüntü

Foto 49- 50 ve 51’de B.A.E.’nin modern otoyollarından görsellere yer verilmiştir. Foto 51’de oto yolun zemininin kırmızı renkte olmasının özelliği hız limitlerinin yönetim tarafından düşürülmesi sonucu sürücülerin konuya dikkatini çekmek için yapılmış olmasıdır.



Foto 52(a/b) Louvre Abu Dabi Müzesi ¹²¹
52(a) Müze Girişi 52(b) Müzenin İçi

Foto 52’de Fransa’daki Louvre Müzesi’nin bir yenisi olan ve Abu Dabi’de 2017’de açılan Abu Dabi Louvre Müzesi’nin giriş kapısından ve içinden görüntüler yer almaktadır. Müze hem modern görüntüsü hem de kubeli yapısıyla modern mimari ve Arap mimarisini birlikte harmanlamaktadır. Aynı zamanda dışarıdan gelen güneşi alabilecek şekilde tasarlanmış olup, içerisinde farklı sanatçılara ait birçok eseri barındırır.

¹²¹Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 53. Louvre Müzesi - Abu Dabi ¹²²

Foto 53'te Abu Dabi Louvre Müzesi'nde yer alan Jacques Louis David'in Napolyon Alpleri Geçerken adlı ünlü tablosu görülmektedir.

¹²²Saha Araştırmasından-Abu Dabi Louvre Müzesi'nden Bir Görsel



Foto 54. Dubai Atlantis Oteli ¹²³

Foto 54'te Dubai'deki yapay adalardan olan Palmiye Jumeirah üzerinde yer alan Atlantis Otelden bir görüntü yer almaktadır. Otel ihtişamlı görüntüsü ve dikkat çeken mimarisi ile turistlerin uğrak yerleri arasındadır. Foto 55'te Palmiye Adaları'ndan biri olan Palmiye Jumeirah'da yer alan lüks konutlardan birinin görseli yer almaktadır.



Foto 55. Dubai'de Yapay Adalar Üzerindeki Evlerden Bir Örnek ¹²⁴

¹²³Saha Araştırmasından Görüntü

¹²⁴Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 56. Dubai Finans Merkezi Yolu Üzeri ¹²⁵

Foto 56’da birçok büyük global firmanın ofisinin de yer aldığı Dubai Finans Merkezi olarak adlandırılan gökdelenlerden oluşan yol üzerinden bir görüntü yer almaktadır.



Foto 57. Dubai Finans Merkezi Metro Durağı ¹²⁶

¹²⁵Saha Araştırmasından Görüntü

¹²⁶Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 58. Burj Khalifa Binası¹²⁷



Foto 59. Burj Khalifa'dan Akşam Görüntüsü¹²⁸

Foto 58 ve 59'da görülen Burj Khalifa 2010 yılında açılmıştır ve dünyanın en yüksek binasıdır, 828 metre yüksekliğindedir ve 160 katlıdır.

¹²⁷Saha Araştırmasından Görüntü

¹²⁸Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 60. Dubai Burj Al Arab Oteli ¹²⁹

Foto 60’da arkada görülen Burj Al Arab adlı otel Jumeirah Plajı’nda yer almaktadır. 1999’da hizmete giren otel yelken şeklinde olup, 7 yıldızlıdır ve defalarca dünyadaki en lüks otel olarak seçilmiştir, ayrıca Dubai’deki lüks hayatın sembollerindedir.

¹²⁹Saha Araştırmasından Görüntü

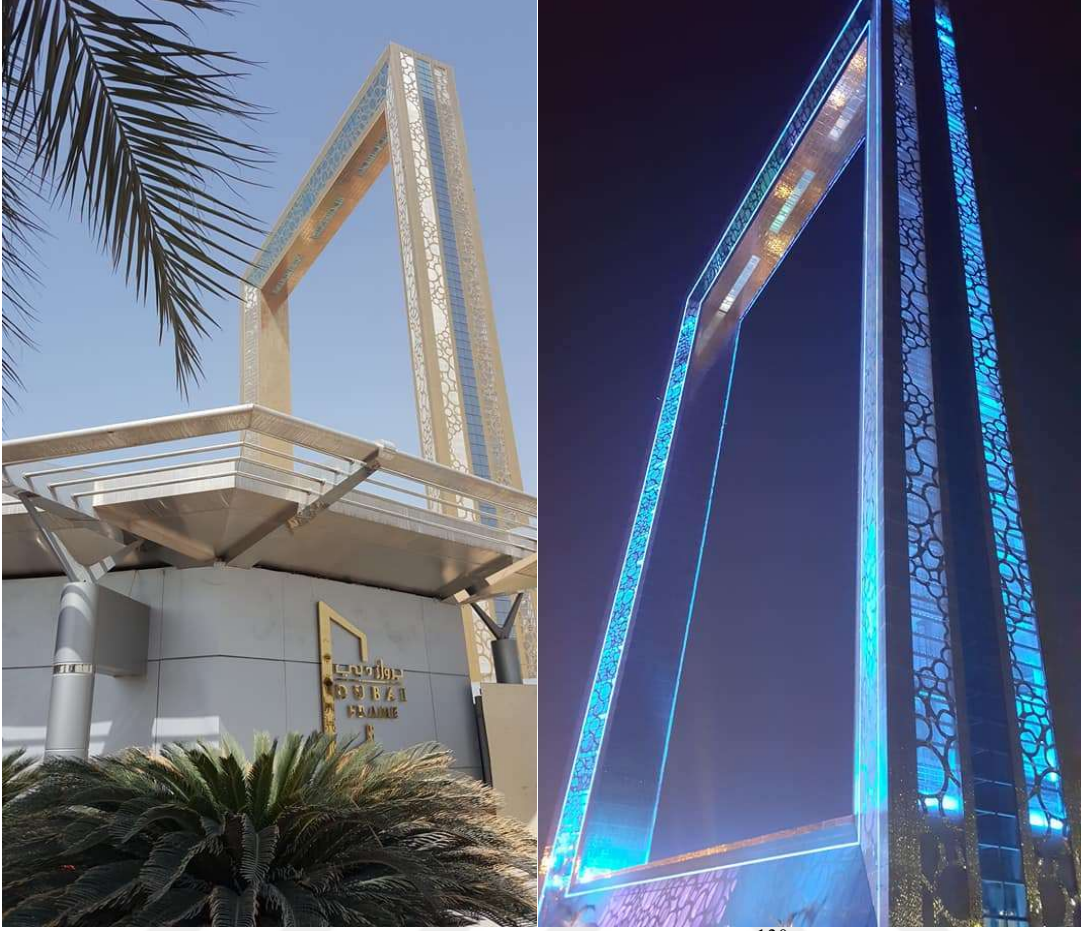


Foto 61 (a/b) Dubai Çerçeve Binası ¹³⁰

61(a) Bina Girişi

61(b) Dubai Çerçeve Binası'nın Akşam Görüntüsü

Foto 61'de yer alan bina Dubai'de 2018 yılı başında açılan çerçeve şeklindedir ve demir konstrüksiyonlardan yapılmıştır ve 150 metre yüksekliğinde olup, 48. katından ziyaretçilere 360 derecelik bir Dubai seyir keyfi sunmaktadır.

¹³⁰Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 62. Çerçeve Binası'ndan Görülen Dubai'den Gece Şehir Manzarası ¹³¹

¹³¹Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 63. Dubai Müzesi¹³²

Foto 63'te 1700'lü yılların sonlarında savunma hisarı olma görevi ile inşa edilen ve şu an Dubai'deki yaşayan en eski bina olma özelliği ile bilinen Al Fahidi Bölgesi'nde yer alan Dubai Müzesi görülmektedir. Müzede Dubai'nin geçmişine dair fotoğraflar, çöl hayatına dair temsili örnekler ve eski balıkçı kayıkları sergilenmektedir.



Foto 64. Eski Dönemlerde Balıkçılık Ve İnsan Taşımacılığında Kullanılan Kayıklar¹³³

¹³²Saha Araştırmasından Görüntü

¹³³Saha Araştırmasından-Dubai Müzesi'nden Bir Görsel



Foto 65. Dubai’de Bir Expat Topluluğu¹³⁴

Dubai Müzesi’nin çok yakınlarında (Al Fahidi bölgesinde) karşılaşılan ve Hindistan, Pakistan, Afganistan, Filipinler’den geldikleri tahmin edilen expatlara (yabancı işçi- gurbetçi) dair bir görüntü Foto 65’te yer almaktadır. Özellikle Al Fahidi Bölgesi’nde expat yoğunluklu yerleşim alanları ile çokça karşılaşılmış olup, bu toplulukların Dubai’nin arka sokakları diye adlandırılacak bu bölgelere kendi ülkelerindeki geleneksel hayat tarzını gerek kıyafetleri gerek yemek kültürleri ile taşıdıkları görülmüştür.

¹³⁴Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 66. Dubai'de Expatların Yaşadığı Bir Bina ¹³⁵



Foto 67. Dubai'de Expatların Yaşadığı Mahallerden Birinde Bir Apartmanın Balkonlarından Görüntü ¹³⁶

¹³⁵Saha Araştırmasından Görüntü

¹³⁶Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 68. Şarjah'tan Genel Bir Görüntü¹³⁷



Foto 69. Şarjah'tan Bir Akşam Görüntüsü¹³⁸

¹³⁷Saha Araştırmasından Görüntü

¹³⁸Saha Araştırmasından Görüntü



Foto 70. Şarjah İslam Medeniyeti Müzesi ¹³⁹

Foto 70’de İslam Medeniyeti’ne dair önemli eserlerin ve eski dönemlere dair fotoğrafların sergilendiği Şarjah İslam Medeniyetleri Müzesi görülmektedir.



Foto 71. El Cezeri’nin Ünlü Filli Su Saati Eseri-Şarjah İslam Medeniyeti Müzesi’nden Bir Görüntü ¹⁴⁰

¹³⁹Saha Araştırmasından Görüntü

¹⁴⁰Saha Araştırmasından-Şarjah İslam Medeniyeti Müzesi’nden Bir Görsel

Foto 71’de ünlü Filli Su Saati eserine yer verilen ve Cizre’de doğup yaşadığı bilinen El Cezeri’nin, sibernetiğin (güdüm bilimi) öncüleri arasında yer aldığı bilinmekte olup, ayrıca çeşitli kaynaklara göre Leonardo da Vinci’nin mekanik araçlar tasarlarken El Cezeri’den esinlendiği de yaygın olarak düşünülmektedir.



Foto 72. Şarjah’ta Expatların Yaşadığı Binalardan Görüntüler ¹⁴¹

B.A.E.’nin şehirleşmesini göstermek açısından çalışmada yer verilen tüm bu şehir görsellerinden elde edilen bulgular kısaca özetlenecek olursa; 1960’lı yıllardan yani ülkedeki petrolün çıkarılmaya başlandığı yıllardan itibaren ülkenin şehirleşme açısından hızlı dönüşüme girdiği, bu dönüşümden yalnızca evlerin yapısı ve görüntüsünün değil, limanlardan, otoyollara, çarşılarla günlük yaşamda kullanılan tüm mekanların etkilendiği ve ülkenin günümüz modern mimarisi uyumlu bir silüet kazandığı görülmektedir.

¹⁴¹Saha Araştırmasından Görüntü

5.3. Hava Fotoğrafları ve Uydu Görüntüleri

Bir ülkedeki yerleşmenin değişimi o ülkedeki yapıların, caddelerin, meydanların farklı dönemlere ait görüntülerinden karşılatırmalı olarak görülebileceği gibi bugün artık gelişen teknolojik imkanlar çerçevesinde uydu görüntülerinden ve hava fotoğraflarından da anlaşılabilir.

Bu kapsamda, 5.3. nolu bu bölümde ülkenin farklı yıllardaki uydu görüntüleri ve hava fotoğrafları sunulmaktadır.



Foto 73. 1958 Yılında Abu Dabi Kıyılarını Gösteren Bir Hava Fotoğrafi ¹⁴²

¹⁴²Memoirs Of The Emirates, 2012: 93



ABU DABI 1984



ABU DABI 1992



ABU DABI 2000



ABU DABI 2008



ABU DABI 2016

Foto 74. Abu Dabi'nin 1984-2016 Yılları Arasındaki Uydu Görüntüleri ¹⁴³

Foto 73'te yer alan 1950'lerin sonlarında Abu Dabi'ye ait çekilen hava fotoğrafından yalnızca dar bir kıyı kesiminde yerleşmenin yoğunlaştığı görülmektedir. Bunun yanı sıra, fotoğraftaki kıyıda yer alan yapılar günümüz yapıları ile kıyaslandığında mimari açıdan aralarında oldukça büyük bir fark olduğu, her ne kadar hava görüntüsü olsa bile 1950'lere ait görüntüde yapıların geleneksel mimari ile inşa edilen az katlı yapılar olduğu görülür.

Foto 74'te ise 1984 yılından başlayarak günümüze kadar ulaşan Abu Dabi kıyılarına ait uydu görüntülerinde ise, yerleşimde kıyıların yine yoğunluk kazanan yerler olduğu görülmekle birlikte, 2000'li yıllardan başlayarak Emirliğin iç kısımlarında da yerleşmenin başladığı, 2016 yılına gelindiğinde bunun artık oldukça farkedilir bir hal aldığı anlaşılır. Yine 1950'lerin sonu ile karşılaştırıldığında artık hem iç kesimlerde hem de şehirler arası hat boyunca ulaşım ağlarının yoğunlaştığı göze çarpmaktadır. Ayrıca 1990'ların başlarından itibaren kıyı kesiminde suni dokunuşlarla değişikliğe gidildiği bazı alanların doldurulup bazı yerlere suni marina ve kanal gibi yapılar inşa edildiği görülmektedir. Saadiyat Adası, Yas Adası denilen turistlerin uğrak mekanlarında ve Bani Yas bölgesinde yerleşim yerlerinin yoğunlaştığı dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra, adalar bölgesinden ana karaya köprülerle bağlantılar yapıldığı

¹⁴³<https://www.google.com/earth/> (Erişim Tarihi: 03 Kasım 2018)

ve yıllar içerisinde yerleşimin iç kesimlere ve Dubai yolu üzerine doğru genişlediği uydu görüntülerinden gözlemlenmektedir. Ekonomik koşulların verdiği rahatlıkla modern mimarinin tüm imkanlarından yararlanılarak, gerek ana kara gerekse bağlantı yolları üzerinde değişiklikler yapılarak, yerleşim alanı anlamında ülkenin ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmaktadır.

Tüm bunlardan yola çıkılarak, 1950'lerden bu yana Abu Dabi kıyılarında yerleşimin yaygınlaştığı görülmektedir, bu anlamda ülkenin inşa anlamında geçirdiği değişim kareler halinde hızlıca gözden geçirildiğinde ve tüm bu yapılaşma sırasında masraftan kaçınmayıp son teknolojiler takip edildiği dikkate alındığında ise bunun ekonomik olarak çok büyük gelir gerektirdiği bilinen bir gerçek olarak göze çarpar, işte tam bu kapsamda ihtiyaç duyulan gelir petrolden sağlanmıştır.

Abu Dabi'deki değişimden sonra Dubai'ye bakıldığında:



DUBAİ 1984



DUBAI 2003



DUBAI 2005



DUBAİ 2011



DUBAİ 2016

Foto 75. Dubai Kıyıları'nın 1984-2016 Arasındaki Uydu Görüntüleri ¹⁴⁴

¹⁴⁴<https://www.google.com/earth/> (Erişim Tarihi: 03 Kasım 2018)

Abu Dabi'e ait uydu görsellerinden sonra Dubai'e ait görüntülere dair Foto 75'te ise, yerleşme yönünden 1980'li yılların başlarında yalnızca kıyı kesimlerde çok kısıtlı bir alanda yoğunlaştığı görülürken, 2000'li yıllara gelindiğinde kıyı kesimdeki yoğunluğun artma eğilimi göstermesinin yanında iç kesimlerde de artık yerleşmeye gidildiği anlaşılmaktadır. Bunlara ek olarak, 2000'li yıllara girildiğinde (2001'de) Dubai'deki meşhur Palmiye Adaları'nın ile Dünya adasının da inşa sürecinin başlatıldığı, 2003 yılında belirginleşen ada silüetinin ve 2016 yılına gelindiğinde uydu görüntülerinde de artık net bir şekilde görülebildiği fark edilmektedir. Ayrıca yapılaşmanın çöle doğru iç kesimlere kaydığı yıllar içerisinde gözlemlenmektedir.

Dubai'de zaman içerisinde yerleşme kavramı geçirdiği değişim denildiğinde ilk akla gelenler, Dünya ticaretinde önde gelen ticaret merkezlerinin ve yine dünyaca ünlü otellerin açılması, bunun yanı sıra inşasında kullanılan teknoloji ile adından söz ettiren yapay adalardır. Palmiye şeklinde yapıldığı için Palm Island ismi ile anılan bu yapay adaların küçükten büyüğe Palm Jumeirah-Palm Jebel Ali ve Palm Deira (Palmiye Jumeirah-Palmiye Jebel Ali- Palmiye Deira) olarak adlandırılırlar, 2000'lerin başında ilki olan Palmiye Jumeirah yapılmaya başlandığında hem böyle bir projenin imkan dahilinde olup olmadığı hem de denizin doldurulması sebebiyle ekolojik denge üzerinde yaratacağı etki nedeniyle uzun tartışmalara konu olmuştur. Sadece kaya ve kum kullanılarak, betonarme yönetimi kullanılmadan özel mühendislik teknikleri ile çok masraflı şekilde inşa edilen bu suni adalar hem turizm hem de ikamet amaçlı kullanılmaktadır. Palmiye Adaları dışında bir de Dünya Adaları denilen World Island adlı suni adalar topluluğu ise dünyanın uzaydan görünen şekline benzediği için bu isimle anılan 300 adacıktan oluşmaktadır. Bu yapay adalarla Dubai hem kıyı şeridini genişletmiş hem de mekânsal olarak değerine değer katmıştır.

Tüm açıklamalar çerçevesinde uydu görüntülerine yeniden incelendiğinde özellikle 2000'lerden itibaren kıyı kesimlerde yoğunlaşan ve sonrasında da iç kesimlere doğru ilerleyen yapılaşmanın, Tablo 18 -Tablo 20- Tablo 21'de bahsedilen GSYİH ve kamu gelirlerinde yine özellikle 2000'li yıllardan itibaren görülen artış ile de doğru orantılı olduğu daha iyi anlaşılmaktadır. Bu gelirlerinin yaklaşık %30'lar oranında petrol gelirlerinden geldiği bilinmekle birlikte, son yıllarda artık ülke yönetimi sadece petrol gelirleri ile anılmak istemediğinden, faaliyetlerini diğer alanlara da yoğunlaştırma kararı almış olup, artık turizm ve inşaat sektörünü de içine alan hizmet sektöründen gelen gelirler öne çıkmaya başlamıştır.

5.4. Şehirleşmeye Dair Sayılar Veriler

Çalışmanın 5. bölümünün şu ana kadar olan kısmında ülkedeki yerleşmeye dair görüntülere yer verilmekte olup, söz konusu görüntülerden 1960'lardan itibaren ülkenin yerleşme konusunda hızlı bir değişim ve gelişim içerisine girdiği görülmektedir. Çalışmanın 5.4. nolu bu bölümünde ise fotoğraflar üzerinden aktarılan bu değişim, sayılar veriler üzerinden de gösterilmeye çalışılmıştır.

Emirlikler içerisinde tüm Emirlikler aynı gelişim seviyesinde olmadığından çalışmanın sınırlılıkları çerçevesinde yoğunlukla Abu Dabi ve Dubai Emirlikleri'nden elde edilen veriler kullanılmaktadır. Buna göre:

Tablo 27. Abu Dabi'de 1960-1970 Arası Dönemde ve 2018 Yılındaki Bazı Verilere Dair Karşılaştırma Tablosu¹⁴⁵

1960-1970 Arası Dönemde	Veri	2018 Yılı	Veri
Okul Sayısı	5	Okul Sayısı	444
Hastane Sayısı	2	Hastane Sayısı	45
Doktor Sayısı	29	Doktor Sayısı	7.516
Ev Sayısı	6.625	Ev Sayısı	400.000
İhracat Hacmi	1.1 milyar AED	İhracat Hacmi	234 milyar AED
Abu Dabi Havalimanına Gelen Yolcu Sayısı	26.683	Abu Dabi Havalimanına Gelen Yolcu Sayısı	11 milyon
Nüfus	38.179	Nüfus	2.8 milyon
Günlük Petrol Üretimi (Varil)	360.000	Günlük Petrol Üretimi (Varil)	2.2. milyon
Ortalama Ömür	49,3	Ortalama Ömür	76,3

Abu Dabi Hükümeti tarafından kurulan www.ourabudhabi.ae web sayfasında sunulan ve Tablo 27'de yer alan verilere göre Abu Dabi Emirliği eğitimden, sağlığa, dış ticarete birçok farklı alanda son 40 yılda çok büyük gelişim göstermiştir.

¹⁴⁵<https://www.ourabudhabi.ae/en/our-story/abu-dhabi-101.html> (Erişim Tarihi: 20 Aralık 2018)

Tablo 28. Dubai'de 1993-2017 Yılları Arasında Bina Sayıları ¹⁴⁶

Yıl	Bina Sayısı *
1993	48.419
1995	52.151
2000	55.659
2005	77.886
2010	107.848
2011	120.530
2015	121.584
2016	125.132
2017	134.081

*Bina toplam verilerine tek katlı, çok katlı binalar, özel villalar, geleneksel Arap evleri, ticari binalar, sanayi binaları, baraka- kulübeler gibi türlerin hepsi dahildir.

Tablo 28'de yer alan Dubai İstatistik Kurumu'ndan alınmış olan verilere göre 24 yıl içerisinde Dubai'deki bina sayısının yaklaşık 3 kat arttığı görülmektedir.

Tablo 29. Dubai' de 2010-2017 Yılları Arasında İnşa Ruhsatı Verilen Yeni Bina Sayıları ¹⁴⁷

Yıl	Bina Sayısı *
2010	3.012
2011	3.891
2012	3.257
2013	2.094
2014	3.481
2015	3.196
2016	4.438
2017	4.431

*Bina toplam verilerine çok katlı bina, özel villalar, kamu ticari binaları, sanayi binaları, KAKS (kat alanı katsayılı-arsa emsal değerli) binalar gibi türlerin hepsi dahildir.

¹⁴⁶<https://www.dsc.gov.ae/en-us/Themes/Pages/Housing-and-Building.aspx?Theme=40>
(Erişim Tarihi: 16 Aralık 2018)

¹⁴⁷<https://www.dsc.gov.ae/en-us/Themes/Pages/Housing-and-Building.aspx?Theme=40>
(Erişim Tarihi: 16 Aralık 2018)

Tablo 29’da yer alan Dubai İstatistik Kurumu’ndan alınmış olan verilere göre 7 yıllık dönem içerisinde bazı yıllar bir önceki yıla göre daha az yeni bina ruhsatı verilmiş olduğu görülse de, 7 yılın sonunda yaklaşık 1,5 katlık bir artış söz konusudur.

Tablo 30. B.A.E’ de 1975-2016 Yılları Arasında Mevcut Otel Sayıları ¹⁴⁸

Emirlik:	1975	1985	1993	1994	1995	2003	2004	2005	2015	2016
Abu Dabi	8	19	33	34	39	52	53	55		
Dubai	11	42	167	191	223	271	276	290		
Şarjah	3	19 *	20	19	19	23	12	16		
Resul Kayme	3									
Fuceyra	-	5	6	7	7	15	15	15		
Ajman	-	-								
Ummül Kuveyn	-	-	3	3	3	5	3	7		
Toplam:	25	85	229	254	291	366	359	383	1056 **	1060***

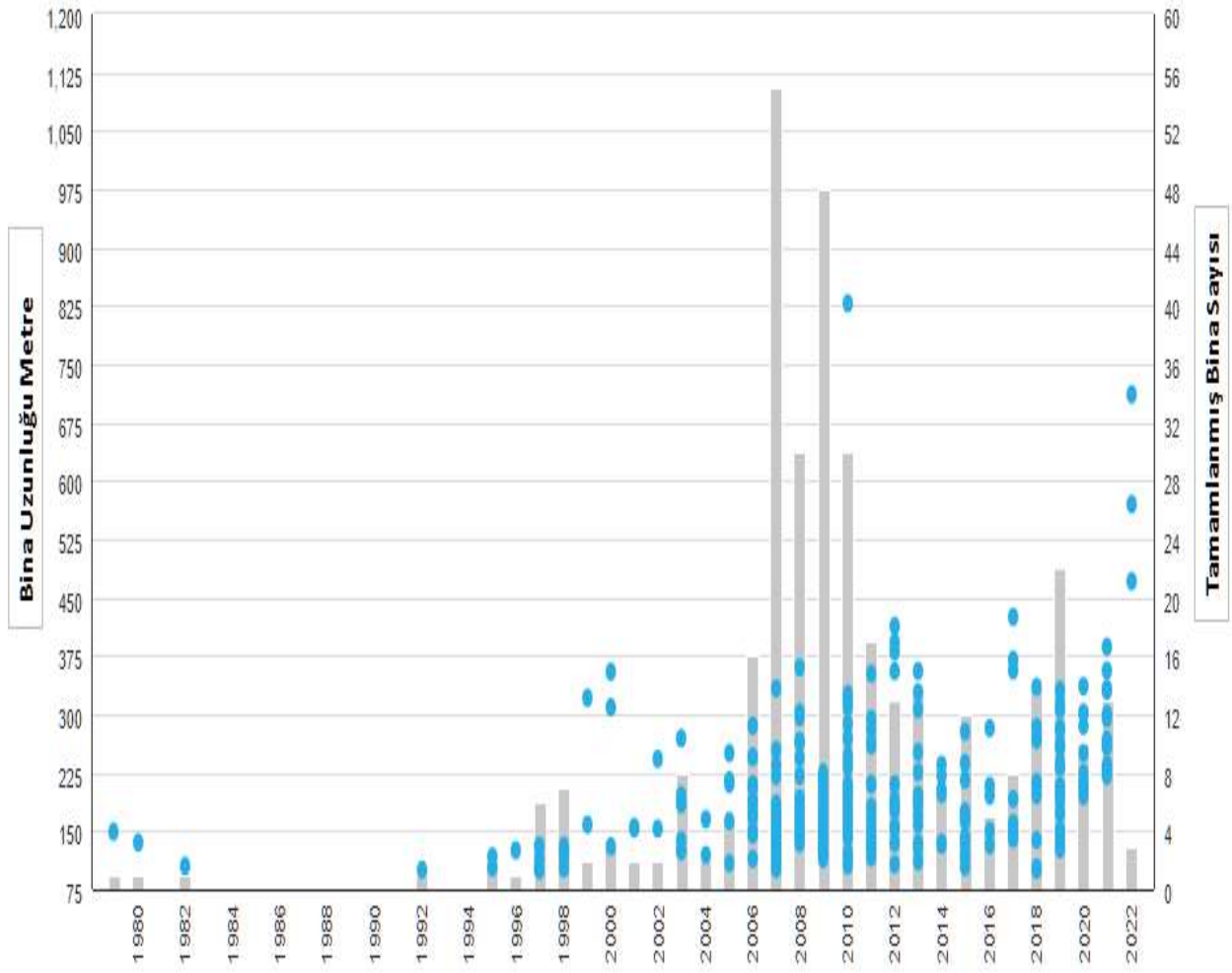
*(Şarjah+Ajman:19)

** (684 hotel+372 apart hotel :1056)

*** (702 hotel+358 apart hotel:1060)

Tablo 30’da yer alan verilere göre, son 40 yıllık dönemde B.A.E’ nin bütününde (özellikle de Dubai’de) otel sayıları artmıştır.

¹⁴⁸<http://fcsa.gov.ae/en-us/Pages/Statistics/Statistics-by-Subject.aspx#/%3Fyear=&folder=Economy/Tourism>
(Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)



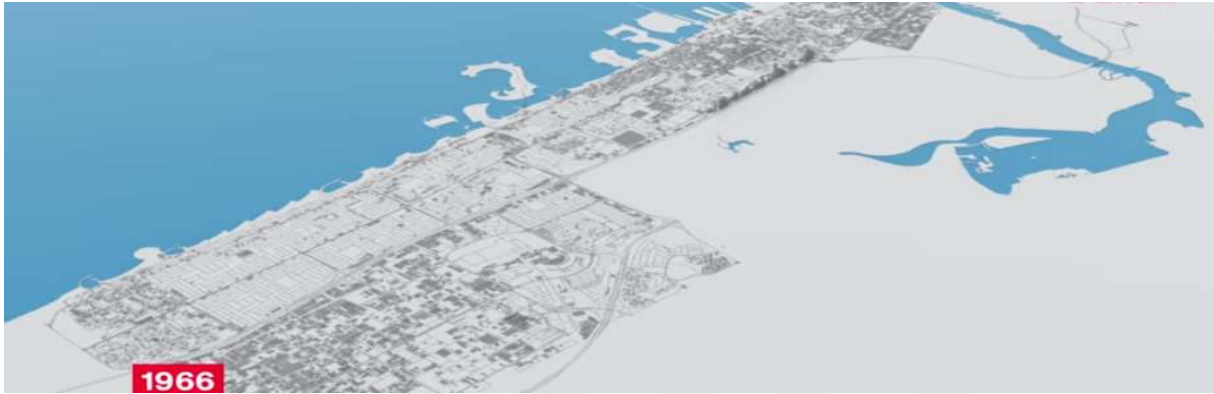
Grafik 15. Dubai'de Uzunluğu 150 Metre ve Üzeri Olan Binalara Dair Grafik ¹⁴⁹

Grafik 15'te görüleceği üzere her bir mavi nokta ilgili yılda inşa edilen bir binaya karşılık gelmekte olup, söz konusu binalara dair detaylı bilgi www.skyscrapercenter.com sayfasındaki interaktif grafikte yer almaktadır, buna göre Dubai'de 1980 yılı öncesinde yüksekliği 100 metreyi geçen tek bir bina vardı o da, World Trade Center olarak anılan 1979 yılında açılan 149 metre yüksekliğindeki Dünya Ticaret Merkezi'ydi. Dubai'de 2000'li yıllardan itibaren yüksek katlı binaların sayısında hızla bir artış olmuştur. Fairmont Dubai, Shangri-La Hotel Dubai, Almas Tower, Millenium Tower 2000 yılından sonra açılmış yüksek katlı binalardandır. 2010 yılında ise 828 metrelik yüksekliği ile dünyadaki en yüksek bina olan Burj Khalifa Binası açılmıştır. 2020-2022 arasında ise yeni 30 tane yüksekliği 300-550 metre arasında olan binanın tamamlanması beklenmektedir. Bu kapsamda, daha önce B.A.E.'nin son 50 yılına ilişkin olarak

¹⁴⁹<http://www.skyscrapercenter.com/city/dubai> (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018)

fotoğraflar üzerinden de görülebilen bina sayısındaki artış ve bina görüntülerindeki değişim sayısal veriler ile de doğrulanmaktadır.

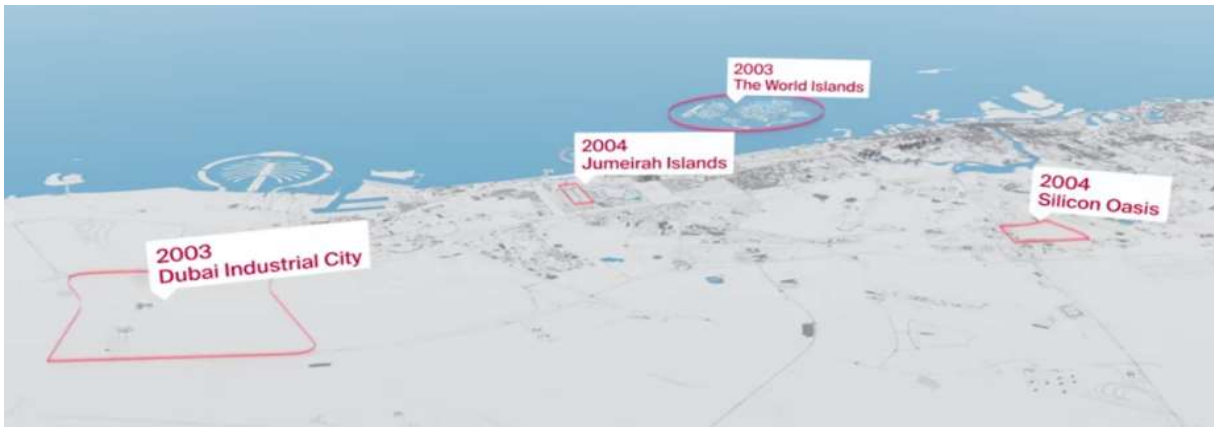
Tüm bunların yanında, Dubai'deki şehirleşme adına yıllar içinde geçirilen değişim sürecini daha net görebilmek için, merkezi İngiltere'de yer alan Knight Frank adlı gayrimenkul firmasının hazırlamış olduğu ve sosyal medyada da yayınlanan 3 boyutlu grafik tasarım çalışması da 1960'lardan günümüze kadar gelen süreçte Dubai'de inşa edilen önemli yapıları tarihsel olarak görmek açısından güzel bir örnektir.



1966



2002-2003

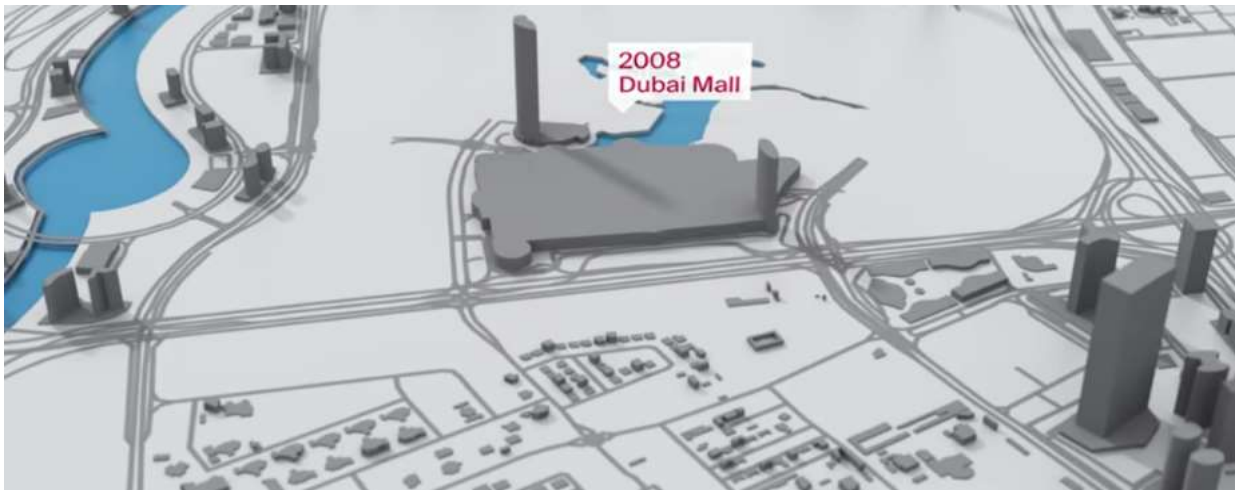


2004



2008 Jumeirah Beach Residence
and Dubai Marina

2008



2008
Dubai Mall

2008



2010
Burj Khalifa

2010



2010 Al Maktoum
International Airport Opens

2010



2011
Jumeirah Lake Towers

2011



2017
Dubai Parks

2017
Dubai Parks and Resorts -

2017



2020

Şekil 10. 1966-2020 Arası Dönemde Dubai Şehirleşme Sürecinin Önemli Adımları ¹⁵⁰

Şekil 10'u oluşturan tüm bu görsellerden görülebilir ki, 1960'larda Dubai'de petrolün ilk çıkarılmaya başladığı dönemde sadece kıyı kesimde yoğun olmayan bir yerleşme görülmektedir. Daha sonra 2000'lerin başında kıyı kesimine yatırımlar yapılıyor (Suni Adalar, Dünya Adası gibi). 2008'e gelindiğinde Dubai Mall ve Burj Khalifa'nın olduğu alan üzerinde şehirleşme çalışmaları yoğunlaşmıştır. Aynı şekilde 2010'ların başında Dubai Kanalı denen bölgede (Dubai Marina ve Jumeirah Plajı Bölgesi) yüksek binaların inşası çalışmaları ağırlık kazanmaktadır. Yine 2010'da Al Maktoum Havalimanı açılıyor. 2017'de Dubai Parks projesi, 2020 içinse Dubai South Serbest Bölgesi Projeleri göze çarpmaktadır.

5.4.1. B.A.E.'nin Gelişim Örneği Olarak Havacılık Sektörü

Bugün dünyada metropol olarak anılan şehirlere bakıldığında hepsinin bilinirliği yüksek, yoğunluğu ile önde gelen havalimanlarına sahip olduğu, ayrıca dünya ticaretinde başat görevi üstlenen ülkelerin de çok ünlü havayolu şirketlerine sahip olduğunu görülür. İşte bu çerçevede, B.A.E. hükümeti de, erken bir aşamadan itibaren, havacılık sektörünün ülkenin gelecekteki sürdürülebilir kalkınması için önemini anlamış ve uluslararası havalimanları inşa etmenin, önde gelen uluslararası havacılık şirketleri kurmanın ve milyarlarca altyapıya yatırım yapmanın gelecek için olan faydasını fark ederek ve bu yönde çalışmalar yapmıştır.

¹⁵⁰<https://mobile.twitter.com/wikimediacomtr/status/1082189571381776384> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2019)

Bu kapsamda, bugün ülkede Abu Dabi, Dubai, Fuceyra; Resul Kayme; ve Şarjah havalimanı bulunan Emirlikler'dir. Yine bugün B.A.E., İngiltere merkezli uçuş araştırmaları kurumu Skytrax'ın yaptığı havayolları şirketlerine dair dünya sıralamasında 2012-2017 yılları arasında ilk 10'da yer alan iki firması bulunan bir ülkedir. Bunlar; Dubai'nin en önemli havayolu şirketi Emirates Airlines ve Abu Dabi'de bulunan Etihad Havayolları'dır.

Ayrıca, İsviçre merkezli Uluslararası Yönetim Geliştirme Enstitüsü (IMD- International Institute for Management Development) tarafından en son 2015 yılında hazırlanan raporuna göre, Singapur, ABD, İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ülkelerin yer aldığı listede B.A.E. Hava Taşımacılığı Altyapısı Kalitesinde birinci sırada yer almıştır. B.A.E'nin 1971'de kurulduğu düşünülünce ülkenin havacılık anlamında geldiği nokta büyük bir başarıdır.¹⁵¹

Yine bu doğrultuda, Dubai Uluslararası Havalimanı günümüzde dünyadaki gezginlerin en çok kullandığı havalimanları içerisinde ilk sıralardayken, Abu Dabi Uluslararası Havalimanı da istatistiksel açıdan aynı seviyeye ulaşmak için çalışmalarını sürdürmektedir.

Ülkede 5 Ekim 1932'de, Şarjah'daki Al Mahatta'daki ilkel şartlardaki pistten gerçekleşen ilk uçuştan bu yana yaklaşık 90 yıl geçmiş olup, B.A.E.'nin havacılık sektörü ülke GSYİH'sine yaklaşık % 15 katkıda bulunur hale gelmiştir. Ülkedeki dört ulusal hava yolu şirketinin- Emirates, Etihad Havayolları, Air Arabia ve Flydubai- filosu 2017 sonunda 512 uçağa ulaşmıştır ve aynı yıl ülke havalimanlarından geçen yolcu sayısı 126.5 milyonu aşmıştır.

B.A.E. yönetimi de, sektördeki başarılarını vurgulamak, en son gelişmelere ve yeniliklere ayak uydurmak ve en gelişmiş hava taşımacılığı ve güvenlik standartlarını benimsemenin önemini dile getirmek adına her yıl ülkeden 1932 yılında ilk uçağın havalandığı gün olan 5 Ekim'de "B.A.E. Sivil Havacılık Gününü" kutlamaktadır. Ülkedeki havacılığın yönetiminden sorumlu olan 1996'da kurulmuş Genel Sivil Havacılık Otoritesi'nin (GCAA-The General Civil Aviation Authority) 2017 yılına dair çıkan istatistiklerine göre, ülkenin hava sahasındaki yıllık uçuş sayısının 900.000'e yaklaştığı ve ülkenin en çok kullanılan havalimanı olan Dubai Uluslararası

¹⁵¹<https://www.emirates247.com/business/economy-finance/uae-1st-in-world-in-air-transport-infrastructure-2015-05-27-1.592073> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

Havalimanı'ndan geçen yolcu sayısı ise yıl içerisinde 90 milyonu aştığı ve ülke çapındaki çeşitli havalimanlarından toplam 444 uluslararası varış noktasına ulaşım sağlandığı görülmüştür.¹⁵²

Tüm bunlardan yola çıkılarak, Emirlikler arasında özellikle Dubai'nin merkezi konumunun da buradaki havalimanını sadece B.A.E. için değil tüm Körfez bölgesi için ana geçit noktası haline getirdiği söylenebilir. Ayrıca ülkedeki havalimanları sadece yolcu taşıma anlamında değil kargo taşımacılığı, lojistik anlamında da son derece önem taşımaktadır. Bu anlamda en gelişmiş havacılık hizmetlerini sunabilmek adına Dubai'de bir lojistik şehri kurulmaktadır. Dubai Lojistik Şehri-Dubai Güney olarak bilinen bu alan 25 km² lik bir alan sahiptir. B.A.E. yetkililerine göre, havacılık sektörünün ulusal ve bölgesel ekonomide önemli bir rolü vardır ve bunun gelecekte daha da artacağı tahmin edilmektedir. Sadece Dubai'de, 2020'de, havacılık ve turizm ile ilgili faaliyetlerin, Dubai Emirliği'nin GSYİH'nın % 38'ine eşdeğer bir miktar olan 53 milyar ABD doları değerinde bir gelir sağlaması ve Dubai'de çalışan 750.000'in üzerinde kişiyi desteklemesi öngörülmektedir.¹⁵³

Havalimanları, günün herhangi bir saatinde çalışmayı asla bırakmayan bir ülkenin yaşam çizgileri gibidir. B.A.E.'ne de bu anlamda bakıldığında performans, kalite ve altyapıları açısından birinci sınıf havalimanlarına sahip olduğu görülür.¹⁵⁴ Böyle bir vizyonun benimsendiği ülkede bugün 7 tane uluslararası havalimanı bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri, Dubai, Abu Dabi,Şarjah ve yine Dubai'deki Al Maktoum Uluslararası Havalimanları'dır. Tablo 31'den ülkede bulunan havalimanları, büyüklükleri ve buldukları Emirlik görülebilir:

¹⁵²<https://gulfnews.com/business/aviation/aviation-in-uae-a-continuing-success-story-1.2224997> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

¹⁵³https://ec.europa.eu/chafea/agri/sites/chafea/files/handbook-uae_en.pdf (Erişim Tarihi:18 Ekim 2019)

¹⁵⁴<https://www.holidify.com/pages/airports-in-uae-2073.html> (Erişim Tarihi:18 Ekim 2019)

Tablo 31. B.A.E’de Yer Alan Havalimanları

Alan Niteliği	IATA Kodu	Emirlik	Kuruluş	Havalimanı
Küçük				Ras Sumeira
Küçük				Yasat Higher Havalimanı
Küçük				Al Hamra Aux
Küçük				Jebel Dhana
Küçük				Buhasa Havalimanı
Kapalı				Asab Airfield
Küçük				Futaysi
Orta	AZI		1982	Bateen
Orta	DHF			Al Dhafra
Küçük				Dubai Skydive
Küçük				Umm Al Quwain
Küçük				Al Saqr
Orta	FJR		1987	Fuceyra Uluslararası Havalimanı
Büyük	AUH	Abu Dabi	2006	Abu Dabi Uluslararası Havalimanı
Küçük		Abu Dabi		Abu Dabi Kuzeydoğu Havalimanı
Orta	AAN	Al Ain	1994	Al Ain Uluslararası Havalimanı
Küçük		Al Zarqa Island		Zirku
Küçük		Arzanah Island		Arzanah
Küçük		Das Island		Das Island
Küçük	ZDY	Delma Island		Delma Havalimanı
Büyük	DXB	Dubai	1960	Dubai Uluslararası Havalimanı
Orta	NHD	Dubai		Minhad AB
Büyük	DWC	Jebel Ali	2010	Al Maktoum Uluslararası Havalimanı
Küçük		Qarnayn Island		Qarnayn Havalimanı
Orta	RKT	Resul Kayme	1976	Resul Kayme Uluslararası Havalimanı
Büyük	SHJ	Şarjah	1977	Şarjah Uluslararası Havalimanı
Orta	XSB	Yas Island	2008	Yas Island

B.A.E. hava sahası, Doğu ile Batı arasındaki bağlantı olması nedeniyle, kısacası stratejik konumu nedeniyle dünyadaki en küçük ama en önemli hava sahaları arasında yer alır. Bu hava sahasındaki trafik akışının yönetilmesine ilişkin 2009 yılında hizmete giren Şeyh Zayed Hava Seyrüsefer Merkezi, Orta Doğu'daki en büyük, en gelişmiş hava navigasyon tesisi olarak ülkedeki en önemli altyapı projelerinden birini temsil eder. Ana navigasyon binası, gelecek 20 yıl içerisinde, havacılık trafiğinde öngörülen artışı kapsayacak şekilde en iyi teknik donanımlara sahip 600 metrekarelik bir hava trafik kontrol odasını içermektedir. Günümüzde bu merkez en

gelişmiş teknolojileri kullanarak, günlük 2000'den fazla hava trafiği hareketi ile ilgilenmektedir.¹⁵⁵

Tablo 32'den 1980'lerin ortalarından günümüze gelene kadar ülkede gün içerisinde gerçekleşen uçuş işlemlerinin sayısal olarak artışı görülebilir. 1980'lerde günlük 300 uçuşun yapıldığı ülkede bugün günlük uçuş sayısı 2000'lere ulaşmıştır.

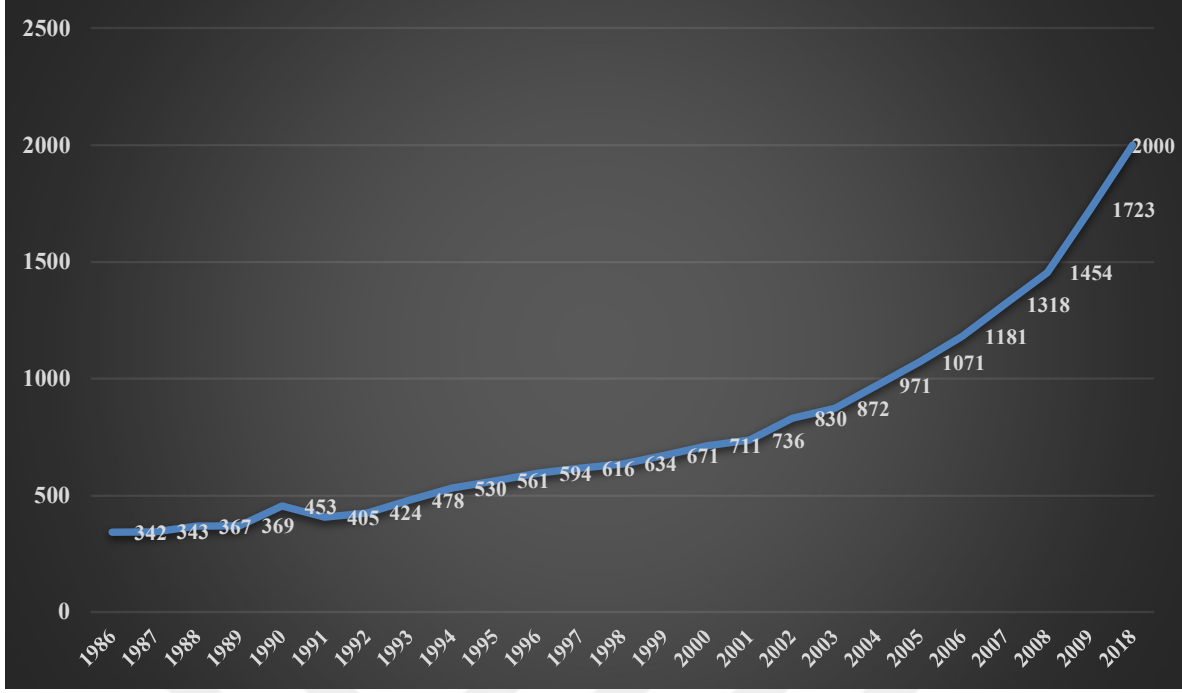
Tablo 32. B.A.E Genelinde 1986-2018 Arasında Gerçekleşen Günlük Uçuş Sayıları ¹⁵⁶

Yıl	Günlük Uçuş İşlemi Sayısı
1986	342
1987	343
1988	367
1989	369
1990	453
1991	405
1992	424
1993	478
1994	530
1995	561
1996	594
1997	616
1998	634
1999	671
2000	711
2001	736
2002	830
2003	872
2004	971
2005	1071
2006	1181
2007	1318
2008	1454
2009	1723
2018	2000

Tablo 32'de yer alan bu değerler ve ülkedeki günlük uçuş sayısında yıllar içindeki artışı grafik 16'dan daha net bir şekilde görülebilmektedir:

¹⁵⁵<https://www.futureaviators.ae/> (Erişim Tarihi:22 Ekim 2019)

¹⁵⁶<https://www.gcaa.gov.ae/en/szc/pages/aboutszc.aspx> (Erişim Tarihi:22 Ekim 2019)



Grafik 16. B.A.E Genelinde 1986-2018 Arasında Gerçekleşen Günlük Uçuş Sayıları

Grafik 16'ya göre ülkede gerçekleşen günlük uçuş sayısının 6 katı kadar arttığı görülmektedir.

B.A.E.'de havacılık sektöründe yaşanan gelişimi gösterir bahsi geçen tüm bu verilere ek olarak, yine ülkedeki havacılık ile ilgili bahsedilebilecek bir diğer nokta da, en çok hangi ülkelerden B.A.E.'ye uçuşların gerçekleştiğidir. Uluslararası Hava Ulaşım Birliği'nin (IATA-The International Air Transport Association) 2017 yılı verilerine göre; ülkeye en çok Hindistan, Suudi Arabistan, Pakistan, İngiltere ve Umman'dan direkt uçuşla varış gerçekleşmiştir. En çok uçuşun gerçekleştiği bölge Asya Pasifik olup, onu Avrupa ve Ortadoğu'nun kalanı izlemektedir.¹⁵⁷

B.A.E'deki havacılık sektörünün gelişimini göstermek açısından ele alınabilecek bir diğer dünya sıralaması ise Uluslararası Havalimanları Konseyi'nin (ACI-Airports Council International) 2018 yılı için açıkladığı yolcu sayısı bakımından en yoğun havalimanları sıralamasıdır. Tablo 33'te bu listeye dair ilk 10 havalimanına yer verilmektedir:

¹⁵⁷https://www.iata.org/publications/economics/Reports/voa-country-reports/2019/IATA_United_Arab_Emirates_Report.pdf (Erişim Tarihi:22 Ekim 2019)

Tablo 33. 2018 Yılında Yolcu Sayısı Bakımından En Yoğun Havalimanları Sıralaması- İlk 10

2018 Yılındaki Yolcu Sayısı Bakımından En Yoğun Havalimanları Sıralaması (İlk 10)	
Havalimanı	Yolcu (Milyon Kişi)
Atlanta	107,3
Pekin	100,9
Dubai	89,1
Los Angeles	87,5
Tokyo	87,1
Şikago	83,3
Londra	80,1
Hong Kong	74,5
Şangay	74,0
Paris	72,2

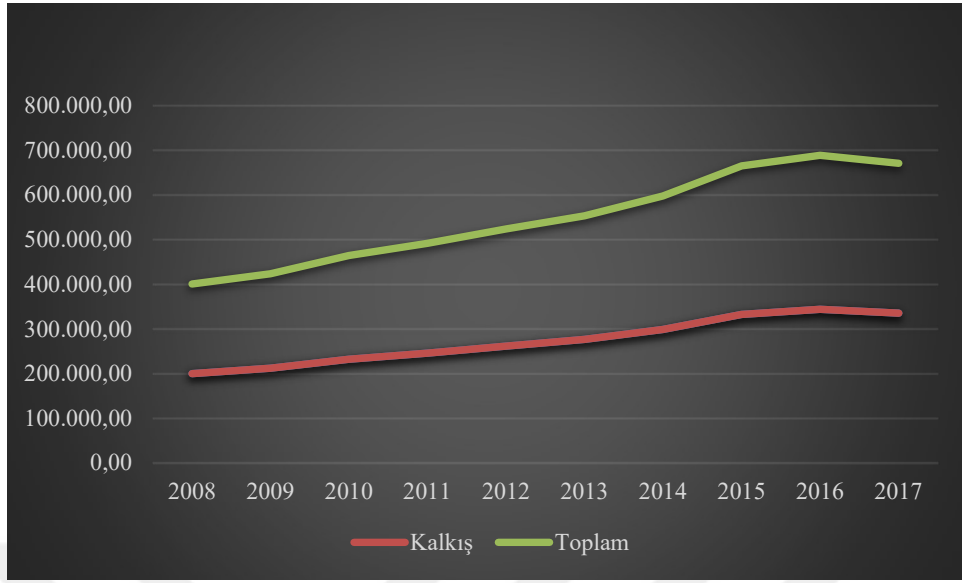
Tablo 33'e göre Dubai Uluslararası Havalimanı dünyadaki havalimanları içerisinde yolcu yoğunluğu olarak 3. sırada yer almaktadır.

Tüm bu bilgilere ek olarak son dokuz yıllık dönemde B.A.E havacılık sektöründe yaşanan yoğunluğu görebilmek açısından Tablo 34'te 2008-2017 arasında ülkedeki tüm havalimanlarından yapılan uçuş sayılarına yer verilmiştir. Buna göre ülkedeki uçuş sayısı %60 oranında artmıştır. Bu uçuşlar en çok Dubai Uluslararası Havalimanı'ndan gerçekleşirken, onu bu alanda Abudabi Havalimanı izlemektedir. Uçuş sayılarındaki artış durumu Grafik 17'den de net olarak görülmektedir.

Tablo 34. 2008-2017 Arasında B.A.E.'deki Havalimanlarından Gerçekleşen Uçuş Sayıları¹⁵⁸

2008-2017 Yılları Arasında B.A.E.'e Gerçekleşen Uçuşlar			
Yıl	Varış	Kalkış	Toplam
2008	200.483,00	200.488,00	400.971,00
2009	211.845,00	212.025,00	423.870,00
2010	231.974,00	232.132,00	464.106,00
2011	245.940,00	245.994,00	491.934,00
2012	261.887,00	261.912,00	523.799,00
2013	276.569,00	276.664,00	553.233,00
2014	299.054,00	299.048,00	598.102,00
2015	332.555,00	332.408,00	664.963,00
2016	344.570,00	344.441,00	689.011,00
2017	335.738,00	335.286,00	671.024,00

¹⁵⁸<https://www.gcaa.gov.ae/en/ePublication/Pages/OpenDataLibrary.aspx> (Erişim Tarihi:21 Ekim 2019)



Grafik 17. 2008-2017 Yılları Arasında B.A.E.'deki Havalimanlarından Gerçekleşen Uçuş Sayıları

B.A.E. havacılık sektörüne ilişkin tüm bu bilgiler ışığında, 1971 yılında kurulmuş ve henüz 50. kuruluş yılını kutlamamış bir ülkenin dünya havacılığında lider ülkeler arasına girmiş olması takdir edilecek bir durumdur, ülkede havacılıkta yaşanan bu gelişmeler sadece kendi sektörünü değil birçok alanı etkilemektedir. Şöyle ki; yeni açılan her havalimanı yeni iş gücü ihtiyacı doğurmaktadır, yeni iş alanları da sağlamaktadır. Bunun yanı sıra ülkeye gelen yolcu sayısının artması da ülke yerleşim planına etki etmekte, yeni otellere olan ihtiyaç artmaktadır. İşte tüm bunlardan yola çıkarak, ülkede havacılık sektörünü bu seviyelere ulaştıran yetkililerin bu alanın gelişmesi yönünde vizyonlarının açık olmasının yanı sıra, bu gelişimi başlatacak ana sermayenin de petrol gelirlerinden karşılanmış olması (özellikle ülkenin kurulduğu ilk dönemlerde) ve petrolden elde edilen kazançla havalimanı inşaatlarına başlanmış olması da çalışmanın vurguladığı ana noktayı sağlamlaştırmaktadır.

5.5. B.A.E. Şehir Planları ve Geleceğe Yönelik Projeler

Bu kısımda ülkedeki yerleşmenin gelişimi açısından geçmişten bugüne hazırlanan şehir planlarına ve de son dönemlerde önemi giderek artan akıllı şehir projelerine ile uzayda yaşam fikri üzerine kurulu projelere yer verilecektir.

5.5.1. Şehir Planları ve Değişim

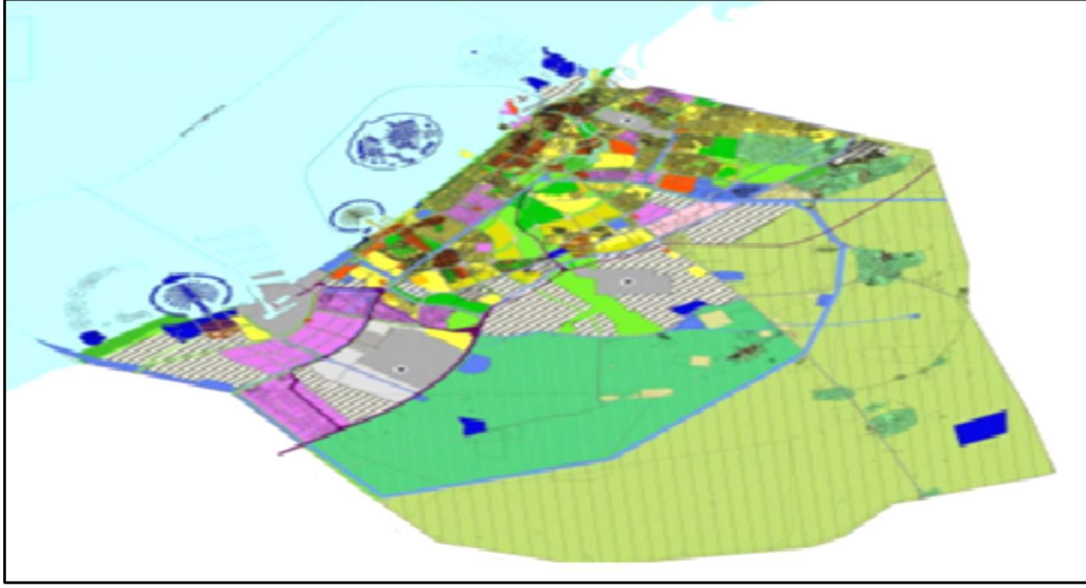
İngilizcede şehirleşme kelimesinin karşılığı olarak *urbanisation* kullanılmaktadır. Ancak konu B.A.E. olduğunda *urbanisation* terimi *dubaisation* olarak form değiştirmiştir. Dubai Emirliği'nin 1960'lardan sonra hem hızlı hem de sürekli bir değişim içine girmesi bu terimin ortaya çıkmasının ana sebebini oluşturmaktadır.

Bu nedenle, çalışmanın bu kısmında Dubai'yi bugünkü formuna ulaştıran şehir planlarına yer verilmiştir. 7 Emirlikten sadece Dubai'de değil diğer Emirliklerde de son 50 yılda şehir planları çizdirilmiş ve uygulamaya konmuştur, ancak bunlar arasında en bilinenleri Dubai'ye ait olanlardır.



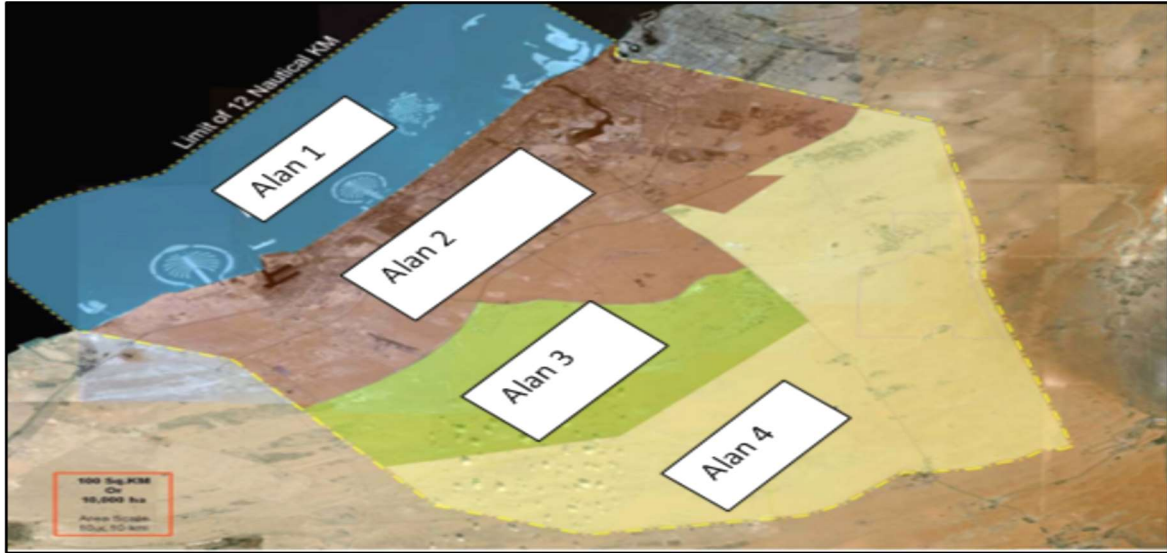
Şekil 11. 1960 Yılı Dubai Şehir Planı ¹⁵⁹

¹⁵⁹<https://dubaization.files.wordpress.com/2011/12/hmp1.jpg> (Erişim Tarihi:19 Aralık 2018)



Şekil 13. Dubai Urban Master Plan 2020 ¹⁶²

Şekil 13'te yer alan planda sarı alanlar ikametgahları, mavi alanlar turizm merkezlerini, pembe alanlar sanayi bölgelerini, kahverengi bölge metropolü, kıyıdan uzak yeşil kısım ise şehirleşmeden uzak olan bölgeyi işaret eder.



Şekil 14. Dubai Urban Master Plan 2020 Uydu Görüntüsü İle ¹⁶³

¹⁶²https://isocarp.org/app/uploads/2014/05/AfE_2012_-_Dubai_Municipality-_Planning_Department.pdf (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

¹⁶³<https://fahddawood.files.wordpress.com/2016/11/dubai2020-broshurea4-english24-4-2012.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

Şekil 14'den daha net bir şekilde görüleceği üzere, Alan 1 olarak geçen alan suni adacıkların olduğu lüks bölgedir. Alan 2 olarak adlandırılan bölge esas yerleşmenin olduğu ve mega projelerin hayata geçtiği metropol bölgedir. Alan 3 ve Alan 4 ise şehirleşme dışında kalan çöl ve benzeri (non-urban) alanlardır. Alan 3'te geleneksel deve-çöl sporları yapılıp, şehirleşme dışı yerleşimler görülebilirken, Alan 4'te çiftçilik faaliyetleri de görülebilmektedir.

Bugün artık ülkede yeni yapılan planlarda ekonomik fırsatların korunması, gelişme yönünde projelerin bir araya toplanması, altyapı hizmetlerinin optimizasyonu gibi ana amaçlar benimsenmektedir. Örneğin, 2021 yılı için açıklanan 2021 Dubai Plan'ın temaları mutlu yaratıcı ve güçlü insanların şehri, yaşamak, gezmek ve çalışmak için tercih edilen yer, global ekonominin merkezi, akıllı ve sürdürülebilir şehirdir.¹⁶⁴

5.5.2. Dubai Yapay Adaları

Özellikle zengin turistler için vazgeçilmez bir tatil yeri olan Dubai'de, daha fazla yaşam alanı ve turistik kıyı şeridine sahip olmak Dubai Şeyhi Al Maktoum'un bir idealiydi. Bu ideal çerçevesinde, 2001 yılında Dubai kıyılarında palmiye ağacı benzeri yapay adaların inşasına başlandı. Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki ünlü inşaat firması Nakhel adına, kıyı mühendisliği çalışmaları ile bilinen Almanya-Belçika merkezli müteahhitlik firması Van Oord- Jan deNul tarafından yapıldı. Ayrıca petrole dayanan bir zenginliğin gelecek yıllarda yitirilmesi tehlikesine karşın, böyle bir proje gelecek için de bir yatırımı temsil etmekteydi.¹⁶⁵

Palmiye Adaları (Palm Islands) olarak anılan bu yapılar, Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki Dubai kıyısında inşa edilen üç yapay adadır. Bahse konu bu üç ada, Palmiye Jumeirah, Palmiye Jebel Ali ve Deira'dır (Palm Jumeraih, Palm Jebel Ali, Palm Deira). Şu an için üçünden sadece Palmiye Jumeirah tam olarak tamamlanmıştır ve adından da anlaşılacağı gibi, bir hilal ile çevrili büyük bir palmiye ağacı şeklini taşımaktadır.¹⁶⁶ Dubai'de Palmiye Adaları projesi dışında bir de Dünya Takım Adaları (World Island) adlı diğer bir yapay ada projesi daha bulunmakta olup,

¹⁶⁴<https://www.dubaiplan2021.ae/wp-content/uploads/2016/06/DP2021Booklet-%D9%83%D8%AA%D9%8A%D8%A8%D8%AE%D8%B7%D8%A9%D8%AF%D8%A8%D9%8A-2021.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

¹⁶⁵<http://www.environmentandsociety.org/tools/keywords/dubai-palm-islands> (Erişim Tarihi: 05 Aralık 2019)

¹⁶⁶<https://ejatlas.org/conflict/palm-islands-uae> (Erişim Tarihi: 05 Aralık 2019)

dünyadaki her bir ülkeye karşılık gelecek şekilde küçük küçük adacıklardan oluşacak proje, su seviyesinin yükselmesi ve adaların sulara gömülme tehlikesinden dolayı atıl kalmıştır.

Dubai'deki yapay adalar projeleri arasında tam anlamıyla tamamlanan tek ada olan Palmiye Jumeirah, 16 yaprak ve hilal şeklinde 11 kilometre uzunluğunda bir dalgakıranla çevrili merkezi bir gövdeden oluşmak ve her iki yöne doğru 5x5 km alan kaplamaktadır. Adada 6 şeritli bir araç tüneli anakaradan ulaşım olanağı vardır, ayrıca bir transit monoray ulaşım hattı da ana omurgayı hilal ile birleştirir.¹⁶⁷



Foto 76. Palmiye Jumeirah 2019 ¹⁶⁸

Foto 76'dan Palmiye Jumeirah üzerindeki bağlantı yolları ve konutlar ile hilal kısmındaki ünlü Atlantis Oteli görülebilir. Palmiye Jumeirah'da dalgakıranların ve zeminin altına betonarme temel yerine kayalardan oluşan bir temel döşenmiştir. Bu kayalar, Hacer Dağları'nın dinamitle patlatılmasıyla elde edilmiş ve ada için 7 milyon ton kaya parçasından oluşan bir zemin hazırlanmıştır, ayrıca 'Rainbowing' adı verilen yöntemle GPS ile belirlenen alanlardaki kum,

¹⁶⁷<https://interestingengineering.com/7-curious-facts-about-dubais-palm-islands> (Erişim Tarihi: 08 Aralık 2019)

¹⁶⁸<https://www.emirates247.com/news/emirates/see-dubai-from-a-whole-new-point-of-view-240-metres-above-world-famous-palm-jumeirah-2019-07-03-1.686332> (Erişim Tarihi: 08 Ağustos 2019)

tarama gemileri ile denizin altından adalara doğru püskürtülmüştür. Bu yöntemle rainboring yani gökkuşağı isminin verilmesinin sebebi, püskürtme esnasında kumun havada gökkuşağı şekli almasıdır. Yapılan işin büyüklüğü şu şekilde daha iyi anlaşılabilir ki; bu yöntemle 1.2 milyar metreküp kum çıkarılmış olup, bu kadar kumla dünyanın etrafını 7 defa saracak 2 metre yüksekliğinde bir duvar örülebilir. Ayrıca, rainboring işlemi boyunca adanın şekli uydu vasıtasıyla mühendislerce takip edilerek vibro-sıkıştırma yöntemiyle kumun püskürtüleceği 560 hektarlık alan işaretlenmiş olup, bu sayede rainboring işlemi nokta atışı olarak başarıyla tamamlanmıştır.¹⁶⁹

Palmiye Jumeirah Adası toplamda 800 futbol sahası alanı büyüklüğünde olup, ayrıca adada dalgıçlar tarafından çokça tercih edilen yapay bir resif de bulunmaktadır. Palmiye Jumeirah'da İmza Villaları, Canal Cove Town Evleri ve Bahçe Evleri olmak üzere üç tip villa bulunmakta olup, lüks villalar dışında ada üzerinde çeşitli oteller, restoranlar ve plajlar da yer almaktadır.¹⁷⁰

İlk başta çevreciler projenin yerel deniz yaşamını mahvedeceği üzerinde yoğunlaşmışlardı, ancak çalışma bittiğinde deniz yaşamının beklendiği oranda bozulmadığı ve dalgakıranın deniz yaşamı için en büyük yapay resif haline geldiğini iddialarından hareketle, Şeyh Al Maktoum her biri bir öncekinden daha büyük olacak diğer iki adayı da inşa etmek istedi. Ancak, diğer adaların inşa süreci, projelerin aşırı maliyetli olması ve hali hazırda başlanan projelerin maliyetlerinin bir dönem Emirliği finansal açıdan zorlu bir sürece sokması, ayrıca adaların inşasına yönelik yapılan çeşitli eleştiriler nedeniyle Palmiye Jumeirah kadar başarılı olamadı.¹⁷¹

Bununla beraber, çevreciler, yapay adaların ekosisteme verdiği zararların net bir şekilde ortaya konulması konusunda bilimsel raporlama ve izleme eksikliği olduğuna vurgu yapmaktadırlar. Balıkların yeni ortama uyum sağladığını söyleyen iddialara karşılık olarak, uyum sağlayan türlerin daha önce var olan aynı türler olmadığı iddiaları da mevcuttur. Dahası 2001'de inşaatın başlamasından bu yana kıyılardaki mercan resiflerinin %70'inin yok olduğu, devam eden projelerle de tamamen yok olacağı bazı ekolojik raporlarda dile getirilmektedir. Projeye karşı olanların iddialar arasında; yapay adaların inşasının ekolojik sisteme vereceği zararın yanı sıra, anakara plajlarını aşındırabileceği ve oluşacak çökmelerle arazi kaybına yol açacağı, bazı

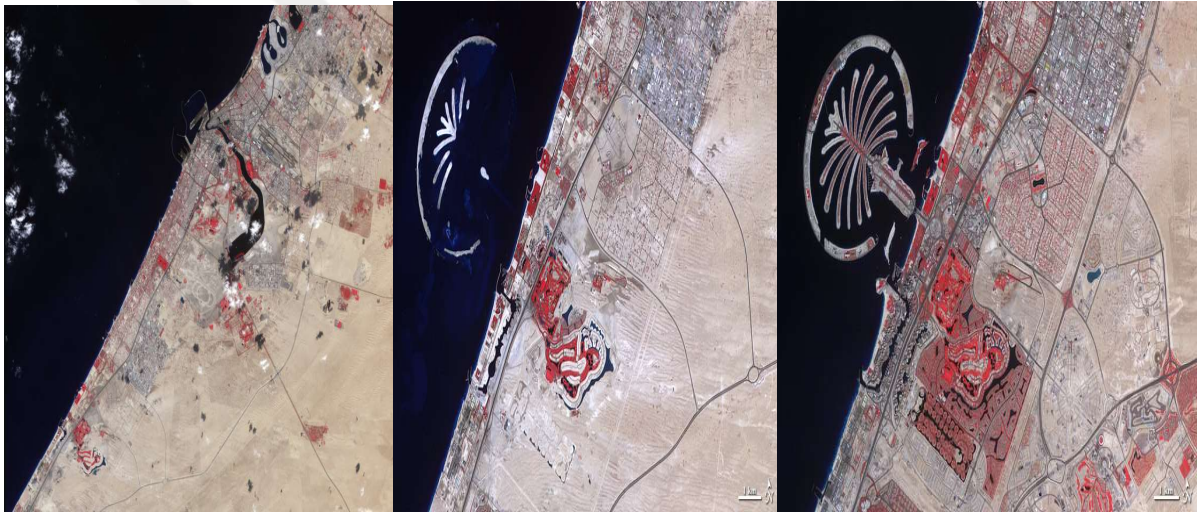
¹⁶⁹<http://structpedia.com/palmiye-adalari-ve-yapim-sureci/> (Erişim Tarihi: 08 Aralık 2019)

¹⁷⁰<https://muhendisce.com/palmiye-adalari-dubai/> (Erişim Tarihi: 09 Aralık 2019)

¹⁷¹http://www.wermac.org/civil_eng/palm_island_dubai.html (Erişim Tarihi:12 Aralık 2019)

noktalarda ise kumsallarda kum birikmesine neden olacağı, inşaat tekniğinde kullanılan kumların deniz suyunda bulanıklığa yol açacağı ve adadaki kanalizasyon sisteminde er ya da geç sorunlarla karşılaşılacağı bulunmaktadır.¹⁷²

Projenin başlangıcında 1.8 milyar \$' a mal olacağı ve Dubai için 520 km'lik ekstra bir sahil şeridi sağlayacağı ifade edilmesine karşın, proje maliyeti belirlenen tutarı oldukça aşmış olup, yarıda kalan projeler de düşünüldüğünde şu an için istenen uzunlukta ekstra sahile ulaşılamamıştır. Lansman ve yapım aşamasında dünyanın sekizinci harikası, asrın projesi gibi tanımlarla da adlandırılan Dubai yapay adalar projesinin yüksek maliyetleri, ekolojik açıdan yarattığı sorunlar karşısında turistik kazanımları ile ülke için tam bir kazanç olup olmadığı ilerleyen yıllarda daha net anlaşılacaktır.



2000 Yılı

2002 Yılı

2011 Yılı

Foto 77. Nasa'nın Palmiye Jumeirah'a Ait Görüntüleri¹⁷³

Nasa tarafından sunulan Foto 77'de yer alan uydu görüntülerinden 2002 yılında adanın inşaatına dair görüntülerin belirginleştiği, 2011 yılında ise artık adanın tamamen görünür hale geldiği bunun yanı sıra hem kıyıda hem de iç kesimlerde yerleşmenin yoğunlaştığı anlaşılmaktadır.

¹⁷²<https://www.nature.com/news/gulf-ecology-hit-by-coastal-development-1.9374> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2019)

¹⁷³<https://earthobservatory.nasa.gov/world-of-change/Dubai/show-all> (Erişim Tarihi: 10 Ağustos 2019)



Foto 78. Nasa'nın Dubai Kıyılarına Dair Uydu Görüntüsü-2019 ¹⁷⁴

Foto 78'de ise 2019 yılında Dubai kıyılarını gösterir bir uydu görüntüsü yer almakta olup, bu görüntüden sol başta Palmiye Jebel Ali, ortada Palmiye Jumeraih ve sonrasında Dünya Adaları ve en sağ kısımda ise başlangıçta Palmiye şekli ile inşa edilmesi planan ama sonra şekli değiştirilen Deira Adası görülebilir.

5.5.3. Masdar City Projesi

B.A.E. yöneticileri tarafından benimsenen bu yeni amaçlar doğrultusunda şehircilik ve yerleşme anlamında artık sadece mevcut/hali hazırda kullanılan şehirlerin planları üzerinde yapılan ve yapılacak güncellemeler yetersiz görülerek daha ileri bir adım olarak yeni nesil akıllı şehir inşası gibi projeler benimsenmeye başlanmış olup, bu projelere bir örnek Abu Dabi'deki Masdar City'dir.

¹⁷⁴<https://www.nasa.gov/image-feature/the-world-islands-palm-jumeirah-and-palm-jebel-ali-off-the-coast-of-dubai> (Erişim Tarihi: 08 Ağustos 2019)

Masdar City projesi, Masdar Şehri, nötr karbon ve sıfır atık ile en gelişmiş teknolojileri geleneksel Arap yerleşim ilkeleriyle harmanlayarak çölde yeni bir hayat kurmayı amaçlamaktadır. 640 hektarlık bu proje, Abu Dabi hükümeti tarafından petrolün dışında bir yaşam kurmak ve yenilenebilir enerji ve temiz teknoloji çözümlerinin geliştirilmesini ilerletmek için ortaya atılan Masdar Girişiminin önemli bir parçasıdır. Şehir, sokaklarında fosil yakıtlı araçlar olmadan yaşanılan dünyada ilk modern yaşam alanı olacaktır ve de şehrin, enerji üretimi için yeni fikirlerin geliştirilmesinde en yüksek uzmanlık seviyesine sahip bir merkez haline geleceği düşünülmektedir.

Dahası, bu projeden elde edinilen bilgi, Abu Dabi sürdürülebilir yapılaşmaya dair derecelendirme sistemi olan Estidama'nın geliştirilmesine de ön ayak olmuştur. Şehirde Uluslararası Yenilenebilir Enerji Ajansı'nın (International Renewable Energy Agency-IRENA) merkezini ve yeni Masdar Enstitüsü binası da yer almaktadır. Şehrin gölgeli caddeleri ve avluları yayalar için iklimsel uç noktalardan korunaklı çekici bir yürüyüş ortamı sunmaktadır. Ayrıca şehri kaplayan topraklardaki rüzgar ve fotovoltaik güneş panelleri sayesinde şehir kendi kendine yetebilen enerjiyi sağlayabilecektir. Masdar'ın tasarımı, bulunduğu yere ve iklime özel planlanmış olmasına karşın, temel prensipler dünyanın her yerinde uygulanabilir. Bu anlamda, aslında geleceğin sürdürülebilir şehri için bir taslakta sunar.¹⁷⁵

Mimarlar, trafik planlamacıları, altyapı ve yenilenebilir enerji sistemleri mühendisleri ve iklim mühendislerinden oluşan tasarım ekibi ile Abu Dabi'de Foster ve Partner tarafından Abu Dhabi Future Energy Company için tasarlanan ilk etapta 50.000 kişiye sunulan barınma olanağı ile altı kilometrekarelik bu şehirde sıfır karbon sıfır atık ile sürdürülebilir bir yaşam sağlamak amaçlanmaktadır.

Projenin ayırt edici özelliklerden biri de WWF (World Wildlife Fund) One Planet Living sürdürülebilirlik standartlarına uyma konusundaki performansının bağımsız ve kamusal olarak doğrulanmasıdır. Bir diğeri ise, projenin sadece mevcut bölgesel biyolojik çeşitliliği korumakla kalmayacak aynı zamanda onu da geliştireceğinin taahhüdüdür. Ayrıca şehirdeki Masdar Bilim ve Teknoloji Enstitüsü de bu anlamda yenilenebilir enerji stratejileri ve bileşenleri konusunda dünyanın önde gelen araştırma ve geliştirme merkezlerinden biri olarak tasarlanmıştır ve laboratuvarları ve hafif sanayi üretim tesisleri ile B.A.E.'nin yenilenebilir enerji teknolojilerine

¹⁷⁵<https://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-city/> (Erişim Tarihi: 25 Haziran 2019)

odaklanan bir teknoloji ihracatçısı ülke olarak petrolden sonraki döneme hazırlaması yaklaşımını da yansıtır.¹⁷⁶



Foto 79. Masdar City'den Görüntüler¹⁷⁷

Foto 79'da Abu Dabi'de kurulan Masdar City den görseller yer alır, burası tamamen yeşil yaşam odaklı, sıfır karbon salınımı felsefesi ile kurulan ve kısmen yaşamın başladığı akıllı bir şehirdir.

¹⁷⁶<https://transsolar.com/projects/masdar-city> (Erişim Tarihi: 23 Haziran 2019)

¹⁷⁷<https://gaiadergi.com/masdar-dunyanin-ilk-sifir-karbon-salimina-sahip-sehri-olacak/> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)



Foto 80. Masdar City İnşaatı Görseli 2012 ¹⁷⁸



Foto 81. Masdar City İnşaatı Devam Ederken ¹⁷⁹

Foto 80 ve 81'deki inşaat görüntülerinden görüleceği üzere, çölün ortasında bir akıllı şehir yapmak amaçlanmış olup, ülke yönetimi yaklaşık 20 milyar \$'a mal olacağı ve 2020'de tamamlanacağı söylenen böyle bir proje şehrine kavuşma amacıyla elde olan maddi olanakları kullanmaktan kaçınmamışlardır.

¹⁷⁸<https://www.borntoengineer.com/masdar-city-ultimate-experiment-sustainable-urban-living-stack-birmingham> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)

¹⁷⁹<https://www.kues-magazin.de/masdar-city-die-erste-solare-stadt-der-welt/> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)



Foto 82. Masdar City Tamamlanmış Hali Tasarım Görşeli ¹⁸⁰

B.A.E.'de şehirleşme adına çok önemli bir yatırım olan Masdar City tamamladığında, dünyadaki akıllı şehir projeleri arasında ön sıralarda, Foto 82 ve Foto 83'de yer alan planan son haline ilişkin görseller hayata geçip, tam olarak kullanılabilir hale ulaştığında dünyadaki akıllı şehir projeleri arasında belki de birçok açıdan başat olarak anılacaktır.



Foto 83. Masdar City İç Mekan Görüntüsü ¹⁸¹

¹⁸⁰<http://www.arkitera.com/haber/5210/gelecegin-kenti--masdar-city> (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018)

¹⁸¹<https://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-city/#gallery> (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018)

5.5.4. Mars'ta Yaşam Planı Üzerine

Yerleşim söz konusu olunca Masdar City gibi akıllı şehir projeleri dışında B.A.E. yönetimi için önemli olan bir diğer konuda uzayda yaşam araştırmalarının desteklenmesidir. 2117'de Mars'ta kurulması planlanan yaşam alanında B.A.E. mutlaka kendine yer bulmak istiyor, bu nedenle ülkedeki uzay araştırmaları ve uzayda yaşam için simülasyon örneği olabilecek her türlü projeye çok önem verilmektedir.

Masdar City Planın ötesine geçen bir diğer adım olarak; ülkenin 2030-2117 arası gelişim süreci için açıklanan planlar vardır örneğin; B.A.E. Centennial Plan 2071 de, ülkenin itibarını ve yumuşak gücünü güçlendirmek için uzun vadeli hükümet çalışmalarına dair net bir harita sunulmaktadır. Buna göre de, B.A.E., Dubai'nin enerjisinin yüzde 75'inin temiz kaynaklardan üretileceği Dubai Temiz Enerji Stratejisini başarıp Dubai'yi 2050'lere kadar dünyadaki en az karbon kaplayan kent olan şehir haline getirmeyi amaçlıyor. Ayrıca Fujera 2040 Planı'na göre de 2040 yılına kadar Fujera'da yarım milyonu aşması beklenen nüfusunu karşılayabilmek için konut ve ulaşım altyapısı tesislerinin geliştirilmesine odaklanılarak belediye karayolu iyileştirmeleri yapılıp, yeni limanlar ve konut ve sağlık tesisi kompleksleri inşa edilmiş olacaktır.

Tüm bunların ötesinde, B.A.E., Mars'ta 2117 yılına kadar ilk yaşanabilir insan yerleşimini kurmayı planlıyor. Bu kapsamda, Dubai Emiri Şeyh Muhammed Bin Raşid Al Maktoum, Mars 2117 projesinin B.A.E.'nin bugün diktiği bir tohum olduğunu ve gelecek nesillerin faydalarını elde etmesini beklediğini belirterek projeye önderlik etmek ve 100 yıllık bir plan hazırlamak için Muhammed Bin Raşid Uzay Merkezi'ne direktifler vermiştir. Böylelikle, Merkezin planı uzmanlaşmış ulusal kadrolar hazırlama ve uzay bilimleri, yapay zeka, robotikler ve ileri uzay teknolojileri alanlarında yetenekleri geliştirmeye odaklanma olacaktır. B.A.E. bu vizyonu ile, dünyadaki uzay bilimlerine yatırım yapan ilk dokuz ülke arasındadır.

Mars 2117 Stratejisi doğrultusunda, B.A.E.'nde Mars Bilimsel Kent adı verilen bir bina kompleksi inşa edilecek ve burada gıda, enerji ve su laboratuvarları, tarımsal testler ve gelecekte gıda güvenliği ile ilgili çalışmalar yapılacaktır, ayrıca yine Mars Bilimsel Kentinde, gelişmiş 3D baskı teknolojisi ve ısı ve radyasyon yalıtımı ile kızıl gezegenin arazi ve zorlu

ortamına uygun oluşturan bir laboratuvar da olacaktır ve bu simülasyon ortamında bir yıl boyunca bilim adamı ve astronot ekibi yaşayacaktır.¹⁸²

Henüz Mars'a gidemiyoruz, öyleyse neden Mars'ı Dünya'ya getirmiyorsunuz? fikrini benimseyerek Dubai yakınlarındaki çölün ortasında Mars'ın koşullarını taklit edecek olan Mars Bilim Kenti, Dubai yakınlarındaki çölde yaklaşık 177.000 m² (yaklaşık 2 milyon square feet) bir alanı kaplayacak şekilde düzenlenmiştir ve tesisin çoğu cam kubbelere olacaktır. Dünya'da Mars'taki yaşamın simülasyonunu yapmak yeni bir şey değil; bilim adamları Hawaii ve Antarktika dahil olmak üzere uzak destinasyonlarda kamp yaparken bunu yapıyorlar, Dubai'de yeni açılacak bu kentte farklı olarak tesisin en azından bir kısmı halka açık olacak. Tesise dair tasarımlarda bir sinema salonu ve müzeye de yer verildiği görülmektedir. Bu kent için 136 milyon dolarlık bir bütçe ön görülüyor. Açılış tarihi ise şu an yapım aşamasında olduğu için belirsizdir. Dubai'nin Mars 2117 Stratejisi'nde yer alan Bilim Kenti dışında bir başka adım ise Temmuz 2020'de piyasaya sürülecek ve 2021'de Mars'a ulaşacak olan Hope (Umut) uzay aracıdır. Hope, Mars çevresindeki atmosferi inceleyecektir.¹⁸³

B.A.E.'nden bilim adamları ve mühendisleri ile birlikte Danimarkalı mimar Bjarke Ingels'in tasarladığı bir dizi fütüristik kubbeden oluşacak olan Alcatraz Adası'nın yaklaşık iki katı büyüklüğünde bir alan sahip olacak kent için Dubai Emiri Al Maktoum 'olağanüstü bir ulusal proje' ifadesini kullanmış olup, şu aşamada sadece fen bilimleri açıdan önem arz eden bir proje görünümünde olan bu bilim kenti uzun vadede B.A.E. için Mars'ta kurulacak koloniler hakkında fikir sahibi yapacaktır. İlk etapta bu bilim kentinin neyi ne kadar yapabileceği konusunda (oksijen üretilmesi- Mars'taki radyasyon koşullarına maruz kalma gibi konularda) sınırlamalarla karşılaşılsa da, Mars'taki ortamı mümkün olan en iyi şekilde taklit edebilecek Foto 84'te de görseli yer alan bir simülasyon ortamının oluşması için çalışmalar yürütülecektir.¹⁸⁴

¹⁸²<https://government.ae/en/more/uae-future/2030-2117> (Erişim Tarihi: 03 Temmuz 2019)

¹⁸³<https://www.newsweek.com/uae-building-fake-martian-city-desert-674268> (Erişim Tarihi: 06 Temmuz 2019)

¹⁸⁴<https://www.sciencealert.com/to-prepare-for-mars-the-uae-is-building-a-simulated-martian-city-on-earth> (Erişim Tarihi: 04 Temmuz 2019)



Foto 84. 2117 Yılı Mars'ta Yaşam Simülasyonuna Dair Görselel ¹⁸⁵



¹⁸⁵<https://www.arabianbusiness.com/industries/transport/379620-uae-set-to-build-136m-city-to-replicate-life-on-mars> (Erişim: 17 Aralık 2018)

BÖLÜM 6: BULGULAR

Bu bölümde çalışmanın ana problemine yanıt aranırken üzerinde durulan temel sorular tek tek irdelenerek, bu sorulara cevap verilmiş ve böylece çalışmanın sonucuna da ulaşılmıştır.

Dünya tarihinde petrolün önem kazanması hangi olaylara bağlıdır?

Petrol teknik anlamda kendine özgü bir koku taşıyan, 0,80-0,95 arası yoğunlukta hidrokarbonlardan oluşan rafine olmamış koyu renkte doğal mineral yağ olarak tanımlanabilmektedir. Tarihçesi millattan öncelere dayanan petrolün bugün bilinen anlamıyla kullanılmaya başlaması, 1838 yılında Fransa’da Selligue’in bir tür kömür tipi kayaç olarak bilinen bitümlü şistlerden sentetik petrole ulaşması, 1848 yılında James Young’un kömürden gazyağı üretmek amacıyla petrolü kullanması ve 1859 yılında ABD Pennsylvania Titusuille de Darke tarafından ilk petrol kuyusundan ham petrol keşfiyle olmuştur. İlk petrol üretimi ise 27 Ağustos 1859’da Kolonel Drake adlı bir işadami tarafından yapılan sondaj ile gerçekleştirilmiş olup, Kolonel Drake yaptığı sondaj ile günde 30 varil ham petrol elde etmiştir. Kuyu delme yönteminin keşfi petrol sanayisi için çok önemli bir adım atılmış ve petrol çağına girilmiştir. Sonrasında ABD’de birçok petrol şirketi kurulmuş ve bazıları çok uluslu petrol şirketlerine dönüşmüştür.

Dünya petrol tarihçesini ele alınıp, bu konuda yazılmış kaynaklar incelendiğinde özellikle belli önemli olaylar ve tarihler üzerinde durulduğu görülmektedir. Bu noktada, petrolün bulunup ve öneminin anlaşılır hale geldiği 1800’lerin ortası ile 1960’lara kadar geçen yaklaşık 100 yıllık dönem ‘başlangıç dönemi’ olarak adlandırılırsa, 1960’lar ve 2000’lerin başına kadar olan dönem ise gelişme dönemi ya da yaşanan olaylar dikkate alındığında ‘sıcak dönem’ diye ifade edilebilirken, 2000’ler ve özellikle de 11 Eylül 2001 ve sonrasında günümüze kadar geçen kısma ise küreselleşmenin etkisi altındaki ‘yeni dönem’ denilebilir. Başlangıç Dönemi’nde Standart Oil firmasının ABD’de bulunan rezervleri kontrol altına alması, 1929 yılı Büyük Ekonomik Buhranı, Ortadoğu’da petrol kuyularının açılması, petrolün yakıt olarak ulaşım araçlarında kullanılmaya başlaması önemli konular arasında sayılabilirken, Gelişme Dönemi’nde 1970’li yıllardaki Arap-İsrail Savaşları, 1990 yılındaki Irak’ın Kuveyt işgali ve sonrasında yaşanan Körfez Krizi, Yeni Dönem denen küreselleşme hareketlerinin etkili olduğu

dönemde ise ABD'ye yönelik 11 Eylül saldırısı ve dünyada yeni petrol yataklarının keşfi önemli olaylar arasında sayılabilir.

Hangi olaylar petrol ile Ortadoğu'yu özdeşleşen bir konu haline getirmiştir?

Dünyada petrolün en çok bulunduğu yer Ortadoğu'dur. Petrol rezervinin bu denli fazla olması sebebiyle bölge Dünya'daki güçler tarafından 1910'larda ilk kuyular açıldığından bu yana dikkat çeken bir yer haline gelmiştir.

Dünya üzerindeki toplam 1729,8 milyar varil miktarlık petrol rezervinin % 48,3'lük kısmını Ortadoğu ülkeleri barındırırlar. Bölgenin bu özelliğinden dolayı İngilizler başta olmak üzere Batılı Devletler Ortadoğu'da petrolün bulunması ve çıkarılmaya başlanmasından bu yana bölgede bu konuda etkin olma çabası içine girmişlerdir. Ancak bu durumu fark eden İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan ve bölge dışından büyük rezerv sahibi ülke Venezuela bir araya gelmiş ve dönemin petrol üretimini kontrol eden uluslararası şirketlerine (Seven Sisters) tepki olarak 1960 yılında "OPEC'i (The Organisation of The Petroleum Exporting Countries-Petrol İhraç Eden Ülkeler Organizasyonu)" kurmuşlardır. Ancak bu organizasyon kurulduktan sonra yaşanan 1973 Arap Petrol Ambargosu, sonrasında 1979 İran Devrimi, 1990 Körfez Krizi gibi olaylar OPEC politikalarını da etkilemiştir. Bugünün küresel koşullarına bakıldığında ise OPEC'in kuruluşundaki temel amaç olan petrol konusunda üye ülkelerde fiyat istikrarını ve üretimin düzenlenmesini sağlayacak bir sistem geliştirilmesi hususuna olan bağlılık artık eskisi kadar hissedilmemektedir.

2000'lerin başından bu yana ise Irak'a yapılan ABD müdahalesi, Arap Baharı, Suriye'de Savaş, Basra Körfezi ülkelerini arasında yaşanan kriz ve bu duruma ABD'nin tavrı gibi tüm bu yaşananlar bölgedeki petrolün varlığı ile yakından bağlantılıdır.

Özetle, petrol üreticisi ülkeler ülkelerinin kalkınmasını petrole bağladıkça, bu yolla elde ettikleri geliri arttırmak için de dönem dönem fazla petrol üretimi yolunu seçmekte, bir enerji kaynağı olarak petrolün taşınması-depolanması-işlenmesinin kolay olmasının da bunun üzerinde büyük etkisi olmaktadır.

Ortadoğu’da yerleşme kavramının genel özellikleri nelerdir?

Dünya tarihi üzerinde insanların yerleşik hayata geçişi konusu incelendiğinde Ortadoğu’da yer alan Nil ve Mezopotamya havzaları bu konudaki en önemli yerler arasındadır. Yine insanlık tarihinde yerleşik hayatla ve medeniyete katkıları ile bilinen Asurlular, Sümerler, Babiller, Akadlar gibi uygarlıklar da Ortadoğu’da kurulmuştur.

Bugün Ortadoğu olarak bilinen saha jeomorfolojik olarak Yüksek Saha, Ara Bölge ve Alçak Bölge diye 3’e ayrılır ve yerleşme açısından nüfus en çok Yüksek Saha ve Ara Bölge’de yoğunlaşmaktadır, çünkü bu kesimlerde insan yaşamı için daha elverişli ortamların yer aldığı görülür. Alçak saha ise tamamen kuraklığın egemen olduğu çöllerdir ki, bu alanlar nüfustan yoksun yerlerdir. Bu nedenle, nüfus sıcaklığın, yağışın ve toprak şartlarının hayatı sürdürmeye uygun olduğu yerlerde yoğunlaşmıştır. Buna göre; kıyılarda, büyük akarsuların vadi boyları ve yer altı suyunun bol ve yüzeye yakın olduğu alanlarda nüfus yoğunudur. Buralara örnek olarak Türkiye’den Marmara, Karadeniz, Ege kıyıları ile Doğu Akdeniz kıyı kesimi, ayrıca Basra Körfezi ve Hazar Denizi kıyıları ve Fırat-Dicle nehirlerinin vadi kesimleri ile Mezopotamya bölgesi verilebilir.

Ortadoğu’da yerleşmelerin gelişim evreleri nasıl oluşmuştur?

Bilindiği üzere, Ortadoğu yoğunlukla çöllerle kaplı ve yerleşmeye uygun olan yerlerin sınırlı olduğu bir coğrafyadır. Bundan dolayıdır ki, sulak arazi ve tarıma elverişli alanların oldukça kısıtlı olduğu Arap Yarımadası diye anılan bölgede göçebelik sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Buna göre Ortadoğu’da yerleşme denilince göçebelik- yarı göçebelik- yerleşik düzen şeklinde bir üçleme ile konu ele alınabilir. Örneğin Irak’ta göçebelik önemli yer tutar, Irak göçebeleri eskiden kalma kabile yaşantılarından vazgeçmemişlerdir. Bunun yanı sıra bölgede bir de yarı göçebelik diye bir kavram vardır ki, buna da en iyi örnek Zağros dağlarındadır. Buradaki insanlar kışın hayvanları ile beraber meskenlerde konaklar, ilkbaharda ise yaylalara çıkarlar. Yerleşik düzen ise bugünün Ortadoğu şehirlerine karşılık gelir.

Bölgedeki yerleşme konusu ele alındığında yerleşik yaşam ve göçebe yaşam gibi bir sınıflama yapılması dışında, Modern Ortadoğu’da şehir yaşamı ile geleneksel Ortadoğu’daki yerleşme

şekli gibi bir ayırım da yapılabilir. Bu kapsamda; geleneksel Ortadoğu'ya bakıldığında yerleşme açısından 'kabile-köy-şehir' üçlemesi gibi bir sınıflama vardı. Bu sınıflamada; kabile kelimesi Arabistan'da ve Suriye'deki çöllerde yaşayan bedevileri çağrıştırırken, köyler ise su kaynağına yakın ya da suyun çark ya da yatay şekilde inşa edilmiş tünellerle edinildiği ve sıklıkla Hazar Denizi, Karadeniz, Akdeniz kıyılarında ve yüksek sahada karşılaşılan genellikle küçük olan yerleşimlerdi. Şehirler ise cami, çarşı, dar sokaklar ile konutların bulunduğu yerleşimlerdi.

Modern Ortadoğu denildiğinde ise 1970'lerden sonra bu topraklarda karşılaşılan tabloyu ele almak gerekir. Özellikle, 1950'lerde ve 1960'larda bölge ülkelerinde petrolün hızla keşfedilmeye başlamasıyla petrol sahibi ülkelerde çalışacak nüfusa oldukça ihtiyaç duyulmaya başlandı. İşte bu durumla birlikte, şehirde yaşamak cazibeli bir hal aldı ve yerleşme açısından çekici güç olarak nitelendirildi, kırsal hayattaki koşulların zorluğu ve yaşam standartlarının insanlar için bir süre sonra yetersiz gelmesi şehre yerleşmek için bir itici güç haline aldı. Bu durumda, yerleşmedeki pull&push faktörleri olarak bilinen itici ve çekici güçlerin etkisi kavramının bölgede petrolün keşfinden sonra kuvvetle hissedildiği göstermektedir.

Hızlı nüfus artışı, kırdan şehre göç gibi sebepler, şehirlerin yapısını da etkiledi. Şehir merkezlerinde yaşamaya olan ihtiyaç artınca şehirlerin mimarisi de o ölçüde değişti. Ulaşım araçlarıyla rahat seyahat edilebilecek daha büyük caddelere, daha çok sağlık ve eğitim kurumlarına ihtiyaç duyuldu. Bugüne bakıldığında ise tüm Ortadoğu'da olmasa bile B.A.E., Katar, Kuveyt, Bahreyn gibi özellikle Basra Körfezi ülkelerinde olmak üzere ileri seviyede bir şehirleşme olduğu görülür.

B.A.E. 'nin petrol gelirlerinin ülke gelirleri arasındaki yeri nedir?

Ülkede serbest piyasa ekonomisi hakim olup, ekonomik anlamdaki zenginlik yoğunlukla petrolün ihraç edilmesine dayanır. 1970'lerde 14 milyar \$ civarında olan Gayri safi yurt içi hasıla (GSYİH), 2017 yılında 380 milyar \$'ı aşmıştır. GSYİH'daki bu artış temelde ülkedeki petrolün ihraç edilmesine dayanmaktadır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki; son yıllarda ise gelişen ülke koşullarında artan turizm ve inşaat gibi diğer hizmet sektörlerinden gelen gelir de petrol gelirleri ile başa baş hale gelmiştir. Tabii bunda dünyadaki finansal kriz, ülkenin en önemli petrol ithalatçılarından Çin'de ekonominin durgunlaşması ve 2014 yılının ortasında başlayan uluslararası piyasalardaki petrol fiyatlarında yaşanan %50 oranındaki düşmenin etkili

olduğu bilinmekle birlikte, ham petrol gelirlerinin bir süre daha toplam ihracat gelirleri içindeki %30'lara varan yerini koruması beklenmektedir. Çalışma içerisinde Tablo 8'de bu duruma dair yıllık verilere de yer verilmiştir.

Tablo 21'e göre 2000 yılından 2010'ların başına kadar ülkedeki tüm kamu gelirleri içerisinde petrol ve doğal gazdan gelen gelirler %40'a yakın bir bölümü oluşturuyordu. Bugün artık B.A.E. hükümetinin ekonomiyi çeşitlendirme konusundaki yoğun çalışmaları sonucunda bu oran nispeten düşerek %20'lere gerilese bile günümüzde hala petrol ülkenin ekonomisi için bir taşıyıcı kolon görevi gördüğü ve onunla bağlantılı diğer sektörlerinde petrolde yaşanan dalgalanmalardan yoğun bir şekilde etkilendiğini söylenebilir.

Örneğin, petrol üretiminden onunla bağlantılı olarak imalat sanayinin en önemli alt sektörleri plastik ve kimyasal madde üretimi, bununla birlikte özellikle tekstil, gıda işleme, mobilya, alüminyum, demir-çelik, seramik, çimento gibi sektörler de etkilenmektedir.

Tüm bunlardan hareketle, ülkede petrolden elde edilen gelir kalkınma sürecini desteklemiş ve bunun sonucunda da ekonomik faaliyetler çeşitlenmiş ve petrol dışında da gelir kaynakları ortaya çıkmıştır.

B.A.E.'nde petrol gelirleri nasıl kullanılmaktadır?

B.A.E. dünya üzerindeki kanıtlanmış petrol rezervlerinin yaklaşık %6'sına sahip bulunmaktadır. Ülkede petrol ilk defa 1958 yılında Abu Dabi'de, ardından 1966 yılında da Dubai'de keşfedilmiştir. Daha sonraki yıllarda Şarjah ile Resul Kayme Emirlikleri'nde de küçük rezervler bulunmuştur. Ülkede hem petrolün üretimi hem de sahip olunan rezervlerin miktarı açısından Abu Dabi Emirliği 1. sırada yer alır (B.A.E'deki petrol rezervlerinin %90'dan fazlası Abu Dabi'dedir).

B.A.E. Yönetimi 1960'lardan itibaren petrolden elde ettiği geliri özellikle inşaat, havacılık, turizm, hizmet sektörü, otomotiv ile finans gibi sektörlerle yatırım yaparak kullanmıştır. Örneğin günümüzde yine bu fikirle "Abu Dhabi 2030 Planı" çerçevesinde 200 milyar \$ lık yatırım planlanmaktadır.

Böylelikle, son yıllarda B.A.E.' de ülke gelir kaynaklarını çeşitlendirmeye (sadece petrol gelirlerine bağlı kalmamaya) yönelik devlet politikaları ve özel sektörün canlılığı sonucunda petrol-dışı gelirlerin milli gelirdeki oranı yıldan yıla artmaktadır. Tablo 18 , Tablo 20 ve Tablo 21'de bu duruma ilişkin sayısal verilere de yer verilmiştir.

Özetle, petrol ve doğal gaz B.A.E. ekonomisinin dayanak noktasıdır. Ülkedeki en önemli petrol üreticisi Abu Dabi'dir. Ülkede petrolün dışında petrokimya ve petrol türevi hammaddelerin kullanıldığı sanayi ve doğal gaz ihracatı da gelişmiştir. Abu Dabi ve Dubai dışında, Şarjah ve Resul Kayme bölgelerinin de ülkenin petrol üretimine katkıları vardır. Bunun yanı sıra, petrol rezervleri daha az olan Emirlikler ticaretle ve yoğunlukla da re-eksport (yeniden ihracat: ithal edilen malın başka bir ülkeye ihracı) ile ilgilenirler. Federal hükümet, Abu Dabi ve Dubai gibi maddi durumu iyi olan emirliklerden, daha yoksul olan emirliklere kaynak aktarımı yaparak, emirlikler arasındaki ekonomik eşitsizlik durumunu bir nebze de olsa dengelemeye çalışır. Ülkede petrol dışında dış ticaret, havayolları, turizm ve finansman gelirleri de önemli yere sahiptir. Bunların yanı sıra son dönemlerde, ülke ekonomisinde alüminyum sanayinin yükselişi ile yerli ve yabancı alıcıların ilgilenmekte olduğu taşınmaz gayrimenkul alanı göze çarpar. Ülkedeki tüm bu sektörlerin gelişmesindeki itici güç ise 1960'lardan beri petrol olmuştur.

B.A.E'de petrol gelirlerinin kullanımı nüfus yapısı ve gelişimini nasıl etkilemiştir?

Petrolün sadece ülkedeki yapılaşmayı değil beşeri coğrafyanın ana unsurlarından nüfusu da etkilemiş olduğu açıkça görülebilir. Petrol sonrası gelişen ekonomisi ile ülke dünya ticaretini ilgisini çekmiş, bu da ülkede yeni ticaret merkezlerinin açılmasına yol açmıştır. Ayrıca gelişen ve değişen ülke şartlarında yoğun bir iş gücü talebi olduğundan, bu ihtiyacın yurt dışından gelen göçmen işçilerle (expat) sağlanması yolu tercih edilmektedir. Çalışma içerisinde Tablo 23 ile Grafik 12'de bu durumu gösterir sayısal verilere yer verilmiştir. Bugün ülkenin toplam nüfusu içerisinde yerel halktan daha fazla sayıda yabancı nüfus mevcuttur. 9,6 milyonluk nüfus içerisinde yerel halkın sayısı %15'lik bir kısma denk gelir.

Petrolden elde edilen gelirin kullanılması ile B.A.E.'deki coğrafi görünüm ve arazi kullanımını nasıl değiştirmiştir?

1950'lerin başında Birleşik Arap Emirlikleri'nde modern görüntüden uzak, kum ve çakıldan oluşan yollar bulunmaktaydı. Evler iklim koşullarını gözetererek, serinlik sağlayacak çalılardan yapılmıştı. Foto 16 ve Foto 17'den görüleceği üzere B.A.E.'nde petrol öncesi dönemlerde barınmada sıklıkla kullanılan palmiye yapraklarından yapılmış *Arish* (Barasti) evleri kullanılmaktaydı. Bu kapsamda barasti evleri B.A.E.'nin geçmişini yansıtan en iyi örneklerden olup, bugün ülkeye gelen turistlere geçmiş dönemlerdeki yerel hayatı göstermek için de temsili barasti evleri inşa edilmiştir. Bugünkü koşullarda ise yaşam modern evlerde devam etmektedir. Foto 54 ve Foto 55'te ülkedeki lüks yaşam koşulları, görkemli binalar dünyaca ünlü Palmiye Adaları gibi yeni yaşam sahalarından görüntülere de yer verilmiştir.

Petrol gelirlerini elde etmeden önce yerel halk develeri kullanarak taşımacılık yaparken, petrolün keşfinden sonra inşa edilen Foto 20 ve Foto 21'de görüntülerine yer verilmiş olan Abu Dabi'de yer alan Al Maqta gibi köprülerle ulaşım kolaylaşmıştır.

Yine çölün ortasında sınırlı inşaat malzemeleriyle geleneksel methodlarla inşa edilmiş çarşılardan, Foto 19'da da görüleceği üzere günümüzde dünyanın önde gelen alışveriş mekanlarından biri olan Dubai Mall'a sahip duruma gelen ülkede 1990'li yıllara gelindiğinde yeni inşa edilen binaların sayısı gittikçe artmıştır.

Ülkede modern mimariden yararlanırken tarihi, kültürel geçmişe de özen gösterilmiş, ayrıca iklim şartları çerçevesinde yeşillendirme çalışmaları yapılmıştır. Geçmişten kalan vahalardaki yaşam koşulları ve fiziki şartlar korunarak bugün bu mekanlar turistik alanlar olarak kullanılır hale gelmiştir. Şekil 11-12-13-14'te yer alan şehir planlarına bakıldığında da arazi kullanımının zaman içinde nasıl değiştiği görülebilmektedir. Ülkenin kuruluşundan sonraki ilk yıllarda ilk önce ev, okul, hastane gibi mekanların inşası üzerine yoğunlaşılırken, sonraki yıllarda turistik binaların inşası üzerine yoğunlaşmıştır.

Yerleşme konusunda 1980'li yıllarda yalnızca kıyılarda oldukça sınırlı bir bölgede yoğunlaşma görülürken, 2000'li yılların başında yine kıyı kesimlerdeki yoğunluk artışının yaşandığı ama bunun yanında iç kesimlerde de yerleşmenin belirginleştiği görülür. Ülkede özellikle yüksek

katlı binaların ve iş merkezlerinin sayısı hızla artmıştır. Örneğin dünyanın en yüksek katlı binası Burj Khalifa B.A.E.'de yer almaktadır. Yeni inşa edilen binalarda son teknolojinin tüm imkanları kullanılarak inşaatlar gerçekleştirilmektedir, özellikle Dubai'de denizen üzerine inşa edilen Palmiye Adaları'nın inşası sırasında teknolojinin bu alanda nasıl kullanıldığı, ayrıca akıllı şehir ve uzayda yaşam projelerinde de teknolojik gelişmelerin kuvvetle desteklendiği bilinmektedir. İnşaat sektöründe yaşanan tüm bu gelişmelerin temelinde de ülkenin petrolden elde ettiği gelir bulunmaktadır.

B.A.E.'deki hava ulaşımı bağlantıları nasıl değişim göstermiştir?

Bugün dünyada metropol olarak anılan şehirlere bakıldığında hepsinin bilinirliği yüksek, yoğunluğu ile önde gelen havalimanlarına sahip olduğu, ayrıca dünya ticaretinde başat görevi üstlenen ülkelerin de çok ünlü havayolu şirketlerine sahip olduğunu görülür. İşte bu çerçevede, B.A.E. hükümeti de, erken bir aşamadan itibaren, havacılık sektörünün ülkenin gelecekteki sürdürülebilir kalkınması için önemini, uluslararası havalimanları inşa etmeyi, önde gelen uluslararası havacılık şirketleri kurmayı ve milyarlarca altyapıya yatırım yapmanın gelecek için olan faydasını fark etmiş ve bu yönde çalışmalar yapmıştır.

Günümüzde Abu Dabi, Dubai, Fuceyra; Resul Kayme; ve Şarjah havalimanı bulunan Emirlikler'dir. Yine bugün B.A.E., İngiltere merkezli uçuş araştırmaları kurumu Skytrax'in yaptığı havayolları şirketlerine dair dünya sıralamasında 2012-2017 yılları arasında ilk 10'da yer alan iki firması bulunan bir ülkedir. Bunlar: Dubai'nin en önemli havayolu şirketi Emirates Airlines ve Abu Dabi'de bulunan Etihad Havayolları'dır.

Ülkedeki dört ulusal hava gemisinin filosu - Emirates, Etihad Havayolları, Air Arabia ve Flydubai - 2017 sonunda 512 uçağa ulaşmıştır ve aynı yıl ülke havalimanlarından geçen yolcu sayısı 126.5 milyonu aşmıştır.

Dubai Uluslararası Havalimanı bugün dünyadaki gezginlerin en çok kullandığı havalimanları içerisinde ilk sıralardayken, Abu Dabi Uluslararası Havalimanı da aynı sıralamayı yakalamak için hızla büyümektedir.

Uluslararası Hava Ulaşım Birliği'nin (IATA-The International Air Transport Association) 2017 yılı verilerine göre; ülkeye en çok Hindistan, Suudi Arabistan, Pakistan, İngiltere ve Umman'dan direkt uçuşla varış gerçekleşmiştir. En çok uçuşun gerçekleştiği bölge Asya Pasifik olup, onu Avrupa ve Ortadoğu'nun kalamı izlemektedir.

B.A.E'deki havacılık sektörünün gelişimini göstermek açısından ele alınabilecek bir diğer dünya sıralaması ise Uluslararası Havalimanları Konseyi'nin (ACI-Airports Council International) 2018 yılı için açıkladığı yolcu sayısı bakımından en yoğun havalimanları sıralamasıdır. Buna göre; Dubai Uluslararası Havalimanı dünyadaki havalimanları içerisinde yolcu yoğunluğu olarak 3. sırada yer almaktadır.

B.A.E. havacılık sektörüne ilişkin tüm bu bilgiler ışığında, 1971 yılında kurulmuş ve henüz 50. Kuruluş yılını kutlamamış bir ülkenin dünya havacılığında lider ülkeler arasına girmiş olması takdir edilecek bir durumdur, ülkede havacılıkta yaşanan bu gelişmeler sadece kendi sektörünü değil birçok alanı etkilemektedir. Şöyle ki; yeni açılan her havalimanı yeni bir iş gücü ihtiyacı gerektirmekte olup, yeni iş alanları da sağlamaktadır. Bunun yanı sıra ülkeye gelen yolcu sayısının artması da ülke yerleşim planına etki etmekte, yeni otellere olan ihtiyaç artmaktadır. Havacılık sektöründe bu gelişimi başlatacak ana sermayenin de petrol gelirlerinden karşılanmış olması (özellikle ülkenin kurulduğu ilk dönemlerde) ve petrolden elde edilen kazançla havalimanı inşaatlarına başlanmış olması da çalışmanın vurguladığı ana noktayı sağlamlaştırmaktadır.

B.A.E. 'nde petrol gelirleri ve yerleşmelerin gelişimi arasında nasıl bir ilişki vardır?

1960'ların ortalarında ülkede petrolün yeni keşfedilmeye başladığı yıllarda başkent Abu Dabi'de ve ülkenin kalanında çölün ortasında gelişmişlikten uzak, ilkel denebilecek şartlarda sürdürülen bir şehir hayatı manzarası karşımıza çıkmaktadır. Aslında bu görüntü tam da bir şehir hayatı değil kırsal bir yaşam tarzı örneğidir. Petrolden önce ülkede insanlar yoğunlukla balıkçılık ve inci ticareti yapmaktaydı. Foto 17'den de görüleceği üzere genelde tek katlı bir görünüme sahip olan yerleşim yerleri baraka (yerel dilde Barasti denilen) tarzı yapılardan oluşmaktaydı.

Foto 13'den de anlaşılacağı üzere petrolden sonra ise hem betonarme yapılaşmaya hem de dikey yapılaşmaya gidilmiştir. Yine bu bağlamda, şehrin fiziki şartları da değişimden etkilenmiş ve kumdan oluşan yollar yerini modern otoyollara ve sokaklara bırakmıştır Foto 28 ve Foto 31' de yer alan görüntüler bu durumu açıkça göstermektedir. Ayrıca Foto 74 ve Foto 75'te yer alan uydu görüntülerinden de ülkenin özellikle son 30 yıl içerisinde yerleşme anlamında yaşadığı değişim, öncelikle kıyı kesimlerde sonrasında da iç kesimlere doğru bir yoğunlaşma olduğu, ayrıca Palmiye Adaları'nın inşası gibi yeni yerleşim merkezleri kurma projelerine girildiği de anlaşılmaktadır.



SONUÇ&ÖNERİLER

Sonuç kısmına gelindiğinde çalışmanın bu bölümüne kadar olan diğer bölümlerinde yer verilen bilgiler ışığında, B.A.E'nin 1950'lerin sonlarında ülkede petrolün ilk bulunduğu tarihlerden bugüne kadar hem finansal açıdan hem de yerleşim yönünden hızlı bir değişim ve dönüşüm içersine girmiş bir ülke olduğu görülebilir.

Fakat burada şu önemli noktayı atlamamak gerekir ki; ülkeyi oluşturan 7 Emirlikte de aynı düzeyde bir gelişim ve değişimin olduğu söylenemez. Bu sebeple de, çalışmada Dubai, Abu Dabi ve Şarjah gibi değişimin en çok gözlemlenebildiği Emirlikler üzerinde yoğunlaşmıştır. Ülkeyi oluşturan diğer Emirliklerde petrol gelirleri çok kısıtlı olduğundan ve çalışmanın ana konusunu petrol gelirleri ile yerleşme arasındaki ilişkinin anlatılması oluşturduğundan, yoğunlukla ülkede petrol yönünden en çok rezerve sahip 3 Emirlik olan Abu Dabi, Dubai ve Şarjah üzerinde durulmaktadır.

Sonuç bölümüne gelene kadar edinilen bilgilerden, ülkenin yerleşme açısından olan geçmişini, petrol keşfi öncesi ve petrol keşfi sonrası olarak 2 ayrı kısımda ele almak gerektiği söylenebilir. Petrol öncesi kısımda halk yoğunlukla inci avcılığı ve balıkçılık ile hayatını sürdürürken, yine yoğunlukla ülkenin kıyılarında yerleşim mevcuttu, halkın kalan kısmı çöl ikliminin hakim olduğu ülkede klasik çöl yaşam tarzına devam ettiriyordu.

1958 yılında Abu Dabi'de ilk petrol kuyusunun keşfi, sonrasında ardı ardına yeni rezervlerin keşfi ve 1971 yılında da Birleşik Arap Emirlikleri Devleti'nin kurulması ile artık yönetsel anlamda da ülkede tek sesliliğin hakim oluşu gibi durumlar ülkenin bugünlere ulaşmasında katkı sağlayan büyük adımlar olarak nitelendirilebilir. İşte bu noktada ülkede petrolün keşfi sonrası kısımda, bir bir yenisi açılan petrol kuyuları ile onlardan sağlanan gelirlerle ülkenin silueti değişmiş ve çöl hayatının hakim olduğu ülke görüntüsünden sıyrılıp, modern mimari ile inşa edilmiş yüksek binalarla kaplı, insanların yüksek hayat standartlarına sahip olduğu bir ülke görüntüsüne kavuşmuştur.

Bu değişim günlük yaşam içerisinden bir örnek ile en basit şekli ile anlatılmak istenirse, çöllerle kaplı olan ve geçmişte develerle ulaşımın sağlandığı ülkenin, bugün sahip olduğu yoğun trafiğe ev sahipliği yapan modern otoyolları ve köprüleri örnek gösterilebilir. Bunun yanı sıra, ülkenin

kuruluşundan sonraki kısım için şunu da belirtmek gerekir ki, ülke yöneticileri yüksek bir refah seviyesine ve modern bir hayata giden bu yolda vatandaşlara her daim geçmişlerini unutmamaları yönünde çağrılarda bulunmaktadırlar, bu anlamda ülkenin geçmişine duyduğu saygı her alanda hissedilmektedir.

Ülkedeki binalara, yollara, yaşam alanlarına bakıldığında görülen değişimin yanı sıra, nüfusuna bakıldığında da hem sayısal açıdan hem de nüfusu oluşturanlar yönünden bir değişim yaşandığı görülür. Şöyle ki; ülkede yerel halktan sayıca fazla olan bir yabancı işçi (expat) nüfusu göze çarpar. Bu durum günlük yaşam içerisinde de açıkça görülebilir bir seviyededir. Fakat bu yabancı işçi kesiminin, ülkeye tümüyle uyum sağlamış olduğu ve günlük yaşamda da hizmet ile ilgili işlerde hep bu kişiler görev aldığından, ülke vatandaşlarının yaşantısını kolaylaştırdıkları görülmekte olup, sayılarının yerel halktan fazla olması durumunun günümüzde ve gelecekte ülke açısından olumlu ve olumsuz etkileri ne olacaktır konusu ise şu aşamada tartışmaya açık durumdadır.

Ülkenin geçmişine bakıldığında inci avcılığı ve balıkçılıktan başka bir geçim olanağı olmayan bu çöl ülkesinin, günümüzde hem küresel finans piyasaları alanında hem de turizmde adından söz ettiren ülkeler arasında yer alması ve ulaşılan bu seviyeyi devam ettirip yükseltmek için gösterdikleri çaba ve vizyondan dolayı da ülke yönetimini ve vatandaşlarını kutlamak abartılı olmayacaktır; çünkü petrol kuyuları onlara bugünkü seviyelerine ulaşmaları için verilmiş bir doğal kaynak olmasına karşın, onlar da bu kaynağı ya da başka bir deyimle bu fırsatı iyi bir şekilde değerlendirip, olumlu yönde kullanmışlardır. Sadece ülkenin geçmişine ve bugününe ait fotoğraflarda yer alan görüntülerden bile, bu açıkça görülebilmektedir.

Daha önce de bahsi geçtiği gibi ülkede geçmişe saygı konusu çok önemli yer tutmaktadır, ancak geçmişe saygı duyulurken günümüz teknolojisi ve mimari, endüstri gibi birçok alandaki teknolojik yenilikler de sıkı bir şekilde izlenmektedir. Özellikle mimari anlamda son teknoloji kullanılarak inşa edilen binalar şehir hayatında çokça karşımıza çıkarken, ülkedeki bir başka önemli gelişme ise, havacılık sektörü, uzay çalışmaları ile uzayda yaşam konularına ilişkin araştırmalar için verilen destektir.

Bugün dünyanın en yüksek binasına sahip ülke belki de ilerleyen yıllarda bu defa en ileri düzeydeki akıllı şehir uygulamaları, uzayda yaşam ve uzayda kurulan şehirler gibi projelerle

dünyanın dikkatini çekecektir. Bu anlamda, petrol bu ülke için gerçekten bir siyah altın anlamı taşımaktadır ve bu siyah altın ülke tarafından en etkin şekilde kullanılarak bugünlere ulaşılmıştır. Bundan sonraki süreçte ise yapılaşma adına denizin bu derece doldurulması, yerleşimin çöl arazilerine yayılarak devam etmesi gibi durumların önemli sorunlara neden olup olmayacağını zaman gösterecektir.

Tüm bunlardan yola çıkarak, petrolden sonra ülkenin modern otoyollara, yüksek katlı binalara ve gökdelenlere, üst düzey yaşam standartlarına sahip olduğu, dolayısıyla da ülkede ileri seviyede bir şehirleşmenin var olduğu anlaşılmaktadır. İşte bu noktada akla gelen ilk soru ise 'Petrol olmasaydı ülke bugün nasıl bir görünüme sahip olurdu?' sorusu olup, buna verilecek cevapla aslında bir başka bakış açısından da araştırmanın sonucuna ulaşılmış olunur. Bugün ülkenin sahip olduğu petrol rezervleri olmasaydı ve bunlardan ülkeye sağlanan gelirler olmasaydı, geçim kaynağı balıkçılık ve inci avcılığı gibi işler olan ülkenin, Yemen ya da gelişmişlik seviyesi Yemen ile eşdeğer ülkelerden farkı ne olurdu? İşte tam burada, İbn-i Haldun'un ünlü 'Coğrafya Kaderdir' sözü hatırlanıp ve coğrafyanın kadere dönüşmesi hususunda coğrafi potansiyeli kullanmada karar verici olanların tercihleri de çok önemli yer tutar diye düşünüldüğünde, B.A.E. geçirdiği süreç daha iyi anlaşılabilir.

Çalışma içerisinde geçen tüm bu bilgiler ışığında, hem Birleşik Arap Emirlikleri hem de diğer Basra Körfez ülkeleri üzerine araştırma yapacaklar için şunlara öneri olarak yer verilebilir:

- Ülkemizde bu bölge üzerine derinlemesine yapılmış fazla çalışma bulunmaması sebebiyle bundan sonra yapılacak çalışmalar öncü mahiyetinde olacağından, bu durum çalışmanın değerini artıracaktır düşüncesi ile akademisyenler/akademisyen adaylarının bu alana yönelmeleri teşvik edilebilir.
- Bölgede çok dikkat çeken boyutlarda bir yabancı işçi yoğunluğu bulunduğundan, bu işçilerin ülkedeki/bölgedeki durumu üzerine çalışmalar yapılabilir.
- Bölge ülkelerindeki nüfusun geçmişten günümüze geçirdiği değişim üzerine çalışılabilir.
- Özellikle Birleşik Arap Emirlikleri, Katar gibi ülkelerde yönetim son dönemde turizme büyük önem vermektedir, turist çeken yapıların inşası dikkat çekmektedir. Bu itibarla, bu ülkelerde turizmin dünü bugünü gibi çalışmalara ağırlık verilebilir.
- Yine bu ülkelerde çöl şartlarında kurulan bu lüks yaşam, çöl alanları üzerine inşa edilen devasa binalar gibi konulara yer verilerek, doğal şartların değiştirilmesiyle

kurulan yeni düzen ve bu durumun yarattığı avantaj ve dezavantajlar hakkında çalışmalar yapılabilir.



KAYNAKÇA

AÇIK, F., HARPUR, M. (Ağustos 2015) “Toplumsal Bir Kategori Olarak Bedevilik”. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 8, Sayı 39, s 418-430.

AFFLECK, F. (2018). *Discovering The United Arab Emirates*. Dubai: Medina Publishing Ltd.

AKENGİN, H. (2012). *Siyasi Coğrafya İnsan ve Mekan Yönetimi*. Ankara: Pegem Akademi.

AL FAHİM, M. (2017). *From Rags to Riches A Story Of Abu Dhabi*. Abu Dabi: Makarem LLC.

ALTIOKKA, F. (2008). *Suudi Arabistan, Katar, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin Elde Ettikleri 'Petro-Dolar' Gelirlerinin Harcanma Seyri (1995-2006)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

ANDERSON, E. W. (2000). *The Middle East: Geography And Geopolitics*. New York: Routledge.

BAŞA, D. (2013). *Uluslararası Petrol Politikasının Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasına Etkisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.

BEŞERGİL, B. (2009). *Petrol ve Petro Kimyası*. İzmir: Ege Üniversitesi Basım Evi.

BLACK, C. E. & BROWN L. C. (Eds.). (1992). *Modernization In The Middle East: The Ottoman Empire And Its Afro-Asian Successors*. Princeton: Darwin Press, Inc.

BONINE, M. E. (1997). “Population, Poverty And Politics: Contemporary Middle East Cities In Crisis”. Michael E. Bonine (Ed.). *Population, Poverty and Politics In the Middle East Cities* (s.1-24). Gainesville-Florida: University Press of Florida.

BÜYÜKCAN SAYILIR, Ş. (Yaz 2012), “Göçebelik, Konar-Göçerlik Meselesi ve Coğrafi Bakımdan Konar-Göçerlerin Farklılaşması”. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 12/1, s 563-580.

ÇAYAN, S. (2012). *Türkiye-Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Kuveyt Ticari İlişkileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

ÇELİK, A. A. (2010). *Ekonomik Büyüme İle Kamu Harcamalarının Nedensellik Analizi: Suudi Arabistan, B.A. Emirlikleri ve Kuveyt Uygulaması*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

DEMİR, İ. (2007). *Uluslararası Petrol Sistemi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ankara.

DURSUN, D. (2005). “Ortadoğu’nun Ekonomik, Sosyal ve Siyasi Yapı Özellikleri Üzerine Genel Tespitler”. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 0 (50), s. 1231-127

FARNDON, J. (2015). *Yakından Tanıyın-Petrol*. Ekrem Emre Sezer (çev.), Ankara: Tübitak Kitaplar Müdürlüğü.

GEDİK, G. (2012). *Uluslararası Politikada Enerji Faktörü: Rusya Örneği*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

GÖZENÇ, S., GÜNAL, N., ÖZDEMİR, Y. (2006). *Ortadoğu Güney Batı Asya Ülkeler Coğrafyası*. İstanbul: Der Yayın.

HAMDARD, A. (2012). *Petrol Fiyatları ve Ekonomik Büyüme: İran Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.

HOURLANI, A. (2014). *Arap Halkları Tarihi*. Yavuz Alogan (çev.). 11. Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları.

HUSEYNOV, N. (2013). *Petrol İhraç Eden Ülkelerin Dış Ticaret Hadlerindeki Değişmelerin Gelir Etkisi: Azerbaycan Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

İSMAYILOV, R. (2006). *Türkiye'nin Petrol Politikası*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

KARAASLAN, T. (2006). *Ortadoğu'nun Coğrafyası*. 4.Baskı, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

KAZEMİ, F. (1991). “Peasant Uprisings in Twentieth-Century: Iran, Iraq and Turkey”. Farhad Kazemi, John Waterbury (Ed.). *Peasants And Politics In The Modern Middle East* (s.150-162). Miami: The Florida International University Press.

KULALI, Ö. F. (2010). *2000 Yılından Sonra Türkiye'nin Dış Ticaretinde Birleşik Arap Emirlikleri, Kuveyt, Suudi Arabistan'ın Yeri ve Geleceği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

KURDOĞLU, H. (2017). *Enerji Kaynaklarının Kullanımı İle Katar'daki Mekansal Değişim Arasındaki İlişki ve Doha Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

MOGHADAM, V. M. (2000). “Population Growth, Urbanization, And The Challenges Of Unemployment”. Deborah J. Gerner (Ed.). *Understanding The Contemporary Middle East* (s.239-261). Colorado: Lynne Rienner Publishers, Inc.

NOWELL, J. (1998). *Now& Then The Emirates*. Dubai: Gulf Printing & Publishing.

ÖZEY, R. (2012). *Dünya Denkleminde Ortadoğu Coğrafyası-Ülkeler-İnsanlar-Sorunlar*. 5. Baskı, İstanbul: Aktif Yayınevi.

ÖZKAN, S. (2010). *Birleşik Arap Emirlikleri'nin Nüfus Yapısı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

PIPE, J. (2013). *Dünya Enerji Sorunları /Petrol- Nereye Kadar?.* Celal Demirel (çev.), Ankara: Tübitak Kitaplar Müdürlüğü.

SELVİ, A. (2009). *Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Orta Asya ve Ortadoğu Petrollerinin Uluslararası Politikadaki Yeri ve Önemi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

SHUKLA, R. (2002). *United Arab Emirates The First 30 Years: A Collection Of Historical Photographs*. Dubai: Motivate Publishing.

SÖZEN, İ. (2010). *Ham Petrol Fiyat Değişimlerinin Makro İktisadi Değişkenlerle İlişkisi: Bir Zaman Serisi Analizi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

ŞAHİN, A. (2006). *Ortadoğu Petrolleri ve Türkiye Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

TİMOR, A. N. (2015). *Dünya Bölgeleri: Ortadoğu*, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi (E- Kitap).

WATERBURY, J. (1991). “Peasants Defy Categorization”. Farhad Kazemi, John Waterbury (Ed.). *Peasants and Politics In The Modern Middle East* (s1-25). Florida: The Florida International University Press.

WEATHERBY, J. N. (2002). *The Middle East and North Africa: A Political Primer*. Şikago: Addison Wesley Longman, Inc.

YILMAZ, A. (2017). *Uluslararası Göç Bağlamında Körfez Ülkelerindeki Yabancı İşgücü Varlığının Sosyo- Ekonomik Analizi: Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Ticaret- Sanayi Odası ve Diğer Kurumların Ülke Etüdü Raporları:

Bileşik Markalar Derneği (Mart 2012). *B.A.E. Ülke Raporu.*

Bursa Ticaret ve Sanayi Odası (Haziran 2016). *B.A.E. Ülke Raporu.*

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (Mart 2014). *B.A.E. Ülke Bülteni.*

Girişimci İş Adamları Vakfı (2012). *B.A.E. –Dubai Ülke Bülteni.*

İhracatı Geliştirme Merkezi (Nisan 2011). *B.A.E. Ülke Raporu.*

İstanbul Ticaret Odası (1999). *B.A.E. Etüt Çalışması.*

Kırşehir Ticaret ve Sanayi Odası (Ağustos 2016). *B.A.E. Ülke Raporu.*

Konya Ticaret Odası (Mayıs 2016). *B.A.E. Ülke Raporu.*

Konya Ticaret Odası (Mayıs 2017). *B.A.E. Ülke Raporu.*

Kütahya Ticaret ve Sanayi Odası (Ocak 2016). *Dubai Dış Pazar Araştırma Raporu.*

Seminer Notlarının Kitap Hali:

Memoirs Of The Emirates (2012). National Center for Documentation & Research, 1. Baskı Abu Dabi.

Araştırma Konusu İle İlgili İnternet Siteleri:

T.C. Dışişleri Bakanlığı Web Sitesi:

www.mfa.gov.tr/birlesik-arap-emirlikleri-kunyesi.tr.mfa (Erişim 08 Ağustos 2019)

T.C. Enerji Ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Web Sitesi:

http://www.enerji.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSekt%C3%B6r%20Raporu%2FTP_HAM_PETROL-DOGAL_GAZ_SEKTOR_RAPORU__2015.pdf (Erişim: 01 Temmuz 2018)

T.C. Ticaret Bakanlığı Web Sitesi:

<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/ulke-profilu/dis-ticaret> (Erişim: 13 Aralık 2019)

<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/ulke-profilu/genel-bilgiler> (Erişim: 13 Aralık 2019)

<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/ulke-profilu/genel-ekonomik-durum> (Erişim: 13 Aralık 2019)

<https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/bae/sectorler/genel-sektorel-bilgiler> (Erişim: 13 Aralık 2019)

B.A.E. Hükümeti Resmi Web Sitesi:

<https://government.ae/en/about-the-uae/history> (Erişim Tarihi: 10 Mayıs 2019)

<https://government.ae/en/more/uae-future/2030-2117> (Erişim Tarihi: 03 Temmuz 2019)

B.A.E. Milli Arşivleri Web Sitesi:

<https://www.na.ae> (Erişim:11 Kasım 2018)

https://www.na.ae/en/our-treasure/ff_brief.aspx (Erişim Tarihi: 10 Mayıs 2019)

Şarjah Hükümeti- Ticareti ve Turizm Geliştirme Kurumu Web Sitesi:

<https://sharjha-tourism.ae/portals/7/ModuleContent/Magazine/PDF/My%20Destination%20E.pdf> (Erişim: 01 Aralık 2018)

B.A.E. Hükümeti'nin Ülke Tanıtım Web Sitesi:

<https://www.ourabudhabi.ae/en/our-story/abu-dhabi-101.html> (Erişim: 20 Aralık 2018)

CIA (Central Intelligence Agency- ABD Milli İstihbarat Ajansı) Web Sitesi:

<https://cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ae.html> (Erişim: 9 Aralık 2019)

Dubai İstatistik Merkezi Web Sitesi:

<https://www.dsc.gov.ae/en-us/Themes/Pages/Housing-and-Building.aspx?Theme=40>
(Erişim: 16 Aralık 2018)

B.A.E. Federal Rekabet ve İstatistik Kurumu Web Sitesi:

<http://fcsa.gov.ae/en-us/Pages/Statistics/Statistics-by-Subject.aspx#/%3Fyear=&folder=Economy/Tourism> (Erişim: 18 Aralık 2018)
www.fcsa.gov.ae/en-us (Erişim Tarihi: 19 Ekim 2019)

Ortadoğu Araştırmaları Merkezi (ORSAM):

http://orsam.org.tr//d_hbanaliz/2014123_Rapor194.pdf (Erişim: 13 Aralık 2018)

http://orsam.org.tr//d_hbanaliz/24_rustemyanar.pdf (Erişim: 13 Aralık 2018)

http://orsam.org.tr//d_hbanaliz/25_info5.pdf (Erişim: 13 Aralık 2018)

Dünya Bankası Web Sitesi:

<https://data.worldbank.org/country/united-arab-emirates?view=chart> (Erişim Tarihi: 09 Aralık 2019)

Birleşmiş Milletler Web Sitesi:

http://hdr.undp.org/sites/all/themes/hdr_theme/country-notes/ARE.pdf (Erişim Tarihi: 10 Ağustos 2019)

<https://population.un.org/wup/DataQuery/> (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

<https://population.un.org/wup/Download/>(Erişim:18 Ekim 2019)

Diğer Web Siteleri:

<http://www.abudhabi2.com/abu-dhabi-corniche-road-closed-3-weeks/> (Erişim 06 Ekim 2018)

<https://www.adnoc.ae/en/about-us/our-history> Erişim Tarihi: 02 Haziran 2019)

<https://www.arabianbusiness.com/industries/transport/379620-uae-set-to-build-136m-city-to-replicate-life-on-mars> (Erişim: 17 Aralık 2018)

<http://www.arkitera.com/haber/5210/gelecegin-kenti--masdar-city> (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018)

www.bayanat.ae (Erişim Tarihi: 06 Mayıs 2019)

http://blog.kudoybook.com/wp-content/uploads/images/Umm_Al_Quwain_12222.jpg (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2019)

<https://www.borntoengineer.com/masdar-city-ultimate-experiment-sustainable-urban-living-stack-birmingham> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)

<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-oil.pdf> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2019)

<https://www.citypopulation.de/en/uae/> (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2019)

<http://www.discover-dubai.ae/things-to-do/sights-and-attractions/culture-and-heritage/1479/sheikh-saeed-al-maktoum-house> (Erişim: 19 Aralık 2018)

<https://www.dubaiplan2021.ae/wp-content/uploads/2016/06/DP2021Booklet-%D9%83%D8%AA%D9%8A%D8%A8%D8%AE%D8%B7%D8%A9%D8%AF%D8%A8%D9%8A-2021.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

<https://dubaization.files.wordpress.com/2011/12/hmp1.jpg> (Erişim Tarihi:19 Aralık 2018)

<https://earthobservatory.nasa.gov/world-of-change/Dubai/show-all> (Erişim Tarihi: 10 Ağustos 2019)

https://ec.europa.eu/chafea/agri/sites/chafea/files/handbook-uae_en.pdf (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

<https://ejatlas.org/conflict/palm-islands-uae> (Erişim Tarihi: 05 Aralık 2019)

<https://www.emirates247.com/business/ras-al-khaimah-rents-still-half-of-dubai-s-but-seen-rising-this-year-2015-05-20-1.591258> (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2019)

<https://www.emirates247.com/business/economy-finance/uae-1st-in-world-in-air-transport-infrastructure-2015-05-27-1.592073> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

<https://www.emirates247.com/news/emirates/see-dubai-from-a-whole-new-point-of-view-240-metres-above-world-famous-palm-jumeirah-2019-07-03-1.686332> (Erişim Tarihi: 08 Ağustos 2019)

<http://emiratesvoyage.com/uae-guide/uae-religion/> (Erişim Tarihi: 22 Haziran 2019)

<http://emiratesvoyage.com/uae-maps/> (Erişim Tarihi: 12 Aralık 2018)

<http://www.environmentandsociety.org/tools/keywords/dubai-palm-islands> (Erişim Tarihi: 05 Aralık 2019)

<https://fahddawood.files.wordpress.com/2016/11/dubai2020-broshurea4-english24-4-2012.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

<https://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-city/> (Erişim Tarihi: 25 Haziran 2019)

<https://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-city/#gallery> (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2018)

<http://fujairahinfocus.blogspot.com/2011/01/business-free-zones-and-real-estate.html> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)

<https://www.futureaviators.ae/> (Erişim Tarihi:22 Ekim 2019)

<https://gaiadergi.com/masdar-dunyanin-ilk-sifir-karbon-salimina-sahip-sehri-olacak/> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

<https://www.gcaa.gov.ae/en/szc/pages/aboutszc.aspx> (Erişim Tarihi:22 Ekim 2019)

<https://www.gcaa.gov.ae/en/ePublication/Pages/OpenDataLibrary.aspx> (Erişim Tarihi:21 Ekim 2019)

<https://www.geonames.org/AE/highest-mountains-in-united-arab-emirates.html> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

<https://geology.com/world/satellite-image-of-united-arab-emirates.jpg> (Erişim Tarihi: 12 Temmuz 2019)

<https://www.gettyimages.com/detail/photo/view-of-clock-tower-in-deira-dubai-high-res-stock-photography/535108012> (Erişim:12 Kasım 2018)

<https://www.google.com/earth/> (Erişim: 03 Kasım 2018)

<https://www.google.com.tr/maps/@15.2138157,28.1347859,12391670m/data=!3m1!1e3> (Erişim: 11 Ekim 2019)

<https://greatrednorth.wordpress.com/2010/08/12/who-then-are-the-al-qasimi-family/>(Erişim Tarihi:27 Mayıs 2019)

<https://gulfnews.com/business/aviation/aviation-in-uae-a-continuing-success-story-1.2224997> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

<https://gulfnews.com/guides/travel/area-guide-central-district-al-ain-1.1617813> (Erişim: 19 Kasım 2018)

<https://gulfnews.com/news/uae/dubai-creek-bid-for-world-heritage-site-revised-1.1449898> (Erişim: 09 Eylül 2018)

<https://gulfnews.com/uae/over-30-years-on-central-souq-in-sharjah-1.834999> (Erişim: 15 Aralık 2018)

<https://www.haberturk.com/saglik/haber/1502256-harvard-ve-mitnin-turk-bilim-kadinlari-ht-pazara-anlatti> (Erişim Tarihi: 02 Aralık 2019).

<http://www.historyatlas.com/group/bani-yas-arab-tribe> (Erişim Tarihi: 12 Haziran 2019)

<https://www.holidify.com/pages/airports-in-uae-2073.html> (Erişim Tarihi:18 Ekim 2019)

https://www.iata.org/publications/economics/Reports/voa-country-reports/2019/IATA_United_Arab_Emirates_Report.pdf (Erişim Tarihi:22 Ekim 2019)

<https://interestingengineering.com/7-curious-facts-about-dubais-palm-islands> (Erişim Tarihi: 08 Aralık 2019)

<http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/245/5/052071/pdf> (Erişim Tarihi: 19 Aralık 2018)

https://isocarp.org/app/uploads/2014/05/AfE_2012_-_Dubai_Municipality-_Planning_Department.pdf (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

<https://www.khaleejtimes.com/news/transport/Smooth-Dubai-Sharjah-traffic-ease-motorists->
(Erişim: 07 Aralık 2018)

<https://www.kues-magazin.de/masdar-city-die-erste-solare-stadt-der-welt/> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)

<https://www.loc.gov/rr/frd/cs/profiles/UAE-new.pdf> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

<https://mobile.twitter.com/wikimediacomtr/status/1082189571381776384> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2019)

<https://muhendisce.com/palmiye-adalari-dubai/> (Erişim Tarihi: 09 Aralık 2019)

<https://www.nasa.gov/image-feature/the-world-islands-palm-jumeirah-and-palm-jebel-ali-off-the-coast-of-dubai> (Erişim Tarihi: 08 Ağustos 2019)

<https://www.nature.com/news/gulf-ecology-hit-by-coastal-development-1.9374> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2019)

<https://www.newsweek.com/uae-building-fake-martian-city-desert-674268> (Erişim Tarihi: 06 Temmuz 2019)

<http://oapecdbsys.oapecorg.org:8080/apex/f?p=101:15:::NO::> (Erişim Tarihi:05 Ağustos 2019)

<http://oxfordislamicstudies.com/article/opr/t125/e751> (Erişim Tarihi:01 Temmuz 2019)

<https://outdooruae.com/articles/hiking-the-highest-points-in-the-uae/> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2019)

<https://www.prb.org/international/>(Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

<https://www.sciencealert.com/to-prepare-for-mars-the-uae-is-building-a-simulated-martian-city-on-earth> (Erişim Tarihi: 04 Temmuz 2019)

<https://sheikhmohammed.ae/en-us/UAEHistory> (Erişim Tarihi: 01 Haziran 2019)

<https://sheikhmohammed.ae/en-us/BaniYasTribe> (Erişim Tarihi: 16 Haziran 2019)

<http://www.skyscrapercenter.com/building/adnoc-headquarters/8763> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)

<http://www.skyscrapercenter.com/city/dubai> (Erişim: 17 Aralık 2018)

<http://structpedia.com/palmiye-adalari-ve-yapim-sureci/> (Erişim Tarihi: 08 Aralık 2019)

https://www.theglobaleconomy.com/RANKINGS/RURAL_POPULATION_PERCENT/ASIA/ (Erişim:02 Haziran 2019)

<https://www.thenational.ae/uae/heritage/fifty-years-on-how-the-opening-of-the-bridge-to-everywhere-changed-the-face-of-abu-dhabi-1.756855> (Erişim Tarihi: 09 Aralık 2018)

<https://www.thenational.ae/uae/transport/partial-closure-of-al-maqla-bridge-in-abu-dhabi-1.630536> (Erişim Tarihi: 12 Aralık 2018)

<https://www.thenational.ae/uae/transport/uae-traffic-accidents-on-major-roads-cause-standstills-1.701796> (Erişim Tarihi: 20 Aralık 2018)

<https://www.thenational.ae/uae/courts/more-than-1-500-people-fined-dh400-for-jaywalking-police-say-1.614041> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2019)

<https://transsolar.com/projects/masdar-city> (Erişim Tarihi: 23 Haziran 2019)

www.turkiye-rehberi.net/bae-haritasi.asp (Erişim: 03 Nisan 2018)

<https://www.uae-embassy.org/about-uae/history> (Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2019)

<http://uaehistory.com> (Erişim: 09 Kasım 2018)

[https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/2-528-1046?transition:Type=Default&contextData%3d\(sc.Default\)&firstPage%3dtrue&bhcp%3d1&transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true&bhcp=1](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/2-528-1046?transition:Type=Default&contextData%3d(sc.Default)&firstPage%3dtrue&bhcp%3d1&transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true&bhcp=1) (Erişim Tarihi: 08 Temmuz 2019)

<https://unfccc.int/resource/docs/natc/arenc1.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Ekim 2019)

<https://universes.art/en/art-destinations/sharjah/tours/sharjah-creek/06/> (12 Kasım 2018)

<https://uret.com.tr/tr/uret-brulor-haberler/dunya-petrol-rezervleri/> (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2018)

<http://whatson.ae/abudhabi/2016/06/mandatory-passport-registration-at-abu-dhabi-international-airport/#.XBbdL5wzbDc> (Erişim Tarihi: 30 Aralık 2018)

<http://whatson.ae/dubai/2015/01/best-road-trips-uae/> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018)

http://www.wermac.org/civil_eng/palm_island_dubai.html (Erişim Tarihi: 12 Aralık 2019)

<https://www.yallauae.ae/> (Erişim: 05 Aralık 2018)