

T.C
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTA DOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTA DOĞU EKONOMİ POLİTİĞİ ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE-İRAN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE DENİZ TİCARETİ
İLİŞKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

OSMAN BİLGİÇ

İstanbul, 2019

T.C
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTA DOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTA DOĞU EKONOMİ POLİTİĞİ ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE-İRAN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE DENİZ TİCARETİ
İLİŞKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

OSMAN BİLGİÇ

Danışman: PROF. DR. TİĞİNÇE OKTAR

İstanbul, 2019



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüz Ortadoğu Ekonomi Politikleri Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi 508716009 no'lu Osman BİLGİÇ'in hazırladığı "**Türkiye – İran Denizcilik Sektörü ve Deniz Ticareti İlişkileri**" konulu yüksek lisans tezi ile ilgili tez savunması ve sözlü sınavı Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'nin 16. maddesi uyarınca 09/05/2019 tarihinde saat 11:00'da yapılmış sorulan sorulara alınan cevaplar sonucunda adayın tezinin Kabulüne ne OYBİRLİĞİ/OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI	İMZA
Prof. Dr. Tiğınçe OKTAR	Basarılı	
Prof. Dr. Ahmet TABAKOĞLU	Basarılı	
Prof. Dr. Mehtap ÖZDEĞER	Basarılı	

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu'nun 16.05.2019 tarih ve 2019/13-01 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Prof. Dr. Ahmet TABAKOĞLU
Orta Doğu ve İslam Ülkeleri Araştırmaları
Enstitüsü Müdürü

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

GENEL BİLGİLER

Ad ve Soyadı	: Osman BİLGİÇ
Anabilim Dalı	: Ortadoğu Ekonomi Politikası
Programı	: Ortadoğu Ekonomi Politikası
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Tiğınçe OKTAR
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans – Mart 2019
Anahtar Kelime	: Türkiye Denizcilik Sektörü, İran Denizcilik Sektörü, Türkiye-İran Deniz Ticareti

ÖZ

Bu Tez, Türkiye Cumhuriyeti öncesi denizciliği hakkında kısa bir bilgi içermekle birlikte Türkiye Cumhuriyetinin kurulması sonrası günümüze kadar olan Türk denizcilik sektörünün durumunu ve Türk ekonomisine katkısını anlatmaktadır. Bu kapsamda günümüzde Türk denizciliğın sahip olduğu filolar, denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen iç ticaretimiz , denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalatımız, ihracatımız ele alınmış olup ele edilen kazanımların ülke ekonomisine olan katkısı incelenmiştir. Ayrıca limanlarımıza uğrayan kurvaziyer gemileri ile denizcilik turizmi, gemi inşa sanayisi ve gemi inşa sanayisi ile üretilen gemilerin ihracatı ve ithalatı incelenmiş olup yine ülke ekonomisine olan katkısına bakılmıştır. Gemi inşa sanayisinin dış ticaretimize olan katkısının yanında alt sanayi sektörü ile olan ilişkisi ile istihdama olan katkısı da incelenmiştir.

Tez çalışmamda bir başka bölüm olarak İran İslam Cumhuriyetinin denizcilik sektörü de incelenmiştir. İran İslam Cumhuriyeti öncesi döneminin kısa bir denizcilik tarihi anlatılmıştır. Akabinde İran devriminden sonra başlayıp günümüze kadar olan denizcilik sektörü incelenmiştir. Bu kapsamda İran denizciliğının sahip olduğu gemi filoları, denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen iç ve dış ticareti, gemi inşa sanayi incelenmiştir. Son olarak da her iki ülkenin genel dış ticari ilişkileri ve lojistik durumu incelenmiş olup iki ülke arasında denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen lojistik ve deniz ticareti ilişkisi ele alınmıştır.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Osman BILGIC
Department of : Economics of the Middle East
Program : Economics of the Middle East
Thesis Advisor : Prof. Dr. Tiğince OKTAR
Thesis Type and Date : Master – March 2019
Keywords : Turkish Maritime Sector, Iran Maritime
Sector, Turkey-Iran Maritime Trade

ABSTRACT

This Thesis, before the Republic of Turkey to include a brief description about the Maritime agreement until today after the establishment of the Turkish maritime sector and describes the contribution to the Turkish economy. In this context, our domestic trade, which is realized by the Turkish Maritime Fleet Maritime transport, the importation and exportation realized by sea transport have been considered and the contribution of the achievements to the country's economy has been examined. Furthermore, the export and importation of the ships produced by cruise ships, shipbuilding industry and the shipbuilding industry were examined and the contribution to the economy was examined. In addition to the contribution of the shipbuilding industry to our dental trade, the relation with the sub-industry sector and its contribution to employment were also examined.

Another part of my thesis study was the Maritime sector of the Islamic Republic of Iran. A brief Maritime history of the pre-Islamic Republic of Iran is described. After that, the Maritime sector, which started after the Iranian revolution and to the present day, has been examined. Finally, the general trade relations and Logistics status of the two countries were examined and the relationship between logistics and Maritime trade carried out between the two countries was examined.

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans tezimin danışmanlığını üstlenen, olumlu yönlendirmeleri ile bu çalışmanın akademik nitelik kazanmasına vesile olan Prof. Dr. Tiğınçe Oktar' a, tez süreci boyunca yanımda yer alan aileme çok teşekkür ediyorum.

İstanbul, 2019

Osman BİLGİÇ

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

TABLO LİSTESİ	vi
GRAFİK LİSTESİ	vii
KISALTMALAR	x
GİRİŞ	1
1. TÜRKİYE’NİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ	3
1.1. Beylikler ve Osmanlı Dönemi Türk Denizciliği	3
1.2. Türkiye Cumhuriyeti Dönemi Türk Denizciliği	12
1.3. Türkiye’nin Deniz Ticareti	23
1.3.1. Denizyolu İle Gerçekleştirilen İç Ticaret.....	23
1.3.1.1. Kabotaj Hattındaki Yük Miktarı	24
1.3.1.2. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu ve Araç Sayısı	26
1.3.2. Denizyolu İle Gerçekleştirilen Dış Ticaret	28
1.3.2.1. Denizyolu İle Yapılan İthalat ve İhracat	28
1.3.2.2. Limanlarda Gerçekleştirilen Dış Ticaret.....	31
1.3.3. Ro-Ro Taşımacılığı	33
1.3.4. Limanlara Uğrayan Kurvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı	35
1.3.5. Türkiye’nin Gemi İnşa Sanayisi	38
1.3.5.1. Yat İnşa Sanayi.....	45
1.3.6. Türkiye’nin Deniz Ticaret Filosu	45
2. İRAN’IN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ	50
2.1. İran İslam Cumhuriyeti Öncesi İran Denizciliği	50
2.1.1. İran İslam Cumhuriyeti Öncesi Fars Körfezinde İran Denizciliği.....	50

2.1.2.	İran İslam Cumhuriyeti Öncesi Hazar Denizinde İran Denizliği	57
2.2.	İran İslam Cumhuriyeti Dönemi İran Denizciliği	59
2.2.1.	İran İslam Cumhuriyeti Dönemi Fars Körfezinde İran Denizciliği	60
2.2.2.	İran İslam Cumhuriyeti Dönemi Hazar Denizinde İran Denizciliği	64
2.3.	İran'ın Deniz Ticareti	65
2.3.1.	İran Denizyolu ile Gerçekleştirilen Ticaret	65
2.3.1.1.	İran Limanlarına Gelen Gemilerin Yük Miktarı	66
2.3.2.	İran'ın Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen İç Ticareti.....	68
2.3.2.1.	İran'ın Kabotaj Hattındaki Yük Miktarı	69
2.3.3.	İran'ın Denizyolu ile Gerçekleştirilen Dış Ticareti.....	70
2.3.3.1.	İran'ın Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İthalat Miktarı.....	70
2.3.3.2.	İran'ın Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İhracat Miktarı	72
2.3.4.	İran'ın Denizyolu Vasıtasıyla Taşınan Yolcu Miktarı	74
2.3.5.	İran Gemi İnşa Sektörü	75
2.3.6.	İran Deniz Ticaret Filosu	78
3.	TÜRKİYE - İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİ.....	79
3.1.	Türkiye - İran Arasındaki Dış Ticaret İlişkileri.....	81
3.1.1.	Türkiye'nin İran'a İhracatı	81
3.1.2.	İran'ın Türkiye'ye İhracatı	83
3.2.	Türkiye - İran Arasındaki Lojistik Durumu.....	85
3.2.1.	Türkiye – İran Arasındaki Deniz Ticareti.....	87
	SONUÇ.....	92
	KAYNAKÇA.....	92

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1.1. : Osmanlı Dönemi Deniz İşletmeleri	12
Tablo 3.1. : 2015, 2016 ve 2017 yılları arasında Türkiye'nin İran'a Gerçekleştirdiği Gtip Bazında Mallar / Milyon Dolar.....	83
Tablo 3.2. : 2015, 2016 ve 2017 yılları arasında İran'ın Türkiye'ye Gerçekleştirdiği Gtip Bazında Mallar / Milyon Dolar.....	85

GRAFİK LİSTESİ

Sayfa No.

Grafik 1.1. : 2000-2017 Yılları Arası	
Toplam Kabotaj Rakamları.....	24
Grafik 1.2. : 2004-2017 Yılları Arası Kabotaj	
Dâhilinde Taşınan Yolcu Sayısı.....	26
Grafik 1.3. : 2004-2017 Yılları Arası Kabotaj	
Dâhilinde Taşınan Araç Sayısı.....	27
Grafik 1.4. : 2003-2017 Yılları Arası Denizyolu	
Vasıtasıyla Yapılan İhracat ve İthalat / Ton.....	29
Grafik 1.5. : 2007-2011 Yılları Arası Türkiye	
İthalat ve İhracat Rakamları.....	30
Grafik 1.6. : 2003-2017 Yılları Arası Limanlarımızda	
Elleçlenen Yük Miktarı / Milyon Ton.....	32
Grafik 1.7. : 2003-2017 Yılları Arası Yurtdışı Bağlantılı	
Ro-Ro Hatlarında Taşınan Araç Sayısı / Bin Adet.....	34
Grafik 1.8. : 2003-2017 Yılları Arası Limanlarımıza	
Uğrayan Kurvaziyer Yolcu Sayısı / Bin Yolcu.....	36
Grafik 1.9. : 2003-2017 Yılları Arası Limanlarımıza	
Uğrayan Kurvaziyer Gemi Sayısı / Adet.....	37

Grafik 1.10. : 2003-2017 Yılları Arası Teslim Edilen Gemi / Adet.....	39
Grafik 1.11. : 2003-2017 Yılları Arası Teslim Edilen Gemi Tonajı / (DWT).....	40
Grafik 1.12. : 2003-2017 Yılları Arası Tersanelerdeki İstihdam Durumu / Kişi.....	42
Grafik 1.13. : 2003-2017 Yılları Arası Deniz Araçları İhracatı / Milyar Dolar.....	43
Grafik 1.14. : 2003-2017 Yılları Arası 150 GT ve Üzeri Türk Filosu Gelişimi / Adet.....	46
Grafik 1.15. : 2003-2017 Yılları Arası 150 GT ve Üzeri Türk Filosu Gelişimi / DWT.....	47
Grafik 1.16. : 2003-2017 Yılları Arası Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu / Adet.....	48
Grafik 1.17. : 2003-2017 Yılları Arası Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu / DWT.....	49
Grafik 2.1. : 2001-2017 Yılları Arası İran Limanlarında Yük Yükleme ve Boşaltma / Ton.....	66
Grafik 2.2. : 2001-2017 Yılları Arası İran Kabotaj Dahili Yük Yükleme ve Boşaltma / Ton.....	69
Grafik 2.3. : 2001-2017 Yılları Arası Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İthalat / Ton.....	71

Grafik 2.4. : 2001-2017 Yılları Arası Denizyolu

Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İhracat / Ton.....72

Grafik 2.5. : 2001-2017 Yılları Arası Denizyolu

Vasıtasıyla Taşınan Yolcu Miktarı / Kişi.....74

Grafik 2.6. : 2001-2017 Yılları Arası İran

Deniz Ticaret Filosu / Adet.....78

Grafik 3.1 : 2001-2017 Yılları Arası Türkiye'nin

İran'a İhracatı / Milyon Dolar.....82

Grafik 3.2 : 2001-2017 Yılları Arası İran'ın

Türkiye'ye İhracatı / Milyon Dolar.....84

Grafik 3.3 : 2002-2017 Yılları Arası Türkiye – İran Arası

Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen

İthalat ve İhracat Değeri / Milyon Dolar.....90

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
DWT	Dead Weight Tonnage
IDRO	The Industrial Development & Renovation Organization of Iran
IRGCN	The Navy of The Islamic Revolutionary Guard Corps
IRIN	Islamic Republic of Iran Navy
IRISL	Islamic Republic of Iran Shipping Lines
ISOICO	Iran Shipbuilding & Offshore Industries Complex Co.
MGS	Milli Gemi Sicili
MİLGEM	Milli Gemi
OFAC	Office of Foreign Assets Control
OPEC	Organization of Petroleum Exporting Countries
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
PGSC	Persian Gulf Shipbuilding Corporation
RO-RO	Roll On – Roll Off
SOLAS	International Convention For The Safety Of Life At Sea
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
TUGS	Türk Uluslararası Gemi Sicili
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu

GİRİŞ

İlk çağlardan itibaren toplumların bir çoğu suya yakın alanlarda yerleşim yeri kurmuştur. Suya yakınlık temel ihtiyaçların giderilmesi yanında tarım içinde kullanılmıştır. Daha sonraları ise çeşitli araçlar vasıtasıyla dallardan oluşturulan sallarla bir taşıma aracı ortaya çıkarılmıştır. Bu sayede deniz üzerinde taşımacılık gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Basit sallarla başlayan bu yolculuk yıllar geçtikçe teknolojinin de gelişmesiyle yerini çok daha donanımlı deniz araçlarına bırakmıştır. İnsan gücüne dayalı başlayan deniz vasıtaları, yelkenin icadı ile doğadan alınan bir güç sayesinde hareket ettirilmiştir. Daha sonraları buhar makinesinin icat edilmesiyle bu teknoloji deniz araçlarına aktarılmıştır. Yakıt olarak kömür ile çalışan deniz araçları, 19. yy da yerini petrol ile çalışan motorlara bırakmıştır. Gelişen teknoloji sayesinde gemiler hem daha hızlı hareket edebilme kabiliyeti kazandı hem de daha büyük gemiler inşa edilmeye başlandı.

Deniz vasıtaları çeşitli alanlarda kullanılmıştır. Bunlar taşımacılık amaçlı, askeri amaçlı ve ticari amaçlıdır. Ticari amaçlı gemiler ile hem iç sularda hem de denizlerde yapılan ticaret sayesinde ülkelerin ürün çeşitliliği artmış olup ticari kazançlar elde edilmiştir.

Çalışmanın ilk kısmına, Türklerin denizcilikle tanışması ile başlanmış olup Osmanlı öncesi beyliklerin denizcilikle olan ilgilerine kısaca değinilmiştir. Akabinde Osmanlı devletinin denizcilikle olan ilgisi üzerine durulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte Türk denizciliği bir çağ atlamıştır. Osmanlı döneminde verilen kapitülasyonlar nedeniyle denizlerde ticaret yapılamayışı, 1926 yılında ilan edilen kabotaj hakkı ile sona ermiştir. Kuruluş yıllarında itibaren 2000'li yıllara kadar pek istenilen şekilde gitmeyen denizcilik bu yıllardan sonra net gelişimler göstermiştir. Limanlarda, kabotaj hattında gerçekleştirilen ticaret artmıştır. Ayrıca yolcu ve araç taşıma kapasitelerinde de artışlar yaşanmıştır. Dünyada, ticaretin yaklaşık %80'i denizyolu vasıtasıyla yapılmaktadır. Buna istinaden dış ticaretin denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen kısmında ithalat ve ihracat hacmi ile ekonomide yaptığı iktisadi etkisi incelenmiştir. Türkiye'nin sahip olduğu tarihi değer ve doğal güzellikler sonucu görülmeye değer bir ülke haline gelmiştir. Sahip olunan bu potansiyel ile turizm sektörü gelişmiştir. Deniz turizmine de elverişli olan Türkiye hakkında da bu bölümde bilgiler yer almaktadır. 78 adet faal olan tersanelerde ne kadar gemi üretildiği ve üretilen gemilerin ihracatı ile ekonomiye olan katkısı da incelenecektir. Gemi inşa sanayi sadece üretilen gemiler ile değil aynı zamanda sağlamış olduğu istihdam ve alt sanayi ile olan ilişkisine

değınilecektir. Bölümün son çalışmasında sektör içerisinde yer alan filoların üzerinde durulacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, İnan denizciliğine değınilecektir. İnan sahip olduğu coğrafi özellikler sayesinde kuzeyde Hazar denizine kıyısı olması, güneyde ise hem Fars körfezine hem de Umman denizine kıyısı olması denizcilik açısından elverişli ortamının olduğunu göstermektedir. Bu kapsam da İnan İslam Cumhuriyetinin öncesinde günümüz sınırları içerisinde yer almış toplulukların deniz ile olan ilişkilerine kısaca değınilecek olup 1979 yılında İnan'da gerçekleştirilen devrim sonrası ülkesine dönen Ayetullah Humeyni ile kurulan İnan İslam Cumhuriyeti'nin deniz ticareti, ülkeye gelen gemilerin yük miktarları, kabotaj dahilinde gerçekleşen ticareti, denizyolu ile yapılan ithalat ve ihracatlarından bahsedilecektir. 20. yy içerisinde başlayan İnan gemi inşa sanayisi istenilen etkiyi gösterememesi Amerikalı şirketin ülkede faaliyet göstermesine yol açmıştır. Devrim sonrası ise bu şirket İnan İslam Cumhuriyetine devredilmiştir. Bölüm içerisinde gemi inşa sanayisine ve İnan ekonomisine olan etkisi de incelenecek olup bölümün son alışması İnan deniz filolarının durumu hakkında olacaktır. Milli bayraklı gemiler ile yabancı bayraklı gemilerin deniz filosu içerisindeki oranlarına da bakılacaktır.

Çalışmanın üçüncü kısmında, Türkiye ile İnan arasındaki ticari ilişkiye bakılacaktır. Bu ticari ilişkinin dış ticaret açısından nasıl bir performans sergilediği anlatılacak olup gerçekleşen ticaretin hangi taşımacılık türü ile daha yoğun yapıldığı Türkiye ile İnan arasındaki lojistik durumu bölümünde incelenecektir. Bölümün son çalışması ise dış ticaretin denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen kısmı ile ilgili olacak olup bu taşıma türü ile elde edilen iktisadi değırlere bakılacaktır. Ayrıca Türkiye ile İnan arasında deniz ticareti açısından yapılan anlaşmalara da yer verilecektir.

Çalışmanın son bölümünde ise sonuç bölümü yer alacak olup Türkiye ile İnan'ın sahip olduğu denizcilik sektörü üzerinde değırlendirmeler yapılacaktır. Yine bu kısımda iki ülke arasındaki denizcilik ilişkileri üzerine değırlendirmelerde bulunulacaktır.

Çalışmanın amacı, etrafı deniz ile çevrili olan iki ülkenin bu potansiyeli nasıl değırlendirdikleri ve birbiri ile olan deniz ticaretinin ne durumda olduğu üzerine durulmuştur. İki ülkenin günümüz denizcilik potansiyeli incelenirken 2001 yılından 2017 yılına kadar yer alan veriler kullanılmıştır.

1. TÜRKİYE'NİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

1.1. BEYLİKLER VE OSMANLI DÖNEMİ TÜRK DENİZCİLİĞİ

Dünyamızın yaklaşık % 71'i su ile kaplı olmakla birlikte yeryüzünde bulunan su kütlelerinin yaklaşık % 95'ini okyanuslar oluşturmaktadır. Okyanuslardan geri kalan kısmını ise nehirler, göller ve su buharları oluşturmaktadır.¹

Yeryüzünde bu miktarda su bulunması tabii ki de denizlerin insanoğlu tarafından etkin bir şekilde kullanılması açısından bir etki oluşturmuştur. Bu durum taşımacılık alanında da etkisini göstermiştir. Su kaynaklarının kenarlarında yaşayan insanlar eldeki malzemelerle birlikte oluşturdukları yüzen vasıtalar neticesinde ilk deniz taşıma araçlarını geliştirmişlerdir.²

Ülkemizin, üç tarafının denizlerle kaplı olması da ülkemiz için bir önem hâsıl etmektedir. Ayrıca sahip olduğu Çanakkale boğazı ve İstanbul boğazının da hem ticari olarak hem de jeopolitik olarak ayrı bir önemi bulunmaktadır.³

Türklerin denizcilik faaliyetleri ile tanışması Çaka Bey ile anılmaktadır. Çaka Bey öncesi dönemlerde ise Türklerin denizcilik alanında özellikle savaş gemileri bakımından bazı geçmişleri de bulunmaktadır. Bu duruma örnek olarak Türkiye Selçukluların kurucusu olan Süleyman Şah'ın İznik'i fethi sonrası bölgeye Ebu'l Kasım'a bırakması sonucu Gemlik'i fethetmesi akabinde burada bir donanma yaptırması bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Çaka Bey'in ilk Türk donanmasını oluşturması bu alanda onu izleri silinemeyecek ölçüde önemli kılmaktadır. İzmir kenti civarında kurmuş olduğu beyliği, Kılıç Arslan ile karşı karşıya gelmesi sonucu yıkılmış olup Bizanslıların, I. Haçlı seferi ile hem Türklerin Anadolu'daki ilerleyişlerini durdurmuş hem de Türklerin kazanmış oldukları toprakları kaybetmelerine neden olmuştur. Çaka Bey ile önem kazanan Türk denizciliği daha yeni başlamışken kıyı kasabalarının tekrar Bizans'ın eline geçmesiyle Türk denizciliği önemli bir darbe almıştır. Osmanlı öncesi dönemde denizcilik alanında bir başka hareket ise Bizans'ın Latinlerle meydana gelen kavgası sonrası zayıflayan Bizans devletinin içerisindeki bazı Türkmen beylerin tekrar Ege kıyılarını işgal ederek

¹ USGS, How much water is there on, in, and above the Earth, 2016 <https://water.usgs.gov/edu/earthhowmuch.html>, (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2018), s.1.

² Ünal Özdemir, "Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi" **ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmalar Dergisi**, Sayı.12, (Temmuz 2015), s.422.

³ İdris Bostan ve Salih Özbaran, **Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul: Boyut Yayıncılık Tic. A.Ş., 2009, s.24.

kurmuş oldukları devletlerle deniz ile olan bağlantılarını devam ettirmeleri olmuştur. Umur Bey'in kurmuş olduğu Aydınöğulları devleti Ege denizinde Müslüman Türk devleti olarak anılmaya başlanmıştır. Ancak ölümü sonrası bu üstünlükte kaybedilmiştir.⁴

Çaka Bey'in ölümü sonrası Türk denizciliğinin aldığı darbe ile daha sonra bu alanda iki denizin sultanı unvanını alan Alaaddin Keykubat da denizciliğe gerekli önemi vermiştir.⁵ Alaaddin Keykubat'a bu unvanının verilmesinde Akdeniz bölgesinde Antalya civarındaki kalelerin fethi, Karadeniz de bulunan Sinop limanının gelişimine katkıda bulunması ve hem Akdeniz hem de Karadeniz'deki ticaret yapan gemilerin güvenliğini sağlaması neden olmuştur.⁶

Osmanlı devletinin denizle tanışması, Orhan Gazi döneminde Bizans'ın Osmanlıdan yardım istemesi sonucu Bizans tarafından Çimni Hisarının üs olarak verilmesiyle başlamıştır. Orhan Paşa, burada Süleyman Paşa'ya görev vermiştir. Süleyman Paşa'nın rahat durmayarak Gelibolu'ya akınlar düzenlemesi ile Gelibolu'nun Osmanlılar tarafından alınmış olması neticesinde burada bir deniz üssü kurulmuş oldu. Gelibolu Fatih dönemine kadar Osmanlı için önemli bir deniz üssü olarak görev yapmıştır. Fatih Sultan Mehmet'te İstanbul'un fethinde rol oynayacak gemiler için burayı geliştirmiştir. İstanbul'un fethi sonrası Çanakkale boğazı tamamen Osmanlı kontrolüne geçmiştir.⁷

Fatih Sultan Mehmet'in Karadeniz kıyılarına yapmış olduğu fetihlerle Karadeniz, Türk gölü olma yolunda ilerlemiştir. Karadeniz'in Türk gölü olması ise Fatih Sultan Mehmet Hanın Kırım'daki iç karışıklıkları sebep göstererek Kırım'ı fethetmesiyle gerçekleşmiştir.⁸

Fatih'in İstanbul'u fethi ile Haliç'te yer alan Bizans döneminin gemi inşa alanı, Osmanlı'nın deniz üssü haline gelmiştir. Osmanlı'nın önemli deniz üssü haline gelen İstanbul Tersanesi aynı zamanda Tersane-i Amire olarak anılmıştır. Fatih'in İstanbul'u

⁴ Bostan ve Özbaran, s.24.

⁵ Hamza Keleş ve Diğerleri, "Tarih Öğretmen Adaylarının Türk Denizcilik Tarihi ile İlgili Olayların Öneme İlişkin Düşünceleri", **Kastamonu Eğitim Dergisi**, Cilt.21, Sayı.4, (2013), s.1576.

⁶ Turgut Kılıç, "İlk Türk Donanması ve Osmanlılardan Önce Türk Denizcilik Faaliyetleri", *İÜ. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, https://www.academia.edu/21738076/%C4%B0LK_T%C3%9CRK_DONANMASI_VE_OSMANLILARDAN_%C3%96NCE_T%C3%9CRK_DEN%C4%B0ZC%C4%B0L%C4%B0K_FAAL%C4%B0YETLER%C4%B0 (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2018), s.3.

⁷ Bostan ve Özbaran, s.73-74.

⁸ Nur Akbaş, "Osmanlı Kaynaklarına Göre Gedik Ahmed Paşa'nın Kırım Seferi", **Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt.2, (2017), s.1-18.

fethi ile İstanbul boğazının denetimi Osmanlı devletinin eline geçmiştir. Fatih sonrası dönemlerde özellikle Yavuz Sultan Selim döneminde Tersane-i Amirenin geliştirilmesi Osmanlı'nın o dönem denizciliğe verdiği önemi göstermektedir. Yavuz Sultan Selim sonrası tahta geçen Kanuni Sultan Süleyman deniz seferlerine ağırlık vermiş olup döneminde Türk denizciliğine ayrı bir önem katan Barbaros Hayreddin Paşa'ya ilk deniz Beylerbeyi unvanını vermiştir. Yine Kanuni döneminde Gelibolu Tersanesi geliştirilmiş, Rodos adası fethedilmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa'nın Venediklilerle Ege'deki mücadelesi sonrası Ege denizinde yer alan adalar Osmanlı toprakları haline gelmiştir. Akdeniz havzasında da Osmanlı, Barbaros Hayreddin Paşa sayesinde önemli seferler gerçekleştirip yeni topraklar kazanmıştır. Barbaros Hayreddin Paşa öncülüğündeki donanmalar Tunus ve Cezayir'i fethetmiş olup bu fetihler ile Osmanlı, Akdeniz havzasında stratejik olarak önemli bir konuma ulaşmıştır. Bu durumu bir tehdit olarak algılayan İspanya, İtalya, Almanya ve Portekiz donanmalarının yanı sıra Malta şövalyeleri ve Papalık tarafından gönderilen donanmalar da Osmanlı devletine savaş ilan ederek Tunus'un kaybedilmesine neden olmuşlardır. Osmanlı'nın bu yenilgisi bir nebze olsa da Akdeniz'deki üstünlüğünü azaltmıştır. Bu yenilgi sonrası Barbaros Hayreddin Paşa tekrar donanmayı toplayarak Preveze deniz savaşını kazanmış Akdeniz'deki Osmanlı üstünlüğünün kırılamayacağını göstermiştir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde hem karadan Avrupa'ya fetihler düzenleniyor hem de donanma ile denizden Akdeniz üzerindeki topraklar fethediliyordu. Giderek Türk gölü haline gelen Akdeniz'de Hristiyan devletler, Akdeniz'de Osmanlı'nın bu kadar kuvvetli olması ile Osmanlı'nın artık Akdeniz'den çıkarılamayacağı yönünde kanaatleri oluşmaya başlamıştır. Osmanlı'nın Kıbrıs adasını fethi ile de Akdeniz tamamen Türk gölü haline gelmiştir. Akabinde Papalık Haçlı ordusunu tekrar toplayarak Osmanlı'ya karşı saldırması ile İnebahtı Savaşı gerçekleşmiştir. Osmanlı bu savaştan mağlubiyet ile çıkmış olup bu ağır yenilgi sonrası Osmanlı, Akdeniz'deki prestijini de kaybetmiştir.⁹

Osmanlı'nın doğudaki deniz faaliyetleri ise Sultan Selim'in Mısır'ı fethi sonrası Kızıldeniz üzerinde Portekiz donanmaları ile gerçekleştirdiği mücadele ile başlamıştır. Bölgede yaşayan Müslüman kabilelerin ve Memluklerin, Kızıldeniz üzerindeki ticaret gemileri ile yine bu bölgedeki ticaret yollarının Portekizliler tarafından tehdit edilmesi ve Müslüman gemilerin tahrip edilmesi sonucu buradaki Portekiz baskısının Osmanlı tarafından ortadan kaldırılmak istenmesi ile sonuçlanmıştır. Ayrıca Osmanlı'nın Yemen'i

⁹ Bostan ve Özbaran, s.164-169.

fethi, doğudaki deniz faaliyetlerinde Kızıldeniz ile yeterli kalınmayacağını ve Osmanlı donanmasının Hint okyanusunda da faaliyette bulunacağını bir işareti olmuştur. Nitekim bu durum gerçekleşmiş olup bir dönem yine Portekizliler ile mücadele edilmiştir. Osmanlı Devleti, İngiliz ve Hollandalıların bu bölgedeki artan etkisi sonucu bu devletlerle de Hint okyanusu üzerinde bir mücadeleye girmiştir. Osmanlı devleti için Gelibolu tersanesi ve İstanbul tersanesi ne kadar önemliyse doğudaki faaliyetler içinde Süveyş tersanesi Osmanlı için o kadar önem haiz etmektedir.¹⁰ Süveyş kanalında inşa edilen gemiler sayesinde Osmanlı, Kızıldeniz'e açılma imkanı bulmuştur.¹¹

Osmanlı devletinin Hint okyanusu üzerinde yapmış olduğu seferlerde aldığı yenilgiler, Osmanlı donanmasının okyanuslar üzerinde elverişli olmadığını bir kanıtı olmuş olup bir daha okyanustaki mücadelelere girmemişlerdir. Osmanlı'nın, Açe deki isyanlar nedeniyle şehri terk etmek zorunda olması akabinde gelen Yemen isyanları sonucu da aynı son ile karşılaşması, Osmanlı'nın Hint okyanusundan çekilerek Kızıldeniz'in güneyinden kuzeyine doğru kaymıştır.¹² Bu durum Osmanlı'nın doğu ile batı arasındaki ticarete önemli bir nokta olan alandaki etkinliğini de kaybetmesine neden olmuştur.¹³

Osmanlı denizcilik faaliyeti altında bir diğer önemli konu ise 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesidir. Kanunnamenin hazırlanmasında önemli rol oynayan kişi Mezemorta Hüseyin Paşadır. Bu kanunname ile denizcilikle ilgili alanlara, deniz geçmişi olan yada alttan yetişen kişilerin yerleştirilmesi ve kalyon sayılarının arttırılması yönünde şekillenen bir kanunname olmuştur. Gemi içerisinde yer alan personelinde karada yetişen personellerden değil de denizden yani çekirdekten yetişen personeller ile donatılması gerektiği de belirtilmiştir.¹⁴

Rus donanmasının Osmanlı'nın çeşme limanındaki gemilerini yakması sonrası Osmanlı denizciliği büyük bir yara aldı ve bu durum Osmanlı'nın denizcilik alanında daha fazla gelişme göstermesinin gerekli olduğunu göstermiştir. Bu olay ile Osmanlı devleti, gerekli yatırımları yaparak Bahariye mühendishanesi gibi çeşitli okulların açılışını

¹⁰ Bostan ve Özbaran, s.284.

¹¹ Danyal Bediz, "Süveyş Kanalının Önemi", **DTCFD Dergisi**, Cilt No.9, Sayı No.3, (1951), s.329-352.

¹² Bostan ve Özbaran, s.285.

¹³ *Osmanlı'nın Hint Okyanusundaki Hakimiyeti*, 2018, <https://www.fikriyat.com/tarih/2018/03/12/osmanlinin-hint-okyanusundaki-hkimiyeti> (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2108).

¹⁴ Bostan ve Özbaran, s.286.

gerçekleştirmiştir. Akabinde ise bu mühendishane için de gerekli olan teknolojinin takibi ve alımı içinde yenileme süreci başlamıştır.¹⁵

Çeşme yenilgisi sonrası Osmanlı donanmasında yaşanacak olan yenilikler, batılı ülkelerin teknolojilerinin ithali ve yine batılı ülkelerin uzman gemi inşa mühendisleriyle başlamıştır. III. Selim, denizcilik alanında gerçekleştirmiş olduğu yenilikler için Fransızlarla işbirliği yapmıştır. Fransa dan getirilen gemi ustaları ile Osmanlı donanması yenilik süreçlerine başlamıştır. Ayrıca mühendislik çalışmaları için getirilen mallar neticesinde Osmanlı denizcilik alanında yurtdışına bağımlı hale geldiğinin bir göstergesi olmuştur.¹⁶ Fransızlarla gerçekleştirilen bu işbirliği ise denizcilik alanında yurtdışından aldığımız ilk yardım olarak bilinmektedir. Bu destek ile bir çok yenilik Osmanlı denizciliğine kazandırılmıştır. Bakır kaplamaların bu dönemde kullanılması bu yeniliklere örnek olarak gösterilebilir.¹⁷

II. Mahmut döneminde de denizcilik alanında değişiklikler yaşanmıştır. Sanayi devrimi sonrası buharlı motorların gelişimiyle Avrupa da buhar gücü ile çalışan gemiler yapılmaktaydı. Osmanlı da bu teknolojik gelişmelerden yararlanmak istemiş ve İngilizlerle bu konu da çalışmaya başlamıştır. İngilizlerden 2 adet buharla çalışan gemi alınmış olup Osmanlı donanmasına kazandırılmıştır. Daha sonralar ise Osmanlı buharlı gemi konusunda Amerikalılar ile çalışmış olup Amerika'dan bu konu ile ilgili uzmanlar getirilmiştir.¹⁸

1838 yılında imzalanan Balta Limanı Anlaşması ile Osmanlı devleti, yabancı bayraklı devlet gemilerin Osmanlı sularında kendi bayrakları ile ticaret yapabilmesinin önü açmış olup açık pazar haline getirilmiştir. Bu kapitülasyonlar ile Osmanlı denizciliği zarar görmeye başlamıştır. Kendi karasularımızda faaliyet gösteren gemilerimiz bu ayrıcalıklar nedeniyle artık rekabet edemez hale gelmiştir.¹⁹

¹⁵ Ahmet Tabakoğlu, **Türkiye İktisat Tarihi**, 11.Basım, İstanbul: Dergah Yayınevi, 2012, s.377.

¹⁶ Mustafa Gençoğlu, " Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2015, Cilt.34, Sayı.58, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/2021/21049.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Ekim 2018), s.605-607.

¹⁷ Tuncay Zorlu, **Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**, 1.Basım, İstanbul: Timaş Yayınları, 2014, s.392.

¹⁸ Gençoğlu, s.608-609.

¹⁹ Osmanlılar'ın Deniz Ticareti Üzerindeki Düşünceleri, http://tdts.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2018/02/OSMANLILAR_IN-DENIZ-TICARETI-UZERINDEKI-DUSUNCELERI.pdf, (Erişim Tarihi: 12 Ekim 2018)

Tanzimat dönemi ile Osmanlı donanmasında neredeyse İngiliz etkisi görülmekteydi. Bu dönemde her türlü ihtiyaçlar için İngilizlerden yardım alınmıştır. Teknoloji, bilgi ve nitelikli eleman gibi tüm ihtiyaçlar İngilizlerden karşılanmakta olup denizcilik alanında verilen eğitimlerde yabancı dil bile Fransızcadan İngilizceye çevrilmiştir. Osmanlı devleti İngiliz dostlarından buharlı gemiler almaktaydı ancak bu gemiler birer savaş gemisi değil daha çok yolcu ve yük taşımacılığında kullanılmak üzere alınmış gemilerdi.²⁰

Tanzimat döneminin bir önemli özelliği de Osmanlı'nın yavaş yavaş buharlı gemilerle tanışmasıdır. Avrupa da meydana gelen sanayi inkılabı ile ortaya çıkan buharlı makinelerin deniz taşıtlarında da kullanılması sonucu Avrupalı devletlerin daha fazla pazar bulabilme olanakları iştahlarını arttırmıştır. Ayrıca ucuz hammadde arayışları da başlamıştır. Bu gelişmelerin Osmanlı ekonomisine olumsuz etkileri bulunması nedeniyle denizcilik alanında Avrupa teknolojisini takip etmeye başlamıştır. Bu değişiklikler ilk başta askeri nitelikli gemiler üzerinde yaşansa da daha sonraları ticari gemilere de etki etmiştir. Osmanlı'nın, Tanzimat dönemi dış ticaretinin artmasının en önemli nedenleri arasında buharlı gemilerin etkisinin olduğu aşikârdır. Kapitülasyonlar ile yabancı bandıralı buharlı gemilerin Osmanlı denizlerinde serbest ticaret yapabilmeleri ve Osmanlı'nın da bu teknolojiyi yavaş yavaş tatbik etmesiyle dış ticaret artmıştır. Bu durum neticesinde denizcilik faaliyetlerinin ticaret ile paralellik gösterdiğini görülmektedir.²¹

Abdülmeccid döneminde Rusların, Osmanlı'nın Sinop'ta bulunan donanmasını yakması sonrası meydana gelen savaşta Osmanlı donanması büyük zarara uğramış ve neticesinde de Osmanlı donanması ağır bir yara almıştır. Abdülaziz ise Osmanlı donanmasını modern ülkelerin büyük donanması gibi bir statüye kavuşturmak gibi bir hayali ve bu yönde bir gayesi vardı. Abdülaziz döneminde Osmanlı donanması için Avrupalı deniz araçlarında görülen gemi zırhlarını, kendi donanması içinde yaptırmaktaydı.²² Yine bu dönemde, iç taşımacılık için 1850 yılında 7 vapur ile kurulan Şirket-i Hayriye, İstanbul ve Boğaziçi'ni birbirine bağlamak için önemli bir adım olmuştur. İstanbul'un artan nüfusunun ihtiyaçlarının karşılanması yanı sıra Avrupa'daki kâr getiren ve birikim sağlayan anonim şirketlerinin bir örneği olaraktan da açılmıştır. Şirketin işletimine devam edildiği süre boyunca üçü arabalı vapur, yetmiş dördü yolcu vapuru,

²⁰ Gençoğlu, s.610-615.

²¹ İlhan Ekinci, "XIX. yy Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 2006, Vol.21, No.2, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/58609> (Erişim Tarihi: 13 Ekim 2018), s.36-50.

²² Gençoğlu, s.618.

üçü kömür vapuru ve bir adette gezinti teknesi olmak üzere toplam seksen bir adet vapura sahip olunmuştur. Bu vapurların menşei' sinde ağırlık olarak İngilizlerin etkisi hissedilirken çok az sayıda da Hollanda, Fransa ve Alman menşeiili vapurlar yer almıştır.²³

Denizcilik alanında, yurtdışına bağımlılık olması neticesinde yapılan harcamaların Osmanlı ekonomisine de olumsuz katkısı olmuştur. Gelişen milliyetçilik akımlarının da Osmanlı topraklarında etkin olması ve merkezden uzakta yer alan topraklarında bu akımlardan etkilenmesi sonucu çıkan ayaklanmalara anında müdahale edilememesi sonucu toprak kayıplarının yaşanması Osmanlı'nın deniz gücünde de bir gerileme yaşadığını göstermiştir. Bu olayların etkili olması ile 18. Yüzyılın sonu ve 19. yüzyılın başı Osmanlı için her alanda bir güç kaybı yaşanmasına neden olmuştur.²⁴

Milliyetçilik akımlarının başlaması ve Rusların da bu alanda Osmanlı devletinde bulunan Ortodoks halkının temsilcisi şeklide tanımlaması sonucu ortaya çıkan Osmanlı Rus savaşları neticesinde Osmanlı devletinin aldığı yenilgiler ve yaşadığı kayıplar da Karadeniz'in Osmanlı'nın elinden çıkmasına neden olmuştur.²⁵ Osmanlı'nın Karadeniz'i kaybetmesi ile Ruslar, hem Karadeniz hem de Akdeniz üzerinde ticari faaliyetlerini gerçekleştirmeye başlamışlardır. Ayrıca Ruslar, Avrupalı devletlerin yararlandığı ayrıcalıklardan yararlanma hakkı elde etmiştir. Bu durum Osmanlı'nın ticaretini de olumsuz etkilemiştir.²⁶

Osmanlı Devleti'nin borçlar idaresi tarafından yönetiliyor olması da Osmanlı donanması için yapılan yeniliklere çok fazla iktisadi kaynak ayıramamasına neden olmuştur. Uygulanan iktisadi kısıtlık nedeniyle Osmanlı donanması istenilen düzeylere ulaşamıyor ve uluslararası arena da cereyan eden olaylara müdahaleler de başarılı olamamıştır.²⁷

II. Abdülhamit dönemi açısından Osmanlı denizciliği incelendiğinde bir tek devlete bağlı kalınmamış olup Almanların ağır bir etkisi vardır. Dönemin siyasi koşulları

²³ Eser Tutel, **Şirket-i Hayriye**, 2. Basım, İstanbul: İletişim Yayınları, 1997, s.57-66.

²⁴ Fatih Erbaş, "19. Yüzyıl Doğu Akdeniz Donanma Mücadelesinde Öne Çıkan Devletler ve Faktörler, *FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 2016, Sayı.8, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/263404> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2018), s.135-138.

²⁵ Fatih Erbaş, s.145-149.

²⁶ Prof. Dr. Osman Köse; **1774 Küçük Kaynarca Antlaşması**, 1. Basım, Ankara: TTK, 2006.

²⁷ Erbaş, s.151-152.

ele alındığında Osmanlı, çeşitli ülkelerin bilgi, birikim ve teknolojilerinden yararlanmıştır. Bu dönemde Almanlar haricinde Amerika, Fransa ve İngiltere de Osmanlı denizciliğinde etkili olmuştur.²⁸

II. Abdülhamit'in donanma açısından yaptığı en önemli icraatlardan biride envantere 2 adet denizaltı katmak olmuştur. Dönemin ihtiyacı üzerine alınmış olan bu iki denizaltı, Yunanlıların Osmanlıdan önce denizaltı almış olması neticesinde gerçekleşmiştir. II. Meşrutiyetin ilanı ile hükümeti deviren ittihatçılarda donanma konusuna önem vermişlerdir. Abdülhamit döneminde yapılmış olan denizaltıların sayısının artırılması için gerekli çalışmalar yapılmış olup İngiliz ve Fransızlardan bu konu hakkında yardım alınabileceği belirlenmiştir. Siparişler için gerekli görüşmeler yapıp anlaşmalar sağlansa da I. Dünya savaşının patlak vermesi üzerine ihtiyaç niteliğinde olan denizaltılar alınamamıştır. Bu ihtiyaçları gidermek için araştırmalar yapılırken müttefik kuvvet olan Almanlardan yararlanılmıştır.²⁹

II. Meşrutiyete kadar Osmanlı karasularında verilen kapitülasyonlar nedeniyle yabancı bayraklı gemiler dolaşmaktaydı. II. Meşrutiyetin ilanı ile İttihat Terakki Cemiyeti bu alanda milli bir düzen oluşturmak için birçok girişimde bulunmuş olup biryandan da boykot başlamıştır. Bu dönemde yabancı devletlerin dış ticarete etkileri de görülmüştür. Birçok liman kentinde konsolosluklar kurulmuş ve bölge de yapılan ticaretler izlenip ilgili ülkelere de bilgiler aktarmışlardır.³⁰

II. Meşrutiyet ile denizcilik alanında oluşturulmak istenen milli denizcilik faaliyeti, Fevaid-i Osmaniye adı altında kurulan daha sonraları İrade-i Şahane ve İrade-i Azize isimlerini alan İrade-i Mahsusadır. Bu kuruluş, döneminde devletten yeterli desteği alamayarak özelleştirme çalışmaları yapılsa da başarılı olamamıştır. Bir diğer başarısız olan şirket ise Milli Şirket-i Bahriye-i Osmaniye'dir. Bu şirkette Yunanlıların boykotları üzerine denizcilik alanında milli bir açılım yapmak üzere Gemlik, Mudanya ve Marmara denizindeki limanlar arasında faaliyet göstermek üzere özel teşebbüs ile kurulmuştur. Ancak başarılı olamamıştır. Daha sonraları İrade-i Mahsusa ile Şirket-i Hayriye aralarında gerçekleştirmiş oldukları anlaşmalar ile faaliyet alanlarını genişletmiştir. Bu

²⁸ Mustafa Gençoğlu, s.619.

²⁹ Nevzat Artuç, "I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Denizaltı Gücünü Arttırma ve Denizaltı Subay – Er Yetiştirme Çabaları", **Tarih İnceleme Dergisi**, Cilt.23, Sayı.2, (Aralık 2008), s.58-66.

³⁰ Dr. Özlem Yıldız, **Osmanlı Devletinde Deniz Ticareti**, Birinci Baskı, İstanbul: Tarihçi Kitapevi Yayınları, 2014, s.21-24.

dönemde denizcilik alanında gelişim gösterilememesinin sebebi de yatırımcıların sermayelerini denizcilik alanında kullanamamasından kaynaklanmıştır.³¹

1909 da İrade-i Mahsusa iktisadi sıkıntılar nedeniyle İngilizlere devredilmiştir ancak İngilizlerinde işletme de başarılı olamaması nedeniyle kısa bir süre sonra tekrar isimi değiştirilerek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi ismini alarak Osmanlı idaresine bırakılmıştır.³²

1. Dünya Savaşı'nın meydana gelmesi neticesinde ticaretin zayıflamasıyla hem deniz ticaret gelirleri azaldı hem de devlet bünyesinde bulunan deniz ticaret firmalarının elverişli gemileri cihan harbinde faaliyet göstermek üzere kullanılmıştır. Devlet bünyesinde bulunan gemilerle yetinilmemiş olup Şirket-i Hayriye bünyesinde bulunan gemilerin bazıları da savaşta rol almak için görevlendirilmiştir.³³

Osmanlı Devleti, Sanayi devrimi ile değişen küresel ekonomik sisteme hızlı bir şekilde ayak uyduramaması neticesinde Avrupalı devletler, ticari önemi bulunan deniz yolları üzerinde yavaş yavaş hâkimiyet kurmuşlardır. Bu durum Avrupalı devletlerin gelişen teknolojileri kullanmasıyla oluşmasının yanında Osmanlı Devleti'nden alınan kapitülasyonlar ile de gerçekleşmiştir. Osmanlı bu durum karşısında gerek siyasi gerek iktisadi kısıtlamalardan dolayı denizcilik faaliyetlerini geliştirememiştir. Osmanlı'nın son dönemlerinde denizcilik ile ilgili istekli çalışmalar yapılsa bile istenilen düzeye ulaşmamıştır. 1. Dünya savaşı öncesi Milli bir denizcilik politikası oluşturulmak istense de maalesef başarılı olunamamıştır. Osmanlı döneminde faaliyet gösteren deniz işletmeleri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

³¹ İlhan Ekinci, "Son Dönemde Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", [Electronic Version], *Karadeniz Araştırmaları*, 2006, s.26-43.

³² Türk Denizcilik İşletmeleri A.Ş., Tarihçe, 2016, <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2018), s.1.

³³ Süleyman Nutki, **1913-Osmanlı Ticaret-i Bahriye Salnamesi**, 1.Basım, İstanbul: Bahriye Matbaası, Rumi 1329 Aktaran: Yasemin Nemlioğlu Koca, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları Ve Kabotaj Uygulamaları",

https://www.academia.edu/16655139/CUMHUR%C4%B0YET%C4%B0N_%C4%B0LK_YILLARINDA_DE_N%C4%B0ZC%C4%B0L%C4%B0K_POL%C4%B0T%C4%B0KALARI_VE_KABOTAJ_UYGULAMALARI_MARITIME_POLICIES_AND_CABOTAGE_ENFORCEMENTS_IN_THE_EARLY_YEARS_OF_THE_REPUBLIC_OF_TURKEY (Erişim Tarihi: 01 Kasım 2018), s.5-6.

Tablo 1.1.
Osmanlı Dönemi Deniz İşletmeleri

YILLAR	İSİMLER
1844	Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi
1851	Şirket-i Hayriye
1862	Fevaid-i Osmaniye
1870	İrade-i Aziziye
1878	İrade-i Mahsusa
1910	Osmanlı Seyr-i Sefain

Kaynak: Türk Denizcilik İşletmeleri A.Ş., Tarihçe, 2016,
<https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2018).

Yukarıda yer alan tabloda Osmanlı döneminde kurulmuş olan deniz işletmeleri bulunmaktadır. Bu işletmeler içerisinde Şirket-i Hayriye anonim olarak kurulan ilk deniz işletmesidir. 1844 yılında kurulan Hazine-i Hassa Vapur İdaresi de zamanla isim değiştirerek 1862 yılında Fevaid-i Osmaniye, 1870 yılında İrade-i Aziziye, 1878 yılında İrade-i Mahsusa ve 1910 yılında ise Osmanlı Seyr-i Sefain isimlerini almıştır.

1.2. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ TÜRK DENİZCİLİĞİ

II. Meşrutiyetin ilanı ile başlayan, Milli iktisat çerçevesinde denizcilik alanında da bağımsız politikalar oluşturulmak istenmiştir. Ancak siyasi karışıklıklar ve iktisadi yetersizlikler nedeniyle etkin bir şekilde bu politikalar ortaya konulamamıştır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen I. Dünya savaşı kadar bu düşünceler etkili olmuştur. I. Dünya savaşı ile birlikte hükümet tek taraflı olarak Kabotajı ilan ederek kapitülasyonu elinde bulunduran devletlere de bu durumu iletmiştir. Ancak devletler, Türk hükümetine karşı çıkarak bu konu hakkında tek başına hareket edip, karar alınamayacağını söyleyerek Lozan Anlaşmasına kadar diplomatik yollarla süreci götürmeye çalışmışlardır. Lozan Anlaşmalarının hazırlıkları sürerken de hükümet milli iktisat idealini gerçekleştirmek için İzmir de toplanmıştır. İzmir de başlanılan toplantılarda milli denizcilik politikaları üzerinde de çalışmalar yapılmıştır. İzmir İktisat Kongresi diye adlandırılan bu toplantıda alınan kararlar; Kabotaj hakkının elde edilmesi, Türk gemi sahiplerine iktisadi ayrıcalıklar tanınması, ülke genelinde yer alan limanların hacimlerinin artırılması ve teknolojik yatırımlarla desteklenmesi, gerekli personel ihtiyacının karşılanması için okullar kurulması, deniz ticaret odalarının kurulması, denizcilik alanında faaliyet gösterecek

firmaların yabancı ortaklıklarında paylarının %25 ile sınırlandırılması şeklinde kararlar alınmıştır.³⁴

24 Temmuz 1923 yılında Türk Hükümeti ile Birleşik Krallık, İtalya, Fransa, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya, Belçika temsilcileri tarafından İsviçre'nin Lozan kentinde imzalanan Lozan Anlaşması ile kapitülasyonların kaldırılarak hedeflenen milli iktisat politikaları uygulanmaya başlanmıştır. Kapitülasyonların kaldırılması neticesinde 20 Nisan 1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanununun 1 Temmuz 1926' da yürürlüğe girmesiyle de denizcilik alanında, milli iktisat çerçevesinde milli denizcilik politikaları uygulanmaya başlanmıştır. Bu kanun ile Türk hükümeti deniz ticareti alanında Avrupalıların hem iktisadi hem de siyasi etkisini kırmıştır.³⁵

Kabotaj Kanunu ile elde ettiğimiz kazanımlar; Türkiye sahillerinin bir noktasından diğer noktasına kadar mal taşıma, yolcu taşıma işlemleri, kılavuzluk işlemleri ve liman hizmetlerini gerçekleştirmek sadece Türk bayraklı gemiler ve deniz vasıtalarına mahsustur. Yine bir başka kazanım ise nehirlerde, göllerde, Marmara havzası ile boğazlarda her türlü deniz vasıtası bulundurmak ve nakliye işlemini gerçekleştirme şartıyla ticaret hakkı sadece Türk tebaasına mahsus olmuştur. Karasuları dahilinde çıkarılacak olan balık, istiridye gibi deniz ürünlerinin yanı sıra kum, çakıl gibi maddelerin çıkarılması ve ihracı ile birlikte Türk deniz vasıtalarında kaptanlık, çarkçılık gibi personellik ve iskele, rıhtım hamallığı Türk tebaasına mahsus olmuştur.³⁶

Kabotaj Kanunu ile yabancı gemilerin ticaret hakkının sınırlandırılması nedeniyle Türkiye Cumhuriyeti oluşan gemi azlığı nedeniyle yabancı ülkelere gemi almak zorunda kalmıştır. Gemiler Hollanda, Fransa, Norveç, İngiltere gibi ülkelere alınmış ve Türk denizciliğine katılmıştır.³⁷

Kabotaj hakkının elde edilmesi, Milli denizcilik için atılan adımın yanında aynı zamanda milli iktisat için atılan bir adım olarak değerlendirilmelidir. Kabotaj hakkı aynı zaman da gemilerle ilişkili olan alt endüstrinin de gelişimine katkı sağlamıştır. Gemilerin

³⁴ Koca, s.9-11.

³⁵ Metin Kopar, "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı", **Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt.8, Sayı.22, (Nisan 2016), s.468 – 470.

³⁶ Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun, 1926, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.815.pdf>, (Erişim Tarihi: 2 Kasım 2018).

³⁷ Kopar, s.474-475.

inşası için gerekli olan kalas ihtiyacının karşılanması için Anadolu da bu harekate yönelik tesisin kurulması gibi faaliyetlerde söz konusu olmuştur.³⁸

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile denizcilik ile ilgili gerekli önemi kavrayan Mustafa Kemal Atatürk bu konuda önemli icraatlar da bulunmuştur. Türk deniz ticaret filosunun gelişimine katkıda bulunmasının yanında limanların modernleştirilmesi içinde gerekli çabayı göstermiştir. Bu tür faaliyetlerin yapılmasında ise Osmanlıdan gelen Osmanlı Seyr-i Sefain'in ismi yeni ismi olan Türkiye Seyr-i Sefain ile değiştirilmiştir. Dönemin en büyük idari kuruluşu olan Türkiye Seyr-i Sefain'in başına Mustafa Kemal'in talimatıyla Sadullah Efendi atanmıştır. Sadullah Bey'in gerekli çabalarıyla dönemin her türlü denizcilik faaliyetlerini üstlenmiştir. Bu faaliyetlerin kısaca bazıları, Gemi alımı, Kılavuzluk hizmetleri, limanların modernizasyonu şeklindedir. Ayrıca Kabotaj sonrası yabancı gemilerin seferlerinin yasaklanması sonrası oluşan boşluğu ivedilikle doldurmak için Seyr-i Sefain idaresi ile Türk özel işletmecileri beraber çalışmışlardır.³⁹ Sadullah Bey'in üstün çabası bugünkü denizciliğinin oluşmasında etkisi çok büyük olmuştur.⁴⁰

1929 yılında ortaya çıkan ekonomik bunalımın etkilerinin Türkiye Cumhuriyetinde hissedilmesine tedbir olarak Türkiye Seyr-i Sefain hizmeti gemi alımlarını durdurmuş bunun yerine ise bünyesinde bulunan gemilerin tadilatı ile uğraşmıştır. Yine bu dönemde gemilerin yük taşımalarında bir ağırlık birimi olarak kullanılan tonajda, ekonomik buhran nedeniyle düşüşler olmuştur. Bu durumda da bize ticaret ile deniz taşımacılığının birbirine paralel etkilerinin olduğunu göstermektedir. Atatürk'ün vefatına kadar Türkiye Cumhuriyetinin gemilerinin taşıdığı yük miktarı; 1923 yılında yaklaşık 27.000 ton iken 1938 yılına gelindiğinde 219.586 tona ulaşmıştır. Ayrıca birçok liman şehrindeki özellikle ilk olarak İstanbul sonraları Trabzon, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin de liman işleri için İnhisar Anonim şirketleri kurulmuştur.⁴¹

20 Temmuz 1926 yılında Türkiye Cumhuriyetinin isteğiyle İngiltere, Fransa, Rusya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Yugoslavya ve Japonya'nın katılımıyla gerçekleştirilen Montrö Boğazlar sözleşmesi kapsamında, Boğazların güvenliği hususunda Türkiye Devleti tarafından silahlandırılması imkânı sağlanmış ve bu

³⁸ Doç. Dr. Kemal Arı, "İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj", [Electronic Version] Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2009.

³⁹ Kopar, s.474-475.

⁴⁰ Ali Bozoğlu, "Sadullah Güney (188-1945)", *Deniz Haber*, 23 Ocak 2010, <http://www.denizhaber.com/sadullah-guney-1883-1945-makale.100486.html> (Erişim Tarihi: 2 Kasım 2018).

⁴¹ Kopar, s.477-480.

kapsamda Türkiye Cumhuriyeti hem İstanbul da hem de Çanakkale de birer komutanlık kurmuştur. Ayrıca bu sözleşme ile Boğazların kontrolü de Türkiye Cumhuriyetine bırakılmıştır. Anlaşma kapsamında elde edilen bir başka madde ise Boğazların üzerinden belirlenen bölgelerde uçuşa yasak bölge haline getirilmesiydi.⁴² Türkiye Cumhuriyeti Devleti kısa zaman içerisinde siyasal anlamda denizcilik üzerinde ciddi kazanımlar elde etmiştir. İzmir İktisat Kongresi ile temelleri atılan Milli denizcilik anlayışı Lozan Konferansı ile devam edip Kabotaj Kanununun elde edilmesi akabinde Boğazlar üzerinde de yapılan anlaşma neticesinde Milli denizcilik alanında etkin politikaların yapıldığı görülmektedir.

Atatürk Döneminin sonlarına doğru ise Özel sermayeli yatırımcıların önünü açmak ve denizcilik sektörünün geliştirilmesi için kredi sağlanması amacıyla 1937 de Denizbank Kanunu ile Denizbank'ın kurulmasıyla bu imkan sağlanmıştır. Denizbank özellikle ticaretin geliştirilmesi ve ülke ekonomisinin geliştirilmesi yönünde yapılan Sanayi planlarının ikincisinde yer almaktadır. Denizbank'ın kuruluşu ile Denizyolları, İstanbul Liman İşletmeleri, İzmir Liman İşletmeleri, Trabzon Liman İşletmeleri, Can Kurtarma Genel Müdürlüğü, Kılavuz ve Römorkörcülük Müdürlüğü, Van Gölü İşlemesi, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü gibi kurumlar Denizbank kurumuna devredilmiştir. Ancak siyasi nedenlerden dolayı bir süre sonra kapanmış olup Denizcilik Bankası adı ile 1952 yılında tekrar faaliyete geçmiştir.⁴³

Mustafa Kemal Atatürk, " Hudutlarının mühim ve büyük aksanı deniz olan Türk Devleti'nin Donanması da mühim ve büyük olması gerekir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlere, mütehasıslara malikiyettir. " sözü ile aynı zaman da Donanmanın da geliştirilmesi yönünde aksiyonların alınması gerekliliğini ifade etmiştir. Bu çerçevede Atatürk 1924 Bahriye Vekaletini kurdurmuştur. Kendi döneminde donanmaya dört adet

⁴² Güzide Sezgin, "İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği", 2007, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, <http://acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/1783/2440.pdf?show> (Erişim Tarihi: 2 Kasım 2018)

⁴³ TBMM, **Yirmi Birinci İnikad**, Ankara, 1937, s.112-113 Aktaran: M. Gökhan Polatoğlu, "İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı", 2017, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/392186> (Erişim Tarihi: 3 Ekim 2018), s.79.

yeni denizaltı alımı yapılmıştır. Bu denizaltıların isimleri ise Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy olarak adlandırılmışlardır.⁴⁴

Mustafa Kemal Atatürk'ün vefatından sonra Başbakan olarak göreve başlayan İsmet İnönü de denizcilik faaliyetlerine gerekli önemi vermiştir. Dönemin en büyük siyasi olayı olan II. Dünya Savaşında SSCB, Montrö Boğazlar sözleşmesinin değiştirilmesi gerektiğini dile getirmiş ve yetkilerin sadece Türk Devletinde olması konusunda da itirazlarını hem Türkiye Devletine hem de İngiltere ve Amerika'ya iletmiştir. Ancak bu konuda hem Türkiye'den hem de İngiltere ve Amerika'dan olumsuz içerikli cevaplar alınsa da, Rusya birkaç defa Türkiye'ye bu konuda notalar vermiştir. Son olarak 1946 da verilen notaya da ret cevabının verilmesi üzerinde Rusya'nın Türkiye Devletine saldıracağını düşünen Amerika olaya müdahil olmuştur. Rusya'nın Osmanlıya saldırması durumunda Amerika, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyini duruma engel olması için göreve çağıracağını ifade etmiştir.⁴⁵

1939 tarihinden 1945 tarihine kadar Türkiye Cumhuriyeti Donanmasına çeşitli türlerde ve özellikte 30 adet gemi katılmıştır. Bu gemilerin bazıları yurtdışından alınmış olup bazıları da yurtiçinde üretilmiştir. Donanmaya yapılan bu deniz taşıtlarının ikmallerinin yanında 1946 yılında çeşitli türlerde eğitim veren liseler ve Harp okulları da kurulmuştur. Ayrıca Deniz Donanmasının yapısında da değişiklikler yapılmıştır. Deniz Müşavirliği, Deniz Kurmay Başkanlığı olarak yerini alırken 1946 yılında Türkiye ve Amerika'nın yaklaşması sonrası Truman Doktrinin kabulüyle ismi Deniz Kuvvet Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. Truman Doktrinin kabulüyle birlikte Deniz Kuvvetlerinin içerisindeki Alman yapının ağırlığının yerini Amerikan yapısı yer almıştır.⁴⁶

II. Dünya Savaşı arifesinde İngilizler Türkiye Cumhuriyetini ziyaret ederek kendileri için stratejik öneme sahip Mersin ve İskenderun limanlarında incelemeler yapmışlardır. Bu incelemeler sonucu Türkiye Cumhuriyetine de askeri yardımlarda bulunulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti de bu limanların gelişimi için gerekli işlemleri gerçekleştirmiştir.⁴⁷

⁴⁴ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Atatürk ve Deniz Kuvvetleri, 2018, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=435&dil=1 (Erişim Tarihi: 5 Ekim 2018), s.1.

⁴⁵ Sezgin, s.82-84.

⁴⁶ Sezgin, s.89-94.

⁴⁷ Tuğba Korhan, "İkinci Dünya Savaşında Mersin Ve İskenderun Limanları", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2016, Cilt.9, Sayı.42,

1939 yılında 3633 sayılı kanun ile kurulan Devlet Liman İşletme Umum Müdürlüğü'nün görevine son verilmiş olup yerine 1944 yılında 4517 kanun ile Devlet Denizyolları ve Liman İşletme Umum Müdürlüğü ismini almıştır. Daha sonraları ise uzun yıllar görev yapan Şirket-i Hayriye de Devlet Deniz Yollarına katılmıştır. 1945 yılında da bir başka idare olan Şehir Hatları Kurumu da Devlet Deniz yollarına katılmıştır.⁴⁸

Yabancıların elinde bulunan tersaneler satın alınarak tersane gelişiminin sağlanmasının yanında, Osmanlı devletinden kalan tersanelerinde onarımları yapılarak yeni gemi üretimi için hazır hale getirilmeye çalışılmıştır.⁴⁹

İsmet İnönü Hükümeti'nin sona ermesi ile tek partili hayat sona ermiş olup yerine halkın iradesi ile seçilmiş bir hükümet Türkiye Cumhuriyeti'nin yönetiminde söz sahibi olmuştur. Yönetime gelen Demokrat Parti'nin başında Adnan Menderes bulunmaktaydı. 1950 yılında yapılan seçim ile tek başına iktidara gelen Demokrat Parti 1960 yılında gerçekleşen darbeye kadar yönetimde söz sahibi olmuştur. İktisadi açıdan liberal politikalarla yönetilmek istense de ekonomiye devlet müdahaleleri görülmüştür. Bu dönemde denizcilik sektöründe etkili politikalar uygulanamamıştır. Denizcilik için yapılan icraatlar arasında Denizcilik bankasının kurulması ile denizde çalışan işçilere ait Deniz İş Yasası düzenlenmiş ve Türkiye Büyük Millet Meclisince kabul edilmiştir. Bu kanun 1954 yılında resmi gazete vasıtasıyla yürürlüğe girmiştir.⁵⁰

Deniz Yolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'nün görevinin sona ermesi neticesinde Denizcilik Bankasının kurulması ile sektörde faaliyet gösteren ve gösterecek olan firmalar için bankacılık görevi yaparak, yatırımlar için gerekli kredilerin sağlanması amaçlanmıştır. Ayrıca mevcut limanların geliştirilmesi, modernleştirilmesi ve mümkünse yenilerinin yapılması içinde gerekli olan sermayelerin sağlanması amaçlanmıştır. Hükümetin bahsettiği liberal sistem çerçevesi dâhilinde bu şekilde özel teşebbüslere kolaylık sağlanmıştır.⁵¹

http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt9/sayi42_pdf/2tarih_siyaset_uluslararasıiliskiler/korhan_tugba.pdf (Erişim Tarihi: 5 Ekim 2018), s.710-712.

⁴⁸ Türk Denizcilik İşletmeleri A.Ş., Tarihçe, 2016, <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/> (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2018), s.1.

⁴⁹ Korkmaz, s.89-94.

⁵⁰ Yıldırım Koç, "İşçi Sınıfsız Demokratik Devrim'in İşçi Sınıfına Katkıları: 27 Mayıs Örneği" *Mülkiye Dergisi*, 2010, Cilt.34, Sayı.267, <https://docplayer.biz.tr/34775349-Isçi-sinifsiz-demokratik-devrim-in-isci-sinifina-katkilari-27-mayis-orneği.html> (Erişim Tarihi: 6 Ekim 2018), s.216.

⁵¹ Mehmet Çevik ve Murat Yıldız, "Demokrat Partinin İlk Yıllarında Deniz İşletmeciliği Ve Gemi İnşa Sanayisine Bir Bakış", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt.7, Sayı.33,

Demokrat Partinin son dönemlerinde denizcilik ile ilgili yayımlanan raporlarda denizcilik sektörüne gerekli önemin verilmesi ve durumunun düzeltilmesi için yapılması gerekenler anlatılmıştır. Bu konuda yapılması gereken en önemli şeyin, dünya piyasasındaki gemi miktarlarının altında kaldığı için gemi sayısının artırılması, bu kapsamda yeni gemilerin alınması ve yanında tersaneciliğinde geliştirilerek buralarda yeni gemilerin yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Bu gemilerle ithal ve ihraç malların taşınmasında Türk bayraklı gemilerin yer alması ve ekonomiye katkılarının sağlanması şeklinde bir amaç belirtilmiştir. Gemi yan sanayi kollarının geliştirilmesinin gerekliliği de vurgulanmıştır. Donanma kapsamında ihtiyaç duyulan yardım gemilerinin alımı, denizaltı alımı, mayın tarama gemisi alımı şeklinde maddelerde tespit edilmiştir. Raporun içerisinde aynı zamanda toplam milli gemi sayısının 799 adet olduğu belirtilmiş ve her tür tipte geminin yer aldığı yazılmıştır. Sonuç olarak, bu dönem ile ilgili bakıldığında Birinci ve İkinci Menderes dönemlerinde denizcilik alanında etkili bir çalışmanın yapılmadığı ancak son dönemlerde bu konu da biraz daha çaba harcandığı görülmektedir.⁵²

Demokrat Parti iktidarına yapılan darbe sonucu askerin yönetime el koymasının akabinde 1961 yılında yeniden seçimler yapılmıştır. Bu seçimler sonucu koalisyon hükümeti oluşturulmuş ve Süleyman Demirel yönetimin başına geçmiştir. Bu dönemde denizcilik ile ilgili olarak Karadeniz bölgesine bakıldığında buradaki yolcu taşımacılığının düştüğü görülmektedir. Bu duruma etki eden faktör ise yük ve yolcu taşımacılığının aynı gemiler ile yapılmasıdır. Karadeniz seferleri için ek gemiler konulurken taşımacılık alanındaki hizmetin düşük olması sonucu yolcu sayısında azalmalar meydana gelmiştir.⁵³

Bu dönemde uygulanan İkinci beş yıllık sanayi planı kapsamında denizcilik ile ilgili olarak yapılan planlar arasında yaşlı olan gemilerin gençleştirilmesi yer almaktadır. Bu gençleştirme çalışmaları için gemi ithalatına da izin verilmiştir. Bunun sebebi ise Türkiye’de istenilen kapasitede gemilerin üretimi için elverişli tersanelerin henüz olmayışı ve iktisadi açıdan da daha maliyetli olması nedeniyle gemi ithalatının yapılmasına izin verilmiştir. Ayrıca yolcu taşımacılığında, bir önceki kalkınma planında tahmin edilen

http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt7/sayi33_pdf/2tarih_uluslararasiiliskiler_siyaset/cevik_mehmet_mura_tyildiz.pdf (Erişim Tarihi: 6 Ekim 2018), s.297-298.

⁵² Çevik ve Yıldız, s.299-300.

⁵³ Remzi Fişkin ve Diğerleri, "1940-1980 Dönemi Karadeniz Bölgesi Denizyolu Bölge Taşımacılığına Genel Bir Bakış", *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 2015, Cilt.5, Sayı.12, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273686> (Erişim Tarihi: 6 Ekim 2018), s.348.

oranların altında kalınmıştır. Bu duruma etki olarak karayolu ve havayolundaki gelişmeler ve bu gelişmeler sayesinde rekabet edilebilir bir noktaya gelmesi neden olmuştur. Bir başka olumsuz gelişmede yük taşımacılığında %50 olarak istenilen orana ulaşılamamıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Programında yeni tersane yerlerinin belirlenmesi konusunda da görüşmeler yapılmıştır.⁵⁴

Adalet Partisi dönemi sonrası 1971-1972 ve 1973 yıllarındaki muhtıralar akabinde kurulan koalisyon hükümetleri zamanında yapılan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında denizcilik ile ilgili çalışmalar bulunmaktadır. Bu dönemde Uluslararası taşımacılıkta, deniz taşımacılığının öneminin arttığı vurgulanmıştır. Ayrıca yeni tersanelerin yapımı gündeme gelmiş olup Pendik Tersanesinin tamamlanması yönünde yatırımların yapılması kararlaştırılmıştır. Yolcu taşıma kapasitesinin ise İkinci Beş Yıllık Sanayi Planına göre arttığı saptanmıştır. Gemi inşa sanayisinin alt grupları içerisinde yer alan sanayilerin geliştirilmesi üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Özel sektörün tanker tipi gemilerde ağırlığı sezilirken kamu sektörü olan firmalarda kuru yük gemisi ağırlığı görülmektedir. Ayrıca, Denizcilik Bankasının olumlu performansı sonucu bankanın gelişimi planlanmıştır.⁵⁵

Adalet Partisinin son dönemi ve 80 darbesi ile kurulan geçici hükümet dönemi arasında olan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, bir önceki kalkınma planlarından farklı olarak alınan ve belirlenen bir karar yoktur. Bir önceki planlar kapsamında deniz ticaret filosunun geliştirilmesi, gemi inşası için gerekli tersanelerin yapılması, özellikle yapımı sürekli sarkan Tuzla tersanesinin altyapı işlemlerine biran önce başlanması şeklinde kararlar alınmış ve bu kararlar doğrultusunda eylemler yapılmıştır. Yolcu ve yük taşımacılığında azda olsa artışlar söz konusu olmaktadır. Ayrıca, deniz taşıma kapasitesinde artışlar da söz konusu olmuştur.⁵⁶

1980 darbesi ile göreve gelen geçici hükümetin görevlerinin sona ermesi sonucu ve Turgut Özal liderliğinde Anavatan partisinin, Türkiye Cumhuriyeti iktidarına gelmesi ve akabinde gerçekleştirdiği ekonomik politikalar neticesinde Türkiye ekonomisinin büyümesinin yanında denizcilik sektöründe de büyümeler gerçekleşmiştir.

⁵⁴ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13737/plan2.pdf> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2018), s.529-531.

⁵⁵ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13738/plan3.pdf> (Erişim Tarihi: 9 Ekim 2018), s.551-554.

⁵⁶ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13739/plan4.pdf> (Erişim Tarihi: 9 Ekim 2018), s.638-639.

Turgut Özal'ın serbest ekonomi olgusu kapsamında Türkiye ekonomisini dışa açması sonrası Türkiye'nin ihracatında artışlar yaşanmıştır. Bu artışlar neticesinde malların nakliyesinde önemli bir paya sahip olan deniz taşımacılığı da etkili şekilde kullanılmıştır.

Turgut Özal döneminde yer alan Beşinci Beş Yıllık Sanayi Planı kapsamında deniz ticaret filolarının artışının, gelişen ekonomi piyasası neticesinde gerekli olduğu vurgulanmış ve Türk mallarının yurtdışına taşınmasında denizcilik sektöründeki Türk şirketlerinin etkin şekilde yer almasının gerekliliği de vurgulanmıştır.⁵⁷

Anavatan Partisi sonrası oluşan koalisyon dönemlerinde yer alan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı ile Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde denizcilik ile ilgili belirlenen politikalar daha önceki kalkınma politikalarından pek bir farklılığı yoktur. Bu iki kalkınma politikasında da uluslararası deniz ticaretinde etkin olabilmek için deniz ticaret filolarının artırılması ve bu husus da gerekli tedbir ve yardımlarının sağlanması şeklinde olmuştur. Bunlara ek olarak ise Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından belirlenen denizde can güvenliği protokolü olan Solas 1974 de Türkiye tarafından imzalanmış olup uluslararası arena da deniz güvenliği açısından iyileştirmeler amaçlanmıştır. Ayrıca her kalkınma dönemi gibi Altıncı Beş Yıllık Kalkınma döneminde de gemi filolarının taşıma kapasitesinin artırılması gerekliliği bildirilmiştir. Türk ticaret filolarının rekabetinin artması için Türk Ticaret Kanununda da vergilendirmeler alanında değişiklikler yapılarak kolaylıklar sağlanmıştır. Deniz turizminin geliştirilmesi açısından bu alanda düzenlenmeler yapılması amacıyla Deniz Turizm Birliği yasası çıkarılmıştır.

1990 yılı ve sonrası Türk Donanması içinde ayrı bir önem arz etmektedir. Osmanlı'nın son dönemlerinde ne kadar geliştirilmek istenmiş olsa da siyasi ve iktisadi sıkıntılar nedeniyle donanmanın geliştirilmesi pek etkili olmamıştır. Cumhuriyet dönemi ile birlikte sivil denizciliğin gelişmesinin yanında Türk donanması da gelişme göstermiştir. Türkiye Cumhuriyeti donanmasına birçok tipte gemiler katılmıştır. Osmanlı döneminden Türkiye Cumhuriyeti dönemine geçişte devredilen donanma sayısı çeşitli amaç ve tip olarak 33 adettir.⁵⁸ Deniz Kuvvetleri, 1920'de başlayan gelişimi her geçen gün hem donanma sayısında hem de karargah sayısında kendini göstermektedir.⁵⁹ 1980 yılında

⁵⁷ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13740/plan5.pdf> (Erişim Tarihi: 9 Ekim 2018), s.102-103.

⁵⁸ Erdinç Sancar, **21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**, 1. Baskı, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006, s.365 – 366.

⁵⁹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Tarihçe, 2018, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=5&dil=1 (Erişim Tarihi: 5 Kasım 2018).

Türk donanmasının sahip olduğu deniz araçları o dönem kadar ki en genç ve en kuvvetli donanmaydı. 1990 yılına gelince sayısı ve nitelikleri artan Türkiye Cumhuriyeti donanması uluslararası alanda çeşitli görevler de almaya başlamıştır.⁶⁰

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde denizcilik sektörü ile ilgili olarak belirlenen politikalar, Türk Denizcilik Mevzuatının, Uluslararası Denizcilik Mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi yönünde çalışmaların yapılması şeklinde olması belirlenmiştir. Deniz ticaret filolarının dış ticarete aldığı rollerin artırılmasının sağlanması, bu amaçla da deniz ticaret filolarının sayısının artırılması gerekliliği daha önceki kalkınma planlarında yer aldığı gibi belirtilmiştir. Yük getirecek gemilerin limanlarda daha iyi hizmet alabilmeleri, yüklerinin fazla zaman kaybı yaşanmaması açısından hızlı bir şekilde yüklenilip boşaltılması için gerekli olan makine ve teçhizatlar alınması ile bu makine ve teçhizatların modernleştirilmesi gerekliliği de ele alınmıştır. Deniz turizmi açısından gerekli çalışmaların etkin bir şekilde yapılması için Turizm Birliği Kanun tasarısı çalışmalarının tamamlanması planlanmıştır.⁶¹

1999'ların sonları ve 2000 yılının başında deniz ticaretinin artırılması açısından önemli bir kanun değişikliği yapılmıştır. Bu değişiklik, Milli Gemi Sicili üzerinde yapılan Türk Uluslararası Gemi Sicilinin eklenmesidir. Bu eklenen sicil kapsamında Türkiye'de bulunan yerli ve yabancılar ile Türkiye'de bulunan firmaların bu sicile kayıtlı gemilerinin devredilmesi ve işletilmesinden elde edilen kazançlardan gelir ve kurumlar vergisi alımı kaldırılmıştır. Ayrıca bir takım vergi, harçlar, sigorta ve banka işlemleri esnasında doğan işlem amaçlı vergilerinden muafiyet sağlanmıştır. Bu sicile kayıtlı gemiler de çalışan yerli ya da yabancı personel farkı gözetmeksizin gelir vergisinden de muaf tutulmuşlardır.⁶² Bu şekilde Türk Denizcilik Sektöründe faaliyet gösteren firmaların bu sicile kayıt yaptırıp yabancı bayraklı gemilere geçmesi hem maliyet anlamında bir rahatlık sağlamış oldu hem de bu şekilde gemi sayısı artışlarında etkili olmuştur.

Özel Tüketim vergisinde sağlanan vergi muafiyetleri de firmalara sağladığı avantajlar bakımından önemlidir. Özellikle yakıttan alınan özel tüketim vergisinin hem uluslararası sefer yapan hem de kabotajda sefer yapan gemilerden kaldırılması sonucu

⁶⁰ Sancar, s.412.

⁶¹ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/769/destek02.pdf> (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2018), s.163-165

⁶² Ali Çelikkaya, "Türkiye'de Deniz Taşımacılığında Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme", **Maliye Dergisi**, No.162, (Haziran 2012), s.78.

taşıyan araç ve yolcu sayısında da artışlar olmuştur. Daha sonraları yapılan düzenleme ile yakıttan alınan özel tüketim vergisi istisnası, iç sularda sefer yapan deniz taşıtları için de uygulanmıştır.⁶³

Günümüze doğru geldikçe Türk denizcilik sektörü hem ticaret filolarının sayıca artışı hem de kapasite bakımında artışı, Cumhuriyetin ilk yıllarına göre ciddi anlamda artışlar göstermiş olsa da maalesef dünya sıralamalarında etkili bir konumda olamamıştır. Ayrıca gemilerin yaş ortalaması ise yaklaşık 26 olarak kalmıştır. Her kalkınma planının bir parçası olan gemilerin yaş ortalamasının düşürülmesi yönünde yapılan faaliyetler pek etkili olamamıştır.⁶⁴ Ancak gemi sayısının ve hacminin artırılmasında önemli başarılar ulaşılmıştır. Günümüzde hacim bakımından dünyanın 15. filosuna, gemi sayısı bakımından ise dünyanın 8. filosuna sahiptir.⁶⁵

Özelleştirmelerin etkili olması neticesinde Limanlar gerekli donanıma sahip olup çok fazla zaman kaybı yaşanmadan yükleme ve boşaltma faaliyetlerini gerçekleştirmeye başlamıştır. Özelleştirmelerin ve serbest ekonominin Türk iktisat hayatında etkin olması neticesinde devlet limanlarında özelleştirmelerin yapılmasının yanında yabancı firmalarında Türkiye pazarına girerek yeni limanlar oluşturması deniz ticaretinin gelişmesine olumlu katkıları olmuştur. Özellikle günümüz ticaretinin önemli bir projesi olan Bir Kuşak Bir yol kapsamında Türkiye limanlarına hem devlet tarafından hem de özel sermayeli girişimciler tarafından yatırımlar yapılmaktadır.⁶⁶ Gerçekleştirilen özelleştirmeler ile kamunun hakim olduğu limanlardaki hantallık ve gelişen teknolojiye olan ilgisizliği geride kalmış oldu.⁶⁷

Gemi İnşa Sektörü alanında günümüze gelindiğinde etkin bir şekilde artan tersanelerden dolayı gemi inşa sektöründe önemli gelişmeler yaşanmıştır. 2008 yılında başlayıp etkisini 2009 yılında hissettiren küresel finansal krize kadar gemi üretiminde dünyada 4. sıraya kadar yükselmiştir. Ayrıca gemi inşa sektörünün ekonomiye katkısı

⁶³ Çelikkaya, s.80.

⁶⁴ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2017**, İstanbul, 2018, s.64-68.

⁶⁵ Türk Armatörler Birliği, **Deniz Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu 2018**, İstanbul, 2018, s.30.

⁶⁶ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.158-160.

⁶⁷ Dr. Jale Nur Ece, "Limanların Özelleştirilmesi", *Deniz Haber*, 27 Nisan 2005, <http://www.denizhaber.com/limanlarin-ozellestirilmesi-makale,100008.html> (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2018).

sadece üretilen gemilerin satışı ya da ihracatından elde edilen gelirle kalmamakla birlikte alt sanayi gruplarında yer alan üreticilere de olumlu katkıları olmuştur.⁶⁸

Deniz turizmi açısından günümüze genel bir açıdan bakıldığında özellikle 1980 yılı sonrası deniz turizminde artışlar yaşanmıştır. Bu durum bugün, turizm gelirlerinin yaklaşık %20 sini oluşturacak kadar etkili olmuştur. Deniz turizmi incelendiğinde sadece büyük yolcu gemileri ile yapılan geziler sonucu elde edilen kazanımları kapsamamaktadır. Yat sektörünü de içinde barındırmaktadır. 1982 yılında Turizm Teşvik Kanunu ve 1983 yılında Yat Teşvik Yönetmeliğinin yürürlüğe girmesi neticesinde deniz turizminin önünü açılmıştır.⁶⁹

Türkiye donanması açısından günümüz incelendiğinde, Osmanlı devletinin son yıllarındaki çökmüş donanması 1990 yılında toparlanma sürecine girmesi ile günümüze kadar etkin donanma politikaları uygulanmıştır. Eğitim kalitesinin artırılması ve modern askeri tersaneler neticesinde donanmaya farklı tiplerde gemiler katılmıştır. Özellikle son yıllarda geliştirilen milli donanımlar sayesinde Deniz Kuvvetlerine olumlu katkılar sağlamıştır. Bu kapsamda MİLGEM projeleri oluşturulmuş olup yeni deniz vasıtaları üretilmiştir.⁷⁰ Bugün, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının bünyesinde çeşitli amaç ve tipte olmak üzere 276 adet deniz vasıtası bulunmaktadır.⁷¹

Anadolu Selçuklulardan başlayıp Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyetinin çeşitli dönemlerinin denizcilik sektörü üzerine genel bir incelemesini yapıldı. Bundan sonraki konularda ise biraz daha detaylara girerek sayısal veriler ile Türkiye Cumhuriyetinin deniz ticaret filolarına, limanların durumuna, gemi inşa sanayisine ve deniz turizmi incelenecek olup bu konular üzerinde durulacaktır.

1.3. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ

1.3.1. Denizyolu İle Gerçekleştirilen İç Ticaret

Denizyolu ile gerçekleştirilen iç ticaretimiz kabotaj olarak adlandırılmaktadır. Cumhuriyet dönemi denizcilik sektörü bölümünde değinildiği gibi kabotaj; Türk bayraklı gemilerin yük ve yolcu taşımacılığını bir Türk limanından alıp bir başka Türk limanına

⁶⁸ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.122.

⁶⁹ Beyhan İncekara, Hazar Dördüncü ve K. Ozan Özer, "Turizm Ulaştırmasının Denizyolu Ulaştırıcılığı Yönünden Gelişimi" **İktisat Politikaları Araştırma Dergisi**, Cilt.2, Sayı.1, 2015, s.1-6.

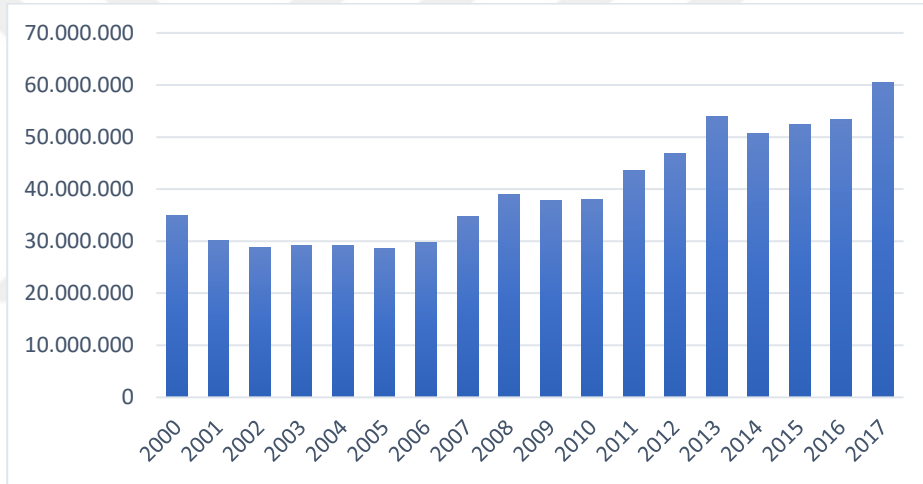
⁷⁰ https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=11 (Erişim Tarihi: 24 Ekim 2018).

⁷¹ **Sabah Gazetesi**, "Hangi Ülkenin Deniz Kuvvetlerinde Kaç Gemi Var ?", 23 Şubat 2018.

indirmesi olarak tanımlanmıştı. Lozan anlaşmaları sonrası elde edinilen bu kazanımın amacı, milli iktisadi politikalar çerçevesinde deniz ticaretini gerçekleştirmek olmuştur. Denizyolu ile gerçekleştirilen iç ticaret, taşınan yük, yolcu ve araç bakımından incelenecektir.

1.3.1.1. Kabotaj Hattındaki Yük Miktarı

Kabotaj hattındaki yük, Türk karasuları içerisinde yer alan limanlardan elleçlenen yüklerin yine Türk karasularındaki bir başka limana elleçlenmesi olarak adlandırılmaktadır. Kabotaj hattında gerçekleştirilen yükler Katı dökme yük, Sıvı dökme yük, Konteyner, Genel Kargo ve Araç tipi taşımacılıkta kullanılan yüklerden oluşmaktadır.



Grafik 1.1. 2000-2017 Yılları Arası Toplam Kabotaj Rakamları

Kaynak: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri, Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2017**, İstanbul, 2017.

Yukarıda verilen grafik incelendiğinde 2000 yılının verisi ile 2017 yılının verisi karşılaştırıldığında Türk limanlarından alınan yüklerin yine Türk limanlarına boşaltılmasıyla oluşan toplam kabotajdaki yük miktarları yaklaşık olarak %72 civarında bir artış sağlamıştır. 2017 yılı sonunda ise yük miktarı 60 milyon tona yaklaşmıştır. Grafik incelediğinde özellikle 2000 yılı kasım ayında ve 2001 yılı şubat ayında meydana gelen kriz neticesinde, ülke ekonomisinde meydana gelen yaklaşık % 9.5 oranındaki daralma

denizyolu ile yapılan taşımacılığa da yansımıştır.⁷² 2000 yılından 2001 yılına veriler karşılaştırıldığında yaklaşık %14 oranında azalma görülmekte olup bu durum 2002 yılına kadar devam etmiştir. Türkiye ekonomisinin 2001 krizi sonrası uyguladığı politikalar neticesinde giderek toparlanması üzerine kabotaj dâhilindeki toplam yük miktarı da 2005 yılından sonra bir toparlanma sürecine girmiştir. 2005 yılında kabotaj taşımacılığının artışa geçmesinin en önemli nedeni, yakıtlardaki Özel Tüketim Vergisinin kabotaj dahilindeki gemilere olan uygulamasının kaldırılmasıdır.⁷³ 2000 ve 2001 yılında meydana gelen krizin dünya çapında değil de yerel olmasından dolayı kabotaj dâhilinde sefer yapan gemilerin yük taşımacılığında bu derece etkilenmesinin de bir başka nedeni olmaktadır.⁷⁴ Bu krizler, bankacılık sektöründe meydana gelen daralmanın, yabancı sermayelerin aniden çıkışının, faiz oranlarının düşmesi, siyasi krizlerin ardı ardına gelmesi ve ülkenin bu nedenle etkin bir şekilde yönetilememesiyle ülke ekonomisinin iflas etmiş olması neticesinde ortaya çıkmıştır. İflas eden ekonomi neticesinde tüm reel sektörde daralma yaşanmıştır. Bu daralma neticesinde denizyolu taşımacılığı da etkilenmiştir.⁷⁵

2007-2008 yılında Amerika da başlayan global kriz nedeniyle oluşan daralmadan Türkiye ekonomisi de etkilenmiştir. Ancak bu etkilenme diğer ülkelerinki kadar ağır olmamıştır. Bunun en önemli nedeni ise Türkiye ekonomisinin daha önce yaşamış olduğu finansal krizler neticesinde uygulamış olduğu politikalarıdır. Özellikle 2001 yılında meydana gelen kriz sonrası Bankacılık sektöründe yapılan çalışmalar, küresel krizin az zayıf ile atlatılmasında önemli bir rol oynamıştır.⁷⁶ Yaşanan yaklaşık %4 lük daralma ile Türk deniz taşımacılığının, kabotaj taşımacılığındaki daralmaya da etkisi olmuştur. Bu etki, grafik incelendiğinde 2007 yılından 2008 yılına kabotaj taşımacılığında artış yaklaşık %12 civarında artarken krizin hissedilmeye başlandığı

⁷² Ali İhsan Yiğitoğlu, "2001 Krizi Sonrası Dönemde Türkiye Ekonomisinin Ve Bankacılık Sektörünün Değerlendirilmesi", *Sosyoekonomi*, 2005, Cilt.1, Sayı.1, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/197578> (Erişim Tarihi: 25 Ekim 2018), s.121.

⁷³ Furkan Atar ve Diğerleri, "Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Avantajları ve Kombine Taşımacılıktaki Önemi Üzerine Bir Çalışma", *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2013, Cilt.5, Sayı.1, <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/deudfd/article/view/5000045365/5000042720> (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2018), s.78.

⁷⁴ Kayhan Öno, "Kriz Denizciliğimiz Nasıl Etkiler?", *Deniz haber*, 14 Ekim 2008, <http://www.denizhaber.com/kriz-denizciligimizi-nasil-etkiler-makale,100325.html> (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2018).

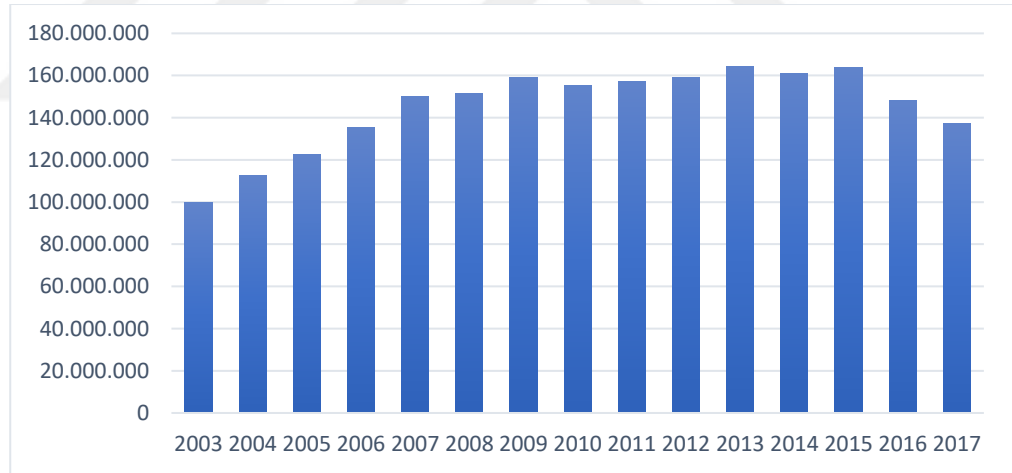
⁷⁵ İrfan Cıvır, "Türkiye'de Kriz Sonrası Dönemde Kredi Çöküşü", Ömer Faruk Çolak (Ed.), **Avrupa Birliğine Giriş Sürecinde Balkanlarla İlişkiler ve Türkiye Ekonomisi** içinden Ankara: Türkiye Ekonomi Kurumu, 2003, s.87-88.

⁷⁶ Murat Kesebir, "2008 Küresel Finansal Kriz ve Bu Krizin Türkiye'deki Ekonomik göstergelere Etkisi", *Anemon Muş Alparaslan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, 2018, Cilt.6, Sayı.4, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/457073> (Erişim Tarihi: 5 Kasım 2018), s.534-535.

dönemde kabotaj taşımacılığında daralma olmuştur. 2008 ile 2009 yılı arasında kabotaj taşımacılığı yaklaşık %5 oranında daralmıştır. Sonraki süreçlerde tekrar büyüme başlayan kabotaj taşımacılığı 2013 yılında az bir düşüş yaşamasının ardından tekrar büyümeye başlamıştır.

1.3.1.2. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu ve Araç Sayısı

Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu, Türkiye'nin deniz sınırları içerisinde bir noktadan bir başka noktaya taşınan yolcu anlamına gelmektedir. Ülkemizde kurvaziyer tarzı yolcu taşımacılığın pek fazla gelişmemiş olmaması nedeniyle bu taşımacılık genellikle yakın sahil kıyıları arasında gerçekleşmektedir. Bu amaçla yapılan yolcu taşımacılığında en fazla paya sahip olan bölge Marmara bölgesidir. Marmara Havzası içerisinde yer alan bölgelerin birbirine yakınlığı bu taşımacılıkta büyük avantaj sağlamaktadır. Ayrıca nüfus fazlalığı da bu taşımacılık türünün devamının sağlanması açısından önemlidir. Bu durum araç taşıyan gemiler içinde geçerlidir. Bu taşımacılıkta da en elverişli bölge yine Marmara Havzasıdır.

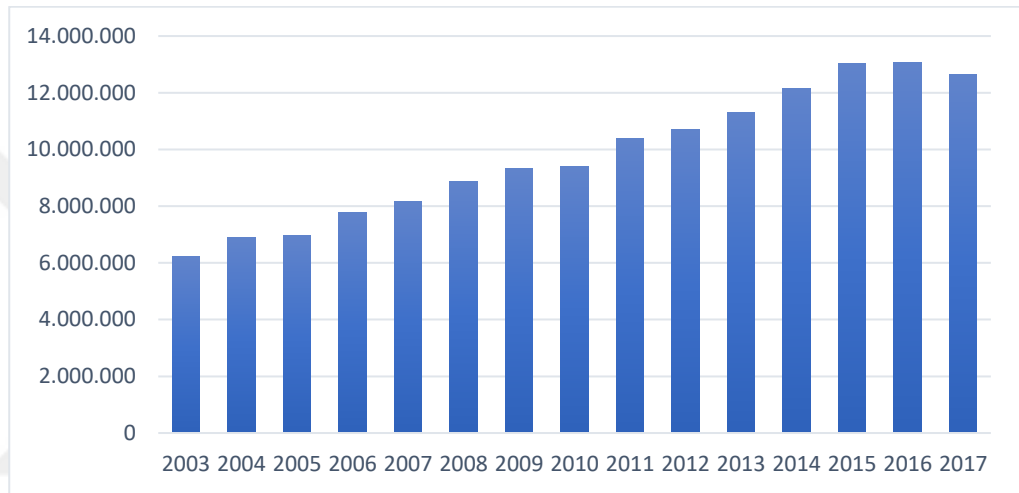


Grafik 1.2. 2003-2017 Yılları Arası Kabotaj Dâhilinde Taşınan Yolcu Sayısı

Kaynak: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri, Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2017**, İstanbul, 2017.

Yukarıda yer alan kabotaj dâhilinde taşınan yolcu miktarını gösteren grafik incelendiğinde 2003 yılından 2009 yılına kadar bir artış olduğu ve bu artışın yaklaşık % 60 civarında olduğu da görülmektedir. 2009 yılından sonra ise taşınan yolcu sayısındaki artış ve azalış oranı ise 2017 yılına kadar %2 ile %3 arasında değişmektedir. Yakıttaki

ÖTV'nin kaldırılması sonrası kabotaj dâhilinde taşıma yapan firmaların maliyetlerinde meydana gelen azalma sonrası navlun fiyatlarının çok yüksek düzeylerde seyretmemesi sonucu deniz taşımacılığında artış meydana gelmiştir. ÖTV'siz yakıt teşviki kapsamında kullanılan yakıtın yaklaşık % 41'i yolcu gemileri ve feribot tipi deniz vasıtaları içindir.⁷⁷ Bu taşımacılığın en yoğun yapıldığı yerler ise Marmara havzasıdır. Burada yoğun yapılmasının en önemli sebebi yoğun bir nüfusa sahip olmasıdır. Ayrıca Marmara bölgesinin iş imkânları açısından da fazla olanaklara sahip olması nüfusun burada yoğunlaşmasına sebep olmuştur.⁷⁸



Grafik 1.3. 2003-2017 Yılları Arası Kabotaj Dâhilinde Taşınan Araç Sayısı

Kaynak: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri, Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2017**, İstanbul, 2017.

Kabotaj dâhilinde taşınan araç sayısını içeren grafik incelendiğinde 2003 yılındaki verileri 2017 yılındaki veriler ile kıyasladığımızda yaklaşık %102 oranında bir artış gerçekleşmiştir. 2017 yılının 2016 yılına göre azalma göstermesinin nedeni 2016 yılında ulaştırma alanında yapılan birçok projenin faaliyete geçmesidir. Bu faaliyetler, Avrasya Tünelinin açılması ile beraber kısa bir süre içerisinde, trafiğe takılmadan İstanbul'un 2 yakası arasında seyahat edilebilmesi, Yavuz Sultan Selim köprüsünün açılması, Osmangazi Köprüsünün faaliyete geçmesi araçların deniz vasıtalarının kullanım oranını azaltmıştır.

⁷⁷ T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017**, Ankara, 2017

⁷⁸ Mustafa Karadeniz ve Nuh Mehmet Ünver, "Şehir İçi Denizyolu Ulaşımında Müşterilerin Hizmet Algısı ve Memnuniyeti: Bir Uygulama", **Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi**, Cilt.11, Sayı.42, 2014, s.48.

1.3.2. Denizyolu İle Gerçekleştirilen Dış Ticaret

Denizyolu ile gerçekleştirilen dış ticaretimiz ile gemiler vasıtasıyla gelen malların ithalat değeri ve miktarı ile gemiler vasıtasıyla giden malların yani ihracatımızın değeri ve miktarı incelenecektir.

1.3.2.1. Denizyolu İle Yapılan İthalat ve İhracat

Türkiye İstatistik Kurumunun yollara göre dış ticaret verilerinin yer aldığı istatistiklere istinaden son 14 yıllık verilerinin hesaplanması sonucu ile değer bakımından ihracatın yaklaşık %53'ü denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bunun değer bakımından tutarı ise yaklaşık 924.697.845 ABD doları şeklindedir. Aynı şekilde ithalat değer bakımından incelendiğinde %56 civarında gözlemlenmektedir. Bunun tutarı ise 1.498.366.540 ABD dolarıdır. Değer bakımından elde edilen bu tutarlar ile dış ticaretin değer bakımından elde ettiği gelirlerin ortalama yarısının denizyolu ticareti vasıtasıyla gerçekleştirilen dış ticaret ile ülke ekonomisine katkı sağlandığı söylenebilir. Taşınan miktar bakımından karşılaştırma yapıldığında yaklaşık %85'lik bir oranla dış ticaret, denizyolu taşımacılığı vasıtasıyla yapılmaktadır.⁷⁹

Dünya da denizyolu taşımacılığının tercih edilmesinin en önemli nedeni maliyetinin düşük olması, güvenli şekilde malların taşınması ve bir seferde hem hacim bakımından hem de çeşit bakımından daha fazla malların taşınmasından dolayıdır. Aynı şekilde Türkiye de karayolu ulaşımının olmadığı yerlerle ve karayolu taşımacılığının yüksek hacimli malların taşınması açısından maliyet anlamında yüksek olması nedeniyle denizyolu taşımacılığı tercih edilmektedir.⁸⁰

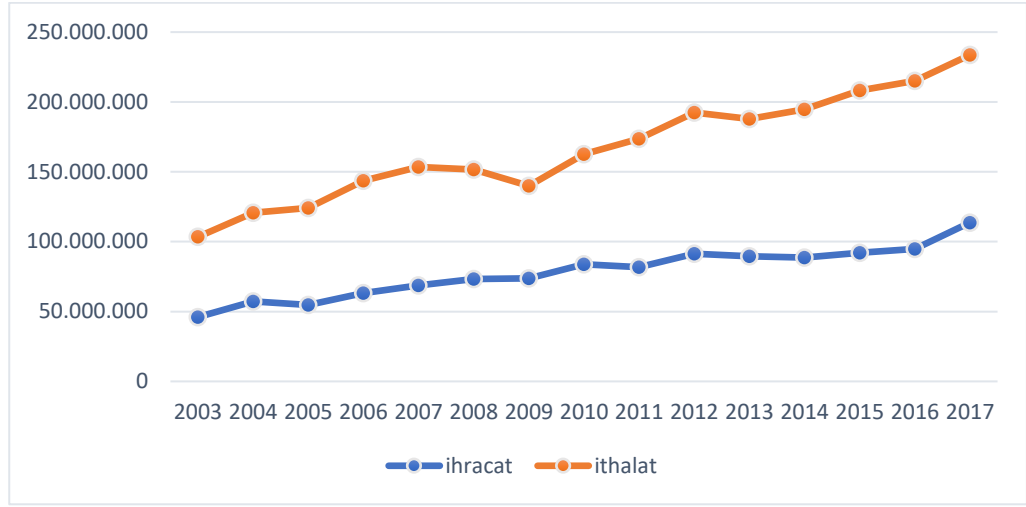
Türkiye'nin dış ticaret taşımacılığında kargo cinsine göre ihracatta en fazla yaklaşık %40 ile sıvı dökme yük gemilerinin kullanıldığı, ithalatta de ise %37 ile katı dökme yük cinsi gemiler kullanılmıştır.⁸¹

Aşağıda yer alan grafikte Türk bayraklı ve yabancı bayraklı gemiler vasıtasıyla gerçekleştirilen ihracat ve ithalat verileri yer almaktadır. Bu veriler miktar bazında alınmıştır.

⁷⁹ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.98-100.

⁸⁰ Halil Tunalı ve Nermin Akarçay, "Denizyolu Taşımacılığı ile Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye Örneği", *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, Cilt.3, Sayı.6, 2018, s.112 – 113.

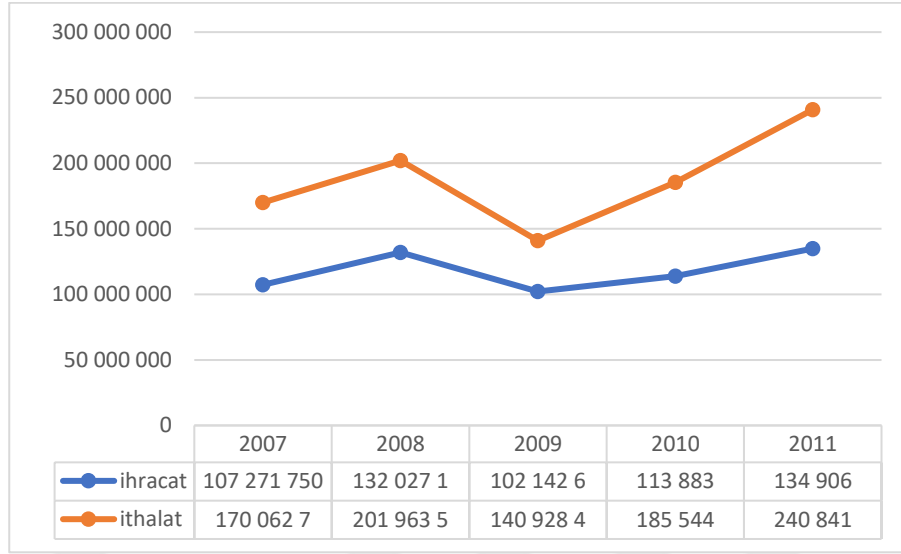
⁸¹ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.101-102.



Grafik 1.4. 2003-2017 Yılları Arası Denizyolu Vasıtasıyla Yapılan İhracat ve İthalat / Ton

Kaynak: Tük, Dış Ticaret İstatistikleri, http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (Erişim Tarihi: 6 Kasım 2018).

2003 yılının verisi ile 2017 yılının verisi karşılaştırıldığında 14 yıllık süreçte denizyolu vasıtasıyla yapılan ihracatın yük miktarı yaklaşık yüzde %145'lik bir artış meydana gelmiştir. Aynı yılların ithalat verileri karşılaştırıldığında yaklaşık %116'lık bir artış görülmektedir. Küresel krizin olduğu dönemde deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ihracatın yük miktarında artma meydana gelmiştir. Meydana gelen bu artma yaklaşık %0,7 oranında gerçekleşmiştir. Deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalatın yük miktarında ise kriz döneminde ise azalma meydana gelmiştir. Bu azalma yaklaşık %7 civarındadır. Küresel krizin etkilerinin giderek azalmasıyla deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ihracatın yük miktarında artışlar meydana gelmiştir. Bu artışlar 2012 yılında yaklaşık %2 oranında bir azalma ile 2013 yılına kadar devam etmiştir. 2013 yılından sonra ise tekrar yük miktarlarında artışlar olmuştur. Deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalatın yük miktarında ise 2010 yılında artış meydana gelmiş olup sonraki yıllarda ise çok fazla değişiklik olmamıştır. Bu süreç 2016 yılına kadar devam etmiş olup 2016 yılında sonra yaklaşık %19 oranında bir artış gerçekleşmiştir.



Grafik 1.5. 2007-2011 Yılları Arası Türkiye İthalat ve İhracat Rakamları

Kaynak: Tük, Dış Ticaret İstatistikleri, http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (Erişim Tarihi: 6 Kasım 2018).

2008 yılında meydana gelen küresel kriz neticesinde 2009 yılı ithalatta daralma meydana gelmiştir. Dış ticarete de küresel kriz nedeniyle ithalat rakamları, ihracat rakamlarına oranla daha fazla düşmüştür. Bu durum cari açığa pozitif bir ivme oluşturmuştur.⁸²

Grafik 5'te yer alan veriler incelendiğinde, küresel kriz neticesinde ülke ekonomisinin dış ticaretinin 2008 yılı ve 2009 yılı ihracat rakamlarında %5,3 oranında daralma yaşamıştır. İthalat rakamlarında ise % %14,3 oranında daralma gerçekleşmiştir.⁸³ Bu daralmanın ithalatta daha çok etkisini göstermesinin nedeni ithalat yapan firmaların hem içeriden hem de dışarıdan fon temin edebilmelerinin zorlukları ile karşı karşıya kalmış olmalarındandır.⁸⁴

Ekonomide görülen bu daralmaya paralel olarak denizyolu taşımacılığımızda da aynı yönlü daralma yaşanmıştır. Denizyolu ile yapılan ithalattaki daralma ihracattaki

⁸² Bora Selçuk ve Naci Yılmaz, "Küresel Finans Sisteminde Değişim ve Türkiye'ye Etkileri", <http://bsy.marmara.edu.tr/Konferanslar/2008/33.pdf> (Erişim Tarihi: 10.03.2018).

⁸³ Nihat Işık ve Erhan Duman, "1929 Ekonomik Buhranı ve 2008 Küresel Krizi'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2012, Cilt.2, Sayı.1, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/382074> (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2018), s.90.

⁸⁴ İrfan Kalaycı, "Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler", *Avrasya Etüdüleri*, 2014, Cilt.45, Sayı.1, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/422107> (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018), s.103-104.

daralmaya oranla daha fazla olmuştur. Bu durum bize Türkiye'nin dış ticaretinin, denizyolu vasıtasıyla yapılan dış ticareti ile bir paralellik olduğunu göstermektedir. Yukarıda bahsedildiği gibi dış ticaretin iktisadi anlamda değer bakımından yaklaşık yarısından fazlası denizyolu ile yapılması da bu sonucun doğruluğunun bir göstergesi olmaktadır.

1.3.2.2. Limanlarda Gerçekleştirilen Dış Ticaret

1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu sonrası deniz ticaretinin, milli iktisat kapsamında yabancı devletlerin denizlerimizdeki faaliyetlerinin sona ermesi neticesinde kendi deniz ticaretimizi yapabileceğimiz bir süreç başlamıştır. Bu süreç bize Türk limanlarında da söz sahibi olma hakkı vermiştir. 1952 yılında kurulan Denizcilik bankasına kadar pek etkin politikalar izlenemese de bu süreç sonrasında limanlar da gelişmeler başlamıştır. Özellikle limanların işleyişini etkin hale getirebilmek için gerekli olan araç ve gereçler sağlanmıştır. Ayrıca gerekli olan modernizasyonlarda sağlanmaya başlanmıştır. Modernizasyonu yapılan limanlarında oluşan talebi karşılayamaması nedeniyle yeni limanların açılması konusunda çalışmalar başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomi politikasında bir dönüşüm olarak adlandırılan 1980 yılında devletin serbest ekonomi politikası benimsemesi sonrası 1987 yılında Türkiye'nin ilk özel liman işletmesi faaliyete geçmiştir. Bu şekilde başlayan özelleştirmeler ve yabancı sermayeli limanların Türkiye'de faaliyetlerini arttırmasıyla limanlardaki kamunun yükünü azaltmıştır. Aynı zaman modern çağa ayak uydurabilecek bir seviyeye gelmişleridir.⁸⁵

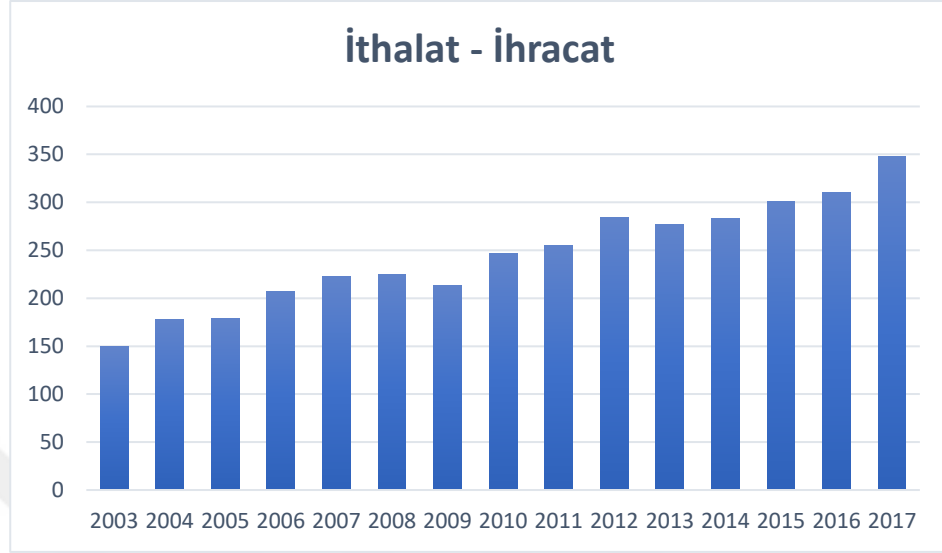
Limanlar ekonomiye de ciddi katkılar sağlamaktadır. İstihdam sağlaması açısından da önemli katkıları vardır. Ayrıca bir depolama alanı olaraktan kullanılan limanlar ülkelerin ticarete dışarıya açılan kapılarıdır.⁸⁶

Günümüze bakıldığında Türkiye'nin 180 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanların 21 adeti devletin, 23 limanı belediyelerin, geri kalan 136 liman ise özel sermayeli işletmelerindir. Bu limanlar çeşitli tiplerden oluşmaktadır. Bunlar, Konteyner

⁸⁵ Ünal Özdemir, "Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi", *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 2015, Cilt.5, Sayı.12, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273691> (Erişim Tarihi: 15 Kasım 2018), s.432 – 437.

⁸⁶ Yusuf Bayraktutan ve Mehmet Özbilgin, "Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri", *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2013, Sayı.26, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/251857> (Erişim Tarihi: 17 Kasım 2018), s.14.

limanları, Genel Kargo ve Kuru Yük limanları, Sıvı dökme yük limanları, araç limanlarıdır.⁸⁷



Grafik 1.6. 2003-2017 Yılları Arası Limanlarımızda Elleçlenen Yük Miktarı / Milyon Ton

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Yük İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2018).

Grafikte yer alan verilerde 2003 ile 2017 yılı arasında dış ticaret kapsamında limanlarda elleçlenen toplam yük miktarı gösterilmektedir. 2003 yılında yaklaşık 149.000.000 ton olan miktar 2017 yılında yaklaşık 347.000.000 milyon tona ulaşmıştır. Bu 2 yılın ithalat ve ihracat kapsamında limanlarda işlem gören miktar verileri kıyaslandığında yaklaşık %139 oranında bir artış gerçekleştirmiştir.

2008 yılındaki küresel kriz burada da kendini hissettirmiş olup 2009 yılında işlem gören miktar 2008 yılına göre azalma göstermiştir. Bu azalma yaklaşık %4 civarındadır. Ekonominin de iyileşmesi sonucu artan dış ticaret işlemleri ile limanlarda meydana gelen elleçleme de artışlar başlamıştır. 2009 yılından 2012 yılına kadar gerçekleşen artışlar 2013 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık % 2 oranında azalma meydana gelmiştir. 2014 yılı itibari ile artışlar devam etmiştir.

⁸⁷ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **2107 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2018, s.153.

2008 Finansal krizin ülkemiz ekonomisine etkisi sonucu deniz taşımacılığında meydana gelen daralmanın ana faktörünün ithalatta meydana gelen daralma olduğu incelenmişti. Türkiye'deki limanlara dış ticaret çerçevesinden bakıldığında limanlardaki elleçlemeler de en fazla işlem ithalat neticesinde elde edilmektedir. Bu oran yaklaşık olarak %42 civarlarında seyretmektedir. Bu durumun oluşmasında yük cinslerine bakıldığında finansal kriz neticesinde daralmaya neden olan faktörler, tekerlekli yükler diye adlandırılan dış ticarete yönelik araç taşımalarıdır. Bunu takip eden yük cinsi ise konteyner tipi yükler oluşturmaktadır.⁸⁸

1.3.3. Ro-Ro Taşımacılığı

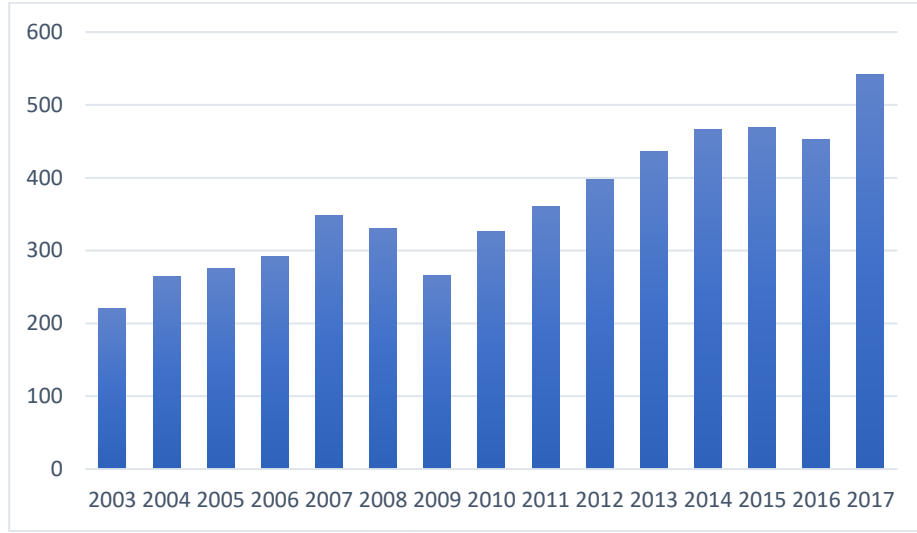
Roll on and Roll off olarak adlandırılan Ro-Ro taşımacılığı, tekerlekli araçlarla bir limandan başka bir limana aktarılan taşımacılık şeklidir. Genellikle tır, kamyon yada Ro-Ro terminallerinde bulunan çekiciler vasıtasıyla gemiye yüklenebilen kasalar şeklinde, vasıtaların yolculukları için düzenlenmiş ve tasarlanmış gemi tiplerine de Ro-Ro gemileri denilmektedir. Bu tip taşımacılığın birçok avantajı da bulunmaktadır. Bunlar, gemi içerisinde bulunan yüklerin boşaltılması yada yüklenmesi aşamasında hasar kaybının düşük olması, üst üste mal konulma imkanının olmaması neticesinde hasarların minimum düzeyde oluşması, yükleme ve boşaltma işlem maliyetinin düşük ve operasyonların hızlı olması ve buna bağlı olarak gemilerin limanlarda kalış sürelerinin kısa olması, seferlerin hızlı olması sonucu da sefer sayılarının daha fazla olması şeklindedir.⁸⁹

Ro-Ro, Türkiye'de ilk olarak üçüncü beş yıllık kalkınma planı kapsamında uygulamaya geçilmiştir. Bu uygulamada ise güzergâh olarak Pendik, Haydarpaşa ve Trieste hattı kullanılmaya başlanılmıştır. Akabinde ise Kıbrıs hattı faaliyete geçmiştir.⁹⁰

⁸⁸ Yrd. Doç. Dr. Soner Esmer ve Diğerleri, "2009 Finansal Kriz Sonrası Türk Limancılık Sektörünün Gelişimi", Lale Balas ve Aslı N. Genç (Ed.), **2012 Türkiye Kıyıları** içinde (863-871), Hatay: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012, s.870.

⁸⁹ RO-RO, <http://www.egekont.com.tr/hizmetler/ro-ro.html> (Erişim Tarihi: 21 Kasım 2018).

⁹⁰ Ünal Özdemir, Sercan Erol ve Hatice Tılmaz, "Karadeniz Limanlarında Ro-Ro Taşımacılığı ve Gelişimi", *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 2015, Cilt.5, Sayı.12, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273669> (Erişim Tarihi: 22 Kasım 2018), s.75.



Grafik 1.7. 2003-2017 Yılları Arası Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatlarında Taşınan Araç Sayısı / Bin Adet

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ro-Ro Araç İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_roro.aspx (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2018).

Grafik 7’de verilen rakamlar incelendiğinde 2003 yılındaki veriler ile 2017 yılındaki veriler kıyaslandığında taşınan araç sayısındaki artış yaklaşık olarak %147 oranında olmuştur. 2008 krizinin daraltıcı etkisi burada da gözükmemektedir. 2009 yılında taşınan araç sayısına bakıldığında bir önceki yıla göre yaklaşık %31 oranında bir azalma yaşanmıştır. Sonraki yıllarda ise ekonominin toparlanma süreci ile Ro-Ro taşımacılığında da artışlar yaşanmıştır. 2014 yılında taşınan araç sayısı ile 2015 yılında taşınan araç sayısında çok fazla bir değişiklik görülmemektedir. 2016 yılında ise bir önceki yıla göre yaklaşık %3 oranında bir azama meydana gelmiştir. Meydana gelen azalma sonucunda ise yaklaşık %19’luk bir artış yaşanmıştır.

Ro-Ro taşımacılığının yoğun olarak yapıldığı yerlere bakıldığında karşımıza çıkan bölge Marmara bölgesi olmaktadır.⁹¹ 2017 yılına göre buradan yapılan güzergâhlar incelendiğinde İstanbul’un Pendik ve Haydarpaşa Ro-Ro limanlarından, İtalya’nın Trieste limanı ile Fransa’nın Toulon limanı arasında taşıma gerçekleştirilmektedir. Bu taşımacılık için kullanılan limanların, toplam diğer hatlar içerisindeki oranı yaklaşık %74’tür.

⁹¹ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2015**, İstanbul, 2016, s.116.

Karadeniz limanlarında yapılan Ro-Ro taşımacılığı ise Zonguldak ve Samsun limanlarından, Ukrayna'nın Ilychevsky limanı ile Rusya'nın Gelincik limanına yapılmaktadır. Bu güzergâhlarda gerçekleştirilen taşımacılığın toplam Ro-Ro taşımacılığı içerisindeki payı ise yaklaşık olarak %10 oranındadır. Akdeniz bölgesinde yapılan Ro-Ro taşımacılığı ise Mersin ve Taşucu limanlarından, Kıbrıs'ın Magosa ve Girne limanlarına, Libya'nın Tripoli limanına gerçekleştirilmektedir. Akdeniz bölgesinin Ro-Ro taşımacılığının toplam Ro-Ro taşımacılığı içerisindeki payı ise yaklaşık olarak %16'dır.⁹² Ege bölgesi den yapılan Ro-Ro taşımacılığı ise toplam Ro-Ro taşımacılığı içerisindeki payı ise yaklaşık %12 oranındadır. Ege bölgesinden ise taşımacılık yine Avrupa limanlarına yapılmaktadır.⁹³ Akdeniz bölgesinin Ro-Ro taşımacılığı Karadeniz bölgesi Ro-Ro taşımacılığına oranla daha fazla olduğu da görülmektedir. Bu yapılan Ro-Ro taşımacılıkları da en çok Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye yapılmaktadır.

1.3.4. Limanlara Uğrayan Kurvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Ülkemizin üç tarafının denizlerle kaplı olması ile Kurvaziyer turizmi açısından elverişli bir noktada bulunmaktadır. Ancak ülkemizin bu avantajı çok etkili şekilde değerlendirememektedir. Bunun en önemli sebebi ise yeterli derecede kurvaziyer gemilerinin yanaşabileceği limanların olmaması ve sadece bu limanların belli bölgelerde bulunmasıdır. Özellikle İstanbul, İzmir, Antalya, Kuşadası, Bodrum, Marmaris gibi yerlerde sıkışıp kalmıştır. Karadeniz bölgesinde bu konuda yeterli çalışmaların olmaması ülkemiz adına kurvaziyer turizminin gelişmesini yavaşlatmaktadır.⁹⁴

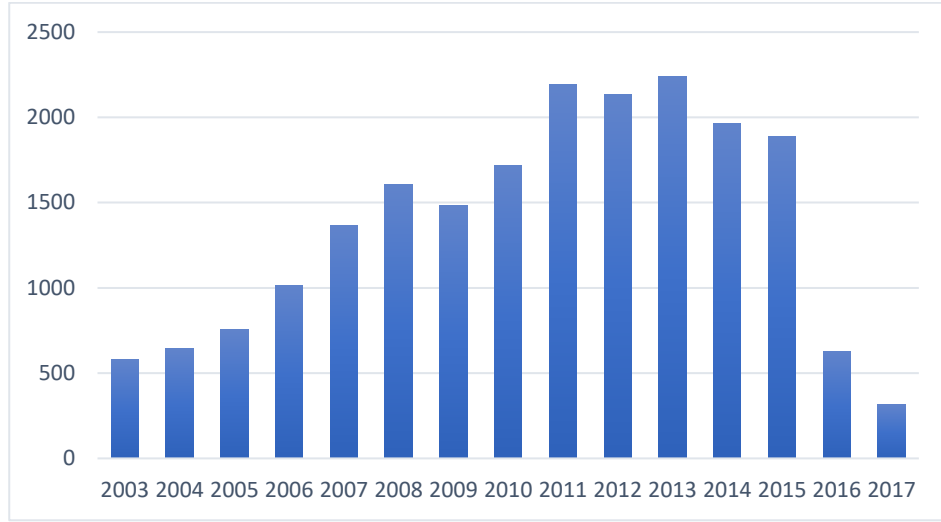
Kurvaziyer turizmi, deniz turizmi içerisinde yer almaktadır. Deniz turizminin ülkemiz açısından çok elverişli bir alan olmasının nedenleri şu şekilde sıralayabiliriz. Doğal oluşumlarının çok fazla olması, denizde ve Kurvaziyer limanlarının çevresinde insanlara zarar verecek tarzda canlıların olmaması, Kurvaziyer turizmini etkileyecek derecede doğal afetlerin olmaması, gelen turistlerin harcamalarını Avrupa ülkelerinde göre rahatça yapılacak düzeyde fiyat politikalarının olması şeklindedir.⁹⁵

⁹² İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2017**, İstanbul, 2018 s.118.

⁹³ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2016**, İstanbul, 2017, s.115.

⁹⁴ Kuşadası Ticaret Odası, **Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı**, Aydın, s.11-12.

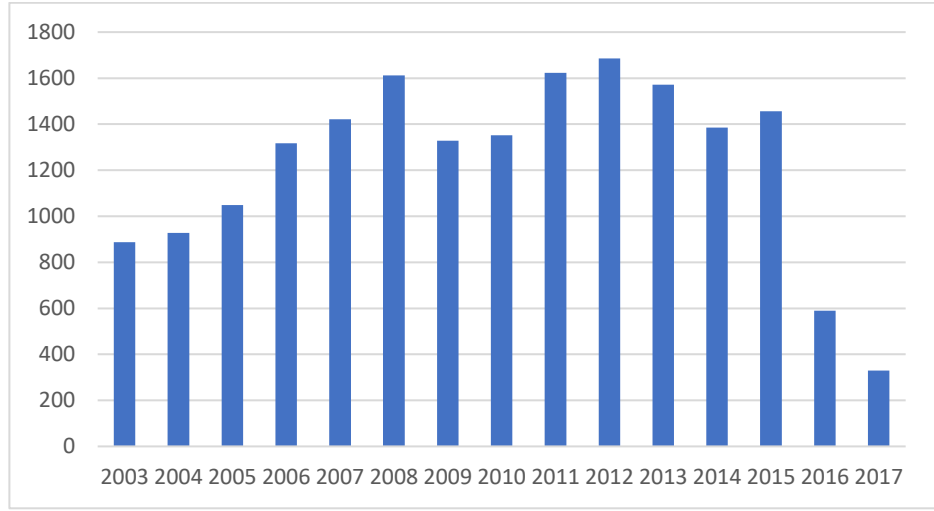
⁹⁵ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası , s.227-228.



Grafik 1.8. 2003-2017 Yılları Arası Limanlarımıza Uğrayan Kurvaziyer Yolcu Sayısı / Bin Yolcu

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kruvaziyer İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018).

Grafik 8'de yer alan Kurvaziyer yolcu sayılarına ait veriler incelendiğinde Limanlara uğrayan kruvaziyer yolcu sayısı 2003 yılında 582 bin kişi civarında iken 2013 yılında yolcu sayısı 2 milyon 241 bin civarında olmuştur. Bu verilere göre iki yılı karşılaştırıldığında yaklaşık % 320 oranında bir artış söz konusu olmuştur. 2003 yılından 2013 yılına kadar olan süre zarfında ise 2009 yılında bir azalma meydana gelmiştir. Bu azalma bir önceki yıla göre yaklaşık %7 civarındadır. 2008 krizinin oluşturmuş olduğu etki burada da kendini göstermiş olup bu durum 2009 ve 2010 yıllarında kruvaziyer gemisi ile gelen yolcu sayısını etkilemiştir. 2013 yılından sonraki verilere bakıldığında bir düşüş söz konusu olmuştur. Bu düşüş ise 2016 ve 2017 yılında diğer yıllara göre çok daha fazla gerçekleşmiştir.



Grafik 1.9. 2003-2017 Yılları Arası Limanlarımıza Uğrayan Kurvaziyer Gemi Sayısı / Adet

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kruvaziyer İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018).

Kurvaziyer gemilerinin limanlara geliş sayısının yer aldığı Grafik 9 incelediğinde 2003 yılından 2008 yılına kadar yaklaşık %81 oranında artmıştır. Küresel kriz nedeniyle 2009 ve 2010 yılında düşüşler yaşanmıştır. 2009 yılında meydana gelen düşüş bir önceki yıla göre yaklaşık olarak % 17 civarındadır. 2010 yılının verileri incelendiğinde ise gelen gemi sayısı 2009 yılına yakın bir paralellik izlemiştir. 2010 yılında sonra gelen gemi sayısında artış meydana gelmiştir. 2011 yılında gelen kurvaziyer gemi adeti bir önceki yıla göre yaklaşık %16 oranında bir artış gerçekleştirmiştir. Bu artış 2012 yılında da devam etmiş olup bir önceki yıla göre yaklaşık %3 oranında bir artış gerçekleşmiştir. 2013 yılında meydana gelen azalma 2014 yılında devam etmiş olup 2015 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %5 civarında bir artış olmuştur. 2015 sonrası gelen kurvaziyer gemi sayısında sert bir düşüş gerçekleşmiştir.

Grafik 8 ve Grafik 9' da yer alan veriler birlikte kıyaslandığında limanlara uğrayan kurvaziyer yolcu sayısı ile limanlara uğrayan kurvaziyer gemi sayısında yaşanan artışlar ile azalışlarda bir paralellik söz konusudur. Her iki grafikte de küresel kriz döneminde azalma meydana gelmiş olup 2011 yılında artış söz konusu olmuştur. Kurvaziyer yolcu sayısı 2013 yılında azalmaya başlarken gemi sayısı ise 2012 yılında

azalmaya başlamıştır. 2016 ve 2017 yılında kurvaziyer gemileri ile gelen yolcu sayısında yaşanan sert düşüşün aynısı kurvaziyer gemileri sayısında da görülmektedir.

Kurvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı ile Kurvaziyer gemilerinin sayısında meydana 2016 ve 2017 yıllarındaki sert düşüşlerin nedenleri arasında ülkemizde yaşanan terör olaylarının etkisi de görülmektedir.⁹⁶ 2016 ve 2017 yılındaki düşüşün bir başka nedeni ise İstanbul'daki kurvaziyer limanın 2016 yılında bakıma alınması nedeniyle bu limana herhangi bir geminin gelmemesi hem kurvaziyer gemi sayısında hem de yolcu sayısında azalışa neden olmuştur.

Kurvaziyer turizminin etkili olduğu bölge ise genellikle Ege bölgesidir. Ege bölgesi sonrası ise İstanbul ve Akdeniz bölgeleri gelmektedir. İzmir ve Çeşme limanlarında yaşanan artışlar bu durumu oluşturmuştur.⁹⁷

Kurvaziyer gemisi ile gelen turistlerin günlük harcaması yaklaşık olarak 120 ile 150 dolar civarındaki iken kurvaziyer gemisinde bulunan mürettebatın harcamaları ise günlük 70 dolar civarındadır. Limanlara gelen yolcuların ve gemi personelinin çevredeki esnafa olan katkısı ise yıllık ortalama olarak 400 milyon dolar civarındadır.⁹⁸

1.3.5. Türkiye'nin Gemi İnşa Sanayisi

Türkiye'de gemi inşa alanı olarak kullanılan tersanelerin toplam adedi 78'dir. Tersanelerin en fazla bulunduğu alan ise Marmara bölgesidir. Marmara bölgesinde ise tersanelerin ağırlıklı olarak toplandığı iller İstanbul ve Yalova'dır.⁹⁹

Tersanelerin ülke ekonomisine katkıları yönünden bakıldığında hiçte azımsanmayacak derecede etkili olduğu görülmektedir. İstihdama olan katkısının yanında, ihracata yönelik gemi inşaları ile ülke ekonomisine döviz girmesinde katkı sağlamaktadır. Sadece gemi inşalarından değil ayrıca yan sanayi kuruluşları ile yapılan ihracat ile de döviz girdisi sağlanmaktadır. Ayrıca yan sanayinin gelişimine katkı sağlamaktadır.¹⁰⁰

⁹⁶ Ersin Fırat Akgül, "Türkiye'de Kruvaziyer Limanlar: Pazar Yapısı ve Rekabetçilik Analizi", **Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi**, Cilt.4, Sayı.2, (2018), s.175.

⁹⁷ Akgül, s.177.

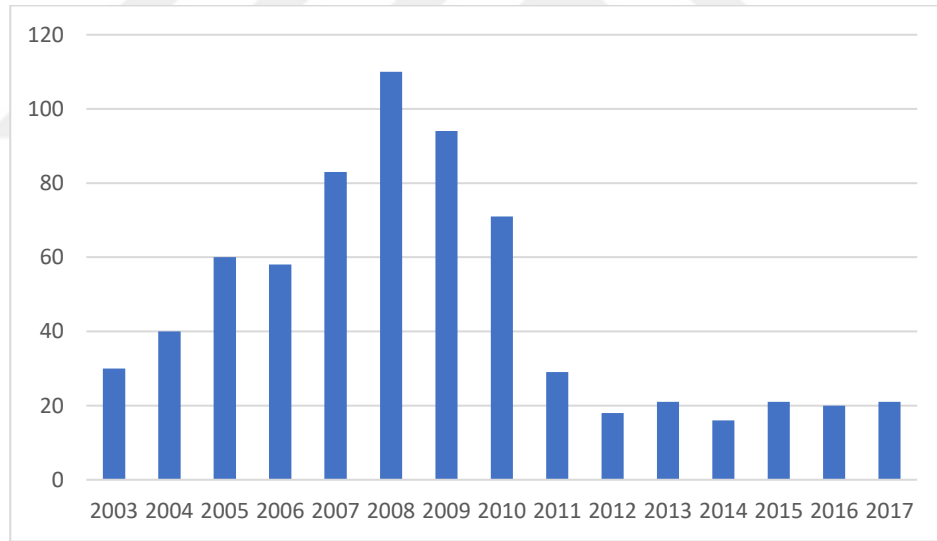
⁹⁸ Türkiye Seyahat Acentaları Birliği, "Türkiye Kruvaziyer Turizmi Raporu", İstanbul.

⁹⁹ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.122.

¹⁰⁰ Türkiye Gemi Sanayicileri Birliği, **GİSBİR Sektör Raporu 2015-2016**, İstanbul, 2016, s.14.

Gemi inşa alanı olan tersaneler için yer belirlenirken en önemli olan faktör coğrafi özellikleridir. Bu açıdan bakıldığında tersanelerin inşa edileceği alanın kıyı özellikleri, o bölgeye dalgaların etkisi ve çalışmaları olumsuz yönde etkilemeyecek derecede rüzgâr etkileri gibi veriler incelenerek tersanelerin alan seçimine karar verilmektedir. İktisadi açıdan tersanelerin kurulması için aranan özellik ise bölgenin bu konu hakkında devlet tarafından sağlanan teşviklerinin olup olmadığı şeklindedir. Akabinde ise ulaşım kolaylıkları, havalimanına yakınlıklar, iş gücü gibi durumlar tersane yerlerinin belirlenmesinde önem teşkil etmektedir.¹⁰¹

Gemi inşa sanayi üzerinden bahsedilirken dikkate alınması gereken konular yeni gemilerin inşası ki buna yat inşası da dâhil olmaktadır ve gemi bakım onarım üzerine yapılan çalışmalarda bu kapsamda değerlendirilmektedir.¹⁰² Aşağıda incelenecek verilere bakıldığında 2008 küresel krize kadar Türkiye gemi inşasında etkin bir performans sergilerken küresel kriz etkisi ile 2009 sonrası rotası gemi bakım onarım şeklinde oluştuğu ortaya çıkacaktır.



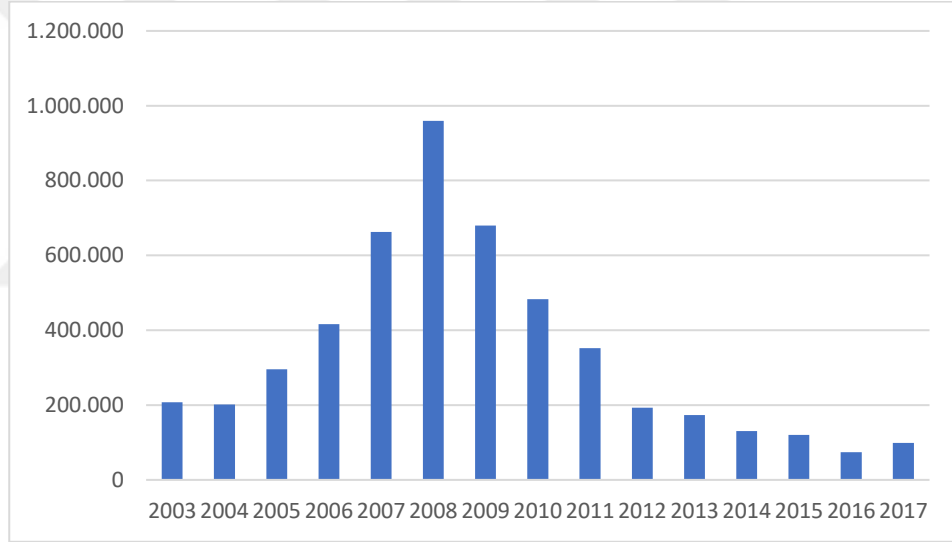
Grafik 1.10. 2003-2017 Yılları Arası Teslim Edilen Gemi / Adet

¹⁰¹ Yeşim Aliefendioğlu ve Nesrin Sağır, "Tersane Yatırımları İçin Kuruluş Yeri Seçimi: Yalova – Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi Örneği", *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 2015, Cilt.3, Sayı.2, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/56390> (Erişim Tarihi: 24 Kasım 2018), s.602-604.

¹⁰² Abdullah Açık, Egemen Ertürk ve Bayram Bilge Sağlam, "Veri Zarflama Analiz Yöntemleriyle Türk Gemi İnşa Sanayinin Etkinlik Değerlendirmesi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2017, Cilt.9, Sayı.2, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/362386> (Erişim Tarihi: 30 Kasım 2018), s.236.

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2013-2017**, Ankara, 2017

Grafik 10'da yer alan verileri incelendiğinde, 2003 yılında teslim edilen gemi adedi 30 iken 2008 yılında en yüksek seviyesine çıkarak 110 adet gemi üretimi gerçekleştirilmiştir. 5 yıllık süre içerisinde artış oranı ise yaklaşık %266'dır. 2008 yılındaki küresel krizin etkisiyle 2009 yılında teslim edilen gemi sayısında meydana gelen azalma sonraki yıllarda da etkisini göstermiştir. 2011 yılında itibaren teslim edilen gemi adedi ise 2003 yılında teslim edilen gemi adedi altında kalmıştır. 2011 yılından sonra ise bu süreç aynı şekilde 2017 yılına kadar devam etmiştir. 2017 yılında teslim edilen gemi adedi 21'dir. 2003 yılında teslim edilen gemi adedi ile karşılaştırıldığında %30 azalma meydana gelmiştir.



Grafik 1.11. 2003-2017 Yılları Arası Teslim Edilen Gemi Tonajı / (DWT)

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2013-2017**, Ankara, 2017

Grafik 11'da yer alan tonaj bakımından veriler incelendiğinde, 2003 yılındaki tonaj sayısı 207.082 DWT iken 2008 yılındaki tonaj sayısı 959.634 DWT'ye çıkarak son 14 yıl içerisindeki en yüksek düzeyini gerçekleştirmiştir. 5 yıllık artış oranı ise yaklaşık %363 şeklindedir. Küresel krizin denizcilik alanındaki her alanı etkilemesi gibi gemi inşa sektöründeki gemi tonaj durumunu da etkilemiştir. 2009 yılından itibaren düşmeye başlayan tonaj sayısı, teslim edilen gemi adedi ile paralellik göstermektedir.

Küresel krizin finans kaynaklı bir kriz olması sonucu bankacılık sektörü, ABD ve diğer ülkelere oranla fazla olmasa da yine de etkilenmiştir. Finansal oranlarda meydana gelen düşmelerin reel sektöre de yansımaları olmuştur.¹⁰³ Tersaneler gemi inşası için gerekli olan finansmanı küresel kriz nedeniyle bankalardan sağlamakta zorluklar çekmişlerdir. Bu zorluklar neticesinde yeni gemi inşalarında azalmaların meydana gelmesine neden olmuştur. Bu durum yeni siparişlerinin alınmasının yerine, tersaneleri gemi bakım ve onarımına yönlendirmiştir. Küresel krizin tersaneler üzerine de bu şekilde etkisi olmuştur.¹⁰⁴ İşte bu durum gemi inşa adedinde ve buna bağlı olarak da teslim edilen gemi tonajlarında bir azalma yaşanmasına neden olmuştur.

Teslim edilen gemi adedi ve tonajlarındaki azalmalara etkisi olan bir başka durumda tesislerin modernizasyonun gerektiğinden de geri kalınmasıdır. Bu durumda küresel kriz ile ilişkilendirilebilir. Yukarıda bahsettiğimiz tersanelere sağlanamayan kredilerin yol açtığı neden dolayısıyla tersanelerde yeterli derecede kendi modernleştirme işlemlerini gerçekleştirememiş ve yeni teknolojileri üretim alanlarına sağlayamamıştır.¹⁰⁵ Bu durumda gemi üretim ve bakımında azalmalara neden olmuştur. Teslim edilen işlerin zamanından fazla bir sürede teslim edilmesi gibi olanağı da doğurmuştur.

Gemilerin inşasında hammadde olarak kullanılan çelikte yaşanan kriz nedeniyle çelik fiyatlarının yüksekliği gemi inşa sanayisinin hammaddesi olan çelik ithalinde zorluklar yaşanmasına neden olmuştur. Özellikle Asya ülkesi olan Çin gibi önemli bir faktörün çeliği Türkiye'ye nazaran daha rahat bir şekilde temin etmesi bu sektörde rekabet edilebilirliği azaltmaktadır. Yeni gemi inşa taleplerin ise bu nedenle Türkiye yerine Çin'e ve diğer Asya ülkelerine doğru kaymasına neden olmuştur.¹⁰⁶ Gemilerde kullanılacak olan çelik kalitesinin belirlenmesi ise Türk Loydu tarafından sağlanmaktadır. Kullanılacak olan çeliklerin yapısı, ağırlıkları, hacimleri, profillerin ve çubukların kalınlığı, levha ve saçların kalınlığı gibi özellikler bu kurum tarafında belirlenmektedir. Bu ise

¹⁰³ İlhan Ege ve Serdar Yaman, "2008 Küresel Ekonomik Krizinin Türkiye Bankacılık Sistemi Finansal Oranları Üzerindeki Etkileri", *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2017, Cilt.7, Sayı.1, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/274031> (Erişim Tarihi: 30 Kasım 2018), s.181.

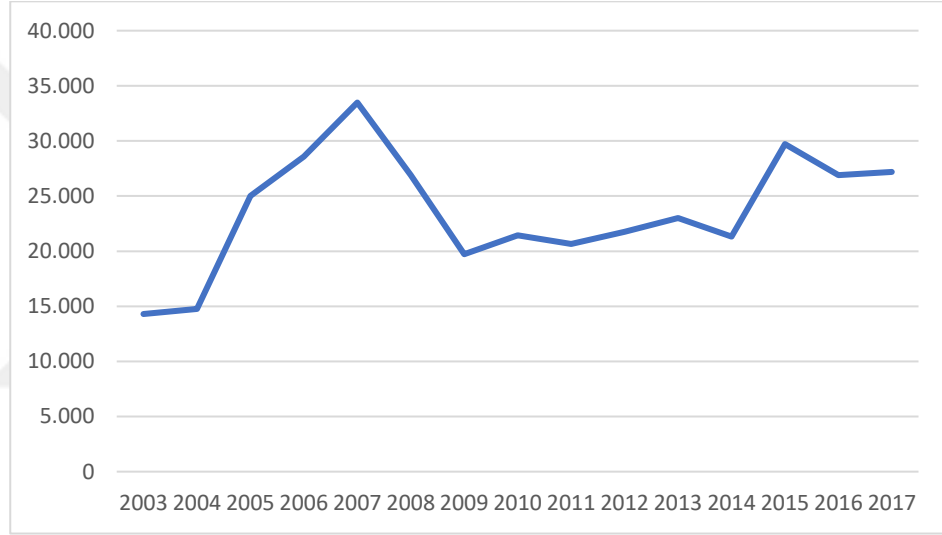
¹⁰⁴ Selim Durmaz, "Gemi İnşa Sanayinin Gelişiminde Eximbank Kredileri: Çin ve Türkiye'ye Yönelik Bir Karşılaştırma", *Maliye ve Finans Yazıları*, 2018, Cilt.1, Sayı.109, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/462864> (Erişim Tarihi: 1 Aralık 2018), s.151.

¹⁰⁵ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2011**, İstanbul, 2012, s.102 – 103.

¹⁰⁶ Türkiye Sanayicileri ve İş Adamları Derneği, **Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış : Gemi İnşa Sanayi**, İstanbul, 2010, s.11-12.

tersanelerde inşa edilecek olan gemilerin kalitesi, dayanıklılığı ve sağlamlığı gibi önemli özelliklerini oluşturur. Bu nedenle kullanılacak olan malzemelerin ithali gemi inşa sektörü için önemlidir. Türkiye’de inşa edilen gemilerin kullanmış oldukları profillerin Hollanda profili diye adlandırılan bir tür olması ve bunun da Türkiye’de üretilmemesi nedeniyle sürekli olarak ithal etmek durumunda kalıyoruz. Bu durum ülkeyi dışarı bağımlı hale getirmektedir.¹⁰⁷

Küresel krizin yansımaları sonucu hem hammadde kullanımının azalması hem de finansman alanında yaşanan sıkıntılar gemi inşa sektörünü etkileyen iki ana faktör olarak nitelendirilebilir.



Grafik 1.12. 2003-2017 Yılları Arası Tersanelerdeki İstihdam Durumu / Kişi

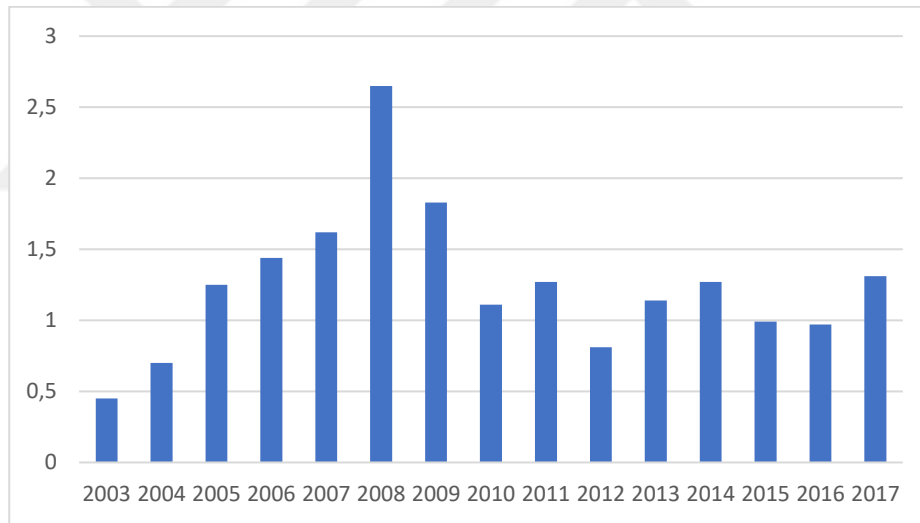
Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gemi İnşa Sanayi İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/diger_gemi_insa_sanayi_1.aspx (Erişim Tarihi: 15 Kasım 2018).

Grafik 12’deki tersanelerdeki istihdam durumunu veren veriler incelendiğinde 2003 yılında 14.300 kişi istihdam edilmişken 2007 yılında 33.480 kişi istihdam edilmiştir. 4 yıllık sürede istihdamdaki artış oranı yaklaşık olarak %134 oranında bir artış gerçekleşmiştir. Küresel kriz sonrası istihdamda azalış görülmektedir. 2009 yılında meydana gelen azalma bir önceki yıl verilerine göre yaklaşık %26 civarında olmuştur.

¹⁰⁷ Reyhan Özsoysal ve Yalçın Ünsan, "Gemi İnşaatı Sektöründe Çelik Kullanımı", *Makine Mühendisleri Odası*, <https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/P25.pdf> (Erişim Tarihi: 4 Aralık 2018), s.2-8.

İstihdam da meydana gelen azalış gemi inşa oranlarında meydana gelen azalma ile paralellik sergilemektedir. Tersanelerin kapasitelerindeki bu düşüş sonucu işletmelerin maliyetlerini kısmak amacıyla var olan üretim düşüşü personel eksiltmelerine neden olmuştur. 2015 yılında istihdam da artış meydana gelmiştir. Bu artış bir önceki yıl verileri ne göre yaklaşık %25 civarında olmuştur. 2015 yılındaki istihdam rakamının bir önceki yıla oranla artışı, tersanelerin bakım ve onarım çalışmalarını arttırması ile ihtiyaç olan yeni işçiler için bir istihdam alanı oluşturduğunu göstermektedir.¹⁰⁸

Gemi İnşa, Bakım ve onarım alanında tersanelerin talep ettiği nitelikli personel açığını kapatmak için Milli Eğitim bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı arasında protokoller imzalanmıştır. Ayrıca Türkiye Gemi İnşa Sanayi ile Türk Loydu işbirliği neticesinde bu alan yönelik ihtiyaçları gidermek için çeşitli kurslar açılmıştır ve Meslek liselerinin sayısı arttırılmıştır. Bu sayede gemi inşa, bakım ve onarım alanında eksik olan nitelikli personel açığı kapatılmaya çalışılmıştır.¹⁰⁹



Grafik 1.13. 2003-2017 Yılları Arası Deniz Araçları İhracatı / Milyar Dolar

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gemi İnşa Sanayi İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/diger_gemi_insa_sanayi_1.aspx (Erişim Tarihi: 15 Kasım 2018).

¹⁰⁸ Türkiye Gemi Sanayicileri Birliği, s.22.

¹⁰⁹ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Ticaret Raporu 2011**, İstanbul, 2012, s.113.

Gemi inşa endüstrisinin ülke ekonomisine yapmış olduğu katkıyı konunun başında bildirilmişti. Grafik 13'de yer alan veriler inşa edilen deniz araçlarının yurtdışına ihracını göstermektedir. Teslim edilen gemi adet ve tonaj kısmında yer alan veriler ile aynı paralellikte bir görünüm sergilemektedir. 2003 yılında ihraç edilen deniz araçlarının ihracat değeri 2008 yılına kadar artmıştır. 2003 yılı rakamları ile 2008 yılı rakamları karşılaştırıldığında ihracat değeri 2,2 milyar dolar civarında artış gerçekleştirmiştir. Aynı zaman da yıllar bazında bakıldığında 2008 yılı en fazla ihracatın yapıldığı yıl olarak görülmektedir. Bu durumun ülke ekonomisine katkısı ise 2,65 milyar dolarlık bir yabancı sermaye girişi ile gerçekleşmektedir. Küresel krizin hem sektörde çalışan personelde oluşturmuş olduğu istihdam düşüşü hem de deniz araçlarının inşa kapasitesinde meydana gelen düşüş nedeniyle gemi ihracatında da 2008 sonrası düşüşler görülmektedir. Bu düşüş 2009 ve 2010 yılında da devam etmiştir. 2011 yılı itibari ile 2017 yılına kadar dalgalı bir süreç olmuştur. 2012 yılında bir önceki yıla göre azalma olurken, 2013 ve 2014 yıllarında bir önceki yıllara göre artış olmuştur. 2015 ve 2016 yılları da kendinden bir önceki yıla göre azalmalar olmuştur. 2017 yılında ise bir önceki yıla göre artış meydana gelmiş olup bu artış ikinci el gemilerine olan talep sayesinde oluşmuştur ve bunlarında ihraç edilmesiyle, ihracat oranının artmasında etkili olmuştur.¹¹⁰

Türkiye, son zamanlarda yan sanayinin gelişmesiyle birlikte gemi inşa, bakım ve onarımda kullanmış olduğu ürünlerin yaklaşık %30 ile %40'ını bu alt sanayilerden karşılamaktadır. Ayrıca bu gelişmelerin yanında Türkiye'nin savunma sanayisi alanında yapmış olduğu atılımlar neticesinde bugün Türkiye milli projelerde de yer almaktadır. Bunun denizcilik alanında gerçekleştirmiş olduğu en önem atılım ise Milgem projeleridir. Türkiye hem askeri tersanelerinde hem de özel tersaneler ile beraber anlaşmalar yaparak milli imkânlar ile savaş gemileri üretmektedir. Son zamanlarda bu projeye dünyanın diğer ülkelerinde de talepler gelmektedir.¹¹¹ Türkiye'nin üretmiş olduğu Milgem Projesine son olarak Pakistan ile yapılan anlaşma kapsamında Türkiye önemli bir ihracat kalemi oluşturmuş oldu ve bu ihracat ile ülkemize giren döviz miktarı ise 5 milyon dolar civarında olmuştur.¹¹²

¹¹⁰ *Gemi ve Yat İhracatında Ciddi Artış Bekleniyor*, 2018, <https://www.haberturk.com/gemi-ve-yat-ihracatinda-ciddi-artis-bekleniyor-1968753-ekonomi> (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2018).

¹¹¹ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.131-136.

¹¹² Kıymet Sezer, "Milgem'de 5 Milyar Dolarlık İhracat", *Yenişafak Gazetesi*, 5 Haziran 2018, <https://www.yenisafak.com/gundem/milgemde-5-milyar-dolarlik-ihracat-3356070> (Erişim Tarihi: 15 Kasım 2018).

1.3.5.1. Yat İnşa Sanayi

Yat olarak tabir edilen ufak tekneler maximum 36 kişilik kapasiteye sahip olup spor ve seyahat amaçlı kullanılan tekne cinsleridir.¹¹³ Yat inşa sanayii, gemi inşa sanayisindeki gibi istihdam yaratmada, ülkemize döviz girdisi sağlamada, yan sanayinin gelişmesinde önemli katkılar sağlamaktadır.¹¹⁴ Ülkemizde üretilen yatların yaklaşık % 90'ı yurtdışı ülkelere ihraç edilerek ülkemize döviz girdisi sağlanmaktadır.¹¹⁵ Turizm Bakanlığının 2017 yılı istatistiklerine göre Türk limanlarına gelen yerli ve yabancı yatların toplam sayısı 10.654 adettir. 2017 yılında 89 no'lu fasıl da bulunan gemi ve yat alanının alt kademelerine indiğimizde 8903 no'lu fasılda yer alan yatlar kısmında ki veriler neticesinde ihracat rakamımız 132.630 bin dolar civarında gerçekleşmiştir.¹¹⁶

1.3.6. Türkiye'nin Deniz Ticaret Filosu

Dış ticaret var olduğu müddetçe deniz taşımacılığının kullanılacağı aşikârdır. Bunun en önemli faktörü ise başta değinildiği şekilde hem yük miktarı açısından fazla malların taşınması hem de taşıma maliyeti açısından bakıldığında en ucuz taşıma türü olmasıdır. Bunların var olması nedeniyle ülkelerin taşımacılıktan elde edeceği kazanımlar açısından da ülkenin sahip olduğu gemi sayısı önemlidir. Bu şekilde hem istihdam oluşturması hem de ticaret vesilesiyle ekonomiye katkı sağlaması ülkenin sahip olduğu ticaret filo kapasitesi açısından önemlidir.¹¹⁷

Türk Deniz ticaret filusunun kapasitesini ve sayısını arttırmak amacıyla 1999 yılında TUGS diye adlandırılan Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun kabul edilmiştir.¹¹⁸ Türk deniz ticaret filusunun durumunu incelenirken Milli Sicile kayıtlı gemiler ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemiler şeklinde incelenecektir.

¹¹³ Yenal Yagmur, "Dünden Bugüne Türkiyede Yatçılık", *I. Uluslararası Deniz Turizmi ve Deniz Endüstri Konferansı*, 2016,

https://www.academia.edu/27640817/D%C3%9CNDEN_B%C3%9CG%C3%9CNE_T%C3%9CRK%C4%BOYEDE_YAT%C3%87ILIK (Erişim Tarihi: 15 Kasım 2018), s.3.

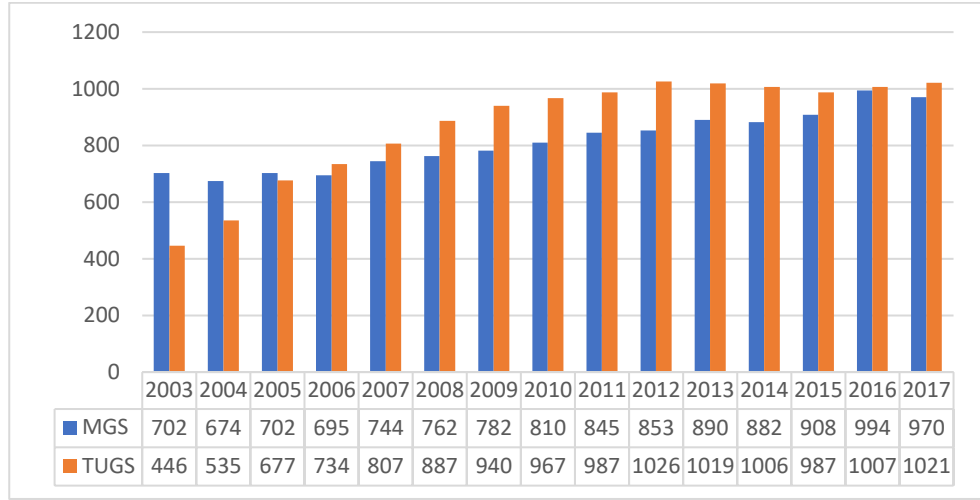
¹¹⁴ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.132.

¹¹⁵ Deniz Günay, "Yat ve Balıkçı Tekneleri Tersanesi", **Gemi İnşa Sanayi Sektör Araştırması**, Ankara, 2002, s.5.

¹¹⁶ Ümit Osman Yılmaz, "Gemi, Yat ve Su Taşıtları İhracatı", *İnternet Express*, 07 Ağustos 2018, <https://www.ihracatekspri.com/gemi-yat-ihracati/> (Erişim Tarihi: 25 Kasım 2018),

¹¹⁷ Turhan Tükenmez, "Türk Deniz Ticaret Politikasının Ekonomik ve Mali Yönden Değerlendirilmesi", *Maliye Araştırma Merkezi Konferansı*, 1972, Sayı. 22, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/7758> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2018), s.19.

¹¹⁸ *Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Kükmünde Karamamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*, 1999, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4490.pdf> (Erişim Tarihi: 29 Kasım 2018).

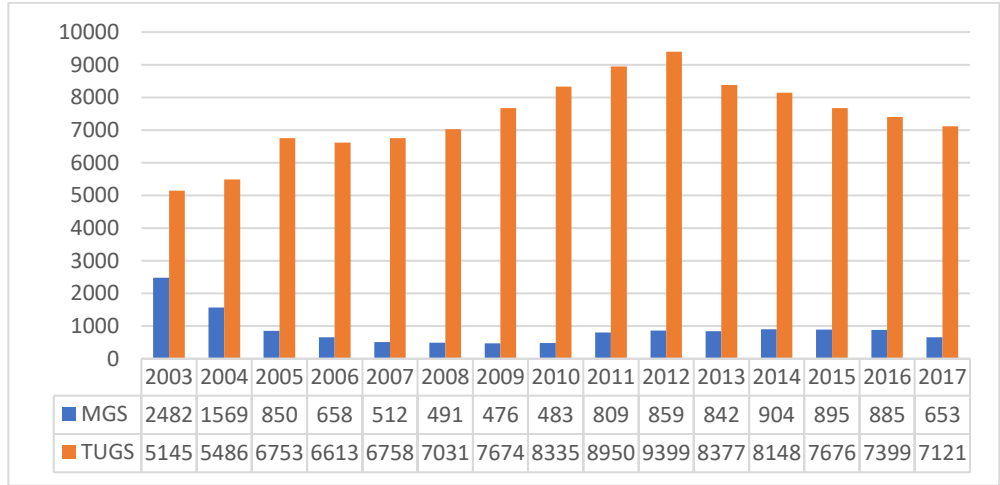


Grafik 1.14. 2003-2017 Yılları Arası 150 GT ve Üzeri Türk Filosu Gelişimi / Adet

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2013-2017**, Ankara, 2017

Grafik 14'te yer alan adet bazında Türk filosu gelişimi, Milli gemi siciline göre 2003 yılında 702 adet iken 2017 yılında 970 adet olmuştur. Milli gemi sicili 2003 yılından 2006 yılına kadar dalgalı bir seyir izlerken 2006 yılından itibaren 2013 yılına kadar artış olmuştur. Bu artış yaklaşık %28 civarında gerçekleşmiştir. 2014 yılında meydana gelen azalma bir önceki yıla göre %0,8 civarında olmuştur. 2015 ve 2016 yıllarında gemi adetinde artışlar devam etmiş olup 2017 yılında gemi adedi bir önceki yıla göre %2 oranında azalmıştır.

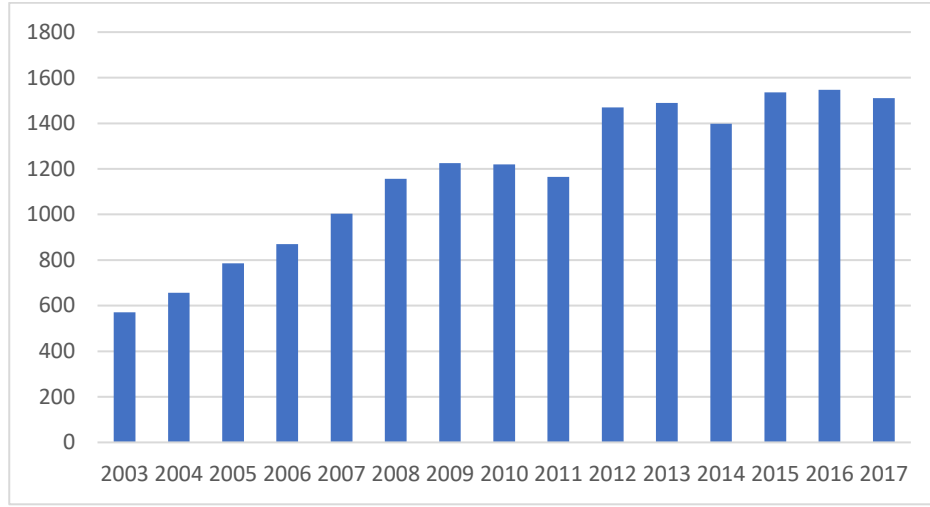
Türk uluslararası gemi sicili bakımından veriler incelendiğinde 2003 yılında 446 adet gemi varken 2017 yılında gemi adedi 1021 olmuştur. Her iki yıla ait veriler incelendiğinde 2017 yılındaki Türk uluslararası gemi siciline bağlı gemi adedi 2003 yılındaki Türk uluslararası gemi siciline bağlı gemi adedine göre yaklaşık %128 bir artış olmuştur. Türk uluslararası gemi siciline bağlı gemi adedi 2003 yılından itibaren 2012 yılına kadar artmıştır. 2003 yılından 2012 yılına kadar gerçekleşen gemi sayısındaki artış yaklaşık %130 civarında olmuştur. 2012 yılından itibaren ise 2016 yılına kadar azalmış olup bu azalmalar her yıl için yaklaşık %1 civarında olmuştur. 2016 ve 2017 yılında ise artışlar meydana gelmiştir. 2016 yılında meydana gelen artış bir önceki yıla göre yaklaşık %2 civarında olmuş olup 2017 yılında meydana gelen artış ise bir önceki yıla göre yaklaşık %1,3 civarında olmuştur.



Grafik 1.15. 2003-2017 Yılları Arası 150 GT ve Üzeri Türk Filosu Gelişimi / DWT

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2013-2017**, Ankara, 2017

Grafik 15 yer alan Türk deniz filosunun DWT bazında gelişimi yer almaktadır. Gemilerin DWT bakımında verilerine bakıldığında 2003 yılında MGS' ye kayıtlı gemiler 2.482 DWT iken 2017 yılına geldiğimizde bu oran 653 DWT' ye düşmektedir. Bu oran yaklaşık olarak %73 civarındadır. TUGS' a kayıtlı gemilere baktığımızda 2003 yılında 5.145 DWT olan gemiler 2017 yılına geldiğimizde 2003' e göre %38'lik bir artış sergilemiş ve 7.121 DWT' ye ulaşmıştır. DWT bakımından MGS' ye kayıtlı gemilerin yıl içerisinde hurdaya ayrılması, satılması gibi durumlar neticesinde azalmış olup yeni üretilen ve satın alınan gemilerin ise MGS yerine TUGS' a kayıt yaptırması sonucu DWT oranında bir artış olmuştur.

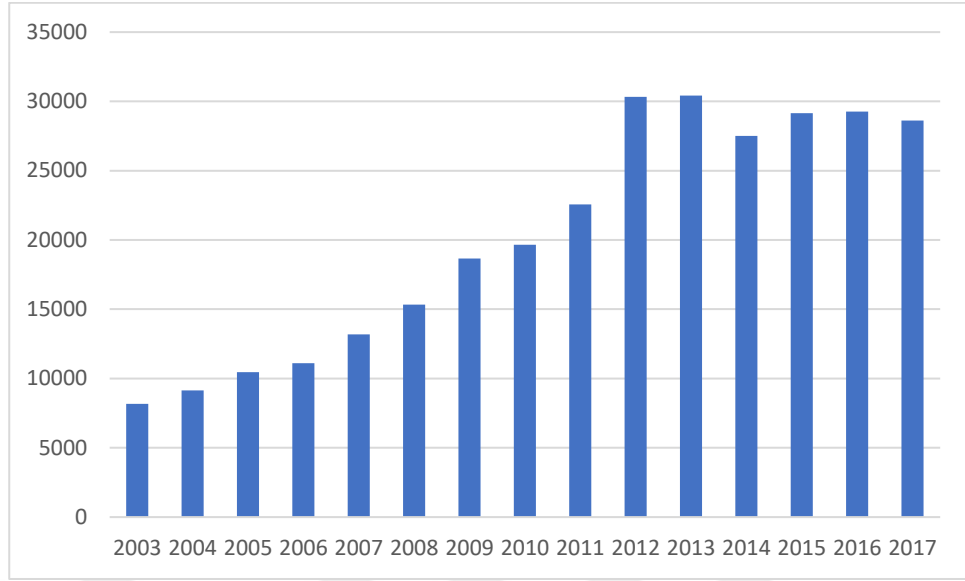


Grafik 1.16. 2003-2017 Yılları Arası Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu / Adet

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2013-2017**, Ankara, 2017

Türk Armatörlerin sahip olduğu deniz ticaret filosunu gösteren grafik 16 'da hem Türk bayraklı gemiler yer almakta hem de yabancı bayraklı gemiler yer almaktadır. 2003 yılında Türk armatörlerin sahip olduğu gemi sayısı 571 adet iken 2017 yılına gelindiğinde bu sayı 1511 adet olmuştur. 2003 yılı verilerini 2017 yıl verilerine göre kıyaslandığında gemi adedi yaklaşık olarak %160 oranında bir artış sağlamıştır. Ancak Türk armatörlerin sahip olduğu gemilerin içerisinde yer alan yabancı bayraklı gemilerde daha fazla artış olmuştur. Bu 2003 yılında 571 adet geminin 163 adedi yabancı bayraklı iken bu sayı giderek artmıştır. 2017 yılına geldiğimizde 1511 adet gemi içerisinde yabancı bayraklı gemi sayısı 1028 olmaktadır. Bu sayılar ile Türk armatörlerin sahip olduğu gemi sayısı bakımından dünyada 2017 yılı itibari ile 15. Sırada yer almaktadır.¹¹⁹

¹¹⁹ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.77-79.



Grafik 1.17. 2003-2017 Yılları Arası Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu / DWT

Kaynak: T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2013-2017**, Ankara, 2017

Grafik 17' de yer alan veriler Türk armatörlerin sahip olduğu Türk ve yabancı bayraklı gemilerin toplamının DWT bazında gelişimini göstermektedir. 2003 yılından 8.175 DWT olan gemilerin ağırlığı 2017 yılına gelindiğinde 28.611 DWT' ye ulaşmıştır. Bu süreç içerisinde 2017 yılındaki gemi DWT' si 2003 yılına göre %249 oranında bir artış gerçekleştirmiştir. Türk armatörlerin sahip olduğu gemilerdeki yabancı bayraklı gemi sayısındaki artışa paralel olarak DWT bazından da yabancı bayraklı gemilerin ağırlığı artmıştır. 2003 yılında DWT kapsamında yabancı bayraklı gemilerin toplam DWT' si 2.159 iken 2017 yılında yabancı bayraklı gemilerin toplam DWT' si 21.323 DWT şeklindedir.

Türk Ticaret filosuna var olan veriler kapsamında bir genel bakış atıldığı zaman Türk bayraklı gemilerin Milli sicile kayıt oranı azalmakta olup bunun yerine Türk Uluslararası Gemi siciline kayıtları artmıştır.

Armatörlerin sahip olduğu gemiler açısından bakıldığında Türk bayraklı gemiler yerine yabancı bayraklı gemiler tercih edilmektedir. Bunu oluşturan ana etken ise iktisadi amaçlıdır. Yabancı bayraklı gemilerin sağladıkları vergi avantajları ve yabancı

bayraklı gemilerin sahip olduğu ülkelerin uygulamış olduğu finansman kolaylıkları Türk armatörlerinde yabancı bayraklı gemi işletmelerine geçmesine neden olmaktadır.¹²⁰

2. İRAN'IN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

İran deniz tarihi hakkında bahsedilmeden önce İran Devletinin tarihsel süreçleri hakkında kısa bilgi vermekte fayda vardır. İran devletinin var olduğu coğrafyanın geçmişine bakıldığında o topraklar üzerinde pek çok devlet yaşamıştır. Bu devletlerin ilki olarak kabul edilen Pers İmparatorluğu olmakla birlikte sonraları Sasaniler, Safeviler gibi devletler yaşamışlardır. Bu devletlerin hem öncelerinde hem de sonralarında o coğrafyayı kapsayan başka devletlerde kurulmuştur. Bunlara örnek olarak ise Emeviler, Abbasiler, Harzemşahlılar, Akkoyunlar gibi devletler gösterilebilir ve bu devletler de bu toprakların bir kısmına hakim olmuşlardır. Bu tarz devletleri yabancı güçler olarak adlandırılmaktadır. Ayrıca dışarıdan gelmiş toprakları işgal etmiş devletler olarak da belirtilir. Bugünkü İran devletinin Şii olarak adlandırılması, Safevi devletine dayandırılmaktadır. O nedenle birçok tarihçi Safevi devletini, İran devletinin tarihi başlangıcı olarak kabul etmektedir.¹²¹

İran Deniz tarihini kısaca, İran İslam Cumhuriyeti öncesi başlığı altında İran İslam Cumhuriyeti öncesi Fars Körfezinde İran denizciliği ve İran İslam Cumhuriyeti öncesi Hazar Denzinde İran denizciliği anlatılacak olup akabinde İran İslam Cumhuriyetinin hem Fars körfezindeki hem de Hazar denizindeki denizciliği hakkında bilgi verilecektir.

2.1. İRAN İSLAM CUMHURİYETİ ÖNCESİ İRAN DENİZCİLİĞİ

2.1.1. İran İslam Cumhuriyeti Öncesi Fars Körfezinde İran Denizciliği

Günümüz İran devletinin hem hazar denizine kıyısı bulunmakta olup hem de Basra körfezine kıyısı bulunmaktadır. Ayrıca Umman körfezinde de kıyısı bulunan İran'ın Arap denizine buradan bağlantısı bulunmaktadır.

¹²⁰ *Türk Armatör Yabancı Bayrağı Tercih Ediyor*, 2016, <http://www.gemipersoneli.com/haberler/7907/turk-armator-yabanci-bayragi-tercih-ediyor> (Erişim Tarihi: 9 Aralık 2018).

¹²¹ Yalçın Sarıkaya, "İran Tarihi Denilince", *Geçmişten Günümüze İran: Tarih, Toplum Siyaset Ve Kültür*, Ankara, 2012, s.4-5.

Özellikle İran'ın denizciliği denince akla gelen en önemli kıyısı Fars Körfezidir. Fars Körfezi, İran ile Suudi Arabistan arasında kalan ve Umman denizine kadar uzanan bir bölge olarak adlandırılmaktadır.¹²²

Fars Körfezi, Milattan önceki dönemlerden sonraki dönemlere doğru çeşitli tarihçi, coğrafyacı, gezginci tarafından bahsedilmiştir. Asurlular Fars Körfezi kıyılarına yerleştikleri yerlere bayındırlık hizmetleri vermiştir. Ayrıca Asurlu tüccarlar içinde önemli bir bölge özelliği taşımıştır. O bölgede yaşamış bir başka devlet ise Ahameniş Pers İmparatorluğudur. Pers İmparatorluğu da Fars Körfezinde ticari olarak etkili faaliyetlerde bulunmuştur. Özellikle buradan gelen gemilerin taşıdığı mallar ile Anadolu ve Mısır'a ticaret kervanları gitmiştir. Daha sonraları ise Selevkiler Devleti ve Eşkaniler Devleti kontrolünde olan Fars Körfezi, ticaret açısından bu devletler içinde stratejik öneme sahipti. Yine buradan gemiyle gelen mallar Anadolu'nun iç kesimlerine, Bizans'a ve Yunanlılara kadar ulaşmaktaydı. Bölgeye hakim olan Sasani Devleti ise Basra Körfezindeki limanlara askeri yerler kurarak siyasi birliği korumada etkili olmuşlardır. İnşa ettikleri gemiler ile deniz ticaretini geliştirdiler ve Çin'e kadar gemilerle gidip ticaret yapmışlardır.¹²³

Sasaniler bu bölgede denizcilik alanında önemli çalışmalar yapmışlardır. Fars Körfezinden gelen malların Anadolu'ya taşınması için Fırat ve Dicle nehirlerinde kurulan irili ufaklı limanlar ile nehir taşımacılığı da yapmışlardır. Sasaniler döneminde Fırat ve Dicle nehrinin sularının Fars Körfezine döküldüğü yerde bulunan Ubulle şehride önemli bir liman kenti konumunda bulunmaktaydı. Sasani devleti'nin başkentine yakın olan bu liman şehrine karayolu ile gelen mallar buradan nehir üzerinde kullanılan kayıklara aktarılarak Fars denizine açılarak hem iç ticarete katkı sağlamaktaydı hem de Umman denizi vasıtasıyla farklı ülkelerin liman ve kıyılarına ticaretler gerçekleştirilmekteydi. Bu ticaret Hindistan kıyılarına kadar devam etmiştir.¹²⁴

Sasani döneminde bugünkü İran sınırları içerisinde yer alan Bushehr kenti de önemli bir liman kentiydi. Bushehr kenti Afşar Hanedanlığı döneminde yeniden

¹²² Fars Körfezi Mill Günü, 2017, http://parstoday.com/tr/radio/iran-i69756-fars_k%C3%B6rfezi_milli_g%C3%BCn%C3%BC (Erişim Tarihi: 9 Aralık 2018).

¹²³ Doç. Dr. Yılmaz Karadeniz, "Dünya Hakimiyetinin Geçtiği Yer: Fars Körfezi", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2018, Cilt.6, Sayı.80, http://www.asosjournal.com/Makaleler/80678726_14237%20Y%C4%B1lmaz%20KARADEN%C4%B0Z.pdf (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2018), s.115-118.

¹²⁴ Ulaş Töre Sivrioğlu, "Sasaniler Döneminde İran'da Limanlar Ve Deniz Ticareti", *Tarih Okulu Dergisi*, Cilt.8, Sayı.22, (Haziran 2015), s.40-44.

geliştirilmiştir. Sasani döneminden önce ve Sasani döneminde bu liman kentinden İran Körfezindeki Arap devletlere, Doğu Asya ve Doğu Afrika'ya zeytinyağı, şarap, tohumlar ve tuzlu balıklar gibi malzemeler gönderilmiştir.¹²⁵

Fars Körfezi üzerinde yer alan Siraf kenti de bir liman kenti olması özelliği sahipti. 6. yüzyılda ticari olarak Siraf ile Arap denizi kıyısında bulunan Karaçi ve Gujarahat bölgelerinde gelişmeler yaşanmıştır. 9. ve 13. yüzyıllar dahil olmak üzere aradaki yüzyıllarda yaşamış Tabari, Al-Mukaddasi, Al-Masudi, Al-Balhi gibi bir çok tarihçi, coğrafyacı Siraf için önemli bir ticari liman kenti olduğu konusunda tanımlamalarda bulunmuşlardır. Bu kentte ayrıca kamu binalarının da yer aldığını bunlar eserlerinde yazmışlardır. Bu limanda çeşitli ticari malların ticaretinin yapıldığını bildirmişlerdir. Bu mallar arasında parfümler, baharatlar, egzotik ağaçlar, çeşitli süslü taşlar bulunmaktadır. Bunların ticaretinin yapıldığı alanlar ise Kızıldeniz'den Doğu Afrika kıyılarına, Mozambik'e, Hindistan'a ve Uzak Doğu'ya kadar ulaşmaktaydı. 11. yüzyılın ortalarında Büveyoğulları'nın yıkılması sonucu Hürmüz boğazının yakınlarındaki yerel yöneticilerin yükselmesine yol açmıştır. Bu durum yerel yöneticiler arasında çeşitli ittifaklara yol açmış olup çeşitli değişimlere yol açmıştır. Birçok tüccarın Körfez ve Hint okyanusu boyunca farklı yerlere yerleşmesine neden olmuştur. Bu olaylar ise Siraf gibi önemli bir liman kentinin bu özelliğinden mahrum olmasına neden olmuştur. 13. Yüzyıl başlarında Yakut El-Hamavi'nin Siraf'ı ziyaret etmesi ile Siraf'ın önemini kaybettiğini ve çok az nüfustan oluşan yerleşim yeri olduğunu yazmıştır. Ayrıca Siraf limanı civarında yapılan kazılarda bulunan yazılar ile Ortaçağ'da Siraf'ın önemli bir ticaret limanı olduğu belirlenmiştir. Deniz aşırı gerçekleştirilen ticaretin yanında yerel ticaret içinde kullanılmış bir liman özelliğine sahipti.¹²⁶

Siraf sadece ticaretin yapıldığı bir liman kenti olma özelliğinin yanında ayrıca gemi inşa alanında önemli bir konumdaydı. Hindistan'dan ve Doğu Afrika'dan getirilen çeşitli ağaçlar vasıtasıyla gemiler inşa edilmekteydi.¹²⁷

¹²⁵ Hossein Tofighian ve Ramin Abidi, "Underwater Archeological Investigation of Bushehr Coastlines in Persian Gulf", *The MUA Collection*, 2017, Vol.5, <http://www.themua.org/collections/items/show/1810> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018), s.2-9.

¹²⁶ Sorna Khakzad ve Diğerleri, "Maritime Aspects of Medieval Siraf, Iran: A Pilot Project For The Investigation Of Coastal And Underwater Archaeological Remains", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 2015, Vol.44, No.1, <https://core.ac.uk/download/pdf/34622456.pdf> (Erişim Tarihi: 21 Aralık 2018), s.1-3.

¹²⁷ Sivrioğlu, s.45.

Siraf limanı Abbasiler döneminde de hak ettiği değeri görmüştür. Buranın var olan ticaret potansiyelini geliştirmiştir. Siraflı limanın yer aldığı bölgede denizin durgun oluşu sayesinde gemiler rahat bir şekilde yaşayabilmekteydi. Aynı şekilde Büveyhoğulları da liman kentinin ticari potansiyelini arttırmak için İran şehirleri ile Siraflı limanı arasında yer alan karayolunun düzenlenmesi için çalışmalarda bulunmuşlardır. Siraflı kentinin ticari liman kenti olma özelliğini kaybetmesinin nedenleri, meydana gelen iç kavgalar yanında bölge de meydana gelen şiddetli depremler olmuş olup ticaret güneyde bulunan Kış Adasına kaymıştır.¹²⁸

Abbasiler, deniz ticaretinde en önemli konumda bulunan Ubulle liman kenti ön planda tutulmaktaydı. Kızıldeniz'in ticari potansiyelini buraya kaydırmayı başarmışlardır. Abbasiler, İran toprakları üzerinde deniz ticaretinde etkin oldukları yerlerden biri olan Siraflı'ya değinilmişti. Abbasiler için bir başka önemli nokta ise Hürmüz'dür. Hürmüz çevredeki şehirlerden gelen malzemelerin toplandıkları bir antrepo alanıdır. Buradan deniz yolu vasıtasıyla mallar dağıtılmıştır. Hürmüz, Abbasiler döneminde etkili bir yer olma özelliğini kazanmış olup en güzel dönemlerinden birini yaşamıştır.¹²⁹ Hürmüz limanı, günümüzde bahsedilen Hürmüz olmamakla birlikte Bender Abbas'ın doğusunda yer alan Minab nehrinin deniz ile buluştuğu yerde bulunan bir liman kenti durumdaydı. Hürmüz limanı da ticari bir liman kenti olma özelliğini dönem boyunca korumuştur.¹³⁰

İran'ın deniz ticaretinin bel kemiğini oluşturan Fars körfezi, İlhanlıların bu toprak üzerinde var olduğu dönemde ticari canlılığını kaybetmiştir.¹³¹

Fars Körfezi'nin iktisadi olarak stratejik rolü her zaman olmuştur. Bu durumdan faydalanan ve ekonomisinin büyümesine yol açan bir diğer devlet ise Safevi devletidir. Safeviler özellikle Şah Abbas döneminde ekonomik açıdan büyük bir gelişim göstermiştir. Fars Körfezi bu dönemde de transit ticaret olarak kullanılması ile buraya gelen ve buradan giden mallar vesilesiyle ticari canlılığını korumaya devam etmiştir.

¹²⁸ Taner Yıldırım ve Ahmet Altungök, "Erken Ortaçağlarda Übelle ve Siraflı Liman Kentlerinin İran Körfezi Açısından Önemi", *International Periodical For The Languages, Literature And History of Turkish or Turkic*, 2014, Cilt.9, Sayı. 4, <https://docplayer.biz.tr/13544719-Erken-ortacaglarda-ubulle-liman-kentinin-iran-korfezi-acisindan-onemi-ozet.html> (Erişim Tarihi: 20 Aralık 2018), s.16-24.

¹²⁹ Taner Yıldırım, "Abbasilerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi İle Kızıldeniz Arasındaki Rekabet", *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, Cilt.8, Sayı.1, (2012), s.123-127.

¹³⁰ Mustafa L. Bilge, "Hürmüz", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.18, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1998, s.497-498.

¹³¹ Karadeniz, s.118.

Safevi devletinin deniz ticaret yollarına bakıldığı zaman İran'da Bandar Abbas limanı ile Babür Devleti'nin Surat limanı arasında değerli metallerin taşındığı bir ticaret yolu bulunmaktadır.¹³²

1515 yılında Portekizlilerin Fars Körfezine gelmesiyle birlikte ilk olarak Hürmüz'ü ele geçirmişlerdir. Burada Portekizliler, Basra ile Hürmüz arasında uzun dönemli ticari ilişkiler kurmuştur. Bu durumdan Osmanlı pek memnun değildi. Bu nedenle de Portekizliler ile Osmanlılar arasında mücadeleler başlamıştır.¹³³

Portekizliler ile Safevi arasında da pek istikrarlı bir ilişki yoktu. Portekizlilerin aldığı Hürmüz'ü geri almak için İngilizlerle işbirliği yapan Safevi Devleti bu topraklara İngiliz donanması sayesinde sahip olmuştur. Fars Körfezindeki ticari ortaklıklar İngiliz ve Hollandalıların bölgeye gelmesiyle değişikliğe uğramıştır. Bu değişiklikler yaşanırken Safevi devleti Osmanlı ile halen mücadele içerisinde bulunuyordu. Safeviler, Fars körfezindeki ticaretlerini İngilizler tarafından kurulan Hindistan Doğu Kumpanyaları vasıtasıyla gerçekleştiriyordu. Hindistan dan gelen mallar bu kumpanya vasıtasıyla İran'a ithal edilebiliyordu. Safeviler, Hürmüz'ün alınması için İngilizlere verdiği ayrıcalıklar içerisinde Bandar Abbas limanından elde edilen gelirlerin yarısını vermiştir. Ayrıca burada kapitülasyonda verilmiştir. Bandar Abbas limanı bu bölgede en önemli liman konumuna yükselmiş olup uzun bir süre bu varlığını korumuştur. Safeviler 17. yy da Babür İmparatorluğu ile ticari ilişkilerini de geliştirmiş olup iki devlet arasında deniz yolu ile ticaret yapılmaktaydı.¹³⁴

Safevi Devletinin, Osmanlı Devleti ile girdiği mücadele sonrası zayıflaması üzerinde Safevi devleti içerisinde yer alan aşiretlerin ayaklanması ile başlayan iç karışıklıklar devam etmiştir. Bu karışıklardan yararlanan Afşar aşiretinden Nadir Şah yönetime el koyarak Afşar Devletini kurmuştur. Afşar döneminde de deniz ticareti Fars Körfezi üzerinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde Fars körfezi üzerinde etkinliği koruyan İngilizlerle ticari ilişkiler kurmuşlardır. Nadir Şah'ın vefatından sonra yerine geçen oğlu Nadir Kuli Mirza, Afşarların deniz gücünü kuvvetlendirerek İngilizlerle mücadelelere

¹³² Conner J. Hamal, "Safevid Trade During The 17th Century: İran's Transit Economy", *Middle Eastern Communities and Migrations Student Research Paper Series*, 2017, Cilt.6, <https://commons.lib.jmu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1006&context=mecmsrps> (Erişim Tarihi: 30 Aralık 2018), s.4-13.

¹³³ Rudi Mathee ve Jorge Flores (Ed.), **Portugal, The Persin Gulf And Safavid Persia**, Leuven: Peeters, 2011, s.223 – 225.

¹³⁴ Dr. Cihat Aydoğmuşoğlu, "Şah Abbas Devrinde İran'da Ticari Hayat", **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı.48, (2012), s.371-281.

girmiştir. Kuvvetlenen deniz gücü sayesinde Fars Körfezinde İngilizlerle girdiği mücadele sonucu günümüz İran'ın karşı kıyıları olan Bahreyn ve Umman'ı kendi topraklarına katmıştır.¹³⁵

Nadir Şah, İngilizlerle mücadeleye girmeden önce bölgedeki Osmanlı etkisini kırmak için İngilizlerden 2 adet ve çevredeki bazı Arap kabilelerden de yine 2 adet savaş gemisi almıştır. Bu savaş gemileri ile girmiş olduğu mücadele sonrası Osmanlı bu gemileri hüsrana uğratmıştır. Daha sonraları Nadir Şah, Surat'taki tersanelerde inşa edilen savaş gemilerden satın almıştır. 1742 yılına gelindiğinde İranlıların elinde 15 adet gemi bulunmaktaydı. Bu gemilerin çoğu Surat'taki tersanelerde yapılmıştır. Bu gemiler vasıtasıyla eskilerine oranla daha fazla asker taşınabilmekteydi. Nadir Şah deniz üzerinde kurmak istediği gelişmiş donanmayı maalesef gerçekleştiremedi.¹³⁶

Afşar Hanedanlığını zayıflaması sonucu ise birçok Arap Kabilesi kendi bağımsızlıklarını ilan ederek kendi bölgelerini yönetmişlerdir. Bu esnada Fars Körfezinin önemi giderek artmaktaydı. Fars Körfezinin bu önemi siyasi olmaktan ziyade iktisadi anlam da bir önem teşkil ediyordu. Portekizlilerin burayı keşfi sonrası ticari olarak önemli bir bölge olmasının kavranmasından sonra diğer Avrupalı ülkelerinde buraya yavaş yavaş gelmesi sonucu birçok devletin içerisinde olduğu bir mücadele alanına dönüşmüştür. Portekizliler ve Hollandalıların bölgedeki etkinliğinin azalması ile ağırlıklı olarak İngilizlerin bu bölgede faaliyet göstermesi bölgenin ticari olarak ne kadar önemli bir alan olduğunun kanıtıdır. Afşar hanedanından sonra İran bölgesinde son Türk beyliği olarak adlandırılan Kaçarlar bölge üzerinde hâkimiyet kurmuşlardır. Bu dönemde Fars Körfezindeki ticari alanı kontrol için İngilizlerle mücadelenin yanında bölgede giderek artan Rus baskısı da oluşmuştur. Ruslar içinde Fars Körfezi çok şey ifade etmekteydi. Ruslar Fars körfezine ulaşmak için demir yolları döşemişleridir. Fars Körfezine ulaştıklarında ise sıcak denizlere ulaşma imkânı sağlayacaklardı. İngilizler ise Fars Körfezi üzerine kurduğu hâkimiyeti kaybetmek istemiyordu. Hindistan üzerinde kurdukları sömürü düzenin kaybolmaması için Fars Körfezi önem teşkil ediyordu. Fars Körfezinin güvenliği için ise Körfez üzerinde bulunan Ebu Musa ve Toneb adaları stratejik önemi bulunmaktaydı. Bu adalar Hürmüz boğazı civarında bulunmaktaydı.¹³⁷ Bu adalar,

¹³⁵ Karadeniz, s.119-120.

¹³⁶ Navy. *Nader Shah And The Iranian Navy*, 2012, <http://www.iranicaonline.org/articles/navy-i-nader-shah> (Erişim Tarihi: 29 Aralık 2019)

¹³⁷ Doç. Dr. Yılmaz Karadeniz, "Dünya Hakimiyetinin Geçtiği Yer: Fars Körfezi", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2018, Cilt.6, Sayı.80,

Fars Körfezinin ticari hâkimiyetinin sağlanması açısından da önemli bir konumda bulunmaktadır. Bu adalar üzerinde bulunan Şarika Bayrakları İranlılar tarafından indirilerek kendi bayrakları çekilmesini sağlamıştır. Ancak İngilizlerle İranlıların bu konu üzerinde vardıkları mutabakat sonrası adalarda herhangi bir bayrak bulunmaması gerekiyordu. Ancak İngilizler, İranlıların bu adalardaki bayrakları indirmesi sonrası tekrar Şarika bayraklarını çekerek yapılan anlaşmaya sadık kalmamıştır. 1971 yılına adaların mülkiyeti üzerinde çekişmeler yaşanmıştır. 1971 yılından sonra İran adalara tekrar bayrak dikerek kendi hâkimiyetlerini sağlamışlardır. Fars Körfezi'nin ekonomik faaliyeti için önem teşkil eden adalar bu tarihten sonra İran hakimiyetine geçmiştir. ¹³⁸

Bu dönemde deniz ticaretinin kontrolü için önemli olan Hürmüz adası, 18. yy sonlarından sonra yabancı devletlerle yerel yöneticiler arasında sürekli mücadelelere sahne olmuştur. Özellikle bölgeye Portekizliler gelmeden önce dünyanın çeşitli yerlerinden gelen gemilerin getirdikleri mallar ile ticari bir liman kenti olma özelliğini göstermiştir. Ancak Portekizliler ile başlayan hâkimiyet mücadelesi sonucu bu özelliğini yitiren Hürmüz, belli bir dönem yerini Bender Abbas liman kentine bırakmıştır. Hürmüz ise sadece balıkçılık faaliyetlerinin yapıldığı bir kent olarak kalmıştır. Daha önce Minab nehri yakınlarında bir kent olarak belirtilen Hürmüz, İbn-i Battuta'nın seyahatnamesinde bir ada olarak tanımlanmıştır. Hürmüz Adası'nın tekrar stratejik bir önem kazanması ise 20. yy da olmuştur. Bu stratejik önem ise Ada'nın direk iktisadi özelliğinden ziyade coğrafi özelliği sayesinde olmuştur. Bu coğrafi özellik ise dolaylı olarak iktisadi bir etki yaratmaktadır. Günümüzde Fars Körfezinden petrol taşıyan tanker gemilerinin giriş ve çıkışının yapıldığı bir kapı niteliği görmektedir. ¹³⁹

1868 yılına kadar birçok kez el değiştiren ve kimi zaman ticari liman özelliğini korurken kimi zaman da bu özelliğini kaybedip küçük bir liman kenti olan Bender Abbas limanı da bu tarihte Kaçar Hanedanlığı tarafından Muskat kabilesinden alınmıştır. 20. yüzyılda bu liman kentinin ticari verimliliğini arttırmak için kara yolları ve demir yolları inşa edilmiştir. Ancak ticaret istenilen yüksek seviyelere çıkarılmayıp orta seviyede kalmıştır.

http://www.asosjournal.com/Makaleler/80678726_14237%20Y%C4%B1lmaz%20KARADEN%C4%B0Z.pdf (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2018), s.120-122.

¹³⁸ Asghar Jafari Valadani, "The Historical And Legal Foundations Of Iran's Sovereignty Over Tunb And Abu Musa Islands, *Iranian Review Of Foreign Affairs*, 2015, Vol.6, No.2, <https://www.sid.ir/en/journal/ViewPaper.aspx?id=522095> (Erişim Tarihi: 1 Ocak 2019), s.164-167.

¹³⁹ *Hormuz. Islamic Period*, 2012, <http://www.iranicaonline.org/articles/hormuz-ii> (Erişim Tarihi: 2 Ocak 2019).

1964 yılı itibariyle yeniden önemli bir liman kenti pozisyonuna ulaşmıştır.¹⁴⁰ Kaçar hanedanlığı döneminde önemli liman kenti olan bir başka şehirde Buşehr' dir. 19. yy' da Buşehr limanına Avrupa'dan, Hindistan'dan ve Çin'den çeşitli malzemeler bu liman şehrine getirilmiştir. 19. yy sonlarında bu liman kentinin ithalat hacmi 5 milyon Alman gümüşü civarındadır. 20. yy da bu liman kenti İran'ın ana körfez limanı olma özelliğini korumuştur. İlerleyen yıllarda yapılan modernizasyon ile Buşehr limanı, İran İslam Cumhuriyetinin kuruluşuna yakın yıllarda 7.500 groston kapasiteli gemilerin yanaşabileceği ve işlemlerin yaptırılabilceği bir liman kenti olma özelliğini kazanmıştır.¹⁴¹

2.1.2. İran İslam Cumhuriyeti Öncesi Hazar Denzinde İran Denizliği

İran İslam Cumhuriyetinin günümüz siyasi sınırları içerisinde, Hazar denzinde de kıyısı olan şehirleride vardır. Bu şehirler vasıtasıyla Hazar denzinde deniz ticareti faaliyetlerini yürütmektedir.

16. yy da Hazar denzinde İranlıların deniz ticareti üzerinde pek bir hükmü bulunmamaktadır. Genellikle Hazar denzinin ticareti Türkmenler ve Ruslar tarafından yapılmaktaydı. Türkmenlerin gerçekleştirdiği ticarete ise İran'dan alınan mallar deniz yolu vasıtasıyla Türkmenler tarafından Hazar denzinin doğusundaki limanlara taşınmaktaydı. Buradan alınan mallar ise Hazar denzinin güneyindeki İran limanlarına getirilmekteydi. Buradaki deniz ticareti, İranlıların kendi gemileriyle gerçekleştirmesinden ziyade Türkmenlerin sahip olduğu gemiler vasıtasıyla yapılmaktaydı.¹⁴²

18. yy ortalarında ise Hazar denzinde korsanların yoğun faaliyet içerisinde olması deniz ticaretini sekteye uğratmıştır. Kıyı şehirlerinde yaşayan İranlı halk ise ticari olarak balıkçılık ile uğraşmaktaydı.¹⁴³

19. yy' a kadar İranlılar, Hazar denizi üzerindeki ticarete önemli bir rol üstlenememiştir. Ticarete etkili olan taraf ise Ruslar olmuştur. Rusların Hazar denizi üzerindeki işğali başlayana kadar ise Türkmenler Hazar denizi üzerinde ticarete etkili

¹⁴⁰ *Bandar-e Abbas. The City*, 1988, <http://www.iranicaonline.org/articles/bandar-e-abbasi> (Erişim Tarihi: 3 Ocak 2019).

¹⁴¹ *Busehr. The City*, 2017, <http://www.iranicaonline.org/articles/busehr-01-city> (Erişim Tarihi: 2 Ocak 2019)

¹⁴² Doç. Dr. Mustafa Gökçe, "Hazar Denizi'nde Ruslar İle Türkmenler Arasındaki Ticari İlişkiler (18-19. Yüzyıllar)", *Avrasya Uluslararası Araştırma Dergisi*, Cilt.6, Sayı.13, (Mayıs 2018), s.102-104.

¹⁴³ *Commerce. In The Safavid And Qajar Periods*, 2011, <http://www.iranicaonline.org/articles/commerce-vi> (Erişim Tarihi: 4 Ocak 2019).

olabilmişlerdir. İran'ın bu suskunluğu ise 19. yy da Kaçar Hanedanlığının Ruslar ile girdiği mücadele sonrası biraz da olsa kırılmıştır. Ancak bu durumda İranlılar etkili bir ticari varlık gösterememiştir. Hazar denizinin hâkimiyeti yine Ruslarda olmak şartıyla ki bu durum sadece Rusların Hazar denizinde donanma bulundurabileceği anlamına gelmektedir. İranlılar deniz ticaretinde serbest olabileceklerdi. Ancak İranlılar Hazar denizinde donanma bulunduramayacaklardı. Ruslar ise Hazar denizi üzerindeki hâkimiyetine devam etmiştir. İranlılar ise 20. yy başlarında sadece Enzeli limanına yapılan yatırımları vardır. Bu limanda da İranlılar balıkçılık ile uğraşmışlardır.¹⁴⁴

İran'ın Kuzeyinde yer alan Hazar Denizi kıyısında da dar kapsamlı deniz ticareti yapılmıştır. Hazar denizinin güneyinde yer alan Gilan şehrinde de birçok liman kenti bulunmaktaydı. Bu kentlerden Astara da kargo gemileri ya da büyük gemilerin yanaşabileceği uygun liman bulunmamakla birlikte basit tekniklerle yapılmış kanolar kullanılmaktaydı. Bu araçlar Mezolitik dönemde kullanılmıştır. Bir başkası ise Hastpar'dır. Burada yapılan arkeolojik çalışmalarda bulunan batık gemi, Kaçar İmparatorluğu döneminde İran ile Rusya arasındaki ağaç ticaretinde önemli rol oynadığı tespit edilmiştir. Anzali ise Gilan şehrindeki en kötü limandır. Gemiler yanaşmakta güçlük çekmekle birlikte genellikle demirde beklemektedir. 1860 yılında Melgunov raporunda gemiyle Anzali'ye gelindiğini ancak rüzgârın izin vermemesi nedeniyle geminin limana yanaşamadığını bildirmiştir. Limanın alt kısmı ise kayalıklarla doludur. Anzali çevresinde yapılan araştırmalarda ise tersaneler bulunmuştur. Bu tersaneler genellikle balıkçı tekneleri yapmışlardır. Lahijan'da ise bulunan batık gemilerin incelenmesi sonrası Rusya'dan bu limana bazı porselen malzemelerin getirildiği bulunmuştur. Langarud ise ticari ve idari işlerin yapıldığı merkez konumunda yer almaktaydı. 1611 den 1899'a kadar canlılığını koruyan liman kenti 1899'dan sonra önemi kaybetmiş olup yerleşim alanında da birkaç ev ve camiden başka bir şey kalmamıştır. Sonraları ise 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl başlarında tekrar canlanarak Rusya'ya ve Avrupa'ya ticaretler yapılmıştır. Çeşitli boyda botların yapıldığı tersanelerde bulunmaktaydı.¹⁴⁵

Hazar denizinde, Afşar Hanedanı Nadir Şah küçükte olsa bir donanma bulundurmak istiyordu. Bu durumun gerçekleşmesi ise bir İngiliz tarafında olmuştur.

¹⁴⁴ Mustafa Gökçe, "Soğuk Savaş Öncesinden Günümüze İran'ın Hazar Denizi Siyaseti", **Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Sayı.6, (2011), s.155-159.

¹⁴⁵ Hossein Tofighian ve Ramin Adibi, "Boat And Ship Archaeology In Gilan Province (IRAN)", *The MUA Collection*, 2017, No.5, <http://www.themua.org/collections/items/show/1807> (Erişim Tarihi: 5 Ocak 2019), s.1-22.

İngiliz John Elton, İran'dan Rusya'ya bir deniz ticaret ağı kurmak için gelmiş bir kişiydi. John Elton, Nadir Şah için 2 adet Fırkateyn ile 4 adet küçük ölçekli gemi inşa ederek 1745 yılında teslim etmiştir. Bu durum Nadir Şah'ın hazar denizi üstündeki güvenli ulaşımı sağlamak için böyle bir adım atmıştır.¹⁴⁶

20. yy da İran'ın hazar denizindeki deniz ticareti için önem arz eden ve 1930 yılından kurulan Bender Şah bir diğer ismi ile Türkmen limanıdır. Bu limanda işlem gören ihracat mallarının yaklaşık kapasitesi 1935 ve 1936 yıllarında 48.000 ton, ithalat kapasitesinde 2,000 ton civarındadır.¹⁴⁷ Bu durumda 20. yy başlarında Körfez de artan deniz ticaretinin Hazar denizinde de artış göstermeye başladığı söylenebilir.

İran'ın, İslam Cumhuriyeti olarak kurulması öncesinde Hazar denizi üzerinde etkin bir deniz ticareti ortaya koymadığı anlaşılmaktadır. Genellikle Türkmenler ile Ruslar arasında geçen bir deniz ticareti olmuştur. İranlılar zaman zaman ya Türkmenler ile ya da Ruslar ile kısa zamanlı deniz ticareti gerçekleştirmiştir. Ayrıca Hazar denizi güneyinde sahip olduğu limanlarda da az olan deniz ticareti nedeniyle yatırımlar yapılamamıştır. İranlılar deniz ticareti olarak ise genellikle kıyılarda balıkçılıkla ilgilenmiştir.

2.2. İRAN İSLAM CUMHURİYETİ DÖNEMİ İRAN DENİZCİLİĞİ

İran İslam Cumhuriyeti, ülkenin üretmiş olduğu ve ihraç etmiş olduğu petrol nedeniyle deniz ticaretine bağımlı haldedir. Sadece petrol ihracı değil aynı zamanda petrol harici malların yurtdışına ulaştırılması ya da ithal edilmesi anlamında da bulunduğu konum itibarıyla deniz ticaretine bağlıdır. Bu nedenle deniz taşımacılığı İran için stratejik bir önemde taşımaktadır.¹⁴⁸

İran Deniz Ticareti ve Endüstrisinin gelişmesi için İran'ın, deniz enerji kaynaklarının geliştirilmesi, deniz güvenliğinin geliştirilmesi ve uluslararası sulardaki varlığı, taşımacılığın geliştirilmesi, kıyı bölgelerin ve buradaki demografik yapıların gelişmesi, balıkçılık ve balıkçılık faaliyetlerinin gelişmesi gibi unsurlara bağlıdır.¹⁴⁹

¹⁴⁶ Navy. *Nader Shah And The Iranian Navy*, 2012, <http://www.iranicaonline.org/articles/navy-i-nader-shah> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019).

¹⁴⁷ *Bandar-e Sah*, 1988, <http://www.iranicaonline.org/articles/bandar-e-sah> (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2019).

¹⁴⁸ Seyed Komail Tayebi ve Zahra Zamani, "Potentials Of Iran-Korea Economic Cooperation: An Emphasis On Maritime Industries", [http://www.akes.or.kr/eng/papers\(2016\)/F42.pdf](http://www.akes.or.kr/eng/papers(2016)/F42.pdf) (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2019), s.3.

¹⁴⁹ Industrial Development And Renovation Organization of Iran, Strategic Plan For Iranian Marine Industries, 2016, <http://www.idro.ir/en-us/Projects/Documents/Strategic%20Plan%20for%20Iranian%20Marine%20Industries.pdf> (Erişim Tarihi: 15 Ocak 2019), s.11.

2.2.1. İnan İslam Cumhuriyeti Dönemi Fars Körfezinde İnan Denizciliği

Afşar Hanedanlığına son veren Rıza Pehlevi, İnan' da yönetimin başına geçmiştir. Bu dönemde, Rıza Pehlevi'nin batı ile arası çok iyi durumdaydı. 1951 yılından Muhammed Musaddık iktidara gelince İnan petrollerini millileştirmişti. Ancak bu durum batıyı pek memnun etmemişti. Yapılan darbe ile Muhammed Musaddık görevini bırakmak zorunda kalmıştır. Akabinde Rıza Pehlevi'nin oğlu olan Muhammed Rıza Şah görev başına gelmiştir. Humeyni'nin Velayeti Fakih teorisine göre, Yönetime karışmayan imamların yanında yer alacak ve ona vekalet edecek kişiler tarafından yönetimde söz sahibi olmalarının gerekliliğini vurgulaması ile İnan halkından gerekli desteği alarak 1979 da İslam devrimini gerçekleştirmiştir. Muhammed Rıza Şah yurtdışına çıkarken Humeyni'de yurtdışından İnan'a gelerek İnan İslam Cumhuriyeti devrini başlatmıştır.¹⁵⁰

Günümüz İnan İslam Cumhuriyetinin resmi Liman ve Denizcilik Bakanlığı, 25 Kasım 1814 yılında kurulmuş olup kurulan bölümün görevleri arasında kıyıları arasındaki iletişim, deniz ticaretinin geliştirilmesi için gerekli olan tesislerin kurulması ve gerekli çalışmaların hem iktisadi açıdan hem de hukuki açıdan sağlanması amacıyla kurulmuştur. 1949 yılında ise bu kurumun ismi Liman ve Denizcilik Genel Ajansı adını almıştır. 25 Mayıs 1960 yılında tekrar isim değiştirerek görev ve yetkileri artırılarak Limanlar ve Denizcilik Organizasyonu ismini almıştır. 31 Mayıs 1961 yılında bu organizasyon Ticaret Bölümüne transfer edilmiştir. 11 Mart 1963 yılı ve sonrasında ise Ekonomi bakanlığına bağlanmıştır. 20 Eylül 1964 tarihinde Deniz Hukuku yürürlüğe girmiş olup 3 Temmuz 1966'dan bu yana Limanlar ve Denizcilik Örgütü Ekonomi Bakanlığından ayrılmıştır. Maliye Bakanlığının bir alt kademesi haline gelmiştir. 1974 yılında bu kurum tekrar Maliye Bakanlığında ayrılarak Yol ve Ulaştırma Bakanlığına katılmıştır. Daha sonraları ise ismi Liman ve Denizcilik Kurumu adını almıştır. Limanlar ve Denizcilik alanındaki tüm kural ve düzenlemeleri Limanlar ve Denizcilik Kurumu uygulamıştır. Bu Organizasyon İnan'ın tüm denizcilik işlemlerini belirleyip saptadıktan sonra gerekli olan ticari yatırımları gerçekleştirmektedir. Ticari yatırımların yanında hukuki düzenlemeleride gerçekleştirmektedir. Ayrıca Gemi inşası için gerekli olan yatırım alanlarının oluşturulması içinde gerekli örgütlenmeyi yapmaktadır. Bunun yanında

¹⁵⁰ Süleyman Çağrı Güzel, "1979 İnan İslam Devriminin ABD'nin Ortadoğu Politikasına Etkisi", [Electronic Version] *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, s.51 – 55.

limana gelen gemilerin uyması gereken kuralları da belirlemektedir. Bu kurallar ise ulusal, bölgesel ve uluslararası kuruluşların kuralları çerçevesinde yapılmaktadır.¹⁵¹

İran Denizciliği için önem arz eden bir başka oluşum ise IRISL'in kurulmasıdır. Bu firma The Islamic Republic of Iran Shipping Line olarak adlandırılmaktadır. Bu firma 1979 yılında 2 gemi ile deniz ticaretine başlamıştır. Bu iki gemi 1000 dwt ve 1550 dwt ağırlığındadır. Deniz ticaretine ise Fars Körfezinde başlamıştır. Daha sonraları ise uluslararası sularda 4 büyük gemi ile deniz ticaretine devam etmiştir. Bu firmanın en önemli özelliği ise İran İslam Cumhuriyetinin firması olarak faaliyetlerini yürütmektedir. Günümüzde ise bu özelliğini halen korumakta olup İran İslam Cumhuriyetinin en önemli ve en büyük denizcilik firması olarak yoluna devam etmektedir.¹⁵²

Ülkenin devlet firması olan IRISL, ticaretine Fars Körfezinde başlayarak, Uzak Doğu'ya, Güney Akdeniz'e, Afrika'ya ve Güney Amerika ülkelerine kadar gerçekleştirmektedir. 2018 yılının ilk çeyreğinde 46 adet konteyner gemisi bulunan IRISL bu rakam ile konteyner gemisi olan firmalar içerisinde 19' uncu sırada bulunmaktadır. Konteyner gemilerinin toplam kapasitesi ise 96,383 TEU şeklindedir.¹⁵³

İran İslam Cumhuriyetinin kurulması sonrası bölgede siyasi krizler artmıştır. Bu krizler sonrası Irak tarafından İran'a karşı savaş başlatılmış olup 8 yıl sürmüştür. Bu savaşta Körfez ülkeleri İran'a karşı Irak'ı desteklemişlerdir. Bu savaşın tüm ülkelere iktisadi anlamda ciddi zararları olmuştur. Irak'ı destekleyen ülkelere Suudi Arabistan ise en fazla zararlı çıkan ülke olmuştur. Bu duruma yol açan ana etken ise İran ile Irak savaşının Fars Körfezine yönelmesi ile olmuştur. İran ile Irak'ın Fars Körfezi üzerinde gerçekleştirmiş olduğu tanker savaşları hem İran deniz ticaretini hem de Irak deniz ticaretini etkilemiştir. İran ile Irak arasında zuhur eden savaşın Fars Körfezine taşınması ise Irak'ın petrol ihracatı için gemilerini Fars Körfezinden geçirmek istemesi sonucu bölgede bulunan İran'a ait tanker gemilerini bombalaması ile başlamıştır. Bu saldırı sonrası da İran, Fas Körfezinde bulunan Irak'a ait petrol taşıyan tankerleri bombalamıştır.

¹⁵¹ Port & Maritime Organization, History, <https://www.pmo.ir/en/aboutpmo/introduction> (10 Ocak 2019).

¹⁵² IRISL Group, <http://www.irisl.net/default.aspx?PID=Home> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019).

¹⁵³ IRISL Group, 2018, <http://www.irisl.net/default.aspx?pid=home&NewsID=cd8a8177-2fac-44c6-bcab-ab1cb2c17fc2&Type=2> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019).

Bu savaşlar sonucu her iki ülkenin hem deniz ticareti hem de buna paralel olarak ülke ekonomileri ciddi zararlar görmüştür.¹⁵⁴

İran ile ABD arasında gelişen siyasi krizler, İran ekonomisine doğrudan etkisi olmaktadır. ABD, İran'ın nükleer silah programını engellemek için atmış olduğu adımların denizcilik alanında yansımaları da olmuştur. 2011 yılında Amerikan Hazine bakanlığının yayınlamış olduğu bildiriye, İran'ın Devlet denizcilik firması olan IRISL'in kara listeye alınmasıyla birçok ülke bu firma bünyesinde bulunan gemilerle ticaret yapmaları engellenmiştir. Ancak İran yönetimi ve IRISL yönetimi buna çözüm olarak gemi isimlerinde yer alan İran gibi kelimeleri çıkarmışlardır. Bununla da yetinmeyen İran, yurtdışında bazı alt firmalar kurarak gemileri bu firmalara kaydirmiştir. Amerika Hazine Bakanlığı tarafından yapılan çalışmalar neticesinde tespit edilen firmalar, yayınlanmış olan bildiriye yer almıştır. IRISL ile irtibatlı olduğu tespit edilen Hong Kong merkezli 4 firma, yine Hong Kong adresine kayıtlı 16 denizcilik firması ile Man adası kayıtlı 4 firma yönetiminin IRISL ile bağlantılı olduğu tespit edilmiştir.¹⁵⁵

ABD Hazine bakanlığı bünyesinde bulunan Yabancı Varlıkları Koruma Ofisi olan OFAC tarafından 2012 yılında yapılan bilgilendirme ile IRISL firmasının 2011 yılında yapmış olduğu gibi gemi isimlerinin değiştirilmesi ve yabancı firmalar aracılığıyla deniz ticaretini sürdürdüğünü söyleyerek, limanlara gelen gemilerin ya da kanallardan geçecek olan gemilerin kayıtlarının iyi bir şekilde incelenmesi gerektiğini duyurmuştur.¹⁵⁶

İran'ın, ABD ve Batılı ülkeler ile arasında var olan Nükleer Silah yapımına ilişkin kriz 2015 yılında Kapsamlı Ortak Eylem Planı altında yapılan bir anlaşma ile konu ülkeler tarafından kabul edilmiş olup İran bu konuda anlaşmada var olan kriterleri yerine getirmeye başlamıştır.¹⁵⁷ İran'ın yerine getirmiş olduğu kriterler ile uluslararası alan da ticari faaliyetlerinde de artışlar yaşanmıştır. Uluslararası ticaretin artmasıyla birlikte İran devletinin denizcilik firması olan IRISL da bu kapsamda hem ticaret kapasitesi arttırmıştır

¹⁵⁴ Birol Başkan, "Körfez'in İran Sorunu: Güvenlik İkileminde Çoklu İlişkiler", *Akademik Orta Doğu: Altı Aylık Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, 2013, Cilt.7, Sayı.14, http://www.akademikortadoğu.com/belge/ortadoğu14makale/birol_baskan.pdf (Erişim Tarihi: 15 Ocak 2019), s.48-49.

¹⁵⁵ U.S. Department Of The Treasury, 2011, <https://www.treasury.gov/press-center/press-releases/Pages/tg1022.aspx> (Erişim Tarihi: 16 Ocak 2019).

¹⁵⁶ U.S. Department Of The Treasury, 2012, https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/ofac_irisl_advisory_07192012.pdf (Erişim Tarihi: 16 Ocak 2019).

¹⁵⁷ Murat Bayar, "Kapsamlı Ortak Eylem Planı ve İran'ın Nükleer Programının Geleceği", *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, Cilt.13, Sayı, 51, (2016), s.92-94.

hem de faaliyet gösteren gemi sayısında artış yaşanmıştır. İran'ın bu uzlaşıcı tavrı neticesinde deniz ticaretinde de faaliyetler olumlu yönde bir seyir izlemiştir. Ancak Amerika Birleşik Devletleri tarafından Kapsamlı Ortak Eylem Planından çekilmesi ile İran'a yeniden ambargolar uygulanmıştır. Günümüzde İran'a uygulanan ambargolar neticesinde İran kıyı şeridinde bulunan 17 armatör firmasının 16'sının şirketleri kapatarak İran'ı terk etmiştir.¹⁵⁸ Ambargoların, İran ekonomisinin yanında İran deniz ticaretini de olumsuz yönde etkisi olmuştur.

İran Donanmasının duruma bakıldığında İran İslam Cumhuriyetinin kurulmasının erken dönemlerinde Humeyni, Şah döneminde kalan deniz gücünün ismini İran İslam Cumhuriyet Donanması olarak değiştirdi. Şah döneminde de İran donanması Almanya ve İngiltere'den almış olduğu gemiler sayesinde Fars Körfezinde kontrolü sağlamaya çalışıyorlardı. Aynı şekilde Hazar denizinde de küçük boyutlu gemiler ile bu görevi yerine getiriyorlardı. İran İslam Cumhuriyeti donanması (IRIN) sonrası İran Devrim Muhafız Donanması (IRGCN) kurulmuştur. İran Devrim Muhafız donanması ise İran – Irak savaşında kendi kanıtlamış olup 2007 yılından itibaren her iki donanma kuvvetinin de sorumlu olduğu yetki ve bölgeler ayrıştırılmıştır. Fars Körfezinde tamamen sorumlu olan donanma İran Devrim Muhafız Donanması olmuştur. Hazar denizi ve Umman körfezinin sorumluluğu ise İran İslam Cumhuriyet donanması olmuştur. Hürmüz boğazında ise her iki donanma söz sahibi olmuştur. Hem İran İslam Cumhuriyeti donanması hem de İran Devrim muhafız donanması olmak üzere toplam 2018 yılı verilerine göre 398 adet çeşitli tip ve özelliklerde deniz aracı mevcuttur. İran Devrim Muhafız donanmasının tam sayısı bilinmemekle birlikte 100'ü aşkın deniz taşıtı mevcuttur.¹⁵⁹

Genel olarak İran İslam Cumhuriyetinin kuruluşundan 2017 yılına gerçekleştirilen deniz ticaretine baktığımızda gelişen bir deniz ticareti olduğunu söyleyebiliriz. 1979 yılından 2017 yılına kadar 58.000 TEU olan konteyner yükleme ve boşaltma hacmi 307.300 TEU' ya kadar çıkmıştır. Limanlarda petrol olmayan yükleme ve boşaltmalarda 15.462 ton dan 108.312 tona ulaşmıştır. Limanlardaki konteyner kapasitesi ise 75 bin TEU' dan 7.062 bin TEU' ya genişlemiştir. Ülkedeki limanlarda

¹⁵⁸ *İran'ın Deniz Taşımacılığı Yaptırımlardan Etkilenmeye Devam Ediyor*, 2019, <https://www.ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/iranin-deniz-tasimaciligi-yaptirimlardan-etkilenmeye-devam-ediyor> (Erişim Tarihi: 19 Ocak 2019).

¹⁵⁹ United States Office of Naval Intelligence, *Iranian Naval Forces: A Tale Of Two Navies*, 2017, <https://www.oni.navy.mil/Portals/12/Intel%20agencies/iran/Iran%20022217SP.pdf> (Erişim Tarihi: 25 Ocak 2019), s.9-34.

petrol ve petrol olmayan yüklerin kapasitesi de 19 milyon ton dan 233 milyon tona ulaşmıştır. Ticari gemi filo kapasiteleri de 525 bin ton dan 6.250 tona artmıştır. Limanlardaki yolcu sayısı ise 300 bin kişiden 2 milyon kişiye çıkmıştır. Limanlardaki petrol ve petrol olmayan malların yükleme ve boşaltmalarındaki hacim 15.462 bin tondan 156.503 bin tona artmıştır. Veriler incelendiğinde İran İslam Cumhuriyetinin kurulması ile beraber İran deniz ticaretinde son 39 yılda artışlar yaşanmıştır.¹⁶⁰ İran'ın 5.800 km kıyı şeridi olması ve Fars Körfezinden okyanuslara açılarak dünyanın çeşitli yerlerinde deniz yolu vasıtasıyla ticaretler gerçekleştirmiştir.

Günümüzde İran'ın Fars Körfezindeki limanları; Khorramshahr, Abadan, Imam Khomeini, Bushehr, Shahidrajaee, Lengeh, Bahonar, Bender Abbas, Chabahar şeklindedir.¹⁶¹

2.2.2. İran İslam Cumhuriyeti Dönemi Hazar Denzinde İran Denizciliği

İran'ın siyasi sınırına bakıldığında Hazar denizi ile de kıyısı olduğunu bilinmektedir. Hazar denizi, tarih boyunca kıyısında yer alan devletler için önemli bir ticaret alanını oluşturmuştur. Hazar denizi, Asya ile Karadeniz ticaretini birbirine bağlayan önemli bir konumdadır. Ayrıca İran da, Karadeniz de gerçekleştireceği ticaret için burası önemli konum olmuştur. Günümüzde Hazar denizine kıyısı olan ülkeler başta İran olmak üzere Azerbaycan, Rusya, Kazakistan, Türkmenistan'dır.

Hazar Denizi, önceki dönemlerde Ruslar, İranlılar ve Türkmen kavimleri arasında geçen bir mücadele alanı iken Sovyetlerin dağılması sonrası bağımsızlıklarını ilan eden devletlerinde Hazar denizine kıyısı olması nedeniyle bu durum biraz daha karışık hale gelmiştir. Özellikle Hazar denizinin petrol kaynakları içinde bulunması nedeniyle bu denizde hangi devletin ne kadar hakkı olduğu konusunda sürekli çekişmeler yaşanmıştır.¹⁶² Hazar denizi üzerinde var olan bu çekişme 2017 yılı aralık ayında Rusya, İran, Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan'ın mutabakata varması ile çözülmüştür. Bu mutabakata göre kendi kıyısından 15 mil açığa kadar olan bölgeler

¹⁶⁰ Ports & Maritime Organization, 40 Years Of Iran Maritime Transportation, 2017, <https://www.pmo.ir/en/specialpage/revolution> (Erişim Tarihi: 25 Ocak 2019), s.1.

¹⁶¹ Ports & Maritime Organization, Basic Port Information, 2015, <https://www.pmo.ir/en/portsandterminals/iranianports> (Erişim Tarihi: 30 Ocak 2019).

¹⁶² Gökçe, s.163-173.

kendi alanları olarak sınırlandırılmıştır. Bu 15 mil üzerine 10 mil daha eklenerek her ülkenin balıkçılık alanı oluşturulmuştur.¹⁶³

İran İslam Cumhuriyetinin kurulmasından sonra Hazar denizi üzerinde devam eden anlaşmazlıklara rağmen İran, Hazar denizi kıyısındaki limanlara yatırım yapmaya devam etmiştir. Hazar denizinde İran için önemli bir liman olan Amirabad limanı bölgede önemli ve etkili bir liman özelliğini devam ettirmektedir. Ruhaninin başa gelmesi ile arttırılan yatırım çalışmaları neticesinde 2013 yılından 2017 yılına kadar bu limandan kapasite olarak yükleme ve boşaltma ile birlikte 7.5 milyon ton kargo operasyonu yapılmıştır. Bu liman İran'ın hazar denizi üstündeki ihracat limanıdır.¹⁶⁴

Amirabad limanının yanı sıra bölgede Noshahr ve Anzali limanları da bulunmaktadır. Bu şekilde İran'ın hazar denizi üzerinde toplam 3 adet limanı bulunmaktadır.¹⁶⁵

Uluslararası Kuzey Güney Taşıma Koridoru Projesi ile İran, Hazar Denizi üzerinde deniz ticareti yapmaktadır. Rusya, İran ve Hindistan kurucu ülke olarak adlandırılmaktadır. Bu proje kapsamında Hazar denizi üzerindeki Azerbaycan limanları, Rusya limanları ve İran'ın Anzali ve Amirabad limanları arasında deniz ticareti yapılmaktadır. Bu ticaret sayesinde Hindistan ya da Asya ülkelerinde gelen malların Avrupa'ya ulaştırılması sağlanmaktadır. Yine Avrupa'dan gelen malların Hindistan'a ve diğer Asya ülkelerine ulaştırılması söz konusudur.¹⁶⁶

İran'ın Hazar denizi üzerindeki donanmasına bakıldığında daha önce değinildiği gibi Hazar denizi üzerinde İran'ın İran İslam Cumhuriyet donanması görev yapmaktadır.

2.3. İRAN'IN DENİZ TİCARETİ

2.3.1. İran Denizyolu ile Gerçekleştirilen Ticaret

¹⁶³ 5 Ülkenin Anlaştığı 'Hazar Denizi'nin Statü Sorunu' Nedir?, 2018, <https://www.stratejikortak.com/2018/08/hazar-denizi-statü-sorunu.html> (Erişim Tarihi: 15 Ocak 2019).

¹⁶⁴ İran's Amirabad Port Investments Top \$230 Million Since 2013, 2017, <https://www.hellenicshippingnews.com/irans-amirabad-port-investments-top-230-million-since-2013/> (Erişim Tarihi: 20 Ocak 2019).

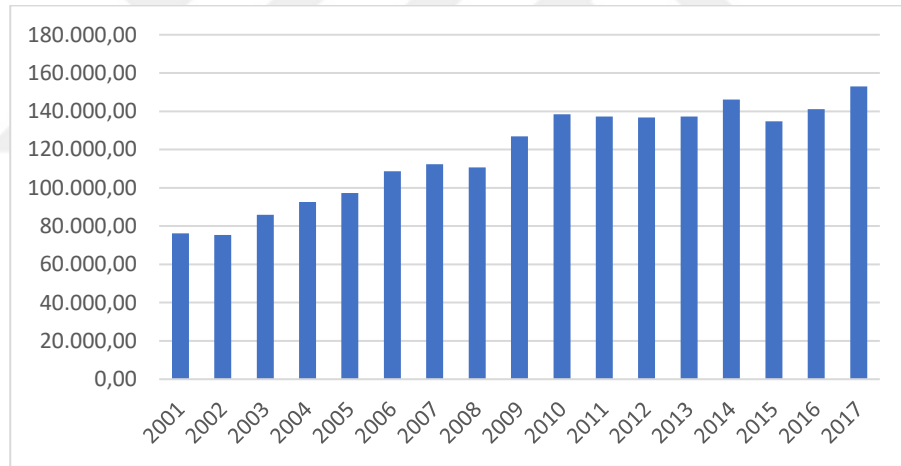
¹⁶⁵ Ports & Maritime Organization, Basic Port Information, 2015, <https://www.pmo.ir/en/portsandterminals/iranianports> (Erişim Tarihi: 30 Ocak 2019).

¹⁶⁶ Caspian Facility Biggest Northern Port In Iran, 2017, <https://financialtribune.com/articles/travel/76318/caspian-facility-biggest-northern-port-in-iran> (Erişim Tarihi: 1 Şubat 2019).

Bu bölümde İran İslam Cumhuriyetinin deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirmiş olduğu deniz ticareti üzerine durulacaktır. Bu kapsamda İran limanlarında meydana gelen yükleme ve boşaltmaların kapasitesi, aynı şekilde kabotaj dahilinden gerçekleştirmiş olduğu yükleme ve boşaltmaların kapasitesi, İran'ın deniz ticareti vasıtasıyla gerçekleştirmiş olduğu ithalat ve ihracat miktarları, İran limanlarına gelen ve giden yolcu sayıları üzerine bilgiler yer alacaktır. İstatistiki bilgiler için İran İslam Cumhuriyeti Limanlar ve Denizcilik Kurumundan alınan 2001 yılı ile 2017 yılları dahil olma üzere arada yer alan yıllardan yararlanılmıştır.

2.3.1.1. İran Limanlarına Gelen Gemilerin Yük Miktarı

İran limanlarına gelen gemilerin hem yükleme hem de boşaltmada meydana getirdiği yük miktarı üzerine durulacaktır. Ayrıca bu işlemi yapan gemilerin hangi tip gemi olduğu bilgileri ile İran limanlarında meydana gelen yük işlemlerinin hangi mal kapsamında daha etkin olduğu incelenecektir.



Grafik 2.1. 2001-2017 Yılları Arası İran Limanlarında Yük Yükleme ve Boşaltma / Ton

Kaynak: Iranian Ports and Maritime Organization, Annual Reports, <https://www.pmo.ir/en/statistics/annualreport> (Erişim Tarihi: 25 Ocak 2019).

Grafik' te yer alan bilgiler neticesinde İran limanlarında meydana gelen yükleme ve boşaltmaların toplamı ile oluşan yük miktarı verilerine göre 2001 yılında İran limanlarına gelen yerli ve yabancı gemiler vasıtasıyla meydana gelen toplam yük miktarı 76.133,80 ton civarındadır. 16 yıllık süre sonrası ise toplam yük miktarı 153.035,52 ton

olmuştur. 2017 yılının 2001 yılına göre değişimi ise yaklaşık %101 oranında bir artış söz konusu olmuştur. 2001 yılından 2007 yılına kadar artış gösteren yük miktarı 2008 yılından bir önceki yıla göre yaklaşık %1.4 oranında azalmıştır. 2008 yılından sonra 2011 yılına kadar tekrar artmış olan yük miktarı 2011, 2012 ve 2013 yılında pek bir değişiklik yaşamamıştır. 2014 yılında tekrar artan yük miktarı 2015 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %7 oranında azalmıştır. 2016 ve 2017 yıllarında ise yük miktarlarında artışlar yaşanmıştır. Grafiğe genel olarak bakıldığında yük miktarında artış eğilimleri söz konusu olmuştur.

İran İslam Cumhuriyeti Limanlar ve Denizcilik Kurumunun verilerine göre, İran limanlarında gerçekleştirilen yükleme ve boşaltma neticesinde meydana gelen toplam yük miktarlarında etkili olan gemi tipi ise petrol türevi ürünleri taşıyan tankerlerdir. 2001 yılından 2017 yılına kadar meydana gelen yük miktarları içerisinde her yıl en fazla yükleme ve boşaltma yapan gemi tipidir.

İran ekonomisinin temelini petrole dayanması ve Dünya petrol rezervlerinin yaklaşık %12'si ve Ortadoğu 'da bulunan ülkelerin içerisinde de yaklaşık % 15'lik petrol rezervine sahip olması neticesinde ülke ticaretinin ana maddesi olarak, ağırlığı Asya ülkelerine olmak üzere petrol ihracatı gerçekleştirmektedir. Petrol ihracatını ise tanker tipi gemiler vasıtasıyla hem ucuza hem güvenli bir şekilde hem de tek seferde fazla miktarlarda taşıyabilmektedir.¹⁶⁷

2010 yılından itibaren Uluslararası arenada ABD de öncülüğünde Birleşmiş Milletler aracılığıyla İran'a yapılan ambargolar neticesinde İran da ekonomik anlamda meydana gelen daralmalar ülke içerisinde de hissedilmeye başlanmıştır. Özellikle enflasyonların yüksek seviyelerde seyretmesi ve halkın alım gücünün düşmesi İran ekonomisinin içerisinde bulunduğu durumun ne kadar kötü olduğunu göstermektedir. Ayrıca bu dönemde ülkenin cumhurbaşkanı olarak görev yapan Ahmedinejad'ın ülke petrol gelirinin halka dağıtılması konusunda çalışma yapmak istese de pek başarılı olamamıştır. Ülkenin elde ettiği petrol gelirinin çok büyük bir kısmı ülke içerisinde sanayi kurmak isteyen yatırımcılara dağıtılmış olup kalan az bir kısmı ise halka istenilen şekilde

¹⁶⁷ İran İslam Cumhuriyeti: İç Durum ve Genel Ekonomik Görünüm, 2015, <http://www.bilgesam.org/incele/2096/--1--iran-islam-cumhuriyeti--ic-durum-ve-genel-ekonomik-gorunum/#.XFVIDPkzY2w> (Erişim Tarihi: 2 Şubat 2019).

dağıtılamamıştır. Bu durum da halkın harcama kapasitelerinde azalmalara neden olmuştur.¹⁶⁸

İran ekonomisinin bulunduğu bu duruma rağmen 2010 ile 2015 yılları arasında İran limanlarındaki yük miktarlarında değişiklik olmamıştır. ABD yaptırımlarının uygulanmaya başlandığı bu dönemde limanlardaki yük miktarlarında aşırı bir değişiklik olmamakla birlikte genelde stabil bir görünüm sergilemektedir. ABD'nin yaptırımları, özellikle İran gemilerine yönelik yapmış olduğu yaptırımlara rağmen İran İslam Cumhuriyeti bünyesinde bulunan IRISL'in farklı ülkeler de farklı şirket isimleri adı altında açmış olduğu denizcilik firmaları sayesinde 2015 yılına kadar durumu idare edebilmiştir. Ayrıca bu dönemler arasında İran İslam Cumhuriyeti Limanlar ve Denizcilik Kurumu verilerine göre petrol ürünü taşıyan gemilerde artışlar olmuştur. Bu durum diğer olumsuz etkilere rağmen 2010 ile 2015 yılları arasındaki yaptırımlara rağmen yük miktarlarında stabil kalmayı başarmıştır. Ayrıca tanker gemilerinin gerçekleştirmiş olduğu yük miktarındaki artışın önemli sebebi ise ülkenin petrol ihracatının, ABD ile arasında siyasi ve iktisadi rekabet olan Çin'e gerçekleştirmiş olmasıdır.¹⁶⁹

2015 yılından sonra İran limanlarında meydana gelen yük miktarlarının artışında ise ana etken İran'ın global alanda tekrar ticaret yapabilecek konuma gelmesidir. İran'ın uluslararası arenada etkili olmasına neden olan faktör ise İran'ın, P5+1 ülkeleri ile yapmış olduğu Nükleer anlaşma neticesinde İran ekonomisine uygulanan ambargolar kalmış olup İran'ın ticari etkinliği artmıştır.¹⁷⁰ Bu olumlu gelişme ise İran'ın limanlarında meydana gelen iş ve ticaret hacmini arttırmıştır.

2.3.2. İran'ın Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen İç Ticareti

İran deniz ticareti üzerine yapılmış olan kısa bilgilendirme sonrası İran deniz ticaretinin iç ticaret verilerini inceleyeceğiz. İran'ın iç deniz ticaretini ise Kabotaj dahilinde İran limanlarında meydana gelen yükleme boşaltmanın toplamından oluşan veriler neticesinde inceleme gerçekleştirilecektir.

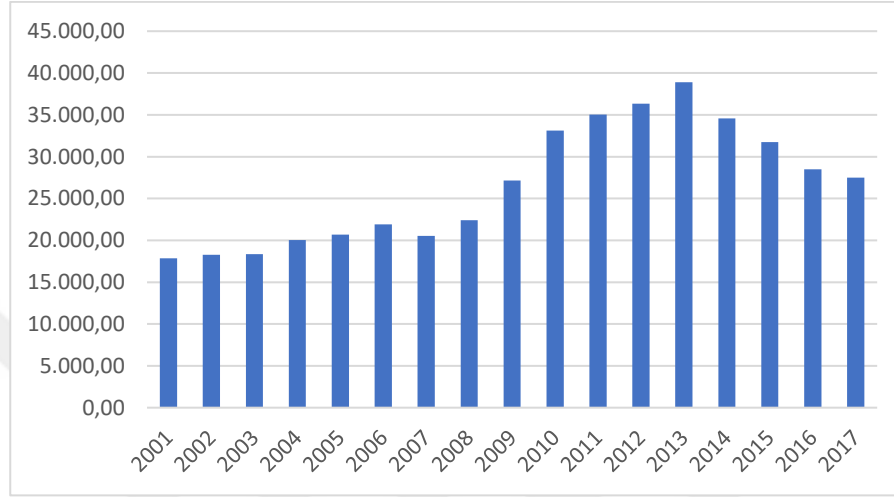
¹⁶⁸ Seçkin Berber, "İran'ın Ekonomi Politikası, Yaptırımların Etkisi ve İkilemleri", **Bilge Strateji Dergisi**, Cilt.5, Sayı.9, (2013), s.77-80.

¹⁶⁹ *Iran*, <https://atlas.media.mit.edu/tr/profile/country/irn/> (Erişim Tarihi: 5 Şubat 2019).

¹⁷⁰ Tarık Oğuzlu, "İran Nükleer Anlaşması'nın Yeni Orta Doğu'ya Etkisi", 2015, No.1243, <http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-107-20150825311243.pdf> (Erişim Tarihi: 6 Şubat 2019), s.1-4.

2.3.2.1. İran'ın Kabotaj Hattındaki Yük Miktarı

Kabotaj kavramını daha öncede tanımlandığı gibi, gemilerin ulusal deniz sınırları içerisinde bir limandan başka bir limana yük, yolcu taşıma işlemleridir. Bu bölümde de İran deniz sınırları içerisinde taşınan yük miktarı incelenecektir.



Grafik 2.2. 2001-2017 Yılları Arası İran Kabotaj Dahili Yük Yükleme ve Boşaltma / Ton

Kaynak: Iranian Ports and Maritime Organization, Annual Reports, <https://www.pmo.ir/en/statistics/annualreport> (Erişim Tarihi: 25 Ocak 2019).

Grafik' te yer alan veriler İran'ın Kabotaj dahilindeki limanlarda yüklenen ve boşaltılan yüklerin toplamında oluşan ton cinsinden yük değerlerini vermektedir. 2001 yılında toplam yüklenen ve boşaltılan yük miktarı yaklaşık 17.846, 57 ton iken 2017 de bu miktar 27.505,69 tona ulaşmıştır. 2007 yılı gerçekleşen yükleme ve boşlama verileri 2001 yılı verilerine göre yaklaşık %54 oranında artış olmuştur. 2001 yılı ile 2017 yılı içerisinde meydana gelen değerlerde ise en fazla yükleme ve boşaltma yapılan yıl ise 2013 yılında olmuştur. 2013 yılında kabotaj dahilinde limanlarda meydana gelen yükleme ve boşaltma miktarı 38.881,42 ton olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca 2013 yılı ise bir kırılma noktasıdır. 2001 yılından 2013 yılına kadar artan bir seyir gösteren değerler 2013 yılından sonra azalan bir seyir göstermektedir. 2001 yılından 2013 yılına gelindiğinde yaklaşık %113 oranında bir artış olduğu görülmektedir. Ancak 2013 yılından 2017 yılına gerçekleşen azalma ise yaklaşık olarak %29 civarındadır.

2000 yılında itibaren başlayan petrol fiyatlarında meydana gelen artışın ABD tarafından uygulanan ambargo nedeniyle 2012 yılında ülke ekonomisine ciddi zararı olmuştur. Bu tarihten sonra ülke ekonomisinde yaklaşık %40 oranında daralma meydana gelmiştir. Bu daralma neticesinde İran ekonomisinde bozulmaların başlaması ile birlikte iktisadi refahlıkta da azalmalar meydana gelmiştir.¹⁷¹ İran ekonomisinin 2012 yılında daralmaya başlaması ve İran'ın kabotaj dahilinde yüklenen ve boşaltılan malların 2013 yılında azalmaya başlaması, ülkenin ekonomik yapısında meydana gelen kırılma ile ülkenin kabotaj dahilinde meydana gelen deniz ticaret hacmi ile paralellik gösterdiği görülmektedir.

2.3.3. İran'ın Denizyolu ile Gerçekleştirilen Dış Ticareti

İran, petrol rezervlerinin olduğu stratejik bir bölgede olması ve dünya rezervlerinin de büyük bir kısmına sahip olarak 4. sırada bulunması ülke ekonomisinin temelini petrol gelirlerine dayandığını göstermektedir. Ülke içerisinde çıkarılan ham petrolerin ihraç edilmesi neticesinde elde edilen gelirler vasıtasıyla ülkenin ekonomi politikaları oluşturulmaktadır. Petrol ihracı sayesinde elde ettiği gelirlerin yaklaşık %80'lik kısmı ekonominin temelini oluşturmaktadır. İran, zengin petrol kaynaklarının olması nedeniyle üretime yönelik sanayisi de çok bulunmamaktadır. Bu nedenle de İran'ın ithalatında sanayi ürünleri ağırlık kazanmaktadır. Sanayi ürünleri ithalatının yanında da temel gıda maddeleri ithal etmektedir.¹⁷²

İran'ın ekonomisinin petrol ihracına dayanması, ülke içerisindeki ihtiyaçların ithalata dayanması ve her iki dış ticaret işlemleri de çoğunlukla deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilmesi nedeniyle İran'ın deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirdiği ithalat ve ihracat miktarları incelenecektir.

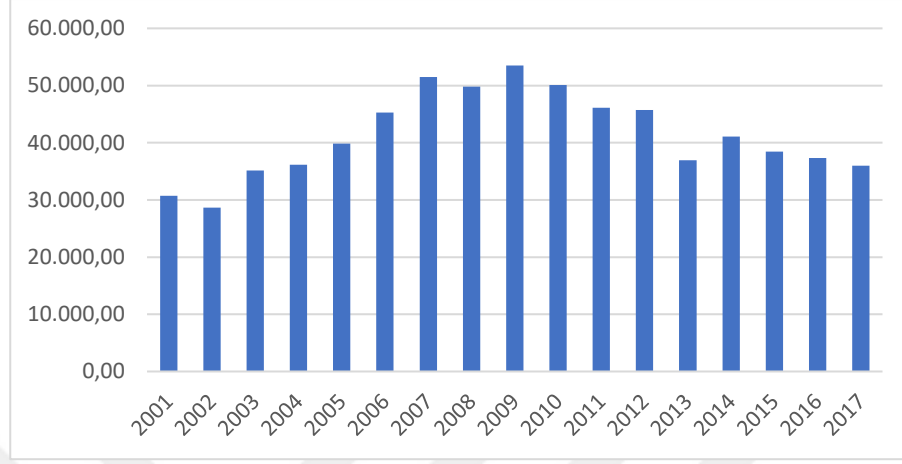
2.3.3.1. İran'ın Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İthalat Miktarı

İran'ın ham petrol ihraç etmesi ve gıda maddeleri ile birlikte sanayi ağırlıklı ürünlerinin ithal etmesi, bu işlemlerinin de büyük çoğunluğunu hem ucuz hem de bir

¹⁷¹ Murat Aslan, "İran'daki Sokak Olaylarının Jeo-Ekonomik Arka Planı", *İran Araştırmaları Merkezi*, (3 Ocak 2018), <https://iramcenter.org/irandaki-sokak-olaylarinin-jeo-ekonomik-arka-plan/> (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2019).

¹⁷² Ankara Ticaret Odası, İran Ülke Raporu, 2016, <https://www.atonet.org.tr/ticaret-noktas%C4%B1/%C3%BCike-raporlari> (Erişim Tarihi: 12 Şubat 2019), s.4-5.

defada daha fazla yük hacmi ile gerçekleştirilmesine uygun olan deniz yolu taşıma şekliyle gerçekleştirmektedir.



Grafik 2.3. 2001-2017 Yılları Arası Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İthalat / Ton

Kaynak: Iranian Ports and Maritime Organization, Annual Reports, <https://www.pmo.ir/en/statistics/annualreport> (Erişim Tarihi: 26 Ocak 2019).

İran'ın denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalat verilerini incelendiğinde 2001 yılında 30.703,16 ton olan yük hacmi, 2017 verileri ile karşılaştırıldığında yaklaşık 16 yıllık bir zaman aralığında 35.974,53 ton ile ortalama %17'lik bir değişim söz konusu olmuştur. 2001 yılından başlayarak 2008 yılına kadar artış trendinde seyreden veriler 2008 yılında bir önceki yıla oranla yaklaşık %7 azalmış olup 2009 yılında 53.493,07 tona ulaşmıştır. 2009 yılından sonra ise ithalat miktarı azalış trendine geçmiştir. Verinin en yüksek seviyeye ulaştığı 2009 yılından 2013 yılına kadar her yıl azalan ithalat miktarı 2014 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %13 civarında artmış olup 2014 sonrasında ise tekrar azalmaya başlamıştır.

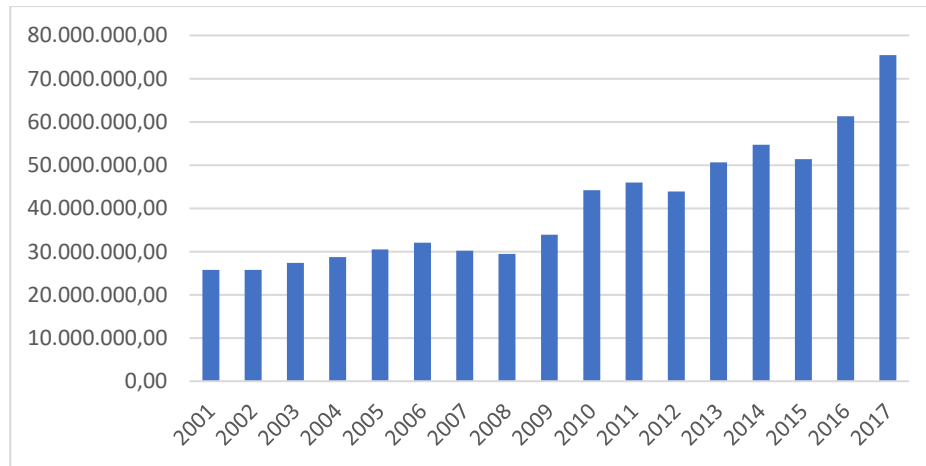
İran İslam Cumhuriyeti Limanlar ve Denizcilik Kurumunun verilerine göre deniz yolu ile gerçekleştirilen ithalattaki en fazla pay petrol türevi olmayan temel gıda maddeleri ve sanayi malları oluşturmaktadır. İşlenmiş petrol türevi maddeler ise denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalatı az bir oranda etkilemektedir.

İran Devletinin Nükleer silah yapma girişimi neticesinde Birleşmiş Milletler ve ABD öncülüğünde başlayan yaptırımlar ile İran ekonomisinin baskı altında tutulduğunu

İran'ın deniz ticareti alanında değinilmiştir. Özellikler 2010 yılından itibaren baskı altında tutulan İran ekonomisinde olumsuz gelişmeler yaşanmıştır. Yapılan ambargolar içerisinde İran deniz ticareti de yer almaktaydı. Özellikle İran devletine ait olan ve İran denizciliğinin ana taşı olan IRISL'a karşı yapılan yaptırımlar ülkenin ithalatını da etkilemiştir. İran, Türkiye'den gerçekleştirmiş olduğu ithalatın yanında ağırlık olarak Çin, Hindistan ve Güney Kore gibi Asya ülkelerinden de ithalat gerçekleştirmektedir. İran gemilerine yapılan ağır yaptırımlar neticesinde gemilerin ülke limanlarına yanaşmakta ve taşıma işlemlerini gerçekleştirmekte zorluklar yaşanmıştır. Bu yaptırımların başladığı tarihten itibaren denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalatta da azalmalar yaşanmıştır.

2.3.3.2. İran'ın Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İhracat Miktarı

OPEC'in 2017 yılında yayınlamış olduğu rapora göre, İran'ın toplam ihracat değeri yaklaşık 110,764 milyon dolardır. Toplam ihracat içerisinde petrol ihracatı değeri ise yaklaşık 52,728 milyon dolardır.¹⁷³ Petrol ihracatının büyük bir kısmını Çin ve Asya ülkelerine yapmaktadır. Bu ihracat ise Tanker gemileri vasıtasıyla yapılmaktadır. İran'ın dış ticaretinin yaklaşık %85'lik kısmında denizyolu vasıtasıyla yapılmaktadır.¹⁷⁴ Aşağıdaki grafik İran'ın denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirdiği ihracat miktarını göstermektedir.



¹⁷³ Iran Facts and Figures, 2017, https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/163.htm (Erişim Tarihi: 13 Şubat 2019).

¹⁷⁴ 85% Of Iranian Trade Via Marine Routes, 2017, <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/59601/85-of-iranian-trade-via-marine-routes> (Erişim Tarihi: 13 Şubat 2019).

Grafik 2.4. 2001-2017 Yılları Arası Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İhracat / Ton

Kaynak: Iranian Ports and Maritime Organization, Annual Reports, <https://www.pmo.ir/en/statistics/annualreport> (Erişim Tarihi: 26 Ocak 2019).

Grafiği incelendiğinde, İran'ın 2001 yılında denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirmiş olduğu ihracat yaklaşık 25.774,764 ton olmakla birlikte 2017 yılında ise bu rakam 75.477,497 tondur. 2001 yılı ve 2017 yılı verileri karşılaştırıldığında 16 yıllık süre zarfında değişim oranı yaklaşık % 192 şeklinde olmuştur. 2001 yılından 2009 yılına sabit bir trend de giden denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ihracat miktarı 2009 yılında sonra artış göstermiştir.

2010 yılında başlayan ve 2015 yılına kadar eden ambargoya rağmen İran'ın deniz yolu ile gerçekleştirilen ihracat miktarı artmıştır. İran İslam Cumhuriyeti Limanlar ve Denizcilik Kurumları verilerine göre ise bu artışın sağlanmasında en önemli katkısı petrol olmayan ürünlerin ihracatı sayesinde olmuştur. Ancak 2015 yılında varılan nükleer silah yapım anlaşması sonrası kalkan ambargolar neticesinde global anlamda genişleyen pazar sayesinde İran ihracatının artması ve bu vasıtayla da denizyolu taşıma oranının artmasına neden olmuştur.

İran'a karşı kalkan ambargolar sonrası petrol ürünü olmayan ürünlerde önemli derecede artışlar söz konusudur. Ambargo sonrası özellikle Birleşik Arap Emirlikleri'ne, Çin'e ihracat gerçekleştirmiştir.¹⁷⁵ Ayrıca petrol ihracatının büyük kısmını Asya'ya gemiler vasıtasıyla yapan İran, yaptırımlara maruz kalması nedeniyle bu ülkeler tarafından da talep edilen petrol ihracatında azalmalar yaşanmıştır. Özellikle Çin bu durumdan etkilenmiştir. Çin'in gelişen sanayisi neticesinde ihtiyaç duyduğu petrolü, eski tarihlerden beri iyi ilişkiler içerisinde olduğu İran'dan almaktadır.¹⁷⁶ Ayrıca OPEC'in verilerine göre İran yaptırımlara maruz kaldığı dönemlerde petrol ihracatı sürekli azalmıştır. İran İslam Cumhuriyeti Limanlar ve Denizcilik Kurum verilerine göre İran'ın deniz yolu vasıtasıyla yapılan petrol ihracatı da ambargo döneminde azalmalar

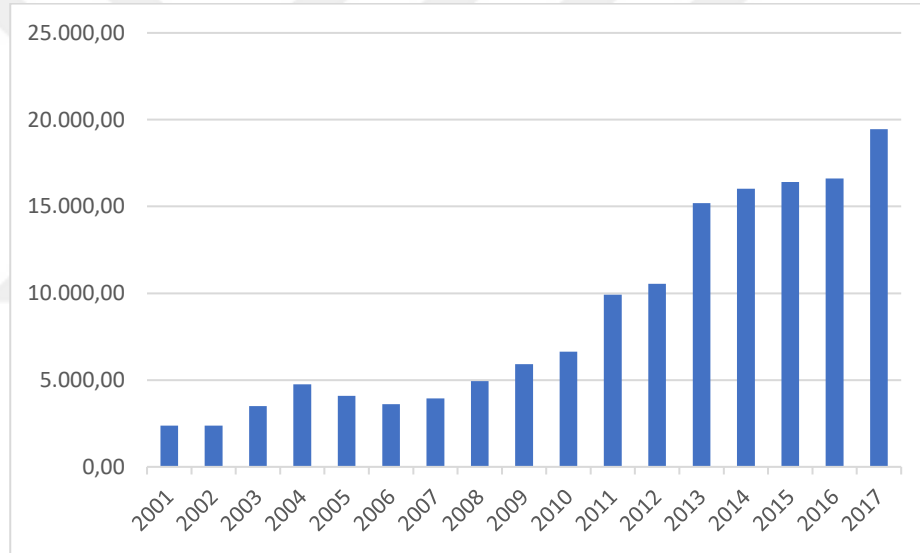
¹⁷⁵ Iran Non-Oil Export Profile 2016-2017, 2017, <https://financialtribune.com/articles/economy/64487/iran-non-oil-export-profile-2016-2017> (Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019).

¹⁷⁶ Emine Akçadağ Alagöz, "Çin'in Enerji Güvenliğinin İran ile İlişkilerine Etkisi", *The Turkish Yearbook Of International Relations*, 2016, Cilt.47, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/44/2256/23472.pdf> (Erişim Tarihi: 16 Şubat 2019), s.67-70.

göstermiştir. Ancak verilerin artan bir trend göstermesinin sebebi ise petrol ürünü olmayan malların denizyolu vasıtasıyla yapılan ihracatları sayesinde olmuştur.

2.3.4. İran'ın Denizyolu Vasıtasıyla Taşınan Yolcu Miktarı

İran'ın fiziki durumu sayesinde çevresinde bulunan Fars Denizi ve Hazar denizi neticesinde hem Hazar denizine kıyısı olan ülkelere yapılan yolcu taşımaları hem de Körfez de sahip olduğu komşulara denizyolu vasıtasıyla yolcu taşıma işlemi gerçekleştirmektedir. Fars Körfezinden, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan, Bahreyn, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri'ne, Umman denizinden de Umana ve Hazar denizinden de Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Rusya'ya denizyolu vasıtasıyla yolcu taşıma kapasitesi ve hacmi bulunmaktadır.



Grafik 2.5. 2001-2017 Yılları Arası Denizyolu Vasıtasıyla Taşınan Yolcu Miktarı / Kişi

Kaynak: Iranian Ports and Maritime Organization, Annual Reports, <https://www.pmo.ir/en/statistics/annualreport> (Erişim Tarihi: 25 Ocak 2019).

Grafikteki veriler incelendiğinde 2001 yılında inen ve binen yolcuların toplamı ile oluşan denizyolu vasıtasıyla taşınan yolcu miktarı yaklaşık 2.372,79 kişi iken 2017 yılında bu rakam 19.446,14 kişi olmuştur. 2001 yılından 2017 yılına ciddi oranda artış söz konusudur. Bu iki yıl karşılaştırıldığında artışın oran olarak değeri yaklaşık %700

civarındadır. 2004 yılından sonra 2005 ve 2006 yıllarında az miktarda azalmalar yaşansa da 2007 yılı itibari ile denizyolu vasıtasıyla taşınan yolcu sayısında artışlar yaşanmıştır.

İran'a uygulanan ambargoların, İran'ın kırılgan olan ekonomisini daha kötü bir duruma sokarak bankaların uluslararası arenada işlem yapması da engellenmiştir. Bu durum neticesinde döviz anlamında da sıkıntı içerisinde kalan İran ekonomisinde daralmalar olmuştur. P5+1 ülkeleri ile 2013 yılında yapılan geçici anlaşma sonrası ekonomide bir rahatlama olmuştur.¹⁷⁷ İran ile yapılan geçici anlaşma sonrası döviz krizinin de bir anlamda rahatlaması ile İran, turizm sektörüne gerekli önemi göstermeye başlamıştır. Bu durum denizyolu vasıtasıyla taşınan yolcu sayısında da önemli artışa sebep olmuştur. 2013 yılının taşınan yolcu sayısı 2012 yılına göre yaklaşık %50 oranında artmıştır. İran, deniz turizmi açısından ise maalesef çok zayıf kalmıştır. Ülkenin devrimde sonra sahip olduğu tek Kurvaziyer tipi gemisi ise 2017 yılında alınmış İsveç yapımı bir gemidir.¹⁷⁸

İran bu konuda ciddi anlamda yatırımlar yapıp çevre ülkeler ile de bu alanda ilişkiler geliştirmektedir. İran, 2016 yılında Umman ile yapmış olduğu anlaşma sonrası iki ülke arasındaki ilk denizyolu ile yolcu taşıma işlemlerine başlamıştır.¹⁷⁹

2.3.5. İran Gemi İnşa Sektörü

İran'ın kuzey de Hazar denizine kıyısı olması, güney de ise Fars körfezi ve Umman denizine kıyısı olması denizcilik anlamında önemli bir avantaj sağlamaktadır. Özellikle İran'ın güney kısmında deniz trafiğinin yoğun olması, İran'ın gemi inşa ve tamir endüstrisi anlamında da potansiyel sağlamaktadır. 1970 yılların başında İran, 250.000 ton kapasiteli gemilerin ve tankerlerin yapımı ve bakımı için İran Körfezi Gemi İnşa Kompleksi (PGSC) isimli bir gemi inşa endüstrisi kurmuştur. Ancak istenilen düzeyde faaliyette bulunulamamıştır. Birkaç yıl sonra Amerikalı bir firma Busher de bir tersane kurdu. Bu şirketin ismi İran Denizcilik Sanayiydi. Firma önceleri ufak gemiler üretmiştir. Bunlar özellikle römorkör tarzı gemilerdi. İran İslam devrimi sonrası firma İran İslam Cumhuriyetine devredilmiştir. Devredilmesi sonrası firma ismi Sadra A.Ş olarak

¹⁷⁷ Mustafa Şeymus Küpeli, "Dış Politika Aracı Olarak Yaptırımlar: İran'a Uygulanan Yaptırımların Etkileri", **Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi**, Cilt.3, Sayı.1, (2016), s.109-110.

¹⁷⁸ *Iran Boosts Marine Tourism to Attract More Foreign Travelers*, 2018, <https://financialtribune.com/articles/economy-travel/94138/iran-boosts-marine-tourism-to-attract-more-foreign-travelers> (Erişim Tarihi: 16 Şubat 2019).

¹⁷⁹ *Iran, Oman Launch Passenger Shipping Line*, 2016, <https://www.tasnimnews.com/en/news/2016/11/10/1237070/iran-oman-launch-passenger-shipping-line> (Erişim Tarihi: 16 Şubat 2019).

değiştirilmiştir. İran İslam Cumhuriyetine devredilen firma İran'ın hem kuzeydeki Hazar deniz kıyılarında hem de güneydeki kıyılarda çeşitli tersaneler kurarak balıkçı tekneleri, römorkörler ve ufak motorlar ile petrol platformu üretmiştir. Yine aynı şekilde birkaç gemi inşa firması da Bandar Abbas kentinin çeşitli kıyılarında kurularak üretime ve bakıma başlamıştır. Sandra A.Ş, İran devletinin sahip olduğu İran Gemi İnşa ve Offshore Endüstri Kompleksinin (ISOICO) kardeş şirketidir. İran'ın en büyük şirketi olan ve 1967 yılında kurulan Endüstriyel Gelişim ve Yenilenme Kuruluşu'nun (IDRO) sahip olduğu Arvandan Gemi İnşa Şirketi, çelik ve alüminyumdan çeşitli gemiler üretmiştir. Endüstriyel Gelişim ve Yenileme Kuruluşu, İran devrim muhafızları tarafından kontrol edilmektedir. İran Gemi İnşa ve Offshore Endüstri Kompleksi genişlemeye devam ederek tanker tipi gemiler üretmeye başlamıştır. 2003 yılında İran Ulusal Petrol Taşıyıcı şirketi ile yapmış olduğu anlaşma ile çeşitli tür ve adetlerle gemiler inşa edilmiştir. İlk İran yapımı büyük okyanus gemisi 2009 yılında inşa edilmiştir. Bu gemi 185 metre uzunluğunda ve 30 metre genişliğinde olup 30.000 ton yük kapasitesi mevcuttur. İran'daki gemi inşa sektörünün de yaklaşık 40 tip alt sanayi kolu ile ilişkilidir.¹⁸⁰ İran Gemi İnşa ve Offshore Endüstri Kompleksi bölgedeki tek gemi inşa sanayisidir.¹⁸¹ Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansının 2017 yılı verilerine göre İran'ın gemi üretim kapasitesi yaklaşık 64.121 GT dur.¹⁸²

Azim Gostaresh Hürmüz Gemi İnşa Endüstrisi de ISOICO bünyesinde kurulmuş bir firmadır. 2007 yılında kurulmuş olup gemi inşa alanında talep edilen malzemelerin sağlanması konusunda da gerekli alımları yapmaktadır. Bu tersane de geniş LNG ve konteyner gemi inşasına elverişli bir kapasiteye sahiptir.¹⁸³

Gemi inşa sektöründe önemli bir pozisyonda olan Güney Kore, İran gemi inşa sanayisinin gelişmesi açısından çeşitli teknoloji transferleri gerçekleştirmektedir. İran'a

¹⁸⁰ *Iran Shipbuilding Industry*, <https://www.globalsecurity.org/military/world/iran/industry-shipbuilding.htm> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).

¹⁸¹ *Iran To Develop Shipbuilding Industry*, 2017, <http://www.iran-daily.com/News/176082.html> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).

¹⁸² United Nations Conference On Trade And Development, Maritime Profile: Iran (Islamic Republic Of), 2018, <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/364/index.html> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019), s.1.

¹⁸³ *Azim Gostaresh Hormouz Shipbuilding Industries*, <http://www.idro.ir/en-us/Projects/Pages/Projects.aspx> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).

yapılan yaptırım dönemlerinde bu durum biraz değişkenlikte gösterse Güney Kore bu konuda İran ile ticaretlerini sürdürmektedirler.¹⁸⁴

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın 2014 ile 2017 yılı arası verilerine göre İran İslam Cumhuriyeti'nin gemi inşa durumu 2014 yılından 1.523 gros ton, 2015 yılında 146 ton, 2016 yılında verilerin olmaması nedeniyle bir rakam bulunmamakta olup 2017 yılında ise 64.121 gros ton'a ulaşmıştır.¹⁸⁵

İran'a uygulanan yaptırımların kaldırılması neticesinde Avrupa birliğinde bulunan ülkelerin İran ile deniz teknolojileri transferi, deniz araçlarının tasarımı yada inşası gibi alanlarda ticaret yapabilmeye olanağı da oluşmuştur.¹⁸⁶

İran'da gerçekleştirilen devrim sonrası İran İslam Cumhuriyeti gemi inşa alanında çok zayıf kalmıştır. Bu durum 2000'li yılların başına kadar sürmüştür. 2014 yılında İran Endüstriyel Gelişim ve Yenileme Kurumunun verilerine göre nominal üretim kapasitesi yaklaşık 150.000 ton civarındaydı. İran, 2025'e kadar gemi inşa ve bakım alanından yaklaşık 3.2 milyon dolarlık bir gelir elde etmek için gerekli çalışmaları yapmaya başlamıştır. 2013 yılı İran'ın deniz endüstrisi aktivelerinden elde ettiği tutar 760 milyon dolardır. İran deniz endüstrisini, yabancı ve yerli yatırımcılarının azlığı ve var olan şirketlerin yönetim yapısı, Araştırma ve geliştirme alanlarının eksikliği, denizcilik endüstrisi için uygun finansal kurum ve kuruluşların eksikliği, gemilerin yapımı için gerekli olan ekipmanların alınmasındaki bürokratik fazlalık ve eksik planlamalar, gerekli olan malzemelerin lojistik ağındaki eksiklikler, gemilerin tasarımı gibi alanlardaki eksiklikler İran'ın gemi inşa ve endüstri alanındaki zayıflıklarını göstermektedir. Ayrıca İran gemi inşası için gerekli maddelerin %70'ini yurt içinden sağlamaktadır.¹⁸⁷ Kalan kısımlar ise teknolojik yatırımlar olmaktadır. Bunlarda yurtdışından ithal edilmektedir.

¹⁸⁴ Seyed Komail Tayebi ve Zahra Zamani, "Potentials Of Iran-Korea Economic Cooperation: An Emphasis On Maritime Industries", [http://www.akes.or.kr/eng/papers\(2016\)/F42.pdf](http://www.akes.or.kr/eng/papers(2016)/F42.pdf) (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019), s.18.

¹⁸⁵ United Nations Conference On Trade And Development, Ships Built By Country Of Building 2014-2017, 2018, <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=89493> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).

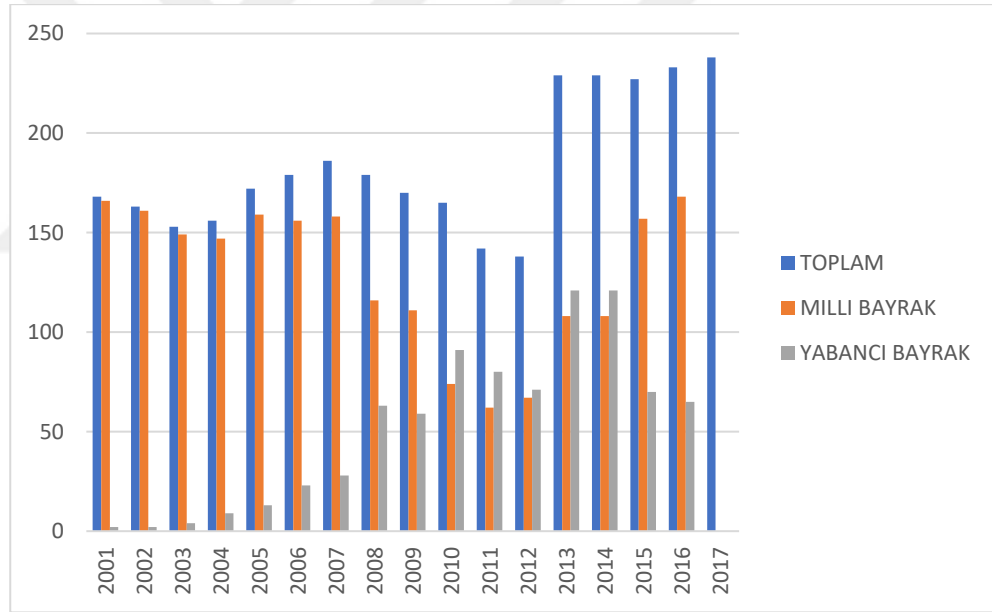
¹⁸⁶ Türkiye İhracatçılar Meclisi, Ambargo Sonrası İran Ticaret ve Etki Analizi, 2016, http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/Ambargo%20Sonrasi%20Iran%20Ekonomik%20Etki%20Analizi_web.pdf (Erişim Tarihi: 21 Şubat 2019), s.37

¹⁸⁷ Industrial Development And Renovation Organization of Iran, Strategic Plan For Iranian Marine Industries, 2016, <http://www.idro.ir/en-us/Projects/Documents/Strategic%20Plan%20for%20Iranian%20Marine%20Industries.pdf> (Erişim Tarihi: 21 Şubat 2019), s.17-43

İran Gemi İnşa ve Offshore Endüstrileri şirketinin yıllık raporuna göre 2012 yılında 14.090 ton, 2013 yılında 6.981 ton kapasiteli gemi inşa edilmiştir. Gemi tamir performansı ise 2012 yılında 1.6 milyon dolarlık gemi tamiri, 2013 yılında ise 7.3 milyon dolarlık gemi tamiri gerçekleştirmiştir. 2013 yılında planlanandan daha fazla gemi tamiri gerçekleşmiştir.¹⁸⁸

2.3.6. İran Deniz Ticaret Filosu

Deniz Ticareti, ekonomi içerisinde önemli rol oynamaktadır. Özellikle, deniz ile ilgili olan ekonomik faaliyetler içerisinde önemli role sahiptir. Dünya da taşımacılığın yüksek bir kısmı deniz ticaret filoları ile yapılması bunun ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Ayrıca alt sektöre olan ekonomik katkıda da önemli bir role sahip olduğu da unutulmamalıdır.



Grafik 2.6. 2001-2017 Yılları Arası İran Deniz Ticaret Filosu / Adet

Kaynak: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD),
World Merchant Fleet,
<https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>, (Erişim Tarihi: 1 Şubat 2019).

¹⁸⁸ Industrial Development And Renovation Organization Of Iran, Annual Report 2013-2014, http://www.idro.ir/en-us/Corporate_Governance/AnnualReportsLIB/idro-AnnualReport.pdf (Erişim Tarihi: 22 Şubat 2019), s.28-32.

Grafikte İran İslam Cumhuriyetinin sahip olmuş olduğu deniz ticaret filosu bulunmaktadır. Grafikte, İran İslam Cumhuriyetinin sahip olmuş olduğu milli ve yabancı bayraklı gemilerin sayıları da bulunmaktadır. 2001 yılında itibaren yabancı bayraklı gemi sayısında artış olmuş olup 2010 yılına kadar devam etmiştir. 2010 ile 2014 yılı arasında azalma ve artmalar yaşanmış olup 2014 yılından sonra yabancı bayraklı gemi sayısında azalma yaşanmıştır. Milli bayraklı gemi sayısını incelendiğinde 2001 yılından 2012 yılına kadar azalmalar yaşanmış olup 2012 yılı itibari ile milli bayraklı gemi sayısında artış yaşanmıştır. Yabancı ve Milli bayraklı gemi sayılarında meydana gelen artış ve azalışlara istinaden toplam gemi sayısında da değişimler yaşanmıştır. 2001 yılında 2004 yılına kadar yaklaşık % 7 azalan gemi ticaret filosu, 2004 yılında 2007 yılına kadar ise artışlar yaşanmıştır. Bu artışlar yaklaşık % 19 oranında olmuştur. 2007 yılında tekrar başlayan gemi filosundaki azalma 2012 yılına kadar sürmüştür. Bu azalma yaklaşık % 29 civarında olmuştur. Akabinde ise İran İslam Cumhuriyetinin gemi ticaret filusunda ciddi artışlar yaşanmış olup 2017 yılında İran İslam Cumhuriyetinin deniz ticaret filosu toplam 238 adete yükselmiştir. 2012'den 2017 yılına kadar ki artış oranı yaklaşık % 72 oranında artmıştır.

Grafikte yer alan Milli bayraklı gemiler ile Yabancı bayraklı gemileri karşılaştırıldığında, İran'a uygulanmaya başlanan ambargo ile İran'ın milli bayraklı gemilerinin ismini, bayraklarını değiştirmeleri ve şirketlerinin yerleşiklerini Asya'da bulunan ülkelere kaydırması neticesinde İran'ın milli bayraklı gemi sayısında azalma olmuş olup yabancı bayraklı gemilerinde artışlar yaşanmıştır. Ancak bunların tespiti sonrası bu firmalara da ambargo uygulanmaya başlanmıştır. İran'ın nükleer anlaşmaya yakınlaşması ile önce hafifleyen sonrada kalkan ambargo neticesinde İran'ın milli bayraklı gemilerinde artış yaşanmış olup yabancı bayraklı gemilerinde azalmalar olmuştur.

3. TÜRKİYE - İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİ

Türkiye Cumhuriyeti'nin 29 Ekim 1923 yılında kurulması sonrası Türkiye ve İran arasındaki ilişkiler bazı dönemlerde artmış olup bazı dönemlerde ise azalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile İran arasındaki ilişkiler İran'ın Pehlevi Hanedanlığı dönemine denk gelmektedir. Bu iki ülke arasında, sınır güvenliğinin sağlanması amacıyla 1926 yılında Dostluk ve Güvenlik anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ile istenilen amaç elde edilemeyince iki ülke çözüme daha fazla katkı sağlanması amacıyla anlaşmaya ek

olarak 1928 yılında ek protokol imzalamışlardır. Bu ek protokol ile iki ülke arasında ilk ticari ilişkide kurulmuştur. 1935 yılında yürürlüğe giren yeni bir anlaşma ile iki ülke arasındaki güvenlik, dostluk, ticari ilişkiler geliştirilmiş oldu. Gerçekleştirilen ikili anlaşmalara rağmen Türkiye ile İran arasındaki ticari ilişkiler 2. Dünya savaşına kadar pek etkili ve istenilen düzeyde olmamıştır. Türkiye'nin günden güne artan enerji talebi nedeniyle İran'dan aldığı petrolün, 1973 yılında da meydana gelen petrol krizi nedeniyle iki ülke arasındaki enerji ticareti de artan petrol fiyatları nedeniyle Türkiye adına olumsuz bir etki oluştururken İran adına ise artan petrol fiyatları olumlu etki oluşturmuştur. Türkiye'nin 1980 yılında almış olduğu kararlar neticesinde dışa açık ekonomi politikaları benimsemesi Türkiye'nin ihracata dayalı bir ekonomik model sayesinde çeşitli pazarlar bulabileceği yönünde de olumlu etki oluşturmuştur. Bu anlamda Türkiye ile İran arasında gerçekleştirilen ikili görüşmelerden önemlisi 1982 yılında Özal'ın yanına Türk işadamlarını alarak İran'a gerçekleştirmiş olduğu ziyarettir. Bu ziyaret neticesinde Türkiye ile İran arasında Türkiye – İran Ortak Ekonomi Komisyonu kurulmuştur. 1980'li yıllarda önemli bir başka olay ise 8 yıl süren İran-Irak savaşı esnasında İran'ın Türk mallarına olan talebidir. İran, Türk mallarına bağımlı hale gelmişti ve 1985 yılı iki ülke arasındaki en yoğun ticari işlerin olduğu bir yıl olmuştur. İki ülke arasında gelişen bir diğer ticari unsur ise sınır ticaretidir. İki ülkenin coğrafi konumları sınır ticareti yapmasına uygun olması bu ticaretin bölge halkı tarafından geliştirilmesi ülke ekonomilerine de katkı sağlamıştır. Ekonomik ilişkilerin her alanda geliştirilmesi için iki ülke arasında İran-Türkiye Ekonomik İşbirliği Teşkilatı kurulmuştur. İki ülke arasında gelişen ticari ilişkilerin bir önemli göstergesi de İran ile Türkiye arasında 8 Ağustos 1996 yılında yapılan doğalgaz anlaşması olmuştur.¹⁸⁹

İran ile Türkiye arasındaki ticari ilişkiler 2000'li yıllar öncesi dalgalı bir seyir izlerken 2000'li yılların başından itibaren iki ülke arasında artan bir ekonomik işbirliği görülmektedir. Artan bu ilişkilerin en önemli nedeni ise iki ülke arasında gerçekleştirilen enerji ticaretidir. 1996 yılında iki ülke arasında imzalanmış olan doğalgaz anlaşması, 2007 yılında yapılan ve doğalgaz ticaret hacminin arttırıldığı yeni bir anlaşma ile iki ülke arasındaki enerji temelli ticari ilişkilerin geliştiği görülmektedir. Bu yıllarda Amerika Birleşik Devleti ve Birleşmiş Milletler tarafından İran'a karşı nükleer silah üretimi konusunda artan baskılara rağmen Türkiye'nin İran ile bu ticareti yapması iki ülke

¹⁸⁹ Dr. Özüm S. Uzun, "Yeniden Yapılanan Ortadoğu'da Türkiye-İran Ekonomik İlişkileri", *Bilge İnsanlar Stratejik Araştırmalar Merkezi*, <http://www.bilgesam.org/incele/1772/-yeniden-yapilanan-orta-dogu%E2%80%99da-turkiye-iran-ekonomik-iliskileri/#.XIIHfkzY2w> (Erişim Tarihi: 23 Şubat 2019), s.1-4.

arasındaki ticari ilişkilerin nedenli geliştiğini göstermektedir. Türkiye ile İran arasında gerçekleştirilen doğalgaz ticareti dönem dönem fiyatlar bazında anlaşmazlıklar olsa da günümüze kadar doğalgaz ticareti devam etmektedir. İki ülke arasında gerçekleştirilen doğrudan yatırımlarında çok az seviyede kaldığı görülmektedir. Türkiye'ye giren doğrudan yabancı yatırımların payı ortalama %1 geçmezken aynı durum Türk işadamlarının İran'a yaptığı doğrudan yabancı yatırımlarda da görülmektedir. Türkiye'nin İran'a yapılan doğrudan yabancı yatırım payı ise ortalama %1 civarındadır.¹⁹⁰

2005 yılında Türkiye ile İran arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ile iki ülke arasında yapılacak olan yatırımlara teşviklerin sağlanması ve kolaylıklar sağlanması, yapılan bu yatırımların kamulaştırılması konusunda haklarının korunması alanlarında işbirliğinin sağlanması amaçlanmıştır. 2006 yılında ise Çifte Vergilendirmeyi Önleme anlaşması imzalanmış olup Türk vatandaşların İran'da kazandığı gelirler Türk devleti tarafından vergilendirilmekteydi. İran ise Dolaysız vergiler kapsamında gelir vergisini alabiliyordu. 2015 yılına gelindiğinde iki ülke arasında bir başka anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma Tercihli Ticaret Anlaşmasıydı. Bu anlaşma kapsamında iki ülke arasında gerçekleştirilecek dış ticarete kolaylıkların sağlanmasına yönelik olup gümrük vergilerinin azaltılarak iki ülke arasındaki ticaretin artması amaçlanmıştır. Yine bu anlaşma kapsamında ticaret sınırlarının kaldırılması amaçlanmıştır.¹⁹¹

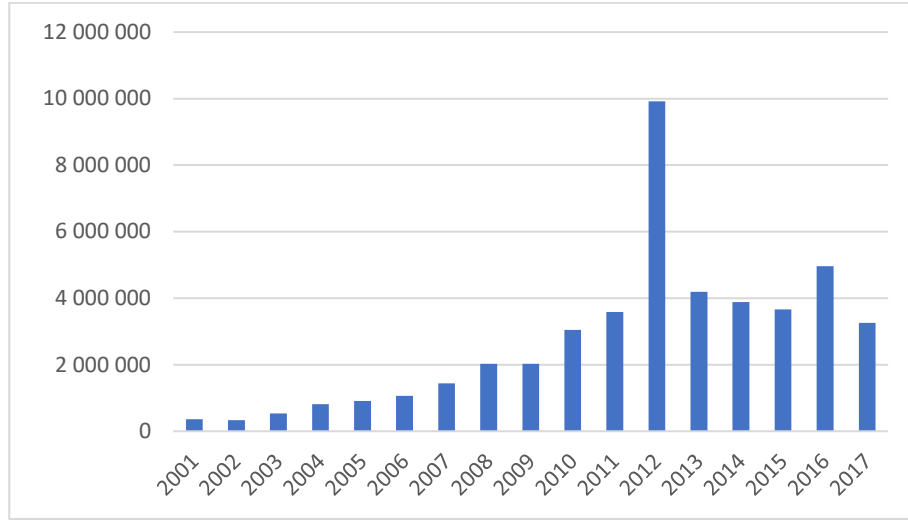
3.1. TÜRKİYE - İRAN ARASINDAKİ DIŞ TİCARET İLİŞKİLERİ

3.1.1. Türkiye'nin İran'a İhracatı

Türkiye ile İran arasındaki dış ticaretine bakıldığında Türkiye'nin İran'a gerçekleştirmiş olduğu ihracat, İran'ın Türkiye'ye gerçekleştirmiş olduğu ihracat oranına göre düşük kalmaktadır. Bunun en önemli nedeni İran'ın Türkiye'ye gerçekleştirmiş olduğu petrol ve doğalgazdan kaynaklanmaktadır.

¹⁹⁰ Fatma Sarıaslan, "2000'li Yıllarda Türkiye-İran Ekonomik İlişkileri", *Akademik Orta Doğu: Altı Aylık Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, 2013, Cilt.7, Sayı.14, https://www.academia.edu/10836947/2000li_Y%C4%B1llarda_T%C3%BCrkiye%C4%B0ran_Ekonomik_%C4%B0li%C5%9Fkileri (Erişim Tarihi: 23 Şubat 2019), s.8-9.

¹⁹¹ Türkiye İhracatçılar Meclisi, *Ambargo Sonrası İran Ticaret ve Etki Analizi*, 2016, http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/Ambargo%20Sonrasi%20Iran%20Ekonomik%20Etki%20Analizi_web.pdf (Erişim Tarihi: 21 Şubat 2019), s.21.



Grafik 3.1. 2001-2017 Yılları Arası Türkiye'nin İran'a İhracatı / Milyon Dolar

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Dış Ticaret İstatistikleri, http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2019).

Grafikte yer alan verilere bakıldığında Türkiye'nin İran'a olan ihracatı 2001 yılından 2012 yılına kadar artış göstermiştir. 2001 yılında 360,536 milyon dolar olan ihracat 2013 yılında 4.192,511 milyon dolara ulaşmıştır. Bu tarihler arasında 2012 yılı Türkiye'nin İran'a gerçekleştirmiş olduğu en yüksek ihracat rakamı olmuştur. 2012 yılında Türkiye'nin İran'a gerçekleştirmiş olduğu ihracat 9.921,602 milyon dolar olmuştur.

2012 yılında meydana gelen bu ciddi artışın en önemli nedeni ABD'nin İran'a karşı yürürlüğe koyduğu finansal ambargo nedeniyle Türkiye, ithal etmiş olduğu petrol ve doğalgazın karşılığında altın ihracat etmiştir. Petrol ithalatı karşılığında ihraç edilen altın sayesinde hem İran'a karşı uygulanan yaptırımın delinmeden atlatılmasına hem de Türkiye'nin İran'a gerçekleştirmiş olduğu ihracat rakamında artış yaşanmasına neden olmuştur. İki ülke arasında gerçekleşen dış ticaret hacmi sürekli açık vermiştir. 2013 ve 2014 yılında yaşanan düşüşün temelinde ise Türkiye ile İran arasında yaşanan siyasi krizler olmuştur. Bu siyasi krizin nedeni ise Arap baharının etkisiyle Suriye'de ve bölgede yaşanan krizlerde farklı yaklaşımların yer almasıdır.¹⁹² Ambargonun kaldırılması sonrası Türkiye'nin İran'a gerçekleştirmiş olduğu ticarete de artış olmuştur.

¹⁹² Kemal İnat, "Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün 30. Yılında Türkiye – İran Ekonomik İlişkileri", Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı, 2015, Sayı.132, http://file.setav.org/Files/Pdf/20150703172909_turkiye-iran-ekonomik-iliskileri-pdf.pdf (Erişim Tarihi: 24 Şubat 2019), s.14-18.

Tablo 3.1.

**2015, 2016 ve 2017 yılları arasında Türkiye'nin İran'a Gerçekleştirdiği
Gtip Bazında Mallar / Milyon Dolar**

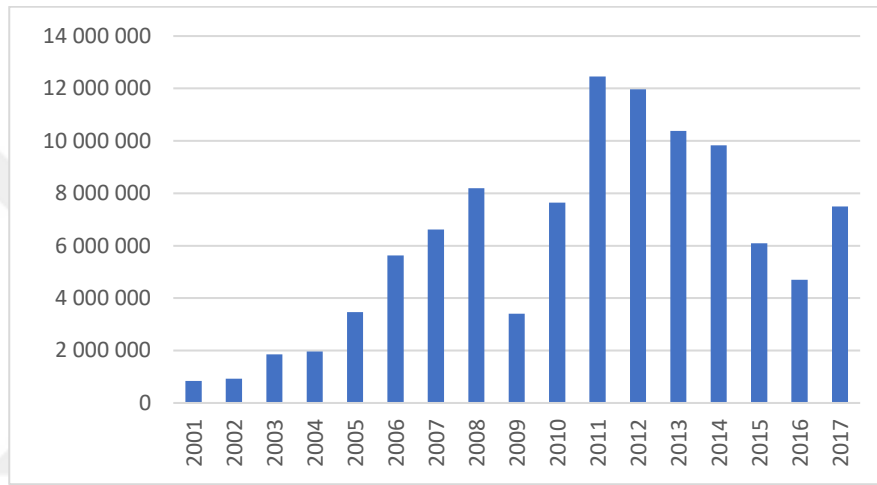
GTIP	Ürünler (ilk 25)	2015	2016	2017
4411	ağaçtan veya diğer odunsu maddelerden lif levhalar	112.939	113.383	143.834
8708	karayolu taşıtları için aksam, parça ve aksesuarlar	83.850	139.775	124.369
7108	altın (işlenmemiş veya yarı işlenmiş yada pudra halinde)	32.092	1.306.600	111.583
8407	kıvılcım ile ateşlemeli içten yanmalı motorlar (patlamalı motor)	39.658	85.734	102.492
5509	sentetik devamsız lifden iplik (dikiş ipliği hariç) (toptan)	37.513	71.776	88.469
2608	çinko cevherleri ve konsantreleri	16.479	25.704	71.485
8703	binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar	234	20.745	67.022
2403	homonize edilmiş tütün ve tütün yerine geçen madde hülusalari ve esansları	54.621	107.635	64.269
8409	sadece veya esas itibariyle 84.07 veya 84.08 pozisyonlarındaki motorların aksam ve parçaları	24.665	28.279	61.459
9619	hijyenik havlular ve tamponlar, bebek bezleri vb hijyenik eşya	82.852	60.929	56.861
5603	dokunmamış mensucat	27.603	49.338	50.365
8536	gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı (anahtarlar, röleler, sigortalar, fişler,	44.795	44.455	46.178
7113	mücevherci eşyası ve aksami	857.622	397.006	46.169
4811	kağıt, karton, selüloz vata ve selüloz liften tabakalar	40.269	41.867	44.304
7302	demir veya çelikten demiryolu ve tramvay hattı malzemesi (ray, makas dilleri, makas göbekleri)	8.333	29.662	40.601
5501	sentetik filament demetleri	24.102	29.593	38.006
8302	adi metallerden donanım, tertibat vb. eşya (mobilya, kapi, pencere, bavul, askılık vb için)	32.115	31.604	37.379
5407	sentetik filament ipliklerinden dokunmuş mensucat	48.803	50.403	37.017
3921	plastikten diğer plakalar, levhalar, yapraklar, filmler, folyeler	31.267	43.675	36.638
3506	diğer müstahzar tutkallar, yapıştırıcılar	41.420	43.006	36.551
8418	buzdolapları, dondurucular ve diğer soğutucu cihazlar	25.482	33.789	32.811
5506	sentetik devamsız lifler (taranmış, ileri işlem görmüş)	19.930	20.053	31.982
8483	transmisyon milleri, kranklar; yatak kovanları ve mil yatakları; dişliler ve sistemleri;vidalar;diş	13.388	13.292	26.919
5702	dokunmuş halılar ve diğer yer kaplamaları	7.701	46.055	25.938
5503	sentetik devamsız lifler (işlem görmemiş)	16.297	16.005	25.727
	GENEL TOPLAM	3.663.760	4.966.176	3.259.995

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, Türkiye-İran Dış Ticareti, 2018, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/guney-asya/iran/ulke-profilii/ekonomik-gorunum/turkiye-ile-ticaret>, (Erişim Tarihi: 25 Şubat 2019).

Yukarıdaki tabloda Türkiye'nin İran'a gerçekleştirmiş olduğu ilk 25 ürün bazında ihracat malları yer almaktadır. 2015 yılında ihracatta en fazla getiri sağlayan mal ise mücevherci eşyası ve aksami, 2016 yılında gerçekleştirilen ihracatta en fazla getiriyi altın getirirken 2017 yılında ise gerçekleşen ihracatta en fazla payı ağaçtan ve diğer odunsu maddelerden lif levhaları olmuştur.

3.1.2. İran'ın Türkiye'ye İhracatı

Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ihracatlar da İran, ilk 10 ülke arasında yer almazken, İran'ın gerçekleştirmiş olduğu ihraçlarda Türkiye ilk 5 içerisinde yer almaktadır. İran'ın ihracatında en önemli paya sahip ilk ülke ise Çin ve Hindistan yer almaktadır.¹⁹³ Daha önce de bahsettiğimiz gibi İran'ın ekonomisinin şah damarı petrol ve doğalgaz ihracatıdır. Türkiye'nin de bu alanda enerji talebinin fazla olması nedeniyle bu ihtiyacını sınır komşusu olan İran'dan karşılamaktadır. İran'ın Türkiye'ye gerçekleştirmiş olduğu enerji ihracatı Çin ve Hindistan kadar yüksek seviyelerde olmasa da yapılan ihracatlar neticesinde ilk 5 ülkeye girecek kadar enerji ihracatı gerçekleştirmiştir.



Grafik 3.2. 2001-2017 Yılları Arası İran'ın Türkiye'ye İhracatı / Milyon Dolar

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Dış Ticaret İstatistikleri, http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2019).

Grafikteki veriler incelendiğinde İran'ın Türkiye'ye gerçekleştirmiş olduğu ihracat 2001 yılında 839,800 milyon dolar iken İran'ın Türkiye'ye ihracatı 2009 yılına kadar artmıştır. 2009 yılında ise sert bir düşüş söz konusu olmuştur. Söz konusu bu sert düşüşün nedeni hem Türkiye'nin global krize maruz kalması hem de İran'ın bu kriz nedeniyle ihracatındaki azalma neden olmuştur.¹⁹⁴ 2009 yılı sonrası, 2010 ve 2011 yılında artış göstermiştir. Ancak 2012 ve sonrasında Türkiye'ye yapılan ihracatta

¹⁹³ Abdüssamet Pulat, "Karşılıklı Bağımlılık Teorisi Açısından Türkiye-İran Ekonomik İlişkileri: 2002-2014", **İran Çalışmaları Dergisi**, Cilt.1, Sayı.2, (Ocak 2018), s.106.

¹⁹⁴ Küpeli, s.118-119.

azalmalar olmuştur. Bunun sebebi ise yine İran'a uygulanan yaptırımlar ve Arap devrimi sürecinde iki ülke arasındaki fikir ayrılıkları da etkili olmuştur.¹⁹⁵

Tablo.3.2.

**2015, 2016 ve 2017 yılları arasında İran'ın Türkiye'ye Gerçekleştirdiği
Gtip Bazında Mallar / Milyon Dolar**

gtip	ürünler (ilk on)	2015	2016	2017
3901	etilen polimerleri (ilk şekillerde)	270.156	218.341	270.521
7901	işlenmemiş çinko	88.435	94.118	206.636
3102	azotlu mineral veya kimyasal gübreler	100.425	41.465	136.643
7601	işlenmemiş alüminyum	44.902	71.331	135.667
3902	propilen ve diğer olefinlerin polimerleri (ilk şekillerde)	164.306	144.069	135.524
3903	stiren polimerleri (ilk şekillerde)	18.221	28.435	68.375
7207	demir veya alaşımsız çelikten yarı mamuller	3.619	60.068	47.226
802	diğer kabuklu meyveler (taze/kurutulmuş)	5.804	15.128	32.923
2905	asiklik alkoller ve sülfolanmış veya nitroalanmış türevleri	81.976	51.037	32.796
7404	bakır döküntü ve hurdaları	16.340	24.101	32.593
	Genel Toplam	6.096.254	4.699.777	7.492.170

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, Türkiye-İran Dış Ticareti, 2018, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/guney-asya/iran/ulke-profili/ekonomik-gorunum/turkiye-ile-ticaret>, (Erişim Tarihi: 25 Şubat 2019).

Yukarıdaki tabloda ilk 10 mal grubunu incelendiğinde 2015 yılında İran Türkiye'ye en fazla etilen polimerleri ihraç etmiştir. 2016 ve 2017 yılında yine aynı mal grubu İran'ın Türkiye'ye ihracatı konusunda ilk sıralarda yer almıştır.

3.2. TÜRKİYE - İRAN ARASINDAKİ LOJİSTİK DURUMU

¹⁹⁵ Kemal İnat, "Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün 30. Yılında Türkiye – İran Ekonomik İlişkileri", Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı, 2015, Sayı.132, http://file.setav.org/Files/Pdf/20150703172909_turkiye-iran-ekonomik-iliskileri-pdf.pdf (Erişim Tarihi: 24 Şubat 2019), s.18-19.

Türkiye ile İran arasındaki lojistik kavramı duyulunca akla ilke gelen karayolu ile gerçekleştirilen nakliye olmaktadır. Bunun en önemli sebebi ise Türkiye ile İran'ın coğrafi konumları nedeniyle sınır komşusu iki ülke olmasıdır.

Türkiye ile İran sınırında 3 adet sınır kapısı bulunmaktadır. Bu sınır kapıları Ağrı ilinde bulunan Gürbulak sınır kapısı, Van ilinde bulunan Kapıköy sınır kapısı ve Hakkari ilinde bulunan Esendere gümrük kapısıdır. Türkiye'nin İran ile gerçekleştirmiş olduğu karayolu nakliyesi bu sınır kapıları aracılığıyla sağlanmaktadır. İran'ın, Avrupa'ya açılabilmesi için Türkiye üzerinden hem karayolu hem de demiryolu nakliye türleri ile mal taşıma işlemini gerçekleştirebilmektedir. Ayrıca Türkiye İran transit hattı üzerinde olan ve Van Gölü üzerinde yapılan demiryolu araçlarının geçişini sağlayan feribotlarda tamamlanmak üzere. Türkiye İran arasındaki taşımacılığın global anlamda da bir önemi bulunmaktadır. Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında Çin'den çıkan mallar İran ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınacaktır. Yine aynı şekilde hem Çin'den gelen mallar hem de İran üzerinden gelen mallarda Türkiye'de Trabzon limanı üzerinden deniz yolu vasıtasıyla yine hem Avrupa'ya hem de Karadeniz üzerinde kıyısı bulunan ülkelere bu mallar ulaştırılacaktır.¹⁹⁶

Ülkemizde, Doğu Karadeniz'de bulunan Hopa Limanı da Türkiye İran arasındaki taşımacılıkta önemli bir konumda bulunmaktadır. Hopa limanının hinterlandının geniş olması İran'ın bu liman üzerinden Kuzey yönlü ticaretin gelişiminde katkısı olacağı bir gerçektir.¹⁹⁷

Karayolu taşımacılığı anlamında iki ülke arasındaki lojistik sektörüne bakıldığında Türkiye'nin Ortadoğu pazarına olan yönelişi neticesinde lojistik anlamda da artışlar olmaktadır. Türk araçlarının İran'a yapılan ihracatlarıdaki rolü Uluslararası Nakliyeciler Derneği verilerine göre 2010 yılından 2017 yılına göre %100'lük bir artış sağlamıştır. Türk araçlarının İran'dan yüklenen malları ithalinde ise 2010 yılından 2014 yılına kadar artış olmakla birlikte 2014 yılından sonra 2017 yılına kadar düşüşler söz konusudur.¹⁹⁸

¹⁹⁶ *İran Ticareti ve IRISL'in Dönüşü*, 2017, <https://www.denizbulten.com/2017/09/01/iran-ticareti-ve-irislnun-donusu-2/> (Erişim Tarihi: 24 Şubat 2019).

¹⁹⁷ Meriç Burçin Özer ve Soner Esmer, "İran'ın Dış Ticaretinde Hopa Limanının Stratejik Önemi", **Atarürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt.31, Sayı.2, s.736-738.

¹⁹⁸ Berkalp Kaya, "İhracat ve İthalat Taşımaları", **2017 Yılı Taşımacılık İstatistikleri Değerlendirme Raporu**, İstanbul: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2017, s.2-4.

Türkiye ile İran arasında gerçekleştirilen ticarete en fazla payı karayolu alırken akabinde ise demiryolu taşımacılığı gelmektedir.

3.2.1. Türkiye – İran Arasındaki Deniz Ticareti

Türkiye Cumhuriyeti ile İran İslam Cumhuriyeti arasındaki deniz ticaretine ilişkin ikili anlaşma 21 Aralık 1996 yılında imzalanan ve 15 Haziran 1997 tarihinde resmi gazete yayımlanan Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşmasıdır.¹⁹⁹

İki ülke arasındaki Deniz Ticareti Seyrüsefer Anlaşmasına göre,

- İki ülke gemilerinin birbiri arasındaki limanlara yük taşıma işlemlerinde kolaylıklar sağlanması ve karşılaşılabilecek engellerinde ortadan kaldırılması yönünde birbirleriyle işbirliği yapmaları
- Her iki ülke bayrağını taşıyan gemilerin üçüncü ülke limanlarından yapılan yük taşımalarına katılımı engellemeyecekleri
- Her ülke gemilerindeki mürettebata, yolculara ve yüklere uygulanacak hususlar; Karasu ve limanlara serbestçe giriş, gemilerin liman imkanlarını kullanmada, gemilerin operasyon esnasında limanda kalışları, Yolcuların gemiye biniş ve inişleri, seyrüsefer ve buna bağlı olarak yapılacak olan ticari işlemler de kullanılacak servislerde aynı muamelede bulunulması
- Kullanılacak liman hizmetlerinde her iki ülkenin milli mevzuatları çerçevesinde kendi kuruluşlarına ve iş çevresine tanınan, kıyı ticareti, kabotaj, kurtarma operasyonları, kılavuzluk hizmetleri, acentelik hizmetleri hariç tutulacak
- Her iki ülkenin yabancı giriş ve kalışlarına ilişkin kurallar hariç tutulacak
- Uluslararası denizciliğe açık olmayan limanlarda uygulanmayacak
- Her iki ülke limanlarda yada açıkta gereksiz yere gemilerin bekletilmesini engelleyecek tedbirler alınması ve düzenlemeler yapılması hususunda işbirliği yapacak.

¹⁹⁹ Türkiye ile Ticaret, 2018, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/guney-asya/iran/ulke-profil/ekonomik-gorunum/turkiye-ile-ticaret> (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019).

- Her iki ülkenin yetkili organları tarafından verilen belgelerin, sertifikaların, her iki ülkenin yetkili makamları tarafından uluslararası sözleşmeler uyarınca tanınacaktır.
- Ölçüm sertifikaları da her iki ülke yetkili makamı tarafından tanınacak olup limanda yeniden ölçüm işlerinden muaf tutulacaktır.
- Limanlarda alınacak masraflar yapılacak belirlenen ölçüm sertifikası üzerinden yapılacaktır.
- Her iki ülkede kendi makamları tarafından gemicilere verilen evrakları birbirleri arasında tanıyacaklardır.
- Her iki ülkenin mürettebatına ulusal mevzuat ve gerekli hallerde ise kurallar çerçevesinde tıbbi yardım yapılacak.
- Her iki ülkenin gemisinin kendi karasularında meydana gelecek olan kazalarda mürettebata, yolculara yada yüklere karşı gerekli özen gösterilip her iki ülkenin diplomatları ve ilgili makamları konu hakkında bilgilendirilecektir. Konu hakkında ortaya çıkan masraflar ise iki ülke arasında yapılacak anlaşma çerçevesinde tahsil edilecektir.
- Kazadan kurtarılan yükler tüketim amacıyla gönderilmediği yada her iki ülke sınırlarında kullanılmadığı durumda gümrük masraflarından muaf tutulacak ve ilgili kurumlar haberdar edilecektir.
- Kurtarma operasyonları iki ülkenin ilgili kanunları çerçevesinde yürütülecektir.
- Her iki ülke gemilerinin birbirlerinin limanında bulunduğu sürece gemi içerisinde meydana gelecek olan anlaşmazlıklardan mesul olmayacaktır.
- Bu kapsamda bazı suçlar hariç tutulmuştur. Bunlar; geminin bayrağını taşıyan ülkenin diplomatik temsilcisi yada konsolosluk memurunun ricası yada suçun ilgili ülkenin kamu düzenini yada güvenliğini bozuyorsa, kastedilen suç gemi personeli haricinde birisi ise, uyuşturucu trafiğine katkı bulunan herhangi bir kovuşturma.
- Her iki ülkenin yetkili makamları ticareti geliştirmek ve anlaşmanın uygulanıp uygulanmadı konusunda incelemeler yapmak amacıyla ortak bir komite oluşturulması
- Yapılan anlaşmanın ise bir süre sınırlaması olmaması, her iki ülkenin ticaret düzenin bozacak bir istek olmadığı müddetçe geliştirilmesi yada

değiştirilmesi ve her iki ülkede diplomatik yollardan bu anlaşmayı bitirebilme olanağının bulunması.

şeklinde 14 maddelik bir Deniz Ticaret Seyrüsefer anlaşması imzalanmıştır.²⁰⁰

Türkiye ile İran arasında denizcilik alanında atılan bu adım sonrasında iki ülke arasında Nisan 2016 yılında Türk Denizcilik firması Arkas ile İran Devlet denizcilik firması arasında anlaşma imzalanarak ortaklıklarını oluşturdular. Bu şekilde iki ülke arasında deniz ticareti anlamında önemli bir adım atılmış oldu.²⁰¹ Ancak ABD'nin 2018 yılında İran'a karşı uyguladığı yeni ambargo sonrası ortaklık üzerine kurulan IRISL Anadolu Gemi Acenteliği A.Ş de bulunan hisselerini İranlı firmaya devretmişlerdir. Bu işlem sonrası iki ülkenin büyük denizcilik firmaları arasındaki ortaklık sona ermiş oldu.²⁰²

Türkiye ile İran arasındaki deniz ticaretinin arttırmaya yönelik bir gelişmede Türkiye İhracatçılar Birliğinin bünyesinde yer alan Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği'nden, sektörün iş adamları tarafından İran'a uygulanan ambargonun kalkması akabinde bu alanda Türkiye'nin ihracatına da katkı sağlaması amacıyla bir heyet iş görüşmeleri yapmak üzere İran'a gitmiştir.²⁰³ Ayrıca, İran'da yetkili biri, Türkiye'nin var olan doğalgaz borcunun dolar ile değil ticari gemi ve yatlar ithal edilerek ödenmesini düşündüklerini söylemişlerdir. Bu durum da İran'ın Türkiye olan deniz ticaretinin önemine ve İran'ın deniz vasıtalarına olan taleplerinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.²⁰⁴

Türkiye ile İran arasında yer alan dış ticaretin denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilmiş olan ticari kapasitesi aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.

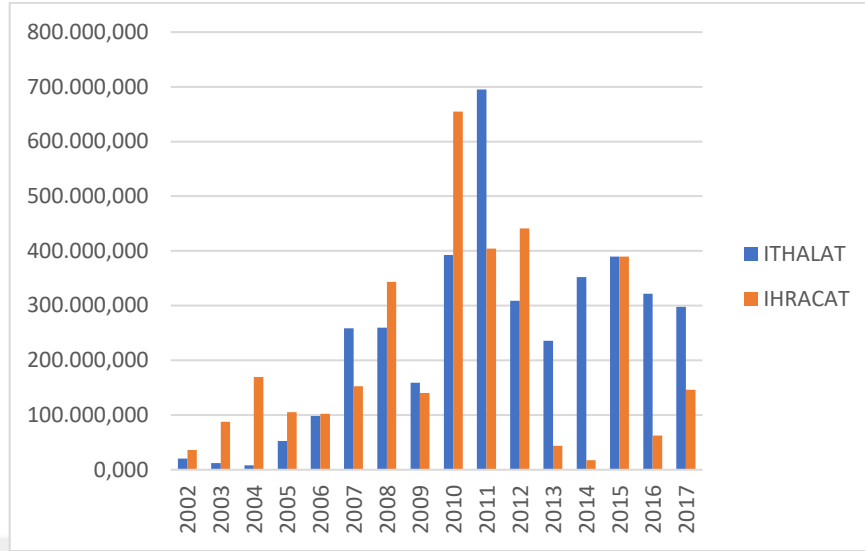
²⁰⁰ Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması, 1997, <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/20111226105434TurkiyeCumhuriyetiHukumetiileIranIslamCumhuriyetiHukumetiAras%C4%B1ndaDenizTicaretSeyruseferAnlasmas%C4%B1.pdf> (Erişim Tarihi: 24 Şubat 2019).

²⁰¹ Arkas ile İran'lı IRISL Group Ortaklık Anlaşması İmzalandı, 2016, <https://www.denizhaber.com.tr/arkas-ile-iranli-irisl-group-ortaklik-anlasmasi-imzaladi-haber-67565.htm> (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019).

²⁰² Arkas Holding IRISL Ortaklığına Son Verdi, 2018, <https://www.denizhaber.com.tr/arkas-holding-irisl-ortakligina-son-verdi-haber-85234.htm> (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019).

²⁰³ Gemi ve Yat Sektörü Ambargosuz Dönem İçin İran'a Sektörel Ticaret Heyeti Düzenledi, 2016, <http://www.iib.org.tr/tr/iib-gundem-gemi-ve-yat-sektoru-ambargosuz-donem-icin-irana-sektorel-ticaret-heyeti-duzenledi.html> (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019).

²⁰⁴ İran Türkiye'den Para Yerine Gemi ve Yat İstediyor, 2013, <https://www.turkishnews.com/tr/content/2013/03/05/iran-turkiyeden-para-yerine-gemi-ve-yat-istedi/> (Erişim Tarihi: 27 Şubat 2019).



Grafik 3.3. 2002-2017 Yılları Arası Türkiye – İran Arası Denizyolu Vasıtasıyla Gerçekleştirilen İthalat ve İhracat Değeri / Milyon Dolar

Kaynak: TÜİK, (bilgi@tuik.gov.tr), Türkiye-İran Deniz Ticareti, Osman Bilgiç', [o.bilgic38@gmail.com](24.01.2019).

Grafikte yer alan veriler incelendiğinde Türkiye'nin İran'a denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirmiş olduğu ihracat 2002 yılında 36.445,569 milyon dolar iken 2017 yılından 297.567,660 milyon dolardır. Geçen 15 yıllık süreç içerisinde bu değerlerde artış ve azalışlar olurken iki yılı karşılaştırdığımızda denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ihracat değeri 2017 yılındaki değeri 2002 yılına göre yaklaşık %700 civarında bir artış olmuştur. Bu durum iki ülke arasında denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ticaret hacminin ciddi artış gösterdiğini göstermektedir. Türkiye'nin küresel ekonomik krizden dolayı 2009 yılında ihracat oranının da önemli bir düşüş göstermiştir. 2010 yılındaki değer ise 2009 yılına göre önemli derecede artmıştır. 2011 yılında başlayan düşüş 2015 yılına kadar devam etmiştir. Buradaki düşüşün nedeni ise İran'a uygulanan ambargo sonrası İran'ın finansal anlamda ticaret alanı kısıtlanmıştır. İran'ın ekonomisinin temelini oluşturan petrol ve doğalgazın ABD doları ile yapılması İran'a uygulanan ambargo nedeniyle para dolaşımını sıkıntıya sokmuştur. Bu durum nedeniyle İran ile yapılan ticaretimiz azalmıştır. Ancak krizin sonlanması akabinde finansal anlamda İran'a yapılan

ambargonun kalkması tekrar iki ülke arasındaki ticareti arttırmıştır.²⁰⁵ 2016 yılında meydana gelen düşüş ise iki ülke arasındaki siyasi anlaşmazlıkların ekonomiye etkisidir.

Türkiye'nin denizyolu vasıtasıyla İran'dan ithalatı ise ihracattaki yaşanan dalgalanma sebebi ile aynıdır. Türkiye'nin 2002 yılında İran'dan denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirdiği ithalat 20.270,983 milyon dolar iken 2017 yılında 297.567,660 milyon dolar değerindedir. Türkiye denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirdiği en yüksek ithalatı 2011 yılında 694.939,763 milyon dolar ile tamamlamıştır.

İki ülke arasında denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ihracat değeri 2002 yılından 2017 yılına 3.296.047,784 milyar dolar civarındadır. Denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalat ise 2002 yılından 2017 yılına kadar 3.862.144,963 milyar dolar civarındadır. Toplam denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ticaret hacmi ise 7.158.192,747 milyar dolardır.

²⁰⁵ Küpeli, s.109-110.

SONUÇ

Türklerin, denizcilikle tanışması Çaka bey ile bilinmektedir. Ancak daha önceki dönemlerde yaşamış Türk topluluklarında ilgili olduğu görülmektedir. Bu duruma örnek olarak ise Türkiye Selçukluları gösterilmiştir. Bu durum askeri alanda da olsa Türkler denizciliğe kayıtsız kalmamıştır. Alaattin Keykubat, denizciliğe vermiş olduğu önem sayesinde iki denizin sultanı anlamına gelen Sultan-ül Bahreyn unvanını almıştır. Osmanlı döneminde Orhan Gazi'nin Gelibolu fethi sonrası elde etmiş olduğu tersanede, İstanbul'un fethi için gerekli olan donanmalar yaptırılmıştır. Bu donanmalar sayesinde Fatih'in üstün askeri dehası ile birlikte İstanbul fethedilmiş olup İstanbul'da bulunan tersane tersane-i amire olarak adlandırılmıştır. Türk denizciliğine adını altın harflerle yazdıran Barbaros Hayrettin Paşa'da Kanuni döneminde denizciliğin ehemmiyetli olduğunu göstermiştir. Akdeniz'i Türk gölü haline getirmiştir. Osmanlı'da denizciliğe verilen önemi gösteren bir başka olay ise 1071 yılında hazırlanan Bahriye Kanunnamesidir. Bu kanunname ile denizde yer alacak personellerin yetiştirilmesine önem gösterildiği görülmektedir. Osmanlı deniz ticaretini olumsuz yönde etkileyen 1828 yılında verilen ve sonraları giderek yaygınlaşan kapitülasyonlar olmuştur. Osmanlının son dönemlerinde görev yapmış olan padişahlar denizcilik alanında farklı milletler çalışmak zorunda kalmıştır. Bu çalışmalar gerek teknik anlamda gerek eğitim anlamında olmuştur. Bu süreçler içerisinde Fransızca, Almanca ve son olarak da İngilizce eğitim dili olmuştur. Taşımacılık alanında da hem kamu hem de özel girişimler ile kurulan çeşitli firmalar olmuştur.

Osmanlının sona erip Türkiye Cumhuriyetinin kurulmasıyla birlikte zayıflayan denizcilik ile ilgili çalışmalar yapılmıştır. Bu anlamda en önemli adım ise denizde özgürce ticaret yapmamıza zemin hazırlayacak olan kabotaj hakkının elde edilmesidir. Bu sayede Osmanlı döneminde verilen ayrıcalıklara son verilmiş olup kendi gemilerimizle hem taşımacılık hem de ticaret yapma olanağımız oluşmuştur. Kabotaj hakkının elde edilmesiyle yetinilmeyip Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile de hem İstanbul hem de Çanakkale boğazlarında söz sahibi olma imkanımız ortaya çıkmış olup her iki boğazda da güvenliğin sağlanması amacıyla askeri üsler kurulmuştur. Denizciliğin ne kadar önemli olduğunu bilen Mustafa Kemal Atatürk, deniz ticaretinin canlanması amacıyla Denizbank'ı kurmuştur. Rusların boğazlardaki yetkilerimizden rahatsız olması dile getirmesi dönemin başbakanı İsmet İnönü tarafından eleştirilmiş olup İngiliz ve Amerikalılar dan bu konuda destek almıştır.

Tek partili hayatın sona ermesi ile yerine gelen hükümetler, koalisyonlar denizcilik alanında yeterli çalışmalar yapamamıştır. Kalkınma planlamalarında denizciliğe önem verilmesi, gemi sayısının artırılması, tersanelerin inşa edilmesi gibi planlamalar yapılsa da istenilen düzeyde etkili olamamıştır. Bu dönemler içerisinde en etkili olanı ise Turgut Özal zamanında olmuştur. Ekonominin dışa açılması ile birlikte denizcilik sektörü de gelişmiştir.

Türk denizciliği en etkili dönemlerinin 2000'li yıllardan başlayarak günümüze kadar gerçekleştirmiştir. Kabotaj hattında gerçekleştirilen taşımacılıkta artışlar yaşanmıştır. Yine deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilen yolcu ve araç taşımacılığından da artışlar gözlenmiştir. Deniz yolu taşımacılığının seçilmesi ise hem ekonomik olması hem de hacim olarak daha fazla yüklerin taşınmasına imkan sağlamasıdır. Gerçekleştirmiş olduğumuz dış ticaretimizde deniz yolu vasıtası kullanım oranı yaklaşık % 85 civarındadır. Bu kadar yüksek oran ile ihracat açısından ekonomimize katkısı toplamda 924.697.845 milyon dolardır. İthalat açısından baktığımızda ise ekonomiye etkisi 1.498.366.540 milyar dolar olmuştur. Limanlarımıza gerçekleşen ithalat ve ihracatlar da artışlar görülmektedir. Bu artışlar düzenli olarak gerçekleşmemektedir. Dünyada meydana gelen finansal kriz dönemlerinde azalmalar ve durgunluklar yaşanmış olsa da ekonomilerin toparlanmasıyla denizcilik sektöründe de artışlar gözlenmiştir. Bu durum bize ekonomi ile deniz ticaretinin birbirine paralellik sergilediğini göstermektedir. Ro-Ro taşımacılığı açısından incelediğimizde düzenli bir artış gözlenmezken 2003 yılında gerçekleştirilen taşımacılık değerleri 2017 yılı ile karşılaştırıldığında %147'lik bir artış sağlamıştır. Kurvaziyer yolcu taşımacılığında küresel krize kadar artan bir yolcu potansiyeli varken kriz ile birlikte düşüşe başlamıştır. Akabinde meydana gelen düşüşler ise hem ülkemizdeki terör saldırıları hem de İstanbul'da bulunan yolcu gemilerinin yaşadığı limanın yeniden inşası için yıkılması olmuştur. Gemi inşa sektörü sağlamış olduğu istihdam ile işsizlik oranının azalmasına vesile olmuştur. Ancak küresel kriz sonrası istihdam da azalmalar başlamıştır. Bunun en büyük sebebi ise yeni gemi inşanın hammaddesi olan çelik fiyatlarındaki artış ile gemi inşa için kullanılacak olan finansmanın bulunmasında yaşanan zorluklardır. İnşa sektörü aynı zamanda alt sanayi sektörlerine olan katkısı bulunmaktadır. Gemiler için gerekli olan bazı malzemelerin iç piyasaya hem buradan tedarik edilmekte olup hem de yurt dışına ihracatlar yapılmaktadır. 2003 ile 2017 yılı da dahil olmak üzere 18,81 milyar dolarlık bir ihracat hacmi gerçekleşmiştir. Deniz ticaret filolarımız ise 2011 ile 2012 yıllarına kadar

gemilerin hacmi açısından hem de adetleri bakımından artışlar yaşanmış olup bu tarihlerden sonra ufak ölçekli azalma gerçekleşip durağan bir dönem izlemiştir.

İran'ın, Hazar denizi, Fars körfezi ve Umman denizi ile olan bağlantısı sayesinde denizcilik faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için gerekli olan coğrafi avantaja sahiptir. Günümüz İran sınırları içerisinde yaşayan bir çok devlet Fars körfezinde ve Umman denizinde ticari faaliyetler gerçekleştirmiştir. Bu denizler üzerinde yapılan ticaret sayesinde Uzak doğudan gelen mallar, Umman denizi ve Fars körfezi üzerinden geçirilerek hem Anadolu'ya hem de Avrupa'ya ulaştırılmaktaydı. Aynı şekilde tersi bir ticari istikamette söz konusu olmaktadır. Bu dönemlerde Hazar denizinde ise istenilen ticari performans sergilenmemiştir. Denizin İran'a komşu olan kıyıları coğrafi özellikler ve coğrafi koşullar bakımından elverişli değildir. Hazar denizinin ticaretinde ise Türkmenler ve Ruslar etkin olmuştur. İran devrimi sonrası yönetime dahil olan dini lider nedeniyle çift başlı bir yönetim anlayışı oluşmuştur. Bunun sonucu olarak ordunun da iki farklı yöneticiye bağlı birimlerden oluşması ile İran donanmasında da 2 farklı birim oluşmuş olup Fars körfezi, Umman denizi ve Hazar denizinde farklı görev yerleri üstlenmiştir.

İran devrimi sonucu ABD'li gemi inşa firması devlete geçmiş olup IRISL isimli de bir deniz taşımacılığı firması kurulmuştur. İran denizciliğinin bel kemiği olan bu firmaya 2000'li yılların belli dönemlerinde Ambargolar uygulanmıştır. Bu ambargolar İran'ın nükleer silaha sahip olmaması için Birleşmiş Milletler, Avrupa ve ABD'nin atmış olduğu adımlar neticesinde uygulanmıştır. Bu durum İran'ın denizciliğine bir darbe olmuştur. 2015 yıllarında başlayan müzakereler ile durumun düzelmeye başlamış ancak çok uzun süreli olamamıştır. Trump'ın ABD başkanı seçilmesi sonrası İran'a karşı başlattığı yeni yaptırımlar uygulanmaya başlanmıştır.

İran'da limanlarında gerçekleştirilen yükleme ve boşaltma 2017 yılında 2001 yılına göre yaklaşık %101 artış göstermiştir. Kabotaj hattında gerçekleştirilen işlemler 2013 yılına kadar artış gösterirken bu tarihten sonra kademeli olarak azalmalar gerçekleşmiştir. Deniz yolu ile gerçekleştirilen ithalatta 2001 yılında 2009 yılına kadar artışlar görülürken 2010 'dan 2017'ye kadar azalış eğilim göstermektedir. Denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalatta en fazla pay petrol türevi olmayan ürünlerden oluşmuştur. Denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ihracatta ise 2001'den 2017'ye artışlar gerçekleşmiştir. İhracatta ise en fazla pay petrol türevi olan ürünlerden oluşmuştur. İran'ın Kurvaziyer gemi tarihi ise 2017 yılında satın alınan gemi ile yeni başlamıştır.

Ancak hızlı feribotlar ve diğer küçük feribotlar ile taşınan yolcu sayısında 2013 yılına kadar ufaklı çaplı artışlar yaşanmışken 2013 sonrasında ciddi artışlar olmuştur.

İran'ın gemi inşa sanayisinde ise 2000'li yılların başına kadar etkili olmamıştır. Bu tarihlerden sonra diğer yıllara göre gemi inşasında artışlar olmuştur. İran'ın sahip olduğu filolara batığımızda 2017 yılında yabancı ve milli bayrak olmak üzere 238 adet filoya sahiptir. İran'ın batı ile olan siyasi krizleri neticesinde 2017 yılında başlayan filodaki azalmalar 2013 yılına kadar devam etmiştir. Bu tarihlerde ilişkilerin düzeltilmesi yönünde atılan olumlu siyasi adımlar İran ekonomisine olan olum katkısı ile İran denizciliğine de katkı sağlamıştır. Siyasi krizlerin yaşandığı dönemde İran filosunun sahip olduğu milli bayraklı gemilerde azalmalar yaşanırken yabancı bayraklı gemilerde artış olmuştur.

Genel olarak her iki ülkenin denizcilik sektörüne bakıldığında Ülke ekonomilerinde yaşanan gelişmelerin sonucu olarak denizcilik sektörleri de etkilenmiştir. Türk ekonomisi, küresel krizden etkilenirken bu durum Türk denizcilik sektörüne de sirayet etmiştir. Denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ticaretlerimizde, küresel krizin yaşandığı dönemlerde olumsuz yönde etkilendiği görülmüştür. İran'ın ekonomisine etki eden ana faktör ise Batı ile olan kötü siyasi ilişkileri olmuştur. Ülkenin petrole dayalı dış ticareti olması ve bu petrolün %85'nin denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilmesi ekonomi ile denizyolu taşımacılığı arasındaki ilişkiyi göstermiştir.

Türkiye ile İran arasındaki ticari ilişkiler dönem dönem siyasi anlaşmazlıklar nedeniyle kesintiye uğramıştır. Türkiye İran'dan ağırlıklı olarak petrol türevi ürünler ithal ederken, İran'da Türkiye'den altın ve sanayi ürünleri ithal etmiştir. Bu iki ülke arasında karayolu ve demiryolu taşımacılığı yoğun olsa da denizyolu taşımacılığı da kullanılmıştır. İki ülke arasında 1996 yılında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması imzalanarak ilk resmi ikili anlaşma olmuştur.

Türkiye ile İran arasında denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalat ve ihracat rakamlarına baktığımızda 2002 ile 2017 yılları arasında toplam ithalat 3.862.144,963 milyar dolar iken ihracat 3.296.047,784 milyar dolardır. İki ülke arasında toplam 7.158.192,747 milyar dolarlık bir ticaret hacmi oluşmuştur. Ayrıca iki ülkenin büyük denizcilik firmaları arasında 2016 yılında bir ortaklık kurulmuş olup 2018 yılında ABD'nin İran uyguladığı ambargo nedeniyle ortaklık bozulmuştur.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Bostan, İdris ve Salih Özbaran. **Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul: Boyut Yayıncılık Tic. A.Ş., 2009, ss.24-286.
- Civcir, İrfan. "Türkiye'de Kriz Sonrası Dönemde Kredi Çöküşü", Ömer Faruk Çolak (Ed.). **Avrupa Birliğine Giriş Sürecinde Balkanlarla İlişkiler ve Türkiye Ekonomisi** içinden. Ankara: Türkiye Ekonomi Kurumu, 2003, ss.87-88.
- Esmer, Yrd. Doç. Dr. Soner, Ersel Zafer Oral, Alparslan Ateş, Yavuz Mazlum. "2009 Finansal Kriz Sonrası Türk Limancılık Sektörünün Gelişimi", Lale Balas ve Aslı N. Genç (Ed.). **2012 Türkiye Kıyıları** içinde. Hatay: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012, s.870.
- Köse, Prof. Dr. Osman. **1774 Küçük Kaynarca Antlaşması**, 1. Basım, Ankara: TTK, 2006.
- Matthee, Rudi ve Jorge Flores (Ed.). **Portugal, The Persin Gulf And Safavid Persia**. Leuven: Peeters, 2011.
- Sancar, Erdinç. **21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**. 1. Baskı, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006, ss.365 – 412.
- Tabakoğlu, Ahmet. **Türkiye İktisat Tarihi**. 11.Basım. İstanbul: Dergah Yayınevi, 2012.
- Tutel, Eser. **Şirket-i Hayriye**, 2. Basım, İstanbul: İletişim Yayınları, 1997, s.57-66.
- Yıldız, Dr. Özlem. **Osmanlı Devletinde Deniz Ticareti**. Birinci Baskı, İstanbul: Tarihçi Kitapevi Yayınları, 2014.
- Zorlu, Tuncay. **Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**, 1.Basım, İstanbul: Timaş Yayınları, 2014, s.392.

Makaleler

- Açık, Abdullah, Egemen Ertürk ve Bayram Bilge Sağlam. "Veri Zarflama Analiz Yöntemleriyle Türk Gemi İnşa Sanayinin Etkinlik Değerlendirmesi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2017, Cilt.9, Sayı.2, s.236. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/362386> (Erişim Tarihi: 30 Kasım 2018).
- Akbaş, Nur. "Osmanlı Kaynaklarına Göre Gedik Ahmed Paşa'nın Kırım Seferi", **Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt.2, (2017), s.1-18.

- Akgül, Ersin Fırat. "Türkiye'de Kruvaziyer Limanlar: Pazar Yapısı ve Rekabetçilik Analizi". **Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi**. Cilt.4, Sayı.2, (2018), ss.175-177.
- Alagöz, Emine Akçadağ. "Çin'in Enerji Güvenliğinin İran ile İlişkilerine Etkisi", *The Turkish Yearbook Of International Relations*, 2016, Cilt.47, s.67-70. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/44/2256/23472.pdf> (Erişim Tarihi: 16 Şubat 2019).
- Aliefendioğlu, Yeşim ve Nesrin Sağır, "Tersane Yatırımları İçin Kuruluş Yeri Seçimi: Yalova – Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi Örneği", *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 2015, Cilt.3, Sayı.2, s.602-604. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/56390> (Erişim Tarihi: 24 Kasım 2018).
- Artuç, Nevzat. "I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Denizaltı Gücünü Arttırma ve Denizaltı Subay – Er Yetiştirme Çabaları". **Tarih İnceleme Dergisi**. Cilt.23, Sayı.2, (Aralık 2008), s.58-66.
- Arı, Doç. Dr. Kemal. "İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj", [Electronic Version] Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2009.
- Aslan, Murat. "İran'daki Sokak Olaylarının Jeo-Ekonomik Arka Planı", *İran Araştırmaları Merkezi*, (3 Ocak 2018), <https://iramcenter.org/irandaki-sokak-olaylarinin-jeo-ekonomik-arka-plan/> (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2019).
- Atar, Fürkan, Y. Volkan Aydoğdu, Okan Duru, Y. Emre Şeneol. "Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Avantajları ve Kombine Taşımacılıktaki, Önemi Üzerine Bir Çalışma", *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2013, Cilt.5, Sayı.1, , s.78. <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/deudfd/article/view/5000045365/5000042720> (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2018).
- Aydoğmuşoğlu, Dr. Cihat. "Şah Abbas Devrinde İran'da Ticari Hayat". **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**. Sayı.48, (2012), s.371-281.
- Başkan, Birol. "Körfez'in İran Sorunu: Güvenlik İkileminde Çoklu İlişkiler", *Akademik Orta Doğu: Altı Aylık Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, 2013, Cilt.7, Sayı.14, s.48-49. http://www.akademikortadoğu.com/belge/ortadoğu14makale/birol_baskan.pdf (Erişim Tarihi: 15 Ocak 2019).
- Bayar, Murat. "Kapsamlı Ortak Eylem Planı ve İran'ın Nükleer Programının Geleceği". **Uluslararası İlişkiler Dergisi**. Cilt.13, Sayı, 51, (2016), s.92-94.
- Bayraktutan, Yusuf ve Mehmet Özbilgin, "Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri", *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2013, Sayı.26, , s.14. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/251857> (Erişim Tarihi: 17 Kasım 2018).
- Bediz, Danyal. "Süveyş Kanalının Önemi". **DTCFD Dergisi**. Cilt No.9, Sayı No.3, (1951), s.329-352.

- Berber, Seçkin. "İran'ın Ekonomi Politikası, Yaptırımların Etkisi ve İkilemleri". **Bilge Strateji Dergisi**. Cilt.5, Sayı.9, (2013), s.77-80.
- Çelikkaya, Ali. "Türkiye'de Deniz Taşımacılığında Sağlanan Vergi Teşvikeleri Üzerine Bir İnceleme". **Maliye Dergisi**. No.162, (Haziran 2012), ss.78-80
- Çevik, Mehmet ve Murat Yıldız, "Demokrat Partinin İlk Yıllarında Deniz İşletmeciliği Ve Gemi İnşa Sanayisine Bir Bakış", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt.7, Sayı.33, ss.297-300.
http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt7/sayi33_pdf/2tarih_uluslararasıiliskiler_siyaaset/cevik_mehmet_muratyildiz.pdf (Erişim Tarihi: 6 Ekim 2018).
- Durmaz, Selim. "Gemi İnşa Sanayinin Gelişiminde Eximbank Kredileri: Çin ve Türkiye'ye Yönelik Bir Karşılaştırma", *Maliye ve Finans Yazıları*, 2018, Cilt.1, Sayı.109, s.151. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/462864> (Erişim Tarihi: 1 Aralık 2018).
- Ege, İlhan ve Serdar Yaman. "2008 Küresel Ekonomik Krizin Türkiye Bankacılık Sistemi Finansal Oranları Üzerindeki Etkileri", *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2017, Cilt.7, Sayı.1, s.181.
<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/274031> (Erişim Tarihi: 30 Kasım 2018).
- Ekinci, İlhan. "XIX. yy Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 2006, Vol.21, No.2, s.36-50.
<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/58609> (Erişim Tarihi: 13 Ekim 2018).
- Ekinci, İlhan. "Son Dönemde Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", [Electronic Version], *Karadeniz Araştırmaları*. 2006, s.26-43.
- Erbaş, Fatih. "19. Yüzyıl Doğu Akdeniz Donanma Mücadelesinde Öne Çıkan Devletler ve Faktörler", *FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 2016, Sayı.8, ss.135-152. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/263404> (Erişim Tarihi: 20 Ekim 2018).
- Fışkın, Remzi, Ali Yasin Kaya, İsmet Balık, "1940-1980 Dönemi Karadeniz Bölgesi Denizyolu Bölge Taşımacılığına Genel Bir Bakış", *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 2015, Cilt.5, Sayı.12, s.348.
<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273686> (Erişim Tarihi: 6 Ekim 2018).
- Gençoğlu, Mustafa. "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2015, Cilt.34, Sayı.58, ss.605-619.
<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/2021/21049.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Ekim 2018).
- Gökçe, Doç. Dr. Mustafa. "Hazar Denizi'nde Ruslar İle Türkmenler Arasındaki Ticari İlişkiler (18-19. Yüzyıllar)". **Avrasya Uluslararası Araştırma Dergisi**. Cilt.6, Sayı.13, (Mayıs 2018), s.102-104.

- Gökçe, Mustafa. "Soğuk Savaş Öncesinden Günümüze İran'ın Hazar Denizi Siyaseti", *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2011, Sayı.6, ss.155-173. <https://docplayer.biz.tr/5643074-Soquk-savas-oncesinden-gunumuze-iran-in-hazar-denizi-siyaseti.html> (Erişim Tarihi: 1 Şubat 2019).
- Günay, Deniz. "Yat ve Balıkçı Tekneleri Tersanesi". **Gemi İnşa Sanayi Sektör Araştırması**. Ankara, 2002, s.5.
- Güzel, Süleyman Çağrı. "1979 İran İslam Devriminin ABD'nin Ortadoğu Politikasına Etkisi", [Electronic Version] *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*. s.51 – 55.
- Hamal, Conner J. "Safevid Trade During The 17th Century: İran's Transit Economy", *Middle Eastern Communities and Migrations Student Research Paper Series*, 2017, Cilt.6, s.4-13. <https://commons.lib.jmu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1006&context=mecmsrps> (Erişim Tarihi: 30 Aralık 2018).
- Işık, Nihat ve Erhan Duman, "1929 Ekonomik Buhranı ve 2008 Küresel Krizi'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2012, Cilt.2, Sayı.1, s.90. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/382074> (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2018).
- İnat, Kemal. "Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün 30. Yılında Türkiye – İran Ekonomik İlişkileri", *Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı*, 2015, Sayı.132, ss.14-19. http://file.setav.org/Files/Pdf/20150703172909_turkiye-iran-ekonomik-iliskileri-pdf.pdf (Erişim Tarihi: 24 Şubat 2019).
- İncekara, Beyhan, Hazar Dördüncü ve K. Ozan Özer, "Turizm Ulaştırmasının Denizyolu Ulaştırmaçılığı Yönünden Gelişimi". **İktisat Politikaları Araştırma Dergisi**. Cilt.2, Sayı.1, 2015, s.1-6.
- İran İslam Cumhuriyeti: İç Durum ve Genel Ekonomik Görünüm. 2015. <http://www.bilgesam.org/incele/2096/--1--iran-islam-cumhuriyeti--ic-durum-ve-genel-ekonomik-qorunum/#.XFVIDPkzY2w> (Erişim Tarihi: 2 Şubat 2019).
- Kalaycı, İrfan. "Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler", *Avrasya Etüdüleri*, 2014, Cilt.45, Sayı.1, s.103-104. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/422107> (Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018).
- Karadeniz, Doç. Dr. Yılmaz. "Dünya Hakimiyetinin Geçtiği Yer: Fars Körfezi", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2018, Cilt.6, Sayı.80, ss.115-122. http://www.asosjournal.com/Makaleler/80678726_14237%20Y%C4%B1lmaz%20KARADEN%C4%B0Z.pdf (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2018).
- Karadeniz, Mustafa ve Nuh Mehmet Ünver, "Şehir İçi Denizyolu Ulaşımında Müşterilerin Hizmet Algısı ve Memnuniyeti: Bir Uygulama". **Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi**. Cilt.11, Sayı.42, 2014, s.48.

- Khakzad, Sorna, Athena Trakadas, Matthew Harpster, Nicole Wittig. "Maritime Aspects of Medieval Siraf, Iran: A Pilot Project For The Investigation Of Coastal And Underwater Archaeological Remains", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 2015, Vol.44, No.1, s.1-3. <https://core.ac.uk/download/pdf/34622456.pdf> (Erişim Tarihi: 21 Aralık 2018).
- Keleş, Hamza, Muhammet Şahin, Özgür Aktaş, Nihan Erol. "Tarih Öğretmen Adaylarının Türk Denizcilik Tarihi ile İlgili Olayların Önemine İlişkin Düşünceleri", **Kastamonu Eğitim Dergisi**, Cilt.21, Sayı.4, (2013), s.1576.
- Kesebir, Murat. "2008 Küresel Finansal Kriz ve Bu Krizin Türkiye'deki Ekonomik göstergelere Etkisi", *Anemon Muş Alparaslan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, 2018, Cilt.6, Sayı.4, s.534-535. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/457073> (Erişim Tarihi: 5 Kasım 2018).
- Kılıç, Turgut. "İlk Türk Donanması ve Osmanlılardan Önce Türk Denizcilik Faaliyetleri", *İÜ. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, s.3. https://www.academia.edu/21738076/%C4%B0LK_T%C3%9CRK_DONANMASI_VE_OSMANLILARDAN_%C3%96NCE_T%C3%9CRK_DEN%C4%B0ZC_%C4%B0L%C4%B0K_FAAL%C4%B0YETLER%C4%B0 (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2018).
- Koca, Yasemin Nemlioğlu. "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları Ve Kabotaj Uygulamaları", s.5-11. https://www.academia.edu/16655139/CUMHUR%C4%B0YET%C4%B0N_%C4%B0LK_YILLARINDA_DEN%C4%B0ZC%C4%B0L%C4%B0K_POL%C4%B0T%C4%B0KALARI_VE_KABOTAJ_UYGULAMALARI_MARITIME_POLICIES_AND_CABOTAGE_ENFORCEMENTS_IN_THE_EARLY_YEARS_OF_THE_REPUBLIC_OF_TURKEY (Erişim Tarihi: 01 Kasım 2018).
- Koç, Yıldırım. "İşçi Sınıfsız Demokratik Devrim'in İşçi Sınıfına Katkıları: 27 Mayıs Örneği" *Mülkiye Dergisi*, 2010, Cilt.34, Sayı.267, s.216. <https://docplayer.biz.tr/34775349-Isçi-sınıfsız-demokratik-devrim-in-isci-sınıfına-katkıları-27-mayıs-örneği.html> (Erişim Tarihi: 6 Ekim 2018).
- Kopar, Metin. "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı". **Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**. Cilt.8, Sayı.22, (Nisan 2016), ss.468 – 480.
- Korhan, Tuğba. "İkinci Dünya Savaşı'nda Mersin Ve İskenderun Limanları", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2016, Cilt.9, Sayı.42, s.710-712. http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt9/sayi42_pdf/2tarih_siyaset_uluslararası_İlkiler/korhan_tugba.pdf (Erişim Tarihi: 5 Ekim 2018).
- Küpel, Mustafa Şeymus. "Dış Politika Aracı Olarak Yaptırımlar: İran'a Uygulanan Yaptırımların Etkileri". **Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi**. Cilt.3, Sayı.1, (2016), ss.109-119.
- Oğuzlu, Tarık. "İran Nükleer Anlaşması'nın Yeni Orta Doğu'ya Etkisi", 2015, No.1243, s.1-4. <http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-107-20150825311243.pdf> (Erişim Tarihi: 6 Şubat 2019).

- Osmanlılar'ın Deniz Ticareti Üzerindeki Düşünceleri, http://tdtts.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2018/02/OSMANLILAR_IN-DENIZ-TICARETI-UZERINDEKI-DUSUNCELERI.pdf, (Erişim Tarihi: 12 Ekim 2018).
- Özdemir, Ünal. "Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi", *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 2015, Cilt.5, Sayı.12, ss.422 – 437. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273691> (Erişim Tarihi: 15 Kasım 2018).
- Özdemir, Ünal Sercan Erol ve Hatice Tılmaz. "Karadeniz Limanlarında Ro-Ro Taşımacılığı ve Gelişimi", *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 2015, Cilt.5, Sayı.12, s.75. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273669> (Erişim Tarihi: 22 Kasım 2018).
- Özeri, Meriç Burçin ve Soner Esmer. "İran'ın Dış Ticaretinde Hopa Limanının Stratejik Önemi". *Atarürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*. Cilt.31, Sayı.2, s.736-738.
- Özsoysal, Reyhan ve Yalçın Ünsan. "Gemi İnşaatı Sektöründe Çelik Kullanımı", *Makine Mühendisleri Odası*, s.2-8. <https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/P25.pdf> (Erişim Tarihi: 4 Aralık 2018).
- Polatoğlu, M. Gökhan. "İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı", 2017, s.79. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/392186> (Erişim Tarihi: 3 Ekim 2018)
- Pulat, Abdüssamet. "Karşılıklı Bağımlılık Teorisi Açısından Türkiye-İran Ekonomik İlişkileri: 2002-2014". *İran Çalışmaları Dergisi*. Cilt.1, Sayı.2, (Ocak 2018), s.106.
- Sarıaslan, Fatma. "2000'li Yıllarda Türkiye-İran Ekonomik İlişkileri", *Akademik Orta Doğu: Altı Aylık Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, 2013, Cilt.7, Sayı.14, s.8-9. https://www.academia.edu/10836947/2000li_Y%C4%B1llarda_T%C3%BCrkiye-İran_Ekonomik_%C4%B0l%C5%9Fkileri (Erişim Tarihi: 23 Şubat 2019).
- Sarıkaya, Yalçın. "İran Tarihi Denilince". **Geçmişten Günümüze İran: Tarih, Toplum Siyaset Ve Kültür**. Ankara, 2012.
- Sezgin, Güzide. "İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği", 2007, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, ss.82-94. <http://acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/1783/2440.pdf?show> (Erişim Tarihi: 2 Kasım 2018).
- Sivrioğlu, Ulaş Töre. "Sasaniler Döneminde İran'da Limanlar Ve Deniz Ticareti". **Tarih Okulu Dergisi**. Cilt.8, Sayı.22, (Haziran 2015), ss.40-45.
- Yıldırım, Taner ve Ahmet Altungök, "Erken Ortaçağlarda Übelle ve Siraf Liman Kentlerinin İran Körfezi Açısından Önemi", *International Periodical For The Languages, Literature And History of Turkish or Turkic*, 2014, Cilt.9, Sayı. 4, s.16-24. <https://docplayer.biz.tr/13544719-Erken-ortacaglarda-ubelle-liman-kentinin-iran-korfezi-acisindan-onemi-ozet.html> (Erişim Tarihi: 20 Aralık 2018).

- Yıldırım, Taner. "Abbasilerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi İle Kızıldeniz Arasındaki Rekabet". **Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi**. Cilt.8, Sayı.1, (2012), s.123-127.
- Yiğitoğlu, Ali İhsan. "2001 Krizi Sonrası Dönemde Türkiye Ekonomisinin Ve Bankacılık Sektörünün Değerlendirilmesi", *Sosyoekonomi*, 2005, Cilt.1, Sayı.1, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/197578> (Erişim Tarihi: 25 Ekim 2018), s.121.
- Tayebi, Seyed Komail ve Zahra Zamani. "Potentials Of Iran-Korea Economic Cooperation: An Emphasis On Maritime Industries", ss.3-4. [http://www.akes.or.kr/eng/papers\(2016\)/F42.pdf](http://www.akes.or.kr/eng/papers(2016)/F42.pdf) (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2019).
- Tunalı, Halil ve Nermin Akarçay, "Denizyolu Taşımacılığı ile Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye Örneği". **İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi**. Cilt.3, Sayı.6, 2018, s.112 – 113.
- Tükenmez, Turhan. "Türk Deniz Ticaret Politikasının Ekonomik ve Mali Yönden Değerlendirilmesi", *Maliye Araştırma Merkezi Konferansı*, 1972, Sayı. 22, s.19. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/7758> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2018).
- Tofighian, Hossein ve Ramin Abidi. "Underwater Archeological Investigation of Bushehr Coastlines in Persian Gulf", *The MUA Collection*, 2017, Vol.5, s.2-9. <http://www.themua.org/collections/items/show/1810> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2018).
- Tofighian, Hossein ve Ramin Adibi. "Boat And Ship Archaeology In Gilan Province (IRAN)", *The MUA Collection*, 2017, No.5, s.1-22. <http://www.themua.org/collections/items/show/1807> (Erişim Tarihi: 5 Ocak 2019).
- Uzun, Dr. Özüm S. "Yeniden Yapılanan Ortadoğu'da Türkiye-İran Ekonomik İlişkileri", *Bilge İnsanlar Stratejik Araştırmalar Merkezi*, s.1-4. <http://www.bilgesam.org/incele/1772/-yeniden-yapilanan-orta-dogu%E2%80%99da-turkiye-iran-ekonomik-iliskileri/#.XIIHfkzY2w> (Erişim Tarihi: 23 Şubat 2019).
- Valadani, Asghar Jafari . "The Historical And Legal Foundations Of Iran's Sovereignty Over Tunb And Abu Musa Islands, *Iranian Review Of Foreign Affairs*, 2015, Vol.6, No.2, s.164-167. <https://www.sid.ir/en/journal/ViewPaper.aspx?id=522095> (Erişim Tarihi: 1 Ocak 2019).
- Yagmur, Yenal. "Dünden Bugüne Türkiyede Yatçılık", *I. Uluslararası Deniz Turizmi ve Deniz Endüstri Konferansı*, 2016, s.3. https://www.academia.edu/27640817/D%C3%9CNDEN_B%C3%9CG%C3%9CNE_T%C3%9CRK%C4%B0YEDE_YAT%C3%87ILIK (Erişim Tarihi: 15 Kasım 2018).

Diğer Kaynaklar

- Ankara Ticaret Odası, İran Ülke Raporu, 2016, <https://www.atonet.org.tr/ticaret-noktas%C4%B1/%C3%BCIke-raporlari> (Erişim Tarihi: 12 Şubat 2019).
- Arkas Holding IRISL Ortaklığına Son Verdi. 2018. <https://www.denizhaber.com.tr/arkas-holding-irisl-ortakligina-son-verdi-haber-85234.htm> (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019).
- Arkas ile İran'lı IRISL Group Ortaklık Anlaşması İmzalandı. 2016. <https://www.denizhaber.com.tr/arkas-ile-iranli-irisl-group-ortaklik-anlasmasi-imzaladi-haber-67565.htm> (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019).
- Azim Gostaresh Hormouz Shipbuilding Industries. <http://www.idro.ir/en-us/Projects/Pages/Projects.aspx> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).
- Bandar-e Abbas. *The City*, 1988, <http://www.iranicaonline.org/articles/bandar-e-abbasi> (Erişim Tarihi: 3 Ocak 2019).
- Bandar-e Sah, 1988, <http://www.iranicaonline.org/articles/bandar-e-sah> (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2019).
- Bilge, Mustafa L. "Hürmüz", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**. C.18, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1998.
- Busehr. *The City*, 2017, <http://www.iranicaonline.org/articles/bushehr-01-city> (Erişim Tarihi: 2 Ocak 2019).
- Bozoğlu, Ali. "Sadullah Güney (188-1945)", *Deniz Haber*, 23 Ocak 2010, <http://www.denizhaber.com/sadullah-guney-1883-1945-makale,100486.html> (Erişim Tarihi: 2 Kasım 2018).
- Caspian Facility Biggest Northern Port In Iran. 2017. <https://financialtribune.com/articles/travel/76318/caspian-facility-biggest-northern-port-in-iran> (Erişim Tarihi: 1 Şubat 2019).
- Commerce. *In The Safavid And Qajar Periods*, 2011, <http://www.iranicaonline.org/articles/commerce-vi> (Erişim Tarihi: 4 Ocak 2019).
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Atatürk ve Deniz Kuvvetleri, 2018, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=435&dil=1 (Erişim Tarihi: 5 Ekim 2018),
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, 2018, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=11 (Erişim Tarihi: 24 Ekim 2018).
- Ece, Dr. Jale Nur "Limanların Özelleştirilmesi", *Deniz Haber*, 27 Nisan 2005, <http://www.denizhaber.com/limanlarin-ozellestirilmesi-makale,100008.html> (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2018).
- Fars Körfezi Mill Günü, 2017, <http://parstoday.com/tr/radio/iran-i69756-fars-k%C3%B6rfezi-milli-g%C3%BCn%C3%BC> (Erişim Tarihi: 9 Aralık 2018).

- Gemi ve Yat İhracatında Ciddi Artış Bekleniyor*, 2018, <https://www.haberturk.com/gemi-ve-yat-ihracatinda-ciddi-artis-bekleniyor-1968753-ekonomi> (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2018).
- Gemi ve Yat Sektörü Ambargosuz Dönem İçin İran'a Sektörel Ticaret Heyeti Düzenledi*. 2016. <http://www.iib.org.tr/tr/iib-gundem-gemi-ve-yat-sektoru-ambargosuz-donem-icin-irana-sektorel-ticaret-heyeti-duzenledi.html> (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019).
- Hormuz. Islamic Period*, 2012, <http://www.iranicaonline.org/articles/hormuz-ii> (Erişim Tarihi: 2 Ocak 2019).
- Industrial Development And Renovation Organization of Iran, Strategic Plan For Iranian Marine Industries. 2016. <http://www.idro.ir/en-us/Projects/Documents/Strategic%20Plan%20for%20Iranian%20Marine%20Industries.pdf> (Erişim Tarihi: 15 Ocak 2019).
- Iran*. <https://atlas.media.mit.edu/tr/profile/country/irn/> (Erişim Tarihi: 5 Şubat 2019).
- Iran Boosts Marine Tourism to Attract More Foreign Travelers*. 2018. <https://financialtribune.com/articles/economy-travel/94138/iran-boosts-marine-tourism-to-attract-more-foreign-travelers> (Erişim Tarihi: 16 Şubat 2019).
- Iran Facts and Figures*. 2017. https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/163.htm (Erişim Tarihi: 13 Şubat 2019).
- Iran Non-Oil Export Profile 2016-2017*. 2017. <https://financialtribune.com/articles/economy/64487/iran-non-oil-export-profile-2016-2017> (Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019).
- Iran, Oman Launch Passenger Shipping Line*. 2016. <https://www.tasnimnews.com/en/news/2016/11/10/1237070/iran-oman-launch-passenger-shipping-line> (Erişim Tarihi: 16 Şubat 2019).
- Iran Shipbuilding Industry*. <https://www.globalsecurity.org/military/world/iran/industry-shipbuilding.htm> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).
- Iran To Develop Shipbuilding Industry*. 2017. <http://www.iran-daily.com/News/176082.html> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).
- İran'ın Deniz Taşımacılığı Yaptırımlardan Etkilenmeye Devam Ediyor*. 2019. <https://www.ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/iranin-deniz-tasimaciligi-yaptirimlardan-etkilenmeye-devam-ediyor> (Erişim Tarihi: 19 Ocak 2019).
- Iran's Amirabad Port Investments Top \$230 Million Since 2013*. 2017. <https://www.hellenicshippingnews.com/irans-amirabad-port-investments-top-230-million-since-2013/> (Erişim Tarihi: 20 Ocak 2019).
- IRISL Group. <http://www.irisl.net/default.aspx?PID=Home> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019).

- IRISL Group. 2018. <http://www.irisl.net/default.aspx?pid=home&NewsID=cd8a8177-2fac-44c6-bcab-ab1cb2c17fc2&Type=2> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019).
- İran Türkiye'den Para Yerine Gemi ve Yat İstedi.* 2013. <https://www.turkishnews.com/tr/content/2013/03/05/iran-turkiyeden-para-yerine-gemi-ve-yat-istedi/> (Erişim Tarihi: 27 Şubat 2019).
- İran Ticareti ve IRISL'in Dönüşü.* 2017. <https://www.denizbulten.com/2017/09/01/iran-ticareti-ve-irislnun-donusu-2/> (Erişim Tarihi: 24 Şubat 2019).
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Ticaret Raporu 2011**, İstanbul, 2012.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2015**, İstanbul, 2016.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2016**, İstanbul, 2017.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2017**, İstanbul, 2018.
- Kaya, Berkalp. "İhracat ve İthalat Taşımaları". **2017 Yılı Taşımacılık İstatistikleri Değerlendirme Raporu**. İstanbul: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 2017, s.2-4.
- Kuşadası Ticaret Odası. **Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı**. Aydın.
- Navy. *Nader Shah And The Iranian Navy*, 2012, <http://www.iranicaonline.org/articles/navy-i-nader-shah> (Erişim Tarihi: 29 Aralık 2018).
- Navy. *Nader Shah And The Iranian Navy*, 2012, <http://www.iranicaonline.org/articles/navy-i-nader-shah> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019).
- Osmanlı'nın Hint Okyanusundaki Hakimiyeti*, 2018, <https://www.fikriyat.com/tarih/2018/03/12/osmanlinin-hint-okyanusundaki-hkimiyeti> (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2108).
- Önol, Kayhan, "Kriz Denizciliğimiz Nasıl Etkiler?", *Deniz haber*. 14 Ekim 2008. <http://www.denizhaber.com/kriz-denizciligimizi-nasil-etkiler-makale,100325.html> (Erişim Tarihi: 1 Kasım 2018).
- Port & Maritime Organization. History. <https://www.pmo.ir/en/aboutpmo/introduction> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019).
- Ports & Maritime Organization, 40 Years Of Iran Maritime Transportation, 2017, <https://www.pmo.ir/en/specialpage/revolution> (Erişim Tarihi: 25 Ocak 2019).

Ports & Maritime Organization, Basic Port Information. 2015. <https://www.pmo.ir/en/portsandterminals/iranianports> (Erişim Tarihi: 30 Ocak 2019).

RO-RO, <http://www.egekont.com.tr/hizmetler/ro-ro.html> (Erişim Tarihi: 21 Kasım 2018).

Sabah Gazetesi, "Hangi Ülkenin Deniz Kuvvetlerinde Kaç Gemi Var ?", 23 Şubat 2018.

Selçuk, Bora ve Yılmaz Naci. " Küresel Finans Sisteminde Değişim ve Türkiye'ye Etkileri", <http://bsy.marmara.edu.tr/Konferanslar/2008/33.pdf> (Erişim Tarihi: 10.03.2018).

Sezer, Kıymet. "Milgem'de 5 Milyar Dolarlık İhracat", *Yenişafak Gazetesi*, 5 Haziran 2018, <https://www.yenisafak.com/gundem/milgemde-5-milyar-dolarlik-ihracat-3356070> (Erişim Tarihi: 15 Kasım 2018).

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13737/plan2.pdf> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2018).

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13738/plan3.pdf> (Erişim Tarihi: 9 Ekim 2018).

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13739/plan4.pdf> (Erişim Tarihi: 9 Ekim 2018).

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13740/plan5.pdf> (Erişim Tarihi: 9 Ekim 2018).

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı", <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/769/destek02.pdf> (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2018).

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017**, Ankara, 2017.

Türk Armatörler Birliği, **Deniz Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu 2018**, İstanbul, 2018.

Türk Armatör Yabancı Bayrağı Tercih Ediyor, 2016, <http://www.gemipersoneli.com/haberler/7907/turk-armator-yabanci-bayragi-tercih-ediyor> (Erişim Tarihi: 9 Aralık 2018).

Türk Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Tarihçe. 2016, <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, (Erişim Tarihi: 28 Ekim 2018).

Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Kükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 1999,

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4490.pdf> (Erişim Tarihi: 29 Kasım 2018).

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması. 1997.
<http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/20111226105434Turkiye CumhuriyetiHukumetiileIranIslamCumhuriyetiHukumetiAras%C4%B1ndaDenizTicaretSeyruseferAnlasmas%C4%B1.pdf> (Erişim Tarihi: 24 Şubat 2019).

Türkiye Gemi Sanayicileri Birliği, **GİSBİR Sektör Raporu 2015-2016**, İstanbul, 2016.

Türkiye İhracatçılar Meclisi, Ambargo Sonrası İran Ticaret ve Etki Analizi. 2016.
http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/Ambargo%20Sonrasi%20Iran%20Ekonomik%20Etki%20Analizi_web.pdf (Erişim Tarihi: 21 Şubat 2019).

Türkiye ile Ticaret. 2018. <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/guney-asya/iran/ulke-profil/ekonomik-gorunum/turkiye-ile-ticaret> (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2019).

Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kaboyaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun, 1926,
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.815.pdf>, (Erişim Tarihi: 2 Kasım 2018).

Türkiye Sanayicileri ve İş Adamları Derneği, **Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış : Gemi İnşa Sanayi**, İstanbul, 2010.

Türkiye Seyahat Acentaları Birliği, "Türkiye Kruvaziyer Turizmi Raporu", İstanbul.

Yılmaz, Ümit Osman. "Gemi, Yat ve Su Taşıtları İhracatı", *İnternet Express*, 07 Ağustos 2018, <https://www.ihracateksperi.com/gemi-yat-ihracati/> (Erişim Tarihi: 25 Kasım 2018).

U.S. Department Of The Treasury. 2011. <https://www.treasury.gov/press-center/press-releases/Pages/tq1022.aspx> (Erişim Tarihi: 16 Ocak 2019).

U.S. Department Of The Treasury. 2012. https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/ofac_irisl_advisory_07192012.pdf (Erişim Tarihi: 16 Ocak 2019).

United Nations Conference On Trade And Development, Maritime Profile: Iran (Islamic Republic Of). 2018.
<https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/364/index.html> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).

United Nations Conference On Trade And Development, Ships Built By Country Of Building 2014-2017. 2018.
<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=89493> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019).

United States Office of Naval Intelligence, Iranian Naval Forces: A Tale Of Two Navies. 2017.

<https://www.oni.navy.mil/Portals/12/Intel%20agencies/iran/Iran%20022217SP.pdf> (Erişim Tarihi: 25 Ocak 2019).

USGS, How much water is there on, in, and above the Earth, 2016 <https://water.usgs.gov/edu/earthhowmuch.html>, (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2018), s.1.

5 *Ülkenin Anlaştığı 'Hazar Denizi'nin Statü Sorunu' Nedir?*. 2018. <https://www.stratejikortak.com/2018/08/hazar-denizi-statu-sorunu.html> (Erişim Tarihi: 15 Ocak 2019).

85% Of Iranian Trade Via Marine Routes. 2017. <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/59601/85-of-iranian-trade-via-marine-routes> (Erişim Tarihi: 13 şubat 2019).

