

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

ORTAÖĞRETİM ÖĞRENCİLERİNDE DENİZCİLİK İLE İLGİLİ
FARKINDALIĞIN GELİŞMESİNDE DENİZCİLİK EĞİTİMİNİN ETKİSİNİN
İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Osman Batur KONDAKÇI

AĞUSTOS 2025
TRABZON



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**ORTAÖĞRETİM ÖĞRENCİLERİNDE DENİZCİLİK İLE İLGİLİ
FARKINDALIĞIN GELİŞMESİNDE DENİZCİLİK EĞİTİMİNİN ETKİSİNİN
İNCELENMESİ**

Osman Batur KONDAKÇI

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünce
“YÜKSEK LİSANS (DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ)”
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 17 / 07 / 2025

Tezin Savunma Tarihi : 05/08/ 2025

Tez Danışmanı : Dr. Öğr.Üyesi İshak ALTINPINAR

Trabzon 2025

ÖNSÖZ

“Ortaöğretim Öğrencilerinde Denizcilik ile İlgili Farkındalığın Gelişmesinde Denizcilik Eğitimin Etkisinin İncelenmesi” isimli bu tez Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Programı’nda hazırlanmıştır.

Tüm eğitim süreci boyunca bana desteğini sürekli sürdüren değerli eşim Hatice KONDAKÇI’ya, tez çalışmalarım nedeniyle işyerinde olmadığım zaman özveriyle çalışıp yokluğumu hissettirmeyen Sayın Serdar TURHAL’a ve kurumumdaki tüm çalışma arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım. Tez çalışmam boyunca kıymetli bilgileriyle ve tecrübesiyle yolumu aydınlatan danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi İshak ALTINPINAR’a, Sayın Prof. Dr. Muhammet BORAN ve Sayın Doç. Dr. Umut YILDIRIM’a teşekkürlerimi sunarım.

Bu tez çalışmasının Türkiye Cumhuriyeti Devletinin “Denizci Millet ve Denizci Devlet” ülküsüne ulaşması için yapılacak tüm çalışmalarda katkı sağlamasını temenni ederim.

Osman Batur KONDAKÇI
Trabzon 2025

TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Ortaöğretim Öğrencilerinde Denizcilik İle İlgili Farkındalığın Gelişmesinde Denizcilik Eğitiminin Etkisinin İncelenmesi” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Dr. Öğr. Üyesi İshak ALTINPINAR sorumluluğunda tamamladığımı, verileri kendim topladığımı, deneyleri ilgili ortamlarda yaptığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim.

Osman Batur KONDAKÇI

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	VII
SUMMARY	VIII
TABLolar DİZİNİ.....	IX
SEMBOLLER VE KISALTMALAR DİZİNİ	XI
1. GENEL BİLGİLER	1
1.1. Dünya Denizcilik Tarihi	1
1.1.1. Antik Çağda Denizcilik Tarihi.....	3
1.1.2. Ortaçağda Denizcilik Tarihi	6
1.1.3. Keşifler Çağında Denizcilik Tarihi.....	6
1.1.4. Modern Çağda Denizcilik Tarihi	8
1.2. Uluslararası Sistemde Denizciliğin Gücü ve Önemi	10
1.2.1. Deniz Gücü ve Yönetimi.....	12
1.2.2. Deniz Gücü Yönetimin Temel Unsurları.....	15
1.3. Kavramsal Olarak Denizci Millet ve Denizci Devlet	19
1.4. Eğitim ve Farkındalık Arasındaki İlişkinin Açıklanması	22
1.4.1. Kavramsal Olarak Eğitim ve Farkındalık.....	22
1.4.2. Eğitim ve Farkındalık Arasındaki İlişki	23
1.5. Ortaöğretim Eğitiminin Tanımlanması.....	24
1.6. Denizcilik Eğitiminin Gelişimi ve Önemi	25
1.6.1. Ortaöğretim Düzeyinde Denizcilik Eğitiminin Önemi	27
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	28
2.1. Araştırmanın Evreni ve Veri Toplama Araçları	28
2.2. Verilerin Analizi	29
3. BULGULAR VE TARTIŞMA	30
3.1. Güvenirlik Analizi	30
3.2. Analiz Sonuçları	30
3.2.1. Grup İçi Analizler.....	30

3.2.2. Guruplar Arası Analizler.....	37
4. SONUÇLAR.....	50
5. ÖNERİLER.....	53
6. KAYNAKLAR.....	56
7. EKLER.....	63
ÖZGEÇMİŞ	



ÖZET

ORTAÖĞRETİM ÖĞRENCİLERİNDE DENİZCİLİKLE İLGİLİ FARKINDALIĞIN
GELİŞMESİNDE DENİZCİLİK EĞİTİMİNİN ETKİSİNİN İNCELENMESİ

Osman Batur KONDAKÇI

Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi İshak ALTINPINAR
2025, 62 Sayfa, 1 Sayfa Ek

Denizcilik bir milletin gelişimi için hayati önem taşımaktadır. Denizcilik farkındalığı milletin denizciliğe olan ilgisini gösterir. Yapılan çalışmada ortaöğretim düzeyinde denizcilik eğitiminin denizcilikle ilgili farkındalığı artırmasındaki etkisi incelendi. Orta öğretim çağında olan ve yaşları 15 ila 18 arasında değişen öğrenciler guruplara ayrıldı. Birinci grup sivil öğrencilerden, diğer grup ise denizci öğrencilerden oluşturuldu. Sivil öğrenciler kendi içerisinde tekrar iki guruba ayrıldı. Bir guruba hiç denizcilik eğitimi vermeden anket uygulandı. Diğer gruba ise eğitim öncesi bir anket uygulandı devamında 2 saat sınıf ortamında denizcilik eğitimi verildi ve eğitim sonrası aynı anket tekrar uygulandı. Denizci öğrencilere ise sadece anket uygulandı. Anket literatürde bulunan çalışmalardan faydalanılarak farkındalık ve kültür seviyesinin tespitinde kullanılan anketlere benzer şekilde uzman görüşleri doğrultusunda “Denizcilik Farkındalığı Anketi” şeklinde hazırlandı. Anket sonuçlarına göre elde edilen verilerin analizleri SPSS programında yapıldı. Guruplar arasındaki ilişkiler bağımlı ve bağımsız örneklem T testi ve ANOVA testleri uygulanarak incelendi. ANOVA testi sonuçlarına göre Post-Hoc testi uygulandı. Bu sonuçlara göre hiçbir denizcilik eğitimi almamış ve denizciliğe ilgi duymayan öğrenciler almış oldukları denizcilik eğitimi sonrası denizcilik ile ilgili farkındalık kazandığını ve denizciliğe karşı ilgi duymaya başladığı tespit edildi. Eğitim öncesi ve eğitim sonrası elde ettiğimiz veriler üzerinden yapmış olduğumuz testlerde guruplar arasında anlamlı farklılıklar bulundu. Bu durum, denizcilik eğitiminin öğrencilerin denizcilik farkındalığı geliştirmesinde etkili olduğunu ortaya koydu.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik Kültürü, Denizcilik Eğitimi

Master Thesis

SUMMARY

INVESTIGATION OF THE EFFECT OF MARITIME EDUCATION ON THE DEVELOPMENT OF MARITIME AWARENESS AMONG SECONDARY SCHOOL STUDENTS

Osman Batur KONDAKÇI

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
Maritime Transportation and Management Engineering Graduate Program
Supervisor: Assoc.Dr. İshak ALTINPINAR
2025, 62 Pages, 1 Appendix Page

Maritime is of vital importance for the development of a nation. Maritime awareness shows the nation's interest in maritime. The study examined the effect of maritime education at the secondary school level on increasing maritime awareness. Students of secondary school age, aged between 15 and 18, were divided into groups. The first group consisted of civilian students, while the other group consisted of maritime students. Civilian students were divided into two groups again. A survey was applied to one group without any maritime training. The other group was applied a survey before the training, then given 2 hours of maritime training in a classroom environment, and the same survey was applied again after the training. Only the survey was applied to the maritime students. The survey was prepared as a “Maritime Awareness Survey” by taking expert opinions, similar to the surveys used in determining awareness and culture levels, by utilizing the studies in the literature. The data obtained according to the survey results were analyzed in the SPSS program. The relationships between the groups were examined by applying dependent and independent sample T-tests and ANOVA tests. Post-Hoc test was applied according to the ANOVA test results. According to these results, it was determined that students who had not received any maritime education and were not interested in maritime gained awareness about maritime and started to be interested in maritime after the maritime education they received. In the tests we conducted on the data we obtained before and after the education, significant differences were found between the groups. This situation revealed that maritime education was effective in developing maritime awareness in students.

Key Words: Maritime Culture, Maritime Education

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Denizcilikte gelişim süreçleri.....	22
Tablo 2. Denizcilik farkındalığı anketine ait soruların güvenilirlik analizi	30
Tablo 3. Eşleştirilmiş örneklem istatistikleri	31
Tablo 4. Bağımlı örneklem T-testi	31
Tablo 5. Bağımlı Örneklem T-testi Devamı	31
Tablo 6. Ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri	32
Tablo 7. Ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi	32
Tablo 8. Ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri	33
Tablo 9. Ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi.....	33
Tablo 10. Su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri	33
Tablo 11. Su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi	34
Tablo 12. Su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri	34
Tablo 13. Su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi	35
Tablo 14. Cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri	35
Tablo 15. Cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi	36
Tablo 16. Cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri	36
Tablo 17. Cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi	37
Tablo 18. Gruplar arası tanımlayıcı istatistikler	37
Tablo 19. Tüm gruplar için varyanslar arası homojenlik test tablosu	38
Tablo 20. Gruplar arası ANOVA analizi	38
Tablo 21. Gruplar arası karşılaştırmalar post-hoc test tablosu	39
Tablo 22. Tüm gruplar dahil edildiğinde cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri	40

Tablo 23. Tüm guruplar dahil edildiğinde cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi	41
Tablo 24. Tüm guruplar dahil edildiğinde su sporlarıyla ilgilenmenin öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri.....	41
Tablo 25. Tüm guruplar dahil edildiğinde su sporlarıyla ilgilenmenin öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi	42
Tablo 26. Tüm guruplar dahil edildiğinde ailede denizci olmasının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri.....	42
Tablo 27. Tüm guruplar dahil edildiğinde ailede denizci olmasının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi	43
Tablo 28. Tüm guruplar dahil edildiğinde yaş değişkenin öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri	43
Tablo 29. Tüm guruplar dahil edildiğinde yaş değişkenin ANOVA analizi	44

SEMBOLLER VE KISALTMALAR DİZİNİ

ANOVA	: Varyans Analizi
f	: Frekans
IMO	: Dünya Denizcilik Örgütü
Ort	: Ortalama
p	: Olasılık Değeri
r	: Kolerasyon
Std	: Standart



1. GENEL BİLGİLER

1.1. Dünya Denizcilik Tarihi

Denizcilik tarihi, insanlık tarihiyle iç içe geçmiş; insanın denizlerle, okyanuslarla ve su yollarıyla kurduğu kadim ilişkinin izlerini taşıyan uzun soluklu bir serüvendir. İlk çağlardan itibaren insanlar denizi sadece bir sınır değil, aynı zamanda bir geçit, bir yaşam alanı ve bir keşif yolu olarak görmüştür. Nehirlerden göllere, denizlerden okyanuslara uzanan bu yolculukta; insanlar su üstünde yol alabilmek için deniz araçları inşa etmiş, rüzgarı kullanmayı öğrenmiş ve engin sulardan edindikleri bilgileri kültürel miraslarına işlemişlerdir. Atalarımız, denizcilik deneyimlerini ve gözlemlerini yalnızca sözlü aktarımlarla değil; çizdikleri resimlerle, yonttukları heykellerle ve taşlara kazıdıkları simgelerle gelecek kuşaklara aktarmıştır. Bu kültürel izler, sadece denizciliğin teknik gelişimini değil, aynı zamanda denizle kurulan duygusal ve düşünsel bağın da birer yansıması olmuştur. Denizcilik kültürü bu sayede yüzyıllar boyunca zenginleşmiş, uygarlıkların gelişimine yön vermiş ve insanlığın ortak tarihine derin bir katkı sunmuştur. Yazılı belgeler, sanat eserleri ve arkeolojik kalıntılar; insanlığın tarih boyunca denizlere, okyanuslara ve iç su yollarına olan bağımlılığını açıkça ortaya koymaktadır. Çünkü insan, varlığını sürdürebilmek için besine, suya ve yaşamsal kaynaklara ulaşmak zorundaydı. Bu zorunluluk, onu su yollarını keşfetmeye, kıtalar arasında yolculuklar yapmaya ve ufkun ötesine bakmaya itti. Denizlerde başlayan bu uzun yolculuklar, insanı kendisinden farklı toplumlarla karşılaştırdı. Her yeni kıyı, bilinmeyen bir kültür; her liman, yeni bir bilgi ve beceri demekti. Atalarımız bu keşifler sayesinde yalnızca yeni topraklar değil, yeni düşünme biçimleri, üretim yöntemleri ve yaşam tarzları da kazandılar. Edindikleri bilgi ve deneyimi, yaşamlarını kolaylaştırmak ve refahlarını artırmak için kullandılar. Böylece denizcilik, insanlık tarihini dönüştüren bir yenilik ve ilerleme aracı hâline geldi. Bu karşılaşmalar ve keşifler, medeniyetler arasında ticaretin gelişmesine, diplomatik ilişkilerin kurulmasına ve kalıcı bağların oluşmasına zemin hazırladı. Genişleyen deniz yolları ve ticaret ağları, uygarlıkları birbirine bağladı; bu bağlantılar sayesinde fikirler, sanat eserleri ve inanç sistemleri kıtalar arası bir yolculuğa çıktı. Denizcilik, yalnızca malları değil, düşünceleri de taşıdı. Bu yönüyle denizcilik, doğası gereği sosyal ilişkileri güçlendiren,

kültürel etkileşimi besleyen ve yenilikçi yaklaşımları teşvik eden bir medeniyet lokomotifine hâline geldi. (Dulger,2006; Maning, 2013; Paine, 2013).

İnsanoğlunun denizlerle kurduğu ilişkiye metaforik bir gözle baktığımızda, denizcilik tarihini geçmişten günümüze süzülen görkemli bir gemiye benzetebiliriz. Bu gemi, çağlar boyunca iç sulardan okyanuslara, sakin kıyılardan fırtınalı ufuklara uzanarak yol almıştır. Sadece bir limandan diğerine değil; bir çağdan başka bir çağa, bir medeniyetten ötekine doğru süregiden çok katmanlı bir yolculuktur. Üzerinde askeri seferlerin yankıları, ticari yolların izleri, ulusal tarihlerin anıları ve küresel etkileşimlerin izleri taşır. Aynı zamanda kültürel değişimleri, sosyal olayları ve teknolojik dönüşümleri de beraberinde götürür. Her limanda yeni bilgiler yüklenir, her yolculukta başka bir miras bırakılır. Bu gemi yalnızca mallar değil, fikirler, inançlar ve insanlığın ortak hafızasını da taşır. Yüzyıllar boyunca süren bu seyrüsefer, insan uygarlığının dokusuna ince ince işleyerek denizciliği sadece bir ulaşım aracı değil, medeniyetleri birbirine bağlayan bir köprü, kültürleri harmanlayan bir mecra hâline getirmiştir. (Dülger, 2006; Paine, 2013). Yaklaşık 70.000 yıl önce, okyanus kıyılarından kamıştan yapılmış ilkel sallara ile denizle tanışan insanoğlu, zamanla deriden yapılmış sal ve kanolarla nehirlerin iç sularında yol almayı başarmıştır. Bu ilk adımlar, sadece birer geçiş değil, yeni topraklara ve medeniyetlere doğru atılan cesur keşiflerdir. Nehir kenarlarında başlayan bu kolonileşmeler, insanın suya olan bağımlılığını ve denizlerle olan ilişkisinin evrimini simgeliyor. Buzul çağının sona ermesinin ardından, yaklaşık 5.000 ile 15.000 yıl önce, çömlek ve tarım kültürünün gelişmesiyle karada yeni bir teknik ilerleme dönemi başladı. Bu dönemde, üretim fazlası ürünlerin deniz aşırı bölgelere taşınma ihtiyacı doğmuş ve bunun sonucunda yelkenli gemiler inşa edilerek deniz ticareti yeni bir boyuta taşınmıştır. Kamışların ustaca birleştirilmesiyle ya da kütüklerin içlerinin oyulmasıyla yapılan ilkel sal ve kanolarla başlayan denizcilik yolculuğu, gemi yapım teknolojisinin ilerlemesiyle birlikte çok daha büyük ve karmaşık yapılar haline almıştır. Antik çağların Mısır, Fenike ve Roma gemilerinin ardından, Orta Çağ Vikinglerinin ince, uzun ve sağlam gemileri, Keşifler Çağı'nın ünlü kalyon ve karakları izledi. Bu gelişim, sanayi devrimiyle buharlı gemilerin ortaya çıkışı ve makine gücüyle hareket edebilen modern gemilerin icadıyla devam etmiş, denizcilik tarihinin engin yolculuğu, her dönemde insanın ileriye doğru yaptığı büyük adımların bir yansıması olmuştur. (Maning,2013; Colombo & Ferenc, 2024).

1.1.1. Antik Çağda Denizcilik Tarihi

Avustralya yerlileri saz demetlerinden oluşturdıkları bağlara ata biner şekilde oturarak gölleri geçiyor, Mezopotamya sakinleri keçi postlarını şişirerek nehirleri ve ırmakları aşıyordu. Hint okyanusu kıyılarında Tamil yerlileri kolları altına aldığı kütüklerle balık avlamaya çalışırken, Indus vadisinin verimli topraklarında yaşayan Sindi halkı geniş ağızlı küpleri kullanarak balık avlıyordu (Casson, 1994). Göl ve nehir kıyılarında yaşamını sürdüren tarih öncesi insanlar tarafından kullanılan araçlar, kuşkusuz deniz ulaşımının ve su taşımacılığının ilk örneklerini oluşturuyordu. Ancak bu ilkel araçlarda, yolcular suyun içinde taşınıyordu. Hem kullanan kişiyi suyun dışında tutacak hem de birden fazla kişiyi taşıyabilecek yeni araçlara ihtiyaç vardı. Bu arayış, insanı yeni çözümler bulmaya itti. Ağaçların az olduğu nehir deltalarında saz demetleri bir araya getirilerek, ağaçların bol olduğu bölgelerde ise kütükler yan yana dizilerek ilk salların yapımına başlandı. (Casson, 1994; Tok, 2000). Ancak, inşa edilen sallar, içerisindeki kişiyi ve yükü yeterince kuru tutamıyordu. Çözüm olarak sandal tipindeki su araçları kullanılmaya başlandı ve ilk örneği hafif dalların kullanılmasıyla oluşturulan bir iskeletin üzerine hayvan postunun örtülmesiyle elde edilen ilkel sandaldı. Daha sonra ağaçların bir araya getirilmesiyle basit bir omurga oluşturuldu ve omurga etrafı sarılarak sepet şeklinde sandallar inşa edilmeye başlandı. Ağacın daha bol olduğu bölgelerde ise kütüklerin içleri oyularak sandallar yapıldı ve ağaç kabukları kullanılarak ilkel kanolar üretildi (Casson, 1994; Civelek & Başbüyük, 2016).

Nehirlerde ve kıyılarda avlanmakla yetinmeyen insan, gözünü ufka dikti. Açık denizlere açılmak, sınırlarını aşmak ve yeni dünyalar keşfetmek istiyordu. Bunun için daha sağlam, daha dengeli su araçlarına ihtiyaç vardı. Omurgayı güçlendirmek için uzun kütükler kullanıldı, gövde borda kaplamalarıyla sarılarak su sızdırmaz hâle getirildi. Böylece, antik çağlardan günümüze uzanan ilkel sandal tipinin temeli atıldı. Ancak, ağırlaşan bu deniz araçları akıntıya karşı koymakta zorlanıyordu. Çare, gökyüzünden geldi: rüzgâr gücünün keşfi. İnsan, kendi kas gücü ya da hayvanların çekişi dışında bambaşka bir kuvvetin varlığını fark etmişti. Rüzgârın kullanılması, buharın keşfi kadar büyük bir mucizeydi. İlk zamanlarda sandalın önüne bir hurma ağacı gövdesi ya da geniş bir eğrelti otu konularak rüzgâr arkadan estiğinde ilerlemek sağlanıyordu. Ardından direkler dikildi, direklere sazlar ve eğrelti otları takıldı. Zamanla bu ilkel çözümler, direğe asılan bir yelkene dönüştü. Böylece insanın yaratıcılığı ve inadı, Bronz Çağı'nın başlangıcından 18.

yüzyıla kadar denizlerin tartışmasız hakimi olacak yelkenli gemilerin çağını başlattı (Casson, 1994; Tok, 2000).

Akdeniz, yelkenli gemilerin gelişmesinde ve denizcilik tarihinin şekillenmesinde başlangıç noktası olarak kabul edilir (Tok, 2000). Antik çağ ticaret yollarının bu sulara keşişmesi, Akdeniz'i deniz ticaretinin beşiğine dönüştürdü. Medeniyetlerin doğuşundan itibaren, doğu ile batı arasında ekonomik, politik ve kültürel bağların kurulduğu eşsiz bir kavşak oldu. Bu stratejik konumu sayesinde, antik çağdan günümüze batı medeniyetinin merkezinde yer aldı; kıyılarında kurulan devletlerin gelişiminde belirleyici bir rol oynadı. Ulaştırma sürelerini kısaltması ve mekânsal avantaj sağlaması ise Akdeniz'i her dönemde cazip kıldı(Paine, 2013; Abulafia, 2022). Deniz taşımacılığının benzersiz faydaları da buna eklendiğinde küresel ölçekte denizciliğin gelişmesinde ve yayılmasında Akdeniz en büyük paya sahip olmuştur. Bu nedenle, antik çağda, Akdeniz üzerinde kurulan deniz ticaret ağları modern küreselleşmenin ve modern lojistiğinin temellerini oluşturmaktadır (Helena & Lopes, 2010). Akdeniz, yalnızca ticaretin değil, tarihin en büyük medeniyetlerinin de beşiği oldu; kıyılarında doğan uygarlıkları denizciliğe çekti. Mısır, Fenike, Yunan ve Roma, bu suların üzerinde denizcilikle anılan en önemli uygarlıklar arasındaydı. M.Ö. 4 binli yıllarda Mısırlılar, Nil Vadisi'nde bolca bulunan sazları bir araya getirerek sallar ve sandallar yaptı; akasya ağaçlarını küçük kütüklere dönüştürerek gemi yapımında kullandı. Nehirlerde balık avladılar, soyluların ölümlerini sandallarla taşıdılar. M.Ö. 2500'lerde inşa edilen piramit mezarların taş ihtiyacı, yine onların yaptığı sallar ve sandallarla karşılandı. Ağır yükleri taşımak, Mısırlı ustaları daha dayanıklı malzemeler aramaya yöneltti. Lübnan'dan getirilen sedir ağaçlarıyla, 60 metreye varan devasa gemiler inşa ettiler. Böylece Nil nehri kıyılarında doğan denizcilik bilgisi ve deniz ticareti, Akdeniz'den Kızıldeniz'e, oradan Basra Körfezi'ne kadar uzanan geniş bir coğrafyaya yayıldı. (Casson, 1994; Macarthur, 2007; Paine, 2013).

Fenikeliler, antik çağda Akdeniz'in sularında yaşamış, tarihin en büyük denizci kavmi olarak anılır. Ürettikleri değerli mor boyalar nedeniyle, Yunanlılar onlara “mor insanlar” anlamına gelen Phoinikes adını verdi. Yaşadıkları topraklar, deniz ticaretiyle kara yollarının birleştiği eşsiz bir merkezdi. Bu stratejik konumun sunduğu avantajlarla denizciliğe yönelen Fenike halkı, Mezopotamya'dan Akdeniz havzasının tamamına, İber Yarımadası'ndan Karadeniz'e, Atlas Okyanusu kıyılarından İngiltere'ye kadar uzanan geniş bir alanda güçlü bir deniz imparatorluğu kurdu(Dülger,2006; Üçler, 2022). Mühendislik uygulamaları ve teknolojik gelişmişlik açısından gemi yapım tekniğinde

başarılı oldular ve Mısırlıların yelkenli teknelerini geliştirerek daha sağlam ve daha büyük gemiler inşa ettiler. Dünya denizcilik tarihinde seyrüsefer, kılavuzluk, kabotaj ilklerini gerçekleştiren Fenikeliler modern denizciliğin temellerini atan halk olarak görülmektedir. Haritacılık sanatı, rüzgar gülü ve deniz hukuku gibi günümüz denizcilik uygulamaları ilk olarak Fenikeliler zamanında kullanılmıştır. Antik çağın süper denizci gücü, denizcilik, sosyal, kültürel, teknoloji ve ticaret alanlarında devrim niteliğinde değişiklikler yapmış ve etkileri günümüze kadar devam etmiştir (Scott, 2018).

Antik Yunan halklarından olan Minos uygarlığı göksel navigasyon tekniklerini kullanarak yönlerini bulan ilk denizciler olduğu düşünülmektedir. Ay ile birlikte doğup - batan yıldızlara yönler tayin ederek bir yıldız serisi oluşturmuşlar ve ticaret rotalarını bu yıldızlara bakarak belirlemişlerdir. Kompozit gemi yapım tekniğini kullanan ilk denizci halk olarak görülen Minoslular, günümüz fiberglass gemi yapım tekniğine benzer şekilde dayanıklı gemiler inşa etmiştir (Angelakis, 2024). Antik Çağ'da Akdeniz'deki bir diğer önemli deniz gücü Roma İmparatorluğu idi. Denizler, Roma'nın siyasi, ekonomik ve askeri büyüklüğünün temel dayanaklarından birini oluşturuyordu. Nitekim yüzyıllar boyunca Akdeniz, Karadeniz ve Britanya kıyılarında deniz ulaşımını etkin bir şekilde kullanarak egemenlik tesis etmiştir (Ferrandiz, 2023). M.Ö. III. yüzyılda gerçekleşen Pön Savaşları'na kadar Roma, ticaret ve savaş gemisi ihtiyacını çoğunlukla Antik Yunan ve diğer denizci halklardan tedarik etmekteydi. Ancak, Kuzey Afrika kıyılarının hâkimiyetini sağlamak amacıyla Fenike kökenli Kartaca Krallığı'na karşı yürütülen seferlerde, kara gücü bakımından üstün olan Roma ordusu, Kartaca'nın donanma gücü karşısında deniz savaşlarında ciddi kayıplar vermiştir. Özellikle kara birliklerinin savaş alanına naklinde yaşanan lojistik zorluklar, Roma yönetimini kapsamlı bir deniz filosu inşa etmeye sevk etmiştir. Bu stratejik değişim, Roma'nın denizcilik kapasitesini önemli ölçüde artırmış, Kartaca'ya karşı üstünlük kazanmasını sağlamıştır. Nihayetinde Roma, Akdeniz'in tek hâkim deniz gücü konumuna ulaşmış; sınırlarını Akdeniz'in ötesine taşıyarak imparatorluk ölçeğinde genişletmiş, bu geniş coğrafya boyunca yoğun bir deniz ticaret ağı kurmuş, liman ve iskele inşaatlarını yaygınlaştırarak denizcilik faaliyetlerini hızlı bir biçimde geliştirmiştir (Davey, 2015; Kızıgut, 2024).

1.1.2. Orta Çağda Denizcilik Tarihi

Antik Çağ'da denizciliğin, Nil Nehri'nden başlayarak Mezopotamya'ya, oradan Basra Körfezi kıyılarına ve ilerleyen dönemlerde tüm Akdeniz'e yayıldığı bilinmektedir. Zamanla gemi yapım teknolojilerindeki gelişmeler, açık denizlerde seyrüsefer kabiliyetini ve yük taşıma kapasitesini artırmış; böylece deniz ticaret ağları, Akdeniz merkezli olarak kıtalararası boyut kazanmıştır. Ancak, Antik Çağ uygarlıklarının ticari faaliyetleriyle gelişen bu deniz ticareti, Roma İmparatorluğu'nun dağılmasıyla birlikte gerileme sürecine girmiştir. Avrupa'da Hristiyanlığın yayılması, Akdeniz uygarlıklarının tüketim alışkanlıklarını değiştirmiş ve tüccar sınıfının sayısında azalmaya yol açmıştır. Papalığın, teolojik gerekçelerle Müslüman tüccarlarla Hristiyanların ticaretini yasaklaması, VIII. yüzyıldan itibaren deniz ticaretindeki düşüşü hızlandırmıştır. Buna karşın, ticaret faaliyetleri Doğu Roma (Bizans) ile İtalyan şehir devletleri arasında sınırlı ölçekte devam etmiştir (Register, 1913). İslamiyet'in ortaya çıkışıyla kurulan İslam Devleti, deniz ticaretinde bölgesel bir egemen güç hâline gelmiş; batıya doğru genişlemesi ise Haçlı Seferleri'ni tetiklemiştir. Bu süreç, doğu ile batı arasındaki ticari ilişkilerin yeniden şekillenmesine yol açmıştır (Dülger, 2006). Öte yandan, Avrupa'daki nüfus artışı, ticari faaliyetlerin gelişmesine ivme kazandırmış; kara yollarındaki güvenlik sorunları nedeniyle kıta Avrupası'nda büyüyen ticaret, deniz yollarına kaymıştır. Bu durum, Akdeniz kıyılarında yeni limanların ortaya çıkmasını ve mevcut limanların gelişmesini sağlamıştır. Bu gelişmelerin sonucunda, kıyı şeridinde yer alan şehirler hem ekonomik hem de siyasi açıdan güç kazanmaya başlamıştır. Özellikle Venedik ve Ceneviz, denizcilikteki üstünlükleri sayesinde yalnızca deniz ticaretinde değil, askerî alanda da önemli bir güç haline gelmiş; güçlü donanmalarıyla denizaşırı topraklara hükmetmiş, kolonileşme yoluyla stratejik ticaret merkezlerini kontrol altında tutmuştur (Register, 1913).

1.1.3. Keşifler Çağında Denizcilik Tarihi

Roma İmparatorluğu ile Uzak Doğu arasındaki ticaret, büyük ölçüde Baharat Yolu ve İpek Yolu üzerinden yürütülmekteydi. Batı Roma İmparatorluğu'nun yıkılması ve Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğu'nun Türkler tarafından ortadan kaldırılmasıyla birlikte bu ticaret yolları, Batılıların kontrolünden çıkmaya başlamıştır. Avrupalıların Uzak Doğu'ya ulaşmak için kullandığı Kuzey Afrika ve Kızıldeniz güzergâhları da Osmanlı

İmparatorluğu'nun hâkimiyeti altına girerek Batı'nın erişimine kapatılmıştır. Bu gelişmeler, Avrupa ile Doğu'daki ticaret merkezleri arasındaki bağlantının büyük ölçüde kopmasına yol açmıştır (Dülger, 2006). Sonuç olarak Batılı devletler, Baharat ve İpek Yolları'na doğrudan ulaşmanın alternatif yollarını bulmak ve kaybettikleri ticaret üstünlüğünü yeniden tesis etmek amacıyla "Keşifler Çağı"nı başlatmışlardır (Amanda, 2024). Keşifler Çağı, denizlerde yelkenin hâkimiyetinin sürdüğü dönemle örtüşmekte olup XV. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın başlarına kadar devam etmiştir. Bu dönem, denizcilikte ileri seviyede olan bazı Avrupa devletlerinin denizaşırı bölgelerde gerçekleştirdiği keşifleri ve bu keşifler sonucunda işgal edilen topraklarda kolonileşme ve sömürgeleşme süreçlerinin başlatılmasını ifade etmektedir. Amerika kıtası başta olmak üzere, Hindistan Yarımadası, Afrika ve Asya gibi geniş coğrafyalarda fetihler ve koloni faaliyetleri yürütülmüş; böylece bilinen dünya ile bilinmeyen dünya arasında bütünleşme sağlanarak küreselleşmenin ilk adımları atılmıştır. Dönemin denizci milletleri ve imparatorlukları, kendi stratejik ve ekonomik çıkarları doğrultusunda, doğu ile batıyı birbirine bağlayan yeni bir dünya düzeni oluşturmayı amaçlamışlardır. İlk keşif girişimleri, Portekizliler tarafından 1336 yılında Atlantik Okyanusu'ndaki Kanarya Adaları'na ve 1434 yılında Azor Adaları ile Batı Afrika kıyılarına düzenlenen seferlerle başlamıştır. Ardından, Portekizli denizci Bartolomeu Dias'ın 1488'de Ümit Burnu'nu geçerek Hint Okyanusu'na ve oradan Asya kıtasına ulaşması, Vasco da Gama'nın 1498'de Hindistan'a düzenlediği seferle Hint deniz ticaret yollarını ortaya çıkarması, Kristof Kolomb'un 1492–1504 yılları arasında Amerika kıtasına ulaşması ve 1519–1522 yılları arasında Ferdinand Magellan'ın dünya turunu gerçekleştirerek yeni deniz ticaret rotaları keşfetmesi, Keşifler Çağı'nın dönüm noktaları olmuştur (Dülger, 2006). Keşifler sonucunda kurulan sömürge imparatorlukları, Avrupa dışında yeni güç merkezleri yaratmış; bu merkezler arasındaki ticaret, Atlantik, Pasifik ve Hint Okyanusu'nda doğu–batı ve kuzey–güney yönünde işleyen deniz ticaret ağlarını ortaya çıkarmıştır. Bu süreç, denizciliğin gelişimine önemli katkılar sağlamış; modern deniz haritacılığının temelleri atılmış, seyrüsefer teknikleri ile gemi yapım teknolojilerinde önemli ilerlemeler kaydedilmiş, deniz hukuku ve liman yönetiminde yeni düzenlemeler yapılmıştır. Böylece Keşifler Çağı, küresel ticaretin modern dünyadaki oluşumunun temelini atmıştır (Hanilçe, 2010; Demir, 2020; Pyne, 2021; Kaya & Çaparoğlu, 2023; Amanda, 2024; Mitchell, 2025).

1.1.4. Modern Çağda Denizcilik Tarihi

Modern çağ, bilgi ve teknoloji alanlarında kaydedilen ilerlemelerle birlikte denizciliğin kapsamlı bir dönüşüm sürecine girdiği dönem olarak tanımlanmaktadır. Bu dönemde yaşanan gelişmeler, küreselleşme sürecinin ivme kazanmasına, bölgesel entegrasyonların güçlenmesine, uluslararası ticaret hacminin hızla artmasına ve serbest ticaret anlaşmalarının yaygınlaşmasına zemin hazırlamıştır. Ayrıca yeni deniz ticaret yollarının keşfi, gemi ve liman tasarımlarındaki yenilikler, çevresel düzenlemeler, sürdürülebilirlik yaklaşımları ile denizcilikte emniyet ve güvenliğe yönelik standartların geliştirilmesi gibi alanlarda da önemli etkiler yaratmıştır (Demiral, 2019).

XIX. yüzyılda gerçekleşen Sanayi Devrimi ile birlikte buharlı gemilerin icadı, denizcilik tarihinde köklü bir dönüşüm yaratan en önemli gelişmelerden biri olmuştur. Buharlı gemiler, uluslararası ticaretin, insan hareketliliğinin ve küresel iletişimin yapısını kökten değiştirerek dönemin ulaşım sistemlerinde devrim niteliğinde bir etki yaratmıştır. Rüzgâra bağımlılığın sona ermesi, deniz seferlerinin daha hızlı, düzenli ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanımı; öngörülebilir seyahat süreleri, denizaşırı yolculukları cazip hale getirerek küresel emtia zincirlerinin oluşumuna zemin hazırlamıştır (Milne, 2019). Artan insan hareketliliği, farklı kültürlerin etkileşimini hızlandırmış ve kültürel gelişim süreçlerini desteklemiştir (Pascali, 2019). Bu dönemde denizcilik iş gücünde ve sektöre bağlı diğer alanlarda önemli değişimler yaşanmış, yeni sektörler ortaya çıkmış ve istihdam olanakları genişlemiştir. Dolayısıyla denizciliğin modernleşmesi, ulaştırma sektöründeki verimlilik artışının ötesinde, küresel, bölgesel ve yerel ölçekte ekonomik kalkınmanın da temel itici güçlerinden biri olmuştur.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Süveyş ve Panama kanallarının açılması, dünya ticaretinde dönüm noktası niteliğinde bir gelişme olmuştur. Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan Süveyş Kanalı, Afrika kıtasının güney ucunu dolaşma zorunluluğunu ortadan kaldırarak Avrupa ile Asya arasındaki deniz ulaşım süresini önemli ölçüde kısaltmış ve maliyetleri düşürmüştür. Bu durum, kuzey-güney hattındaki ticaret hacmini artırmış ve bölgeler arası ekonomik ilişkilerin gelişmesine katkı sağlamıştır. Benzer şekilde, Panama Kanalı'nın açılması Atlantik ve Pasifik okyanuslarını birbirine bağlayarak Amerika kıtasının güneyinden dolaşma zorunluluğunu ortadan kaldırmış, doğu-batı yönlü ticareti kolaylaştırmış ve Asya-Amerika arasındaki ticaret hacmini genişletmiştir. Bu kanalların devreye girmesi, yeni ticaret merkezlerinin ortaya çıkmasına, deniz

ulaştırmasında uzun ve riskli seferlerin kısılmasına, daha hızlı ve verimli nakliye olanaklarının sağlanmasına imkân tanımıştır. Kıtalararası denizaşırı geçişlerin kolaylaşması, dünya ekonomisinin büyümesine ve küreselleşme sürecinin hızlanmasına öncülük etmiştir. Ayrıca bu yeni ulaşım ağlarının hizmete açılması ve ticaret rotalarının buhar gücüyle mekanikleşmesi, küresel ölçekte teknolojik, ekonomik, sosyal ve mekânsal gelişmelerin önünü açmıştır (Bediz, 1951; Rodrigue & Ducruet, 2025).

XX. yüzyılın ortalarında denizcilik sektöründe devrim niteliğinde bir dönüşüm yaratan en önemli yeniliklerden biri konteyner taşımacılığının yaygınlaşması olmuştur. Standart ölçülere sahip konteynerlerin kullanımı, yükleme, boşaltma ve taşıma işlemlerinde operasyonel kolaylık sağlamış; iş verimliliğini artırarak maliyetleri önemli ölçüde düşürmüştür. Daha hızlı ve ekonomik nakliye imkânı, küresel ölçekte talebin artmasına ve uluslararası ticaret hacminin genişlemesine zemin hazırlamıştır. Bu gelişme, tedarik zincirinde köklü bir dönüşüm yaratarak lojistik sistemlerin modernleşmesini, gemi ve liman altyapılarının yeniden yapılandırılmasını beraberinde getirmiştir. Konteynerleşme süreciyle birlikte ortaya çıkan otomasyon ve standardizasyon, büyük ölçekli yük taşımacılığı kapasitesini artırmış; lojistik süreçlerin optimizasyonunu mümkün kılmıştır. Küresel ölçekte deniz taşımacılığı endüstrisini yeniden şekillendiren bu sistem, pazarların küreselleşmesini hızlandırmış ve üretim ile tedarikte dış kaynak kullanımını teşvik etmiştir. İntermodal ve Multimodal taşımacılık uygulamaları sayesinde dağıtım ağlarının etkinliği artarken, nakliye operatörlerinin birleşme ve satın almalar yoluyla çok uluslu şirketlere dönüşmesi, ölçek ekonomilerinden daha etkin yararlanılmasını sağlamıştır. Bu birleşmeler sonucunda ortaya çıkan büyük konteyner taşımacılığı operatörleri, daha verimli, esnek ve yüksek üretkenlik düzeyine sahip dağıtım ve yönetim sistemleri geliştirmiştir. Böylece konteynerleşme, küresel tedarik zincirinde yüksek teknoloji kullanımının yaygınlaşmasına ve denizcilik sektöründe e-ticaret süreçlerinin entegrasyonuna önemli ölçüde katkıda bulunmuştur (Kinsey, 2017; Demiral, 2019).

XXI. yüzyılda denizcilik sektöründe yaşanan hızlı teknolojik gelişmeler, sektöre emniyet, verimlilik ve sürdürülebilirlik açısından önemli avantajlar kazandırmıştır. Küresel konumlama sistemi (GPS), radar, sonar ve benzeri elektronik seyir teknolojilerinin ilerlemesi, deniz seyir güvenliğini artırarak daha emniyetli ve optimize edilmiş rota planlamasını mümkün kılmış; böylece seyir sırasında meydana gelebilecek deniz kazası riskleri önemli ölçüde azaltılmıştır. Gemiler ve limanlarda uygulanan çevre dostu teknolojiler, hava ve deniz kirliliğine neden olan emisyonları en aza indirmiş;

sürdürülebilir denizcilik hedefleri doğrultusunda alternatif yakıtlar ve yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan gemi ve liman altyapıları geliştirilmiştir. Otomasyon ve yapay zekâ teknolojilerindeki ilerlemeler, yarı veya tam otonom gemi ve liman sistemlerinin inşasını mümkün kılmış; bu sayede insan hatasına bağlı kazalar önlenmiş, yüksek operasyonel verimlilik ve düşük maliyet sağlanmıştır. Akıllı algılayıcılar ve bilgisayar tabanlı veri analiz sistemleri aracılığıyla elde edilen gerçek zamanlı veriler, gemi ve işletme performansının etkin bir şekilde izlenmesini ve analiz edilmesini kolaylaştırmıştır. Dijitalleşme yatırımları, gemi ve liman operasyonlarının optimizasyonunu hızlandırırken, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi süreçlerinin blok zinciri teknolojisi ile bütünleştirilmesi, denizcilik faaliyetlerinin şeffaflığını ve izlenebilirliğini artırmış; tedarik zinciri verimliliğini geliştirmiştir. Ayrıca, 3D yazıcı teknolojisi yedek parça temini ile bakım-onarım süreçlerini hızlandırmış; artırılmış gerçeklik tabanlı eğitim ve yönetim uygulamaları daha etkili sonuçlar doğurmuştur. Büyük veri analitiğinin gelişmiş bilgisayar sistemleriyle kullanılması, işletme süreçlerinde kârlılığı artırırken; gelişmiş güvenlik teknolojileri korsanlık, terör ve benzeri tehditlerin erken tespit edilmesine olanak tanımıştır (Ruiz & Rioz, 2021; Melnik, 2023).

1.2. Uluslararası Sistemde Denizciliğin Gücü ve Önemi

Jeopolitik konumu gereği kıyıları denize uzanan ülkeler için deniz gücü, milli gücün en önemli bileşenlerinden biri olmuştur. Tarih boyunca denize kıyısı bulunan devletler, deniz gücünü uluslararası arenada siyasi nüfuz sağlamak, deniz yollarını kontrol altına almak ve hâkimiyet alanlarını genişletmek amacıyla stratejik bir araç olarak kullanmıştır. Bu hâkimiyetin temel hedefi, kontrol altına alınan bölgelerin doğal kaynaklarını sömürmek ve bu alanlar üzerinde siyasi otorite tesis etmek olmuştur. Bu doğrultuda, jeopolitik etkinin artırılması ve siyasi üstünlük sağlanması, güçlü bir denizcilik stratejisinin vazgeçilmez unsurları arasında yer almıştır. Antik Çağ'dan itibaren pek çok denizci topluluk, bu stratejiyi başarıyla uygulamıştır. Örneğin Fenikeliler, geliştirdikleri denizcilik teknikleri ve ticaret ağı sayesinde Atlantik Okyanusu'na kadar uzanan geniş bir koloni sistemi kurmuş; ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel alanlarda önemli kazanımlar elde etmiştir. Benzer şekilde, Helen uygarlıkları sahip oldukları deniz gücüyle dönemin güçlü devletlerini yenilgiye uğratarak kendi şehir devletlerinin yükselişini sağlamış ve ekonomik ile siyasi nüfuzlarını pekiştirmiştir (Dülger, 2006; Üçler, 2022). Roma İmparatorluğu, Pön

Savaşları'nda elde ettiği denizcilik üstünlüğü sayesinde Akdeniz'i "Mare Nostrum" (Bizim Deniz) hâline getirmiş; siyasi, ekonomik ve kültürel etkisini Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarına yaymıştır. Buna karşılık, güçlü bir denizcilik stratejisine sahip olmayan Antik Mısır medeniyeti farklı bir kader yaşamıştır. Her ne kadar zengin ve köklü bir uygarlık olsa da tarıma dayalı yapısı, Firavun otoritesinin getirdiği katı merkezîyetçi yönetim anlayışı ve Nil Nehri'ne bağımlı ulaşım sistemi, denizcilik faaliyetlerinin nehir havzasıyla sınırlı kalmasına neden olmuştur. Bu durum, Mısır'ın deniz yollarında etkinlik kurmasını engellemiş; denizci kavimlerin saldırı ve istilalarına karşı savunmasız kalmasına yol açmıştır (Roos, 2023; Krebsbach, 2024). Antik Çağ'da devletlerarası ilişkilerde belirleyici bir unsur olan deniz gücü, sonraki dönemlerde de önemini korumuştur. Kaptanıderya Barbaros Hayreddin Paşa'nın (1500) "Denizlere hâkim olan, cihana hâkim olur" sözü; İngiliz denizci Sir Walter Raleigh'in (1600) "Her kim denize hâkim olursa, ticarete hâkim olur; kim ticarete hâkim olursa, dünya zenginliklerine ve nihayetinde dünyaya hâkim olur" ifadesi; ve İngiltere Kraliçesi I. Elizabeth'in (1533-1603) amirallerine hitaben söylediği "Amirallerim, İngiltere bir savaşa girdiğinde yapacağınız savaş öyle olacak ki, sonucunda ne dostlarımız, ne düşmanlarımız, ne de tarafsız bir millet deniz ticaretinde ve deniz gücünde İngiltere'den daha güçlü olamayacaktır" sözleri, deniz gücünün uluslararası ilişkilerde ve dünya siyasetinde ne denli kritik bir rol oynadığını ortaya koymaktadır (Çetin, 2009; Güçyetmez, 2022; Gün, 2022). Deniz gücü kavramı, Amerikalı Amiral Alfred Thayer Mahan'ın (1890) *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi* adlı eserinde sistematik bir biçimde ele alınmış ve uluslararası siyasette denizcilik alanında şimdiye kadar hazırlanmış en etkili çalışmalar arasında yer almıştır. Mahan, eserinde özetle, uluslararası sistemde jeopolitik etkinin sağlanabilmesi için deniz hâkimiyetinin zorunlu olduğunu, bunun için ise güçlü ve caydırıcı bir donanmanın inşasının elzem olduğunu vurgulamaktadır (Büyükonat, 2012). Amerikalı siyaset bilimci Modelski (1987) ise uzun döngü teorisinde deniz gücünü, modern dünya sistemindeki tüm değişkenlerin bağlı olduğu birincil faktör olarak değerlendirmiştir. Ona göre üretim, yatırım ve sermaye gibi unsurlar bir devletin modern dünyadaki konumunu belirlemede önemli olmakla birlikte, bu süreçlerin sürdürülebilirliği ve küresel liderlik için gerekli altyapı, deniz gücüne dayanmaktadır. Modelski, deniz gücünü yalnızca küresel liderlik için değil; ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimin de temel belirleyicisi olarak görmektedir (Yılmaz, 2017). Tarihsel süreçte kara devleti ve denizci devletlerin gelişim dinamikleri incelendiğinde, deniz gücünün stratejik önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Kara devletleri, ancak

denizde belirli bir güç kazandıkları dönemlerde yayılmacı faaliyetlerde bulunabilmiş; ancak ekonomik veya siyasi kriz dönemlerinde ilk olarak deniz gücünden vazgeçmişlerdir. Bu durum, onların bölgesel ve küresel etkilerini sürdürememelerine yol açmış ve siyasi-ekonomik üstünlükleri kısa ömürlü olmuştur. Buna karşılık, denizci devletler her koşulda denizcilik faaliyetlerinden vazgeçmemiş; denizleri, varlıklarını ve güçlerini korumada vazgeçilmez bir unsur olarak görmüşlerdir. Bu yaklaşım sayesinde, siyasi, ekonomik ve sosyal etkilerini hem bölgesel hem de küresel ölçekte uzun süre boyunca muhafaza edebilmişlerdir (Dülger, 2006; Koca, 2016).

Son elli yıl içerisinde dünya ticaret hacmi 2 milyar tondan 14,8 milyar tona ulaşmış ve bu artış eğilimi devam etmektedir. Bu toplam hacmin 12,4 milyar tonu deniz taşımacılığına aittir. Söz konusu veriler, denizciliğin uluslararası ticaretin ve küresel ekonominin vazgeçilmez bir bileşeni olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (DTO, 2024). Denizciliğin bu özelliği, onu diğer millî güç unsurlarından ayırmakta ve uluslararası sistemdeki stratejik konumundan dolayı hızlı değişim ve yeniliklere en açık alanlardan biri hâline getirmektedir. Getirdiği teknolojik, ekonomik ve lojistik yenilikler, diğer millî güç unsurlarının tümünü etkilemekte ve uluslararası ilişkilerde kalıcı bir denge unsuru olarak önemini sürdürmektedir. Bu nedenle, bir devletin deniz gücü değerlendirildiğinde yalnızca bu gücü oluşturan unsurlar arasındaki ilişkisel döngüye odaklanmak yeterli değildir; aynı zamanda deniz gücünün, millî güç sisteminin tüm bileşenleriyle kurduğu karşılıklı etkileşim dikkate alınmalı ve denizlerle karakterize edilen ayrılmaz bir bütün olarak ele alınmalıdır (Gorshkov, 1979). Zira, deniz gücünün dâhil olduğu millî güç potansiyeli doğru ve kapsamlı biçimde tespit edildiğinde, ulusal ve uluslararası düzeyde ulaşılmak istenen stratejik hedefler de o ölçüde net, uygulanabilir ve sürdürülebilir hâle gelecektir (Ahmed, 2014).

1.2.1. Deniz Gücü ve Yönetimi

Deniz gücü, dar anlamıyla bir milletin deniz harp filosunun kapasitesini, yeteneklerini ve operasyonel gücünü ifade etmektedir. Ancak kavram, bu tanımın ötesinde; bir milletin deniz ve denizcilikle ilgili bilgi, deneyim ve kabiliyetlerini kendi çıkarları doğrultusunda kullanma, koruma ve geliştirme amacıyla ortaya koyduğu bilimsel, ekonomik, duygusal, düşünsel, teknolojik, fikrî ve fiziksel çabaların; coğrafi, siyasi, askerî, demografik ve ekonomik alanlarda yarattığı etki ve bu etkinin millî güce aktarılan toplam

verimliliğini temsil eden çok boyutlu bir güç sistemidir (Çetin, 2009). Deniz gücü kavramını sistematik bir biçimde ortaya koyan ilk isim, Alfred Thayer Mahan'dır. Mahan, *Deniz Hâkimiyet Teorisi* (1890) adlı eserinde deniz gücünü stratejik amaçların uygulanmasını sağlayan temel bir unsur olarak tanımlamış ve özellikle deniz harp yeteneğini ön plana çıkarmıştır. Bununla birlikte, askerî boyutun ötesine geçen daha geniş kapsamlı bir yaklaşımı, Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2000 yılında başlattığı "Ulusal Okyanus Politikası"nda görmek mümkündür. Bu politika, deniz gücünü iki ana kategoriye ayırmaktadır: yumuşak güç (sivil güç) ve sert güç (askerî güç) (Mallory, 2022). Sert deniz gücü, devlet politikalarının silahlı kuvvetler aracılığıyla denizlerde uygulanması ve egemenlik tesis edilmesi anlamına gelmektedir. Bu bağlamda, devletler uluslararası alanda kendi politikalarını zorlayıcı araçlarla kabul ettirmek için donanmalarını kullanmaktadır. Bu yaklaşım, düşünsel kökenini, XVI. yüzyıl İtalyan siyaset kuramcısı Niccolò Machiavelli'nin "amacın aracı meşrulaştırdığı" ilkesinden almaktadır (Görkem, 2018). Sert deniz gücünün etkin biçimde kullanılabilmesi için, çağının en ileri teknolojileriyle donatılmış, iyi eğitilmiş personelden oluşan, kurumsal yapısı güçlü ve stratejik olarak yönetilen yüksek kapasiteli bir donanma gereklidir (Ahmad, 2014). Bu bağlamda, Amerika Birleşik Devletleri, Japonya ve İngiltere tarihsel olarak sert deniz gücünün başarılı örneklerini sergilemişlerdir. Mahan'ın doktrinini benimseyen ABD ve Japonya, dünyanın en güçlü ve etkili donanmalarını inşa etmiş; Japonya, güçlü filosu sayesinde Doğu Asya ülkeleriyle ticaretini artırmış ve deniz teknolojilerine yaptığı yatırımlarla bölgesel güç konumuna yükselmiştir. ABD ise donanma yatırımlarıyla Pasifik'e doğru genişlemiş, kendi kıyılarından çok uzaktaki stratejik deniz alanlarında hâkimiyet kurmuş ve çıkarları doğrultusunda küresel politikalar uygulamıştır. İngiltere ise deniz hâkimiyetinin önemini erken kavramış; 1600'lerde savunma, ticaret, sanayi, toplum ve siyaset alanlarını kapsayan küresel bir deniz stratejisi vizyonu ortaya koymuştur. Ayrıca 1651–1660 yılları arasında yürürlüğe koyduğu Navigation Acts ile İngiltere ve sömürgelerinde yapılacak deniz taşımacılığını yalnızca İngiltere'ye veya İngiliz kolonilerine ait gemilerle gerçekleştirme zorunluluğu getirerek, deniz ticareti üzerinde güçlü bir tekel oluşturmuştur (Baugh, 2010). Yumuşak güç kavramı, Amerikalı Joseph S. Nye'nin 1990 yılında yayımladığı *Soft Power* başlıklı çalışmasıyla uluslararası ilişkiler literatürüne girmiştir. Nye'ye (1990) göre yumuşak güç; devletlerin kültürel değerleri, politikaları, uygulamaları ve ilişkilerini sürdürebilme yeteneğinden beslenen, diğer aktörleri askerî güç veya zorlayıcı yöntemler kullanmadan etkileme ve yönlendirme kapasitesidir. Bu sayede çıkar temelli politikalar,

baskı veya zorlama yoluyla değil, çekim ve ikna yoluyla hayata geçirilebilmektedir (Özel, 2018). Bu çerçevede yumuşak deniz gücü, denizcilik alanında bir devletin rakiplerinin ve müttefiklerinin takdirini, güvenini ve desteğini kazanarak, uluslararası politikada zor kullanmaksızın etkili bir konum elde etmesini sağlayan unsurlar bütünüdür. Yumuşak deniz gücünü oluşturan başlıca unsurlar; deniz ticaret filosu, gemi inşa sanayisi, nitelikli denizci insan kaynağı, toplumun denizcilik kültür seviyesi, denizcilik alanındaki resmî ve sivil kurumsallaşma kapasitesi, denizcilik eğitiminin kalitesi, balıkçılık filosu, liman tesislerinin kapasitesi, denizlerdeki enerji ve mineral kaynaklarından yararlanma kabiliyeti, deniz turizmi ile ulusal ve uluslararası ticaretin ve tedarik zincirinin denizcilik yoluyla etkin biçimde yürütülmesi olarak sıralanabilir (Mallory, 2022).

Deniz gücü ve yönetimini daha iyi kavrayabilmek amacıyla, Alfred Thayer Mahan'ın deniz hâkimiyeti teorisinde ortaya koyduğu, deniz gücünü etkileyen unsurlar kısaca ele alınmıştır. Mahan'a göre ulusal deniz gücünü belirleyen faktörler altı temel ölçüt altında toplanmaktadır: devlet yönetimini üstlenen hükümetin karakteri, ülkenin coğrafi konumu, fiziki yapısı, halkın karakteristik özellikleri, ülkenin kara sahasının genişliği ve nüfus yoğunluğu (Arslan & Kurşun, 2025). Mahan, eserinde deniz gücü ile ulusal gücü şekillendiren bu unsurları, öncelik sırasına göre doğal unsurlar ve beşerî çevreyle şekillenen doğal olmayan unsurlar olmak üzere iki ana kategori altında incelemiştir. Mahan'ın ortaya koyduğu doğal unsurlar incelendiğinde, birincil öncelik olarak ülkenin coğrafi konumu öne çıkmaktadır. Mahan'a göre karasal genişlemeye ihtiyaç duymayan ve kara sınırlarından savunma gerekliliği bulunmayan ülkeler, kara sınırları olan ülkelere kıyasla deniz gücü inşa etme konusunda daha avantajlıdır. Zira bu tür devletler, savunma stratejilerini deniz üzerinde kurguladıkları için güçlü bir donanma kurma imkânına daha kolay sahip olabilmektedir. Bununla birlikte, coğrafi konumu itibarıyla stratejik su yollarına bağımlı olan ülkelerin, yeterli donanma gücüne sahip olmadıkları takdirde hem askerî hem de ticari açıdan sürekli risk altında bulunacakları da vurgulanmaktadır. İkinci unsur olan ülkenin fiziki yapısı, kıyı şeridinin uzunluğu ve doğal özellikleri ile doğrudan ilişkilidir. Kıyı şeridinin liman yapımına elverişli olması ve halkın denize erişiminin kolay sağlanabilmesi, denizcilik faaliyetlerinin gelişimini önemli ölçüde kolaylaştırmaktadır. Limanların iç su yolları ve hinterland ile güçlü bağlantılara sahip olması, deniz ticaretinin büyümesine doğrudan katkı sağlamaktadır. Ayrıca doğal güzelliklere sahip uzun kıyı şeritleri, halkın denize olan ilgisini artırarak deniz ticaretini canlandırmaktadır. Üçüncü unsur olan toprak genişliği, yalnızca ülkenin yüzölçümü ile değil, kıyı şeridinin uzunluğu,

sahil kesiminde yaşayan nüfusun yoğunluğu ve limanların yapısal özellikleri ile de ilişkilidir. Mahan'a göre, kıyı şeridindeki nüfus yoğunluğu ile kıyı uzunluğu arasındaki dengenin savunma açısından avantaj sağlaması mümkündür. Aksi hâlde, uzun bir kıyı şeridinin savunulması zorlaşacak ve savaşlarda ciddi kayıplar yaşanabilecektir. Doğal unsurların ardından, Mahan deniz gücünü etkileyen beşerî çevre ile şekillenen doğal olmayan unsurları ele almaktadır. Bunlardan ilki olan ülkenin nüfus yapısı, deniz kuvvetlerini ve ticaret filosunu sürdürebilecek, gerektiğinde insan kaynağını yedekleyebilecek düzeyde olmalıdır. Ayrıca, denize kıyısı olan bölgelerde nüfus yoğunluğunun yüksekliği, denizcilik faaliyetlerinin gelişmesi için temel bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Bir diğer unsur olan ulusal karakter, milletin denizcilik faaliyetlerine ilgisi, denizcilik kültürünün yerleşmiş olması ve ticaret odaklı bir yapıya sahip bulunması ile tanımlanmaktadır. Ulusal karakteri denize ve ticarete yatkın toplumlar, deniz gücünü oluşturma sürecinde belirgin bir avantaja sahiptir. Tarihte kolonileşme kültürüne sahip devletlerin, kendi çabalarıyla ticaret ve taşımacılık alanında doğal bir büyüme sağladıkları ve böylece denizcilikte önemli başarılar elde ettikleri görülmüştür. Son unsur ise hükümetin karakteridir. Hükümetin kurumsal yapılanması, kültürel eğilimleri, denizcilik alanındaki iradesi ve idarecilerin yetkinlikleri, halkın doğal eğilimleri ile bütünleştiğinde güçlü bir deniz gücünün ortaya çıkma olasılığı artmaktadır.

Sonuç olarak, ulusal deniz gücünün oluşumunu etkileyen bu altı kriter, denizcilik stratejisinin temelini teşkil etmektedir (Çetin, 2019). Ulusal deniz gücü, milli gücün hem sivil (yumuşak güç) hem de askerî (sert güç) boyutlarını kapsayan bütüncül bir yapıya sahiptir.

1.2.2. Deniz Gücü Yönetimin Temel Unsurları

Ulusal deniz gücünü oluşturduktan sonra bu gücün milli menfaatler doğrultusunda yönetilmesi ve korunabilmesi için kapsamlı bir denizcilik stratejisi gereklidir. Bu strateji, deniz gücü yönetiminin temel unsurlarını da içerecek şekilde askeri ve sivil mevcut tüm kaynakları kullanmayı teşvik eden, koordine eden ve optimize eden bir yapıya sahip olmalıdır (Durmuş, 2023). Deniz gücü yönetiminin temel unsurlarını kısaca şu şekilde açıklayabiliriz.

Gemi Filosu; Deniz gücünün etkin yönetiminde en temel unsurlardan biri gemilerdir. Antik Çağ'dan itibaren gemiler, insanlığın varlığını sürdürmesinde vazgeçilmez bir araç

olmuştur. Tarih boyunca insanoğlu, suya olan ihtiyaç ve bağımlılığı nedeniyle deniz araçlarını hem ekonomik hem de savunma amaçlı olarak kullanmıştır. Nehir, göl veya deniz kıyılarında kurulan medeniyetler, inşa ettikleri gemiler sayesinde ticaret faaliyetlerini yürütmüş, askeri harekâtlarını icra etmiş ve böylece toplumsal gelişimlerini denizlere yansıtmıştır. Gemiler ile insanlık arasındaki karşılıklı etkileşim, “gemiler insanlığı geliştirmiş, insanlık geliştikçe gemiler de gelişmiştir” biçiminde özetlenebilir. Tarihsel süreçte, ekonominin yönlendirilmesinde kritik rol oynayan hammadde ve mamullerin taşınması, büyük ölçüde gemiler aracılığıyla gerçekleşmiştir. Benzer şekilde, imparatorluklar deniz aşırı güç aktarımı ve egemenlik tesisini büyük oranda deniz filosu üzerinden sağlamıştır (Nolen, 2009). Bu bağlamda, ulusal deniz gücünün ekonomik, siyasi ve askeri açılardan etkin kullanılabilmesi; son teknolojiye sahip, eğitilmiş insan kaynağıyla desteklenen güçlü bir deniz ticaret filosu ve deniz harp filosu oluşturmayı zorunlu kılmaktadır (Tok, 2000; Durmuş, 2023).

Deniz Güvenliği ve Hukuku; Deniz gücü yönetiminin bir diğer temel bileşeni deniz hukukudur. Deniz hukuku; denizlerde yürütülen ekonomik faaliyetlerin sorunsuz şekilde gerçekleştirilmesini sağlamak, devletler arası ilişkileri düzenlemek ve insanlığın ortak mirası olan denizlerin korunmasını amaçlamak üzere oluşturulmuş kurallar, kaideler ve düzenlemeler bütünüdür. Bu kuralların kaynağını uluslararası sözleşme ve anlaşmalar, bölgesel mutabakatlar, ikili anlaşmalar ile iç hukuk sistemi oluşturmaktadır. Uluslararası ilişkilerde deniz hukukuna riayet edilmemesi, ilgili devletin ekonomik ve siyasi yaptırımlara maruz kalmasına yol açabilmektedir (Güneş, 2007). Bu nedenle, deniz gücü yönetim stratejilerinin oluşturulmasında; uluslararası hukuktan doğan hak ve menfaatleri koruyacak, denizciliğin tüm alanlarında rekabeti, teknolojik yenilenmeyi ve sürdürülebilirliği teşvik edecek, aynı zamanda güvenlik politikalarıyla uyumlu bir planlama ve uygulama sürecinin benimsenmesi zorunludur (Doğru, 2017; Asıl, 2017).

Deniz Kuvvetleri; ulusal deniz gücünün temel bileşenini oluşturmaktadır. Bünyesinde yer alan savaş gemileri, denizaltılar, destek gemileri ve hava unsurları ile denizlerde etkinlik ve caydırıcılığı artıran en kritik unsur konumundadır (Speller, 2014). Bir ülkenin deniz kuvvetleri, sahip olduğu silahlı gücü küresel ölçekte sergilemesine ve uluslararası çatışmalarda söz sahibi olmasına imkân tanıyan stratejik bir araçtır (Yılmaz, 2017). Donanma vasıtasıyla devletler, kıtalararası ve uluslararası stratejik alanlara erişebilir, güç projeksiyonu yapabilir ve menfaatleri doğrultusunda hassas bölgelere askeri varlık konuşlandırabilir. Donanmanın sahip olduğu kabiliyet ölçüsünde devletler; kendi

karasularından binlerce mil ötede askeri operasyon icra edebilir, deniz devriyeleri gerçekleştirebilir, deniz yollarını koruyabilir, afet ve acil durumlarda insani yardım faaliyetlerinde bulunabilir. Gezgin ve müdahaleci niteliği sayesinde donanmalar, uluslararası diplomaside caydırıcı güç olarak kullanılmakta; fiili çatışmaya girmeden, rakip ve müttefiklerin davranışlarını etkileyebilen bir “silahlı ikna” aracı işlevi görmektedir (Bijörnehed, 2019; Jonathan, 2024). Dünya ticaretinin denizlere olan mutlak bağımlılığı göz önünde bulundurulduğunda, deniz gücü açısından yetersiz olan devletler, savaş veya barış döneminde küresel ölçekte sınırlı ve kısa vadeli başarılar elde edebilseler de, bu başarıların uzun vadeli ve kalıcı stratejik etki yaratması mümkün olmayacaktır (Yılmaz, 2017; Bijörnehed, 2019).

Deniz Stratejisi; yöntemler, araçlar ve hedefler arasındaki ilişkiyi ifade eden genel strateji kavramının denizcilik alanına uyarlanmış biçimidir. Denizcilik stratejisi; bir milletin millî menfaatleri, çıkarları, refahı ve güvenliği doğrultusunda, denize ve denizciliğe ilişkin kaynakların ile yeteneklerin en etkin ve verimli biçimde kullanılmasını ve geliştirilmesini içeren planlama ve uygulama sürecidir. Fransız deneme yazarı Montaigne'nin “Gideceği limanı bilmeyene hiçbir rüzgar yardım etmez” sözü, stratejik bakış açısının özünü yansıtmaktadır. Belirlenmiş hedefler olmaksızın, ne kadar imkâna sahip olunursa olunsun, nihai başarıya ulaşmanın mümkün olmayacağı tarihsel tecrübelerle kanıtlanmıştır. Bu nedenle, etkin bir denizcilik gücü ve yönetimi oluşturmak için öncelikle hedeflerin net bir şekilde tanımlanması, ardından bu hedeflere ulaşmak için izlenecek rotanın belirlenmesi gerekmektedir (Bayar, 2025). Bu doğrultuda, denizcilik alanında kısa ve uzun vadeli hedefler ile stratejileri ortaya koyan kapsamlı bir stratejik plan hazırlanmalı ve uygulanmalıdır. Söz konusu strateji ve politikalar, denizciliğin yalnızca belirli bir alanıyla sınırlı olmamalı; siyasi, sosyal, kültürel, ekonomik, teknik ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda geniş bir yelpazeyi kapsamalıdır. Bu kapsam; denizcilik eğitimi ve bilincinin geliştirilmesi, deniz ekonomisi, deniz ticareti, ulaştırma ve lojistik, altyapı ve üstyapı yatırımları, balıkçılık, deniz teknolojileri ve mühendislik, finans, deniz hukuku, canlı ve cansız su ürünleri kaynaklarının yönetimi, deniz enerji kaynaklarının kullanımı, deniz çevresinin korunması, deniz güvenliği ve emniyeti, siber güvenlik, liman işletmeciliği, gemi inşa ve söküm faaliyetleri ile savunma ve deniz diplomasisi gibi tüm alanları içermelidir (Çetin, 2009; Esterhuyse, 2011; Bener, 2018).

Deniz Endüstrisi; Deniz endüstrisi bir devletin deniz gücü yönetimi için hayati öneme sahiptir. Gemi inşaatı ve bakımı, lojistik destek, teknolojik gelişim, istihdam,

kaynak yönetimi ve altyapı, ekonomik büyüme, ticaret, savunma ve strateji gibi önemli çıkarlar barındıran alanları milli menfaatler doğrultusunda korumayı ve geliştirmeyi sağlar. Denizcilik kaynaklarının etkin ve verimli bir şekilde kullanılması ancak gelişmiş bir deniz endüstrisi ile gerçekleştirilebilir. Bu nedenle deniz endüstrisi deniz gücünün uygulama kapasitenin temelini oluşturan unsurlardan biridir. Gemi inşa ve bakım sanayi, denizciliğin tüm alanlarında ihtiyaç duyulan gemilerin tedarikinde, bakım, onarım ve modernizasyonunda görev alır. Askeri savunma ve kapasiteyi geliştirir, uluslararası krizlerde dışa bağımlılığı azaltır ve güvenliğe katkı sağlayarak stratejik anlamda özerklik sağlar. Deniz endüstrisi, küresel ticaretin büyük bir kısmını üstlenen deniz ulaştırmasını kullanmamızı sağlar, uluslararası ticaretin can damarları olan gemi ve liman yönetimi, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi süreçlerinin gelişmesini destekler. Gelişmiş deniz endüstrisi sayesinde, deniz ekosistemleri korunur, yenilenebilir enerji kaynakları kullanılması teşvik edilir ve sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde denizcilik faaliyetleri düzenlenir, gelişmiş altyapı ve üstyapı yatırımları sektöre kazandırılır. Teknolojik ilerlemeler sayesinde, gemi tasarımı, otomasyon, denizcilik teknolojileri ve deniz araştırmaları alanlarında güçlü altyapı elde edilir (Cosmin, 2023).

Deniz Kaynakları ve Yönetimi; Dünya nüfusunun hızla artması karasal kaynaklar üzerinde baskıya neden olmuştur. Arz talep dengesi karasal kaynakların aleyhine dönünce, insanoğlu deniz kaynaklarını odak noktasına alarak denizlere ve okyanuslara yönelmiştir. Okyanuslardaki deniz kaynakları, balıkçılık ve su ürünleri, denizlerdeki petrol, doğal gaz ve yenilenebilir enerji kaynakları, değerli mineraller ve nadir elementler gibi canlı ve cansız kaynakların toplamından oluşmaktadır (Dülger, 2006). Sosyal ve ekonomik kalkınma, gelecekte sürdürülebilir ve kaliteli bir ekonomiye sahip olmak için stratejik öneme sahiptir. Denizler ve okyanuslar insanoğluna sosyal ve ekonomik kalkınma alanında sayısız fırsatlar sunmaktadır. Balıkçılık ve su ürünleri endüstrisi sayesinde ekonomik gelir artar ve gıda güvenliği sağlanır. Denizlerden elde edilen enerji kaynakları enerji bağımsızlığını sağlar ve ekonomik büyümeyi destekler. Deniz tabanındaki mineraller ve nadir elementler gelecekteki ekonomik bağımsızlık için stratejik rol oynar. Bu nedenle, deniz kaynakları, deniz gücü yönetiminde ekonomik, çevresel ve stratejik açıdan büyük bir potansiyele sahiptir. Deniz kaynakları kullanımı ile ekonomik büyüme arasında dengeyi sağlayacak mavi ekonomi politikaları kaynak sürekliliği açısından önemlidir. Deniz kaynaklarının etkin, verimli ve sürdürülebilir şekilde yönetilmesi, deniz gücünün varlığı ve devamlılığı açısından hayati öneme sahiptir (Zhang & Chen, 2022).

Sonuç olarak, deniz gücü yönetimi; askeri, ekonomik, sosyal, siyasi, stratejik ve çevresel boyutları kapsayan, karmaşık ve çok boyutlu bir süreçtir. Deniz gücünü oluşturan tüm unsurlar birbirleriyle karşılıklı etkileşim içinde olup, bütünlük bir yapı içerisinde birbirlerini tamamlayıcı işlev görür. Bu unsurları milli çıkarlar doğrultusunda etkin bir şekilde kullanabilen ve koruyabilen devletler, güçlü bir deniz gücü inşa ederek denizlerdeki varlıklarını kalıcı kılar, uluslararası ilişkilerde sürekli bir güç unsuru olarak yer alır, denizlerden azami fayda sağlar ve bu faydayı milli gücün bütününe yansıtarak stratejik üstünlük elde eder (Çetin, 2009).

1.3. Kavramsal Olarak Denizci Millet ve Denizci Devlet

Denizci millet, tarihsel, kültürel, ekonomik, sosyal ve askerî açıdan denizcilik faaliyetlerine dayalı bir kimlik ve yaşam biçimi geliştirmiş toplumları ifade eder. Böyle bir millet, yalnızca coğrafi olarak denize kıyısı bulunmakla yetinmez; kültürel, ekonomik, sosyal ve stratejik anlamda denizle çok boyutlu ve güçlü bağlar kurar. Denizcilik, bu toplumlarda yalnızca bir ekonomik faaliyet alanı değil, aynı zamanda sanat, edebiyat, mitoloji ve gündelik yaşamın her alanına nüfuz eden bir kültür ögesi hâline gelir. Denizci milletler, denizcilik becerilerini kuşaktan kuşağa aktararak bu kültürü süreklilik içinde yaşatır; deniz ticaret ağları kurar, deniz aşırı keşifler gerçekleştirir, deniz savaşlarında ve sömürgeleştirme süreçlerinde küresel ölçekte etkili güçler hâline gelir. Ekonomik, siyasi ve askerî yapılarında deniz stratejisi belirleyici bir unsur olup, savunma ve taarruz kabiliyetlerini güçlü donanmalar üzerine inşa ederler (Zuhdi, 2017; Angelakis, 2023; Şimşek, 2024). Tarihsel açıdan denizci millet kavramının en çarpıcı örneklerinden biri Vikinglerdir. M.S. 790–1050 yılları arasında İskandinavya’da yaşamış olan bu topluluklar, dağlık ve engebeli arazi yapısının tarıma elverişsizliği nedeniyle geçimlerini kara temelli faaliyetlerden ziyade denizcilik yoluyla sağlamışlardır. Denizlerle çevrili coğrafyaları, uzun kıyı şeritleri ve derin fiyortları, onları doğal olarak denizle bütünleşmeye yöneltmiştir. Bu durum, Vikingleri gemi yapımından açık deniz seyrüseferine, ticaretten deniz savaşlarına kadar geniş bir yelpazede üstün denizcilik becerilerine sahip kılmıştır. Denizcilik, bireyden topluma tüm halkın yaşamında, inanç sisteminde ve Viking mitolojisinde merkezi bir yer edinmiştir. Arkeolojik bulgular, Viking savaşçılarının gemileriyle birlikte gömüldüğünü ortaya koyarak, denizle kurdukları derin bağın maddi kanıtlarını sunmaktadır. Bu güçlü ve çok yönlü denizcilik kültürü, Vikingleri yaşadıkları

dönemin en ileri denizci milleti hâline getirmiştir (Somervilla & McDonald, 2014). Denizci devlet, tarihsel süreçte denizcilik faaliyetlerine büyük önem veren, deniz gücünü ve deniz stratejilerini millî politikalarının merkezine yerleştiren devletleri ifade eder. Bu devletler, siyasi, ekonomik ve askerî stratejileri doğrultusunda denizlerde etkin rol oynar. Antik Çağ'da bu tür devletler için “Talassokrası” terimi kullanılmıştır. Antik Yunanlılar, denizci bir uygarlık olan Minos medeniyetinin gücünü tanımlarken bu kavrama başvurmuş, M.Ö. 5. yüzyılda yaşayan Yunan tarihçi Herodot ise Fenike Talassokrasisine karşı Yunanlıların bir deniz imparatorluğu kurma ihtiyacından söz etmiştir (Momigliano, 1944; Abulafia, 2014). Alfred Thayer Mahan da Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi (1890) adlı eserinde Talassokrası kavramına atıfta bulunmuştur. Yunanca thalassa (deniz) ve kratos (güç, iktidar) kelimelerinin birleşiminden oluşan Talassokrası, deniz gücüne dayalı bir yönetim biçimini ifade eder. Bu yönetim modelinde devletler, denizlerdeki hâkimiyetlerini kullanarak ekonomik, siyasi, kültürel ve askerî alanlarda üstünlük sağlar (Momigliano, 1944; Abulafia, 2014). Tarihsel örnekler arasında en dikkat çekici olanlardan biri İngiltere'dir. Coğrafi konumu, ekonomik çıkarları ve askerî stratejileri sayesinde zamanla güçlü bir denizci devlete dönüşen İngiltere, Talassokrası anlayışının modern çağdaki en başarılı temsilcilerinden olmuştur. Kraliçe I. Elizabeth'in (1533–1603) amirallerine verdiği vasiyet, İngiltere'nin köklü denizcilik geleneğinin başlangıç noktası olarak kabul edilir. Bu dönemden itibaren hem askerî hem de sivil denizcilik alanında kapsamlı yasal düzenlemeler, politikalar, stratejiler ve teşvik edici eylemler hayata geçirilmiş, bu süreç kesintisiz şekilde sürdürülmüştür. Denizciliğe yapılan yatırımlar yaklaşık 100–150 yıl içinde meyvesini vermiş; devlet ve toplum düzeyinde yüksek denizcilik bilincine sahip bir ulus ortaya çıkmıştır. İngiltere, devlet-millet bütünlüğü içinde denizciliğin potansiyelini kendi çıkarları doğrultusunda kullanarak tarihin en güçlü ve etkili deniz gücünü oluşturmuş, bu sayede Britanya İmparatorluğu adı altında geniş çaplı kolonileşme faaliyetleri yürütmüş ve “güneş batmayan imparatorluk” unvanını kazanmıştır (Carolan, 2012; Çetin, 2018).

Sonuç olarak, denizci millet ve denizci devlet hedeflerine ulaşmak için iki temel ilke öne çıkar. Birinci ilke, ülkenin coğrafi özellikleri ile ilgilidir. Coğrafyanın sunduğu denizcilik potansiyeli, doğal kaynaklar ve fırsatlar, toplumun denizi bir geçim kaynağı ve stratejik menfaat aracı olarak görmesini zorunlu kılar. Bu durumda bireyler, kendi girişimleriyle denizle ilişki kurar, denizcilik becerilerini geliştirir, denizden ekonomik kazanç sağlar ve menfaat elde eder. Zamanla bu bireyler, toplumsal ölçekte bir denizcilik

bilinci oluşturur. Bu bilinç, devlete yönelik bir denizcilik talebine dönüşür. Devlet ise toplumun bu talebi doğrultusunda denizcilik faaliyetlerini düzenler, yasal çerçeve oluşturur ve koruyucu tedbirler alır. Böylece, bireyden devlete doğru gelişen bir denizcilik dönüşümü başlar. İkinci ilke ise doğrudan devletin ihtiyaç ve stratejileri ile ilgilidir. Coğrafi, ekonomik, siyasi ve stratejik nedenlerle denizci olmak zorunda olan devletler, ulusal çıkarları gereği denizle yakın ilişki kurar. Bu bağlamda devlet; denizcilik alanında yasal düzenlemeler yapar, uygulama politikaları geliştirir, stratejiler oluşturur ve kurumsal yapısını bu yönde güçlendirir. Böylece devletten bireye doğru gelişen bir denizcilik süreci ortaya çıkar (İrençin, 2004; Çetin, 2008). Günümüzde bu modelin en çarpıcı örneklerinden biri, Çin Halk Cumhuriyeti'nin geliştirdiğı denizcilik stratejisidir. Çin hükümeti, 21. yüzyılı “Okyanus Yüzyılı” ilan ederek, Bir Kuşak Bir Yol girişimini ulusal denizcilik vizyonu ile bütünleştirmiştir. Halkın desteğini kazanabilmek için ulusal okyanus bilinci ve okyanus kültürü stratejisi geliştirilmiş; bu politika, Deniz İpek Yolu projesine yansıtılmıştır. Çin'in amacı yalnızca askerî bağlamda güçlü bir donanma inşa etmek değil; aynı zamanda yumuşak deniz gücü yaklaşımıyla halkın denizciliğe ilgisini artırmak, denizcilik kültürünü geliştirmek, deniz yetki alanlarındaki hak ve menfaatler konusunda halkı bilinçlendirmek, ulusal denizcilik ekonomisini güçlendirmek ve Çin kimliğine denizci kimliği eklemektir. Bu hedef doğrultusunda, Çin milli eğitim sisteminde okyanus bilimi başlığı altında yeni bir yapı oluşturulmuş, eğitimin her seviyesindeki müfredata denizcilik dersleri eklenmiştir (Mallory, 2022). Böylece, devletten bireye doğru denizci bir millet oluşturma süreci kurumsal düzeyde başlatılmıştır. Bu bölümde ele aldığımız denizcilikte gelişim süreçlerinin daha kolay anlaşılması amacıyla aşağıdaki tabloda özet bir şekilde gösterilmiştir.

Tablo 1. Denizcilikte gelişim süreçleri: Bireyden devlete ve devletden bireye modelleri

Boyut	Bireyden Devlete Gelişim	Devlet den Bireye Gelişim
Başlangıç Noktası	Bireylerin ve toplumların kendi girişimleri, denizle kurdukları ilişkiler.	Devletin stratejik, ekonomik, coğrafi veya siyasi zorunlulukları
Motivasyon Temel	Geçim kaynakları, ticaret, balıkçılık deniz taşımacılığı, bireysel menfaat.	Ulusal çıkarların korunması, ekonomik kalkınma deniz yetki alanların güvence altına alınması.
Süreç	Toplumun denizcilik bilincini geliştirir, Denizcilik bilinci artar, Devlete talep iletilir.	Devlet denizcilik politikaları ve stratejileri geliştirir, Kurumsal yapı güçlenir. Halka yansır.
Araçlar	Geleneksel bilgi, usta-çırak ilişkisi Ticari faaliyetler .	Yasal düzenlemeler, ulusal stratejiler, teşvik programları, eğitim politikaları.
Yönelim	Aşağıdan yukarıya doğru.	Yukarıdan aşağıya doğru.
Sonuç	Devletin denizcilik alanında düzenleyici ve koruyucu rol üstlenmesi.	Halkta denizcilik bilincinin ve kültürünün güçlenmesi.
Örnek	Tarihsel olarak Viking'lerin denizcilik geleneğinin oluşumu	İngiltere ve Çin Halk Cumhuriyetinin modern denizcilik stratejisi.

1.4. Eğitim ve Farkındalık Arasındaki İlişkinin Açıklanması

1.4.1. Kavramsal Olarak Eğitim ve Farkındalık

Eğitim toplumsal hayatımızda en çok karşılatığımız kavramlardan bir tanesidir. Bu kavram, insanoğlunun ortaya çıkışından beri toplum içinde hep varolmuştur. Çünkü insan bilgi edinebilen ve edindiği bilgiyi çevresine aktarabilen canlı bir varlıktır (Bıyıklı, 2018). Avcılık ve toplayıcık yapan atalarımızın edinmiş olduğu bilgi ve becerilerini çevresindekilere iletilmesiyle başlayan eğitim süreci, yazının icad edilmesiyle kurumsal çerçevede yeni bir yapıya dönüşmüştür (Kaş & Köktürk, 2021). Eğitim kavramı Türk Dil Kurumunun (2020) tanımlamasına göre toplu içinde yerlerini alabilmeleri için çocukların ve gençlerin ihtiyacı olduğu bilgi, beceri, davranış ve tutumlarının geliştirilmesi, terbiye edilmesi olarak açıklanmıştır. Toplumu oluşturan bireyler, eğitim aracılığıyla bilgi ve beceriler kazanmakta, değer, tutum ve davranışlar geliştirmektedir. Eğitim süreci, gerek kurumsal bir organizasyon vasıtasıyla gerekse günlük yaşam deneyimleri ile öğrenme yoluyla gerçekleştirilebilmektedir. Eğitim sürecini sadece akademik olarak kendini geliştirme olarak düşünmemeliyiz. Aynı zamanda, fiziksel, duygusal ve sosyal olarak da bireylerin ve toplumların gelişimine katkı yapan bir süreçtir (Adem, 2019). Toplum içinde yaşayan her ferdin, yeteneklerini keşfetme, potansiyellerini geliştirme, kendine olan

güvenlerini artırma eğitim aracılığıyla sağlanır. Bireyler, görmüş olduğu eğitim sayesinde toplumsal sorunlara çözümler üretebilir, toplumun geleceği için başarılı çalışmalar yapabilir, içinde yaşadığı toplumun refah seviyesini yükseltebilir. Eğitim aracılığıyla iş bulma ve kariyer geliştirme fırsatları kazanan bireyler, toplumsal kalkınmaya fayda sağlar, ekonomik büyümeye ve kültürel kalkınmaya öncülük eder (Adem, 2019; Derla & Bugio, 2024).

Farkındalık ise bireylerin duygu ve düşüncelerini, bedensel olarak durumunu, yaşadığı çevresindeki olayları farketmesi ve olduğu gibi algılaması anlamına gelmektedir. Farkındalık Bilişsel Farkındalık ve Duyuşsal Farkındalık olarak iki boyuta ayrılmaktadır. Bilişsel farkındalık, birey çalıştığı işi, kendisi ve geleceği hakkında bilgi sahibi olabilme durumudur. Bireyler Bilişsel Farkındalık edinimi sayesinde kendisi hakkında stratejik düşünme ve planlama becerisi elde eder. Duyuşsal farkındalık ise kişinin, duygu ve düşüncelerinin farkında olabilmesi ve onları yönetebilmesi, ilişkilerinde sağlıklı süreçler yürütebilmesi ve bu durumu sürdürebilmesi durumudur. Sonuç olarak, bireyler farkındalık sayesinde kendini, duygu ve düşüncelerini, davranışlarını daha iyi tanıyabilmektedir. Farkındalık edinimi, bireylere zayıf ve güçlü yönlerini öğreterek kendilerini keşfetmelerini sağlar. Böylece birey, yaşamıyla ilgili hedefleri daha net belirleyebilir ve hedeflerine daha kolay ulaşabilir (Yakar, 2014; Derla & Bugio, 2024).

1.4.2. Eğitim ve Farkındalık Arasındaki İlişki

Eğitim ile farkındalık arasındaki ilişkiye baktığımızda, eğitim ile farkındalığın birbirini güçlendirdiği ve tamamladığını görmekteyiz. Eğitim ile bilgi, beceri, değer, olumlu tutum ve davranışlar kazanan birey, farkındalık ile bu kazanımlarını anlamlandırarak çevresiyle ve kendisiyle olan ilişkisini en iyi şekilde sürdürür. Eğitim ortamında yetişen birey sadece bilgi ve beceri geliştirmekle kalmaz bunların yanında düşünme yeteneği ve farklı bakış açısı ile çevresindeki olayları yorumlamaya ve eleştirel bakış açısı geliştirmeye başlar. Bu sayede, bireyler kendisi ve çevresi hakkında farkındalık kazanarak yaşam süreci boyunca daha anlamlı kararlar verebilir (Langer, 2010; Demirbaş, 2017). Birçok eğitim metotlarıyla bireylere farkındalık kazandırılmaya çalışılmaktadır. Örneğin, Bilinçli Farkındalık Eğitim programlarıyla bireyler zihinsel farkındalık kazanabilmektedir. Böylece bireyler, sorgulamayı, bilgiye ulaşmayı ve öz düşüncelere sahip olmayı öğrenir, önüne çıkan sorunları çözüm konusunda daha yetenekli hale gelir,

olgulara farklı bakış açısı ile bakabilirler ve farklı konuları öğrenme de daha başarılı olurlar. Yaşamları boyunca almış olduğu eğitimlerde daha aktif ve hevesli bir tutum sergilerler. Öğrenim hayatları boyunca hedeflerine ilerlerken çeşitli zorluklar ile karşılaşsa bile sahip oldukları farkındalık sayesinde, öğrenim süreci içerisinde kendi öz öğrenim stratejileri geliştirebilirler, öğrenme süreçlerini daha iyi yönetebilirler ve hedeflerine daha rahat ulaşabilirler (Langer, 2010; Demirbaş, 2017; Başar & Kösem, 2022).

Eğitim ve farkındalık arasındaki ilişkiyi inceleyen birden çok akademik çalışma mevcuttur. Bazılarını incelediğimizde; Kırbaç (2019), araştırma makalesinde öğrencilerin bilişüstü farkındalık düzeyleri ile akademik motivasyonları arasında anlamlı, pozitif ve yüksek bir ilişki olduğu sonucuna ulaşmıştır (Kırbaç & Kaya, 2019). Açıkalın (2023), araştırma makalesinde bireyler üzerinde uygulanan iklim değişikliği eğitiminin iklim değişikliği ile ilgili farkındalığı artıracak ve geniş kitlelere ulaşabileceği sonucuna ulaşmıştır (Açıkalın, 2023). Derla (2024), araştırma makalesinde öz farkındalık gelişimi ile öğrencilerin eğitimsel gelişimi arasında anlamlı bir korelasyon olduğu, öz farkındalık bilincine sahip olma becerisi, bireylerin eğitimsel gelişiminde önemli katkı sağladığı sonucuna ulaşmıştır (Derla & Baguio, 2024). Hasan (2015), araştırma makalesinde siber suçlar hakkında bilgisi olan ve yüksek eğitim seviyesi olan bireylerin siber suçlar konusunda yüksek algıları ve farkındalığı olduğu sonucuna ulaşmıştır (Hasan, 2015). Cerulli (2020), araştırma makalesinde doğal afetler konusunda farkındalığın artırılmasında eğitimin etkisi incelenmiştir. Araştırma sonucunda eğitimin, doğal afetler konusunda farkındalığı önemli ölçüde artırdığı ve doğal afetlerin etkisini önemli ölçüde düşürdüğü anlaşılmıştır (Cerulli, 2020). Aksu (2005), osteoproz eğitim durumu ile farkındalık düzeyi arasındaki araştırmasında, osteoproz farkındalık düzeyindeki artışın eğitim düzeyi ile ilişkili olduğu, eğitim düzeyinin düşük olması sonucunda osteoproz farkındalık düzeyinin de düşük olduğu sonucuna ulaşmıştır (Aksu, 2005).

1.5. Ortaöğretim Eğitiminin Tanımlanması

Geleneksel olarak eğitim sürecinin ikinci aşaması olarak kabul edilen ortaöğretim eğitim, Milli Eğitim Temel Kanunu'nun 26'ncı maddesinde (1973); "ilköğretime dayalı dört yıllık zorunlu örgün veya yaygın öğrenim veren genel, mesleki ve teknik öğretim kurumları ile mesleki eğitim merkezlerinin tümünü kapsar" ifadesiyle açıklanmaktadır (Resmi Gazete, 1973). Yine aynı yönetmeliğin 28'inci maddesinin amaç ve görevler

başlığı altında ortaöğretimin amacı ; “Bütün öğrencilere ortaöğretim seviyesinde asgari ortak bir genel kültür vermek suretiyle onlara kişi ve toplum sorunlarını tanımak, çözüm yolları aramak ve yurdun iktisadi sosyal ve kültürel kalkınmasına katkıda bulunmak bilincini ve gücünü kazandırma, öğrencileri, çeşitli program ve okullarla ilgi, istidat ve kabiliyetleri ölçüsünde ve doğrultusunda yükseköğretime veya hem mesleğe hem de yüksek öğretime veya hayata ve iş alanlarına hazırlamaktır “ (Resmi Gazete, 1973). Siegel (2014), ortaöğretime geleneksel olarak 11 ile 13 yaşlarında başlayıp, 15-18 yaşlarında sona eren resmi eğitiminin ikinci aşaması olarak açıklamaktadır (Hadley, 1902; Cunnigham, 2015).

Bu bakış açısıyla ortaöğretime, genel veya mesleki ve teknik alanlarda daha kapsamlı bir kültür kazanımı sağlayan, öğrencileri bir taraftan yükseköğrenime hazırlanırken, diğer yandan da yaşama hazırlanma, iş, sanat, meslek dallarında bilgi sahibi olma, toplumun ihtiyacı olduğu bireylere ve ahlaki olgunluğa dönüştüren bir süreç olarak tanımlayabiliriz. İlköğretim süreci boyunca temel eğitimlerini tamamlayan öğrenciler, ortaöğretime geçiş yaparak genel eğitim süresinden geçip ilgi, istek ve yetenekleri doğrultusunda gelişimleri sağlanmaktadır (Sözer, 1996).

1.6. Denizcilik Eğitiminin Gelişimi ve Önemi

İnsanoğlunun denizlerle kurduğu etkileşimle birlikte şekillenen denizcilik eğitimi, antik çağlardan itibaren keşif, ticaret ve savaş dönemlerinde ihtiyaç duyulan denizcilerin yetiştirilmesinde merkezi bir rol üstlenmiştir. Bu süreç, deneyimli denizcilerin bilgi ve becerilerini sözlü olarak diğer denizcilere aktarmasıyla başlamış; böylece ilk denizciler, kurumsal bir yapıdan bağımsız olarak usta-çırak ilişkisi içerisinde yetişmiştir. Antik Mısır, Fenike, Yunan ve Roma medeniyetlerinden öğrenilen seyir teknikleri, gemi yapım yöntemleri ve denizcilik bilgileri nesiller boyunca sözlü kültür aracılığıyla aktarılmıştır. Denizlerin dünya jeopolitiğinde artan stratejik ve ekonomik önemi, denizcilik eğitiminde kurumsallaşma çabalarını tetiklemiştir. Orta Çağ'da başlayan bu girişimlerin önemli bir örneği, 1419 yılında Portekiz Viseu Dükü Prens Henrique (Küçük Henry) tarafından kurulan ve modern anlamda ilk resmi denizcilik eğitim kurumu olarak kabul edilen merkezdir. Bu dönemde denizcilik eğitim programları çoğunlukla krallıklar veya kiliseler tarafından finanse edilmekte; ticari ve askeri gemilerde görev yapacak nitelikli, disiplinli ve inançlı denizciler yetiştirilmektedir. Özellikle kiliseler açısından, denizciler kolonileşme

sürecinde yürütülen misyonerlik faaliyetlerinde önemli bir insan kaynağı oluşturmuştur. Rönesans ile birlikte coğrafi keşiflerin sağladığı bilgi birikimi, haritacılık, seyir teknikleri ve gemi inşa alanlarında uzmanlaşmayı hızlandırmıştır. 19. yüzyıldan itibaren denizcilik endüstrisinin mekanikleşmesi ve küresel ölçekte önem kazanması, nitelikli insan kaynağına olan ihtiyacı dramatik biçimde artırmıştır. Bu gelişmeler, denizcilik eğitiminin ayrı ve uzmanlaşmış eğitim kurumları eliyle yürütülmesini zorunlu kılmıştır. 20. yüzyılda sanayi ve teknolojiye yaşanan ilerlemeler doğrultusunda, denizcilik eğitimi hem teorik hem de uygulamalı boyutlarıyla, uluslararası standartlar çerçevesinde örgütlenmiş; meslek okulları, yüksekokullar, akademiler ve üniversiteler tarafından verilen kurumsal bir eğitim sistemine dönüşmüştür.

İnsanlık tarihi boyunca denizlerle kurulan bağ, uygarlıkların ekonomik, kültürel ve stratejik gelişiminde belirleyici bir unsur olmuştur. Özellikle gelişmiş ticaret ağlarının ortaya çıkışı, denizciliğin küresel ticaretteki konumunu güçlendirmiş; deniz enerji kaynaklarının keşfi ise bu alanın stratejik değerini daha da artırmıştır (Heirs & Manuel, 2021). Bu bağlamda, denizcilik eğitimi, denize kıyısı bulunan ülkeler açısından ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlarıyla stratejik bir önem taşımaya başlamıştır. Uluslararası sistemle bütünleşmiş, sürekli büyüyen denizcilik sektöründe eğitilmiş bireyler, sektör içinde istihdam olanaklarına erişerek hem ekonomik kalkınmaya katkı sağlamakta hem de uluslararası düzeyde çalışma imkânı elde etmektedir. Denizcilik eğitimi; denizlerde ve denizcilik faaliyetlerinde güvenli, emniyetli ve sürdürülebilir bir çalışma ortamı oluşturmanın yanı sıra, toplumda deniz çevresinin korunmasına yönelik bilinç düzeyini yükseltmekte ve deniz kaynaklarının etkin kullanımını teşvik etmektedir. Bu eğitim, bireylerin denizlerle olan ilgisini ve bağlılığını artırarak, deniz yetki alanlarındaki hak ve menfaatlerin korunmasına duyarlı, denizcilik politikalarını destekleyen nitelikli insan kaynağının oluşmasına katkıda bulunmaktadır. Kazandırdığı yüksek denizcilik bilinci sayesinde, kültürel ve tarihsel mirasımızın bir parçası olan denizlerin gelecek nesillere aktarılması, medeniyetlerin gelişmesi, uluslararası ilişkilerin siyasi, ekonomik ve kültürel boyutlarda güçlenmesi ve sürdürülebilir şekilde ilerlemesi mümkün hale gelmektedir (Başak, 2017; Kuhlase, 2020; Charles, 2022).

1.6.1. Ortaöğretim Düzeyinde Denizcilik Eğitiminin Önemi

Sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan taşıdığı stratejik öneme rağmen denizcilik eğitiminin, pek çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de geleneksel eğitim sisteminin parçası haline getirilmediği görülmektedir. Bu durum, denizcilik sektörünün karşısına önemli bir sorun olarak çıkmaktadır. Oysa eğitim, verimli insan kaynakları yaratmanın en temel unsurlarından biridir. Her sektörde yeterli altyapı, tesis ve insan kaynağı oluşturabilmek için eğitim merkezi bir rol üstlenir. Kurumsal ve bilim temelli işlevsel eğitim ve öğretim, sektörlerin nitelikli işgücü ihtiyacını karşılayarak çalışma hayatında verimlilik, etkinlik ve güvenliği artırır (Rahman, 2022). Tehlike profili en yüksek sektörlerden biri olan denizcilik sektöründe nitelikli insan kaynağına olan ihtiyaç sürekli artmaktadır. Uluslararası standartlara uygun, motive olmuş ve iyi eğitilmiş bir işgücü olmadan denizcilik sektörünün gelişmesi ve sürdürülebilirliği mümkün değildir (IMO, 2015). Bu nedenle, denizcilik eğitiminin ortaöğretim düzeyinde verilerek geleneksel eğitim sistemine dâhil edilmesi ve genele yayılması kritik önemdedir. Ortaöğretim, öğrencilerin üretken kapasitesini artırmayı, bireysel, toplumsal ve ulusal gelişime katkıda bulunmayı amaçlayan politikaların merkezinde yer alır (Kapur, 2020). Bu yaş grubundaki öğrenciler, değer, tutum ve kariyer tercihlerini şekillendirdikleri kritik bir dönemi yaşamaktadır. Gelişen bilişsel beceriler, bilgilerin daha somut biçimde kavranmasını kolaylaştırmakta ve öğrenmeyi yaşam boyu sürecek bir alışkanlığa dönüştürmektedir. Yeni kavram ve fikirlere açık olan bu yaş grubu, bilgiyi daha hızlı işleyebilmekte ve içselleştirebilmektedir (Cunningham, 2015; Kuhse, 2020; Charles, 2022). Denizcilik kavramlarının erken yaşta öğretilmesi, öğrencilerde hem farkındalık hem de kariyer motivasyonu yaratır. Bu süreçte öğrenciler, denizcilik mesleğinin sunduğu fırsatları, karşılaşılabilecekleri zorlukları ve gerekli hazırlık süreçlerini öğrenerek kendi motivasyonlarının farkına varma imkânı bulur. Denizciliği içselleştiren bireyler, onu yalnızca bir meslek ya da uğraş olarak değil, bir yaşam biçimi olarak görür ve denizde bir ömür boyu sürecek bir kariyerin anlamını kavrar (Yorulmaz, 2017). Genelleşmiş denizcilik eğitimi sayesinde, sektörde yer almayan bireyler de denizcilik konusunda bilinçlenir, toplumun denizcilik kültürü güçlenir ve denizci ulus olma süreci hızlanır. Bu durum, denizcilik sektörünün çekim gücünü artırarak geniş bir işgücü havuzuna ulaşmasını ve nitelikli insan kaynağına erişimde önemli bir avantaj elde etmesini sağlar.

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

2.1. Araştırmanın Evreni ve Veri Toplama Araçları

Bu çalışmanın hedef kitlesini, Rize ilinde öğrenim gören ve yaşları 15 ile 18 arasında değişen denizci ve sivil öğrenci grupları oluşturmaktadır. Toplam 106 öğrenciden oluşan çalışma grubunun 50'si denizcilik meslek liselerinde okuyan denizci öğrencilerden, 56'sı ise Anadolu liselerinde öğrenim gören sivil öğrencilerden oluşmaktadır. Sivil öğrenci grubu kendi içinde eğitim öncesi, eğitim sonrası ve eğitim almayan olmak üzere üç alt gruba ayrılmıştır. Eğitim öncesi ve eğitim sonrası gruplar aynı öğrencilerden, eğitim almayan grup ise farklı sınıflardaki öğrencilerden oluşturulmuştur. Öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeylerini ölçmek amacıyla Denizcilik Farkındalığı Anketi hazırlanmıştır. Toplam 20 sorudan oluşan bu anket, literatürde kültür ve farkındalık düzeylerini ölçmek için kullanılan ölçeklerden yararlanılarak ve uzman görüşleri doğrultusunda geliştirilmiştir. Ankette, farkındalık düzeyine yönelik sorulara geçmeden önce katılımcılara; ailelerinde denizci bulunup bulunmadığı, yaş, cinsiyet ve su sporlarıyla ilgilenme durumları gibi demografik bilgiler sorulmuştur. Bu değişkenlerin denizcilik farkındalığı üzerindeki etkileri hem grup içi hem de gruplar arası karşılaştırmalarla analiz edilmiştir. Denizcilik eğitimi almış denizci öğrenci gurubuna ve eğitim almayan sivil öğrenci gurubuna sadece denizcilik farkındalığı anketi uygulanmıştır. Sivil öğrencilerden oluşan eğitim öncesi guruba ise denizcilik eğitimi vermeden önce denizcilik farkındalığı anketi uygulanmış daha sonra PowerPoint sunum eşliğinde denizcilik eğitimi verilmiştir. Eğitim toplam iki saat sürmüştür. Denizcilik eğitimi içerik olarak; Denizcilik Tarihi, Denizlerin Siyasi ve Ekonomik Gücü, Gemilerin Gelişimi, Mavi Vatan, Denizlerin Faydaları ve Önemi, Denizlerin Potansiyeli, Denizlerde Kariyer ve İş İmkanları, Türk Denizcilik Ülküsü konularından oluşturulmuştur. Eğitim sonunda aynı guruba ikinci kez denizcilik farkındalığı anketi uygulanmıştır. Tüm uygulamalar sınıf ortamında gerçekleşmiş ve tüm guruplarda aynı denizcilik farkındalığı anketi uygulanmıştır.

2.2. Verilerin Analizi

Araştırmaya katılan öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeylerini ölçmek amacıyla Denizcilik Farkındalığı Anketi kullanılmıştır. Anketlerden elde edilen veriler, SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) programı aracılığıyla analiz edilmiştir. Gruplar arasındaki ilişkilerin incelenmesinde Pearson korelasyon analizi uygulanmıştır. Pearson korelasyon katsayısı (p), -1 ile +1 arasında değer almakta olup, $p < 0,05$ olduğunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunduğunu; $p > 0,05$ olduğunda ise istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığını göstermektedir. Veri setinde normal dağılım gösteren iki grup arasındaki ilişkilerin analizinde Bağımlı Örneklem T-testi (Paired Sample T-test) ve Bağımsız Örneklem T-testi (Independent Sample T-test) kullanılmıştır. Normal dağılım göstermeyen veya ikiden fazla grup arasındaki farklılıkların incelenmesinde ise Tek Yönlü Varyans Analizi (One Way ANOVA) uygulanmıştır. ANOVA sonuçlarının istatistiksel olarak anlamlı bulunması durumunda ($p < 0,05$), farkın hangi gruplar arasında ortaya çıktığını belirlemek amacıyla Post-Hoc testleri yapılmıştır.

3. BULGULAR VE TARTIŞMA

Bu çalışmada elde edilen veriler sınıf ortamında uygulanan denizcilik farkındalığı anketi ile toplanmıştır. Toplanan veriler ise SPSS 22 programı üzerinden değerlendirilmiştir.

3.1. Güvenirlilik Analizi

Çalışmaya dahil olan öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeylerinin ölçülmesine yönelik hazırlanan 20 sorunun içsel tutarlılığını değerlendirmek adına yapılan güvenilirlik analizi sonuçları Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 2. Denizcilik farkındalığı anketine ait soruların güvenilirlik analizi

Sorular	Crombach alfa kat sayısı	Standarize edilmiş soru sayısına dayalı	Soru Sayısı
Denizcilik Farkındalığı Anketi Soruları	0,935	0.935	20

Denizcilik farkındalığı düzeylerini belirlemeye yönelik hazırlanan ölçeğin güvenilirlik analizi sonucunda Cronbach Alfa katsayısı 0.935 olarak bulunmuştur. Cronbach Alfa katsayısının 0.75’in üzerinde olması ölçeğin güvenilir, 0.90’ın üzerinde olması ise yüksek düzeyde güvenilir olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, 0.935 olarak hesaplanan Cronbach Alfa katsayısı, çalışmada kullanılan ölçekteki soruların oldukça yüksek bir iç tutarlılığa ve güvenilirliğe sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

3.2. Analiz Sonuçları

3.2.1. Gurup İçi Analizler

Tablo 3’de sivil öğrencilerinden oluşan ve eğitime tabi tutulan gurubun eğitim öncesi ve eğitim sonrası analiz sonuçları gösterilmektedir. Eğitim öncesi tespit edilen denizcilik

farkındalık düzeyi ortalama puanlarında verilen eğitim sonrası belirgin bir artış olduğu görülmektedir. Aralarındaki ilişkiyi incelemek için bağımlı örneklem T-testi yapılmıştır.

Tablo 3. Eşleştirilmiş örneklem istatistikleri

Bağımlı Değişken	Ortalama	Öğrenci sayısı	Standart sapma	Standart sapma hatası ortalaması
Eğitim Öncesi	3.1339	28	0.72509	0.13703
Eğitim Sonrası	4.1357	28	0.39531	0.07471

Tablo 4 ve Tablo 5'te, sivil öğrenci grubunun eğitim öncesi ve eğitim sonrası denizcilik farkındalık düzeylerindeki değişim, bağımlı örneklem T-testi ile analiz edilmiştir. Analiz sonucunda $p < 0,05$ değeri elde edilmiştir. Bu sonuç, eğitim öncesi ve eğitim sonrası denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, sivil öğrenci grubuna verilen denizcilik eğitiminin, öğrencilerin denizcilikle ilgili farkındalıklarını önemli ölçüde artırdığı söylenebilir.

Tablo 4. Bağımlı örneklem T-testi

Grup	Öğrenci sayısı	Kolerasyon kat Sayısı	Olasılık değeri (p)
Eğitim Öncesi&Eğitim Sonrası	28	0,485	0.009

$p < 0,05$

Tablo 5. Bağımlı örneklem T-testi devamı

Gurup	Eşleştirilmiş Farklılıklar					t	f	Olasılık değeri
	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata Ortalaması	% 95 Güven aralığı				
				Alt	Üst			
Eğitim Öncesi&Eğitim Sonrası	-1,001	0,635	0,120	-1,248	-0,755	-8,3	27	0,000

$p < 0,05$

Tablo 6'da eğitim öncesi sivil gurubundaki öğrencilerin ailelerinde denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanlarında etkisi gösterilmektedir. Eğitim öncesi yapılan ölçümlerde ailesinde denizci olan öğrencilerin ortalama puanları ailesinde denizci olmayan öğrencilerin ortalama puanlarından daha yüksek olduğu görülmektedir.

Ortalamalar arasında oluşan bu farkın istatistiksel olarak anlam içerip içermediği Tablo 7’de incelendi.

Tablo 6. Ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

	Ailede Denizci	Sayı	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata Ortalama
Eğitim Öncesi	Evet	4	3,512	0,3198	0,159
	Hayır	24	3,070	0,7581	0,154

Tablo 7. Ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	2,110	,149	1,13	26	,267	,441	,389
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			1,98	10,0	,075	,044	,222

p>0,05

Tablo 7’de eğitim öncesi sivil gurubu öğrencilerden ailesinde denizci olanların denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları ile ailesinde denizci olmayanların denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasındaki fark istatistiksel olarak bir anlam oluşturmadı. Çünkü bağımsız örneklem testinde $p > 0,05$ sonucu bulunmuştur. Bu durum eğitim öncesi sivil gurubundaki öğrencilerin ailelerinde denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeylerinde olumlu bir yönde bir etki oluşturmadığını ifade etmektedir.

Tablo 8’de Eğitim sonrası sivil gurubundaki öğrencilerin ailelerinde denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanlarında etkisi gösterilmektedir. Eğitim sonrası yapılan ölçümlerde ailede denizci olan öğrencilerin ortalama puanları ailesinde denizci olmayan öğrencilerin ortalama puanlarından daha yüksek çıkmıştır. Her iki durumda da ailesinde denizci olan öğrenciler yüksek ortalamaya sahiptir. Eğitim öncesi ve eğitim sonrası ortalamalar arasında oluşan farkın istatistiksel olarak anlam içerip içermediği Tablo 9’da incelendi.

Tablo 8. Ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

	Aileden Denizci	Sayı	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata Ortalaması
Eğitim Sonrası	Evet	4	4,287	0,249	0,124
	Hayır	24	4,110	,413	0,084

Tablo 9’da eğitim sonrası sivil gurubundaki öğrencilerden ailesinde denizci olanların denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları ile ailesinde denizci olmayanların denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasındaki fark istatistiksel olarak bir anlam oluşturmadı. Çünkü bağımsız örneklem testinde $p > 0,05$ sonucu bulunmuştur. Bu durum denizcilik eğitimi verildikten sonra da ailelerinde denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeylerinde olumlu yönde bir etki oluşturmadığını ifade etmektedir.

Tablo 9. Ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	1,562	,222	,825	26	,417	,177	,214
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			1,98	6,1	,283	,177	,150

$p > 0,05$

Tablo 10’da Eğitim öncesi sivil gurubundaki öğrencilerin su sporlarıyla ilgilenmesinin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanlarına etkisi gösterilmektedir. Eğitim öncesi yapılan ölçümlerde su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanları su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilerin ortalama puanlarından çok daha yüksek olduğu anlaşılmıştır. Bu farkın istatistiksel olarak anlam içerip içermediği Tablo 11’de incelendi.

Tablo 10. Su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

	Su Sporları	Sayı	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata Ortalaması
Eğitim Öncesi	Evet	8	3,50	0,33	0,11
	Hayır	20	2,98	0,79	0,17

Tablo 11’de eğitim öncesi sivil gurubundaki su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin eğitim öncesi denizcilik farkındalık düzeylerindeki tespit edilen artışın bağımsız örneklem T-testi ile incelenmesi yapıldı. Bu test sonucunda $p < 0,05$ değeri bulunmuştur. Eğitim öncesi su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanları ile su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı çıkmıştır. Bu durumda su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilere göre daha yüksek denizcilik farkındalığına sahip olduğu anlaşılmıştır.

Tablo 11. Su Sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	5,156	,032	1,75	26	,091	,512	,292
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			2,41	25,8	,023	,512	,212

$p < 0,05$

Tablo 12’de Eğitim sonrası sivil gurubundaki öğrencilerin su sporlarıyla ilgilenmesinin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanlarına etkisi gösterilmektedir. Eğitim sonrası yapılan ölçümlerde su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin ortalama puanları su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilerin ortalama puanlarına yakın bir değerde olduğu görülmektedir. Ortalamalar arasında oluşan bu farkın istatistiksel olarak anlam içerip içermediği Tablo 13’de incelendi.

Tablo 12. Su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

	Su Sporları	Sayı	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata Ortalama
Eğitim Sonrası	Evet	8	4,231	0,421	0,149
	Hayır	20	4,097	0,388	0,086

Tablo 13. Su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	,020	,888	,803	26	,429	,133	,166
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			,775	12,57	,453	,133	,172

p>0,05

Tablo 13’de belirtilen sonuçlara göre su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanları ile su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Çünkü $p > 0,05$ ’ten sonucuna ulaşılmıştır. Bu durumda verilen denizcilik eğitimi su sporlarıyla ilgilenen öğrenciler üzerinde olumlu yönde bir etki oluşturmamıştır. Eğitimden önce yapılan ölçümlerde farkındalık seviyesi yüksek olan öğrencilerin eğitimden sonraki ortalama puanlarında artış olsa da bu artış eğitim sonrası sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasında bir anlam ifade etmemektedir. Bu durumda, verilen denizcilik eğitiminin su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilerde denizcilik farkındalığını artırmıştır.

Tablo 14’de eğitim öncesi sivil gurubundaki erkek ve kız öğrencilerin cinsiyete dayalı denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanları gösterilmektedir. Eğitim öncesi yapılan ölçümlerde kız öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanlarının erkek öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanlarından yüksek bulunmuştur. Bu farkın istatistiksel olarak anlamı Tablo 15’de incelendi.

Tablo 14. Cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

	Cinsiyet	Sayı	Ortalama	Standart Hata	Standart Hata Ortalaması
Eğitim Öncesi	Kız	15	3,306	0,443	0,114
	Erkek	13	2,934	0,934	0,259

Tablo 15. Cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyinin etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	9,452	,005	1,37	26	,180	,372	,270
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			1,31	16,60	,207	,283	,283

p<0,05

Tablo 15’de eğitim öncesi kız ve erkek öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeylerindeki tespit edilen ortalama puanlarının bağımsız örneklem T-testi ile incelenmesi yapıldı. Bu test sonucunda $p<0,05$ değeri bulunduğu için eğitim öncesi kız öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanları ile erkek öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Bu durumda eğitimden önce kız öğrenciler erkek öğrencilere göre daha yüksek denizcilik farkındalığına sahip olduğu görülmüştür.

Tablo 16’da eğitim sonrası sivil gurubundaki erkek ve kız öğrencilerin cinsiyete dayalı denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanları gösterilmektedir. Eğitim sonrası yapılan ölçümlerde de kız öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanlarının erkek öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanlarına göre yüksek çıkmıştır. Ancak aradaki fark eğitim öncesi duruma göre çok azalmıştır. Bu farkın istatistiksel olarak bir anlam ifade edip etmediğini tespit etmek için Tablo 17’de inceleme yapıldı.

Tablo 16. Cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyinin etkisinin istatistikleri

	Cinsiyet	Sayı	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata Ortalaması
Eğitim Sonrası	Kız	15	4,160	0,430	0,111
	Erkek	13	4,107	0,366	0,101

Tablo 17’de eğitim sonrası kız ve erkek öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeylerindeki tespit edilen ortalama puanlarının bağımsız örneklem T-testi ile

incelenmesi yapıldı. Bu test sonucunda $p > 0,05$ değeri bulunduğu için eğitim sonrası kız öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanları ile erkek öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasındaki fark istatistiksel olarak bir anlam ifade etmemiştir.

Tablo 17. Cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyinin etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	0,701	,410	,343	26	,734	,052	,152
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			,348	25,9	,073	,052	,283

$p > 0,05$

Tablo 18. Guruplararası tanımlayıcı istatistikler

Bağımlı Değişken	Sayı	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata	95% Güven Aralığı		Alt Sınır	Üst Sınır
					Alt Sınır	Üst Sınır		
Eğitim öncesi Sivil	28	3,1339	0,72509	0,13703	2,852	3,4151	1,00	4,00
Eğitim Sonrası Sivil	28	4,1357	0,39531	0,07471	3,982	4,2890	3,15	4,65
Eğitim Almayan Sivil	28	3,2179	0,76330	0,14425	2,921	3,5138	1,60	4,80
Denizci Öğrenci	50	4,1360	0,44252	0,06258	4,010	4,2618	2,70	4,75
Toplam	134	3,7347	0,74532	0,06439	3,607	3,8621	1,00	4,80

3.2.2. Guruplar Arası Analizler

Tablo 18’de guruplar arasında denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanlarında farklılıklar tespit edilmiştir. Eğitim öncesi sivil öğrenci gurubunun denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanı ile eğitim almayan sivil öğrenci gurubunun denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanı birbirine yakın olduğu, denizci öğrenci gurubunun denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanı ile eğitim alan sivil öğrenci gurubunun denizcilik

farkındalık düzeyi ortalama puanlarının birbirinin benzeri olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır. Bu durum eğitim almayan sivil öğrenci gurubu ile eğitim öncesi sivil öğrenci guruplarındaki bireylerin düşük denizcilik farkındalığına sahip olduğunu, eğitim sonrası sivil öğrenci guruplarındaki öğrencilerin almış oldukları eğitim denizcilik farkındalık seviyelerinde olumlu yönde geliştirdiğini ve denizci öğrencilerin denizcilik farkındalık seviyesine denk bir seviyeye ulaştığı anlamına gelmektedir.

Tablo 19’da çalışmaya katılan tüm guruplar için varyanslar arası homojenik test sonuçları gösterilmektedir. Guruplar arasında denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları farklı bulunmuş ve varyanslar arası homojenik testi uygulanmıştır . Yapılan testin sonucunda $p < 0,05$ değerine ulaşılmıştır. Bu durum varyansların eşit dağılmadığını göstermektedir. Bu yüzden guruplar arasındaki ilişkilerin analizini yapmak için ANOVA testi uygulanmıştır.

Tablo 19. Tüm guruplar için varyanslar arası homojenlik test tablosu

Levene İstatistiği	Serbestlik Derecesi (1)	Serbestlik Derecesi (2)	Olasılık Değeri (p)
4,866	3	130	0,003
P<0,05			

Tablo 20’de guruplar arasındaki etkileşimi inceleyen ANOVA testi sonuçları gösterilmektedir. Bu sonuçlara göre guruplar arasındaki oluşan eşitsizlik istatistiksel olarak anlam ifade etmektedir. Çünkü ANOVA testi sonucu $p < 0,05$ olarak bulunmuştur. Bu anlamlı durumun hangi guruplar arasında olduğunu görmek için post-hoc testi uygulanmıştır. Post-Hoc testlerinden Games-Howell testinin yapılması uygun bulunmuştur.

Tablo 20. Guruplar arası ANOVA analizi

ANOVA (Tüm Guruplar)	Kareler Toplamı	Serbestlik derecesi	Karelerin ortalaması	Frekans	Olasılık değeri (p)
Guruplar Arası	30,140	3	10,047	29,860	0,0000
Gurupların Kendi İçinde	43,741	130	0,336		
Toplam	73,881	133			

p<0,05

Tablo 21 ‘de Post-Hoc test sonuçları gösterilmektedir. Çalışmamıza katılan her gurubun diğer guruplarla olan ilişkisinin istatistiksel olarak hangi anlamı ifade ettiği incelenmiştir. Bu sonuçlara göre eğitim öncesi sivil gurup ile eğitim sonrası sivil gurup arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur. Çünkü bu iki gurubun denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasındaki ölçümlerde $p < 0,05$ ’ ten sonucuna ulaşıldı. Bu durum verilen denizcilik eğitimi sivil öğrenci gurubunun denizcilik farkındalığını olumlu yönde geliştirmiştir. Yine eğitim öncesi sivil gurup ile denizci öğrenci gurubu arasında anlamlı bir fark bulunmuştur. Eğitim öncesi sivil öğrenci gurubu, denizci öğrenci gurubu ve eğitim sonrası sivil öğrenci gurubundan negatif yönde ayrılmaktadır.

Tablo 21. Guruplar arası karşılaştırmalar Post-Hoc test tablosu

Guruplar Arasında Karşılaştırmalar						
Bağımlı Değişken	Eğitim Durumu	Ortalama Fark	Standart Hata	Olasılık Değeri (p)	95% Güven Aralığı	
Eğitim öncesi Sivil	Eğitim Sonrası Sivil	-1,00179*	0,15607	0,000	-1,4194	-0,5842
	Eğitim Almayan Sivil	-0,08393	0,19896	0,975	-0,6114	0,4435
	Denizci Öğrenci	-1,00207*	0,15064	0,000	-1,4065	-0,5976
Eğitim Sonrası Sivil	Eğitim öncesi Sivil	1,00179*	0,15607	0,000	0,5842	1,4194
	Eğitim Almayan Sivil	0,91786*	0,16245	0,000	0,4827	1,3531
	Denizci Öğrenci	-0,00029	0,09745	1,000	-0,2576	0,2571
Eğitim Almayan Sivil	Eğitim öncesi Sivil	0,08393	0,19896	0,975	-0,4435	0,6114
	Eğitim Sonrası Sivil	-0,91786*	0,16245	0,000	-1,3531	-0,4827
	Denizci Öğrenci	-0,91814*	0,15724	0,000	-1,3409	-0,4954
Denizci Öğrenci	Eğitim öncesi Sivil	1,00207*	0,15064	0,000	0,5976	1,4065
	Eğitim Sonrası Sivil	0,00029	0,09745	1,000	-0,2571	0,2576
	Eğitim Almayan Sivil	0,91814*	0,15724	0,000	0,4954	1,3409

Eğitim verildikten sonra eğitimi alan sivil öğrenci gurubu ile denizci öğrenci gurubu arasındaki eğitim öncesi tespit edilen anlamlı fark ortadan kalkmıştır. Çünkü $p > 0,05$ sonucu ortaya çıkmıştır. İki gurup pozitif yönde ayrılmaktadır. Eğitim sonrası sivil öğrenci gurubu ile eğitim almayan sivil öğrenci gurubu arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Çünkü $p < 0,05$ sonucuna ulaşılmıştır. Bu durumda eğitim sonrası sivil öğrenci gurubunun denizcilik farkındalık seviyesinin eğitim almayan sivil öğrenci gurubundan yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Eğitim almayan sivil öğrenci gurubu eğitim öncesi sivil öğrenci gurubu arasında anlamlı fark bulunmamıştır. Çünkü $p>0,05$ sonucu çıkmıştır. Bu durum her iki gurubunda denizcilik farkındalık seviyelerinin düşük ve birbirine yakın olduğunu göstermektedir. Eğitim almayan sivil öğrenci gurubu ile eğitim sonrası sivil öğrenci gurubu ve denizci öğrenci gurupları arasında ise istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur. Çünkü $p<0,05$ değerine ulaşılmıştır. Bu durum eğitim almayan sivil öğrenci gurubun denizcilik farkındalığı seviyesinin eğitim sonrası sivil öğrenci ve denizci öğrenci gurubu denizcilik farkındalığı seviyesinden düşük olduğunu göstermiştir. Yani her iki guruptan negatif yönde ayrılmıştır.

Denizci öğrenci gurubu ile eğitim sonrası sivil öğrenci gurubu arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Analiz sonucu $p>0,05$ sonucu ortaya çıkmıştır. Her iki gurup pozitif yönde ayrılmaktadır. Ancak denizci öğrenci gurubu ile eğitim almayan sivil öğrenci gurubu ve eğitim öncesi sivil öğrenci gurubu arasında anlamlı fark bulunmuştur. Çünkü $p<0,05$ sonucu çıkmıştır. Her iki guruptan negatif ayrılmıştır. Bu durumda denizci öğrencilerin daha yüksek denizcilik farkındalığına sahip olduğunu göstermektedir.

Tablo 22’de tüm guruplar dahil edildiğinde kız ve erkek öğrenciler arasında denizcilik farkındalık seviyeleri ortalama puanları gösterilmektedir. Tüm gurup içerisinde erkek öğrencilerin farkındalık düzeyi ortalama puanları kız öğrencilere göre olumlu yönde ayrılmaktadır. Bu farkın istatistiksel olarak bir anlam içerip içermediği tablo 23’de incelendi.

Tablo 22. Tüm guruplar dahil edildiğinde cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

Tüm Guruplar	Cinsiyet	Sayı	Ortalama	Standart hata	Standart hata ortalama
	Kız	47	3,579	0,6542	0,0954
	Erkek	87	3,818	0,7809	0,0837

Tablo 23’de yapılan inceleme sonucunda tüm guruplar dahil edildiğinde kız ve erkek öğrencileri arasında denizcilik farkındalık düzeyleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Tabloda belirtildiği gibi $p> 0,05$ ’dir.

Tablo 23. Tüm gruplar dahil edildiğinde cinsiyet farkının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	,705	,403	-1,7	132	,077	-,238	-,503
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			-1,8	109	,063	-,238	-490

p>0,05

Tablo 24’de tüm gruplar dahil edildiğinde su sporlarıyla ilgilenmenin öğrenciler arasında denizcilik farkındalık seviyeleri ortalama puanları gösterilmektedir. Tüm grup içerisinde su sporlarıyla ilgilenenlerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilere göre daha yüksektir. Bu durumun istatistiksel olarak bir anlam içerip içermediği Tablo 25’de incelendi.

Tablo 24. Tüm gruplar dahil edildiğinde su sporlarıyla ilgilenmenin öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

	Su Sporları	Sayı	Ortalama	Standart hata	Standart hata ortalaması
Tüm Gruplar	Evet	45	4,061	0,539	0,080
	Hayır	89	3,569	0,782	0,082

Tablo 25’de görüldüğü üzere su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları ile su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrenciler denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasında fark anlamlı bulunmuştur. Test sonucunda $p<0,05$ değerine ulaşılmıştır. Bu durum tüm gruplar dahilinde su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin daha yüksek denizcilik farkındalık seviyesine sahip olduğunu göstermektedir.

Tablo 25. Tüm gruplar dahil edildiğinde su sporlarıyla ilgilenmenin öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	4,721	,032	3,78	132	,000	,491	,491
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			4,25	119	,000	,491	,491

p<0,05

Tablo 26’da tüm gruplar dahil edildiğinde ailede denizci olması öğrencilerin denizcilik farkındalık seviyelerine etkisinin ortalama puanları gösterilmektedir. Ailesinde denizci olan öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları, ailesinde denizci olmayan öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanlarından yüksektir. Bu durumun istatistiksel olarak bir anlam içerip içermediği Tablo 27’de incelendi.

Tablo 26. Tüm gruplar dahil edildiğinde ailede denizci olmasının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

Tüm Gruplar	Ailede Denizci	Sayı	Ortalama	Standart Hata	Standart Hata Ortalaması
	Evet	34	4,183	0,473	0,081
	Hayır	100	3,582	0,760	0,076

Tablo 27’de ailesinde denizci olan öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları ile ailesinde denizci olmayan öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları arasındaki fark anlamlı çıkmıştır. Olasılık değeri p<0,05 değerine ulaşılmıştır. Daha önce grup içinde yapılan analiz sonuçlarında ailede denizci olmasının denizcilik farkındalık düzeyinde olumlu yönde bir etkisi olmadığı tespit edilmiştir. Ancak tüm gruplar dahil edildiğinde ailesinde denizci olan öğrencilerin, denizcilik farkındalığı kazanmada ailesinde denizci olmayan öğrencilere göre daha avantajlı olacaktır.

Tablo 27. Tüm gruplar dahil edildiğinde ailede denizci olmasının öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin bağımsız örneklem testi

Levene Testi (Varyansların Eşitliği)	T-testi (Ortalamaların eşitliğini değerlendirmek için)						
	Frekans	Olasılık Değeri (p)	t	Df	Olasılık Değeri Ek	Ortalama Fark	Standart Hata Farkı
Eşit Varyanslar Varsayıldığında	6,045	,015	4,33	132	,000	,601	,323
Eşit Varyanslar Varsayılmadığında			4,25	92,6	,000	,601	,381

p<0,05

Tablo 28’de tüm gruplar dahil edildiğinde yaş değişkenin denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları üzerinde etkisi gösterilmektedir. Ortalama puanların birbirine yakın değerde olduğu tespit edilmiştir. Bu durumun istatistiksel olarak bir anlam içerip içermediğinin kontrolü ANOVA testi ile yapılmıştır.

Tablo 28. Tüm gruplar dahil edildiğinde yaş değişkenin öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeyine etkisinin istatistikleri

Bağımlı Değişken	Sayı	Ortalama	Standart Sapma	Standart Hata	95% Güven Aralığı Ortalaması		En Alt	En Üst
					Alt Sınır	Üst Sınır		
15,00	7	3,542	0,766	0,289	2,8343	4,2515	2,50	4,30
16,00	73	3,682	0,749	0,087	3,5080	3,8577	1,00	4,80
17,00	51	3,830	0,736	0,103	3,6234	4,0374	2,05	4,75
18,00	3	3,816	0,975	0,562	1,3944	6,2390	2,70	4,50
Toplam	134	3,734	0,745	0,064	3,6073	3,8621	1,00	4,80

Tablo 29’da tüm gruplar dahil edildiğinde yaş değişkeninin denizcilik farkındalık düzeyine etkisini incelemek için yapılan ANOVA testi sonuçları gösterilmektedir. Bu sonuçlara göre tüm gruplar dahil edildiğinde yaş değişkenin denizci farkındalık düzeyine olan etkisi istatistiksel olarak anlamsız bulunmuştur. Çünkü ANOVA testi sonucu $p>0,05$ ’dir. Bu durumda değişen yaş durumunun denizcilik farkındalığı kazanılmasında olumlu bir etkisi yoktur.

Tablo 29. Tüm guruplar dahil edildiğinde yaş değişkenin ANOVA analizi

Tüm Guruplar	Kareler Toplamı	Serbestlik derecesi	Karelerin Ortalaması	Frekans	Olasılık değeri (p)
Guruplar arası	0,941	3	0,314	0,559	0,643
Guruplar içi	72,940	130	0,561		
Toplam	73,881	133			

p>0,05

Bu çalışmada, ortaöğretim öğrencilerine verilen denizcilik eğitiminin, denizcilikle ilgili farkındalık düzeylerini artırmadaki etkisi incelenmiştir. Araştırmada; yaş, ailede denizci bulunma durumu, su sporlarıyla ilgilenme durumu, cinsiyet, denizcilik eğitimi alma ve almama durumu değişken olarak belirlenmiş ve bu değişkenler üzerinden guruplar arası ve grup içi karşılaştırmalar yapılmıştır. Analiz sonuçları, verilen denizcilik eğitiminin öğrencilerin denizcilikle ilgili farkındalıklarını artırmada ve denize olan ilgilerini olumlu yönde geliştirmede etkili olduğunu ortaya koymuştur. Sadece iki saatlik eğitim ile elde edilen bu olumlu sonuçlar, sistemli ve sürdürülebilir bir denizcilik eğitimi politikasıyla denizciliğe olan ilginin daha da artırılabilceğini ve denizcilik kültürünün toplumda daha güçlü bir şekilde gelişebileceğini göstermektedir. Literatürü incelediğimizde Mazmanoğlu (2022), Türkiye’deki amatör denizciliğin gelişimi isimli yüksek lisans tezinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nca verilen amatör denizci eğitime katılan ve bu belgeyi alan kişilerin denizciliğe olan ilgi düzeylerini araştırmıştır. Anket yoluyla elde etmiş olduğu verilerin analizlerinde amatör denizci eğitime katılan kişilerin % 84’ü verilen eğitimi faydalı bulmuştur. Amatör denizci belgesi sahibi olduktan sonra denize olan ilgilerinde artış yaşandığını belirtmiştir (Mazmanoğlu, 2022). Yılmaz (2024), denizde siber güvenlik uygulamaları isimli yüksek lisans tezinde denizcilik sektöründe çalışanların siber güvenlikle ilgili farkındalıklarını artırmak için düzenlenecek ve uygulanacak eğitim politikaların sektör için hayati önem taşıdığı sonucuna ulaşmıştır. Çetin (2022), denizci bir ulus olabilme hedefine yönelik olarak Türkiye’nin uygulaması gereken denizcilik stratejileri isimli doktora tezinde denizci ulus hedefine ulaşabilmek için bilinçli ve tutarlı eğitim politikaları geliştirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Öztürk (2010), denizcilik eğitimi veren okullarda çevre eğitimi programının geliştirilmesi isimli çalışmasında denizcilik okullarında okuyan öğrencilerin çevreyle ilgili duyarlılıklarını artırmak için çevre eğitime ihtiyaç duyulduğu sonucuna ulaşmıştır. Bu çalışmalar, denizcilik alanında eğitim ve farkındalık faaliyetlerinin hem mesleki gelişim hem de toplumsal bilinç

açısından kritik rol oynadığını göstermektedir. Bu bağlamda, ortaöğretim öğrencilerine yönelik olarak gerçekleştirilen bu araştırma, denizcilik farkındalığını artırmaya yönelik eğitimlerin etkinliğini ortaya koyarak literatüre katkı sağlamaktadır.

İnsanlık tarihi boyunca medeniyetlerin gelişmesinde denizler öncü rol oynamıştır. Denizleri etkin kullanan medeniyetler dünya tarihinde önemli roller üstlenmiş ve kendi milletlerini diğer milletlere nazaran daha müreffeh yaşatmıştır. Antik çağdan günümüze denizler hep önemini korumuş ve insanlığının gelişmesinde, sosyal, kültürel, ekonomik ve teknik alanda ilerlemesine çok büyük fayda sağlamıştır. Denizlerin önemini anlayan devletler, denizciliği milli bir politika haline getirmiş, denizcilikte gelişme sürecine girmişlerdir. Bu süreç içerisinde denizcilik eğitimi milletin ve devletin denizcilik kültürü kazanmasında önemli rol oynamıştır. Literatürde de görüldüğü üzere (Yılmaz, 2024; Mazmanoğlu, 2022; Çetin, 2022; Öztürk, 2010), farklı alanlarda verilen denizcilik temelli eğitimler, katılımcıların denizcilikle ilgili farkındalık ve ilgilerini artırmakta; mesleki, kültürel ve çevresel alanlarda olumlu etkiler oluşturmaktadır. Bu bağlamda, denizcilik eğitiminin yalnızca meslekî değil, aynı zamanda stratejik ve kültürel bir yatırım olduğu açıktır.

Denizciliği devlet stratejisinin temeline yerleştiren ülkelerin başında İngiltere gelmektedir. XVI. yüzyıldan itibaren denizcilik alanında eğitim ve mevzuat çalışmalarına başlayan İngiltere, yaklaşık yüz elli yıl sonra etkin bir deniz gücü hâline gelerek XVIII. ve XIX. yüzyıllarda “deniz imparatorluğu”nu kurmuştur. Milletiyle ve devletiyle denizci bir kimliğe sahip olan İngiltere, bu özelliğini II. Dünya Savaşı sırasında bir kez daha ortaya koymuştur. 1940 yılında yaşanan Dunkirk Tahliyesi’nde, Alman kuvvetleri tarafından Fransa’nın kuzeyindeki Dunkirk kıyılarında kuşatılan binlerce İngiliz askeri; Kraliyet Donanması’na ait savaş gemilerinin yanı sıra vatansever İngilizlerin gönüllü olarak seferber ettiği sivil teknelerle güvenli şekilde anavatana taşınmıştır (Yüksel, 2020). Bu örnek, güçlü bir denizcilik kültürünün ve toplumsal denizcilik bilincinin, devletlerin kritik zamanlarda nasıl stratejik bir güç unsuru olabileceğini açıkça göstermektedir.

Güçlü denizcilik geleneğine sahip olmasına rağmen İngiltere, son yıllarda toplumda azalan denizcilik farkındalığını yeniden canlandırmak amacıyla çeşitli adımlar atmıştır. 2022 yılında başlatılan devlet destekli “Geleceğin Denizciliğine İlham Vermek” kampanyası, ülke genelinde denizcilik sektöründe görev yapan gönüllüler ile çocuklar ve gençleri bir araya getirmeyi hedeflemiştir. Bu kapsamda okul içi ve okul dışı ortamlarda görsel, sanatsal ve interaktif etkinlikler düzenlenerek gençlere denizcilik sektörünün

sunduğu geniş kariyer ve iş fırsatları tanıtılmış; rol model olarak gördükleri başarılı kişilerle buluşmaları sağlanmıştır. Böylece genç nesiller hem denizcilik alanındaki ilham verici hikâyelerle tanışmakta hem de sektöre yönelik ilgileri artırılmaktadır.

XXI. yüzyılın önde gelen deniz gücü olan Amerika Birleşik Devletleri, denizcilik kültürünün ve farkındalığının toplum genelinde yaygınlaşması amacıyla tüm eğitim kademelerinde denizcilik eğitimini teşvik etmektedir. ABD’de K-12 olarak adlandırılan ve anaokulundan lise son sınıfına kadar uzanan eğitim sisteminde, denizcilik eğitiminin yer alması için devlet eliyle kapsamlı çalışmalar yürütülmektedir. ABD Denizcilik İdaresi, denizlerdeki insan kaynağının sürekliliğini sağlamak, deniz ve kara operasyonlarının güvenliğini artırmak ve hizmet kalitesini yükseltmek için K-12 okullarının kilit bir rol üstlendiğini vurgulamaktadır. Bu amaçla, okullar; sektör temsilcileri ve hükümet birimleriyle iş birliği yaparak denizcilik eğitiminin yaygınlaştırılmasına ve potansiyel öğrencilerin eğitim kurumlarıyla buluşturulmasına katkı sunmaktadır. 2004 yılında ABD hükümeti tarafından hazırlanan bir raporda, okyanus ve kıyı alanlarındaki sorunların çözümü, deniz kaynaklarının dengeli şekilde kullanılması ve korunabilmesi için halkın aktif katılımının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Raporda ayrıca, okyanus çevresinin korunması ile okyanus ve kıyı kaynaklarının sürdürülebilir yönetimi konusunda halkı bilinçlendirecek bir okyanus okuryazarlığı politikası geliştirilmesi tavsiye edilmektedir. Böylece, Amerikan halkının okyanus ve kıyılar hakkında yüksek düzeyde farkındalık kazanması; bu alanlarla ilgili alınacak kararlara gönüllü katılım göstermesi, denetim faaliyetlerinde yer alması ve devletin denizcilik politikalarına destek sunması hedeflenmektedir (Mallory, 2022).

ABD’nin ardından yükselen bir deniz gücü olarak dikkat çeken Çin Halk Cumhuriyeti, 2000’li yıllardan itibaren devlet stratejisinde okyanuslara yönelim politikası benimsemiştir. Özellikle Güney Çin Denizi’nde bulunan zengin enerji kaynakları, bölgenin Asya-Pasifik hattındaki jeostratejik ve jeopolitik önemini her geçen yıl artırmaktadır (Yerlikaya, 2018). Canlı ve cansız su kaynakları bakımından dünyanın en zengin bölgelerinden biri olan Güney Çin Denizi, yalnızca Çin için değil, kıyıdaş diğer ülkeler için de stratejik bir öneme sahiptir. Ancak Çin, bu bölgedeki hak iddialarının ötesine geçerek hem Pasifik hem de Atlantik Okyanusu’nda etkin ve belirleyici güç olma hedefini açıkça ortaya koymaktadır. Bununla birlikte Çin, küresel ekonomik etkisini artırmak amacıyla 2013 yılında “Bir Kuşak Bir Yol” girişimini başlatmıştır. Bu girişim kapsamında, tarihi İpek Yolu güzergâhı yeniden canlandırılarak Çin’deki üretim merkezlerinin Asya,

Avrupa ve Afrika kıtalarına kara, demir ve deniz yolları ile bağlanması hedeflenmektedir. Böylece Avrasya kıtasındaki ülkeler tek bir ekonomik koridor üzerinden birbirine entegre olacak ve küresel ölçekte devasa bir ticaret ağı ortaya çıkacaktır (Sun & Payette, 2017). Tüm bu çabaların temelinde, Çin hükümetinin kendi hegemonik düzenini inşa etme, jeopolitik ve jeostratejik üstünlüğünü artırma ve bu üstünlüğü sürdürebilme hedefleri yatmaktadır. Bu amaç doğrultusunda devlet destekli Ulusal Okyanus Stratejisi geliştirilmiştir. Strateji, Çin halkının okyanus okur-yazarlığını güçlendirmeyi, denizcilikle ilgili tüm politikalarda halkın desteğini sağlamayı, denizciliğin tüm bileşenlerini kapsayan ulusal bir denizcilik ekonomisi oluşturmayı ve tarihsel olarak “karacı” kimliği baskın olan halkın “denizci ulus” kimliği kazanmasını hedeflemektedir. Bu hedefleri gerçekleştirmek için, ülke genelinde okyanus eğitimi ve tanıtımı konusunda devlet destekli yoğun propaganda faaliyetleri başlatılmıştır. Milli eğitim müfredatında yapılan güncellemeler ile okyanus eğitiminin ülke çapındaki tüm okullarda verilmesi planlanmıştır (Sun & Payette, 2017; Mallory vd., 2022). Böylece, sivil ve askeri tüm unsurlarıyla güçlü ve etkin bir ulusal deniz gücü inşa edilmesi öngörülmektedir. Nitekim denizcilikte gelişmiş diğer devletlerde de benzer şekilde, denizcilik eğitimi milli eğitim sistemlerinde önemli bir yere sahiptir. Halkın denizciliğe ilgisini artırmak, nitelikli insan kaynağını geliştirmek ve denizcilik kültürünü toplum geneline yaymak amacıyla devlet destekli eğitim politikaları yürütülmektedir (Çetin, 2009). Özetle, devleti ve milleti ile yüksek denizcilik bilincine ulaşmak isteyen ülkeler, denizcilik eğitimi devlet politikası haline getirerek her düzeydeki okullarda müfredata entegre etmiştir

Antropolojik kökeni kara uygarlığına dayanan Türkler, tarihin belirli bir döneminde dünyanın en güçlü donanmalarından birine sahip olmuştur. Özellikle XV. ve XVI. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu, donanma gücü bakımından dönemin en ileri devleti konumundaydı. Bu üstün deniz gücü sayesinde, tüm Akdeniz Osmanlı egemenliğine girmiş ve doğu ticaret yollarının tamamı Türklerin kontrolüne geçmiştir (Dülger, 2006). Bununla birlikte, dönemin en kudretli deniz gücü olarak kabul edilen Osmanlı Devleti, denizcilik stratejisini ağırlıklı olarak savunma temelli kurgulamış ve karacı devlet anlayışını denizlerde de sürdürmüştür. Bu yanlış stratejik yaklaşım, denizciliğin toplum genelinde benimsenmesini engellemiş, köklü ve sürdürülebilir bir denizcilik kültürünün oluşmasını önlemiştir. Sonuç olarak, Osmanlı Devleti hem deniz ticaretinin ekonomik avantajlarından yararlanamamış hem de donanmanın sürekliliğini sağlayacak eğitimli insan kaynağından mahrum kalmıştır (Çetin, 2009). Türkiye, sahip olduğu stratejik konum nedeniyle

denizcilik alanında son derece önemli fırsatlar barındırmaktadır. Bu potansiyeli gören Mustafa Kemal Atatürk, Türkiye'nin endüstrisi, ticareti ve sporu ile dünyanın en ileri denizci milletlerinden biri olabileceğini vurgulamış; denizciliği Türk milletinin “milli ülküsü” olarak tanımlamış ve en kısa sürede ulaşılması gereken bir hedef olarak ortaya koymuştur. Bu vizyon, çalışmanın hazırlanmasında temel ilham kaynağı olmuştur. Zira, Türk ulusunun jeopolitik anlatısında köklü bir dönüşümün gerçekleşebilmesi için “karacı millet” söyleminden “denizci millet” söylemine geçişi sağlayacak bir paradigma değişimine ihtiyaç vardır. Böyle bir değişim, jeopolitik tasavvurunu denizci devlet ekseninde şekillendiren, stratejik hedeflerini denizcilik doğrultusunda kodlayan ve denizcilik kültürünü toplumsal yaşamın tüm alanlarına nüfuz ettiren bütüncül bir denizcilik stratejisi ile mümkün olacaktır. Bu stratejinin en kritik bileşeni ise eğitimidir. Genç nüfus üzerine uygulanacak tutarlı ve uzun vadeli bir denizcilik eğitimi politikası ile “deniz körlüğü” ortadan kaldırılabilir, toplumun deniz okuryazarlığı geliştirilebilir. Deniz körlüğünden arınmış bir millet, denizleri yalnızca tatil yapılan veya ulaşım sağlanan bir alan olarak değil; düşünceleri, duyguları ve eylemleriyle ilgi gösterilen, korunması ve geliştirilmesi gereken milli bir değer olarak görecektir ve milli deniz gücünün aktif bir unsuru haline gelecektir (Dülger, 2006).

Türkiye'nin denizcilik potansiyelini en üst düzeye çıkarabilmek için, tarihsel tecrübelerden ders alan, uluslararası örnekleri inceleyen ve milli hedeflerle uyumlu bir denizcilik stratejisinin oluşturulması gerekmektedir. Bu çalışmanın amacı, Türk milletinin denizcilik bilincini geliştirecek, denizcilik kültürünü yaygınlaştıracak ve ulusal deniz gücünü destekleyecek eğitim temelli bir yaklaşım ortaya koymaktır. Böylece, denizcilik bilincinin yalnızca askeri veya ekonomik bir unsur değil; aynı zamanda toplumsal, kültürel ve stratejik bir gereklilik olduğu vurgulanmaktadır. Çalışma, eğitim odaklı stratejiler aracılığıyla Türk ulusunun “karacı” kimliğinden “denizci millet” kimliğine dönüşümünü destekleyecek öneriler sunmayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda, Türkiye’de 18 yaş altı gençlerin denizcilik konusundaki farkındalıklarının artırılması stratejik bir öneme sahiptir. Farklı disiplinlerde, eğitimin bireylerin farkındalık düzeyini yükseltmedeki etkisini ortaya koyan pek çok çalışma bulunmasına rağmen, denizcilik eğitiminin 18 yaş ve altındaki gençler üzerindeki etkisini doğrudan inceleyen araştırmalar sınırlıdır. Bu bağlamda, bu çalışma, denizcilik eğitiminin gençler üzerinde oluşturduğu farkındalık düzeyini ölçen ve bu yönüyle literatürdeki ilk örneklerden biri olarak değerlendirilen özgün bir araştırmadır.

Çalışmanın, benzer alanda araştırma yapmak isteyen akademisyenlere, eğitimcilere ve politika yapıcılara yol gösterici önemli katkılar sunacağı öngörülmektedir.



4. SONUÇLAR

Bu çalışma kapsamında uygulanan denizcilik farkındalığı anketinden elde edilen veriler, SPSS programı aracılığıyla analiz edilmiş ve yapılan istatistiksel değerlendirmeler sonucunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Analiz sonuçlarına göre, eğitim almayan sivil öğrenci grubu ile eğitim öncesi sivil öğrenci grubunun denizcilik farkındalık düzeyleri ortalama puanlarının birbirine yakın olduğu ve her iki grubun da en düşük ortalama puanlara sahip olduğu belirlenmiştir. İki grup arasındaki ortalama fark, istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır ($p > 0,05$). Ayrıca her iki grup katılımcısının Mavi Vatan Bilinci, Denizci Devlet ve Denizci Millet Politikası, Denizlerimizin Önemi, Denizleri Yaşam Tarzı Olarak Benimseme ve Denizcilik Alanında İş Fırsatları ve Kariyer Olanakları alt boyutlarında en düşük puanları (1) veya (2) verdikleri tespit edilmiştir.

Eğitim öncesi sivil öğrenci grubunun düşük seviyede ölçülen denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanları, verilen 2 saatlik denizcilik eğitimi sonrasında yapılan ikinci anket sonuçları ile karşılaştırıldığında anlamlı düzeyde artış göstermiştir ($p < 0,05$). Bu bulgu, uygulanan eğitimin öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeylerini belirgin şekilde yükselttiğini ortaya koymaktadır. Eğitim öncesinde Mavi Vatan Bilinci, Denizci Devlet ve Denizci Millet Politikası, Denizlerimizin Önemi, Denizleri Yaşam Tarzı Olarak Benimseme ve Denizcilik Alanında İş Fırsatları ve Kariyer Olanakları başlıklarında en düşük puan (1) veya bir puan üstü (2) veren katılımcılar, eğitim sonrasında aynı sorulara çoğunlukla en yüksek (5) veya bir altı (4) ya da orta-üst düzey (3) puan vermeyi tercih etmiştir. Ayrıca, eğitim öncesinde profesyonel veya amatör denizcilik belgesi alma yönünde isteksiz olan katılımcıların, eğitim sonrasında bu konuda olumlu yönde görüş değişikliği gösterdikleri tespit edilmiştir.

Denizci öğrencilerden oluşan gruba ait ölçümlerde, denizcilik farkındalık düzeyi ortalama puanlarının eğitim almayan sivil öğrenci gruplarına kıyasla daha yüksek olduğu ve bu farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğu tespit edilmiştir ($p < 0,05$). Bununla birlikte, bu gruptaki öğrencilerin önemli bir kısmının “Deniz tutkusunun yaşam tarzı olarak görülmesi” ve “Denizci Millet ve Denizci Devlet politikasından haberdarım” ifadelerine orta düzey (3 – Fikrim Yok) veya düşük düzey (2 – Katılmıyorum) puan verdikleri belirlenmiştir. Ayrıca, bazı denizci öğrencilerin “İleride denizcilikle ilgili bir işte çalışmak

istiyorum” ifadesine en düşük (1 – Kesinlikle katılmıyorum) puanı verdikleri görülmüştür. Bu bulgular, söz konusu öğrencilerin denizcilik mesleğini seçerken gerekli zihinsel ve bedensel motivasyon sürecinden tam olarak geçmediklerini, denizcilik mesleğine yönelimlerinin gerçek motivasyon kaynaklarının net bir şekilde oluşmadığını göstermektedir. Diğer yandan, Türk ulusunun millî ülküsü olarak tanımlanan Denizci Devlet ve Denizci Millet hedefinin, denizci öğrenciler nezdinde dahi tam anlamıyla yerleşmediği anlaşılmaktadır..

Eğitim öncesi ve eğitim sonrasında sivil öğrenciler üzerinde yapılan ölçümlerde ailesinde denizci olan öğrenciler ile ailesinde denizci olmayan öğrenciler arasında denizcilik farkındalık düzeylerindeki ortalama puanlarda istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunamamıştır ($p>0,05$).

Eğitim öncesinde sivil öğrenciler üzerinde yapılan ölçümlerde, su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeylerinin, su sporlarıyla ilgilenmeyen öğrencilere kıyasla daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, su sporlarıyla uğraşan öğrencilerin “Deniz tutkusunun yaşam tarzı olarak görülmeli” ifadesine daha yüksek puan verdikleri belirlenmiştir. Eğitim sonrası ölçümlerde ise su sporlarıyla ilgilenen öğrencilerin farkındalık düzeylerinde eğitim öncesine kıyasla artış gözlemlenmiş olmakla birlikte, bu artış istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır ($p>0,05$). Bu bulgular, denizle iç içe olan ve denizi doğrudan deneyimleyen gençlerin denizlere karşı daha yüksek bir tutku geliştirdiklerini ve denizleri yaşamlarının doğal bir parçası olarak daha kolay benimsediklerini ortaya koymaktadır.

Eğitim öncesi sivil gruptaki kız öğrencilerin erkek öğrencilere göre denizcilik farkındalık düzeylerinin daha fazla olduğu tespit edilmiştir. İstatistiksel ölçümlerde anlamlı fark bulunmuştur ($p<0,05$). Ancak eğitim sonrası yapılan ölçümlerde erkek öğrenciler ile kız öğrenciler arasındaki farkındalık düzeyi ortalama puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p>0,05$).

Guruplar arasında yapılan istatistiksel analiz sonuçlarında; Denizci öğrenci gurubu ile eğitim almayan sivil öğrenci gurupları arasındaki ortalama puanlarda istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($p<0,05$). Denizci öğrencilerinin oluşturduğu gurubun denizcilik farkındalık seviyesi eğitim almayan sivil öğrencilerin oluşturduğu gurubun denizcilik farkındalık seviyesinden yüksek çıkmıştır.

Sivil öğrenci gurubunun eğitim aldıktan sonraki denizcilik farkındalık seviyeleri denizci öğrencilerinin farkındalık seviyelerine benzer olduğu sonuçları ortaya çıkmıştır.

Eğitim aldıktan sonraki sivil ğrenci gurubu ile denizci ğrenci gurubunun denizcilik farkındalık düzeyleri arasındaki puan ortalamalarında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p>0,05$).

Eğitim alan sivil ğrenci gurubu ile eğitim alamayan sivil ğrenci gurubunun denizcilik farkındalık seviyelerindeki puan ortalamalarında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($p<0,05$). Eğitim alan sivil ğrenci gurubunun denizcilik farkındalık seviyeleri hiç eğitim almayan sivil ğrenci gurubunun denizcilik farkındalık seviyesinden yüksek olduğu ortaya çıkmıştır.

Tüm gruplardaki öğrenciler bir arada değerlendirildiğinde, cinsiyet değerşkeni açısından denizcilik farkındalık düzeyi puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p>0,05$). Buna karşılık, su sporları ile ilgilenme durumu, öğrencilerin denizcilik farkındalık düzeylerinde anlamlı bir farklılık yaratmıştır ($p<0,05$). Su sporları ile ilgilenen öğrencilerin farkındalık düzeylerinin daha yüksek olması, bu etkinliklerin denizcilik bilincini artırıcı bir unsur olduğunu göstermektedir. Ayrıca, ailede denizci bulunma durumu da farkındalık düzeylerinde anlamlı bir fark oluşturmuştur ($p<0,05$). Bu bulgu, ailesinde denizci olan öğrencilerin denizciliğe karşı daha duyarlı ve ilgili olduklarını ortaya koymaktadır. Buna karşın, yaş değerşkeni açısından gruplar arasında anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p>0,05$). Bu sonuç, öğrencilerin yaşlarının denizcilik farkındalık düzeyleri üzerinde belirgin bir etkisinin olmadığını göstermektedir.

5. ÖNERİLER

Bu çalışma, 15 ile 18 yaş aralığında, ortaöğretim düzeyinde öğrenim gören öğrencilere verilen denizcilik eğitiminin denizcilik farkındalığı üzerindeki etkisini incelemiştir. Elde edilen bilgi ve bulgular doğrultusunda mevcut durum değerlendirilmiş ve konuya ilişkin çeşitli öneriler geliştirilmiştir. Yapılan durum değerlendirmesi sonucunda; kıyıları denizlerle buluşan bir coğrafyada yaşayan ve bu coğrafyada egemenlik ile hâkimiyet tesis etmek isteyen devletlerin, bulundukları bölgenin jeopolitik gerçeklerine uygun politika ve stratejiler geliştirmesi kaçınılmazdır. Dünya tarihi incelendiğinde, belirli dönemlerde öne çıkan güçlü devletlerin coğrafi konumlarına özgü deniz stratejileri oluşturdukları, denizlerden elde ettikleri güç sayesinde küresel ölçekte siyasi ve ekonomik üstünlükler sağladıkları; yenilgilerini ise çoğu zaman denizlerdeki hâkimiyetlerini kaybetmeleriyle yaşadıkları görülmektedir. Bu bağlamda, 8.333 km kıyı uzunluğuna, stratejik öneme sahip su yollarına, enerji kaynaklarına yakın bir konuma ve Asya ile Avrupa kıtalarının kesişiminde yer alan, tedarik zinciri ve lojistik açısından önemli fırsatlara sahip Türkiye'nin jeopolitik vizyonunu denizler üzerine inşa etmesi stratejik bir zorunluluktur. Jeopolitik söylemini “Denizci Millet, Denizci Devlet” anlayışı üzerine temellendiren bir ülke, elde edeceği ulusal denizcilik gücü sayesinde dünya siyasetinin merkezinde yer alabilecek, sahip olduğu milli gücü denizaşırı bölgelere aktararak siyasi, askerî, diplomatik, ekonomik ve kültürel alanlarda önemli avantajlar sağlayabilecektir. Dolayısıyla, Türkiye gibi stratejik ve özel bir coğrafi konuma sahip bir devlet, kendisine güçlü bir jeopolitik kimlik inşa edecekse, bu kimliği mutlaka “Denizci Millet ve Denizci Devlet” vizyonu çerçevesinde kurumsallaştırarak oluşturmalıdır.

Bu stratejik gereklilikler ve çalışmada ortaya konulan bulgular ışığında, Türkiye'nin ulusal denizcilik vizyonunun güçlendirilmesi ve denizcilik farkındalığının toplumun tüm kesimlerine yaygınlaştırılması amacıyla aşağıdaki öneriler sunulmuştur.;

Deniz gücünü şekillendiren yumuşak (sivil) ve sert (askeri) güç unsurlarının tümünü kapsayacak, dünyadaki güncel gelişmeler ve değişen güvenlik dinamikleri dikkate alınarak kapsamlı bir Ulusal Denizcilik Stratejisi oluşturulmalı ve bu strateji devlet politikası hâline getirilmelidir. Böylelikle, ülkenin denizcilik alanındaki güçlü ve zayıf yönleri net biçimde ortaya konulacak; politika ve stratejiler, amaç-araç ile neden-sonuç ilişkileri temelinde,

öncelik sırasına göre belirlenerek zaman ve maliyet açısından önemli tasarruflar sağlanacaktır.

Yapılan analizler sonucunda, denizcilik eğitiminin 15–18 yaş aralığındaki gençlerin denizcilik farkındalığını anlamlı ölçüde artırdığı tespit edilmiştir. Bu bulgu, Türk milletinin denizcilik karakterinin güçlendirilmesi açısından önemli bir veri sunmaktadır. Dolayısıyla, denizcilik eğitiminin yalnızca sivil ve askerî alanlarda istihdam sağlamaya yönelik mesleki bir faaliyet olarak görülmesinin ötesine geçilmesi gerekmektedir. Milli eğitim müfredatına, denizcilik bilincini geliştirmeye yönelik ders içerikleri eklenmeli ve bu içerikler anaokulundan lise düzeyine kadar tüm eğitim kademelerinde verilmelidir. Denizcilik, Türk milletinin tarihsel bir ülküsü olarak toplumun tüm kesimlerince bilinmeli, benimsenmeli ve yaşatılmalıdır. Bu yaklaşımın benimsenmesiyle birlikte; Denizlerin sunduğu potansiyel ve fırsatlar hakkında yüksek farkındalığa sahip bir toplum oluşacak, deniz kaynaklarının ve kıyıların yönetimi kolaylaşacak, deniz çevresinin korunmasına yönelik toplumsal duyarlılık artacak, sivil ve askerî denizcilik alanlarında ihtiyaç duyulan nitelikli insan kaynağı güçlenecek, denizlerle ilgili alınan kararlara uyum gönüllülükle sağlanacak, halk arasında yaygın olan “deniz körlüğü” azalacak ve deniz okuryazarlığı seviyesinde belirgin bir artış yaşanacaktır.

Tez analizleri, su sporlarıyla ilgilenen gençlerin denizleri daha kolay benimsediğini, denizlere karşı daha tutkulu ve duyarlı olduklarını ortaya koymuştur. Bu bulgudan hareketle, ülke genelinde ilkokul, ortaokul ve lise düzeyinde denizcilik spor kulüplerinin kurulması önerilmektedir. Bu kulüplerde öğrencilere hem su üstü hem de su altı spor etkinlikleri yaptırılmalı; özellikle denize kıyısı bulunmayan illerde kapalı yüzme havuzları kullanılarak yıl boyunca su sporu faaliyetlerinin devam etmesi sağlanmalıdır. Bu sayede, coğrafi konumu denize uzak olan bölgelerdeki çocuklar ve gençler de yaz–kış su sporlarıyla aktif şekilde ilgilenebilecek, denizciliğe yönelik ilgi ve bağlılıkları artacak, böylece toplum genelinde denizcilik kültürünün yaygınlaşmasına katkı sağlanacaktır.

Tez analiz bulguları, denizcilik okulunda öğrenim gören denizci öğrenciler de dahil olmak üzere tüm öğrenci gruplarının büyük bir çoğunluğunun, ülkemizin deniz yetki alanlarından doğan hak ve menfaatlerini koruma amacıyla geliştirilen Mavi Vatan doktrininden haberdar olmadığını göstermiştir. Bu durum, milli denizcilik vizyonunun toplumun tüm kesimlerine yeterince yansımadığını ortaya koymakta ve stratejik bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle, ülke genelinde Mavi Vatan’ın tanıtılması ve anlaşılmasını sağlamak amacıyla; görsel medya, dijital platformlar ve sosyal

medya mecralarını kapsayan devlet destekli kapsamlı farkındalık kampanyaları yürütülmelidir. Böylelikle, toplumun tüm kesimlerinde denizcilik bilinci güçlendirilecek, Mavi Vatan'a yönelik aidiyet duygusu artırılacak ve devletin denizcilik alanında uygulayacağı askeri ve sivil politikalar kamuoyu desteğini daha etkin bir şekilde sağlayacaktır.

Tez analiz sonuçları, denizcilik okullarında öğrenim gören öğrencilerin, meslek seçiminde kendilerini bu alana yönlendiren gerçek motivasyon unsurlarını yeterince bilmeden tercih yaptıklarını ortaya koymuştur. Bu durum, mesleki yönelim sürecinde bilinçli karar verme düzeyinin yetersizliğini göstermektedir. Söz konusu sorunun azaltılabilmesi için, denizcilik okullarına girişten önce aday öğrencilere denizcilik mesleğinin avantaj ve dezavantajlarını, zorluklarını, çalışma koşullarını ve kariyer fırsatlarını kapsayan kapsamlı bir bilgilendirme eğitimi verilmelidir. Ayrıca, öğrencilerin mesleğin gerektirdiği bedensel ve ruhsal yeterlilikleri değerlendirebilecekleri bir hazırlık sürecinden geçmeleri sağlanmalıdır. Bu bağlamda, erken yaşlardan itibaren verilecek denizcilik odaklı eğitimler ve su sporları aktiviteleri, gençlerin hem fiziksel hem de zihinsel açıdan denizcilik mesleğine hazırlanmasına katkı sağlayacak; bu süreçte edinilen farkındalık, ileride yapılacak meslek seçiminde daha isabetli ve bilinçli kararlar verilmesini mümkün kılacaktır.

6. KAYNAKLAR

- Alisson, T. (2007). Genoa and The SeaPolicy and Power in an Early Modern Maritime Republic 1589-1684. *The Journal of Modern History*, 79 (3), 1-690.
- Adem, M. (2019). Eğitimin Klakınmadaki Yeri ve Önemi. *Anakara Üniversitesi Journal of Faculty of Educational Sciences*, 13 (1), 1-16.
- Aksu, A., Zinniroğlu, M., Karaoğlu, B., Akın, S., Kutsal, F. Y., Atalay, F., & Dinçer, G. (2005). Osteoporoz eğitim durumu ve farkındalık düzeyi araştırma sonuçları. *Osteoporoz Dünyasından* , 11, 36-40.
- Açıklan, Ş. N., Sarı, E., & Erçetin, Ş. Ş. (2024). Role of Education in Awareness on Climate Change. *Current Perspectives in Social Sciences*, 28 (1), 56-63.
- Abulafia, D. (2014). *Thalassocracies, A Companion to Mediterranean History*. London: Cambridge University Press.
- Angelakis, N. A., Valipour, M., Choo, K. H., Ahmed, T. A., Baba, A., Kumar, R., Toor, S. G., & Wang, Z. (2021). *Desalination:From Ancient to Present and Future*. ResearchGate, 13 (16), 2-26.
- Ahmad, A (2014) *Maritime Power and Strategy*. NDU Journal, 28, 23-41.
- Abulafia, D. (2025, Mart 20). *The Great Sea:A Human History in Mediterranean*: <https://www.ancientportsantiques.com/wpcontent/uploads/Documents/AUTHORS/Abulafia2014-HistoryMediterranean.pdf.html> adresinden alınmıştır.
- Albayrak, T. M. (2009). *Uluslararası Standartlarda Türk Denizcilik Eğitim Modeli*. İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Barret, H. J., & Gibbon, S. J. (2016). *Maritime Societies Of The Viking and Medieval World*. London:Routledge Press.
- Bezdan, M. (2025, Ocak 9). *Denizlerin Kudretli Savaşçıları:Vikingler*: <https://www.yachtturkiye.com/yazarlar/mehmet-bezdan/denizlerin-kudretli-savascilari-vikingler.html> adresinden alınmıştır.
- Berio, A. (2022). *Minoan Star Sailors:Linking Palaceorientations With Maritime Trade Routeand Celestial Navigation*. *Mediterranean Archaeology and Archaeometry*, 22 (3), 149-177.
- Briney, A. (2025, Mart 2). *What Was The Age Of Exploration?:* <https://www.thoughtco.com/age-of-exploration-1435006.html> adresinden alınmıştır.
- Barrett, H. J., & Gibbon, J. S. (2016). *Maritime Societies Of The Viking and Medieval World*. New York:Routledge Press.

- Basak, S. K. (2017). A Framework on the Factors Affecting to Implement Maritime Education and Training System in Educational Institutions: A Review of the Literature, 194, 345-350.
- Bediz, D. (1951). Süveyş Kanalı'nın Önemi. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, 9 (3), 329-347.
- Büyükonat, T. A. (2011). Deniz Gücünün Tarih Üzerinde Etkisi 1660-1783. İstanbul:Grifin Yayınları.
- Bener, C. E. (2018). Atatürk'ün Deniz Stratejisi: <https://www.tesud.org.tr/uploads.html> adresinden alınmıştır.
- Bayar, K. (2025, Mart 15). Stratejik Planlamanın En Önemli 10 Faydası: <https://kamilbayar.com/stratejik-planlamanin-en-onemli-10-faydasi/> html adresinden alınmıştır.
- Baner, E. C. (2018). Denizcilik Gücü Stratejisi. Harp Akademileri Özel Bülteni, 220, 22-26.
- Carolan, V. D. (2012). British Maritime History, National Identity and Film, 1900-1960 (Doctoral dissertation, Queen Mary University of London).
- Christopher, D. (2016). Sailing to windward in Roman times: the Spritsail legacy. Buried History. The Journal of the Australian Institute of Archaeology, 51, 31-44.
- Coşkun, İ. (2012). Kristof Kolomb'un Günlükleri. İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi, 3 (6), 107-116.
- Colombo, R., & Sarka, F. (2024). Chronicles of The Sea:From Ancient Greek Galleys to Modern Marvels, Journey Trough Naval History. ResearchGate, 14 (1), 13-31.
- Casson, L. (1994). Antik Çağlarda Gemiler ve Denizcilik. İstanbul:Homerkitabevi.
- Casson, L., & Amit, M. (1968). Athens and Sea: A Study in Athenian Sea-Power. The American Journal of Philology, 89 (1), 123-124.
- Cessi, R., & Cosgrove, E. D. (2025, Mart. 2). Venice: <https://www.britannica.com/place/Venice.html> adresinden alınmıştır.
- Charles, K. G. (2022). The Role of Maritime Education and Role of Training at The Secondary Level in St. Vincent and the Grenadines, W. M. U., Maritime Affairs, Master of Science, Malmö.
- Cuningham, S. B. (2015). Relevance of Maritime Education and Traning At The Secondary Level, W. M. U, Maritime Affairs, Master Of Science , Malmö.
- Cosmin, P. G., Simion, D. L., Florin, N., & Cotorcea, A. (2023). Importance of the Taritime İndustry, Evolution and Statistics. Scientific Bulletin of Naval Academy, 26 (1), 133-143.

- Civelek, A., & Başbüyük, Ö. (2016). Antik Dönem Seramikler Işığında Gemiler. Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 3 (1), 13-22.
- Çetin, O. (2009). Denizci Bir Ulus Olabilme Hedefine Yönelik Olarak Türkiye'nin Uygulaması Gereken Denizcilik Stratejileri. İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Demiral, E. (2019). Development of Maritime Managment and Maritime Economics. Global Business Reasrch Congress, p. 242-252. İstanbul.
- Demirbaş, A. (2017). Sınıf Öğretmenliği Adaylarının Bilinçli Farkındalıkları İle Yansıtıcı Düşünme Eğilimleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi. Eğitim ve Araştırma Dergisi, 7 (2), 39-46.
- Derla, C. M. H., & Baguio, B. J. (2024). Self-Awareness Learning in Relation to Educational Development of Students in Public Elementary Schools. Asian Journal of Education and Social Studies, 50 (11), 146-154.
- Demir, A. K. (2020). Coğrafi Keşiflerin Ekonomi ve Kamu Yönetimi Sistemine Katkıları: Merkantilizm ve Kameralizm. Sosyal Bilimler Enstitü Dergisi, 1, 118-135.
- Durmuş, İ. (2023). Dünyada ve Türkiye'de Deniz Gücü Yönetiminin Önemi Üzerine Bir Değerlendirme. Güvenlik Stratejik Dergisi, 19 (46), 607-633.
- Demir, K. A. (2020). Coğrafi Keşiflerin Ekonomi ve Kamu Yönetimi Sistemine Katkıları: Merkantalizm ve Kameralizm. Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 29 (1), 118-135.
- Doğru, S. (2017). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu:Uluslararası Toplumun Mücadelesi Ve Türkiye'nin Katkıları. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 66 (3), 80-551.
- Demirel, E. (2019). Develoepment of Maritme Mmanagement and Maritime Economics. PressAcademia Procedia, 9 (46), 242-252.
- Demir, F. (2018). Alfred Thayer Mahan Ve Deniz Hakimiyet Teorisi. Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bolu.
- Dülger, M. C. (2006). Denizcilik Gücünün Geleceği. Gebze Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Gebze.
- Fusaro, M., & Polonia, A. (2010). Maritime History as Global History. Liverpool:Liverpool University Press.
- Ferrandiz, M. E. (205, Ocak 30). A Sea of Law: The Romans and Their Maritime World: <https://www.asor.org/anetoday/2023/05/sea-of-law.html> adresinden alınmıştır
- Güneş, İ. (2023). Orta Çağ'da Müslüman Tüccarların Çin İle Yaptıkları Deniz Ticaretinde Kullandıkları Güzergahlar. Journal Of Turkology, 33 (2), 571-596.

- Grame, J. M., Carter, T., Miertzschke, B., Roach, A., & King, P. H. (2020). Connecting the Oceans: The Impact of Global Steam in The Nineteenth Century. Society of Nautical Resarch Conference, 2-40, Bristol.
- Güçyetmez, F. (2022). Deniz Hakimiyetleri. İstanbul: Aktif Yayınları.
- Gorşkov, S. G. (1979). The Sea Power Of The State. Moskow: Pergamon Press.
- Güçyetmez, F. (2022). Deniz Hakimiyetleri: Jeopolitik Stratejilerin Gizli Gücü. İstanbul: Aktif Yayınları.
- Güneş, A. Ş. (2017). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması. Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 56 (2), 1-37 .
- Gültekin, Y. Ö. (2010). Denizcilik Eğitimi Veren Okullarda Çevre Eğitimi Programının Geliştirilmesi. Marmara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Heirs, S., & Manuel, M. (2021). Sustainable Maritime Career Development: A case for Maritime Education and Training (MET) at the Secondary Level. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 15, 91-99.
- Hudson, J. (2025, Ocak 7). Ports, Piracy and Maritime. : ibrary. oapen. org/bitstream/id/.html adresinden alınmıştır.
- Hasan, S. M., Rahman, A. R., Farah, S., Binti, H., Abdillan, T., & Omar, N. (2015). Perception and Awareness of Young Internet Users towards Cybercrime: Evidence from Malaysia. Journal of the Social Sciences, 2015 (11), 395-404.
- Hohlfelder, L. R. (2003). The Maritime World of Ancient Rome. Michigan: The University of Michigan Press.
- Haniççe , M. (2009). Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak. Tarih Okulu Dergisi, 2010 (VII), 47-70.
- İrençin, E. (2004). Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatlerinin Geliştirilebilmesi İçin İzlenecek Deniz Stratejilerinin Ana Hatları Nasıl Olmalıdır. İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kapur, R. (2025, Ocak 8). Secondary Education and Socio-Economic Growth: https://www.researchgate.net/publication/341900769_Secondary_Education_and_Socio-Economic_Growth, html adresinden alınmıştır.
- Kaş, B., & Köktürk Ş. (2021). Akademik Çeviri Programları Kapsamında Eğitim, Öğretim, Eğitim Programı ve Öğretim Programı Kavramlarının Değerlendirilmesi, Toplum ve Kültür Araştırmaları Dergisi, 8, 96-110.
- Kırbaç, M., & Kaya, F. (2019). Ortaokul Öğrencilerinin Bilişüstü Farkındalık Düzeyleri İle Akademik Motivasyonları (Güdülenmeleri) Arasındaki İlişkinin İncelenmesi. İnönü Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 20 (2), 474-490.

- Kaya, H., & Çaparoğlu, A. (2023). Amerika Kıtasının Keşfi ve Beyaz Adamın İskanı. *Dünya Multidisiplinler Araştırma Dergisi*, 6, 204-226.
- Kuhlase, M. P. (2020). The Importance of Maritime Education and Training within The Secondary Education System in South Africa. W. M. U., Maritime Affairs, Master of Sicience, Malmö.
- Kaya, H., & Çaparoğlu, A. (2023). Amerika Kıtasının Keşfi ve Beyaz Adamın İskanı. *Dünya Multidisiplinler Araştırma Dergisi*, 6, 204-226.
- Koca, N. Y. (2016). Doğu-Batı İlişkilerinde Türk Denizciliği:Anadolu Jeopolitiği. *The Journal of MCRI*, 4 (2016), 411-424.
- Little, B. (2025, Ocak 8). 7 Ships and Navigational Vehicles Used İn Discovery Age: <https://www.history.com/news/navigational.html> adresinden alınmıştır.
- Langer, E. J. (1993). Mindful Education. *Educational Psychologist*, 28 (1), 43-50.
- Mazmanoğlu, A. (2022). Türkiye'deki Amatör Denizciliğin Gelişimi; Çanakkale Örneği. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale.
- Maters, J. (2025, Mart 10). Sea Power:The U. S Navy and Foreign Policy: <https://www.cfr.org/background/sea-power-us-navy-and-foreign-policy.html> adresinden alınmıştır.
- Mallory, T., Chubb, A., & Lau, S. (2022). China's Ocean Culture and Consciousness: Constructing a Maritime Great Power Narrative. *Marine Policy*, 144, 1-12.
- Momigliano, A. (1944). *Sea-Power in Greek Thought: The Classical Review*. London:Cambridge University Press.
- Melnyk, O. M., Shcherbina, O. V., Mykhailova, I. V., Obnyavko, T. S., & Korobko, T. O. (2023). FocusedResearch on Technological İnnovations in Shipping İndustry:Review and Prospect. *Resarcgate Publication*, 1 (16), 165-174.
- Macarthur, W. (1925). *An Outline of Maritime History in Ancient and Medieval Times, With Four Maps*. Boston:The Stratford Company.
- Özel, C. (2018). Yumuşak Güce Bütünsel Bakış. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 7 (1), 1 – 27.
- Pyne, S. J. (2021). *The Great Ages of Discovery: How Western Civilization Learned About a Wider World*. Arizona :University of Arizona Press.
- Paine, L. (2013). *The Sea and Civilization*. London:Atlantic Book Press.
- Rodrigue, J. P., & Ducruet, C. (2025, Ocak, 5). *Geography of Transportation Networks* . <https://www.transportgeography.org/>, 2025. html adresinden alınmıştır.

- Register, L. B. (1913). Notes on the History of Commerce and Commercial Law. Antiquity, University of Pennsylvania Law Review and American Law Register, 61 (7), 431-440.
- Radzak, A., & Mokhtar, K. (2025, Ocak 29). Maritime Education and Training:The Chartered İnstitute of Logistics and Transport Malaysia: [https://www. slideshare. net/slideshow/maritime-education-and-training. html](https://www.slideshare.net/slideshow/maritime-education-and-training.html) adresinden alınmıştır.
- Rahman, A. Kh., Hasan, K. Md., Seraj, I. M. P., & Begum, M. (2022). Maritime Education and Sustainable Development:Prospects of Bangladesh. BMJ, 6 (1), 171-190.
- Rodrigue, P. J., & Ducruet, C. (2025, Mart 7). Geography of Transportation Networks: [https://transportgeography. org/contents/chapter2/geography-of-transportation-networks/](https://transportgeography.org/contents/chapter2/geography-of-transportation-networks/). html adresinden alınmıştır.
- Sun T. G., & Payette, A. (2017). China’s Two Ocean Strategy:Controlling Waterways and New Silk Road. The French İnstitute for İnternational and Strategic Affairs. Paris:IRIS Press.
- Sözer, D. D. E. (1996). Türk Eğitim Sisteminde Ortaöğretim Programları ve Uygulamalar. Kuram Ve Uygulamada Eğitim Yönetimi, 5 (5), 116-128.
- Saxon, S., & Stone, M. (2025, Ocak5). Travel, Transport, & Lojistic. :[https://www. mckinsey. com/media/mckinsey/industries/travel%20logistics%20. html](https://www.mckinsey.com/media/mckinsey/industries/travel%20logistics%20.html) adesinden alınmıştır.
- Şimşek, V. (2024). İslam Medeniyet Tarihinde Denizcilik Faaliyetleri. Medeniyet Araştırma Dergisi, 9 (1), 36-46.
- Tabakoğlu, H. S. (2016). Economic and Social Systems in the Early Modern Age Seaports: Malta, Messina, Barcelona and Ottoman Maritime Policy. Osmanlı Araştırmaları, 48 (48), 451-456.
- Tutak, E., & Koçer, G. (2023). 21. Yüzyıl Deniz Gücünün Askeri ve Ticari Perspektiften Analizi İçin Yeni Bir Yaklaşım Önerisi: Türkiye Örneği. Akdeniz İİBF Dergisi, 23 (1), 1-17.
- Tunçer, A. B. (2012). Deniz Harbi Üzerine:İstanbul. Doruk Yayınları.
- Turan, O. (2016). II. Pön Savaşında Deniz Gücünün Etkisi. Journal of History School, 27, 171-185.
- Tok, G. (2025, Nisan10). Denizlerde Pupa Yelken ve Yelkenli Gemilerin Tarihi: [https://services. tubitak. gov. tr/edergi/yazi. pdf. html](https://services.tubitak.gov.tr/edergi/yazi.pdf.html) adresinden alınmıştır.
- Tutak, E. (2021). Türkiyenin Deniz Stratejisi: Bir Deniz Gücü Analiz Modeli Önerisi. KTU, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Trabzon.
- Utku, Ş. N. (2013). Akdeniz ve Hint Okyanusu Gemicilik Geleneklerinin Genel Bir Mukayesesi. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 14 (1), 135-144.

- Üçler, R. K. (2022). Erken Demir Çağından İtibaren (MÖ IX-VI) Akdeniz'deki Fenike Kolonileşme Hareketleri. *Cedrus. DergiPark*, 10, 47-67.
- Wanucha, G (2025, Mart 1). For Whosoever commands the sea commands the trade: <https://meche.mit.edu/news-media/%E2%80%9C-whosoever-commands-sea-commands-trade.html> adresinden alınmıştır.
- Yılmaz, H. (2024). Cybersecurity Applications At Sea; Evulation of Cybersecurity Awarness Levels of Turkish Seafarers and Turkish Maritime Industry Employes. Piri Reis University, Institute of Graduate Studies, Master Thesis, İstanbul.
- Yılmaz, İ. M. (2020). Britanya İmparatorluğu'nun Uluslararası Ticaret Kabilliyetlerinde Üretim Faktörleri; Literatür Taraması. *Sakarya Üniversitesi, Bilim Dergisi*, 1 (1), 44-52.
- Yüksel, E. (2020). Dunkirk Filminde Ulusal Kimliğin ve Militarizmin İnşası. *Araştırma Makalesi*, 13 (1), 24-43.
- Yerlikaya, S. (2022). Güney Çin Denizi Sorunları: Tanımı, Tarafları ve Jeopolitik Değerlendirmesi. *Düşünce Dünyasında Türkiz*, 9 (48), 105-132.
- Yenginar, A. (2024). Kıyı Uzunluğunun Diğer Deniz Gücü Unsurları ile İlişkisi: Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO) Ülkeleri Analizi. *Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 27, 158-169.
- Yaycı, C. (2024). *Mavi Vatan*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Yatağan, G. A. (2018). Sert Güç Unsurlarının Yumuşak Güç Aracı Olarak Etkileri. *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi*, 28 (2), 69-94.
- Yakar, A. (2014). *Pedagojik Değerler*. Ankara: Vize Yayıncılık.
- Yorulmaz, M. (2017). Denizcilik Öğrencilerinin Seyir Öğrenmeye Yönelik Motivasyon Düzeylerinin Değerlendirilmesi. *Researcher*, 5 (2), 256-264.
- Zuhdi, S. (2017). The Character of Maritime Nation In Facing The Global Challenge: A Historical Perspective. *Historia of Journal*, 13 (2), 217-222.
- Zhang, H., & Chen, S. (2022). Overview of Research on Marine Resources and Economic Development. *Resarch of Marine Soources Journal*, 69-83.

7. EKLER

EK 1.Denizcilik Farkındalığı Anketi

Evet Hayır Yaşınız [] Ailenizde denizci var mı ? [] [] Kız [] Su sporlarıyla ilgileniyor musunuz? [] [] (Yüzme, Kano, Dalış, Yelken gibi) Erkek []

No	Maddeler	Kesinlikle Katılıyorum (5)	Katılıyorum (4)	Fikrim Yok (3)	Katılmıyorum (2)	Kesinlikle Katılmıyorum (1)
1	Denizcilik ilgili kitaplar okumak kişisel gelişimime katkı sağlar.					
2	Denizcilik tarihi bilmek insanlık tarihine bakış açımı etkiler.					
3	Denizler, insanların yaşamı için gerekli olan enerji ve gıda potansiyeline sahiptir.					
4	Devletimizin hedeflediği denizci millet ve denizci devlet olma politikası hakkında bilgi sahibiyim.					
5	Denizler ülkemizin ekonomisi açısından önemlidir.					
6	İleride profesyonel veya amatör denizcilik ile ilgili bir belge almak isterim.					
7	Denizlerimizi temiz tutarsak dünyanın oksijen kaynaklarına katkı sağlamış oluruz.					
8	Denizcilik ile ilgili meslekler hakkında bilgi sahibi olmak isterim.					
9	Deniz tutkusunu yaşam tarzı olarak görülmesinin gerekli olduğunu düşünüyorum.					
10	Ülkemizin coğrafi konumunu denizcilik yaşam tarzı açısından uygun buluyorum.					
11	Denizcilik ile ilgi belgeselleri izlemek benim için ilgi çekicidir.					
12	Mavi Vatanın ne anlama geldiği hususunda gerekli bilince sahibim.					
13	Denizde dolaşan gemilerin bireysel ihtiyaçlarımız için önemli olduğunu düşünüyorum.					
14	Denizcilik ile ilgili bilgi sahibi olmak ufkumun daha açık olmasını sağlar.					
15	Denizcilik merakı bize yeni şeyleri keşfetmemizi sağlar.					
16	Denizcilik kültürünün gelişmesi gelecek kariyerim için ilgi çekici olduğunu düşünüyorum.					
17	Gemilerin yanaştığı Limanlar bulunduğu bölge için çok önemlidir.					
18	İnsanlığın ilerlemesinde denizlerin payı oldukça yüksektir.					
19	İlerideki kariyer hayatımda denizciliğin önemli bir yeri olacağını düşünüyorum.					
20	İlerde denizcilik ile ilgili bir işte çalışmak isterim.					

ÖZGEÇMİŞ

Osman Batur KONDAKÇI, Rize Anadolu Öğretmen Lisesi'nden mezun oldu. Üniversite eğitimini Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi, Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Kamu Yönetimi, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksek Okulu Gemi Güverte bölümlerinde tamamladı.2002-2011 yılları arasında uluslararası sefer yapan farklı tip gemilerde Uzakyol Vardiya Zabiti, Uzakyol Birinci Zabit ve Uzakyol Kaptanı yeterlilikleriyle görev yaptı. 2011 yılında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bağlı Liman Başkanlıklarında Teknik Uzman olarak atandı. Mevcut durumda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Rize Liman Başkanlığında Liman Başkanı olarak görev yapmaktadır.