

**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA  
ENSTİTÜSÜ**

**Fatih KAYA**

**AKDENİZİN STRATEJİK GEÇİTLERİ VE SUYOLLARI**

**Akdeniz Havzası Coğrafyası Araştırmaları Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi**

**Antalya, 2022**

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA  
ENSTİTÜSÜ

Fatih KAYA

AKDENİZİN STRATEJİK GEÇİTLERİ VE SUYOLLARI

Danışman

Prof. Dr. Cemali SARI

Akdeniz Havzası Coğrafyası Araştırmaları Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2022

## AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum " Akdeniz'in Stratejik Geçitleri ve Su Yolları" adlı çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

**Fatih KAYA**



## İÇİNDEKİLER

|                                  |             |
|----------------------------------|-------------|
| <b>TABLolar LİSTESİ.....</b>     | <b>iv</b>   |
| <b>FOTOĞRAFLAR LİSTESİ .....</b> | <b>v</b>    |
| <b>GRAFİKLER LİSTESİ .....</b>   | <b>vi</b>   |
| <b>HARİTALAR LİSTESİ.....</b>    | <b>vii</b>  |
| <b>KISALTMALAR LİSTESİ .....</b> | <b>viii</b> |
| <b>ÖZET .....</b>                | <b>ix</b>   |
| <b>ABSTRACT .....</b>            | <b>x</b>    |
| <b>ÖNSÖZ .....</b>               | <b>xi</b>   |
| <b>GİRİŞ.....</b>                | <b>1</b>    |

## BİRİNCİ BÖLÜM

### ARAŞTIRMANIN GENEL ÇERÇEVESİ

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1. Araştırmanın Konusu ve Kapsamı .....                           | 3  |
| 1.2. Araştırmanın Amacı .....                                       | 4  |
| 1.3. Araştırma Soruları .....                                       | 4  |
| 1.4. Araştırmanın Hipotezleri.....                                  | 4  |
| 1.5. Araştırmanın Örneklemi.....                                    | 5  |
| 1.6. Araştırmanın Sınırlılıkları .....                              | 5  |
| 1.7. Araştırma Sahalarının Yeri ve Sınırları.....                   | 5  |
| 1.8. Araştırmanın Yöntemi ve Metodu.....                            | 10 |
| 1.9. Araştırma Sahaları ile İlgili Yapılmış Önceki Çalışmalar ..... | 11 |

## İKİNCİ BÖLÜM

### AKDENİZ HAVZASININ GENEL ÖZELLİKLERİ

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| 2.1. Akdeniz Havzası.....                        | 17 |
| 2.2. Akdeniz Havzasının Fiziki Özellikleri ..... | 19 |

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| 2.3. Akdeniz Havzasının Beşerî Özellikleri ..... | 23 |
| 2.3.1. Nüfus .....                               | 23 |
| 2.3.2. Dili, Dini ve Etnik Yapısı .....          | 30 |

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **DÜNYADAKİ ÖNEMLİ BAZI BOĞAZLAR VE KANALLAR**

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 3.1. Bab-ül Mendep Boğazı..... | 36 |
| 3.2. Hürmüz Boğazı .....       | 36 |
| 3.3. Kiel Kanalı .....         | 38 |
| 3.4. Panama Kanalı.....        | 38 |
| 3.5. Kaledonya Kanalı.....     | 39 |

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **AKDENİZİN STRATEJİK GEÇİTLERİ VE SUYOLLARI**

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 4.1. Cebelitarık Boğazı ..... | 40 |
| 4.2. Messina Boğazı .....     | 42 |
| 4.3. Süveyş Kanalı.....       | 44 |
| 4.4. Korint Kanalı.....       | 56 |
| 4.5. Çanakkale Boğazı.....    | 58 |
| 4.6. İstanbul Boğazı.....     | 63 |

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **AKDENİZİN STRATEJİK GEÇİTLERİ VE SUYOLLARININ BULUNDUĞU ÜLKELER**

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 5.1. İspanya .....         | 66 |
| 5.2. Birleşik Krallık..... | 68 |
| 5.3. Mısır .....           | 71 |
| 5.4. İtalya.....           | 74 |
| 5.5. Yunanistan.....       | 76 |
| 5.6. Türkiye .....         | 78 |

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| <b>SONUÇ .....</b>    | <b>81</b> |
| <b>KAYNAKLAR.....</b> | <b>82</b> |
| <b>ÖZGEÇMİŞ .....</b> | <b>98</b> |



## TABLOLAR LİSTESİ

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tablo 1 : Dokümanların Çeşitli Yazarlara Göre Sınıflandırılması.....                            | 10 |
| Tablo 2: Akdeniz Havzasında Yer Alan Ülkeler.....                                               | 18 |
| Tablo 3: Akdeniz’de Yer Alan Önemli Adalar .....                                                | 20 |
| Tablo 4: Akdeniz Havzası Ülkelerinde Nüfusu.....                                                | 24 |
| Tablo 5: Akdeniz Havzasında Konuşulan Diller.....                                               | 31 |
| Tablo 6: Akdeniz Havzası Ülkelerinde Dini Yapısı.....                                           | 32 |
| Tablo 7: Akdeniz Havzası Ülkelerinin Etnik Yapısı .....                                         | 34 |
| Tablo 8: Dünya üzerinde önemli boğazlar ve kanallar.....                                        | 43 |
| Tablo 9: 1868 Yılında Kanal hafriyatının sonlarına doğru çalışmaların durumu (FO 78/2118) ..... | 48 |
| Tablo 10 : Kanal Açılmasında Yararlılığı Olanlara Verilen Nişanlar .....                        | 50 |
| Tablo 11: Süveyş Kanalı’nın Yıllara Göre Değişimi .....                                         | 51 |
| Tablo 12: Süveyş Kanalı Gelirleri .....                                                         | 52 |
| Tablo 13: Süveyş Kanalı Gelirlerinin Dağılımı.....                                              | 54 |
| Tablo 14: Petrol Akışının Sağlandığı Önemli Boğazlar (mbpd: milyon varil/günlük) .....          | 55 |
| Tablo 15:Çanakkale Boğazından Geçen Toplam Gemi İstatistikleri .....                            | 61 |
| Tablo 16: Çanakkale Boğazından 1995-1998 Yılları Arası Geçiş Yapan Gemilere Ait Bilgiler.....   | 61 |
| Tablo 17: Çanakkale Boğazlarından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı .....           | 62 |
| Tablo 18: İstanbul Boğazından Geçen Toplam Gemi İstatistikleri .....                            | 64 |
| Tablo 19: İstanbul Boğazından 1995-1998 Yılları Arası Geçiş Yapan Gemilere Ait Bilgiler.....    | 65 |
| Tablo 20: İstanbul Boğazlarından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı..                | 65 |

## FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

|                                                                                                                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Fotoğraf 1: Hürmüz Boğazı Gemi Geçiş Güzergâhları .....                                                                                                   | 37 |
| Fotoğraf 2: Kiel Kanalı.....                                                                                                                              | 38 |
| Fotoğraf 3: Panama Kanalı .....                                                                                                                           | 39 |
| Fotoğraf 4: Kaledonya Kanalı .....                                                                                                                        | 39 |
| Fotoğraf 5: Cebelitarık Boğazı'nın Uydu Fotoğrafı .....                                                                                                   | 40 |
| Fotoğraf 6: Pîrî Reis'in Kitâb-ı Bahriye'sinde Cebelitarık Boğazı .....                                                                                   | 41 |
| Fotoğraf 7: Massina Boğazı'nın uydu fotoğrafı (NASA) .....                                                                                                | 42 |
| Fotoğraf 8 : Messina Boğazı Üzerinden Elektrik Nakli İçin Sicilya (Torre Faro)'da<br>Bulunan Eski Pilon.....                                              | 43 |
| Fotoğraf 9 : Süveyş Kanalı'nın Yeri ve Uzaydan Görünümü .....                                                                                             | 44 |
| Fotoğraf 10 : Süveyş Kanalı Projesi Mehmed Ali Paşa'ya Anlatılırken Colonel<br>Campbell (sağdaki), Thomas Waghorn (ortada) ve David Roberts (solda) ..... | 45 |
| Fotoğraf 11: Henry Bulwer'in Hazırladığı 1863'te Kanal Çalışmalarını Gösterir Çizim<br>.....                                                              | 46 |
| Fotoğraf 12: Süveyş Kanalı Çalışmaları Sırasında İşçiler.....                                                                                             | 46 |
| Fotoğraf 13: El Guisr'deki Süveyş Kanalı Hafriyat Çalışmaları.....                                                                                        | 47 |
| Fotoğraf 14: Buharlı Tarak Makinesi (Steam Dredger) Çalışma Anı .....                                                                                     | 47 |
| Fotoğraf 15: Kanaldan Geçen Bazı Önemli İsimler .....                                                                                                     | 48 |
| Fotoğraf 16: Süveyş Kanalı'nın Açılış Merasimi ve Kanaldan İlk Geçişler .....                                                                             | 49 |
| Fotoğraf 17: Port Sait'teki Süveyş Kanalı açılış kutlamaları .....                                                                                        | 50 |
| Fotoğraf 18: Süveyş Kanalı .....                                                                                                                          | 55 |
| Fotoğraf 19: Korint Kanalı .....                                                                                                                          | 57 |
| Fotoğraf 20: Çanakkale Boğazı .....                                                                                                                       | 59 |
| Fotoğraf 21: İstanbul Boğazı'nın uzaydan görünümü .....                                                                                                   | 64 |

## GRAFİKLER LİSTESİ

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Grafik 1: Akdeniz’e Kıyısı Olan Kuzey Afrika Ülkelerinin Nüfusu.....           | 25 |
| Grafik 2: Akdeniz’e Kıyısı Olan Batı Asya Ülkeleri’nin Nüfusu .....            | 26 |
| Grafik 3: Avrupa’nın Akdeniz Havzasında Bulunan Ülkeleri’nin Nüfusu .....      | 27 |
| Grafik 4: Akdeniz Havzası’nın 1990-2020 Yılları Arası Nüfusu.....              | 28 |
| Grafik 5: Dünya Nüfusu İçerisinde Akdeniz Havzası’nın Oranı.....               | 29 |
| Grafik 6: Akdeniz Havzası Ülkelerinde Nüfus Ağırlık Merkezi .....              | 29 |
| Grafik 7: Süveyş Kanalı’ndan 1870-1890 Yılları Arasında Geçen Gemi Sayısı..... | 53 |



## HARİTALAR LİSTESİ

|                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Harita 1: Cebelitarık Boğazı .....                                                                          | 6  |
| Harita 2: Süveyş Kanalı .....                                                                               | 7  |
| Harita 3 : Messina Boğazı .....                                                                             | 8  |
| Harita 4: Korint Kanalı .....                                                                               | 9  |
| Harita 5: Akdeniz Havzası Coğrafyası .....                                                                  | 17 |
| Harita 6: Batı Akdeniz Havzası'nın Tektonik Haritası .....                                                  | 19 |
| Harita 7: Akdeniz Havzası ve Yakın Çevresinin Fiziki Haritası.....                                          | 20 |
| Harita 8: Akdeniz Havzası ve Çevresinin Köppen İklim Sınıflandırmasına Göre Belirlenen İklim Haritası ..... | 21 |
| Harita 9: Akdeniz Havzası ve Adaların vejetasyon kuşaklarının şematik gösterimi ...                         | 22 |
| Harita 10: Akdeniz Havzası Ülkelerine Nüfusun Kıyasal Dağılımı .....                                        | 23 |
| Harita 11: Kıstağı' nın Bir Haritası .....                                                                  | 56 |
| Harita 12:Çanakkale Boğazı.....                                                                             | 58 |
| Harita 13: Birleşik Krallık'ın Dünya Üzerindeki Yeri ve Konumu .....                                        | 69 |
| Harita 14: Birleşik Krallık Siyasi Haritası.....                                                            | 70 |
| Harita 15: Birleşik Krallık Fiziki Haritası .....                                                           | 71 |
| Harita 16: Mısır'ın Siyasi Haritası .....                                                                   | 72 |
| Harita 17: Mısır'ın Fiziki Haritası .....                                                                   | 73 |
| Harita 18: Mısır'ın Dünya Üzerindeki Konumu .....                                                           | 74 |
| Harita 19: İtalya'nın Fiziki Haritası .....                                                                 | 75 |
| Harita 20: İtalya Haritası .....                                                                            | 76 |
| Harita 21: Yunanistan'ın Fiziki Haritası .....                                                              | 77 |
| Harita 22: Yunanistan'ın Siyasi Haritası.....                                                               | 78 |
| Harita 23: Türkiye Siyasi Haritası .....                                                                    | 79 |
| Harita 24: Türkiye Fiziki Haritası .....                                                                    | 80 |

## KISALTMALAR LİSTESİ

Bkz.: Bakınız

BM: Birleşmiş Milletler

FO: Foreign Office



## ÖZET

İnsanlar geçmişten günümüze çeşitli amaçlarla bulundukları yerlerden daha uzak yerlere ulaşmak için ulaşım sistemlerini hem kullanmış hem geliştirmişlerdir. Deniz ticaretinin diğer ulaşım türlerine göre daha uygun olması, daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip bulunması vb. faktörlerden dolayı dünya ticaretinde önemli bir yere sahip bulunmaktadır. Dünya ticaretinin yaklaşık %90'nının denizler üzerinden gerçekleştirilmesi deniz yollarının önemini artırmaktadır. Bu nedenle 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. Bu araştırmanın amacı ise Akdeniz'de jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik öneme sahip bulunan Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının önemlerinin ortaya konulmasını amaçlanmaktadır. Araştırmada nitel araştırma yöntemleri içerisinde yer alan doküman analizinden faydalanılmıştır. Elde edilen bulgulara göre Akdeniz'in (Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı) stratejik suyolları ve geçitlerinin bölgesel ve küresel boyuttaki jeopolitik katkısı geçmişte olduğu gibi bugün de artarak önemini korumaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, Akdeniz Havzası, Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Korint kanalı.

## ABSTRACT

From past to present, people have developed transportation systems to reach farther places from where they are for various purposes. The fact that maritime trade is more convenient than other types of transportation, has a higher load carrying capacity, etc. It has an important place in world trade due to factors. The fact that approximately 90% of world trade is carried out over the seas increases the importance of sea routes. For this reason, the straits and canals, which are considered as important seaway passages opened by natural or artificial ways, have a very important role in geopolitical, geostrategic and geoeconomic terms. The purpose of this research is to reveal the importance of the Strait of Gibraltar, the Strait of Messina, the Suez Canal, the Corinth Canal, the Bosphorus and the Dardanelles, which have geopolitical, geostrategic and geoeconomic importance in the Mediterranean. In the research, document analysis, which is one of the qualitative research methods, was used. According to the findings, the regional and global geopolitical contribution of the strategic waterways and passages of the Mediterranean (the Strait of Gibraltar, the Strait of Messina, the Suez Canal, the Bosphorus and the Dardanelles) maintains its importance today, as it was in the past.

**Keywords:** Transportation, Mediterranean Basin, Strait of Gibraltar, Strait of Messina, Suez Canal, Bosphorus Strait, Dardanelles, Corinth Canal

## ÖNSÖZ

Akdeniz Üniversitesi Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü Akdeniz Havzası Coğrafyası Araştırmaları Anabilim Dalında yüksek lisans tezi olarak hazırlanan bu araştırmanın konusunu Akdeniz'in Stratejik Geçitleri ve Su Yolları oluşturmaktadır. Bu araştırmanın amacı Akdeniz'in jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik öneme sahip bulunan Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının önemlerinin ortaya konulmasını amaçlanmaktadır. “Akdeniz'in Stratejik Geçitleri ve Su Yolları” adlı tez çalışması önemli geçitlerin incelendiği coğrafi çalışmaların çok az bulunmamakta olmasından dolayı literatüre katkı sağlayacaktır.

Tez çalışmamı motive edici tavırları, hoşgörülü pozitif yaklaşımları ve sıkıntılara anlayışla bulmuş olduğu çözümlerle beraber çalışmamın her aşamasında kıymetli bilgi, birikim ve tecrübelerini paylaşan, rehberlik yapan ve katkılarını esirgemeyen sayın danışman hocam Prof. Dr. Cemali Sarı'ya sonsuz şükranlarımı arz ederim.

Lisansüstü eğitimimde bana kattıkları her bir bilgi için Akdeniz Üniversitesi Akdeniz Havzası Coğrafyası Araştırmaları Anabilim Dalı öğretim üyelerine teşekkürü bir borç bilirim.

Son olarak bu süreçte her zaman desteklerini hissettiğim sevgili aileme teşekkür ederim.

Fatih KAYA

## GİRİŞ

Ülkelerin ekonomik faaliyetleri, mal veya hizmet şeklindeki ürünlerinin mümkün olduğunca geniş pazarlara ulaştırılmasıyla sürdürülmektedir. Bu, gelişmiş bir ulaşım sistemlerine ihtiyaç duyulmasına neden olmaktadır (Avcı,2005: 87).

Ulaştırma sistemlerinin her biri kendisine özgü özellikler taşıyan karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları gibi alt sistemlerden meydana gelmektedir. Ulaştırma sektörü, ekonomik kaynakların değerlendirilmesi, diğer ülkeler ile bağlantının sağlanabilmesi, mal akışlarını düzenlemesi ve bu sürecin sürekliliğini sağlaması, ekonomik ve sosyal girdileri, yeni yerleşim sahalarının kurulması, mevcut yerleşim sahalarının gelişmesi ve diğer sektörlerle (sigorta, antrepo, gümrükleme, paketleme gibi) ilişkilerinden dolayı istihdam yaratması gibi nedenlerden dolayı ekonomik büyüme açısından önem arz etmektedir (Deniz,2016).

Dünya deniz ticaretinin yaklaşık %90'ı denizler üzerinden gerçekleşmektedir. Bu nedenle doğal ve yapay su geçitlerinin başta ekonomik faktörler olmak üzere ulaşım sistemleri içerisinde önemli bir rolü bulunmaktadır.

Denizler ve okyanusları birleştiren ve deniz taşıtları ulaşım masraflarının azalmasını sağlaması, yük taşımacılığının yanı sıra kısıtlı da olsa yolcu taşımacılığına olanak sağlaması, hızın önemli olmadığı durumlarda büyük miktarlarda, çok büyük hacimli ürünlerin uzun mesafelerde taşınmasına imkân vermesi, yavaş olmasına rağmen güvenilirliğinin yüksek olması, değişken maliyetlerin havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması denizyolu ulaşımının avantajlarını teşkil etmektedir (Kurt, 2010: 45).

Güney Avrupa ülkeleriyle batı medeniyetine, Kuzey Afrika ülkeleriyle Arap medeniyetine, Ön batı Asya ülkeleri ile birçok kültürü barındırıp ve özellikle Türkiye ile Türk medeniyetine ev sahipliği yaparken (<http://akdenizarastirmalari.akdeniz.edu.tr/anabilimdallari-2/akdeniz-havzasi-cografyasi-arastirmalari/>) tarihin ilk çağlarından itibaren de dünya ticaretinin en temel merkezlerinden biri konumunda, Akdeniz Havzası bulunmaktadır (Çamyamaç,2017). Havza, dünya deniz ticaretinde önemini yüzyıllar boyunca korumaktadır.

Doğal ve yapay su geçitlerinin meydana getirdiği avantajlar uluslararası ticari ve siyasi ilişkilerde, askeri stratejide yüzyıllar boyunca büyük rol oynamıştır. Üç kıtayı birleştiren Akdeniz Havzası ise bunların en önünde yer almaktadır.

Bu araştırmaya konu olan Akdeniz'de jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik öneme sahip bulunan Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul

Boğazı ve Çanakkale Boğazının önemleri tarihin her döneminde olduğu gibi artarak devam etmektedir.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### ARAŞTIRMANIN GENEL ÇERÇEVESİ

#### 1.1. Araştırmanın Konusu ve Kapsamı

İnsanların dış çevre ile ilişkilerinde, üretilen bilginin, sermayenin, mal ve hizmetlerin bir yerden bir yere taşınmasında ulaşım sektörünün önemli bir rolü bulunmaktadır. Türk Dil Kurumuna göre ulaşım; ‘‘köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale, muvasala, temas’’ olarak ifade edilebilmektedir. Tarihsel sürece bakıldığında ulaşım işlevi ilk olarak yaya yapılmaktaydı. Tekerleğin icadı ile birlikte çeşitli araçlar yapılmış ve bundan sonra gelişmeler hızlanmıştır. Buhar gücünün de bulunmasıyla, ulaşım türlerinde hız yönünden büyük gelişmeler olmuştur. 1819’da ilk buharlı gemi Atlas Okyanusunu geçmiştir. 1825 yılında ilk buharlı tren İngiltere’de taşımacılığa başlamıştır. 1863 yılında ilk yer altı treni Londra’da denenmiş, 1867 yılında New York’ta yükseltilmiş demir yolu hattında yolcu taşımacılığı başlamıştır. 1879 yılında Siemens Berlin’de ilk elektrikli lokomotif buluşu kentlerde toplu taşımacılığa yeni boyutlar getirmiştir. B. Daimler 1885’te içten patlamalı motoru icat etmiş ve 1888’de ABD’de ilk otomobil satışa sunulmuştur. 1896’da dizel motorların yapımıyla kent toplu taşınması bir yandan otobüslerle diğer yandan elektrikli tramvay ve metrolarla büyük aşamalar göstermiştir. 1897 yılında elektrikli trenlerin yer altında çalışmaya başlamasıyla metro devri başlamıştır. 1908 yılında ilk uçak uygulamaya konmuştur. 1928 yılında uçak ile kitle taşımacılığı başlamıştır (Abbasgil, 1994:7,8). Günden güne artan yük ve yolcu yoğunlukları, gelişen teknolojiye bağlı olarak ulaşım alternatiflerini ve sistemlerini devreye sokmuştur ([https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/gonderidosya\\_ekleri/d7a7e9d22f74fab\\_ek.pdf](https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/gonderidosya_ekleri/d7a7e9d22f74fab_ek.pdf) ). Deniz taşımacılığının yük türü ne olursa olsun teknolojik gelişmelerden oldukça çabuk etkilenmesi hızlı bir değişim ve gelişme göstermesine sebep olmuştur (Erkayman, 2007: 11).

Denizyolu taşımacılığı ile dökme malların ve daha büyük tonajlı malların gerek kıtalararası gerekse ülke iç limanları arasında iletilmesine olanak sağlaması, dünya ticaretinin de %90’nın denizler üzerinden gerçekleştirilmesi deniz yollarının önemini artırmaktadır. Bu nedenle 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. Önemli sayılan bu alanlar yüzyıllar boyunca ülkelerin hâkim olmayı istedikleri ve halende bu amaç doğrultusunda çabaladıkları alanlardır (Koday vd.,2017). Bu

kapsamda Akdeniz'in hem coğrafi olarak Afrika, Asya ve Avrupa gibi üç kıta arasında yer alması hem de önemli kanal ve boğazlara sahip olması nedeniyle bu çalışmada Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının önemlerinin ortaya konulması amaçlanmaktadır.

### **1.2. Araştırmanın Amacı**

Bu araştırmanın amacı Akdeniz'de jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik öneme sahip bulunan Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının önemlerinin ortaya konulmasını amaçlanmaktadır.

### **1.3. Araştırma Soruları**

Araştırma sürecinin en önemli aşamalarından birisini oluşturan araştırma soruları çalışmanın kapsamı, sınırlılığı ve amacına uygunluğu açısından büyük önem arz etmektedir. Bu doğrultuda bu çalışmadaki araştırma soruları daha önce belirtilen amaçlar ve hedefler doğrultusunda tasarlanmıştır (Şahin,2018;12). Akdeniz'de jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik öneme sahip bulunan Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının önemlerini ortaya koyabilmek amacıyla araştırma soruları şekillenmiştir.

Bu bağlamda araştırmanın araştırma soruları aşağıda sunulmuştur.

1. Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının jeopolitik önemi nedir?
2. Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının jeostratejik önemi nedir?
3. Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının jeoekonomik önemi nedir?
4. Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının çevresine sağladığı avantajlar ve dezavantajlar nelerdir?
5. Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının gerçekleştirilen denizyolu taşımacılığının artmasıyla ne çeşit tehditlerle karşı karşıya kalınılacaktır?

### **1.4. Araştırmanın Hipotezleri**

Hipotezin oluşmasında araştırmacının amaçları ve birikimi önemli rol oynadığından, araştırmacı tarafından oluşturulan hipotez, araştırmanın bilimsel yönlerini büyük ölçüde

belirlenmektedir (Yüksel, A., Yanık, A. ve Ayazlar, R., 2015;248). Bu nedenle araştırmanın hipotezleri şu şekilde ifade edilebilir:

H1: 1869 yılında açılan Süveyş kanalı Mısır'ın ekonomisi üzerinde olumlu bir etki yaratmaktadır.

H2: Cebelitarık boğazı Akdeniz havzasındaki ulaşım coğrafyasındaki büyük etki oluşturmaktadır.

H3: Akdeniz'in (Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı) stratejik su yolları ve geçitlerinin bölgesel ve küresel boyuttaki jeopolitik katkısı geçmişte olduğu gibi bugün de artarak önemini korumaktadır.

### **1.5.Araştırmanın Örneklemi**

Araştırmanın örneklemini; Akdeniz'de yer alan Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı oluşturmaktadır.

### **1.6. Araştırmanın Sınırlılıkları**

Bu araştırma Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'nı kapsamaktadır. Ekonomik faktörlerden dolayı arazi çalışmasının, yerinde gözlemin veya incelemeler yapmanın bu denli büyük araştırma sahasında zor olması çalışmanın sınırlılıklarını oluşturmaktadır.

### **1.7. Araştırma Sahalarının Yeri ve Sınırları**

Akdeniz; coğrafi olarak Afrika, Asya ve Avrupa gibi üç kıta arasında yer alan bir kıta denizidir. Konumu adına da yansımıştır. Akdeniz'in İngilizce İsmi, Latince "Mediterraneus" kelimesinden türetilmiş olup, "Dünya'nın ortasında" veya "Kara parçaları arasında" anlamını taşımaktadır (Grbec, 2014; 6). Akdeniz, bünyesinde bahse değer pek çok farklı özellik barındırmasına rağmen, konumuzla ilgisi bakımından özellikle dünya ticaretinde önemli bir yer tutan ana ulaştırma yolları üzerinde olması yönünden dikkat çekmektedir. Akdeniz'de 22 kıyı ülkesi mevcut olup, Akdeniz; bu ülkelerin sahip olduğu limanlar üzerinden uygun konumdaki Avrupa, Asya ve Afrika ülkelerini dünyanın diğer bölgelerine bağlamaktadır. Akdeniz, Süveyş Kanalı üzerinden doğuya, Cebelitarık üzerinden batıya deniz ulaşımı olanağı sunmaktadır. Cebelitarık Boğazı, Akdeniz'i Atlantik Okyanusu'na bağlayan, alternatifi olmayan ve transit geçiş rejiminin uygulandığı bir su yoludur (Bayer,2019;278, Sarı,2021).



**Harita 1: Cebelitarık Boğazı**

**Kaynak:** (<https://www.google.com/maps/@35.3553923,-3.1933336,6.75z/data=!5m1!1e4>)

Eski çağdaki adı Calpe olup şimdiki adını Arap komutan Tarık bin Ziyad'dan alan Cebelitarık Boğazı, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında yer almaktadır. Akdeniz'i ve Atlantik Okyanusunu birbirine bağlayan bu boğaz 60 km uzunluğunda, 44 km genişliğinde ve en dar noktası 14,4 kilometredir. Bu coğrafi durum, boğazın stratejik bir kıtalararası yerleşim bölgesi olarak kabul edilmesine, kuzeyden güneye kıyılara ulaşım için zorunlu bir rota ve deniz trafiği için doğudan batıya zorunlu bir yol olarak görülmesine neden olmuştur (<https://www.nasa.gov/content/strait-of-gibraltar>).



**Harita 2: Süveyş Kanalı**

**Kaynak:** (<https://www.google.com/maps/@30.1345715,33.5524448,8z/data=!5m1!1e4>)

Süveyş Kanalı ise Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlamaktadır. Asya kıtasını Afrika kıtasından suni olarak ayıran Süveyş kanalı Mısır Devleti sınırları içerisinde yer almaktadır ve kanal, dünyanın en önemli ve en büyük projelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Kanalın inşaatına 1854 yılında başlanmış, 1869 yılında ise tamamlanarak kanal kullanıma açılmıştır. Sina Yarımadası'nın batısında bulunan bu kanal, 193,3 kilometre uzunluğunda ve en dar noktası 313 metre genişliğindedir (Turgut, M., & Konbul, Ç., 2022). Kanal, Bur, Said, İsmailiye ve Süveyş şehirlerinden geçerek Mısır topraklarını ikiye bölmektedir ve Sina Yarımadası'nı ana yurttan ayırmaktadır (Fethullah, 2014: 380- 381). Ayrıca bu kanal, dünya petrol rezervlerinin %47,3'üne doğalgaz rezervlerinin % 42,8'ine sahip Ortadoğu bölgesinin geçiş noktasında yer almaktadır. 2009 yılı istatistiklerine göre dünya deniz ticaretinin % 8'ide bu kanal üzerinden gerçekleşmektedir. Kanal 2015 yılında genişletme çalışmaları yapılarak çift yönlü geliş gidişe açılmıştır. Böylece Ümit Burnu'nu dolaşmadan daha rahat bir şekilde Süveyş Kanalı geçilerek yapılan uluslararası ticaret, ülkelere zaman ve maliyet açısından büyük bir kazanç sağlamaya devam etmektedir (Şahin ve Alım 2017; 41).

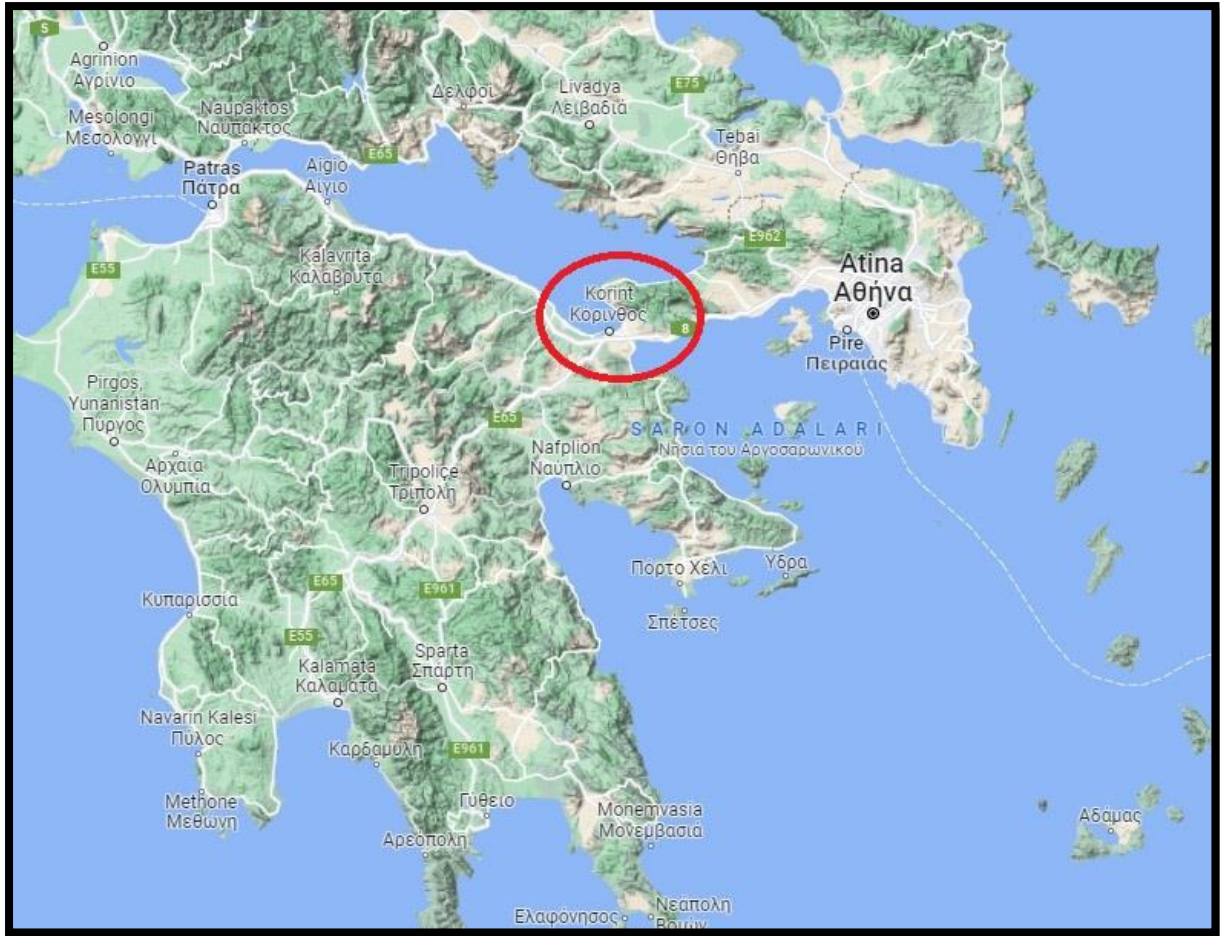
Tarihin ilk çağlarından beri dünya ticaretinin ve medeniyetlerinin en temel merkezlerinden biri konumunda bulunan Akdeniz'in ortasında konumlanan İtalya'nın çevresindeki boğazların statüsünün, özellikle Akdeniz'in mahiyeti göz önüne alındığında, önem arz ettiği kuşku götürmez bir gerçek olarak ifade edilebilmektedir (Çamyamaç,2017). Bu nedenle Brüel'in yaptığı ayırım bağlamında Messina Boğazı, Bonifacio Boğazı ve Otranto Boğazı birincil öneme sahip boğazlardır (Brüel,1947; 44).



**Harita 3 : Messina Boğazı**

**Kaynak:** (<https://www.google.com/maps/@37.4080742,17.4103746,7z/data=!5m1!1e4>)

Birincil öneme sahip bulunan boğazlar içerisinde yer alan ve İtalyan ankarasının güneyinde bulunan Messina Boğazı Calabria ile Sicilya Adası arasında yer almaktadır. Boğaz, Tiren Denizi ile İyon Denizini birbirine bağlamaktadır ve en dar yerinde beş deniz milinin biraz üzerinde genişliğe sahip bulunmaktadır. Kıyılara yakın bölgeler hariç derinliği 150 ilâ 300 kulaç arasında değişmektedir ve 30 deniz mili uzunluğundadır (Kennedy, Geneva, 1958; 135-136).



**Harita 4: Korint Kanalı**

**Kaynak:** (<https://www.google.com/maps/@37.7427109,23.9215186,8.25z/data=!5m1!1e4>)

Son çalışma sahası olan Korint Kanalı ise Ege ve İyon Denizi'ni birbirine bağlamaktadır. Korint kanalından geçiş yapacak olan gemiler yarımada'nın düzensiz sahil şeridi etrafındaki yaklaşık 700 kilometrelik tehlikeli yolculuktan kurtarmak için planlanmıştır. Panama Kanalını inşa eden Macar mühendisler tarafından tasarlanan bu kanal 1881-1883 yılları arasında inşa edilmiştir. 25 Temmuz 1893 tarihinde de kanal hizmete açılmıştır (<http://www.aedik.gr/frontend/articles.php?cid=57&scid=62>). Kanal yaklaşık 6,5 km uzunluğunda, 8 metre derinliğinde ve 21 metre genişliğe sahip bulunmaktadır. Kanal ulusal statüde olup, uluslararası ulaşım için açık olması nedeni ile ilgi çekici bir kanal olmasının yanında, Adriyatik ve Ege Denizi istikametinde geçiş yapacak gemilerin mesafelerini azalttığı için önemlidir (Doğru, S., 2003, s. 297). Kanaldan her yıl yaklaşık 11.000 gemi geçmektedir ve 50 binden fazla ülkenin gemileri bu kanalı kullanmaktadır (<http://www.aedik.gr/frontend/articles.php?cid=57&scid=43>).

### 1.8. Araştırmanın Yöntemi ve Metodu

Bu araştırmada Akdeniz’de jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik öneme sahip bulunan Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının önemlerinin ortaya konulmasını amaçlanmaktadır. Araştırmanın amaçlarına ulaşabilmesi için, öncelikle konuyla ilgili kaynakça taraması yapılmıştır. Daha sonra seçilen boğazlar ve kanallar ile ilgili kurumsal dokümanlar, yerli ve yabancı düzeyde çeşitli kitaplar, makaleler, bildiriler, raporlar, dergiler, yüksek lisans ve doktora tezleri titizlikle incelenmiştir. Arazi çalışmasının, yerinde gözlemin veya görüşme yapmanın bu denli büyük araştırma sahasında zor olmasından dolayı nitel araştırma yöntemi içerisinde yer alan doküman analizinden faydalanılmıştır.

**Tablo 1 : Dokümanların Çeşitli Yazarlara Göre Sınıflandırılması**

| SINIFLANDIRMALAR                           | Dokümanlar                                      | Türler                                                                                                                                                               | Çeşitler                                                                          |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Balcı’nın Sınıflandırması (2006)</b>    | <b>Birincil dokümanlar</b>                      | Birincil dokümanlar kişinin kendisi tarafından yazılmasıdır.                                                                                                         |                                                                                   |
|                                            | <b>İkincil dokümanlar</b>                       | İkincil dokümanlar başkası tarafından yazılmasıdır.                                                                                                                  |                                                                                   |
| <b>Geray’ ın Sınıflandırması (2006)</b>    | <b>(A) Niteliklerine göre dokümanlar:</b>       | (1) Yazı temelli olanlar                                                                                                                                             | Metinler, raporlar, kitaplar, ansiklopediler, sözlükler, dergiler, günlükler gibi |
|                                            |                                                 | (2) Görüntü temelli olanlar                                                                                                                                          | Fotoğraflar, afişler, haritalar gibi                                              |
|                                            |                                                 | (3) Ses temelli olanlar                                                                                                                                              | Ses kayıtları, müzik yayınları, radyo yayınları gibi                              |
|                                            |                                                 | (4) Görsel- işitsel temelli olanlar                                                                                                                                  | Belgeseller, TV programları, videolar, sinema filmleri gibi                       |
|                                            | <b>(B) Bulundukları göre ortama dokümanlar:</b> | (1) yazılı olanlar                                                                                                                                                   | Kitaplar, raporlar, dergiler gibi),                                               |
|                                            |                                                 | (2) filmsel olanlar                                                                                                                                                  | Fotoğraflar gibi                                                                  |
|                                            |                                                 | (3) bilgisayar üzerinde olanlar                                                                                                                                      | Veri tabanları gibi                                                               |
|                                            |                                                 | (4) taşınabilir manyetik olanlar                                                                                                                                     | CD, flaş gibi                                                                     |
| <b>Corbetta’nın Sınıflandırması (2003)</b> | <b>Kişisel dokümanlar</b>                       | Mektuplar, günlükler, anılar, yaşam öyküleri, fotoğraflar, filmler, videolar                                                                                         |                                                                                   |
|                                            | <b>Kurumsal dokümanlar</b>                      | Kanunlar, yönetmelikler, kimlik kartları, faturalar, e-okul gibi okula ilişkin doküman ve defterler, sağlık kayıtları, adli kayıtlar, trafik cezaları, gazeteler vb. |                                                                                   |

Doküman analizi, yazılı belgelerin içeriğini titizlikle ve sistematik olarak analiz etmek için kullanılan bir nitel araştırma yöntemidir (Wach, 2013). Araştırmacılar genellikle kendilerinden önceki araştırmaları inceler, alan yazını gözden geçirir ve bu bilgileri araştırmalarına dâhil ederler. Bu çalışmalar genel olarak dokümanlar da bulunan verileri bulma, seçme, anlamlandırma ve değerlendirme ve sentezlemeyi içermektedir (Labuschagne, 2003). Nitel araştırmada kullanılan diğer yöntemler gibi doküman analizi de anlam çıkarmak, ilgili konu hakkında bir anlayış oluşturmak, ampirik bilgi geliştirmek için verilerin incelenmesini ve yorumlanmasını gerektirmektedir (Corbin & Strauss, 2008). Bu araştırma, Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı ve Korint Kanalı'nın jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik etkilerini ve sonuçlarını araştıran ampirik çalışmaları inceleyerek ortaya çıkan olgular hakkında kapsamlı bir anlayış elde etmek için bütünleştirici bir çerçevede ele alınmıştır. Bütünleştirici incelemeler, yeni bir konuyu tam olarak anlamak için ampirik ve teorik araştırmaların eşzamanlı olarak analiz edilmesine izin veren en geniş araştırma inceleme yöntemi türüdür (Scupola vd., 2021;49 ). Bu araştırma, bütünleştirici inceleme kapsamında nitel araştırma yöntemlerinden doküman incelemesi tekniği ile yürütülmüştür. Analiz yöntemi olarak da çalışmanın amacına uygun olarak betimsel analiz tekniği uygulanması öngörülmüştür. Bu bağlamda veriler değerlendirilmiş, çeşitli kurum ve kuruluşlardan elde edilen veriler tablolar haline getirilip yorumlanmıştır.

### **1.9. Araştırma Sahaları ile İlgili Yapılmış Önceki Çalışmalar**

Akdeniz Havzası üzerine birçok çalışma yürütülmüştür. Bunun en büyük nedenlerinden biri Akdeniz havzasının jeostratejik, jeopolitik ve jeoekonomik olarak öneme sahip bulunmasıdır. Fakat Akdeniz havzasında yer alan önemli geçitlerin incelendiği coğrafi çalışmalar çok az bulunmamakta olup literatürdeki eksiklik nedeniyle araştırmamız da kullanılmak üzere konu ile alakalı olan saha çalışmaları incelenmiştir.

Çalışma hakkında doğru bilgileri edinmek o döneme ait belge ve bulguların değerlendirilmesiyle mümkündür. Bu nedenle değerlendirmelerimiz sistematik bir biçimde olmalıdır. Bu bağlamda çalışmanın konusuna ve amacına uygun olarak “Ulaşım, Ulaşım Coğrafyası, Akdeniz Havzası, Süveyş Kanalı, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı ve Korint Kanalı” anahtar kelimeleri kullanarak kaynak taraması yapılmıştır. “Ulaşım ve Ulaşım Coğrafyası” anahtar kelimeleri kullanılarak elde edilen kaynaklar;

Abbasgil, E. (1994). *“İstanbul’daki Toplu Taşımacılık Kapsamında Raylı Sistemlerin Değerlendirmesi-Esenler-Aksaray Hızlı Tramvay Örneği,”* Başbüyük, A. (2006) *“Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulan Bir İlçe Merkezi: İliç (Erzincan)”*, Adıyaman, B. ,

Özçalık, M. & Doygun, H. (2022). “*Osmaniye Kenti Bisikletli Ulaşım Ağı Planlama Önerisi*”

Ağaoğlu, M. N. , Demirel, O. & Alakara, E. H. (2021). “*Turizm Faaliyetlerinin Kent İçi Ulaşım Ağına Etkileri Ve Çözüm Önerileri (Reşadiye Örneği)*” , Akbulut, G. (2010). “*Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*”, Alaattin Kızılcıaoğlu Ve İbrahim Aydın (2013). “*Gebze-İzmir Otoyolu’nun Balıkesir-Susurluk Karayolunda Bulunan Akaryakıt Ve Dinlenme Tesislerine Olası Etkileri*”, Tanoğlu, A.(1944) “*Samsun Limanı ve Hinterlandı*”, Yılmaz, A.(2006)“*Samsun Limanı*”, Arınç, K. (2011). “*Ulaşım Coğrafyası Bakımından Bir İnceleme: Rahva Düzlüğü ve Çevresi*”, Keçeli, A., Kocaman, S. ve Mert, G. (2012)“*Kentiçi Ulaşım Sistemleri ve Sosyal Aktivite İlişkisi: Avcılar İlçesi Örneği*”, Avcı, S. (2005). “*Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları*”, Çağlıyan, A. Ve Yıldız, A. (2013). “*Türkiye’de Demiryolu Güzergâhları Jeomorfoloji İlişkisi*”, Bakırcı, M. (2013). “*Türkiye’nin Uluslararası Ulaşımında Demiryolu Sınır Kapılarının Yeri Ve Etkinliği*”, Bakırcı, M., (2020). “*Ulaşım ve Coğrafya: Türkiye’de Ulaşım Coğrafyası Literatür Analizi*”, Bakırcı, M., (2012), “*Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi Ve Mevcut Durumu*”, Bekdemir, Ü. (1996). “*Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Giresun Limanı ve Hinterlandı*”, Eken, B. (2006). “*Türkiye’de Demiryollarının Gelişmesi*” , Bertolini, L., Le Clercq, F. And Straatemeier, T.(2008), “*Urban Transportation Planning İn Transition*”, Beyzatlar, M. A. & Yılmaz, E. (2022). “*Perceptions Of Transportation Services And Food Indexes İn The US: An Investigation Of Dynamic Connectedness*”, Böcker, L., Amen, P., Helbich, M. (2016). “*Elderly Travel Frequencies And Transport Mode Choices İn Greater Rotterdam, The Netherlands*”, Kırılangoğlu, C.,(2016), “*Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri İle Kent İçi Raylı Sistem Koridor Planlaması*”, Şahin, C. & Karabağ, S. (1994) “*Türkiye’de Doğal Afetler Ve Karayollarımız*”, Şahin, C. (2000). “*Trakya Otoyolu (Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Değerlendirme)*”, Şahin, C. (2000) “*Ulaşım Coğrafyası Açısından İstanbul - Bandırma Deniz Ulaşımı*”, Cesur, F. & Eyigün, Y. (2022). “*Türkiye’de Ulaşım Altyapılarının Tedarik Yöntemleri Ve Karşılaştırmalı Analizi*”, Gürsoy, C. (1975). “*Türkiye’nin Tabii Yolları*”, Ceylan, M. A. (2010a). “*Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (I)*”, Ceylan, M. A. (2010b). “*Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (II)*”, Church, A., Frost, M., Sullivan, K., (2000), “*Transport And Social Exclusion İn London*”, Deniz, T. (2016). “*Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum*”, Çekerol, G.& Nalçakan, M. (2011), “*Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Ridge Regresyonla Analizi*”, Doğanay, H. & Deniz, M. (2015). “*Ulaşım Sistemleri Ve Uşak*”, Ebinger J. ve Vandycke, O. (2015). “*Moving Toward Climate-Resilient Transport: The World Bank’s*

*Experience From Building Adaptation Into Programs*”, Eboli, L., Mazzulla, G. (2008). “A Stated Preference Experiment For Measuring Service Quality In Public Transport” Güney, E.(1990) “*Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı*”, Güney, E. (2001) “*Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Demiryolları: Koşullar, Olanaklar, Öneriler*”, Kapluhan, E. (2014) “*Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi Ve Mevcut Yapısı*”, Tümertekin, E.(1987). “*Ulaşım Coğrafyası*”, Ertin, G. (1993). “*Karayollarının Mekana Etkisi Üzerine (T.E.M. Otoyolu Kınalı-Gebze Kesimi)*”, ERTİN, G. (1998), “*Türkiye Coğrafyası: Ulaşım*”, Ayhan, F. (2017), “*İstanbul’un Güneybatı İlçelerinde (Beylikdüzü, Silivri Ve Büyükçekmece) Ulaşımın Nüfus Ve Yerleşmeye Etkisi*”, Adıgüzel, F., Toroğlu, E. ve Kaya, Ö.(2015). “*Kentsel Gelişme İle Ulaşım İlişkisi: Adana Örneği*”, Soykan, F. (1997) “*Ege Bölgesinde Turizm Ulaştırması*”, Güldür, H. , Karaçor, F. , Hatipoğlu, S. & Çubuk, K. (2022). “*Yeni Bir Kent İçi Ulaşım Türü: E-Scooter*”, Akbulut, G. (2016) “*21. Yüzyıl’ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu*”, Akbulut, G. (2011). “*Malatya Şehir İçi Ulaşımı Ve Yaşanan Başlıca Sorunlar*”, Akbulut, G. (2006) “*Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Jeopolitik Önemi*”, Akbulut, G. ve Artvinli, E. (2011) “*Effects Of Turkish Railway Museums On Cultural Tourism*”, Akbulut, G. Ve Sarıkaya, M. (2011) “*Effects Of Turkish Transport Museums On Cultural Tourism*”, Akbulut, G. (2010). “*Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*”, Yazıcı, H. (1995) “*Sansa Boğazı’nın (Erzincan) Kara Ve Demiryolu Ulaşımındaki Önemi*”, Hamamcıoğlu C., Yenen Z. (2009). “*İstanbul Tarihi Yarımada’da Ulaşım Ağı Ve Kentsel Hizmet Alanlarının Yer seçimi Etkileşimi*”, Koca, H. Özdemir, Ü. Ve Şahin, İ. (2005) “*Ulaşım Coğrafyası Açısından Gülek Boğazı*”, Selen, H. (1927), “*Anadolu’dan Geçen Kadim Transit Yolları*”, Selen, H. (1949), “*Doğu Anadolu Yolları Ve Manzaraları*”, Selen, H. (1943), “*Türkiye’nin Yol Sistemi*”, Akengin, H. (2008). “*Cumhuriyetten Günümüze Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi ve Samsun Şehri*”, Soylu, H. (2003). “*Beşerî ve Ekonomik Coğrafya Açısından; Cilvegözü Gümrük Kapısı ve Önemi*”, Soylu, H.(1999) “*Çobandede Köprüsü’nün Coğrafi Konumu Ve Önemi*”, Doğanay, H. ve Koca, H. (1998). “*Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa Ve Nurdağı Kasabaları*”, Doğanay, H. ve Deniz, M. (2015) “*Ulaşım Sistemleri Ve Uşak*”, Balcı, H.(1962) “*Karayolları ve Faaliyetlerinin Türkiye’deki Fiziki Coğrafya Şartları İle İlişkileri*”, Hine, P. J., (2003), “*Social Exclusion And Transport Systems Editorial Special Issue On Transport And Social Exclusion*”, Şahin, İ. ve Alım, M. (2017), “*Türkiye’deki Karayolu Tünelleri Ve Ulaşımındaki Önemi*”, Şahin, İ. (2007), “*Belen Geçidinde Coğrafi Gözlemler*”, Girgin, M., Bulut, İ. ve Sevindi, C. ( 2001). “*Türkiye’deki Karayolu Geçitleri*”, Şahin, İ. (2006). “*Sakaltutan Geçidinin (Erzincan) Karayolu Ulaşımındaki Önemi*”, Bulut, İ., Sevindi, C., Yürüdür, E., Hadimli, H. ve Artvinli,

E.(2004) “Erzurum- Artvin Karayolu’nda (Uzundere-Yusufeli Arası) Doğal Afetlerin (Kaya Düşmesi Ve Çamur Seli) Ulaşım Etkileri”, Karabulut, Y. (1997). “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, Arınç, K. (2000). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Rahva Düzlüğü”, Kaya, S. (2008), “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları”, Arınç, K. (1999) “Coğrafi Özellikleri Bakımından Gürbulak Gümrük Kapısı Ve Çevresi”, Koca, H. , Özdemir, Ü. & Şahin, İ. F. (2011). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Gülek Boğazı”, Kutlu, T. , Gür, C. & Tuncer, M. (2022). “Pandemi Sürecinde Kent Merkezi Ulaşım Politikaları Örnek: Ankara Tarihi Kent Merkezi’nde Ulaşım Ekolojik Yaklaşım”, Litman, T., (1999), “Transportation Cost Analysis For Sustainability”, Litman, T., (2003), “Social Inclusion As A Transport Planning Issue In Canada”, Medda, F., Nijkamp, P., Rietveld, P., (2003), “Urban Land Use For Transport Systems And City Shape, Geographical Analysis”, Sönmez, M. ve Başkaya, Z. (2012), “Sanayi ve Ulaşım Fonksiyonlarına Bağlı Gelişen Bir Şehir: Nizip”, Tıraş, M. (2002) “Ulaşımın Yerleşmeye Etkisine Bir Örnek: Pozantı”, Avcı, M. ve Avcı, S.(2001). “Limanların Kıyı Alanları Üzerindeki Etkilerine Bir Örnek: Filyos Limanı Projesi”, Özgür, M. (1999). “Türkiye Limanları”, Bakırcı, M. (2014). “Coğrafi Açidan Anadolu’nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu”, Bakırcı, M. (2012). “Türkiye’de Karayolu Sınır Kapılarının Uluslararası Ulaşımındaki Yeri Ve Önemi”, Bakırcı, M.(2013) “Türkiye’nin Uluslararası Ulaşımında Demiryolu Sınır Kapılarının Yeri Ve Etkinliği” , Taşlıgil, N. (1997). “Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi”, Taşlıgil, N. (1996).“Türkiye’nin Havaalanları”, Taşlıgil, N. (2010). “Türkiye’nin Ulaşım Coğrafyası”, Garipağaoğlu N. (1997), “İstanbul Boğaz Köprülerinin Kentiçi-Şehirlerarası ve Uluslararası Ulaşımındaki Önemi”, Garipağaoğlu, N. (2000). “Avrupa-Asya Anakaralarının Kara Ulaşımı Bağlantısında İstanbul Boğaz Köprülerinin Önemi”, Coşkun, O. ve Koca, H. (2016) “Doğu Anadolu Bölgesi İçin Önemli Bir Ulaşım Güzergâhı: Erzincan-Erzurum Karayolu”, Oğuz, İ. H. (2022). “Turizm Ve Ulaşım Altyapısının Gelir Dağılımı Üzerindeki Etkileri: Türkiye İçin Bulgular”, Deniz, O. ve Yazıcı, H. (2003), “Van Gölünde Ulaşım”, Öz, A. H. (2002). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Etüt: Türkiye Hava Ulaştırması”, Özarpa, C. , Kınacı, B. F. & Avcı, İ. (2022). “Raylı Ulaşım Sistemlerinde Bakım Yöntemlerinin Verimlilik Açısından Önceliklendirilmesi”, Özdemir, Ü. (2008). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemli Bir Güzergâh: Karabük-Bartın Karayolu”. Özer, D., Kocaman, S., (2009), “İstanbul’un Kentiçi Ulaşımı: Mevcut Durum, Sorunlar ve Öneriler”, Doğan, Ö. (2013). “İstanbul’un Ulaşımında Deniz Yollarının Yeri Ve Önemi”, Doğan, Ö. (2014), “Principles And Concepts In The Transportation Systems Of Urban Areas”, Doğan, Ö. (2008) “The Importance And Place Of Rail Systems In İstanbul Local Transportation”, Pamuk, Ş. (1994). “Türkiye’deki İlk Demiryolu: İzmir-Aydın”, Pouya, S., Sekman, B. (2019). “Kullanım

*Sürecinde Değerlendirilmesi, Malatya Kent Meydanları Örneği*”, Qureshi, I. A. And LU, H.(2007), “Urban Transport And Sustainable Transport Strategies: A Case Study Of Karachi, Pakistan”, Sever, R. (2005). “Erzurum-Bingöl Karayolunda Ulaşımı Güçleştiren Coğrafi Etmenler”, Rivas, M. E., Serebrisky, T., Suárez-Alemán, A. (2018). “How Affordable Is Transportation In Latin America And The Caribbean?”, Koday, S. (1999). “Trabzon Limanı”, Sandal, E. K. (2009). “Kahramanmaraş'ta Ulaşım Problemleri ve Halkın Ulaşım Sistemine ve Problemlerine Bakışı”. Satan, A. (2012). “Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi, Avcı, S. (2005). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları”, Doğanay, S. (2014). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Trabzon Limanı ve Hinterlandı”, Sevim, G. & Eyigün, Y. (2022). “İstanbul'da Toplu Ulaşım Sistemlerinin Sosyal Hayata Etkileri, Metro Ve Metrobüs Örneği”, Doğaner, S. (1996). “Türkiye Turizm Ulaştırması”, Doğaner, S. (1998). “Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm Ve Çevre İlişkileri”, Akova, S. (1996), “Mersin Limanı”, Üçışık, S. ve Kadioğlu, M. (2001). “Türkiye’de Konteyner Taşımacılığı”, Üçışık, S. (1996). “Ulaşım Coğrafyası Bakımından Bir İnceleme: Bandırma Limanı”, Şahin Körmeçli, P. (2022). “Üniversite Yerleşkelerinde Ulaşım Ağının Mekân Dizimi ve Coğrafi Bilgi Sistemleri İle Değerlendirilmesi: Çankırı Örneği”, Şahin, İ.F. (2013). “Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve Geçitler”, Şenarya, S.(2014). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Erzurum Havalimanı”, Yüce, T. (1960), “Demiryollarımızın İstasyon Nüfusuna Etkisi”, Tuğaç, Ç. (2022). “İklim Değişikliği Ve Kentsel Dirençlilik Bağlamında Yeşil Ulaşım”, Turan, B. , Ayataç, H. & İnce, E. (2022). “Ulaşımındaki Türel Dağılımın Kamusal Alanlara Erişimdeki Etkisi”, Tümertekin, E. (1987). “Ulaşım Coğrafyası”, Uzuntepe, G. (2000). “Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)”, Özdemir, Ü. ve Deniz, T. (2013). “Zonguldak Limanı'nda Ro-Ro Taşımacılığı”, Bekdemir, Ü. Ve Coşkun, O. (2010). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Ovit Geçidi”, Bekdemir, Ü. ve Güner, İ. (1999). “Giresun Limanı Ve Hinterlandı”, Karadeniz, V. ve Çelikoğlu, Ş. (2010). “Kömür Üretimine Bağlı Olarak Kurulmuş Bir Liman: Zonguldak Limanı”, Karadeniz V. (2014), “Kuruluş Yeri Seçiminde Ulaşımın Etkili Olduğu Yerleşmelere Bir Örnek: Yeniçubuk Kasabası (Gemerek-Sivas)”, Karadeniz V. (2010), “Mansap Limanlarına Bir Örnek: Bartın Limanı”, Kadioğlu, Y. (2007). “Trabzon Havalimanı'na Coğrafi Bir Yaklaşım”, Kadioğlu, Y. (2006). “Zigana (Kalkanlı) Geçidi'nin Karayolu Ulaşımındaki Rolü ve Önemi”, Yalçınkaya, N. M. & Say, N. (2022). “Türkiye’de Ulaşım Sektörü Politik Karar Verme Mekanizmasına Stratejik Çevresel Değerlendirme Uygulama Gerekliliği”, Yayla, N. (2001). “Ulaşım Altyapısı Ve Trafik Yönünden Uşak” Yıldırım, İ. (2001). “Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)”, Yurdakul, E. M. (2022). “Türkiye’de Ulaşım Altyapısı ve Ekonomik Kalkınma İlişkisi: ARDL

*Sınır Testi*", Yücel, T. (1960). "*Demiryollarımızın İstasyon Nüfusuna Etkisi*", Koday, Z. (1995) "*Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Türkiye İle Olan Ulaşım Faaliyetlerine Coğrafi Bir Bakış*", Koday, Z. (1994) "*Sınır Ticaretimiz Bakımından Sarp Sınır Kapısının Önemi*", Hacısalihoğlu, İ. (1997). "*Trabzon Şehrinde Sarp Sınır Kapısının Açılışından Sonra Ticaret Fonksiyonundaki Değişmeler*", Koday, Z. (2000). "*Türkiye'ye Yolcu Giriş Çıkışlarında Edirne İlindeki Gümrük Kapılarının Yeri ve Önemi*", Karakuzulu, Z. ve Arıcı, F., (2017) "*Ulaşım Sistemlerinin Tarım Arazilerine Etkisinin Coğrafi Bir Yaklaşımla Değerlendirilmesi: Pamukova-Geyve (Sakarya) Örneği*", Bayer, D. (2019). "*Türk Boğazları Geçiş Rejimi ve Akdeniz'in Statüsü*", Brüel E. (1947), "*International Straits-Atreatise On International Law: The General Legal Position Of International Straits*", Çamyamaç, A. (2017). "*İtalya'nın Boğazları*", Doğru, S. (2014) "*Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü: Sevr Ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş*", Oral, C. & Kıpık, E. (2019). "*Ulaştırma Sektörünün Önemi Üzerine Kavramsal Bir Yaklaşım*", Fethullah, S. (2014), "*Cugrafiyayi Siyasi*", Siyako, M.; Bürkan, A.K.; Okay, A. (1989), "*Biga ve Gelibolu Yarımadalarının Tersiyer Jeolojisi ve Hidrokarbon Olanakları*" dır.

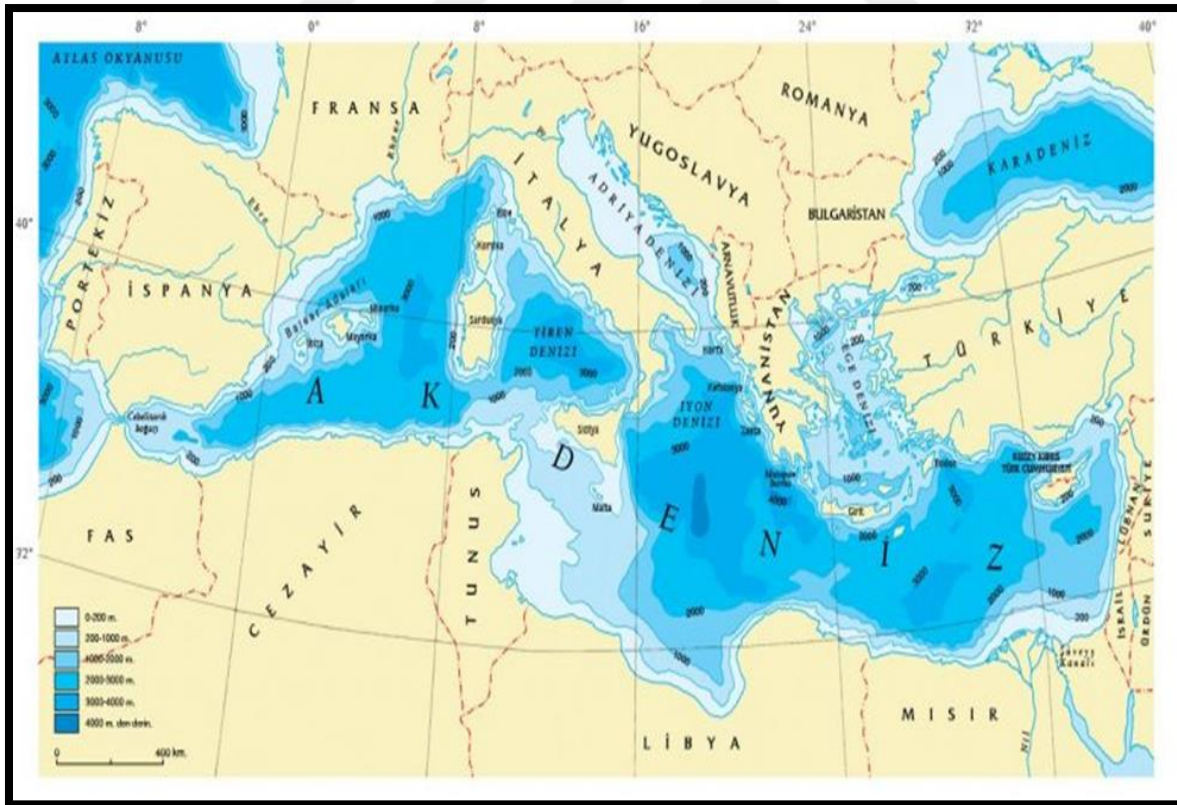
Araştırma sahası ile ilgili anahtar kelimeler kullanılarak elde edilen kaynaklar ise; Koday, Z. , Koday, S. & Kaymaz, Ç. K. (2017). "*Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri*", Sungur, İ.E. (2005) "*Marmara Denizi Boğazlarında Meydana Gelen Deniz Kazaları ve Çevreye Etkileri*", Turğut, M., & Konbul, Ç. (2022). "*Süveyş ve Panama Kanalı Çerçevesinde Kanal İstanbul'un Lojistik Potansiyelinin Swot Analizi İle Değerlendirilmesi*", Öztürk, M. (2001), "*Boğazlardaki Deniz Kazalarının Tehlike Değerlendirme Teknikleri İle Analizi*", Satta, A. (2004). Tanoğlu, A. (1952) "*Süveyş Kanalı*", Güner, İ. ve Yazıcı, H. (2000). "*Çanakkale Boğazında Ulaşım*", Taşlıgil, N.(2004). "*İstanbul Boğazı'nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi*", Ilgar, R. (2002). "*Çanakkale Boğazı Ekosisteminde Ulaşım Faaliyetleri*", Yaşar, O. (2008). "*Çanakkale Boğazı Doğu Kıyılarında Çevre Dostu Bir Liman: Çanakkale Kepez Limanı*", Akalın, D. (2011). "*Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882)*", Akman, M.(2016). "*Kanal İstanbul'un Hidrolik Modellemesi*" dir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### AKDENİZ HAVZASININ GENEL ÖZELLİKLERİ

#### 2.1. Akdeniz Havzası

Akdeniz Havzası veya Akdeniz Bölgesi sınırlarının tam olarak nereden geçtiği konusunda henüz dünya çapında kesin bir görüş birliği bulunmamaktadır (Hooke, 1993; Shakesby, 2011). Fakat Akdeniz Havzasının sınırlarının belirlenmesinde genellikle suları Akdeniz'e dökülen akarsu havzalarının akaçlama sınırları, bölgenin iklim özellikleri, bitki örtüsü ve Akdeniz'i çevreleyen ülkelerin idari sınırları gibi birçok faktör dikkate alınmaktadır. Bu faktörlere göre de havzanın sınırları değişiklik göstermektedir (Milano vd., 2003, Allam vd., 2020, Quezel, 1985, Wainwright ve Thornes, 2004, Demir vd. 2021). Genel kabul edilen tanıma göre Akdeniz, 30° ile 46° Kuzey enlemleri ile 6° Batı ve 36° Doğu boylamları arasında yer alan bir denizdir. Cebelitarık Boğazı'ndan İskenderun Körfezi'ne kadar Türkiye'nin güneydoğu kıyısında batı-doğu uzunluğu yaklaşık 4.000 km'dir. Akdeniz Atlas Okyanusu'na bağlı, kuzeyinde Avrupa, güneyinde Afrika, doğusunda Asya kıtaları yer almaktadır (Harita 5 Bkz.).



Harita 5: Akdeniz Havzası Coğrafyası

Kaynak: <http://akdenizarastirmalari.akdeniz.edu.tr/anabilim-dallari-2/akdeniz-havzasi-cografyasi-arastirmalari>

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine en fazla yaklaştığı, eski kara kütlelerinin çevrelediği bir iç deniz olan Akdeniz havzası, Güney Avrupa ülkeleriyle batı medeniyetine, Kuzey Afrika ülkeleriyle Arap medeniyetine, Ön batı Asya ülkeleri ile kadim birçok kültürü barındırırken ve özellikle Türkiye ile Türk medeniyetine ev sahipliği yapmaktadır (<http://akdenizarastirmalari.akdeniz.edu.tr/anabilim-dallari-2/akdeniz-havzasi-cografyasi-arastirmalari/>). Bu nedenle Akdeniz, tarih boyunca farklı medeniyetler tarafından farklı şekillerde adlandırılmıştır. Akdeniz, Romalıların “Bizim Deniz”i, Mısırların “Yeşil Deniz”i, Yahudilerin “Büyük Deniz”i ve Arapların “El-Bahrü-l-Ebyedu’l-Mutavassıt” yani ortada bulunan beyaz/ak denizdir. Türkler ise bu iç denizi Batı Denizi, Bahr-ı Sefid ve Akdeniz olarak tanımlamaktadır (Dinç,2021;59).

**Tablo 2: Akdeniz Havzasında Yer Alan Ülkeler**

| Ülke                                                 | Yüz ölçümü (km <sup>2</sup> ) | Nüfus (2020)       |
|------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| <b>Akdeniz’e kıyısı olan Kuzey Afrika ülkeleri</b>   |                               |                    |
| Fas                                                  | 710.850                       | 37.037.908         |
| Cezayir                                              | 2.381.741                     | 44.700.000         |
| Tunus                                                | 163.610                       | 11.708.370         |
| Libya                                                | 1.759.541                     | 6.871.287 (2018)   |
| Mısır                                                | 1.002.450                     | 100.075.480        |
| Toplam                                               | 6.018.192                     | 200.393.045        |
| <b>Akdeniz’e Kıyısı Olan Batı Asya Ülkeleri</b>      |                               |                    |
| Filistin                                             | 6.220                         | 5.159.076          |
| İsrail                                               | 20.770                        | 9.305.700          |
| Lübnan                                               | 10.452                        | 6.859.408 (2018)   |
| Suriye                                               | 185.180                       | 21.018.834 (2018)  |
| Türkiye                                              | 783.562                       | 83.614.362         |
| Toplam                                               | 1.006.184                     | 125.957.380        |
| <b>Avrupa’nın Akdeniz Havzasında Bulunan Ülkeler</b> |                               |                    |
| Kıbrıs Türk Devleti                                  | 3.355                         | 382.230 (2019)     |
| Malta                                                | 316                           | 514.564 (2019)     |
| Karadağ                                              | 13.812                        | 678.901 (2018)     |
| Yunanistan                                           | 131.957                       | 10.724.599 (2019)  |
| Arnavutluk                                           | 28.748                        | 2.831.741 (2015)   |
| Bosna-Hersek                                         | 51.197                        | 4.613.414 (2009)   |
| Güney Kıbrıs Rum Yönetimi                            | 5.679                         | 1.207.359 (2011)   |
| Hırvatistan                                          | 56.594                        | 4.267.558          |
| Slovenya                                             | 20.271                        | 2.100.126          |
| Fransa                                               | 640.679                       | 67.399.000         |
| İtalya                                               | 301.338                       | 60.483.973 (2019)  |
| İspanya                                              | 505.992                       | 47.329.981         |
| Cebelitarık (Birleşik Krallık)                       | 6,7                           | 33.000             |
| <b>Toplam</b>                                        | <b>1.703.150,7</b>            | <b>191.841.847</b> |

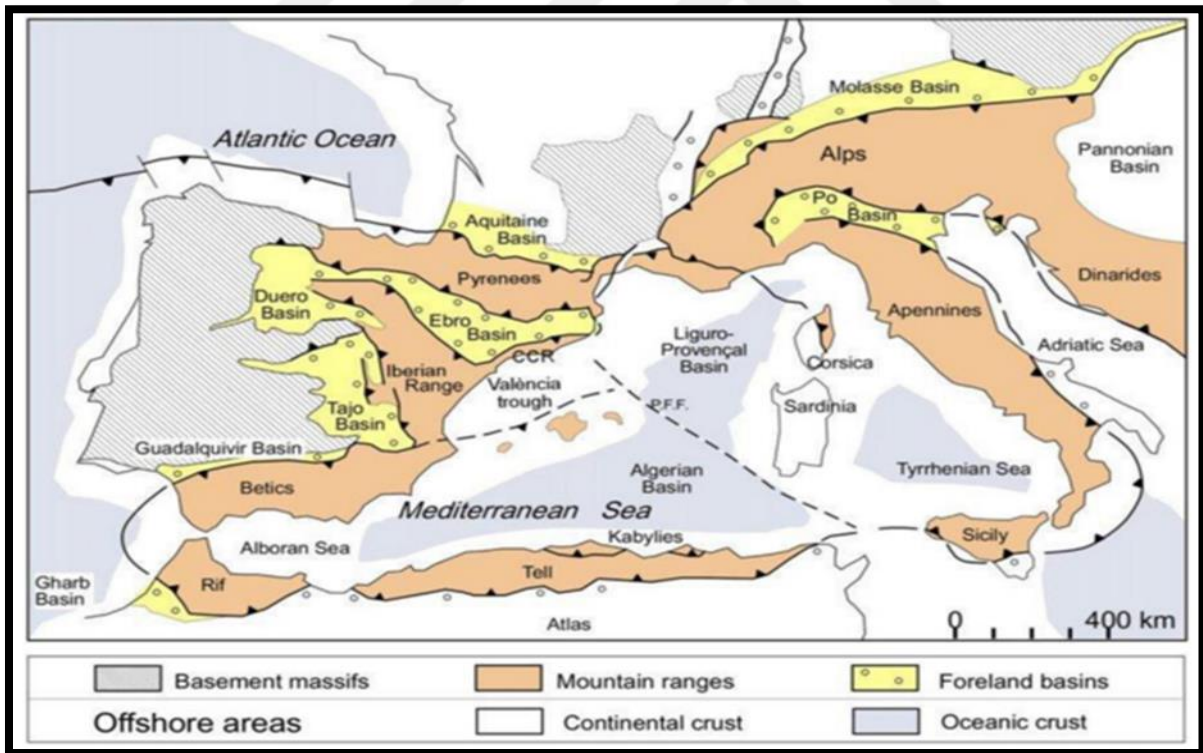
**Kaynak:** Sarı,2021

Yaklaşık 2,5 milyon km<sup>2</sup> civarında bir yüz ölçüme sahip bulunan Akdeniz, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu’ndan; Süveyş Kanalı ile de Kızıldeniz’den ayrılmaktadır. Akdeniz batıda Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu’na ve doğuda sırasıyla Çanakkale Boğazı ve

İstanbul Boğazı ile Marmara Denizi ve Karadeniz'e, Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz'e bağlanmaktadır. Eski kara kütlelerini birleştiren, geçmişten günümüze her dönem stratejik önemini devam ettiren Akdeniz, bugün de yakın çevresinde yer alan 87.27.526 km<sup>2</sup>'lik alan kaplayan ülkelerdeki 500 milyonu aşan nüfusu birebir etkilemektedir (Sarı,2021;131).

## 2.2. Akdeniz Havzasının Fiziki Özellikleri

Akdeniz Havzası, geçmişten günümüze doğru tektonik faaliyetlerin sürekli olarak etkili olduğu bir bölgedir. Bu tektonik faaliyetler aynı zamanda denizaltı ve yüzey arazilerinin şekillenmesinde başlıca faktörlerden birisini oluşturmaktadır. Akdeniz Havzası'nda bulunan Calabria yayı gibi volkanik faaliyetlerle ilişki olan tektonik açıdan aktif ve aktif olmayan dalma-batma zonları bir arada bulunmaktadır. Bununla beraber Mather (2009), Akdeniz Havzası'nda derinliği 600 km ile 50 km arasında değişen geniş bir bölgede etkili olan sismik aktiviteler sıklıkla meydana gelmekte olduğunu belirtmiştir. Blanc (2002) ve Lofi (2003) Jeolojik bulgular, günümüzden yaklaşık olarak 5,9 milyon yıl önce Akdeniz'in Atlantik'ten koptuğunu ve yaklaşık 5,3 milyon yıl önce ise Zanclean Tufanı ile yeniden doldurularak günümüzdeki durumunu aldığını ifade etmiştir (Demir vd. 2021).



**Harita 6: Batı Akdeniz Havzası'nın Tektonik Haritası**

**Kaynak:** Iglesia, 2015

Akdeniz Bölgesi hem yatay hem de dikey kabuk hareketlerinin meydana geldiği, geçmiş dönemlerden beri tektonik açıdan oldukça hareketli bir tarihe sahip bulunmaktadır. Afrika ve Avrasya kıtasal levhalarının çarpışması ve sonrasında meydana gelen tektonik olaylar,

günümüz Akdeniz ve çevresindeki arazi yapıları, dağ, plato ve ova oluşumları; yükselti ve eğim özellikleri, akarsu drenaj ağları gibi bölgenin fiziki coğrafya özelliklerini belirlenmesinde önemli bir rol oynamıştır (Demir, Çakmak ve Berberoğlu,2021;81).



**Harita 7: Akdeniz Havzası ve Yakın Çevresinin Fiziki Haritası**

**Kaynak:** (UNEP/MAP, 2021)

Akdeniz’de yüzey alanı 10 kilometrekareden daha küçük yaklaşık 4000 ada, yüzey alanı 10 kilometrekareyi aşan ise 162 ada bulunmaktadır. Bunlar arasında en önemli adalar, Doğu Akdeniz’de Kıbrıs, Girit, Eğriboz, Rodos, Midilli, Sakız, Kefalonya, Korfu, Limni, Samos, Nakşa ve Andros; Orta Akdeniz’de Sicilya, Cres, Krk, Braç, Hvar, Pag, Korçula, Malta Sardinya, Korsika ve Balear Adaları; Batı Akdeniz’de İbiza, Mayorka ve Minorka’dır. Havza genelindeki adaların toplam alanının yalnızca % 6’sını düzlükler oluşturmaktadır (Amblas vd., 2004:149; Sacchi, 2011: 10).

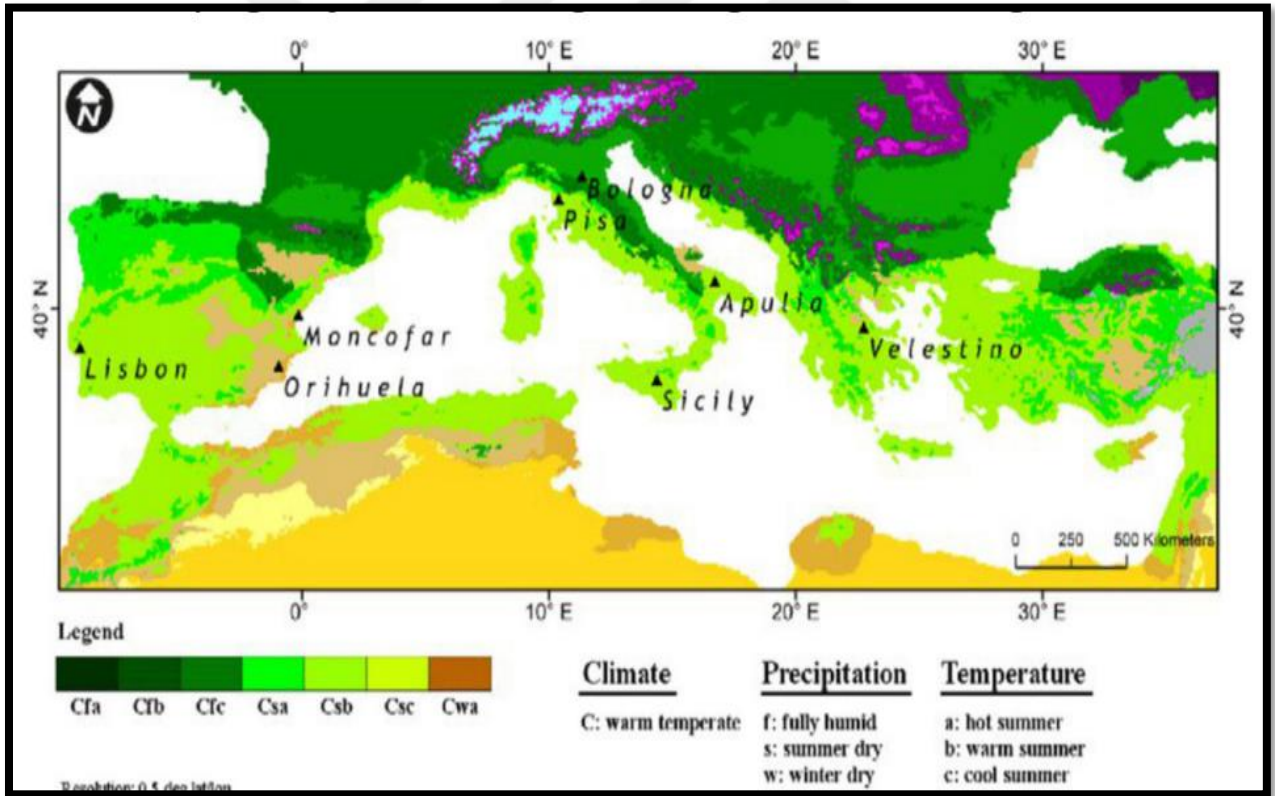
**Tablo 3: Akdeniz’de Yer Alan Önemli Adalar**

| Akdeniz’de Yer Alan Önemli Adalar |                                                                                               |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Doğu Akdeniz</b>               | Kıbrıs, Girit, Eğriboz, Rodos, Midilli, Sakız, Kefalonya, Korfu, Limni Samos, Nakşa ve Andros |
| <b>Orta Akdeniz</b>               | Sicilya, Cres, Krk, Braç, Hvar, Pag, Korçula, Malta Sardinya, Korsika ve Balear Adaları       |
| <b>Batı Akdeniz</b>               | İbiza, Mayorka ve Minorka                                                                     |

**Kaynak:** Demir,2021

Akdeniz Havzası, İspanya’dan Yeni Zelanda’ya kadar uzanan Alp-Himalaya dağ kuşağının en batı kısmında yer almaktadır. Akdeniz Havzası’nda yalnızca Doğu Tunus’tan Sina Yarımadası’na kadar uzanan, çoğunlukla çöllerle çevrili kıyı ovalarının yer aldığı bölümler

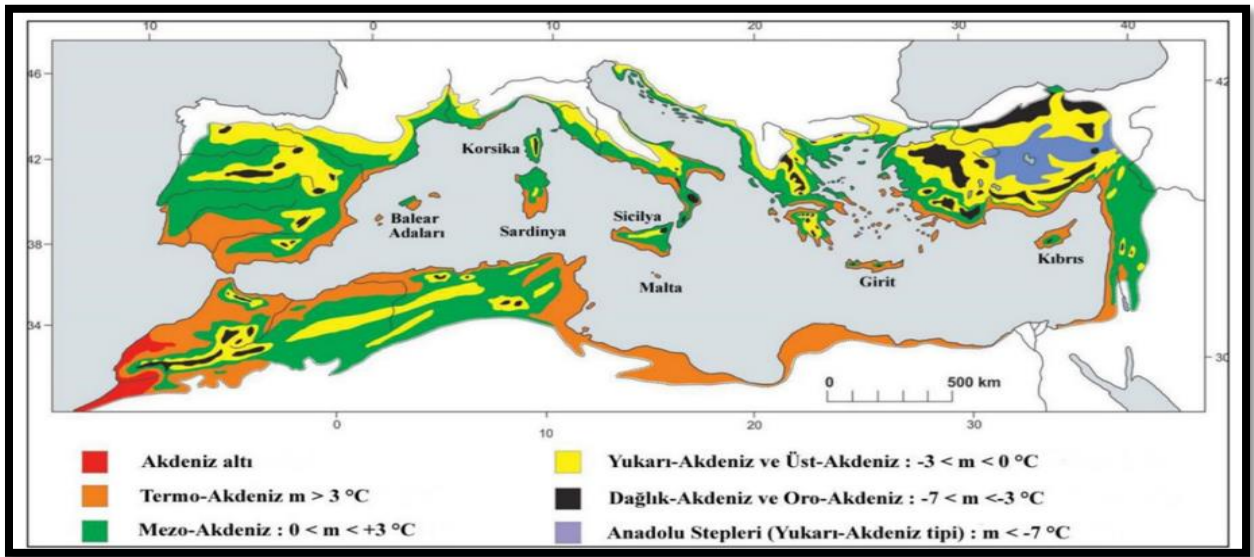
harisindeki kıyı bölgeleri genellikle dağlarla çevrilidir. Bu dağlar arasında Atlas, Rif, Baetic Cordillera, İber Cordillera, Pireneler, Alpler, Dinarik Alpleri, Helenidler, Balkan Dağları ve Toroslar olmak üzere çok önemli sıradağlar yer almaktadır. Bu sıradağlar genellikle Akdeniz'in kıyı bölgelerinde aniden yükselen ve bu nedenle bulunduğu bölgelerde önemli sıcaklık, yağış ve nemlilik gibi iklim koşullarının yanı sıra bölgenin beşerî ve ekonomik faaliyetleri etkileyen önemli jeomorfolojik unsurlardır (Demir, Çakmak ve Berberoğlu,2021;81). Ayrıca Akdeniz'i kuşatan yüksek dağ kütlelerinin varlığı iklimin etki alanını oldukça sınırlandırmaktadır. Bu nedenle havza genelinde Akdeniz ikliminin farklı formları görülmektedir. Bunlar; Portekiz, Yunanistan ve Kaliforniya tipleridir. Lionello (2006), Bu formların ortak ve belirleyici noktasının en az bir kurak dönemin varlığı olduğunu ifade etmiştir (Demir vd. , 2021). Bununla beraber Akdeniz Havzası'nda kıyı şeridinden uzaklaşıp karaların iç kısımlarına doğru gidildikçe karasallık artmaktadır. Hatta iki ya da üç ay sürebilen kurak koşullar etkisini göstermektedir (Harding vd., 2009).



**Harita 8: Akdeniz Havzası ve Çevresinin Köppen İklim Sınıflandırmasına Göre Belirlenen İklim Haritası**  
**Kaynak:** Pulighea vd., 2019

Harita 8 incelendiğinde de bitki örtüsü kıyı şeridinden iç kesimlere doğru gidildikçe değişiklik göstermektedir. Bununla beraber havzada yer alan tüm step alanlarını tek bir şekilde

değerlendirmek de mümkün değildir. Bunun nedeni floristik açıdan ayrılan iki farklı grubun havzada görülmesidir. Birincisi havzanın güneyinde Mağrip ve yakın doğusunda Sahra ve Akdeniz Bölgesi arasında kalan geçiş zonunda bulunan stepler ki bunlar floristik açıdan fakir ve vejetasyon açısından bir çeşitlilik sunmamaktadır. İkinci ise özellikle flora ve vejetasyon açısından zenginlik sunan ve Anadolu'nun iç kesimlerini kapsayan alanlarda yayılış göstermektedir (Yıldırım vd., 1979). Geniş yapraklı ormanlar ise daha çok yukarı-Akdeniz kuşağında, makilerde Batı Akdeniz'de doğuya göre daha yaygın bir yayılım göstermektedir.



**Harita 9: Akdeniz Havzası ve Adaların vejetasyon kuşaklarının şematik gösterimi**

**Kaynak:** Médail, 2021: 14

Özellikle bu fiziki şartlar Akdeniz havzasının sınırlarının belirlenmesinde önemli bir role sahip bulunmaktadır. Fakat Akdeniz Havzası sınırlarının tam olarak nereden geçtiği konusunda henüz dünya çapında bilim insanları tarafından kesin bir görüş birliği bulunmamaktadır (Hooke, 2006; Shakesby, 2011). Bunun nedeni Akdeniz Havzasının sınırlarının belirlenmesinde esas alınan belli başlı faktörlerin bulunmasıdır.

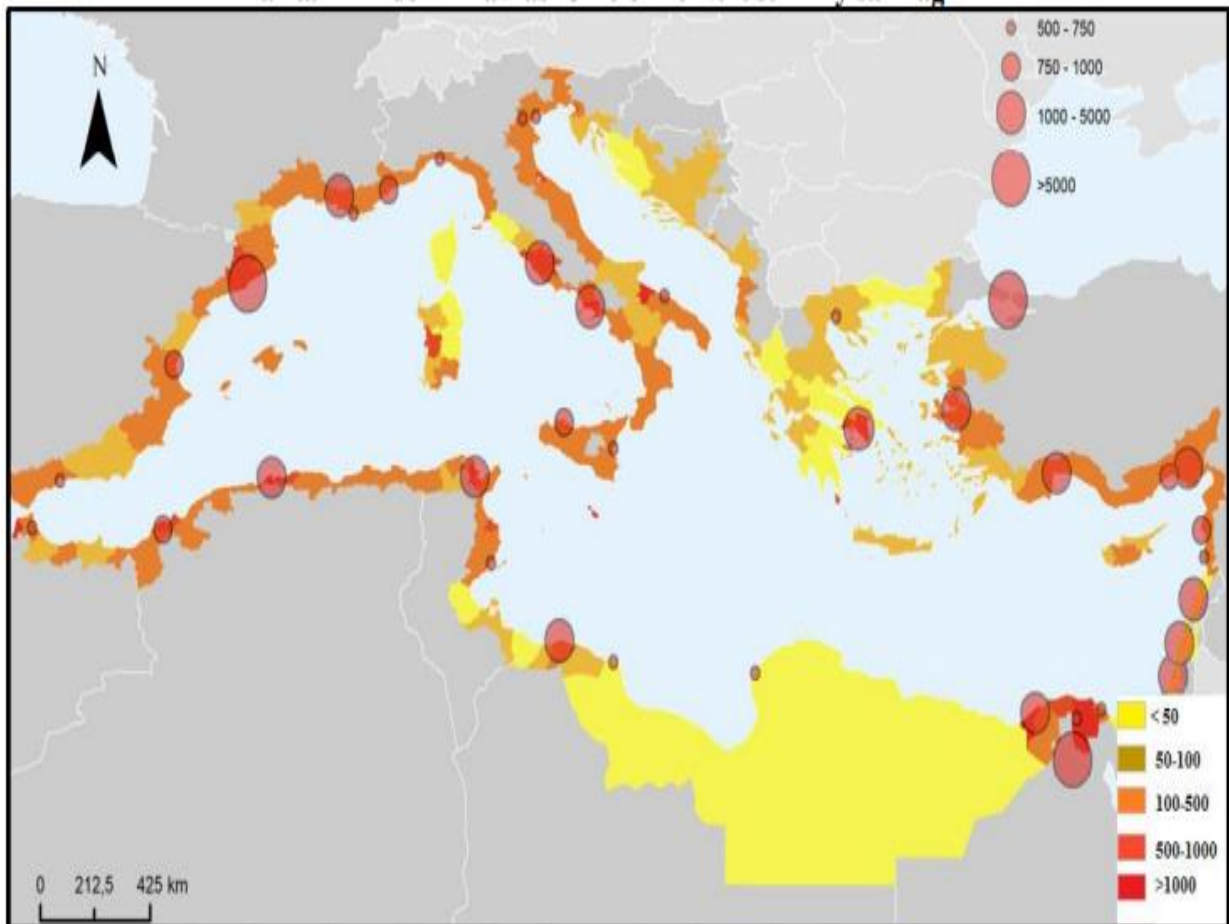
Bu faktörler;

1. Suları Akdeniz'e dökülen akarsu havzalarının akaçlama sınırları
2. Ülkelerin iklim özellikleri
3. Ülkelerin sahip olduğu doğal bitki örtüsü
4. Ülkelerin özellikle idari sınırları' dır (Milano vd., 2003, Allam vd., 2020, Quezel, 1985, Wainwright ve Thornes, 2004, Demir vd.,2021).

## 2.3. Akdeniz Havzasının Beşerî Özellikleri

### 2.3.1. Nüfus

2015 yılı verilerine göre hazırlanan Akdeniz Havzasının nüfusun yoğunluk haritası incelediğinde, Trieste körfezinden Cebelitarık Boğazına kadar uzanan Güney Avrupa kıyılarında bazı istisnalar dışında nüfus yoğunluğu kişi/km<sup>2</sup> 500-1000 olarak kaydedilmiş olduğu görülmektedir. Büyük kentlerin yer aldığı bölgelerde ise kişi/km<sup>2</sup> 1000'i aşmaktadır. Kuzeyde Korsika, Sardunyanın bir bölümü, Dalmaçya kıyıları, Yunanistan'ın batı bölümleri ve Batı Trakya'da nüfus yoğunluğu kişi/km<sup>2</sup> 50'nin altındadır. Güneyde ise Cebelitarık Boğazından Tunus körfezine kadar devam eden bölge nüfus yoğunluğu yüksek bölgeler olarak öne çıkmaktadır. Tunus körfezinden başlayıp Sina Yarımadasına kadar devam eden bölgede, bazı istisna alanlar dışında kilometrekareye 50'den daha kişi düşmektedir. Levanten kıyıları ve Anadolu kıyıları nüfus yoğunluğu yüksek alanlar olarak dikkat çekmektedir (Bayram,2021;55).



**Harita 10: Akdeniz Havzası Ülkelerine Nüfusun Kıyasal Dağılımı**

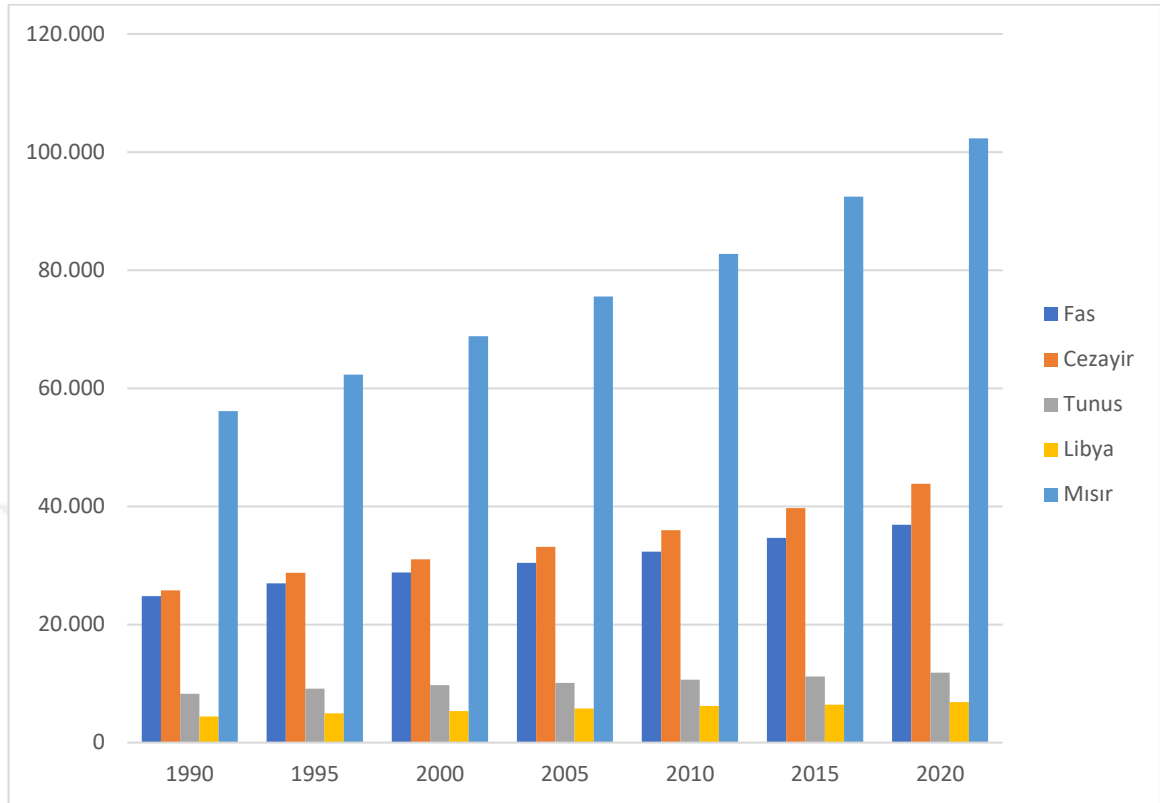
**Kaynak:** Barcelona Convention <https://www.medqsr.org/population-and-development> (Erişim Tarihi:01.12.2020)

**Tablo 4: Akdeniz Havzası Ülkelerinde Nüfusu**

| Ülke                                                 | 1990   | 1995   | 2000   | 2005   | 2010   | 2015   | 2020    |
|------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| <b>Akdeniz’e kıyısı olan Kuzey Afrika ülkeleri</b>   |        |        |        |        |        |        |         |
| <b>Fas</b>                                           | 24.807 | 26.994 | 28.794 | 30.456 | 32.343 | 34.664 | 36.911  |
| <b>Cezayir</b>                                       | 25.759 | 28.758 | 31.042 | 33.150 | 35.977 | 39.728 | 43.851  |
| <b>Tunus</b>                                         | 8.243  | 9.125  | 9.708  | 10.107 | 10.635 | 11.180 | 11.819  |
| <b>Libya</b>                                         | 4.437  | 4.949  | 5.358  | 5.799  | 6.198  | 6.418  | 6.871   |
| <b>Mısır</b>                                         | 56.134 | 62.334 | 68.832 | 75.524 | 82.761 | 92.443 | 102.334 |
| <b>Akdeniz’e Kıyısı Olan Batı Asya Ülkeleri</b>      |        |        |        |        |        |        |         |
| <b>Filistin</b>                                      | 2.101  | 2.619  | 3.224  | 3.578  | 4.056  | 4.529  | 5.101   |
| <b>İsrail</b>                                        | 4.448  | 5.271  | 5.946  | 6.529  | 7.346  | 7.978  | 8.656   |
| <b>Lübnan</b>                                        | 2.803  | 3.528  | 3.843  | 4.699  | 4.953  | 6.533  | 6.825   |
| <b>Suriye</b>                                        | 12.446 | 14.345 | 16.411 | 18.361 | 21.363 | 17.997 | 17.501  |
| <b>Türkiye</b>                                       | 53.922 | 58.486 | 63.240 | 67.903 | 72.327 | 78.529 | 84.339  |
| <b>Avrupa’nın Akdeniz Havzasında Bulunan Ülkeler</b> |        |        |        |        |        |        |         |
| <b>Malta</b>                                         | 362    | 377    | 394    | 405    | 414    | 434    | 442     |
| <b>Karadağ</b>                                       | 615    | 620    | 614    | 616    | 624    | 627    | 628     |
| <b>Yunanistan</b>                                    | 10.226 | 10.746 | 11.082 | 11.225 | 10.888 | 10.660 | 10.423  |
| <b>Arnavutluk</b>                                    | 3.286  | 3.113  | 3.129  | 3.087  | 2.948  | 2.891  | 2.878   |
| <b>Bosna-<br/>Hersek</b>                             | 4.463  | 3.829  | 3.751  | 3.765  | 3.705  | 3.429  | 3.281   |
| <b>KKTC ve<br/>GKRY</b>                              | 767    | 855    | 943    | 1.028  | 1.113  | 1.161  | 1.207   |
| <b>Hırvatistan</b>                                   | 4.776  | 4.617  | 4.428  | 4.378  | 4.328  | 4.233  | 4.105   |
| <b>Slovenya</b>                                      | 2.006  | 1.991  | 1.988  | 1.995  | 2.043  | 2.071  | 2.079   |
| <b>Fransa</b>                                        | 56.667 | 57.802 | 59.015 | 61.120 | 62.880 | 64.453 | 65.274  |
| <b>İtalya</b>                                        | 57.048 | 57.174 | 56.692 | 58.281 | 59.325 | 60.578 | 60.462  |
| <b>İspanya</b>                                       | 39.203 | 39.787 | 40.825 | 44.019 | 46.931 | 46.672 | 46.755  |
| <b>Cebelitarık<br/>(Birleşik<br/>Krallık)</b>        | 29     | 29     | 31     | 33     | 34     | 34     | 34      |

**Kaynak:** BM, Erişim adresi: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

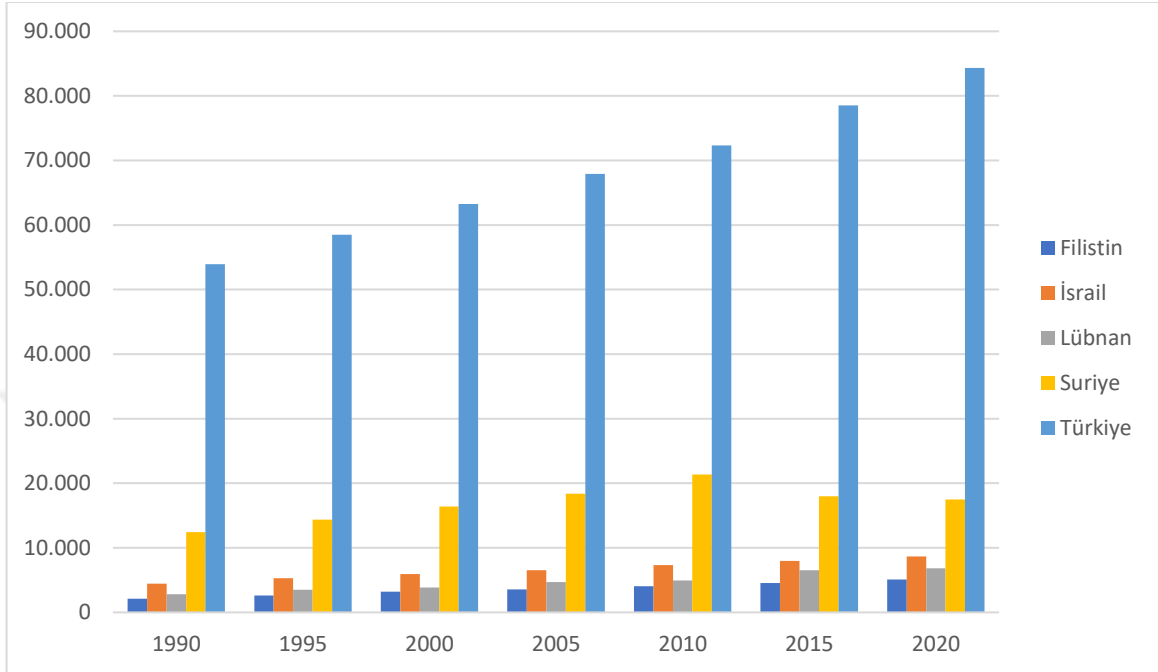
Harita 10 ve tablo 4’te görüldüğü üzere havza genelinde nüfus artışlarının homojen bir dağılım göstermediği görülmektedir. Kuzey kıyılarında yer alan ülkelerin nüfus artış oranları, genellikle havza ve dünya ortalamasının altında seyrederken güney ve doğu kıyılarında yer alan ülkelerde nüfus havza ve dünya ortalamasının üzerinde bir nüfus artış eğilimine sahip bulunmaktadır.

**Grafik 1: Akdeniz’e Kıyısı Olan Kuzey Afrika Ülkelerinin Nüfusu**

**Kaynak:** BM, Erişim adresi: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

Grafik 1 incelendiğinde Fas'ın 1990 yılında nüfusu 24.807, 1995 yılında nüfusu 26.994, 2000 yılında nüfusu 28.794, 2005 yılında nüfusu 30.456, 2010 yılında nüfusu 32.343, 2015 yılında nüfusu 34.664, 2020 yılında ise nüfusu 36.911'dir. Cezayir'in 1990 yılında nüfusu 25.759, 1995 yılında nüfusu 28.758, 2000 yılında nüfusu 31.042, 2005 yılında nüfusu 33.150, 2010 yılında nüfusu 35.977, 2015 yılında nüfusu 39.728, 2020 yılında ise nüfusu 43.85'tir. Tunus'un 1990 yılında nüfusu 8.243, 1995 yılında nüfusu 9.125, 2000 yılında nüfusu 9.708, 2005 yılında nüfusu 10.107, 2010 yılında nüfusu 10.635, 2015 yılında nüfusu 11.180, 2020 yılında ise nüfusu 11.819'dir. Libya'nın 1990 yılında nüfusu 4.437, 1995 yılında nüfusu 4.949, 2000 yılında nüfusu 5.358, 2005 yılında nüfusu 5.799, 2010 yılında nüfusu 6.198, 2015 yılında nüfusu 6.418, 2020 yılında ise nüfusu 6.871'dir. Mısır'ın 1990 yılında nüfusu 56.134, 1995 yılında nüfusu 62.334, 2000 yılında nüfusu 68.832, 2005 yılında nüfusu 75.524, 2010 yılında nüfusu 82.761, 2015 yılında nüfusu 92.443, 2020 yılında ise nüfusu 102.334'tür. Grafik 1 incelendiğinde tüm Akdeniz'e kıyısı olan Kuzey Afrika ülkelerinin nüfusunun sürekli artış göstermiş olduğu görülmüştür.

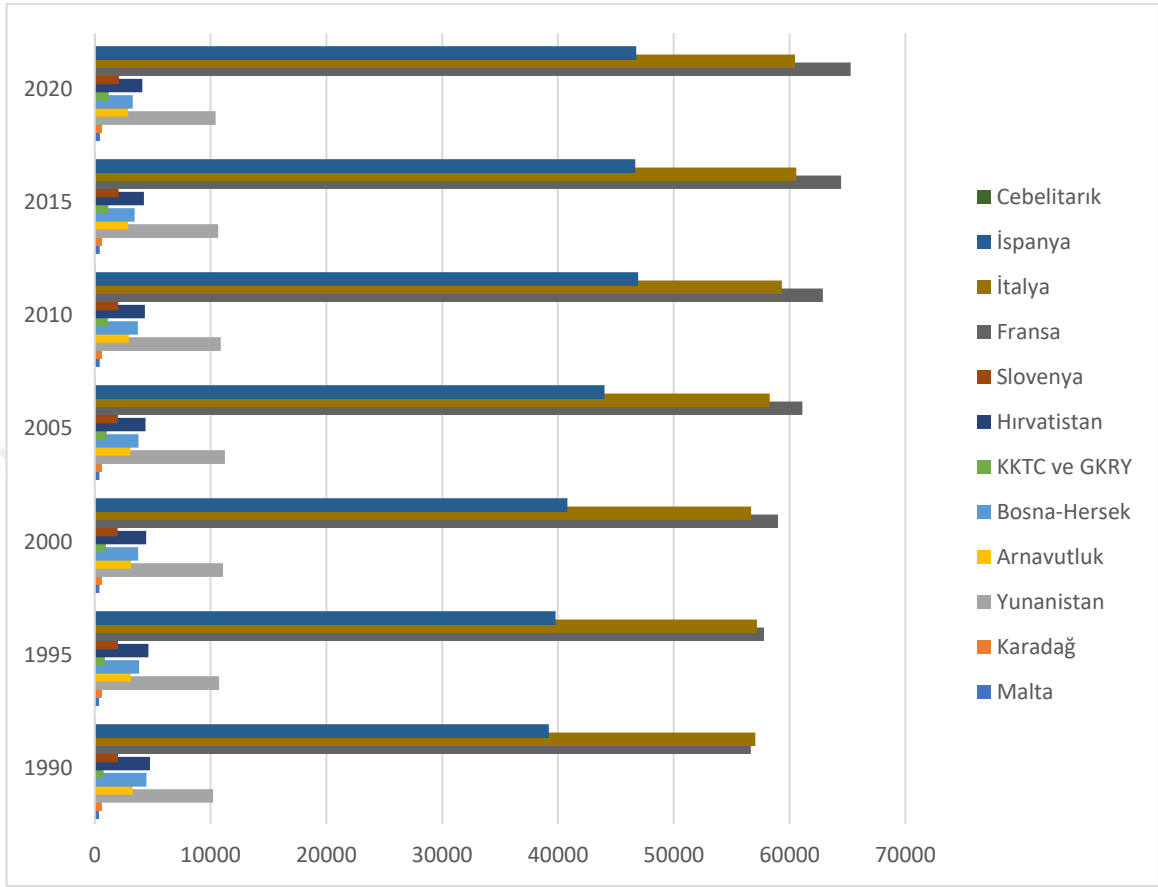
**Grafik 2: Akdeniz'e Kıyısı Olan Batı Asya Ülkeleri'nin Nüfusu**



**Kaynak:** BM, Erişim adresi: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

Grafik 2 incelendiğinde Filistin'in 1990 yılında nüfusu 2.101, 1995 yılında nüfusu 2.619, 2000 yılında nüfusu 3.224, 2005 yılında nüfusu 3.578, 2010 yılında nüfusu 4.056, 2015 yılında nüfusu 4.529, 2020 yılında ise 5.101'dir. İsrail'in 1990 yılında nüfusu 4.448, 1995 yılında nüfusu 5.271, 2000 yılında nüfusu 5.946, 2005 yılında nüfusu 6.529, 2010 yılında nüfusu 7.346, 2015 yılında nüfusu 7.978, 2020 yılında ise 8.656'dır. Lübnan'ın 1990 yılında nüfusu 2.803, 1995 yılında nüfusu 3.528, 2000 yılında nüfusu 3.843, 2005 yılında nüfusu 4.699, 2010 yılında nüfusu 4.953, 2015 yılında nüfusu 6.533, 2020 yılında ise 6.825'tir. Suriye'nin 1990 yılında nüfusu 12.446, 1995 yılında nüfusu 14.345, 2000 yılında nüfusu 16.411, 2005 yılında nüfusu 18.361, 2010 yılında nüfusu 21.363, 2015 yılında nüfusu 17.997, 2020 yılında ise nüfusu 17.501'dir. Akdeniz'e kıyısı olan Batı Asya ülkeleri içerisinde yer alan Filistin, İsrail, Lübnan ve Türkiye'nin nüfusunda sürekli artış gözlenirken Suriye'nin nüfusunda dalgalanmalar görülmektedir.

**Grafik 3: Avrupa'nın Akdeniz Havzasında Bulunan Ülkeleri'nin Nüfusu**

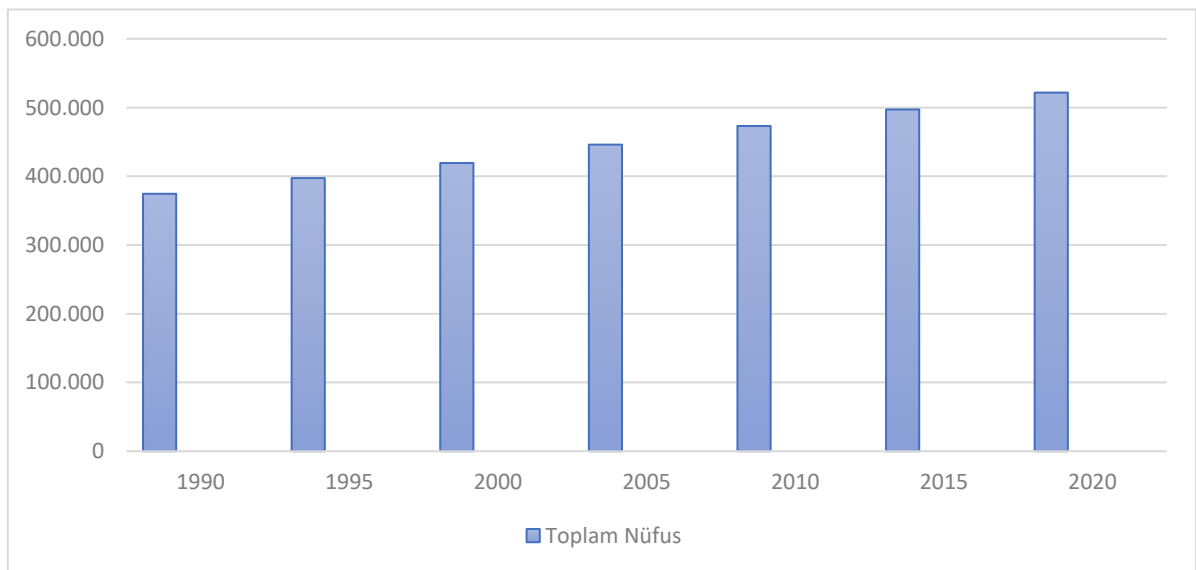


**Kaynak:** BM, Erişim adresi: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

Grafik 3 incelendiğinde Malta'nın 1990 yılında nüfusu 362, 1995 yılında nüfusu 377, 2000 yılında nüfusu 394, 2005 yılında nüfusu 405, 2010 yılında nüfusu 414, 2015 yılında nüfusu 434, 2020 yılında ise nüfusu 442'dir. Karadağ'ın 1990 yılında nüfusu 615, 1995 yılında nüfusu 620, 2000 yılında nüfusu 614, 2005 yılında nüfusu 616, 2010 yılında nüfusu 624, 2015 yılında nüfusu 627, 2020 yılında ise nüfusu 628'dir. Yunanistan'ın 1990 yılında nüfusu 10.226, 1995 yılında nüfusu 10.746, 2000 yılında nüfusu 11.082, 2005 yılında nüfusu 11.225, 2010 yılında nüfusu 10.888, 2015 yılında nüfusu 10.660, 2020 yılında ise nüfusu 10.423'tür. Arnavutluk'un 1990 yılında nüfusu 3.286, 1995 yılında nüfusu 3.113, 2000 yılında nüfusu 3.129, 2005 yılında nüfusu 3.087, 2010 yılında nüfusu 2.948, 2015 yılında nüfusu 2.891, 2020 yılında ise nüfusu 2.878'dir. Bosna-Hersek 1990 yılında nüfusu 4.463, 1995 yılında nüfusu 3.829, 2000 yılında nüfusu 3.751, 2005 yılında nüfusu 3.765, 2010 yılında nüfusu 3.705, 2015 yılında nüfusu 3.429, 2020 yılında ise nüfusu 3.281'dir. KKTC ve GKRY 1990 yılında nüfusu 767, 1995 yılında nüfusu 855, 2000 yılında nüfusu 943, 2005 yılında nüfusu 1.028,

2010 yılında nüfusu 1.113, 2015 yılında nüfusu 1.161, 2020 yılında ise nüfusu 1.207'dir. Hırvatistan'ın 1990 yılında nüfusu 4.776, 1995 yılında nüfusu 4.617, 2000 yılında nüfusu 4.428, 2005 yılında nüfusu 4.378, 2010 yılında nüfusu 4.328, 2015 yılında nüfusu 4.233, 2020 yılında ise nüfusu 4.105'tir. Slovenya'nın 1990 yılında nüfusu 2.006, 1995 yılında nüfusu 1.991, 2000 yılında nüfusu 1.988, 2005 yılında nüfusu 1.995, 2010 yılında nüfusu 2.043, 2015 yılında nüfusu 2.071, 2020 yılında ise nüfusu 2.079'dur. Fransa'nın 1990 yılında nüfusu 56.667, 1995 yılında nüfusu 57.802, 2000 yılında nüfusu 59.015, 2005 yılında nüfusu 61.120, 2010 yılında nüfusu 62.880, 2015 yılında nüfusu 64.453, 2020 yılında nüfusu 65.274'tür. İtalya'nın 1990 yılında nüfusu 57.048, 1995 yılında nüfusu 57.174, 2000 yılında nüfusu 56.692, 2005 yılında nüfusu 58.281, 2010 yılında nüfusu 59.325, 2015 yılında nüfusu 60.578, 2020 yılında ise nüfusu 60.462'dir. İspanya'nın 1990 yılında nüfusu 39.203, 1995 yılında nüfusu 39.787, 2000 yılında nüfusu 40.825, 2005 yılında nüfusu 44.019, 2010 yılında nüfusu 46.931, 2015 yılında nüfusu 46.672, 2020 yılında ise nüfusu 46.755'tir. Cebelitarık'ın (Birleşik Krallık) 1990 yılında nüfusu 29, 1995 yılında nüfusu 29, 2000 yılında nüfusu 31, 2005 yılında nüfusu 33, 2010 yılında nüfusu 34, 2015 yılında nüfusu 34, 2020 yılında ise nüfusu 34'tür. Avrupa'nın Akdeniz havzasında bulunan ülkeler içerisinde ise Karadağ, Yunanistan, Arnavutluk, Bosna -Hersek, Hırvatistan, Slovenya ve İtalya'nın nüfusunda dalgalanmalar görülmektedir. Bu dalgalanmaların görülmesinde savaşların, anlaşmaların ve krizlerin önemli bir etkisi bulunmaktadır.

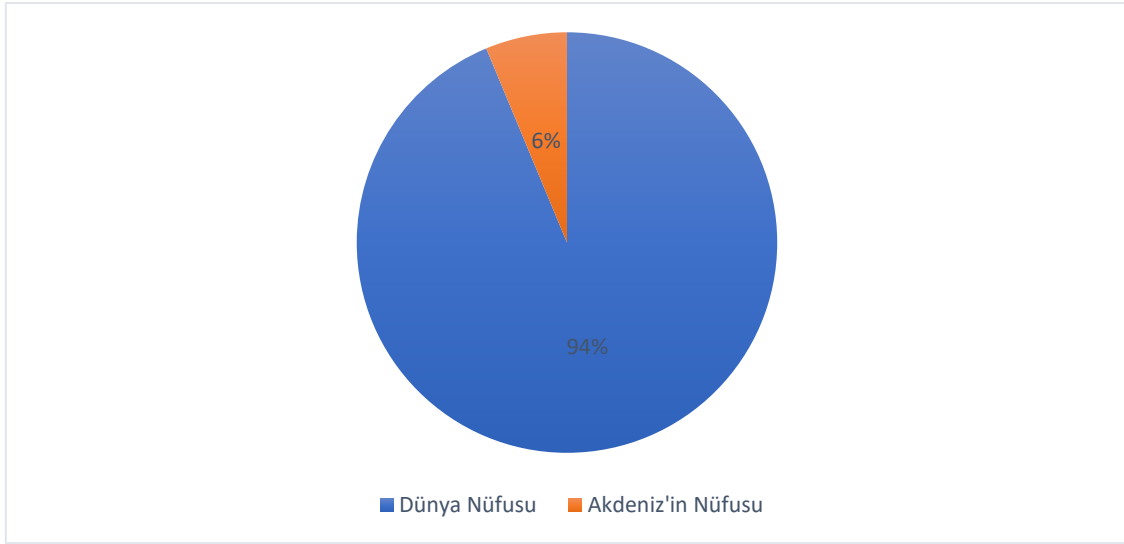
**Grafik 4: Akdeniz Havzası'nın 1990-2020 Yılları Arası Nüfusu**



**Kaynak:** BM, Erişim adresi: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

BM verilerine göre 2020 yılında dünyada 7.794.799 birey yaşamını sürdürmektedir. Akdeniz’de ise BM verilerine göre 2020 yılında 521.814 birey yaşamını sürdürmektedir. Bu verilere göre, dünya nüfusunun yaklaşık % 6’sı Akdeniz’de yaşamını sürdürmektedir (Grafik 5’e bakınız).

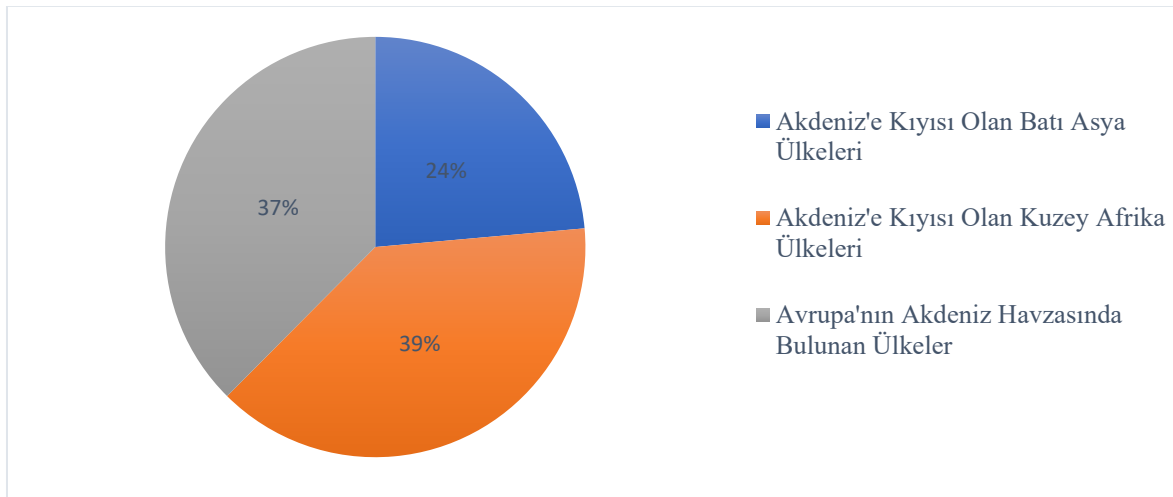
**Grafik 5: Dünya Nüfusu İçerisinde Akdeniz Havzası’nın Oranı**



**Kaynak:** BM, Erişim adresi: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

Akdeniz’de yaşamını sürdüren bireylerin yaklaşık %39’u Kuzey Afrika ülkelerinde, %37’si Avrupa ülkelerinde, %24’ü ise Asya ülkelerinde yaşamını sürdürmektedir.

**Grafik 6: Akdeniz Havzası Ülkelerinde Nüfus Ağırlık Merkezi**



**Kaynak:** BM, Erişim adresi: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

### 2.3.2. Dili, Dini ve Etnik Yapısı

Akdeniz havzası dilsel zenginliğin had safhada yoğun olduğu bir coğrafyadır. Dünya genelinde konuşulan dil ve lehçelerin sayısı gittikçe azalmakla birlikte Akdeniz'in halen de dilsel zenginliğini koruduğundan bahsedebilmektedir. Her coğrafyada olduğu gibi, Akdeniz'de çok sayıda dil ve lehçenin konuşulması üç temel etmenden kaynaklanmaktadır. Bunlar;

1. Tarihsel süreç içerisinde insan gruplarının birbirleriyle karşılaşması,
2. Yıgımsal göçler,
3. Emperyalist ve Kolonici zihniyetin eylemleridir (Arıkan,2021;169).

Akdeniz'de dilsel zenginliğin oluşması ve çeşitlenmesinde ise İlkçağ ve Orta Çağ'ın kesişimine denk gelmektedir. Bu dönemde Kavimler Göçü başta olmak üzere nüfus hareketliliği meydana gelmiştir. Her ne kadar sınırları kesinlikle belirginleşmiş bir dizge sunulmasa da Akdeniz'de dillerin çeşitliliğinin tarihçesi kısaca şu şekilde özetlenebilir:

1. Büyük İskender'den Batı Roma'nın yıkılışına kadar geçen süre (MÖ 4. yüzyıl- MÖ 4. yüzyıl)
2. Erken Ortaçağ ile birinci binin sonu arasındaki evre (5. ile 11. yüzyıllar)
3. Geç Ortaçağ ve sonrasındaki karşılaşmalar (11. - 20. yüzyıl)
4. Günümüzdeki gelişmeler (21. yüzyıl) (Arıkan,2021;169).

Akdeniz'de dilsel zenginliğine 16. ve 17. yüzyıllarda Akdeniz'e açılan İngiliz seyyahlar kıyılarında konuşulmakta olan dil, lehçe ve ağızların sayıca çokluğuna şaşırmışlardır. Örneğin 17. yüzyılda Akdeniz'de seyahat eden Fransız seyyah Jean Baptiste Tavernier yemek masasında tam on üç dil konuşulduğunu belirtmiştir. Bunlar Latince, Fransızca, Almanca, İngilizce, Hollandaca, İtalyanca, Portekizce, Farsça, Türkçe, Arapça, Hintçe, Süryanice ve Malaycadır. Seyyaha göre bir sohbet bir dilde başlar, arada diğer bir dile geçilir ve sohbet sıklıkla başka bir dilde tamamlanır. Seyyah, özellikle Türk ve Ermenilerin, dört dilde rahatlıkla konuşabildiklerini de belirtir (Dursteler, 2012: 47). Buna ek olarak, 18. yüzyılda İstanbul'da bulunan Mary Wortley Montegu İstanbul'da deneyimlediği dilsel zenginliği şöyle özetlemektedir:

*“Babil Kulesi'ni andıran bir yerde yaşıyorum. Pera'da Türkçe, Yunanca, İbranice, Ermenice, Arapça, Farsça, Rusça, Slovence, Ulahça, Almanca, Hollandaca, Fransızca, İngilizce, İtalyanca, Macarca; ve daha da kötüsü bunların on tanesi kendi ailemde kullanılıyor. İtalyanca, Fransızca, Yunanca ve Rusça konuşabilen üç dört yaşında çocuklar biliyorum”* (Dursteler, 2012: 27-48).

**Tablo 5: Akdeniz Havzasında Konuşulan Diller**

| <b>Akdeniz’e kıyısı olan Kuzey Afrika ülkeleri</b>   |                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fas</b>                                           | Arapça (Resmi Dil) Berberice (Resmi Dil), Fransızca                                                                                                                           |
| <b>Cezayir</b>                                       | Arapça ve Berberice (Resmi Dil), Fransızca, Berberi Lehçeleri                                                                                                                 |
| <b>Tunus</b>                                         | Arapça (Resmi Dil), Fransızca, Berberice                                                                                                                                      |
| <b>Libya</b>                                         | Arapça (Resmi Dil) İtalyanca, İngilizce, Berberice                                                                                                                            |
| <b>Mısır</b>                                         | Arapça (Resmi Dil) İngilizce, Fransızca                                                                                                                                       |
| <b>Akdeniz’e Kıyısı Olan Batı Asya Ülkeleri</b>      |                                                                                                                                                                               |
| <b>Filistin</b>                                      | Arapça, İbranice, İngilizce                                                                                                                                                   |
| <b>İsrail</b>                                        | İbranice (Resmi Dil), Arapça (Özel Statülü Dil), İngilizce                                                                                                                    |
| <b>Lübnan</b>                                        | Arapça (Resmi Dil) İngilizce, Fransızca, Ermenice                                                                                                                             |
| <b>Suriye</b>                                        | Arapça (Resmi Dil), Diğer                                                                                                                                                     |
| <b>Türkiye</b>                                       | Türkçe (Resmi Dil), Kürtçe, Diğer                                                                                                                                             |
| <b>Avrupa’nın Akdeniz Havzasında Bulunan Ülkeler</b> |                                                                                                                                                                               |
| <b>Malta</b>                                         | Maltaca (Resmi Dil) %90,1, İngilizce (Resmi Dil) %6, Çok dilli Gruplar %3, Diğer %0,9 2005 tahminlerine göre                                                                  |
| <b>Karadağ</b>                                       | Sırpça %42,9, Karadağca (Resmi Dil) %37, Boşnakça %5,3, Arnavutça %5,3, Sırp-Hırvatça %2, Diğer %3,5 2011 tahminlerine göre                                                   |
| <b>Yunanistan</b>                                    | Yunanca %99 (Resmi Dil) Diğer %1                                                                                                                                              |
| <b>Arnavutluk</b>                                    | Arnavutça %98,8 (Resmi Dil), Yunanca %0,5- Diğer Diller %1( Ulahca, Romence, Makedonca, Sırp-Hırvatça, İtalyanca), 2011 tahminlerine göre                                     |
| <b>Bosna-Hersek</b>                                  | Boşnakça %52,9 (Resmi Dil), Sırpça %30,8 (Resmi Dil), Hırvatça %14,6 (Resmi Dil) Diğer %1,6, 2013 tahminlerine göre                                                           |
| <b>KKTC ve GKRY</b>                                  | Yunanca %80,9 (Resmi Dil), Türkçe %0,2 (Resmi Dil), İngilizce %4,1, Romence %2,9, Rusça %2,5, Bulgarca %2,2, Arapça %1,2, Filipince %1,1, Diğer %4,3, 2011 tahminlerine göre. |
| <b>Hırvatistan</b>                                   | Hırvatça (Resmi Dil) %95,6, Sırpça %1,2, Diğerleri %3 (Macarca, Çekçe, Slovence, Arnavutça), 2011 tahminlerine göre                                                           |
| <b>Slovenya</b>                                      | Slovence (Resmi Dil) %91,1, Sırp-Hırvatça %4,5, Diğer %4,4, İtalyanca, Macarca 2002 seçimlerine göre.                                                                         |
| <b>Fransa</b>                                        | Fransızca %100 (Resmi Dil)                                                                                                                                                    |
| <b>İtalya</b>                                        | İtalyanca (Resmi Dil) Almanca, Fransızca, Slovence                                                                                                                            |
| <b>İspanya</b>                                       | İspanyolca (Resmi Dil) %74, Katalonca %17, Galiçyaca %7, Bakça %2                                                                                                             |
| <b>Cebelitarık (Birleşik Krallık)</b>                | İngilizce (Resmi Dil), İspanyolca, İtalyanca, Portekizce                                                                                                                      |

**Kaynak:** (CIA, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/>, erişim tarihi: 15.11.2020)

Akdeniz havzasında konuşulan diller tablo 5’te verilmiştir. Tablo 5 incelendiğinde Akdeniz Havzasında konuşulan en yaygın dilin Arapça olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra Fransızca, Türkçe, İtalyanca ve İspanyolca yaygın konuşulan diller arasındadır. Akdeniz

Havzasında konuşulan diğer ise Slovence, Hırvatça, Boşnakça, Sırpça, Karadağca, Arnavutça, Yunanca, İbranice, İngilizce ve Maltacadır. Bosna Hersek ise diğer ülkelerin aksinde Boşnakça, Hırvatça ve Sırpça olmak üzere üç resmi dile sahip bulunmakta olduğu görülmektedir.

Semavi dinlerin doğuşuna tanıklık eden Akdeniz, tarih boyunca tablo 6’da yer alan dinlerin yayılım alanını oluşturmuştur. Bunlara ek olarak üç kadim kıtanın kesişiminde yer alması Akdeniz’i üç farklı kıtanın etkileşim alanı haline getirmiştir. Sayılan tüm bu nedenlerden dolayı Akdeniz Havzası etnik, dini ve kültürel çeşitliğe sahip bir bölge olarak ön plana çıkmaktadır (Braudel, 1991).

**Tablo 6: Akdeniz Havzası Ülkelerinde Dini Yapısı**

| Ülkeler                                              | Müslüman<br>(x1000) | Hristiyan<br>(x1000) | İnançsız<br>(x1000) | Yahudi<br>(x1000) |
|------------------------------------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| <b>Akdeniz’e kıyısı olan Kuzey Afrika ülkeleri</b>   |                     |                      |                     |                   |
| Fas                                                  | 35.510              | 20                   | -                   | 10                |
| Cezayir                                              | 39.430              | 70                   | 740                 | -                 |
| Tunus                                                | 11.440              | 20                   | 30                  | -                 |
| Libya                                                | 7.170               | 200                  | -                   | -                 |
| Mısır                                                | 90.420              | 4.440                | -                   | -                 |
| <b>Akdeniz’e Kıyısı Olan Batı Asya Ülkeleri</b>      |                     |                      |                     |                   |
| Filistin                                             | 5.250               | 110                  | -                   | -                 |
| İsrail                                               | 1.730               | 180                  | 280                 | 6.360             |
| Lübnan                                               | 2.780               | 1.740                | -                   | -                 |
| Suriye                                               | 22.590              | 1.260                | 500                 | -                 |
| Türkiye                                              | 79.090              | 380                  | 960                 | 30                |
| <b>Avrupa’nın Akdeniz Havzasında Bulunan Ülkeler</b> |                     |                      |                     |                   |
| Malta                                                | -                   | 400                  | -                   | -                 |
| Karadağ                                              | -                   | 490                  | 20                  | -                 |
| Yunanistan                                           | 660                 | 9.850                | 690                 | -                 |
| Arnavutluk                                           | 2.640               | 540                  | 30                  | -                 |
| Bosna-Hersek                                         | 1.650               | 1.810                | 80                  | -                 |
| KKTC ve GKRY                                         | 300                 | 880                  | 20                  | -                 |
| Hırvatistan                                          | -                   | 4.010                | 220                 | -                 |
| Slovenya                                             | -                   | 1.550                | 380                 | -                 |
| Fransa                                               | 5.430               | 37.940               | 20.830              | 340               |
| İtalya                                               | 2.960               | 48.720               | 8.100               | -                 |
| İspanya                                              | 1.610               | 36.410               | 10.190              | -                 |
| Cebelitarık                                          | -                   | -                    | -                   | -                 |

**Kaynak:** (Pew Research Center, <http://www.globalreligiousfutures.org/>, erişim tarihi: 15.11.2020)

Tablo 6 incelendiğinde Akdeniz Havzası ülkeleri içerisinde toplamda en fazla Müslüman nüfusun 90.420 kişi ile Mısır’da olduğu, Hristiyan nüfusun toplamda en fazla 48.720 kişi ile İtalya olduğu, inançsız kişilerin toplamda en fazla 20.830 kişi ile Fransa’da olduğu, Yahudi nüfusun en fazla 6.360 kişi ile İsrail’de olduğu görülmektedir.

Tablo 6 incelendiğinde İslam, havza genelindeki en yaygın dini yapıdır. İslam dinine inananların büyük bir bölümünü Sünni mezhebini benimseyenler oluşturmaktadır. Hristiyanların büyük bir bölümünü Katolikler oluşturmaktadır. Katolik Hristiyanlar Hırvatistan, Slovenya, İtalya, İspanya, Fransa ve Malta’da dağılım göstermektedir. Hristiyanlığın bir diğer fraksiyonu olan Ortodokslar ise genellikle Balkanlarda, Yunanistan’da ve Kıbrıs’ta yoğunluktadır. Hristiyanlığın havzaya özgü formları olan Marunî ve Kiptiler Lübnan ve Mısır’da yaşamını sürdürmektedir. 1 milyona varan nüfusuyla bölgeye özgü bir inanç formu olan Dürzilik Levanten Kıyıları’nda özellikle Lübnan’da yaşam alanı bulmaktadır. Bunlara ek olarak sınıflandırılmamış ve genellikle küçük gruplar tarafından benimsenen inanç formları da bulunmaktadır (<http://www.globalreligiousfutures.org/>, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/cyprus/>, Bayram,2021:47).

Akdeniz Havzası genelinde nüfusun etnik yapısına ilişkin veriler Tablo 7’ de yer almaktadır. Ülke nüfuslarıyla birlikte etnik verileri değerlendirdiğimizde, havzadaki en büyük etnik grubun Araplar olduğunu görülmektedir. Araplar, daha Kuzey Afrika ve Levanten Havzası bölgesinde dağılım göstermektedir. Akdeniz havzası etnik kompozisyon içerisinde ikinci büyük grup olan Türkler; Anadolu ve Kuzey Egede yerleşik durumdadır. Bu iki büyük grubun yanı sıra havza genelinde Fransızlar, İtalyanlar, İspanyollar, Kürtler, Yunanlılar ve Yahudiler büyük etnik yapılar olarak öne çıkmakta olduğu görülmektedir. Bunların yanı sıra Slovenler, Hırvatlar, Boşnaklar, Arnavutlar, Karadağlılar ve Maltalılar diğer ülkelerdeki hâkim etnik unsurlardır. Tablo 7’ye göre Balkan ülkeleri etnik çeşitlilik anlamında öne çıkan ülkelerdir. Bu durum, Balkanlarda 1990’lı yıllardan beri devam eden siyasi gelişmelerin temelini oluşturmaktadır (Özey ve Bozkurt, 2012: 31, Bayram,2021: 45).

**Tablo 7: Akdeniz Havzası Ülkelerinin Etnik Yapısı**

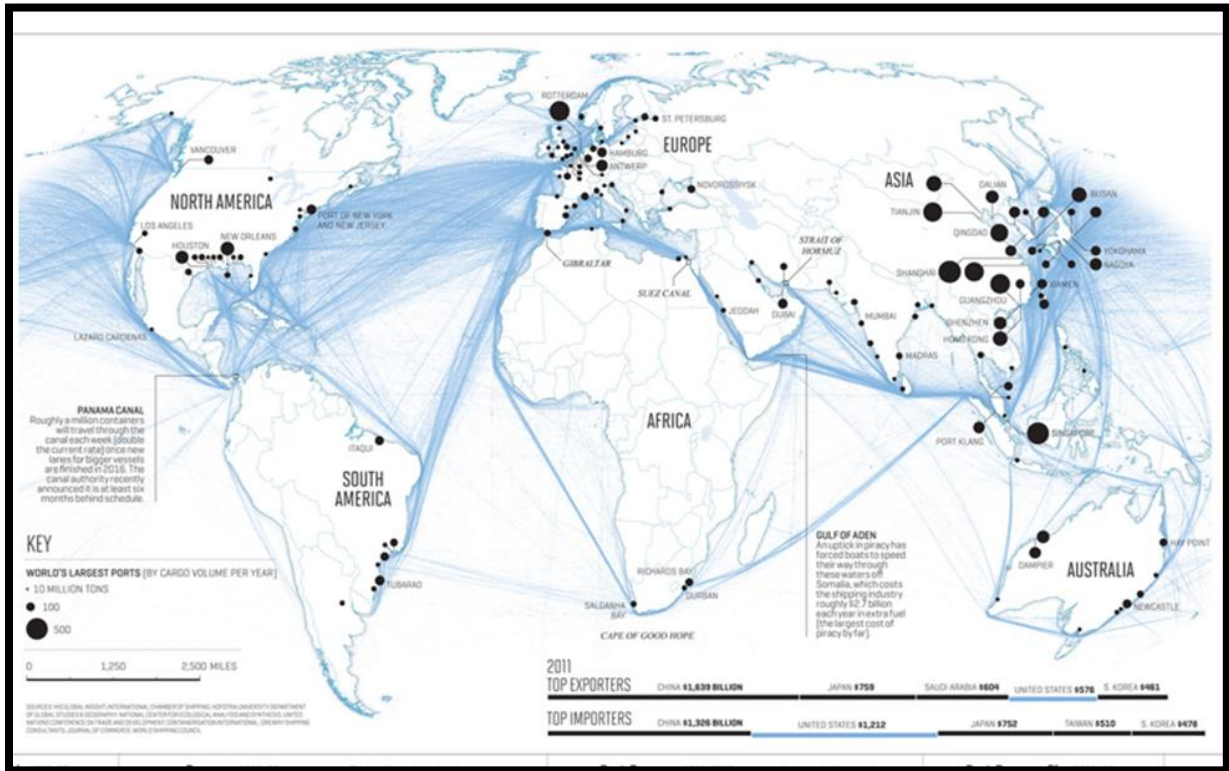
| <b>Akdeniz’e kıyısı olan Kuzey Afrika ülkeleri</b>   |                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fas</b>                                           | Arap Berberi %99, Diğer %1                                                                                                      |
| <b>Cezayir</b>                                       | Arap-Berberi %99, Avrupalı %1'den az                                                                                            |
| <b>Tunus</b>                                         | Arap %98, Avrupalı %1, Diğer %1                                                                                                 |
| <b>Libya</b>                                         | Arap-Berberi %97, Diğer %3 (Mısırlı, Yunan, Hintli, İtalyan, Maltalı, Tunuslu, Pakistanlı, Türk)                                |
| <b>Mısır</b>                                         | Arap %99,7, Diğer %0,3, 2006 tahminlerine göre                                                                                  |
| <b>Akdeniz’e Kıyısı Olan Batı Asya Ülkeleri</b>      |                                                                                                                                 |
| <b>Filistin</b>                                      | Arap, Yahudi, Diğer                                                                                                             |
| <b>İsrail</b>                                        | Yahudi %74,4, Arap %20,9, Diğer %4,7, 2018 tahminlerine göre                                                                    |
| <b>Lübnan</b>                                        | %95 Arap, %4 Ermeni, %1 Diğer                                                                                                   |
| <b>Suriye</b>                                        | Arap %50, Alevi %15, Kürt %10, Levanten %10, Diğer %15 (Dürzi, İsmaili, İmami, Nusayri, Asurlu, Türkmen, Ermeni)                |
| <b>Türkiye</b>                                       | Türk %70-75, Kürt %19, Diğer %7-12, 2016 tahminlerine göre.                                                                     |
| <b>Avrupa’nın Akdeniz Havzasında Bulunan Ülkeler</b> |                                                                                                                                 |
| <b>Malta</b>                                         | Maltalılar                                                                                                                      |
| <b>Karadağ</b>                                       | Karadağlı %45, Sırp %28,7, Boşnak %8,7, Arnavut %4,9, Müslüman %3,3, Çingene %1, Hırvat %1, Diğer %2,6, 2011 tahminlerine göre. |
| <b>Yunanistan</b>                                    | Yunan %91,6 Arnavut %4,4, Diğer %4 (2011)                                                                                       |
| <b>Arnavutluk</b>                                    | Arnavut %82,6, Yunan %0,9- Diğer %1(Ulah, Romen, Makedon, Karadağlı ve Mısırlı), 2011 tahminlerine göre                         |
| <b>Bosna-Hersek</b>                                  | Boşnak %50,1-Sırp %30,8-Hırvat %15,4-Diğer %2,7, 2013 tahminlerine göre                                                         |
| <b>KKTC ve GKRY</b>                                  | Yunan %98,8, Diğer %1 (Maronit Ermeni, Türk) 2011 tahminlerine göre.                                                            |
| <b>Hırvatistan</b>                                   | Hırvatlar, Sırp, Boşnaklar                                                                                                      |
| <b>Slovenya</b>                                      | Sloven %83,1, Sırp %2, Hırvat %1,8, Boşnak %1,1, Diğer %12, 2002 tahminlerine göre.                                             |
| <b>Fransa</b>                                        | Kelt, Latin (Cermen, Slav Kuzey Afrikalı, Çinhindi Kökenli ve Basklı azınlık grupları)                                          |
| <b>İtalya</b>                                        | İtalyan (Alman, Fransız, Sloven, Arnavut, Yunan azınlık gruplarını da içerir.)                                                  |
| <b>İspanya</b>                                       | İspanyol %86,4, Faslı %1,8, Romen %1,3, Diğer %10,5                                                                             |
| <b>Cebelitarık (Birleşik Krallık)</b>                | Cebelitarıklı %79, İngiliz %13,2, İspanyol %1,6, Avrupalı %2,4, Diğer %1,6, 2012 tahminlerine göre                              |

**Kaynak:** (CIA, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/>, erişim tarihi: 15.11.2020)

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DÜNYADAKİ ÖNEMLİ BAZI BOĞAZLAR VE KANALLAR

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 ayrııcı, hem de birleştirici bir role sahip olan doğal boğazlar ve kanallar bulunmaktadır (Koday vd.,2017:887).



**Harita 11: 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)

Dünya üzerinde yer alan boğazlar; Akdeniz ile Atlas Okyanus'u arasında Cebelitarık; Basra Körfezi ile Hint Okyanus'u arasındaki Hürmüz; Güneydoğu Asya'da Malakka Yarımada'sı ile Sumatra Adası arasında Malakka; Amerika'nın güneyinde Atlas Okyanus'u ile Pasifik Okyanusu arasında Magellan; Kuzey Deniz'i ile Baltık Deniz'i arasında Sunt ve Büyük Belt; Kızıl Deniz ile Aden Körfezi arasında Babülmendep; Bering Denizini Kuzey Buz Denizi'ne bağlayan Bering Boğazlarıdır.

Dünya üzerinde yer alan kanallar; Kızıl Deniz'i Akdeniz'e bağlayan Süveyş; Atlas ve Pasifik Okyanusları arasında Panama; Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan Kiel; İyon Denizi ile Ege Denizi arasındaki Korint Kanalı; ABD ile Kanada arasında St. Lawrence;

Kanada’da Sault St. Marie, Welland; Birleşik Krallık’ta Kaledonya ve Liverpool; Belçika’da Albert; Hollanda’da Hollanda; Fransa’da Canal du Midi; Tuna, Weser, Rhen vb. nehirler üzerindeki kanallardır.

Boğazlar ve kanallardan bazıları aşağıda incelenmiştir.

### 3.1. Bab-ül Mendep Boğazı

Bab-ül Mendep Boğazı, Asya ile Afrika kıtaları arasında yer almaktadır. 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 su yolunun sağlanmasıyla birlikte Cebelitarık ve Bab-ül Mendep boğazlarının önemi kat kat artmıştır (Koday vd.,2017:893).



**Harita 12:** Bab-ül Mendep Boğazı

**Kaynak:** (<https://www.habervakti.com/babulmendep-bogazi-nerededir-ozellikleri-nelerdir>, Erişim Tarihi: 17.11.2022)

### 3.2. Hürmüz Boğazı

Hürmüz Boğazı, Umman Körfezi ile Basra Körfezi'ni birbirine bağlamaktadır. Boğazın en dar yeri 38 km genişliğinde, en derin yeri ise yaklaşık 100 m'dir. Boğaz, İran'ı (kuzey) Arap Yarımadası'ndan (güney) ayırır. 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 üzerine durum değişmiştir(Groves, 2011). 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). 2010'ların ortalarında, tüm deniz ticaretinin yaklaşık üçte biri de dâhil olmak üzere, dünya petrol arzının beşte biri boğazdan geçiş yapmaktaydı. Basra Körfezi'ndeki çeşitli limanlardan toplanan petrol, tankerler aracılığıyla bu su yolunu kullanarak dünyaya taşındığı için boğaz büyük stratejik ve ekonomik öneme sahip bulunmaktadır (<https://web.archive.org/web/20201128150838/https://www.britannica.com/place/Strait-of-Hormuz>).

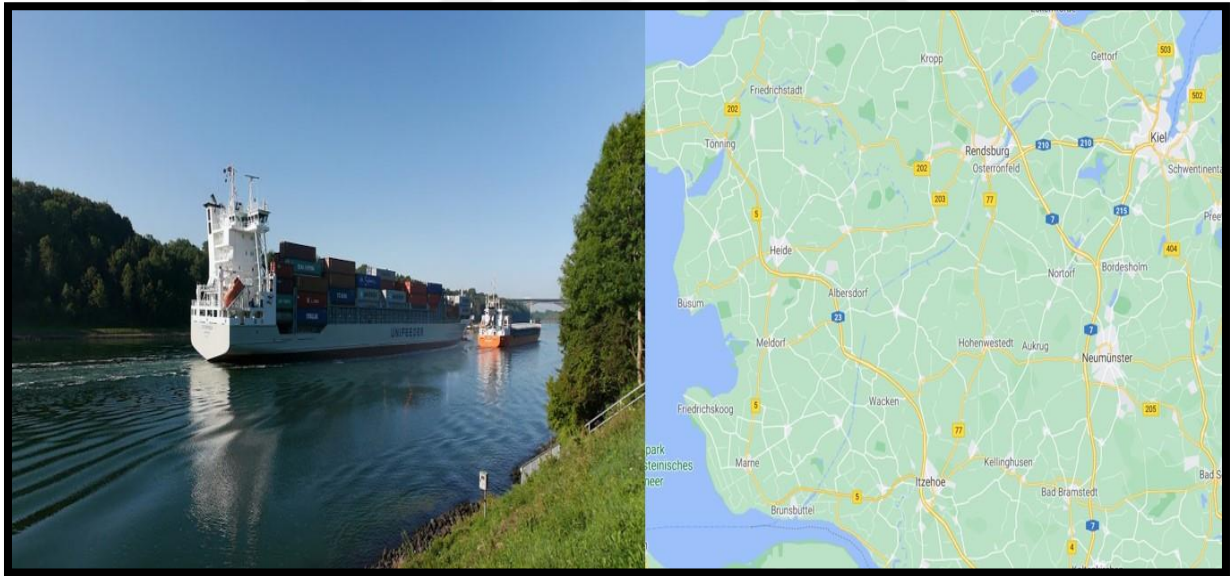


**Fotoğraf 1: Hürmüz Boğazı Gemi Geçiş Güzergâhları**

**Kaynak:** [https://tr.wikipedia.org/wiki/H%C3%BCrm%C3%BCz\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Strait\\_of\\_Hormuz.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/H%C3%BCrm%C3%BCz_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Strait_of_Hormuz.jpg) (Erişim Tarihi: 17.11.2022)

### 3.3. Kiel Kanalı

Kiel Kanalı, Baltık denizi ile kuzey denizini birbirine bağlayan yapay bir su yoludur. İki deniz arasındaki en güvenli, kısa ve ucuz ulaşım yolu olan Kiel kanalı 1887-1895 arasında, kuzeye gidecek savaş gemilerine kestirme bir yol sağlamak amacıyla yapılmıştır. Baltık Denizinde ulaşım açısından önem taşımakta olan kanal Kuzey Denizinde, Elbe Irmağı ağzındaki Brunsbüttelkoog'dan, doğuda Baltık Denizi kıyısındaki Kiel Limanı'nda yer alan Holtenau'ya kadar 98 kilometre uzanmaktadır. Genişliği 103 m, derinliği 11 m olan kanalın üzerinde yaklaşık 42 m yükseklikte on köprü bulunmaktadır. Daha önce Danimarka'nın çevresini dolaşmak zorunda olan gemiler kanal sayesinde önemli bir yol mesafesinden kurtulmuştur. 1907-1914 yılları arasında genişletilerek büyük savaş gemilerinin geçişine elverişli hale getirilen ve o dönemde adı Kaiser-Wilhelm olan kanal, I. Dünya Savaşı öncesinde Alman hükümetine aitti. 28 Haziran 1919'da imzalanan Versailles Antlaşması ile uluslararası statü kazandı, ama yönetimi Almanlarda kaldı. Şu anda yürürlükteki esaslar gereği Kiel kanalı sadece Almanya ile barış içindeki devletlerin geçişine izin verilmektedir (Akman,2016: 15).



**Fotoğraf 2: Kiel Kanalı**

**Kaynak:** ( <https://www.sanalsantiye.com/insan-eli-ile-yapilmis-su-kanallari/>, Erişim Tarihi:17.11.2022)

### 3.4. Panama Kanalı

Panama Kanalı, Büyük Okyanus ile Atlas Okyanusu'nu birleştiren yapay bir su yoludur. 1881 yılında başlanan Panama kanalının inşası 1914 yılında hizmete açılmıştır (<https://pancanal.com>).



**Fotoğraf 3: Panama Kanalı**

**Kaynak:** (<https://www.sanalsantiye.com/insan-eli-ile-yapilmis-su-kanallari/>, Erişim Tarihi:17.11.2022)

Kanal açılınca gemiler Güney Amerika'nın en güneyindeki Horn Boğazını dolaşmadan, bir okyanustan diğerine geçebilme imkânına sahip olmuşlardır. Bu bakımdan çok önemli olan Panama Kanalı, Amerika'nın iki okyanus kıyıları arasındaki deniz yolunu 15.000 km. kısaltmıştır. Aynı zamanda Güney ve Kuzey Amerika'nın Büyük ve Atlas Okyanusu kenarlarındaki yolculukları da kısaltmıştır (Akman,2016: 19). Kanal, gemilere 7300 mil mesafe avantajı sağlamasıyla, taşıma maliyetlerini ciddi oranda azaltan dünya üzerindeki önemli yapay su kanallarından birisidir (Şahin, 2017, s. 44). Kanalın uzunluğu 81.300 m., genişliği en dar yerinde 91 m., en geniş yerinde 300 m., derinliği ise 12,5-13,7 m. arasındadır (Akman,2016:19).

### 3.5. Kaledonya Kanalı

İngiltere'de bulunan Kaledonya Kanalı, dünyadaki en eski kanallarından birisidir ve yapımına 1803'te başlamıştır. Resmi açılış 1822 yılında gerçekleşmiştir. Yapımına yaklaşık 800.000 sterlinin üzerinde masraf yapıldığı tahmin edilmektedir. 19. yüzyılın ortalarında kanal, iyileştirme çalışmaları ile yenilenmiştir. Bu çalışmalar sonucunda kanal daha derinleştirilmiş ve artık yük gemileri için güvenli bir geçiş sağlamaya başlamıştır (<https://www.sanalsantiye.com/insan-eli-ile-yapilmis-su-kanallari/>).



**Fotoğraf 4: Kaledonya Kanalı**

**Kaynak:** <https://www.sanalsantiye.com/insan-eli-ile-yapilmis-su-kanallari/> (Erişim Tarihi:17.11.2022)

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### AKDENİZİN STRATEJİK GEÇİTLERİ VE SUYOLLARI

#### 4.1. Cebelitarık Boğazı

Cebelitarık Boğazı, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında yer almaktadır. Akdeniz’i ve Atlantik Okyanusunu birbirine bağlayan bu boğaz 60 km uzunluğunda, 44 km genişliğinde ve en dar noktası ise 14,4 kilometredir (J. Wright, “Strait of Gibraltar,” NASA, 29-Mar-2015. <https://www.nasa.gov/content/strait-of-gibraltar>). Boğazın hem askeri güvenlik bakımından stratejik noktalardan birini teşkil etmesi hem de stratejik su yolları ve enerji nakil hatlarının geçtiği güzergâhlar üzerinde bulunması sebebiyle Akdeniz coğrafyasının en kritik noktalarından birisini oluşturmaktadır.



**Fotoğraf 5: Cebelitarık Boğazı’nın Uydu Fotoğrafı**

**Kaynak:** [https://tr.wikipedia.org/wiki/Cebelitarık\\_Boğazı#/media/Dosya:STS059-238-074\\_Strait\\_of\\_Gibraltar.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Cebelitarık_Boğazı#/media/Dosya:STS059-238-074_Strait_of_Gibraltar.jpg) (Erişim Tarihi: 14.11.2022)



**Fotoğraf 6: Pîrî Reis'in Kitâb-ı Bahriye'sinde Cebelitarık Boğazı**

**Kaynak:**[https://tr.wikipedia.org/wiki/Cebelitarık\\_Boğazı#/media/Dosya:Strait\\_of\\_Gibraltar\\_by\\_Piri\\_Reis.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Cebelitarık_Boğazı#/media/Dosya:Strait_of_Gibraltar_by_Piri_Reis.jpg), Erişim Tarihi:14.11.2022)

Bu coğrafi durum, boğazın stratejik bir kıtalararası yerleşim bölgesi olarak kabul edilmesine, kuzeyden güneye kıyılara ulaşım için zorunlu bir rota ve deniz trafiği için doğudan batıya zorunlu bir yol olarak görülmesine neden olmuştur (<https://www.nasa.gov/content/strait-of-gibraltar>). Bu sebeple geçmişten günümüze çeşitli ülkeler arasında boğazın hâkimiyetini ele geçirebilmek için anlaşmazlıklar meydana gelmiştir. Boğazın güvenliğinin sağlanabilmesi için Tarık bin Ziyad burada bir kale yaptırmıştır (Arıbaş & Kara, 2011). Ancak günümüzde boğazın kontrolü Fas, İspanya ve Birleşik Krallığın egemenliği altında bulunmaktadır. Algeciras Körfezi ve Kuzey Afrika çevresindeki şehirleşmiş bölgeleri içeren Cebelitarık Boğazı'nın merkezi, en fazla deniz trafiğine sahip boğazlardan biri olduğu için, uluslararası taşımacılıkta büyük bir potansiyel oluşturmaktadır (<http://www.europeanstraits.eu/Partners/Strait-of-Gibraltar>). Cebelitarık Boğazı'ndan günde yaklaşık 40 gemi geçiş yapmaktadır (Karahanoğlu,2007). Transit geçen gemi sayısı ise 73.978'dir (<http://www.salvamentomaritimo.es/>).

#### 4.2. Messina Boğazı

Messina Boğazı, İtalya Yarımadası ile Sicilya Adası'nı birbirinden ayırmaktadır (Sarı,2021;158). Tiren Denizi ile İyon Denizini birbirine bağlayan boğaz en dar yerinde beş deniz milinin biraz üzerinde genişliğe sahip olup, kıyılara yakın bölgeler hariç derinliğin 150 ilâ 300 kulaç arasında değiştiği, 30 deniz mili uzunluğuna sahip bulunmaktadır (KENNEDY, 1958; 135-136).



**Fotoğraf 7: Messina Boğazı'nın uydu fotoğrafı (NASA)**

**Kaynak:** ( [https://tr.wikipedia.org/wiki/Messina\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya: MessinaStrait.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Messina_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya: MessinaStrait.jpg) , Erişim Tarihi:14.11.2022)

Boğaz, enstrümantal dönemde İtalyan yarımadasında şimdiye kadar kaydedilen en güçlü sismik olaylardan biri (M 7.1) tarafından vurulduğundan sismik açıdan oldukça tehlikeli bir bölge olarak kabul edilmektedir. Feci olay 28 Aralık 1908 sabahının erken saatlerinde meydana gelmiş ve ilk sismik olaydan birkaç dakika sonra Calabria ve Sicilya kıyılarını sular altında bırakan bir tsunami gerçekleşmiştir (Platania, 1909). Kıyılardaki şiddetli yer sarsıntısı ve tsunami etkisi 100.000'den fazla insanın ölümüyle sonuçlanmıştır (Mercalli, 1909; Omori, 1909). Bu olay Messina-Reggio Calabria depremini Avrupa'nın en ölümcül olayı haline getirmiştir (Barrecca vd., 2021). Bu duruma rağmen Brüel'in yaptığı ayırım bağlamında Messina Boğazı birincil öneme sahip boğazlar arasında yer almaktadır (Brüel,1947;44).

**Tablo 8: Dünya üzerinde önemli boğazlar ve kanallar**

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

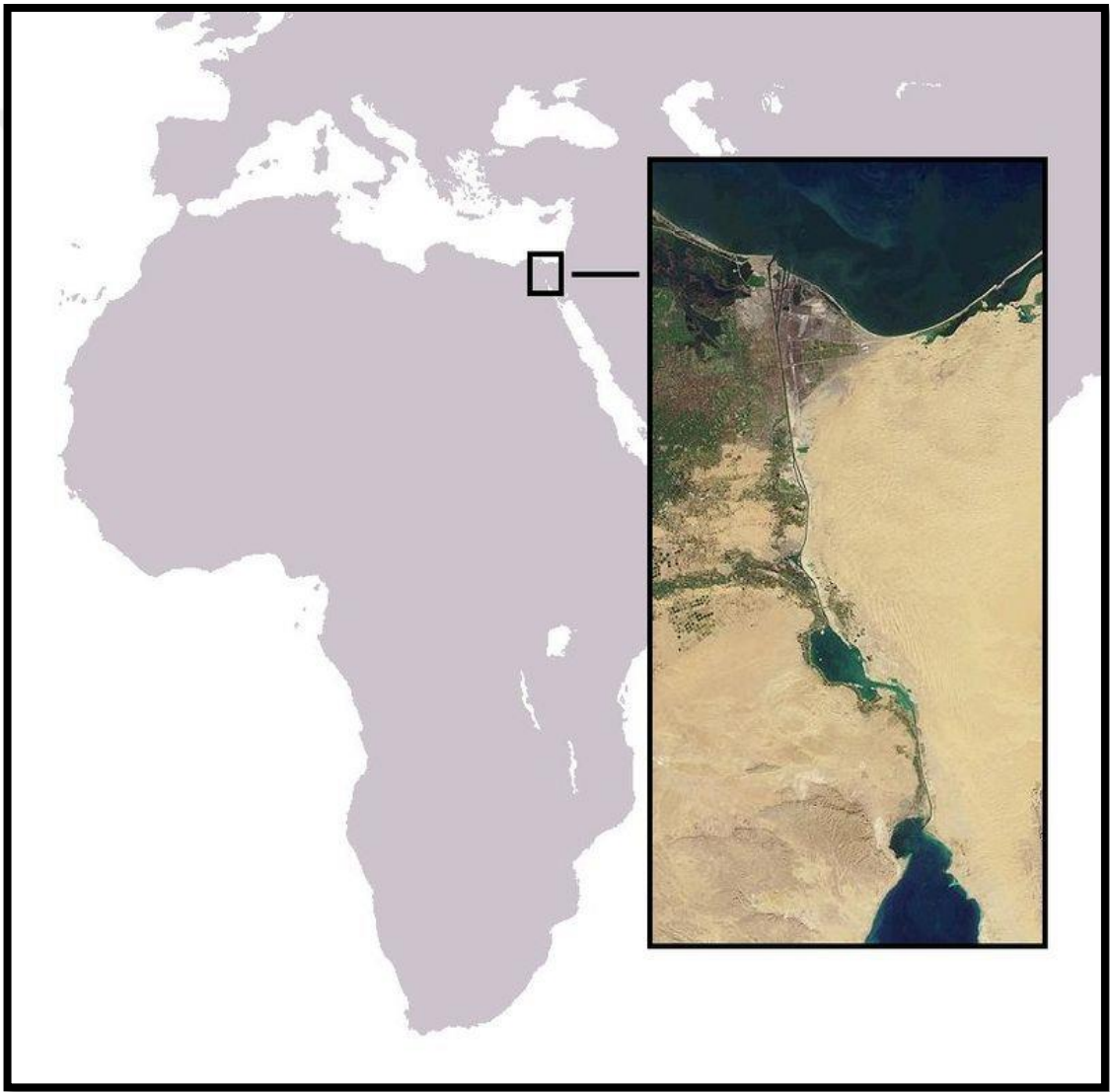
Kaynak: Koday vd.,2017

**Fotoğraf 8 : Messina Boğazı Üzerinden Elektrik Nakli İçin Sicilya (Torre Faro)'da Bulunan Eski Pilon**

**Kaynak:**[https://tr.wikipedia.org/wiki/Messina\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Pilone\\_di\\_Torre\\_Faro,\\_Messina,\\_Italy.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Messina_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Pilone_di_Torre_Faro,_Messina,_Italy.jpg) (Erişim Tarihi:14.11.2022)

### 4.3. Süveyş Kanalı

Süveyş Kanalı, Akdeniz ve Kızıldeniz'i birbirine bağlayan yapay su yoludur. Tarih boyunca kanal çeşitli milletlerce yapılması planlanmış hatta girişimlerde bulunulmuştur. İlk olarak Napoléon Bonaparte tarafından 1798 yılında Mısır'ı işgal ettiğinde emrinde olan mühendislerini kanal projesi için görevlendirilmiştir. Ancak mühendisler Akdeniz ve Kızıldeniz arasında deniz seviyesi farkının olduğunu beyan ederek kanalın açılmasının mümkün olmadığını ifade etmişlerdir. Devam eden savaşlar sebebiyle Napolyon'un bu kanal açma girişimi sonuçsuz kalmıştır (<http://www.mimnap.org/?p=58503>).



**Fotoğraf 9 : Süveyş Kanalı'nın Yeri ve Uzaydan Görünümü**

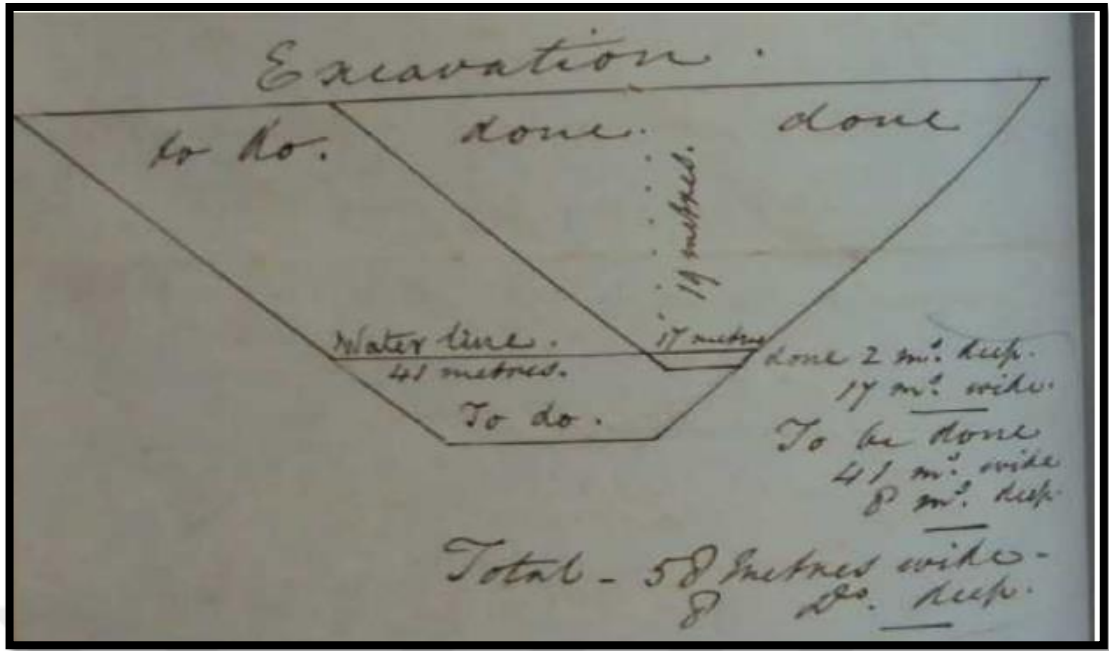
**Kaynak:** [https://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCvey%C5%9F\\_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Canal\\_de\\_Suez.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCvey%C5%9F_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Canal_de_Suez.jpg) (Erişim Tarihi:14.11.2022)



**Fotoğraf 10 : Süveyş Kanalı Projesi Mehmed Ali Paşa'ya Anlatılırken Colonel Campbell (sağdaki), Thomas Waghorn (ortada) ve David Roberts (solda)**

**Kaynak:** Richmond, 1977: 134

Kanal açılması ile ilgili bir diğer girişim Kavalalı Mehmet Paşa'nın Mısır valiliği yaparken Fransızların yoğun talebi ile başlamıştır. Fakat Kavalalı'nın İngiltere'nin Akdeniz politikalarını tamamen aykırı olduğu için açıktan kanalın açılmaması gerektiğini söylemek yerine *“Boğazlar Osmanlı Devleti'nin felaket sebebi oldu ve bende Mısır'da bir Boğazlar meselesi yaratmak istemem”* cümlesini kullanmıştır. Kavalalı ardından Mısır valisi olarak atanan Abbas Paşa'da Süveyş Kanalı ile ilgili aynı politikayı izleyerek kanalın açılmasını ertelemiştir. Yıllar boyu ertelenmesini büyük bir hırsıyla izleyen Fransa'nın İskenderiye Başkonsolosu ve aynı zamanda mühendis Ferdinand de Lesseps'in eline 1854 yılında bir fırsat geçmiştir. Mısır Valisi Abbas Paşa ölmüş ve yerine egzersiz dersleri verdiği eski öğrencisi ve dostu Said Paşa vali olmuştur. Durumdan derhal istifade eden Lesseps, dönemin valisi Said Paşa tarafından çok iyi karşılanmış ve 30 Kasım 1854'te Said Paşa tarafından Süveyş Kanalı Şirketinin kurulmasına ilişkin kararı resmi olarak açıklamıştır (<http://www.mimdap.org/?p=58503>, 2019).



**Fotoğraf 11: Henry Bulwer'in Hazırladığı 1863'te Kanal Çalışmalarını Gösterir Çizim**

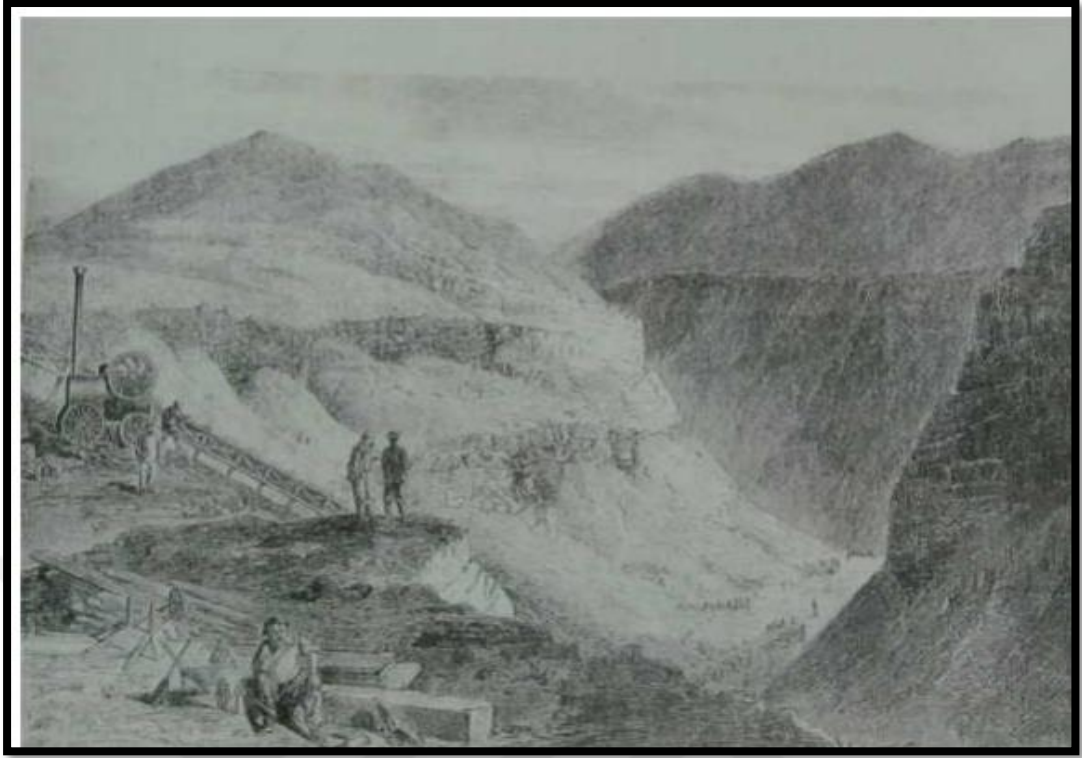
**Kaynak:** FO 78/1795

Lesseps'in izni almasından sonra işler oldukça hızlı ilerlemiştir. Zaten 1866'ya kadar büyük oranda hafriyat yapılmıştı. Yine de birçok eksiklik vardı. Ancak Kumpanya ve Süveyş Kanalı resmi bir kimlik kazandıktan sonra işler kolaylaşmış. 1868'den sonra eksik kalan çalışmalara ağırlık verilmiştir (Akalin;2011: 189).



**Fotoğraf 12: Süveyş Kanalı Çalışmaları Sırasında İşçiler**

**Kaynak:** Hogg, 1969



**Fotoğraf 13: El Guisr'deki Süveyş Kanalı Hafriyat Çalışmaları**

**Kaynak:** Karabell, 2003: 185



**Fotoğraf 14: Buharlı Tarak Makinesi (Steam Dredger) Çalışma Anı**

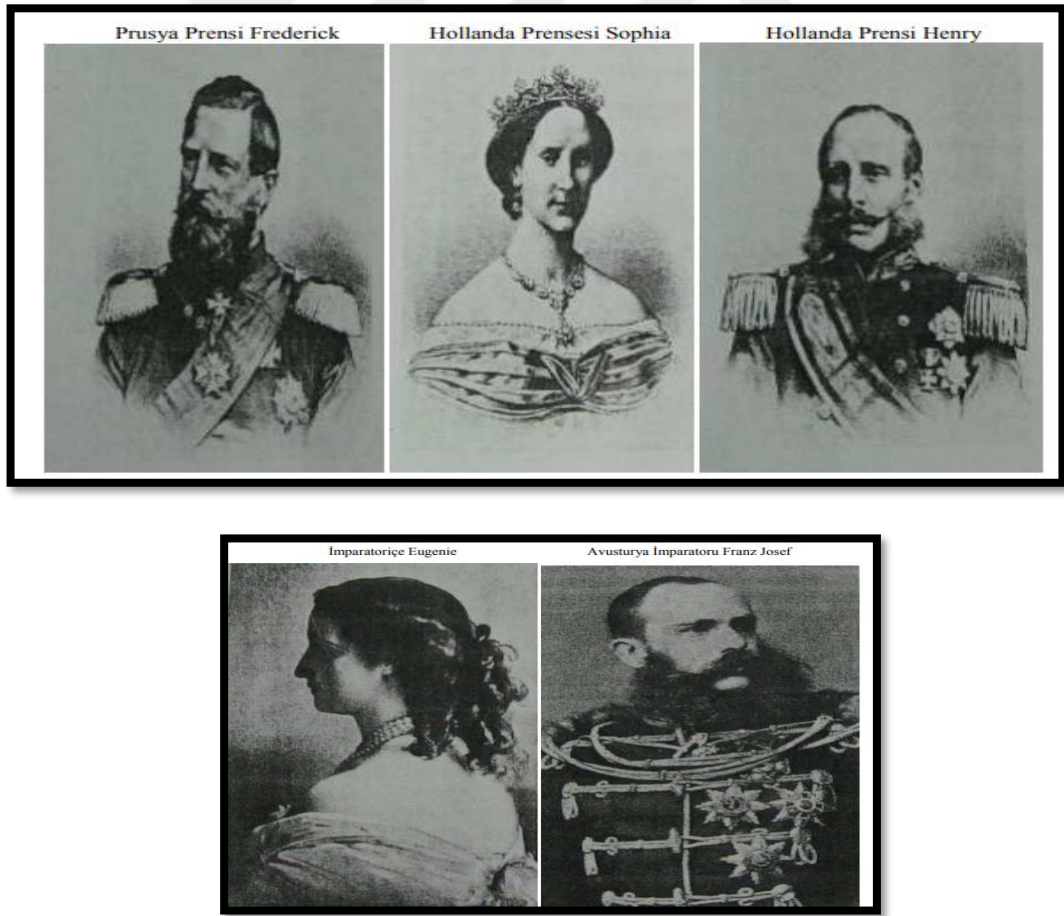
**Kaynak:** Stephens, 1876

**Tablo 9: 1868 Yılında Kanal hafriyatının sonlarına doğru çalışmaların durumu (FO 78/2118)**

| 5 Aralık 1868'de Kanalda çalışmakta olan işçi, deve ve diğerlerinin durumu |       |
|----------------------------------------------------------------------------|-------|
| Çalışanlar                                                                 | 8.213 |
| Develer                                                                    | 368   |
| Eşekler                                                                    | 116   |
| Tarak Makineleri                                                           | 60    |
| Demiryolu üzerindeki araçlar                                               | 22    |

Kaynak: Akalın,2011

Kanal inşaatında ise son olumsuz hadise Lesseps'in koruyucusu olan Said Paşa'nın ölümü olmuştur. Ancak yıllar boyunca birbirini izleyen olumsuzluklara rağmen kanal 17 Kasım 1869 tarihinde açılmıştır (<http://www.mimdap.org/?p=58503>). Kanal açılışında Ferdinand de Lesseps, Avrupa'nın önde gelen yöneticileri, bilim adamları ve tüccarlardan oluşan bir filo ile kanaldan geçmiştir (Jenkins, 1893: 2). Kanaldan geçen bazı önemli isimler ise Prusya Prensi Frederick, Hollanda Prensesi, Sophia Hollanda Prensi Henry, İmparatoriçe Eugenie, Avusturya İmparatoru Franz Josef'tir.

**Fotoğraf 15: Kanaldan Geçen Bazı Önemli İsimler**

Kaynak: Burchell, 1967: 12-17

Kanal açılışı sırasında kanaldan ilk geçen geçen gemiler ise: Rapid, Vulcan, Forbin, Cambria, Dido, Tonareg ve Thabor, daha sonra Pluto ve Hawk'tır. Daha sonra başka gemiler de kanaldan geçti. Bu şansı elde eden gemiler ise Brazilian, Queen of the South, Mauritius, Bolivian, Earl King, Kaffaria, Robert Lowe, Cordowa, Danube, Europe, India gibi gemilerdi (Jenkins, 1893: 2). Açılış sırasında 16 Kasım'da Akdeniz'deki Port Said'den hareket eden 80 gemilik kortej, kanalın tam ortasında yer alan İsmailiye'deki tören ve kutlamalara katıldıktan sonra ayın 20'sinde Süveyş Limanı'na varmıştır (Yıldız, 2000: 48-51).



**Fotoğraf 16: Süveyş Kanalı'nın Açılış Merasimi ve Kanaldan İlk Geçişler**

**Kaynak:** Williams, 1970: 16

İbrahim Al Saka ise açılış merasiminde bir konuşma yapmıştır. Bu konuşması ise şöyleydi:

*“Allahım! Bizi yalnız bırakmayan Avrupa halkından yardımlarını esirgeme. Fakir ulusumuzu zenginleştirmeyi vadeden bu teşebbüse ihsanını lütfet. Efendimiz ve babamız olan İsmail'e keremini bahşet. İsmail ki bu muhteşem işçileri en iyi şekilde yönetti. İnayetini tüm halkımızdan esirgeme. Allahım kendimizi sana adıyoruz”* (Akalm,2011: 194).

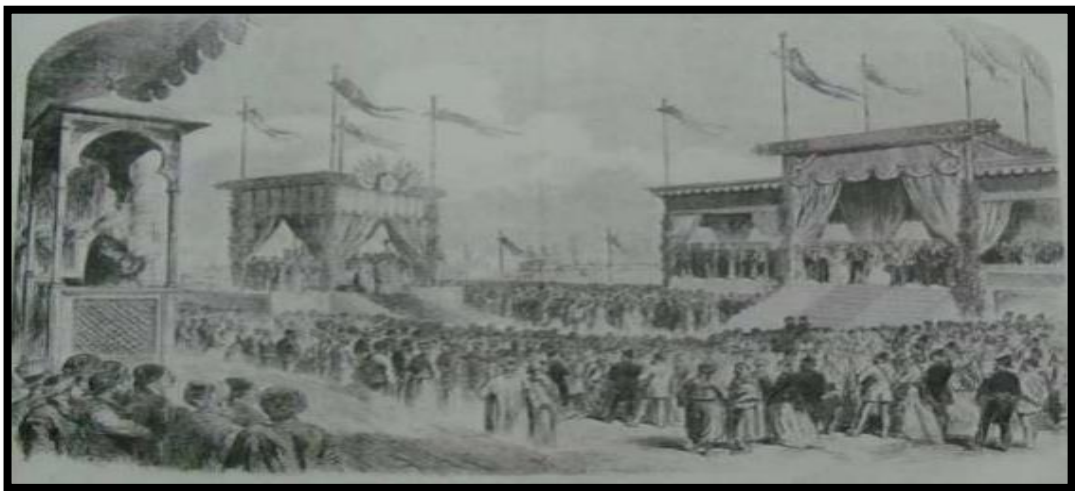
Kanal açılmasında yararlılığı olanlara ise nişanlar verilmiştir. Tablo 9 incelendiğinde Kanal Kumpanyası Reisi Mösyö de Lesseps'e İkinci rütbeden bir kıta Mecidiye Nişanı,

İmparator Hazretleri tarafından tayin olunan komiser Mösyö Löbastor’a Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı, Kumpanya tarafından tayin olunan komiser Mösyö Mali’ye Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı, Kanal başmühendisi Mösyö Vuzaret Bey’e Saniye rütbesi, Kanal kumpanyası meclis azasından Mösyö Donaşel’e Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı, Kanal işgali müfettişi Kont Sala’ya Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı, Kanal ameliyesine icra-yı tababet eden Mösyö Obruş’e Dördüncü rütbeden Mecidiye Nişanı, Kumpanya tarafından vadide istihdamı olan Mösyö Kişyar’a Dördüncü rütbeden Mecidiye Nişanı verilmiştir.

**Tablo 10 : Kanal Açılmasında Yararlılığı Olanlara Verilen Nişanlar**

| Kanal Açılmasında Yararlılığı Olanlara Verilen Nişanlar               |                                          |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| Kanal Kumpanyası Reisi Mösyö de Lesseps’e                             | İkinci rütbeden bir kıta Mecidiye Nişanı |
| İmparator Hazretleri tarafından tayin olunan komiser Mösyö Löbastor’a | Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.         |
| Kumpanya tarafından tayin olunan komiser Mösyö Mali’ye                | Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.         |
| Kanal başmühendisi Mösyö Vuzaret Bey’e                                | Saniye rütbesi.                          |
| Kanal kumpanyası meclis azasından Mösyö Donaşel’e                     | Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.         |
| Kanal işgali müfettişi Kont Sala’ya                                   | Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı          |
| Kanal ameliyesine icra-yı tababet eden Mösyö Obruş’e                  | Dördüncü rütbeden Mecidiye Nişanı        |
| Kumpanya tarafından vadide istihdamı olan Mösyö Kişyar’a              | Dördüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.       |

Kaynak: (Akalin,2011;188)



**Fotoğraf 17: Port Sait’teki Süveyş Kanalı açılış kutlamaları**

Kaynak: Karabell, 2003: 185

**Tablo 11: Süveyş Kanalı'nın Yıllara Göre Değişimi**

| Öge                        | Birim          | 1869 | 1956  | 1962  | 1980      | 1994      | 1996      | 2001      | 2010      | 2015      |
|----------------------------|----------------|------|-------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Toplam Uzunluk</b>      | km             | 164  | 175   | 175   | 189,80    | 189,80    | 189,80    | 191,80    | 193,30    | 193,30    |
| <b>ByPasses Uzunluğu</b>   | Km             | -    | 27.7  | 27.7  | 77        | 77        | 77        | 79        | 80,5      | 113,3     |
| <b>Genişliği</b>           | m              | -    | 60    | 89    | 160/175   | 170/190   | 180/200   | 195/215   | 205/225   | 205/225   |
| <b>Su derinliği Max.</b>   | m              | 8    | 14    | 15,5  | 19,5      | 20,5      | 21        | 22,5      | 24        | 24        |
| <b>Geminin Taslak</b>      | Ayaklar        | 22   | 35    | 38    | 53        | 56        | 58        | 62        | 66        | 66        |
| <b>Kesit Alanı</b>         | m <sup>2</sup> | 304  | 1200  | 1800  | 3250/3600 | 3600/4000 | 3850/4000 | 4350/4800 | 4800/5200 | 4800/5200 |
| <b>Maksimum Yüklü Gemi</b> | DWT            | 5000 | 30000 | 60000 | 150000    | 170000    | 185000    | 210000    | 240000    | 240000    |

**Kaynak:**(<http://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx> , 20.05.2017).

1869 yılında açılan bu kanal 164 km uzunluğunda ve 8 m derinliğe sahip bulunurken kanal bulunduğu coğrafi konum nedeniyle ve trafik akışı yoğunluğundan dolayı 2015 yılında uzunluğu 193,3 km'ye genişliği ise 205-225 m çıkarılmıştır. Kanal üzerinde, çeşitli iyileştirme projeleri de sürdürülmektedir (Özey, 2004: 2000).

Kanaldan yüklü ağırlığı 240000 DWT kadar olan gemilerin geçişine izin verilmektedir. 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 su yolu, Afrika kıtasının güney kıyılarını dolaşan su yolundan, 4.000 mil kadar daha kısadır (Özey, 2011: 96). Dolayısıyla Süveyş kanalının açılmasıyla birlikte o zamana kadar Ümit Burnu çevresinde devam eden deniz ticaretinin süresi ve maliyetinde büyük tasarruflar sağlanmıştır. Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı'na ve oradan okyanuslara erişimin ticaret yolları üzerinde olması nedeniyle Kızıldeniz bir rekabet alanı haline gelmiştir. Bugün her yıl ortalama 220 binden fazla geminin dünyanın en stratejik su yolu olarak kabul edilen Süveyş kanalından geçtiği tahmin edilmektedir (Yaycı,2011;18). Bu rakam dünya deniz ticaretinin yaklaşık üçte biri kadardır (Özer,2022). Bu nedenle Mısır'ın en önemli gelir kaynakları arasında Süveyş Kanalı önemli yer tutmaktadır.

Tablo 12: Süveyş Kanalı Gelirleri

| Yıllar | Transit ve Düzenli Seferler |       |        |        | Yatırımlar | Mülkler | Diğer Gelirler | Toplam |              |  |  |  |
|--------|-----------------------------|-------|--------|--------|------------|---------|----------------|--------|--------------|--|--|--|
|        | Gemi                        | Yolcu | Klavuz | Toplam |            |         |                |        |              |  |  |  |
|        |                             |       |        |        |            |         |                |        | Milyon Frank |  |  |  |
| 1870   | 435                         | 0.26  | 1.11   | 5.72   | 0.22       | 0.29    | 3.04           | 9.27   |              |  |  |  |
| 1871   | 760                         | 0.46  | 1.19   | 9.25   | 0.08       | 1.07    | 2.88           | 13.28  |              |  |  |  |
| 1872   | 14.34                       | 0.68  | 1.57   | 16.59  | 0.46       | 1.06    | 0.21           | 18.32  |              |  |  |  |
| 1873   | 20.83                       | 0.73  | 1.64   | 23.20  | 0.45       | 0.98    | 0.20           | 24.83  |              |  |  |  |
| 1874   | 22.65                       | 0.74  | 1.72   | 25.11  | 0.48       | 0.50    | 0.64           | 26.73  |              |  |  |  |
| 1875   | 26.43                       | 0.84  | 1.85   | 29.12  | 0.63       | 0.85    | 0.25           | 30.85  |              |  |  |  |
| 1876   | 17.63                       | 0.72  | 1.80   | 30.15  | 0.29       | 0.54    | 0.19           | 31.17  |              |  |  |  |
| 1877   | 30.18                       | 0.73  | 2.04   | 32.95  | 0.25       | 0.54    | 0.24           | 33.98  |              |  |  |  |
| 1878   | 28.34                       | 0.99  | 1.96   | 31.29  | 0.44       | 0.52    | 0.25           | 32.50  |              |  |  |  |
| 1879   | 27.13                       | 0.85  | 1.90   | 29.88  | 0.35       | 0.44    | 0.28           | 30.95  |              |  |  |  |
| 1880   | 36.49                       | 1.01  | 2.49   | 39.99  | 0.56       | 0.55    | 0.72           | 41.82  |              |  |  |  |
| 1881   | 47.19                       | 0.91  | 3.64   | 51.74  | 1.91       | 0.55    | 0.48           | 54.68  |              |  |  |  |
| 1882   | 55.43                       | 1.31  | 4.34   | 61.08  | 1.31       | 0.54    | 0.48           | 63.41  |              |  |  |  |
| 1883   | 60.55                       | 1.19  | 4.40   | 66.14  | 0.91       | 1.09    | 0.38           | 68.52  |              |  |  |  |
| 1884   | 58.63                       | 1.25  | 2.49   | 62.64  | 0.94       | 1.43    | 0.40           | 65.41  |              |  |  |  |
| 1885   | 60.06                       | 2.06  | 0.36   | 62.48  | 0.98       | 1.18    | 0.41           | 65.05  |              |  |  |  |
| 1886   | 54.77                       | 1.71  | 0.32   | 56.80  | 1.00       | 0.69    | 0.53           | 59.02  |              |  |  |  |
| 1887   | 55.99                       | 1.83  | 0.30   | 58.12  | 0.92       | 0.84    | 0.63           | 60.51  |              |  |  |  |
| 1888   | 63.04                       | 1.84  | 0.36   | 65.24  | 1.15       | 0.83    | 0.48           | 67.70  |              |  |  |  |
| 1889   | 65.41                       | 1.81  | 0.37   | 66.59  | 1.40       | 1.29    | 0.48           | 69.76  |              |  |  |  |
| 1890   | 65.43                       | 1.61  | 0.39   | 67.43  | 1.67       | 0.89    | 0.47           | 70.46  |              |  |  |  |

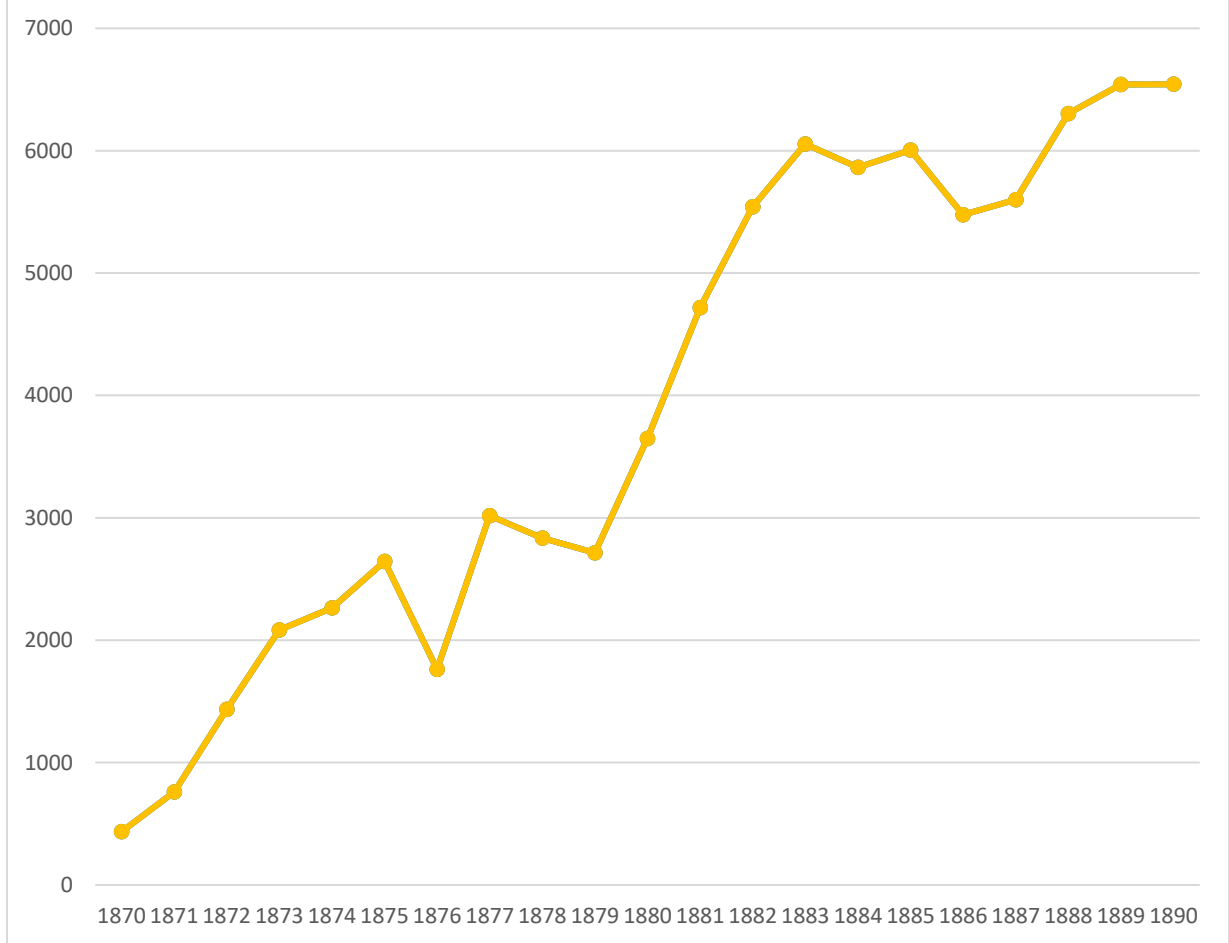
Kaynak: Wilson, 1933: 130

Tablo 12’de Süveyş Kanal Kumpanyasının açılıştan itibaren kanaldan geçişlerden elde ettiği geliri göstermektedir. Bu gelir gemi ve yolcu geçişi, klavuzluk hizmeti gibi belli kalemlerle elindeki mülk ve diğer yatırımlarından gelenleri kapsamaktadır.

Tablo 12 incelendiğinde 1870 yılında 435 gemi, 1871 yılında 760 gemi, 1872 yılında 14.34 gemi, 1873 yılında 20.83 gemi, 1874 yılında 22.65 gemi, 1875 yılında 26.43 gemi, 1876 yılında 17.63 gemi, 1877 yılında 30.18 gemi, 1878 yılında 28.34 gemi, 1879 yılında 27.13 gemi, 1880 yılında 36.49 gemi, 1881 yılında 47.19 gemi, 1882 yılında 55.43 gemi, 1883 yılında 60.55 gemi, 1884 yılında 58.63 gemi, 1885 yılında 60.06 gemi, 1886 yılında 54.77 gemi, 1887

yılında 55.99 gemi, 1888 yılında 63.04 gemi, 1889 yılında 65.41 gemi, 1890 yılında ise 65.43 gemi geçiş yapmış olduğu görülmektedir.

**Grafik 7: Süveyş Kanalından 1870-1890 Yılları Arasında Geçen Gemi Sayısı**



**Kaynak:** Wilson, 1933: 130

Grafik 7 incelendiğinde 1875 yılı 1876 yılları arasında geçen gemi sayısının 880 azaldığı, 1876 yılı 1877 yılı arasında geçen gemi sayısının 1255 arttığı, 1877 yılı ile 1878 yılları arasında geçen gemi sayısının 134 azaldığı, 1878 yılı ile 1879 yılları arasında ise geçen gemi sayısı 121 azalmış olduğu görülmektedir. 1879 yılından 1884 yılına kadar geçen gemi sayısı artış gösterirken 1884 yılında 1883 yılına göre geçen gemi sayısının 192 azaldığı görülmüştür. 1884 yılı ile 1885 yılları arasında ise geçen gemi sayısının 143 arttığı görülmektedir. 1885 yılı 1886 yılları arasında geçen gemi sayısının 529 azaldığı görülürken 1890 yılına kadar diğer yıllarda artışın meydana geldiği görülmektedir.

**Tablo 13: Süveyş Kanalı Gelirlerinin Dağılımı**

| Yıl  | Toplam | Hissedarlar<br>%71 | Mısır<br>Hükümeti<br>%15 | Kurucu<br>Hissedarlar<br>%10 | Yöneticiler<br>%2 | Personeller<br>%2 |
|------|--------|--------------------|--------------------------|------------------------------|-------------------|-------------------|
| 1870 | -9.29  | Gelir yok          | Gelir yok                | Gelir yok                    | Gelir yok         | Gelir yok         |
| 1871 | -2.64  | Gelir Yok          | Gelir yok                | Gelir yok                    | Gelir yok         | Gelir yok         |
| 1872 | 2.07   | Gelir yok          | Gelir yok                | Gelir yok                    | Gelir yok         | Gelir yok         |
| 1873 | 4.55   | Gelir yok          | Gelir yok                | Gelir yok                    | Gelir yok         | Gelir yok         |
| 1874 | 2.61   | Gelir yok          | Gelir yok                | Gelir yok                    | Gelir yok         | Gelir yok         |
| 1875 | 2.15   | Gelir yok          | Gelir yok                | Gelir yok                    | Gelir yok         | Gelir yok         |
| 1876 | 1.06   | 0.75               | 0.16                     | 0.11                         | 0.02              | 0.02              |
| 1877 | 2.00   | 1.42               | 0.30                     | 0.20                         | 0.04              | 0.04              |
| 1878 | 4.50   | 3.20               | 0.67                     | 0.45                         | 0.09              | 0.09              |
| 1879 | 3.63   | 2.58               | 0.55                     | 0.36                         | 0.07              | 0.07              |
| 1880 | 2.75   | 1.95               | 0.41                     | 0.27                         | 0.06              | 0.06              |
| 1881 | 12.33  | 8.75               | 1.85                     | 1.23                         | 0.25              | 0.25              |
| 1882 | 24.68  | 17.52              | 3.70                     | 2.47                         | 0.50              | 0.50              |
| 1883 | 31.67  | 22.49              | 4.75                     | 3.17                         | 0.63              | 0.63              |
| 1884 | 35.86  | 25.46              | 5.38                     | 3.58                         | 0.72              | 0.72              |
| 1885 | 35.07  | 24.90              | 5.26                     | 3.51                         | 0.70              | 0.70              |
| 1886 | 34.03  | 24.16              | 5.10                     | 3.41                         | 0.68              | 0.68              |
| 1887 | 28.36  | 20.13              | 4.25                     | 2.84                         | 0.57              | 0.57              |
| 1888 | 29.99  | 21.29              | 4.50                     | 3.00                         | 0.60              | 0.60              |
| 1889 | 36.27  | 25.75              | 5.44                     | 3.63                         | 0.72              | 0.72              |
| 1890 | 37.21  | 26.42              | 5.58                     | 3.72                         | 0.74              | 0.74              |

**Kaynak:** Wilson, 1933: 133

Tablo 13 incelendiğinde 1870 yılı ile 1875 yılları arasında hissedarlar, Mısır Hükümeti, kurucu hissedarlar, yöneticiler ve personeller 'in hiç gelir elde edemedikleri görülmüştür. Bu yıllardan sonra ise en az geliri hissedarların, Mısır Hükümetinin, kurucu hissedarların, yöneticilerin ve personeller 'in 1876 yılında aldığı görülmektedir. Bununla beraber 1870 yılı ile 1871 yıllarında Süveyş kanalı gelirlerinin toplamında eksilere düşülmüş olduğu sonraki yıllarda ise genellikle artışların meydana geldiği, eksi değerlere düşülmediği görülmektedir. 1889 yılında ise en fazla toplam gelir elde edilmiş olduğu dolayısıyla da hissedarların, Mısır Hükümetinin, kurucu hissedarların, yöneticilerin ve personeller 'in en fazla gelir elde ettikleri yıl olmuştur.

**Tablo 14: Petrol Akışının Sağlandığı Önemli Boğazlar (mbpd: milyon varil/günlük)**

| Adı                  | Genişlik   | Komşu Ülkeler     | Petrol Akışı (Mbpd)    |
|----------------------|------------|-------------------|------------------------|
| Bab-ül Mendep Boğazı | 18         | Yemen-Cibuti      | 3,3                    |
| Cebelitarık Boğazı   | 8          | Fas-İspanya       | Net bilgi mevcut değil |
| Hürmüz Boğazı        | 21         | Umman-İran        | 17                     |
| Malakka Boğazı       | 8          | Endonezya-Malezya | 15                     |
| Süveyş Kanalı        | 1.000 feet | Mısır             | 4,5                    |

**Kaynak:** MacDonald, B. & J. Kraska, 2009

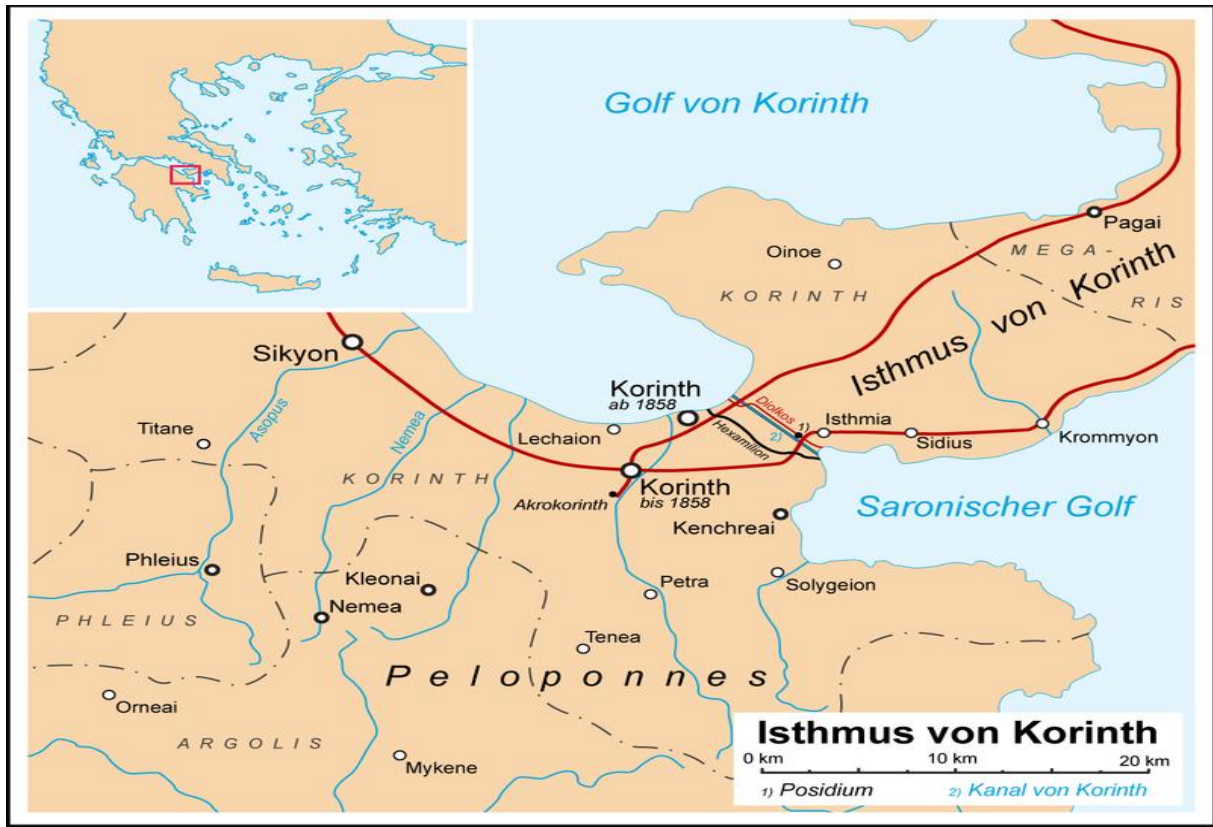
Süveyş kanalının ekonomik getirisinden öte jeopolitik önemi de bütün dünyanın dikkatini çekmektedir. Süveyş Kanalı açıldıktan 9 yıl sonra Osmanlı İmparatorluğu Kıbrıs Adası'nı İngilizlere kiraya vermek zorunda kalmıştır (Koday vd.,2017). Dolayısıyla gerek ekonomik gerek jeopolitik önemi nedeniyle Süveyş kanalı ülkeler arasında çeşitli problemlerin ve krizlerin yaşanmasına sebep olmuştur. 1956 yılında gerçekleşen Süveyş krizi nedeniyle de petrol gereksiniminin %75'ini Ortadoğu'dan karşılayan Avrupa bu oranın % 50'sini Süveyş kanalı üzerinden sağlaması sebebiyle kriz döneminde Avrupa da petrol fiyatlarının yükselmesine neden olmuştur (Taşhan, 1973). Bu nedenle kanal bulunmuş olduğu coğrafi konum nedeniyle önemli bir kavşak noktası görevi üstlenmektedir.

**Fotoğraf 18: Süveyş Kanalı**

**Kaynak:** (<https://www.sde.org.tr/ulastirma/misir-suveys-kanalindan-gecis-ucretini-yuzde-6-artirdi-haberi-24511>, Erişim Tarihi:14.11.2022)

#### 4.4. Korint Kanalı

Korint Kanalı Ege Denizi'ni İyon Denizi'ne bağlayan bir su yoludur. Korint ırmağı üzerinde kanal açma düşüncesi M.Ö. 600 yılında ortaya çıkmıştır. Fakat fikir olmasına rağmen gerekli teknolojinin olmamasından kaynaklı ve uzmanların seviye farkının olduğunu düşünmesi nedeniyle bu proje engellenmiş ve gerçekleştirilememiştir. Projenin gerçekleşmemesinin bir diğer nedeni ise Korint şehrinin eski değerinin kalmayacağı, tüccarların buraya uğramadan gitmesinden korkmalarının etkili olduğu ifade edilmiştir (<http://www.aedik.gr/frontend/articles.php?cid=44&scid=48>). Fakat uzun uğraşlar ve olaylar sonucunda kanal 25 Temmuz 1893'te tamamlanmış ve hizmete açılmıştır.



**Harita 11:** Kıstağı' nın Bir Haritası

**Kaynak:** ([https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint\\_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Korinth\\_Isthmus\\_de.png](https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Korinth_Isthmus_de.png), Erişim Tarihi:14.11.2022)

Kanalı inşa etmek için Korint Kıstağı bölgesinin en ince yeri seçilmiştir (Akman,2016: 14). Kanalin genişliği 24 m, derinliği ise 8 metredir. Korint Körfezi ile Saranik körfezini birbirine bağlayan bu kanal 6.3 kilometrelik uzunluğuyla diğer örneklerden çok daha kısa olup, denizciler tarafından kat edilmesi gereken mesafeyi 700 kilometre kısaltmaktadır (Vatan, 2011). İlk gemi geçişi 28 Ekim 1893 yılında gerçekleşen kanaldan günde yaklaşık 30 gemi, yılda ise 11 bin gemi geçmektedir (Vatan, 2011, Durak, 2020,

<https://gezirehberin.net/yunanistan/korint-kanali/> ) ve bu kanalı 50 den fazla ülkenin gemileri kullanmaktadır (<http://www.aedik.gr/frontend/articles.php?cid=57&scid=43>).



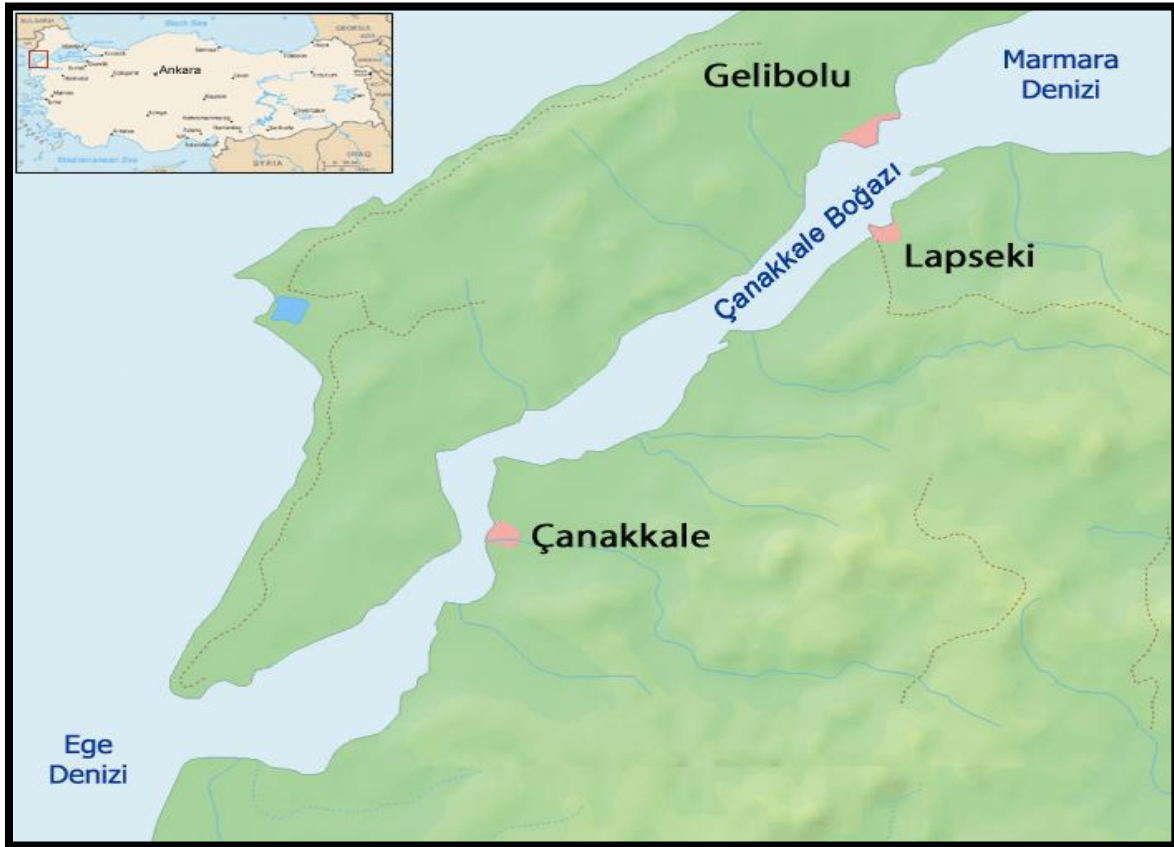
**Fotoğraf 19: Korint Kanalı**

**Kaynak:**([https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint\\_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Canal\\_of\\_korinth\\_greece.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Canal_of_korinth_greece.jpg), Erişim Tarihi:14.11.2022)

Kanal ulusal statüde olup, uluslararası ulaşımına açık olması nedeni ile ilgi çekicidir (Doğru, 2003). Ayrıca kanalın diğer bir özelliği ise kanalın iki girişte mevcut olan, motor gücü sayesinde suya batırılabilinen köprülerdir. Yapıldığı yıllarda, navigasyon teknolojisinin gelişmemiş olması dolayısıyla ve Mora Yarımadası'nın etrafından deniz yolunun oldukça zor ve tehlikeli olması nedeniyle bu kanalın ekonomik ve güvenlik boyutu kanalın önemini oldukça arttırmıştır. Fakat navigasyon teknolojisinin ilerlemesi ile kanalın her geçen gün taşıdığı önemini yitirmektedir ([https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint\\_Kanalı](https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint_Kanalı)).

#### 4.5. Çanakkale Boğazı

Gelibolu ile Biga yarımadaı arasında yer alan Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne bağlamaktadır. Çanakkale boğazı Türk Boğazları'nın güney bölümünü oluşturan ve Ege Denizi'ne açılan kapısıdır. Boğazın “N” (Marmara Denizi) girişı, Zincirbozan Fenerinden geçen boylam, “S” (Ege Denizi) girişı ise Mehmetçik Burnu Feneri'ni Kumkale Fenerine birleştiren hattını oluşturmaktadır (Uzmen,2001: 11).



**Harita 12:Çanakkale Boğazı**

**Kaynak:**[https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Dardanelles\\_map2\\_tr.PNG](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Dardanelles_map2_tr.PNG) (Erişim Tarihi:14.11.2022)

Boğazın, Rumeli kıyısında, Seddülbahir'in tam batısındaki İlyas Burnu'ndan Çankaya Burnuna kadar uzunluğu yaklaşık 78 km, Anadolu yakasında Kum Burnu'ndan Çardak Feneri'ne kadar uzunluğu ise yaklaşık 94 km'dir. İlyas Burnu ile Çardak Feneri arasındaki uzaklığı ise yaklaşık 60 km'dir. Falez adı verilen dik kıyıları dışında, özellikle Anadolu kıyılarındaki akarsuların döküldüğü yerlerde delta ovaları ile bazı kıyı okları dikkati çekmektedir (Tatlısuluoğlu, 2008: 18).



**Fotoğraf 20: Çanakkale Boğazı**

**Kaynak:** [https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Dardanelles\\_1andsat.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Dardanelles_1andsat.jpg) (Erişim Tarihi: 14.11.2022)

Gelibolu Yarımadası'nın boğaz kıyısı ardında Kocaçimen Tepesi ve Üveyik Tepesi gibi 300 metreyi aşan dağlar yer almaktadır. Nara Burnu ile Çardak çevresinde görülen kıyı okları akıntı yüzünden ilerleyememiştir fakat kıyılarda küçük yaylar çizerek kumsallar oluşturmuştur. Kıyının daralması sonucu, akıntının yön değiştirdiği kuzey ve orta kesimlerde denize doğru uzanan ve uzaktan zor seçilen kıyı okları ve sığlıklar oluşmuştur. Boğazın ortasında kuzeyden güneye doğru uzanan ve derinliği yaklaşık 50 metre olan bir oluk vardır. Bu olukta yer yer oval biçimli derin çukurlar görülmektedir. Bu derinlikler İstanbul Boğazı'nda olduğu gibi boğazın darlaştığı yerlerde güçlenen akıntıların dip birikimine olanak vermemesi sonucu oluşmuştur (Beşiktepe, 2000).

Çanakkale Boğazının jeolojik olarak oluşumu hakkında oldukça farklı varsayımlar vardır. Ancak henüz kesin olarak görüş birliği oluşmamıştır. Bu varsayımlardan birisi de Çanakkale Boğazı'nın da İstanbul Boğazı gibi derin kesimleri deniz sularının altında kalmış eski bir akarsu vadisi olduğudur. Jeolojik açıdan Neojen (23.7-1.6 milyon yıl önce) çökellerin oluşturduğu kıvrım sistemlerinin en çukur yerindedir. Kıvrımlı Neojen çökellerinin temelinde, batıda Gelibolu Yarımadasının Saros Körfezi boyunca yer yer yüzeye çıkmış Mezozoik (245-66.4 milyon yıl önce), Eosen (57.8-36.6 milyon yıl önce) ve Oligosen (36.6-23.7 milyon yıl

önce) yaşlı tortullar ile doğuda Biga Yarımadası'nın Mezozoik ve daha eski yaştaki tortulları bulunur. Eski temel ile Neojen yaştaki örtü tortulları boğazın temeline doğru alçalan Üst Pliyosen (y. 1.6 milyon yıl önce) aşınım yüzeyiyle kesilmiştir. Boğaz vadisi bu yüzey üstünde oluşmuş, daha sonra yükselen aşınım yüzeyi içine kolları ile gömülerek bugünkü görünümünü almıştır. Bu eski akarsu vadisi son Buzul Çağı'nda deniz düzeyinin alçalma döneminde yarılarak bugünkü derinliğine ulaşmıştır. Zamanımızdan yaklaşık 25 milyon yıl önce başlayıp yaklaşık 7-10 bin yıl kadar önce denizlerin bugünkü düzeylerine ulaştığı son deniz basması sırasında vadi bir boğaz durumuna gelmiştir. Bununla birlikte daha önce son buzul arası dönemde bir deniz geçidi durumuna gelmiş olduğunu gösteren kesin jeomorfolojik kanıtlar vardır. Boğaz kıyılarında son buzul arası döneme ait deniz çökellerinin ve sekilerin bulunması bunu açıklamaktadır. Çanakkale Boğazı yaklaşık 70 milyon yıldan beri İstanbul Boğazı gibi iki kez boğaz haline gelmiş olduğu öne sürülmektedir. Her ikisinde de Marmara ile Karadeniz'in hem hidrolojik hem biyolojik koşullarını etkilemiştir. Buradaki eski akarsu akıntılarının akış yönünün zaman zaman değişmiş olduğu çeşitli kanıtlardan anlaşılmaktadır (Siyako, vd., 1989) İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından oluşan ve Türk Boğazlar Sistemi olarak adlandırılan su geçişimin önemi, sistemin coğrafi konumuna haritada ilk bakıldığında görülen şey, Karadeniz'in ve Karadeniz'de kıyısı olan ülkelerin tek denizyolu kapısı olduklarıdır. Sovyetler Birliğinin dağılması, buna bağlı olarak Karadeniz'de yeni devletlerin ortaya çıkması, ekonomileri nedeniyle ithalat ve ihracatın bölgede artması dolayısıyla deniz trafiğinin de artmasına neden olmuştur. Ayrıca Hazar Denizi ve Orta Asya Petrolleri'nin dünya pazarlarına ulaştırılmasının en ekonomik yolunun Türk Boğazlar Sistemi olması Sisteminin önemini günümüzde de giderek artırmaktadır. Eylül 1992'de açılan Tuna kanalıyla Rotterdam ile Köstence limanları arasında bir Kuzey Denizi-Karadeniz-Akdeniz bağlantısı kurulmuştur. Türk Boğazlar Sisteminin önemi yalnız Karadeniz'in dünyaya açılan kapısı olmasında değil, aynı zamanda Avrupa ile Asya kıtaları arasında en yakın nokta olarak kıtasal geçişi de sağlamasıdır (Sungur, 2005).

İstanbul ve Çanakkale Boğazı uluslararası taşımacılıkta aynı oranda kullanılmamaktadır. Karadeniz ile Türkiye arasında yapılan seferlerde kullanılan yükleme ve boşaltma limanlarının çoğu Marmara Denizi kıyılarında olduğu için bu seferlerde sadece İstanbul Boğazı kullanılmaktadır. Benzer şekilde Avrupa, Akdeniz ve diğer ülkeler ile yapılan taşımacılıkta da Marmara Denizi limanları kullanıldığından bu seferlerde de yalnız Çanakkale Boğazı kullanılmaktadır (Öztürk, 2001).

**Tablo 15:Çanakkale Boğazından Geçen Toplam Gemi İstatistikleri**

| Yıllar | Toplam |
|--------|--------|
| 1995   | 35.459 |
| 1996   | 36.198 |
| 1997   | 36.543 |
| 1998   | 38.777 |
| 1999   | 40.582 |

**Kaynak:** Mirzaoglu, R., Devlet Bakanı, “Türk Boğazları Güvenliği” konulu basın toplantısı, 15 Şubat 2000

Tablo 15 incelendiğinde Çanakkale boğazından 1995 yılında toplam 35.459 gemi, 1996 yılında toplam 36.198 gemi, 1997 yılında 36.543 gemi, 1998 yılında 38.777 gemi ve 1999 yılında 40.582 geminin geçiş yaptığı görülmektedir. 1995 ve 1999 yılları arasında düzenli olarak Çanakkale boğazından geçiş yapan gemilerin artış gösterdiği ifade edilebilir.

**Tablo 16: Çanakkale Boğazından 1995-1998 Yılları Arası Geçiş Yapan Gemilere Ait Bilgiler**

|                                      | 1995  | 1996  | 1997  | 1998  |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Geçiş Yapan Gemiler</b>           | 35459 | 36198 | 36543 | 38777 |
| <b>Geçiş Kılavuz Alanlar</b>         | 8292  | 10307 | 11047 | 11448 |
| <b>SP Verenler</b>                   | 12382 | 13473 | 13570 | 17692 |
| <b>150 m’den uzun olanlar</b>        | 8164  | 8304  | 8511  | 2394  |
| <b>500 gt.’dan büyük olanlar</b>     | 31662 | 34789 | 35426 | 37295 |
| <b>Limana uğramayanlar</b>           | 23249 | 24061 | 24568 | 25136 |
| <b>Tehlikeli Yük Taşıyan Gemiler</b> | Yok   | 5658  | 6043  | 6546  |

**Kaynak:** Cerit, G., “Deniz Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları”, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu

1995-1998 yılları arasında geçiş yapan gemilere ait bilgiler incelendiğinde geçiş yakarken kılavuz alan gemi sayısı’nın, SP Veren gemi sayısı’nın, 500 gt.’dan büyük olan gemi sayısı’nın, limana uğramayan gemi sayısı’nın ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısının arttığı görülmektedir. 150 m’den uzun olan gemilerin ise 1995-1997 yılları arasında düzenli olarak artış gösterdiği görülürken 1998 yılında düşüş meydana geldiği görülmektedir (Tablo 16 Bkz.).

**Tablo 17: Çanakkale Boğazlarından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı**

|                             | 1997  | 1998  | 1999  |
|-----------------------------|-------|-------|-------|
| <b>Tanker</b>               | 4490  | 4806  | 5445  |
| <b>Kimyasal Yük Tankeri</b> | 943   | 1026  | 1065  |
| <b>LPG Tankeri</b>          | 602   | 624   | 663   |
| <b>LNG Tankeri</b>          | 81    | 90    | 93    |
| <b>Kuruyük Gemisi</b>       | 19702 | 20847 | 22023 |
| <b>Koster</b>               | 327   | 516   | 604   |
| <b>Yolcu Gemisi</b>         | 643   | 701   | 622   |
| <b>Dökme Yük Gemisi</b>     | 3188  | 3474  | 3317  |
| <b>Konteyner Gemisi</b>     | 3173  | 3668  | 3421  |
| <b>Ro-Ro</b>                | 1355  | 1476  | 1723  |
| <b>Soğutuculu Gemi</b>      | 516   | 514   | 498   |
| <b>Römorkör</b>             | 294   | 236   | 301   |
| <b>Hayvan Gemisi</b>        | 421   | 209   | 455   |
| <b>Diğer</b>                | 653   | 590   | 352   |
| <b>Genel Toplam</b>         | 36543 | 38777 | 40582 |

**Kaynak:** Mirzaoglu, R., Devlet Bakanı, “Türk Boğazları Güvenliği” konulu basın toplantısı, 15 Şubat 2000

Tablo 17 incelendiğinde 1997 yılında Çanakkale Boğazından geçiş yapan gemilerin 4490 tanker, 943 kimyasal yük tankeri, 602 LPG tankeri, 81 LNG tankeri, 19.702 kuruyük gemisi, 327 koster, 643 yolcu gemisi, 3188 dökme yük gemisi, 3173 konteyner gemisi, 1355 ro-ro, 516 soğutuculu gemi, 294 römorkör, 421 hayvan gemisi ve 653 diğer gemiler olmak üzere toplam 36.543 geminin geçiş yaptığı görülmektedir. 1998 yılında 4806 tanker, 1026 kimyasal yük tankeri, 624 LPG tankeri, 90 LNG tankeri, 20.847 kuruyük gemisi, 516 koster, 701 yolcu gemisi, 3474 dökme yük gemisi, 3668 konteyner gemisi, 1476 ro-ro 514 soğutuculu gemi, 236 römorkör, 209 hayvan gemisi ve 590 diğer gemiler olmak üzere toplam 38.777 geminin geçiş yaptığı görülmektedir. 1999 yılında 5445 tanker, 1065 kimyasal yük tankeri, 663 LPG tankeri, 93 LNG tankeri, 22.023 kuruyük gemisi, 604 koster, 622 yolcu gemisi, 3117 dökme yük gemisi, 3421 konteyner gemisi, 1723 ro-ro, 498 soğutuculu gemi, 301 römorkör, 455 hayvan gemisi ve 352 diğer gemiler olmak üzere toplam 40.582 geminin geçiş yaptığı görülmektedir.

1797-1799 yılları arasında Çanakkale Boğazından geçiş yapan tanker, kimyasal yük tankeri, LPG tankeri, LNG tankeri, Kuruyük gemisi, koster, Ro-Ro ve römorkör’ün artış göstermiş olduğu ifade edilebilir. Diğer geçiş yapan gemilerde ise dalgalanmalar ve azalmaların meydana geldiği ifade edilebilir.

#### 4.6. İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı, tarihin en erken çağlarından itibaren bir geçit yeri, tabi bir kanal olarak büyük bir öneme sahip olmuştur. Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan iki önemli su yolundan biri olan İstanbul Boğazı asırlardan beri Akdeniz Dünyası ile Karadeniz'in kuzeyinde yer alan farklı âlemleri birbirine bağlamıştır. Bugün İstanbul Boğazı, Karadeniz etrafındaki ülkelerin Romanya, Rusya Federasyonu, Bulgaristan, Moldova, Ukrayna, Gürcistan hatta Hopa ve Trabzon Limanları aracılığıyla İran'ın denizlere açılan kapısıdır. Bu açıdan bizim olduğu kadar bu ülkeler için de çok önemlidir. Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan karayollarının boğazda birbirine bağlanması, İstanbul'un daha ilk çağlardan beri önemli bir ticaret ve kültür merkezi haline gelmesine sebep olmuştur. Ayrıca 1973 ve 1988'de inşa edilen köprülerle iki kıtanın birleştirilmesi bir yandan ülkeler arasında öte yandan şehir içi ulaşımında yeni bir görev daha yüklenmiştir (Taşlıgil, 2004: 2-3). Genel olarak İstanbul Coğrafyası ve İstanbul Boğazı 4. jeolojik zamanda oluşmuştur. Ancak İstanbul Boğazı'nın nasıl oluştuğuna dair verilebilecek net, bütün dünya tarafından kabul edilen bir görüş bulunmamaktadır. Bugüne değin yapılan bilimsel çalışmalar içinde daha baskın bir düşünce; jeolojik açıdan İstanbul Boğazının deniz suları tarafından doldurulmuş bir fay çöküntüsü olduğudur (Göktaş, 2000).

Asya ve Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran iki boğazdan biri olan İstanbul Boğazı aynı zamanda Karadeniz'i Marmara'ya bağlayan önemli bir su yoludur. İlk bakışta Kuzey-Güney doğrultusu göstermesine rağmen boğazın Karadeniz girişinden Büyükdere'ye kadar olan kuzey kesimi Kuzeydoğu-Güneybatı, orta kesimi Kuzey-Güney ve Hisarlılardan sonra olan kısmı ise yeniden Kuzeydoğu-Güneybatı olmak üzere iki yönde uzanır ve üç kısımdan oluşur (Taşlıgil, 2004: 4). Boğazın normal uzunluğu 31 kilometre kadardır. Fakat orta ki hattın itibaren kıyılara aynı uzaklıktaki noktaların meydana getirdiği aks, Kız Kulesi'nden Fenerlere kadar 35 kilometredir. Genişliği Karadeniz'e açıldığı yerde 3600 metre, Marmara'ya açıldığı yerde ise 1675 metredir. Boğazın en dar yeri Rumeli ve Anadolu Hisarları arasında olup 698 metre gelmektedir (Çubuk, 1971). İstanbul Boğazı'nın kıyı bölgelerini oluşturan, Fatih, Eyüp, Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Üsküdar, Sarıyer ve Beykoz ilçeleridir. Bu 8 ilçeden 4'nün İstanbul Boğazı'na, Eyüp ilçesinin sadece Haliç'e, Beyoğlu ve 2008 yılında Eminönü ilçesi ile birleştirilip tek bir ilçe yapılan Fatih'in ise hem İstanbul Boğazı'na hem de Haliç'e kıyısı vardır. Şişli ilçesinin İstanbul Boğazına veya Haliç'e kıyısı yoktur ancak kıyı bölgesi içinde yer almaktadır (Dindar, 2018:3).

İstanbul Boğazı, dünyanın en işlek su yollarından birisi olup, derinlik bakımından herhangi bir tehlike arz etmemektedir. Bunun yanı sıra İstanbul Boğazı'nda koyları ayıran burunlar keskin dirsekleri oluşturmaktadır. Bu koyların arasında geçiş yapılırken özellikle hava

durumunun elverişsiz olduğu zamanlarda veyahut akıntıların normal seviyenin üzerinde seyir gösterdiği anlarda gemiler için tehlikeli durumlar oluşturmaktadır. Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında yer alan stratejik konumu nedeniyle büyük öneme sahip olup Malakka Boğazı'ndan sonra dünyanın en kalabalık su yollarından biri ve en dar olanıdır (Özben,2006;3).



**Fotoğraf 21: İstanbul Boğazı'nın uzaydan görünümü**

**Kaynak:** [https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Istanbul\\_and\\_Bosporus\\_big.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Istanbul_and_Bosporus_big.jpg) (Erişim Tarihi:14.11.2022)

**Tablo 18: İstanbul Boğazından Geçen Toplam Gemi İstatistikleri**

| Yıllar | Toplam |
|--------|--------|
| 1995   | 46954  |
| 1996   | 49952  |
| 1997   | 50942  |
| 1998   | 49304  |
| 1999   | 47904  |

**Kaynak:** Mirzaoglu, R., Devlet Bakanı, “Türk Boğazları Güvenliği” konulu basın toplantısı, 15 Şubat 2000

**Tablo 19: İstanbul Boğazından 1995-1998 Yılları Arası Geçiş Yapan Gemilere Ait Bilgiler**

|                                      | 1995   | 1996   | 1997   | 1998   |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Geçiş Yapan Gemiler</b>           | 46954  | 49952  | 50942  | 49304  |
| <b>Geçiş Kılavuz Alanlar</b>         | 17.772 | 20.317 | 19.752 | 18.881 |
| <b>SP Verenler</b>                   | 9571   | 12777  | 15503  | 24432  |
| <b>150 m’den uzun olanlar</b>        | 6491   | 7236   | 6487   | 1943   |
| <b>500 gt.’dan büyük olanlar</b>     | 40724  | 44636  | 45849  | 44829  |
| <b>Limana Uğramayanlar</b>           | 24325  | 23755  | 24568  | 24561  |
| <b>Tehlikeli Yük Taşıyan Gemiler</b> | Yok    | 4248   | 4303   | 5142   |

**Kaynak:** Cerit, G. (2000), “Deniz Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları”, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu

1995-1998 yılları arasında geçiş yapan gemilere ait bilgiler incelendiğinde SP Veren gemi sayısı’nın ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısının düzenli olarak arttığı görülmektedir. geçiş yapan gemiler,geçiş kılavuz alanlar,150 m’den uzun olanlar, 500 gt.’dan büyük olanlar ve limana uğramayan gemilerin sayılarında ise dalgalanmaların meydana geldiği görülmektedir (Tablo 19 Bkz.).

**Tablo 20: İstanbul Boğazlarından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı**

|                             | 1997  | 1998  | 1999  |
|-----------------------------|-------|-------|-------|
| <b>Tanker</b>               | 4303  | 4100  | 4452  |
| <b>Kimyasal Yük Tankeri</b> | 628   | 597   | 577   |
| <b>LPG Tankeri</b>          | 438   | 445   | 475   |
| <b>LNG Tankeri</b>          | 0     | 0     | 0     |
| <b>Kuruyük Gemisi</b>       | 24302 | 24931 | 26429 |
| <b>Koster</b>               | 10824 | 10161 | 7914  |
| <b>Yolcu Gemisi</b>         | 30054 | 2456  | 1862  |
| <b>Dökme Yük Gemisi</b>     | 2794  | 3148  | 3052  |
| <b>Konteyner Gemisi</b>     | 1928  | 1587  | 1273  |
| <b>Ro-Ro</b>                | 882   | 513   | 283   |
| <b>Soğutuculu Gemi</b>      | 342   | 349   | 338   |
| <b>Römorkör</b>             | 258   | 224   | 352   |
| <b>Hayvan Gemisi</b>        | 418   | 205   | 442   |
| <b>Diğer</b>                | 771   | 588   | 457   |
| <b>Genel Toplam</b>         | 50942 | 49304 | 47906 |

**Kaynak:** Mirzaoglu, R., Devlet Bakanı, “Türk Boğazları Güvenliği” konulu basın toplantısı,15 Şubat 2000

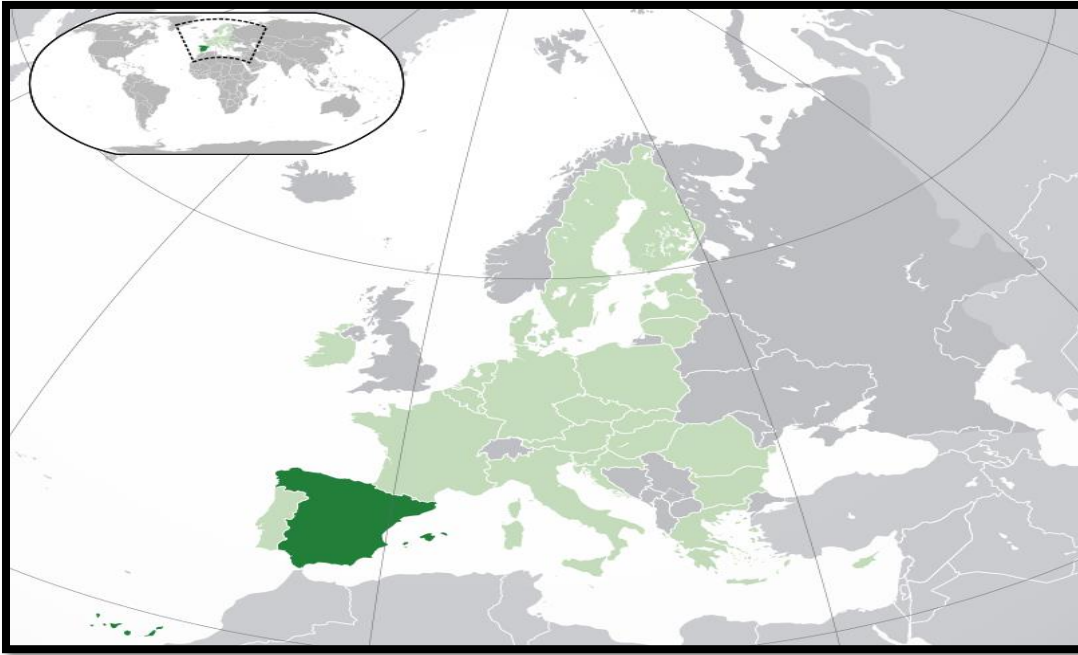
## BEŞİNCİ BÖLÜM

### AKDENİZİN STRATEJİK GEÇİTLERİ VE SUYOLLARININ BULUNDUĞU ÜLKELER

Bu bölümünde üçüncü bölümde yer alan Akdeniz'in stratejik geçitleri ve suyollarının bulunduğu ülkeler incelenecektir.

#### 5.1. İspanya

İspanya Krallığı Avrupa'nın güneybatısında, İber Yarımadasında yer alan bir Akdeniz ülkesidir (Harita 15 Bkz).



**Harita 15: İspanya'nın Dünya Üzerindeki Yeri ve Konumu**

(Kaynak: <https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0spanya#/media/Dosya:EU-Spain.svg>, Erişim Tarihi: 16.11.2022)

İspanya, güneyinde ve doğusunda Akdeniz'e, kuzeyinde ise Atlantik Okyanusu'na kıyısı bulunmaktadır. Batısında Portekiz, kuzeyinde Fransa, Andora ve güneyinde Birleşik Krallık'a bağlı Cebelitarık ile komşudur (Harita 16 Bkz). İspanya toprakları ayrıca Akdeniz'de Balear Adalarını, Atlas Okyanusunda Kanarya Adalarını ve Kuzey Afrika'da Ceuta ve Melilla adlı iki özerk şehri kapsamaktadır (Güner & Ertürk, 2018; 86). Ülkenin resmi ismi İspanya Krallığı olup yönetim şekli Meşrutî monarşidir. 505.992 km<sup>2</sup> lik yüzölçümü ile Avrupa'nın Fransa'dan sonra ikinci en geniş yüzölçümüne sahip olan İspanya'da, 2021 yılı itibariyle 47.329.981 kişi yaşamaktadır.



**Harita 16:İspanya'nın Siyasi Haritası**

(Kaynak: <https://www.orangesmile.com/gezirehberi/ispunya/ulke-haritalari.htm>, Erişim Tarihi:17.11.2022)

İspanya'nın dörtte üçü Meseta adı verilen düzlüklerle kaplıdır. Meseta çok yüksek faylı bloklardan meydana gelen Guadarrama ve Grados dağlarıyla ikiye bölünmüştür. Kuzeydoğudaki İberik Dağları kıvrımlıdır. Kuzeyde Cantabria Dağları yer almaktadır. İspanyol Pireneleri, Fransız Pirenelerinden daha geniştir. Doğu Pireneler bazı sıradağlar ile İberik Sıradağları'na bağlanır. Endülüs Sıradağları çok büyük ve kıvrılmış bir küttedir (Harita 17 Bkz). Cebelitarık Boğazı'ndan Nao Burnu'na kadar 800 kilometrelik bir alana yayılır (Özey, 2012).



**Harita 17: İspanya'nın Fiziki Haritası**

(Kaynak: <https://www.cografya.gen.tr/harita/ispanya-fiziki.htm>, Erişim Tarihi:17.11.2022)

## 5.2. Birleşik Krallık

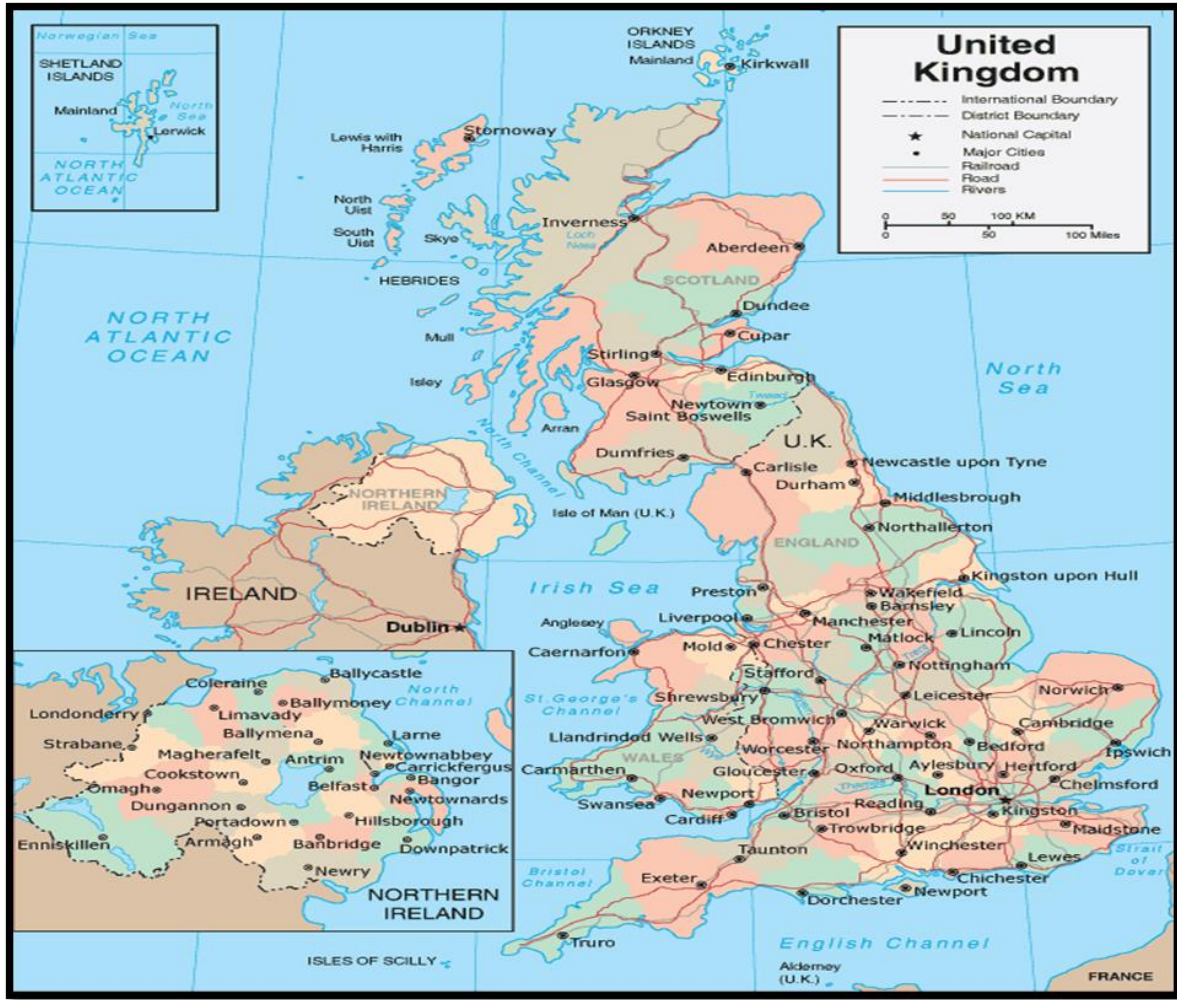
Birleşik Krallık, Büyük Britanya Adasında yer alan İngiltere, İskoçya ve Galler ile İrlanda arasında yer alan Kuzey İrlanda'dan oluşmaktadır. Krallık'a ait bir takım başka adalar da bulunmaktadır (Harita 20 Bkz.). Bunlar: Wight Adası (İngiltere'nin güneyinde), Ludy (Devon ve Galler arasında), Scilly Adaları (İngiltere'nin güneyinde), Anglesey (Galler'in kuzeybatısında) ve İskoçya yakınlarındaki Hebrid Adaları, Shetland Adaları ve Orkney Adalarıdır (Güner & Ertürk,2018; 137-138).



**Harita 13: Birleşik Krallık'ın Dünya Üzerindeki Yeri ve Konumu**

**Kaynak:**([https://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fik\\_Krall%C4%B1k#/media/Dosya:Europe-UK\\_orthographic\\_projection\).svg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fik_Krall%C4%B1k#/media/Dosya:Europe-UK_orthographic_projection).svg), Erişim Tarihi:16.11.2022)

Ülkenin resmi ismi Birleşik Krallığı olup yönetim şekli Anayasal monarşidir. 243.610 km<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip bulunan Birleşik Krallık 'ta 2020 yılı itibariyle 67.281.039 kişi yaşamaktadır.



**Harita 14: Birleşik Krallık Siyasi Haritası**

**Kaynak:** (<https://www.turkiye-rehberi.net/birlesik-krallik-haritasi.asp>, Erişim Tarihi:17.11.2022)



**Harita 15: Birleşik Krallık Fiziki Haritası**

**Kaynak:** (<https://www.turkiye-rehberi.net/birlesik-krallik-haritasi.asp>, Erişim Tarihi:17.11.2022)

### 5.3.Mısır

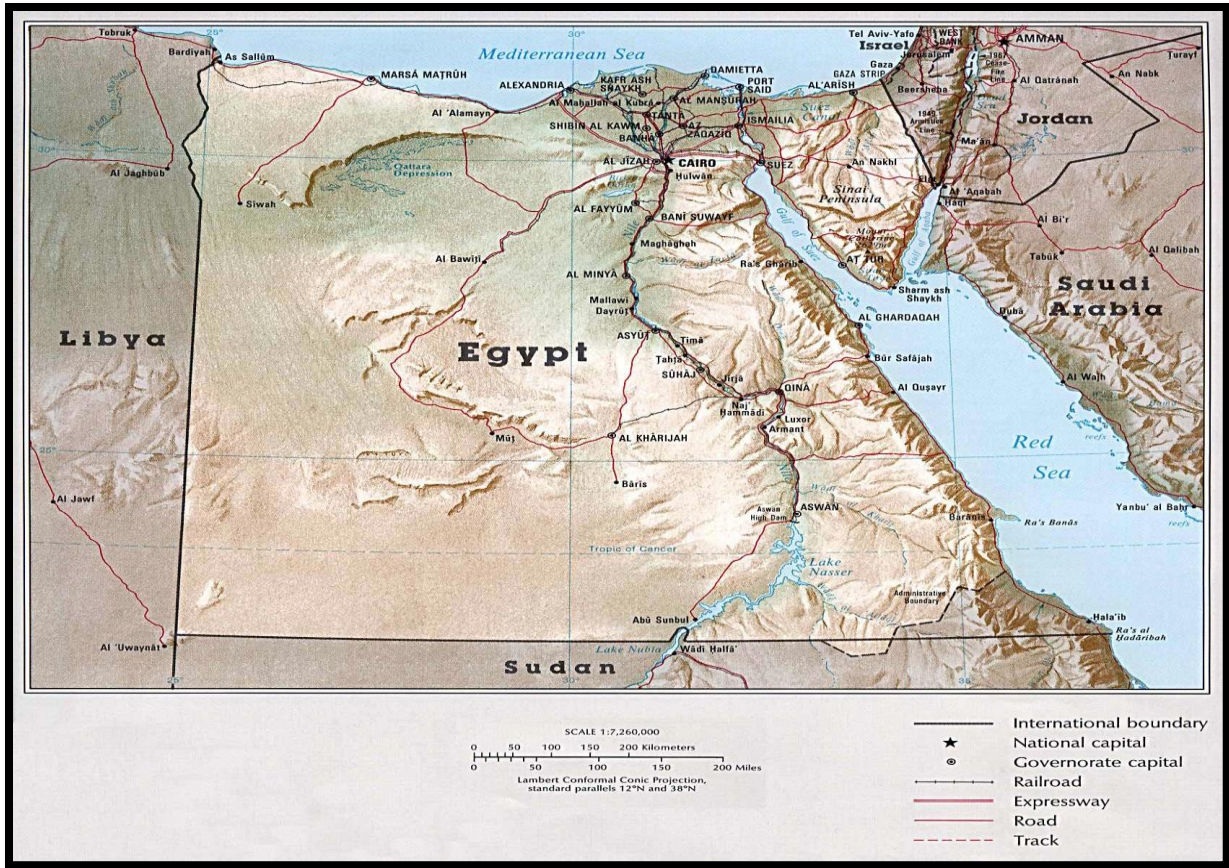
Mısır veya resmi adıyla Mısır Arap Cumhuriyeti, dünya literatüründe iki ana isimle anılmaktadır. Eski Mısır dilinde bu ülkenin adı olan “Kemet”ten (Siyah Ülke demektir) türeyen Kopt/ El-Kopt ile bu ülkeye İbranilerin verdiği “Mizraim” (kuşatılmış ve sınırlandırılmış demektir) sözcüğünden türeyen Mısır’dır (Güner & Ertürk,2018; 450). 1.002.450 km <sup>2</sup>’lik yüzölçümüne sahip bulunan Mısır’da, 100.075.480 kişi yaşamaktadır.



**Harita 16: Mısır'ın Siyasi Haritası**

**Kaynak:** ( <https://www.uyduharita.org/misir-haritasi/>, Erişim Tarihi:17.11.2022)

Mısır'ın Akdeniz ve Kızıldeniz'e kıyısı bulunmaktadır. Batısında Libya, güneyinde Sudan yer almaktadır. Asya kıtasında yer alan kısmı ise Sina Yarımadası üzerinden Filistin ve İsrail ile komşudur (Harita 17 Bkz.). Süveyş Kanalı ise ülke toprakları içerisinde yer almaktadır. Mısır hem Ortadoğu hem de Afrika ülkesidir. Kuzey kısmında, yüksek, düz ve körfez bulunmayan Akdeniz kıyıları bulunur. Doğusunda Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz yer almaktadır. Kızıldeniz kıyısı boyunca, çok sayıda mercan resifleri bulunur. Kuzeydoğudaki ülke topraklarını oluşturan Sina yarımadasının ötesinde İsrail ile sınırdır. Batıda Libya, güneyden Sudan ile çevrili durumdadır (Özey, 2012).



**Harita 17: Mısır'ın Fiziki Haritası**

**Kaynak:** (<https://www.orangesmile.com/gezirehberi/misir/ulke-haritalari.htm>, Erişim Tarihi: 17.11.2022)

Mısır'ın toplam yüzölçümünün %96'sını çöller ve kayalık dağlar oluşturmaktadır. Coğrafi olarak dört bölgeye ayrılır. Bunlar; Nil vadisi ve deltası, Arabistan çölü, Libya çölü ve Sina yarımadasıdır. Nil nehrinin doğusunda yer alan Doğu çölü ya da Arabistan çölü, Kızıldeniz'e kadar uzanır. Ancak Kızıldeniz kıyılarında yükselti kısmen artmaktadır ve burada çöl oldukça engebeli bir hal almaktadır. Nil vadisinin batısında ise Libya çölü yer alır. Bu çöl daha az engebelidir. Libya çölü, Mısır yüzölçümünün %65'ini kapsar (Özey 2012).



**Harita 18: Mısır'ın Dünya Üzerindeki Konumu**

**Kaynak:** ([https://tr.wikipedia.org/wiki/M%C4%B1s%C4%B1r#/media/Dosya:EGY\\_orthographic.svg](https://tr.wikipedia.org/wiki/M%C4%B1s%C4%B1r#/media/Dosya:EGY_orthographic.svg), Erişim Tarihi:16.11.2022)

Dünyanın en esi medeniyetlerinin kurulduğu ve tanrılık iddiasında bulunan kralların hüküm sürdüğü Mısır, Nil nehrinin bir hediyesidir. Milattan önceki yıllara kadar krallık rejiminin hüküm sürdüğü Mısır, Büyük İskender'in istilasına uğramıştır. Daha sonra 7. yüzyıldan itibaren Müslüman Arapların ve İslam kültürünün etkisi altına girmiştir. Mısır, Arap ülkelerinde söz sahibi olan ülkelere birisidir. Arap âleminde önemli ülke oluşu, Arap siyasetinin belirlenmesinde önemli rol oynamasına sebep olmuştur (Atalay, 2001: 282).

Ülke önemli bir ticaret su yoluna sahiptir. Amerika Birleşik Devletleri, Batı ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Japonya ile yapılan bu ticaretlerde Süveyş Kanalı, okyanuslar arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Süveyş Kanalı sayesinde ülkenin jeopolitik ve jeostratejik konumu artmıştır (Atalay, 2001: 284).

#### 5.4. İtalya

İtalya, Orta Avrupa'nın güneyinde, Akdeniz'e bir çizme biçiminde uzanan bir yarımadanın üzerinde yer alan bir ülkedir. Güneyde çizmenin ucundan Messina Boğazı ile ayrılan Sicilya ve batıdaki Sardinya adaları da İtalya'ya aittir. İtalya'nın doğusunda Adriya

denizi, batısında Tiren Denizi ve güneyinde ise İyon Denizi bulunmaktadır (Harita 19 Bkz.). Güney batısına düşen Tunus'tan Akdeniz'le ayrılmaktadır (Güner & Ertürk,2018 ;80).



**Harita 19: İtalya'nın Fiziki Haritası**

**Kaynak:** ( [https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0talya#/media/Dosya:Italy\\_topographic\\_map-blank.svg](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0talya#/media/Dosya:Italy_topographic_map-blank.svg), Erişim Tarihi:17.11.2022)

Alp dağ kuşağı içinde yer alan ülkede birkaç sıra kuzeybatı-güneydoğu yönünde Apenin dağları uzanır ve ülkenin kuzeyinde Alp dağları bir duvar halinde yükselmektedir. Burası İtalya'nın en yüksek ve engebeli sahasıdır; yükseklik 400 m'yi aşmaktadır. Bununla beraber kuzeyde bir yay çizen Alp dağları İtalya ile Fransa, İsviçre, Avusturya ve Slovenya arasındaki doğal sınırı oluşturur. Buradaki batı geçitlerle Batı ve Orta Avrupa'ya kara yolu ağı ulaşır. Fransa sınırındaki St. Bernard ile Avusturya'ya bağlantı sağlayan Brenner'dir (Atalay,2001; 85). Bağımsız iki Avrupa ülkesi olan Vatikan ve San Mario da İtalya'nın yarımadaadaki toprakları içine sıkışmış enklav ülkelerdir (Güner & Ertürk,2018 ;80). İtalya'nın yönetim şekli cumhuriyettir. 301.338 km<sup>2</sup>'lik yüzölçümüne sahip olan İtalya'da 2019 yılı itibariyle 60.483.973kişi yaşamaktadır.



**Harita 20: İtalya Haritası**

**Kaynak:** ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C4%B0talya\\_haritas%C4%B1.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C4%B0talya_haritas%C4%B1.svg), Erişim Tarihi: 16.11.2022)

### 5.5.Yunanistan

Balkan ülkelerinden olan Yunanistan'ın resmî adı Hellen Cumhuriyeti olup yönetim şekli cumhuriyet'tir. Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının kesişiminde konumlanan Yunanistan, Balkan Yarımadası'nın güney ucunda yer alır ve kuzeybatıda Arnavutluk, kuzeyde Kuzey Makedonya Cumhuriyeti ve Bulgaristan, kuzeydoğuda ise Türkiye ile sınır komşusudur (Harita 21 Bkz.). Yunanistan'ın toplam yüzölçümü 131.957 km<sup>2</sup> olup 2019 yılı itibarıyla 10.754.599 kişi yaşamaktadır ( (Sarı, 2021;152).



**Harita 21: Yunanistan'ın Fiziki Haritası**

**Kaynak:** ([https://tr.wikipedia.org/wiki/Yunanistan\\_co%C4%9Frafyas%C4%B1#/media/Dosya:Greece\\_topo.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Yunanistan_co%C4%9Frafyas%C4%B1#/media/Dosya:Greece_topo.jpg), Erişim Tarihi:14.11.2022)

Haritada görüldüğü üzere ülkenin kıyı kuşaklarından iç kesimlere doğru gittikçe yükselti ve dağlık alanlar artmaktadır. Ülkenin dörtte üçü dağlarla kaplı olan Yunanistan'ın en yüksek noktası batıdaki 2917 metreye ulaşan Olimpos dağıdır. Ülkenin güneyinde ise üç parmak şeklinde Akdeniz'e doğru sokulan Mora yarımadası yer alır. Kuzeydoğusunda Ege denizine doğru sokulan Halkidiki yarımadası yer alır. Mora yarımadası ile ülkenin ana gövdesini birbirinden ayıran Korint Kanalı ile Ege denizine bağlanmıştır (Köse,2005;6). Bunun yanı sıra Yunanistan sayıları 2000'i bulan ve genelde dağlık bir görünüm arz eden, Ege Denizi üzerinde yerleşmiş çeşitli adalara sahiptir. Bu adaların en önemlileri; Eğriboz, Taşoz, Limni, Girit, Midilli, Sisam, İstanköy, Sakız, Rodos ve Karpatos'tur (Kurt, 2013; 584). En önemli ovaları; Teselye, Selanik, Serez, Drama ve Meriç ovalarıdır (Güner ve Ertürk, 2006, s.40). Yunanistan'ın en büyük akarsuyu, Makedonya'dan doğarak Selanik Körfezi'nde Ege denizine dökülen Varna'dır. Diğer önemli bir akarsu ise Bulgaristan'da doğduktan sonra, Türkiye ile

Yunanistan arasındaki sınırı çizerek Ege'ye kavuşan Meriç'tir (Yılmaz, 1994;1). Yüzey şekillerinden kaynaklı olarak, ülkenin ikliminde bazı bölgelerinde farklılıklar meydana gelse de temelde ülke Akdeniz ikliminin hâkimiyeti altında bulunmaktadır. Ülkenin orta ve güney kısımlarında ikliminin karakteristik bitki örtüsü makiler egemendir. Dağlık bölgelerde ise ormanlar yer almaktadır. Ayrıca Yunanistan bulunmuş olduğu coğrafi konum nedeniyle, Ege Denizi'ni Kuzey- Güney istikametinde ve Doğu Akdeniz'i Doğu-Batı istikametinde kontrol eden kritik bir mevkiye sahiptir. Bunun nedeni Karadeniz'de kıyısı bulunan ülkeler açık denizlere çıkarken, açık denizdeki ülkeler bu kıyı devletlerine gelirken Türkiye ve Yunanistan tarafından kontrol edilen bu bölgeden geçmek zorundadır (Köse,2005;7).



**Harita 22: Yunanistan'ın Siyasi Haritası**

**Kaynak:** ( <https://www.turkiye-rehberi.net/yunanistan-haritasi.asp>, Erişim Tarihi:17.11.2022)

## 5.6.Türkiye

Türkiye'nin kuzeyinde; Karadeniz, doğusunda; Gürcistan, Ermenistan, Nahçıvan ve İran, güneyinde; Irak, Suriye ve Akdeniz, batısında; Ege Denizi, kuzeybatısında ise Yunanistan ve Bulgaristan bulunmaktadır. Toprakların kuzeybatı kısmının ortasında Marmara Denizi yer almaktadır. Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı ile Ege Denizi'ne, İstanbul Boğazı ile de Karadeniz'e bağlanmaktadır. Ege Denizi, güneyde Akdeniz ile birleşmektedir (Özey, 2012).



**Harita 23: Türkiye Siyasi Haritası**

**Kaynak:** (<http://cografyaharita.com/haritalarim/4lturkiye-siyasi-haritasi2.png>, Erişim Tarihi:17.11.2022)

Türkiye, Kuzey Yarımküre ve Baş Meridyene göre Doğu Yarımküre üzerinde, Eski Dünya karalarının, birbirlerine en çok yaklaştıkları bir konumda yer almaktadır. Bir kara parçası olarak düşünüldüğünde, Türkiye Akdeniz’i Karadeniz’e bağlayan, Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Doğu’yu birleştiren bir köprü konumundadır (Kaya,2017;3). Mackinder’e göre ise Avrasya-Afrika kıtalarından oluşan “Dünya Adası” her açıdan en zengin kıta bileşimi olup Türkiye bu bölgenin tam ortasında yer almaktadır (Kaya, 2017). Türkiye, Asya kıtasının güneybatı ucunda, Anadolu yarımadası üzerinde yer almaktadır. Topraklarının bir bölümü, Avrupa’nın güneydoğusunda yer alan Balkan yarımadasının bir kısmını oluşturan Trakya’da bulunur. Bu yönüyle, Türkiye hem Asya ve hem de Avrupa ülkesidir. Matematik konum olarak Türkiye, yaklaşık 26-45 doğu boylamları ile 36-42 kuzey enlemleri arasında yer almaktadır. Doğudan batıya 76 dakikalık bir zaman farkı vardır ve yüzölçümü ise 814.578 kilometrekaredir (Özey, 2012).



**Harita 24: Türkiye Fiziki Haritası**

**Kaynak:** (<https://www.harita.gov.tr/urun/turkiye-fiziki-haritasi/193>, Erişim Tarihi:16.11.2022)

Türkiye'nin yeryüzü şekilleri, engebeli ve dağlık sahalardan oluşmaktadır. Bu durumun temel sebebi ise Doğu Avrupa Platformu ile Afrika ve Arabistan levhalarının birbirine yaklaşmaları sonucudur. Bu nedenle Türkiye'de dağlar, doğu batı doğrultusunda sıralar halinde uzanış göstermektedir. Kuzeyde Karadeniz, güneyde Toros dağ sıraları yer almaktadır. Bu dağlar, Avrupa'daki Alpler ile Asya'daki Himalayalar'ı birbirine bağlar (Özey, 2013: 6-7).

Türkiye'nin dünya üzerindeki yeri, ona bazı özellikler ve ayrıcalıklar bahşetmiştir. Eski dünya karalarına göre bulunduğu yer, ülkeye asırlar boyunca bu kara kütleleriyle kolaylıkla temas imkânı sağlamış, jeopolitiği ve jeostratejik öneminin artmasına yol açmıştır. Ülkenin Balkan, Kafkas ve Ortadoğu ülkeleri arasındaki konumu nedeniyle, güvenlik, bölgesel istikrar, dünya dengeleri gibi konularda dikkate alınması gerekliliği mevcuttur. Yer aldığı bölgelerdeki ülkelerin siyasi, askeri ve iktisadi ilişkilerinde rol almaktadır (Özgür, 2000: 10-11). Türkiye, coğrafi konumu itibarıyla çeşitli zengin durumlara sahip bir ülkedir. Bulunduğu matematik konum özellikleri, iklimi, yer şekilleri, bitki örtüsü, toprak ve turizm özellikleri ülkenin pozitif anlamda potansiyelini artırmaktadır (Balcı, 2012: 215).

## SONUÇ

Akdeniz havzası geçmişten günümüze bulunuş olduğu coğrafi konumu nedeniyle ve sahip olmuş olduğu stratejik su yolları ve geçitleriyle deniz ticareti için önemli bir potansiyele sahip bulunmaktadır. Bu nedenle Akdeniz’de jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik öneme sahip bulunan su yollarının ve geçitlerinin önemlerinin ortaya konulması literatüre katkı sağlayacaktır.

Bu araştırmanın örneklemini, Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı oluşturmaktadır. Dünya ticaretinin yaklaşık %90’nı Akdeniz üzerinden gerçekleşmektedir. Bu araştırmanın amacı Akdeniz’de jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik öneme sahip bulunan Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazının önemlerinin ortaya konulmasıdır.

Araştırmada nitel araştırma yöntemleri içerisinde yer alan doküman analizinden faydalanılmıştır. Elde edilen bulgulara göre Akdeniz’in (Cebelitarık Boğazı, Messina Boğazı, Süveyş Kanalı, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı) stratejik su yolları ve geçitlerinin bölgesel ve küresel boyuttaki jeopolitik katkısı geçmişte olduğu gibi bugün de artarak önemini korumaktadır. Fakat 1893 yılında açılan Korint Kanalı’nın navigasyon teknolojisinin ilerlemesi ile her geçen gün taşıdığı önemini yitirmekte olduğu yapılan araştırmalar incelendiğinde ortaya konulmuştur.

1868 yılında açılan Süveyş kanalı ise 1870 yılı ve 1871 yıllarında kanaldan toplamda gelir elde edilemediği görülmüştür. Bunun yanı sıra 1870 yılında -9.27’lik kayıp meydana gelmiş olduğu, 1871 yılında ise -2.64’lük bir kaybın meydana gelmiş olduğu elde edilen verilerle ortaya konulmuştur. Fakat 1872 yılı itibari ile ise kanalın toplam gelirlerinde artışlar meydana geldiği dalgamalar olsa dahi eksi değerlere düşmemiştir. Hatta kanaldan geçiş yoğunluğu nedeniyle iyileştirme çalışmaları geçmişten günümüze yapılmakta olduğu görülmüştür.

Elde edilen verilere göre günden güne artan yük ve yolcu yoğunlukları, gelişen teknolojiye bağlı olarak ulaşım alternatifleri ve sistemleri gelişmesine rağmen küresel ve bölgesel anlamda Akdeniz havzasının stratejik su yolları ve geçitleri önemini korumaktadır.

## KAYNAKÇA

- Abbasgil, E. (1994). İstanbul'daki Toplu Taşımacılık Kapsamında Raylı Sistemlerin Değerlendirmesi-Esenler-Aksaray Hızlı Tramvay Örneği, İstanbul Üniversitesi, S.B.E, İstanbul.
- Adıyaman, B. & Özçalık, M. & Doygun, H. (2022). Osmaniye Kenti Bisikletli Ulaşım Ağı Planlama Önerisi. Turkish Journal Of Forest Science, 6 (1) , 80-99.
- Ağaoğlu, M. N. & Demirel, O. & Alakara, E. H. (2021). Turizm Faaliyetlerinin Kent İçi Ulaşım Ağına Etkileri Ve Çözüm Önerileri (Reşadiye Örneği) . Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi, 10 (1), 59-69.
- Akalın, D. (2011). Süveyş Kanalı (Açılışı Ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882). Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Denizli.
- Akbulut, G. (2010). Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Akman, M.(2016). “Kanal İstanbul’un Hidrolik Modellemesi” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akova, S. (1996). “Mersin Limanı”, Türk Coğrafya Dergisi, (31), 219-257.
- Allam, A. & Moussa, R. & Najem, W. & Bocquillon, C. (2020). Hydrological Cycle, Mediterranean Basins Hydrology. M. Zribi, L. Brocca, Y. Trambly ve F. Molle (Eds.), Water Resources In The Mediterranean Region (Ss. 1–21). Elsevier. Doi:10.1016/B978-0-12-818086-0.00001-7.
- Arıkan, A. (2021). “Akdeniz Dilleri”, Bütün Yönleriyle Akdeniz Kitabı, Arkeoloji Ve Sanat Yayınları,167-.181.
- Arınç, K. (2000). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Rahva Düzlüğü”, Doğu Coğrafya Dergisi, 6 (3), 25-46.
- Arınç, K. (2011). Ulaşım Coğrafyası Bakımından Bir İnceleme: Rahva Düzlüğü ve Çevresi. Doğu Coğrafya Dergisi, 6 (3).
- Arınç, K.(1999). “Coğrafi Özellikleri Bakımından Gürbulak Gümrük Kapısı Ve Çevresi”, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 25, 125-168.
- Atalay, İ. (2001) “Kıtalar Ve Ülkeler Coğrafyası”. Meta Basım, İzmir.
- Avcı, M. Ve Avcı, S. (2001). “Limanların Kıyı Alanları Üzerindeki Etkilerine Bir Örnek: Filyos Limanı Projesi”, Türkiye'nin Kıyı Ve Deniz Alanları 11. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı, 421-431.

Avcı, S. (2005). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları”. Ulusal Coğrafya Kongresi (Prof. Dr. İsmail Yalçınlar Anısına) Bildiri Kitabı 29-30 Eylül 2005, İstanbul.

Bakırcı, M. (2012) “Türkiye’de Karayolu Sınır Kapılarının Uluslararası Ulaşımdaki Yeri Ve Önemi”, Prof. Dr. Süha Göney’e Armağan Kitabı, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 165-193.

Bakırcı, M. (2013). “Türkiye’nin Uluslararası Ulaşımında Demiryolu Sınır Kapılarının Yeri ve Etkinliği”. Marmara Coğrafya Dergisi.

Bakırcı, M. (2014), “Coğrafi Açından Anadolu’nun Tarihi Ulaşım Ağı Ve İpek Yolu”, Avrasya Etüdleri Dergisi, 45 (1), 63-86.

Bakırcı, M. (2020). Ulaşım ve Coğrafya: Türkiye’de Ulaşım Coğrafyası Literatür Analizi. Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 17 (34) , 381-420.

Bakırcı, M.(2012). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi Ve Mevcut Yapısı”, Marmara Coğrafya Dergisi, 25, 340-377.

Balcı, A. (2012). Türkiye’nin Coğrafi Konum Özelliklerini Tasvire Dayalı Etkinliklerle Öğretmeye Yönelik Nitel Bir Araştırma. Marmara Coğrafya Dergisi. 26, 215-258.

Balcı, H. (1962). Karayolları Ve Faaliyetlerinin Türkiye’deki Fiziki Coğrafya Şartları İle İlişkileri, Ankara: Yeni Desen Matbaası.

Başbüyük, A. (2006), “Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulan Bir İlçe Merkezi: İliç (Erzincan)”, Doğu Coğrafya Dergisi, 15, 251-274.

Bayer, D. (2019). Türk Boğazları Geçiş Rejimi Ve Akdeniz’in Statüsü. Akdeniz Jeopolitiği Cilt 1, Atlas Akademik Basım, Ankara.

Bayram, S.(2021). Akdeniz Havzası Ülkelerinde Nüfusun Sosyokenomik Niteliklerinde Değişimler Ve Beklentiler (1950-2100). Akdeniz Üniversitesi Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Antalya.

Bekdemir, Ü. (1996). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Giresun Limanı Ve Hinterlandı”. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.

Bekdemir, Ü. Ve Coşkun, O. (2010). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Ovit Geçidi”, Turkish Studies, 5(3), 865-889.

Bekdemir, Ü. Ve Güner, İ. (1999). “Giresun Limanı Ve Hinterlandı”, Türk Coğrafya Dergisi, 34, 597-624.

Bertolini, L., Le Clercq, F. And Straatemeier, T. (2008), “Urban Transportation Planning In Transition”, Transport Policy 15, Pp. 69-72.

Beşiktepe, Ş. (2000): Marmara Denizi'nin Hidrografisi Ve Dolaşımı. Odtü Deniz Bilimleri Enstitüsü, 1995-1999 Dönemi Sentez Raporu, 20 Kasım 2000, Ankara, 14.

Beyzatlar, M. A. & Yılmaz, E. (2022). Perceptions Of Transportation Services And Food Indexes In The Us: An Investigation Of Dynamic Connectedness. İzmir İktisat Dergisi, 37 (3) , 700-713.

Böcker, L. Amen, P. , Helbich, M. (2016). Elderly Travel Frequencies And Transport Mode Choices In Greater Rotterdam, The Netherlands. Transportation 44:831–852.

Braudel, F. (1991). Akdeniz, İnsanlar Ve Miras (A. Derman, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.

Brüel E. (1947). International Straits-Atreatise On International Law: The General Legal Position Of International Straits, Vol. I, Nyt Nordisk Forlag/Sweet & Maxwell Ltd., Copenhagen, 44.

Bulut, İ. , Sevindi, C. , Yürüdü, E. , Hadimli, H. Ve Artvinli, E. (2004). “Erzurum-Artvin Karayolu’nda (Uzundere-Yusufeli Arası) Doğal Afetlerin (Kaya Düşmesi Ve Çamur Seli) Ulaşım Etkileri”, Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 33, 117-131.

Burchell, S.C. (1967). Building The Suez Canal, Editor Horizon Magazine, A Cassel Caravel Book, London.

Cerit, G., (2000),” “Deniz Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları”, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu.

Cesur, F. & Eyigün, Y. (2022). Türkiye’de Ulaşım Altyapılarının Tedarik Yöntemleri ve Karşılaştırmalı Analizi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji Ve Uygulamalı Bilimler Dergisi, 5 (1) , 1-12.

Ceylan, M. A. (2010a). Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (I). Doğu Coğrafya Dergisi, 23, 223-250.

Ceylan, M. A. (2010b). Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (II). Marmara Coğrafya Dergisi, 21, 1-26.

Church, A. , Frost, M. Sullivan, K. , (2000). Transport And Social Exclusion In London, Transport Policy, 7 (3) ,195-205, Usa.

Corbin, J. & Strauss, A. (2008). Basics Of Qualitative Research: Techniques And Procedures For Developing Grounded Theory. Thousand Oaks: Sage.

Coşkun, O. Ve Koca, H.(2016). “Doğu Anadolu Bölgesi İçin Önemli Bir Ulaşım Güzergâhı: Erzincan-Erzurum Karayolu”, Erzincan Üniversitesi Uluslararası Erzincan Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 3, 41-57.

Çağlıyan, A. Ve Yıldız, A. (2013). “Türkiye’de Demiryolu Güzergâhları Jeomorfoloji İlişkisi”, Marmara Coğrafya Dergisi, 28, 466-486.

Çamyamaç, A. (2017). İtalya'nın Boğazları. İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 8 (1) , 53-90.

Çekerol, G. Nalçakan, M. (2011), Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Ridge Regresyonla Analizi, Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi, 3 (2), 321-344.

Çubuk, M. (1971) Boğaziçi Mekânının Düzenlenmesinde Bazı İlkeler, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.

DEMİR, A. (2014). “İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi”. The Journal of Defense Sciences, (13),107-140.

Demir, T., Berberoğlu, E. Ve Çakmak, S. (2021). Bütün Yönleriyle Akdeniz Kitabı, Arkeoloji Ve Sanat Yayınları,79-128.

Deniz, O. Ve Yazıcı, H.(2003). “Van Gölünde Ulaşım”, Türk Coğrafya Dergisi, Sy. 40, S.17-33.

Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler Ve Mevcut Durum. Doğu Coğrafya Dergisi, 21 (36) , 135-156.

Dinç, G.(2021). “Akdeniz Tarihi”, Bütün Yönleriyle Akdeniz Kitabı, Arkeoloji Ve Sanat Yayınları,59-78.

Dindar, A. M. (2018). İstanbul Boğazı Kıyı Bölgesi’nin Jeomorfolojisi, Değişimi Ve Gelişimi (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Doğan, Ö. (2013). “İstanbul’un Ulaşımında Deniz Yollarının Yeri Ve Önemi”, Prof.Dr. Süha Göney’e Armağan Kitabı,40-70.

Doğan, Ö.(2008). “The Importance And Place Of Rail Systems İn İstanbul Local Transportation”, Tecnicl University Of Gabrova, International Scentific Conference, Unitech’08, Gabrova, Bulgaria, 259-264.

Doğan, Ö.(2014). “Principles And Concepts İn The Transportation Systems Of Urban Areas”, Urban And Urbanization, Recep Efe Vdğr. (Eds.), Sofia: St. Kliment Ohridski University Press, 396-406.

Doğanay, H. & Deniz, M. (2015). Ulaşım Sistemleri ve Uşak. Doğu Coğrafya Dergisi, 19 (32) , 1-26.

Doğanay, S. (2014). Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Trabzon Limanı Ve Hinterlandı, Ankara: Pegem Akademi Yayınevi.

Doğaner, S. (1996).“Türkiye Turizm Ulaştırması”, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi, (6), 1-25.

Doğaner, S. (1998)“Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm Ve Çevre İlişkileri”, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi, (6), 1-25.

Doğru, S. (2003). “Türk Boğazları’nın Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt 15, No 2, 2014, S. 125. Deniz Kutluk, Hazar Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, İstanbul, Tüdev Yayınları No 16, 297.

Dursteler, E. R. (2012). Speaking In Tongues: Language And Communication In The Early Modern Mediterranean. Past & Present, 217, 47-77.

Eken, B. (2006). “Türkiye’de Demiryollarının Gelişmesi” İnsan Ve Mekân, Prof. Dr. Erol Tümertekin’e 80. Yıl Armağanı, Çantay Yayınevi, 18-36.

Erkayman, B. (2007). Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Fethullah, S. Cugrafyai Siyasi, Narin Yayınları, Erbil, 2014, 380- 381.

Garipağaoğlu, N. (1997), “İstanbul Boğaz Köprülerinin Kentiçi-Şehirlerarası Ve Uluslararası Ulaşımındaki Önemi”, Doğu Coğrafya Dergisi, (2), 131-156.

Garipağaoğlu, N. (2000). “Avrupa-Asya Anakaralarının Kara Ulaşımı Bağlantısında İstanbul Boğaz Köprülerinin Önemi”, Geçmişte, Günümüzde Ve Gelecekte Trakya Coğrafya Meslek Haftaları Serisi, İstanbul: Türk Coğrafya Kurumu Yayını, 147-179.

Girgin, M. Bulut, İ. Ve Sevindi, C. (2001). “Türkiye’deki Karayolu Geçitleri”, Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 27, 159-173.

Gökaşan, E. (2000) Marmara Denizi’nin Jeolojik Özellikleri, Marmara Denizi’nin Jeolojik Oşinografisi (Edit: Doğan, E. , Kurter, A. , İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 177-392, İstanbul.

Grbec, M. (2014). “Extension Of Coastal State Jurisdiction In Enclosed And Semi-Enclosed Seas: A Mediterranean And Adriatic Perspective”. Newyork, Routledge, 6.

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, 21 Aralık 2013/ 1 Ocak 2014’de.

Güner, İ. Ve M. Ertürk. (2006). Kıtalar Ve Ülkeler Coğrafyası. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Güner, İ. Ve M. Ertürk. (2018). Kıtalar Ve Ülkeler Coğrafyası. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Güner, İ. Ve Yazıcı, H. (2000). “Çanakkale Boğazında Ulaşım”, Türk Coğrafya Dergisi, 35, 25-50.

Gürsoy, C. R. (1975) .“Türkiye’nin Tabii Yolları”, Türk Coğrafya Dergisi, 26, 24-33.

Harding, A. E. , Palutikof, J. Ve Holt, T. (2009). The Climate System. J. C. Woodward (Ed.), The Physical Geography Of The Mediterranean (Ss. 69-88). Oxford: Oxford University Press.

Hine, P. J. , 2003, Social Exclusion And Transport Systems Editorial Special Issue On Transport And Social Exclusion, Transport Policy,10 (4), 263-263, Usa.

Hogg, G. (1969). Suez Canal A Link Between Two Seas, Hutchinson Junior Books Ltd., London

Hooke, S. H. (1993). Ortadoğu Mitolojisi. (A. Şenal, Çev.) Ankara: İmge Kitabevi.

Iglesia, A. G. (2015). Seismic Structure Of The Crust Beneath The Rif Cordillera (Yayımlanmamış Doktora Tezi). University Of Barcelona, Barcelona.

Ilgar, R. (2002). “Çanakkale Boğazı Ekosisteminde Ulaşım Faaliyetleri”, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi A.B.D.

Jenkins, H.D. (1893). Instructions for Sailing Through The Suez Canal and Its Entances at Port Said and Suez With Notes, James Imray & Son Chart and Nautical Book Publishers, London.

Kadıoğlu, Y. (2006). “Zigana (Kalkanlı) Geçidi’nin Karayolu Ulaşımındaki Rolü Ve Önemi”, Türk Coğrafya Dergisi, 44, 45-59.

Kadıoğlu, Y., (2007). “Trabzon Havalimanı’na Coğrafi Bir Yaklaşım”, Marmara Coğrafya Dergisi, 15, 173-190.

Karabell, Z. (2003). Parting The Desert, John Murray, London.

Karabulut, Y. (1997). Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı. Türkiye Coğrafyası Dergisi, 6, 163-187.

Karadeniz, V. (2010). “Mansap Limanlarına Bir Örnek: Bartın Limanı”, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 3, (12), 291-303.

Karadeniz, V. (2014). “Kuruluş Yeri Seçiminde Ulaşımın Etkili Olduğu Yerleşmelere Bir Örnek: Yeniçubuk Kasabası (Gemerek-Sivas)”, Marmara Coğrafya Dergisi, (29), 286-312.

Karadeniz, V. Ve Çelikoğlu, Ş. (2010). “Kömür Üretimine Bağlı Olarak Kurulmuş Bir Liman: Zonguldak Limanı”, Doğu Coğrafya Dergisi, 15 (24), 157-176.

Karakuzulu, Z. Ve Arıcı, F. (2017) “Ulaşım Sistemlerinin Tarım Arazilerine Etkisinin Coğrafi Bir Yaklaşımla Değerlendirilmesi: Pamukova-Geyve (Sakarya) Örneği”, Kesit Akademi Dergisi, 8, 204-217.

Kaya, F. (2017). “Coğrafi Potansiyelleri Temelinde Türkiye Jeopolitiği ve Dünya Siyasetindeki Yeri” . Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.

Kaya, F. (2017). Coğrafi Potansiyelleri Temelinde Türkiye Jeopolitiği ve Dünya Siyasetindeki Yeri. Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3 (2), 1-14.

Kaya, S. (2008), Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü Ve Sorunları, Ar-Ge Bülten, Şubat, 31-38.

Keçeli, A. , Kocaman, S. & Mert, G. (2013). Kentiçi Ulaşım Sistemleri Ve Sosyal Aktivite İlişkisi: Avcılar İlçesi Örneği. Doğu Coğrafya Dergisi, 17 (27) , 187-206.

Kennedy R.H. , A Brief Geographical And Hydrographical Study Of Straits Which Constitute Routes For International Traffic, In United Nations Conference On The Law Of The Sea-Official Documents Vol. I: Preparatory Documents, Document A/Conf.13/6 And Add. 1, Geneva, 1958, S. 135-136.

Kıral, B. (2021). Nitel Bir Veri Analizi Yöntemi Olarak Doküman Analizi. Journal Of Social Sciences Institute, 170- 189.

Kırlangıçoğlu, C. (2016). “Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri İle Kent İçi Raylı Sistem Koridor Planlaması”, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi, 33, 53-71.

Kızılçaoğlu, A. Ve Aydın İ. (2013), “Gebze-İzmir Otoyolu’nun Balıkesir-Susurluk Karayolunda Bulunan Akaryakıt Ve Dinlenme Tesislerine Olası Etkileri”, Marmara Coğrafya Dergisi, 27, 143-154.

Koca, H. , Özdemir, Ü. & Şahin, İ. F. (2011). Ulaşım Coğrafyası Açısından Gülek Boğazı. Doğu Coğrafya Dergisi, 10 (14), 7-30.

Koday, S. (1999). “Trabzon Limanı”, Türk Coğrafya Dergisi, (34), 467-488.

Koday, Z. (1994). “Sınır Ticaretimiz Bakımından Sarp Sınır Kapısının Önemi”, Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 1, 123-134.

Koday, Z. (1995). “Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin Türkiye İle Olan Ulaşım Faaliyetlerine Coğrafi Bir Bakış”, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 2, 35-52.

Koday, Z. (2000). “Türkiye’ye Yolcu Giriş Çıkışlarında Edirne İlindeki Gümrük Kapılarının Yeri Ve Önemi”, Geçmişte, Günümüzde Ve Gelecekte Trakya Coğrafya Meslek Haftaları Serisi, İstanbul: Türk Coğrafya Kurumu Yayını, 181-200.

Koday, Z. , Koday, S. & Kaymaz, Ç. K. (2017). Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar İle Kanalların Coğrafi Özellikleri Ve Jeopolitik Önemleri. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 21 (3), 879-940.

Köse, E. (2005). Yunanistan'ın Türkiye Ve Balkanlar Üzerindeki Stratejik Hedefleri. Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Kocaeli.

Kurt, C. , (2010), Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri Ve Önemi, İstanbul Üniversitesi, S: 44, 45, 46.

Kurt, H. (2013). Yunanistan; Fiziki ve Beşeri Coğrafya. Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi. 43, 583-586.

Kutlu, T. , Gür, C. & Tuncer, M. (2022). Pandemi Sürecinde Kent Merkezi Ulaşım Politikaları Örnek: Ankara Tarihi Kent Merkezi’nde Ulaşım Ekolojik Yaklaşım. İdealkent, 13 (36) , 715-747.

Labuschagne, A. (2003). Qualitative Research: Airy Fairy Or Fundamental? The Qualitative Report, 8(1).

Litman, T. , (1999), Transportation Cost Analysis For Sustainability, Victoria Transport Policy Institute, Canada.

Litman, T. , (2003), Social Inclusion As A Transport Planning Issue İn Canada, Victoria Transport Policy Institute, Canada.

MacDonald, B. (2009), The Strategic Impact of Energy Dependency, Editör: J. Kraska, Energy Security in the Coastal Zone, The Conference of Defence Associations Institute, Ottawa, p.96-110.

Medda, F. , Nijkamp, P. , Rietveld, P. , (2003). Urban Land Use For Transport Systems And City Shape, Geographical Analysis, 35 (1), 45-57, The Ohio State University Press, Usa.

Mercalli G (1909) Contributo Allo Studio Del Terremoto Calabromessinese Del 28 Dicembre 1908. Reale Istituto D’incoraggiamento Di Napoli. Cooperativa Tipografica, Napoli.

Mirzaoglu, R. , Devlet Bakanı, “Türk Boğazları Güvenliği” Konulu Basın Toplantısı, 15 Şubat 2000.

Oğuz, İ. H. (2022). Turizm ve Ulaşım Altyapısının Gelir Dağılımı Üzerindeki Etkileri: Türkiye İçin Bulgular. Gaziantep University Journal Of Social Sciences, 21 (4), 1904-1916.

Omori F (1909) Preliminary Report On The Messina-Reggio Earthquake Of Dec. 28, 1908. Bull. Imp. Earth. Invest. Comm., 3(2): 37-46.

Oral, C. & Kıpık, E. (2019). Ulaştırma Sektörünün Önemi Üzerine Kavramsal Bir Yaklaşım. Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi, 1 (1) , 58-64.

Öz, A. H. (2002). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Etüt: Türkiye Hava Ulaştırması”. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.

Özarpa, C. , Kınacı, B. F. & Avcı, İ. (2022). Raylı Ulaşım Sistemlerinde Bakım Yöntemlerinin Verimlilik Açısından Önceliklendirilmesi. Verimlilik Dergisi, (4) , 643-658.

Özben, C.C. (2006). “İstanbul Boğazı’nın Çevre Güvenliği Açısından Değerlendirilmesi”. Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

Özdemir, Ü. (2008). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemli Bir Güzergâh: Karabük-Bartın Karayolu”. Doğu Coğrafya Dergisi, 19, 213-230.

Özdemir, Ü. Ve Deniz T. , (2013), “Zonguldak Limanı’nda Ro-Ro Taşımacılığı”, Doğu Coğrafya Dergisi, 18 (30), 103-114.

Özer, D. , Kocaman, S. , 2009, İstanbul’un Kentiçi Ulaşımı: Mevcut Durum, Sorunlar Ve Öneriler, Civilacademy Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi, 6 (3), 138-153, İstanbul.

Özey, R. (2004). Dünya Denkleminde Ortadoğu Coğrafyası, Aktif Yayınevi, İstanbul.

Özey, R. (2011). Günümüz Dünya Sorunları. İstanbul: Aktif Yayınevi.

Özey, R. (2012). Beşeri Bölgeler Coğrafyası, İstanbul: Aktif Yayınevi.

Özgür, M. (1999). “Türkiye Limanları”, Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma Ve Uygulama Merkezi Dergisi, 7, 147-158.

Öztürk, M. (2001), “Boğazlardaki Deniz Kazalarının Tehlike Değerlendirme Teknikleri İle Analizi”, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Pamuk, Ş. (1994). Türkiye’deki İlk Demiryolu: İzmir-Aydın. Toplumsal Tarih, 5.

Platania G (1909) Il Maremoto Dello Stretto Di Messina Del 28 Dicembre 1908. Bollettino Società Sismologica Italiana, Modena.

Pouya, S. , Sekman, B. (2019). Kullanım Sürecinde Değerlendirilmesi, Malatya Kent Meydanları Örneği, Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 17(2):189-197.

Pulighea, G. , Bonatia, G. , Colangelib, M. , Moreseb, M. M. , Traversob, L. , Lupiaa, F., Khawajac, C., Janssenc, R. Ve Favad, F. (2019). Ongoing And Emerging Issues For Sustainable Bioenergy Production On Marginal Lands In The Mediterranean Regions. Renewable And Sustainable Energy Reviews, 103: 58-70.

Quezel, P. (1985) Definition Of The Mediterranean Region And The Origin Of Its Flora. Gomez-Campo Edit—“Plant Conservation In The Mediterranean Area” Junk, Dordrecht, 9-24.

Qureshi, I. A. And Lu, H.(2007), “Urban Transport And Sustainable Transport Strategies: A Case Study Of Karachi, Pakistan”, *Tsinghua Science And Technology*, 12 (3), 309-317.

Rivas, M. E. , Serebrisky, T. , Suárez-Alemán, A. (2018). How Affordable Is Transportation In Latin America And The Caribbean? Technical Note No. Idb-Tn-1588, Washington, Dc: Inter-American Development Bank. Doi: 10.18235/0001530

Sandal, E. K. (2009). “Kahramanmaraş'ta Ulaşım Problemlerine Ve Halkın Ulaşım Sistemine Ve Problemlerine Bakışı”. *Doğu Coğrafya Dergisi* 21, 137-159.

Sarı, C.(2021). “Akdeniz Havzasının Genel Beşerî Coğrafyası”, *Bütün Yönleriyle Akdeniz Kitabı, Arkeoloji Ve Sanat Yayınları*,131-167.

Satan, A. (2012). *Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi*. (Ed. Engin, V., Doğan, O.) *Osmanlı'da Ulaşım Kara Deniz Demiryolu*, İstanbul: Çamlıca Basın Yayın.

Sever, R. (2005). *Erzurum-Bingöl Karayolu'nda Ulaşımı Güçleştiren Coğrafi Etmenler*. *Doğu Coğrafya Dergisi* 14: 283-311.

Sevim, G. & Eyigün, Y. (2022). İstanbul'da Toplu Ulaşım Sistemlerinin Sosyal Hayata Etkileri, Metro Ve Metrobüs Örneği. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji Ve Uygulamalı Bilimler Dergisi*, 4 (2) , 173-182.

Shakesby, R.A. (2011). Post-Wildfire Soil Erosion In The Mediterranean: Review And Future Research Directions. *Earthscience Reviews* 105, 71-100.

Siyako, M. Bürkan, A.K. Okay, A. (1989): Biga Ve Gelibolu Yarımadalarının Tersiyer Jeolojisi Ve Hidrokarbon Olanakları, *Tpj'd Bülteni - C. 113*. 183-199.

Sönmez, M. Ve Başkaya, Z.(2012). “Sanayi Ve Ulaşım Fonksiyonlarına Bağlı Gelişen Bir Şehir: Nizip”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 28, 79-102.

Stephens, J.L. (1876). *Notes Of Travel In Egypt&Nubia, An Account Of The Suez Canal*, Marcus Ward&Co., London.

Sungur, İ.E. (2005): *Marmara Denizi Boğazlarında Meydana Gelen Deniz Kazaları Ve Çevreye Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

Şahin Körmeçli, P. (2022). Üniversite Yerleşkelerinde Ulaşım Ağının Mekân Dizimi ve Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Değerlendirilmesi: Çankırı Örneği. *Journal Of Architectural Sciences And Applications*, 7 (1), 248-262.

Şahin, C. (2000). *Trakya Otoyolu (Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Değerlendirme)*. *Türk Coğrafya Dergisi* 35: 347-370.

Şahin, C.(2000) “Ulaşım Coğrafyası Açısından İstanbul - Bandırma Deniz Ulaşımı”, Marmara Denizi 2000 Sempozyum Bildiriler Kitabı, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, 175-188.

Şahin, İ. (2007).“Belen Geçidinde Coğrafi Gözlemler”, Doğu Coğrafya Dergisi, 17, 65-86.

Şahin, İ. F. (2006). Sakaltutan Geçidi'nin ( Erzincan) Karayolu Ulaşımındaki Yeri. Doğu Coğrafya Dergisi 15, 7-33.

Şahin, İ. Ve Alım, M. (2017). “Türkiye’deki Karayolu Tünelleri Ve Ulaşımındaki Önemi”, Icpess (International Congress On Politic, Economic And Social Studies), 2017, No 2.

Şahin, İ.F. (2013). Türkiye’de Karayolu Ulaşımı Ve Geçitler. Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.

Şahin, M.T. (2018). Bilgi Yoğun İş Hizmetlerinin Yer Seçim Tercihleri Ve İnovasyon Dinamikleri: Ankara Metropol Kenti Örneği. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.

Şenarya, S.(2014). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Erzurum Havalimanı”. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.

Tanoğlu, A. (1944). “Samsun Limanı Ve Hinterlandı”, Samsun Üniversite Haftası, İstanbul Üniversitesi Yayını, 283-296.

Taşlıgil, N. (2004). “İstanbul Boğazı’nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi”. Marmara Coğrafya Dergisi, (10): 2-3.

Taşlıgil, N. (2010). Türkiye’nin Ulaşım Coğrafyası, (2. Baskı), İstanbul: Çantay Yayınevi.

Taşlıgil, N.(1996). “Türkiye’nin Havaalanları”, Türk Coğrafya Dergisi, 31, 259-281.

Taşlıgil, N.(1997). “Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi, 2 (7), 89-97.

Taşlıgil, N.(2004). “İstanbul Boğazı’nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi”, Marmara Coğrafya Dergisi, 10, 1-18.

Tatlısuluoğlu, A., 2008, Çanakkale Boğazı Deniz Kazaları ve Çevreye Olan Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Tıraş, M. (2002). Ulaşımın Yerleşmeye Etkisine Bir Örnek: Pozantı, Türk Coğrafya Dergisi 38: 121-131.

Tuğaç, Ç. (2022). “İklim Değişikliği ve Kentsel Dirençlilik Bağlamında Yeşil Ulaşım”. İdealkent, 13 (36) , 545-575.

Turan, B. , Ayataç, H. & İnce, E. (2022). “Ulaşımındaki Türel Dağılımın Kamusal Alanlara Erişimdeki Etkisi”. İdealkent.

Turğut, M., & Konbul, Ç. (2022). Süveyş Ve Panama Kanalı Çerçevesinde Kanal İstanbul’un Lojistik Potansiyelinin Swot Analizi İle Değerlendirilmesi. İbad Sosyal Bilimler Dergisi, (12), 586-604.

Tümertekin, E. (1987) Ulaşım Coğrafyası (2. Baskı) İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yay. No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 85.

Uzmen, Ç. (2001). Türk Boğazları'nda Güvenlik Sistemleri, Mevcut Durumda Öneriler. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

Uzuntepe, G. (2000) Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897). Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

Üçışık, S. ,(1996). “Ulaşım Coğrafyası Bakımından Bir İnceleme: Bandırma Limanı”, Marmara Üniversitesi, Atatürk Eğitim Fakültesi, Iı. Ulusal Eğitim Sempozyumu Bildirileri.

Üçışık, S. Ve Kadioğlu M., (2001), “Türkiye’de Konteyner Taşımacılığı”, Tmmob Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi Iıı. Ulaşım Ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı. 57-62.

Vatan (2011) İşte dünyadaki 4 kanal. Vatan Dış Haberler 28 Nisan 2011.

Wach, E. (2013). Learning About Qualitative Document Analysis.

Wainwright, J. Ve Thornes, J.B. (2004). Environmental Issues İn The Mediterranean Processes And Perspectives From The Past And Present. Routledge Studies İn Physical Geography And Environment.

Williams, Barry (1970). Modern Africa (1870-1970), Longman, London

Wilson, Keith M. (1983). Constantinople or Cairo Lord Salisbury and Partition of The Ottoman Empire 1866-1897, Imperialism and Nationalism in The Middle East, Mansell Publishing Limited.

Yalçınkaya, N. M. & Say, N. (2022). Türkiye’de Ulaşım Sektörü Politik Karar Verme Mekanizmasına Stratejik Çevresel Değerlendirme Uygulama Gerekliği. Yönetim Ve Ekonomi Dergisi, 29 (3), 547-566.

Yaşar, O. (2008). “Çanakkale Boğazı Doğu Kıyılarında Çevre Dostu Bir Liman: Çanakkale Kepez Limanı”, Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi, 5 (2).

Yayla, N. (2001). Ulaşım Altyapısı ve Trafik Yönünden Uşak. 21.Yüzyılın Eşiğinde Uşak Sempozyumu Cilt 2, Uşak.

Yıldırım, A. , Barbero, M. ve Quezel, P. (1979). Contribution A L'etude De La Vegetation Forestiere D'anatolie Mediterraneenne. Phytocoenologia, 277-346.

Yıldırım, İ. (2001). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950). Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.

Yıldız, G. (2000). Süveyş'te Satranç, Popüler Tarih, S. 5, Ekim.

Yılmaz, A. (2006). "Samsun Limanı", Türk Coğrafya Dergisi, 45, 85-100.

Yılmaz, T. (1994). Türk Yunan İlişkilerinin Dünü Bugünü Yarını Harp Akademileri Basımevi, İstanbul.

Yurdakul, E. M. (2022). Türkiye'de Ulaşım Altyapısı ve Ekonomik Kalkınma İlişkisi: Ardl Sınır Testi. Kent Akademisi, 15 (2), 666-680.

Yüce, T. (1960). "Demiryollarımızın İstasyon Nüfusuna Etkisi", Türk Coğrafya Dergisi, 20, 143-148.

Yücel, T. (1960). Demiryollarımızın İstasyon Nüfusuna Etkisi. Türk Coğrafya Dergisi 20: 143-148.

Yüksel, A., Yanık, A. Ve Ayazlar, R. (2015). "Bilimsel Araştırma Yöntemleri", Seçkin,1. Baskı, Ankara.

### **İnternet Kaynakları**

16CİA, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/cyprus/>, erişim tarihi: 15.11.2020

CİA, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/>, erişim tarihi: 15.11.2020

<http://akdenizarastirmalari.akdeniz.edu.tr/anabilim-dallari-2/akdeniz-havzasi-cografyasi-arastirmalari>

<http://cografyaharita.com/haritalarim/4lturkiye-siyasi-haritasi2.png>, Erişim Tarihi: 17.11.2022

<http://www.aedik.gr/frontend/articles.php?cid=44&scid=48>, 02.06.2017

<http://www.aedik.gr/frontend/articles.php?cid=57&scid=43>, 06.06.2017

<http://www.europeanstraits.eu/Partners/Strait-of-Gibraltar>. [Accessed: Jan- 2020]

<http://www.mimdap.org/?p=58503>

<http://www.salvamentomaritimo.es/> [Accessed: Jan-2020])

<http://www.suezcanal.gov.eg/>

English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx, 20.05.2017

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C4%B0talya\\_haritas%C4%B1.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C4%B0talya_haritas%C4%B1.svg), Erişim Tarihi: 16.11

<https://gezirehberin.net/yunanistan/korint-kanali/>

<https://pancanal.com>, erişim tarihi:17.11. 2021

<https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

[https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Dardanelles\\_map2\\_tr.PNG](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Dardanelles_map2_tr.PNG), Erişim Tarihi:14.11.2022.

[https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Dardanelles\\_landsat.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Dardanelles_landsat.jpg), Erişim Tarihi:14.11.2022

<https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0spanya#/media/Dosya:EU-Spain.svg>, Erişim Tarihi:16.11.2022

[https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0istanbul\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Istanbul\\_and\\_Bosporus\\_big.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0istanbul_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Istanbul_and_Bosporus_big.jpg) ,Erişim Tarihi:14.11.2022.

[https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0talya#/media/Dosya:Italy\\_topographic\\_map-blank.svg](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0talya#/media/Dosya:Italy_topographic_map-blank.svg),

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fik\\_Krall%C4%B1k#/media/Dosya:Europe-UK\\_orthographic\\_projection\).svg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fik_Krall%C4%B1k#/media/Dosya:Europe-UK_orthographic_projection).svg) , Erişim Tarihi:16.11.2022

[https://tr.wikipedia.org/wiki/H%C3%BCrm%C3%BCz\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Strait\\_of\\_Hormuz.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/H%C3%BCrm%C3%BCz_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Strait_of_Hormuz.jpg) (Erişim Tarihi:17.11.2022)

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint\\_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Canal\\_of\\_korinth\\_greece.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Canal_of_korinth_greece.jpg), Erişim Tarihi:14.11.2022

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint\\_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Korinth\\_Isthmus\\_de.png](https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Korinth_Isthmus_de.png), Erişim Tarihi:14.11.2022

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint\\_Kanalı](https://tr.wikipedia.org/wiki/Korint_Kanalı) Erişim Tarihi 19.05.2015

[https://tr.wikipedia.org/wiki/M%C4%B1s%C4%B1r#/media/Dosya:EGY\\_orthographic.svg](https://tr.wikipedia.org/wiki/M%C4%B1s%C4%B1r#/media/Dosya:EGY_orthographic.svg), Erişim Tarihi:16.11.2022

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Messina\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Pilone\\_di\\_Torre\\_Faro,\\_Messina,\\_Italy.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Messina_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:Pilone_di_Torre_Faro,_Messina,_Italy.jpg), Erişim Tarihi:14.11.2022.

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Messina\\_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:MessinaStrait.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Messina_Bo%C4%9Faz%C4%B1#/media/Dosya:MessinaStrait.jpg) , Erişim Tarihi:14.11.2022

[https://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCvey%C5%9F\\_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Canal\\_de\\_Suez.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCvey%C5%9F_Kanal%C4%B1#/media/Dosya:Canal_de_Suez.jpg) (Erişim Tarihi:14.11.2022)

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Yunanistan\\_co%C4%9Frafyas%C4%B1#/media/Dosya:Greece\\_topo.jpg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Yunanistan_co%C4%9Frafyas%C4%B1#/media/Dosya:Greece_topo.jpg), Erişim Tarihi:14.11.2022

<https://web.archive.org/web/20201128150838/https://www.britannica.com/place/Strait-of-Hormuz>).

<https://www.cografya.gen.tr/harita/ispanya-fiziki.htm>, Erişim Tarihi:17.11.2022

<https://www.google.com/maps/@30.1345715,33.5524448,8z/data=!5m1!1e4>

<https://www.google.com/maps/@35.3553923,-3.1933336,6.75z/data=!5m1!1e4>

<https://www.google.com/maps/@37.4080742,17.4103746,7z/data=!5m1!1e4>

<https://www.google.com/maps/@37.7427109,23.9215186,8.25z/data=!5m1!1e4>

<https://www.habervakti.com/babulmendep-bogazi-nerededir-ozellikleri-nelerdir>,

Erişim Tarihi: 17.11.2022

<https://www.harita.gov.tr/urun/turkiye-fiziki-haritasi/193>, Erişim Tarihi: 16.11.2022

[https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/gonderi\\_dosya\\_ekleri/d7a7e9d22f74fab\\_ek.pdf](https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/gonderi_dosya_ekleri/d7a7e9d22f74fab_ek.pdf)

pdf

<https://www.orangesmile.com/gezirehberi/ispanya/ulke-haritalari.htm>,

Erişim

Tarihi: 17.11.2022

<https://www.orangesmile.com/gezirehberi/misir/ulke-haritalari.htm>,

Erişim Tarihi:

17.11.2022

<https://www.sanalsantiye.com/insan-eli-ile-yapilmis-su-kanallari/>,

Erişim

Tarihi: 17.11.2022

<https://www.sanalsantiye.com/insan-eli-ile-yapilmis-su-kanallari/>,

Erişim

Tarihi: 17.11.2022

<https://www.sde.org.tr/ulastirma/misir-suveys-kanalindan-gecis-ucretini-yuzde-6-artirdi-haberi-24511>,

Erişim Tarihi: 14.11.2022

<https://www.turkiye-rehberi.net/birlesik-krallik-haritasi.asp>, Erişim Tarihi: 17.11.2022

<https://www.turkiye-rehberi.net/birlesik-krallik-haritasi.asp>, Erişim Tarihi: 17.11.2022

<https://www.turkiye-rehberi.net/yunanistan-haritasi.asp>,

Erişim

Tarihi: 17.11.2022.2022

<https://www.uyduharita.org/misir-haritasi/>, Erişim Tarihi: 17.11.2022

J. Wright, "Strait Of Gibraltar," Nasa, 29-Mar-2015. [Online]. Available:

<https://www.nasa.gov/content/strait-of-gibraltar>

Marine Operations, Regulations, Korint Kanalı Resmi İnternet Sitesi,

<http://www.aedik.gr/frontend/articles.php?cid=57&scid=43> (06.06.2017)

Pew Research Center, <http://www.globalreligiousfutures.org/>, erişim tarihi: 15.11.2020

Richmond, J.C.B. (1977). Egypt 1798-1952, Methuen&Co Ltd., London.

Scupola, A., Fuglsang, L., Gallouj, F., Vorre Hansen, A. (2021). Understandings of social innovation within the Danish public sector: a literature review. Administrative Sciences, 11 (2), 49. <https://www.mdpi.com/2076-3387/11/2/49> adresinden edinilmiştir

Specifications, Resmi İnternet Sitesi,  
Http://Www.Aedik.Gr/Frontend/Articles.Php?Cid= 57&Amp;Scid=62, (06.06.2017).

UNEP. (2021, 08 17). The Mediterranean marine and coastal environment. Barcelona Convention - Mediterranean 2017 Quality Status Report. Erişim adresi: <https://www.medqsr.org/mediterranean-marine-and-coastal-environment>

**The National Archives**

FO (Foreign Office), FO 78/1795, FO 78/2118



## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| <b>Soyadı, Adı</b> | KAYA, FATİH |
| <b>Uyruğu</b>      | T.C.        |

| <b>Eğitim Derecesi</b> | <b>Okul Program</b>                                | <b>Mezuniyet Yılı</b> |
|------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Lise</b>            | Konya Atatürk Sağlık Meslek Lisesi                 | 1986                  |
| <b>Üniversite</b>      | Erzurum Atatürk Üniversitesi Hemşirelik Lisans     | 1998                  |
| <b>Yüksek Lisans</b>   | Akdeniz Üniversitesi Coğrafya Tezsiz Yüksek Lisans | 2018                  |

| <b>İş Deneyimi, Yıl</b> | <b>Çalıştığı Yer</b>             | <b>Görev</b>  |
|-------------------------|----------------------------------|---------------|
|                         | Antalya Kumluca Devlet Hastanesi | Sağlık Memuru |

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| <b>Yabancı Dil</b> | İngilizce |
|--------------------|-----------|