

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Deniz Taşımacılığı Açısından Öneminin Analiz Edilmesi

Analyzing The Importance of The Bosphorus and The Dardanelles Straits in Terms of Marine Transportation

Ayşegül GÜLER 

Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, Karaman, Türkiye

Karamanoğlu Mehmetbey University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of Political Science and International Relations, Karaman, Türkiye
aysegulguler@kmu.edu.tr
(Sorumlu Yazar-Corresponding Author)



Geliş Tarihi/Received	24.03.2024
Revizyon Talebi/Revision Requested	01.05.2024
Son Revizyon/Last Revision	02.05.2024
Kabul Tarihi/Accepted	06.05.2024
Yayın Tarihi/Publication Date	20.09.2024

Cite this article as: Güler, A. (2024). Analyzing the importance of the Bosphorus and the Dardanelles Straits in terms of marine transportation. *Current Perspectives in Social Sciences*, 28(3), 350-360.

Öz

Deniz yolu taşımacılığı küresel ekonominin devamlılığı açısından önemlidir. Türk Boğazları olarak adlandırılan İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın ise taşımacılık güzergahı için önemli stratejik noktalar. Devletler için geçiş serbestliğinin olduğu boğazlar birçok yabancı bayraklı geminin geçiş rotasıdır. Çalışmada COVID-19 ve Ukrayna-Rusya Savaşı gibi tüm dünyayı etkileyen gelişmelerin taşımacılık ve dolayısıyla boğazlar üzerindeki etkisinin ne olduğu sorusuna cevap aranmaktadır. Bu doğrultuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan "Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri" verileri doğrultusunda 2019-2023 yılları arası dönemin karşılaştırmalı analizi yapılmıştır. Veriler İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen gemi sayıları, gemi tonaj ağırlıkları, gemi büyüklükleri/uzunlukları ve geçiş yapan ülkelerin bayrakları bilgilerinden oluşmaktadır. Çalışmanın amacı denizyolu taşımacılığı açısından Türk Boğazlarının önemi ve küresel etkileri olan gelişmelerin etkisini incelemektir. 2019-2023 (2023 Ağustos ayı dahil) yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan ve Çanakkale Boğazı'ndan geçen ilk yirmi ülke verilmiş, yıllara göre ülkelerin yüzdelik payı tabloda sunulmuştur. Dünya haritasında gemilerin taşıdıkları ülke bayraklarına göre geçiş sayılarının yoğunlukları verilmiştir. Son beş yılda geçiş yapan gemi sayısı ve tonajın en fazla ve en düşük olduğu yıl belirtilmiştir. 2019-2023 yılları arası boğazlardan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları karşılaştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, geçiş rejimi

Abstract

Maritime transportation is important for the continuity of the global economy. The Bosphorus and the Dardanelles, called the Turkish Straits, are important strategic points for transportation routes. The straits, where there is freedom of passage for states, are the transit route of many foreign flagged ships. The study seeks to answer the question of what is the impact of developments affecting the whole world such as COVID-19 and the Ukraine-Russia War on transportation and therefore on the straits. In this direction, a comparative analysis of the period between 2019-2023 has been made in line with the "Turkish Straits Vessel Transit Statistics" data obtained from the Ministry of Transport and Infrastructure. The data consists of the number of ships passing through the The Bosphorus and the Dardanelles Straits, ship tonnage weights, ship sizes/lengths and flags of the transiting countries. The aim of the study is to examine the importance of the Turkish Straits in terms of maritime transportation and the impact of developments with global effects. The first twenty countries passing through the Bosphorus and the Dardanelles between 2019-2023 (including August 2023) are given, and the percentage shares of the countries by year are presented in the table. On the world map, the density of the number of crossings of ships according to the country flags they carry is given. The year with the highest and lowest number of ships passing through and tonnage in the last five years is indicated. The characteristics of the ships passing in 2019-2023 were compared.

Keywords: Bosphorus, Dardanelles, transition regime



Giriş

Küresel bağımlılık ekonomide ithalat ve ihracatı zorunlu kılmaktadır. Devletler her ihtiyacını kendi üretememekte ve bunu bir başka devletten tedarik etmektedir. Küresel tedarik ağı küresel ticaretle yürütülürken en çok tercih edilen yol deniz yoludur. Diğer ulaştırma seçeneklerine göre daha fazla miktarda ve daha ucuza taşımacılık yapılabildiği için deniz yolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Açık denizlerde seyreden gemiler yollarını kısaltmak ve daha hızlı hedeflerine ulaşmak için boğazları kullanma yoluna gitmektedir. O yüzden dünyadaki boğazlar deniz yolu ulaşımında oldukça rağbet görmektedir. İstanbul ve Çanakkale Boğazından oluşan Türk Boğazları da önemli boğazlar arasındadır. Hem kendine has özellikleri hem de ayırt edici konumuyla bu boğazlar jeopolitik açıdan ön plana çıkmaktadır.

Küresel düzeyde etkili ve her alanda kendini hissettirmiş olan COVID-19 deniz yolu taşımacılığını da etkilemiştir. Pandeminin ilk dönemlerinde fazla hissedilmese de ilerleyen dönemlerde daha fazla küresel ithalat ve ihracatı etkileyici özelliği olmuştur. Bu nedenle boğazlardan geçen gemi sayısının azalması, boğazların önemini kalmadığı ya da azaldığı şeklinde düşünülebilir. Diğer taraftan Ukrayna-Rusya Savaşı da getirilen ambargo yaptırımları nedeniyle deniz ulaşımını azalma yönünde etkileyebilecek düzeydedir. Ancak hem COVID-19 hem de Ukrayna-Rusya Savaşı boğazlardan geçiş rejimini zannedilen kadar farklı etkilememiştir.

Çalışmada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan "Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri" verileri doğrultusunda 2019-2023 yılları arası dönemin analizi yapılmıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan veriler analiz edilerek tablo ve şekiller oluşturulmuştur. Veriler 2019-2023 yılları arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen gemi sayıları, gemi tonaj ağırlıkları, gemi büyüklükleri/uzunlukları, geçiş yapan ülkelerin bayrakları gibi bilgilerden oluşmaktadır. Bu dönemin aralık olarak seçilmesinin amacı COVID-19 ve Ukrayna-Rusya Savaşı'nın etkilerinin, belirlenen süreç içerisinde karşılaştırmalı analizinin yapılabilmesidir. Bu doğrultuda çalışmada deniz yolu taşımacılığı ve Türk Boğazları konusuna değinilecek, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının özellikleri, boğazlardan serbest geçişin devletlerin dış politika ve ekonomilerine etkileri incelenecektir.

Deniz Yolu Taşımacılığı ve Türk Boğazları

Gıda, yakıt ve elektronik gibi dünya çapında ticareti yapılan ürünlerin yaklaşık % 80'i limanlar vasıtasıyla dolayısıyla deniz yoluyla taşınmaktadır (UNCTAD, 2022). Küresel deniz taşımacılığı ağlarındaki herhangi bir kesinti, oldukça küreselleşmiş dünya ekonomisi için geniş kapsamlı sonuçlar ortaya çıkarabilir (UNCTAD, 2021, s. 10). Sürdürülebilir ekonomik kalkınma deniz yolu kullanımına bağlıdır. Deniz trafiğinin azalmasının sonuçları kendini ekonomide göstermektedir. Yatırımlardaki düşüşler ve bölge yaşamı için gerekli ürünlerde yaşanan ithalat ve ihracat krizleri gibi yansımaları olmaktadır (Boşneagu, Nedelcu & Scurtu, 2018, s. 1-2).

Gelişen dünya ticareti denizcilik sektöründe gemi sayılarının ve seyir oranlarının önemli bir artışına yol açmıştır (Uğurlu, Erol & Başar, 2015, s. 356). Ancak COVID-19 salgını tedarik zincirinde kesintiye yol açıp yeni koşullara uyum sağlama konusunda zorlayıcı olmuştur (Ivanov, 2021, s. 1). COVID-19 salgını küresel ticaret akışını benzeri görülmemiş bir hız ve ölçüde etkilemiştir. Pandemi sırasında temel mallara ve tıbbi malzemelere erişim büyük ölçüde deniz tedarik zincirinin hızlı bir şekilde uyum sağlama kabiliyetiyle güvence altına alınabilmiştir (UNCTAD, 2021, s. 13). Deniz taşımacılığı salgın dönemi/sonrasındaki olaylardan, küresel tedarik zincirlerinde yaşanan 2021-2022 krizinden, akabinde Ukrayna'daki savaştan dolayı nakliye ve ticaret modellerindeki değişimlerden etkilenmiştir (Review of Maritime Transport, 2023, s. 3). Tüm bu olumsuz değerlendirilebilecek gelişmelere rağmen dünya ticaretinde gelişme söz konusudur. Dünya Ticaret Örgütü 2023 yılı ticaret istatistikleri incelemesi raporuna göre taşımacılık hizmetleri ticareti yavaş bir hızda olmasına rağmen 2022 yılında büyümeye devam etmiştir (WTO, 2023, s. 11).

Türk Boğazları zengin deniz kaynaklarına sahip, dünyanın en eski ve en işlek nakliye yollarıdır. Bu yüzden enerji ihtiyaçlarının karşılanmasında ve Asya-Avrupa ticareti açısından büyük önem taşımaktadır (Evers & Gerke, 2006, s. 4-7). Türk Boğazları Türkiye'nin egemenliğinde Çanakkale Boğazı, Marmara denizi ve İstanbul Boğazı'ndan oluşmaktadır. Karadeniz ile Ege Denizi arasında olan bu su yolunun alternatifi yoktur ve tüm ülkeler, özellikle Karadeniz ülkelerinin ekonomileri için çok önemlidir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a). Türk boğazları geçiş rejimi 1936 yılı Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle belirlenmiştir. Buna göre barış zamanında ticaret gemileri gece-gündüz, yükü ve bayrağı ne olursa olsun sınırlama olmaksızın geçme hakkına sahiptir (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü).

Türk boğazlarında kazalar da yaşanabilmektedir. Kazalar genel nedenleri ise seyir ve manevra ile ilgili insan hatalarıdır. Bu nedenle boğazlarda deniz kazalarının azaltılması için gemide kılavuz kaptan bulundurulması önemlidir (Uğurlu, Erol & Başar,

2015, s. 361). Ancak boğazlardan geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan bulundurmasının isteğe bağlı olması bir kısım riskleri barındırmaktadır.

İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazının uzunluğu yaklaşık 31 km, genişliği 0.7-3.5 km arasında değişmekte olup, ortalama derinliği 35 metredir (Ünlüata, Oğuz, Latif & Özsoy, 1990, s. 27). İstanbul Boğazı kabaca “S” şeklindedir ve Karadeniz’i Marmara Denizi’ne bağlamaktadır (Akten, 2004, s. 346). Coğrafi yapısı, darlığı, kuvvetli akıntıları, keskin dönüşleri, değişken iklim şartları ve her gün yaklaşık 140 uğraksız gemi, yaklaşık 25 tehlikeli yük taşıyan gemi geçişi ve 2 milyon insanın taşındığı 2.500 adet bölgesel deniz trafik hareketi ile İstanbul Boğazı, dünyanın en önemli doğal dar su yoludur. Tüm bunların yanında İstanbul’da yaşayan 15 milyondan fazla insan her an deniz trafiğinden kaynaklanabilecek büyük tehlikelerle karşı karşıyadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a). Çünkü İstanbul Boğazının darlığı ve birkaç keskin dönüğe sahip olması kaza riskini artırmaktadır. Örneğin boğazda gemilerin karaya oturması veya kıyıya çarpma kazaları yaşanabilmektedir. Bu kazaların asgari düzeye indirilmesi bölge halkının can güvenliğinin yanında dünya ticaretinin aralıksız devam etmesi bakımından da önemlidir (Akten, 2003, s. 260-262).

Tablo 1’de 2019 ve 2023 (Ağustos ayı dahil)’te İstanbul Boğazı’ndan geçen ticari gemilerin ülkelere göre yüzde oranları verilmiştir. Tablo 1 incelendiğinde 2019 yılında İstanbul Boğazı’ndan 99 farklı ülke bayraklı gemi geçmiştir. Geçiş yapan gemilerin ülkelere göre oranları % 14 Panama, %13 Türkiye, %12 Malta, % 9 Rusya, % 8 Libya, % 7 Marshall Adaları, % 2 oranında ise Togo, Sierra Leone, Komorlar, Singapur, Moldova, Cook Adaları, Tanzanya, Yunanistan, Hong Kong Çin ve Belize’dir. % 2 oranından az olan ülkelerin sayısının ise 83 olduğu görülmektedir. Son beş yıl incelendiğinde İstanbul Boğazı’ndan geçen ülkelerin sıralamasında ilk altı ülkenin aynı olduğu görülmektedir.

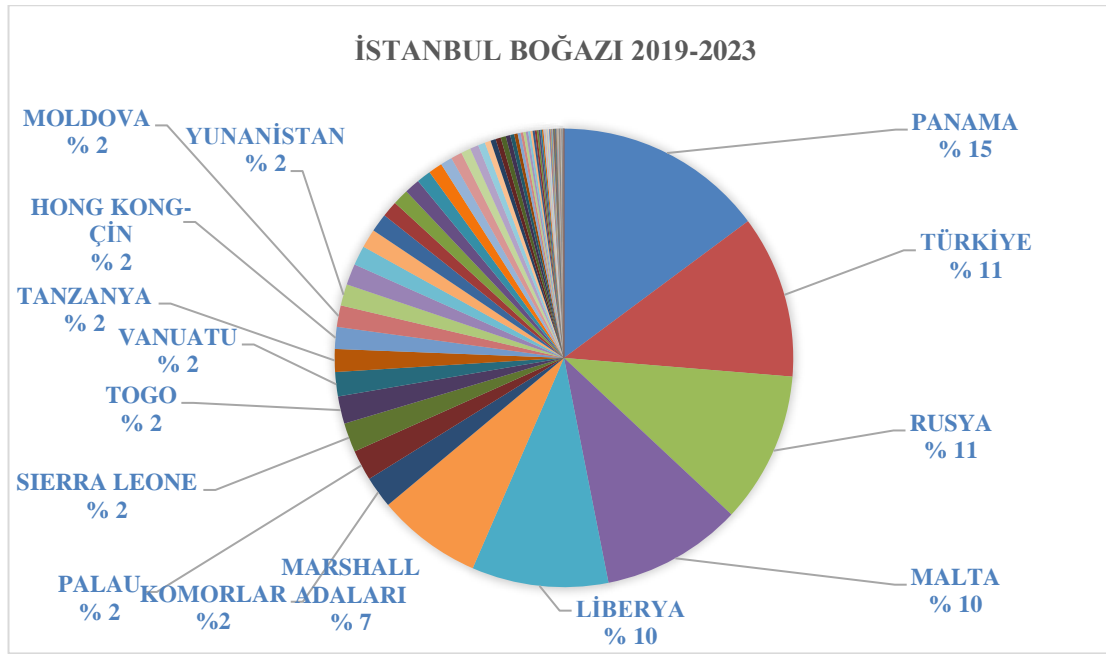
	2019 (99 ülke)	2020 (96 ülke)	2021 (101 ülke)	2022 (94 ülke)	2023 (86 ülke)
1	% 14 Panama	% 16 Panama	% 15 Panama	% 15 Rusya	% 16 Panama
2	%13 Türkiye	%12 Türkiye	% 11 Rusya	% 14 Panama	% 13 Liberya
3	%12 Malta	%11 Malta	%10 Türkiye	% 11 Türkiye	%11 Türkiye
4	% 9 Rusya	% 9 Rusya	%10 Malta	% 9 Malta	% 10 Rusya
5	% 8 Libya	% 8 Libya	% 9 Libya	% 7 Marshall Adaları	% 8 Marshall Adaları
6	% 7 Marshall Adaları	% 8 Marshall Adaları	% 8 Marshall Adaları	% 3 Palau ve Vanuatu	% 6 Malta, % 5 Palau, % 3 Barbados
7	% 2 Togo, Sierra Leone, Komorlar, Singapur, Moldova, Cook Adaları, Tanzanya, Yunanistan, Hong Kong Çin, Belize	% 2 Komorlar, Moldova, Sierra Leone, Hong Kong Çin, Cook Adaları, Bahamalar, Yunanistan, Togo, Singapur	% 2 Moldova, Sierra Leone, Comoros, Hong Kong Çin, Palau, Vanuatu ve Singapur	% 2 Komorlar, Sierra Leone, Togo, Barbados	% 2 Vanuatu, Komorlar, Saint Kitts- Nevis, Sierra Leone, Togo, Tanzanya, Belize

Tablo 1. İstanbul Boğazı’ndan 2019-2023 (Ağustos ayı dahil) geçen ülkelerin yüzdelik payları

Küçük ülke bayrağını taşıyan ticaret gemilerinin çoğu vergi muafiyeti ve kolay kayıt imkânı sağladığı için bayrağını taşıdığı ülkelere ait değildir. Örneğin Panama bayraklı gemi sayısı ABD ve Çin bayraklı gemilerin toplamından daha fazladır (BBC News Türkçe, 2014). Veriler incelendiğinde bu durum İstanbul Boğazında da görülmektedir. 2019, 2020, 2021 ve 2023 yıllarında İstanbul Boğazı’ndan geçen Panama bayraklı gemilerin yüzdelik payı ilk sıradadır. Ancak Panama bayrağı taşıyan gemilerin

büyük bir kısmı aslında farklı ülkelere aittir.

2019-2023 (2023 Ağustos ayı dahil) yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan 122 farklı ülkeye ait ticaret gemisi geçmiştir. Şekil 1'de görüleceği gibi ülkelerin yüzde oranlarına bakıldığında % 15 Panama ilk sırada yer alırken devamında % 11 Türkiye, % 11 Rusya, % 10 Malta, % 10 Libya, % 7 Marshall Adaları, % 2 ile Komorlar, Palau, Sierra Leone, Togo, Vanuatu, Tanzanya, Hong Kong Çin, Moldova ve Yunanistan olduğu ve payı % 2 den az olan ülke sayısının ise 107 olduğu görülmektedir. Bu ülkeler açısından İstanbul Boğazı'nın ekonomilerinde önemli bir payı olduğu söylenebilir.



Şekil 1. 2019-2023 (Ağustos ayı dahil) yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan geçen ülkelerin yüzde oranları

Ukrayna-Rusya Savaşı dünya tahıl ihtiyacının karşılanması açısından Türk Boğazlarının ne kadar önemli olduğunu ortaya koymuştur. Diğer taraftan Ukrayna-Rusya Savaşıyla birlikte Rusya'nın Avrupa'ya enerji kaynağı sağladığı Ukrayna'dan geçen boru hatları atıl kalmıştır. Baltık denizinden geçen Kuzey Akım boru hatları güvenli bölge kabul edilmesine rağmen sorumlusu bulunamayan patlamalar nedeniyle işlevsizleşmiştir. Avrupa devletleri Ukrayna Savaşı nedeniyle Rusya'ya yaptırım uyguladığını açıklamaktadır. Ancak yaptırımın sözde kaldığı Avrupa'nın Rusya'dan petrol almaya devam ettiği görülmektedir. Japon basın kuruluşu Nikkei Asia, Rusya petrolünün Yunanistan açıklarından gizli ve aktarmalı olarak Avrupa ülkelerine nakledildiğini görüntüleriyle kamuoyuna duyurmuştur (Anadolu Ajansı, 2022).

Bu tespitin de gösterdiği gibi batının Rusya'dan sağladığı enerji kaynaklarının büyük ölçüde Türk topraklarından özelde ise Türk Boğazları üzerinden nakledildiği görülür. Rusya'nın boru hatlarıyla Karadeniz'e limanlarına taşıdığı petrol, gemilerle boğazlardan geçerek Avrupa ve dünya pazarlarına ulaşmaktadır. Ayrıca doğal gaz arzı da Türk Akım ve Mavi Akım hatlarından desteklenmektedir. Türk Boğazlarının yükü Rusya-Avrupa arasındaki boru hatlarının işlevsiz kalması nedeniyle daha da artmıştır. İstatistiklerde boğazlardan geçen gemi sayısında fazla bir değişiklik gözükmemekle birlikte geçen gemilerin tonajlarının artmış olması taşınan yükün büyük ölçüde arttığını göstermektedir.

Çanakkale Boğazı

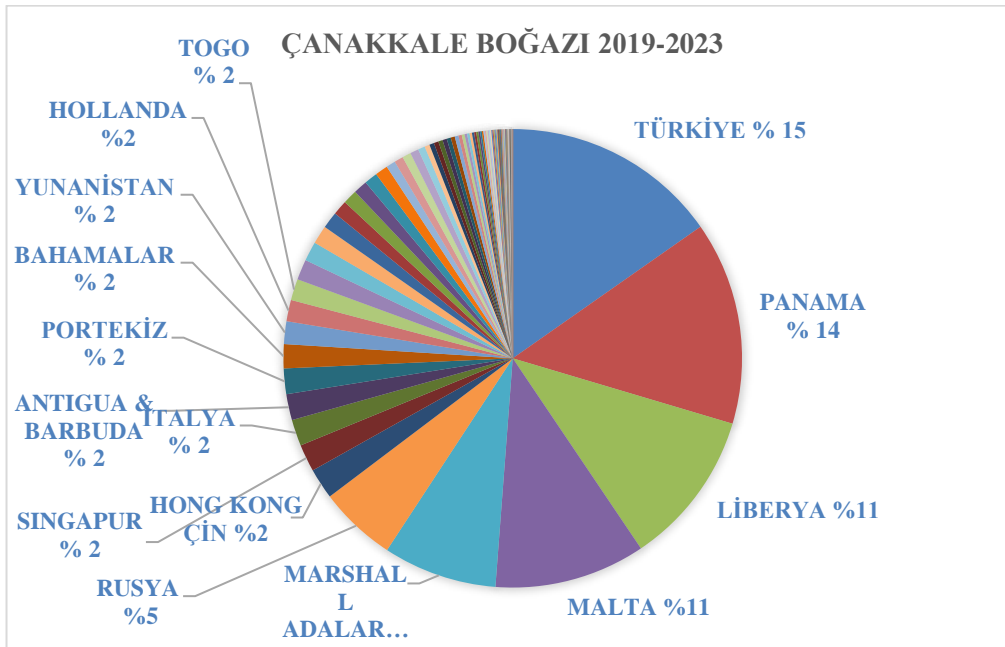
Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu yaklaşık 62 km olup, genişliği 1.2-7 km arasında değişirken ortalama derinliği 55 metredir (Ünlüata, Oğuz, Latif & Özsoy, 1990, s. 27).

2019 yılında Çanakkale Boğazı'ndan 104 farklı ülke geçmiş ve bu ülkelerin yüzde oranları % 16 Türkiye, %14 Panama, %11 Malta, % 9 Liberya, % 8 Marshall Adaları, % 5 Rusya, % 2 oranında ise Singapur, Antigua & Barbuda, Hong Kong Çin, İtalya, Yunanistan, Bahamalar, Hollanda, Togo, Cook Adaları ve Portekiz olduğu görülmektedir. Payı % 2 den az olan ülke sayısı ise 88'dir. Yıllara göre Çanakkale Boğazı'ndan geçen ülkelerin payları Tablo 2'de verilmiştir. Son beş yıl incelendiğinde Çanakkale Boğazı'ndan geçen ülkelerin sıralamasında ilk beş ülkenin aynı olduğu görülmektedir.

	2019 (104 ülke)	2020 (103 ülke)	2021 (112 ülke)	2022 (112 ülke)	2023 (91 ülke)
1	% 16 Türkiye	% 15 Türkiye, %15 Panama	% 15 Türkiye	% 15 Türkiye	% 15 Panama
2	%14 Panama	%11 Malta	% 15 Panama	% 14 Panama	% 14 Liberya
3	%11 Malta	% 10 Liberya	% 11 Liberya	% 12 Liberya	%14 Türkiye
4	% 9 Liberya	% 8 Marshall Adaları	%10 Malta	% 10 Malta	% 9 Malta
5	% 8 Marshall Adaları	% 5 Rusya	% 8 Marshall Adaları	% 8 Marshall Adaları	% 8 Marshall Adaları
6	% 5 Rusya	% 3 Hong Kong Çin	% 6 Rusya	% 7 Rusya	% 5 Rusya, % 3 Palau
7	% 2 Singapur, Antigua & Barbuda, Hong Kong Çin, İtalya, Yunanistan, Bahamalar, Hollanda, Togo, Cook Adaları, Portekiz	% 2 Singapur, İtalya, Antigua & Barbuda, Bahamalar, Portekiz, Hollanda, Togo, Yunanistan	% 2 Hong Kong Çin, Singapur, İtalya, Portekiz, Antigua & Barbuda, Bahamalar, Komorlar, Yunanistan	% 2 Palau, Portekiz, Hong Kong Çin, İtalya, Vanuatu, Bahamalar, Singapur, Antigua & Barbuda	% 2 Barbados, Portekiz, Hong Kong Çin, Komorlar, Antigua& Barbuda

Tablo 2. Çanakkale Boğazı'ndan 2019-2023 (Ağustos ayı dahil) yıllarında geçen ülkelerin yüzdelik payları

2019-2023 (2023 Ağustos ayı dahil) yılında Çanakkale Boğazı'ndan 136 farklı ülke geçmiştir. Şekil 2'de 2019-2023 (Ağustos ayı dahil) yılları arasında Çanakkale Boğazı'ndan geçen ülkelerin yüzde oranları verilmiştir. Bu ülkelerin yüzde oranlarına bakıldığında % 15 Türkiye ilk sırada yer alırken devamında % 14 Panama, % 11 Liberya, % 11 Malta, % 8 Marshall Adaları, % 5 Rusya, % 2 ile Hong Kong Çin, Singapur, İtalya, Antigua & Barbuda, Portekiz, Bahamalar, Yunanistan, Hollanda, Togo olduğu payı % 2 den az olan ülke sayısının ise 121 olduğu görülmektedir.



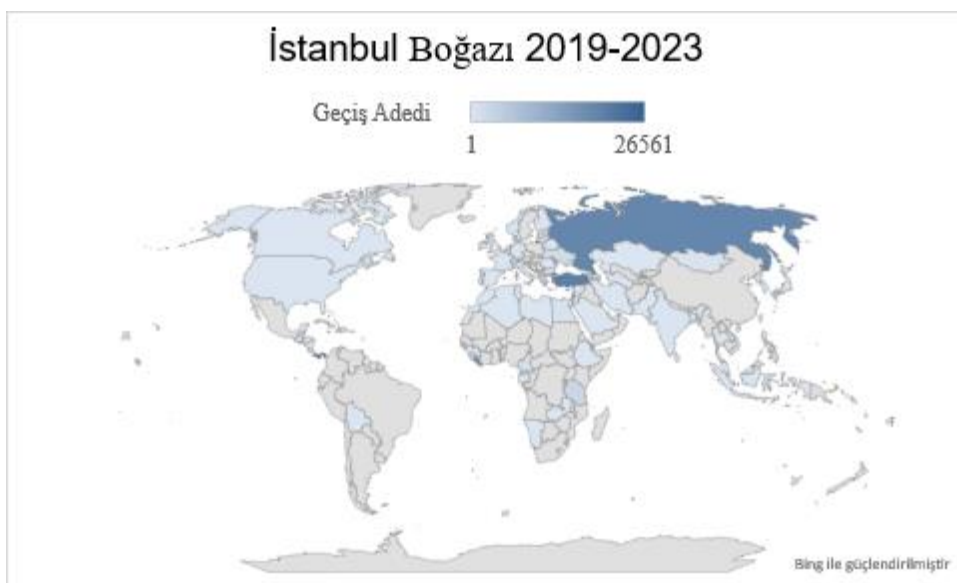
Şekil 2. 2019-2023 (Ağustos ayı dahil) yılları arasında Çanakkale Boğazı'ndan geçen ülkelerin yüzde oranları

Tablo 3'te verilen 2019-2023 (Ağustos ayı dahil) İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş adedi fazla olan ilk 20 ülke incelendiğinde ilk altı ülkenin sıralaması farklı olsa da aynı olduğu görülmektedir.

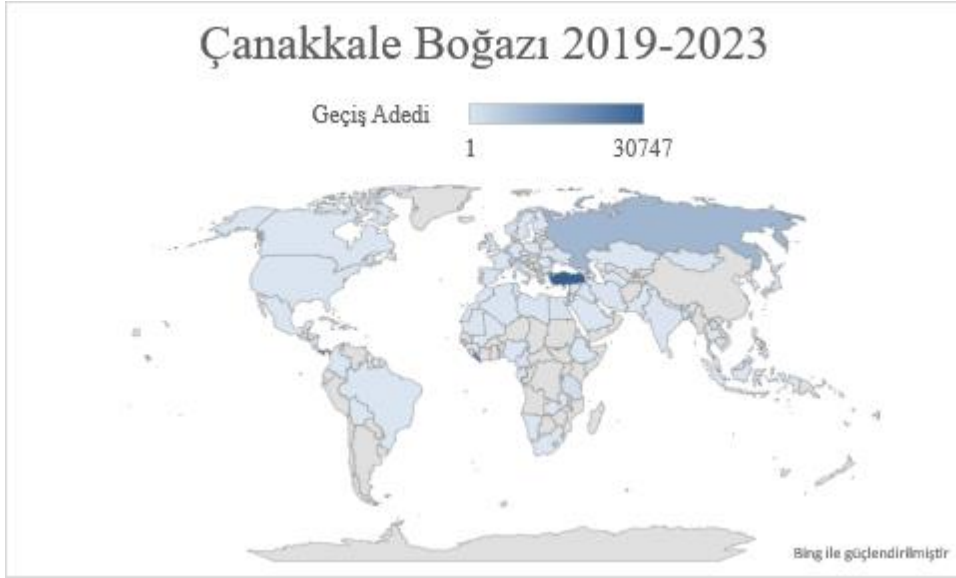
2019-2023 (Ağustos ayı dahil) İstanbul Boğazı		2019-2023 (Ağustos ayı dahil) Çanakkale Boğazı	
Bayrağı	Geçiş Adedi	Bayrağı	Geçiş Adedi
PANAMA	26561	TÜRKİYE	30747
TÜRKİYE	20557	PANAMA	28864
RUSYA	19103	LİBERYA	22062
MALTA	17771	MALTA	21434
LİBERYA	17248	MARSHALL ADALARI	16170
MARSHALL ADALARI	13264	RUSYA	11015
KOMORLAR	4001	HONG KONG, ÇİN	4360
PALAU	3871	SİNGAPUR	3881
SIERRA LEONE	3688	İTALYA	3749
TOGO	3466	ANTIGUA & BARBUDA	3693
VANUATU	3061	PORTEKİZ	3625
TANZANYA	2879	BAHAMALAR	3420
HONG KONG, ÇİN	2763	YUNANİSTAN	3218
MOLDOVA	2715	HOLLANDA	3034
YUNANİSTAN	2714	TOGO	3028
SİNGAPUR	2657	KOMORLAR	2905
COOK ADALARI	2472	PALAU	2750
BELIZE	2378	SIERRA LEONE	2620
BAHAMALAR	2320	VANUATU	2365
ANTIGUA & BARBUDA	2028	BARBADOS	2094

Tablo 3. 2019-2023 (Ağustos ayı dahil) İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş adedi fazla olan ilk 20 ülke

2019-2023 (2023 Ağustos ayı dahil) yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan 122 farklı ülke ve Çanakkale Boğazı'ndan 136 farklı ülke geçmiştir ve dünya haritasında geçiş sayılarının yoğunlukları ise Şekil 3 ve Şekil 4'te verilmiştir.



Şekil 3. İstanbul Boğazı'ndan 2019-2023 (2023 Ağustos ayı dahil) yılları arası bayraklarına göre geçen gemi sayısı yoğunluğu



Şekil 4. Çanakkale Boğazı'ndan 2019-2023 (2023 Ağustos ayı dahil) yılları arası bayraklarına göre geçen gemi sayısı yoğunluğu

Dış Politika Açısından Boğazların ve Geçiş Serbestliğinin Önemi

Dünya üzerinde önemli boğaz ve kanallara bakıldığında; İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Cebeli Tarık Boğazı, Bab-ül Mendep Boğazı, Hürmüz Boğazı, Messina Boğazı, Malakka Boğazı, Sonde Boğazı, Dover Boğazı, Bering Boğazı, Macellan Boğazı, Suveyş Kanalı, Kiel Kanalı ve Panama Kanalı'dır (Koday, Koday ve Kaymaz, 2017). Boğazlar dünya ticareti için çok önemlidir. Öyle ki eğer boğazlar kapatılırsa, dünya filosunun neredeyse yarısı yeniden rota çizmek zorunda kalacaktır (Qu & Meng, 2012, s. 260).

Türk Boğazları İstanbul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi'nden oluşması nedeniyle stratejik ve ekonomik öneme sahiptir. Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tek su yolu olan Türk Boğazları Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlamaktadır (Başar, 2010: 5). Bu yüzden Ege'den açılan boğazlar ve Karadeniz uzun zamandır küresel siyasette Yakın Doğu'da yürütülen manevraların hedefi olmuştur (Fenwick, 1936, s. 702). İstanbul ve Çanakkale Boğazı, Türkiye'nin egemenlik sahasının ve jeo-ekonomik konumunun bir parçasıdır. Türkiye, Avrupa'yı Ortadoğu'ya ve Ortadoğu üzerinden de Hindistan ve Güneydoğu Asya'ya bağlayan ana yol üzerinde yer almaktadır. Dünyanın en işlek dar boğazları arasında yer alan Türk boğazları, Türkiye'nin Karadeniz'deki komşuları olan Rusya, Romanya, Ukrayna ve Bulgaristan için dünyanın geri kalanıyla bağlantıda kalacağı önemli bir deniz yolunu oluşturmaktadır (Rozakis & Stagos, 1987, s. 7).

Boğazlardaki deniz trafiği yoğunluğunun çok yüksek olması, geçen gemilerin boylarında ve tonajlarındaki artış, tehlikeli yük taşıyan gemi geçişlerinde görülen artış, karmaşık ve zor trafik yapısı, olumsuz hava, deniz, akıntı ve iklim şartları, çevre koşulları ve mahalli tehlikeler, ulusal ve uluslararası gelişmeler, bölgedeki diğer denizcilik faaliyetleri, Montrö Sözleşmesi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kural ve tavsiye kararları ile benzer diğer sistemlerle işbirliği ihtiyacı Türk Boğazları'nda Gemi Trafik Hizmetlerinin kurulmasını gerektirmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a).

İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerde ilk sırada 2019 yılında 18.637 ile genel kargo gemisi olduğu ve gemi sayısının 3830 Ekim ayında olduğu, 2020 yılında 16.864 ile genel kargo gemisi ve 3438 ile Ocak ayında, 2021'de 16.891 ile genel kargo gemisi ve 3377 ile Ağustos ayında, 2022'de 15.371 ile genel kargo gemisi ve 3137 ile Ekim ayında, 2023 yılında ise 15.421 ile genel kargo gemisi ve 3462 ile Mayıs ayında olduğu görülmektedir. İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin tiplerine göre ilk üç sıralama ise genel kargo gemisi, dökme yük gemisi ve türü belirtilmemiş tankerdir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b).

Tablo 4'te 2019-2023 Yılları Arası İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı (toplam gros ton), boyları (300 metreden büyük, 250-300 metre arası, 200-250 m arası, 150-200 m arası, 100-150 m arası, 100 m'den küçük) verilmiştir. Son beş yıla bakıldığında en fazla geçiş yapan gemi sayısı ve tonaj ile 2019 yılı olmuştur. En düşük gemi sayısı ve tonaj görülen yıl ise 2022'dir.

Yıl	Toplam Gemi	Toplam Gros Ton	300 m'den büyük	250-300 marası	200-250 m arası	150-200 m arası	100-150 m arası	100 m'den küçük
2019	41.112	638.892.062	0	1.324	3.076	11.873	15.497	9.342
2020	38.404	619.758.776	2	1.299	3.651	10.592	14.441	8.419
2021	38.551	631.920.375	0	1.410	3.896	10.459	14.617	8.169
2022	35.146	541.444.690	2	1.313	2.764	9.034	14.434	7.599
2023	39.000	621.638.378	43	1.480	3.247	10.367	14.809	9.054

Tablo 4. 2019-2023 yılları arası İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları

Tablo 5'te 2019-2023 yılları arası İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları, karşılaştırıldığında 2019 yılından 2020 yılına gelindiğinde toplam gemi sayısının % 5.6 azaldığını, tonajın % 3 azaldığı görülmektedir. 2019 ve 2023 yılları karşılaştırıldığında ise gemi sayısının % 5.1 azaldığı, tonajın % 2.7 azaldığı görülmektedir. En fazla geçişin ve tonajın fazla olduğu yıl 2019 iken azaldığı yıl 2022 yılıdır.

Karşılaştırılan Yıllar	Toplam Gemi	Toplam Gros Ton	300 m'den büyük gemi	250-300 m arası	200-250 m arası	150-200 m arası	100-150 m arası	100 m'den küçük
2019-2020	% 5.6 azalmış	% 3 azalmış	+2	-25	+575	-1281	-1056	-923
2020-2021	% 0.4 artmış	% 2 artmış	-2	+111	+245	-133	+176	-250
2021-2022	% 8.8 azalmış	% 14 azalmış	+2	-97	-1132	-1425	-183	-570
2022-2023	% 11 artmış	% 15 artmış	+41	+167	+483	+1333	+375	+1455
2019-2023	% 5.1 azalmış	% 2.7 azalmış	+43	+156	+171	-1506	-688	-288

Tablo 5. 2019-2023 yılları arası İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları, karşılaştırması

Tablo 4 ve Tablo 5 incelendiğinde COVID-19 başlangıç tarihi olan 2019 yılı, dünyada tedarik zincirinde yaşanan sıkıntılara rağmen boğazdan geçen gemi sayısı ve toplam ton ağırlığını çok etkilememiştir. Bu oranlar 2019 ve sonrasındaki pandemi döneminin deniz yolu taşımacılığını ve İstanbul Boğazı'nın önemini çok fazla etkilemediğini göstermektedir. Çünkü bu yıllar arasında geçen gemi sayısı dönemsel olarak azalsa bile taşıdıkları tonaj toplam ağırlık bakımından dramatik bir değişiklik yaşanmamıştır. Bunda etkili olan faktör boğazlardan geçen gemi sayısının azalmasına rağmen gemi boyutlarının artması ve dolayısıyla gemilerin taşıdıkları ağırlıkların da bu doğrultuda artış göstermesidir.

Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerde ilk sırada 2019 yılında 14.771 ile genel kargo gemisi olduğu ve gemi sayısının 4044 Ekim ayında olduğu, 2020 yılında 14.197 ile genel kargo gemisi ve 3836 ile Ekim ayında, 2021'de 14.713 ile genel kargo gemisi ve 3802 ile Ekim ayında, 2022'de 13.880 ile genel kargo gemisi ve 3655 ile Ekim ayında, 2023 yılında ise 14.073 ile genel kargo gemisi ve 3953 ile Mayıs ayında olduğu görülmektedir. Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin tiplerine göre ilk üç sıralama ise genel kargo gemisi, dökme yük gemisi ve türü belirtilmemiş tankerdir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b).

Tablo 6'da 2019-2023 Yılları Arası Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları verilmiştir. Son beş yıla bakıldığında en fazla geçiş yapan gemi sayısı ve tonaj ile 2023 yılı olmuştur. En düşük gemi sayısı ve tonaj görülen yıl ise 2020'dir.

Yıl	Toplam Gemi	Toplam Gros Ton	300 m'den büyük	250-300 m arası	200-250 m arası	150-200 m arası	100-150 m arası	100 m'den küçük
2019	43.759	872.314.222	317	2.209	4.484	14.465	12.890	9.394
2020	42.036	858.844.972	316	2.259	4.855	13.145	12.631	8.830
2021	43.342	898.473.519	462	2.197	5.196	13.319	13.106	9.062
2022	42.340	871.621.677	530	2.351	4.342	13.091	13.432	8.594
2023	44.892	941.519.970	470	2.753	4.928	13.927	14.241	8.573

Tablo 6. 2019-2023 yılları arası Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları

Tablo 6'da 2019-2023 Yılları Arası Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları, karşılaştırıldığında 2019 yılından 2020 yılına gelindiğinde toplam gemi sayısının % 4 azaldığını, tonajın % 1.5 azaldığı görülmektedir. 2019 ve 2023 yılları karşılaştırıldığında ise gemi sayısının % 3 arttığı, tonajın % 8 arttığı görülmektedir. En fazla geçişin ve tonajın azaldığı yıl ise 2020 yılıdır.

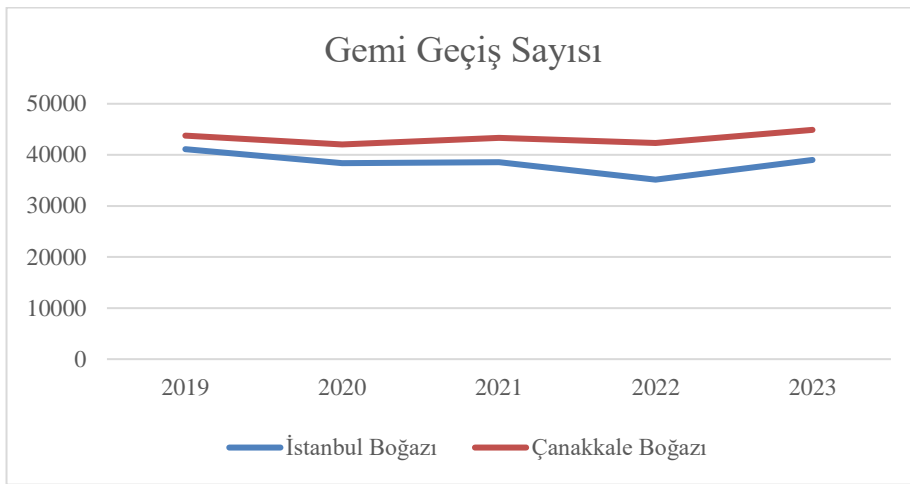
Karşılaştırılan Yıllar	Toplam Gemi	Toplam Gros Ton	300 m'den büyük gemi	250-300 m arası	200-250 m arası	150-200 m arası	100-150 m arası	100 m'den küçük
2019-2020	% 4 azalmış	% 1.5 azalmış	-1	+50	+371	-1320	-259	-564
2020-2021	% 3 artmış	% 5 artmış	+146	-62	+341	+174	+475	+232
2021-2022	% 2 azalmış	% 3 azalmış	+68	+154	+854	-228	+326	-468
2022-2023	% 6 artmış	% 8 artmış	-60	+402	+586	+836	+809	-21
2019-2023	% 3 artmış	% 8 artmış	+153	+544	+444	-538	+1.351	-821

Tablo 7. 2019-2023 yılları arası Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları, karşılaştırması

Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023	Toplam
İstanbul-gemi sayısı	41112	38404	38551	35146	39000	192.213
İstanbul -tonajı	638.892.062	619.758.776	631.920.375	541.444.690	621.638.378	3.053.654.281
Çanakkale-gemi sayısı	43759	42036	43342	42340	44892	216.369
Çanakkale -tonaj	872.314.222	858.844.972	898.473.519	871.621.677	941.519.970	4.442.774.360

Tablo 8. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından 2019-2023 yılları arasında geçen toplam gemi sayısı ve tonajı

İstanbul ve Çanakkale Boğazı değerlendirildiğinde geçiş sayısı ve tonajın daha fazla olduğu yer Çanakkale Boğazı'dır. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından 2019-2023 yılları arasında geçen toplam gemi sayısı 408.582 ve toplam gros ton ise 7.496.428.641'dir.



Şekil 5. 2019-2023 yılları arası boğazlardan geçen toplam gemi sayısı

Şekil 5 incelendiğinde son beş yılda İstanbul Boğazından geçen gemi sayısında 2022 yılında en az, 2019 yılında ise en çok geçişin olduğu görülmektedir. Çanakkale Boğazında ise geçen gemi sayısındaki değişikliğin çok büyük olmadığı görülmektedir.

Sonuç

Deniz yolu taşımacılığı ülkelerin ithalat ve ihracat için kullandıkları en önemli taşımacılık türüdür. Deniz yollarını kısaltabilecek ve rahat güzergahlar oluşturabilecek boğazlar, taşımacılık sektöründe ön plana çıkmaktadır. Ancak dünya sistemini etkilemiş olan ve hala etkilemeye devam eden COVID-19 süreci küresel ekonomiyi bir dönem kesintiye uğratmıştır. Pandeminin etkisi her alanda kendini göstermiştir. Ulaşım ve taşımacılık sektörü de etkilenen alanlardan biri olmuştur. Pandeminin uluslararası ticarete etkisi henüz atlatılamamışken ortaya çıkan Ukrayna-Rusya Savaşı boğazlar üzerinden yapılan taşımacılığı doğrudan etkilemiştir. Devletler enerji ihtiyacından, temel gıda maddelerine ya da hammaddeye kadar farklı ihtiyaçlarını küresel pazardan karşılamaktadır. Türk boğazlarından serbest geçiş hakkının olması gemilerin daha hızlı ve rahat bir şekilde rotalarını takip edip ulaşmak istedikleri yere ulaşmasına imkân vermektedir. Dünyada birçok önemli boğaz vardır. Ancak Asya ve Avrupa kıtasını birleştiren, Afrika kıtasına yakınlığı bulunan, Karadeniz'den tek çıkış yolu olan Türk Boğazları ön plana çıkmaktadır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları özellikle bölge devletleri için önemli geçiş noktalarıdır. Pandemi ilk etapta küresel ticareti azalttıysa da tamamen engellememişti. Çünkü veriler değerlendirildiğinde İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının önemini koruduğu görülmüştür. Ukrayna Savaşı da Türk boğazlarının gerek gıda gerekse enerji kaynaklarının dünya pazarlarına ulaştırılması açısından vazgeçilemez olduğunu ortaya koymuştur.

2019-2023 (2023 Ağustos ayı dahil) yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan 122 farklı ülke ve Çanakkale Boğazı'ndan 136 farklı ülke geçmiştir. Geçen ilk yirmi ülke verilmiş, yıllara göre ülkelerin yüzdelik payı tabloda sunulmuştur. Dünya haritasında gemilerin taşıdıkları ülke bayraklarına göre geçiş sayılarının yoğunlukları verilmiştir. Son beş yıla bakıldığında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısı ve tonajın en fazla olduğu yıl 2019 iken en düşük olduğu yıl ise 2022'dir. Çanakkale Boğazı'na bakıldığında ise geçiş yapan gemi sayısı ve tonajın en fazla 2023 en düşük 2020 yılı olduğu görülmüştür. 2019-2023 yılları arası İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı, boyları karşılaştırılmıştır. İstanbul ve Çanakkale Boğazı değerlendirildiğinde geçiş sayısı ve tonajın daha fazla olduğu yer Çanakkale Boğazı'dır. Geçiş yapan gemilerin tiplerine göre ilk üç sıralaması ise genel kargo gemisi, dökme yük gemisi ve türü belirtilmemiş tankerdir.

Türk boğazlarının eski öneminin kalmadığı yönündeki fikirler, 2019-2023 boğazlardan geçen gemi istatistikleri ile geçersiz kalmaktadır. Boğazların öneminin azaldığı ve pandemide küresel ticaret ve taşımacılığın yapılamadığı yönündeki görüşler, bunun gerekçesi olarak COVID-19 ve sonra da Ukrayna-Rusya Savaşı'nı göstermektedir.

Ukrayna-Rusya arasında başlayan savaş, dünyada büyük yankı uyandırsa da küresel ekonomiyi durduracak kadar etkili sonuçları olmamıştır. Ukrayna tarafında yer alan Avrupa devletleri ve ABD, savaşı önleyebilmek için Rusya'ya yaptırım uygulamıştır. Ancak Rusya bu yaptırımlara rağmen İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen gemi sayısı benzeri geçiş noktalarıyla karşılaştırıldığında ön sıralardadır. Rusya İstanbul Boğazından geçen ülkelerin gemi adedi sıralamasında 3.sıradadır. Yine Çanakkale Boğazından geçen gemi sayıları sıralamasında ise 6.sıradadır. Türk Boğazları, Karadeniz'de kıyısı bulunan Rusya ve diğer ülkelerin dünya pazarlarına ulaşmak için Akdeniz'e açılan kapısıdır ve hâlâ önemli geçiş noktalarıdır.

Hem COVID-19 hem de Ukrayna-Rusya Savaşı boğazlardan geçiş rejimini zannedilen kadar farklı etkilememiştir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

Finansal Destek: Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflicts of interest to declare.

Financial Disclosure: The author declared that this study has received no financial support.

Kaynaklar

- Akten, N. (2003). The Strait of Istanbul (Bosphorus): The seaway separating the continents with its dense shipping traffic, *Turkish J. Marine Sciences*, 9(3), 241:265.
- Akten, N. (2004). Analysis of Shipping Casualties in the Bosphorus. *Journal of Navigation*, 57(3), 345–356.
- Anadolu Ajansı (2022). Rus petrolünün Yunanistan açıklarından Avrupa'ya gizlice sevki denizdeki takiple görüntüledi, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/rus-petrolunun-yunanistan-aciklarindan-avrupaya-gizlice-sevki-denizdeki-takiple-goruntulendi/2693192>, (10.04.2023).
- Başar, E. (2010). Investigation into marine traffic and a risky area in the Turkish straits system: Canakkale strait. *Transport*, 25(1), 5–10.
- BBC News Türkçe (2014). Gemiler neden Panama bandırasını tercih ediyor?, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2014/08/140805_panama, (09.03.2023).
- Boşneagu, R., Nedelcu, A.T. & Scurtu, I.C. (2018). Black Sea – the geopolitical, economic, social and military importance. *Journal of Physics* 1122: 1-15.
- Evers, H. D. & Solvay, G. (2006). The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development, *ZEF Working Paper Series*, No. 17, ss.3-16.
- Fenwick, C. G. (1936). The New Status of the Dardanelles, *The American Journal of International Law*, vol 30, no 4, ss.701-706.
- Ivanov, D. (2021). Exiting the COVID-19 pandemic: after-shock risks and avoidance of disruption tails in supply chains, doi:10.1007/s10479-021-04047-7.
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/file/mevzuat/Montreux%20Bo%C4%9Fazlar%20S%C3%B6zle%C5%9Fmesi.pdf>, (01.08.2023).
- Koday, Z., Koday, S. & Kaymaz, Ç. K. (2017). Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Eylül 2017 21(3): 879-910.
- Qu, X. & Meng, Q. (2012). The economic importance of the Straits of Malacca and Singapore: An extreme-scenario analysis, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol 48, issue 1, ss.258-265.
- Rozakis, C. L. & Stagos, P. N. (1987). *International Straits of the World The Turkish Straits*, (ed) Gerard J. Mangone, Dordrecht/Boston/Lancaster: Martinus Nijhoff Publishers.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2023a). Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti (01.08.2023).
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2023b). Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri>, (05.09.2023).
- Uğurlu, Ö., Erol, S. & Başar, E. (2015). The analysis of life safety and economic loss in marine accidents occurring in the Turkish Straits. *Maritime Policy & Management*, 43(3), 356–370.
- UN, Review of Maritime Transport (2023). *In United Nations Conference on Trade and Development*. Geneva: United Nations.
- UNCTAD, (2021). COVID-19 and Maritime Transport Impact and Responses, Transport and Trade Facilitation series no 15, <https://unctad.org/publication/covid-19-and-maritime-transport-impact-and-responses>, Erişim Tarihi: 09.03.2023.
- UNCTAD, (2022). Industry leaders highlight urgent need to build port resilience, <https://unctad.org/news/industry-leaders-highlight-urgent-need-build-port-resilience>, (09.03.2023).
- Ünlüata, Ü., Oğuz, T., Latif, M.A. & Özsoy, E. (1990). On the Physical Oceanography of the Turkish Straits, In: L. J. Pratt (Ed.) *The Physical Oceanography of Sea Straits*, NATO/ASI Series, Kluwer, Dordrecht, ss.25-60.
- WTO (2023). World Trade Statistical Review 2023, https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtsr_2023_e.pdf, (03.01.2024).