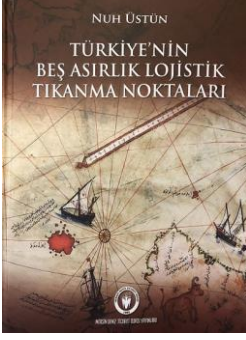


KİTAP İNCELEMESİ – 1

Hazırlayan: Muhammed TURGUT*



TÜRKİYE'NİN BEŞ ASIRLIK LOJİSTİK TIKANMA NOKTALARI

Yazar: Nuh Üstün

Türkiye'nin Beş Asırlık Lojistik Tıkanma Noktaları
İstanbul: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları,
2018, 156 s.
ISBN: 978-605-137-695-0

Geçiş noktaları asırlar boyunca insanlık için önem arz eden bir husus olmuştur. Bu noktalar hem savaşta hem de ticarete stratejik unsur olarak sürekli kullanılmıştır. Özellikle sınırları içerisinde önemli geçiş noktalarını bulunduran ülkeler her zaman avantajlı bir durumda olmuşlardır. Bu çalışmada dört buçuk asır önce belirginleşen; ancak Osmanlı Dönemi'nde yapılan çeşitli girişimlere rağmen ortadan kaldırılamayan ve bugün de Türkiye açısından lojistik anlamda sürekli sorun yaratan tıkanma noktalarının yapısı iki farklı tarihsel dönem içerisinde (16. yüzyıl ve 21. yüzyıl) incelenerek tıkanmanın hem mevcut durumu hem de tarihsel arka planı ortaya konulmaktadır.

"Coğrafya kaderdir." Büyük düşünür İbn-i Haldun'a ait bu söz, tüm jeopolitik analizlerin bir noktasından dayandığı bir fikir olmanın yanı sıra, ülkelerin lojistik konumlarına ilişkin yapılan pek çok analizin de nihai varış noktası olagelmıştır. Peki, bir millet coğrafyasının kaderi olmasının önüne geçebilir, kaderini değiştirebilir mi?

Bu noktada ortaya iki seçenek çıkmaktadır: Bir millet kaderinin coğrafyası tarafından şekillendirilmesinin önüne geçmek istiyorsa ya radikal bir karar alıp coğrafyasını değiştirecektir ya da imkânları ölçüsünde içinde yaşadığı coğrafyayı dönüştürme yoluna gidecektir. Zira coğrafya bir ülke için "kader" olmakla birlikte, onu değiştirebildiği ya da dönüştürebildiği ölçüde kaderi olmaktan çıkacaktır. Türk tarihi incelendiğinde, Türklerin coğrafya ile kader arasındaki bu sıkı ilişkinin farkında olduğu ve tarihin farklı dönemlerinde bu çözümlerden ikisini de uyguladığı görülmektedir.

Coğrafyanın kader olmasıyla birlikte özellikle Sultan 2. Selim Devri'ne (1566-1574) gelindiğinde 16. yüzyılın başından itibaren ortaya çıkmaya başlayan tıkanık noktaları artık iyice belirginleşmişti. Tıkanma temel olarak üç coğrafi bölgede yoğunlaşıyordu. Bunlardan ilki, İmparatorluğun kuzeydoğu sınırında yani **Hazar Denizi ve çevresinde** oluşan tıkanmadır. Osmanlılar ve İran arasında devamlı süren savaşlar nedeniyle Hazar'ın güneybatısı ve güneyindeki bazı bölgeler devamlı el değiştiriyordu. Diğer taraftan Moskova Prensiği 1552 yılında Kazan Hanlığı'na, 1556 yılında da Astrahan

* Arş. Gör., Tarsus Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Gümrük İşletme Bölümü, Mersin, Türkiye. E-posta: muhammedturgut@tarsus.edu.tr ORCID <https://orcid.org/0000-0002-0868-7041>

Hanlığı'na son vermiş ve Don (Ten) ve Volga (İdil) nehir boylarına güçlü bir şekilde yerleşmişti.

İkinci tıkanma ise **Süveyş bölgesinde** ortaya çıkmıştı. Osmanlılar Mısır'ı fethetmişlerdi; ancak onlar bu bölgeye geldiklerinde Kızıldeniz'in girişi Portekiz ablukası altındaydı. Bölgede Portekiz donanmasına karşı koyabilecek güçte bir Müslüman donanması da mevcut değildi. Osmanlıların, Portekizlileri bu bölgeden uzaklaştırmak ve bölgedeki hâkimiyetlerini tesis etmek için Kızıldeniz'de güçlü bir donanmaya ihtiyaçları vardı.

Üçüncü tıkanma noktası ise ikinciyle bağlantılı olmakla birlikte uzun vadeli sonuçları açısından çok daha derin ve çok boyutlu bir karaktere sahip olan **Akdeniz çanağındaki** (deniz) tıkanmaydı. Osmanlılar özellikle 1538 yılındaki Preveze Savaşı'ndan sonra Akdeniz'de hâkim güç konumuna gelmişlerdi. Ayrıca bu dönemde Kızıldeniz bölgesinde yaptıkları fetihlerle Hint Okyanusu'na komşu olmuşlardı. Lakin Hint Okyanusu kıyısında yeni fethedilen bu topraklar denizden Portekiz tehdidi altındaydı. Dahası bölgedeki Portekiz ablukası nedeniyle Kızıldeniz ve Basra körfezlerindeki baharat ticareti dibe vurmuştu.

Aşağıdaki haritada 16. yüzyılda ortaya çıkan bu üç tıkanma noktası gösterilmektedir. Hint Okyanusu'ndaki tıkanmanın hem Kızıldeniz hem de Basra Körfezi boyutu olduğu için her iki bölge de haritada işaretlenmiştir.



Şekil 1: 1566 Yılındaki Osmanlı Sınırları ve Tıkanma Noktaları

21. yüzyıldaki tıkanmalara baktığımızda ise 16. yüzyıldaki tıkanmalarla aynı bölgelerde devam ettikleri görülmektedir. Hazar bölgesindeki tıkanmanın ortaya çıkışının ardından geçen yaklaşık dört buçuk asırlık dönemde bölgedeki tıkanma hep devam etmiştir. Bununla birlikte Azerbaycan, Gürcistan gibi geçiş ülkelerinin ve Orta Asya'nın Sovyetler Birliği işgali altında olması bu bölgedeki tıkanma noktasının ortadan kaldırılması yönünde projeler geliştirilmesine imkân vermemiştir. Ancak Soğuk Savaş sonrası dönemde geçiş ülkelerinin ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin bağımsızlıklarını kazanmasıyla birlikte Hazar bölgesinde yaşanan tıkanma yeniden belirginleşmeye başlamış, bir yandan da bölgede oluşan yeni siyasi düzen sayesinde bu tıkanmanın ortadan kaldırılması için müsait bir zemin ortaya çıkmıştır.

Bölgedeki tıkanmaya sebep olan ülkeler ise aradan geçen zamana rağmen değişmemiştir. 16. asırda olduğu gibi bugün de Hazar bölgesinde devam eden tıkanmanın nedeni Rusya ve İran'ın, Türkiye ile Orta Asya ülkeleri arasındaki ulaşım yaptığı müdahaleler ve çıkardıkları lojistik engeller aracılığıyla taraflar arasındaki ticareti engelleme, yavaşlatma amaçlı politikalarıdır.

Süveyş bölgesindeki tıkanma devam ederken, ilk tıkanmada ele alınan Hazar bölgesindeki tıkanmaya göre aradan geçen dört buçuk asırda bazı farklılıklar göstermiştir. Hazar'daki tıkanmadan farklı olarak Süveyş bölgesindeki tıkanmanın coğrafyası sabit kalmakla birlikte yapısında bazı değişimler görülmüştür. Tıkanmanın ortaya çıktığı 16. yüzyılda Süveyş bölgesi bir Osmanlı toprağıydı; bugün ise bu bölgede ve Orta Doğu'daki siyasi sınırlar çok değişmiş bölgede ona yakın yeni devlet ortaya çıkmıştır. Tıkanmanın odak noktası olan Süveyş ise önceden Osmanlı topraklarında yer alırken bugün Mısır'ın siyasi sınırları içerindedir. Zaten tıkanmanın yapısındaki değişim öncelikle siyasi sınırlardaki bu değişimle alakalıdır. Tıkanmanın yapısında ortaya çıkan değişimin en önemli nedeni ise aradan geçen zamanda Süveyş Kanalı'nın (1869) açılması olmuştur.

Aradan geçen zamanda sadece tıkanmanın sebebi değişmiştir; 16. yüzyılda temel sorun bir kanalın olmamasıydı, bugünkü sorun ise açılan kanalın geçilmesi için çok yüksek geçiş ücretleri ödenmek zorunda olunmasıdır. 16. asırda Süveyş'te bir kanal olmadığı için Kızıldeniz'e indirilemeyen Osmanlı donanmasının yerini bugün yüksek kanal geçiş ücretleri nedeniyle Kızıldeniz'e erişimde büyük zorluk yaşayan Türk gemileri almıştır. Yani tıkanma boyut değiştirerek hâlâ devam etmektedir.

Osmanlı-Portekiz mücadelesinin yaşandığı ve okyanuslardaki tıkanmanın belirginleştiği 16. yüzyılın ardından geçen yaklaşık dört buçuk asırlık dönemde bazı değişimler görülmekle birlikte Akdeniz çanağı (denizi) olarak adlandırılan deniz yolundaki tıkanma hep devam etmiştir. Aradan geçen zamanda tıkanmanın yaşandığı coğrafi alan aynı kalmış, geçen asırlarda yalnızca tıkanmanın yapısında bazı değişimler olmuştur.

Mevcut durumda Türk kuru yük gemileri ve donanması dünyanın çoğu kısmına gidebilmektedir. Ancak dünya ticaretinin değer bazında büyük bir kısmının taşındığı ve çok daha büyük mali ve teknik kapasite ve planlama gerektiren konteyner taşımacılığında Türkiye, tıpkı 16. yüzyılda Osmanlıların Akdeniz çanağına sıkışıp okyanuslara açılmaması gibi Akdeniz çanağına sıkışıp kalmıştır. Hâlihazırda Türk konteyner taşımacılığı şirketleri genellikle Akdeniz çanağı içinde taşımacılık yapmaktadır. Bu durumun bir sonucu olarak Akdeniz çanağının dışına ihraç edilen Türk ihraç ürünleri çok büyük oranda yabancı konteyner şirketleri tarafından taşınmaktadır. Türkiye dökme yük taşımacılığında konteyner taşımacılığına göre nispeten iyi durumdadır. Bu nedenle bugün deniz yolu taşımacılığında yaşanan Akdeniz Çanağına sıkışıp kalma, okyanuslara açılmama sorununun özellikle konteyner taşımacılığı alanında geçerli olduğu söylenebilir.

Sonuç olarak bu çalışma Osmanlı Devleti'nin en parlak döneminde ortaya çıkan ve "coğrafyanın kader oluşunun" doğal sonucu olarak Osmanlı toprakları üzerinde kurulan Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde de varlığını sürdüren deniz ve kara tıkanma noktalarının kronikleşerek hâlâ devam ettiğini göstermiştir. Türkiye'nin orta ve uzun vadeli ihracat hedeflerine giden yolda üç büyük taş vardır. Türkiye'de ihracatla veya lojistikle ilgilenen herkes yoldaki bu taşlara defalarca çarpmış, bu taşlar nedeniyle bir yerini kırmış veya kanatmıştır. Türk ihracatı da yoldaki bu taşlar yüzünden bazen durmak, bazen de hızını yavaşlatmak zorunda kalmış, daha da kötüsü bir türlü kapasitesinin ve büyük hedeflerinin gerektirdiği gerçek hıza ulaşamamıştır. Türkiye'nin ihracat hedeflerine ulaşması için bir an önce bu taşların yoldan çekilmesi gerekmektedir. Şüphesiz ki dört buçuk asırlık tıkanmaların çözülmesi çok kolay olmayacaktır; ancak Türkiye doğru bir planlama ve yatırımla bu sorunları aşma gücüne her zaman sahiptir.