

## Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri

Zeki KODAY (\*)

Saliha KODAY (\*\*)

Çağlar Kıvanç KAYMAZ (\*\*\*)

**Öz:** Dünya üzerinde doğal veya yapay yollardan açılmış olan önemli denizyolu geçitleri olarak nitelendirilen boğaz ve kanallar jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik açıdan oldukça önemli bir role sahiptir. Ayrıca bu stratejik alanlar bulunduğu ülkeler ile denizyolu ulaşımında bu yolları ve geçitleri kullanan ülkeler açısından küresel öneme sahiptir. Deniz ticareti başta olmak üzere askeri açıdan da önemli sayılan bu alanlar yüzyıllar boyunca ülkelerin hâkim olmayı istedikleri ve halende bu amaç doğrultusunda dünya hâkimiyeti için dikkatlerini verdikleri bariz bir şekilde görülmektedir. Bu kapsamda dünyadaki bazı önemli boğaz ve kanalların coğrafi özellikleri ile jeopolitik açıdan taşımış oldukları önem çalışmada genel hatlarıyla incelenmeye çalışılmıştır. Yapılan araştırma ve incelemeler neticesinde dünyada birçok boğaz ve yapay yollardan açılmış kanallar bulunmasına karşın jeopolitik ve coğrafi özellikleriyle bazılarının daha çok ön plana çıktıkları görülmektedir. Boğazlar ve kanallar her ne kadar karaları ayırıcı bir rol üstlenmiş olsalar da aynı zamanda birleştirici bir yanı olduğu da gerçektir. Dünya ticaretinin % 80'lere yakınının önemli deniz yolları ve mesafeyi kısaltıcı özellikleriyle boğazlar üzerinden akması her yıl bu alanlardan milyonlarca yük, tanker ve yolcu gemilerinin geçişine sahne olmasında etkili olmuştur. Bu ekonomik boyutunun yanı sıra askeri açıdan da bu alanlar ülke savunmaları için taşımış oldukları önem jeostratejik planların belirlenmesi üzerinde de rol oynadığı görülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Boğazlar, Kanallar, Coğrafya, Jeopolitik

### Geographical Characteristics and Geopolitical Importance of Some of The Important Canals and Straits Around The World

**Abstract:** The straits and canals, which are considered as important maritime passages around the world, and which are opened by natural or artificial means, play a very important role in geo-political, geo-strategic and geo-economic aspects. These strategic areas are carefully monitored both by the countries that possess them and the countries that use them for maritime transportation. These areas, which are considered to be important particularly for the maritime trade and also for the military, are obviously seen as the areas that the countries have wished to occupy for centuries and they still pay attention in order

---

\*) Prof. Dr., Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, (e-posta: zkoday@atauni.edu.tr)

\*\*) Prof. Dr., Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, (e-posta: skoday@atauni.edu.tr)

\*\*\*) Arş. Gör. Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, (e-posta: ckkaymaz@atauni.edu.tr)

*to provide the world domination in the direction of this purpose. In this context, the geographical characteristics of some of the straits and canals, which are important, and their importance in terms of geopolitics was tried to be examined in the study. Despite the fact that many straits and artificial canals exist around the world, it is observed that some of them are in the forefront due to their geopolitical and geographical characteristics. Even though the straits and canals play a role that separates the lands, it is also true that they have a connecting side at the same time. The fact that approximately 80% of world trade flows through the straits, which have important sea routes and distance shortening characteristics, have been effective in these areas that have been witnessing the passage of millions of cargo, tanker and passenger ships every year. It is also observed that these areas' having military importance for the defenses of the countries as well as this economic dimension also play a role in determining the geostrategic plans.*

**Keywords:** Straits, Canals, Geography, Geopolitics

**Makale Geliş Tarihi: 14.05.2017**  
**Makale Kabul Tarihi: 19.08.2017**

## I. Giriş

Coğrafi konumda ağır basan fiziki özelliklerden biri de denizler ve okyanusları birleştiren ve deniz taşıtlarının geçmek zorunda oldukları geçitlerdir. Boğazların ve kanalların meydana getirdiği bu geçitler uluslararası ticari ve siyasi ilişkilerde, askeri stratejide yüzyıllar boyunca büyük rol oynamıştır (Günel, 2008: 121). Bir başka deyişle boğaz; iki kara arasında kalan ve iki denizi birleştiren dar deniz parçalarına boğaz denir. Boğazlar özellikle deniz ulaşımında büyük bir öneme sahiptir. Dünyada birçok boğaz bulunmaktadır. Ancak bu boğazlardan bazıları oldukça büyük önem taşımaktadır. İnceleme konumuzu oluşturan Dünya'daki önemli boğazlar içerisinde ülkemizde bulunan İstanbul ve Çanakkale boğazları da bunların başında gelmektedir. Dünyada adından sıkça bahsedilen boğazlardan diğer bazıları da şunlardır: Malakka, Cebelitarık, Bab-ül Mendep, Macellan, Bering, Hüzmüz, Messina, Formoza ve Florida'dır. Adından sıkça bahsedilen ve dünyanın en stratejik kanallarının başında ise Süveyş ve Panama kanalları gelmektedir.

Boğazlar gerek deniz yolu ulaşımı ve gerekse köprüler yolu ile karayolu ve demiryolu ulaşımı bakımından büyük öneme sahiptir. İşte bundan dolayı boğazlar insanlık tarihi kadar eski olan bir öneme ve aynı zamanda da çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmıştır (Özey, 2014: 118).

Zaman ve maliyetle ölçülen mesafe (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 498) deniz ulaşımında güzergâhlarının belirlenmesinde etkili olan en önemli unsurlardan birisidir. Maliyeti düşürmek ve en kısa mesafeden ulaşılmak istenen yere gitmek için bu kriter birçok alanda kullanıldığı gibi deniz ulaşımında da en sık kullanılan kriterlerden birisidir.

Dünya ticaretinin hala en büyük bölümü (yaklaşık %80'i) deniz yoluyla yapılmaktadır. Bir ülke ya da bölgede ulaşım, ekonomik, toplumsal, hatta siyasal durumlara bağlı olarak farklı bir gelişim ve değişim seyri izlemektedir (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 498-505).

Küresel dünyada mal ve yolcu akışı uluslararası denizlerde ve çeşitli ülkelerin sınırında bulunan coğrafyanın sunduğu doğal yollar olan boğaz veya ülkeler tarafından açılan kanallar arasında gerçekleşmektedir. Bununun sonucunda çeşitli limanlar, boğazlar ve kanallar deniz ulaşımında stratejik açıdan önemli birer güç merkezleridir. Geçmişte ortaya atılan “Denizlere hâkim olan bir devlet, dünyaya hâkim olur.” görüşüne dayanan “Deniz Hakimiyet Teorisi” temelleri Osmanlı'nın en güçlü olduğu dönemde Türk Amiral Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın “Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur.” sözüne dayanmaktadır. Bu görüş bundan yaklaşık 400 yıl sonra ise ABD Deniz Akademisi mezunu Amiral Alfred T. Mahan (1840-1914) tarafından geliştirilmiştir (Özey, 2014: 118).

Siyasi coğrafya ile ilgili kavramlardan biri olan jeopolitik, jeo (yer) ve politik (siyaset-siyasi) kavramlarının birleşimi ile oluşmuştur. Siyasi coğrafyanın alternatifi olarak ele alınan jeopolitik olayların mekânla ilişkisini analiz eder. Jeopolitik, güç merkezlerinin, doğal kaynakların ve iletişim hatlarının coğrafi dağılımını tanımlamaktayken, jeostrateji ise jeopolitiğin bir yorumu olup, jeopolitiğin bir sonucu değildir. Coğrafi değişim büyük zaman dilimleri ile ölçülürken jeostratejik değişiklikler günler, aylar ve yıllar gibi kısa sürelerle ölçülür. Ulaşım yolları ve bu yolların takip ettiği rotalardaki değişimler ile bir bölgedeki tabii kaynakların tespiti, bu kaynakların kullanımının artması veya azalmasına bağlı olarak jeopolitik değişir. Jeostratejide ise hızlı ve esnek bir değişim söz konusudur (Akengin, 2012: 7-10). Jeostrateji, bir ülkenin veya bir bölgenin coğrafi özelliklerinin strateji üzerindeki etkilerini inceleyen ve bu etkilerden sonuçlar çıkaran bir bilim dalıdır. Jeostratejik konum, bir bölgenin veya bir ülkenin yer stratejisine göre yerinin belirlenmesidir. Jeostratejik konum belirlemede jeostratejik kriterler ele alınır. Jeopolitiğin politik açıdan yaptığı işi stratejik açıdan yapar ve milli stratejinin tayini ve stratejinin yürütülmesi üzerine coğrafi faktörlerin yapacağı etkileri inceleyen bir ilimdir (Özey, 2012: 176).

Jeopolitik en kısa ve anlaşılır tarifıyla coğrafyanın politik olarak yorumudur. Bir başka ifadeyle geleneksel olarak coğrafi faktörlerin politika üzerine olan etkilerinin incelenmesidir (Tarakçı, 2003: 32). Jeopolitik, jeostrateji ile uyumlu olarak geçitlere özel bir önem verilir. Geçitler (berzahlar) iki denizin, çok zaman iki dünyanın, etkilerinin birbirine yaklaştıkları ve kaçınılmaz olarak kara bağlantılarının geçtiği dar kara parçalarıdır. Türk boğazları, Süveyş, Korent, Panama, Slesving vs. isimleri insanlık tarihinden ayrı düşünülemez. Zenginlik kaynağı ve mücadele konusu olan bu geçitler aynı zamanda büyük girişimlerin yapıldığı yerlerdir. Çünkü denizlerin birbirine bağlanma zorunluluğu geçitlerin önemini dünya çapına çıkaran kanalların açılmasına götürmüştür. Süveyş, Panama ve Kiel kanalları insan eliyle açılan kanallar olup, bunların kontrolleri politik, ekonomik ve stratejik olmak üzere bir avantaj arz eder (Tarakçı, 2003: 41). Özellikle gelişmiş, dünya siyasetinde söz sahibi olan ve denize

komşu ülkeler askeri ve ekonomik boyutu ile deniz üzerindeki faaliyetlerine bağlı olarak ülke siyasetlerinde jeopolitik ve jeostratejik planlara oldukça önem gösterilmektedir.

Asya ve Avrupa arasındaki dar su yolu boğazları, gerek jeopolitik, gerek stratejik ve gerekse uluslararası deniz ulaşımı açısından ilk çağlardan başlayarak günümüze kadar tarihin her döneminde önemini koruyarak, devletlerarası mücadelelere, konferanslara ve antlaşmalara konu teşkil etmiştir. Tarih içerisinde olduğu kadar günümüzde de ekonomik, siyasi, askeri, jeopolitik ve jeostratejik önemini hiçbir şekilde yitirmemiş olan boğazlar, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler ile Akdeniz'e kıyısı bulunan devletlerarasında hayati bir bağ oluşturduğu gibi, bölgeye egemen olmak isteyen güçlü devletler açısından da dünya politikasındaki dengelerin belirlenmesi, sürdürülmesi ve değiştirilmesi noktasında da belirleyici bir niteliğe sahiptir (Şener, 2015: 328).

Stratejik önemi yüksek boğazlara sahip olan ülkeler dünya düzeyinde oluşan politik güçler dengesinde etkin roller oynamakta ve bunun yanında bir takım avantajlara sahip olabilmektedir. Ayrıca diğer ulaşım olanaklarına göre ekonomik açıdan son derece kazançlı olan deniz ulaşımının gün geçtikçe yaygınlaşması boğazların önemini de gittikçe artırmaktadır. Stratejik öneme sahip yeryüzünde bulunan dar boğazların sayısı yaklaşık 200 kadardır. Bunların genişliği 24 deniz milinin altında olanlarının sayısı ise 109'dur. Bu boğazların derinliği ve denizaltı faaliyetlerine uygunluğu stratejik değerini büyük ölçüde etkilemektedir. Deniz ulaşım yoğunluğu ve stratejik önemi büyük boğazlara geçiş sayılarına göre örnek verilecek olunursa Dover Boğazı günde 350 gemi, Cebelitarık Boğazı günde 200 gemi, Hürmüz Boğazı günde 80 gemi, Malakka Boğazı günde 140 gemi ve Bab-ül Mendep Boğazı'ndan ise günde 50 gemi geçmektedir. Son yıllarda Hürmüz, Bab-ül Mendep, Süveyş ve Cebelitarık boğazlarının stratejik önemi çok artmıştır. Çünkü dünya petrol gereksinmelerinin büyük bir bölümü bu boğazlardan dış pazarlara sunulmaktadır. Özellikle ABD'nin petrol dış alımının %11,5'i bu boğazlar aracılığı ile gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle bu boğazların stratejik önemi ABD için gün geçtikçe artmaktadır (Sevgi, 1988: 239).

Boğazlar özellikle iki bakımdan uluslararası öneme sahiptir. Birincisi stratejik ve askeri bakımdan, ikincisi ise ekonomik ve ticari bakımdandır. Örneğin İstanbul ve Çanakkale boğazları stratejik ve askeri bakımdan önemi Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlamasından ve öte yandan Karadeniz ile Akdeniz ve oradan da okyanuslar arasındaki bağlantıyı gerçekleştirmesinden kaynaklanmaktadır. Böylece Avrupa ve Asya arasındaki karasal bağlantılarda, askeri amaçlı geçişlerde doğal bir engel olarak kullanılması imkânı vardır. Ayrıca, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Akdeniz'e ve öteki açık denizlere çıkışında ya da Karadeniz'e girmelerinde boğazların doğal bir askeri engel oluşturması söz konusu olmaktadır. Dolayısı ile boğazları elinde tutan bir askeri kuvvet kara ve deniz harekâtları bakımından coğrafi olarak önemli avantajlara sahip olmaktadır (Pazarcı, 1989: 840).

Jeopolitik ve jeostratejik açıdan önemli coğrafi unsurlar olması sebebiyle geçiş özellikleri ülkelerin tarih sahnesinde yaşanan savaşlar, yapılan antlaşmalar ulusal veya

daha çok uluslararası hukuk ile belirlenmiş önemli maddeler içermektedir. Bunun yanı sıra geçişlerle ilgili düzenlemeler Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar başlığı altında incelenmiş ve Aralık 1982 yılında Jamaika'nın Montego Bay şehrinde imzaya açılan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi de boğazlar konusuna yer verilmiştir 10 Aralık 1982 yılında imzalanmasına karşılık 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde geçiş rejimleri gibi belli başlı konular da ele alınmıştır (Vank, 1998: 86-87). Uluslararası boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen en önemli bir diğer kurallar bütünü ise 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'dir. Söz konusu sözleşmeler incelendiği zaman karşımıza dört çeşit geçiş çıkmaktadır: Serbest geçiş, "ad hoc" (özel) geçiş, zararsız geçiş ve transit geçiş rejimleri uluslararası hukuk çerçevesinde mümkün olan geçiş rejimidir (Demir, 2014: 121-122).

Petrol kaynakları yönüyle zengin bölge enerjisinin taşınması büyük oranda gemi taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Bunun temel sebebi ise gemi taşımacılığının daha ekonomik olmasıdır (Demir, 2014: 110). Konunun uzmanlarına göre deniz taşımacılığı demiryoluna göre 3 kat, kara taşımacılığına göre 7 kat, hava taşımacılığına göre ise 22 kat daha ucuza mal olmaktadır (Gürdeniz, 2009: 219). Deniz taşımacılığının tercih edilmesi deniz yollarının önemini artırırken, aynı zamanda hassasiyetini de artırmaktadır (Demir, 2014: 110). 2000 yılı sonrası ortalama gemi tonajlarının hızla büyüdüğü bilinmekte ve bu sürecin hızla devam edeceği düşünülmektedir. Son 2-3 yılda Panama Kanalı'nın genişlemesinin açıklanmasıyla büyük tonajlı gemi siparişlerinde artış da gözlemlenmiştir. Limanların da bu dönemler içerisinde hızla kapasite genişletmesi gemi büyüklüklerinin ortalamasının artmasının nedenlerindedir (Ünsan, İnsel ve Helvacıoğlu, 2007: 236). Bu durum deniz yolu ulaşımının nedenli büyüme ve gelişme gösterdiğinin bir kanıtı niteliğindedir. Öyle ki her ne kadar büyüme ve gelişmeden söz ediyor olsak da bunun farklı bir boyutu daha mevcuttur. Sanayileşmenin hızla arttığı dünyamızda, tehlikeli madde taşıyan gemilerin sayısı ve dolayısıyla taşınan ürünlerin listesi de artacak olmasıdır. Deniz yoluyla taşımacılık en ucuz yol olduğundan, özellikle de taşınan yapılabilecek yere göre değişen bir şekilde, daha çok tercih edilmektedir. Tehlikeli madde taşıyan gemiler, denizlerin kirlenmesine neden olmakta, aynı zamanda kıyı devletleri için tehlike arz etmektedir. Bu nedenle çeşitli özel düzenlemeler yapılmış olup, bu konuda Milletlerarası Denizcilik Örgütü (MDÖ, IMO) ön plana çıkmaktadır (Uzun, 2003: 851).

Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri (2015: I)'ne göre, bugün dünya deniz ticaret filosu 1,5 milyar DWT'a, dünya deniz ticaret hacmi de 9 milyar tona ve parasal değer bakımından dünya deniz ticareti 9 trilyon \$'lık bir büyüklüğe ulaşmıştır. Bir denizci ülke olarak Türkiye'nin bu büyüklükteki pastadan daha fazla pay alması kaçınılmaz hale gelmiştir. Bununla birlikte limanlar, deniz yolu ile gelen yükün demiryolu veya karayolu ulaşım sektörlerine, kıyı gemiciliğine ait daha küçük gemilere, kara içi suyollarına ya da deniz ulaşımına aktarılması için gerekli teknik donanımına sahip yerlerdir. Dünyada önemli başlıca limanlar (Tablo 1); Singapur (Singapur), Şanghay-Hong Kong-Shenzhen-Ningbo-Tiençin (Çin), Busan (Güney Kore), Dubai (Birleşik Arap Emirlikleri), Rotterdam (Hollanda), Antwerp (Belçika), Port Klang (Malezya),

Hamburg-Bremen (Almanya), Tokyo-Çiba (Japonya), Colombo (Sri Lanka), Cakarta (Endonezya), Valancia (İspanya), Güney Louisiana-Houston-Los Angeler-Long Beach (ABD) ve Port Headland (Avustralya)'dir (Atalay, 2011b: 414; Tümertekin ve Özgüç, 2012: 533). Denizyolunun gelişmesiyle birlikte limanlarında önemi giderek artmaktadır.

**Tablo 1:** Dünya üzerindeki boğaz ve kanalların gemi trafiği

No	Adı	Gemi Trafiki	No	Adı	Gemi Trafiki
1.	İstanbul Boğazı (2016)	42,553	8.	Sonde Boğazı	-
2.	Çanakkale Boğazı (2016)	44,035	9.	Dover Boğazı	-
3.	Cebelitarık Boğazı	-	10.	Bering Boğazı	-
4.	Bab-ül Mendep Boğazı	-	11.	Macellan Boğazı	-
5.	Hürmüz Boğazı	-	12.	Suveş Kanalı	13,552
6.	Messina Boğazı	-	13.	Kiel Kanalı	23945
7.	Malakka Boğazı	-	14.	Panama Kanalı	12,755

**Kaynak:** Akten, (2003: 243).

**Tablo 2:** Dünyadaki 2016 yılında liner gemi sayısı ve kapasitesi yönüyle en büyük beş şirket

Şirketler	Gemi sayısı	Kapasite	Şirketler	Gemi sayısı	Kapasite
Maersk	616	3 007 392	Hapag-Lloyd	174	956 194
Mediterranean Shipping Company	465	2 661 135	Evergreen	189	937 957
CMA CGM	435	1 829 951	Hamburg Süd	132	651 549
China Ocean Shipping (Group) Company	268	1 554 434	Hanjin Shipping	101	617 665

**Kaynak:** United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2016: 40.

İlk bakışta deniz yollarının genellikle doğu-batı doğrultusunda olduğu dikkat çekmektedir. Bu durum dünya denizyolları dağılımında bir özelliktir. Bu durum okyanuslarda gemilerin gelişi güzel seyir etmedikleri ve belirli güzergâhları takip ettikleri gözlenmektedir. Bunda iktisadi açıdan geminin nitelik ve niceliklerine, liman ve kanal ücretlerine, yakıt temin yerleri ve fiyatlarına, taşınan malın türü, yükleme-boşaltma fiyatları etkili olmaktadır. Fiziki şartlar açısından ise rüzgâr yönü ve şiddeti, okyanus akıntıları, sis, fırtına ve buz dağları, tehlikeli sığınak yerler ve kayalar ile dünyanın yuvarlaklığı etkili olmaktadır (Tümertekin, 1987: 178). Dünya ölçüsünde deniz yolu trafiğinin belli güzergâhlarda yoğunlaştığı ve sürekli olarak bu güzergâhlar üzerinde deniz ulaşım araçlarının sefer halinde olduğu görülmektedir (Atalay, 2011b: 411; Harita 1).

Batı Avrupa ve Doğu Kuzey Amerika'yı birbirine bağlayan deniz yollarının en önemlisi **Kuzey Atlantik** yoludur. Bunda kuşkusuz, her iki kıtanın dünyanın en önemli tarım, sanayi, ticaret ve bunlara bağlı çeşitli faaliyetlerin gelişmiş olması etkili olmaktadır. Terminalleri batıda merkezi Amerika ile Hudson Körfezi, doğuda Akdeniz ile Kuzey İskandinavya ve Kuzeybatı Rusya olan bu yollar 1838'de ilk transatlantik gemi şirketinin faaliyete geçmesi ile hızla gelişmiş ve bu gün yüzlerce şirketin gemilerinin çalıştığı bir yol haline gelmiştir (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 528).

**Batı Avrupa, Akdeniz ve Hint Okyanusu yolu**, Batı Avrupa'dan başlayıp Akdeniz, Süveyş Kanalı, Kızıldenizi izleyerek Hint Okyanusu'na oradan Doğu Afrika, Güney Asya, Doğu Asya ve Yeni Zelanda'ya kadar uzanır (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 529).

**Ümit Burnu yolu**, Avustralya, Yeni Zelanda, Endonezya ve Basra Körfezi'ni Batı Avrupa'ya bağlayan bu yolda Batı Avrupa'dan ayrılan ve Ümit Burnu'nu dolaşan gemiler yolun Avustralya ve Yeni Zelanda arasında kalan kısmındaki fırtına ve buz yüzünden büyük daire yayını pek izleyemezler Ümit Burnu yolunda çalışan düzenli seferler yapan yük gemileri ile özel soğuk hava düzenli gemiler, Avustralya ve Yeni Zelanda'dan yiyecek maddesi ve çeşitli hammaddeler taşıyan, dönüşte de bu ülkelere çeşitli hammadde getirirler (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 529-530).

**Atlantik, Güney Amerika ve Doğu Kıyası yolu**, Kuzeydoğu Brezilya'dan sonra ikiye ayrılır: Avrupa'ya giden yol ile ABD ve Kanada'ya giden yol. Avrupa'dan yola çıkan gemiler Madeira ve Yeşil Burun Adaları'ndan geçen büyük daire yayını izleyerek, Brezilya'nın kuzeydoğusuna ulaşırlar. Yolun bu bölümünde yolcu trafiği fazla önemli değildir. Ana yolun ABD'nin doğusu ile Güney Amerika'nın doğusu arasındaki bölümünde de, yolcu taşıyanlar da olmakla birlikte, düzenli sefer yapan ve genelde demir cevheri taşıyan yük gemileri çoğunluktadır. Yine bu güzergâhta, Güney Amerika'nın doğu kıyıları boyunca kuzey-güney doğrultusunda uzanan yol üzerinde özellikle Venezüella, Brezilya, Uruguay ve Arjantin arasında olmak üzere petrol, buğday, ılıman iklim meyveleri, şarap, kereste, muz, kahve, rafine bakır ve kimyasal maddeler ticaretine dayanan yoğun bir taşımacılık faaliyeti söz konusudur. Güney Patagonya ile Amazon Nehri'nin ağzı arasında da kıyı trafiği çok yoğundur. Güney Amerika'nın Avrupa ile şimdi çok artmış bulunan ticaret hacminin önemli bir bölümü de bu yolla taşınan mallardan oluşur (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 530).

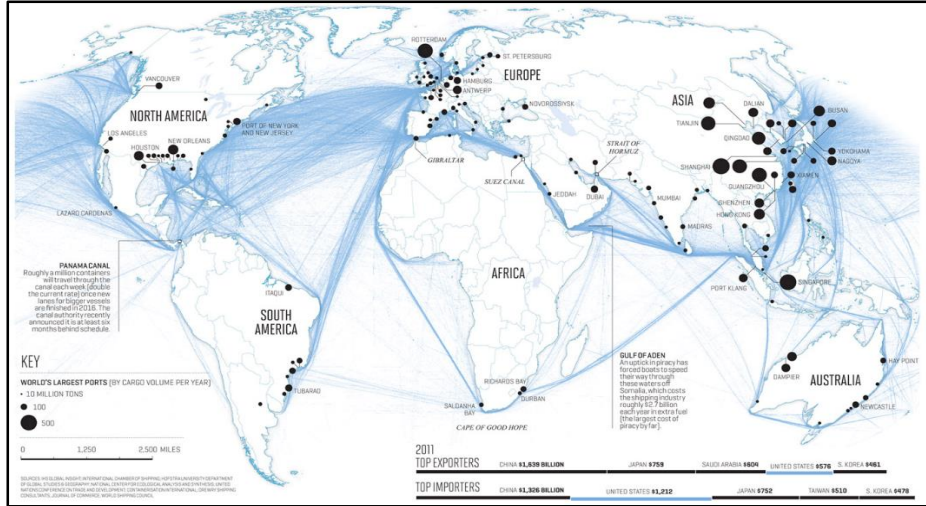
**Güney Amerika'nın Pasifik Kıyıları, Kuzey Amerika ve Avrupa yolu**, Güney Amerika'nın Pasifik kıyıları ile Kuzey Amerika'nın doğu kıyılarını Panama Kanalı'yla bağlayan bu yol hemen hemen kuzey-güney doğrultuludur. 1914 yılında açılan Panama Kanalı Güney Amerika'nın batısında tarım, madencilik ve sanayinin gelişmesine yol açtığı gibi, aynı zamanda bütünüyle Kuzey Amerika'nın Pasifik-Atlantik ticaret yollarının, Avrupa ve batı-kuzey Afrika'nın, hatta Asya, Avustralya, Yeni Zelanda ve Afrika'nın ticaret yolları üzerinde etkili değişimler yaratmıştır (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 530-531).

**Pasifik-Aşırı yollar**, Panama Kanalı'nın açılmasıyla önemi daha çok artan Pasifik Okyanusu'ndaki yolların odak noktasını Yeni Zelanda-Panama Yayını oluşturur. Bugün Kuzey Amerika (batı ve doğusu dahil) ile Yeni Zelanda; Batı Avrupa ile Yeni Zelanda ve Güney Amerika'nın kuzeyi ile Yeni Zelanda arasında çalışan gemiler çoğunlukla

Yeni Zelanda-Panama Yayı'nı izlerler. Yeni Zelanda bu yolla hayvansal ve timsal ürünlerini, Avustralya, bu maddelere ek olarak, çeşitli maden cevherini de yollar. Avrupa ve ABD'nin aynı yollarla bu ülkelere gönderdikleri maddeler ise çeşitli sanayi ürünlerinden oluşurken, Panama Kanalı ve Pasifik yoluyla Avustralya ve çevresine gönderilen başlıca madde ise petroldür (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 531).

Pasifik-aşırı yolların en önemli uğrağı Honolulu'dur. Panama Kanalı'ndan Uzakdoğu'daki herhangi bir ülkeye gitmek üzere ayrılan gemilerin çoğu ilk duraklamayı daima Honolulu'da yaparlar. Yine San Francisco ve Los Angeles'tan gelen gemilerin çoğu ile merkezi Pasifik ve güneydoğu Avustralya arasındaki yolu izleyecek olan gemiler de Honolulu'ya uğrarlar. Pasifik-aşırı yollar arasında Kuzey Pasifik yolu da önemlidir. Bu yol ABD ile Uzakdoğu limanları arasında uzanır. Kuzey Pasifik yolu Seattle ile Yokohama arasındaki büyük daire yayını izler ve Honolulu'ya uğrayan yoldan daha kısadır (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 531-532).

**Karayıpler-Meksika Körfezi (Gulf) yolu**, ABD'nin Meksika Körfezi'ndeki limanlar (Key West'den Meksika sınırına kadar) ve körfezdeki öteki limanlar ile Karayıpler arasında önemli taşıma faaliyetleri yer almaktadır. Bu kısımdaki yük trafiği, örneğin, Kuzey Amerika'nın batısı ile doğusu ve Güney Amerika arasındakinden daha fazladır. Birçok gemi sürekli olarak bu yol üzerinde çalışmaktadır. Ayrıca, bu güzergâh deniz yolculuğu bakımından da dünyada birinci durumdadır. Miami ya da diğer Florida limanlarından başlayan Karayip yolculukları (yılda 20 milyonun üzerinde yolcuyla bağlantılı bir durumdur) da yine aynı limanlarda sona erer (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 532).



**Harita 1:** Dünyadaki Önemli Limanlar ve Deniz Taşımacılığı (2011) (Kaynak: <http://nicolasrapp.com/shop/wp-content/uploads/2014/10/F21CHAv2-1.jpg> Erişim Tarihi: 05.03.2017).



## II. Dünyadaki Önemli Bazı Boğazlar

Dünya üzerinde siyasi, askeri, jeopolitik, jeostratejik, ekonomik-jeoekonomik ve diğer birçok faktörden dolayı ön plana çıkan denizyolu ağı ve bunların güzergâhları üzerinde bulunan geçit olarak da nitelendirilen hem ayrıcı, hem de birleştirici bir role sahip olan doğal boğazlar ve kanallar bulunmaktadır (Tablo 1; Harita 2). Giriş bölümünde genel hatları ile denizyolu ulaşımı, jeopolitik ve jeostratejik açıdan boğaz ve kanalların önemine değinilmiş olup, aşağıda başta boğazlar olmak üzere önemli kanallar hakkında bazı açıklamalarda bulunulacaktır.

**Tablo 3:** Dünya üzerinde önemli boğaz ve kanallar

No	Adı	Konumu	No	Adı	Konumu
1.	İstanbul Boğazı	Karadeniz-Marmara Denizi	8.	Sonde Boğazı	Sumatra Adası ile Cava Adası Arasında (Endonezya)
2.	Çanakkale Boğazı	Marmara Denizi-Ege Denizi	9.	Dover Boğazı	Manş Denizi (İngiltere-Fransa)
3.	Cebeli Tarık Boğazı	Akdeniz-Atlas Okyanusu	10.	Bering Boğazı	Bering Denizi- Kuzey Buz Denizi
4.	Bab-ül Mendep Boğazı	Kızıldeniz- Hint Okyanusu	11.	Macellan Boğazı	Atlas Okyanusu-Büyük Okyanus
5.	Hürmüz Boğazı	Basra Körfezi-Umman Denizi-Hint Okyanusu	12.	Suveys Kanalı	Akdeniz-Kızıldeniz
6.	Messina Boğazı	Tren Denizi-Yunan Denizi	13.	Kiel Kanalı	Baltık Denizi-Kuzey Deniz
7.	Malakka Boğazı	Sumatra Adası ile Malakka (Endonezya-Malezya)	14.	Panama Kanalı	Atlas Okyanusu-Büyük Okyanus



**Harita 2:** Dünyadaki Bazı Önemli Boğaz ve Kanalların Dağılışı.

### A. İstanbul Boğazı

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, üç kıtanın ana geçiş yolları üzerindeki konumu nedeniyle, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzak Doğu'ya uzanan bir ulaşım ağının da merkezindedir. Bu durum özellikle denizyolu ulaşımı ve uluslararası transit taşımacılık açısından da büyük bir önem arz etmektedir (Karadağ, 2016: 442). Türkiye deniz ulaşımı açısından çok elverişli şartlara sahiptir. Çanakkale ve İstanbul boğazları ise deniz ulaşımının önemini artırmaktadır (Şahin, 2010: 341). Türkiye çevresindeki denizler vasıtasıyla kolayca okyanus aşırı devletlerle sosyal, ekonomik, kültürel, siyasal ve askeri ilişkiler kurabilecek özel bir konuma sahiptir. Türkiye denizlerine asıl jeopolitik önem kazandıran unsurlar İstanbul ve Çanakkale boğazlarıdır (Güner, 2010: 14; Harita 3).

Bir ülkenin özel konumu önemli boğazlara, denizlere, önemli nüfus kitlelerine, enerji kaynaklarına, ulaşım yollarına, siyasi bloklara göre durumunu ifade etmektedir. Türkiye'nin özel konumu söz konusu olduğunda; üç tarafı denizlerle çevrili olması, bu denizleri birbirine bağlayan İstanbul ve Çanakkale boğazlarının dünyanın en önemli suyollarından olması Karadeniz'in kuzeyinde yer alan ülkelerin sıcak denizlere inmek için boğazlar ve Marmara Denizi'ni kullanmak zorunda olması, Avrupa'yı Kafkaslar ve Ortadoğu'ya bağlaması (Akengin, 2016: 2) gibi birçok özellikleri saymak mümkündür.

Boğaz, dünya deniz boğazları arasında en dar ve işlek olanıdır (Doğanay, 2014: 129). Türk Boğazları, İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara Denizi'nden oluştuğu için stratejik ve ekonomik önemi olan bir su yolu oluşturur (Başar, 2010: 5). Karadeniz ve boğazlar dünya enerji ticaretinde çok önemli bir noktaya ulaşmıştır. Dünyada günde 84 milyon varil petrol tüketilmekte ve bunun yarısı bölgeler arasında taşınmaktadır. Günde 3 milyon varil petrolün tankerlerle taşındığı Türk boğazları da bu bölgelerden birini oluşturmaktadır (Akbulut, 2011: 37). İşte bu noktada boğazların güvenliği önemli sorunlar oluşturmaktadır. Günde 139, yılda 40-50 bin geminin geçtiği İstanbul Boğazı dünyanın en dar suyollarından olup, yine boğaz trafiğinde yaklaşık 32 milyon ton petrol geçişine imkan vermektedir (Yüce, 2006: 306). İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara Denizi'nde oluşan ve Türk Boğazları olarak tanımlanan bu bölge aynı zamanda yoğun ulusal ve uluslararası deniz trafiği olması nedeniyle can, mal ve çevre güvenliği bakımından büyük risklerle karşı karşıya kalmaktadır (İlgar, 2015: 1).

İstanbul Boğazı, Karadeniz ve Marmara Denizi'ni bağlar. Genelde geniş bir "S" harfine benzer şekliyle, kuzey-güney yönünde uzunluğu 30 km'dir. Kuzey ve güney ağızları geniş (kuzeyde Anadolu-Rumeli fenerleri arası 3,6 km; güneyde Ahırkapı Feneri-Haydarpaşa arası 2,5 km) olmasına rağmen, en dar yeri Anadolu ve Rumeli Hisarları arası olup, 700 m'dir. Genel olarak 50 m derinliğinde olan boğaz kanalının yer yer 70-80 m'ye varan ve Rumeli Hisarı önlerinde en fazla 110 m'yi bulan bir çukurluğu vardır. İstanbul boğazı kanalı Paleozoik şistleri içerisinde açılmış ve Kuaterner'de deniz basmasına uğramış eski bir akarsu vadisidir (Ertek, 2016: 73-74).

İstanbul Boğazı'nın oluşumu ile ilgili önerilen modeller içerisinde aynı yönde hareketin gerçekleştiği ve zıt yönlerde hareketin olduğunu savunan modeller olmak üzere iki grup altında toplanmaktadır (Özşahin, 2015: 204). Bu iki boğazın en önemli fiziki özelliklerinden biri de alt ve üst yönlü olmak üzere karşılıklı doğrultuda akıntıların olmasıdır. Boğazların dışında stratejik önemi büyük olan kanal (kıstak) ve adalar bulunmaktadır (Sevgi, 1988: 241).

### **B. Çanakkale Boğazı**

Erol (1992)'a göre, Çanakkale Boğazı, Üst Miyosen yaşlı Çanakkale Havzası'nın hafif kıvrımlı tortulları üzerinde fayların denetimi altında Pliyosen-Alt Pleyistosen'de gelişmiş epijenik (sürempoze) bir akarsu vadisidir. Üst Pleyistosen ve Holosen'de bu vadiyi deniz istila etmiştir (Türkeş, 2007: 143). Boğazın uzunluğu Avrupa kıyılarından Gelibolu Feneri'nden Seddülbahir'deki İlyas Burnu arası 78 km, Anadolu kıyılarından Çardak ile Kum Burnu arası 94 km'dir. Çanakkale Boğazı'nın deniz yüzeyinden uzunluğu ise değerlendirildiğinde 68 km'ye erişilir. Boğazın en dar yeri Kilitbahir-Çanakkale arası olup 1,2 km genişliktedir. Burası aynı zamanda boğazın en derin yeridir (106 m). Boğazın en geniş yeri ise 8275 m olup, İntepe kıyıları ile karşı kıyıda Domuz Deresi arasındadır. Boğazın Ege ağızı 3,2 km genişlikte, Marmara ağızı ise 3,6 km genişliktedir. Boğazın ortalama derinliği 60 m'dir (İlgar, 2002: 48). Derinlikle ilgili söylenecek en önemli özellik, boğazın tabanında deniz ulaşımını engelleyecek topuk ve kayalık çıkıntılara rastlanmaması, kum sığılıkları ve taş döküntülerinin de az olması yanında ulaşımı tehlikeye sokan Anadolu ve Rumeli kıyılarına yakın ada ve banklar bulunur (Taşlıgil, 2004: 4). Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ile Ege Denizi'ni birbirine bağlar ve kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzanan boğazın yer yer tabanında elips şekilli çukurlar bulunur (Harita 3). Boğazdaki derinlik Nara Burnu kuzeyinde 102 m, Çanakkale-Kilitbahir arasında ise 109 m'yi bulur. Çanakkale Boğazı Biga Masifi'nin Kuaternerde deniz basmasına uğramış eski bir akarsu vadisi olup, kenarları dik riالي bir kıyıdır (Ertek, 2016: 74). Karadeniz'in fazla ve az yoğun suları, üst akıntı adını verdiğimiz bir akıntıyla, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi yüzeyinden gelen akıntılar biçiminde Ege Denizi'ne boşaltılır. Buna ters geçen alt akıntılar da, aynı yollarla Karadeniz'e ulaşmaktadır. Boğazların genel eğilimi Karadeniz'den Ege Denizi'ne doğrudur. Her iki boğaz da kuzey ağızları ile güney ağızları arasında 20 cm kadar bir seviye farkı bulunmaktadır. Yüzey akıntılarının maksimum hızı, 9-10 km/saat, fakat bunlara ters alt akıntılarının hızı 4-5 km/saat dolayındadır (Doğanay, 2014: 135).

Batı yakasını Gelibolu Yarımadası, doğu kıyılarını Biga Yarımadası oluşturur. Buradan da anlaşılacağı üzere gerçekten de boyutları itibarıyla Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı'nın iki katı büyüklüğündedir (Doğanay, 2014: 134). Çanakkale Boğazı sadece jeopolitik ve stratejik öneme sahip değil, aynı zamanda hızla Karadeniz ülkeleri için hem de tüm dünya için uluslararası taşımacılık için önemi artmaktadır (İlgar, 2010: 429).

Boğazlar toplam 164 deniz mili uzunluğunda olup, coğrafi konumu, fiziki yapısı ve kendine özgü özellikleriyle, deniz ulaştırması için kullanılan dünyadaki en uzun doğal

ve dar suyuollarından biridir (Kurumahmut, 2006: 14). “Boğazlar Bölgesi”ni oluşturan iki boğaz bu bölge içinde her iki boğaz arasında kalan Marmara Denizi’nin yüzölçümü 11350 km<sup>2</sup>, toplam su hacmi 3377 km<sup>3</sup> ve kıyı şeridi ise 1000 km’den fazladır. Boğazlar Karadeniz ile Ege Denizi’ni birbirine bağlayan “ülkesel (territorial) boğazlar”dır (Algan ve Sav, 2000: 55-56). Diğer taraftan, boğazlar dar, kıvrılarak uzanan, arkası görülmeyen tepelerle çevrili burunları, keskin rota değiştirmeyi zorunlu kılan dönüşleri, sığlıkları, karışık, düzensiz, kuvvetli, alt, üst ve ters akıntılarıyla, basınç değişimleriyle dünyada bir başka benzeri bulunmayan birer dar suyuoldur. Bu niteliklerinden ötürü boğazlar gemiler için dünyada en zor yol alınan suyuolları arasında sayılmaktadır (Erol, 2000: 198).



**Harita 3:** İstanbul ve Çanakkale Boğazları

Karadeniz ülkeleri ve Rusya’nın soğuk ve geniş ovalarından, güneyin sıcak ve engin okyanuslarına açılan labirentin tek çıkış kapısıdır (Şimşek, 2014: 2). Boğazların ekonomik ve ticari önemi ise, gerek Asya-Avrupa karayolu bağlantısının ve gerekse Karadeniz-Akdeniz deniz yolu bağlantısının ticari amaçlarla kullanılmasından ileri gelmektedir. Boğazlardan geçen ticaret gemilerinin sayısının yüksek olması bunu göstermektedir (Zengin, 2013: 42). Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2015 yılında Türkiye’nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 87,7’si denizyolu ile % 10,7’si karayolu ile, % 0,5’i demiryolu ile % 0,7’si, diğer yollar ile (postayla

gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,4'ü ise havayoluyla taşınmıştır. 2015 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak % 62'si denizyolu ile (ihracat 78.092.948.737 \$, ithalat 124.435.708.471 \$ ve dış ticaret 202.528.657.208 \$), % 25'i karayoluyla, % 1'i demiryolu ile % 11'i havayoluyla ve % 1'i diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) taşınmıştır (Deniz Sektörü Raporu, 2016: 86).

İstanbul ve Çanakkale boğazlarının stratejik önemi taşıdığı ekonomik değerler yanında savunma yönünden Karadeniz, Ege Denizi dolayısıyla Akdeniz'in kilit noktalarında bulunmasından ileri gelmektedir. Bu yüzden Batı Bloku ülkeleri için olduğu gibi Doğu Bloku ülkeleri içinde hayati önem taşımaktadırlar (Sevgi, 1988: 241). Çanakkale ve İstanbul boğazıyla ilgili olarak dünya siyasetinde Osmanlı Dönemi'nde gerçekleştirilen çeşitli antlaşmalar ile boğazlardaki geçiş rejimleri, askeri donanmaların geçişleri gibi birçok önemli noktalar söz konusu antlaşmalarda yer almaktadır. Bu antlaşmalardan en önemlileri Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi olarak sayılabilir (Vank, 1998: 95-111).

Sonuç olarak Türkiye jeopolitik konumu gereğince sıcak denizlere inmek isteyen Basra Körfezi'ndeki petrol yataklarını ele geçirmek isteyen veya bu yataklardan kolaylıkla yararlanmak, boğazların ulaşım ve stratejik özelliğini kullanmak isteyen güçlü devletler tarafından sürekli büyüteç altında tutulmuş ve tutulmaktadır. Bu durum zaman zaman Türkiye'ye sorun yaşatmakta, zaman zaman da büyük devletlerin çıkar ilişkilerinin çatışması nedeniyle güç vermiştir (Atalay, 2011a: 412). Boğazların bir diğer stratejik önemi ise; boğazlara hâkim olan devletin, Karadeniz, Ege denizi, Anadolu ve Balkanlar üzerinde önemli etkide bulunabilmesidir. Gerek Akdeniz'den Uzakdoğu yolunun emniyeti ve gerekse Ortadoğu'nun zengin petrol kaynaklarının muhafazası boğazların geleceği ile yakından ilgilidir (Baltalı, 1959: 11).

### **C. Cebelitarık Boğazı**

Cebelitarık Boğazı, coğrafi konum olarak Afrika ve Avrupa kıtaları arasında yer almaktadır (Harita 4). Akdeniz'in Atlas Okyanusu'na çıkışını sağlayan boğaz 60 km uzunluğunda, 44 km genişliğinde ve en dar yeri 14 km'dir. Yılda yaklaşık 7000-7500 geminin geçiş yaptığı boğaz son derece stratejik bir öneme sahip olup, İspanya tarafı İngiltere'nin, Fas tarafı ise İspanya'nın kontrolünde bulunmaktadır. Boğazın en derin yeri 426 metredir ([https://tr.Wikipedia.org/wiki/Cebelitarık\\_Boğazı](https://tr.Wikipedia.org/wiki/Cebelitarık_Boğazı) % C4 % B1k\_Bo % C4 % 9Faz % C4 % B1Erişim Tarihi: 20.02.2017.).

Adını Tarık Bin Ziyad'dan alan boğazın kontrolü Fas, İspanya ve Birleşik Krallığın egemenliği altındadır. Boğazda yer alan Perejil (Leyla) Adası Fas kıyılarına 250 m, İspanya kıyılarına ise 8 km uzaklıkta bulunmaktadır. Kayalıklardan oluşan ve yerleşim yerinin bulunmadığı ada İspanya'nın kontrolündedir. 2002 yılında Fas'ın adaya asker çıkarmasıyla İspanya, adadaki Fas askerlerinin geri çekilmesi konusunda çok sert bir tepki göstermesi üzerine Faslı askerler adayı boşaltmışlardır. Karalar arasında bir iç deniz olan Akdeniz, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarına kıyısı bulunmakta olup deniz ulaşımında çok büyük bir öneme sahiptir. Bu denizi Atlas Okyanusu'na bağlayan

Cebeli Tarık Boğazı ise hem Akdeniz'in çıkış kapısı olması, hem de Süveyş Kanalı vasıtasıyla Uzakdoğu'ya giden en kısa su yolu olması açısından büyük bir önem taşımaktadır.



**Harita 4:** Cebelitarık Boğazı

Cebelitarık Boğazı, İspanya'nın Akdeniz kıyılarındaki kayalık küçük bir yarımadadan; Kızıldeniz'i Hint Okyanusu'na bağlayan Bab-ül Mendep Boğazı, Arap yarımadasının güneyindeki Aden'den; Sumatra Adası'yla Malaka yarımadası arasındaki Malaka Boğazı ise Singapur'dan kontrol edilmekteydi. Oysa bir zamanlar Cebelitarık Boğazı'nın kontrolünde, Atlas Okyanusu kıyısındaki Cadiz'in (Kadiz) ve Malaka Boğazı'nın kontrolünde de boğaz üzerindeki Malaka limanlarının daha büyük fonksiyonları vardı. Bu durum göstermektedir ki, bir su yolunun elde tutulmasında etkili olabilecek bir yerin muhakkak surette bu yolun üzerinde bulunması gerekmez. Su yoluna yakın bir noktanın, koruma ve gözetim fonksiyonunu kazanması ya da bu noktanın öteki yerlere göre daha büyük bir önemle ortaya çıkması, ilgili devletin deniz gücüne bağlı kalmakta, bu gibi stratejik yerler küçük devletlerin elinde buldukları sürece genellikle aynı ölçüde bir önem taşımamaktadırlar. Bu yüzden, Cebelitarık Boğazı yakınındaki Cadiz'in ve Afrika yakasındaki Ceuta (SÖTA) 42 ve tarafsız bölge Tanca'nın, Cebelitarık; Kızıldeniz'in çıkışındaki Fransız sömürgesi Cibuti'nin de Aden kadar önem ve etkisi söz konusu olmamıştır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, deniz



yolları üzerindeki bazı noktaların kimi zaman önem kazanmasına, kimi zaman da bu önemi yitirmelerine dünyadaki koşulların değişmesi ve teknolojik alandaki gelişmeler de etki yapmıştır (Günel, 2008: 122).

#### **D. Bab-ül Mendep Boğazı**

Bab-ül Mendep Boğazı, Asya ile Afrika kıtaları arasında yer almaktadır (Harita 5). Boğaz, Yemen ile Cibuti devletleri arasında Kızıl Deniz'in Hint Okyanusu'na bağlantısını sağlamaktadır. En dar yeri 32 km genişliğinde olan boğazdan yılda yaklaşık 33000 gemi geçiş yapmaktadır. Bu gemilerin önemli bir kısmını Basra körfez ülkeleri petrollerini taşıyan tankerler oluşturmaktadır. 1869'da Süveyş Kanalı açılarak Kızıl Deniz'in Akdeniz'e bağlanmasıyla Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en kısa suyunun sağlanmasıyla birlikte Cebelitarık ve Bab-ül Mendep boğazlarının önemi kat kat artmıştır. Boğaz çok stratejik bir konumda yer aldığı için I. Dünya Savaşı'nda Yemen İngilizler tarafından Cibuti ise Fransızlar tarafından işgal edilmişlerdir. Son zamanlarda Somalili korsanlar nedeniyle sıkça gündeme gelen Babül Mendep Boğazı, Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki deniz ulaşımını sağlamadaki stratejik önemini korumaya devam etmektedir.

#### **E. Hürmüz Boğazı**

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'nin Hint Okyanusu'na bağlantısını sağlamaktadır (Harita 5). Boğazın kuzeyinde İran ve güneyinde ise Umman Ülkeleri Federasyonu bulunmaktadır. Boğazın en dar yeri 38 km genişliğinde, en derin yeri yaklaşık 100 m'dir. Basra Körfezi yaklaşık 800 km uzunluğunda ortalama 40-50 metre derinliğinde, 280 km genişliğindedir (<http://www.nenedirvikipedi.com/cografya/hurmuz-bogazi-nerede-bulunur-hangi-kitalari-birbirinden-ayirir-hurmuz-bogazinin-ozellikleri-3808.html> Erişim Tarihi. 23.02.2017). Hürmüz Boğazı'nın genişliği 21 deniz mili olduğu için 20'nci yüzyılın ortalarından önceki dönemlerde geçiş problem oluşturmamaktaydı. Karasuları 3 deniz mili iken Hürmüz Boğazı'ndaki açık deniz alanından gemiler sorunsuz olarak geçiş yapmaktaydılar. Ancak 1959 yılında İran'ın, 1972 yılında Umman'ın karasularını 12 deniz miline çıkardıklarını ilan etmeleri (Groves, 2011) üzerine durum değişmiştir. Toplam genişliği 21 deniz mili olan Hürmüz Boğazı'nda açık deniz alanı kalmamış, tüm boğaz iki ülke arasında karasuları olarak taksim edilmiş ve geçişte sıkıntılar yaşanmaya başlanmıştır (Demir, 2014: 122).

Basra Körfezi dünya enerji trafiğinde kritik bir coğrafi geçiş yeri olması nedeniyle önemlidir. İran, Irak, Kuveyt, Bahreyn, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) enerji ürünleri Basra Körfezi'nden dünya ülkelerine sevk edilmektedir. Körfez, enerji ulaşımı açısından ekonomik anlamda alternatifsizdir. Dünya petrol trafiğinin yaklaşık % 40'ı Basra Körfezi üzerinden akmaktadır (Demir, 2014: 108-109). Ortadoğu petrollerinin çıkış kapısı konumundaki Hürmüz Boğazı, günde yaklaşık 17 milyon varil hacminde bir petrol akışı ile petrol taşımacılığında dünya üzerindeki en önemli noktalardan birisidir. Hürmüz Boğazı'ndan 2011 yılında geçen petrol, deniz yoluyla taşınan dünya petrol ticaretinin % 35'ine, genel anlamda ise dünya petrol ticaretinin % 20'sine tekabül etmiştir (Karam, 2012). Körfez petrollerinin

büyük bölümünün geçtiği bu boğazın alternatifi olabilecek başka ihracat rotalarının henüz mevcut olmadığını hatırlatmak, bu suyunun kritik konumunu anlayabilmek açısından önemlidir. Diğer taraftan Avrupa'dan ve özellikle de Japonya ve Çin'den ihraç edilen malların % 60'tan fazlası da bu boğazdan Ortadoğu'ya geçiş yapmaktadır. Uluslararası stratejik su yollarından birisi olması sebebiyle de başta ABD olmak üzere büyük güçlerin hassasiyetle korumaya çalıştıkları bir alandır (Celalifer Ekinci, 2012: 24-25). Bu ülkeler aynı zamanda önemli doğal gaz rezervlerine sahip bulunmaktadır. Dünya sıvılaştırılmış gaz ihtiyacının yaklaşık % 65'i Hürmüz Boğazı'ndan geçerek ihraç edilmektedir. Hürmüz Boğazı için dünya enerji ihracatında en fazla kullanılan boğaz demek yanlış olmaz.

Hürmüz Boğazı'nın dünya açısından göz ardı edilemeyecek stratejik bir nokta olduğunu söylemek doğru olacaktır. Bu nedenle bu boğazın bloke edilmesi veyahut bu yönde tehditlerin gündeme taşınması petrol satıcısı, petrol alıcısı ve bu boğaz marifetiyle uluslararası ticaret yapan tüm ülkeleri tedirgin etmektedir. Diğer taraftan böylesi bir tehdidin gerçekleşmesi durumunda ise dünya ekonomisi ve siyaseti üzerinde tahrip edici etkilerin meydana gelmesi kaçınılmaz olacaktır (Celalifer Ekinci, 2012: 27).



Harita 5: Bab-ül Mendep, Hürmüz Boğazları ve Süveyş Kanalı



Küçük ama zengin Körfez Ülkeleri tek başlarına Körfezin güvenlik ve istikrarını sağlayamayacaklarının farkındadırlar. Bölgesel ve uluslararası ittifak arayışları içerisine girmekte ve Körfezi emniyete almaya çalışmaktadırlar. Başta Körfez İşbirliği Ülkeleri (KİÖ) olmak üzere pek çok ittifak bu amaca hizmet etmektedir. KİÖ Suudi Arabistan, Umman, Bahreyn, Kuveyt, Katar, BAE'den meydana gelmektedir. Körfez Ülkeleri güvenlik şemsiyesi arayışlarını ikili anlaşmalarla da sürdürmektedir. Bu kapsamda başta ABD olmak üzere NATO ve güçlü Batı devletleriyle güvenlik anlaşmaları imzalama girişimlerine devam etmektedirler. Körfez ülkesi Katar, ABD ve koalisyon güçler için ülkesinde üsler açmıştır. Başkent Doha'dan 30 km mesafedeki, Al-Udeid Hava Üssü uzun zamandan beri ABD askerleri tarafından kullanılmaktadır (Demir, 2014: 112-113-115).

İran'ın Körfez'deki hâkimiyetinden ve stratejik öneminden bahis açıldığında akla gelen ilk husus hep "Hürmüz Boğazı" olmuştur. Zira İran kendisine yöneltilen tehditlere karşı ultimatome vermek istediğinde genellikle bu kartını öne sürmüştür. Yakın geçmişte baktığımızda, İran-İrak Savaşı ve Körfez Savaşları'nda Hürmüz Boğazı'nın stratejik öneminin ön plana çıktığı durumları hatırlamak mümkündür. (Celalifer Ekinci, 2012: 23). İran için Körfez'in güvenliği uluslararası suların güvenliğinden ziyade ülke içi güvenliğin bir parçası olarak algılanmaktadır ve bu oranda önem atfedilmektedir. Körfezde etkinliğini artırmak amacıyla İran'ın Hürmüz Boğazı'nı bloke etmek için kullanabileceği bir takım araçları mevcuttur. Nükleer silahlarını bir kenara bırakırsak, deniz mayınlarını, uzun menzilli balistik füzelerini, toplarını, klasik deniz/denizaltı harp silah ve araçlarını bu kapsamda değerlendirmek mümkündür. İran'ın yakın geçmişte, 1980-1988 yılları arasında Irak'la savaşırken Şattularap su yolu girişinde Körfezin batısında gemilere saldırdığı ve yine aynı bölge ve BAE sularında az da olsa mayınlama faaliyetinde bulunduğu bilinmektedir (Talmadge, 2008: 82-117). İran'ın Körfezde deniz trafiğinin güvenliğini tehdide yönelik uygulayabileceği bir diğer metot da terörizmdir. Ancak, bu tehlikeli seçenek içinde yüksek risk taşımaktadır. Kaldı ki büyük oranda yalnızlaşmış İran'ın Körfez gibi tüm dünyayı ilgilendiren bir bölgede terörizm veya deniz korsanlığı faaliyetlerinde bulunması tamamen izolasyonuna neden olacak tehlikeli bir tercih olacağından, İran'ın bu seçeneği kullanma ihtimali düşüktür (Demir, 2014: 120).

Hürmüz Boğazı'ndan geçişlerle ilgili olarak herhangi bir adhoc anlaşma bulunmamaktadır. İran ve Umman'ın karasularını 12 mile çıkarmasıyla boğaz tamamen karasuları haline gelmiştir. Bu nedenle serbest geçiş de mümkün olmamaktadır. Dolayısıyla geriye KBBS ve BMDHS'nde yer alan "zararsız geçiş" ile BMDHS'nde yer bulan "transit geçiş" rejimleri kalmaktadır. Geçiş yapacak ülkeler tarafından, hava sahasını kapsaması (dolayısıyla hava araçlarının da bu haktan yararlanması) ve denizaltılara su yüzüne çıkmadan geçiş hakkı tanınması itibariyle transit geçiş, zararsız geçişe nazaran tercih edilmektedir. Bu kapsamda 1982 BMDHS'nin MEB'den transit geçişi düzenleyen maddeleri (37-44) gereği İran Hürmüz Boğazı'ndan geçiş yapan diğer ülkelerin savaş gemilerine dahi müdahale ve karışma hakkına sahip değildir (Demir, 2014: 122-123-124). Hürmüz Boğazı'na kıyısı olan devletlerden Umman BMDHS'ni imzalamış ancak İran sözleşmeye taraftar değildir (İran sözleşmeyi

imzalamış ancak onaylamamıştır). Umman Sultanlığı o tarihe kadar savaş gemilerinin Hürmüz Boğazı'ndan geçişine karşı çıkarken, 1981 yılında Hürmüz Boğazı'ndan gemi ve uçakların "zararsız geçiş" uygulayacağı yönünde karar almıştır. Zararsız geçiş rejiminin savaş gemilerinin geçişlerini de kapsadığı kabul edilmektedir. Dikkat edilirse bu karar henüz 1982 BMDHS imzalanmadan önce, yani transit geçiş kavramının icadından önce alınmış bir karardır. Umman 1989 yılında BMDHS'ni imzaladıktan sonra da tavrını değiştirmemiş ve zararsız geçişini kabul etmiş, boğazın Umman karasuları bölümünden geçecek yabancı savaş gemilerinden önceden geçişlerini bildirmesini talep etmiştir. Körfezde en fazla söz sahibi olan ve büyük bir askerî varlığa sahip olan ABD'nin duruşu ise İran ve Umman'dan farklıdır. ABD Hürmüz Boğazı'ndan transit geçiş rejimi prensibini uygulamaktadır (Groves, 2011). Bu kapsamda gerek savaş gemilerinin, gerekse denizaltılarının Hürmüz Boğazı'ndan geçişleri için izin alınması gerektiği görüşüne de katılmamaktadır. Zaman zaman savaş gemilerinin geçişini için haber verse de, ABD uygulamalarını kendi kabul ettiği transit geçiş rejimine uygun olarak yapmaktadır. ABD'nin bu uygulamaları ile örf ve âdet hukuku meydana getirmek istediği değerlendirilmektedir (Demir, 2014: 124).

Hürmüz Boğazı çeşitli faktörler dolayısıyla dünya ekonomisi ve siyasetini etkileme potansiyeli olan stratejik bir öneme sahiptir. Bu boğaz sekiz kıyıda Körfez ülkesinin uluslararası sulara erişebildiği tek su yolu olma özelliğine sahiptir. Yaklaşık olarak her on dakikada bir Hürmüz Boğazı'ndan bir tanker veya ticari gemi geçiş yapmaktadır. Günlük olarak ortalama 14 büyük petrol tankeri buradan geçmektedir. Aynı oranda boş tankerler de kargolarını almak üzere buradan geçiş yapmaktadır. Bahsi geçen ham petrol ihracatının %85'i Asya pazarlarına gitmektedir (Çin, Japonya, Hindistan ve Güney Kore bu ülkelerin başında gelmektedir). Japonya'nın petrol ithalatının 3/4 ve Çin'in petrol ithalatının % 50'si bu Boğazdan geçmektedir. Körfez'deki kıyı devletlerinin ABD ve diğer Avrupa ülkelerinden satın aldıkları silahlar, adreslerine teslim edilmek üzere bu boğazdan transfer edilirler. ABD Enerji Enformasyon Enstitüsü'nün tahminlerine göre bugün yaklaşık olarak günde 17 milyon varil petrolün geçtiği Hürmüz Boğazı'ndan 2020 yılında yaklaşık 35 milyon varil petrol taşınacaktır (Omid, 2011).

Hürmüz ve Malakka boğazları (Endonezya ve Malezya arasında) içlerinden akan yaklaşık günlük 30 milyon varil petrol ile dünyanın en önemli petrol deniz geçiş noktalarını oluşturan geçitlerdir. Yüksek maliyet ve daha uzun ulaştırma yolları göz önüne alınırsa petrol ve ticari tankerleri Malakka Boğazı yerine başka bir deniz yolundan geçirmek mümkündür. Ancak, Hürmüz Boğazı'nı kullanmadan petrol taşımak neredeyse imkânsızdır. Ortadoğu petrolünün yaklaşık % 75'i Hürmüz (17 mbpd) ve Bab el Mandeb Boğazlarından (3,3 mbpd) geçmektedir (Wenger, Orttung ve Perovic, 2009: 49; Demir, 2014: 111).

#### **F. Malakka Boğazı**

Malakka Boğazı, Malezya ile Endonezya arasında yer almakta olup, dünyada en fazla geminin geçiş yaptığı boğaz olma özelliğini taşımaktadır (Harita 6). Yılda

yaklaşık 50000 tankerin geçiş yaptığı boğazdan gemiyle taşınan dünya petrolünün yaklaşık % 25 bu boğazdan geçmektedir. Hint Okyanusu ile Pasifik Okyanusu arasında geçişi sağlamakta olup dünyanın en kalabalık üç ülkesi olan Çin, Hindistan ve Endonezya'yı suyoluyla birbirine bağlaması bakımından da ayrı bir önem taşımaktadır. Uzunluğu 805 km, genişliği ise 2.8 km olan boğazda zaman zaman meydana gelen korsan saldırıları deniz ulaşımını olumsuz etkilemektedir. Her zaman olmamakla birlikte boğazda geçişleri engelleyen bir başka durum ise Sumatra adası sakinlerinin tarım alanı açmak için çıkarmış oldukları orman yangınları nedeniyle dumanların boğazda görüş mesafesini 200 metrenin altına düşürmesi olayıdır. Malaka Boğazı, Panama Kanalı veya Süveyş Kanalı kadar stratejik öneme sahip olup, dünya nüfusunun yaklaşık yarısını barındıran Muson Asya'sının kalbi durumundadır ([https://tr.wikipedia.org/wiki/Malakka\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Malakka_Bo%C4%9Faz%C4%B1) Erişim Tarihi: 20.02.2017).

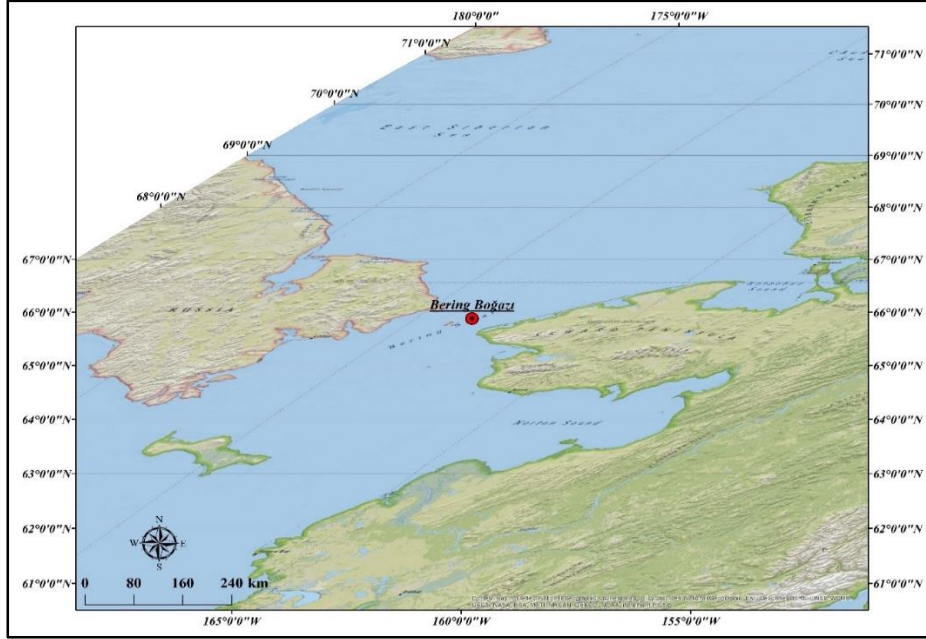
16. ve 17. yüzyıllarda Hint Okyanusu'ndan Güney Çin Denizi'ne gitmek isteyen gemiler genellikle kıyıda fazla açılmadan yol almayı dolayısıyla Malaka Boğazı'ndan geçmeyi tercih etmişlerdi. Fakat bölgeye gelen Hollandalılar Ümit Burnu'ndan sonra Afrika kıyıları yerine doğrudan doğruya açık deniz yolunu izleyerek Güney Doğu Asya Adaları'na ulaşmaları ve bu yolu kullanmaları, Sumatra ve Java Adaları arasındaki Sonda Boğazı önem kazanmıştır (Günel, 2008: 122-123).



**Harita 6:** Malakka ve Sonda Boğazları

### G. Bering Boğazı

Bering Boğazı, Asya ile Amerika kıtalarını birbirinden ayıran ancak Kuzey Buz Denizi vasıtasıyla Atlas Okyanusu'yla Büyük Okyanus'u birleştiren bir özelliğe sahiptir (Harita 7). Boğaz Rusya ile ABD (Alaska) arasında yer almaktadır. Boğaz adını 1728 yılında burayı geçen Rus asıllı Danimarkalı kâşif Vitus Bering'den almıştır ([http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/vitus-jonassen-bering-1681-1741/?no\\_cache=1](http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/vitus-jonassen-bering-1681-1741/?no_cache=1) Erişim Tarihi: 20.02.2017). Boğazın en dar yeri 92 km genişliğinde derinliği ise 30-50 metre arasında değişmektedir. Gün değiştirme çizgisi boğazdan geçtiği için boğazın iki yakası arasında bir günlük tarih farkı bulunmaktadır. Kuzey Buz Denizi'nin suları kışın donduğu için boğaz daha çok yaz mevsiminde kullanılmaktadır. Özellikle İskandinavya ülkeleri ve batı Avrupa ile Uzakdoğu ülkeleri arasındaki deniz yolunu çok kısaltması nedeniyle büyük önem taşımaktadır.



**Harita 7:** Bering Boğazı

Coğrafi konumu itibarıyla Bering Boğazı, yukarıda da belirtildiği gibi Asya ile Amerika kıtalarının birbirine en fazla yaklaştığı bir yerde bulunmaktadır. Kışın boğazın donması yazın ise tekneler yardımıyla boğazın her iki yakası arasındaki geçişler çok eskiden beri mümkün olmuştur. Boğaz çok soğuk iklim şartlarının görüldüğü bir sahada yer alması nedeniyle bu bölgede nüfus azdır. Ancak dünya nüfusunun yarının

yaşadığı Muson Asya'sı ile Avrupa ve Amerika kıtaları arasında yılın belli bir döneminde de olsa deniz ulaşımını sağlaması nedeniyle son derece stratejik öneme sahiptir.

#### H. Macellan Boğazı

Macellan Boğazı, Güney Amerika'nın güneyinde yer almakta olup (Harita 8), Atlas Okyanusu'nu Büyük Okyanus'a bağlamaktadır. 4-37 km arasında değişen genişliğe sahip olan boğazın uzunluğu 686 km'dir ([https://www.turkcebilgi.com/macellan\\_bo%C4%9Faz%C4%B1](https://www.turkcebilgi.com/macellan_bo%C4%9Faz%C4%B1) Erişim Tarihi: 20.02.2017). 1914 yılında Panama Kanalı açılıncaya kadar Atlas Okyanusu ve Büyük Okyanus arasındaki geçişlerde Macellen Boğazı yoğun bir şekilde kullanılmaktaydı. Panama Kanalı'nın açılması bu boğazın gemi geçiş trafiğini büyük ölçüde azaltmıştır. Ancak şiddetli fırtınalar ve gel git seviyelerindeki farklılıklar nedeniyle tehlikeli bir su yolu olmasına rağmen gemiler tarafından öncesi kadar olmasa da yine sıkça kullanılmakta olan bir boğaz olmaya devam etmektedir.



Harita 8: Macellan Boğazı

Yukarıda belirtilen boğazlardan başka bulunduğu bölgede önemli olan başka birçok boğazlarda bulunmaktadır. Bunlar; Sumatra ve Cava adaları arasındaki Sonde Boğazı, İngiltere ile Fransa arasındaki Dover Boğazı, Sicilya Adası ile İtalya anakarası arasındaki Mesine Boğazı, Meksika Küba arasındaki Yukatan boğazı, ABD Küba

arasındaki Florida boğazı, Afrika kıtasıyla Madagaskar adası arasındaki Mozambik boğazı, Kanada ile Baffin adası arasındaki Hudson boğazı, Grönland ve Baffin adaları arasında Davis boğazı, Avustralya Papua Yeni Gine arasında Torres boğazı Avusturalya ile Tasmanya adası arasında, Basss boğazı, Endonezya'ya bağlı Borneo ve Sulawes adaları arasında Makassar Boğazı, Japonya Güney Kore arasında Kore Boğazı, Rusya ile Sahalin Adası arasında Tatarskiy Boğazı, Japon denizini Büyük Okyanusa bağlayan Tsugaru boğazı, Çin ile Tayvan arasındaki Formoza gibi birçok boğaz bulunmaktadır.

### III. Dünyadaki Önemli Bazı Kanallar

Kanal, kara içerisinde su ulaşımını sağlamak veya tarım alanlarını sulamak için insanlar tarafından inşa edilmiş yapılardır. Karalar içerisinde inşa edilen suyollarındaki amaç bazen iki denizi arasındaki mesafeyi kısaltmak olabildiği gibi bazen de su taşımacılığı yaparak nakliye ücretlerini aşağıya çekerek maliyetlerin azalmasına katkı sağlamaktır. Panama ve Süveyş kanalları ile İngiltere ve Almanya'da ülke içerisinde inşa edilmiş olan kanallar bunlara örnek gösterilebilir.

#### A. Süveyş Kanalı

Asya kıtasını Afrika kıtasından suni olarak ayıran Süveyş kanalı Mısır Devleti sınırları içerisinde yer almaktadır (Harita 5). Akdeniz'i Kızıldeniz'e veya Atlas Okyanusu'nu Hint Okyanusu'na suni olarak birleştiren bir deniz yoludur. Özellikle batı Avrupa ve Akdeniz'e komşu olan ülkeler için deniz yoluyla Hint Okyanusu'na ulaşımı binlerce mil kısalttığı için çok tercih edilmektedir. Kızıldeniz ile Akdeniz arasında kanal açma fikri çok eskilere dayanmakla birlikte bazı çalışmalar da yapılmış olmasına rağmen başarılı olunamamıştır. Napolyon'un Mısır'ı işgali (1798-1801) sırasında da kanal açılması gündeme gelmiş ancak Fransız bilim adamlarının Kızıldeniz'in Akdeniz'den yüksek olduğunu iddia etmeleri kanal projesini geciktirmiştir.

Süveyş Kanalı'nın inşasına 25 Nisan 1859 tarihinde başlanmış ve 17 Kasım 1869'da açılmıştır. Kanal Kızıldeniz'in kuzey ucunda yer alan Süveyş ile Akdeniz kıyısındaki Port Sait şehirleri arasında kazılarak açılmıştır. Süveyş Kanalı, 1859 senesi 25 Nisanında Fransız idaresi altında işe başlayan beynelmilel bir teşebbüsün eseridir. On sene gibi uzun bir çalışma neticesinde kanal, 17.11.1869 tarihinde seyr-ü-sefere açılmıştır (Bediz, 1951: 331). Asya ile Afrika'yı birbirine bağlayan Süveyş Berzahı, Menzele Gölü'nün güneyindeki Kantara ile Süveyş arasında 120 km, Süveyş ile Port Said arasında ise 140 km genişliğindedir (Bediz, 1951: 329). Denize doğru setlerin uzatılması ile 171 km'ye uzunluğa ulaşmış olan kanal, 12-13 m derinliğe sahip ve 12-15 saatlik süreyle geçiş tamamlanmaktadır (Bediz, 1951: 334). Kanal ilk inşa edildiğinde derinliği günümüzde 22 metreye çıkartılmıştır ([http://www.dho.edu.tr/sayfalar/00\\_anasayfa/11\\_pusula/71/suveys-kanali.html](http://www.dho.edu.tr/sayfalar/00_anasayfa/11_pusula/71/suveys-kanali.html) Erişim Tarihi: 20.02.2017). Kanaldan yüklü ağırlığı 240000 DWT kadar olan gemilerin geçişine izin verilmektedir. Yılda ortalama 20000 gemi Süveyş Kanalı'ndan geçiş yapmaktadır. Süveyş Kanalı'nı kullanan gemiler kanal geçişlerinde yük ve hacimlerine göre belirli bir miktar ücret ödemektedirler. Ancak kanalı kullanmadan Avrupa'ya

giden gemiler yaklaşık 7000 km fazla yol kat etmek zorunda kalmaktadırlar. Bu uzunluk hem zaman kaybı, hem de taşınan ürünün maliyetinin artmasına neden olmaktadır. Öyle ki, Atlas Okyanusu-Akdeniz-Süveyş-Kızıldeniz-Hint Okyanusu suyolu, Afrika kıtasının güney kıyılarını dolaşan suyolundan, 4.000 mil kadar daha kısadır (Özey, 2011: 96).

Kanal boyunca Süveyş'ten Port Said'e kadar yaklaşık 160 km boyunca uzanan topraklar "Kanal Bölgesi" olarak adlandırılır. Bu bölgede insanların yaşayabilme ve toprağı işleyebilme olanağı ancak geçtiğimiz yüzyılın içinde doğmuştur. Mısır'ın öteki bölümlerinde olduğu gibi, bu bölgede de yaşam Nil'e bağlıdır. Bölgenin su gereksinimi, Kahire'nin hemen kuzeyinde ırmaktan ayrılan tatlı su kanalı ile karşılanır (<http://www.nuveforum.net/1038-afrika/56097-misir-cumhuriyat-masr-al-arabiya-coğrafya-ekonomi-turizm-kulturel-miras/> Erişim Tarihi: 20.02.2017).

Mısır'ın en önemli gelir kaynakları arasında Mısır Piramitleri, petrol ve Süveyş Kanalı önemli yer tutmaktadır. Bu kanalın ekonomik getirisinden öte jeopolitik önemi bütün dünyanın dikkatini çekmektedir. Süveyş Kanalı açıldıktan 9 yıl sonra Osmanlı İmparatorluğu Kıbrıs Adası'nı İngilizlere kiraya vermek zorunda kalmıştır. Mısır Devleti'nin 1953'te bağımsızlığını kazanmasıyla İngiltere burada bulunan askerinin çekilmesi anlaşmasına uyarak karargâhını Kıbrıs'a taşıma kararı almıştır (Tamçelik, 2011). Buradan da anlaşılacağı üzere İngilizler Akdeniz'den Uzakdoğu'ya giden gemiler için ve Süveyş Kanalı'nın hatta günümüzde gelişmiş teknoloji ve silahlar sayesinde bütün Ortadoğu'nun güvenlik kontrolünü Kıbrıs'tan sağlamaya çalışmaktadırlar.

İngilizlerin Hindistan ve Birmanya'ya egemen olmaları 19 yüzyılda ikinci yarısında Süveyş Kanalı'nın açılması, Britanya İmparatorluğu'nun bu zengin topraklarını koruyan deniz yolunun ucundaki Singapur'u bir deniz üssü olarak geliştirmiş, Malaka Boğazı'nı ve Batavya'yı ön plana çıkarmıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Hindistan, Pakistan, Myanmar (Birmanya) ve Seylan'ın (Sri Lanka) bağımsızlıklarına kavuşmalarıyla birlikte imparatorluğun "Can damarı" İngiltere için artık hayati önemini de yitirmişti. Ayrıca, İkinci Dünya Savaşı, Akdeniz'de Malta ve Süveyş gibi üslerin deniz ve kara kuvvetleriyle desteklenseler de, hava saldırılarına karşı korunmalarının çok güç olduğunu ortaya koydu (Günel, 2008: 124).

Süveyş Kanalı açılmadan evvel Süveyş Berzahu, eski dünyanın ortasında Asya ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan, fakat Kızıl Deniz ile Akdeniz'i, dolayısıyla Hint ve Atlas okyanuslarını birbirinden ayıran bir coğrafi hususiyeti haizdi. Böyle bir berzahın tarih boyunca kıymeti, hiç şüphesiz, bağladığı karalar ile ayırdığı denizlerin münakale bakımından ehemmiyetleriyle mütenasip bulunmakta idi. Denizciliğin kara nakliyatı ile rekabet edemeyecek kadar zayıf bulunduğu devirlerde Süveyş Berzahu, jeopolitik önemi yüksek, kıtalar arası bir irtibat köprüsü idi. Bu husustan dolayı Süveyş Berzahu birçok askerî, siyasi ve iktisadi hâdiselere sahne veya sebep olmuştur. Coğrafi mevki icabı olarak bu berzah, istilâlara çok müsait zemin arz etmektedir. Nitekim bu berzahtan geçerek Mısır'a girmişler, Mısırlılar da bu geçitten Asya topraklarına yayılmışlar, VII. asırda Araplar kuzey Afrika'ya bu tarikle geçmişler, nihayet Türkler



Kızıl Deniz sahillerine ve Mısır'a yine bu kıtalar arası köprüden geçerek inmişlerdir (Bediz, 1951: 330).

Petrol ve farklı nedenler olmakla birlikte Süveyş Kanalı'nın Batı açısından kontrol ve güvenlik derecesinin yükseltilmesinde ABD'nin Irak'ı işgali etkili olmuştur (Tarakçı, 2007: 269). Bu durum kanal ve boğazların nedenli önemli olduğu ve nispeten savaşların çıkış nedenleri arasında yer aldığını örnek teşkil etmektedir. Hemen hemen birçok ülke için aynı anlamı taşımakla birlikte boğazlar Türkiye için bir menfaat değil varlık, egemenlik, güvenlik meselesidir (Tarakçı, 2007: 280).

Süveyş Kanalı açıldıktan sonra bile Ümit Burnu'nu dolanan su yolunun bu yolun önemini korumasında başlıca etken, daha uzun olmasına karşın, Süveyş yolundan daha ucuz olmasıdır. Bu yol, ayrıca, 1974 Petrol Krizi sırasında Süveyş Kanalı'nın kapanması yüzünden de çok büyük ölçüde kullanılmıştır; hatta taşımacılığı daha ekonomik kılmak için çok büyük petrol tankerleri inşa edilmiştir. Süveyş Kanalı tekrar açıldıktan sonra da büyük tankerler, kanaldan geçemeyeceklerinden, Ümit Burnu yolunu kullanmayı sürdürmüşlerdir. Ancak bu ana yolla ilişkili olan Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'nın doğusu (St. Lawrence ile Teksas limanları arası) ve Batı, Güney ve Doğu Afrika ile Basra Körfezi arasındaki trafik çok daha önemlidir. Basra Körfezi'ndeki taşıma tamamen Avrupa ve ABD'ye gönderilen petrolden oluşurken, Afrika'dan Avrupa ve ABD'ye çeşitli madenler, mısır, şeker, yün, pamuk, kahve, tütün, yağlı tohumlar, kakao ve diğer tropikal orman ürünleri gönderilir. Afrika ise sanayi, inşaat, madencilik, tarım araç ve gereçleri, kimyasal maddeler olan işlenmiş eşya ve yiyecek maddesi alır (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 530).

Dünya deniz ulaşımına çok fazla yarar sağlayan Süveyş Kanalı, bazı olumsuz sonuçlar da ortaya çıkarmıştır. Her şeyden önce Kızıldeniz ile Akdeniz arasında deniz canlıları alışverişi başlamıştır ve kanalın her iki ucunda bazı deniz canlıları aleyhine gelişmeler olmaya başlamıştır (Özey, 2011: 96-97).

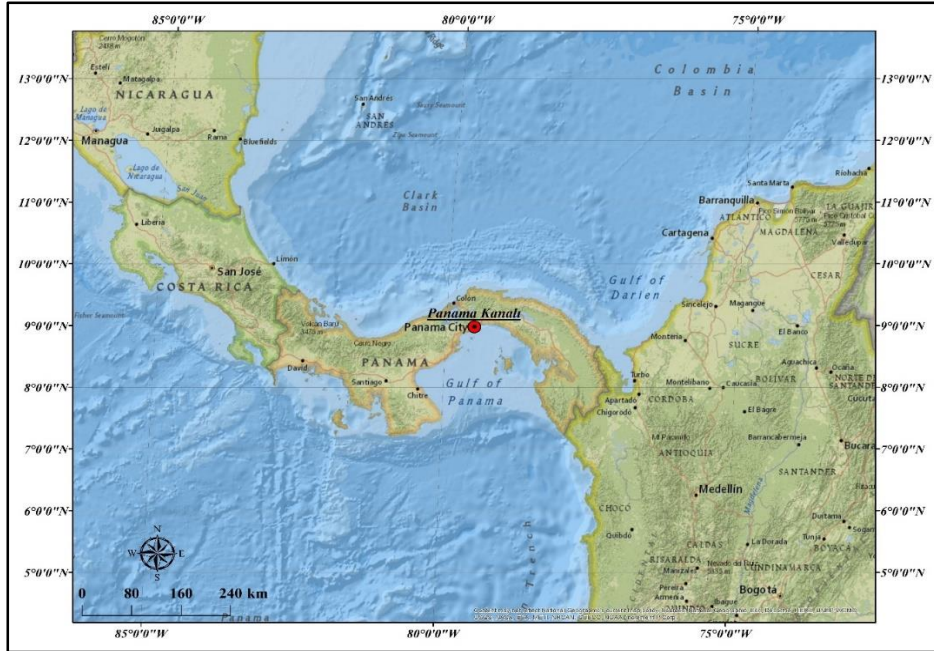
## B. Panama Kanalı

Atlas Okyanusu ve Büyük Okyanus'u birbirine bağlayan Panama Kanalı 15 Ağustos 1914 tarihinde hizmete açılmıştır (Harita 9). Yaklaşık 77 km uzunluğunda olan kanalda havuz sistemi sayesinde 28 m yukarıya çıkılmaktadır. Kanaldan geçiş süresi yaklaşık 9 saat sürmektedir. Panama Kanalı'nı önce Fransızlar açmak için çalışmışlar yapmışlar ancak salgın hastalıklar teknik yetersizlik nedeniyle vazgeçmişlerdir. Bunun üzerine Amerika Birleşik Devletleri devreye girmiş ve havuz sistemi kullanarak kanalı açmıştır. Mühendislik harikası olan kanal yüzyıl öncesinin bütün teknik imkânları kullanılarak inşa edilmiş olmasına rağmen halen daha dünyadaki inşa edilen eserler sıralamasında ön sıralarda yer almaktadır. Kanaldan yılda ortalama 14000 kadar gemi geçiş yapmaktadır (<http://www.bbc.com/news/world-latin-america-11953800> Erişim:20.02.2017). Geçişlerde 50000- 79000 ton kadar olan gemilere müsaade edilmektedir. 2007 yılında başlatılan ve 2016'da tamamlanması planlanan genişletme çalışmaları tamamlandığında dahi en fazla 170000 tonajlı gemiler kullanabilecektir.



Dünyanın en pahalı kanalı olan Panama'da gemi geçiş ücretleri 100000-250000 dolar arsında değişmektedir. Ücretlerin bu kadar yüksek olmasında suyunu çok kısaltmasının yanında kanal inşasının da oldukça masraflı olması etkili olmaktadır. Örneğin New York'tan San Francisco'ya giden bir gemi Panama Kanalını kullanmazsa güneyde Şili'ye bağlı Horn Burnu'nu dolaşırsa 22500 km su yolu gitmek zorundadır. Oysa Panama Kanalı'nı kullanırsa 9500 km (13000 km daha az) su yolu gitmesi gerekmektedir. Bu kadar uzun bir seyahatte gemilerin yiyecek ve yakıt ikmali yapmaları gerektiği dikkate alınırsa bir aydan daha fazla süreyi Güney Amerika'yı dolaşmak için geçireceklerdir. Belirtilen bu hususlar dikkate alındığında Panama Kanalı gemiciler için dünyanın vazgeçilmezleri arasında yer almaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin desteği ile Panama Kanalı'na alternatif Nikaragua Kanalı inşasına 22 Aralık 2014 tarihinde başlanılmış olup, halen inşası devam etmektedir. Nikaragua Kanalı, deniz seviyesinin altındaki coğrafi yapısı, ulaşım elverişli nehirleri ve Nikaragua (Cocibolca) Gölü sebebiyle gemi geçişlerine uygun konumda olan Nikaragua'da bir kanal inşa etme projesinden ibarettir. Kanal 278 km uzunluğunda Kanal tamamlandığında 400000 tonluk gemiler ve 450 m uzunluğa ve 250000 tonaja sahip konteyner gemileri geçiş yapabileceklerdir. 77 km uzunluğundaki Panama Kanalı'nda 9 saat olan geçiş süresi, 278 km uzunluğunda olacak olan Nikaragua Kanalı'nda 30 saat olacaktır. Böyle bir durumda Nikaragua Kanalı'nın en belirgin özelliği büyüklüğü ve genişliği olacaktır (Akçadağ, 2015: 1-2).



Harita 9: Panama Kanalı

Avrupa yolunu büyük ölçüde (3,000 mil kadar) kısaltan Panama Kanalı'nın açılmasından sonra, bazı kısımlarında dünyanın sayılı fırtınalı yerlerinden geçilmek zorunda kalınan Horn Burnu ve Macellan Boğazı oldukça az kullanılmaya başlanmıştı. Bununla birlikte, Kuzey Amerika'dan yola çıkan birçok yük gemisiyle Avrupa, Şili, Arjantin ve Peru'ya giden ya da buralardan mal yükleyerek ayrılan bazı gemiler de Macellan Boğazı yolunu izlemektedirler. Panama Kanalı'nın açılması, Kuzey Amerika'nın batı ve doğu kıyıları ile Avrupa'nın bağlantısını kolaylaştırmış, bu da ticareti arttırmıştır. Bu ana güzergâhla bağlantılı olan bir yol, esas olarak, Panama ile Alaska arasında uzanır. Kuşkusuz yol üzerinde yer yer önemli trafiğe sahne olan bölümler vardır: Alaska ve British Columbia'dan ya da Merkezi Amerika'nın batı kıyılarından ABD'nin Pasifik eyaletlerine yönelik yük ve de petrol taşımacılığı gibi. Yakın yıllarda Alaska'ya yolcu gemileriyle yapılan tatil geçirme şeklindeki yolculuklar da bu yolun dünya çapında önem kazanmasına yol açmıştır (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 530-531).

Atlantik ve Pasifik okyanuslarını birleştiren Panama Kanalı, uluslararası ticaret bakımından olduğu kadar, ABD'nin güvenliği ve bütünlüğü için de büyük bir önem ve değere sahiptir. Çünkü Panama Kanalı, gerektiğinde Amerikan donanmasının her iki okyanusta toplanarak harekâta bulunmasına olanak vermektedir (Günel, 2008: 125).

Okyanus ve denizleri birbirine birleştiren kanalların en büyükleri hiç şüphesiz ki, Panama ve Süveyş kanallarıdır. Söz konusu bu kanallar inşa edilip hizmete açıldıklarında, deniz ulaşımında büyük devrimler olmuştur (Özey, 2011: 96).

Çanakkale, Bab-ül Mendep ve Malaka boğazlarıyla Süveyş ve Panama kanalları en hayati yerler olarak dünya politikasını geniş ölçüde etkilemiştir. Su geçitleri içinde bir zamanlar Cebelitarık, Süveyş, Babülmendep ve Malaka boğazları Büyük Britanya İmparatorluğu'nun en verimli ülkeleri olan Hindistan, Birmanya ve Seylan'ı koruyabilmek ve güvence altına alabilmek için Cebelitarık'tan başlayıp Singapur'a kadar uzanan bu hayati yolu elinde tutabilmek İngiltere'nin dış politikasında egemen olan en önemli bir husus olmuştu. Britanya İmparatorluğu için hayati değer taşıyan bu deniz yolu belirli bazı yerlerden gözetim altında tutulmakta ve bu işte asıl rolü deniz gücü oynamaktaydı. Cebelitarık Boğazı, İspanya'nın Akdeniz kıyılarındaki kayalık küçük bir yarımada; Kızıldeniz'i Hint Okyanusu'na bağlayan Babülmendep Boğazı, Arap yarımadasının güneyindeki Aden'den; Sumatra adasıyla Malaka yarımadası arasındaki Malaka Boğazı ise Singapur'dan kontrol edilmekteydi (Günel, 2008: 122).

Kuzey ve Güney Amerika kıtalarını birleştiren kıstak üzerinde bir kanal açılması zorunluluğu doğunca bu işe elverişli birkaç yer düşünülmüştü. Önce, bugünkü kanalın daha güneyinde Atlas Okyanusu'na dökülen Atrato Nehri'yle Pasifik Okyanusu yönüne akan San Juan Nehri'nden yararlanılması tasarlanmış, daha sonra kıstak üzerinde Nikaragua, Honduras ve Meksika'nın güneyindeki Tehuantepec'in yer aldığı bölgeler uygun görülmüştü. Fakat söz konusu bu yerlerde coğrafi, teknik ve politik güçlükleri bağdaştırabilmek mümkün olamamıştı. Kanalın bulunduğu topraklar daha önce Kolombiya'ya ait iken, burada yaşayan insanların 20. yüzyıl başında bağımsızlıklarını

ilan edip Panama devletini kurmalarından sonra ABD bu devletle anlaşmaya varmış ve kanalın açılmasına başlanmıştı. 1914 yılında tamamlanan ve 1915 yılında normal trafiğe açılan Panama kanalı 81 km uzunluğunda olup, dünyanın çok geniş bir alanının savunmasını ilgilendirmektedir. Bu nedenle ABD kanalın korunmasını kolaylaştırabilmek için Atlas Okyanusu'nda ve Pasifik'te bazı üsleri elinde tutmak gereğini duymuştur. Bu üsler özellikle, Karayip Denizi bölgesinde Virgin Adaları ve Küba'da Guantanamo'da, ayrıca, İngiltere'ye ait Trinidad ve diğer bazı adalarda da kiralanmış yerlerde kurulmuş bulunmaktadır (Günel, 2008: 125-126).

Amerika kıtası, kuzey kutup bölgesinden Güney Kutup Bölgesine kadar uzanmakta ve Pasifik Okyanusu ile Atlas Okyanusu'nu birbirinden ayırmaktadır. Panama Kanalı yapılmadan önce iki büyük okyanus arasında seyahat zorunluluğu olan gemiler, Güney Amerika kıtasının güneyi ucundaki Ateş Ülkesini dolaşmak zorunda kalıyorlar ve deniz yolculuğu çekilmez bir hal alıyordu. Ancak Orta Amerika'da Okyanuslar birbirine oldukça fazla yaklaşmış olduğundan, bu bölgede kanal açılması fikri gelişti. Bu fikir, 15 Ağustos 1914 tarihinde, Panama Kanalı'nın açılmasıyla uygulamaya konuldu. 1914 yılında açılan bu kanal ile iki okyanus birleştirilmiş durumdadır. 76,6 kilometre uzunluğundaki Panama Kanalı hizmete açılınca, kıtanın denizyolu ulaşımında bir devrim gerçekleşmiştir. Bu kanal sayesinde, kıtanın batı kıyısı limanları ile doğu kıyısı limanları arasında kolaylıkla denizyolu ulaşımı yapılabilmektedir. Denizyollarında büyük devrim yaratan bu projenin gerçekleştirilmesinden sonra, Karayipler Denizi ile Doğu Pasifik Okyanusu arasında, birbirine hiç benzemeyen deniz canlıları geçiş yapmışlar ve her iki tarafta da deniz ekolojisini bozmuş oldukları söylenmektedir (Özey, 2011: 96).

#### **IV. Sonuç**

Dünya üzerindeki boğaz ve kanallar yolcu ve yük taşımacılığı başta olmak üzere askeri açıdan da deniz ulaşımı için önemli alanları oluşturmaktadırlar. Özellikle taşınan yük miktarının diğer ulaşım araç ve yollarına göre daha fazla olması tercih edilmesindeki nedenlerden birisidir. Sanayinin gelişmiş olduğu alanlara hammadde transferi yapılırken bu alanlardan ise tüketim alanlarına işlenmiş mamuller gönderilmektedir. Bu nedenle kıtalararasında yoğun bir gemi trafiği yaşanmaktadır.

Ekonomik ve askeri boyutuyla dünya siyasetinde ve ülke stratejilerinde dünyayı ilgilendiren kararların alınmasında veya çeşitli etkilerin ortaya çıkmasında önemli roller üstlenmektedir. Bu nedenle doğal geçit özelliği gösteren boğazlar ile ulaşımında mesafeyi azaltmak amacıyla açılan kanallar yüzyıllar boyunca önemini korumuştur. Dünya üzerinde hâkimiyet kurmak isteyen büyük güçlerin takip ettikleri stratejilerde denizler, boğazlar ve kanallar her zaman yer bulmuştur. Öyle ki kendi toprağı olmamasına rağmen stratejik ortaklıklar, ticaret gemilerinin ve askeri gemilerin geçişinde kolaylık sağlanması açısından büyük işbirliklerin yaşanmasına neden olmuştur. Ortadoğu'nun petroleri ve Avrupa, Asya, Amerika, Afrika ve Avustralya kıtaları arasındaki ticari ilişkiler kapsamında yılda her türden ve tonajdan milyonlarca gemi boğazlardan ve kanallardan geçmektedir. Bu geçişler ülkeler arasında imzalanan

anlaşmalar veya uluslararası deniz hukukunda yer alan uygulamalara göre belirlenmiştir.

Kanal ve boğazlar buldukları ülkeler için ayrı bir önem oluşturmaktadır. Özellikle güçlü ülkeler için savaş zamanı geçişlerin kısıtlanması ve ülke topraklarının savunulmasında bir avantaj oluştururken zayıf devletlerin ülke topraklarını savunmasında bir dezavantaj oluşturabilmektedir. Bu açıdan halen devam eden boğaz ve kanal geçişi ile alakalı krizlerde ülkeler dışardan gelebilecek saldırılara karşı ülkelerini savunmak için boğaz, kanal ve körfezlerde uzun vadede askeri stratejiler belirlemekte ve uygulamaktadır. Görüldüğü üzere bu gibi uluslararası öneme sahip coğrafi unsurlar sadece buldukları ülkenin değil dünya ülkelerini de yakından ilgilendiren bir konu olmasına yol açmıştır. Bu açıdan kendi ekonomik ve stratejik çıkarları için diğer ülkelerle stratejik anlaşmalar ve protokoller imzalamaktadırlar.

Jeopolitik ve jeostratejik önemlerinin en bariz göstergeleri belki de yüzyıllardır bu alanlara hâkim olma arzusu ile hareket eden ülkelerin halen bu stratejik alanlarda hain emellerini gerçekleştirmek için savaflara kadar uzanan girişimleri, ülke içi çatışma ve istikrarın bozulması yönündeki siyasetleri bir bir gerçekleşmektedir.

Bir diğer konu ise gerek bu jeostratejik alanların bulunduğu ülkeler ve gerekse dünya ülkelerini ilgilendiren deniz ulaşımında gemilerin boğaz ve kanallardan geçerken yaşatmış oldukları çevresel risklerdir. Çünkü kanal ve boğaz geçişleri açık denizlerde seyahat etmenin ötesinde bir durumdur. Bu alanlarda boğaz ve kanalların genişlikleri, uzunlukları ve akıntılarının yol açtığı olumsuzluklar dünyada krize yol açan çevresel boyutu ile daha çok ön plana çıkan gemi kazalarına yol açmaktadır.

Sonuç olarak boğaz ve kanallar sadece buldukları ülkelerin değil aynı zamanda dünya ülkelerini ilgilendiren jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik sonuçlar doğuran farklı bir öneme sahip yerlerdir. Bu yüzden yüzyıllar boyunca süre gelen önemleri bugün halen artarak devam etmektedir. Bu durum ülkelerin ekonomik ve askeri açıdan güçlü olmalarını ve stratejik planlarında boğazlar ile kanallara ayrıca bir yer vermelerini gerekli kılmaktadır.

### **Kaynaklar**

- Akbulut, G. (2011). "Coğrafi Bakımdan Türkiye'nin Enerji Kaynaklarının Değerlendirilmesi". 38. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi, 10-15.09.2007, Bildiriler, 27-48, Ankara.
- Akçadağ, E. (2015). ABD'nin Panama Kanalı'na Rakip: Çin'in Nikaragua Kanalı, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi (BİLGESAM), No: 1180, 1-2.
- Akengin, H. (2012). Siyasi Coğrafya İnsan ve Mekân Yönetimi (2. Baskı). Ankara: Pegem Akademi.
- Akengin, H. (2016). "Türkiye'nin Jeopolitiği". Meryem Hayır Kanat (Ed.), Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği, 1-28, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

- Akten, N. (2003). "The Strait of Istanbul (Bosphorus) The Seaway Separating The Continents With Its Dense Shipping Traffic". *Turkish Journal Marine Sciences*, 9(3), 241-265.
- Algan N. ve Sav, Ö. N. (2000). "Türk Boğazları'nda Çevrenin Korunmasına Yeni Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (Ed.), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 11-12 Kasım 2000.
- Atalay, İ. (2011a). Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği (8. Baskı). İzmir: META Basım Matbaacılık.
- Atalay, İ. (2011b). Genel Coğrafya (2. Baskı). İzmir: META Basım Matbaacılık.
- Başar, E. (2010). "Investigation into Marine Traffic and A Risky Area in The Turkish Straits System: Canakkale Strait". *Transport*, 25(1), 5-10.
- Bediz, D. (1951). "Süveyş Kanalının Önemi". *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 9(3), 329-352.
- Celalifer Ekinci, A. (2012). İran'ın Stratejik Kartı Olarak Hürmüz Boğazı'nın Önemi Akademik Orta Doğu, 6(2), 21-39.
- Demir, A. (2014). "İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi". *Savunma Bilimleri Dergisi*, 13(1), 107-140.
- Deniz Sektörü Raporu, (2016). İstanbul: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası.
- Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri (2015). Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri. Ankara: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.
- Doğanay H. (1998). Enerji Kaynakları. Ankara: Kariyer Matbaacılık,
- Doğanay, H. (2014). Türkiye Beşeri Coğrafyası. Ankara: Pegem Akademi.
- Eisenstadt, M. (1996). Iranian Military Power Capabilities and Intentions. Washington DC: The Washington Institute for Near East Policy, Policy Papers 42.
- Erol, A. (2000). "Boğazlarımızda Kaza Olasılığı En Alt Düzeye Nasıl İndirilir?", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (Ed.), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, Yayın No: 5, İstanbul, 11-12 Kasım 2000.
- Ertek, A. (2016). "Türkiye'nin Hidrografik Özellikleri". Meryem Hayır Kanat (Ed.), Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği, 71-117, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Groves, S. (2011). Accession to The U.N. Convention on The Law of The Sea Is Unnecessary to Secure U.S. Navigational Rights and Freedoms. <http://www.heritage.org/research/reports/2011/08/accession-to-un-convention->

law-of-the-sea-is-unnecessary-to-secure-us-navigational-rights-freedoms Erişim Tarihi: 18.03.2017.

- Günel, K. (2008). Coğrafyanın Siyasal Gücü. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Güner, İ. (2010). "Türkiye'nin Coğrafi Konumu Sınırları ve Jeopolitiği". Hakkı Yazıcı ve Mehmet Kürşat Koca (Ed.) Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği (2. Baskı), 1-40, Ankara: Pegem Akdemi.
- Gürdeniz, C. (2009). The Role Of Sea Security on The Security of Energy Supply, International Symposium of Seeking of Common Resolution for Energy Security.  
[http://www.harapak.edu.tr/saren2/files/GSD/SYMPOSIUM%20BOOK\\_ING.pdf](http://www.harapak.edu.tr/saren2/files/GSD/SYMPOSIUM%20BOOK_ING.pdf)  
Erişim Tarihi: 18.03.2017.
- Ilgar, R. (2002). "Çanakkale Boğaz Ekosisteminde Ulaşım Faaliyetleri". *Doğu Coğrafya Dergisi*, 7(8), 45-59.
- Ilgar, R. (2010). "Investigation of Transit Maritime Traffic in the Strait of Çanakkale (Dardanelles)", *World Journal of Fish and Marine Sciences*, 2(5), 427-435.
- Ilgar, R. (2015). Çanakkale Boğazı'ndaki Gemi Hareketliliği ve Kaza Risk Haritasının Belirlenmesi". *Türk Coğrafya Dergisi*, 65, 1-10.
- Karadağ, A. (2016). "Türkiye Ulaşım Coğrafyası". Meryem Hayır Kanat (Ed.), Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği, 433-457, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Karam, R. A. (2012). "The Strait of Hormuz: What's at Stake?", *Foreign Policy Journal*, 12 Ocak 2012, <http://www.foreignpolicyjournal.com/2012/01/12/the-strait-of-hormuz-whats-at-stake/> Erişim Tarihi: 09.03.2017.
- Kurumahmut, A. (2006). Montrö Sözleşmesi. Türk Boğazları ve Karadeniz, İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları.
- Omidı, A. (2011). "Will Iran Block the Hormuz Strait?", *Foreign Policy Journal*, 23 Aralık 2012, <http://www.foreignpolicyjournal.com/2011/12/23/will-iran-block-the-hormuz-strait/> Erişim Tarihi: 09.03.2017.
- Özey, R. (2011). Günümüz Dünya Sorunları. İstanbul: Aktif Yayınevi.
- Özey, R. (2012). Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği (3. Baskı). İstanbul: Aktif Yayınevi.
- Özey, R. (2014). Dünya ve Türkiye Ölçeğinde Siyasi Coğrafya. İstanbul: Aktif Yayınları.
- Özşahin, E. (2015). "İstanbul'un Tektonik Jeomorfolojisi (KB Türkiye)". *Route Educational and Social Science Journal*, 2(2), 200-225.
- Pazarcı, H. (1989). Uluslararası Hukuk Dersleri (3. Baskı). Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Basın-Yayın Yüksekokulu Basımevi.
- Renee P. (2010). "Karadeniz ve Boğazlar Meselesi", Ocak-Nisan 2010, (çevrimiçi), [http://www.johschool.com/Makaleler/1781106008\\_11-%20Renee%20Python%20Karadeniz%20ve%20Bo%20C4%9Fazlar%20Meselesi.](http://www.johschool.com/Makaleler/1781106008_11-%20Renee%20Python%20Karadeniz%20ve%20Bo%20C4%9Fazlar%20Meselesi.)

- pdf, 28.10.2013. Çeviren: Hüseyin NURİ Tarih Okulu Ocak – Nisan 2010, VI, 73-93.
- Sevgi, C. (1988). “Jeopolitik ve Jeostratejinin Tarihsel Gelişimi Açısından Türkiye’nin Stratejik Konumu”. *Ege Coğrafya Dergisi*, 4(1), 214-249.
- Şahin, İ. F. (2010). “Türkiye’de Ulaşım”. Hakkı Yazıcı ve Mehmet Kürşat Koca (Ed.) *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği* (2. Baskı), 1-40, Ankara: Pegem Akdemi.
- Şener, B. (2015). “Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar’ın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi”. *International Journal of Social Science*, 35, 327-349.
- Şimşek, İ. (2014). Türkiye’nin Jeopolitik Önemi; Köprü mü, Kanat mı, Merkez mi? [http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/5222/turkiye\\_kopru\\_mu\\_kanat\\_mi\\_merkez\\_mi](http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/5222/turkiye_kopru_mu_kanat_mi_merkez_mi) Erişim Tarihi: 18.03.2017.
- Talmadge, C. (2008). “Closing Times: Assessing The Iranian Threat to The Strait of Hormuz”. *International Security*, 33(1), 82-117.
- Tamçelik, S. (2011). “Kıbrıs’taki İngiliz Üslerinin Stratejik Önemi”. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 8(1), 1510-1539.
- Tarakçı, N. (2003). *Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Tarkçı, N. (2007). *Türkiye ve Dünya Üzerine Jeopolitik Analizler Sorunlar ve Çıkış Yolları*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Taşlıgil, N. (2004). “İstanbul Boğazı’nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 10, 1-18.
- Tümertekin, E. (1987). *Ulaşım Coğrafyası* (2 Baskı). İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No: 85, İstanbul: Türkiyat Matbaacılık.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (2007). *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Türkeş, M. (2007). “Prof. Dr. Oğuz Erol’a Göre Çanakkale Yöresinin Jeomorfolojik ve Neotektonik Evrimi”. *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 129-145.
- United Nations, (2016). *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport*, New York and Geneva: United Nations Publication.
- Uzun, E. (2003). “Tehlikeli Madde Taşıyan Ticaret Gemileri Hakkında Milletlerarası Standartlar ve Boğazlardan Geçiş”. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 23(1-2), 851-875.
- Ünsan Y., İnel M. ve Helvacıoğlu, İ. H. (2007). “Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi”, 426-437, 7. Ulaştırma Kongresi, 28.04.2014, <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3122.pdf> Erişim Tarihi: 18.03.2017.

- Vank, D. M. (1998). “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türkiye Boğazları”. *Ankara Barosu Dergisi*, 1, 84-116.
- Wenger, A., Orttung, R. ve Perovic, J. (2009). *Energy and The Transformation of International Relations*. Oxford University Press.
- Yüce, K. Ç. (2006). *Kafkasya ve Orta Asya Enerji Kaynakları Üzerinde Mücadele*. İstanbul: Ötügen Yayıncılık.
- Zengin, E. (2013). “Türk Boğazlarında Geçiş Rejimi ve Türkiye’nin Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi”. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi*, 2(2), 41-56.
- <https://www.linkedin.com/pulse/d%C3%BCnya-deniz-ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1-rotalar%C4%B1-b%C3%B6l%C3%BCm-1-orhan-veli-koyuncuoglu> Erişim Tarihi: 05.03.2017.
- <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-statistics#2> Erişim Tarihi: 05.03.2017.
- <http://nicolasrapp.com/shop/wp-content/uploads/2014/10/F21CHAv2-1.jpg> Erişim Tarihi: 05.03.2017.
- <http://www.istanbulteknoknurlari.com/istanbul-bogazi/olusumu> Erişim Tarihi: 10.02.2017.
- [https://tr.wikipedia.org/wiki/Malakka\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Malakka_Bo%C4%9Faz%C4%B1) Erişim Tarihi: 20.02.2017.
- [https://tr.wikipedia.org/wiki/Cebelitar%C4%B1k\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Cebelitar%C4%B1k_Bo%C4%9Faz%C4%B1) Erişim Tarihi: 20.02.2017.
- <http://www.nenedirvikipedi.com/cografya/hurmuz-bogazi-nerede-bulunur-hangi-kitalari-birbirinden-ayirir-hurmuz-bogazinin-ozellikleri-3808.html> Erişim Tarihi: 23.02.2017.
- [https://www.turkcebilgi.com/macellan\\_bo%C4%9Faz%C4%B1](https://www.turkcebilgi.com/macellan_bo%C4%9Faz%C4%B1) Erişim Tarihi: 20.02.2017.
- [http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/vitus-jonassen-bering-1681-1741/?no\\_cache=1](http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/vitus-jonassen-bering-1681-1741/?no_cache=1) Erişim Tarihi: 20.02.2017.
- [http://www.dho.edu.tr/sayfalar/00\\_anasayfa/11\\_pusula/71/suveys-kanali.html](http://www.dho.edu.tr/sayfalar/00_anasayfa/11_pusula/71/suveys-kanali.html) Erişim Tarihi: 20.02.2017.
- <http://www.bbc.com/news/world-latin-america-11953800> Erişim Tarihi: 20.02.2017.
- <http://www.nuveforum.net/1038-afrika/56097-misir-cumhuriyat-masr-al-arabiya-cografya-ekonomi-turizm-kulturel-miras/> Erişim Tarihi: 20.02.2017.
- [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi\\_gecis.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx) Erişim Tarihi: 20.02.2017.