

## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MUKAYESELİ BİR MODEL

Yazar: Oktay ÇETİN\*

### Öz

Dünyada tüm medeniyetler deniz kıyılarında ya da kıyılara yakın bölgelerde kurulmuş ve denizler sayesinde kıtalar arasında taşınmıştır. Günümüzde özellikle ekonomik alanda denizlerin etkinliği çarpıcı şekilde artmış ve dünya ticareti giderek artan oranda denizlere daha fazla bağımlı hale gelmiştir. Dünya ekonomisine yön veren ülkelerin tamamı denizlere kıyısı olan ve denizleri yüzyıllardır etkinlikle kullananlardır. Bugün denizciliğin gemi inşa ve deniz taşımacılığı gibi bazı sektörlerinde sıralamalar yapılmakla birlikte ülkelerin denizcilik potansiyellerinin bir bütün halinde birbirleri ile mukayese edilmesini sağlayan ve yaygın olarak kullanılan bir kıyaslama modeli yoktur. Aynı zamanda bir ülkenin denizcilikteki gelişmişlik düzeyini ortaya koyabilmeyi ve bu sayede denizciliğin bir ülkenin ekonomisine katkısını daha kolay takip edebilmeyi sağlayacak bir model geliştirmenin gerekli olduğu düşünülmüştür. Böyle bir modelin, karar verici konumundaki yöneticilere ve özellikle politikacılara denizciliğin potansiyelini daha kısa sürede ve kolay anlaşılabilir şekilde açıklayabilme olanağını sunabileceği ve böylece Türkiye'nin güvenlik ve ekonomi stratejilerinin yönlendirilmesine ve bu yönde daha sağlıklı kararlar alınabilmesine katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Bilimsel model, denizcilik politikası, denizcilik eğitimi, deniz ekonomisi, denizci ulus.

### *A Comparative Model for the Maritime Sector*

#### **Abstract**

All civilizations around the world have been established on sea coasts or in areas close to coastal regions and have commuted among continents via the seas. Recently, the effectiveness of the seas has risen strikingly, especially in terms of economic aspects, and world trade has become increasingly more dependent on seas. All the countries leading the world economy are the ones that have both had coastal areas and benefited from it effectively for centuries. Today, states are ranked in some maritime business sectors such as ship building and maritime transportation, however, there is not a commonly used scientific model, which compares countries' maritime business potential comprehensively. In the meantime, it is thought that developing a model is needed, where it will reveal the development level in maritime business and thus enable anyone to track its contribution to economy conveniently. Such a model could elucidate the true potential of maritime business in a very short time. Therefore, it is

---

\* Harp Akademileri Komutanlığı, Deniz Harp Akademisi Öğretim Elemanı, Dr. Dz. Kur. Alb.  
E-posta: cdrctin@yahoo.com

*assessed that it could help lead economic and security strategy of Turkey and make well-thought-out decisions.*

*Key Words: Scientific Model, Maritime Policy, Maritime Education, Maritime Economy, Maritime Nation.*

## Giriş

Dünya yüzeyinin % 71'i, bir başka deyişle karaların yaklaşık 2,5 katı denizler ile kaplıdır. Tüm devletleri besleyen ve irtibatı sağlayan en önemli unsur denizdir. 2000'li yılların başlarından itibaren Dünya yüklerinin yaklaşık % 85'i, petrolün ise % 90'ından fazlası deniz yoluyla taşınmaktadır. Dünya ticaret merkezlerinin büyük bir bölümünün sahillerde kurulmuş olduğu, dünya nüfusunun yaklaşık % 75'inin ise sahiller ile sahile yakın bölgelerde yaşadığı bilinmektedir. Denizler, geniş kapasiteli ulaştırma imkânları, sunduğu sayısız besin ve doğal kaynakların yanında alternatif enerji kaynakları ile de insanlığın ortak ve vazgeçilmez hayat alanını ve ekonomik mücadele zeminini oluşturmaktadır. Denizciliğin bu büyük önemi tarihte özellikle 15'inci yüzyılda iyice belirginleşmiştir. 15'inci yüzyılda keşiflerle birlikte denizler üzerinden kolonileşme süreci başlamış, kolonileştirilen bölgeler sınırsız bir şekilde sömürülmüş ve ucuz insan gücü ile hammadde, denizleri kullanan devletlerin anavatanlarına getirilmişti. Bu süreçte denizleri kullanan Avrupalı sömürgeci devletlerin ekonomilerinin dünyadaki diğer devletlere nazaran çok daha fazla geliştiği açık bir şekilde ortaya çıkmıştı.

16'ncı yüzyılda ve sonrasında Batı Avrupa devletleri, denizdeki güçleri sayesinde ticaret şirketlerini koruyarak ekonomik enerjilerini yoğunlaştırmaya ve ticari etkinliklerini artırmaya başlamışlardı. 17'nci yüzyıla gelindiğinde Avrupa'nın ticaret merkezleri, dolayısıyla da güç merkezleri okyanuslardaki keşiflerin sonucunda Akdeniz'den Atlantik'e, Orta ve Güney Avrupa'dan Batılı denizci devletlere kaymıştı. Batı Avrupa'daki denizci devletler, Güney ve Güneydoğu Asya ile Orta Amerika'daki tropik ülkeleri sömürgeleştirip önceden hiç bilinmeyen ya da Avrupa'da yetişmeyen ürünler yetiştirmişlerdi. Bu devletler, ekonomilerindeki gelişmeler ve Amerika'dan gelen altın sayesinde, dünya ticaretine hâkim olmaya başlamışlardı. Görüldüğü gibi

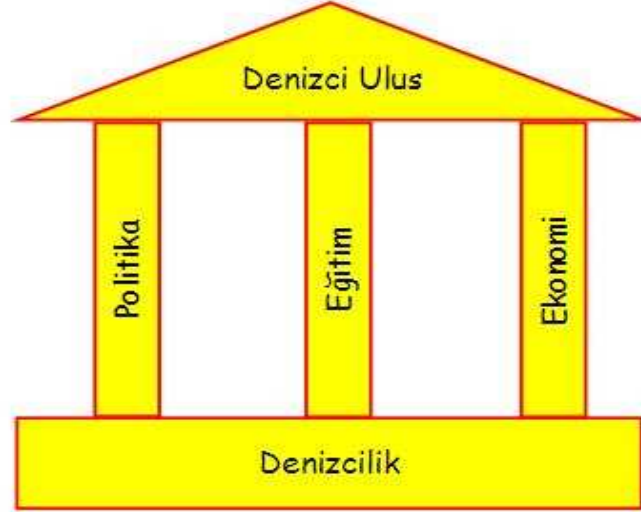
kolonileşmenin başladığı 15'inci yüzyıldan itibaren dünya denizciliğinde söz sahibi olan ve bu durumlarını asırlar boyunca devam ettirebilen Batı Avrupa devletleri büyük bir ekonomik refaha ulaşmışlardır. Bugün de dünya denizciliğinde söz sahibi olan bu ülkeler zenginliklerini devam ettirmektedirler.

### **“Mavi vatan” denizler ve denizciliğin ülke ekonomisine katkısının ölçülmesi ihtiyacı**

Bir Türk atasözü: “göz odur ki, dağın arkasını göre, akıl odur ki, başa geleceği bile.” şeklindedir. Bu evrensel anlatıma göre lider, gözü, dağın arkasını gören, akli, başa geleceği bilendir (Özdemir, 2008). Bu atasözünü denizciliğe uyarlırsak; “göz odur ki, ufkun ötesini göre, akıl odur ki, başa geleceği bile.” şeklinde değiştirebiliriz. Denizcilik alanında ufkun ötesini görebilecek liderlere ihtiyaç büyüktür. Yeryüzünde denizciliğin büyük önemini kavramış ve ülkesini bu alanda ileri taşımış lider sayısı maalesef fazla değildir. Denizciliğe hak ettiği değer ve önemin İngiltere ve Japonya gibi sadece coğrafi zorunluluğa tabi olan ülkeler tarafından verildiğini düşünmek kabul edilebilir bir husus değildir. Denizciliğin denize kıyısı olsun veya olmasın tüm dünya ülkelerinin ilgi alanında tutulmasını sağlamak sadece liderlerin değil, bu sektörde hizmet veren ve alan herkesin görevi olmalıdır. Bu çerçevede, denizcilik sektöründe yer alan tüm endüstrilerin insanlar tarafından tanınması ve bilinmesinin sağlanması önem arz etmektedir. Türkiye açısından bakıldığında ülkeyi çevreleyen denizlerin de vatanın bir parçası olduğu gerçeğini fark etmek ve halka benimsetmek devletin görevi olmalıdır. Denizlerimiz aslında “Mavi Vatan”dır.

Günümüzde ülkelerin denizcilik potansiyellerini ve birbirleri ile mukayese edilmelerini sağlayan, özellikle deniz taşımacılığı ve gemi inşa alanlarında dünya ülkelerinin durumunu yansıtan ve her yıl yayınlanan sıralamalar ve grafikler mevcuttur. Ancak, bu tipteki örnek uygulamaların mevcudiyetine rağmen, bir durum belirleme ve/veya kıyaslama modeli henüz yaygın olarak kullanımda değildir. Özellikle denizciliği bir bütün olarak ele alan bir modele ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir. Denizciliğin bazı dallarını gündeme almak ve ülkeleri buna göre kıyaslamak yerine komple değerlendirme yapmanın daha uygun olacağı düşünülmektedir. Bu sayede denizciliğin bir ülkenin ekonomisine katkısının daha kolay belirlenmesi ve takip

edilmesinde de kolaylık sağlanmış olacaktır. Bu maksatla oluşturulacak bir model; denizcilik politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi ana unsurları üzerine oluşturulabilecektir (Şekil - 1). Denizciliği sadece ekonomik anlamda yüksek kazanç sağlayan belli başlı alt sektörlerden birkaçı ile değerlendirmek doğru sonuçlar vermeyebilir. Sadece deniz taşımacılığına yönelik bir sıralamayı temel kabul ederek ülkelerin denizciliğini değerlendirebilmek ve doğru olarak sıralama yapabilmek mümkün değildir. Öyle olsaydı, taşımacılıkta dünyada ilk iki sırada yer alan Panama ve Liberya'nın dünyanın en denizci ülkeleri olmaları gerekirdi.



**Şekil 1. Denizciliğin dayandığı temeller**

Bu çalışmada, bir durum belirleme ve/veya kıyaslama modeli oluşturmak üzere ilk adımlar atılmıştır. Denizciliği bir bütün olarak değerlendirmek üzere geliştirilecek bir modelde çok kıstaslı karar verme tekniklerini kullanmak mümkündür. Çok kıstaslı karar verme teknikleri birden çok ve birbiriyle çelişen kıstasların (hedeflerin) olduğu durumlarda, tüm kıstasları göz önüne alarak alternatifleri sıralama, gruplama veya önceliklendirmeye yarayan analitik tekniklerdir (Roy, 1996). Bu tür bir tekniğin kullanılması suretiyle, ülkelerin denizci ulus hedefine ulaşma seviyeleri karşılaştırılabilir ve bu hedefe ulaşmaya etki eden kıstasların etki derecelerine göre farklı ağırlıklarla probleme etki etmesi sağlanabilir. Bu tür modeller yardımıyla, amaca ulaşmada en

ağırlıklı olan kıstaslar ile daha az ağırlıklı olanların ayrılabilmesi suretiyle doğru stratejilere yoğunlaşma suretiyle hedefe hızlı bir şekilde yaklaşmak mümkün olabilecektir. Çok kıstaslı karar verme için kullanılacak birçok teknik bulunmakla birlikte bu çalışmada amacımıza uygun olarak “Fayda Teorisi Yöntemleri”nden biri olan AHP (Analytic Hierarchy Process) (Saaty, 1996) tekniği benzeri bir model kullanılmıştır.

Bir ülkenin denizcilikteki gelişmişlik düzeyini ortaya koyabilmek ve ülkeleri bu alanda karşılaştırmak üzere yapılan model geliştirme çalışmasında yukarıda bahse konu yöntemlerden faydalanılmıştır. Bu kapsamda öncelikle, durum belirleme ve karşılaştırmaya imkân sağlayacak ana kıstaslar belirlenmiştir. Denizciliği bir bütün olarak ele aldığımızda ilk akla gelen kıstas denizcilik politikasıdır. Eğitimsiz hiçbir olgu düşünülmemeyeceği için denizcilik eğitiminin de incelenmesi şarttır. Üçüncü önemli kıstas ise deniz ekonomisidir. Müteakip bölümlerde belirlenen bu ana kıstaslar incelenerek her bir ana kıstasın alt kıstasları belirlenmiştir.

Oluşturulan modelde, ülkelerin denizcilik düzeyini ortaya koymak üzere, belirlenen kıstaslara göre ülkeler hakkında tecrübe ve uzmanlığa dayalı bir değerlendirme yapılmıştır. Ancak, sayısal verilerden ve istatistiklerden yararlanılarak ayrıntılı analizlerin yapılmasını müteakip mutlak değerlere dayanan değerlendirmeler yapmak da mümkün olabilecektir. Değerlendirme için kullanılan ölçeklendirme, “Analytic Hierarchy Process” yönteminde kullanılan ölçeklendirmeye benzer şekilde Tablo 1’deki haliyle oluşturulmuştur.

**Tablo 1. Bilimsel model değerlendirme ölçeği**

Sayısal Değer	Anlamı
0	Bu kıstas altında bir faaliyet yoktur.
2	Bu kıstastaki faaliyetler ÇOK ZAYIF seviyededir.
4	Bu kıstastaki faaliyetler ZAYIF (Yetersiz) seviyededir.
6	Bu kıstastaki faaliyetler VASAT seviyededir.
8	Bu kıstastaki faaliyetler İYİ seviyededir.
10	Bu kıstastaki faaliyetler ÇOK İYİ seviyededir.
NOT	1, 3, 5, 7 ve 9 ölçekleri ara değerler olarak kullanılacaktır.

***Denizcilik Politikası***

Denizcilik politikasının oluşturulmasında ilk etken devlet politikalarıdır. Yüzyıllar öncesinde belirlenerek uygulanmış olması gereken devletin temel denizcilik politikasının ülkeyi yöneten hükümetler aracılığıyla devam ettirilmesi, hızlı karar almayı sağlayacak şekilde kurumlar arasında sıkı bir işbirliği ve koordinasyonun mevcudiyeti ve denizciliğin halk tarafından benimsenmesiyle ortaya çıkan kamuoyu desteği sayesinde denizcilik politikasının başarılı bir şekilde uygulanması sağlanabilecektir.

Bir ülkede denizciliğin yerleşebilmesi ve gelişebilmesi için en önemli koşul o ülkede deniz politikasının sağlam temeller üzerine oturtulmasıdır. Her şeyden önce devletlerin denizcilik politikalarının ve stratejilerinin açıkça ortaya konulmuş olması ve bunların hükümetler tarafından da sürekli olarak uygulanması şarttır. Buradaki "süreklilik" terimi vazgeçilmez bir koşul olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkenin denizcilik stratejisi bir kez belirlendikten sonra istisnasız tüm hükümetler tarafından bu stratejiye uygun denizcilik politikaları geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Bu duruma en iyi örnek İngiltere'dir. İngiltere Kraliçesi I. Elizabeth'in (1533-1603); "*Ey Amiraller! İngiltere*

*savaşa girdiği zaman, öyle bir deniz savaşı yapacaksınız ki, neticede ne düşman, ne dost, ne de tarafsız bir millet, deniz ticaret ve kuvvetinde İngiltere'den daha kuvvetli hale gelmeyecektir.*" (Tarakçı, 2005) ifadesi ile vasiyet olarak bıraktığı denizciliğe yönelik bu emir temel bir denizcilik stratejisidir. Bu vasiyette deniz gücünden daha öncelikli olarak deniz ticaretinin önemi vurgulanmış ve oluşturulacak deniz kuvvetinin deniz ticaretini koruyacak ve devamlılığını sağlayacak nitelikte olması gerektiği satır aralarında gizlenmiştir. İngiltere hükümetleri denizciliğin ticari yönüne önem veren bu ana denizcilik stratejisi paralelinde tarih boyunca denizcilik politikaları üretip uygulayarak denizlerde elde ettikleri askeri ve ekonomik gücün sürekliliğini sağlamışlardır. İngiltere, aslında bu sayede temel güvenlik stratejisini de denizciliğe dayandırmıştır. Osmanlı Devleti ise belli dönemlerde denizlerde hâkim askeri güç olmayı başarmasına rağmen deniz ticareti boyutunu ihmal ettiğinden sürekliliği sağlayamamıştır. Osmanlı Devletinin çökme nedenlerinden biri de padişahın ve yönetimde aktif rol alan devlet adamlarının denizlerden gelecek gelire ihtiyaç duymadıklarına inanmaları olmuştur. Fethedilen yerlerden alınan vergi gelirlerinin yeterli olduğu düşüncesiyle deniz ticaretinin getireceği ekonomik refah göz ardı edilmiş ve deniz ticareti Müslüman olmayan tebaanın eline bırakılmış, zamanla baş gösteren bağımsızlık ayaklanmaları süresince bu büyük ekonomik güç, Devletin aleyhine kullanılarak çöküş sürecinin hızlanmasına neden olmuştur.

"Denizci ülke, denizci ulus" sloganıyla uyumlu bir denizcilik karakteri kazanabilmek için vazgeçilmez ikinci adım; temelleri atılan denizci devlet stratejilerinin yukarıda İngiltere örneğinde de belirtildiği gibi hükümet politikaları ile desteklenmesi ve bu hususun "süreklilik" niteliğine sahip olmasıdır. Bundan sonraki aşama ise ülkede mevcut denizcilik kurumları arasında sürekli ve düzenli işleyen bir kurumsal işbirliği ve koordinasyon mekanizmasının tesis edilmesidir. Ancak bu sayede denizciliğin geliştirilmesi ve mevcut uygulamalardaki aksaklıkların önüne geçilmesi maksadıyla hızlı bir karar alma ve uygulama çarkı işletilebilir. Burada dikkat edilmesi gereken husus koordinasyon sağlanmasına rağmen karar alma süreci arzu edilen çabuklukta gerçekleşmediği takdirde mevcut denizcilik idari yapısının sorgulanması ve gerekirse yapısal düzenlemelere gidilmesi yönünde

karar alınması zorunluluğunun da kabul edilmesidir. Yapısal işleyişin çabuklaştırılmasının sağlanması uygun hükümet politikalarının zamanında uygulanmasıyla mümkün olabilir. Örneğin bir ülkede denizcilik alanında yatırım yapmak için girişimde bulunan bir müteşebbis, müracaatı ile ilgili işlemleri tek elden ve sadece tek devlet kuruluşu ile muhatap olarak yürüterek kısa sürede (en geç iki ay içinde) faaliyete geçmek için gerekli izinleri alabilmek yerine her biri farklı Bakanlıkların izin yetkilerinde olan birçok devlet kuruluşuna müracaat etmek ve birinden gerekli izni almadan diğer Bakanlıktaki işlemlere başlayamayacak durumda bırakılıyorsa bir süre sonra yatırım isteği ve mücadele azmi kırılır. İşte bu durumun önüne geçmenin yolu denizcilikle ilgili devlet kurum ve kuruluşları arasında sürekli bir koordinasyon ve kurumsal işbirliğinin tesis edilerek; aksaklıkların tespit edilmesi halinde hükümet tarafından gerekli önlemlerin alınmasının ve gerekirse yapısal değişikliklere gidilmesinin sağlanmasıdır. Bunun faydalarından biri de devletin denizcilikten elde ettiği gelirin tek başlık altında gruplandırılmasının mümkün olmasıdır. Türkiye’de özellikle denizcilikle ilgili sektörlerin farklı Bakanlıklara dağılmış olması nedeniyle devletin denizcilikten elde ettiği toplam yıllık geliri tespit etmek dahi zor bir iş haline gelmiştir.

Bir ülkede deniz politikasının doğru tesis edilmesi ve uygulanmasında son adım geri besleme yapılmasıdır. Bu amaçla uygulanabilecek yöntemlerden biri de anket uygulanmasıdır. Hükümetin uyguladığı denizcilik politikalarının uygunluğunun test edilmesine yönelik olarak bağımsız araştırma kuruluşlarına yaptırılacak anketler sayesinde hem halkın denizciliğe ilgisi artırılmış, hem de hükümetin denizcilik politikalarına kamuoyu desteği sağlanmış olur. Anketlerden elde edilecek sonuçların düzenli olarak yayınlanması sayesinde denizcilik gündemde tutulabilecek ve halkın denizciliğe ilgisinin de canlı tutulmasına katkıda bulunulabilecektir. Elbette ki kamuoyu desteğinin sağlanmasında tek başına anketlerin belirleyici bir etkisi olamaz. Kamuoyunda denizcilik bilincinin oluşturulması, denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması ile ilgili faaliyetlerin planlı ve programlı biçimde sürdürülmesi sağlanmalıdır. Bu konuda daima hatırdan tutulması gereken husus; topluma öncelikle deniz ve denizcilik sevgisinin aşılmasının bir zorunluluk olduğunu



kabul etmek, daha sonra da özellikle 6-10 yaş gurubundaki çocuklar başta olmak üzere hedef kitle olan genç nüfusu denizci olarak yetiştirmeye yönelik denizcilik politikaları belirleyerek uygulamaktır.

### *Denizcilik Eğitimi*

Denizcilik eğitimi açısından bakıldığında dikkate alınması gereken alt kıstaslar akademik ve operasyonel eğitimler, denizcilik eğitiminde Araştırma ve Geliştirme (AR-GE), eğitimde kurumlar arası koordinasyon ve akreditasyon kurumlarının mevcudiyetidir. Söz konusu alt kıstaslardan birinin dahi olmayışı veya yetersiz olması denizcilik eğitimini bir bütün olarak olumsuz yönde etkileyebilmekte ve çağın gereklerinin yerine getirilmesinde geri kalınmasına neden olabilmektedir.

Eğitim insan yaşamı için vazgeçilmez temel bir unsurdur. İnsanoğlu doğumundan itibaren sürekli olarak eğitilir. Bu eğitim farklı alanlarda olabilir. Uzmanlaşmaya ihtiyaç gösteren denizcilik eğitimi zor ve pahalı bir eğitim sürecidir. Denizcilikte eğitimsizlik nedeniyle denizlerde meydana gelen kazaların maliyeti oldukça yüksektir. Denizlerdeki kaza ve aksaklıklar incelendiğinde olumsuzlukların neredeyse tamamının çalışanların eğitim eksiklikleri ve yetersizliklerinden kaynaklandığı görülmüştür. Bu nedenle denizcilik sektörünün kurumsallaştırılmış, standartlaştırılmış, uluslararası alanda kabul gören, denetlenebilen ve değerlendirilebilen bir denizcilik eğitimine ihtiyaç duyduğu gerçeği kabul edilmiştir. Dünyada denizcilikte gelişmiş tüm ülkeler, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO)'nün sözleşmeleri, protokolleri ve belirlediği yüksek eğitim standartlarına ulaşmak amacıyla gerekli önlemleri almışlar, gemilerini modern araç ve sistemlerle donatmışlar ve gemi personelinin hem denizde, hem de karada hizmet için geliştirilmiş eğitim programlarına göre yetiştirmişlerdir. Denizcilik sektörü, ticari açıdan olduğu kadar, eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Denizcilik eğitimi 1978'den itibaren "standart gemi adamı" yetiştirmek üzere planlanmıştır. Gemide çalışacak her seviyedeki gemi adamı, milliyeti ne olursa olsun, dünyanın her yerinde STCW 78/95 sözleşmesi koşulları çerçevesinde eğitim görmek zorundadır. Böylesine temel kurallara ve zorunluluklara tabi tutulan denizcilik eğitiminin; akademik eğitimler, operasyonel eğitimler,

denizcilik eğitimi alanında Araştırma - Geliştirme faaliyetleri, denizcilik eğitiminde kurumlar arası koordinasyon (Kamu ve özel sektör) ve Akreditasyon (mesleki yeterliliği belirleme) Kuruluşları ana başlıklar altında incelenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bu ana başlıkların birleştirilmesi veya değiştirilmesi ya da ilave başlıklar konulması mümkündür. Burada amaç denizcilik eğitiminin değerlendirilebileceği ve ölçülebileceği temel alt başlıkları belirlemektir.

Bilindiği gibi denizcilik alanında hemen her ülkede akademik eğitim verilmektedir. Eğitim kurumlarının sayısı ve çeşitliliği önemli bir ölçüttür. Eğitim ve öğretim ile ilgili programların belirlenmesi, eğitim ve öğretim yapacak kuruluşların belirlenmesi ve denetlenmesi önem arz etmektedir. Bir ülkede denizcilik eğitim ve öğretimi genel olarak; Üniversitelere bağlı Denizcilik Fakülteleri veya Denizcilik bölümleri, Üniversitelere bağlı Denizcilik Meslek Yüksel Okulları, Denizcilik Meslek Liseleri, STCW kursları vermekle yetkilendirilmiş özel eğitim kuruluşları ve firmalar tarafından yürütülmektedir.

Elbette söz konusu genellemenin dışında kalabilecek eğitim ve öğretim faaliyetleri çeşitli ülkeler tarafından uygulanmaktadır. Burada amaç ölçülebilen ve değerlendirme yapılabilen bir "Akademik Denizcilik Eğitim ve Öğretim Sistemi"nin varlığından söz edebilmektir. Ayrıca, günümüzde eğitim sistemi, her meslek için gerekli eğitim ve staj programlarını belirleyen, eğitimi fiilen icra eden ve eğitimle mesleki yeterliliği akredite eden kuruluşların ayrı olmasını gerektirmektedir. Bu çerçevede, bir ülkedeki denizcilik eğitim ve öğretiminin uluslararası arenada kabul edilebilmesi için mutlak surette "Eğitim Akreditasyonu" ve "Mesleki Yeterlilik Akreditasyonu"na ihtiyaç vardır. Bu nedenle söz konusu akademik eğitim ve öğretim sisteminin; sistemli bir şekilde, uluslararası camia tarafından tanınan, saygın "Eğitim Akreditasyon Kuruluşları" tarafından denetlenmesi bir zorunluluk olarak kabul edilmelidir. Bu maksatla ülkede bir akreditasyon kuruluşuna sahip olmak amaçlanmalı, bu yapılamıyorsa uluslararası akreditasyon kuruluşlarının denetlemelerine tabi olmak esas alınmalıdır (Demirel, 2008).

Denizcilik mesleğinin uluslararası niteliği göz önüne alındığında mükemmel denizcilik İngilizcesine sahip personel yetiştirme zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda, teorik derslerin yanı

sıra eğitimin, çalışma ortamının benzeri bir ortamda pekiştirilmesi gereklidir. Bu maksatla tesis edilen benzetim (simülasyon) dershaneleri denizcilik eğitimi için vazgeçilmez bir unsurdur. Operasyonel eğitimlere ağırlık vermeyen bir denizcilik eğitim sistemi çağın gerisinde kalmış demektir.

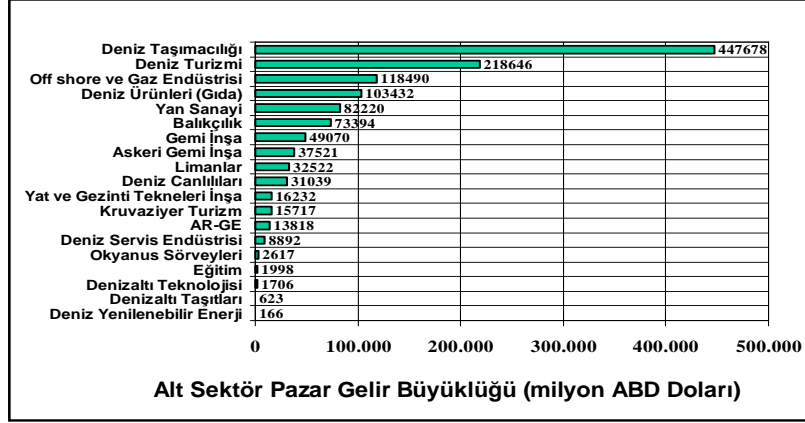
Bir ülkede denizciliğin ilerlemesi ve ivme kazanması için denizciliğin her alanında araştırma ve geliştirme faaliyetlerine önem verilmesi ve kaynak ayrılması zorunludur. Denizcilik eğitimindeki kalitenin artırılması ve gelişmiş denizci ülkelerle rekabet açısından eğitim alanında araştırma ve geliştirme faaliyetlerine ağırlık verilmektedir. Bilindiği gibi Japonya tarıma uygun olmayan arazi yapısı nedeniyle yüzyıllardır denizle iç içe yaşayan bir ülkedir. Denizcilik eğitiminde de dünyada söz sahibi ülkeler arasındadır. Japonya'daki denizcilik eğitim kurumlarının araştırma ve geliştirme faaliyetlerine verdikleri önem sayesinde Japon denizciliği özellikle ekonomik alanda saygın bir konumdadır.

Denizcilik eğitiminde göz ardı edilemeyecek hususlardan biri de kurumlar arası koordinasyondur. Farklı kurumların faaliyet alanlarına giren konularda, özellikle devlet kurumları arasında, bazen yetki karmaşası veya gayretlerin israfı gibi olumsuz durumlarla karşılaşılabilir. Söz konusu olumsuzlukların aşılabilmesi için planlı, düzenli ve sürekli bir eğitim koordinasyonuna ihtiyaç vardır.

#### *Deniz Ekonomisi*

Bugüne kadar incelenen yerli ve yabancı kaynaklarda deniz ekonomisi alanında yer alan denizcilik endüstrilerine ait üzerinde anlaşmaya varılmış bir sıralamayı içeren listeye rastlanılmamıştır. Ancak, elde edilen kazançlara göre dünyadaki denizcilik endüstrilerinin sıralamalarına farklı kaynaklarda yer verilmiştir. Bu konudaki örneklerden biri Douglas-Westwood tarafından 2005 yılında yayımlanan tablodur. (Tablo 2)

Tablo 2. Dünya deniz endüstrileri (Douglas-Westwood 2005)



Görüldüğü gibi söz konusu tabloda yer alan deniz endüstrilerinin bir kısmı gerek pazardaki payının çok küçük olması, gerekse kamuoyu tarafından fazla bilinen sektörler olmamaları nedenleriyle ihmal edilebilir. Listede yer alan deniz endüstrilerinin özellikle hatırdan tutulabilmeyi sağlayacak şekilde sayılarının azaltılması ve gruplandırılmalarının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bu mantıktan hareketle, dünya deniz endüstrileri aşağıdaki on başlık altında listelenebilir.

- \* Deniz taşımacılığı
- \* Deniz turizmi (krvaziyer, marınacılık, yatçılık)
- \* Denizde doğal kaynak işletmeciliği (doğalgaz, petrol, maden ve denizlerdeki yenilenebilir enerji kaynakları)
- \* Balıkçılık (deniz avcılığı ve deniz ürünleri (gıda))
- \* Gemi inşa ve tersanecilik (askeri gemilerden tankerlere ve yatlara kadar gemi inşası)
- \* Denizcilik ürünleri yan sanayi
- \* Limanlar ve liman işletmeciliği
- \* Denizcilik endüstrisinde Araştırma-Geliştirme
- \* Amatör denizcilik
- \* Denizcilik eğitimi ve su sporları

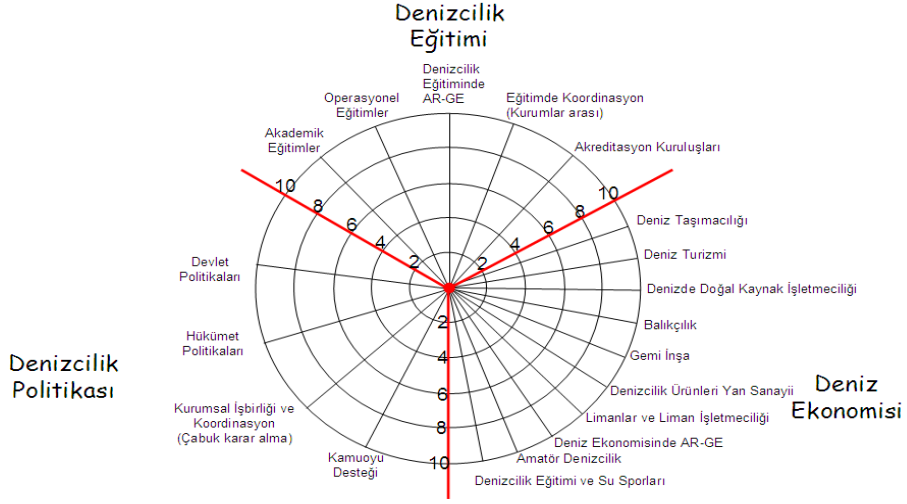
Deniz ekonomisinin alt ölçütleri olarak kabul edilen bu sıralama sektörlerin ekonomideki tahmini paylarına göre en fazla kazandırandan en aza doğru olacak şekilde Douglas-Westwood'un Tablo-2'de yer alan "Dünya Deniz Endüstrileri" grafiğinden yararlanılarak hazırlanmıştır. Bu listede yer alan başlıkların gelişen teknolojiye, ihtiyaçlara ve güncel eğilimlere bağlı olarak genişletilmesi veya daraltılması mümkün olmakla birlikte uluslararası kabul gören bir liste hazırlanarak yayımlanmasının dünyada denizciliğin bir bütün olarak ele alınabilmesi açısından faydalı olacağı açık bir gerçektir.

Deniz ekonomisine hayat veren endüstriler arasında biri diğerlerinden ayrılmaktadır. Bu başlık amatör denizciliktir. Bir ülkede halka denizciliğin sevdirebilmesi için zorunlu olan faktörlerden biri de amatör denizciliğin teşvik edilmesidir. Özellikle 6-10 yaş grubundaki çocuklara denizciliğin sevdirelmesi için temel denizcilik eğitimlerinin benimsetilerek ve sevdirelerek verilmesi gereklidir. Unutulmamalıdır ki çocukken denizi seven bir insan bir daha bu sempatisini ve sevgisini kaybetmez. Yetişkin bir insana denizcilik bilinci kazandırabilmek çok daha zor ve masraflı bir iştir.

#### *Türk Denizciliğinin Mukayeseli Bir Model ile Değerlendirilmesi*

Bir ülkede denizciliğin doğru olarak değerlendirilmesi için doğruluğu kanıtlanan sayısal ve istatistikî verilerden faydalanmak gereklidir. Bu çalışmanın amacı daha sonraki bilimsel çalışmalara bir referans teşkil edebileceği umuduyla uzman görüşüne dayanarak bir model ortaya koymaktır. Modelin benimsenmesi halinde bundan sonra yapılacak akademik çalışmalarda gerçek bilgilere dayanılarak ayrı tez konuları halinde yüksek lisans ve doktora öğrencilerine görev verilebilecektir.

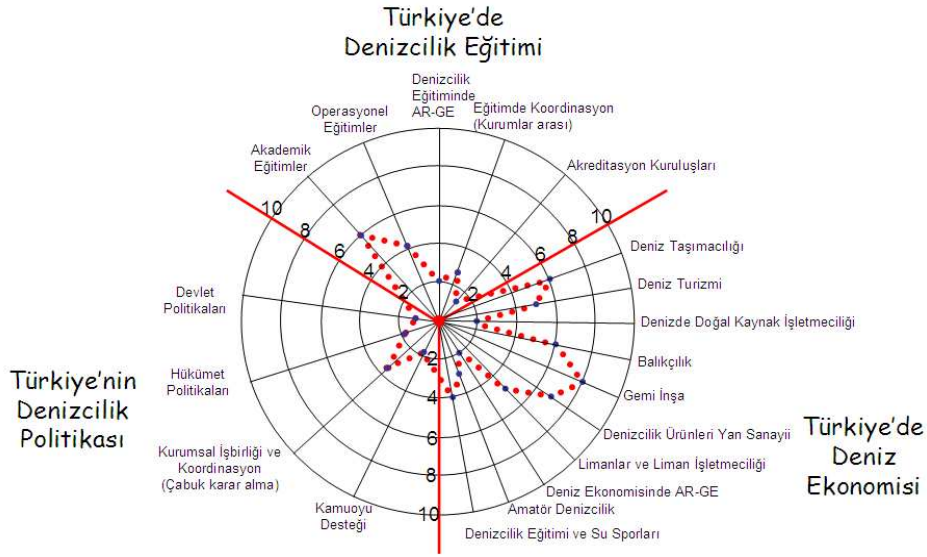
Deniz politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi ile ilgili olarak açıklanan hususları içeren ve bir ülkede denizciliğin değerlendirilmesi için bilimsel bir temel oluşturmak üzere hazırlanan model Şekil 2'dedir.



Şekil 2. Denizciliğin değerlendirilmesi için bilimsel bir model

Türkiye’de denizciliğin oluşturulan örnek model üzerinden değerlendirilmesi şekil-3’de gösterilmiştir. Söz konusu modeldeki sayısal veriler için tahmini değerler kullanılmış, tecrübe ve uzmanlığa dayalı bir değerlendirme yapılmıştır. Teknik olarak modelin benimsenmesini kolaylaştırması açısından bakıldığında kullanılan tüm sayısal verilerin, yayınlanmış resmi kaynaklardan ve/veya uluslararası saygınlığı bilinen araştırma kuruluşlarının hazırladığı raporlardan alınması daha uygun bir yöntemdir. Bu maksatla modelde özellikle deniz ekonomisi alanında kullanılacak kesin değerlere ulaşabilmek için Denizcilik Müsteşarlığına müracaatta bulunulmuş, ancak, bu değerlerin tamamının henüz kendileri tarafından da bilinmediği ve denizciliğin sektör bazında Türk ekonomisine katkısının tespit edilmesi amacıyla akademisyen ve uzmanlardan bir çalışma grubu oluşturulduğu öğrenilmiştir. Çalışma grubunun faaliyetlerini tamamlamasını müteakip ortaya konulacak sayısal değerler modelde ve diğer birçok alanda kullanılacaktır. Türkiye’de sadece deniz taşımacılığı, gemi inşa ve balıkçılık olarak algılanan denizcilik sektörünün tüm alt sektörleriyle bir bütün olarak ülke ekonomisine sağladığı katkının belirlenmesi halinde yayınlanacak kesin ekonomik veriler sayesinde modelimizdeki sayısal verilerin de güncellenmesi mümkün olacak ve böylece modelin sağlayacağı bilgi daha kesin ve güvenilir olacaktır. Türkiye’de denizciliğin değerlendirilmesi için

bilimsel bir temel oluşturmak üzere hazırlanan model benimsenmesi halinde denizcilik dışındaki diğer sektörlerle de uygulanabilecektir (Çetin, 2009).



**Şekil 3. Türk denizciliğinin model kullanılarak değerlendirilmesi**

Şekilden de görülebileceği gibi denizcilik alanında Türkiye'de gemi inşa, denizcilik ürünleri yan sanayi ve akademik eğitimler nispeten olumlu bir düzeyde olmasına rağmen devlet politikaları, hükümet politikaları, kamuoyu desteği ve akreditasyon kuruluşları çok zayıf; limancılık, denizde doğal kaynak işletmeciliği, deniz ekonomisinde ve eğitiminde AR-GE, amatör denizcilik, operasyonel eğitimler, eğitimde kurumlar arası koordinasyon ve denizcilik politikası oluşturma hususunda kurumsal işbirliği ve koordinasyon zayıf (yetersiz), diğer sektörler ise vasat seviyededir. *Deniz ekonomisinde en çok kazanç sağlayan sektörler arasında ilk sıralarda yer alan deniz taşımacılığı, deniz turizmi ve balıkçılığın vasat seviyelerde olmasının yanı sıra Türkiye'de önemi yeni kavranmakta olan denizde doğal kaynak işletmeciliğindeki yetersiz durum göz önüne alındığında Türkiye'nin deniz ekonomisinde doğru sektörel analiz yapamadığı ve ekonomisine ciddi gelir artışı sağlayabilecek ağırlıklı denizcilik sektörlerine gereken önemi vermediği sonucuna ulaşılabilir.* Bu sonuçtan hareketle "doğru devlet ve hükümet politikalarının belirlenerek

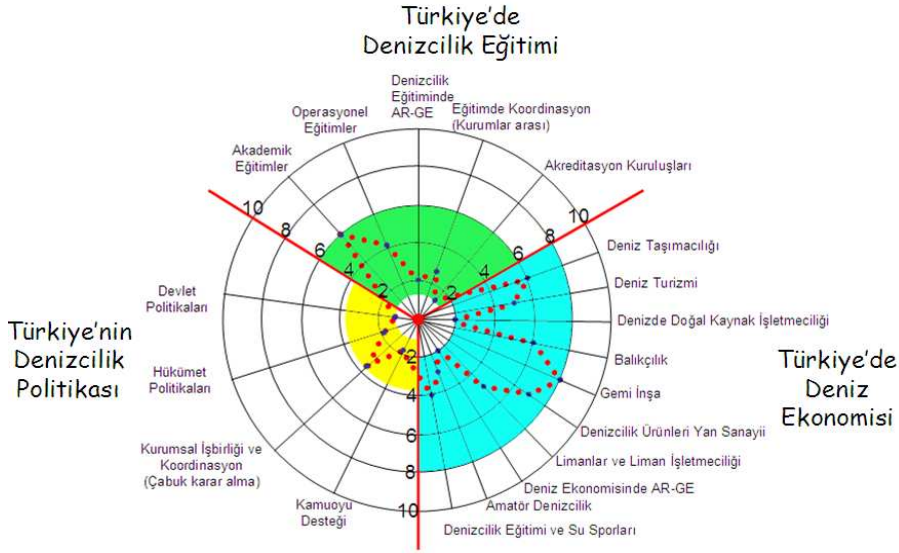
uygulanmadığı" şeklinde bir yorum da yapılabilir. Denizcilik politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi birbirlerini etkileyen kavramlar olmasına rağmen özellikle içerikleri ve alt kıstasları yönünden birbirlerinden ayrılmaktadırlar.

Geliştirilen bu model kullanılarak denizcilikle ilgili temel kavramların birbirlerini nasıl etkilediklerini açıklayabilme olanağının yanı sıra denizciliğin her boyutunun tek şekil üzerinde incelenebilmesi ve hangi sektörlerde ne durumda bulunduğu kolaylıkla anlaşılabilmesi avantajlarının elde edilebileceği değerlendirilmektedir. Modelde yer alan her bir alt başlığın dünyadaki rekabet ortamı paralelinde düşünülerek söz konusu modele yansıtılması halinde daha gerçekçi değerlendirmeler yapılabilecektir.

Model üzerinde Türkiye'nin deniz politikası, Türkiye'de denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi başlıklarının kendi sahalarında ayrı ayrı düşünülmesi ve değerlendirilmesi özellikle diğer ülkelerle kıyaslama yapılırken fayda sağlayacaktır. Bu modelde ideal olan şekil, ana sektörler olarak belirlenen "denizcilik politikası", "denizcilik eğitimi" ve "deniz ekonomisi"nin sayısal değerleri arasında fazla bir fark olmamasının yanı sıra aynı sektör içindeki alt kıstaslar arasında da en fazla 1 birimlik bir fark olması ve tüm değerlerin "çok iyi" seviyesi olarak belirlenen 9 ve 10 daireleri arasında yer almasıdır. Şekil-4 incelendiğinde Türkiye'de denizcilik eğitimi başlığı altında yer alan akademik eğitimler, operasyonel eğitimler, denizcilikte AR-GE, eğitimde koordinasyon ve akreditasyon kuruluşları alt başlıklarının matematiksel değerlerinin model üzerindeki izdüşümünde alt ve üst değerler birleştirilerek 1 ve 6 daireleri arasında 5 birimlik bir farklılık izlenebilmektedir. Modelin bu noktada bize sağlayacağı yorum şudur: % 10 ile % 60 arasında değişen değerlere bakılarak Türkiye'de denizcilik eğitiminin vasata yakın seviyede olduğu ve kendi içindeki % 50'lik değişim dikkate alındığında yüksek sapmalar nedeniyle Türkiye'de denizcilik eğitiminde bir bütünlük olmadığı ifade edilebilir. Aynı mantıktan hareketle denizcilikte devlet politikaları, hükümet politikaları, kurumsal işbirliği ve koordinasyon ve kamuoyu desteğinin zayıf olarak kabul edilen 1 ve 3,8 birimleri arasında değişim gösterdiği, şekilde üst limitin 10 birim olduğu göz önünde bulundurulduğunda söz konusu değerlerin çok düşük olduğu ve kendi içindeki % 28'lik farkın



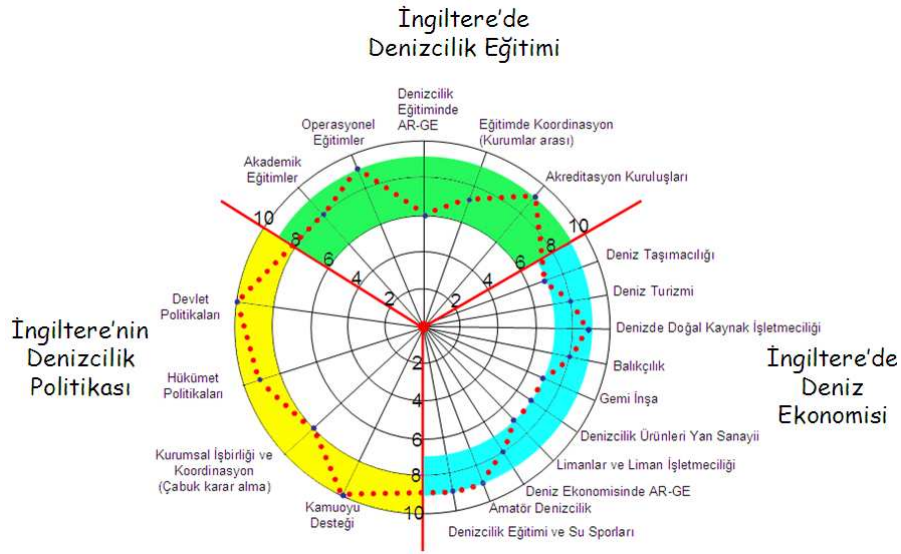
da yüksek olduğu görülmektedir. Bu değerlerler sayesinde, "Türkiye'de denizcilik alanında devlet politikalarının çok yetersiz olduğu, mevcut yetersiz politikaların hükümet politikaları ile sürekli şekilde desteklenmediği, kurumsal işbirliği ve koordinasyonun göreceli olarak daha iyi seviyede olmasına rağmen aslında yetersiz olduğu, kamuoyu desteğinin ise neredeyse hiç olmadığı" yorumu yapılabilecektir. Denizciliğin tüm ana ve alt sektörlerinin tek model üzerinde algılanıp değerlendirme yapılabilmesi ve ulaşılan sonuçların bu model ile anlatılabilmiş olması dikkat çekicidir. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türk denizciliğinin bir yılda ülke ekonomisine kazandırdığı değerlerin yayınlanması halinde modelin ortaya koyacağı sonuçlar çok daha kesin olacaktır. Bu sayede karar verici konumundaki devlet adamları ve yöneticilere, denizcilikte ülkenin içinde bulunduğu durum tek şekil üzerinden kolaylıkla açıklanabilecek ve alınabilecek tedbirler konusunda doğru yönde ve kısa sürede yönlendirilebilmeleri sağlanabilecektir.



**Şekil 4. Türk denizciliğinin model kullanılarak yorumlanması**

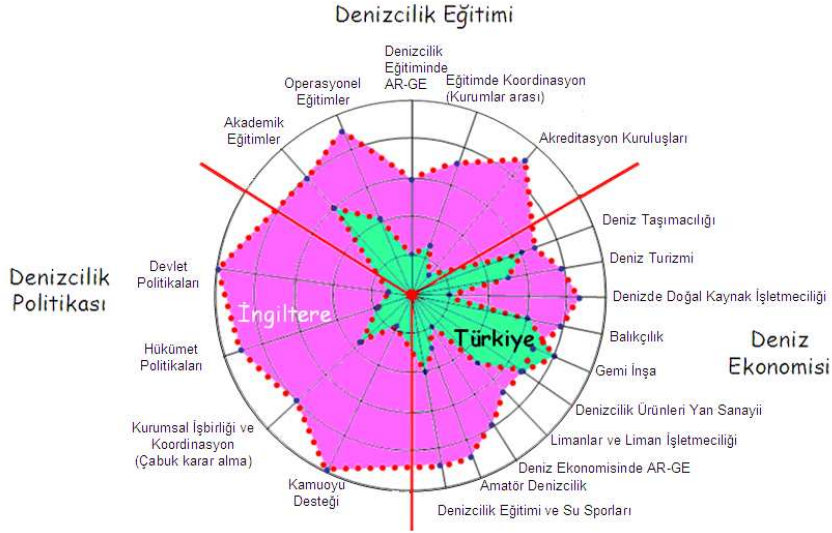
Ülkelerin denizcilik potansiyelleri arasında kolay algılanabilecek ve hatırdan tutulabilecek bir kıyaslama yapılabilmesi açısından yüzyıllar boyunca denizci ve denizciliğe yön veren bir ülke olarak bilinen İngiltere ile Türkiye'nin karşılaştırılmasının faydalı olacağı düşünülmüştür. İngiltere'de devlet eliyle ve özel sektörde yürütülen

denizcilik eğitimi faaliyetleri çok ileri düzeydedir. İngiltere'nin diğer tüm ülkelerden farklılığı devletin köklü bir denizcilik geleneğine sahip olması ve bunu yüzyıllar boyunca kesintisiz ve kararlı bir denizcilik politikası ile yönlendirmesidir. Denizcilik politikası ve sağlam temellere oturtulmuş denizcilik eğitim sistemi sayesinde İngiltere, deniz ekonomisi alanında da dünyada söz sahibi ülkelerden birisidir. İngiltere'nin denizcilik politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisinin model üzerindeki değerlendirmesi şekil 5'tedir. Şekilden de anlaşılacağı gibi İngiltere'nin devlet denizcilik politikaları ve hükümetlerin bu politikayı uygulamadaki başarısı çok iyi düzeydedir. Kraliçe I. Elizabeth tarafından ana stratejisi çizilen İngiliz denizcilik geleneğine kamuoyu desteği de çok yüksek seviyededir. Temel denizcilik politikası paralelinde şekillendirilen denizcilik eğitiminde 6 ve 9 daireleri arasında görülen 3 birimlik farklılık normal kabul edilebilir. Şekilde 9 birimlik değer ile gösterilen ve tüm dünyada saygın bir konuma sahip İngiliz Akreditasyon Kuruluşlarının denizcilik eğitiminin verimliliğine katkısı büyüktür. Deniz ekonomisinde 7 ile 9 daireleri arasında değişen ve çok iyi kabul edilebilecek değerler, dengeli bir dağılımın söz konusu olduğunu ve deniz ekonomisindeki alt sektörlerin tamamına yaklaşık olarak aynı önemin verildiğini göstermektedir.



Şekil 5. İngiltere'nin denizciliğinin model kullanılarak yorumlanması

Tahmini değerlere dayalı olarak hazırlanan Türkiye'nin denizcilik değerlendirme modeli ile İngiltere modelinin birleştirilerek tek model üzerinde kıyaslama yapılabilecek şekilde görülmesi mümkündür (Şekil-6) (Çetin, 2009). Şekilden de anlaşılacağı gibi sadece gemi inşa alanındaki küçük bir Türkiye üstünlüğü dışında denizcilik politikası, eğitimi ve ekonomisinin tüm sektörlerinde İngiltere'nin açık bir şekilde daha iyi durumda olduğu görülmektedir. Şekilden çıkartılabilecek en çarpıcı yorum; "özellikle devletin ve hükümetlerin denizcilik politikalarının uygulanması, kurumsal işbirliği ve koordinasyon ve kamuoyu desteği" konularında *İngiliz denizciliğinin Türk denizciliğine bariz bir üstünlüğünün olduğudur*. Temel denizcilik politikasının ülkedeki denizcilik eğitimi de yönlendireceği göz önünde bulundurularak, model denizcilik eğitimi açısından incelendiğinde; sayısal veriler açısından tüm alt kıstaslarda daha yüksek değerlere sahip olan İngiliz eğitim sisteminin Türk denizcilik eğitim sisteminden daha iyi konumda olduğu görülmektedir. Ayrıca, İngiliz denizcilik eğitim sistemine katkısının üst düzeyde olduğu bilinen bağımsız akreditasyon kuruluşlarının Türkiye'de olmamasının denizcilik eğitiminde İngiltere lehine belirgin bir fark yarattığı da açık bir gerçektir. *Buradan çıkartılacak sonuçlardan biri de Türkiye'nin uluslararası alanda kabul gören, saygın, bağımsız akreditasyon kuruluşlarına sahip olması gerektiğidir*. Deniz ekonomisinde katma değeri en yüksek sektörler arasında yer alan deniz turizminde, Türkiye'de önemi son zamanlarda kavranmaya başlanmış olan denizde doğal kaynak işletmeciliğinde ve balıkçılıkta İngiltere'nin belirgin bir şekilde daha iyi durumda olduğu görülmektedir.



**Şekil 6. Ülkelerin denizcilik sektörlerinin mukayeseli model kullanılarak kıyaslanması**

Bu model sayesinde özellikle gelişmekte olan ülkeler denizcilik sektöründeki durumlarını denizcilikte ileri düzeydeki ülkeleri kendilerine referans almak suretiyle tek veri üzerinden takip edebilme şansına sahip olabileceklerdir. Denizcilik sektörünü bir bütün halinde tek şekil üzerinde açıklayabilme ve değerlendirme yapabilmeye olanağı sağlayan modelin getireceği en önemli avantajlardan biri de denizciliğin aslında asla birbirinden ayrılmaması gereken üçayaklı bir tabure gibi düşünülerek başta denizcilik politikası olmak üzere deniz ekonomisi ve denizcilik eğitime özel önem verilmesi gerektiği gerçeğini ortaya koymasındır.

### Sonuçlar

Denizler doğru politikalar uygulandığında kendisinden yararlanan ülkelere geniş ufuklar açar ve büyük bir potansiyel sunar. Tarihsel süreç incelendiğinde denizlerden en fazla faydayı İngiltere'nin sağladığı söylenebilir. Denizlere güvenlik boyutundan bakıldığında; Britanya İmparatorluğunu ayakta tutan ve savunmasını sağlayan etkenin deniz kuvvetleri olduğu, güçlü İngiliz Donanması sayesinde ticaret gemilerinin korunmasının sağlanabildiği ve sömürgelerin elden çıkmasının önlenildiği görülmektedir. Ticaret gemilerinin çokluğu ve

güçlü donanması ile kıtlık dönemlerinde ithal yiyeceklerle İngiliz halkının hayatı idame edilmiş, bu donanma sayesinde küçük bir ada devleti olan İngiltere, Avrupa'nın güçlü orduları karşısında ülkesini korumayı başarabilmiştir. Denizcilikte sürekliliği sağlayan İngiltere, asırlar boyunca büyük deniz gücü sayesinde bir süper güç olmuş ve güçler dengesinde her zaman üst basamaklarda yer almış, kendisi için hayati önemi haiz denizcilik sektörünü her zaman güçlü tutmayı başarmıştır. Sektörün İngiltere için önemi günümüzde de büyüktür ve denizcilik sektörü İngiliz ekonomisine büyük bir kaynak sağlamaktadır.

Günümüzde deniz taşımacılığı ve gemi inşa alanları dışında ülkelerin denizcilik potansiyellerini ve birbirleri ile mukayese edilmelerini sağlayan, bilinen ve yaygın olarak kullanılan bir durum belirleme ve/veya kıyaslama modeli henüz mevcut değildir. Denizciliği bir bütün olarak ele alan bir model de henüz geliştirilmediğinden bu ihtiyacın karşılanması gerektiği değerlendirilerek denizcilik politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi ana unsurları işlenerek bir bilimsel model hazırlanmıştır. *Modelin, karar verici konumunda olan, ancak, denizcilik sektörü hakkında fazla bilgisi bulunmayan politikacılara denizciliğin potansiyelini daha kısa sürede ve kolay anlaşılabilir şekilde açıklayabilme olanağını sunabileceği ve böylece Türkiye'nin güvenlik ve ekonomi stratejilerinin yönlendirilmesine ve daha sağlıklı kararlar alınabilmesine katkı sağlayabileceği düşünülmektedir.* Bu düşünceden hareketle hazırlanan ve önerilen bu bilimsel modelin; doğru istatistikî ve matematiksel verilerle desteklenmesi halinde, denizci bir ulus olabilme hedefine ulaşma yolunda önemli bir kaynak olabileceği değerlendirilmektedir.

### **Summary**

During the colonization period beginning with the overseas discoveries in the fifteenth century, regions colonized by seafaring states are exploited to a great extent. In addition, low labor and raw material are brought to the homelands of these states and hence the economies of the colonial states of Europe developed in a way that cannot be compared with those of the other states across the world. Western European states which have been dominant in the seafaring since the colonization period, have maintained their developments in parallel with their great maritime interests over the centuries and have kept their

level of welfare until now in compliance with their accurate maritime policies.

It is not the right approach to consider that only the island states like Japan and United Kingdom (UK) give importance to the maritime interests. It is true that seas are a matter of interest for all nations across the world, whether or not they are riparian states. In this context, it is of great importance to have some knowledge about the industries within maritime sector.

Today, there are rankings and graphics in terms of maritime transportation and ship building, reflecting the status of the world nations. However, there is not a commonly used assessment and comparison model which encompasses all maritime industries and enables states to evaluate the seamanship levels of countries while comparing them with each other. It is assessed that there is a special need for a model that considers all maritime interests in one scheme. By means of such a model, which is based on major elements like maritime policy, maritime training and maritime economy, it will be easier to follow and determine the contributions of the seamanship to the economy of a country. Estimated values are used as the quantitative data in the model which is prepared for the aforementioned purpose and an assessment is made based on experience and expertise. It will be an appropriate method to take all the quantitative data used in this model from official sources and/or reports prepared by internationally reputable research foundations. Aforesaid data, if published, will be gathered from related institutions and will be able to be used in the model. With this model, it will be possible to make a more understandable and reliable comparison among the maritime potentials of the countries.

In this context, Turkey and the UK, which are known as a states of seamanship and leading states in seas, are compared. The difference of the UK from the other states is that it has deeply-rooted maritime traditions and it has led its public in accordance with an incessant and decisive maritime policy for centuries. In the model prepared, based on the estimated values, and as a result of the assessment of both countries on a single base, except for a small superiority of Turkey in shipbuilding, it can be seen that the UK is far superior than Turkey in all

sectors related to the maritime policy, training and economy. The most striking comment which can be inferred from the figure is that the UK is more superior to Turkey in implementing the maritime policy of the governments and, especially, the states, in institutional cooperation, coordination and public support. Besides, both the independent accreditation institutions contribute to the UK Maritime Training System at a high level and the lack of such an institution in Turkey weighs heavily on UK's behalf. Hence, another result that can be inferred from the context is that Turkey should have an internationally accepted, respected and independent accreditation institution.

To be able to assess all major and sub sectors of maritime industries and to be able to explain relevant consequences of this model is of great importance. In this way, administrators and government officials occupying the decision making posts will be able to be debriefed easily about the maritime position of any given country and be able to act more cautiously and in a correct manner without much delay. Finally, it will be possible to contribute to both defining the strategy of the security and economy of Turkey and to taking more robust decisions.

The aim of this study described in this text is to come up with a model based on expert views, with the hope that it would be a good reference.

#### **Kaynakça**

ÇETİN, O., Dr. (2009): "Denizci bir ulus olabilme hedefine yönelik olarak Türkiye'nin uygulaması gereken denizcilik stratejileri", İstanbul Üniversitesi Doktora Tezi, İstanbul.

DEMİREL, E (2008): "Dünyada ve Türkiye'de Gemi Adamı İstihdamı Işığında Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Konusunda Yapılması Gerekenler", İstanbul Üniversitesi Doktora Tez Çalışması, İstanbul.

ÖZDEMİR, H. (2008): Harp Akademileri K.lığı 2008-2009 Eğitim ve Öğretim yılı ilk ders metni, HAK Basımevi, İstanbul.

ROY, B. (1996) Multicriteria Methodology for Decision Aiding, Kluwer, Netherlands.

SAATY T. (1996): Multicriteria Decision Making: The Analytic Hierarchy Process, RWS Publications, USA.

TARAKÇI, N., Dr. (2005): "Sömürgecilikten 21'inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi", Deniz Basımevi, İstanbul.