


Makalenin Türü : Araştırma Makalesi
Geliş Tarihi : 21.11.2023
Kabul Tarihi : 07.03.2024



 <https://doi.org/10.29029/busbed.1394193>


KIYI UZUNLUĞUNUN DİĞER DENİZ GÜCÜ UNSURLARI İLE İLİŞKİSİ: KUZEY ATLANTİK ANLAŞMASI ÖRGÜTÜ (NATO) ÜLKELERİ ANALİZİ

Altuğ YENGİNAR¹

ÖZ


Bu çalışmada deniz gücü unsurları niteliğindeki kıyı uzunluğu ile savaş gemisi sayısı, ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri ve gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasında bir ilişki olup olmadığı araştırılmıştır. Bu çerçevede, denize kıyısı olan 26 adet NATO ülkesinin belirtilen deniz gücü unsurlarına yönelik verileri toplanmış ve Spearman korelasyonu ile analiz edilmiştir. Gerçekleştirilen analizde kıyı uzunluğu ile belirtilen diğer deniz gücü unsurları arasında çeşitli korelasyon skorlarında, pozitif yönde ve anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir. Çalışma sonucunda coğrafi deniz gücü unsurları ile askeri ve ekonomik deniz gücü unsurlarının birbirleriyle ilişkili olduğu ve toplam deniz gücü kapasitesinin gelişimi için bu unsurların bir bütün olarak geliştirilmesi gerekliliği ortaya koyulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz gücü, Kıyı uzunluğu, Denizcilik işletmeleri, Ekonomik, Askeri.

¹ Öğr. Gör. Dr., Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu, altuyenginar@subu.edu.tr, 
<https://orcid.org/0000-0002-5382-4690>

Article Type : Research Article
Date Received : 21.11.2023
Date Accepted : 07.03.2024



 <https://doi.org/10.29029/busbed.1394193>


THE RELATIONSHIP OF COASTAL LENGTH WITH OTHER SEA POWER ELEMENTS: AN ANALYSIS OF NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION (NATO) COUNTRIES

Altuğ YENGİNAR¹

ABSTRACT

In this study, it was investigated whether there is a relationship between coastal length, which is an element of sea power, and the number of warships, the number of commercial ships, the number of ports, aquaculture export revenues and shipbuilding sector export revenues. Within this framework, data for the specified sea power elements of 26 NATO countries with sea coasts were collected and analyzed with Spearman correlation. In the analysis carried out, positive and significant relationships were detected in various correlation scores between coastal length and other sea power elements. As a result of the study, it has been revealed that geographical sea power elements and military and economic sea power elements are interrelated and that these elements must be developed as a whole for the development of total sea power capacity.

Keywords: Sea power, Coastal length, Maritime Businesses, Economic, Military.

¹ Lect. Dr., Sakarya University of Applied Sciences, Maritime Higher Vocational School, altuyenginar@subu.edu.tr, 
<https://orcid.org/0000-0002-5382-4690>

1. GİRİŞ

Deniz gücü kavramı, genel olarak “donanmanın caydırıcılık gücü”, “savaş gemisi sayısı” veya “denizcilik işletmelerinin çokluğu” şeklinde düşünülme eğilimindedir. Bu oldukça yalın bir düşünceyi temsil etmektedir. Çünkü, deniz gücü denizlerin sivil ve askeri bakımdan kullanılmasını kapsamakta olup, denizleri kullanmak için hayata geçirilen askeri, politik ve ekonomik güçleri ifade etmektedir (Speller, 2020, s. 26). Deniz gücü, denizlerin ekonomik bakımdan kullanılması ile birlikte, bir devletin deniz savaşlarını gerçekleştiren, deniz hak ve menfaatlerini gözeten, denizlerde uluslararası etkinlik kazanmasını sağlayan askeri ve bununla birlikte sivil denizcilik işletmeleri kapasitesinin toplamını ifade etmektedir (Oran, 2012, s. 4).

Geçmişten günümüze yaşanan gelişmelere paralel olarak ulusal güç kavramının ekonomik eksende şekillenmesi, hatta bu eksenin askeri gücün de temelini oluşturması, deniz gücü açısından da ekonomik unsurları belirleyici hale getirmiştir. Booth'a göre (1977, s. 16), devletler mal ve insan taşımacılığını gerçekleştirmek, diplomatik hedeflere ulaşabilmek amacıyla askeri güçlerin geçişini sağlamak ve deniz içindeki kaynakları kullanmak için deniz gücünü geliştirmeye gerek duymaktadır.

Kıyı kavramı kara ile suyun birleştiği yer olarak tanımlanmaktadır (TDK Sözlüğü, 2023). Kıyı alanlarının insanlığın gelişmesi bakımından sosyokültürel ve ekonomik değeri bulunmaktadır. Kara ile suyun birleştiği bu noktalara tarihin her döneminde kıymet verilmiş, devletler bu noktalarda kurulmuş, özellikle denize kıyısı olan devletler sömürgeleştirilmiş ve kıyılarına sahip olabilmek için savaşlar yapılmıştır (Doğan vd., 2005; Glaeser, 2008, s. xiv; akt. Demir, 2018, s. 412). Kıyı, birçok yazar tarafından bir ülkenin deniz gücünü oluşturan unsurlardan biri olarak kabul edilmiştir. Bununla birlikte, deniz gücünü oluşturan unsurların belirlenmesine yönelik yapılan literatür araştırması sonucu çeşitli yazarların deniz gücünün hangi unsurlardan oluştuğuna yönelik görüşleri Tablo 1'de sunulmuştur.

Tablo 1.
Yazarların Görüşlerine Göre Deniz Gücünü Oluşturan Unsurlar

Mahan (1890)	Gorshkov (1979)	Kearsley (1992)	Sakhuja (2011)	Till (2013)
<ul style="list-style-type: none"> • Coğrafi konum • Fiziksel uygunluk • Arazinin büyüklüğü • Nüfus sayısı • Milli karakter • Hükümetlerin özellikleri ve politikaları 	<ul style="list-style-type: none"> • Coğrafya • Ekonomi • Liderlik karakteri • Doğal şartlar (coğrafi konum, fiziksel uygunluk, arazinin büyüklüğü) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fiziksel özellikler • Ekonomi • Politika • Donanma • Misyonlar 	<ul style="list-style-type: none"> • Coğrafya • Ekonomi • Politika • Teknoloji • Askeri 	<ul style="list-style-type: none"> • Nüfus ve hükümet • Deniz coğrafyası • Kaynaklar • Denizcilik ekonomisi • Teknoloji • Donanma • Diğer kaynaklar

Kaynak: Li vd., 2020, s. 161.

Tablo 1 incelendiğinde yazarların deniz gücünü oluşturan unsurlara ilişkin genel olarak oldukça benzer bakış açılarına sahip oldukları görülmektedir. Yazarların bakış açılarına göre kıyı/ kıyı uzunluğunu, coğrafi konum/ coğrafya/ fiziksel özellikler/ deniz coğrafyası unsurları altındaki bir deniz gücü unsuru olarak değerlendirmek mümkündür. Bu çalışmada kıyı uzunluğu ile savaş gemisi sayısı, ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri ve gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasındaki ilişki incelenecektir. Tablo 1 incelendiğinde çalışmada kıyı uzunluğu ile ilişkisi incelenecek unsurların da birer deniz gücü unsuru olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır. Bunlardan savaş gemisi sayısını donanma/ askeri unsurları, ticari gemi sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri, liman sayısı ve gemi inşa sektörü ihracat gelirlerini ise ekonomi/ kaynaklar unsurları altındaki deniz gücü unsurları olarak değerlendirmek mümkündür.

Deniz gücüne ilişkin güncel çalışmalardan birini gerçekleştiren Tutak (2021, s. 207), deniz gücünü oluşturan unsurları “askeri”, “ticari” ve bu iki unsura da etki eden “ortak” unsurlar olmak üzere üç başlık altında sınıflandırarak bu başlıklar altında da alt unsurlar belirlemiştir. Yaptığı sınıflandırmada, kıyı uzunluğunu “ortak” deniz gücü unsurları başlığı altındaki coğrafya alt unsurunun, savaş gemisi sayısını “askeri” deniz gücü unsurları başlığı altındaki donanmanın büyüklüğü alt unsurunun altında sınıflandırmıştır. Su ürünleri ihracat gelirleri ve ticari gemi sayısını “ticari” deniz gücü unsurları başlığı altındaki deniz ticareti alt unsurunun, liman sayısı ve gemi inşa sektörü ihracat gelirlerini ise yine “ticari” deniz gücü unsurları başlığı altındaki sırasıyla liman nitelikleri ve sayısı, gemi inşa endüstrisi alt unsurlarının altında sınıflandırmıştır.

2. ARAŞTIRMANIN AMACI VE SORULARI

Bu çalışmada, deniz gücü unsurları niteliğindeki kıyı uzunluğu ile savaş gemisi sayısı, ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri ve gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasında bir ilişki olup olmadığının araştırılması amaçlanmıştır. Bu çerçevede, araştırmanın amacına yönelik olarak cevap aranacak sorular şunlardır:

1. Kıyı uzunluğu ile savaş gemisi sayısı arasında bir ilişki var mıdır? Bir ilişki var ise bu ne düzey ve yöndedir?
2. Kıyı uzunluğu ile ticari gemi sayısı (ulusal ve yabancı bayrak) arasında bir ilişki var mıdır? Bir ilişki var ise bu ne düzey ve yöndedir?
3. Kıyı uzunluğu ile liman sayısı arasında bir ilişki var mıdır? Bir ilişki var ise bu ne düzey ve yöndedir?
4. Kıyı uzunluğu ile su ürünleri ihracat gelirleri arasında bir ilişki var mıdır? Bir ilişki var ise bu ne düzey ve yöndedir?
5. Kıyı uzunluğu ile gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasında bir ilişki var mıdır? Bir ilişki var ise bu ne düzey ve yöndedir?

3. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Literatür araştırması sonucunda çalışmanın konusu ile ilişkili daha önceden gerçekleştirilmiş çalışmalar Tablo 2’de sunulmuştur.

Tablo 2.

Literatür Araştırması Sonucu Ulaşılan Çalışmanın Konusuyla İlişkili Daha Önceden Gerçekleştirilmiş Çalışmalar

Yazar ve Yıl	Yöntem	Sonuç
Morris (1988)	“Üçüncü dünya” ülkeleri ya da “orta ölçekli” deniz kuvvetleri olarak adlandırılan ve kendilerini daha büyük deniz güçlerine sahip "gelişmiş" dünya devletlerinden ayıracak bir deniz tipolojisi önerilmiştir.	Niceliksel faktörler kullanılarak donanmalar bölgesel, alt bölgesel, alan savunması donanmaları, kıyı, gözetleme ve sembolik donanmalar şeklinde altı deniz gücü seviyesine ayrılmıştır. Donanmadaki savaş gemisi sayısının kıyı gözetleme (kıyı koruması) fonksiyonu için kıyı uzunluğuna bağlı olarak şekillenebileceği ifade edilmiştir.
Hüseynzade (2006)	Dünyanın yük ve konteyner taşımacılığında büyüklük bakımından ilk 50 limanı temel alınarak ulaşılan ülke liman kapasiteleri ve gemi filo büyüklükleri ile ülke sosyoekonomik parametreleri arasındaki ilişki regresyon analiziyle incelenmiştir.	Kıyı uzunluğu ile taşıma hacmine söz konusu olan ticari gemi sayısı arasında düşük düzeyde ve anlamsız, kıyı uzunluğu ile konteyner ve yük taşımacılığı arasında yüksek düzeyde ve anlamsız, ihracat ile ticari gemi sayısı arasında önemsenmeyecek düzeyde ve anlamsız, bir ilişki tespit edilmiştir.
Coutau-Bégarie (2010)	Modelski/Thompson modelinde olan yelkenli teknelerin kullanımından ilham alınarak, donanmalar gücüne göre 6 seviyeye ayrılmıştır.	5. seviye donanmalar kıyı donanmaları olarak nitelendirilmiş ve bu tip donanmaların kıyı şeridini korumakla görevli olduğu ifade edilmiştir.
Korkmaz (2012)	Türk limanlarına 2004-2010 yılları arasında giren ve çıkan ticari gemi sayısının sanayi üretim endeksi ve ihracat üzerindeki etkisi regresyon analiziyle incelenmiştir.	Türk limanlarına giriş ve çıkış yapan ticari gemi sayısının artması ile sanayi üretimi ve ihracat arasında pozitif ve istatistiki olarak anlamlı bir ilişki olduğu ifade edilmiştir.
Harlaftis & Kostelenos (2012)	Önemi artan deniz yolu taşımacılığının 19. yüzyılda Yunanistan ekonomisi için etkileri regresyon analiziyle incelenmiştir.	Değişkenler arasında görülen ilişkinin güçlü olduğu ve ticari gemilerle yapılan deniz yolu taşımacılığından elde edilen gelirlerin ülkenin dış ticaretinde pozitif anlamda önemli etkiler yarattığı ifade edilmiştir.
Morrissey & O’Donoghue (2013)	İrlanda için gerçekleştirilen araştırmada ticari gemilerle yapılan taşımacılığın ülke ekonomisine getirileri girdi-çıkıtı analizi yöntemiyle incelenmiştir.	Araştırmada denizcilik sektörünün üretimdeki etkilerine vurgu yapılmış ve alt sektörlerin de etkisiyle ticari gemilerle yapılan deniz yolu taşımacılığının İrlanda’ya ekonomik anlamda pozitif yönde önemli etkilerinin olduğu ifade edilmiştir.
Hossain vd. (2017)	Çin’in gemi inşa sektöründeki gelişme çabaları kapsamında, Çin’in gemi inşa endüstrisinde küresel rekabetini ve bu sektördeki verimliliği artıracak stratejiler araştırılarak, Çin’in gemi inşa sektörüne	Çin’in gemi inşa sektöründe dünyanın birinci ülkesi haline geldiğine vurgu yapılmıştır. Deniz gücü ve gemi inşa sektörü arasındaki ilişkiye dikkat çekilerek, Çin’in dünyanın en büyük deniz

	yönelik SWOT analizi gerçekleştirilmiştir.	gücü olma hedefi için gemi inşa endüstrisini geliştirme çabasında olduğu ifade edilmiştir.
Tunalı & Akarçay (2018)	Sanayi üretiminin deniz yolu taşımacılığını ne şekilde etkilediği 2010-2014 yılları arasındaki veriler kullanılarak regresyon analiziyle incelenmiştir.	Sanayi üretimi %1 artış gösterdiğinde ticari gemilerle taşınan mal oranının %0,559 artış gösterdiği ifade edilmiştir.
Bennett vd. (2018)	Kanada'nın mevcut deniz kaynakları ve kıyı alanlarını kullanma ve bunlardan faydalanma yeteneğinin, kıyı topluluklarının refahını nasıl etkilediği incelenmiştir.	Kıyı hattı boyunca yaşam süren Kanada halkının refah seviyesinin, su ürünleri kaynaklarının kullanımının ve bu kaynaklardan elde edilecek gelirlerin artmasıyla doğru orantılı olduğu ifade edilmiştir.
Li vd. (2020)	Analitik hiyerarşi prosesi yöntemi ile 32 ülkenin ticari denizcilik gücünü oluşturan unsurlar ve bu unsurların ağırlıkları belirlenmiştir.	Ticari deniz gücüne yönelik tespit edilen 32 unsur ağırlığına göre hiyerarşik olarak sıralanmıştır. Araştırma kapsamındaki 32 ülke için deniz ticaret gücünü belirleyen 32 bileşenden kıyı uzunluğu unsurunun hiyerarşik sırada üçüncü, liman sayısı unsurunun ise yirmi altıncı sırada yer aldığı ifade edilmiştir.
Lane & Pretes (2020)	Derin su limanları, mal ticareti oranı, kıyı uzunluğu, kıyı/ alan oranı, hat taşımacılığı bağlantısı ve kişi başına düşen GSYİH arasında bir ilişki olup olmadığı çoklu regresyon yöntemi ile araştırılmıştır.	Araştırmaya toplam 129 ülke dâhil edilmiş olup, kişi başına düşen GSYİH'nin önemli ölçüde liman sayısına, ticari mal ticaret oranına ve ticari gemi sayısına bağlı olduğu ifade edilmiştir.

4. YÖNTEM

Bu başlık altında araştırmanın yöntemi ve deseni, araştırmanın evreni ve örnekleme, araştırmanın sınırlılıkları, araştırmanın veri toplama araçları ile verileri ve son olarak da araştırma verilerinin analizi hakkındaki bilgilere yer verilmiştir.

4.1. Araştırmanın Yöntemi ve Deseni

Bu çalışmada, kıyı uzunluğu ve diğer deniz gücü unsurları arasındaki ilişkiye yönelik betimleme sağlanabilmesi için nicel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırmada nicel tarama desenlerinden ilişkisel (korelasyon) araştırma deseni kullanılmıştır. Kıyı uzunluğu değişkeni ile savaş gemisi sayısı, ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri ve gemi inşa sektörü ihracat gelirleri değişkenleri arasındaki istatistiksel ilişkiler analiz edilmiştir.

4.2. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme

Birleşmiş Milletler kayıtlarına göre 2023 yılı itibarıyla dünyada 208 ülke bulunmaktadır (Birleşmiş Milletler, 2023). ABD Merkezi İstihbarat Teşkilatı'na göre (2023a) 154, Dünya Kaynakları Enstitüsü'ne göre de (2023) 149 ülkenin denize kıyısı bulunmaktadır. Bu farklılıklar, çeşitli nedenlerle (askeri, siyasi, politik, ekonomik vb.) bir devletin başka bir devleti resmen bir devlet olarak tanımamasından ve kapitalist devletlerin önderliğinde kurulan çeşitli uluslararası kurum ve kuruluşlarca çıkarılan raporlarda tanınmayan devletlerin kayıtlarda yer almamasından kaynaklanmaktadır.

Araştırmanın evrenini denize kıyısı olan dünya ülkeleri oluşturmaktadır. Dünya devletleri arasında yaşanan bir devletin başka bir devleti resmen bir devlet olarak tanımama durumu göz önüne alınarak araştırmanın evrenini temsil edebilecek ve resmen bir devlet olarak tanınmasında diğer dünya devletlerince herhangi bir ihtilaf bulunmayan bir örneklem seçilmesine karar verilmiştir. Bu bağlamda, Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO) ülkeleri araştırmanın örnekleme olarak seçilmiştir. 2023 yılı itibarıyla toplam 31 adet NATO ülkesi bulunmakta olup, bu ülkelerden toplam 26'sının denize kıyısı bulunmaktadır. En nihayetinde, bu araştırmanın örneklemini denize kıyısı olan toplam 26 adet NATO ülkesi oluşturmaktadır.

4.3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırmanın kendine özgü birtakım sınırlılıkları olup bunlar aşağıda listelenmiştir:

1. 2023 yılı itibarıyla NATO ülkeleri Kanada, ABD, Türkiye, Fransa, İspanya, Almanya, Norveç, Polonya, Finlandiya, İtalya, Birleşik Krallık, Romanya, Yunanistan, Bulgaristan, İzlanda, Macaristan, Portekiz, Çekya, Litvanya, Letonya, Hırvatistan, Slovakya, Estonya, Danimarka, Hollanda, Belçika, Arnavutluk, Kuzey Makedonya, Slovenya, Karadağ ve Lüksemburg olmak üzere toplam 31 ülkeden oluşmaktadır.

Bu ülkelerden denize kıyısı bulunmayan Macaristan, Çekya, Slovakya, Kuzey Makedonya ve Lüksemburg araştırma kapsamı dışında bırakılmıştır.

2. Donanmaya ait savaş gemilerinin kapsamı uçak gemileri, helikopter taşıyıcıları, muhripler, fırkateynler, korvetler, denizaltılar, devriye gemileri ve mayın harbi gemilerinden oluşmakta olup, donanmanın diğer unsurları (helikopter, uçak, insansız hava araçları, sahil güvenlik botları vb.) savaş gemisi sayına dâhil edilmemiştir.
3. Ticaret gemilerinin kapsamı 1000 groston ve üzeri ağırlıktaki açık deniz gemilerinden (yabancı + ulusal bayrak) oluşmaktadır. Belirtilen özellikte olmayan denizcilik işletmelerine ait gemiler ticaret gemisi sayısına dâhil edilmemiştir.
4. Liman sayısına askeri limanlar, yat limanları ve balıkçı barınakları dâhil edilmemiştir.
5. Gemi inşa sektörü ihracat gelirlerine tüm yüzen yapılar (gemi, bot, yat vb.) dâhil edilmiştir.
6. Çalışmada deniz gücü unsurlarından kıyı uzunluğu ile savaş gemisi sayısı, ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri ve gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasındaki ilişkinin analizi yapılacak olup, diğer deniz gücü unsurları analiz kapsamına alınmamıştır.
7. Denize kıyısı olan NATO ülkelerinin deniz gücü unsurlarına ilişkin tüm veriler 2022 yılına aittir.

4.4. Veri Toplama Araçları ve Araştırmanın Verileri

Araştırmanın verilerine ikincil kaynaklardan literatür taraması yoluyla ulaşılmıştır. Araştırmanın örneklemini oluşturan 26 adet NATO ülkesine ait kıyı uzunluğu, savaş gemisi sayısı, ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri ve gemi inşa sektörü ihracat gelirlerine ilişkin veriler çeşitli uluslararası kurum ve kuruluşların raporlarından ve web sitelerinden toplanarak derlenmiştir. Literatür taraması sonucu elde edilen veriler Tablo 3'de sunulmuştur.

Tablo 3.

Denize Kıyısı Olan NATO Ülkelerinin 2022 Yılına Ait Deniz Gücü Unsurlarına İlişkin Veriler

Ülke	Kıyı Uzunluğu (km)	Savaş Gemisi Sayısı	Ticari Gemi Sayısı (Yabancı + Ulusal Bayrak)	Liman Sayısı	Su Ürünleri İhracat Gelirleri (\$)	Gemi İnşa Sektörü İhracat Gelirleri (\$)
Kanada	202.080,0	61	376	209	5.852.273.110	259.653.000
ABD	19.924,0	484	1760	702	5.077.262.230	2.615.501.000
Türkiye	8.333,0	154	1776	58	1.549.461.111	1.661.228.000
Fransa	4.853,0	126	822	89	1.839.992.574	5.090.752.000
İspanya	4.964,0	166	231	70	4.266.331.287	2.053.634.000
Almanya	2.389,0	80	2156	73	1.737.505.076	6.212.756.000
Norveç	25.148,0	48	1918	95	15.082.641.084	941.174.000
Polonya	440,0	86	119	13	2.279.389.315	3.624.600.000
Finlandiya	1.250,0	246	282	53	286.153.789	1.773.320.000
İtalya	7.600,0	313	608	102	605.787.232	10.275.348.000
Birleşik Krallık	12.429,0	73	1332	243	1.953.221.107	1.651.232.000
Romanya	225,0	45	119	27	37.582.533	581.130.000
Yunanistan	13.676,0	120	4936	54	958.818.066	115.371.000
Bulgaristan	354,0	29	78	6	53.533.504	17.389.000
İzlanda	4.970,0	0	22	27	2.327.249.174	35.916.000
Portekiz	1.793,0	111	54	21	1.005.548.968	134.306.000
Litvanya	90,0	11	60	3	577.994.902	87.659.000
Letonya	498,0	18	82	11	148.639.482	28.437.000
Hırvatistan	6.268,0	34	83	18	276.320.311	22.0621.000
Estonya	3.794,0	6	99	11	181.461.119	94.767.000
Danimarka	7.314,0	74	812	84	3.608.532.333	1.421.812.000
Hollanda	451,0	61	1190	37	4.346.127.389	3.821.131.000
Belçika	66,5	17	297	12	507.954.309	232.448.000
Arnavutluk	362,0	19	30	5	70.131.002	3.097.000
Slovenya	46,6	2	4	3	24.660.057	85.899.000
Karadağ	293,5	13	4	1	2.8091.528	3.795.000

Kaynak: Merkezi İstihbarat Teşkilatı, 2023b; Global Firepower, 2023; SeaRates, 2023; TrendEconomy, 2023; TradeMap, 2023; Birleşmiş Milletler, 2022, s. 40.

4.5. Verilerin Analizi

Araştırmanın amacına yönelik elde edilen veriler IBM SPSS Statistics V. 29.0 programı ile analiz edilmiştir. Analiz öncesinde araştırma verilerinin normal dağılım gösterip göstermediğinin anlaşılması için verilere “normallik testi” uygulanmıştır. Verilerin normal dağılım göstermesi parametrik analizin bir ön koşuludur (Ural & Kılıç, 2013, s. 285). Normal dağılım testi için Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk testi uygulanmış olup, sonuçlar Tablo 4’de sunulmuştur.

Tablo 4.

Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk Statistic Normal Dağılım Testi Sonuçları

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Kıyı uzunluğu	,374	26	<,001	,316	26	<,001
Savaş gemisi sayısı	,215	26	,003	,749	26	<,001
Ticari gemi sayısı	,251	26	<,001	,684	26	<,001
Liman sayısı	,317	26	<,001	,521	26	<,001
Su ürünleri ihracat gelirleri	,255	26	<,001	,649	26	<,001
Gemi inşa sektörü ihracat gelirleri	,250	26	<,001	,712	26	<,001

Kolmogorov-Smirnov testi sonucunda hesaplanan p (Sig.) değeri savaş gemisi sayısı için $p=,003$, diğer tüm veri grupları için de $p<,001$ olarak bulunmuştur. Shapiro-Wilk testi sonucunda hesaplanan p (Sig.) değeri ise tüm veri grupları için $p<,001$ olarak tespit edilmiştir. Büyüköztürk’e göre (2006, s. 42), normallik testlerinde örneklem büyüklüğünün 50’den az olması ($n<50$) durumunda Shapiro-Wilk, 50’den fazla olması ($n>50$) durumunda ise Kolmogorov-Smirnov testi değerleri dikkate alınmalıdır. Tablo 4 incelendiğinde hem Kolmogorov-Smirnov hem de bu çalışmada $n=26$ olduğu için dikkate alınacak Shapiro-Wilk testi sonucu tüm veri grupları için p değerinin $\alpha=,05$ ’den küçük hesaplandığı görülmektedir. Bu durum ise verilerinin normal dağılım göstermediğini kanıtlamaktadır (Mertler & Vannatta, 2005). Normal dağılım göstermeyen verilere parametrik analiz uygulanması hatalı bir uygulama olarak kabul edilmektedir (Kalaycı vd., 2006, s. 85). Bu nedenle elde edilen verilere non-parametrik analiz uygulanmıştır.

Araştırmanın amacına yönelik elde edilen veriler arasındaki ilişkiyi tespit etmek için non-parametrik bir analiz olan Spearman korelasyon analizi kullanılmıştır. Spearman korelasyonunda bulunan r korelasyon katsayısı 0 ile +(-) 1 arasında değer almaktadır. Değerin (-) olması ilişkinin negatif doğrusal yönde, (+) olması ise ilişkinin pozitif doğrusal yönde olduğunu göstermektedir (Gülmez & Hüseyinli, 2019, s. 11-12). Veriler arasındaki ilişki düzeyini ölçmeye yönelik hesaplanan r korelasyon değerinin hangi değerler arasında hangi ilişki düzeyini, veriler arasındaki istatistiksel anlamlılık seviyesini ölçmeye yönelik hesaplanan p değerinin ise hangi değerler arasında hangi anlamlılık seviyesini ifade ettiği Tablo 5’de sunulmuştur.

Tablo 5.

Spearman Korelasyonunda r ve p Değerlerinin Yorumlanmasını Gösterir Tablo

r değerinin yorumlanması		p değerinin yorumlanması	
$r=0,00$	ilişki yok	$0,01\leq p<0,05$	istatistiksel anlamlılık
$r=0,01-0,29$	düşük düzeyde ilişki	$0,001\leq p<0,01$	yüksek düzeyde istatistiksel anlamlılık
$r=0,30-0,70$	orta düzeyde ilişki	$p<0,001$	çok yüksek düzeyde istatistiksel anlamlılık
$r=0,71-0,99$	yüksek düzeyde ilişki	$0,05\leq p<0,10$	anlamlılık eğilimi (sınırdan anlamlılık)
$r=1$	mükemmel ilişki	$p>0,10$	fark tesadüften ileri gelmiştir (istatistiksel olarak anlamlılık saptanmamıştır)

Kaynak: Köklü vd., 2007; Kul, 2014, s. 12.

5. BULGULAR

Bu başlık altında araştırma kapsamında toplanan verilere uygulanan Spearman korelasyonu sonucunda elde edilen bulgulara yer verilmiştir.

5.1. Araştırmanın Birinci Sorusuna Yönelik Bulgular

Tablo 6.

Kıyı Uzunluğu ile Savaş Gemisi Sayısı Arasındaki İlişkiye Yönelik Yapılan Spearman Korelasyon Analizi Sonuçları

		Savaş gemisi sayısı	
Spearman's rho	Kıyı uzunluğu	Spearman r	,525*
		Sig. (2-tailed) (p)	,006
		n	26

* Korelasyon $p < 0,01$ düzeyinde anlamlıdır.

Ülkelerin kıyı uzunluğu (Ort.=12677,36 S=39164,99) ile savaş gemisi sayısı (Ort.=92,19 S=110,50) arasındaki ilişki Spearman korelasyonu ile ölçülmüştür. Kıyı uzunluğu ile savaş gemisi sayısı arasında orta düzeyde ($r = ,525$), pozitif ve yüksek seviyede anlamlı ($p = ,006$) bir ilişki bulunmuştur. Değişkenlerin birbirleri üzerindeki açıkladıkları varyans %27,56'dır. Bu nedenle, savaş gemisi sayısının %27,56'sı kıyı uzunluğundan kaynaklanıyor olabilir.

5.2. Araştırmanın İkinci Sorusuna Yönelik Bulgular

Tablo 7.

Kıyı Uzunluğu ile Ticari Gemi Sayısı Arasındaki İlişkiye Yönelik Yapılan Spearman Korelasyon Analizi Sonuçları

		Ticari gemi sayısı	
Spearman's rho	Kıyı uzunluğu	Spearman r	,643*
		Sig. (2-tailed) (p)	<,001
		n	26

* Korelasyon $p < 0,01$ düzeyinde anlamlıdır.

Ülkelerin kıyı uzunluğu (Ort.=12677,36 S=39164,99) ile ticari gemi sayısı (Ort.=740,38 S=1095,69) arasındaki ilişki Spearman korelasyonu ile ölçülmüştür. Kıyı uzunluğu ile ticari gemi sayısı arasında orta düzeyde ($r = ,643$), pozitif ve çok yüksek seviyede anlamlı ($p < ,001$) bir ilişki bulunmuştur. Değişkenlerin birbirleri üzerindeki açıkladıkları varyans %41,34'dür. Bu nedenle, ticari gemi sayısının %41,34'ü kıyı uzunluğundan kaynaklanıyor olabilir.

5.3. Araştırmanın Üçüncü Sorusuna Yönelik Bulgular

Tablo 8.

Kıyı Uzunluğu ile Liman Sayısı Arasındaki İlişkiye Yönelik Yapılan Spearman Korelasyon Analizi Sonuçları

		Liman sayısı	
Spearman's rho	Kıyı uzunluğu	Spearman r	,826*
		Sig. (2-tailed) (p)	<,001
		n	26

* Korelasyon $p < 0,01$ düzeyinde anlamlıdır.

Ülkelerin kıyı uzunluğu (Ort.=12677,36 S=39164,99) ile liman sayısı (Ort.=77,96 S=140,77) arasındaki ilişki Spearman korelasyonu ile ölçülmüştür. Kıyı uzunluğu ile liman sayısı arasında yüksek düzeyde ($r = ,826$), pozitif ve çok yüksek seviyede anlamlı ($p < ,001$) bir ilişki bulunmuştur. Değişkenlerin birbirleri üzerindeki açıkladıkları varyans %68,22'dir. Bu nedenle, liman sayısının %68,22'si kıyı uzunluğundan kaynaklanıyor olabilir.

5.4. Araştırmanın Dördüncü Sorusuna Yönelik Bulgular

Tablo 9.

Kıyı Uzunluğu ile Su Ürünleri İhracat Gelirleri Arasındaki İlişkiye Yönelik Yapılan Spearman Korelasyon Analizi Sonuçları

		Su ürünleri ihracat gelirleri	
Spearman's rho	Kıyı uzunluğu	Spearman r	,687*
		Sig. (2-tailed) (p)	<,001
		n	26

* Korelasyon $p < 0,01$ düzeyinde anlamlıdır.

Ülkelerin kıyı uzunluğu (Ort.=12677,36 S=39164,99) ile su ürünleri ihracat gelirleri (Ort.=2103179330,5 S=3155716786,2) arasındaki ilişki Spearman korelasyonu ile ölçülmüştür. Kıyı uzunluğu ile su ürünleri ihracat gelirleri arasında orta düzeyde ($r = ,687$), pozitif ve çok yüksek seviyede anlamlı ($p < ,001$) bir ilişki bulunmuştur.

Değişkenlerin birbirleri üzerindeki açıkladıkları varyans %47,19'dur. Bu nedenle, su ürünleri ihracat gelirlerinin %47,19'u kıyı uzunluğundan kaynaklanıyor olabilir.

5.5. Araştırmanın Beşinci Sorusuna Yönelik Bulgular

Tablo 10.

Kıyı Uzunluğu ile Gemi İnşa Sektörü İhracat Gelirleri Arasındaki İlişkiye Yönelik Yapılan Spearman Korelasyon Analizi Sonuçları

		Gemi inşa sektörü ihracat gelirleri	
Spearman's rho	Kıyı uzunluğu	Spearman r	,380
		Sig. (2-tailed) (p)	,056
		n	26

Ülkelerin kıyı uzunluğu (Ort.=12677,36 S=39164,99) ile gemi inşa sektörü ihracat gelirleri (Ort.=1655499076,9 S=2447367644,7) arasındaki ilişki Spearman korelasyonu ile ölçülmüştür. Kıyı uzunluğu ile gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasında orta düzeyde ($r=,380$) ve pozitif bir ilişki bulunmuş olup, istatistiksel olarak anlamlılık eğilimi (sınırdan anlamlılık) saptanmıştır ($p=,056$). Değişkenlerin birbirleri üzerindeki açıkladıkları varyans %14,44'dür. Bu nedenle, gemi inşa sektörü ihracat gelirlerinin %14,44'ü kıyı uzunluğundan kaynaklanıyor olabilir.

6. TARTIŞMA VE SONUÇ

Bir ülkenin doğal bir uzantısı olarak değerlendirilen kıyı uzunluğunun savaş, siyasi, jeolojik vb. nedenler dışında değişime uğraması söz konusu değildir. Bu nedenle kıyı uzunluğu deniz gücü unsurunun diğer deniz gücü unsurlarına göre değişkenlik bakımından daha statik bir özellikte olduğunu söylemek mümkündür. Bu çalışmada 31 adet NATO ülkesinden denize kıyısı olan 26'sının kıyı uzunluğunun bu ülkelerin savaş gemisi sayısı, ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri ve gemi inşa sektörü ihracat gelirleriyle olan ilişkisi araştırılmıştır.

Araştırma sonucu elde edilen bulgular çerçevesinde, kıyı uzunluğu ile hem savaş gemisi hem de ticari gemi sayısı arasında orta düzeyde ve pozitif yönlü ilişki tespit edilmiştir. Ayrıca, istatistiki olarak kıyı uzunluğu ile savaş gemisi sayısı arasında yüksek, ticari gemi sayısı arasında ise çok yüksek seviyede anlamlı bir ilişki bulunmuştur. NATO ülkelerinde, kıyı uzunluğu ile savaş gemisi sayısı orta düzeyde bir ilişkiyle ve yüksek seviyede anlamlı, kıyı uzunluğu ile ticari gemi sayısı ise orta düzeyde ve çok yüksek seviyede anlamlı bir şekilde birlikte artış göstermektedir.

Kıyı uzunluğu ile liman sayısı arasında yüksek düzeyde ve pozitif yönlü bir ilişki tespit edilmiştir. Ayrıca, istatistiki olarak kıyı uzunluğu ile liman sayısı arasında çok yüksek seviyede anlamlı bir ilişki bulunmuştur. NATO ülkelerinde kıyı uzunluğu ile liman sayısı yüksek düzeyde ve çok yüksek seviyede anlamlı bir şekilde birlikte artış göstermektedir.

Kıyı uzunluğu ile su ürünleri ihracat gelirleri arasında orta düzeyde ve pozitif yönlü ilişki tespit edilmiştir. Ayrıca, istatistiki olarak kıyı uzunluğu ile su ürünleri ihracat gelirleri arasında çok yüksek seviyede anlamlı bir ilişki bulunmuştur. NATO ülkelerinde kıyı uzunluğu ile su ürünleri ihracat gelirleri orta düzeyde ve çok yüksek seviyede anlamlı bir şekilde birlikte artış göstermektedir.

Kıyı uzunluğu ile gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasında orta düzeyde ve pozitif yönlü ilişki tespit edilmiştir. Ayrıca, istatistiki olarak kıyı uzunluğu ile gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasında anlamlılık eğilimi (sınırdan anlamlılık) saptanmıştır. NATO ülkelerinde kıyı uzunluğu ile gemi inşa sektörü ihracat gelirleri orta düzeyde ve anlamlılık eğilimi göstererek birlikte artmaktadır.

Spearman korelasyon skoruna göre, bir deniz gücü unsuru olan kıyı uzunluğunun incelenen diğer deniz gücü unsurlarıyla hiyerarşik ilişkisi gemi inşa sektörü ihracat gelirleri ($r=,380$) < savaş gemisi sayısı ($r=,525$), < ticari gemi sayısı ($r=,643$) < su ürünleri ihracat gelirleri ($r=,687$) < liman sayısı ($r=,826$) şeklinde sıralanmıştır. Hiyerarşik sıralamadan anlaşılacağı üzere kıyı uzunluğu en yüksek düzeyde liman sayısı ile ilişkiliyken, en düşük düzeyde gemi inşa sektörü ihracat gelirleri ile ilişkilidir.

Elde edilen bulgular çerçevesinde, coğrafi deniz gücü (kıyı uzunluğu) unsurları ile askeri (savaş gemisi sayısı) ve ekonomik deniz gücü (ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri, gemi inşa sektörü ihracat gelirleri) unsurları arasında saptanan ilişki literatürdeki birçok araştırmayla benzerlik göstermektedir. Gerçekleştirilen araştırmada coğrafi bir deniz gücü unsuru olan kıyı uzunluğu ile askeri bir deniz gücü unsuru olan savaş gemisi sayısı arasında pozitif, orta düzeyde ve yüksek seviyede anlamlı bir ilişki bulunmuş olup, bu ilişkiyi destekleyecek şekilde Morris (1988) savaş gemisi sayısının kıyı uzunluğuna göre artış veya azalış

gösterebileceğini, Coutau-Bégarie (2010) ise ülkelerin kıyı şeritlerini korumak amacıyla donanma oluşturabileceklerini ifade etmektedir.

Kıyı uzunluğu ile ekonomik bir deniz gücü unsuru olan ticari gemi sayısı arasında bu araştırmada pozitif, orta düzeyde ve çok yüksek seviyede anlamlı bir ilişki bulunmuş olup, Tunalı ve Akarçay (2018), Harlaftis ve Kostelenos (2012), Morrissey ve O'Donoghue (2013), Korkmaz (2012) ve Lane ve Pretes'in (2020) görüşleri bu araştırmada tespit edilen görüşleri doğrudan ve dolaylı olarak destekler niteliktedir. Hüseyinzade (2006) tarafından ise bu araştırmada tespit edilenden farklı olarak kıyı uzunluğu ile taşıma hacmine söz konusu olan ticari gemi sayısı arasında düşük düzeyde ve anlamsız bir ilişki bulunurken, kıyı uzunluğu ile ticari gemilerle yapılan konteyner ve yük taşımacılığı arasında ise yüksek düzeyde ve anlamsız bir ilişki bulunmuştur.

Kıyı uzunluğu ile ekonomik bir deniz gücü unsuru olan liman sayısı arasında bu araştırmada pozitif, yüksek düzeyde ve çok yüksek seviyede anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Lane ve Pretes'in (2020) görüşleri bu araştırmada tespit edilen ilişkiyi doğrudan ve dolaylı olarak destekler niteliktedir. Li vd. ise (2020) bir ülkenin ticari deniz gücü oluşturan etkenleri hiyerarşik olarak sıraladıkları çalışmalarında, 32 etken arasında ticari deniz gücüne etkisi bakımından kıyı uzunluğunun 3. sırada, liman sayısının ise 26. sırada olduğunu ifade etmektedir. Li vd. tespitlerinden anlaşılacağı üzere ticari deniz gücüne etkisi bakımından kıyı uzunluğunun etkisi yüksek seviyedeysen, liman sayısının etkisi düşük bir seviyededir.

Kıyı uzunluğu ile ekonomik bir deniz gücü unsuru olan su ürünleri ihracat gelirleri arasında bu araştırmada pozitif, orta düzeyde ve çok yüksek seviyede anlamlı bir ilişki bulunmuş olup, bu ilişkiyi destekleyecek şekilde Bennett vd. (2018) kıyı şeridi boyunca yaşayan Kanada halkının refah seviyesinin kıyı şeridinden elde edilen su ürünleri gelirleri ile doğru orantılı olduğunu ifade etmektedir.

Kıyı uzunluğu ile ekonomik bir deniz gücü unsuru olan gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasında bu araştırmada pozitif ve orta düzeyde bir ilişki tespit edilmiş olup, istatistiksel olarak anlamlılık eğilimi (sınırdan anlamlılık) saptanmıştır. Literatür araştırması sonucunda doğrudan kıyı uzunluğu ile gemi inşa sektörü ihracat gelirleri arasındaki ilişkiye yönelik gerçekleştirilen bir çalışmaya rastlanmamış olup, Hossain vd. (2017) görüşleri bu araştırmada tespit edilen ilişkiyi dolaylı olarak destekler niteliktedir.

Sonuç olarak, çalışmaya dâhil edilen denize kıyısı olan 26 NATO ülkesi için yapılan araştırmada sonuçlar bir deniz gücü unsuru niteliğinde olan kıyı uzunluğunun diğer deniz gücü unsurları olan savaş gemisi sayısı, ticari gemi sayısı, liman sayısı, su ürünleri ihracat gelirleri ve gemi inşa sektörü ihracat gelirleri ile ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Daha genel bir ifadeyle, NATO ülkeleri için coğrafi deniz gücü unsurlarının, askeri ve ekonomik deniz gücü unsurlarıyla ilişkili oldukları ve birlikte artış ve azalış gösterdikleri belirlenmiştir. En nihayetinde, deniz gücünü geliştirme çabasında olan ülkelerin coğrafi deniz gücü unsurları ile askeri ve ekonomik deniz gücü unsurlarını bir bütün olarak geliştirmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Deniz gücü unsurlarından herhangi birine verilecek aşırı önem ile ortaya çıkacak eksen kaymasının, diğer deniz gücü unsurlarını geride bırakarak toplam deniz gücü kapasitesine olumsuz yönde yansıtacağı anlaşılmaktadır.

KAYNAKÇA

- Bennett, N. J., Kaplan Hallam, M., Augustine, G., & vd. (2018). Coastal and indigenous community access to marine resources and the ocean: A Policy Imperative for Canada, *Marine Policy*, 87, 186-193. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.10.023>
- Birleşmiş Milletler (2022). *Review of maritime transport 2022*. United Nations Publications.
- Birleşmiş Milletler (2023). *Member states*. <https://www.un.org/en/about-us/member-states>
- Booth, K. (1977). *Navies and foreign policy*. Croom Helm.
- Büyüköztürk, Ş. (2007). *Sosyal bilimler için veri analizi el kitabı*. Pegem A Akademi.
- Coutau-Bégarie, H. (2010). *Tratado de estratégia*. SDM/EGN.
- Demir, K. A. (2018). Bütünleşik kıyı alanları yönetimi bağlamında kıyı kentleşmeleri, *Yönetim ve Ekonomi*, 25(2), 412. <https://doi.org/10.18657/yonveek.325370>
- Dünya Kaynakları Enstitüsü (2023). *Coastline*. <https://www.wri.org/>
- Global Firepower (2023). *Navy fleet strength by country*. <https://www.globalfirepower.com/navy-ships.php>
- Gülmez, A., & Hüseyinli, S. (2019). Enerji ihracatı ve ekonomik büyüme ilişkisi: Azerbaycan örneği, *Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 5(1), 11-12.

- Harlaftis, G., & Kostelenos, G. (2012). International shipping and national economic growth: Shipping earnings and the Greek economy in the nineteenth century. *The Economic History Review*, 65(4), 1403-1427. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2011.00628.x>
- Hossain, K. A., Zakariaa N. M. G., & Sarkar, M.A.R. (2017). SWOT analysis of China shipbuilding industry by third eyes. *Procedia Engineering*, 194, 241-246 <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.08.141>
- Hüseyinzade, M. (2006). *Deniz taşımacılığının ülke ve bölge kalkınmasındaki rolü* [Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Kalaycı, Ş. (Ed.) vd. (2006). *SPSS uygulamalı çok değişkenli istatistik teknikleri*. Asil Yayın Dağıtım Ltd. Şti.
- Korkmaz, O. (2012). Türkiye’de gemi taşımacılığının bazı ekonomik göstergelere etkisi. *Business and Economics Research Journal*, 3(2), 97-109.
- Köklü, N., Büyüköztürk, Ş., & Çokluk Bökeoğlu, Ö. (2007). *Sosyal bilimler için istatistik*. Pegem Akademi.
- Kul, S. (2014). İstatistik sonuçlarının yorumu: P değeri ve güven aralığı nedir?, *Plevra Bülteni*, 8(11), 12. <https://doi.org/10.5152/pb.2014.003>
- Lane, J. M., & Pretes, M. (2020). Maritime dependency and economic prosperity: Why access to oceanic trade matters. *Marine Policy*, 121, 1-20. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104180>
- Li, K. X., Lin, K.C., Jin, M., Yuen, K. F., Yang, Z., & Xiao Y. (2020). Impact of the belt and road initiative on commercial maritime power. *Transportation Research Part A*, 135, 161. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.02.023>
- Merkezi İstihbarat Teşkilatı (2023a). *Coastline*. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/field/coastline/>
- Merkezi İstihbarat Teşkilatı (2023b). *The world factbook*. Central Intelligence Agency Publishing.
- Mertler, C. A., & Vannatta, Rachel A. (2005). *Advanced and multivariate statistical methods: Practical application and interpretation*. Pyrczak Publishing.
- Morris, M. (1988). *Expansion of third world navies*. Palgrave MacMillan.
- Morrissey, K., & O’Donoghue, C. (2013). The role of the marine sector in the Irish national economy: An input-output analysis. *The Socio-Economic Marine Research Unit National University of Ireland, Working Paper 12-WP-SEMRU-08*, 2-20. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2012.05.004>
- Oran, E. (2012). Osmanlı’dan cumhuriyet’e bir kurum olarak bahriye vekâleti [Doktora Tezi. Hacettepe Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- SeaRates (2023). List of sea ports. https://www.searates.com/maritime/united_states
- Speller, I. (2020). *Deniz harbini anlamak* (Çev. Barış Engin). Doruk Yayıncılık.
- TDK Sözlükleri (2023). Kıyı. <https://sozluk.gov.tr/>
- TradeMap (2023). List of exporters for the selected product in 2022. https://www.trademap.org/Country_SelProduct.aspx?nvpm=2%7c%7c%7c%7c%7c%7c89%7c%7c%7c%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1
- TrendEconomy (2023). World merchandise exports and imports by commodity (HS). https://trendeconomy.com/data/commodity_h2?commodity=03&indicator=TV.tv_wrl_d_share&trade_flow=Export,Import&time_period=2022 Erişim Tarihi: 28.10.2023
- Tunalı, H., & Akarçay, N. (2018). Deniz taşımacılığı ve sanayi üretimi ilişkisinin analizi: Türkiye örneği. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 3(6), 111-122. <https://doi.org/10.25204/iktisad.406183>
- Tutak, E. (2021). *21. Yüzyılda denizlerin ve denizlerin artan önemi kapsamında Türkiye’nin deniz stratejisi, bir deniz gücü analiz model önerisi* [Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi]. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Ural, A., & Kılıç, İ. (2013). *Bilimsel araştırma süreci ve SPSS ile veri analizi*. Detay Yayıncılık.

ÇALIŞMANIN ETİK İZİNİ

Yapılan bu çalışmada “Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi” kapsamında uyulması belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergenin ikinci bölümü olan “Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler” başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir.

Etik kurul izin bilgileri

Çalışma kapsamında etik kurul izni gerektirmemektedir.

ARAŞTIRMACILARIN KATKI ORANI

1.yazarın araştırmaya katkı oranı %100'dür.

ÇATIŞMA BEYANI

Araştırmada herhangi bir kişi ya da kurum ile finansal ya da kişisel yönden bağlantı bulunmamaktadır. Araştırmada herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.