



Gönderilme Tarihi: 7 Haziran 2022; Revize Edilmiş Hali: 29 Haziran 2022; Kabul Tarihi: 29 Haziran 2022

MAVİ EKONOMİ: TÜRKİYE’NİN ABD, ÇİN, YUNANİSTAN VE BANGLADEŞ İLE MUKAYESELİ ANALİZİ

Görkem YILDIRIM¹ 

ÖZ

Günümüzde Birleşmiş Milletler öncülüğünde tüm dünya ülkeleri gündemine giren, doğayı koruyan sürdürülebilir bir ekonomi yaratma isteği *Mavi Ekonomi* kavramının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Dünyanın dörtte üçüne ev sahipliği yapan deniz ve okyanusların sürdürülebilirliğine ait ekonomik düzen Mavi Ekonomi olarak adlandırılmaktadır. Mavi Ekonomi balıkçılık ve su ürünleri, kıyı ve yat turizmi, denizyolu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, derin deniz madenciliği, biyoteknoloji gibi çeşitli sektörleri içinde barındırmasıyla geniş bir yelpazeye sahip bulunmaktadır. Bu çalışmada belli kriterlere göre seçilmiş olan ülkelerle (ABD, Çin, Bangladeş ve Yunanistan) Türkiye kıyaslanarak Mavi Ekonomi alanındaki konumu analiz edilmeye çalışılmıştır. Nitel araştırma tekniklerinden arşiv-doküman tarama tekniği kullanılarak elde edilen veriler, betimsel analiz yardımıyla açıklanmasının akabinde içerik analizi yapılarak çalışma gerçekleştirilmiştir. Geniş bir çerçevede incelenen Mavi Ekonomi’ye ait veriler sonucunda, Türkiye’nin gemi inşa sanayisi, denizyolu taşımacılığı, kıyı turizmi ve ticaret filosu dünyadaki diğer ülkelere göre göreceli olarak iyi durumda olmasına rağmen Çin gibi bu alanda güçlü olan bir ülkenin verilerine oldukça uzak görülmektedir. Türkiye’nin komşusu olan Yunanistan ise dünyadaki ticaret filo liderliğini elinde bulundurmasından kaynaklı Türkiye’ye kıyasla daha iyi bir durumda olduğu ifade edilebilir. Bangladeş, Hint okyanusuna sınırı olmasından dolayı Türkiye’ye göre daha fazla biyoçeşitliliğe sahip konumdadır. Sonuç olarak, Türkiye söz konusu ülkelerle kıyaslandığında sektörden sektöre değişkenlik göstermesine karşın herhangi bir sektörde dünya liderliğine sahip bulunmaktadır. Bu durum Türkiye’nin Mavi Ekonomi alanında daha fazla yatırım yapması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Anahtar Kelimeler: Mavi Ekonomi, Sürdürülebilir kalkınma, Türkiye

Jel Kodları: Q01, Q25, Q56

BLUE ECONOMY: AN ANALYSIS OF TURKEY'S COMPARISON WITH THE UNITED STATES, CHINA, GREECE AND BANGLADESH

ABSTRACT

Today, the desire to create a sustainable economy that protects nature, which is on the agenda of all countries of the world under the leadership of the United Nations, has led to the emergence of the concept of a *Blue Economy*. The economic order of the sustainability of the seas and oceans, which comprises three quarters of the world, is called the Blue Economy. The Blue Economy has a wide range of sectors such as fishing and aquaculture, coastal and yacht tourism, maritime transport, shipbuilding industry, deep-sea mining, biotechnology. In this study, the position of Turkey in the field of Blue Economy was tried to be analyzed by comparing the countries selected according to certain criteria (USA, China, Bangladesh and Greece) with Turkey. The data obtained using the archive-document scanning technique, one of the qualitative research techniques, was explained with descriptive analysis, and then the study was carried out by content analysis. The data for the blue economy are examined in a wider context, as a result of Turkey's shipbuilding industry, maritime transport, coastal tourism and trade fleet is in relatively good condition, although compared to other countries in the world such as China, this area is quite far from the data observed for a strong country. It can be stated that Greece, Turkey's neighbor, is in a better position compared to Turkey due to the fact that it holds the leadership of the merchant fleet in the world. Bangladesh has

¹ Yüksek Lisans Öğrencisi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Bölümü, gorkem_gbs@hotmail.com, Orcid ID: 0000-0002-9187-2132

more biodiversity than Turkey due to its border with the Indian Ocean. As a result, Turkey has world leadership in any sector despite the fact that it varies from sector to sector compared to the related countries. This situation shows the need for Turkey to invest more in the field of the Blue Economy.

Key Words: Blue Economy, Sustainable development, Turkey

Jel Codes: Q01, Q25, Q56

GİRİŞ

İnsanlık tarihine bakıldığında, ilk tarımsal yerleşim bölgesi '*Bereketli Hilal*' olarak adlandırılan Fırat ve Dicle nehirlerinin etrafında gerçekleşmiştir (Diamond, 2010: 184). Dolayısıyla bu bölgede ortaya çıkan uygarlıkların doğal su oluşumlarına yakın yerleşim alanlarında yaşamlarını sürdürdüğü ifade edilebilir. Bunun en temel nedeni insanların suya olan fizyolojik gereksinimleri ve tarımın sürdürülebilirliğinin gerçekleşmesi için suya olan ihtiyaçtır. Ancak zamanla ihtiyaçlardaki çeşitlilik ve hayatı pragmatik bir yapıya sokma isteği su ve suyun olduğu doğal oluşumlardan çok farklı şekillerde yararlanılmasını sağlamıştır. Örneğin, Nil nehri üzerinde kayıklarla yapılan ticaretin ilkel tersaneleri ortaya çıkarması sonucunda tarihsel süreçte askeri alanda, turizm, balıkçılık faaliyetlerinde ve ticaret gemilerinin üretilmesiyle gemicilik sektörü gelişmiştir. Bunun dışında sanayi devrimiyle birlikte artan kentleşmenin getirdiği tatil yapma ihtiyacı, kıyı turizminin gelişmesini sağlamıştır. Bunların yanı sıra artan Dünya nüfusuyla birlikte hava, su ve ses kirliliklerinin yanında küresel ısınma, ekosistemdeki bozulmalar, endemik türlerin yok olmaya yüz tutması ve yenilenemez enerji kaynaklarının tüm dünyada sıkça kullanılıyor olması geri dönülemez sorunlara neden olmaktadır (Güner ve Oğuz, 2020: 103). Dünyanın bütünsel doğasını bozan ve okyanus tabanlı faaliyetlerini sürdüren diğer bir mavi ekonomi sektörü derin deniz madenciliğidir. Büyük şirketler tarafından gerçekleştirilen bu alan ekolojik tahribata yol açarak gezegenin yok oluşuna katkıda bulunmaktadır (Greenpeace, 9 Aralık 2020). Doğal su oluşumları sadece bu üç alanla sınırlı kalmayarak; eğlence alanında su sporlarını, ticaret alanında mavi lojistiği, suyun olmadığı yerlerde içilebilir su arıtmanın yöntemlerini ve tıbbi-kozmetik alanlarını geliştirmek için biyoteknolojinin kullanılmasına katkı sağlamaktadır. Okyanuslar, denizler, nehirler, akarsular, göller gibi doğada var olan ve içinde tatlı ve ya tuzlu suyun olduğu doğal oluşumlar, sözü edilen alanların var olmasını sağlamaktadır. Tüm bu alanların ekonomik yansımalarını gösteren kümülatif kavrama '*Mavi Ekonomi*' denilmektedir. Gunter Pauli (2010) tarafından *The Blue Economy* kitabında ilk kez kullanılarak iktisat literatüre kazandırılmıştır (Toplu Yılmaz, 2021: 907). Mavi Ekonomi kavramı 2008 Küresel Kriz sonrası tüm dünyada yarattığı yıkım sonucu geliştirilmeye başlanmıştır. Uluslararası ekonomik sistemde durgunluk ve üretimdeki etkinliğin azalması sonucu yeni alanlar geliştirilmek istenmiştir. Ancak bu yapılırken okyanusları, denizleri yok etmeden, ekosistemlerini koruyarak, biyoçeşitliliği muhafaza etmeye çalışarak ve yenilenebilir-sürdürülebilir bir düzlemde ekonomik düzeni oluşturmak birincil amaç olarak görülmüştür (Çoban ve Ölmez, 2016: 155). Bu doğrultuda söz konusu amaçları gerçekleştirmek için Birleşmiş Milletler tarafından Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri küresel bir

çözüm olarak ortaya çıkarılmıştır (Lee, Noh and Kim, 2020: 1). Mavi Ekonomi, kalkınma hedeflerini gerçekleştirirken uluslararası toplum bu kavramın ekonomik yapısını 3 şekilde görmektedir. Bunlar; küresel su kriziyle başa çıkan ekonomi, yenilikçi kalkınma ekonomisi ve deniz ekonomisinin gelişimidir (Wenhai vd., 2019: 261). Mavi Ekonomi bu üç farklı kavram üzerinden açıklanırken, ekosistemin ve biyoçeşitliliğin korunması, su kalitesinin iyileştirilmesi, dünyanın ihtiyacı olan oksijenin %80'ini karşılaması ve gelecekte artacak olan dünya nüfusuyla beraber yüksek değerli besinleri içermesiyle insan yaşamını kökünden etkileyebilecek öğeler barındırması mavi ekonominin ciddiyetle incelenmesi ve araştırılmasını zorunlu kılmaktadır (AA, 2021). Bu bağlamda hem Türkiye'yi hem de farklı özellikler barındıran çeşitli ülkelerin bu alandaki konumlarının ne şekilde seyrettiğinin görülmesi ve elde edilen bulgular sonucunda öneriler getirilmesi çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

Dünya'nın dörtte üçünü oluşturan tatlı ve tuzlu su alanları birçok sektörün oluşmasını ve gelişmesini sağlamıştır. Bu sektörlerin her ülke için farklı gelişim süreçleri ve gelişmişlik düzeyleri bulunmaktadır. Bu gelişmişlik düzeyleri ülkelerin genel ekonomik yapılarına da farklı şekillerde yansımıştır. Bu noktada Mavi Ekonomi sadece çevresel sürdürülebilirlik özelinde değil, bir ülkenin ekonomik olarak da gelişmesinde öncü rol üstelenebilmektedir (Fabinyi vd., 2021: 128).

Bu çalışmada seçilmiş olan ülkelerin (ABD, Yunanistan, Çin ve Bangladeş) Mavi Ekonomi'ye ait verileri Türkiye ile mukayeseli olarak analiz edilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda Türkiye'nin söz konusu alanda, diğer ülkelerle olan mukayeseli analizi ile şuan ki konumunu ortaya koymak ve elde edilecek sonuçlara göre Mavi Ekonominin, ülke ekonomileri için ne derece önemli olduğunu ve bu doğrultuda Türkiye için çeşitli önerilerde bulunulması amaçlanmaktadır.

Bu amaçla çalışmanın birinci bölümünde literatür taraması yapılmıştır. İkinci bölümde makale analizinin metodolojisinin ne olduğundan ve verilerin nasıl elde edildiğinden bahsedilmektedir. Üçüncü bölüm, elde edilmiş olan verilerin ülkeler arasındaki analizi gerçekleştirmiştir. Son bölüm olan dördüncü bölüm ise, sonuç ve öneriler kısmından oluşmaktadır.

1.LİTERATÜR ÖZETİ

Ülke ekonomilerindeki resesyon ve depresyon döngüsünü dönüştürmek için doğanın kullandığı ekosistemin reel ekonomiye kazandırılmasıyla mavi ekonomi yaratılmasının gerçekleşeceğini belirtmektedir (Pauli, 2010: 14).

Hint okyanusundaki ülkelerin mavi ekonomi kapsamında var olan mevcut sektörleri ve bu kapsamda yeni çıkacak sektörleri yakalamak için işbirliği içinde hareket etmesi gerekliliği savunulmaktadır. Bu amaçla karşılıklı bilgi akışı mevcut bölgenin kalkınmasına katkıda bulunacaktır (Llewellyn, English and Barnwell, 2016: 52).

Politika yapımcılarının deniz ve okyanusların sürdürülebilirliğini sağlamak için mavi ve yeşil ekonomi modelleri ile uyumlu politikalar geliştirmesi gerekliliği üzerinde durulmuş olup mavi ekonominin öneminden bahsetmektedirler (Çoban ve Ölmez, 2016: 155).

İnsan sağlığı ve refahının artması için gerekli olan sürdürülebilirliğin okyanus ekonomisinin yenilenebilir ve yapıcı yapısının kullanılması gerektiğinden bahsedilmiştir (Spalding, 2016: 18).

Mavi Ekonomi modelinin gerçekleşmesi için belirlenen bölgelerin özelliklerine göre ve hedeflerine duyarlı bir şekilde bağlamsallaştırılması gerekliliği ele alınmıştır (Voyer, vd., 2018: 28).

Mavi Ekonominin önemli bir kavram olduğunu ve okyanusların-denizlerin sürdürülebilirliğinin gerçekleşmesi içinde kritik bir konumda olduğunu belirtmişlerdir (Keen, Schwarz and Wini-Simeon, 2018: 333).

Afrika kıtasındaki ülkelerin Mavi Ekonomi üzerindeki politik yaklaşımları incelendiği çalışma sonucu siyasetin tartışmalı alanları olan çevre, mülkiyet, varlık gibi alanların sulu uzantısı olarak Mavi Ekonomiyi Afrika kıtası için açıklamaktadır (Childs and Hicks, 2019: 335-336).

Çalışmada Mavi Ekonomi bağlamında ortaklıkların kurulması gerektiği, yeni pazarlar ve yeni büyüme yatırımları ortaya çıkarması, söz konusu alanın ekonomide itici güç olması için çaba gösterilmesi gerekliliği ve küresel bir Mavi Ekonomiye ulaşılması için uluslararası iletişimin güçlendirilmesi gerekliliği ile yapılan çalışmalar ülkeler tarafından paylaşımı sağlanmasını savunmaktadır (Wenhai, vd., 2019: 12).

Sürdürülebilir ve adil bir Mavi ekonominin ortaya çıkması için sistematik politikalar ve cesur eylemlerin hızlı bir şekilde gerçekleşmesi gerektiğinden bahsedilmiştir (Bennet, vd., 2019: 991).

Güner ve Oğuz (2020: 111-112) çalışmasında, ekonomik büyüme ve kalkınmanın sağlanmasında bir yöntem olarak deniz ve okyanus temelli mavi Ekonominin benimsenebileceğini dile getirmiştir.

Türkiye'nin Mavi Büyüme potansiyelinin olduğunu bu doğrultuda bilim insanlarının ve politikacıların işbirliği yapmasıyla bu potansiyelin açığa çıkabileceği üzerinde durmuştur (Akay, 2020: 3058).

Mavi Ekonominin önemli sektörlerinden olan su ürünleri yetiştiriciliğinin verimliliğinin artmasında ve ülkenin refah düzeyini arttırmasında, devlet kurumlarının yerel kurum ve topluluklarla birlikte çalışmasının önemini vurgulamışlardır (Campbell, vd., 2021: 3).

Tverdostup vd. (2022: 14)'nın yapmış olduğu çalışmada, Finlandiya ve Estonya ülkeleri özelinde incelenen Mavi Ekonominin, gerçekleştirilecek işbirlikleriyle ekonomik kalkınmayı ve ekonomik sürdürülebilirliği sağlamada etkili bir sistem olduğu vurgulanmıştır.

Kanada örneği üzerinden yapılan bir çalışmada, su ürünleri yetiştiriciliği özelinde üç mavi büyüme stratejisi olduğu vurgulanmıştır. Bu stratejilerin sırasıyla güçlü ve bağımsız bilim, etkili halk katılımı ve etkili devlet düzenleyici mekanizmaları olduğu yazarlar tarafından ifade edilmiştir (Wiber vd., 2021: 3).

2.METODOLOJİ

Bu çalışmanın amacı, Türkiye'yi belli kriterlere göre belirlenmiş ülkelerle (ABD, Bangladeş, Yunanistan ve Çin) Mavi Ekonomi bağlamında mukayeseli analiz ederek Türkiye'nin bu alandaki durumunun açıklanmaya çalışılmasıdır. Bahsedilen ülke kriterleri ise;

ABD: Dünya'nın en büyük ekonomisi olması, dünyanın en büyük iki okyanusunun (Atlas okyanusu ve Büyük okyanus) arasına yer alan bir ülke olması ve BM'in Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nin kararının verildiği ülke olarak ev sahipliği yapmasının yanı sıra uyguladığı mavi ekonomi politikalarıyla,

Çin: Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olması ve gelecek yıllarda ABD'yi geçeceği beklentisi, Büyük okyanusa sınırı olması ve Asya kıtasında yer alması, dünyanın geri kalan ülkelere göre sıkı bir merkezi hükümet olması, dünyanın en hacimli konteynır limanlarının ilk 20'sinde 9 tane limanı bulunmasıyla ve Mavi Ekonominin pek çok sektöründe liderliği bulunmasıyla (Duchâtel and Duplaix, 2018; 17),

Yunanistan: Türkiye'nin komşusu olması ile birlikte yapılacak olan kıyaslama için daha sağlıklı bilgiler vereceği, seçilen diğer ülkelerin aksine bir deniz olan Akdeniz'e sınırı olması, Avrupa Birliği içindeki en büyük ticaret gemi filosuna sahip olması,

Bangladeş: Hint okyanusuna sınırı olması, gelişmemiş bir ülke olmasıyla Türkiye ile kıyaslanması diğer ülkelere göre farklı bir perspektif kazandıracığı görüşü ve dünyanın en yüksek nüfus yoğunluğuna sahip ülkesi olması, dünya su ürünleri yetiştiriciliğinde beşinci sırada yer alması, ülkelere göre sıralandığında balıkçılıkla uğraşan kişi sayısında beşinci olması ve 2013 yılından sonra gemi inşa sektöründe patlama yaşayarak günümüzün önemli ülkelerinden birine dönüşmeye başlamasıyla ülke seçimleri gerçekleşmiştir.

Bu kapsamda çalışmada, nitel araştırma tekniği kullanılmıştır. Nitel araştırma tekniği içindeki arşiv-döküman tarama tekniği, geçmişe dönük tüm yazılı ve sözlü kayıtların taranarak elde edilmesiyle oluşan veri sepetlerini ifade etmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 8; Altunışık vd., 2005: 65). Veriler ulusal-uluslararası kurum ve kuruluşlardan elde edilmiştir. Ayrıca verilerin 2008 yılında gerçekleşen küresel kriz sonrasındaki yılları kapsamının nedeni, Mavi Ekonomi sektörlerinin gelişim sürecini engelleyebilecek dünya çapında bir krizin gerçekleşmemesiyle ülkelerin belli sektörlerdeki gelişiminin ne şekilde seyrettiğinin görülmesi daha sağlıklı analiz imkanı sunmaktadır. Elde edilen veriler betimsel analizle açıklandıktan sonra içerik analizi yapıp, çalışma sahibi elde ettiği verileri yorumlayarak çeşitli öneriler getirmiştir. Kullanılan analiz yöntemlerinden betimsel analiz, elde edilen verilerin şekil ve tablolara dönüştürülmesiyle, bu tablo ve şekillerin genel yapısını özellikle kritik noktalarını analiz edip açıklamak için kullanılan bir analiz yöntemidir. Betimsel analiz, çalışma içerisinde açıklandıktan sonra içerik analizi olarak adlandırılan ve araştırmacının elde ettiği veriler ışığında kendi görüşlerini yansıttığı aşama için kullanılmaktadır. Sonuç kısmında ifade edilen araştırmacının görüşleri ve önerileriyle birlikte çalışma sonlandırılmıştır.

3.BULGULAR

Güneş sistemi içerisinde olan dünya gezegeninin etrafındaki uydulardan elde edilen görsellere bakıldığında deniz ve okyanusların, gezegen yüzeyinin dörtte üçünü kapladığı görülmektedir. Bu kadar büyük bir alanı kapsayan deniz ve okyanusların doğanın ve sosyal düzenin sürdürülebilirliği bakımından son derece elzem bir konumda olduğu söylenebilir. Bu doğrultuda deniz ve okyanuslar

oksijen gereksiniminin üçte birini sağlaması, tüm ülkelerin sorunlarından biri olan küresel ısınmanın önlenmesi, karbondioksit salınımının önemli bir bölümünü ortadan kaldırması ve döngüsel ekonomi içinde önemli bir unsur olmasıyla söz konusu doğal oluşumlar dünyanın sürdürülebilirliği açısından etkin bir rol üstlenmektedir (Çoban ve Ölmez, 2016: 158).

Mavi ekonomi kavramı, deniz ve okyanus kaynaklı ekolojik düzeni ve küresel iklim düzenleyicisi olarak dünyanın sürdürülebilirliğini sağlamasının yanında pek çok sektörü pozitif veya negatif bir şekilde etkilemektedir (Güner ve Oğuz, 2020: 102). Bu sektörler turizm, balıkçılık, enerji gibi ana sektörlerinin yanında diğer alt sektörleri de etkilemektedir. Daha geniş bir perspektiften bakılacak olunursa, Dünya Bankası'nın alt kurumlarından biri olan Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası'nın 2017 raporuna göre Mavi Ekonomi Bileşenleri şu şekilde oluşmaktadır;

Şekil 1. Mavi Ekonomi Bileşenleri



Kaynak: World Bank, 2017: 7-8, Erişim Tarihi: 28.03.2022

Şekil 1'den yola çıkarak Mavi Ekonomi içerisinde yer alan sektörler; eğlence alanlarından sağlık sektörüne, enerjiden gıda sektörüne kadar pek çok sektörü içermesiyle bir ülkenin sürdürülebilir bir büyümeye sahip olması için önemli bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu bölümün devamında, Mavi ekonomi bağlamında oluşan sektörlerin başlangıçta Türkiye'deki verileri betimsel bir analiz yapılarak açıklanmıştır. Devamında elde edilmiş olan veriler, çalışmada konu edilen diğer ülke verileriyle kıyaslanarak içerik analizi gerçekleştirilmiştir.

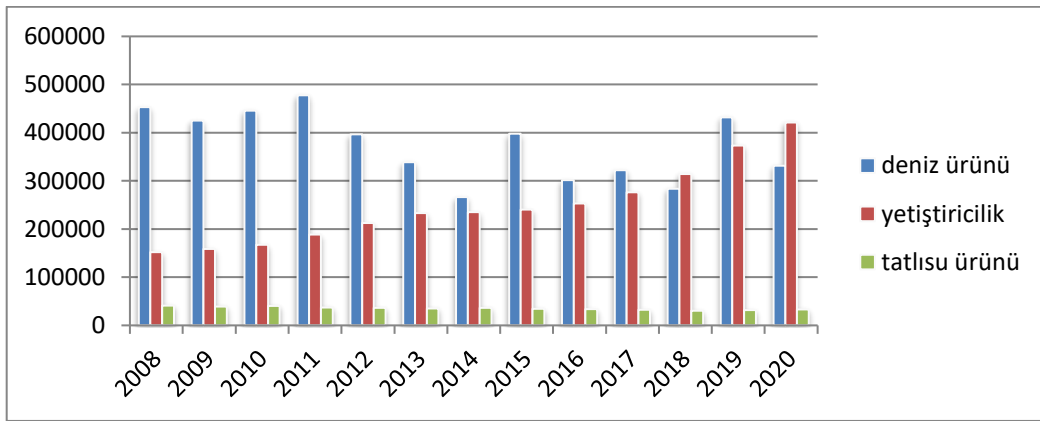
3.1. Türkiye'de Mavi Ekonomi İstatistikleri

Akdeniz, Karadeniz, Ege (Adalar) denizi ve son olarak Marmara denizi olmak üzere 4 farklı denizle çevrili olan Türkiye Mavi Ekonomi'nin çeşitli sektörlerini bünyesinde barındırmaktadır. Söz konusu sektörler sırasıyla su ürünleri ve balıkçılık, kıyı ve yat turizmi, lojistik ve ticaret, gemi üretim endüstrisi ve son olarak derin deniz madenciliğini kapsamaktadır.

3.1.1. Su Ürünleri ve Balıkçılık

Baraj göllerde, doğal göllerde, akarsularda ve diğer su kaynakları ile denizlerde gerçekleştirilen su ürünleri yetiştiriciliği, Türkiye’de çoğunlukla bu doğal su oluşumlarına kıyısı olan illerde yapılmaktadır. Bu doğrultuda denizlerdeki yetiştiriciliğin %91,5’u Ege Denizi ve Akdeniz’e kıyısı olan illerde (Muğla (%40,7), İzmir (%34), Mersin (%6,5), Aydın (%6,4), Antalya (%1,9)) gerçekleşmektedir. Denizlerde yetiştiriciliğin yapıldığı diğer iller ise Karadeniz’de bulunan Sinop, Samsun, Ordu ve Trabzon’da gerçekleşmektedir. İçsularda yetiştiricilik yapılan iller ise denizlerde yapılan illere göre farklılaşmaktadır. Söz konusu iller Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinin dışında Güneydoğu, Doğu Anadolu ve İç Anadolu bölgelerinde de yapıldığı görülmektedir. İçsularda yapılan su ürünleri yetiştiriciliğinin yapıldığı başlıca iller Muğla (%17,2), Elazığ (%17,9), Şanlıurfa (%5,5), Artvin(%4,9) ve Tokat (%4,5)’tir (TEPGE, 2021: 7-8).

Şekil 2: Türkiye’de Su Ürünleri Yetiştiriciliği Miktarı (Ton)



Kaynak: TÜİK, Su Ürünleri İstatistikleri, 2021. Erişim Tarihi: 17.04.2022

Türkiye’nin istatistik kurumu olan TÜİK’ten elde edilen veriler incelendiğinde 2008 yılında Deniz ürünlerinden elde edilen su ürünleri miktarını yüzdesel bir düzlemde ele aldığımızda %70 oranına ulaşılmaktadır. Üretim tesislerinde yapılan su ürünleri yetiştiriciliğinde ise bu oran %23’e denk gelirken Tatlısu ürünlerinde ise %7’ye karşılık gelmektedir. 2020 yılında ise söz konusu oranlar deniz ürünleri için %42’ye düşerken yetiştiricilik oranı %53 gibi bir orana yükselerek Türkiye’nin bu alanda geliştiğini görülmektedir. 2008-2020 yılları arasında deniz ürünlerinden elde edilen miktarlarda konjonktürel dalgalanmalar gözlenirken tatlısu ürünlerinde ise günümüze doğru azalma yaşanmaktadır. Bu noktada su ürünlerinin yetiştiriciliğine bakıldığında yıldan yıla bir artış yaşanırken asıl dikkat buyurulması gereken yıllar ise 2016-2020 arasındadır. Bu yıllar arasında su ürünleri yetiştiriciliği önceki yıllara nazaran daha hızlı artış göstermiştir.

Tablo 1. Türkiye’nin Su Ürünler İhracatı ve İthalatı

| YILLAR | İHRACAT | | İTHALAT | |
|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | MİKTAR(TON) | DEĞER(TL) | MİKTAR(TON) | DEĞER(TL) |
| 2009 | 54.354 | 494.899.926 | 72.686 | 163.633.104 |
| 2010 | 55.109 | 471.459.989 | 80.726 | 200.395.897 |
| 2011 | 66.738 | 664.333.252 | 65.698 | 290.826.203 |

| | | | | |
|-------------|---------|---------------|---------|---------------|
| 2012 | 74.006 | 744.907.572 | 65.384 | 317.626.975 |
| 2013 | 101.063 | 1.083.243.678 | 67.530 | 359.490.196 |
| 2014 | 115.381 | 1.481.211.383 | 77.551 | 435.691.472 |
| 2015 | 121.053 | 1.879.701.163 | 110.761 | 685.467.749 |
| 2016 | 145.469 | 2.398.269.090 | 82.074 | 548.878.092 |
| 2017 | 156.681 | 3.128.112.446 | 100.444 | 841.383.610 |
| 2018 | 177.500 | 4.578.607.932 | 98.315 | 898.860.692 |
| 2019 | 200.226 | 5.818.776.189 | 90.684 | 1.076.277.706 |
| 2020 | 201.157 | 7.518.399.091 | 85.267 | 1.101.954.770 |

Kaynak: Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü, (2021). Su Ürünleri İstatistikleri, Erişim Tarihi: 06.04.2022.

Deniz ve içsularda çıkan güvenli ve sağlıklı gıdalar tüm dünya tarafından tercih edilmektedir. Bu doğrultuda Türkiye'nin kıyılarında ve denizlerinde yaşayan 5000 bitki ve hayvan türü gerekli olan ihtiyacının bir kısmını karşılamaktadır. Türkiye'nin denizlerindeki balık türlerinin sayısına bakılacak olunursa; Akdeniz'de 388, Ege Denizi'nde 389, Marmara Denizi'nde 249 ve Karadeniz'de 151'dir(Çevreonline, Erişim Tarihi: 19.04.2022). Çeşitliliğin bu kadar çok olması Türkiye'nin sadece kendisi için değil, yabancı ülkelere de ticaretinin yapılmasına yol açmaktadır. Bazı balık ve su ürünlerinin Türkiye'deki denizlerde ve tatlısularda olmaması bu ürünlerin ithalatını sağlamaktadır. Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nden elde edilen verilere bakılacak olunursa, 2009 yılında toplam ihracatın değeri 494.899.926 TL iken 2020 yılında bu rakam 7.518.399.091 TL'ye yükselmiştir. 2009-2020 yıllarına geniş bir açıdan bakıldığında ise bu değer sürekli bir şekilde arttığı görülmektedir. Asıl dikkat edilmesi gereken nokta ise 2016'dan sonraki yılların, önceki yıllara nazaran çok daha hızlı bir artış göstermesidir. İthalat değerlerine bakıldığında ise 2016 yılı haricinde birbirine yakın hızlarda bir artış yaşanmıştır. İthalatın 2016-2020 yılları arasındaki ihracat değerlerindeki artış hızından bir hayli uzak olduğu göze çarpmaktadır. Bu noktada Türkiye'nin ekonomik problemlerinden biri olan dış ticaret açığının, su ürünleri dış ticaretinde yaşanmadığını hatta söz konusu yıllarda fazla verdiği görülecektir. Özellikle ihracat artışlarının bir yansıması olarak balık yemi fabrikaları, balık çiftlikleri, işleme ve paketleme tesislerinin sayısında bir artış yaşanmıştır. 2017 yılı rakamlarına bakıldığında 1.881 iç ve 427 deniz su ürünleri yetiştiriciliği tesisi bu artışla paralel bir şekilde artarak 10.500 kişiye istihdam sağlamıştır(Eurofish International Organisation, 2017).

2020 yılı özelinde su ürünleri ihracatında ve ithalatında başlıca ülkeler ise şunlar; ithalatta sırasıyla ilk beş ülke Fas, Norveç, İspanya, İzlanda ve Seyşeller'dir. İhracatta ise İtalya, Hollanda, Rusya, Yunanistan ve Almanya'dır (TEPGE, 2021: 11-12; TÜİK, 2021).

3.1.2. Kıyı ve Deniz Turizmi

Deniz ve kıyı turizmi iki ana bileşenden oluşmaktadır. Bunlardan ilki deniz turizmi tesisleriyken (limanlar, rıhtım, iskele, çekek yerleri) diğer bileşen ise deniz turizm araçlarından (yat ve gemi işletmeleri, konaklama işletmeleri, dalış işletmeleri vb.) oluşmaktadır. Bir Akdeniz ülkesi olan Türkiye'nin turizm sektöründe tesisleri ve araçları bulunmaktadır. Söz konusu bu unsurlar, Mavi Ekonomi bağlamında yaşanacak olan gelişmeler için önemlidir. Bu gelişmelerin bir göstergesi olarak

turizm gider ve gelirlerinin durumunu gelen turist sayısı ile bağlantılı bir şekilde incelemek daha sağlıklı bir analiz sunacaktır.

Tablo 2. Türkiye’de Turizm Geliri ve Ortalama Harcamalar

| YILLAR | Gelen Ziyaretçi Sayısı | Çıkan Ziyaretçi Sayısı | Kişi Başına Düşen Ortalama Harcama (USD) | Turizm Gelirlerinin GSYİH İçindeki Payı | Turizm Geliri (1000 USD) |
|--------|------------------------|------------------------|--|---|--------------------------|
| 2008 | 31 137 774 | 30 979 979 | 820 | 3,3 | 25 415 067 |
| 2009 | 31 759 816 | 32 006 149 | 783 | 3,9 | 25 064 482 |
| 2010 | 32 997 308 | 33 027 943 | 755 | 3,2 | 24 930 997 |
| 2011 | 36 769 039 | 36 151 328 | 778 | 3,4 | 28 115 692 |
| 2012 | 37 715 225 | 36 463 921 | 795 | 3,3 | 29 007 003 |
| 2013 | 39 860 771 | 39 226 226 | 824 | 3,4 | 32 308 991 |
| 2014 | 41 627 246 | 41 415 070 | 828 | 3,7 | 34 305 903 |
| 2015 | 41 114 069 | 41 617 530 | 756 | 3,7 | 31 464 777 |
| 2016 | 30 906 680 | 31 365 330 | 705 | 2,6 | 22 107 440 |
| 2017 | 37 969 824 | 38 620 346 | 681 | 3,1 | 26 283 656 |
| 2018 | 46 112 592 | 45 628 673 | 647 | 3,8 | 29 512 929 |
| 2019 | 51 747 798 | 51 860 042 | 666 | 4,6 | 34 520 332 |
| 2020 | 15 971 201 | 15 826 266 | 762 | 4,7 | 12 059 320 |
| 2021 | 30 038 391 | 29 357 463 | 834 | - | 24 482 332 |

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm Geliri ve Gideri, 2021. Erişim Tarihi: 26.04.2022.

Tablo 2’deki turizm gelir ve gider tablosuna bakıldığında gelen ziyaretçi sayısı ve giden ziyaretçi sayıları birbirine yakın seyretmektedir. 2016 yılında Türkiye’de yaşanan darbe girişimi ve 2020 yılında kendisini hissettiren covid-19 salgını gelen turist sayısında bir kırılma yaratmıştır. 2014 yılına kadar sürekli artış gösteren turizm gelirleri ziyaretçi sayısı ile paralel ilerlemiştir. Ancak 2014 ile 2019 yıllarına bakıldığında yaklaşık olarak 10 milyondan daha fazla ziyaretçiyi kabul eden Türkiye’nin aynı değerde turizm gelirine sahip olması ülkenin dış ülkelere göre uygun tatil destinasyonuna dönüşmesini sağlamıştır. Yabancı ziyaretçiler bu tutumunu ortalama harcamalarda da sergilemektedir. 2017’de dip yapan ortalama harcamalar 2021 yılında en yüksek değerlerden biri olan 834 USD’dir. 2019 yılı hariç sürekli azalış gösteren turizm gelirin GSYİH içindeki payı, turizmin reel ekonomi içinde tekrardan canlanması gerekliliğini göstermektedir. Çünkü mavi ekonomi içindeki deniz ve kıyı turizmi bir ülkenin gelişmesi için önemli unsurlardan biridir (Güner ve Oğuz, 2020: 108).

Türkiye’ye 2021 yılında gelen yabancı ziyaretçileri milletlerine göre sıraladığımızda Rusya 4.656.962 kişiyle birinci olurken, Rusya’yı sırasıyla Almanya, Ukrayna, Bulgaristan ve İran takip etmiştir (TÜİK, 2021. Erişim Tarihi: 22.04.2022). Rusya, Ukrayna ve İngiliz vatandaşlarının ağırlıklı olarak kıyı şeridinde de tatil yaptıkları belirlenmiştir (NTV, 2020). Diğer ülke vatandaşlarının Türkiye’deki kıyı şeridi tatil destinasyonlarına (Muğla (Marmaris, Bodrum, Fethiye), Antalya, Aydın (Kuşadası) vd.) olan talebinin zayıf olması bu alanda gelişim sergilenmesini zorunlu kılmaktadır.

3.1.3. Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı ve Ulaştırma

Günümüzde tüm Dünya'yı etkisi altına alan Küreselleşme olgusu, ülkeler arasındaki doğal ve ya beşeri sınırları yıkmayı amaç edinmiştir. Bu doğrultuda farklı ülke menşeli ürünleri farklı ülkelere görmektediriz. Söz konusu ürünlerin bulunduğu ülkeye getirilmesi çeşitli taşımacılık yöntemleriyle gerçekleştirilmektedir. Türkiye'nin dış ticaret taşıma yöntemlerini yüzdesel bir şekilde incelenecek olursa,

Tablo 3. 2010-2020 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

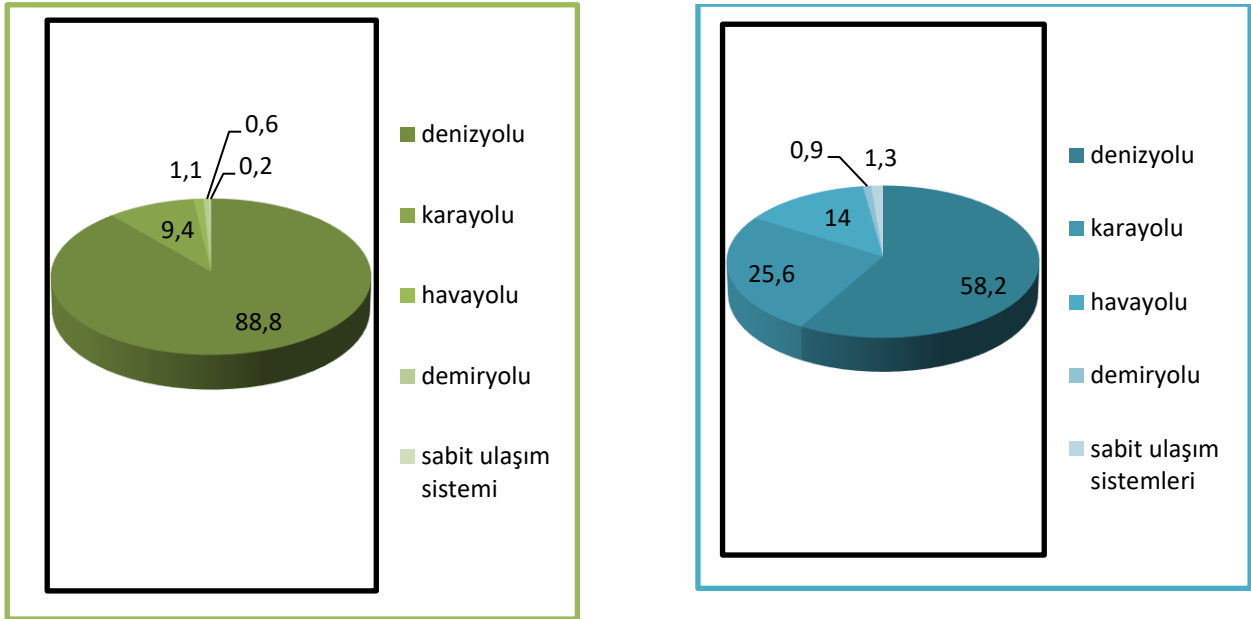
| YILLAR | DENİZYOLU | DEMİRYOLU | KARAYOLU | HAVAYOLU | DİĞER |
|--------|-----------|-----------|----------|----------|-------|
| 2010 | 85,6 | 0,8 | 12,5 | 0,3 | 0,8 |
| 2011 | 85,8 | 0,8 | 11,8 | 0,4 | 1,2 |
| 2012 | 87,0 | 0,6 | 10,6 | 0,4 | 1,4 |
| 2013 | 86,4 | 0,5 | 11,4 | 0,4 | 1,3 |
| 2014 | 86,2 | 0,4 | 11,2 | 0,5 | 1,7 |
| 2015 | 87,7 | 0,5 | 10,7 | 0,4 | 0,7 |
| 2016 | 88,0 | 0,5 | 10,8 | 0,3 | 0,4 |
| 2017 | 88,5 | 0,4 | 10,3 | 0,3 | 0,5 |
| 2018 | 88,7 | 0,4 | 10,3 | 0,4 | 0,2 |
| 2019 | 88,6 | 0,4 | 10,3 | 0,4 | 0,3 |
| 2020 | 88,8 | 0,6 | 9,4 | 0,2 | 1,1 |

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, TÜİK. Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir

Tablo 3 incelendiğinde ilk göze çarpan nokta, yapılan dış ticaretin taşımacılığının çok büyük bir kısmının denizyoluyla gerçekleştiğidir. Diğer taşıma yöntemleri yüzdesel büyüklüğe göre sıralanacak olunursa; karayolu, demiryolu, havayolu ve diğer taşıma yöntemleri olarak yazabiliriz. Üzerinde durulması gereken bir diğer nokta ise demiryolu ve havayolu taşımacılığı yıllara göre yakın oranlarda değişikliğe gitmişken karayolu taşımacılığı azalma eğilimi göstermektedir. Bu azalmanın karşılığı olarak denizyolu taşımacılığında bir artış yaşanmıştır.

Türkiye'nin dış ticaret taşıma yöntemlerinin yüzdesel karşılığının gösterildiği Tablo 5, tek başına denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık yöntemlerine göre yapılacak olan analiz için yeterli veriyi karşılayamamaktadır. Bu noktada 2020 yılı özelinde elde edilmiş toplam dış ticaret miktarı (%) ile yapılan toplam dış ticaret değerinin (%) incelenmesiyle Türkiye'deki denizyolu taşımacılığı sağlıklı bir şekilde analize konu olacaktır.

Şekil 3. 2020 Yılı Toplam Dış Ticaret Miktarı Ton(%) **Şekil 4:** 2020 Yılı Toplam Dış Ticaret Değeri(%)



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, Erişim tarihi: 27.04.2022. TÜİK, Erişim Tarihi: 21.04.2022. (Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir).

Şekil 3'de farklı taşıma yöntemlerinin miktar bazındaki oranları ve Şekil 4'de ise taşıma yöntemlerinin değer bazındaki oranları verilmiştir. Denizyolu taşımacılığı miktarındaki oran %88,8 iken bu taşınan toplam ürünlerin parasal değerinin oransal karşılığı ise %58,2 olarak gerçekleşmektedir. Bu bağlamda miktar-değer karşılaştırmasında bir azalış görülmektedir. Karayolu taşımacılığında ise bu durumun tersini yansıtan bir tablo ortaya çıkmaktadır. Karayolu taşımacılığında 2020 yılında yapılan dış ticaret miktar oranı %9,4'ü gösterirken bunun parasal değeri ise taşımacılık yöntemleri içerisinde %25,6'dır. Böylelikle miktara bağlı olarak karayolu taşımacılığında oransal olarak daha karlı bir durum söz konusu olmaktadır. Ancak dikkat edilmesi gereken husus ise deniz taşıtlarının büyük tonajlı bir taşıma kapasitesine sahip olmasıdır. Bu durum işletmeler ve taşımacılık faaliyetini gerçekleştiren firmalar için büyük ölçekli bir yapıyı temsil etmesiyle maliyeti azaltıcı iken üreticiler için etkinliği artırıcılığıyla öne çıkarak sıkça tercih edilen bir yöntem olması sağlanmıştır.

Mavi ekonominin temel amaçlarından biri sürdürülebilir bir dünya yaratmak isteğidir. Bu noktada yukarıda bahsedilen taşıma yöntemlerinden doğaya en az zarar vereni tercih etmek bu amacı gerçekleştirmek yolunda bir adım atılmasını sağlayacaktır. Bunun için CO2 Emisyonu verilerinden yararlanılabilir.

Şekil 5. Ulaştırma Sektöründe Karbondioksit Emisyonu



Kaynak:

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Türkiye Lojistik Master Planı Danışmanlık Hizmeti). Erişim Tarihi: 27.04.2022.

Doğaya zararlı bir gaz olan karbondioksit salınımı, mavi ekonominin çıkış amacına ter düşen bir durumdur. Şekil 5'te de görüldüğü gibi bu zararlı gazın %91,5 gibi pasta dilimin neredeyse tamamını kapsamıyla karayolu taşımacılığı doğaya en çok zarar veren yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizyolu taşımacılığı %1,5 gibi oldukça kabul edilebilir bir oranda olmasıyla ticaret ve seyahat için daha doğru bir yöntem olmaktadır. Böylelikle denizyolu taşımacılığının yaygınlaşmasında Mavi Ekonominin varlığı sürdürülebilir bir yapıya dönüşümünde önemlidir.

3.1.4. Türkiye'deki Gemi İnşa Endüstrisi ve Ticaret Filosu

Denizyolu taşımacılığı, geniş ve yüksek tonajlarda yükleme kapasitesi, kaza yapma olasılığının düşük olması ve güvenilirliğinin yanında sağladığı düşük birim maliyeti onu büyük miktarlarda ve uzun yollarda en uygun taşımacılık yöntemi yapmaktadır (Saatçioğlu ve Saygılı, 2013: 20). Denizyolu taşımacılığının gerçekleşmesi için bir ülkenin içinde belli miktarda ticaret filosuna ihtiyacı vardır. Bu noktada Türkiye'nin ticaret filosunu 2011-2020 yılları arasındaki değişimi Tablo 4'da görülmektedir.

Tablo 4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi - 150GT ve Üzeri Gemiler

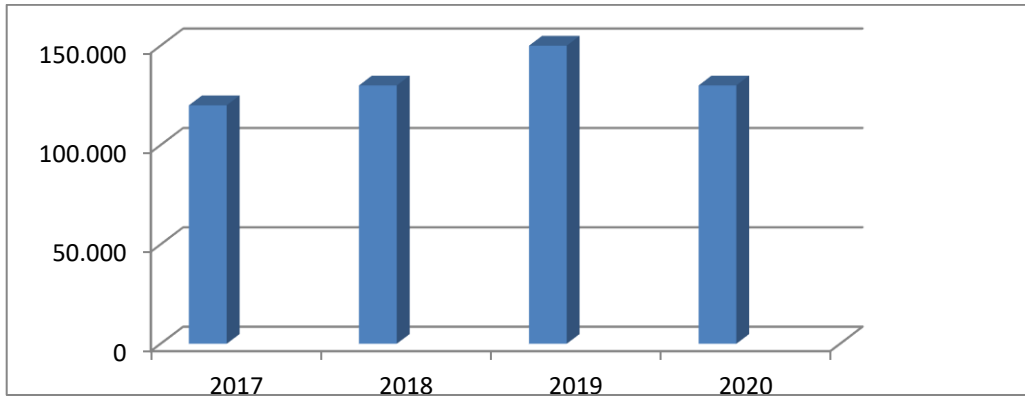
| YILLAR | TOPLAM |
|--------|-----------|
| 2011 | 7.092.628 |
| 2012 | 7.496.462 |
| 2013 | 7.049.491 |
| 2014 | 6.892.605 |
| 2015 | 6.574.504 |
| 2016 | 6.486.068 |
| 2017 | 6.522.307 |
| 2018 | 6.373.888 |
| 2019 | 6.105.350 |
| 2020 | 5.818.931 |

Kaynak: Türkiye Gemi, İnşa Sanayicileri Birliği, Gemi İnşa, Bakım-Onarım Sektörü 2019-2020 Yılları İstatiksel Verileri, 2020. Erişim Tarihi: 04.04.2022.

2011 yılından itibaren Türk deniz ticaret filosu incelendiğinde her geçen yılda bir miktar azalmalar yaşandığı görülmektedir. Bu durum ilerleyen yıllarda Türkiye'nin dünya ticaret filolarında bulunduğu mevcut konumunu kaybetmesi anlamına gelmektedir. Mavi ekonominin amaçlarına uymayan bir şekilde ilerleme eğiliminde olan bu sayısal veriler ticaret filosunun geliştirilmesi

gerekliliğini gözler önüne sermektedir. Bu noktada azalmaya başlayan ticaret gemilerinin Türkiye’deki gemi inşası sektörünün ne şekilde seyrettiğini gözlemlemek yararlı olacaktır.

Şekil 6. Türkiye’de Teslim Edilen Gemi ve Yatlar (DWT)

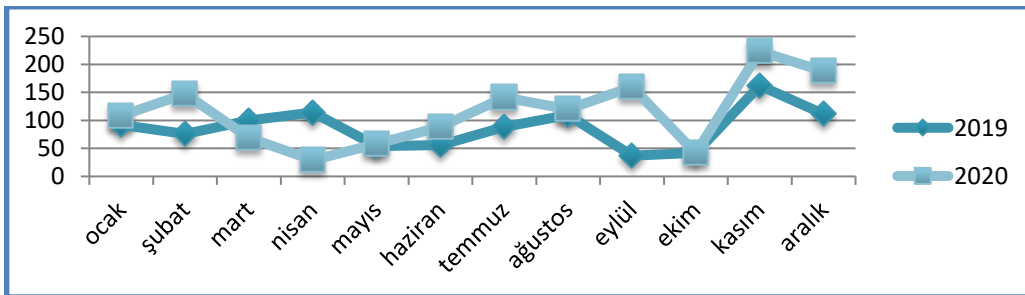


Kaynak: Türkiye Gemi, İnşa Sanayicileri Birliği, Gemi İnşa, Bakım-Onarım Sektörü 2019-2020 Yılları İstatiksel Verileri, 2020. Erişim Tarihi: 04.04.2022

Şekil 6’te görüldüğü gibi 2017-2020 yılları arasındaki teslim edilen gemi ve yatların istikrarlı bir gelişim sergilemediği aksine yıldan yıla dalgalanmalar yaşandığı görülmektedir. Bu veriden yola çıkarak ticaret filosundaki istikrarlı azalmanın sebebine ulaşılamamaktadır.

Türkiye’deki faal tersane sayısına bakmak gemi ve yat inşa sektöründeki gelişimin ne boyutlarda değiştiğini gözlemlemek için bu çalışmada önemli bir veri olacaktır. Bu noktada 2003-2008-2021 yıllarındaki faal tersane sayılarını incelemek gerekmektedir. 2003 yılında 37 olan faal tersane sayısı 2008 yılında 58’e çıkmıştır. 2021 yılında ise 84 rakamına ulaşan faal tersane sayısı bu konuda Türkiye’nin gelişim sergilediğini gösteren bir unsur olarak görülebilmektedir (Deniz Ticaret Odası, 2021: 155). Bu artışın bir göstergesi olarak da Dünya gemi sipariş adedinde Türkiye 2020 yılında 38 adet ile 6. Sırada yer almıştır (GİSBİR, 2020; 20).

Şekil 7. 2019 ve 2020 Yıllarındaki Sektörel İhracatın Aylara Göre Dağılımı



Kaynak: Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği, 2020. 2019-2020 Faaliyet Raporu. Erişim Tarihi: 27.04.2022.

Şekil 7’de 2019-2020 yıllarında Türkiye’de gemi inşa sektöründeki aylık ihracat değerleri grafik yardımıyla gösterilmiştir. 2019 ile 2020 yılları karşılaştırıldığında Şubat, Nisan ve Eylül aylarında ihracatın yöneliminde paradoksal bir değişim görülmektedir. Söz konusu aylardaki yüzdesel değişim sırasıyla %94,90, %-74,69 ve %331,52 olarak hesaplanmıştır. 2019 yılındaki sektörel ihracat değeri 1.042.314 iken 2020 yılında ise bu değer 1,375,006’ya çıkmıştır. Yüzdesel değişim oranı ise 31,92 olarak gerçekleşmiştir. Gemi inşa sektöründe en yüksek ihracat değerine sahip ilk 5 ülke

sıralanacak olursa; Norveç, Marshall Adaları, Rusya, Malta ve Lüksemburg'tur (Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği, 2022).

3.1.5. Türkiye' de Derin Deniz Madenciliği

Derin deniz madenciliği nispeten yeni bir sektör olmaktadır. Bu madencilik türü denizin diplerinde bulunan hidrokarbon (petrol-doğalgaz) ve bakır, nikel, kobalt gibi metallerin çıkarılması sonucu ortaya çıkarılmış bir kavramdır. Kritik enerji ve hammadde kaynaklarını içinde bulunduran bu sektör, gelişmiş ülkeler için jeopolitik ve ekonomik sebeplerden kaynaklı daha çok tercih edilmektedir.

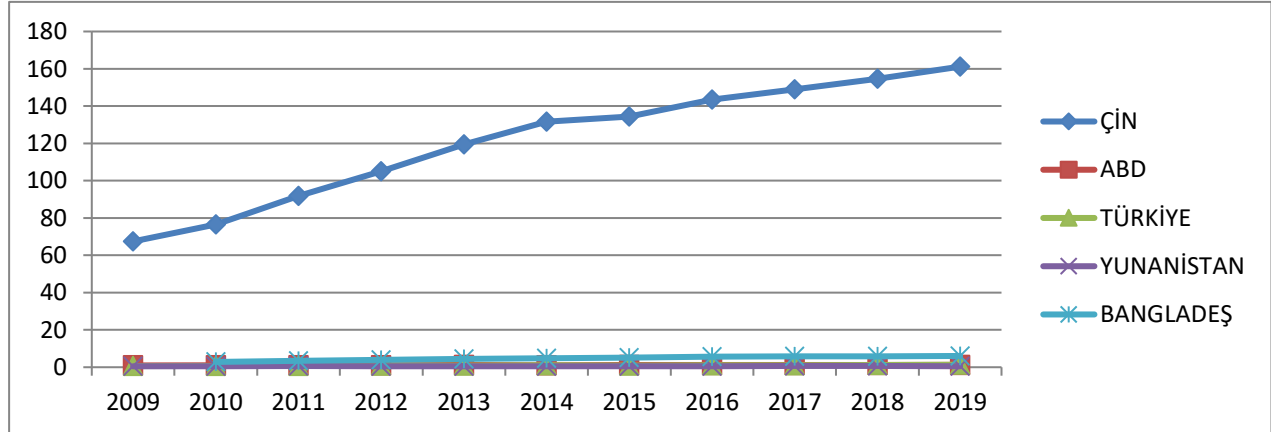
Göreceli olarak yeni bir alan olan derin deniz madenciliği, haliyle Türkiye içinde yeni bir alandır. Bu özelliğinden dolayı söz konusu alanda politika üretmek için yapılması gereken ilk koşul bilim üretmektir. Bu doğrultuda 2017 yılında TÜDAV'ın önderliğinde İ.Ü. Su Bilimleri Fakültesi'ne ait Gökçeada Deniz Araştırmaları Biriminde ilk bilimsel toplantı düzenlenmiştir. Toplantıda paylaşılan çalışmalar "I. Türkiye Derin Deniz Ekosistemi Çalıştayı Bildiriler Kitabı" yayınlanarak bilimsel çalışmalara katkıda bulunmaktadır (TÜDAV, Erişim Tarihi: 21.04.2022).

3.2. Mavi Ekonomi Bağlamında Türkiye'yi ABD, Bangladeş, Çin ve Yunanistan ile Türkiye'nin Mukayeseli Analizi

3.2.1. Balıkçılık ve Su Ürünleri

Sanayi devriminin ortaya çıkmasından sonra hızla gelişen dünya nüfusu, yeterli ve dengeli bir beslenme için üretilen gıda miktarının yetersiz olmasına neden olacağı görüşü su ürünleri içinde geçerli olmaktadır. Bu görüşle paralel olarak Birleşmiş Milletler'in hazırladığı raporda, dünya nüfusunun 2050 yılında 12-13 milyara ulaşacağı beklentisi bugünkü gıda üretiminin 2 katına çıkması gerekliliğini doğurmaktadır. Ayrıca bu rapor insanların protein ihtiyacının %20'sini balıklardan karşıladığını da açıklamaktadır (FAO, 2014). Doğal balık stoklarının azalması, gıda değerinin yüksek olması, ülke ekonomisine katkısı ve dış ticaret hacminin yüksek olmasıyla su ürünleri yetiştiriciliğinin önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır (İSUB, 2014). Bu doğrultuda balık ve su ürünlerinin hem bugünkü hem de gelecekteki gereksinimleri karşılamak adına bugünden geliştirilmesi ve önem verilmesi elzemdir.

Şekil 8. Su Ürünleri Üretimiminin 2009-2019 Yılları Arasındaki Gelişimi (ABD Doları –Milyar)

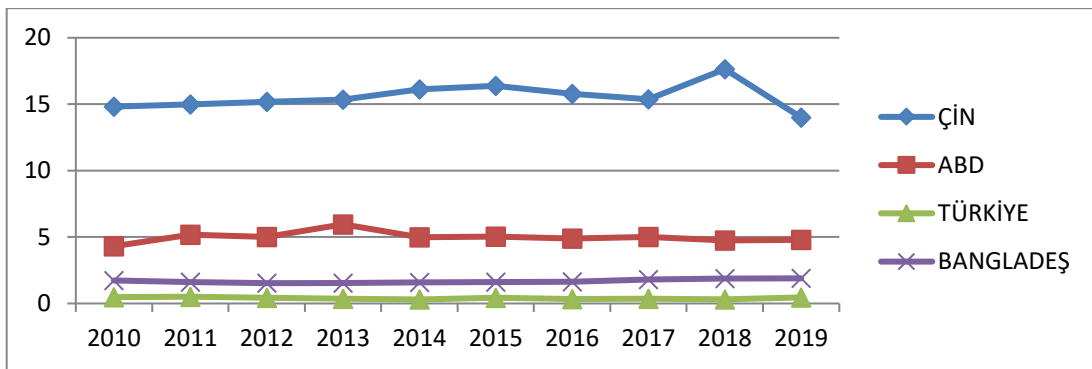


Kaynak: Organisation for Economic Co-operation and Development (2021). Su Ürünleri Üretimi. Erişim Tarihi: 06.04.2022., FAO, (2019). Fishery and Aquaculture Statistics. Erişim Tarihi: 06.04.2022

Bu çalışmada belli kriterlere göre seçilmiş olan ülkelerin 2009-2019 yılları arasındaki su ürünleri üretimindeki gelişimi gösterilmektedir. Söz konusu ülkelerde üretilen su ürünlerinin miktarı ABD doları cinsinden yansıtılmıştır. Buna göre Çin'in diğer ülkelere göre pozitif ayrıştığı gözle görülür bir gerçektir. ABD, Türkiye ve Yunanistan ise birbirlerine yakın su ürünleri üretimi yapmaktadırlar. Bu ülkelere ayrılan diğer bir ülke ise Bangladeş'tir. ABD, Türkiye ve Yunanistan'ın istikrarsız su ürünleri üretiminin aksine sürekli artış gösteren bir Bangladeş vardır.

Bangladeş'in 2010 yılındaki üretiminin parasal değeri 2.839.905 ABD Doları iken 2019 yılında 6.049.670 olarak gerçekleşmiştir. Su ürünleri üretiminin aksine su ürünleri avcılığında ise farklılıklar mevcuttur. Çin su ürünleri üretiminde olduğu gibi avcılıkta da Dünya'nın zirvesinde yer almaktadır. Bu alanda asıl dikkat çekici olan ise ABD'nin Dünya sıralamasında 6. sırada yer almasıdır. ABD'nin su ürünleri yetiştiriciliğinde 2019 yılındaki değeri 1.27 milyar iken su ürünleri avcılığında ise 4.80 milyar dolardır. İki okyanusun arasında kalmanın verdiği avantajı burada kullandığını görmekteyiz. FAO'nun yapmış olduğu sıralamada Bangladeş 13. iken Türkiye 41. sırada bulunmaktadır. Bahse konu olan listede 63 ülke bulunurken bu geniş liste içerisine giremeyen ülkelerden biri ise Yunanistan'dır. Listede yer alan 4 ülkenin verileri ise Şekil 7 yardımıyla görülebilmektedir.

Şekil 9. Su Ürünleri Avcılığının 2010-2019 Yılları Arasındaki Gelişimi (ABD Doları –Milyar)



Kaynak: Food and Agriculture Organization (FAO), (2019). Fishery and Aquaculture Statistics. Erişim Tarihi: 06.04.2022

Şekil 9'da bakıldığında ülkeler kendi su ürünleri avcılık değerlerine yıllar bazında yakın değerlerle hareket ettiği görülmektedir. Söz konusu ülkeler bu alanda kendilerini geliştirecek yaklaşımlar sergilememektedir. Ancak gelecek projeksiyonuna uyumlu bir şekilde su ürünleri üretiminde bir gelişim sergilendiği Şekil 8'de görülmektedir.

Su ürünleri ihracat-ithalat verileri bizlere mavi ekonominin önemli sektörlerinden olan balıkçılık ve su ürünleri sektöründe, ülkelerin ekonomilerine ne derece katkı yaptığını göstermek adına önemli veriler sunmaktadır. Tablo 5'de çalışmaya konu olan ülkelere ait veriler görülmektedir.

Tablo 5. Su Ürünleri Dış Ticaret Göstergeleri

| ÜLKELER | İTHALAT | | | İHRACAT | | |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2017 | 2018 | 2019 |
| ÇİN H.C. | 10.679.437 | 14.345.506 | 17.935.553 | 20.524.313 | 21.663.314 | 20.074.881 |
| ABD | 21.670.884 | 23.766.062 | 23.316.681 | 6.088.538 | 5.989.772 | 5.638.761 |
| TÜRKİYE | 445.350 | 451.595 | 500.880 | 857.688 | 972.150 | 1.042.641 |
| BANGLADEŞ | 90.060 | 117.391 | 156.270 | 496.565 | 446.875 | 468.667 |
| YUNANİSTAN | 684.172 | 772.895 | 768.835 | 768.983 | 812.008 | 764.967 |

Kaynak: Food and Agriculture Organization (FAO), (2019). Fishery and Aquaculture Statistics. Erişim Tarihi: 06.04.2022

İthalat ve ihracat rakamları incelendiğinde Çin, Türkiye ve Bangladeş'in dış ticaret fazlası verdiği görülecektir. Yunanistan ve ABD ise dış ticaret açığı vermektedir. Ancak Yunanistan'ın 2019 yılında, bu sektörde dış ticaret fazlası vererek diğer yıllara göre konjonktürel bir değişim yaşadığı

söylenbilir. Bunun yanı sıra Yunanistan'ın ithalat ve ihracat rakamları birbirine yakın seyretmektedir. Bu durum Yunanistan'ın gelişime açık bir ülke konumuna sokmaktadır. Su ürünlerinde liderliği elinde bulunduran Çin ise ihracat rakamlarına bu gelişmeyi yansıtmaktadır. Dikkat çeken bir husus ise ABD su ürünleri avcılığında dünyada altıncılığa sahip olmasına rağmen rekor düzeye su ürünleri ihracatı yapmaktadır.

3.2.2. Kıyı ve Deniz Turizmi

Turizmin gelişimi 20.yy'ın ilk yarısına kadar yaşanan dünya savaşlarından sonra gerçekleşmiştir. Bu gelişme sonrasında ve bilgi-ulaştırma teknolojilerinde yaşanan gelişmeler sonucu dünyada önemli bir sektör olmaya başlamıştır. Ülkelerin dış ticaretlerine katkı sağlamasının yanı sıra döviz girdisi ve istihdam olanakları sunmasıyla da önemli bir alanı temsil etmektedir (Crouch and Ritchie, 1999: 138) . Tüm bu ekonomik katkıların yanında tek bir habitat içinde hareket etmeyen turizm sektörü, birçok sektörle de entegre şekilde çalışmaktadır. Bu denli ülke ekonomilerine katkıda bulunan bir sektörden vazgeçmek kolay değildir. Bu doğrultuda mavi ekonominin temel amacı olan deniz ve okyanusların sürdürülebilirliğinin sağlanması için ülkeler çeşitli politikalar uygulayarak bu amacı gerçekleştirmek için adım atmalıdır.

Bu çalışmadaki ülkelerin turizm verileri aşağıdaki tablo 6 ve 7'da gösterilmektedir. Ülkelere gelen turist sayısı, turistik amaçla ülkeden çıkan vatandaşların sayısı, gelen turistlerin kullandıkları ulaşım araçları, turizm harcamaları ve turizmde istidam edilenlerin sayısı turizm verilerini oluşturmaktadır.

Tablo 6: Yurt-İçine Gelen Ziyaretçiler (2017-2019)

| ÜLKELER | YURT-İÇİNE GELENLER | | |
|------------|---------------------|------------|------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 |
| BANGLADEŞ | 237.000 | 267.000 | 313.000 |
| ÇİN H.C. | 60.700.000 | 62.900.000 | 67.500.000 |
| YUNANİSTAN | 30.161.000 | 33.072.000 | 34.005.000 |
| TÜRKİYE | 37.970.000 | 46.113.000 | 51.747.000 |
| ABD | 75.800.000 | 79.200.000 | 78.700.000 |

Kaynak: United Nations World Tourism Organization, Temel Turizm İstatistikleri. Erişim Tarihi: 21.04.2022.

Tablo 7'de verileri yansıtılmış olan ülkelerin 2017-2019 yılları arasında ülkelerine gelen turistlerin sayısı gösterilmektedir. Bu ülkelerden Çin, ABD ve Türkiye dünyada ilk 10'da yer almaktadır. Bangladeş dışındaki ülkelerin belli bir turizm ekosistemi oluşturduğu rakamlarla görülmektedir. Ancak turizmin ülke ekonomisine olan katkısı ülkeye gelen turistlerin yapacakları harcamalara, başka bir ifadeyle ülkelerin turizm gelirlerine bağlıdır. Bu noktada ülkelere gelen turistlerin harcamalarının değerlerini incelemek daha sağlıklı bir analiz imkanı sağlayacaktır.

Tablo 7: Ülkeye Gelen Turistlerin 2017-2019 Yılları Arasında Yaptığı Harcamalar (Milyon Dolar)

| ÜLKELER | ÜLKEYE GELEN TURİSTLERİN YAPTIĞI HARCAMALAR | | |
|-----------|---|--------|--------|
| | 2017 | 2018 | 2019 |
| BANGLADEŞ | 348 | 357 | 391 |
| ÇİN H.C. | 38.559 | 40.386 | 35.832 |

| | | | |
|-------------------|---------|---------|---------|
| YUNANİSTAN | 19.139 | 21.594 | 33.003 |
| TÜRKİYE | 31.993 | 36.751 | 42.350 |
| ABD | 231.123 | 237.726 | 233.461 |

Kaynak: United Nations World Tourism Organization, Temel Turizm İstatistikleri. Erişim Tarihi: 21.04.2022

Tablo 8 incelendiğinde ilk göze çarpan husus ABD’de yapılan harcamaların yüksek oluşudur. Bu alanda Dünya liderliğinde elinde bulunduran ABD (Emitt, 2021), ülkesine gelen her bir turistten yaklaşık olarak 2.970 ABD Dolar turizm geliri elde etmektedir. Ülkesine gelen her bir turistten elde ettiği geliri ABD Doları cinsinden açıklayacak olursak sırasıyla; Bangladeş 1.240 Dolar (sadece bir gece kalan turistlerden elde edilen veri olmasından kaynaklı kişi başına harcamalar yüksek çıkmaktadır), Türkiye 800 Dolar, Yunanistan 680 Dolar ve nihayet son olarak Çin 530 Dolar ile turistlerden en düşük gelir elde eden ülke konumunda bulunmaktadır.

Tablo 10. Denizyolu Taşımacılığı ile Ülkeye Gelen Turistlerin Sayısı (Bin)

| ÜLKELER | 2017 | 2018 | 2019 |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|
| BANGLADEŞ | - | - | - |
| ÇİN H.C. | 4.612 | 4.659 | 4.229 |
| YUNANİSTAN | 973 | 935 | 1.004 |
| TÜRKİYE | 838 | 1.040 | 1.456 |
| ABD | 582 | 561 | 837 |

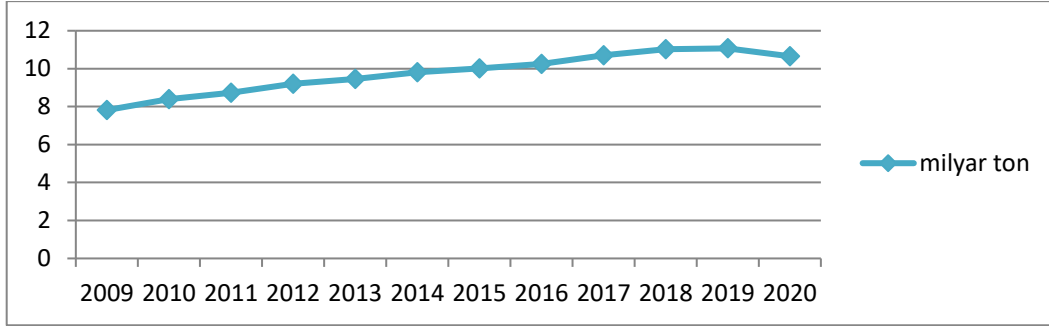
Kaynak: United Nations World Tourism Organization, Temel Turizm İstatistikleri. Erişim Tarihi: 21.04.2022.

Tablo 10’da yer alan ülkelere, söz konusu yıllarda denizyolu taşımacılığında kullanılan araçlarla gelen turistlerin sayısı nicel bir şekilde tablolatırılmıştır. Buna göre açık ara farkla Çin’e gelen turist sayısının fazla olduğu görülmektedir. Ayrıca dikkat edilmesi gereken bir diğer unsur ise Türkiye’nin dışında istikrarlı bir artış yaşayan ülkenin bulunmamasıdır. Diğer ülkeler yıllara bağlı olarak inişli-çıkışlı bir seyir izlediğin rakamlarca görülmektedir. Örneğin, Yunanistan’da 2018 yılındaki 38.000 kişi bir önceki yıla göre daha az bu ulaştırma yöntemini kullanmıştır. 2019 yılında ise önceki yıllara göre ciddi bir artış yaşanmıştır.

3.2.3. Denizyolu Taşımacılığı ve Ticaret Filosu

Denizyolu taşımacılığı, küreselleşen günümüzde uluslararası çapta çalışan firmalarla ve birçok sektörle doğrudan ve ya dolaylı yollarla etkileşim içindedir. Ayrıca firmaların rekabet edilebilirliği için gerekli olan düşük maliyetler içinde önemli bir lojistik kullanım yöntemidir (Bozkurt, Pelit ve Irmak, 2018). Bunun sonucu olarak denizyolu taşımacılığı ile yapılan ticarete filoların taşımış olduğu mal miktarında sürekli artış görülmektedir.

Şekil 10. Dünya Çapında Yüklenen Mallar (Milyar ton)



Kaynak: United Nations Conference on Trade and Development, (2021). E-Handbook of Statistics. Erişim Tarihi: 20.04.2022.

2009-2020 yıllarını kapsayan Şekil 10'de denizyolu ile yapılan taşımacılıkta yıllara göre taşınan malların ağırlıkları gösterilmiştir. 2019 yılına kadar artan bir hızla devam ederken 2020 yılında taşınan malların toplam ağırlıklarında azalma yaşanmıştır. Bunun nedeni ise Covid-19 salgınının, operasyonları kesintiye uğratarak, tedarik zincirinde baskılara neden olmasıdır. Bunun sonucu olarak, deniz ticareti hacmi 2020'de yüzde 3,8 azalarak toplam 10,6 milyar tona geriledi (UNCTAD, 2021).

Dünyadaki denizyolu taşımacılığının yıllara göre gelişimi Şekil 10'de açıklanmıştır. Pek tabii her ülkenin farklı ticaret filo sayılarında olması onları bu alanda farklı gelişim düzeylerine ve toplam Dünya denizyolu taşımacılığı içinde farklı ağırlıklara sahip olunmasını sağlamaktadır. Bu doğrultuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ticaret filolarında ilk 30'da yer alan ülkeleri açıkladığı raporda çalışmamıza konu ettiğimiz ülkeler özelinde ilgi çekici rakamlar vardır. Tablo 9'da bu rakamlar ve sıralama açıklanmaktadır.

Tablo 9. Ülkelerin Ticaret Filoları ve Dünya'daki Sıralaması (Milyon DWT)

| ÜLKELER | MİLYON DWT | SIRALAMASI |
|------------|------------|------------|
| ÇİN | 270 | 2 |
| ABD | 60 | 7 |
| TÜRKİYE | 29 | 15 |
| YUNANİSTAN | 380 | 1 |
| BANGLADEŞ | 7> | - |

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Dünya Deniz Ticaret Filosu İlk 30 Ülke (Milyon Dwt). Erişim Tarihi: 02.05.2022.

Tablo 9'da görüldüğü gibi çalışmamıza konu olan ülkelerden ilk 10'da üç ülke bulunurken, ilk 15'te dört ülke bulunmaktadır. Veriler incelendiğinde en dikkat çekici ülkenin Yunanistan olduğu görülecektir. Mavi ekonominin diğer sektörlerinde geri planda kalan Yunanistan bu alanda Dünya liderliğini elinde bulundurmaktadır. Akdeniz'in göbeğinde yer almasının verdiği avantajın yanında çok sayıda adaya ev sahipliği yapması ve gemicilik tarihi bu ülkeyi yüksek tonajlı gemilere sahip bir ticaret filosu sağlamıştır. Çin ve ABD'nin yüksek dış ticaret hacmi bu alanda ilk sıralarda görülmesine yardımcı olmaktadır. Bangladeş'in ise ticaret filosunun zayıf olduğu ve geliştirilmesi gerektiği rakamlarla görülebilmektedir.

Söz konusu ülkelerin deniz taşımacılığı sektörlerinin durumuna göre küresel denizcilik ağlarına ne kadar iyi bağlandıklarını incelemek bu sektördeki durumları için daha kapsamlı bilgiler

sunacaktır. World Bank'ın hazırladığı lineer gönderi bağlantı endeksi üzerinden bu konuya dair bilgiler alınarak analizimize dahil edilmiştir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından deniz taşımacılığı sektörünün beş bileşenine dayalı olarak hesaplanan bu endeks; gemi sayısı, konteyner taşıma kapasitesi, maksimum gemi boyutu, hizmet sayısı ve konteyner kullanan şirket sayısı gibi bileşenlerden hareketle oluşturulmaktadır (World Bank, 2022). Tablo 10'de 2017-2020 yılları arasında 2004 yılı maksimum değer=100 alınarak hesaplanan endeks değerleri görülmektedir.

Tablo 10. Lineer Gönderi Bağlantı Endeksi (2004'teki maksimum değer = 100)

| ÜLKELER | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------|-------|-------|-------|-------|
| BANGLADEŞ | 11.3 | 13.2 | 12.2 | 13.8 |
| ÇİN | 148.7 | 153.4 | 158.6 | 162.4 |
| YUNANİSTAN | 48.5 | 58.6 | 60.0 | 60.3 |
| TÜRKİYE | 56.7 | 55.6 | 57.7 | 60.8 |
| ABD | 85.7 | 92.0 | 95.6 | 103.9 |

Kaynak: World Bank, (2022). Erişim Tarihi: 20.04.2022.

Tablo 10'da görüldüğü gibi 5 ülkede de her geçen yıl bir önceki yıla göre endeks değerlerini arttırmaktadır (Bangladeş'in 2019 yılı hariç). Çin açık ara fark atarak bu endekste güçlü bir pozisyonda olmasına karşın Bangladeş'in son derece zayıf bir konumda olduğu görülmektedir. Yunanistan ve Türkiye ise gelişme kaydetmelerine karşılık yavaş artış oranlarına bulunmaktadır.

3.2.4. Gemi İnşa Endüstrisi

Gemi inşaatı sanayisi pek çok alana ve gelişmeye duyarlıdır. Başlıca yaşanabilecek gelişmeler dünya ticaret hacmindeki değişim, dünya ekonomisinin büyümesi, uluslararası parite oranları, sosyo-ekonomik ve politik ilişkiler olarak ifade edilebilir (Barlas, 2010; 5). Bu tür gelişmeler dönemsel olarak değişse de 2020 yılı itibarıyla açık ara farkla hem adet olarak hem de tonaj olarak Çin bu alanda lider gelmektedir. Öyle ki dünya sipariş defterine bakıldığında Çin'e sipariş edilen gemi sayısı 1259 adet iken ikinci sırada olan Japonya'da bu sayı 438 adettir. Altıncı sırada bulunan Türkiye'nin 38 adet ve onuncu sırada bulunan ABD'nin ise 27 adet siparişi bulunmaktadır (GİSBİR, 2020; 20). OECD'in 2021 yılında hazırlanmış olduğu raporda ise Bangladeş'in 2020 gemi sipariş sayısı 121 adettir (OECD Science, Technology and Industry Papers, 2021; 11). Bangladeş'in 2020 yılı itibarıyla elde etmiş olduğu sipariş adedi 121 adet iken 2008 yılında bu rakam 0'dı. 2013 yılına kadar değişken bir dünya payına sahip olan Bangladeş'in söz konusu yıldan sonra patlama yaşayarak dünya pazarı içinde kendini göstermeye başlamıştır (Siddique, Sheikh and İslam, 2019: 71). Bu gelişimin en büyük nedenlerinden biri sağlamış olduğu düşük maliyetli işgücüdür. Ortalama saatlik işgücü maliyetleri incelendiğinde Çin'de bu rakam 7 USD iken ABD'de 25 USD olmaktadır. Bangladeş'te çok düşük bir tutar olan 1 USD düzeyindedir (Parveen and Kabir, 2021; 20). Bugün şirketlerin en büyük derdi olan rekabet edilebilir bir ölçek ekonomisine geçmenin yolu, işgücü maliyetlerini azaltmak olduğundan Bangladeş'e olan yatırımların artması şaşırtılmaması gereken bir durumdur. Board of Investment

(BoI)'nin Bangladeş'te gemi inşasında yabancı yatırımcılar için karşılaştırmalı faydaları vurgulaması bu çıkarımın doğruluğunu kanıtlar niteliktedir (Hasan, Rahaman, Alamgir and Akimoto, 2017; 220).

Bu çalışmanın diğer bir ülkesi olan Yunanistan, yaşanan küresel krizlerin etkisini hala hissetmektedir. Bu durum uzun bir süredir devam etmesi gemi inşaatı sanayisine de yansımıştır. Yaşanan kriz Avrupa standartlarının çok dışında bir işsizlik düzeyini de beraberinde getirmiştir. Bu sektördeki yüksek işsizlik oranını ortadan kaldırmak için hükümet yoğun çaba göstermiş olsa da sendikaların ve işçilerin protestoları nedeniyle geri adım atmak zorunda kalmıştır. Ayrıca pozitif dışsallıklara ve düşük işgücüne sahip diğer dünya ülkelerinin de bu sektörde söz sahibi olmaya başlamasıyla Yunanistan'ın gelişimi durgunlaşmış daha sonra durma noktasına gelmiştir (Vlachos and Lazopoulos, 1998: 125). Ancak Yunanistan bulunduğu coğrafi konum, denizcilik tarihi ve navigasyon tekniğini bilmesiyle güçlü bir denizcilik geleneğine sahiptir. Bu bakımdan gemi inşa endüstrisini tekrardan ayağa kaldırması, bu sektöre yeni girecek olan ülkelere göre avantajlar sağlayacaktır (Lee,Wan, Shi and Li, 2014: 371).

3.2.5. Derin Deniz Madenciliği

Derin deniz madenciliği son yıllarda kendini göstermeye başlayan bir sektör olmasından kaynaklı ülkelerin yeni yatırım yapmaya başladığı bir alandır. İlk modern derin deniz madenciliği, 2005 yılında Papua Yeni Gine açıklarında deniz ve okyanus tabanında (derin deniz tabanı) Solwara projesinin başlatılmasıyla gerçekleşmiştir (Ehsani ve Sivrikaya, 2018; 401). 2005 gibi çok uzak olmayan bir tarihte gerçekleşen bu çalışma aslında dünyanın gittikçe artan metal talebi, metal fiyatlarındaki yükselmeler, karasal madencilikteki metalik maden yataklarında gittikçe düşen tenör değerleri, derin deniz madenciliğine konu olacak metalik madenlerin yüksek tenörlere sahip oluşları ve nadir toprak elementlerine olan ihtiyaç artışları derin deniz madenciliğine doğru bir eğilime neden olmuştur (Atar, 2005; 23). Bu çalışmaya konu olan ülkelere Çin ve ABD bu alanda belli bir yol almasına karşın gelişmekte olan ülke sınıfında yer alan Yunanistan ve Bangladeş yeni olan bu alanda yeterli çalışmalar yapmamaktadır. Türkiye ise makalede bahsedildiği gibi gerekli olan sismik araştırma gemisi ve sondaj gemilerini tedarik ederek bu alanda gelişim sergileme niyetinde olduğunu göstermektedir.

SONUÇ

Mavi Ekonomi, deniz ve okyanus tabanlı faaliyetlerin sosyal ve çevresel şekilde kendini belli eden ticari faaliyetler, ürünler, hizmetler ve yatırımlar kümesi için kullanılan bir kavramdır. Mavi Ekonominin asıl ortaya çıkma amacı ise denizde ve okyanuslarda sürdürülebilir bir ekosistem yaratma isteğidir. Bu amacı gerçekleştirmek için ülkeler, deniz ve okyanuslar üzerinden faaliyetlerini sürdüren sektörleri bu kapsamda başkalaştırma çabasına içine girmektedir. Bu doğrultuda doğaya en az zarar veren taşımacılık yöntemi olarak denizyolu taşımacılığı gelmektedir. Bu taşımacılık yöntemi her geçen yıl artan yük kapasitesiyle dikkat çekmektedir. Bu çalışmada DWT üzerinden tablo haline getirilmiş veriler neticesinde Türkiye; ABD, Çin ve Yunanistan'ın gerisinde kalan bir ticaret filosuna sahiptir. Pek tabi bu durum Türkiye'nin çevreye daha duyarlı bir yaklaşım sergilemesi için ticaret filosuna

ağırlık vermesi gerekmektedir. Ayrıca lineer gönderi bağlantı endeksine bakıldığında dünyanın en büyük iki ekonomisinin gerisinde kalan Türkiye'nin, hem çevreye zarar vermeden hem de ekonomik gelişiminin gerçekleşmesi için bu alanda hükümet destekli bir gelişim süreci sağlamalıdır. Hussain, Failer, Al Karim and Khurshed Alam (2017: 11)'in çalışmasında hükümetlerin yönetim yapısının, kıyı bölgelerinde yaşayan milyonlarca insanın hayatını ve geçimini değiştirmek ve geliştirmek için önemli bir unsur olarak görülmesi bu çalışma ile benzerlik taşımaktadır.

Dünyanın karşılaştığı tek sorun doğaya verilen zararlar değildir. Her yıl artan bir hızda ilerleyen dünya nüfusu, beraberinde gıda sıkıntısı yaşanmasına neden olmaktadır. Bu noktada yüksek değerli gıdalardan olan su ürünleri yetiştiriciliği ve avcılığı bu noktada önem kazanmaktadır. Bu alanda dünya lideri olan Çin'in 2009 yılında yaklaşık olarak 70 Milyar USD değerinde su ürünleri yetiştiriciliği yaparken 2019 yılında bu rakamı ikiye katlayarak 140 Milyar USD değerine ulaşmıştır. Çin su ürünleri avcılığında da dünya zirvesinde yer almaktadır. Diğer bir okyanus ülkesi olan ABD ise su ürünleri yetiştiriciliğinde Türkiye ile yakın değerlerde olsa da su ürünleri avcılığında Türkiye'ye ortalama 4 Milyar USD kendi lehine fark yaratmıştır. ABD su ürünleri avcılığında Türkiye'ye göre daha fazla balık inişlerine sahip olsa da dış ticaret açığı vermesine engel olamamaktadır. Başçınar (2004: 8)'in çalışmasında yaptığı analize göre Çin'in bu sektörde lokomotif olduğunu ama Türkiye'nin su potansiyeline yönelik çalışmalarının giderek arttığını, su ürünleri yetiştiriciliğimizin gelişmesi açısından olumlu gelişmeler olmasına rağmen yeterli olmadığını vurgulaması bu çalışmada Türkiye'nin diğer ülkelerle yapılan kıyaslanmasıyla elde edilen analiz Başçınar (2004:8)'in çalışmasıyla paralellik taşımaktadır. Bir diğer Mavi Ekonomi sektörlerinden kıyı turizminde ise Bangladeş dışındaki ülkelerin 30 milyondan fazla ziyaretçi ağırladığı verilerle gösterilmiştir. Ama kıyı turizmin ekonomiye olan katkısı turistlerin yapacakları harcamalara bağlı gerçekleşmektedir. Bahar ve Bozkurt (2010: 264)'un turizm ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiye dair yapmış olduğu çalışmada turist harcamalarının turizm potansiyeline sahip yerlerin gelişmesine ve bölgelerarası gelişmişlik farklarının giderilmesinde yardımcı olmasıyla kişi başına harcamalarda görülen fark ülkelerin gelişmişlik düzeyleriyle benzerlikler taşıdığı bu çalışmayla da analiz edilmiştir. 2019 yılında ülkelere gelen her bir turist yaptığı kişi başına harcamalarda Çin (530 USD) ve Yunanistan'ı (680 USD) geçen Türkiye (800 USD) ABD'nin (2970 USD) bir hayli gerisinde turizm geliri elde etmektedir. ABD'ye yakın bir turizm geliri elde etme amacıyla olması gereken Türkiye'nin, yurtiçi işletmeleri teşvik edecek politikaların yanı sıra işletmelere yurtdışı pazarlama yöntemlerinin tanıtılması ve bu alanda desteklenmesi gerekliliği elde edilen verilerle görülmektedir.

Ticaret filolarının gelişimi ve denizyolu taşımacılığın yaygınlaşması için ülkelerin gemi inşa sanayisi önemli bir unsur olarak görülmektedir. Çin, Mavi Ekonominin pek çok sektöründe olduğu gibi bu alanda da Dünya'nın zirvesinde yer almaktadır. 2020 yılında Çin'e verilen siparişlerin adedi 1259 olmuştur. Türkiye her geçen yıl artan faal tersane sayısı ile bu sektörde önemli gelişmeler kaydederek 2020 yılında 38 adet ile bu sektörde 6.sırada yer almıştır. Dünya'nın en büyük donanmasına ve en büyük 7. ticaret filosuna sahip olmasına rağmen ABD, 2020 yılı siparişlerinde 27

adet ile 10. sırada yer alarak Türkiye'nin gerisinde kalmıştır. Ayrıca Türkiye dışında diğer gelişmekte olan ülkelerden Bangladeş ve Yunanistan'ın yaşadığı ekonomik zorluklar Türkiye'yi söz konusu sektörde öne çıkarmaktadır.

Türkiye, bulunduğu lokasyon itibarıyla önemli geçiş noktalarına ev sahipliği yapmasının yanı sıra Mavi Ekonominin bazı sektörlerinde önemli bir konumda oluşu gelişiminin devamlılığı açısından önemlidir. Tüm bunların yanında Mavi Ekonominin yeni gelişen sektörlerinden olan derin deniz madenciliği, Türkiye'nin dünyada önemli bir pozisyonda olması için bir fırsat yaratmaktadır. Yüksek teknoloji ve yüksek maliyetlerle sürdürülen bu alan için bilimsel konferanslar ile enerji ve tabii kaynaklar bakanlığınca yapılacak olan politikaların yoğunlaştırılması gerekliliğini doğurmaktadır. Toparlanacak olunursa, gelecek projeksiyonuna bağlı olarak refah, sürdürülebilirlik, iklim değiştirici önlemler, ekosistem ve biyoçeşitliliğin korunması, temiz su kaynaklarının elde edilmesi, yenilenebilir enerji kaynaklarına olan kullanımın artması için deniz ve okyanus tabanlı ele alınan devletin, halkın ve bilimin etkileşim içinde çalıştığı bir mekanizmanın oluşturulması gerekmektedir.

Bu çalışma sınırlı sayıda ülkeyi içermesi, geniş çaplı bir analize ihtiyaç duyulmasına yol açmaktadır. Bu bağlamda ülkeler özelinden çıkılıp, kıtalar arası bir karşılaştırma yapılarak bölgesel işbirliklerini güçlendirecek politikalar ortaya atılabilir. Öte yandan çalışmamıza konu olmayan diğer Mavi Ekonomi sektörleri de, yapılması planlanan çalışmalara eklenerek detaylı analiz imkanları sunması potansiyel mavi ekonomi çalışmalarına öneri niteliği taşıyacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Akay, B. (2020). Mavi Büyüme Stratejisi: Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Turizmine Yönelik Bir İnceleme. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 4(3), 3051-3063.
- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2005). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri (SPSS uygulamalı)*. 4. Basım, Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- Anadolu Ajansı (AA), 2021. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/okyanuslarin-isinmasi-ve-kirlenmesi-canli-yasamini-tehdit-ediyor/2266017#:~:text=Bilinenin%20aksine%20d%C3%BCnyada%20oksijenin%20ana,yakla%C5%9F%C4%B1k%20y%C3%BCzde%2080'ini%20%C3%BCretiyor>, Erişim Tarihi: 26.06.2022.
- Atar, M. (2015). Deep Sea Mining in the Pacific Island Countries, Mining Potential of Vanuatu and Possible Collaboration with ITU (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). *İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*.
- Bahar, O. ve Bozkurt, K. (2010). Gelişmekte olan ülkelerde turizm-ekonomik büyüme ilişkisi: dinamik panel veri analizi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 21(2), 255-265.
- Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü (2021). Su Ürünleri İstatistikleri. <https://www.tarimorman.gov.tr/SGB/Belgeler/SagMenuVeriler/BSGM.pdf>. Erişim Tarihi: 06.04.2022.
- Barlas, B. (2010). Türkiye'de Gemi İnşaatı Sanayi İçinde Yat Turizmin Yeri ve Önemi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). *İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*.
- Başçınar, N. (2004). Dünyada su ürünleri yetiştiriciliği ve ülkemizin geleceğine bakış. *Aquaculture Studies*, 4(1), 6-9.
- Bennett, N. J., Cisneros-Montemayor, A. M. and Blythe, J. (2019). Towards a Sustainable and Equitable Blue Economy. *Nat Sustain.* 2, 991–993.
- Bozkurt, C., Pelit, İ. ve İrmak, E. (2018). Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı. *3.Uluslararası Sosyal Beşeri ve Eğitim Bilimleri Kongresi*.

- https://www.researchgate.net/publication/337442741_TURKIYE_VE_DUNYADA_DENIZYOLU_TASIMACILIGI . Erişim Tarihi: 20.04.2022.
- Campbell, L. M., Fairbanks, L., Murray, G., Stoll, J. S., D'Anna, L. and Bingham, J. (2021). From Blue Economy to Blue Communities: Reorienting Aquaculture Expansion for Community Wellbeing. *Marine Policy*, 124, 1-4.
- Childs, J. R. and Hicks, C. C. (2019). Securing the Blue: Political Ecologies of the Blue Economy in Africa. *Journal of Political Ecology*, 26(1), 323-340.
- Crouch, G. I. and Ritchie, J. R. B. (1999), Tourism, Competitiveness and Societal Prosperity. *Journal Of Business Research*, 44(3), 137-152.
- Çevreonline.<https://cevreonline.com/turkiyenin-denizel-biyolojik-cesitliliyi/#:~:text=Yap%C4%B1lan%20ara%C5%9Ft%C4%B1rmalara%20g%C3%B6re%2C%20T%C3%BCrkiye'nin,de%20151%20bal%C4%B1k%20t%C3%BCr%C3%BC%20bulunuyor>. Erişim Tarihi: 19.04.2022.
- Çoban, M. N. ve Ölmez, Ü. (2016). Mavi Ekonomi ve Mavi Büyüme. *Journal of Turkish Studies*, 12(3), 155-166.
- Deniz Ticaret Odası (2021). <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sectorraporu/DenizcilikSektorRaporu2021.pdf> . Erişim tarihi: 27.04.2022.
- Diamond, J. (2010). *Tüfek, Mikrop ve Çelik* (Çeviri: Ünce, Ü.). 21. Basım. Ankara: TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları.
- Duchâtel, M. and Duplaix, A. S. (2018). Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe. *Policy Brief*, 34, 1-57.
- Ehsani, A. ve Sivrikaya, O. (2018). Okyanus ve Deniz Altı Madenciliğinin Kısa Tarihiçesi. *Karaelmas Fen ve Mühendislik Dergisi*, 8(1), 396-402.
- Emitt (2021). Turizm İstatistikleri.https://ite-prod-cdn-end.azureedge.net/sharedmedia/emitt/media/assets/pdfs/emitt_2020_istatistik_baski.pdf . Erişim Tarihi: 30.04.2022.
- Eurofish International Organisation (2017). <https://eurofish.dk/member-countries/turkey/> . Erişim Tarihi: 19.04.2022.
- Fabinyi, M., Wu, A., Lau, S., Mallory, T., Barclay, K., Walsh, K. and Dressler, W. (2021). Çin'in Mavi Ekonomisi: Bir Devlet Modernizasyon Projesi. *Çevre ve Kalkınma Dergisi*, 30(2), 127-148.
- FAO (2014). The State of World Fisheries and Aquaculture. <https://www.fao.org/3/i3720e/i3720e.pdf>. Erişim Tarihi: 06.04.2022.
- FAO (2019). Fishery and Aquaculture Statistics. <https://www.fao.org/3/cb7874t/cb7874t.pdf> .Erişim Tarihi: 06.04.2022
- Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (2020). 2019-2020 Faaliyet Raporu. <http://www.iib.org.tr/files/downloads/PageFiles/%7B1ecd3487-c65f-4c89-99e6-db3c35270784%7D/Files/Gemi%20Faaliyet%20Raporu.pdf> . Erişim Tarihi: 27.04.2022.
- GİSBİR (2020). Gemi İnşa, Bakım-Onarım Sektörü 2019-2020 Yılları İstatiksel Verileri. https://gisbir.org/wp-content/uploads/gisbir_sektorel_veriler_2019_2020.pdf. Erişim Tarihi: 04.04.2022.
- Greenpeace (2020). Derin Deniz Madenciliğinin Bulanık Dünyası. <https://www.greenpeace.org/turkey/basin-bultenleri/derin-deniz-madenciliginin-bulanik-dunyasi/> . Erişim Tarihi: 14.05.2022.
- Güner, Ş. N. ve Oğuz, A. (2020). Mavi Ekonomi Bağlamında Dış Ticaret. *USE 5. Uluslararası Sosyoloji ve Ekonomi Kongresi Tam Metin Kitabı*. 102-113.
- Hasan, K. R., Rahaman, M. M., Alamgir, M. Z. and Akimoto, H. (2017). Foreign Direct Investment and the Shipbuilding Industry: A Bangladesh Perspective. *Procedia Engineering*. 194, 218-223.
- Hussain, M. G., Failler, P., Karim, A. A. and Alam, M. K. (2018). Major opportunities of blue economy development in Bangladesh. *Journal of the Indian Ocean Region*, 14(1), pp.88-99.
- ISUB (2014). Su Ürünleri Raporu. http://www.isub.org.tr/assets/rapor_suurunrivekulturbalikaligiileilgilirevize_3eylul2014.pdf. Erişim Tarihi: 21.04.2022.

- Keen, M. R., Schwarz, A. M. and Wini-Simeon, L. (2018). Towards Defining the Blue Economy: Practical Lessons from Pacific Ocean Governance. *Marine Policy*, 88, 333-341.
- Lee, C. B., Wan, J., Shi, W. and Li, K. (2014). A Cross-Country Study of Competitiveness of the Shipping Industry. *Transport Policy*. 35, 366-376.
- Lee, K., Noh, J. and Khim, J. S. (2020). The Blue Economy and the United Nations' Sustainable Development Goals: Challenges and Opportunities. *Environment International*, 137, 1-6.
- Llewellyn, L. E., English, S. and Barnwell, S. (2016) A Roadmap to a Sustainable Indian Ocean Blue Economy, *Journal of the Indian Ocean Region*, 12(1), 52-66.
- NTV (2020). https://www.ntv.com.tr/galeri/seyahat/2020de-turkiyeye-en-cok-turist-gonderen-ulkeler.4xModSfDoUujievD-OXzfA/Cs-4ZzDOF0iHys_KsqsaRw . Erişim Tarihi: 21.04.2022.
- OECD (2021). Su Ürünleri Üretimi. <https://data.oecd.org/fish/aquaculture-production.htm#indicator-chart> . Erişim Tarihi: 06.04.2022.
- OECD (2021). Shipbuilding Policy and Market Developments in Selected Economies. <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/5872e0cf-en.pdf?expires=1651751441&id=id&accname=guest&checksum=D78F71EF472B76D9548AC66E17568638> . Erişim Tarihi: 06.04.2022.
- Parveen, J. A. and Kabir, A. (2021). Prospects and Challenges of Shipbuilding Industry as a Growing Sector of Bangladesh Economy. *Innovation in Economy & Policy Research*, 2(2), 15-27.
- Pauli, G. (2010). *The Blue Economy*. 1. Baskı. New Mexico: Paradigm Publications.
- Saatçioğlu, C. ve Saygılı, M. S. (2013). Intermodal Taşımacılıkta Denizyolu–Demiryolu Entegrasyonunun Ekonomik ve Çevresel Açından Değerlendirilmesi. *Journal of ETA Maritime Science*, 1(2), 19-26.
- Siddique, P. H., Sheikh, W. and Islam, D. M. (2019). Shipbuilding: A Gateway for Bangladesh to Achieve Economic Solvency. *Bangladesh Maritime Journal*, 4(1), 71-83.
- Spalding, M. J. (2016). The New Blue Economy: The Future of Sustainability. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, 2(2), 1-21.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2022). Turizm Geliri ve Gideri. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201116/turizm-gelirleri-ve-giderleri.html>. Erişim Tarihi: 26.04.2022.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Dünya Deniz Ticaret Filosu İlk 30 Ülke (Milyon Dwt). <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz-ticareti-gostergeleri/filo-ilk-30-ulke-2018-5e1d8034a8685.pdf>. Erişim Tarihi: 02.05.2022.
- TEPGE (2021). Ürün Raporu: Su Ürünler. <https://arastirma.tarimorman.gov.tr/tepge/Belgeler/PDF%20%C3%9Cr%C3%BCn%20Raporlar%C4%B1/2021%20%C3%9Cr%C3%BCn%20Raporlar%C4%B1/Su%20%C3%9Cr%C3%BCnleri%20%C3%9Cr%C3%BCn%20Raporu%202021-338%20TEPGE.pdf> . Erişim Tarihi: 28.03.2022.
- Toplu Yılmaz, Ö. (2021). Türkiye’de Sürdürülebilir Mavi Ekonomi İçin Balıkçılık Desteklerinin Değerlendirilmesi. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 14(3), 906–923.
- TÜDAV (2019). Derin Denizler. <https://tudav.org/calismalar/denizel-biyocesitlilik/derin-deniz/>. Erişim Tarihi: 01.05.2022.
- TÜİK (2022). Türkiye’ye 2021 Yılında Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milletlerine Göre Dağılımı. <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Turim-11>. Erişim Tarihi: 21.04.2022.
- TÜİK (2022). Dış Ticarete Taşıma Yöntemleri. <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104>. Erişim Tarihi: 21.04.2022.
- TÜİK (2022). Türkiye’de Su Ürünleri Yetiştiriciliği Miktarı ve Türkiye’nin Su Ürünler İhracatı ve İthalatı. <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Turim-111>. Erişim Tarihi: 17.04.2022.
- Tverdostup, M., Paas, T. and Chebotareva, M. (2022). What Can Support Cross-Border Cooperation in the Blue Economy? Lessons from Blue Sector Performance Analysis in Estonia and Finland. *Sustainability*. 14(3), 1-17.

- UAB (2019). Türkiye Lojistik Master Planı Danışmanlık Hizmeti (CO2 Salınımı). <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/istatistikler-ve-raporlar/turkiye-lojistik-master-planı-yonetici-ozeti-2019.pdf> . Erişim Tarihi: 27.04.2022.
- UNCTAD (2021). E-Handbook of Statistics. <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/> . Erişim Tarihi: 20.04.2022.
- UNWTO. Temel Turizm İstatistikleri. <https://www.unwto.org/statistic/basic-tourism-statistics> . Erişim Tarihi: 21.04.2022.
- Vlachos, G. P. and Lazopoulos, A. K. (1998). Competitiveness of the European Shipbuilding and Shiprepairing Industry and Sectorial Unemployment. <https://ideas.repec.org/a/ers/journl/viy1998i1p125-.html> .Erişim Tarihi: 02.05.2022.
- Voyer, M., Schofield, C., Azmi, K., Warner, R., McIlgorm, A. and Quirk, G. (2018). Maritime Security and the Blue Economy: Intersections and Interdependencies in the Indian Ocean. *Journal of the Indian Ocean Region*, 14(1), 28-48.
- Wenhai, L., Cusack, C., Baker, M., Tao, W., Mingbao, C., Paige, K., Cusack, C., Baker, M., Tao, W. Mingbao, C., Paige, K., Xiaofan, Z. Levin, L. Escobar, E., Amon, D., Yue, Y., Reitz, A., Neves, A. A. S., Eleanor O'Rourke, E., Mannarini, G., Pearlman, J., Tinker, J., Horsburgh, K. J., Lehodey, P., Pouliquen, S., Dale, T., Peng, Z. and Yufeng, Y. (2019). Successful Blue Economy Examples with an Emphasis on International Perspectives. *Frontiers in Marine Science*, 6, 1-14.
- Wiber, M. G., Mather, C., Knott, C. and Gómez, M. A. L. (2021). Regulating the Blue Economy? Challenges to an effective Canadian aquaculture act. *Marine Policy*. 131, 1-4.
- World Bank (2017). <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26843/115545.pdf?sequence=1&isAllowed=y> . Erişim Tarihi: 28.03.2022.
- World Bank (2022). <https://datatabank.worldbank.org/metadataglossary/world-development-indicators/series/IS.SHP.GCNW.XQ> . Erişim Tarihi: 20.04.2022.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. 7. Basım. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

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

Teşekkür: -

Peer-review: Externally peer-reviewed.

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

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Acknowledgement: -
