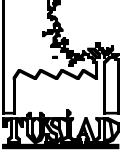


T Ü R K S A N A Y İ C İ L E R İ V E İ Ş A D A M L A R I D E R N E Ğ İ

TÜRKİYE - RUSYA İLİŞKİLERİNDEKİ YAPISAL SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ



T Ü R K S A N A Y İ C İ L E R İ V E İ Ş A D A M L A R I D E R N E Ğ İ

TÜRKİYE - RUSYA İLİŞKİLERİNDEKİ YAPISAL SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Haziran 1999
(Yayın No. TÜSİAD-T/99-264)

Meşrutiyet Caddesi, No.74 80050 Tepebaşı/İstanbul
Telefon: (0212) 249 54 48 - 249 07 23 • Telefax: (0212) 249 13 50

Tüm hakları saklıdır. Bu eserin tamamı ya da bir bölümü, 4110 sayılı Yasa ile değişik 5846 sayılı FSEK.'nu uyarınca, kullanılmazdan önce hak sahibinden 52. Maddeye uygun yazılı izin alınmadıkça, hiçbir şekil ve yöntemle işlenmek, çoğaltılmak, çoğaltılmış nüshaları yayılmak, satılmak, kiralanmak, ödünç verilmek, temsil edilmek, sunulmak, telli/telsiz ya da başka teknik, sayısal ve/veya elektronik yöntemlerle iletilmek suretiyle kullanılamaz.

ISBN : 975-7249-90-4

Lebib Yalkın Yayınları ve Basım İşleri A.Ş.

ÖNSÖZ

TÜSİAD, özel sektörü temsil eden sanayici ve işadamları tarafından 1971 yılında, Anayasamızın ve Dernekler Kanunu'nun ilgili hükümlerine uygun olarak kurulmuş, kamu yararına çalışan bir dernek olup gönüllü bir sivil toplum örgütüdür.

TÜSİAD, demokrasi ve insan hakları evrensel ilkelerine bağlı, girişim, inanç ve düşünce özgürlüklerine saygılı, yalnızca asli görevlerine odaklanmış etkin bir devletin varolduğu Türkiye'de, Atatürk'ün çağdaş uygarlık bedefine ve ilkelere sadık toplumsal yapının gelişmesine ve demokratik sivil toplum ve laik hukuk devleti anlayışının yerleşmesine yardımcı olur. TÜSİAD, piyasa ekonomisinin hukuksal ve kurumsal altyapısının yerleşmesine ve iş dünyasının evrensel iş ahlakı ilkelerine uygun bir biçimde faaliyette bulunmasına çalışır. TÜSİAD, uluslararası entegrasyon hedefi doğrultusunda Türk sanayi ve hizmet kesiminin rekabet gücünün artırılarak, uluslararası ekonomik sistemde belirgin ve kalıcı bir yer edinmesi gerektiğine inanır ve bu yönde çalışır. TÜSİAD, Türkiye'de liberal ekonomi kurallarının yerleşmesinin yanı sıra, ülkenin insan ve doğal kaynaklarının teknolojik yeniliklerle desteklenerek en etkin biçimde kullanımını; verimlilik ve kalite yükselişini sürekli kılacak ortamın yaratılması yoluyla rekabet gücünün artırılmasını hedef alan politikaları destekler.

TÜSİAD, misyonu doğrultusunda ve faaliyetleri çerçevesinde, ülke gündeminde bulunan konularla ilgili görüşlerini bilimsel çalışmalarla destekleyerek kamuoyuna duyurur ve bu görüşlerden hareketle kamuoyunda tartışma platformlarının oluşmasını sağlar.

Bu rapor, Türkiye-Rusya siyasi ilişkilerinde geçmişte ve günümüzde yaşanan sorunları analiz etmekte ve bu sorunlara rağmen son yıllarda hızla gelişen Türkiye-Rusya ekonomik ilişkilerinin bir fotoğrafını çekmektedir. TÜSİAD Dış İşleri Komisyonu tarafından, iki ülke arasında sürekli ve yapıcı bir işbirliğini teşvik etmek amacıyla hazırlanan “Türkiye Rusya İlişkilerindeki Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri” başlıklı bu çalışma Dr. Mensur Akgün ve Turan Aydın tarafından kaleme alınmıştır.

Haziran 1998

ÖZGEÇMİŞLER

Dr. Mensur Akgün

Raporun Giriş, Boğazlar ve Boru Hatları bölümlerinin sorumluluğunu üstlenen Mensur Akgün, Marmara Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde öğretim üyesidir, Bilgi ve Yedi Tepe üniversitelerinde ders vermektedir. Ayrıca kapanana kadar Yeni Yüzyıl Gazetesi'nde dış politika merkezli köşe yazıları yazmıştır. Türk dış politikasını ilgilendiren çeşitli alanlarda yayınları olan Mensur Akgün, lisan derecelerini ODTÜ (B.Sc.) ve Oslo Üniversitesi'nden (Cand. Mag.) almıştır. Yüksek lisans çalışmasını (Cand. Polit.) da Oslo Üniversitesi'nde tamamlayan Akgün'ün, doktora derecesi, Boğaziçi Üniversitesi'ndendir. Evli ve bir çocuk babası olan Akgün, Norveççe ve İngilizce bilmektedir.

Turan Aydın

Raporun Ekonomi bölümünün sorumluluğunu üstlenen Turan Aydın, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) Avrasya Ülkeleri Bölge Koordinatörü'dür. 1968 yılında Bulgaristan'da doğan Turan Aydın, lisans eğitimine Sofya Üniversitesi Felsefe Fakültesi'nde başlamış, Türkiye'ye göç ettikten sonra Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden mezun olmuştur. 1995 yılında TESEV tarafından açılan Dr. Nejat Eczacıbaşı Proje Yarışması'nı Olgan Bekar ile birlikte hazırladığı "Türkiye'nin Orta ve Uzun Vadeli Ekonomik Çıkarları Açısından Türk-Rus İlişkileri" konulu proje ile kazanmış ve 1997 yılında aynı başlığı taşıyan kitabı yayınlanmıştır. Evli olan Turan Aydın, İngilizce, Rusça, Bulgarca, Makedonca ve Tatarca bilmektedir. Aydın, İstanbul Ticaret Odası Ticaret Akademisi, Türk Silahlı Kuvvetler Akademisi'nde ve Ankara Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde dersler vermektedir.

YAZARLARIN ÖNSÖZÜ

Elinizdeki çalışma uzun ve gecikmiş bir projenin ürünü. Çıkış noktasında Rusya Federasyonu'nun Türkiye'nin önde gelen ticari ortaklarından biri olması var. Ama ilgisi sadece ekonomiyle sınırlı değil. Her ne kadar ekonomik krize girmiş, siyasi istikrarsızlığa sürüklenmiş, ordusu dağılmaya, donanması çürümeye yüz tutmuş olsa da, Rusya nihayetinde bir nükleer güç ve BM Güvenlik Konseyi'nin daimi üyesi. Üstelik 150 milyona yaklaşan nüfusu ve 17 milyon 75 bin kilometrekarelik yüzölçümü ile Türkiye'nin Karadeniz komşusu. Bütün dünyanın stratejik hesaplarında ve dış politikasında dikkate aldığı bir ülkeyi Türkiye'nin görmezden gelmesine imkân yok.

Bizim açımızdan projenin amacı, Türkiye-Rusya ilişkilerinin gereksiz krizlerle zorlanmasını önleyecek politikaların oluşmasına katkıda bulunmak. Bu amaca ne kadar ulaşabileceğimizi bilmiyoruz. Fakat son zamanlarda hükümet politikalarındaki değişimler bizi cesaretlendiriyor. 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün değiştirilmesi, IMO'da Rusya ile uzlaşılması ve hepsinden önemlisi boru hatları konusunun gerçek boyutlarının anlaşılmaya başlanması gelecek açısından ümit vaat ediyor. Rusya Federasyonu tarafından Türkiye ile olan işbirliğine verilen önemin artması da ayrıca sevindirici. Ancak halâ atılacak yanlış bir adımın iki ülke ilişkilerini zorlayabileceğinden endişe ediyoruz.

Bu projenin gerçekleşmesinde pek çok kişiye teşekkür borçluyuz. Herşeyden önce Soli Özel'in teşviki, TÜSİAD Dış İşleri Komisyonu'nun desteği, Dr. Haluk Tükel ve Dr. Ümit İzmen'in sabrı olmasaydı bu proje ne başlardı, ne de biterdi. TÜSİAD eski Başkanı Muharrem Kayhan'a ve yeni Başkanı Erkut Yücaoğlu'na teşekkürü borç biliriz. Raporun ilk taslaklarını okuyarak bize destek veren Pekin Baran'ı ve Prof. Dr. Çelik Kurdoğlu'nu ve Komisyon Başkanı Aldo Kaslowski'yi burada özellikle anmak istiyoruz. Sinan Tara'nın şahsında ENKA Holding'e ve Haluk Gerçek'e Moskova'daki görüşmelerimiz için yaptığı değerli katkılardan dolayı teşekkür ederiz.

Projenin hazırlanması sırasında bizim doğru bilgilere ulaşmamızı sağlayan Dışişleri Bakanı İsmail Cem'e, TBMM Dış İlişkiler

Komisyonu Başkanı Murat Karayalçın'a, Oramiral (Em.) Güven Erkaya'ya, Londra Büyükelçimiz Özdem Sanberk'e, Moskova Büyükelçimiz Bilgi Unan'a, Rusya Federasyonu Ankara Büyükelçisi Vadim Kuznetsov'a, Büyükelçi Selahattin Alpar'a, Elçi Reşit Uman'a, Elçi Özer Aydan'a, Korgeneral (Em.) Vural Avar'a, Denizcilik Müsteşarı Prof. Dr. Reşat Özkan'a, BOTAŞ Genel Müdürü Nevzat Arseven'e, Rusya Federasyonu Akaryakıt ve Enerji Bakanlığı'ndan Igor Korzenkov'a, Rusya Federasyonu Dışişleri Bakanlığı Hukuk Danışmanı Dr. Vladimir Kotliar'a müteşekkirdiğimizi belirtmek isteriz.

Yine değerli zamanlarını ayırarak bizi pek çok konuda aydınlatan ve kaynaklara ulaşmamızı sağlayan TURBO proje ofisinden Albay (Em.) Ziya Bülent'e, IMO nezdindeki temsilcimiz Elçi-Müsteşar Mithad Rende'ye, Müşavir Kaptan Ayhan Çekiç'e, Kılavuz Kaptan Saim Oğuzülgen'e, Transbalkan Genel Müdürü Sami Akşemsettinioğlu'na, Rusya Stratejik Çalışmalar Enstitüsü'nden Dr. Andrei Morozov'a, Moskova Kamusal Bilimler Vakfı Müdürü Dr. Andrei Kortunov'a, TC Büyükelçiliği Birinci Katibi İbrahim Yağlı'ya, LUKOIL'den Prof. Andrei Kochetkov'a, TC Moskova Ticaret Müşaviri Aydın Sezer'e ve Rusya Federasyonu İstanbul Ticaret Müşaviri Anatoli Karayev'e, Amerikan Bilgi ve Belge Merkezi Müdür Ayşe Özakıncı'ya, Entes A.Ş.'den Hakan Ünsal'a, Ram Dış Ticaretten Suna Koç'a, Hazine Müsteşarlığı Uzmanlarından İ. Kaler Hürkan'a ve Dış Ticaret Müsteşarlığı Uzmanlarından Atilla Bastırmacı ve Günşil Topcan'a, DEİK'ten Satjan Temirgaliev'e, Göksel Hürol'a, Cengiz Ayapov'a ve Selçuk Yıldız'a teşekkür ederiz.

Raporun hazırlanmasına pek çok TÜSİAD çalışanının emeği geçti. Ama bunların başında Hale Hatipoğlu ve Karen Kaya geliyor. Yakup Beriş'i de unutamayız.

Nihayet, bu projenin hiç bir kurum ya da kişinin görüşlerini yansıtmadığını, tüm yorumların, değerlendirmelerin ve varsa hataların bizim olduğunu belirtmek isteriz.

Saygılarımızla...

20 Haziran 1999

Mensur Akgün

Turan Aydın

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
1. GİRİŞ	11
1.1. Neden Boğazlar ve Boru Hatları?	16
1.2. Diğer Sorunlar	18
1.2.1. Avrupa'da Konvansiyonel Kuvvetlerin İndirimi Antlaşması (AKKA)	19
1.2.2. Çeçen Sorunu	21
1.2.3. Dağlık Karabağ	23
1.2.4. S-300'ler	24
1.2.5. PKK	25
1.3. Soğuk Savaş Sona Ererken	27
2. BOĞAZLAR VE TÜRK-RUS İLİŞKİLERİ	31
2.1. İmparatorluk Döneminde Boğazlar	34
2.2. Cumhuriyet Dönemi	38
2.2.1. Montreux Sözleşmesi	40
2.2.2. Sorunlar: 1936-1946	43
2.3. Günümüzde Boğazlar	52
2.4. Değerlendirme	56
3. PETROL BORU HATLARI VE TÜRKİYE-RUSYA İLİŞKİLERİ	65
3.1. Hazar Petrolünün Kısa Tarihçesi	68
3.2. Üretim Projeleri	70
3.2.1. Azerbaycan	70
3.2.2. Kazakistan	72
3.3. Boru Hatları	74
3.3.1. Bakü-Novorossisk Hattı	74
3.3.2. Bakü-Supsa Hattı	75
3.3.3. CPC Projesi	76
3.3.4. Bakü-Ceyhan Projesi	77
3.4. Türkiye'nin Kozları	80
3.4.1. Boğazlar	80
3.4.2. Ceyhan Limanı	81
3.4.3. Taşıma Maliyeti	82
3.4.4. ABD ve Boru Hatları	83
3.4.5. Çeçen Sorunu	84
3.4.6. Rusya Bürokrasisi	85
3.5. Engeller	85
3.5.1. Petrol Fiyatı	85
3.5.2. Bakü-Supsa Projesi	87
3.5.3. Kazakistan Hattı	87
3.5.4. İran Yolu	88
3.5.5. Boğaz "By-pass"ları	89
3.5.6. Hazar Denizi'nin Statüsü	90
3.5.7. Güvenlik	91
3.6. Değerlendirme	92

4. TÜRK-RUS EKONOMİK İLİŞKİLERİ	99
4.1. 1923-1991 Döneminde Türkiye-Sovyetler Birliği Ekonomik İlişkileri	105
4.1.1. 1923-1960 Döneminde Türkiye-Sovyetler Birliği Ekonomik İlişkileri	105
4.1.2. 1960-1980 Döneminde Türkiye-Sovyetler Birliği Ekonomik İlişkileri	107
4.1.3. 1980-1991 Döneminde Türkiye-Sovyetler Birliği Ekonomik İlişkileri	109
4.2. 1990'lı Yıllarda Türk-Rus Ekonomik İlişkileri	114
4.2.1. Dış Ticaret	114
4.2.2. Bavul Ticareti	122
4.2.3. İnşaat ve Taahhüt Hizmetleri	126
4.2.4. Turizm	129
4.2.5. Enerji	132
4.2.6. Taşımacılık	141
4.2.7. Yabancı Sermaye Yatırımları	144
4.2.8. Türk Rus Ekonomik İlişkilerinin Yeni Gündemi	146
4.3. Rusya Ekonomisinde Yaşanan Son Gelişmelerin Türk-Rus Ekonomik İlişkilerine Etkileri	147
4.3.1. Kriz Öncesinde Genel Durum	147
4.3.2. 17 Ağustos Krizi ve Nedenleri	150
4.3.3. Kriz ve Diğer Ülkeler	153
4.3.4. Rusya Krizinin Türkiye'ye Etkileri	155
4.4. Rusya'ya Yönelik Ekonomik Stratejinin Öncelikleri	159
5. SONUÇ	167
5.1. Boru Hatları	170
5.2. Boğazlar	172
5.3. Genel Olarak Türkiye-Rusya İlişkileri	173
5.4. Son Söz	175

EKLER

EK 1 Boğazlar Rejimine İlişkin Olarak, Montreux'de 20 Temmuz 1936'da İmzalanan Sözleşme	181
EK 2 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük 11 Ocak 1994	194
EK 3 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü/ 6 Kasım 1998	214
EK 4 Tablolar (Ekonomik ve Ticari Veriler)	237
EK 5 Rusya'da Altyapı İnşaatları	240
EK 6 Tablolar (Taşımacılık)	242
EK 7 Türk Firmalarının Rusya'daki, Rus Firmalarının Türkiye'deki Varlığı	243
EK 8 V. Çernomirdin'in 1997 Türkiye Ziyareti Sırasında İmzalanan Anlaşmalarda Adı Geçen Önemli Projeler	245
EK 9 Haritalar	253

B Ö L Ü M

GİRİŞ

Önce Doğu Avrupa'da ardından da Sovyetler Birliği'nde komünizmin yönetim anlayışı olarak iflası devletlerarası ilişkilerin temel parametrelerini köklü bir şekilde değiştirdi. İdeolojik gözlüklerle bakıldığında görülemeyen işbirliği imkanları görülmeye, jeopolitik değerlendirmeler farklılaşmaya başladı. 5-6 Temmuz 1990'da Londra'daki NATO zirvesinde Atlantik İttifakı'na üye 16 devlet, 1946'dan beri iniş-çıkışlara rağmen süren Soğuk Savaş'ın kendileri açısından bittiğini müjdeledi. Saddam Hüseyin'in 2 Ağustos 1990'da yaptığı Kuveyt sürprizinden sonra eski hasımlar BM tarihinde görülmedik bir şekilde San Francisco Antlaşması'nın benimsediği kolektif güvenlik mekanizmasını çalıştırdı. 19 Kasım 1990'da yıllardır görüşülüp en temel tanımları üstünde bile uzlaşmaya varılamayan Avrupa'da Konvansiyonel Kuvvetlerin İndirimi Antlaşması (AKKA), iki gün sonra da Doğu-Batı gerginliğine son noktayı koyan Paris Şartı imzalandı. Ancak ne komünizmin çöküşü ne de Soğuk Savaş'ın bitişi, diplomatik geçmişi 500 yıl geriye uzanan Türkiye-Rusya ilişkilerinin gelişmesine, iki ülkenin birbirinin çıkarını gözetenerek hareket etmesine yol açabildi.

Daha NATO Varşova Pakti'nin çöküşünden doğan jeopolitik boşluğu doldurmaya başlamadan, Türkiye, çöken Sovyetler Birliği'nin Kafkaslarda ve Orta Asya'da bıraktığı boşluğu doldurmak için seferber oldu. Yeni keşfedilen eski akrabalar Türk toplumuna umut, siyasetine şevk verdi. Türkiye'nin bundan sonra azalan jeopolitik öneminden korkmasına gerek kalmamıştı. Artık Ortadoğu'ya yayılmasından çekinilen Sovyetler Birliği'nin önünde bir bariyer değildi, ama Türk dünyası ile Batı arasında köprü rolü oynayabilir, insan hakları ve kültürel nedenlerle dışlanıp çıkarlarının gözardı edilmesinin önüne geçebilirdi.

"Türk Dünyası" ile ilişkilerin temelleri, Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın Mart 1991'de çıktığı Sovyetler Birliği gezisi sırasında atıldı. Rusya ve Ukrayna'dan başka Azerbaycan ve Kazakistan'ı ziyaret eden Özal, çöken Sovyet sisteminin parçaları olan bu ülkelerle işbirliğini geliştirmek için çaba harcadı. İlişkiler asıl SSCB Devlet Başkanı Mihail Gorbaçov'a karşı düzenlenen Ağustos 1991 darbesinden sonra ivme kazandı. Eylül ayında Kazak lider Nursultan Nazarbayev Türkiye'yi ziyaret etti. 9 Kasım'da Türkiye Azerbaycan'ın bağımsızlığını tanıdı. 16 Aralık'da Türkiye prensip olarak tüm Bağımsız Devletler'i tanıyacağını açıkladı. Aralık ayında Kırgız lider Asker Akayev, Ocak 92'de ise, Azeri Cumhurbaşkanı Ayaz Muttalibov Ankara'ya geldi. Çok geçmeden Dışişleri Bakanı Hikmet Çetin bölge turuna çıktı. Ardından da Başbakan Süleyman Demirel bölgeye gitti.¹ Bu arada Şubat 1992'de Demirel ilk kez Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Adriyatik'den Çin Seddi'ne kadar büyük Türk dünyasının kurulduğunu açıkladı ve ilk Türk Dünyası liderler zirvesi aynı yılın Ekim ayında Ankara'da toplandı.

Üyesi olduğumuz Batı İttifakı NATO, Türkiye'nin Sovyetler Birliği'nin çöküşü ile doğan boşluğu doldurmasından memnundu. Şubat 1992'de NATO Genel Sekreteri Manfred Wörner, Türkiye'nin Orta Asya'da ittifakın çıkarlarını korumasını desteklediklerini açıkladı.² Amerikan yönetimi de İran yerine bölgeye Türkiye'nin girmesini ve bölge ülkelerinin "laik" Türkiye'yi model olarak benimsemesini istiyordu.³ Ancak Moskova aynı kanıda değildi. 1992 başında yaşanan kaos çabuk atlatıldı ve askerlerin baskısıyla Rusya'nın bu bölgelerde özel çıkarları olduğu vurgulanmaya başlandı. Mayıs 1992'de kaleme alınan güvenlik doktrini 18 ay tartışıldıktan sonra 2 Kasım 1993'de yürürlüğe girdi ve Rusya "Yakın Çevre" olarak adlandırdığı Kafkaslar ile Orta Asya'yı stratejik çıkarları açısından etki alanı olarak gördüğünü dünyaya ilan etti.⁴ Bundan sonra bölge üstündeki rekabetin kızışması kaçınılmazdı. Petrol boru hatları bu jeopolitik rekabetin tezahürü olarak iki ülke arasındaki ilişkileri köklü bir şekilde etkiledi.

Resmi düzeyde bakıldığında aslında her şey yolundaydı. 20-22 Ocak 1992'de zamanın Dışişleri Bakanı Hikmet Çetin Moskova'ya giderek "Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Federasyonu Arasındaki İlişkilerin Prensipleri Anlaşması"nı imzaladı. Ardından Boris Yeltsin 25 Haziran 1992'de görünürde iki ülke arasındaki işbirliğini geliştirecek Karadeniz Ekonomik İşbirliği Zirvesi'ne katılmak üzere İstanbul'a geldi. 8-9 Haziran 1993'de Başbakan Tansu Çiller Rusya'ya gitti. Yaklaşık bir yıl sonra Rusya Federasyonu (RF) Başbakan Birinci Yardımcısı Oleg Soskovets Türkiye'yi ziyaret ederek ekonomik konularda anlaşmalar imzaladı. Üst düzey görüşmeler bundan sonra da devam etti. Çiller, Viktor Çernomirdin ile görüştü, Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel KEİ toplantısı için Moskova'ya gitti, çeşitli düzeylerde temaslar devam etti. Nihayet, 15-16 Aralık 1997'de RF Başbakanı Çernomirdin Türkiye'ye geldi ve çoğu ekonomik ilişkileri pekiştirmeye yönelik 12 anlaşma imzaladı.

Ayrıca iki ülkeyi kurumsal olarak birbirine bağlayan Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) platformu da mevcuttu. Türkiye'nin inisiyatifi ile ilk resmi hazırlık toplantısı Kasım 1990'da Ankara'da yapılan KEİ, 6 ay süren görüşmeler sonucunda 3 Şubat 1992'de Dışişleri Bakanlarınca parafe edilip, 25 Haziran 1992'de 11 devlet ve hükümet başkanı tarafından açıklanan bir bildiriyle kurulmuştu.⁵ KEİ'nin amacı sadece ekonomik işbirliğinin gelişmesini sağlamak değildi. KEİ'nin gerçek amacı, 17 Aralık 1990'da Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Tansuğ Bleda'nın belirttiği gibi, "bölgedeki siyasi istikrarın altyapısını oluşturmaktır".⁶ Projenin bu konudaki katkıları şimdilik tartışmalı olmakla beraber, bölgenin normal şartlar altında biraraya gelmesi pek mümkün olmayan siyasi liderlerini toplantıları sırasında biraraya getirebilmesi ve 1992 İstanbul Deklarasyonu'nun 18 maddesinden dördünün bölgesel istikrara atıfta bulunması Tansuğ Bleda'nın görüşünü destekler nitelikteydi.

Ama her şeye rağmen, ilişkileri için için kemiren ve özgün tarihi nedeniyle siyasi bir krize dönüşmesi halinde iki ülkeyi karşı karşıya bırakabilecek Boğazlar sorunu ile ona kaynaklık eden boru hatları konusu hala tam olarak çözülemedi. Her ne kadar Uluslararası Denizcilik Örgütü çerçevesinde Mayıs 1998'de Boğazlara ilişkin bir uzlaşmaya varıldıysa da, henüz her şey askıdadır. Türkiye ya da Rusya tarafından atılacak yanlış bir adım Boğazlar sorununun yeniden kriz haline dönüşerek tarihte pek çok kez olduğu gibi dünya politikasının gündemine girmesine yol açabilir. Boğazlar sorununu iki ülke ilişkilerinin gündeminden çıkartabilecek tek faktör boru hatları üstündeki rekabetin sona ermesi, en azından AIOC'un Hazar petrolünün geçeceği güzergah üstünde bir an önce karar vermesidir. Ancak görülebildiği kadarıyla bu karar kolay verileceğe benzememektedir.

Elinizdeki çalışma önsözde belirtildiği gibi, Boğazların Türk-Rus ilişkilerine tekrar bir sorun olarak girmesini önlemeye, ideolojik saplantılarla iki ülkeye de zarar verebilecek yanlış adımların atılmasını engellemeye yöneliktir. Çıkış noktasında Rusya Federasyonu'nun Türkiye'nin ikinci ticari ortağı haline gelmesi var olmakla birlikte ilgisi ekonomiyle sınırlı değildir. Çalışma, Rusya Federasyonu'nun her şeye rağmen nükleer silahlı bir süpergüç olduğunu, başta Kıbrıs sorunu olmak üzere BM Güvenlik Konseyi'nde Türkiye'nin çıkarlarını etkileyebilecek konumda bulunduğunu ve özellikle de bölgesinde siyasi etkisi olduğunu dikkate almaktadır. Çalışma, Rusya'yı, jeopolitik açıdan Türkiye'nin batı ile her an çıkmaza girmesi mümkün ilişkilerinde önemli bir dayanak noktası olarak görmekte, ekonomik alanda ilişkilerin daha da gelişmesi için önerilerde bulunmaktadır.

Bu çalışmada Rusya Federasyonu'nun politikaları verili olarak kabul edilmiş, çözümler ve öneriler Moskova'nın Türkiye'ye karşı takınacağı tutumdan mümkün olduğunca bağımsız olarak ele alınmıştır. Buna rağmen ilişkilerin tek taraflı fedakarlıklarla gelişmeyeceği şüphe götürmez bir gerçektir. Ayrıca Rusya Federasyonu'nun siyasi geleceği de iki ülke arasındaki ilişkilerin akıbetini büyük ölçüde belirleyecek bir faktördür. Üstelik üyesi olduğumuz NATO İttifakı'nın atacağı adımlardan Moskova'nın etkilenmesi ve NATO karşıtı güçlerin iktidara gelerek ülkenin Batı'ya endeksli jeopolitik yönelimini değiştirmesi olasılığı da her zaman mevcuttur.⁷ Ancak bunlar Türkiye'nin üstüne düşen sorumlulukları yerine getirmesine, artık Rusya Federasyonu'nun bir stratejik hasımdan çok, ortak haline geldiğini görmesine engel değildir.

Rusya Federasyonu'nun kalabalık nüfusu, pazarındaki mal ve hizmet açıkları, coğrafi yakınlığı ile Türk özel teşebbüsü için önemli bir pazar olduğu unutulmamalıdır. İkili ilişkilerin zirve yılı olan 1997'de Türkiye'nin toplam döviz girdilerinin

yaklaşık % 15'i Rusya kaynaklıdır. Rusya ekonomisinde köklü değişikliklerin yaşandığı ve bazı sektörlerde ikili ilişkilerin tıklandığı bir dönemde yaratılan yeni projelerle Türkiye-Rusya ekonomik ilişkileri nefes alabilmektedir. Bunun sürerilmesi büyük ölçüde siyasi ilişkilerin sağlıklı yürüyebilmesine bağlıdır.

1.1 Neden Boğazlar ve Boru Hatları?

Rusya ile Türkiye arasındaki ilk ilişki 1492 yılında III. İvan'ın, Kırım Hanı Mengili Giray aracılığıyla, II. Beyazıt'a gönderdiği Mikhail Pleşçeyev başkanlığında bir sefaret heyeti ile kurulmuştur. Osmanlılara ait iskele ve limanlarda ticaret yapan Rus tüccarlarına karşı sancak beylerinin iyi davranması, bu tüccarların Osmanlı reayası gibi muamele görmesi talepleriyle İstanbul'a gelen Pleşçeyev'e "teşrifat usullerine riayet etmediği halde" istediği ayrıcalıklar verilerek geri gönderilmiştir. Bundan sonra Ruslarla ilişkiler uzunca bir süre Kefe sancakbeyi olan şehzade aracılığı ile yürütülmüş, Osmanlı Devleti günden güne büyüyen Ruslara ilgi göstermemiştir. Rusya'dan Aleksiyev adındaki ikinci elçi 1514 yılında İstanbul'a gelmiş, Aleksiyev'in dönüşü sırasında ilk Osmanlı temsilcisi Kemal Bey de biri Türkçe, diğeri Sırpça yazılmış iki "nâme" ile 1515 yılında Moskova'ya gitmiştir.⁸

Diplomatik ilişkiler bundan sonra da sürmüş, Ruslar Osmanlı hanedanlarından, ticari tavizler kopartmak ya da çeşitli devletlere karşı ittifaklar yapmak için taleplerde bulunmuşlardır. 1569 Ağustos'unda Sadrazam Sokullu'nun insiyatifi ile kalkışılan Don ve Volga nehirleri arasına bir kanal kazılması teşebbüsü ve Ejderhan seferi yüzünden ilişkiler bir süre gerginleşmişse de, 1570 yılında İstanbul'a elçi olarak gönderilen Novosiltov'un temaları sayesinde sorunlar aşılmıştır.⁹ Ruslar ile Osmanlılar arasındaki ilk önemli çatışma bugünkü Ukrayna'daki Çehrin kalesi yüzünden 11 Nisan 1678'de ilan edilen savaşla başlamıştır. İstanbul'dan 30 Nisan'da başlayan sefer 12 Ağustos'ta zorlu çatışmaların ardından kalenin alınması ve içindeki "30 bin muhafızın imha edilmesiyle" tamamlanmıştır.¹⁰

İsmail Hakkı Uzunçarşılı'ya göre, "Çehrin muhasarası Rusların kuvvetli ve tehlikeli bir düşman olarak gelişmekte olduğunu göstermesi itibarıyla Osmanlı hükümetini düşündürecek bir hal arz ediyordu".¹¹ Bunun üzerine padişah bizzat sefere çıkarak Rus sorununu çözmek üzere 1680 Eylül'ünde Edirne'ye hareket etmiştir. Rusya'nın Kırım Hanı Murat Giray aracılığı ile barış istemesi üzerine 13 Şubat 1681'de Bahçesaray'da 20 yıl geçerli olmak üzere 12 maddelik ilk Türk-Rus Anlaşması imzalanmıştır.¹²

Fakat anlaşma çok geçmeden bozulmuştur. Ruslar, 1683'de Osmanlı'nın Viyana surlarının önünde yenilmesinin ardından Avusturya, Polonya ve Venedik ile girdiği

savaştan faydalanarak 1688'de Kırım ve Azak kalesi üstüne yürümüştür. Azak kalesi 26 Temmuz 1697'de Rusların eline geçmiştir ve Karadeniz yolu stratejik olarak ilk kez Ruslara açılmıştır.¹³ 26 Ocak 1699'da Karlofça'da üç yıl süreli bir ateşkes, 13 Temmuz 1700'de İstanbul'a elçi olarak gelen Ukraynçov ile de bir barış anlaşması imzalanmıştır.¹⁴ Bu anlaşma ile Türkiye, Azak kalesini ve çevresindeki bir miktar araziye Ruslara bırakmıştır. Ruslar, Karadeniz'deki ticaret gemilerine seyrüsefer hakkı da istemişler, ancak bu talep "Karadeniz'in Padişah'ın haremi gibi telaki edildiği, dolayısıyla oraya hiç bir yabancı geminin girmesine izin verilemeyeceği" söylenerek geri çevrilmiştir.¹⁵

Azak kalesi 21 Temmuz 1711'de, Çar I. Petro'nun ordusu Purut nehri boyunca Osmanlı ve Tatar kuvvetleri tarafından kuşatıldıktan sonra imzalanan antlaşma ile tekrar ele geçirilmiştir.¹⁶ Bir yıl sonra imzalanan İstanbul Anlaşması ve 1713'de imzalanan Edirne Anlaşması sayesinde Ruslar Karadeniz kıyılarından iyice uzaklaştırılmıştır. Ancak bu çok uzun sürmemiştir. Polonya kralının kim olacağı konusunda Avusturya, Fransa ve Rusya arasında çıkan savaşa İstanbul'daki Fransız elçisinin kışkırtmasıyla giren ve Rusya'ya harp ilân eden Babıâli, 18 Eylül 1739'da imzaladığı Belgrad Antlaşması ile Azak kalesinin yıkılmasını kabul etmiştir. Her ne kadar bu antlaşmayla sınırların değişmeyeceği ve Azak denizinde Rusya'nın savaş gemisi bulundurmayaacağı garanti altına alındıysa da, Azak kalesinin yıkılmasıyla Ruslar'a Karadeniz yolunu tıkayan önemli bir engel böylece tarihe karışmış oluyordu.

Yine Polonya'daki veraset meselesi yüzünden çıkan bir başka savaş ise, Karadeniz'in kesin olarak Ruslara açılmasıyla sonuçlanmıştır. Leh asilzadelerinin Rusya'nın müdahaleleri karşısında Osmanlı İmparatorluğu'ndan yardım istemeleri ve Babıâli'ye toprak vaad etmeleriyle 1770'de başlayan savaş, 1771'de Baltık Deniz'inden gelerek Çeşme'deki Osmanlı donanmasının yakılması da dahil olmak üzere pek çok yenilginin yaşanmasına, bir yıl sonra ise Bender, Akkerman, Kili, İsmayil ve Bükreş kalelerinin düşmesine yol açmıştır. 1773'de Ruslar Kırım'ı işgal etmişler, 1774'de Mareşal Romanozof komutasındaki kuvvetler Sadrazam Muhsin Zade Mehmet Paşa'yı Şumnu'da sıkıştırdıktan sonra ise, Ruslar'ın Karadeniz'e inmesini ve bu denizde kendi bayraklarıyla ticaret yapmasını sağlayan 21 Temmuz 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması imzalanmıştır.¹⁷

İkinci bölümde görüleceği gibi, Rusların Karadeniz'e inmesinin ardından Türk-Rus ilişkilerinin tarihi büyük ölçüde Boğazların tarihi ile özdeşleşmiştir. Zayıflayan Osmanlı İmparatorluğu karşısında Rusya, siyasetini Boğazlarda elde edebileceği tavizlere ve Boğazların Türklerden daha güçlü bir devletin eline geçmemesine endekslemiştir. Gerek imparatorluk döneminde gerekse Cumhuriyet döneminde

Türkiye ile Rusya arasında kurulan genellikle geçici ve dünya politikasındaki dalgalanmalara karşı hassas ittifaklar Boğazlar merkezli olmuştur. 1798'de Napolyon'un Mısır seferi, 1833'de Mısır Valisi Mehmet Ali'nin isyanı sırasında Rusya ile girişilen ittifak denemeleri Babiâli'nin Boğazlar kozuna sahip olması sayesinde gerçekleşmiştir. 1921 tarihli Türkiye-Sovyet Rusya Dostluk ve Kardeşlik Anlaşması'nın imzalanmasının arkasında yatan nedenlerin arasında da Boğazlar vardır. Bu anlaşmanın 5. maddesinde taraflar, "Karadeniz ve Boğazların bağlı olacağı rejimin kesin biçimde hazırlanması işini, kıyı devletlerin temsilcilerinden oluşmak üzere, daha sonra yapılacak bir konferansa bırakmayı uygun gördüklerini" belirtmişlerdir.¹⁸ II. Dünya Savaşı sonunda Türkiye ile Rusya arasındaki ilişkilerin bozulmasının temel nedeni de yine Boğazlardır.

Günümüzde ise, 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi Türkiye ile Rusya arasında stratejik bir bağ oluşturmaktadır. Montreux Sözleşmesi'nin hükümleri iki ülkenin stratejik çıkarlarını korumaktadır. Pek çok açıdan teknik ömrünü doldurmuş olan sözleşmenin masaya yatırılması iki ülkenin de istemediği ve beklemediği sonuçların doğmasına yol açabilir. Türkiye şikayetçi olduğu 2. maddenin değişmesiyle, bu maddede yer alan sınırlı geçiş özgürlüğünden daha sınırlı bir geçiş özgürlüğüne kavuşabilir, fakat buna karşın 1936'da kendisine bırakılmış olan düzenleme yapma yetkisini Uluslararası Denizcilik Örgütüne devretmek zorunda kalacaktır. Rusya açısından da Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçişine getirilmiş olan tip, silah ve tonaj kısıtlamalarının kalkması olasılığı uluslararası hukukta II. Dünya Savaşı sonrasında yaşanan gelişmeler gözönüne alındığında çok yüksektir. Başka bir deyişle, Montreux Sözleşmesi'nde yapılacak herhangi bir değişiklikten Rusya ve Türkiye'nin birlikte zarar görmesi kaçınılmaz olacaktır. Bu yüzden iki ülke arasında üstünde çok konuşulmayan bir ortak çıkar bağı mevcuttur. Bu bağı korumak bir sonraki bölümde görüleceği gibi azami özen istemektedir. Özen gösterilmesi Türkiye açısından büyük ölçüde Hazar havzası petrolünün boru hatları ile hangi güzergah-tan geçeceğine bağlıdır.

1.2 Diğer Sorunlar

Soğuk Savaş sona erdiğinden bu yana ilişkileri gölgeleyen AKKA'nın kanatlar bölgesindeki silah indirimlerine ilişkin sınırlamalara Rusya'nın uymamasından doğan sorunlar başta olmak üzere, pek çok konu artık gündemden düşmüştür. AKKA'nın Viyana'da halen devam eden görüşmelerinde sorun çıksa dahi, bunun çok taraflı tartışma platformu içinde çözülebileceği olanağı mevcuttur. Benzer şekilde Türkiye'nin hassasiyet gösterdiği Dağlık Karabağ sorunu konusunda da Rusya'nın tek taraflı bir çözüm empoze etmesi Ankara'dan çok Bakü'yü ilgilendiren

sonuçlar doğurur. Petrol kozunu elinde bulunduran Azerbaycan açısından arabuluculuk yapan ve son yıllarda bölgeye olan ilgisi artan ABD'yi etkilemek eskisinden daha kolaydır. Kaldı ki, yerel çatışmalara rağmen tarafların ateşkesi bozmamak için gösterdikleri hassasiyet sorunu güce başvurmaktan çözmek istediklerinin kanıtıdır. Çeçenistan sorunu da artık çözüm yoluna girmiştir. S-300 PMU1 hava savunma sistemlerinin Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ne satılması sorunu bu silah sistemlerinin Yunanistan'a devredilmesi yoluyla çözülmüştür. Günümüzde Boğazlar ve onunla bağlantılı olarak boru hatları dışında Türkiye ile Rusya arasında ilişkilerin akışını etkileyebilecek boyutta tek sorun çeşitli kesimlerin PKK'ya karşı duyduğu sempati ise, örgütün lideri Abdullah Öcalan'ın Rusya'da barınmaması için Rus hükümeti bazında gösterilen çabalarla anlamını yitirmiştir.

1.2.1 Avrupa'da Konvansiyonel Kuvvetlerin İndirimi Antlaşması (AKKA)

19 Kasım 1990'da imzalanıp 17 Temmuz 1992'de yürürlüğe giren, tarihin en karmaşık silahsızlanma ve verifikasyon anlaşması olan AKKA, iki kutuplu dünyanın mantığına göre hazırlanmıştı. Önce Varşova Paketi'nin ardından da Sovyetler Birliği'nin çöküşüyle bütün dengeler altüst oldu. 17 Kasım 1995'de antlaşmanın öngördüğü 40 aylık aşamalı indirim periyodu tamamlanarak antlaşmanın getirdiği silah sınırlamaları yürürlüğe girdi. Rusya Federasyonu Kanatlar olarak tanımlanan bölgede, en önemlisi Kuzey Kafkasya'da, AKKA'nın 5. maddesinin gerektirdiği indirimleri yerine getirmedi. Türkiye'nin de dahil olduğu kanatlar bölgesinde Kuzey Kafkasya, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, İzlanda, Norveç, Romanya, Yunanistan, Rusya'nın Leningrad askeri bölgesi ile, Ukrayna'nın bir kısmı bulunmakta ve bu bölgede Varşova Paketi'ne üye ülkelerin toplam 4700 tanka, 5900 zıhlı muharebe aracına, 6000 adet topa sahip olmaları öngörülmekteydi.¹⁹

Antlaşmanın toplam sınırlarının dörtte birine denk gelen bu limitler Varşova Paketi yaşarken, ama özellikle de Sovyetler Birliği dağılmadan önce tarafların ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. 31 Mart 1991'de Varşova Paketi'nin, aynı yılın sonunda da Sovyetler Birliği'nin dağılması kanatlar dengesini bozdu. Varılan uzlaşmalar sonucunda Rusya'nın kanatlar bölgesinde konuşlandırması için 1300 tank, 1380 zıhlı muharebe aracı, 1680 top bulundurulmasına karar verildi. Böylece Rusya Federasyonu, Avrupa topraklarının yaklaşık yüzde ellilik bir bölümünü antlaşmanın kendisine tanıdığı limitlerin yüzde onluk kısmıyla savunmak zorunda kalıyordu. Ülkelerinin en problemlili kısmını bu limitlerle korumak durumunda kalacaklarını gören Ruslar, 17 Eylül 1993'de imzacı devletlere birer nota göndererek kanatlar bölgesi için getirilen sınırlamalara uymayacaklarını bildirdiler.²⁰

Aslında Türkiye, ABD ve diğer NATO üyeleri, Rusya'nın AKKA'nın getirdiği sınırlamalara uymayacağını beş ay önceden Savunma Bakanı Pavel Graçhev'in açıklamalarından biliyordu.²¹ Dolayısıyla resmi teşebbüs kimseyi şaşırtmadı. Ancak Türkiye, herhangi bir değişikliğe kesinlikle karşı olduğunu bildirdi.²² Önce İttifak dayanışması uğruna AKKA limitlerine mutlaka uyulması istendi. Ama Rusların işi ciddiye aldığını görünce antlaşmayı en az zararla kurtarmak için çözüm yolları aranmaya başlandı. Bu arada Graçov, 9 Eylül 1994'de kanatlar bölgesinde tam olarak 400 tanka, 2420 zıhlı muharebe aracına, 820 topa daha ihtiyaçları olduğunu söyledi.²³

Doğal olarak kimse AKKA'yı feda etmek istemiyordu. AKKA sadece Avrupa'daki sayısal silahlanma yarışına son vermekle kalmıyor, aynı zamanda taraflar arasındaki güven ortamının oluşmasına ve pekişmesine de yardımcı oluyordu. Antlaşmanın toptan gözden geçirilmesinden, beşinci maddenin askıya alınmasına kadar çeşitli alternatifler üstünde duruldu ve nihayet 15-31 Mayıs 1996 tarihleri arasında yapılan Gözden Geçirme Konferansı'nda antlaşma dışı bölge formülünde karar kılındı. Buna göre Pskov, Krasnodar ve Rostov antlaşma dışı bölge olarak kabul edildi, silah indirimlerinin 31 Mayıs 1999'a kadar tamamlanması benimsendi.²⁴

Kanatlar sorunu, Türkiye'de soğuk savaş parametreleri içinde düşünenlerin, Rusya'nın Türkiye'ye karşı bir sürpriz saldırıda bulunabileceği yorumunu yapmalarına yol açtı. Gerçekten de Rusya, Karadeniz donanması, kanatlar kapsamına alınmayan hava gücü ve antlaşmanın kapsamının dışındaki anfibik birlikleri ile böyle bir maceraya atılabilirdi. Ancak bu, her şeyden önce bir macera olacaktı ve Türkiye'nin NATO bağı yüzünden sonu nükleer savaşa varabilecek bir felakete yol açabilecek riski göze almak anlamına gelecekti. Zaten AKKA kendi içinde bu tür felaketlere yol açmamak için tedbirler öngörmekte ve 1992 tarihli Açık Semalar Sözleşmesi, 1994 AGİK Viyana Dökümanı'nın içerdiği tedbirler sürpriz konvansiyonel saldırı olanağını kısıtlamaktaydı. Üstelik müttefiklerimizin uzaydaki casus uyduları da her türlü askeri hareketliliği tespit edebilecek donanıma sahipti. Türkiye açısından asıl sorun Kafkaslar'daki etki alanı mücadelesiydi. Ankara, daha çok Rusya'nın, askeri potansiyelini kullanarak, bölge ülkeleri üstünde etkili olabileceğinden çekinmişti.

Kanatlar sorunu 31 Mayıs 1996'da varılan uzlaşma ile büyük ölçüde çözüldü. NATO'nun genişlemesi karşısında verilebilecek tavizin AKKA olduğunu göremeyen Türkiye, ABD'nin inisiyatifi ile varılan sonuçtan pek tatmin olmadıysa da, sorunun siyasetin gündeminden düşmesi sağlandı.²⁵ 21 Ocak 1997'de yeniden başlayan müzakerelerde kutup mantığına oturan AKKA'nın ülke bazında yenilenmesinin temin edilmesine, Varşova Paktı ve Sovyetler Birliği'nin çöküşü ile NATO'nun genişleme-

sinin yaratacağı dengesizliklerin giderilmesine çalışılmaktadır. 23 Temmuz 1998'de 30 imzacı ülkenin üstünde uzlaşmaya vardığı Temel Elemanlar Dökümanı, AK-KA'nın değişen şartlara uydurulması için gerekli siyasi hassasiyetin varlığını göstermektedir. Her ne kadar önceleri kanatları içermeyeceği söylenen değişiklikler bu bölgeye sıçramışsa da, görüşmelerin Türkiye-Rusya ilişkilerinin siyasi yönelimini değiştirecek bir boyuta ulaşması beklenmemektedir.

1.2.2 Çeçen Sorunu

Türkiye-Rusya ilişkilerini etkileyen ve bundan sonra da etkileyebilecek olan Çeçen sorunu bir dizi anlaşma ve Rus federal birliklerinin Ocak 1997'de çekilmesini tamamlamasıyla çözüm yoluna girmiştir. Çeçenistan'ın statüsü konusundaki belirsizlik 12 Mayıs 1997'de imzalanan anlaşmaya rağmen devam etmekle beraber sorunun istikrara kavuştuğunu söylemek mümkündür. En azından Türkiye'deki bazı "sivil toplum örgütlerinin" Çeçen halkıyla dayanışmak için eylem yapmalarının meşruiyet zemini ortadan kalkmış, yapılan eylemlerin ve eylemcilere gösterilen toplumsal hoşgörünün Rusya tarafından içişlerine karışma, toprak bütünlüğüne saygı göstermeme olarak algılanması olasılığı azalmıştır.

Hatırlanacağı gibi, 2 Kasım 1991'de ilan edilen bağımsızlığın ardından uzunca bir süre sorunu mümkün olduğu kadar az güç kullanarak çözmeye çalışan Moskova, 1994 sonuna kadar birbirine rakip aşiretler arasındaki güç mücadelesinden ve "sürgündeki" Çeçen Geçici Yönetimi'nden faydalanmayı ummuştur.²⁶ 25 Temmuz 1994'de Ruslan Labazanov komutasındaki muhalif Çeçen güçler Grozny'nin 10 mil doğusundaki Argun kentini ele geçirmiş, 5 Eylül'de bu kenti bağımsızlık yanlısı General Dudayev'in milislerine kaptırdıktan sonra da 25 Kasım'da Rus birliklerinin desteği ile Grozny'ye saldırmıştı. En az 300 kişinin öldüğü bu saldırı sırasında Dudayev güçleri 70 Rus askerini esir almışlardı. 28 Kasım'da Dudayev'in bu askerlere Moskova'nın sahip çıkmaması halinde paralı asker olarak kabul edileceklerini ve kurşuna dizileceklerini ilan etmesi bardağı taşıran son damla oldu. 29 Kasım 1994'de Yeltsin devreye girerek taraflardan silahlarını bırakmasını istedi. Aynı gün dört Rus uçağı Grozny havaalanını bombaladı. 1 Aralıkta Grozny üstünde uçan Rus uçakları broşürlerle halka silahlarını bırakmaları çağrısında bulundu. 11 Aralık'da başlayan operasyon 31 Aralık'dan itibaren yoğunlaştı, kesin rakam bilinmemekle beraber binlerce insanın ölümüne; 350.000 Çeçen'in Ukrayna, Rusya ve Kazakistan'a sığınmasına; ülkenin neredeyse tüm alt yapısının tahrib olmasına; ekonomisinin çökmesine yol açtı.

Sorunun barışçıl yöntemlerle çözülmesi için baştan beri harcanan çabalar 1995

Nisan'ından bu yana Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı tarafından da desteklenmiştir. Ancak, Mayıs 1995'de Rusya Federasyonu Dışişleri Bakanı Viktor Çernomirdin'in barış çağrısıyla AGİT şemsiyesi altında biraraya gelen Dudayev, muhalefet ve RF temsilcilerinin görüşmelerinden hiç bir sonuç alınamadı. Haziran 1995'de Şamil Basayev'in Budennovsk'da bir hastaneyi basarak hastaları ve çalışanları rehin almasının ardından Temmuz ayında Rus ve Çeçen askeri otoriteleri arasında bir ateşkes imzalandı. 8 Aralık 1995'de ise zamanın Rusya Güvenlik Konseyi Sekreteri Oleg Lobov ile RF'nin Grozni'de iktidarı ele geçirmesini istediği bir zamanlar Çeçenistan Komünist Partisi'nin lideri olan Dagı Zavgayev arasında Tataristan ve Başkurdistan ile imzalananlara benzer bir anlaşma imzalandı.²⁷ Rusya ve Çeçenistan arasındaki ilişkilerin prensiplerini belirleyen ve bağımsızlık dışında Çeçenistan'a dış ve iç ilişkilerinde otonomi vadeden anlaşma Dudayev taraftarlarınca benimsenmedi.²⁸

21 Nisan 1996'da Dudayev'in bir füze saldırısı ile ölmesinin ardından Selimhan Yandarbiyev Moskova'ya giderek Yeltsin ile görüştü ve 31 Mayıs gece yarısı itibarıyla çatışmalara son verilmesi, iki hafta içinde tüm rehinelerin serbest bırakılması, uzmanlık komisyonlarının toplanması kararlaştırıldı.²⁹ Bunun 10 Haziran 1996'da AGİT şemsiyesi altında Nazaran'da imzalanan anlaşma ve Grozni'nin 25 km güneyindeki Novyye Atagi'de varılan uzlaşma takib etti. 31 Ağustos'da ise, Lebed ve Maşhadov Dağıstan'da "Rusya Federasyonu ile Çeçen Cumhuriyeti Arasında Karşılıklı İlişkilerin Temellerini Belirleyen Prensipler" belgesini imzaladılar. Buna göre taraflar siyasi bir çözüm için karşılıklı kabul edilebilir şartlar yaratacaklarını, güç kullanma ya da güç kullanma tehdidinde bulunmayacaklarını, milletlerin kendi kaderini belirleme hakkını tanıyacaklarını, ifade özgürlüğünü kısıtlamayacaklarını, vatantaşlık haklarını koruyacaklarını taahhüd ediyordu.³⁰ Ayrıca Rusya ile Çeçenistan arasındaki ilişkilerin niteliğinin 31 Aralık 2001'e kadar uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde belirlenmesi de kararlaştırıldı.

3 Ekim 1996'da Moskova'da biraraya gelen Çernomirdin ve Yandarbiyev daha önce uzlaşmaya varılan noktaları teyid eden 12 maddelik bir ortak deklarasyon imzaladı. Ardından Yeltsin bir başkanlık kararnamesi ile Çeçenistan'daki Rus askerlerinin 20 Ocak 1997'ye kadar geri çekileceğini açıkladı. Bunun üzerine 23 Kasım 1996'da Rusya ve Çeçenistan arasında önceden üstünde uzlaşmaya varılan temeller üstüne oturan ilişkilerin prensiplerini belirleyen geçici bir anlaşma; 12 Mayıs 1997'de Rusya'nın Çeçen İçkeria Cumhuriyeti'ni aslında devlet olarak fiilen tanıdığı "Antlaşma" imzalandı. Hukuksal açıdan bakıldığında tam bir tanıma anlamına gelen bu antlaşmanın henüz bütün sorunları çözmediğini söylemek mümkün olmasa da, Çeçenistan'ın Türk-Rus ilişkilerinin gündeminden çıkmasına yardımcı olmuştur.³¹

1.2.3 Dağlık Karabağ

20 Şubat 1988'de Karabağ Sovyeti'nin, Azerbaycan'ın bu otonom bölgesinin Ermenistan'a devredilmesini isteyen bir karar almasından sonra Sumagit başta olmak üzere Azeri şehirlerinde başlayan Ermeni karşıtı gösterilerle tırmanan günümüzdeki Karabağ sorunu dökülen kana, ölen insanlara ve yüzbinlerce göçmene rağmen henüz çözüme ulaşmamıştır. Ancak çözüm yolunda ilerlenmektedir ve sorun Rusya Federasyonu (RF) dışındaki tarafların müdahalesi, Azerbaycan'da Haydar Aliyev'in iktidara gelmesi, Hazar havzasındaki petrol yataklarının ekonomik ve jeopolitik çekim gücü sayesinde istikrara kavuşmuştur. Barış süreci rayına oturmasa bile, Türkiye'nin çıkacak bir çatışmada taraflardan birini tek başına desteklemesine gerek kalmamıştır. Petrol şirketleri bölgedeki çıkarlarını korumak için Azerbaycan'ın çıkarlarına azami hassasiyeti gösterecek, lobileri aracılığıyla hükümetlerini soruna taraf olmaya sevkedeceklerdir.

Şubat 1988'de patlayan Dağlık Karabağ sorunu, 12 Temmuz 1988'de Azerbaycan'dan ayrılma kararı alınmasının ardından Azerbaycan Yüksek Sovyeti'nin bu eylemi yasa dışı ilan etmesine, Moskova'nın Eylül ayında Stephanakert ve Aghdam'da sıkıyönetim uygulamaya başlamasına, İçişleri Bakanlığına bağlı birliklerin bölgeye gönderilmesine rağmen kontrolden çıkmıştı. 1 Aralık 1989'da Ermenistan Yüksek Sovyeti Karabağ'ın Ermenistan'a ait olduğunu ilan etmiş, buna misilleme olarak Azerbaycan Halk Cephesi milisleri Ermenistan'a ve Karabağ'a karşı tren yollarını kapatarak yiyecek ve yakıt ambargosu uygulamaya başlamış, Ocak ayında ise, Bakü'de Ermenilere karşı şiddet eylemleri artınca Sovyet birlikleri Bakü'yü işgal etmişti.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Ermeniler, 6 Ocak 1992'de Karabağ'ın bağımsızlığını resmen ilan etmiş ve bölgeden çekilen Sovyet birliklerinin bıraktığı silahlardan yararlanarak 26 Şubat'da Hocalı'yı, 9 Mayıs'da da Suşa'yı işgal etmişti. Bu arada Ermeniler Nahçıvan'a da saldırıya kalkınca Türkiye ile İran tepki göstermiş, hatta Cumhurbaşkanı Özal Nahçıvan'a Türk askerlerinin girmesi gerektiğinden söz etmeye başlamıştı.³² Buna karşılık Rusya ise, Türkiye'nin savaşa müdahalesinin sonuçları konusunda Ankara'yı uyarmıştı. Pek çok Azeri şehrinin ve köyünün Ermenilerin eline geçmesiyle devam eden çatışmalar, 12 Mayıs 1994'de RF'nin insiyatifiyle yürürlüğe konan ateşkesle durdu.

Gözlemciler tarafların, cepheye artık herhangi bir şey elde etmelerinin imkansız olduğunu kavradığını ve barış masasına oturulduğunda kazançlı çıkacaklarına inandıklarını belirtmektedir.³³ 1992 Mart'ından günümüze barış için çaba harcayan AGİK/AGİT'in önderliğinde sorunun bir çözüme kavuşturulması beklenmektedir.

Temmuz ve Eylül 1998'de kendilerine yapılan iki teklifi reddeden Ermenistan yönetiminin AGİT Minsk Grubu'nun sürdürdüğü diplomatik çabayı desteklediği bilinmektedir.³⁴

1.2.4 S-300'ler

5 Ocak 1997'de Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Dışişleri Bakanı Alecos Michailides, Rus Rosvooruzheniye şirketiyle bir kontrat imzaladıklarını ve daha sonra 24 rampa olduğu anlaşılabilecek karadan havaya atılan S-300 füze sistemlerinden alacaklarını resmen açıkladı.³⁵ Ertesi gün Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Büyükelçi Ömer Akbel, "Türkiye'nin Kıbrıs Türk toplumunun güvenliğini tehlikeye düşürecek, topraklarına tehdit oluşturacak, Doğu Akdeniz'deki Türk-Yunan dengesini bozacak gelişmeleri müsamahayla karşılayamayacağını" söyledi.³⁶ Akbel Türkiye'nin, "gerek Ankara'da gerek Moskova'da Kıbrıs Rum tarafına daha önce de bazı ağır silahlar satan ve şimdi de S-300 uçaksavar füzeleri satması beklenen Rusya Federasyonu'nu da protesto ettiğini" belirtti.

Çok geçmeden Türkiye, bölgedeki tartışmasız hava üstünlüğünü ortadan kaldıracığından çekindiği S-300'lerin satışını engellemek için yoğun bir kampanya başlattı ve konuya üçüncü tarafların ilgisini çekebilmek amacıyla sistemin yeteneklerini, Rusya'nın bölgede oynayacağı askeri rolü abarttı.³⁷ Rum-Yunan tarafı S-300'lerin alınmasını adadaki Türk askeri varlığı ile meşrulaştırmaya çalışırken, Ankara füzelerin kendi topraklarını tehdit edebileceğini, bölge dengelerini bozabileceğini, Rusların İncirlik üssünü gözetleme yeteneğine kavuşacağını vurguladı.³⁸ Ayrıca Türkiye, adaya geldiği takdirde füzeleri vuracağını ima etti ve Rusya'dan Ortadoğu'ya silah sevkiyatı yapan gemiler S-300 şüphesiyle Boğazlarda durduruldu. Böylece Ankara, özünde Türkiye ile Yunanistan arasında bir sorun olan Kıbrıs'ı, Türkiye-Rusya ilişkilerine taşıdı.³⁹ İki ülke arasında ekonomik işbirliğinin artmasıyla yaratılması beklenen duygusal yakınlığın oluşması engellendi.

Aslında S-300'lerle ne dünya ne de Türkiye ilk defa karşılaşyordu. Bu denli gelişmiş olmamakla birlikte 1970'lerin başından beri bu sistem Ruslar tarafından kullanılmaktaydı. Macaristan'da, Çek Cumhuriyeti'nde, Bulgaristan'da eski modellerinden bulunmaktaydı. Nisan 1994'de Suriye de S-300 PMU1'lerin bir önceki modeli PMU'lardan almak için Rusya ile anlaşma imzalamıştı. Hatta Beyaz Rusya elindeki eski modellerden birini Aralık 1994'de ABD'ye satmıştı. Üstelik bu silah sistemlerinin teknik özellikleri konusunda *Jane's Intelligence Review* başta olmak üzere mesleki dergilerde bol bol bilgi bulmak mümkündü.⁴⁰

Buna karşılık Rusya ticari bir ilişki ve batı silah pazarına adım olarak gördüğü S-300'lerin satışına gösterilen tepkiden rahatsız olduğunu gizlemedi. RF Dışişleri eski Bakanı Andrey Kozirev'e göre, söz konusu olan çok kazançlı bir silah pazarıydı. Kozirev, Türkiye'nin tepkisinin aşırı olduğuna ve daha önce iki tarafın "Amerikan ve İngiliz silahları ile savaştığına" Türkiye'nin dikkatini çekti.⁴¹ Yeltsin'in Basın Sözcüsü Sergey Yastrjembksi 10 Eylül 1997'de "Kremlin'in Dış Politika Öncelikleri" konulu bir basın toplantısında S-300'lerin Kıbrıs'a teslim edilmesinin engellenemeyeceğini savundu.⁴² Rusya Federasyonu'nun Ankara Büyükelçisi Vadim Kuznetsov ise, "egemenliği uluslararası toplum tarafından tanınmış bir devlete silah satmanın doğal olduğunu" söyledi.⁴³ Moskova satışı mutlaka gerçekleşmesi gereken bir ticari taahhüd olarak görmediğini de vurguladı. Kuznetsov'a göre, adaya gelmelerine kadar geçecek süre içinde Kıbrıs sorununa bir çözüm bulunabilmesi halinde füzelere ihtiyaç kalmayacaktı. Ruslar, Rumlara benzer şekilde, S-300'leri siyasi pazarlık unsuru olarak görmekteydi.

Krizin tırmanmasıyla sorunun çözümünün daha kolay olacağını düşünen ABD bu konuda Türkiye'yi destekledi. Amerikan Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Nicholas Burns Lefkoşa'nın S-300 satın alma kararını sert bir dille eleştirdi. 7 Ocak'da Avrupa ve Kanada işlerinden sorumlu Bakan Yardımcısı John Kornblum Washington'daki Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) Büyükelçisi Andros Nikolaides'e, Clinton yönetiminin bu karardan duyduğu rahatsızlığı ilettiler.⁴⁴ Üçüncü tarafların uyarıları aradan geçen zaman içinde devam etti ve sorun 1998 yılı sonunda GKRY'nin füzelere adaya getirmekten vazgeçmesi ve sistemin Girit'e yerleşmesiyle çözüldü.⁴⁵ Ancak Rusya'nın silah satışı ile Türkiye'nin hayati çıkarı olarak gördüğü Kıbrıs konusunda kurduğu bağlantının Ankara'yı rahatsız ettiğinin altını çizmek gerekir.

1.2.5 PKK

1973 yılında bir kaç arkadaşın Ankara'da bir araya gelmesiyle temelleri atılan PKK terör örgütü, bugün Türkiye'nin karşısındaki en ciddi iç ve dış politika sorunu olarak durmaktadır.⁴⁶ Resmen 27 Kasım 1987'de kurulan örgüt, kurucusu Abdullah Öcalan'ın 1980 yılında Lübnan'ın Beka Vadisi'ne gitmesinden bu yana da Suriye'den destek almıştır. PKK'nın doğrudan ya da dolaylı olarak İran ve Irak ile temasta olduğu, Yunanlı subayların PKK militanlarına eğitim verdikleri bilinmektedir. PKK'nın siyasi örgütlenmesini en başarılı şekilde gerçekleştirdiği yer ise, 1989 yılında PKK'nın yan örgütlerine kapılarını açan Avrupa'dır. Avrupa'nın desteği 1993 yılında Almanya ve Fransa'nın PKK bağlantılı örgütleri yasaklamasından sonra azalmışsa da ilişkiler çeşitli düzeylerde devam etmektedir. Örgütün lideri Öcalan'ın Ekim 1998'de Türkiye'nin baskısıyla Suriye'den çıkarılmasını takiben yaşanan olaylar da Türk

kamuoyunun beklentilerinin aksine PKK'yı hasım olarak algılanan Rusya'dan çok NATO "müttefikimiz" İtalya ve Yunanistan'ın desteklediğini göstermektedir.

PKK, 21 Mart 1985'de "işçi, köylü ve aydın bloğu"ndan yararlanmak için ERNK'yı (Kürdistan Ulusal Kurtuluş Cephesi-Enlya Rızgariya Netewayı Kurdistan) kurmuştur. ERNK aynı zamanda PKK'nın kurtuluş mücadelesini uluslararası alanda daha meşru hale getirmeye çalışacak ve "diplomatik" faaliyetlerin sürdürülmesinden sorumlu olacaktı.⁴⁷ PKK, 1990 Kongresi'nde sivillere saldırmama kararı alarak Avrupa'nın desteğini sağlamak yolunda önemli bir adım daha attı. 1994 sonunda bir "Niyet Bildirgesi" yayınlarak Cenevre Konvansiyonlarına yani savaş hukukuna uyacağını açıkladı. Ocak 1995'deki kongresinde partisinin bayrağından orak-çekici kaldırdı ve silahlı mücadelenin amaç değil araç olduğunu ilan etti. 12 Nisan 1995'de ise, içinde ERNK temsilcileriyle birlikte Türkiye'de kovuşturmayla uğramış Kürt kökenli parlamenterlerin de bulunduğu "Kürt Parlamentosu"nu hayata geçirdi.

PKK parlamentosu Hollanda ve Avusturya'dan sonra 3. Genel Kurul'unu Ekim 1995'de Moskova'da, Türkiye'nin uyarılarına ve notalarına rağmen Duma'ya ait resmi bir binada topladı ve PKK ile Duma arasındaki ilişki günümüze değin devam etti.⁴⁸ Duma bulduğu her fırsatta PKK'yı destekledi. 26 Eylül 1997'de yaptığı bir açıklamayla Türkiye'yi Kürtlere karşı soykırım uygulamakla suçladı.⁴⁹ 1997 yılı içinde iki Kürt konferansının Moskova'da toplanmasını sağladı.⁵⁰ 1 Eylül 1998'de PKK'nın barış çağrısı yapmasından bir hafta sonra ise Duma, "Türkiye'nin toprak bütünlüğü temelinde Kürt sorununa barışçı bir çözüm bulunması için" BM ve uluslararası topluma çağrıda bulundu.⁵¹ Abdullah Öcalan'ın Ekim 1998'de Rusya'ya gitmesinin ardından da Duma 4 Kasım 1998 günü oturuma katılan 298 üyenin oy birliği ile PKK liderine siyasi sığınma hakkı verilmesini istedi.⁵²

Buna karşılık RF hükümetleri genel bir kural olarak PKK sorunu karşısında taraf tutmamaya özen gösterdi. 20 Mart 1995'de TSK 35 bin kişilik bir güçle Kuzey Irak'a girip bölgedeki PKK unsurlarını temizleme hareketına giriştiği zaman Batı başkentlerinden tepkiler alırken, Moskova'dan anlayış gördüğünün altını çizmek gerekir. RF Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Grigory Karanin müdahaleyi değerlendirirken "zaman ve mekan açısından sınırlı bir operasyonun söz konusu olduğunu ve bunu Türkiye'nin bir iç işi olarak gördüklerini" söylemiştir.⁵³ Aralık 1997'de RF Başbakanı Viktor Çernomirdin'in ziyareti ertesinde ise, Rusya'da PKK'ya yönelik baskılar artmıştır. Ekim 1998'de RF yönetiminin Suriye'den Rusya'ya geçen Abdullah Öcalan'ın ülkesinde barınmaması için gösterdiği hassasiyet ve Öcalan, Türkiye'nin baskısıyla İtalya'dan çıkartıldıktan sonra RF topraklarında barınamayacağı yolunda Rus yetkililerin yaptığı açıklamalar, PKK sorununun ilişkilerin gündeminden düşmesine yardımcı olmuştur.⁵⁴

1.3 Soğuk Savaş Sona Ererken

Bazı iyi niyetli politikacılar, diplomatlar ve yazarlar Türk-Rus ilişkilerini işbirliğinin tarihi olarak göstermeye çalışsa da aslında iki ülkenin tarihi, bir kaç istisna dışında, savaşların, acıların ve göçlerin tarihidir. I. Petro'dan bu yana iki ülke dokuz kez savaşmış ve Türkiye, Purut ile Kırım dışındaki tüm savaşlardan yenik çıkmıştır. İstisnalar da özellikle Türkiye'de olumlu yönleriyle değil, olumsuzluklarıyla hatırlanır. Gelecek bölümde kısaca değineceğimiz 8 Temmuz 1833'de imzalanan Hünkâr İskelesi Anlaşması bunlardan biridir. Babıali'nin istemeye istemeye de olsa Mısır Valisi Mehmet Ali'nin isyanı sırasında imzaladığı bu ortak savunma prensibine dayanan anlaşma, Türk tarihinde Ruslara verilmiş acı bir imtiyaz örneği olarak anımsanır.

Bunun dışında Rusların 1878'de Yeşilköy'e kadar gelip dayanmaları, Birinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'yi paylaşmak için müttefikleriyle yapmış oldukları pazarlıklar, 1945'de Molotov'un Moskova'daki Türk Büyükelçisi Selim Sarper ile görüşmeleri hep Türk-Rus ilişkileri denince hatırlanan örnekler arasındadır. Ancak benzer sorunlar dünyadaki hemen her devlet arasında yaşanmıştır. Bugün siyasi bütünleşmeden bahsedilen Avrupa'da tarihin en kanlı savaşlarının yapıldığı unutulmalıdır.

Önemli olan zamanın işlediği değer yargılarından kurtulmaktır. Rusya, Türkiye'nin ne doğal rakibi, ne de doğal müttefikidir. Sadece ikinci ticari ortağı haline gelmiş, elinde önemli miktarda askeri teknoloji birikimi olan, Türkiye'nin ilgilendiği pek çok yer ve bölgede sözü dinlenen, BM Güvenlik Konseyi'nde veto hakkı bulunan bir devlettir. Tüm çıkarların örtüşmesi beklenemez. Çıkarların kesiştiği yerde işbirliği yapmak, önyargılarla potansiyel işbirliği alanlarını gölgelememek gerekir. Elinizdeki çalışmanın normatif çıkış noktasında da zaten bu varsayım yatmaktadır.

Sebebi ne olursa olsun, 1992-1997 arası dönem Türkiye ve Rusya açısından ortak çıkarların, ticari menfaatlerin büyük ölçüde arka plana atıldığı bir dönem oldu. Modası çoktan geçmiş jeopolitik gerekçelere dayanan rekabet, işbirliği imkanlarını gözardı etmemize yol açtı. Bu oyunda sembol haline dönüşen petrol boru hatlarının kendi topraklarından geçmesini sağlamak için Türkiye, Boğazlarını Rusya'ya karşı kullandı. Ama artık ortak çıkarlar ön plana alınmaya, iki ülke arasındaki ilişkiler küçük sorunların ipoteğinden çıkartılmaya başlandı.

Genelkurmay Başkanı İsmail Hakkı Karadayı'nın Mayıs 1998'de gerçekleşen Rusya ziyareti ile de Türkiye askeri açıdan kendi Soğuk Savaşı'nı bitirdiğini ilan etti. Şimdi sıra, Türkiye ile Rusya arasındaki soğuk savaşın bittiğinin geniş toplumsal

kesimler tarafından da görülmesine, sivil Türkiye ile Rusya arasındaki bağların hayali çıkar çatışmaları ve atılacak yanlış siyasi adımlarla yıkılmaması gerektiğinin anlaşılmasına gelmiştir. Bu bağlamda, Boğazlar ve ona kaynaklık eden petrol boru hatları sorunlarının her boyutuyla tartışılması, ilerde doğabilecek sorunların aşılması için gereklidir.

Notlar:

- 1 Türk dünyası ile ilişkilerin geliştirilmesinin tarafsız ve kapsamlı bir analizi için bkz. Gareth Winrow, *Turkey in Post-Soviet Central Asia* (Londra: RIIA, 1995). Burada aktarılan olayların dökümü için bkz. ss. 5-9.
- 2 Gareth Winrow, *Turkey in Post-Soviet ...*, s. 13.
- 3 Bkz. *Los Angeles Times*, 10 Şubat 1992 ve . Gareth Winrow, *Turkey in Post-Soviet ...*, s. 13.
- 4 Bkz. İdil Tuncer, "Rusya Federasyonu'nun Yeni Güvenlik Doktrini", Gencer Özcanve Şule Kut (der.) En Uzun On Yıl (İstanbul: Boyut Kitapları, 1998), ss.403-444.
- 5 KEİ'ye üye ülkeler Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldavya, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Türkiye ve Yunanistan'dır.
- 6 *Milliyet*, 18 Aralık 1990.
- 7 NATO'nun genişlemesi konusunun her ne kadar bazı çevrelerce 27 Mayıs 1997'de imzalanan Kurucu Belge ile çözüldüğü iddia edilse de, sorun RF'nun gündeminden düşmüş değildir. Kosova sorunu karşısında ittifakın takındığı tutum Rusya'yı rahatsız etmektedir. 16 Ekim 1998'de biraraya gelen RF ve Beyaz Rusya Savunma Bakanları alabilecekleri NATO karşıtı tedbirleri görüşmüşlerdir. Bkz. *New Europe*, October 25-31, 1998.
- 8 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 2, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi; 1988), ss. 476-477.
- 10 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 3, I. Kısım, s. 432.
- 11 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 3, I. Kısım, s. 432.
- 12 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 3, I. Kısım, s. 433.
- 13 Azak kalesi daha önce de 1637'de Rusların eline geçmiş ve 1642'de elde tutulmasının zorlukları gözönüne alınarak geri verilmişti. Bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 3, II. Kısım, s. 154.
- 14 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 3, I. Kısım, s. 593.
- 15 Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya: XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşına Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919)* (Ankara: Ankara Üniversitesi Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını, 1970), s. 15.
- 16 "Prut Buyrultusu" için bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt: 1 (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953), ss. 50-51.
- 17 Bkz. . Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih...*, ss. 115-137.
- 18 Bkz. İsmail Soysal, *Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1983) s. 34.
- 19 AKKA'nın kanatlar sorunu ile ilgili olarak kısa bir değerlendirme için bkz. Richard A. Falkenrath, "The CFE Flank Dispute: Waiting in the Wings", *International Security*, Vol. 19, No. 4 (İlkbahar 1995). Ayrıca AKKA'nın genel bir değerlendirmesi için bkz. Ivo H. Daaler, *The CFE Treaty: An Overview and an Assessment* (Washington DC: The John Hopkins Foreign Policy Institute, 1991)
- 20 Richard A. Falkenrath, "The CFE Flank Dispute...", s. 129.
- 21 Richard A. Falkenrath, "The CFE Flank Dispute...", s. 128.
- 22 *Hürriyet*, 17 Haziran 1993.
- 23 Richard A. Falkenrath, "The CFE Flank Dispute...", s. 125.
- 24 Bkz. Nurşin Ateşoğlu Güney, "AKKA'nın Yeni Koşullara Uyarlanması ve Türkiye'nin Güvenliği", Gencer Özcan ve Şule Kut (der.) En Uzun On Yıl: ..., ss. 171-198.
- 25 Çözümünden duyulan huzursuzluk ve hayal kırıklığı en açık şekilde Emelki Büyükelçi Şükrü Elekdağ tarafından yansıtılmıştır. Ancak duyulan tepki ABD'ye karşıdır. Bkz. Şükrü Elekdağ, "Sende mi Britüs?", *Milliyet*, 12 Kasım 1995.
- 26 Mart 1993'de Dudayev'in başbakanlığını yapmış olan Yarağı Mamodayev bir muhalif hareket kurmuştu. Haziran 1993'de Nadterechny bölgesindeki muhalifler bu bölgenin Grozni'den bağımsız olduğunu ilan etmişlerdi. 1994 ilkbaharında Geçici Muhalefet Birleşik Cephesi oluşturulmuş, Ağustos 1994'de ise bu oluşum tüm Çeçenistan üstünde egemenlik iddiasında bulunmuştu.
- 27 Bkz. "Path Political Settlement in Chechnya", http://www.amina.com/chechens/article/gov_uk.html.
- 28 Bkz. Edgar O'Balance, *Wars in the Caucasus, 1990-1995* (New York: New York University Press, 1997), ss. 216-218.
- 29 Dudayev'in ölüp ölmediği ile ilgili farklı iddialar olmakla birlikte Gekhi-Chu köyü yakınlarında uydu telefonu ile görüşürken Rus füze saldırısına hedef olduğu genel kabul gören bir gerçektir. Bu konuda detaylı bir anlatım için bkz. Carlotta Gall ve Thomas de Wall, *Chechnya: Calamity in the Caucasus* (New York: New York University Press, 1998), s. 318.
- 30 Bkz. "Path Political Settlement in Chechnya", http://www.amina.com/chechens/article/gov_uk.html.
- 31 Bu anlaşma ile Rusya'nın Çeçenya'yı bağımsız bir devlet olarak tanıdığına ilişkin hukuki görüş için bkz. Francis A. Boyle, "Independent Chechnya: Treaty of Peace with Russia of 12 May 1997", http://amina.com/chechens/article/peace_tret.html.
- 32 Özal'ın 19 Mayıs 1992'de söyledikleri ve buna karşı Rusya'nın gösterdiği reaksiyonla ilgili olarak bkz. Edgar O'Balance, *Wars in the Caucasus...*, s. 61.

- 33 Bkz. Michael Mihalka, *A marriage of convenience: The OSCE and Russia in Nagorny-Karabakh and Chechnya*, Helsinki Monitor, Vol. 7, No. 2 (1996), s.16.
- 34 Bkz. *New Europe*, 4-10 October 1998.
- 35 Bkz. <http://www.glavx.org/cyprus/cronology/199701.html>.
- 36 *Sabah*, 7 Ocak 1997.
- 37 Bkz. Mensur Akgün, "*Rusya Faktörü*", *Yeni Yüzyıl*, 20 Nisan 1997.
- 38 Ayrıca GKRY lideri Glafcos Clerides S-300 sistemini almalarının nedenini kendilerinin hava güçleri olmamasına ve Türk uçaklarının 2.5 dakikada adaya varmasına bağlamaktadır. Bkz. *New Europe*, 4-10 October 1998.
- 39 143 kilogramlık savaş başlıkları taşıyabilen füzelerin 90 milden uçaklara karşı, 25 milden ise füzelere karşı etkili olduğu söylenmektedir. Ayrıca GKRY'nin 24 füze rampası satın aldığı ve bunlarla aynı anda 72 uçağı birden takip edebilecekleri düşünülmektedir. Askeri yetkililerle özel görüşme.
- 40 Bkz. *Jane's Intelligence Review*, March 1997 ve April 1997, özellikle Nisan sayısında s. 153-156.
- 41 Bkz. Suat Taşpınar'ın Andrey Kozirev ile yaptığı mülakat. *Yeni Yüzyıl*, 19 Eylül 1997.
- 42 *Yeni Yüzyıl*, 11 Eylül 1997.
- 43 Bkz. Mensur Akgün, "*Rusya ve S-300'ler*", *Yeni Yüzyıl*, 16 Ekim 1997.
- 44 Bkz. <http://www.glavx.org/cyprus/cronology/199701.html>.
- 45 Sorunun çözümünde ABD'nin katkısı yadsınamaz. Ancak BM Güvenlik Konseyi'nin aldığı 1217 ve 1218 nolu kararların etkisini de unutmamak gerekir. Bu konuda ilginç bir haber analizi için bkz. Stelyo Berberakis, "*Rumlar onadı ve kaybetti*", *Sabah*, 31 Aralık 1998.
- 46 PKK'nın tarihi için bkz. İsmet G. İmset, *PKK: Ayrılıkçı Şiddetin 20 Yılı (1973-1992)*, (Ankara: Turkish Daily News Yayınları, 1993). Ayrıca PKK'nın gelişiminin kısa ve tarafsız bir değerlendirmesi için bkz. <http://www.ict.org.il/>.
- 47 Kasım 1998 itibarıyla ERNK'nın altı Avrupa Başkentinde bürosu bulunmaktadır. Bunlar Viyana, Atina, Kopenhag, Oslo, Stokholm ve Helsinki'dir. Bkz. *T.C. Dışişleri Bakanlığı PKK Terörü-Bilgi Notu*, <http://www.mfa.org.tr>.
- 48 "Sürgündeki Kürt Parlamentosu" bu üç toplantının dışında Kopenhag, Roma, Oslo'da birer kez, Brüksel'de iki kez ve son olarak Roma'da olmak üzere 6 kez daha toplanmıştır.
- 49 Bkz. <http://search.rferl.org/newsline/1997/09/290997.html>.
- 50 Bkz. *Sabah*, 15 Nisan 1997.
- 51 Bkz. <http://search.rferl.org/newsline/1998/09/1000998.html>.
- 52 Bkz. *Yeni Yüzyıl*, 5 Kasım 1998.
- 53 Bkz. <http://search.rferl.org/newsline/1995/03/220395.html>. Bu davranışın ardında dönemin Rusya Federal Karşı Casusluk Servisi'nin direktörü ve şimdiki Başbakan Sergey Stepashin'in Şubat 1995'de Ankara'ya gelip Türk yetkililerle yaptığı görüşmeler ve PKK desteğine karşılık Çeçenlere yardım edilmemesi üstünde varılan anlaşma olduğu söylenmektedir. Bkz. Nur Bilge Criss, *Between Discord and Cooperation: Turkish-Russian Relations After the Cold War* (Ebenhausen, Munich: Stiftung Wissenschaft und Politik, 1996), s. 25.
- 54 PKK sorununun Türkiye-Rusya ilişkilerini gölgelemesinin önüne geçilmesi açısından Tayfun Devocioğlu'nun 14 Kasım 1998 tarihli *Sabah* gazetesinde çıkan yazısı önemlidir. Eğer haber doğruysa, PKK lideri Moskova'ya merkezden bağımsız hareket eden eski KGB ajanları tarafından 7,5 milyon dolar karşılığında götürülmüştür. Bundan Moskova'nın haberi yoktur ve dört ajan işten el çekirilmiştir. Bkz. Tayfun Devocioğlu, "*Apo, Moskova biletini 7,5 milyon dolara aldı*", *Sabah*, 14 Kasım 1998.

B Ö L Ü M

BOĞAZLAR VE TÜRK-RUS İLİŞKİLERİ

Kısa süren bir kaç zoraki işbirliği denemesini saymazsak, Boğazların tarihini Türk-Rus ilişkilerindeki sorunların tarihi olarak görebiliriz. Girişte de belirtildiği gibi iki ülke arasındaki sorunların bu hassas alana taşınması ilişkilerin akışını köklü bir biçimde etkileyebilecek niteliktedir. Boğazlar, gerek tarihi bagajı gerekse Rusya Federasyonu açısından taşıdığı ekonomik, siyasi, askeri ve sembolik önemi nedeniyle Türkiye'nin dış politikasında araç olarak kullanılmaması, kullanılsa bile azami özenin gösterilmesi gereken alanlardandır. İki ülke arasında gereksiz krizlerin çıkarmaması büyük ölçüde Türkiye'nin uygulamalarına bağlıdır. Türkiye'nin bundan sonra alacağı tedbirleri Boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi'nin ruhuna ve hükümlerine uygun olarak alması, petrol şirketleriyle mücadele ederken uluslararası hukuku unutmaması Boğazların iki ülke ilişkilerini etkilemesinin önüne geçecektir.

Hepsinden önemlisi, Türk Boğazları'nın aynı zamanda Rusya'nın ve Karadeniz'e kıyısı olan ve bu denizde ticaret yapan ülkelerin de "boğazı" olduğunun, buradan geçen gemiler sayesinde yutkunduklarının hatırlanmasıdır. Aşağıda görüleceği üzere Türkiye'nin, Boğazlar üstündeki egemenlik hakları zaman içinde kısıtlanmıştır. 1809 Kale-i Sultani Antlaşması'ndan başlayarak kısıtlanan haklar Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile doruk noktasına ulaşmış, Montreux Sözleşmesi ile de bugünkü normatif ve stratejik denge kurulmuştur.

Türkiye ve Rusya'ya önemli siyasi ve stratejik avantajlar sağlayan Montreux Sözleşmesi her türlü eksikliğine ve teknik açıdan ömrünü doldurmuş olmasına karşın korunmak zorundadır. Sözleşmenin ikinci maddesinin barış zamanında ticaret gemilerine tanıdığı neredeyse sınırsız geçiş özgürlüğü yüzünden gözden geçirilmesine ilişkin Türkiye'de çeşitli kesimlerden gelen talepler, Karadeniz'e ulaşan petrol boru hatlarının yakında devreye girmesiyle daha da artacaktır. AIOC'nin bir sonraki bölümde inceleyeceğimiz Bakü-Supsa hattını ana ihraç boru hattı olarak devreye sokma çabalarının da bu talepleri yakında tekrar canlandırması olasılığı gözden uzak tutulamaz.

Ancak ikinci madde için yapılacak değişiklik teşebbüslerinin Sözleşmenin tümüne yansımayacağının hiçbir garantisi yoktur. Sözleşmenin çökmesi durumunda ne bundan sonra Türkiye'nin zabıta yetkisine dayanarak tek başına düzenleme yapabilmesi, ne de Rusya'nın güvenlik gereksinimlerini karşılayabilmesi mümkün olacaktır. Bu yüzden Montreux Sözleşmesi'nin korunması çerçevesinde Türkiye ile Rusya arasında bir stratejik çıkar ortaklığının olduğunu söyleyebiliriz.

2.1. İmparatorluk Döneminde Boğazlar

1484'te Kili ve Akkerman kalelerinin alınmasıyla Karadeniz kıyılarının tamamını ele geçiren Osmanlı Devleti, genel bir kural olarak bu denize kendi bayrağını taşıyan gemiler dışındakilerin giriş ve çıkışını yasakladı. Yıldırım Beyazıt zamanında yaptırılan Güzelcehisar kalesine ek olarak, II. Mehmet'in İstanbul'u zapt etmesinden sonra Rumeli Hisar'ındaki Boğazkesen Kalesi ve Gelibolu Valisi Yakup Bey tarafından inşaa ettirilen Çanakkale ve Kilitbahir kaleleriyle Boğazlar fiilen yabancı bayraklı gemilere kapatıldı. Her ne kadar Venedik ve Cenevizlilere kısa bir süre daha Karadeniz'de ticaret ve seyrüsefer imtiyazı tanınmışsa da, İmparatorluğun 1484'den sonra yaptığı tüm Anlaşmalarda bu keyfiyet, "ecdattan mevrus" bir hak olarak yer almıştır.¹

1535 yılında Fransa, 1602'de ise İngiltere İmparatorluk denizlerinde ticaret yapma hakkı elde etmiş, ancak bu hak daha sonra Fransa'ya 1740, İngiltere'ye 1655'te verilen imtiyazlara rağmen Karadeniz'e geçiş için kullanılmamıştır. Nemçe Çesarlığı ya da Avusturya'ya ise, 1718 Pasarofça'da tanınan ticaret hakkı, 1783 yılına kadar fiilen kullanılmamıştır. Boğazların tüm yabancı gemilere kapalı olması prensibi, 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması'nın XI. maddesinde Rusya'ya verilen imtiyazla yumuşamış, bundan sonra ticari gemilerin geçişine getirilen sınırlamalar giderek azalmıştır.² 1802 yılında Fransa'ya da tanınan bu hak hemen ardından İngiltere'ye de verilmiştir.³

Küçük Kaynarca Anlaşması Babiâli'nin yabancı savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini engelleme hakkına dokunmamıştır. Savaş gemilerinin geçişine ilk kez 1798'de Napolyon'un Mısır seferi sırasında mücade edilmiştir. Babiâli kendisine yardım etmek bahanesiyle gelip Büyükdere koyuna demirleyen Amiral Uchakow komutasındaki 11 parça gemiden oluşan Rus filosunun geçişine 19 Eylül 1798'de izin vermek zorunda kalmıştır. 23 Aralık 1798 tarihinde imzalanan 8 yıl süreli biri gizli, diğeri açık iki ittifak antlaşmasından sonra da Rus gemileri "Boğazlardan vakitli vakitsiz geçmeye, Büyükdere koyunda demirlemeye ve içlerinde bulunan askerler dışarda dolaşmaya başlamıştır⁴. Buna engel olmaya çalışan Bab-ı Ali'nin çabaları sonuç vermemiş, 1800 yılı Eylül ayında 13 asker yüklü Rus taşıt ve harp gemisi Napoli'ye gitmek üzere Boğazlardan geçmiş; bunu Rus topçu kuvvetlerini taşıyan gemiler takip etmiş; bu filo 1801'de Karadeniz'e geri dönmüş ve ardından 11 harp ve 8 taşıt gemisi Karadeniz'e geçmiştir.⁵

1798 İttifak Anlaşması 1805 yılında tekrar yenilenmiş ve Bab-ı Ali Karadeniz'in yabancı harp gemilerine kapalı, ama Rus savaş gemilerinin Boğazlardan geçişinin

serbest olması prensibini kabul etmiştir. Bu antlaşma gereğince üçüncü devletler tarafından Boğazlara yapılacak herhangi bir teşebbüs akid devletlere karşı hasmane bir tutum olarak addedilecekti.⁶ Cemal Tuğın'ın belirttiği gibi, "bidayette Bab-ı Ali tarafından sırf kendi istediği Rus yardımcı kuvvetlerinin Boğazlardan geçirilmesi için verilmiş olan müsaadeye Ruslar kendi karar ve ihtiyaçlarına bağlı bir şekil vermeye ...yeniden muvaffak oldu" ve bu hakkı teyid etmek için ilerki yıllarda ellerine geçirdikleri fırsatları kullandılar.⁷

1774'de ticaret gemilerinin geçişine verilen imtiyazlarla başlayan, 1798 ve 1805'de Rus savaş gemilerinin geçişi için yapılan düzenlemelerle ivme kazanan Türk Boğazlarından geçiş rejiminin uluslararasılaşması süreci 5 Ocak 1809'da İngilizler ile Çanakkale'de imzalanan 12 maddelik Kale-i Sultani Anlaşması ile devam etti.⁸ Bu anlaşmanın 11. maddesi ile Bab-ı Ali, her ne kadar İmparatorluğun Boğazların kapalılığı genel prensibini İngiltere'ye kabul ettirdiyse de, kendisi de aynı prensibi başkalarına karşı uygulayacağını bu devlete karşı yükümlenerek, Boğazlardan geçiş rejimini bir iç hukuk meselesi olmaktan çıkartıp devletlerarası konu haline getirdi.⁹ Bundan önce Ruslarla yapılan anlaşmalarda geçiş hakkı, ittifaka ilişkin şartların yerine getirilmesine bağlı idi. 1809 Sözleşmesi ise kapalılığı mutlak bir kurala dönüştürdü.¹⁰

Boğazların kapalılığı ilkesi 1841 Londra Sözleşmesi ile teyid edilene kadar geçen süre içinde Boğazlar rejimine ilişkin iki önemli belge daha imzalandı.¹¹ Asıl amacı Yunanistan'ın bağımsızlığının tanınması olan 1829 Edirne Antlaşması ile tüm devletlerin ticaret gemilerine Karadeniz'de dolaşma imtiyazı verilirken¹², 1833'de Boğazların savaş gemilerine kapalılığı prensibinden bir istisna daha yapılarak Hünkâr İskeleyi Antlaşması ile Ruslara, isyan eden Mısır Valisi Mehmet Ali'ye karşı Bab-ı Ali'ye yardım etmesi için savaş gemilerini Boğazlardan geçirme hakkı tanındı.

27 Ocak 1833'de Reis-ül Kitab'ın İstanbul'daki Rus elçisinden resmen yardım talep etmesinin ardından, 8 Şubat'ta Visamiral Lazaref komutasında dokuz savaş gemisi Büyükdere açıklarına demirledi, 5 Nisan'da ise beş bin kişilik bir Rus birliği Beykoz'da karaya çıkarak kamp kurdu.¹³ Bu arada sorun İngiltere ve Fransa'nın müdahalesi ile Bab-ı Ali'nin istediği şekilde çözülme yoluna girdi. Ama Rus donanması ve birlikleri ancak 8 Temmuz'da imzalanan Boğazların kendi savaş gemilerine açık, diğer devletlerin gemilerine kapalı olması kuralını getiren Hünkâr İskeleyi Antlaşması'ndan sonra çekildi.¹⁴ 1809 Kale-i Sultani Antlaşması'nın hükümlerine aykırı olan bu anlaşmanın uzunca bir süre yaşaması İngiltere'ye rağmen imkansızdı. Rusya Karadeniz'e indiğinden beri bu devletin Akdeniz'e çıkmasını engellemeye çalışan İngiltere, 1809 yılında elde ettiği imtiyazı elinden kaçırmamak için Bab-ı Ali nezdinde çeşitli teşebbüslerde bulundu.

Bu arada zamanın büyük devletleri, aralarında toplanarak Mısır ve Boğazlar sorununun nasıl çözüleceği konusunu tartıştılar. 15 Temmuz 1840'ta ise Avusturya, Prusya, Rusya, İngiltere ve Türkiye arasında Londra'da Mehmet Ali'ye karşı alınacak yaptırım tedbirlerini içeren bir protokol imzalandı. Bu sözleşmenin üçüncü ve dördüncü maddelerinde Mehmet Ali'nin Boğazlara yürümesi durumunda tarafların İstanbul'u nasıl koruyacakları, işleri bittikten sonra nasıl geri çekilecekleri karara bağlandı ve "Devleti Aliyye'nin barış halinde Boğazlardan herhangi bir harp gemisinin geçirilmesine mücadele etmeyeceğine dair kati beyanına karşılık olmak üzere dört akid devlet de Bab-ı Ali'nin bu kararına uymaya söz verdi".¹⁵

Nihayet 13 Temmuz 1841'de Fransa'nın da katılımıyla Türk Boğazlarının barış zamanında tüm devletlerin savaş gemilerine kapalı olacağına ilişkin Londra Sözleşmesi imzalandı.¹⁶ Birinci maddesi, 1840 protokolünün dördüncü maddesinin tekrarı olan bu sözleşme ile Bab-ı Ali savaş gemilerinin geçişine mücadele etmeyeceğini, büyük devletler de bu hükme uyacaklarını taahhüt ediyorlardı. Londra Sözleşmesi, 1809 Anlaşması'ndan sonra Boğazların kapalılığı ilkesini bu kez kesin olarak idari tasarruf olmaktan çıkartıp uluslararası kural haline getirdi. Bundan böyle Bab-ı Ali barış zamanında ve kendisinin taraf olmadığı bir savaş sırasında Boğazlardan elçilerin "maiyet" gemileri dışındaki savaş gemilerinin geçmesi ilkesini hükümlerlik haklarından kaynaklanan bir düzenleme olarak değil, uluslararası bağitlarından doğan bir yükümlülük olarak uygulamak zorundaydı.¹⁷ Üstlendiği yükümlülükleri devletlerden biri lehine ihlâl ettiğinde Bab-ı Ali diğer devletlere karşı sorumlu olacaktı.

Kırım Savaşı'nı sona erdiren 30 Mart 1856 Paris Antlaşması ile Bab-ı Ali'nin sorumlulukları daha da arttı. Antlaşmanın onuncu maddesinde teyid edilen Boğazların yabancı savaş gemilerine kapalılığına ek olarak 11. madde Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasını ve bu denizin savaş gemilerine kapalı olması prensibini getirmekteydi.¹⁸ Böylece İmparatorluğun egemenlik hakları artık sadece savaş gemilerini Boğazlardan geçirmemekle sınırlanmıyor, kendi gemilerini de Karadeniz'e gönderme yükümlülüğünü de üstleniyordu. Bu antlaşma, her ne kadar Rusya'nın yeniden Osmanlı Devleti'ni denizden tehdit etmesini önlemesine yardımcı olacaksa da, asıl amacı İngiltere'nin Akdeniz'deki çıkarlarını korumaktı.

Paris'te altı Avrupa devleti ile Bab-ı Ali arasında imzalanan ve getirdiği sınırlamalar yüzünden Rusya'yı Karadeniz'de donanmasız bırakan antlaşmanın ömrü uzun olmadı. 1870 Fransa-Prusya savaşının yarattığı siyasi boşluktan yararlanan Rusya, 31 Ekim 1870'de Paris Antlaşması'nın imzacılarına birer nota göndererek çıkarlarına aykırı olduğuna inandığı Karadeniz'in tarafsızlığı ilkesine artık riayet edemeyeceği-

ni bildirdi.¹⁹ Kısa bir tereddüitten sonra taraflar 17 Ocak 1871'de Londra'da bir araya geldi. Uzun diplomatik müzakerelerin ardından 13 Mart 1871'de tarihe Londra Boğazlar Sözleşmesi olarak geçen, dokuz maddelik belge imzalandı.²⁰

Sözleşme ile Karadeniz'in tarafsızlığı ortadan kaldırılırken Boğazların kapalılığı prensibi teyid ediliyor, ama Bab-ı Ali'nin müttefiklerinin barış zamanında da Sultan'ın izni ile Boğazlardan savaş gemisi geçirebilecekleri kabul ediliyordu. Böylece Osmanlı Devleti 1841 ve 1856 anlaşmalarıyla egemenlik haklarına konmuş olan kısıtlamalardan büyük ölçüde kurtuluyor, Boğazlar'ı tekrar Mehmet Ali ayaklanması sırasında olduğu gibi koz olarak kullanabilme imkanına kavuşuyordu.

Ancak bu teorik imkan İmparatorluğu bir kaç yıl sonra Ruslar karşısında ağır bir yenilgiye uğramaktan kurtarmaya yetmedi. Avrupa'yı arkasına alan ve Balkanlardaki sorunları bahane eden Rusya, 23 Nisan 1877'de Bab-ı Ali'ye harp ilan etti. Ordunun mevzi bazı başarılarına rağmen Bab-ı Ali, 3 Mart 1878'de İstanbul kapısına dayanan Rus kuvvetleriyle Yeşilköy (Ayastafanos) Antlaşması'nı imzalamaktan başka çıkar yol bulamadı. Antlaşmaya göre Karadağ, Sırbistan ve Romanya tam bağımsızlıklarına kavuşuyor, Bulgaristan Osmanlı egemenliği altında özerk bir prenslik haline getiriliyor, Bosna-Hersek'in geleceği hakkında Rusya ve Avusturya'nın söz sahibi olacağı kararlaştırılıyor, Doğu sınırları Rusya lehine düzenleniyor ve Rusya'ya tazminat ödeneceği kabul ediliyordu.²¹

Çatalca'daki mevzilere yerleşen Rusya'nın, "Doğu Sorunu" olarak adlandırılan Osmanlı İmparatorluğu'nun ortadan kaldırılması işini kendi başına yapacağından kaygılanan Avrupa devletleri, 19. yüzyılda Boğazlar'ın tartışıldığı son uluslararası konferansı Berlin'de toplayarak Yeşilköy'de imzalanan antlaşmanın hükümlerinin yumuşatılmasını, ama kendileri açısından daha da önemlisi Boğazlar rejiminin değişmesinin önüne geçilmesini sağladılar. 13 Temmuz 1878'de imzalanan Berlin Antlaşması'nın 63. maddesi ile 1856 ve 1871 tarihli sözleşmelerin değiştirilmeyen maddelerinin yürürlükte olduğu teyid edilerek, Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı prensibinin genel bir kural olarak I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar yürürlükte kalması mümkün oldu.²²

Buna rağmen Boğazlar sorunu uluslararası politikanın gündemini meşgul etmeye devam etti. Rusya'nın Boğazlar'dan savaş gemilerini geçirmek için 1884'den sonra yaptığı hemen her teşebbüs İngiltere'nin tepkisine yol açtı. Yine de Ruslar çeşitli bahanelerle savaş gemilerini geçirdiler ve ticaret gemisi olarak maskelenmiş savaş gemilerinin geçişini engelleyen Bab-ı Ali'ye pek çok kez nota verdiler.

Bu arada 1878'de Kıbrıs'ı, 1882'de Mısır'ı kontrolü altına alan İngiltere'nin Boğazlar rejimine bakışı değişmeye başladı. Londra, kendi gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçebilmesini Boğazların kapalı olmasına tercih etme eğilimine girdi. Bunun doğal sonucu olarak da İngilizler, Boğazlar uğruna ayakta tutmaya çalıştıkları Osmanlı'yı destekleme düşüncesini terk etmeye karar verdiler. 1908'de Rus Dışişleri Bakanı Islovsky, Boğazlar rejiminin değişmesini talep ettiğinde Londra'daki İmparatorluk Savunma Komitesi, Boğazlar'ın savaş gemilerinin geçişine açılmasının kendileri için Akdeniz'de herhangi bir zorluk doğurmayacağı kararını aldı.²³ Ancak, kamuoyundan gelebilecek tepkiler yüzünden İngiltere bu konuda Rusya ile görüşme yapmadı.

Aslında İngiltere, Berlin Konferansı'ndan sonra giderek artan bir hızla Rusya yerine Almanya'yı kendi çıkarlarını tehdit eder bir ülke olarak görmeye başlamıştı. I. Dünya Savaşı'nın patlamasının hemen ardından da İngiltere, Fransa ile birlikte Rusya'nın İstanbul'u ve Marmara'nın batı kıyılarını ve Çanakkale Boğazı'nı kendi topraklarına katma teklifini kabul etti. Binbir pazarlıkla varılan Rus-İngiliz-Fransız uzlaşması Ekim Devrimi ile anlamını yitirdi. Savaş sonunda Türk Boğazları sorununun çözümü için elde yol gösterici tek belge, zamanın Amerikan Başkanı Woodrow Wilson'un 8 Ocak 1918'de Kongre'ye göndermiş olduğu 14 maddelik programın 12. maddesiydi. Buna göre Boğazlar, bütün devletlerin savaş ve ticaret gemilerine uluslararası garantiler altında açık tutulacaktı.

30 Ekim 1918'de Limni'nin Mondros limanında imzalanan silah bırakışım sözleşmesinin birinci maddesi Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının açılmasını ve Boğaz kalelerinin "Müttefiklerce" işgalini öngörmekteydi. 19 Nisan 1920'de imzalanan Sevres Anlaşması'nın 37. maddesi ise tam serbesti prensibini teyid etmekteydi. Başka bir deyişle Boğazlarda seyrüsefer, gerek barış, gerekse savaş halinde bayrak farkı gözetilmeksizin bütün ticaret ve harp gemilerine, askeri ve ticari uçaklara açık olacaktı. Boğazlar ablukaya tabi tutulamayacak, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin kararlarının icrası haricinde bu bölgede hiç bir düşmanca harekete başvurulamayacaktı.²⁴ Sevres Antlaşması'nın Boğazlara ilişkin kısmı diğer hükümleri gibi uygulamaya konamadı, ancak benzer bir düzenleme Lozan Antlaşması'na taşındı.

2.2. Cumhuriyet Dönemi

Karadeniz'de kıyısı bulunan devletler ve Türkiye açısından, 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan'da genel kural olarak tüm gemilerin geçiş serbestisi ilkesi benimsenmiş, Sovyet Rusya'nın ve Türkiye'nin hakları savaş gemilerinin geçişine getirilen göstermelik kısıtlamalarla korunmaya çalışılmıştır. Temelde İngiliz çıkarlarını göze-

ten Lozan Boğazlar Sözleşmesi, bölgenin askerden tecrit edilmesini, kurulan komisyon aracılığıyla yönetimin uluslararası kontrole tabi tutulmasını ve rejimin ihlali durumunda büyük devletlerin yaptırım tedbirleri uygulamasını öngörmekteydi. Sözleşme'nin Türkiye açısından en sorunlu tarafı dördüncü maddesi ile getirmiş olduğu silahsızlandırma hükümleriydi.²⁵ Sovyetler içinse en sorunlu taraf, Karadeniz'de kıyısı olmayan devletler koalisyonunun Karadeniz'e gönderebilecekleri toplam savaş gemisi miktarının kendilerinin elinde olan miktardan fazla olabileceği gerçeğiydi.²⁶ Bu ve benzeri sebepler yüzünden Sovyetler Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni istemeye istemeye imzaladı ama gerekli yasal onay işleminden geçirmede.

Lozan Sözleşmesi'ni kabullenemeyen Sovyetler Birliği, eline geçirdiği her fırsatta dünyaya Lozan'dan memnun olmadığını belli etti.²⁷ Ankara, baştan beri bu sözleşmeyi değiştirmek için teşebbüse geçerse Moskova'nın desteğini alacağını biliyordu. Asıl sorun bu rejimden stratejik çıkar sağlayacağını uman İngiltere'yi ikna etmektir. 23 Mart 1933'de Türk Hükümeti, İngiltere'yi önceden uyararak Cenevre'deki silahsızlanma görüşmeleri sırasında Boğazlar sorununu gündeme getirdi. Beklenebileceği gibi, İngiliz delegasyonu Boğazların silahlandırılması teklifine şiddetle karşı çıkarken Ruslar bu fikri destekledi.²⁸ Bu arada Türkiye ile "Rusya'nın", Boğazların kapalılığı prensibine dayalı bir ittifak kurmak üzere oldukları dedikoduları duyulmaya başlandı. Cumhuriyetin 10. yıl kutlamaları münasebetiyle Ankara'ya gelen Rus delegasyonunun İzmir'de ve Boğazlara yakın bazı bölgelerdeki askeri birlikleri ziyaret etmesi de İngilizlerin şüphelerini arttırdı.²⁹

1934'de Türkiye İngiltere'yi değişiklik fikrine alıştırmaya devam etti. 9 Şubat'ta Romanya, Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye arasında Atina'da imzalanan Balkan Pakti'nden hemen sonra Dışişleri Bakanı Tefik Rüşti Aras, İngiliz Büyükelçisi Sir Percy Loraine'e Türkiye'nin bundan sonra aklında Boğazlar sorunu olduğunu söyledi.³⁰ Mussolini'nin Türkiye'yi hedef alan 8 Mart 1934'deki ünlü nutkunun ardından Ankara tek taraflı bir oldu bittiyle Boğazların silahlandırılması işini halledebileceğini ima etmeye başladı. Aras'a göre, Türkiye'nin kaygılanmasının temel nedeni Bulgaristan'ın İtalyan desteği ile hızla silahlanmasıydı.³¹ 17 Nisan 1935'de Almanya'nın Anlaşmalara aykırı silahlanması Milletler Cemiyeti'nde görüşülürken Aras Boğazlar konusunu tekrar gündeme getirdi.³²

Bu arada İngiliz Hükümeti'nin tutumu değişmeye başladı. Avrupa'daki gelişmeler İngiltere'nin Lozan Sözleşmesi'nin 12. maddesinden doğan garantörlük sorumluluğunu yerine getirmesini gerektirebilecekti. İngiliz Dışişleri Bakanlığı Boğazlar'a bir saldırı olduğu takdirde kendilerine düşen sorumluluğu üstlenememelerinin siyasi prestijlerini yok edeceğine inanıyordu.³³ İngiliz Deniz Kuvvetleri Ağustos 1935'te

Türkiye'nin dostluğunun Boğazların topyekün silahlanmasından daha önemli olduğuna karar verdi.³⁴ Bundan sonra Türkiye, Doğu Akdeniz'deki İngiliz çıkarlarının korunması için stratejik bir faktör olarak dikkate alınmaya başlandı. Ancak yine de İngilizler Boğazlar silahlandıktan sonra geçişin Türkiye'nin iyi niyetine bağlı olacağını düşünmekteydi.³⁵ Nihayet 29 Ocak 1936'da İngiliz Dışişleri Bakanlığı Türkiye'nin uygun yöntemlerle Boğazlar sorununu gündeme getirmesi halinde İngiltere'nin silahlanma fikrine karşı çıkmamasını kararlaştırdı.³⁶

Lozan Sözleşmesi'nin değişmesine vermiş olduğu desteğe rağmen Sovyetler Birliği, 1936 yılına değin zamanın uygun olmadığı inancındaydı ve Boğazlar yüzünden İngiltere ile karşı karşıya kalmak istemiyordu. Avrupa'nın durumu berraklaşınca kadar Boğazlar sorununun tartışılmasını ertelemek için çaba harcıyordu. Ama 11 Nisan 1936'da Avrupa'nın durumu aşağı yukarı açıklığa kavuşmuştu. Türkiye değişiklik isteğine ilişkin notasını verdiğinde Almanya ve İtalya saldırganlıklarını kanıtlamış ve İngiltere 18 Haziran 1935'te Almanya ile deniz kuvvetlerinin sınırlandırılması için bir anlaşma imzalamıştı. Tüm bu gelişmelerden ve Lozan'ın dezavantajlarından rahatsız olan Moskova, Türk notasını hemen destekledi.

Doğu Akdeniz'de İtalya karşısındaki gücünün Habeşistan'ın işgaliyle erozyona uğradığına inanan İngiltere için Türkiye giderek vazgeçilmez bir stratejik ortak haline dönüşmüştü. Fransızlar ise, 2 Mayıs 1935'de imzaladıkları Fransız-Sovyet Pak­tından sonra zaten Moskova'nın Karadeniz'de elini kolunu bağlayan Lozan Sözleşmesi'nin değişmesi taraftarıydı. Üstelik, Boğazlar sorunu bir uluslararası konferansta konuşulmazsa, Türkiye'nin tek başına buna çözüm getireceği yolunda duyumlar da alınmaya başlanmıştı. Dışişleri Bakanı Aras, 18 Nisan'da "Türkiye Boğazlar bölgesinde kendi durumunu güçlendirmek için çok yakında tedbir almak zorunda kalacaktır" diye beyanat verince, artık bıçağın kemiğe dayanmış olduğu anlaşıldı.³⁷ Zaten Londra, Türklerin değişiklik teklifinin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin sadece silahsızlanmaya ilişkin hükümleriyle sınırlı olduğuna inanmaktaydı.³⁸

2.2.1. Montreux Sözleşmesi

Konferans, Montreux Palace Oteli'nde 22 Haziran 1936'da başladı. Konferansın ilk oturumları Türkiye'nin hazırladığı anlaşma taslağının okunması ve görüşülmesiyle geçti. Taslağın en tartışmalı bölümleri savaş gemilerinin geçişine ilişkin maddelerin okunması sırasında yaşandı. İngilizler taslağı Sovyet yanlısı bulurken, Sovyet delegasyonu daha fazla taviz elde etmek için değişiklik önerileri verdi. Aslında İngiltere, artan Alman ve İtalyan yayılcılığını gözönüne alarak, Sovyetler'den yana tavır koyabilirdi. Ancak İngiliz Dışişleri Bakanlığı tarafından konferans sırasında ya-

pılan bir değerlendirmede belirtildiği gibi Londra, Moskova'ya karşı Ankara'yı desteklemeyi, başka bir deyişle 19. yüzyıl politikasına geri dönmeyi daha uygun buldu.³⁹ Bu, İngiltere'nin büyük ölçüde Avrupa'yı kamplara bölmeme çabasından kaynaklanmaktaydı.

Konferansın ilk bölümü İngiliz ve Sovyet delegasyonlarının Türk taslağı üstünde tartışmalarıyla geçti. 25 Haziran'da sorunlar Teknik Komite'ye devredildi. 4 Haziran'da da İngiliz heyeti, Türkler ile Cenevre ve Montreux'de yaptıkları özel görüşmeler neticesinde hazırladıkları kendi taslaklarını toplantının gündemine soktular. Yapılan uzun tartışmalardan ve basının ortak edildiği ağız dalaşından sonra uzlaşmaya 15 Temmuz günü varıldı. Üç gün içinde de nihai metin üstünde anlaşıldı. 20 Temmuz 1936'da ise Montreux Boğazlar Sözleşmesi, düzenlenen törenle imzalandı. Sözleşmeye ek olan protokol hükümleri gereğince aynı gün gece yarısı 30 bin kişilik bir Türk gücü Boğazlar bölgesine girdi.⁴⁰

29 madde, dört ek ve bir protokolden oluşan Montreux Sözleşmesi'nin ilk maddesi imzacıların genel kural olarak ulaşım özgürlüğü ilkesini benimsediklerini belirtmektedir. Bu özgürlükten ticaret ve savaş gemilerinin savaş, barış ve Türkiye'nin kendini yakın bir savaş tehdidine maruz hissettiği zaman nasıl faydalanacakları diğer maddelerde belirtilmiştir. Savaş durumunda Türkiye'nin savaşan taraf olup olmasına göre gemilerin geçişi farklı şartlara bağlanmıştır. Günümüzdeki sorundan Sözleşme'nin Türkiye'ye koyduğu en önemli kısıtlama 2. maddesinden kaynaklanmaktadır. Buna göre:

"Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, (sağlık denetimi dışında) ... hiç bir formaliteye tabi tutulmaksızın Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerken, Türk makamlarınca alınması işbu sözleşmenin I sayılı ekinde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiç bir vergi ya da harç alınmayacaktır... Kılavuzluk ve yedekçilik isteğe bağlı kalmaktadır"

3. maddesi sağlık kontrollerinin yapılış tarzına ayrılmış olan Sözleşmenin 4, 5 ve 6. maddeleri savaş, savaş tehdidi ve Türkiye'nin savaşta tarafsız kalması durumlarında ticaret gemilerinin nasıl geçeceğini belirlemektedir. 7. madde, ticaret gemilerinin tanımını savaş gemilerinin dışında kalanlar şeklinde yapmaktadır.

Sözleşmenin 5 ve 6. maddeleri Türkiye'nin savaş zamanında ve "pek yakın bir savaş tehdidi" altında ticaret gemilerinin geçiş özgürlüğünü nasıl kısıtlayabileceğini belirlemektedir. Her iki şart altında da gündüz geçiş, belirli rotayı kullanma, düşmana yardım etmeme gibi hükümlerle sınırlanmıştır. Sözleşmenin 7. maddesinde tica-

ret gemilerinin tanımı yapılmakta ve savaş gemisi olmayan her gemi ticaret gemisi olarak kabul edilmektedir.

Montreux Sözleşmesi'nin ikinci bölümü savaş gemilerinin geçişi ile ilgilidir. 15 maddenin bulunduğu bu bölüm savaş gemilerinin tanımlanması ve sınıflanmasının Ek II'de yer aldığını belirtmektedir. 9. madde deniz kuvvetlerine ait yakıt gemilerinin Boğazlardan herhangi sınırlamaya tabi olmaksızın; 10. madde hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemilerin grup halinde; 11. madde Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin 15 bin tondan büyük savaş gemilerinin iki torpido eşliğinde, 12. madde yine kıyıdaş devletlerin denizaltılarının üslerine katılmak ya da tersanelerde tamir edilmek amacıyla geçeceklerini kayda bağlamaktadır.⁴¹

13. madde savaş gemilerinin Boğazlardan geçebilmek için Türk hükümetine diploması yoluyla bir ön bildirimde bulunmasını temin etmektedir. İmparatorluk dönemindeki deneyimler gözönüne alındığında Türkiye'nin oldu bittilerle karşılaşmaması açısından önemli bir koşul olan bu maddeye göre, Karadeniz'de kıyısı olan devletlere ait gemilere sekiz gün önce, diğer ülke gemilerine ise onbeş gün önceden bildirimde bulunma zorunluluğu getirilmiştir. 14. madde Türkiye'nin güvenliği açısından transit geçişte bulunabilecek savaş gemilerinin üst sınırını 15 bin ton, maksimum sayısını ise 9 olarak belirlemiştir. 15, 16 ve 17. maddelerde gemilerce taşınan uçakların havalanmayacağına, gemilerin gereğinden fazla Boğazlarda kalamayacağına, nezaket ziyaretinde bulunan gemilerin tonaj ve sayı sınırlaması kapsamında düşünülemeyeceğine ilişkin hükümler bulunmaktadır. Sözleşmenin 18. maddesi Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabileceği toplam savaş gemisi ağırlığını 30 bin ton olarak belirlemiştir. Ancak Karadeniz'deki en güçlü donanmanın büyümesine paralel olarak bu denize kıyısı olmayan devletlerin buraya gönderebilecekleri donanmanın toplam ağırlığı da 45 bin tona kadar çıkabilecektir.

Savaş zamanında, Türkiye'nin taraf olmadığı durumlarda, 19. maddeye göre, savaş gemilerinin barış zamanında, yukarda özetlenen koşullar çerçevesinde, genel kural olarak Boğazlardan geçmesine karar verilmiştir. Bununla birlikte, savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaktır. Savaşan devletlere getirilen kısıtlamanın ilk istisnası Milletler Cemiyeti Misak'ından doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi sırasında yapılacak geçişler, ikinci istisnası ise "Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım anlaşması gereğince yapılan yardım" durumunda tanınmıştır. 20. madde Türkiye savaşa katılırsa savaş gemilerinin geçişi konusunda tümüyle dilediği gibi davranacağını hükme bağlamaktadır. 21. madde Türkiye'nin kendini pek yakın bir savaş tehdidi durumunda sayması halinde belli koşulları yerine getirmek şartıyla Türkiye'ye aynen savaş durumunda olduğu gibi davranma hakkı tanımaktadır.

Sözleşmenin günümüzdeki tartışmalar açısından değişimini öngören son hükümleri de önemlidir. 28. madde sözleşmenin geçerlilik süresinin 20 yıl olacağını tesbit ettikten sonra ulaşım özgürlüğü ilkesinin sınırsız olduğunu belirtmekte ve feshi için imzacılardan birinin ön bildirimde bulunmasını yeterli görmektedir. Oysa sözleşmenin tadili çok daha zor ve zahmetlidir. 29. maddeye göre sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, imzacılardan her biri sözleşmenin bir veya bir kaç hükmünü değiştirmek talebinde bulunabilir. 14 ve 18'inci maddelerin değişmesi için bu talebin en az bir başka imzacı, diğer maddelerin değişimi isteniyorsa en az iki imzacı devlet tarafından daha desteklenmesi zorunludur. Önerilerin üstünde diploması yoluyla bir karara varılamazsa, imzacılar toplanacak bir konferansta kendilerini temsil ettireceklerdir. Bu konferans ancak oybirliği ile karar verebilecektir. Boğazlardan bir seferde geçecek savaş gemisi miktarı ile Karadeniz'de bulunabilecek toplam yabancı savaş gemisi tonajının değişmesi söz konusu olduğunda kıyıdaş devletlerin içinde yer alacağı dörtte üç çoğunluk yeterli olacaktır.

2.2.2 Sorunlar: 1936-1946

Montreux Sözleşmesi ile Türkiye, sadece 19. yüzyılın başından beri kaybettiği egemenlik haklarını ele geçirmekle kalmadı, aynı zamanda ileriki yıllarda kullanacağı önemli bir jeopolitik kozu da envanterine kattı. Bundan sonra Türkler, yeni Boğazlar rejimiyle tekrar Karadeniz ile Akdeniz arasındaki güç dengesi üstünde söz sahibi oldular. Rusların elde ettiği, Karadeniz'e girecek savaş gemilerinin ağırlık kısıtlaması gibi tavizlere rağmen bu sözleşmeden en karlı çıkan Türkiye idi. Boğazlar bölgesinin silahlandırılması Türkiye'nin istediği dışında buradan gemi geçişini zorlaştırırken Türkiye, dostluğu daha da fazla aranır bir ülke haline gelmişti. İngiliz ve Alman Dışişleri Bakanlıkları tarafından 1936 yılında yapılan değerlendirmelerde Montreux Sözleşmesi'nin etkilerinin Türk dış politikasının alacağı şekle bağlı olduğu kabul edilmekteydi.⁴²

Özellikle görüşmeler sırasında çok tartışma yaratan 19. madde sayesinde Karadeniz'in güvenliği ile Türkiye'nin dostluğu arasında önemli bir bağ kurulmuştu. Yukarıda da bahsedildiği gibi bu madde, Türkiye'nin taraf olmadığı bir savaş durumunda Boğazlarını savaşan tarafların savaş gemilerine kapatmasını gerektirmekteydi. Boğazların açılması ise ya Milletler Cemiyeti'nin, yani günümüzdeki Birleşmiş Milletler'in, alacağı kararlar doğrultusunda ya da Türkiye'nin usulüne göre imzalayacağı karşılıklı yardım anlaşmalarından doğan sorumluluklarını yerine getirmesi söz konusu olduğunda mümkündü. Dolayısıyla muhtemel bir savaş durumunda taraflar açısından Türkiye'nin dostluğunu kazanmak 19. madde ile çok daha acil bir

gereksinim olarak kendini dayatmaktaydı.

1936 yılından başlayarak Sovyetler Birliği Türkiye ile ittifak ilişkisi içine girmeye ve Boğazları birlikte savunmaya çalışmıştır. Daha Montreux görüşmeleri sırasında Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Litvinov, Türk meslektaşları Aras'a Boğazların ortak savunulması önerisini getirmiş ve bunu kıyıdaş ülkelerin üye olacağı bir Karadeniz Paktı ile pekiştirmek istemişti.⁴³ Daha sonra benzer bir teklif 1939 yılında Moskova'yı ziyaret eden Dışişleri Bakanı Şükrü Saraçoğlu'na tekrarlanmıştır. Türkiye ile Rusya arasında imzalanacak muhtemel bir ittifakın koşullarının görüşülmesi sırasında yeni Sovyet Dışişleri Bakanı Molotov, Saraçoğlu'na Montreux Sözleşmesi'nin hükümlerinin Moskova'nın istediği şekilde değiştirilmesini önermiştir. Karadeniz'e geçecek savaş gemileri için birlikte karar alma, savaş gemilerinin tonajını sınırlama, insani yardım amacıyla gemi gönderilmesi hükmünü kaldırma, Milletler Cemiyeti kararları gereğince Boğazlardan geçecek savaş gemilerinin geçişine ancak Sovyetler Birliği'nin kararı onaylaması halinde izin verme, Moskova'nın mutabakatı olmadan Boğazlar rejiminin tadili için herhangi bir görüşmeye başlamama gibi koşullar içeren teklif Saraçoğlu tarafından "Türkiye'nin Hünkar İskelesi misalini hiç bir zaman tekrarlamayacağı belirtilerek" reddedilmiştir.⁴⁴

Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye'ye attığı önem ile orantılı olarak, Türkiye'nin sorumlulukları ve istemediği bir savaşın içine sürüklenebilmesi olasılığı artmıştır. Kendisini bağlayan bir ittifakın içine girdiğinde Boğazlarını savaş gemilerine açmak zorunda kalacak olması Türkiye'yi savaşa sürükleyebilecekti. Ayrıca tecavüze maruz kalan bir devlete yardım yapıldığı taktirde savaşın Türkiye'ye sıçraması olasılığı vardı. Buna rağmen Türk diplomasisi elindeki kozları kullanarak neredeyse bütün dünyayı kasıp kavuran savaşın dışında kalabilmeyi, Ekim 1939'da İngiltere ve Fransa ile imzaladığı Karşılıklı Yardım Antlaşması'na rağmen başardı. Üstelik savaşan taraflarla ilişkilerini sürdürerek onlardan önemli ticari ve siyasi imtiyazlar da elde etti. Savaşın sonuna değin Türkiye, Selim Deringil'e göre, "hesaplı bir kumar" oynadı.⁴⁵

Türkiye'nin oynadığı diplomatik kumarın en büyük riski savaş sonunda yalnız kalmak ve büyük devletlerin kendi aralarında Türkiye'nin çıkarlarına aykırı uzlaşmaya varması ihtimaliydi. Bu ihtimal Ankara'nın savaşa girmemek için gösterdiği çabalar ve Türkiye'nin "Varlık Vergisi" de dahil olmak üzere Nazi Almanyası'na fikren ve fiilen yakınlaşması ile daha da arttı. Almanyanın 22 Haziran 1941'de Sovyetler Birliği'ne saldırması her ne kadar Türkiye'yi muhtemel bir Alman istilasından kurtardıysa da, geleneksel olarak çıkarlarını birbirine karşı oynadığı İngiltere ile Sovyetler Birliği'nin ittifakını sağladı. Yapılan açıklamalardan ve İran'ın birlikte işga-

li gibi eylemlerden Moskova ve Londra'nın stratejik çıkarlarını korumayacakları ve savaştan galip çıkmak uğruna birbirlerine göz yumacakları anlaşıyordu. Bundan sonra Türkiye, diplomasisini sadece savaşa girmekten kaçınmak için değil, aynı zamanda savaş sonunda büyük devletler arasında varılacak uzlaşmadan en az zarar görecektir şeklinde çıkmaya göre de ayarlamak zorundaydı.

Savaşın ilk yıllarında İngiltere, Türkiye'nin savaş dışında kalmasını kendi çıkarına uygun görürken, 1942 sonlarından itibaren tutumunu tamamen değiştirmiş ve Türkiye'nin savaşa girmesi için çaba harcamaya başlamıştır.⁴⁶ 30 Ocak 1943'de Churchill Türkiye'yi en geç Ağustos ayında savaşa girmeye ikna etmek için Adana'ya geldi. Fakat ne Adana görüşmeleri ne de Aralık 1943'de gerçekleşen Kahire görüşmeleri sırasında İngilizler Türkiye'yi savaşa razı edebildi. Her ne kadar Ankara, 11 Aralık'ta İngiliz Büyükelçisi'ne prensipte hazır olduğunu söylediye de, talep ettiği askeri malzeme müttefiklerinin karşılayamayacağı kadar yüksekti.⁴⁷ 14 Nisan 1944'de Ankara'daki İngiliz ve Amerikan Büyükelçileri Türkiye'ye Almanya ile olan ticaretini kesmesi için birer nota verdiler ve Türkiye'yi ablukaya almakla tehdit ettiler.⁴⁸ Müttefiklerle ilişkiler 2 Ağustos 1944'de Ankara'nın Almanya ile diplomatik münasebetlerini kesmesine karşın kötüleşmeye devam etti. Savaşın sonuna gelindiğinde Türkiye büyük ölçüde yalnızlığa mahkum olmuş; Boğazlarında üs ve doğu sınırlarında değişiklik isteyen Sovyetler Birliği karşısında İngiltere ve ABD'nin desteğinden mahrum kalmıştı.

Daha Eylül 1944'de Churchill Moskova'da görüştüğü Stalin'e artık Lord Curzon ve Disraeli'nin politikalarını terk ettiklerini, Boğazlardan Rus gemilerinin serbestçe geçişine karşı çıkmayacaklarını, Türkiye ile aralarında kabul edilemez ve modası geçmiş Montreux Sözleşmesi'nden başka hiç bir bağ olmadığını söylemişti.⁴⁹ Şubat 1945'de toplanan Yalta Konferansı sırasında da Churchill "Karadeniz'de önemli çıkarları olan Rusya'nın dar bir geçite bağımlı olmaması gerektiğini" vurguladı ve Türklerin Montreux Sözleşmesi'nin yeniden gözden geçirilmesi yolunda uyarılmaları gerektiğini belirtti.⁵⁰ Savaş sonrası dönemin kaderini tayin eden Yalta Konferansı 14 Şubat'da sona erdikten altı gün sonra İngiltere'nin Türkiye Büyükelçisi Sir Maurice Peterson Ankara'yı konferansın sonuçları hakkında bilgilendirdi ve kurulacak Birleşmiş Milletler Örgütü içinde Türkiye'nin yer alabilmesi için bir an önce Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmesi gerektiğini belirtti.⁵¹

Türkiye, İngiliz Büyükelçisi'nin önerisini iki gün sonra gerçekleştirdi ve bu sembolik siyasi jesti sayesinde de Birleşmiş Milletler Örgütü'nü kuran San Francisco Konferansı'na katılmaya hak kazandı. Bu arada 24 Şubat'ta Molotov ile görüşen Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper Sovyetler Birliği'nin Montreux Sözleş-

mesi'ni değiştirmek istediğini öğrendi. 19 Mart'ta ise Molotov Sarper'e 1925 tarihli Türk-Sovyet Tarafsızlık ve Saldırmazlık Anlaşması'nı 7 Kasım 1945'ten geçerli olmak üzere fesh edeceklerini, anlaşmanın değişen koşullar sebebiyle ciddi bir şekilde yeniden gözden geçirilmeye ihtiyacı olduğunu söyledi.⁵² Sarper'in yeni bir anlaşma için ne gibi koşulları olduğu sorusunu ise Molotov yanıtsız bıraktı.

Durumdan hemen haberdar edilen İngiliz Hükümeti Ankara'yı sakinleştirmeye, ama Sovyetler Birliği'ni karşısına almamaya özen gösterdi. İngiliz Savaş Kabinesi ve Çatışmalar Sonrası Planlama Merkezi'nin 30 Mart 1945'de hazırladığı bir raporda Montreux'nün getirdiği uygulanması mümkün olmayan geçiş kısıtlamalarını savunmaktansa Sovyetlerin isteklerine rıza göstermenin daha akıllıca bir politika olacağı belirtilmekte ve Moskova'nın bu sorunu İngiltere'nin kendileriyle işbirliği yapmaya niyeti olup olmadığını anlamak için bir emsal olarak gördüğünü iddia etmekteydi.⁵³ Raporda, Sovyetlerin Doğu Akdeniz'e inmesi her ne kadar İngiltere'nin çıkarlarına aykırı olsa da, iki ülke ilişkilerinde gelişmelerin kalıcı olması için, Sovyet taleplerine boyun eğilmesi gerektiği belirtilmişti.

Amerikalılar içinse, Türkiye öncelikler sıralamasının en altlarında yer almaktaydı. Boğazlar konusunda Montreux'den yana tavır almak onlar açısından sadece Rusya'ya karşı İngiltere'yi desteklemekle eş değerdı.⁵⁴ Bu şartlar altında Türkiye için yapılacak tek şey Sovyetlerle görüşmelere başlamaktı. 4 Nisan'da Türkiye, Ankara'daki Sovyetler Birliği Büyükelçisi'ne 1925 Türk-Sovyet Tarafsızlık ve Saldırmazlık Anlaşması'nı yenilemek için görüşmelere hazır olduğunu bir nota ile bildirdi.

7 Haziran'da Molotov ile görüşen Sarper, Sovyetlerin 1925 Anlaşması'nın yenilenmesi için öne sürdüğü şartların çok ağır olduğunu öğrendi. Molotov öncelikle, 1921 Anlaşması ile Türkiye'ye bırakılan Kars, Ardahan ve Artvin'in geri verilmesini ve Boğazların ortak savunmasını talep etmekteydi. Molotov savaş sırasında Türkler'in iyi niyetli davrandıklarını, ancak 200 milyonluk bir ülkenin savunmasının sadece iyi niyete bırakılamayacağını, ayrıca Sovyetler Birliği'nin Türkiye'nin savunma imkanlarını da gözönünde bulundurmak zorunda olduğunu söyledi. Bu sebeplerle de Boğazlar'dan üs talep etmekteydi.⁵⁵

Sarper, Türkiye'nin ne topraklarından vazgeçeceğini ne de Sovyetlere üs verebileceğini söyleyince Molotov, Türkiye'nin kendilerine Boğazlar'ın savunulması için hangi etkin garantileri verebileceklerini sordu. Sarper'in cevabı Sovyetlerin silah yardımı yaparak Türkiye'nin savunmasını güçlendirebilecekleri yönündeydi. Molotov 1925 Anlaşması'nın yenilenmesi için üçüncü bir talep olarak da Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında, Montreux Anlaşması'nın değiştirilmesi görüşmeleri sırasında

ortak hareket etmek için bir prensip anlaşmasına varılmasını gündeme getirdi. Sarper ise buna karşılık, sözleşmeye başka ülkelerin de taraf olduğunu hatırlatarak diğerlerinin çıkarlarının da gözönüne alınması gerektiğini söyledi.⁵⁶ Tahmin edilebileceği gibi görüşme çok tatsız bir ortamda geçti. Her ne kadar daha sonra Moskova'nın talepleri yumuşadıysa da bu görüşme, büyük ölçüde, Türkiye'nin bundan sonraki 46 yıl içinde Sovyetler Birliği'ne bakışını belirledi.

Sarper 22 Haziran 1945'de tüm Sovyet taleplerini resmen reddetti. Ardından yürüttüğü aktif diplomasi ile Türkiye, önce İngiltere'nin daha sonra da ABD'nin desteğini sağladı. Temmuz ayındaki Potsdam Konferansı'na gelindiğinde Ankara'nın potansiyel müttefikleri Sovyet taleplerini sorgulamaya başlamışlardı. Churchill 23 Temmuz 1945'de Stalin'e açıkça Boğazlar'a üs kurulmasını kabul edemeyeceğini anlattı. Truman ise, Boğazlar rejimi yönetiminin uluslararasılaştırılmasından yanaydı. Sovyet lideri gördüğü tepki karşısında toprak taleplerinden de vazgeçtiğini, zaten bu taleplerin Türklerin 1925 ittifakını yenilemek istemeleri yüzünden gündeme geldiğini söyledi. Buna rağmen Boğazlar konusundaki ısrarını sürdürdü. Stalin müttefiklerine "eğer Cebelitarık ya da Süveyş Kanalı'nda benzer bir durum söz konusu olsaydı, yani bir başka devlet tarafından desteklenen küçük bir devlet onların boğazını sıkısaydı, ne yaparlardı" diye sordu.⁵⁷

Stalin'in tüm ısrarına karşın Potsdam'da sorun çözülemedi, tarafların kendi aralarında ve Türk hükümetiyle birlikte doğrudan görüşmelerde bulunması kararı alındı.⁵⁸ Buna karşın, konferans sonunda yayınlanan bildiride Boğazlar sorununa atıfta bulunulmadı. Ancak Truman, 9 Ağustos'da yaptığı bir radyo konuşmasında "Boğazların bencilce kullanımının son iki yüzyıldır Avrupa'daki savaşların sebebi olduğunu" açıkladı ve Boğazlardan geçişin hiç bir kısıtlamaya tabi olmamasını, yönetiminin "uluslararası bir otoriteye" bırakılmasını istedi.⁵⁹ Aslında İngiltere ve Amerika'nın Potsdam'da gösterdiği direnç Boğazların jeopolitik konumuna verdikleri önemden çok, dünyadaki gelişmeleri izleyerek konuyu daha sonra Sovyetler ile muhtemel bir pazarlıkta koz olarak kullanmak istemelerinden kaynaklanmaktaydı. Ankara, Potsdam kararları hakkında resmen 26 Temmuz'da bilgilendirildi. İngiliz Büyükelçisi Maurice Peterson, İstanbul'da görüştüğü Saraçoğlu'na Ruslara karşı diyetli davranmaları tavsiyesinde bulundu ve Truman'ın Boğazlar rejiminin yönetimini uluslararasılaştırma önerisinden bahsetti.⁶⁰

Ankara, üç devletin kendi aralarında anlaşıp, Sovyetlerin Boğazlardan vazgeçmesi karşılığında toprak taleplerine göz yummalarından endişelenmekteydi. Ermeni diasporasının Türkiye karşıtı propagandasından, Kars ve Ardahan'ın masa üstünde Sovyet Ermenistanı'na bırakılmasından korkuyordu.⁶¹ Bu yüzden Ameri-

ka'nın Boğazlar'ın uluslararası bir komisyon tarafından yönetilmesi önerisine sıcak bakmaya başladı. 11 Ağustos 1945'de Akşam gazetesindeki köşesinde Necmettin Sadak, Boğazlar sorununa barış ve güvenlik çerçevesi içinde kalıcı bir çözüm bulunacağı için Amerika'nın önerisine sevinilmesi gerektiğini yazdı. 17 Ağustos'ta ise, Dışişleri Bakanlığı İngiliz ve Amerikan Büyükelçiliklerine verdiği birer nota ile egemenlik haklarının kısıtlanmaması ve Sovyet talepleriyle ortaya çıkan gerginliğin azalmasının sağlanması koşuluyla evet demeye hazır olduğunu bildirdi.⁶²

Türkiye bundan sonra toprak bütünlüğünün ve siyasi egemenliğinin garanti altına alınması için yoğun çaba harcadı. Fakat yapılan temaslardan İngiltere ve ABD'nin Türkiye'ye herhangi bir garanti vermek istemedikleri anlaşıyordu. Boğazlar konusunun Türkiye'nin yokluğunda tekrar ele alınacağı 22 Eylül'deki Londra Dışişleri Bakanları Konferansı yaklaşırken Ankara eline geçirdiği her fırsatta Amerikalılara ve İngilizlere derdini anlatmaya çalışıyordu.⁶³ Londra Konferansı'nın başlamasından iki gün önce Türkiye konunun bu toplantıda ele alınmayacağını öğrendi.⁶⁴ Sovyetler Birliği, İngiltere ve ABD Türkiye ile ayrı ayrı yapacakları görüşmeleri tamamlayınca kadar Washington Boğazların tartışılmasına karşıydı.

2 Kasım'da Montreux rejiminin gözden geçirilmesine ilişkin ilk Amerikan notası Ankara'ya verildiğinde Amerikan yönetiminin konuya bakışı değişmiş, sözleşmenin yeniden görüşülmesi gerektiği belirtilmesine karşın Potsdam'da ortaya atılan uluslararası komisyon önerisinden de vazgeçilmişti. ABD, yeni sözleşmenin Boğazlar'ın tüm devletlerin ticaret gemilerine açık olması, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemilerinin geçişinin her zaman mümkün olması, buna karşılık kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine kapalı olmasını önermekteydi. Kapalılık ilkesinin istisnası, Karadeniz devletlerinin rızası ve Birleşmiş Milletler'in belirleyeceği görevlerin ifası durumları olarak öngörülmüştü. Ayrıca Amerikan notasında Milletler Cemiyeti'ne yapılan atıfların Birleşmiş Milletler ile değiştirilmesi, Japonya'nın imzacılar arasından çıkarılması gibi şekle ilişkin değişiklik önerileri de yer almıştı.

Temelde Sovyetler Birliği'ni tatmin etmeye yönelik bu değişiklik teklifi de Ankara'nın kuşkularını gidermekten uzaktı. Feridun Cemal Erkin Türkiye'nin kaygılarını şu cümlelerle ifade etmektedir:

"Pratik bakımdan, Karadeniz'de sahil sahibi olan Devletlerin (sic.) harp gemileri için öngörülen mutlak ve sınırsız geçiş hakkı, Türkiye'nin en kuşkulu meselesini, hayati endişesini, başka bir deyimle Boğazların ve Marmara'nın güvenliği davasını yeni baştan alevlendiriyordu. Mahzur, sadece geçiş bakımından değil, aynı zamanda, Karadeniz'de sahili olan ve olmayan devletler arasında harp zuhuru halindeki melhuz ihtilafları itibarıyla de ortaya çıkıyordu. Sahil sahibi devletler lehine

verilmiş olan şartsız ve sınırsız geçiş hakkı, bu devletlerden herhangi birine herhangi bir anda donanmasını Akdeniz devletlerinden birinin harp gemilerine veya limanlarına karşı ansızın saldırıda bulunmak ve taaruz akabinde tecavüze uğrayan memleketin deniz kuvvetleri tarafından takip edilmesi endişesine kapılmağa lüzum görmeden, ahdi hükümlerinden faydalanıp Boğazları avdet istikametinde yeniden geçmek imkanını pekala sağlayabilir ve bu durumda da Türkiye'yi ihtiyarı dışında tecavüzün suç ortağı rolüne düşürebilirdi veya onu katiyen arzu etmediği ve tamamıyla yabancı olduğu bir harbe sürükleyebilirdi."⁶⁵

Türkiye, Amerikan notasına cevap vermeden önce İngiliz Büyükelçisi ile temas geçerek Londra'nın görüşünü öğrenmeye çalıştı. İngiliz Dışişleri Sovyetlerle olan sorunların arasına bir de Boğazların katılmasını önlemek için sorunun "uykuya yatırılmasını" düşünüyordu.⁶⁶ 21 Kasım 1945'de İngiliz Büyükelçisi Maurice Peterson, Dışişleri Bakanı Hasan Saka'ya hükümetinin Montreux Sözleşmesi'nin gözden geçirilmesine ilişkin Amerikan görüşünü paylaştığını, ancak sorunun çok acil olmadığını bildirdi.⁶⁷ İngiltere aslında Boğazlar sorunu dosyasını kapatmaya, Montreux Sözleşmesini değiştirme çabalarını ertelemeye karar vermişti. 5 Aralık'ta Başbakan Şükrü Saraçoğlu bir basın toplantısı düzenleyerek, istemeye istemeye, Amerikan notasını bundan sonraki tartışmalara temel olarak kabul ettiklerini açıkladı.⁶⁸

Bu arada Türkiye, Sovyetler Birliği'nin yoğun askeri ve siyasi baskısı altındaydı. Türkiye, Sovyet basını tarafından faşistlerin sığınağı olmakla suçlanıyor, Ermenilerin hakkı olan toprakları gasp etmekle itham ediliyordu. Propaganda kampanyası Sovyet ordularının Türk sınırlarına yakın bölgelere kaydırılmasıyla da desteklenmekteydi. İngiliz istihbaratı Romanya'ya 50 trenlik bir birliğin kaydırıldığını ve Kafkaslarda askeri yoğunlaşmanın gözlemlendiğini haber vermektedir.⁶⁹ Maurice Peterson, Türklerin panik halinde olduğunu merkezine bildiriyordu.⁷⁰ Sovyet işgali altındaki İran Azerbaycanı'ndaki gelişmeler ve buradan Sovyet askerlerinin çekilmemesine İngiliz ve Amerikalıların göstereceği muhtemel tolerans da Ankara'yı rahatsız etmekteydi. 4 Aralık'da Sovyet yanlısı olduğuna inanılan Tan gazetesi ile bir Sovyetler Birliği vatandaşı tarafından işletilen kitapçı İstanbul'da devletin tasvibi ile yakılıp, yağmalanınca iki ülke arasındaki tansiyon iyice yükseldi. Moskova, saldırganları koruyan yönetimi sorumlu ilan etti.⁷¹

Aralık ayı oldukça gergin geçti. Sovyetler bir yandan İstanbul Ermenilerine Sovyet Ermenistanı'na göç vizesi vermeye, diğer yandan da Doğu Karadeniz kıyılarından Gürcüler adına toprak talebinde bulunmaya başladı. Dr. Djamashia ve Dr. Berdzenishvili adlı iki tarihçinin Sovyet basınında çıkan tarihsel haklara dayandırılan toprak talepleri 21 Aralık 1945 tarihli New York Times'a da yansıdı. Gürcülerin talepleri Ermenilerin istediklerinin çok ötesine geçmekte, bugünkü Türk-Gürcü sı-

nırından 180 mil batıya, deniz kıyısından ise 70 mil güneye uzanmaktaydı.

Bu arada, Amerika'nın Boğazlara ve Türkiye'ye karşı tutumu değişmekteydi. 2 Kasım'da notayı verdiklerinde Sovyetlerle bir uzlaşmaya varabileceklerine, dünyayı beraberce yönetebileceklerine inanan Amerika, aradan geçen süre zarfında Sovyetler ile uzlaşmanın mümkün olmadığını düşünmeye başladı. Sovyetlerin etki alanlarını genişletme çabaları Amerika'da tepkilere neden olmaktaydı. Senato'nun etkili isimlerinden Arthur Vandenberg Sovyet-Amerikan ilişkilerine Polonya gözlüğünden baktığında gördüklerinden hoşlanmadığını söylemekteydi. Dışişleri bürokrasisi içinde de kıpırdanmalar vardı. Dışişleri Bakan Yardımcısı Joseph Grew "Doğu ve Güney Doğu Avrupa'da olanların dünyanın geriye kalanında olacakların habercisi" olduğunu iddia etmekte ve Amerika'nın tepki göstermesini istemekteydi.⁷²

Ancak, Savaş sonrası Boğazlar sorununun kesin dönüm noktası 22 Şubat 1946 tarihli George Kennan'ın "Uzun Telgrafı" dır. Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın Avrupa Dairesi Başkanı Freeman Matthews tarafından Sovyet politikasının kapsamlı bir analizini yapmakla görevlendirilen Kennan'ın çalışması, Savaş sonrasında Sovyetler Birliği'ne karşı izlenecek olan Çevreleme Politikası'nın entellektüel meşruiyetini sağladı. Kennan'a göre, "Kremlin'in nevroitik dünya görüşünün temelinde Rusların içine işlemiş bir güvensizlik duygusu yatmakta"ydı. Bu duygu, Sovyet liderlerini saldırganlaştırmakta ve "rakip gücü tamamiyle ortadan kaldırmak için sabırlı fakat ölümcül bir çaba harcamalarına yol açmakta" ydı. Kennan, Sovyetlerin Türkiye'den İsviçre'ye ve hatta İngiltere'ye kadar Sovyet taleplerine karşı çıkan tüm hükümetleri alaşağı etmek için uğraşacaklarına inanıyordu. Bu yüzden, Batılı devletler ABD'nin önderliğinde biraraya gelip bir bütün halinde hareket etmeliydi.⁷³

Kennan'ın analizi Truman yönetiminin Sovyetlere karşı politikasının değişmesinde önemli rol oynadı.⁷⁴ Bir kaç ay içinde Kennan'ın görüşleri Amerikan yönetiminin resmi politika olarak benimsendi. Bu arada, Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın Türkiye'ye karşı tutumu da değişmişti. Yunanistan'daki solcu gerilla faaliyetlerinin artması, Sovyetler Birliği'nin İran'daki ayrılıkçı akımları desteklemesi, 1940'daki Molotov-Ribbentrop görüşmelerinin belgelerinin bulunmasıyla Sovyetlerin Boğazlar sorununu ne şekilde çözmek istediklerinin anlaşılması, Türkiye'ye uygulanan baskının aslında tüm Ortadoğu'yu kontrol etmek amacını taşıdığı kuşkularının güçlenmesine yol açmıştı.⁷⁵ Bakanlıkta Türkiye masasının da bağlı bulunduğu Yakın Doğu İlişkileri Dairesi başkanı Roy Handerson Türkiye'ye etkin garantiler verilmesi gerektiğinden söz etmeye başlamıştı.⁷⁶ Deniz Kuvvetleri Bakanı James Forrestall ise İngiltere ve Fransa'nın zayıflamasıyla Akdeniz'de doğan güç boşluğunun doldurulması taraftarıydı. Forrestall'a göre Akdeniz'e buraya gönderilecek bir donanma bu

boşluğu doldurabilirdi.⁷⁷

Nihayet 6 Mart 1946'da Amerikan Dışişleri Bakanlığı 11 Kasım 1944'de ölen Büyükelçi Münir Ertegün'ün cenazesinin Missouri zıhlısıyla İstanbul'a gönderilmesine karar verdi. 22 Mart'da başlayıp 5 Nisan'da Dolmabahçe rıhtımında biten Missouri seferi artık Türkiye'nin siyasi yalnızlığının sonunun geldiğini müjdeliyordu.⁷⁸ Churchill 5 Mart'da ünlü Demir Perde konuşmasını Fulton'da yapmış, bu perdenin İran ve Türkiye üstüne de inmemesi için çaba harcanması gerektiğini söylemişti.⁷⁹ 8 Ağustos'da ilk Sovyet notası geldiğinde Ankara bir yıl öncesine göre çok daha rahattı. Üstelik Sovyet notası Amerika'nın Türkiye'nin jeopolitik konumuna vermeye başladığı önemin de pekişmesine yol açmıştı.

Ankara'daki SSCB Maslahatgüzarı tarafından Dışişleri Bakanlığı'na iletilen notada Montreux Sözleşmesi'nin savaş sırasında ihlal edildiği örnekler verilerek anlatıldıktan sonra Potsdam'da sözleşmenin görüşülmesi talebinin gündeme geldiği belirtiliyor ve Rusya'nın yeni Boğazlar rejiminin dayanmasını istediği beş prensip açıklanıyordu. Buna göre, tüm ticaret gemilerine serbest geçiş hakkı tanınmalı, Karadeniz'de kıyısı olan devletlerin savaş gemilerine Boğazlar her zaman açık olmalı, kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri özel durumlar dışında Boğazlardan geçememeli, yeni Boğazlar rejimi üstünde sadece Türkiye ve Sovyetler Birliği söz sahibi olmalı ve nihayet Boğazların Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin çıkarlarına aykırı olarak kullanılmasını önlemek için ortak savunma tesisleri kurulmalıydı.⁸⁰

Notadaki bu son iki koşul hem Türkiye'nin hem de Akdeniz'de ortaya çıkan jeopolitik boşluğu kaldırmaya niyetlenen Amerika Birleşik Devletleri'nin çıkarlarına aykırıydı. 12 Ağustos'da Ankara'daki Amerikan Büyükelçisi Edwin Wilson, bakanlığına yazdığı bir telgrafta Türkiye'nin siyasi bağımsızlığının korunamamasının Sovyetlerin Basra Körfezi ve Süveyş'e inmesinin önündeki son engeli de ortadan kaldıracığını vurguladı.⁸¹ Wilson'un görüşleri 15 Ağustos'da Truman'a sunulan memorandumda da yer aldı ve Sovyetler Birliği'nin amacının Türkiye'yi kontrol altına almak olduğu Başkan'a anlatıldı.⁸² Memorandumda Sovyetlerin, Boğazların ortak kontrolü amacıyla Türkiye'ye girmesi halinde aslında, Türkiye'yi kontrol edecekleri ve bu suretle de Yakın Doğu ve Ortadoğu'nun tamamen Sovyet denetimine geçeceği belirtilmekteydi. Türkiye'nin siyasi geleceğine merkezi bir rol atfedilen bu memorandumda ayrıca, Sovyetlerin Türkiye faktörünü devreden çıkartmaları durumunda Hindistan ve Çin'deki olayları daha rahatlıkla etkileyebileceği de belirtiliyordu. Yönetimin hemen tüm ilgili birimlerinin görüşünü yansıtan bu memorandumun tartışılmasından sonra Truman, Sovyet yayılmacılığı karşısında kararlı bir tutum takınılması talimatını verdi.⁸³

Ağustos ayının sonunda Amerikalılar sadece Türklerle dayanışma içinde olmak gerektiğini anlamakla kalmamış, Boğazlarda statükonun devamı için Montreux Sözleşmesi'nin olduğu gibi korunmasını da düşünmeye başlamıştı. Ekim başında Washington, sözleşmenin gözden geçirilmesinden hiç bir sonuç çıkmayacağına ve Moskova'nın asıl istediğinin Türkiye'yi kendi etkisi altına almak olduğuna iyice inanmıştı.⁸⁴ Hatta Amerikalılar Türklerin kendileriyle bir savunma işbirliğine girmesini bile düşünmüşlerdi.⁸⁵ 21 Ekim'de çok gizli kaydı düşünülen bir memorandumda Amerikan Dışişleri Bakanlığı, Ankara'nın Sovyetler Birliği'nin etkisi altına girmesiyle hem bu ülkeye Akdeniz ve Ortadoğu yolunun açılacağını, hem de kendisine yönelebilecek saldırılara karşı bariyer işlevi göreceğini belirtmekte ve ABD'nin Türkiye'yi diplomatik, ekonomik, ahlaki ve askeri açıdan desteklemesi gerektiğini anlatmaktaydı.⁸⁶ Buna göre Washington, Boğazlar konusunda kararlı bir tutum izlemeli, aynı kararlılığı Rusya'nın toprak talepleri konusunda da göstermeliydi. Türk hükümeti ve halkı ile dayanışma içinde olunmalı, BM prensiplerinin korunacağı güvencesi verilmeli, mali yardımda bulunulmalı, nihayet İngiltere'nin Türkiye ile 1939'da imzalamış olduğu Karşılıklı Yardım Anlaşması'ndan yararlanılarak askeri malzeme desteği verilmeliydi.

Washington'un bu yeni Türkiye politikası Londra'ya bildirildiğinde İngiliz Dışişleri "Türklerin gerçek müttefiki olarak Amerika'dan daha kararlı davranmaları" gerektiğini düşündü.⁸⁷ White Hall, "Türkiye'ye Boğazların ortak savunulmasını teklif edebilecekleri" görüşündeydi.⁸⁸ Kasım ayında 1939 Anlaşması'nın günün koşullarına uydurulması tartışılmaya başlanmıştı.

24 Eylül'de öncekinden daha uzlaşmaya müsait ikinci Sovyet notası geldiğinde Ankara'nın kendine olan güveni geri gelmiş, İngiltere ve Amerika'nın Türkiye'nin jeopolitik önemini görmesiyle rahatlamıştı. Çok geçmeden İngiltere ve Amerika kendileri muhatap alınmadığı halde, Sovyet notasına cevap verdiler. 9 Ekim tarihli Amerikan notasında Boğazların savunmasından Türkiye'nin sorumlu olması gereği açıkça ifade edilmişti.⁸⁹ Ancak artık iş işten geçmiş dünya kutuplara bölünmeye, daha sonra paranoya haline gelecek komünizm korkusu pekişmeye, sonuçları günümüzde bile hissedilecek yoğun bir Rus düşmanlığı oluşmaya başlamıştı. 1946 yılının sonuna gelindiğinde Türkiye ile Rusya bir kez daha birbirinden kopmuştu. Bu seferki kopuş stratejik çıkarların çatışmasının yanında, Türkiye'nin farklı bir ideolojik kampın içinde yer alması yüzünden çok daha derin oldu.

2.3. Günümüzde Boğazlar

1946 yılından sonra büyük ölçüde Türkiye'nin Montreux Sözleşmesi'ni Sovyet-

ler Birliği'nin çıkarlarıyla çelişmeyecek şekilde yorumlaması sayesinde uykuya yatırılan Boğazlar sorunu, bir sonraki bölümde inceleyeceğimiz petrol boru hatlarının geçeceği güzergahın seçimiyle eş zamanlı olarak yeniden gündeme geldi ve 48 yıl sonra tekrar alevlendi. Türkiye 11 Ocak 1994 tarih ve 21815 sayılı resmi gazetede yayınladığı 59 maddeden oluşan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ile trafik ayırım şeritleri kurdu (Mad. 5), geçişin şerit içinde yapılması zorunluluğunu getirdi (Mad. 25), büyük gemilerin tanımını yaptı (Mad. 2.4.j), tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin geçişi sırasında İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın trafiğe kapanmasını öngördü (Mad. 42, 52), akıntı ve sis olması durumunda geçişi kısıtladı ya da yasakladı (Mad. 40, 41, 51). Kısacası tehlikeli yük taşıyan ticari gemilere kısıtlama getirdi. Buna karşılık Rusya Federasyonu, Montreux Sözleşmesi başta olmak üzere uluslararası hukukun ihlal edildiğini öne sürdü ve Türkiye'ye karşı Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) taşıdığı bir siyasi mücadeleye girişti.

Aslında sorun çıkacağı Boğazlar Tüzüğü'nün hazırlanış aşamasında belli olmuştu. Türkiye, tüzüğün parçası olan Trafik Ayırım Şemalarını (TSS), uygulama gerekçesiyle beraber 26 Mart 1993'de teknik tasdik için IMO'ya sundu. Boğazların fiziki, coğrafi ve oşinoğrafik özelliklerinin anlatılmasından sonra trafik yoğunluğu ve kazalara değinilen gerekçede, Türkiye'de yetkili makamların çevreyi ve insanları korumak, seyir güvenliği ile etkin trafik akışını sağlamak için yeni bir düzenleme yapma çabası içinde oldukları belirtiliyordu.⁹⁰ Ayrıca, IMO Denizde Emniyet Komitesi'nin 62. Oturumuna sunulan bu belgede kazaların sebepleri arasında geçiş sırasında kılavuz pilot alınmaması ve hali hazırda yürürlükte olan kurallara uyulmaması sebep gösteriliyordu. Haziran ayındaki Seyir Güvenliği Alt Komitesi'nin (NAV) 39. Oturumunda da Boğazlarda seyir güvenliğinin sağlanmasının ilk basamağı olarak TSS'lerin ve tüzükte yer alan yeni kuralların uygulanacağı bir kez daha vurgulandı.⁹¹

Türkiye'nin 9 Haziran 1993'de NAV'a sunduğu TSS'ler 9 Eylül tarihi itibarıyla özel Çalışma Grubu'nda kabul edilirken, karar metnine Rusya Federasyonu'nun ilk itirazları da geçti.⁹² IMO'daki Rus delegasyonu yeni TSS'lerin 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi'nin yerel otoriteye trafik akışıyla ilgili daha fazla hak tanıyan 10. maddesine göre değil, 1982 Tüzüğünde olduğu gibi geçişin sağlıklı olması için gemi kaptanına yetki veren 9. maddesine göre düzenlenmesini istiyordu. Aynı itiraz NAV'ın 39. Oturumunun nihai raporuna da yansdı.⁹³ Buna rağmen TSS'ler onaylandı ve 25 Kasım 1994'den itibaren yeni rotalama sistemine uyulması benimsendi.

Ancak asıl sorun, Türkiye'nin yeni tüzüğün "özetini" IMO'ya vermesiyle başladı. Her ne kadar Türkiye, örgütün kendi egemenlik haklarına müdahale edeceğini düşünerek henüz yürürlüğe girmemiş olan tüzüğün özetini geri çektiyse de, Rusya Federasyonu delegasyonu Denizde Güvenlik Komitesi'nin 63. Oturumuna 24 Mart 1994'de bir rapor sunarak, Türkiye'nin kendilerine ilettiği metinden yola çıkarak yeni Boğazlar Tüzüğü'nün Montreux Sözleşmesi ve diğer bazı uluslararası hukuk kurallarıyla çelişmekte olduğunu bildirdi.⁹⁴

Türkiye zor bir seçimle karşı karşıyaydı: Ya Rusya Federasyonu'nun itirazlarını dikkate alıp tüzüğünü yeniden gözden geçirecek ama bu arada Hazar Havzası'ndan çıkartılacak petrolü taşıyacak Bakü-Ceyhan boru hattının gerçekleşme olasılığını zayıflatacaktı, ya da tüzük çıkartma yetkisinin kendi egemenlik alanına girdiğini söyleyip, düzenlemenin hükümlerini elinden geldiğince uzun süre savunmaya çalışacaktı. Türkiye ikincisini tercih etti ve açıkça Montreux Sözleşmesi ile çelişmesine karşın tüzüğü 1998 ortalarına kadar savundu. 1994 Tüzüğü'nün sakıncaları ve teknik eksiklikleri görüldükten sonra hazırlanan yeni düzenlemeyi ise ancak 6 Kasım 1998'de 23515 sayılı Resmi Gazete'de yayınladıktan sonra yürürlüğe koydu.

1994 Tüzüğü ile karşılaştırıldığında radikal değişiklikler içeren yeni tüzük, uluslararası anlaşmalara yaptığı atıflarla ve Boğazları kullanan devletlerin çıkarlarını gözetken bir üslupla kaleme alınmıştır. Hazırlanma aşamasında Ankara ile Moskova arasında sıkı bir işbirliğinin gerçekleştiği bilinmektedir. Yeni tüzük ilk maddesinden itibaren hukukun genel ilkelerine karşı hassasiyet göstermekte ve 1994 yılında geçişe ilişkin getirilmiş pek çok kısıtlamayı hafifletmektedir. Örneğin eski tüzüğün birinci maddesinde düzenlemenin "Boğazlar bölgesi içindeki bütün gemilere" uygulanacağı söylenirken, yeni tüzükte kuralların "Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsayacağı" belirtilmektedir.

Benzer şekilde yeni tüzüğün "Tanımlar ve Kısaltmalar" bölümüne bir de mevzuat hükmü eklenerek, burada kastedilenin sadece Türk hukuku olmadığı, uluslararası anlaşmaların da mevzuat hükümleri arasında sayıldığı belirtilmiştir (Mad. 2.c). Yine aynı bölümde daha önceden 10 metre olarak kabul edilen derin su çekimli gemi tanımı 15 metreye yükseltilmiş (Mad. 2.j.) ve eski tüzükte boyları 150 metre olan gemiler büyük gemi olarak tanımlanırken (Mad. 2.4.j.) yeni tüzükte büyük gemilerin boyları 200 metre olarak kabul edilmiştir (Mad. 2.k.). Eski tüzükte "transiti bozulan gemi"nin Türk idari ya da adli mercilerince araştırma, soruşturma ve kovuşturmaya tabi olması gerektiği belirtilirken (Mad. 2.g.), yeni tüzükte "uğraksız geçişini bozan gemilerin" bu tür sorunlarla karşılaşmasının önüne geçilmiştir (Mad. 2.i.).

Eski tüzüğün 5. maddesinde idareye neredeyse sınırsız yetki veren hükümleri; 24. maddesindeki "suçluların izlenmesi ve benzeri durumlar nedeniyle" Boğazlardaki trafik akışının durdurulacağı; transit geçen gemilerin şeritleri içinde seyretmemeleri halinde "618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 11. maddesi uyarınca" ceza verileceği (Mad. 25 ve 57); 150 metreden büyük gemilerin geçişinin başvuruya ve izne bağlı olduğu izlenimini yaratan 29. maddesi; transit geçiş yapan Türk bayraklı gemilerin kılavuz kaptan alma zorunluluğu; hepsinden önemlisi de "tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazına girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeri alınmayacaktır" diyen 42. maddesi yeni tüzükte yer almamaktadır. Kısacası yeni tüzük eskisinde bulunan geçişi geciktirici ve engelleyici pek çok hükmü ortadan kaldırmıştır.

Ayrıca Türkiye, Ocak 1998'den bu yana Boğazlardan geçişin daha güvenli hale gelmesi için çalışmalara başlamış, Emekli Oramiral Güven Erkaya başkanlığında oluşturulan TÜRBO Proje Ofisi'nde 6 çalışma grubu kurulmuştur. Bu gruplardan birincisi bir tür entegre radar takip sistemi olan VTS'lerin (Araç Trafik Sistemi) tasarımını, mühendislik projelerini ve teknik şartnamesini hazırlamıştır. Kurulması öngörülen sistemin amacı tam bir bilgi akışı ile Boğazların emniyetli ve etkin kullanımını azami düzeye çıkartmak ve kaza riskini asgariye indirmek olarak tanımlanmaktadır. TÜRBO tarafından yapılan çalışmalarda Boğazlardaki kazaların % 85'inin insan hatasından kaynaklandığı, bunun büyük bir kısmına da bilgi noksanlığının sebep olduğu tespit edilmiştir.

TÜRBO aynı zamanda Boğazlara yerleştirilecek aktif ve pasif güvenlik sistemlerinin doğru çalışması için örgütsel yeniden yapılanma, personeli eğitime, görev tanımlamaları çıkartma, yangınla mücadele konularındaki çalışmalarını da tamamlamıştır. Sürekli ertelenen VTS ihalesinin yapıp bu sistemlerin yerleştirilmesinden sonra sadece Boğazlarda kazalar azalmayacak ve kazalara daha etkin bir şekilde müdahale edilmeyecek, aynı zamanda Türkiye'ye dışardan yöneltilen eleştirilerin önünün alınması da sağlanacaktır.⁹⁵

Bilindiği gibi Türkiye'nin şu an elinde bulunan imkanlar, Boğazlarda herhangi bir kaza durumunda kurtarma, römorkaj, yangın söndürme ve deniz temizleme hizmeti vermeye yeterli değildir. Türkiye'nin elinde rotadan sapma, dümen kilitlenmesi gibi durumlarda büyük gemilere müdahale edebilecek ve onları çekebilecek nitelikte römork bulunmamaktadır. Can kurtarma hizmetleri vermek için 3 adet bot mevcut olmakla birlikte, bunlar sadece tahlisiye amacıyla kullanılabilmektedir. Bu botlarda ilk yardım ve yaşam destek üniteleri mevcut değildir. Süratlerinin uluslararası standartların çok altında olduğu söylenmektedir. Kurtarma amaçlı helikopter ise

bulunmamaktadır.

Yangın söndürme amaçlı olarak Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında toplam 5 adet gemi mevcuttur. Bunlara ilaveten 11 römork ve 2 kurtarma gemisi yangın söndürme amaçlı donatılmıştır. Ancak uzmanların belirttiğine göre, bunların hiç birisi uluslararası standartlara uygun değildir.⁹⁶ Bu gemilerin deniz yüzeyine sıçrayacak akaryakıt yangınlarıyla mücadelede etkili olabilmesine olanak yoktur. İzleme sistemleri olmadığı için yanan gemi içindeki gelişmeleri izlemek, yanan gemi bünyesinde yangına müdahale edebilmek, yanan gemiden yaralı personel çıkartmak mümkün değildir.

Deniz temizleme hizmetleri konusunda da Türkiye'nin geride kaldığı görülmektedir. Deniz yüzeyindeki sıvı ve katı atıkları toplama imkanına sahip olan ikisi İstanbul Belediyesi'ne, biri TURMEPA'ya ait olmak üzere 3 gemi bulunmakla birlikte bunların toplam kapasitesi 100 m³/saati aşmamaktadır. Oysa ortalama büyüklükte bir tanker kazasına müdahale edebilmek için 3000 m³/saatlik bir kapasitenin olması gerektiği yine uzmanlar tarafından tespit edilmiştir.⁹⁷ Bu kuruluşların elinde bulunan 2200 metrelik şişme tip yağ bariyerinin de ihtiyacı karşılamaktan uzak olduğu, ayrıca Türkiye'nin envanterinde yangın bariyerlerinin bulunmadığı da bilinmektedir. VTS'ler ile birlikte bu eksikliklerin de giderilmesi dünyaya Türkiye'nin Boğazlarının güvenliği ve İstanbul şehrinin selameti konusunda samimi olduğu mesajını verecektir.

2.4. Değerlendirme

11 Ocak 1994 tarihli Boğazlar Tüzüğüne salt düzenleme yapma hakkı açısından bakıldığında Montreux Sözleşmesi'nin hükümleri açık değildir. Türkiye'nin geçişle ilgili ulusal düzenleme yapma hakkı olup olmadığı sözleşmenin maddelerine bakarak çıkartılamaz. Fakat Türkiye'nin önde gelen deniz hukuku uzmanlarından Prof. Dr. Sevin Toluner'in belirttiği gibi, Montreux Konferansı'ndaki konuyla ilgili tartışmalar gözönünde tutulduğunda trafik düzenlemeleri yapılması yetkisinin "geçiş hakkının özüne dokunmamak, antlaşmada öngörülen açık hükümlere ters düşmemek ve bu konumdaki boğazlar için öngörülen hukuki rejim çerçevesinde kalmak şartıyla" Türkiye'nin elinde olduğu "ileri sürülebilir".⁹⁸ 1994 Tüzüğünü hazırlayanların, Prof. Toluner'in klasikleşen görüşlerini dikkate almadıkları, hukuktan çok siyaseti ön plana çıkarttıkları anlaşılmaktadır.⁹⁹

Retorik düzeyde bakıldığında 1994 Tüzüğü'nün hiç bir işe yaramadığını söylemek yanlış olur. Bu tüzük ve yarattığı tartışmalar sayesinde Türkiye, dünyaya Boğazlarının daha fazla riski taşıyamayacağını anlatabilmek imkanına kavuşmuştur.

Petrol boru hatları ile ilgili hemen tüm siyasi ve akademik değerlendirmelerde Boğazlara yapılmış bir atıf bulmak mümkündür. Ayrıca yeni düzenlemenin ve düzenlemenin uygulanmasından doğan hataların sebep olduğu beklemeler yüzünden taşımacılığın bir miktar pahalı hale geldiği de doğrudur.

Rusya Federasyonu delegasyonunun 10 Nisan 1997'de IMO'ya sunduğu bir raporda 1 Temmuz 1994-1 Ocak 1997 tarihleri arasında 349 Rus bayraklı geminin Boğazlarda toplam 1887 saat durdurulduğu ve bunun Rusya Federasyonu'na 926,000 dolara mal olduğu belirtilmiştir.¹⁰⁰ Benzer şekilde Bulgaristan delegasyonunun sunduğu raporda da Boğaz girişlerindeki bekletmelerden şikayet edilmektedir.¹⁰¹ Ancak bekletmelerin petrol şirketlerinin verdiği kararları etkilediğini söylemek zordur. Bir sonraki bölümde tartışılacağı gibi by-pass seçeneklerinin ortaya çıkması, pahalıya mal olmalarına karşın Türkiye'nin elindeki Boğazlar kozunun etkisini azaltmıştır.

Kaldı ki, daha TSS'lerin tartışıldığı 1993'deki Seyir Güvenliği Altkomite toplantıları sırasında Petrol Şirketlerinin Uluslararası Denizcilik Forumu (OCIMF) adlı kuruluş tarafından ileride giderek artacak petrol trafiğine paralel olarak seyir güvenliğinin sağlanması için gemilerin pilot almaları, TSS'lere uymaları, raporlama sistemine katılmaları, seyir aletlerini geliştirmeleri, Boğazlara VTS'lerin kurulması, büyük gemileri çekebilecek römorkların alınması, kaza olduğu takdirde denize dökülen petrolün toplanması için IMO sözleşmeleri bazında acil yardım planlarının yapılması önerilmiştir.¹⁰² Ocak 1993'de yapılan bir çalışmaya dayandırılan bu önerilerin bazıları petrol şirketlerinin navlunlarına da yansıyacak ek mali külfetler içermektedir.

Şirketler 2005 yılında 100 milyon ton yıllık bir kapasiteye çıkacağını öngördükleri petrolün Boğazlardan geçişinin sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için üstlerine düşen sorumluluğu yerine getirmeye hazır olduklarını bu raporla belli etmişlerdir. Başka bir deyişle 1994 Tüzüğü, hassas dengelere dayalı ve ağır bir tarihi bagajı olan Boğazlar konusunda yarattığı gerilimle Türk-Rus ilişkilerini zorlarken, petrol şirketlerinin boru hatları güzergahı seçimi üstünde çok da fazla etkili olmamıştır.

Türkiye'nin geçişle ilgili düzenlemeleri yaparken bu denli rahat olabilmemesinin temel nedeni, Rusya Federasyonu'nun Montreux Sözleşmesi'ni değiştirmeye yanaşmayacağına inanmasıdır. Gerçekten de Ruslar kendilerine önemli stratejik avantajlar sağlayan bu sözleşmeye herhangi bir şekilde dokunulmasını istememektedir. Koşullar ve hukuk kuralları 1946'dan bu yana Rusların aleyhine değişmiştir. Sovyetler Birliği'nin dağılması, NATO'nun doğuya doğru genişlemesi, "Barış için Ortaklık"

gibi ucu NATO üyeliğine açık bir programa neredeyse bütün eski Sovyet Cumhuriyetleri'nin ve müttefiklerinin katılmış olması, Moskova için stratejik satranç tahtasının değiştiği anlamına gelmektedir. 1945'da gücünün doruğundayken kendi istediği doğrultusunda değiştiremediği Montreux rejimini en zayıf zamanında değiştirebilmesinin imkanı olmadığını Moskova çok iyi bilmektedir.¹⁰³

1936'da imzalanmış olan Montreux Sözleşmesi pek çok açıdan modası geçmiş bir sözleşmedir. Milletler Cemiyeti'nden, silah sistemlerine, savaş gemilerinin sınıflandırılmasına kadar pek çok hükmü günün gerçekleriyle uyusmamaktadır. Sözleşmenin herhangi bir yerinde çıkan bir sorunu gidermek için başlayacak görüşmelerin nerede duracağını şimdiden kestirmek zordur. Sözleşmenin tadili yürürlüğe girdikten sonraki her beş yıllık sürenin sonunda akid taraflardan bir veya birkaçının değişiklik talebinde bulunmasıyla gerçekleşir. Bazı maddelerin değiştirilmesi için önerinin iki akid taraf tarafından, bazılarının ise, bir akid tarafça desteklenmesi yeterlidir. Değişiklik önerisinin beş yıllık periyodlar bitmeden üç ay önce verilmesi gerekir. Diplomasi yoluyla çözüm sağlanamazsa imzacılar bir konferansta konuyu görüşmeyi taahhüd etmişlerdir. Konferansta ticaret gemilerinin geçişi konuşulacağı için kararın oybirliği ile alınması gerekmektedir. Oybirliği sağlanamaması durumunda değişikliğin ne şekilde olacağı 29. maddede belirtilmemiştir.

Ancak, 28. madde sözleşmenin sona erdirilmesini basit bir beyana bağlamıştır. Üstelik 28. maddenin ikinci paragrafında, sözleşmenin 1. maddesindeki geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesinin süresiz olduğu belirtilmiştir. Sevin Toluner'e göre bu hükümle "akid taraflar, Montreux düzeninin ortadan kalkması halinde, milletlerarası örf ve adet hukukunun öngördüğü geçiş serbestisi ilkesini saklı tutmak niyetinde olduklarını açıklamışlardır".¹⁰⁴ Sözleşmenin 1. maddesinin savaş ve ticaret gemileri arasında bir ayırım yapmadığı gözönüne alındığında barış zamanındaki geçiş özgürlüğü ilkesinin yeni bir rejimde savaş gemileri için de uygulanacağı ortaya çıkar.

Ayrıca, 22 Ekim 1946'da iki İngiliz destroyerinin Korfu Kanalını geçerken Arnavutluk tarafından dökülen mayınlara çarpmasından doğan sorunun görüşülmesi sonucunda Uluslararası Adalet Divanı'nın 9 Nisan 1949'da verdiği tarihi karar uyarınca, uluslararası su yollarından geçişte savaş gemilerinin zararsız geçişten faydalanma hakkı olduğunun tescil edilmesi, Montreux Sözleşmesi'nin yerine başka bir özel sözleşmenin konamaması durumunda aynı hakkın Türk Boğazlarından geçişte de talep edileceğini göstermektedir. Kaldı ki, 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu ve 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, zararsız geçiş hakkı ve transit geçiş hakkının kullanılmasında savaş gemileri ile ticaret gemileri arasında

bir ayırıma gitmemektedir. Montreux Sözleşmesi'nin herhangi bir şekilde yürürlükten kalkması durumunda geçiş özgürlüğü ilkesi uluslararası hukuktan kaynaklanan bir hak olarak da gündeme gelecektir.

Oysa Montreux Sözleşmesi kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz'e uçak gemisi ve denizaltı sokmasını engellemektedir. Yukarıda da belirtildiği gibi, Karadeniz'e girebilecek toplam savaş gemilerinin ağırlığı 45 bin ton ile sınırlanmıştır. Tüm bunlar dikkate alındığında Moskova'nın Montreux Sözleşmesi'nde herhangi bir değişikliğe yol açacak bir teşebbüste bulunması ve Türkiye'nin Montreux rejimini geniş yorumlamasına ses çıkartması beklenemez. Fakat Rusya Federasyonu'nun hayati çıkarlarını bu denli yakından ilgilendiren bir konuda tamamen sessiz kalacağı da düşünülemez.

Nitekim Rusya Federasyonu delegasyonu IMO'ya verdikleri 10 Nisan 1997 tarihli bir raporda 1994 Tüzüğü'nün getirdiği sınırlamaları değiştiren, dolayısıyla da Türkiye'nin egemenlik alanına müdahale eden öneriler gündeme getirmiştir.¹⁰⁵ Hazırladıkları rapor daha sonra oluşturulan çalışma grubunun raporuna ışık tutmuştur. Her ne kadar çalışma grubunun önerilerinin, Türkiye tarafından benimsenmediği takdirde, uygulanma şansı olmayacaksa da, IMO tarafından benimsenmemiş düzenlemelerin de Türkiye tarafından uygulanmasının zor olacağı gözardı edilmemesi gereken bir gerçektir.

Tüm bunların ötesinde Boğazlar sorunu Türk-Rus ilişkilerindeki bir başka problemli alanın içine daha girmektedir. Hatırlanacağı gibi, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ne satılan S- 300 PMU1 hava savunma sistemlerinin Boğazlar yolu ile taşınacağına iddia edilmesinden sonra, Türkiye'nin transit geçen gemileri arama yetkisi olup olmadığı tartışmaları çıkmıştı. Dışişleri Bakanlığı'nın Stratejik Araştırma Merkezi tarafından yayınlanan Perceptions dergisinin Temmuz-Ağustos 1998 sayısında yer alan bir makale, Montreux Sözleşmesi'nin giriş kısmından ve Konferans tutanaklarından hareketle Türkiye'nin, güvenliğini tehlikeye atan durumlarda, ticari gemileri arama hakkı olduğunu savunmaktadır.¹⁰⁶

Oysa Türkiye'nin böyle bir hakkının olup olmadığı tartışmalıdır. Türkiye'nin kendi güvenliği için Boğazlarında düzenleme yapma yetkisi sınırsız değildir. Montreux Sözleşmesi Türkiye'ye, geçen gemileri gelişi güzel arama hakkı vermemektedir. 21. maddedeki yakın savaş tehlikesi hükmüne dayanarak tedbir alması da mümkün değildir. Eğer Türkiye, kendini bir savaş tehlikesi tehdidi altında görüyorsa durumdan uluslararası barış ve güvenliği korumaktan sorumlu BM Güvenlik Konseyi'ni haberdar etmek zorundadır. Bunu yapması durumunda ise, Güvenlik

Konseyi'nin alacağı kararlara uyması gerekir. Böylesi bir teşebbüs sonucunda Rusya Federasyonu'nun veto yetkisine sahip daimi üye olarak içinde yer aldığı BM Güvenlik Konseyi'nin Türkiye'nin çıkarlarını dikkate alacak bir karar alma olasılığı çok düşüktür.

Günümüzde Boğazlar sorununun çözölememesi sadece Türk-Rus ilişkilerine zarar vermeyecek, aynı zamanda konunun uluslararasılaşmasına ve zaman içinde Türkiye'nin egemenlik haklarından fedakarlık yapmak zorunda kalmasına yol açacaktır. Mayıs 1998'deki IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin (MSC) 69. dönem toplantısından bu yana sorun askıya alınmıştır. 1994 Tüzüğü yerine konan yeni Boğazlar Tüzüğü'nün ise RF'nin taleplerini karşılayacağına inanılmaktadır.¹⁰⁷ Başta VTS'ler olmak üzere Türkiye'nin kendi üstüne düşen sorumlulukları yerine getirmesiyle sorunun aşılması ya da en azından teknik düzeyde tutulması mümkündür. Ancak Boğazlardan geçişin iki ülke arasında bundan sonra sorun olmaktan kesin olarak çıkması, petrol boru hatları güzergahının belirlenmesine bağlıdır.

Notlar:

- 1 Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi* (İstanbul: Üniversite Matbacılık Komandit Şirketi, 1947) s. 12.
- 2 Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt 1 (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953), ss. 115-137.
- 3 Ayrıca 1774'de Rusya'ya tanınan imtiyaz 10 Mart 1779 Aynalı Kavak Anlaşması ile de teyid edilmiştir. Bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih...*, ss.149-158.
- 4 Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu ...*, s. 93.
- 5 Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 94.
- 6 Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 106.
- 7 Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 107.
- 8 Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi tarafından yayınlanan Perceptions dergisinin Temmuz-Ağustos 1998 sayısında Gündüz Aybay ve Nilüfer Oral İmparatorluğun Boğazlar üstünde mutlak egemenliğini sürdürdüğü dönemi 1841 yılına kadar uzatmaktasalar da elimizdeki tarihi bilgi ve belgeler bu sürecin çok daha önce bittiğini göstermektedir. Aşağıda tekrar değineceğimiz Aybay ve Oral'ın makalesi için bkz. Gündüz Aybay & Nilüfer Oral, "*Turkey's Authority to Regulate Passage of Vessels through the Turkish Straits*", Perceptions, Vol. 3, No. 2, (June-August 1998), ss. 84- 108.
- 9 Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk...*, ss.
- 10 Bkz. Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu ...*, ss. 120-121.
- 11 7 Ekim 1826 tarihli Akkerman Antlaşması'nda da Rus gemilerine tanınan imtiyazlardan söz edilmektedir. Bkz. Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi: Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1988), s. 116.
- 12 Ayrıca bu antlaşmanın 7. maddesinde Boğazlardan geçecek ticaret gemilerinin kontrol edilemeyeceği, aranamayacağı gibi bazı kısıtlamalar da kondu. Bkz. Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu ...*, s. 132.
- 13 Tarihçiler arasında karaya çıkan Rus birliğinin sayısı hakkında bir uzlaşma olmadığı görülmektedir. Buradaki beş bin sayısı Cemal Tukin'den alınmıştır. Bkz. Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu...*, s. 177. Oysa Enver Ziya Karal bu sayıyı 15 bin olarak vermektedir. Bkz. Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi: Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri...*, s. 135.
- 14 Bir önsöz, altı açık ve bir kapalı maddeden oluşan Hünkâr İskeleyi Anlaşması için bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih ...*, ss. 293-299.
- 15 Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu...*, ss. 223-224.
- 16 Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih...*, ss. 307-313
- 17 Karşı karşıya olduğu sorunlar düşünüldüğünde kapalılık prensibinin bir uluslararası antlaşmaya dayandırılmasının İmparatorluğun bekaası açısından çok daha anlamlı sonuçlar doğurduğunu söylemek yanlış olmaz.
- 18 Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih...*, s. 347.
- 19 Bkz. Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu ...*, ss. 290-291.
- 20 Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih...*, ss. 369-371.
- 21 Bkz. Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi: Birinci Meşrutîyet ve ve İstibdat Devirleri (1876-1907)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988), ss. 64-67.
- 22 63. Madde için bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih...*, s. 423.
- 23 Bu konuda ilginç bir değerlendirme için bkz. F.O. 371/67286/R9068.
- 24 428 maddelik Sevres Anlaşması'nın 37-61. maddeleri Boğazlara ayrılmıştır. Bu maddelerde Boğazlar rejimi ve bu rejimin yürütülmesini sağlayacak Boğazlar Komisyonu'nun çalışma yöntemleri belirlenmiştir. Anlaşma için bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih...*, ss. 544- 551.
- 25 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. Maddesine göre Gelibolu yarımadası ve Saros körfezinde Bakla Burnunun kuzey-doğusundan 4 kilometre uzakta bulunan bir noktadan başlayarak, Marmara denizi üzerinde, Kumbağı'da sona eren ve Kavak'ın güneyinden geçen bir çizginin güney-doğusunda kalan bölge ile Bozcaada karşısında Eski İstanbul Burnu'ndan başlayarak Karabiga'nın hemen kuzeyinde sona eren ve kıyıda 20 kilometre uzaktan geçen çizgi arasında kalan bölge Çanakkale Boğazı için silahlardan arındırılacaktı. İstanbul Boğazı ise benzer şekilde doğuda ve batıda 15 kilometre uzaklıkta çizilmiş bir çizgiyle askersizleştirilmişti. Ayrıca Emir Ali adası dışındaki tüm Marmara adaları ile Ege denizinde Semadirekt, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan adalarının da askersizleştirme kapsamına alınması kararlaştırılmıştı. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin metni için bkz. İsmail Soysal, *Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1983), ss. 140-151.
- 26 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin ekinin 2. maddesi savaş gemileri, asker taşıma gemileri, uçak taşıyan gemiler ve yardımcı gemilerin barış ve savaş zamanlarında nasıl geçiş yapacaklarını hükme bağlamıştı. Temel prensip bir devletin Karadeniz'e gitmek üzere Boğazlardan geçirebileceği en çok kuvvetin Karadeniz'de kıyısı bulunan devletlerden en büyük donanmaya sahip devletin daha büyük olamayacağıydı. Başka bir deyişle iki ya da üç kıyıdaş olmayan dev-

- letten her biri Sovyet donanmasına eşit miktarda gemiyi Karadeniz'e sokup dengeyi kendi lehlerine değiştirebilirdi. Ayrıca Sözleşme kıyıda olmayan devletlere her biri 10,000 tonilâtıyı aşmayan üç gemiyi her zaman ve her durumda Karadeniz'e gönderme hakkı vermişti. Bu, savaş gemisi inşaa etmeyi o zaman için düşünmeyen Sovyetler Birliği açısından önemli bir sorundu. Bu konuda bkz. D.A.Routh, "The Mediterranean: The Montreux Convention Regarding the Regime of the Black Sea Straits (20th July 1936), Arnold Toynbee (ed.) Survey of International Affairs: 1936 (London: Oxford University Press, 1937) s. 597 ve ayrıca Feridun Cemal Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi* (Ankara: Başnur Matbaası, 1968), ss. 57-58.
- 27 Daha Şubat 1924'de Roma Deniz Kuvvetleri Konferansı'nda Sovyet temsilcisi Amiral Berens'in Karadeniz ve Baltık Denizi'nin bu denizlere kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine kapanmaması halinde kendileri için 400,000 tonluk bir kota talep etmesi bunun en belirgin göstergelerinden biri olarak kabul edilmiştir. Bkz. D.A. Routh, "The Mediterranean..." Arnold J. Toynbee (ed.), Survey of International Affairs: 1936 (London: Oxford University Press, 1937), s. 598-599.
- 28 İngiliz belgelerinden Londra'nın, Boğazların silahlanmasına Sovyetler Birliği'ne karşı düzenlenebilecek muhtemel operasyonlara engel olacağı, Türkiye'nin askeri zorlama tedbirlerine eskisi gibi açık olmayacağı gerekçesiyle karşı çıktığı anlaşılmaktadır. Bkz. FO 371/ 16986/ E2464. Ayrıca İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın Lozan hükümlerinin tek taraflı ortadan kaldırılmasından da emsal teşkil edeceği için çekinmekteydi. Bu konuda bkz. FO 371/ 16968/ E1575.
- 29 Bkz. Standefer F. Crowe, *The Soviet Union and the Turkish Straits, 1933-1945* (Ann Arbor: University Microfilms, 1973), s. 38.
- 30 Bkz. *Documents on British Foreign Policy, 1919-1938* (DBFP), Second Series, Vol. VII, (London: H.M. Stationary Office) ss. 656-657.
- 31 Antony R. De Luca, *The Montreux Conference of 1936: A Diplomatic Study of Anglo-Soviet Rivalry at the Turkish Straits* (Ann Arbor: University Microfilms, 1973), s. 31.
- 32 Aras, Milletler Cemiyeti'nde yaptığı konuşmada Anlaşmalarla belirlenmiş olan durumda bir değişiklik olduğu takdirde Boğazlar rejiminin güvenliği tehlikeye gireceğinden rejimin tadil edilmesinin kaçınılmaz hale geleceğini söylemiştir. Bkz. D.A.Routh, "The Mediterranean...", s. 602.
- 33 Bkz. Antony R. De Luca, *The Montreux Conference...*, s. 38.
- 34 Bkz. Antony R. De Luca, *The Montreux Conference...*, s. 40.
- 35 Bkz. FO 371/ 67286A/ R9068.
- 36 Bkz. *DBFP*, Second Series, Vol. XVI, ss. 658-659.
- 37 Aras'ın beyanatu için bkz. *DBFP*, Second Series, Vol XVI, s. 663.
- 38 Bkz. FO 371/ 20086/ E5084. Ayrıca Aras'ın kendilerine bu konuda güvence verdikleri de bilinmektedir. Türkiye'nin toplanacak konferansta silahlanma dışında başka konuları gündeme getirmeyeceğini düşünüyorlardı. Bkz. FO 371/ 20074/ E2734; E2928; E2988; E3064; E3065.
- 39 Henniker-Heaton tarafından yapılan bu değerlendirme için bkz. FO 371/ 20080/ 5074.
- 40 Bkz. *Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1936.
- 41 Sözleşmenin resmi İngilizce metninde torpido "destroyer" olarak geçmektedir. Bkz. Seha Meray ve Osman Olcay (Çev.), *Montreux Boğazlar Konferansı: Tutanaklar-Belgeler* (Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1976), s. 499.
- 42 İngiliz Dışişleri için bkz. FO 371/ 67286A/ R9068. Alman Dışişleri'nin değerlendirmesi için bkz. *Documents on German Foreign Policy: 1918-1945* (DGFP), Series C, Vol. V., (London: H.M. Stationary Office, 1966), s. 832.
- 43 22 Haziran 1936'da Litvinov, Aras'a Boğazların ortak savunulması teklifini getirmiş, üç gün sonra da Karadeniz Paktı fikrini ortaya atmıştır. Daha önce Aras tarafından SSCB'nin Ankara Büyükelçisi Karahan'a götürüldüğü bilinen bu teklifin Montreux görüşmeleri sırasında Moskova'nın desteğini almak için yapılmış diplomatik bir manevra olma olasılığı çok yüksektir. Bu konuda bkz. *Montreux ve Savaş Öncesi Yılları*, (Ankara: TC Dışişleri Bakanlığı) ss. 72-73. Ayrıca kısa bir değerlendirme için bkz. Mensur Akgün, "Great Powers and the Straits: The Montreux Convention and Its Immediate Strategic Impact", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, no. 6, (Mayıs 1994), ss. 137-156.
- 44 Feridun Cemal Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri...*, ss. 142-143.
- 45 Selim Deringil, *Turkish Foreign Policy During the Second World War* (Cambridge: Cambridge University Press, 1989), s.174.
- 46 Zamanın İngiliz Büyükelçisi Sir Knatchbull Hugessen'in anılarında savaşın ilk yıllarında Türkiye'nin savaş dışı kalmasına Almanya'nın Ortadoğu'ya yayılmasına engel olması sebebiyle Londra tarafından çok fazla karşı çıkılmadığı yazılıdır. Bkz. Sir Hugh Knatchbull-Hugessen, *Diplomat in Peace and War* (London: Murry, 1949), s. 180.
- 47 11 Aralık 1943'de Dışişleri Bakanı Ankara'daki İngiliz Büyükelçisine bir kaç gün önce İnönü'ye Kahire'de müttefiklerin yanında savaşa girmesinin teklif edildiğini ve Türkiye'nin savunma gereksinimleri karşılandığı takdirde bu teklifi prensipte kabul ettiğini bildirdi. İstenen malzeme arasında 7000 kamyon, 2000 traktör, 550 parça top, 1000 adet tanksavar silahı, 216 Spitfire uçağı ve daha pek çok şey bulunmaktaydı. Türk talepleriyle ilgili olarak bkz. Llewellyn Woodward, *British Foreign Policy in the Second World War*, Vol. 4 (London: H.M. Stationary Office, 1975), s. 167.
- 48 Llewellyn Woodward, *British Foreign Policy ...*, Vol. 4, s. 181.

- 49 Oysa bilindiği gibi 1939 Anlaşması halen yürürlükteydi. Bu konuda bkz. FO 371/ 44207/ R18324.
- 50 U.S. Department of State, *Foreign Relations of the United State (FRUS): Conferences at Malta and Yalta* (Washington: Government Printing Office, 1955), s. 904.
- 51 FO 371/ 59297/ E2719.
- 52 Bkz. *İkinci Dünya Savaşı Yılları*, (Ankara: TC Dışişleri Bakanlığı Yayını, 1983) ss. 249-250.
- 53 FO 371/ 48697/ R 4707.
- 54 Bkz. David J. Alvarez, *Bureaucracy and Cold War Diplomacy: The United States and Turkey, 1943-1946* (Theseloniki: Institute of Balkan Studies, 1980), s. 43.
- 55 Bu konuda bkz. *İkinci Dünya Savaşı Yılları...*, s. 263 ve *FRUS Potsdam*, Vol. 1, s. 1021.
- 56 Sarper-Molotov mülakatı için bkz. *İkinci Dünya Savaşı Yılları*, 266-271; Feridun Cemal Erkin, *Türk-Sovyet...*, ss. 246-284.
- 57 Bkz. *FRUS Potsdam*, Vol. 2, ss.1435-1442.
- 58 Bkz. *FRUS Potsdam*, Vol. 2, ss.1435-1442.
- 59 Bkz. *FRUS 1945*, Vol. 8, s.1240.
- 60 Bkz. FO 371/ 59297/ R2719. Saraçoğlu beklenebileceği gibi ne Boğazların Lozan-Montreux arası döneme benzer şekilde uluslararası bir komisyon tarafından yönetilmesi önerisinden, ne de kendilerinin bulunmadığı bir toplantıda bu sorunun konuşulmasından hoşlandı. Peterson'a Ruslara istedikleri her şeyi verip vermediklerini sordu. Bu konuda bkz. FO 371/48698/ R12667.
- 61 Bkz. George Kirk, "*The USSR and the Middle East*", Survey of International Affairs, 1936-1945: The Middle East in the War (London: Oxford University Press), s. 23.
- 62 FO 371/ 59297/ R2719.
- 63 Bkz. *FRUS 1945*, Vol. 8, s. 1248, 1254 .
- 64 Bkz. FO 371/ 48697/ R16229.
- 65 Feridun Cemal Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri...*, ss. 271-272. Erkin'in kitabında yer alan bu kaygıları 1945'de Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri, yani müsteşarı sıfatıyla Amerikan büyükelçisine kişisel görüşleri olarak aktardığı bilinmektedir. Bkz. *FRUS 1945*, Vol. 8, ss. 1275-1276.
- 66 FO 371/ 48699/ R19723.
- 67 FO 371/ 59297/ R2719.
- 68 Bkz. *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1945.
- 69 Bkz. FO 371/ 48699/ R18846 ve FO 371/ 48698/ R18715.
- 70 Bkz. FO 371/ 59297/ R2719.
- 71 Bkz. FO 371/ 59279/ R2719.
- 72 Bkz. Wilfried Loth, *The Division of the World: 1941-1955* (London: Routledge, 1988), s. 83; Martin Mc Cauley, *The Origins of the Cold War* (New York: Longman, 1983), ss. 43-44.
- 73 Kennan'ın Uzun Telgrafı'nın büyük bir kısmını hatıratında bulmak mümkündür. Bkz. George Kennan, *Memoirs, 1925-1950* (Boston: Little Brown, 1967), ss. 549-551.
- 74 Bkz.. Martin Mc Cauley, *The Origins of ...*, s. 54.
- 75 Bkz. David J. Alvarez, *Bureaucracy and ...*, s. 77.
- 76 Bkz. David J. Alvarez, *Bureaucracy and ...*, s. 78.
- 77 Bkz.. Martin Mc Cauley, *The Origins of ...*, s. 54.
- 78 Missouri'nin Providence ve Power eşliğinde gerçekleştirdiği İstanbul ziyaretinin önemi Türkiye tarafından çok iyi anlaşılmıştır. Genelkurmay Başkanı Kazım Orbay ziyaret onuruna verilen resepsiyon sırasında bunun altını özellikle çizmiştir. Amerikan belgelerinde Dolmabahçe rıhtımındaki karşılama töreni Amerikan donanmasının yaptığı ziyaretlerde gördüğü en sıcak ilgi olarak tanımlanmaktadır. Bu konuda bkz. *FRUS 1946*, Vol. 7, s.822. Ayrıca *Ayın Taribi*, Nisan 1946, özellikle s. 63.
- 79 Martin Mc Cauley, *The Origins of ...*, ss. 114-115.
- 80 8 Ağustos 1946 tarihli Sovyet notası için bkz. Feridun Cemal Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri...*, ss. 414-415.
- 81 *FRUS 1946*, Vol. 7, s. 837.
- 82 *FRUS 1946*, Vol. 7, s. 840.
- 83 Harry N. Howard, *Turkey, the Straits and the US Policy* (Londra: The John Hopkins University Press, 1974), s. 246.
- 84 Bkz. FO 371/ 59230/ R14973.
- 85 Bkz. FO 371/ 59230/ R14973.
- 86 Bkz. *FRUS 1946*, Vol. 7, s. 894-896.
- 87 FO 371/ 59230/ R14973.
- 88 FO 371/ 59230/ R14973.
- 89 *FRUS 1946*, Vol. 7, ss. 874-875.
- 90 IMO, MSC 62/INF.10, 26 March 1993.

- 91 IMO, NAV 39/3/9, 9 June 1993.
- 92 IMO, NAV 39/WP.3, 9 September 1993.
- 93 IMO, NAV 39/31, 29 September 1993.
- 94 IMO, MSC/7/16, 24 March 1994. Ayrıca bkz. *Denizati Dergisi*, Nisan-Mayıs 1994, yıl: 8, sayı:4-5.
- 95 TÜRBO yetkilileriyle görüşme. Ayrıca TÜRBO başkanı Emekli Oramiral Güven Erkaya ile bu konuda yapılan kapsamlı bir mülakat için bkz. Yılmaz Öztürk, "*Boğaz'ın bütün uzmanları*", *Denizci*, 1 Temmuz-Ağustos 1998.
- 96 Özel görüşme.
- 97 Özel görüşme.
- 98 Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 1984), s. 150.
- 99 Bu konuda genel kabul gören görüş Montreux Sözleşmesi'nin 24. maddesinin Lozan Boğazlar Sözleşmesi gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyon'un yetkilerini Türk hükümetine aktarmış olması sebebiyle Türkiye'nin geçişle ilgili düzenleme yapma yetkisi olduğu yönündedir. Ayrıca bu konuda yapılmış detaylı bir hukuksal analiz için bkz. Turgut Tarhanlı, "*Türk Boğazları'nda Trafik Düzeni ve 1936 Montreux Sözleşmesi*", Faruk Sönmezoglu (der.), *Uluslararası Politikada Yeni Alanlar, Yeni Bakışlar* (İstanbul: Der yayınları, 1998), ss. 63-93.
- 100 Bkz. IMO, NAV 43/3/1, Annex1, s. 3.
- 101 Bkz. IMO, NAV 43/INF 8.
- 102 IMO, NAV 39/3/10, 7 June 1993.
- 103 RF Dışişleri Bakanlığı'nda yapılan özel görüşme.
- 104 Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri...*, s. 161.
- 105 IMO, NAV 43/3/1, 10 April 1997.
- 106 Gündüz Aybay ve Nilüfer Oral, "*Turkish Authority to Regulate Passage ...*" Özellikle bkz. ss. 106-108.
- 107 TC Dışişleri Bakanlığı yetkilileri ile özel görüşme.

B Ö L Ü M

PETROL BORU HATLARI
VE
TÜRKİYE-RUSYA İLİŞKİLERİ

Hazar havzası petrolünün Türkiye açısından önem kazanması yeni değildir. Bundan önce de dünya politikasını etkileyen dönüm noktalarında bölgenin enerji kaynakları Türkiye'nin ilgisini çekmiş ve Türkiye bu kaynaklar için girişilen siyasi mücadelelerden etkilenmiştir. İmparatorluk döneminde bugünkü Azerbaycan toprakları üstündeki güç mücadelesine pek çok kez taraf olan Türkiye, Birinci Dünya Savaşı sona erdiğinde Bakü'yü kontrol altında tutmaktaydı.¹ Ancak Türkiye, Sovyet yönetimi ile 1920'de vardığı uzlaşma neticesinde, bölgeyi 1990'lı yılların başına değin Rus hakimiyetine bırakmıştır.² Ankara, İkinci Dünya Savaşı'nda ortaya çıkan bazı fırsatları değerlendirmek dışında, Sovyetler Birliği'nin çöküşüne kadar genel bir kural olarak bölgenin sorunlarıyla ve kaynaklarıyla ilgilenmemiştir.³ Türkiye, Ocak 1990'da Sovyet askerleri Bakü'ye girip Azerbaycan Halk Cephesi'ni kan dökerek bastırdığında sessiz kalmıştır. Ankara, 9 Kasım 1991'de Azerbaycan'ın bağımsızlığını tanıdıysa da, asıl dönüm noktası Sovyetler Birliği'nin çöküşüdür.⁴

1991 Ağustos darbesi ile kesin olarak başlayan çöküş süreci, ancak Aralık ayında Beyaz Rusya, Ukrayna ve Rusya Federasyonu liderleri arasında varılan Belovezh Anlaşmasıyla sonuçlanınca Türkiye, yeni ortaya çıkan bağımsız devletlerin hepsiyle diplomatik ilişki kurmaya hazır olduğunu ilan etti. 15 Aralık'dan başlayarak bu ilişkiler kuruldu ve üst düzey ziyaretler başladı. Bu arada zamanın Başbakanı Süleyman Demirel de Şubat 1992'de ilk kez Adriyatik'den Çin Seddi'ne kadar uzanan büyük bir Türk dünyasının ortaya çıktığını söyledi. Aynı yılın Aralık ayında da Türkiye, Azerbaycan Cumhurbaşkanı Ebulfez Elçibey'in kişisel davetiyle iki uzmanını Bakü'ye göndererek "petrol işine" girdi.⁵ Bir kaç ay sonra ise, Türkiye ile Azerbaycan arasında Azerbaycan petrolünün Ceyhan'a akacağına ilişkin bir anlaşma imzalandı.

5 Mart 1993'de imzalanan bu anlaşma Elçibey'e karşı düzenlenen darbeden sonra rafa kaldırıldı. Ancak Hazar havzasında çıkan petrolün taşınacağı boru hatlarının geçeceği güzergah için girişilen rekabet günümüzde Türkiye ile Rusya arasındaki ilişkileri etkileyen temel sorunlardan biri oldu. Her ne kadar rekabet son zamanlarda daha gerçekçi temeller üstüne otursa da, sorunun tam olarak anlaşıldığı ve çözüldüğü söylenemez.⁶ AIOC ana ihraç boru hattının nereden geçeceğine kesin olarak karar verene kadar da çözüleceğe benzememektedir. Ancak aşağıda görüleceği gibi Bakü-Ceyhan projesinin gerçekleşmesinin önündeki engeller Rusya Federasyonu'nun rekabetinden çok ekonominin mantığına dayanmaktadır.

3.1. Hazar Petrolünün Kısa Tarihçesi

Hazar havzasında petrolün varlığı 8. yüzyıldan beri bilinmektedir ve 15. yüzyıldan bu yana da Bakü'den petrol çıkartılmaktadır. Önceleri sadece gaz lambaları için sığ kuyulardan elde edilen petrol, 19. yüzyılın başından itibaren ticari önem kazanmaya başlamış, 1872'de Çarlık Rusyası'nın yaptığı yasal düzenlemeyi takiben de Bakü, kısa süre içinde dünyanın başta gelen petrol üretim merkezlerinden biri haline gelmiştir. 1825'de 120 olan kuyu sayısı, 1840'larda 133'e, 1860'lı yıllara gelindiğinde ise 227'ye ulaşmıştır. Rasul Gouliev'den, 1873'de ilk buharlı makinanın Bakü'deki petrol sahalarında kullanılmaya başlandığını, 1901'e gelindiğinde buharlı makinaların sayısının 2769'a ulaştığını öğreniyoruz.⁷ Yüzyılın sonunda Kafkaslarda ham petrol ve petrol ürünlerini taşıyacak 640 km'lik bir boru ağının döşendiği söyleniyor. Ayrıca Bakü'nün bu dönemde ünlü Nobel kardeşlere ve Rothschild ailesine ev sahipliği yaptığı, 1911'de ise Royal Dutch Shell'in Rothschild'ın imtiyazlarını satın alarak bölgeye yerleştiği de biliniyor.

1914'de bölgenin petrol ticareti küçüklü büyüklü 300 firmanın elindeydi ve yabancı şirketler toplam ürünün % 54'ünü çıkartmaktaydı. 1917'ye gelindiğinde Rusya, savaşa rağmen dünyanın en büyük petrol üreticisiydi ve bu petrolün % 97'si Bakü'de üretilmekteydi.⁸ 1917 Devrimi Rusya'daki petrol sanayinin gelişmesinde yeni bir sayfa açtı. Haziran 1918'de petrol sahaları millileştirildi ve petrol üretiminde ani bir düşüş yaşandı. SSCB'nin 1921-30 döneminde uyguladığı Yeni Ekonomi Politikası (NEP) ile Azerbaycan'daki petrol üretimi giderek yükseldi ve 1927'de on yıl önceki üretim miktarını yakalayarak 6 milyon 809 bin tona ulaştı. NEP'in 1930'da sona ermesine ve yabancı petrol şirketlerinin pek çoğunun imtiyazlarına son verilmesine rağmen Bakü'de 1941 yılında bir daha erişilemeyen yıllık 23 milyon 481 bin ton üretim seviyesine çıkıldı. 1993 yılında Azerbaycan'ın yıllık üretimi 10.5 milyon ton civarındaydı.⁹

Bu arada, Bakü'de başlayan petrol üretimi başka bölgelere de kaydı. 1913 yılında Kazakistan ve diğer Orta Asya Cumhuriyetleri'nde üretilen petrol miktarı yılda 3 milyon ton iken, bu rakam 1950'de 11.7 milyona, 1960 ve 1970'li yıllardaki düşüşten sonra 1975'de 10.4 milyon tona ulaştı.¹⁰ Zamanla da Hazar havzası dünya petrol üretimindeki tartışmasız yerini önce Ortadoğu bölgesine, Sovyetler Birliği içindeyse Sibirya'da yeni bulunan zengin petrol yataklarına kaptırdı. Sovyet yatırımları 1960'lı ve 1970'li yıllarda ekonomik nedenlerle giderek artan bir hızla Batı Sibirya'daki Samotlorsky ve Beloozerno yataklarına yöneldi.¹¹ Sovyet sisteminin ekonomik hantallığı ve 1980'li yıllarda yaşanan petrol fiyatlarındaki düşüşler nedeniyle Hazar havzasına gereken yatırımlar yapılamadı.

Sovyetler Birliği çöktüğünde tüm Sovyet petrol üretimi ciddi sıkıntılar yaşamaktaydı. Günümüzde bu sıkıntılar, bazı yerlerde batı teknolojisinin aktarılması, bazı yerlerde de batı sermayesinin katılımıyla aşılmaya çalışılmaktadır. 1997 sonu itibarıyla Azerbaycan'ın yıllık petrol üretimi 9 milyon tona düşmüş bulunmaktadır. Bakü'deki 22 milyon ton yıllık toplam petrol işleme imkanına sahip Azerneftiyag ve Azerneftyanajag rafinerileri üretimlerini % 40 kapasiteyle sürdürmektedir.

Diğer komşu cumhuriyetlerdeki durum da Azerbaycan'dan farklı değildir. Sovyetler Birliği'ni oluşturan cumhuriyetler arasında ikinci büyük petrol üreticisi olan Kazakistan'da 1992'de 21.9 milyon ton olan üretim 1994'de 18.5 milyon tona düşmüş, 1996'da 22.8 milyon tona, 1997'de ise 25.7 milyon tona çıkmıştır. 1998 yılı için 30 milyon ton hedeflenmektedir.¹²

Bölgedeki petrol rezervlerinin miktarı konusunda değişik tahminler yapılmaktadır. Uluslararası Enerji Ajansı'nın (IEA) hesaplarına göre bölgedeki ispatlanmış petrol miktarı 15 ile 40 milyar varil arasındadır.¹³ Buna 70-150 milyar varillik potansiyel rezervleri de eklemek mümkündür. Her şey yolunda giderse, 2010'da bu bölgede yılda en fazla 200-205 milyon ton petrol üretileceği düşünülmektedir.¹⁴ Aşağıdaki tabloda Uluslararası Enerji Ajansı'nın tahminlerine dayanarak bölgede üretilecek ve ihraç edilecek petrol miktarları verilmiştir. Daha sonra ayrıca, petrol potansiyeli açısından bölgenin iki önemli ülkesi, Azerbaycan ve Kazakistan'daki boru hatlarının akıbetini belirleyecek büyük çaplı projelere kısaca değinilmektedir. Türkmenistan'daki petrol arama ve çıkartma çalışmaları son zamanlarda hız kazandıysa da, petrol üretimi konusunda boru hatlarının güzergahını etkileyecek bir gelişme henüz görülmediği için buraya alınmamıştır.¹⁵

Hazar Bölgesi Petrol Üretimi ve İhracatı

Milyon Ton	1996	2000	2010
Hazar Havzası Petrol Üretimi	43	69-79	138-194
Hazar Havzası İhracatı	15	29-33	75-117

Kaynak: IEA, Caspian Oil and Gas.

3.2. Üretim Projeleri

3.2.1 Azerbaycan

Azerbaycan petrol ve gaz yataklarının işletilmesi için yabancı petrol şirketleriyle 16 önemli Üretim Paylaşım Anlaşması (PSA) imzalamıştır. Bunların arasında petrol boru hatlarının güzergahı açısından en önemlisi 20 Eylül 1994'de imzalanan anlaşma ile başlayan Çırac, Azeri ve Derin Güneşli petrol yataklarının işletilmesini aralarında TPAO'nun da bulunduğu konsorsiyuma devreden projedir. 8 milyar dolarlık bir yatırımla bu sahalarda yapılacak üretimin 2004 yılında günde 300 bin varile, 2010 yılında ise 700 bin varile çıkması beklenmektedir. Bu sahalardan 30 yıl içinde üretilmesi planlanan toplam petrol miktarı 3.7 milyar varildir. Elde edilen kârın % 70'i Azerbaycan'a kalacaktır. Ayrıca Azerbaycan 300 milyon dolar da imza ikramiyelerinden almaktadır. 12 Aralık 1994'de Azerbaycan Parlamentosu'nun onayı sağlandıktan sonra konsorsiyum, 54 aylık geliştirme programına başlamıştır. İlk aşamada mevcut Çıralı-1 platformundan 240 milyon varillik beş yıl sürecek "erken" üretim yapılması planlanmıştır.

Bu projenin hayata geçirilmesi maceralı olmuştur. 1991 yılında başlanan görüşmelerin 1993 Haziranı'nda sonuçlanması düşünülürken, Azerbaycan Cumhurbaşkanı Ebulfez Elçibey, arkasında Rusya Federasyonu'nun desteği bulunduğu inanan bir darbe ile yerinden uzaklaştırılmış ve görüşmelere Haydar Aliyev iktidara geldikten sonra yeniden başlanmıştır.¹⁶ Ekim 1993'de imzalanan ilk protokolde Güneşli sahası anlaşma kapsamı dışında bırakılmış, fakat 1995'de varılan uzlaşmada bu sorun aşılmıştır.

Bu arada Azerbaycan petrol şirketi SOCAR, konsorsiyuma dahil olan diğer şirketlere, Nisan 1994'de % 30 olan kendi hissesinden % 10'unu Rusya'nın önde gelen petrol şirketlerinden Lukoil'e devrettiğini resmen bildirdi. Zaten daha sonra SOCAR, üstüne düşen mali sorumlulukları yerine getiremeyince % 10 hissesini de TPAO ve Exxon arasında paylaştırdı. AIOC'da hissedar olmak için büyük çaba harcayan İran, tüm gayretlerine ve Azerbaycan hükümetinin desteğine rağmen Amerikan yönetimi ile şirketlerinin karşı çıkışı yüzünden SOCAR'ın hisselerine sahip olamadı.

"Yüzyılın Kontratı" olarak adlandırılan bu projeden başka Azerbaycan'ın petrol şirketleriyle imzaladığı belli başlı projeler arasında Karabağ; Şah Deniz; Dan Ulduzu ve Aşrafi; Lenkoran Deniz ve Taliş Deniz; Yalama; Oğuz; Apşeron; Nahcivan; İnam; Kyurdaşi off-shore yatakları ile Bibi-Eybat, Tagiyev; Kuzey Karabag, Kergez,

Kızıltepe, Umbaki; Kalamadin, Kyurovdag gibi on-shore yataklar vardır. Bunlar dışında pek çok yatak için de ön anlaşmalar imzalanmış ya da görüşmeler devam etmektedir.

68-150 milyon ton rezerve sahip olduğu tahmin edilen 427 km²'lik Karabağ yatağının 25 yıl süreyle işletilmesi için 10 Kasım 1995'de SOCAR ile Lukoil (Rusya Federasyonu, RF), Pennzoil (ABD), Agip (İtalya) arasında anlaşma imzalandı ve anlaşma Milli Mecliste onaylandıktan sonra 23 Şubat 1996 tarihinde yürürlüğe girdi. Ancak yaklaşık 120 milyon USD yatırımla yapılan aramaların sonucunda yatırım yapmaya yetecek kadar petrol bulunamadığı gerekçesiyle bu şirketlerin biraraya geleerek kurmuş olduğu Hazar Uluslararası Petrol Şirketi (CIPCO) 21 Ocak 1999'da kendini fesh etme kararı aldı. Aramalar başarılı olsaydı bu bölgeden 5-6 yıl içinde 200 bin varil/gün civarında petrol çıkartılması beklenmekteydi.¹⁷

Akıbeti Karabağ yatağına benzeyen bir başka proje de rezervlerinin 150 milyon ton petrol ve 60 milyar metreküp doğal gazı yakını olduğu tahmin edilen BP-Amoco (ABD), Unocal (ABD), Delta (SA), Itochu (Jap) ile Socar'ın işleteceği Dan Ulduzu-Eşrefli yataklarıdır. AIOC'un işlettiği yatakların sadece 20 km kuzeydoğusunda bulunan bu sahalarda petrol 4000 metre derinliktedir. Aralık 1996'da imzalanıp Şubat 1997'de Azerbaycan Paramentosu'nun onayını alan üretim paylaşım anlaşmasına göre konsorsiyum üç yıl boyunca araştırma faaliyetlerini sürdürecekti. Eğer ticari açıdan cazip miktarda petrol bulunacak olursa, bir üretim planı hazırlanacak ve planın SOCAR tarafından kabulünden sonraki 24 ay içinde üretime başlanacaktı. Üretime 2003 yılında geçileceği ve 2007 yılında günde 140 bin varil petrol çıkartılacağı hesaplanan proje, Dan Ulduzu yatağında açılan kuyulardan yatırım yapılmasına yetecek miktarda petrol ve gaz bulunamadığı için 3 Mart 1999'da bitirilme aşamasına geldi.¹⁸

4 Temmuz 1996'da imzalanan ve % 51 hissesi BP (BK)-STATOIL (Norveç)'e ait olan Şahdenizi yatağındaki 100-200 milyon ton petrol ile 400 milyar m³ doğal gazın işletilmesine bu kez İran'ın OIEC şirketi ile birlikte Elf-Acquantine (Fransa), Lukoil (Rusya), BP, Statoil ve TPAO katılmaktadır. Yine İran'ın katıldığı bir başka proje ise, 422 km²'lik Lenkaran-Talış Deniz yataklarının işletilmesini kapsayan 13 Ocak 1997'de Fransa'da imzalanan anlaşmadır. Bakü'nün 100-120 km güneyinde kalan bu yataklar kıyıda yaklaşık 50 km uzakta olup, petrolün 4000-4500 metre derinlikte bulunduğu tahmin edilmektedir. 1.5 ile 2 milyar dolar harcanması öngörülen projenin ticari üretime 2004 yılında başlaması ve 30 yıl boyunca üretim yapması öngörülmektedir. En yüksek düzeye ulaştığında üretim günde 300 bin varil seviyesinde olacaktır. Üretimin büyük bir kısmını İran'ın Tebriz ve Tahran rafineri-

lerine göndermek için şimdiden çalışmalar yapılmaktadır.

Ayrıca daha mütevazı petrol rezervlerine sahip yatakların üretime geçirilmesi için de çabalar sürmektedir. Aliyev, 1 Ağustos 1997'de ABD Başkan Yardımcısı Al Gore'un katıldığı bir törende Aşperon, Nahçıvan, Oğuz ve Inam yataklarının geliştirilmesi ve işletilmesi için Amoco, Chevron, Exxon ve Mobil ile toplam yatırım miktarı 8-10 milyar doları bulması beklenen dört yeni anlaşma imzalamıştır.¹⁹ Ayrıca Aliyev, Temmuz 1998'deki Londra ziyaretinde üç önemli üretim paylaşım anlaşması daha imzalamıştır²⁰. Tüm bu off-shore yatakların dışında, yukarıda belirtildiği gibi on-shore yatakların işletilmesi için de anlaşmalar imzalanmıştır. Türk petrol şirketlerinin on-shore yataklarının işletilmesinde daha çok söz sahibi oldukları görülmektedir.

3.2.2 Kazakistan

1970'lerden beri dünyada keşfedilmiş en büyük petrol rezervine sahip olduğu söylenen Tengiz sahası üç yıl süren görüşmelerin sonucunda Chevron (ABD) ile Kazak hükümeti arasında Nisan 1993'de imzalanan anlaşmayı takiben işletilmeye başlanmıştır. Mayıs 1996'da ise Mobil, Kazak hükümetinden % 25 hisse satın alarak projeye dahil olmuştur. 25 milyar dolarlık bir yatırımla bu sahadan 20 yıl içinde 150 milyar dolar kazanılacağı düşünülmektedir. Bunun 114 milyar doları Kazak hükümetine kalacaktır. 1998 itibarıyla Tengiz'de üretilen petrol miktarı günde 180 bin varil civarındadır. Bunun 2000 yılında 250 bin varile çıkması beklenmektedir. 2010 yılında üretimin günde 700 bin varile çıkacağı tahmin edilmektedir.

Tengizchevroil'deki Hisse Dağılımı

	%
Tengizmunaigaz/Kazakoil	25
Chevron (US)	45
Mobil (US)	25
Lukarco (Lukoil ve Atlantic Richfield)	5

Geçmişte Rusya Federasyonu (RF) üzerinden geçen petrol boru hatlarından istediği oranda faydalanamadığı için Tengizchevroil'in üretim ve yatırım planlarında aksamalar olmuştur. 1996'da Transneft (Rus), Tengizchevroil'e 3 milyon ton/yıl (günde 60 bin varil) ihracat imkanı tanımış bunun büyük bir kısmı (% 49) Almanya'ya satılmıştır. Az miktarlarda da olsa Azerbaycan üzerinden Batum'a, trenle Rusya'ya, gemilerle İran'a ve Güney Rusya'daki petrol rafinerilerine petrol sevkiyatı yapılmıştır.

Kazakistan'daki bir başka zengin petrol yatağı da Karacaganak'dır. 4-6 milyar varil arasında bir rezerve sahip olduğu tahmin edilen sahanın işletilmesi Haziran 1992'de British Gas ve Agip'e öncelikli olarak gaz yataklarının işletilmesi amacıyla verilmiştir. 10 Şubat 1995'de kendi şirketi dahil olmadığı takdirde bu sahadan çıkan gazı, dünya fiyatlarının % 15'inden fazlasını ödememe şartını koşan Rusya'nın baskısıyla Gazprom da proje dahil olmuş, 2 Mart 1995'de British Gas, Agip, Gazprom ve Kazakistan hükümeti bir üretim paylaşım anlaşması imzalamıştır. Ruslar Karacaganak'ın geliştirilmesi için zamanında Sovyet teknolojisi kullanıldığı, onun için kârın daha fazlasını almaya hakları olduğunu öne sürmüşlerdir. Nihai ürün paylaşım anlaşması (PSA) Kasım 1997'de Washington'da imzalanmıştır. 40 yıl içinde projeye 10 milyar dolar yatırım yapılması gerekmektedir. Sahadan 1996'da 4 milyon ton petrol (oil and condensate) çıkartılmıştır. Bu miktarın 2001'de 9 milyon tona, üretim en üst düzeye çıktığında ise 13 milyon tona çıkması beklenmektedir. Petrol dışında Karacaganak'ın asıl ticari önemi, gazdan kaynaklanmaktadır.

Diğer projelerle karşılaştırıldığında çıkması beklenen petrol miktarı çok büyük olmayan Aktyubinsk bölgesindeki petrolün üretimi 1996'da tek başına TPAO'ya verilmiştir. Dört yıl sürmesi planlanan arama faaliyetleri sonucunda bulunan petrol miktarı 100 milyon tonun altında kalırsa TPAO'nun kontratı 25 yıl, eğer bulunan miktar 100 milyon tonu geçerse 40 yıl sürecektir. Kazakistan'ın bu projeden toplam olarak 1.8 milyar dolar kazanması beklenmektedir. TPAO'nun kendi içinde ciddi sorunlara neden olan bu projeye 750 milyon dolarlık yatırım yapması gerekmektedir. TPAO ayrıca KazNIGRI ile, Aktyubinsk, Atyrau ve Mangystau illerinden 4 milyar varil petrol, 200 milyar m³ gaz çıkartmak amacıyla bir "joint venture" kurmuştur.

Kazakistan Hazar'daki offshore depozitlerinin geliştirilmesi amacıyla Agip, BP/Statoil, British Gas, Mobil, Royal Dutch/Shell, Total ile KazakistanCaspian Shelf'den (KCS) oluşan şirketle Aralık 1993 yılında sismik araştırmalar için anlaştı. Eylül 1994'de çalışmalarına başlayan konsorsiyum, Aralık 1996'da 100.000 km²lik bir alanın taramasını bitirdi. Kazak hükümetine göre, muhtemel petrol rezervi 10 milyar varil olması beklenen kıta sahanlığı, daha sonra 500 km²lik 200 arama sahasına bölündü. 12 arama sahası, sismik araştırmaları yapan konsorsiyum tarafından Kasım 1997'de Washington'da imzalanan PSA sonrasında işletilmeye başlandı. Bu arama sahalarının paylaşımı rapor yayına hazırlanırken devam etmekteydi. Batılı petrol şirketleri kendi arama sahalarındaki petrol üretiminin 2004'den önce başlamayacağını, çıkartılacak petrolün 2013 yılında yılda 60 milyon tona kadar yükselebileceğini hesaplamaktadır.²¹

Bir başka önemli gelişme de, 9 Eylül 1997'de Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC)

ile Uzen sahasının rehabilitasyonu için yapılan 4.3 milyar dolarlık anlaşmadır. Bu anlaşma prensipte CNPC'ye Kazak petrolünü Çin'e taşıyacak boru hattı inşa etme hakkı da tanımıştır. Bunlardan başka Kazakistan'da Shell ile Veba'nın (Almanya) ortaklaşa yürüttükleri Tamir projesi, Aktyubinsk bölgesinde Japonların 30 yıl içinde 3.87 milyar dolar yatırım yapması beklenen proje de dahil olmak üzere pek çok arama-çıkartma faaliyeti ile yeni projeler için pazarlıklar ve ihaleler sürmektedir.

3.3. Boru Hatları

Yukardaki projelerin hayata geçmesi için taşıma sorununun da çözülmesi gerekmektedir. Aslında bölgede Sovyetler Birliği döneminden kalma boru hatları mevcuttur. Ama bunların çoğu harap, bir kısmı da zamanın işbölümüne uygun olarak yapılmış hatlardır. Ayrıca bu boru hatlarının kapasitesi bölgeden çıkarılması düşünülen petrol için yeterli değildir. Üstelik, Kazakistan'ın petrol boru hatları, Türkmenistan'ın doğalgaz boru hattı ile yaşadığı gibi Rusya, kendi toprakları üstünden geçen hatları bölge ülkelerinden siyasi ve çoğunlukla da ekonomik tavizler kopartmak için kullanmaktadır.²² Bu yüzden şirketler ve petrolün sahibi olan devletler açısından tek bir güzergah üstünden geçişe bağlı kalmamak önemlidir. Ancak en az onun kadar önemli olan inşa edilecek hattın ucuza mal olmasıdır. Ayrıca şirketler bir tek boru hattına bağlı kalıp tek bir pazara gireceklerine farklı boru hatlarıyla farklı pazarlara girmeyi yeğlemektedir.²³

Gündeme girdiği günden bu yana Türk-Rus ilişkilerindeki temel sorun haline dönüşen Bakü-Ceyhan, Bakü-Novorossisk rekabeti temelde AIOC'un Azerbaycan'da çıkartacağı petrolün taşınacağı güzergahla ilgilidir. Azerbaycan hükümeti ile imzalanan anlaşmanın bir parçası olarak AIOC, ihraç boru hattının geliştirilmesine yardım etmekten sorumludur. Bu yüzden de AIOC'u oluşturan şirketlerin ana ihraç hattı için verecekleri kararın bundan sonra bölgede çıkacak petrolün geçeceği güzergahı belirleyeceğine inanılmaktadır.

Ekim 1995'de AIOC, büyük ölçüde Türkiye'nin ve Amerika'nın zorlamasıyla erken petrol adı verilen ve günde 300 bin varile kadar yapılan üretimin taşınması için iki hat üstünde karar kıldı. Bu hatlardan ilki Bakü-Novorossisk, ikincisi ise Bakü-Supsa hattıydı.

3.3.1 Bakü-Novorossisk Hattı

1997'de faaliyete geçen Bakü-Novorossisk ya da Kuzey hattı, Grozny ve Tikho-retsk üstünden Rusya'nın Novorossisk limanına ulaşmaktadır. Bu hat, daha önceden Rus ham petrolünü Azeri rafinerilerine taşımak için kullanılırken tamir edilerek ters

yönde çalıştırılmıştır. 1411 km'si Rusya topraklarında kalan hattın 153 km'si ayrılıkçı rüzgarların estiği Çeçenistan'dan geçmektedir.²⁴ Çeçenistan'dan geçen hattın 78.4 km'lik savaştan ve hırsızlıktan zarar görmüş bölümü RF tarafından tamir edilmiştir.²⁵ Hattın işletilmesinden Rus Transneft şirketi sorumludur ve Bakü'den gönderilen petrolü Novorossisk'den gemilere yüklemeyi üstlenmiştir. Buna karşılık Transneft ton başına 15.67 dolar ücret almaktadır. RF hükümeti Çeçenistan'ı aşmak amacıyla 283 km'lik Dağıstan üstünden geçen bir by-pass hattı inşaa edilmesi için 1997 yılı içinde çalışmalar başlatmıştır.²⁶ Finansmanı Transneft tarafından karşılanacak bu by-pass hattın 200-220 milyon dolara mal olacağı söylenmektedir

Bakü-Novorossisk hattı 12 Kasım 1997 tarihinde aralarında Başbakan Mesut Yılmaz'ın da bulunduğu AIOC ortağı devletlerden gelen üst düzey davetlilerin katıldığı bir törenle resmen açıldı ve hattan 1997 yılı içinde 200.000 ton petrol Novorossisk limanına sevk edildi. Novorossisk hattının mali portresi yüksek olmayan ek yatırımlarla 17 milyon ton taşıyabilecek kapasiteye çıkartılabileceği bilinmektedir. Ayrıca, Bakü-Novorossisk hattının ana ihraç boru hattına dönüştürülmesinin 2-2.4 milyar dolara çıkacağı hesaplanmaktadır.²⁷

3.3.2 Bakü-Supsa Hattı

920 km'lik Batı hattı ya da Bakü-Supsa (Gürcistan) hattı da Kuzey hattı gibi büyük ölçüde eski boruların tamir edilmesi, bazı bölümlerinin değiştirilmesi ve yeni bölümlerin eklenmesiyle Nisan 1999'da faaliyete geçmiştir. Hattın finansmanını AIOC üstlenmiştir. Önceleri 315 milyon dolara mal olacağı düşünülen hat, hesaplardan daha fazla bölümünün kullanılamaz olduğunun anlaşılmasından sonra AIOC'a ek mali külfet getirmiştir. Hattın toplam 590 milyon dolara çıkması beklenmektedir. Öngörülen yatırım planı içinde 60 milyon dolar da Supsa limanının ve depolama tesislerinin inşası için kullanılacaktır.²⁸

Supsa terminalinin şimdilik 10 milyon ton/yıl kapasite ile inşa edilmesi, gerekirse 1.2 –1.5 milyar dolarlık bir yatırımla bu hattın 50-70 milyon tonluk kapasiteye çıkartılarak ana ihraç hattına dönüştürülmesi düşünülmüştür.²⁹ Hat üstünde ilk aşamada 5 pompalama istasyonu olacak, tankerler karadan 2.5 km uzaklıkta doldurma yapacaklardır. Hiç bir mali külfet altında bulunmayan Gürcistan, geçişten varıl başına 0.17 dolar (ton başına 1.24 dolar) ücret alacaktır.³⁰ 30 yıl sonra Gürcistan'a devredilecek hat, 1999 başında tamamlanmış ve ilk petrol Nisan ayında Supsa'ya ulaşmıştır.³¹

3.3.3 CPC Projesi

Bakü-Ceyhan hattının akıbetini etkileyebilecek bir başka hat da, Kazak petrolünü Novorossisk'in 15 km güneyindeki Ozereyevka köyü yakınlarına taşınması planlanan boru hattıdır. Bu hattın yapımıyla ilgili çalışmalar 1992 yılından beri devam etmektedir. 17 Haziran 1992'de Kazakistan ile Umman arasında bu amaçla bir anlaşma imzalanmış ve daha sonra RF'nin de katıldığı Hazar Boru Hatları Konsorsiyumu (CPC) kurulmuştur. Büyük ölçüde hisse dağılımındaki sorunlar yüzünden proje ilerleyememiştir. Aralık 1996'da ortaklık anlaşması, 16 Mayıs 1997'de ise projenin teknik koşullarıyla ilgili anlaşma imzalanmıştır.

1440 km uzunluğunda olacak CPC hattının, Tengiz'den Komsomolsk'a kadar olan 725 km'lik eski hattın modernleştirilmesi, Komsomolsk-Kropotkin arasındaki 480 km'lik bölüme 1020 mm çapında yeni hat döşenmesi, geri kalan 285 km'lik bölüme de 1000 mm'lik boruların yerleştirilmesi ile en geç 2001 yılında faaliyete geçeceği söylenmektedir.³² Hattın başlangıç kapasitesinin 28 milyon ton/y olması planlanmıştır. Yeni pompalama istasyonlarının ilavesiyle kapasite dört aşamada, 2012-14 yıllarında, 67 milyon ton/y'a çıkartılacaktır. Toplam olarak hattın üstünde 15 pompa istasyonu kurulacağı, Novorossisk'de 100,000 m³'lük 13 tankın inşa edileceği bilinmektedir.³³ İnşaatin ilk aşaması için 2.1 milyar dolar, kapasite arttırım çalışmaları için de, 1.9 milyar dolar harcanması gerekecektir.³⁴ İlk etaptaki masraflar üretici firmalar tarafından karşılanırken, kapasite arttırımından doğacak mali külfet hükümetler ve şirketler arasında paylaştırılacaktır. Bu hattın Rusya'nın 40 yılı aşkın bir zaman dilimi içinde 23.3 milyar dolar kazanması beklenmektedir.³⁵

Proje ve inşaatla ilgili çalışmalar başlamıştır. CPC, Nisan 1997'de Rus Giprovoztokneft ve Amerikan Flour Daniel şirketi ortaklığı ile 50 milyon dolarlık bir kontrat imzalamış, ardından da modernleştirme ve inşaat çalışmalarının ihaleleri açılmıştır.³⁶ Hattın geçeceği bölge üstünde olan yerel yönetimler ile geçiş hakkı konusunda görüşmeler yapılmaktadır. Başlangıçtaki sorunların tamamı aşılmışa benzemektedir. Lukoil başkanı Vagit Alekperov'a göre hattın en geç 2001 yılı sonunda çalışmaya başlaması gerekmektedir.³⁷ Aşağıdaki tablodan da görülebileceği gibi hattın kapasite kotalarının başlangıç aşamasında % 66'sı Kazakistan'da üretim yapan şirketlere, % 25'i Rus şirketlerine, % 8'i Rusya, Kazakistan ve Umman Sultanlığı'nın kullanımına ayrılmıştır.

CPC Kotaları

	2000	2014
Kazakoil (Hükümet hissesi dahil)	2 mt/y	11.3 mt/y
RF	1 mt/y	4.8 mt/y
Umman	1 mt/y	1.4 mt/y
Kaz Pipeline Ventures (Kazakoil ve Amoco)	3 mt/y	3 mt/y
Lukoil	4 mt/y	10 mt/y
Rosneft (Shell ile)	3 mt/y	5 mt/y
Chevron	4 mt/y	15 mt/y
Mobil	2 mt/y	7.5 mt/y
Oryx	2.7 mt/y	3 mt/y
British Gas	2.75 mt/y	3 mt/y
Agip	2.75 mt/y	3 mt/y
	24 mt/y	67 mt/y

Kaynak: IEA, *Caspian Oil & Gas*.

3.3.4 Bakü-Ceyhan Projesi

1992'den bu yana Hazar havzası petrolünü Ceyhan'a getirmek için yoğun çaba harcayan Türkiye, yakın zamana kadar projenin maliyetinden çok stratejik önemi üstünde durmuş, boru hattının muhtemel güzergahlarını tartışmış, Ermenistan ve Gürcistan geçişleri üstüne çeşitli senaryolar geliştirmiştir. Alman Ruhrgas şirketinin bir alt kuruluşu olan PLE'e (Pipelines Engineering) yaptırılan fizibilite çalışması öncesinde TPAO ve BOTAŞ çabalarını daha çok tanıtım ve lobi faaliyetleri üstünde yoğunlaştırmıştır. 1995 yılı Ağustos ayında oluşturulan Başbakanlığa bağlı koordinasyon kurulu başta ABD Dışişleri, Ticaret ve Enerji Bakanlıkları olmak üzere ABD Milli Güvenlik Konseyi; Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan Devlet Başkanlıkları; BP, AMOCO gibi şirketler ve uluslararası finans kuruluşlarıyla pek çok görüşme gerçekleştirmiştir. 1996 yılı başlarında Dünya Bankası ile yapılan bir görüşme neticesinde, Bakü-Ceyhan boru hattının daha iyi tanıtılabilmesi için bu kurumdan 5 milyon dolar kredi alınarak PLE şirketine 5.25 milyon dolarlık bir fizibilite çalışması ısmarlanmıştır.³⁸

Bu arada Bakü-Ceyhan'ın rakibi olarak görülen Bakü-Novorossisk hattını devreden çıkartmak için Türkiye, yukarıda da belirtildiği gibi, en ciddi rakibi haline ge-

len Bakü-Supsa hattının gerçekleşmesine önemli katkıda bulunmuştur. 1994'de AIOC'u kuran şirketlerle Azerbaycan yönetimi arasında imzalanan PSA, Azerbaycan parlamentosundan geçtikten sonra erken petrolün taşınacağı güzergahın, ana ihraç boru hattının seçilmesinde de etkili olacağını gören Ankara, 1995 başından itibaren erken petrol üstünde de çalışmalarını yoğunlaştırmıştır.

Bu amaçla düzenlenen bir değerlendirme toplantısında AIOC tarafından ortaya konulan 7 seçenekten 5 tanesi Rusya veya İran üzerinden geçiyor olması nedeniyle elenmiş; Bakü'de rafinaj ve ürün satışı ise teknik olarak imkansız bulunmuş; çıkacak petrolün Gürcistan üzerinden tren yolu ve boru hatları ile Batum'a getirilmesi seçeneğinin desteklenmesi kararı alınmıştır.³⁹ Bu kararın alınmasında toplantıya katılanların belirttiğine göre, Bakü-Ceyhan'ın Gürcistan'dan geçecek olması, Kazakistan başta olmak üzere bölge ülkelerinin Rusya geçişi dışındaki bir hatta sempatiyle bakmalarının sağlanması; Batum limanının kapasitesinin en fazla 5 milyon tonla sınırlı bulunması gibi etkenler rol oynamıştır.⁴⁰

Daha sonra alınan karar siyasi otoriteye bildirilmiş ve ABD'den erken petrol için Gürcistan hattına destek istenmesi kararlaştırılmıştır. Hemen ardından bir Türk heyeti Gürcistan'a giderek Batum projesinde işbirliği yapmak ve mümkün olan en ucuz tarifeleri uygulamak üzere 28 Şubat 1995'de bu ülkeyle bir protokol imzalamıştır. Ancak çok geçmeden Brown and Root adlı bir İngiliz/Amerikan mühendislik firması tarafından hazırlanan proje Batum yerine, gelişme kapasitesi olan Supsa limanını ön plana çıkartmış ve Dışişleri bürokrasisi ile BOTAS'ın direnmesine karşın Amerikan yönetiminin devreye girmesiyle Türkiye, Batum gibi Supsa'yı da desteklemeye başlamıştır.⁴¹

Türkiye, AIOC'a gönderdiği 26 Ağustos 1995 tarihli bir faks mesajında Supsa'nın finansmanını da üstlenmeye hazır olduğunu resmen açıklamıştır.⁴² Böylesi bir kararın alınmasında erken petrolün her ne pahasına olursa olsun Novorossisk'e gitmesinin önlenmesi kaygısının önemli rol oynadığı bilinmektedir.⁴³ Ayrıca zamanın yetkililerinin kurulacak proje şirketi ve sağlanacak finansman aracılığıyla kendileri dışında zaten gelişecek olan Supsa projesini kontrol altında tutmayı hedeflediklerini de belirtmek gerekir.

Diğer yandan AIOC, Türkiye ve Amerika'nın tüm çabalarına karşın erken petrolü Novorossisk üstünden satma eğilimindeydi. AIOC Başkanı Terry Adams 8 Ekim 1995'de Bakü'de Türk ekibine Novorossisk hattını istemelerinin gerekçesi olarak Haydar Aliyev'in Ruslardan korkmasını göstermiş ve Aliyev'in bu hattı desteklediğini söylemişti.⁴⁴ Bunun üzerine Cumhurbaşkanı Demirel ve zamanın Başbakan'ı Çil-

ler, Aliyev'i arayarak ikna etmeye çalışmış, ardından ABD Başkanı Clinton devreye girmiş ve 40 dakika sürdüğü söylenen bir telefon görüşmesinden sonra Aliyev, iki hattın eş zamanlı olarak çalışmasına razı olmuştur.⁴⁵ 9 Ekim'de ise, Londra'daki toplantının sonucunda bu karar açıklanmıştır.

9 Şubat 1996'da Londra'da yapılan bir başka toplantıda da Türkiye'nin öne sürdüğü koşulları kabul edilemez bulan AIOC, Ankara'nın finansman teklifini reddetmiştir. Türkiye finansman teklifini geri çektiğini 3 Mayıs 1996'da AIOC'a bir mektupla bildirmiş, böylece Supsa projesiyle arasındaki bağı kopartmış, ağırlığını Ağustos ayından başlayarak ana ihraç boru hattının kendi üstünden geçmesini sağlamak için proje hazırlamaya vermiştir.⁴⁶ Ancak Türkiye'nin yaptığı tüm çalışmalara ve uygulanan tüm baskılara karşın petrol şirketlerini ikna edebildiğini söylemek zordur.

Detayları yayınlanmış olmamakla birlikte artık Türkiye'nin elinde ciddiye alınabilecek bir fizibilite çalışması bulunmaktadır. Buna göre 1730 km'lik hattın 468 km'lik bölümü Azerbaycan'da, 225 km'lik bölümü Gürcistan'da, 1037 km'lik bölümü ise Türkiye sınırları içinde kalacaktır. Hattın toplam maliyetinin 2.331.677.955 \$ olacağı tahmin edilmektedir. Hat üstünde 9 ara pompalama istasyonunun bulunması; 1618 km'sinin 42 inçlik geriye kalan bölümünün yüksek basınçla dayanıklı 34 inçlik borularla döşenmesi; 2 basınç düşürme istasyonunun kurulması; hat üstüne 90 blok vana konulması düşünülmüştür. 6 yıl içinde 45 milyon ton/yıl kapasite ile çalışması planlanan hattın yapıldığı takdirde 11,5 milyon ton/yıllık bir kapasite ile devreye girmesi beklenmektedir.⁴⁷

Kapasite Beklentisi:

1. Yıl:	11.5 milyon t/y
2. Yıl:	18.0 milyon t/y
3. Yıl:	25.0 milyon t/y
4. Yıl:	32.0 milyon t/y
5. Yıl:	39.0 milyon t/y
6-25. Yıl:	45.0 milyon t/y

Kaynak: Enerji Bakanlığı

3.4. Türkiye'nin Kozları

3.4.1 Boğazlar

Bakü-Ceyhan projesinin gerçekleştirilebilmesi için Türkiye'nin elindeki en büyük koz Boğazlardır. Bundan önceki bölümde görüldüğü gibi Türk-Rus ilişkilerinde sorunlar yaratmakla beraber, Ankara bu kozunu etkili bir şekilde oynayarak daha fazla petrolün Türk Boğazlarından geçmesini engellemek için elinden geleni yapacağını dünyaya duyurmuştur.⁴⁸ Karadeniz'e inecek petrolü Boğazlardan geçirmek için özellikle tanker taşımacılığı yapan şirketler tarafından teknik düzeyde çalışmalar yapılmaktaysa da, İstanbul'un güvenliği ve ekolojik dengenin korunması açısından geçişin mümkün olmadığını günümüzde petrol boru hatları ile ilgili hemen hemen her analizde görmek mümkündür. AIOC yöneticileri de bu gerçeği anlamışa benzemektedir. AIOC'un boru hatlarından sorumlu müdür yardımcısı Robin Branagan Şubat 1998'de yaptığı bir açıklamada Bakü-Ceyhan'ı diğer özelliklerinin yanında kalabalık İstanbul Boğazından geçmeyi gerektirmeyen bir hat olarak tanımlamıştır.⁴⁹

Gerçekten de, 31 kilometre uzunluğunda, genişliği yer yer 700 metreye kadar düşen, en azından 12 kez 80 dereceye varan keskin dönüşler yapılmak zorunda kalınan, hızı 8 mile ulaşan kuvvetli akıntıların kol gezdiği ve kazaların sık sık olduğu İstanbul Boğazı'ndan tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişini arttırmak, hangi tedbir alınıralsa alınsın riskleri de arttıracaktır. Ayrıca, 1997 yılında Boğazlardan 50.942 geminin transit geçiş yaptığı, bunların 31.004'nin yabancı bayraklı olduğu, bu sayının Karadenize kıyısı olan ülkelerin ekonomilerinin düzlüğe çıkması ve ticaretlerinin artması ile çok daha fazlalaşacağı da unutulmamalıdır.

Yıllar itibariyle Boğazlardan Transit Geçiş Yapan Gemi Sayısı

<u>Yıl</u>	<u>Geçiş Yapan Gemi Sayısı</u>
1938	4.500
1985	24.100
1994	19,320
1995	46.954
1996	49.952
1997	50.942

Kaynak: Dışişleri Bakanlığı

3.4.2 Ceyhan Limanı

Novorossisk ile karşılaştırıldığında Ceyhan limanı da önemli avantajlara sahiptir. 35 milyon ton kapasiteye sahip olan Novorossisk limanı, hava muhalefeti yüzünden yılın önemli bir bölümünde tam kapasite ile çalışmamaktadır.⁵⁰ CPC yeni bir terminal yerine kıyıdan açıkta yükleme yapmayı öngören bir proje üstünde çalışmakta, aynı şekilde etkinliği tartışmalı bir yöntemin Bakü-Novorossisk hattı için de uygulanacağı düşünülmektedir. Ancak, Ceyhan limanının atıl kapasitesinin ihracatçı şirketler ve ülkeler tarafından gözönüne alınma olasılığı çok yüksektir. Ceyhan limanı 2 adet 300 bin tonluk, 2 adet 150 bin tonluk tanker bağlanabilecek rıhtımıyla yılda 120 milyon ton yükleme yapabilme kapasitesine sahiptir. Irak boru hatlarından gelen toplam petrol miktarı 70-76 milyon ton/yıl olduğu için atıl kapasitenin kullanımı yeni boru hattına ayrılabilir. Aşağıdaki tabloda Karadeniz’de halen faaliyette olan limanların kapasiteleri ile Ceyhan’ın kapasitesi karşılaştırılmaktadır.⁵¹

Liman	Rıhtım	Max.	Max.	Kapasite
		Derinlik	Gemi Büyüklüğü	
Novorossisk	7	10-13 m	30-90 bin dwt	35 mil. ton/yıl
	1	24 m	250 bin dwt	
Tuapse	6	9-13 m	50 bin dwt	5 mil. ton/yıl
Poti	3	9-10 m	70 bin ton	1.5 mil. ton/yıl
Batumi	3	11-12 m	60 bin dwt	5 mil. ton/yıl
	1		45 bin dwt	
Ceyhan	2	18 m	150 bin dwt	120 mil. ton/yıl
	2	22 m	300 bin dwt	

Kaynak: IEA, *Caspian Oil and Gas*.

Yine Novorossisk ile karşılaştırıldığında Ceyhan, petrol satıcıları açısından kendi başına bir pazardır. Çünkü buraya gelecek petrolün en azından bir kısmının Türkiye tarafından satın alınması olasılığı mevcuttur. Türkiye 1996 yılında 23 milyon ton ham petrol, 5 milyon ton petrol ürünleri ithalatı yapmıştır. Bu rakamın yıllar itibarıyla artması beklenmektedir. Yılda 3.5 milyon ton (1996) petrol üretebilen ve görünebilir bir gelecekte bu durumunun radikal bir şekilde değişmesi beklenmeyen Türkiye’nin ihtiyacını kendi kaynaklarından karşılaması imkansızdır.⁵²

Türkiye'nin Gelecek Yıllardaki Tahmini Petrol İthalatı:

Yıllar	Türkiye'nin Petrol İthalatı
1995	23.6 milyon ton
1997	25.0 milyon ton
2000	28.0 milyon ton
2005	35.0 milyon ton
2010	40.0 milyon ton

Kaynak: BOTAŞ.⁵³

3.4.3 Taşıma Maliyeti

Yukarıda sözünü ettiğimiz CPC hattı ve "erken petrolü" taşıyacak Novorossisk ve Supsa hatları tam kapasite ile çalışmaya başladığında, Karadeniz limanlarına en az 80 milyon ton daha fazla petrol akacak demektir. Bu kadarının bile Karadeniz piyasası içinde tüketilmesi kolay olmayacaktır. Bu yüzden Novorossisk ya da Supsa'ya gelecek ana ihraç hattı petrolünün büyük bir kısmı Akdeniz piyasasına yönelik olacaktır. Aşağıda Karadeniz limanlarından Cenova ve Rotterdam'a ortalama nakliye maliyeti ile Ceyhan'dan bu limanlara yapılacak maliyet karşılaştırmalı olarak verilmiştir. Tablodan görüleceği gibi petrolü Ceyhan'dan taşımak kayda değer bir şekilde ucuzdur. Botaş'ın hesabına göre aradaki fark Bakü-Ceyhan'ın toplam maliyetinden daha fazladır. Bu miktarda petrolün Boğazlardan geçemeyeceği düşünüldüğünde by-pass maliyeti, taşıma ücreti ve doldurma boşaltma masraflarının eklenmesi halinde fark daha da açılacaktır.

	Ton	Varil	50 mt/y x 20 yıl
Doğu Karadeniz-Cenova	5.34 \$	0.72 \$	5340 milyon \$
Doğu Karadeniz-Rotterdam	6.66 \$	0.91 \$	6660 milyon \$
Ceyhan-Cenova	2.78 \$	0.38 \$	2780 milyon \$
Ceyhan-Rotterdam	3.52 \$	0.48 \$	3520 milyon \$

Kaynak: BOTAŞ.⁵⁴

3.4.4 ABD ve Boru Hatları

Tüm bu teknik nedenlerin yanı sıra ABD'nin Türkiye'nin projesine verdiği açık destek Bakü-Ceyhan için önemli bir avantajdır. Zamanın Ankara'daki Amerikan Büyükelçisi Marc Grossman'ın 31 Ocak 1995'de Hazar petrolünün dünya pazarlarına birden fazla hattan çıkmasını istediklerini açıklamasından bu yana Clinton yönetiminin tavrı daha da berraklaşmış, Amerikalı yetkililer giderek artan bir şekilde Bakü-Ceyhan projesini desteklemeye başlamıştır. 12 Kasım 1997'de Bakü'de erken petrolün Novorossisk hattına pompalanması için yapılan törende konuşan ABD Enerji Bakanı Federico Pena "Bakü-Ceyhan'ın bir an önce gerçekleşmesini istiyoruz" demiştir.⁵⁵

Ankara'dan ayrıldıktan sonra Avrupa Kanada işlerinden sorumlu Dışişleri Bakan Yardımcısı olan Marc Grossman, Senato Dışilişkiler Komitesi Ekonomik Politika, İhracat ve Ticaret Geliştirme Alt Komitesi'nde 8 Temmuz 1998'de yaptığı konuşmada Bakü-Ceyhan hattını benimsemelerinin nedenlerini:

- Enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi, böylece ABD ve Avrupalı müttefikleri için enerji güvenliğini arttırmak,
- Bölgedeki birçok ülkenin bağımlı olduğu enerji tekellerini kırmak,
- Hazar yatakları işlendikçe Boğazlar gibi düğüm noktalarının ortaya çıkmasının önlemek,
- Amerikan işadamlarına fırsatlar yaratmak,
- Orta Asya ve Kafkaslardaki yeni devletler ile NATO müttefiği Türkiye'ye destek vermek,

olarak açıklamaktadır.⁵⁶ Grossman, Senato Alt Komitesi'nde yaptığı bu konuşmasında Türkiye'nin her yıl artan enerji açığından da söz ederek, bölgeden çıkartılacak petrol ve doğalgazın müşterisi olacağına dikkat çekmiştir. Grosman'ın saydığı nedenlerden başka 26 Mayıs 1998'de İstanbul'da düzenlenen "A Tale of Two Seas" (İki Denizin Hikayesi) adlı uluslararası toplantıya bildiri sunan ABD Ticaret Bakanlığı'ndan Jan H. Kalicki ise, bölge ülkelerinin bağımsızlık, egemenlik ve gelişmeleri ile bölgesel işbirliği ve çatışmaların çözümünü de Amerikan yönetiminin boru hatları politikasını belirleyen nedenler arasında saymıştır.⁵⁷ Tüm bunların ötesinde, Ceyhan'a akacak petrolün potansiyel alıcılarından birinin İsrail olması da ABD'nin Bakü-Ceyhan'ı desteklemesinin nedenleri arasındadır.⁵⁸

Diğer yandan ABD'nin hattın ekonomik olmasına da önem verdiğini vurgulamak gerekir. Senato Dışilişkiler Komitesi'nin etkili isimlerinden Lee Hamilton, Bakü-Ceyhan'a verdikleri desteğin sınırsız olmadığını belirtmekte, ABD'nin projeye mali destek sağlamayacağını söylemekte ve petrol fiyatları düşük olduğu sürece şirketlerin kapsamlı bir yatırım yapmaktansa İran geçişi de dahil olmak üzere var olan seçenekleri değerlendirebileceğinin altını çizmektedir.⁵⁹ Benzer şekilde Kalicki de ticari açıdan ayakta kalabilecek projeleri desteklediklerini belirtmiştir.⁶⁰ Ayrıca G8'in Nisan 1998'de Moskova'da düzenlediği Enerji Bakanları toplantısından sonra gazetecilere bilgi veren RF Başbakan Birinci Yardımcısı Boris Nemtsov ABD ile görüşlerinin aynı olduğunu, hem kendilerinin hem de ABD'nin birden fazla hat olmasını desteklediğini, Hazar petrolünün en ucuza mal olacak hattın dünya pazarlarına çıkmasından daha doğal bir şey olmadığını söylemiştir.⁶¹

3.4.5 Çeçen Sorunu

Bakü-Ceyhan hattının başta gelen rakibi olarak kabul edilen Bakü-Novorossisk'in önündeki engellerin de Bakü-Ceyhan'ın gerçekleşmesine katkıda bulunacağını belirtmek gerekmektedir. Bu engellerin en başta geleni, 23 Kasım 1996'da imzalanan barış anlaşmasına rağmen hala süren Çeçen sorunudur. 27 Ekim 1991'de Cevher Dudaev'in Rusya Federasyonu'na bağlı Çeçen-İnguş Otonom Cumhuriyeti'nde komünist liderleri devirmesi ve ardından bağımsızlığını ilan etmesiyle başlayan sorun bugün yeni bir boyut kazanmışsa da, Çeçenistan büyük çaplı yatırımların yapılmasına elverişli ticari iklime henüz sahip olamamıştır. 23 Temmuz 1998'de Çeçenistan Cumhurbaşkanı Aslan Maşhadov'a karşı radikal İslamcı Vahabilerin düzenlendiği sanılan bombalı saldırı gelecek açısından önemli sinyaller vermektedir.⁶² Çeçenistan geçişini by-pass edecek komşusu Dağıstan Özerk Cumhuriyeti'nde de durum pek parlak değildir. 32 etnik grubun yaşadığı Dağıstan'da 21 Mayıs 1998'de parlamentonun işgal edilmesi fırtınanın habercisidir.⁶³ The Economist dergisi 1997-98 yılları içinde Dağıstan'da önde gelen 14 siyasetçinin cinayete kurban gittiğini belirtmekte, silahlı İslami grupların ülkenin Güneyindeki köyleri kontrol ettiklerini yazmaktadır.⁶⁴ Bölgede siyasi gerilimin sürdüğü ve silahlı çatışmaların halen devam ettiği bilinmektedir.

Ayrıca Grozni'nin, Moskova ile olan sorunlarını çözmek için boru hatlarını koz olarak kullandığı görülmektedir. 8 Şubat 1998'de Aslan Maşhadov, Rusya Federasyonunun Çeçenistan'a verdiği hiçbir sözü tutmadığı için kendi bölgelerinden geçen boru hattının güvenliğini sağlamayı durdurabileceklerini söylemiştir.⁶⁵ Her ne kadar sorun daha sonra RF Başbakanı Sergei Kiriyenko ile Aslan Maşhadov arasında Nazran'da yapılan görüşme sırasında çözülmüşse de, boru hatlarına sağlanan güvenliğin askıya alınması, 1997'de olduğu gibi boru hatlarının delinerek içindeki

petrolün çalınması ve ev rafinerilerinde işlenerek ürünün yasa dışı yollardan satılması anlamına gelecektir.⁶⁶ Sorunun ciddiyetini göstermesi açısından Itar-Tass haber ajansının 20 Eylül 1997’de geçtiği bir haberinde Çeçen hükümetinin yaptığı operasyonlarda 100 kadar yasa dışı rafineri bulunduğu ve bunların çalışmalarına son verdiğini bildirdiğini hatırlatmak yeterli olacaktır.⁶⁷ 9 Haziran 1999’da Interfax haber ajansına bir açıklama yapan Çeçen Ulusal Muhafızlarının komutanı Magomed Khamniev hattın kullanıma açıldığından beri 120.000 ton petrolün çalındığını belirtmiştir.⁶⁸

3.4.6 Rusya Bürokrasisi

Tüm bunlardan başka, RF’nun bürokratik niteliğinden kaynaklanan sorunlar da Bakü-Ceyhan’ın şansını arttırmaktadır. Daha sonra çözülmüş olmakla birlikte, Novorossisk’e 1 Şubat 1998’de başlayan pompalama işleminin dört gün sonra, AIOC’un Azeri olmayan ortaklarına ait petrolden % 0.15 oranında gümrük vergisi istenmesinin ardından durdurulması bu tür sorunlara iyi bir örnektir. RF otoriteleri PSA yüzünden çıkan ürünün Azeri ürünü mü yoksa ortak şirketlerin ürünü mü olduğuna karar verememiş bu yüzden de petrol nakliyatı durdurulmuştur.⁶⁹

3.5. Engeller

3.5.1 Petrol Fiyatı

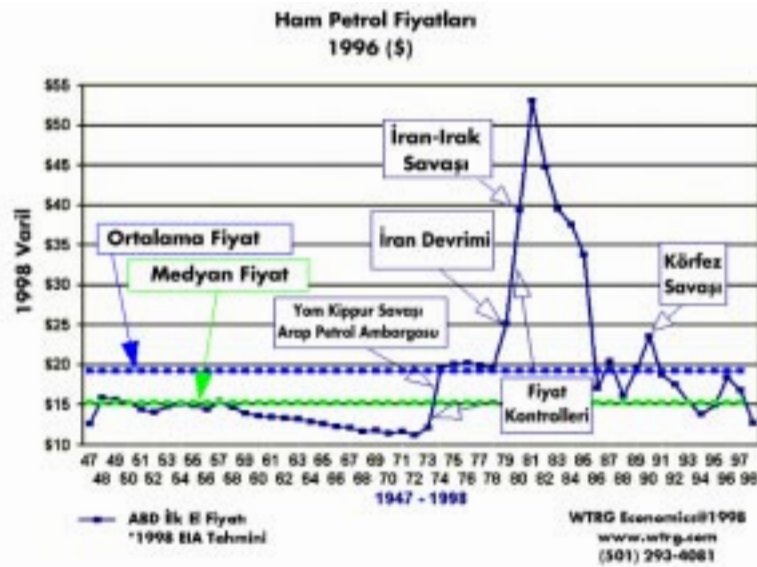
Petrol boru hatlarıyla ilgili tartışmalarda, genellikle gözden kaçırılan, temel sorun petrol fiyatlarıdır. Bilindiği gibi, petrol fiyatları uzunca bir süredir düşüktü ve OPEC ülkelerinin tüm çabalarına karşın, Mart 1999’a değin yükselme eğilimine girmemişti.⁷⁰ 22 Mart 1999’da gerçekleşen OPEC toplantısında üyeler petrol üretimlerini 1 Nisan 1999’dan başlayarak günde 1.7 milyon varil kesme kararı almalarının ve bu kısıntıyı OPEC üyesi olmayan ülkelerden Norveç 100 bin varille, Meksika 125 bin varille, Umman ise 64 bin varille destekleyeceklerini açıklamalarının ardından petrol fiyatları artmaya başladı. Ancak petrol fiyatlarının yapısal olarak artması için öncelikle OPEC kartelinin etkinliğini sürdürebilmesi, onun da ötesinde piyasaya yeni satıcıların girmemesi gerekmektedir.⁷¹ Oysa OPEC’in uzun dönemli olarak etkinliğini sürdürmesi zordur, BM ambargosu yüzünden piyasa dışında olan Irak piyasaya girmek için hazırlanmaktadır ve petrol fiyatlarındaki artışın bir kısmı Kosova sorunu yüzünden NATO’nun Yugoslavya’ya yaptığı müdahaleye bağlıdır.

Irak’ın 2 Ağustos 1990’da Kuveyt’i işgal etmesinden dört gün sonra BM Güvenlik Konseyi 661 sayılı kararı alarak Irak’ın petrol satışına ambargo koymuştur. Aradan geçen dokuz yıla rağmen ambargo, Irak yönetiminin Güvenlik Konseyi’nin 687 sayılı kararıyla koyduğu ateşkes şartlarına uymadığı gerekçesiyle halen devam et-

mektedir. Güvenlik Konseyi'nde ise ambargonun kaldırılması yönünde eğilim belirlemiştir. Güvenlik Konseyi'nin 14 Nisan 1995'de aldığı 986 sayılı kararıyla Irak'ın kontrollü petrol satışına izin verilmiştir.⁷² Ambargonun kalkması durumunda Irak piyasaya en az 750 bin varil/gün petrol verecek ve kapasitesini kısa süre içinde 2-2.5 milyon varile çıkartacaktır. Bunun petrol fiyatlarını etkilemesi beklenmektedir.⁷³ Irak şimdiden petrol ihraç kapasitesini arttıracak tedbirler almaktadır. 1982'den beri kapalı olan Suriye üstünden geçen hattın açılması için Irak yönetimi çalışmalara başlamıştır. Irak Petrol Bakanı Amir Muhammed Rahid hattın 300 bin varil/gün kapasite ile çalışır hale getirileceğini daha sonra da normal kapasitesi olan 1.2 milyon varil/gün kapasiteye çıkartılacağını söylemiştir.⁷⁴

Irak dışında Venezüella, Brezilya, Kolombiya, Meksika ve Angola'nın petrol üretimlerini arttırması, Kuzey Denizi petrolünün günlük üretiminin Hazar havzasının üretiminin doruğa çıkmaya başlayacağı 2005 yılından sonra günde 8.5 milyon varil seviyesine yükselmesi beklenmektedir. Venezüella'nın petrol üretiminin yine 2005 yılında 5 milyon varil seviyesine çıkartılması planlanmaktadır.⁷⁵ OPEC üyesi pek çok ülkenin de mali sıkıntı içinde olduğu göz önüne alınırsa petrol arzının petrol talebinden aşağı çekilmesi pek kolay olacağı benzememektedir.

Fiyatların düşme eğiliminin devam edeceğini iddia eden The Economist, beş büyük petrol üreticisi ülkenin (Suudi Arabistan, Kuveyt, İran, Irak ve Birleşik Arap Emirlikleri) çıkarının diğer üreticileri piyasadan silmek için ucuz petrol fiyatlarının devamından yana olduğunu altını çizmektedir.⁷⁶ Ayrıca dünya petrol tüketiminin üretim artışını karşılayacak oranda artmasının da genel eğilimlerde radikal bir değişiklik olmadığı taktirde imkansız olduğu bilinmektedir. Petrol fiyatlarında düşme eğilimi varolduğu sürece şirketler ana ihraç boru için karar vererek yatırım yapmak yerine bu kararı geciktirmeyi daha uygun bulacaktır.⁷⁷



3.5.2 Bakü-Supsa Projesi

Bakü-Ceyhan ilk gündeme geldiğinden bu yana Türkiye, projesinin doğal rakibi olarak Bakü-Novorossisk'i görmüştür. Oysa Türkiye'nin gerçekleşmesine katkıda bulunduğu Bakü-Supsa hattı da Bakü-Ceyhan'ın rakiplerinden biridir. Washington'daki Petroleum Finance Company için Lowell Bezanis tarafından kaleme alınan "The Baku-Ceyhan: Constraints to a US-backed Central Asian/Caucasian Exit Route" başlıklı raporda Türkiye ile Rusya arasında rekabetin en çok Gürcistan'ın işine yarayacağı ve Supsa hattının ana ihrac hattı haline dönüşebileceği iddia edilmektedir.⁷⁸ Gerçekten de 1.2-1.5 milyar dolarlık bir yatırımla Bakü-Supsa'nın ana ihrac hattına dönüşmesi mümkündür. Şirketlerin de bu konuda ısrarlı oldukları bilinmektedir.⁷⁹ Üstelik, CPC hattı gerçekleştiğinde ve Azerbaycan petrolü, kapasiteleri artırılmış erken petrol boru hatlarından 96 mil.ton/yıl ile Karadeniz'e aktığında ve 2010 yılında bölgenin ihrac edebileceği toplam petrol miktarı yılda maksimum 117 milyon ton olduğuna göre geriye pek de fazla petrol kalmamaktadır. Ayrıca Kazakistan'ın Sovyetler Birliği döneminden kalma boru hatları olduğu da unutulmamalıdır.

3.5.3 Kazakistan Hattı

Kazakistan 1997 yılı içinde Hazar kıyısındaki Aktau limanından İran ve Gürcistan'a yaklaşık 5 milyon ton petrol sevketmiştir. Bunun 2 milyon ton kadarı Batum limanından Avrupa pazarlarına satılmıştır. 5,000-7,000 dwt'lik küçük tankerlerle Aktau'dan Azerbaycan'ın Dyubendi terminaline getirilen Tengiz petrolü, ya doğrudan trenle ya da Dyubendi-Dashkil-Ali Bayramlı boru hattından ve oradan trenle Batum limanına nakledilmiştir. Bu yoldan yapılan taşımacılığın 2000 yılında 10 milyon ton/yıl seviyesine çekilmesi için Hazar limanlarının kapasitelerinin arttırılması çalışmaları sürmektedir. Dyubendi ile Batum arasında yılda ortalama 7-8 milyon ton taşıyabilecek bir hattın yapılması da gündemdedir.⁸⁰ Chevron petrol şirketi yetkilileri 26 Ocak 1999'da yaptıkları bir açıklamada 1974'de inşaa edilen ve 1992'den bu yana bakımsızlık yüzünden kullanılmayan 232 kilometrelik Khashuri-Batum hattını 8 milyon dolara onararak 6 ay içinde günde 40 bin varil (2 mil. ton/yıl) taşıyabilecek kapasiteye ulaştırabileceklerini belirtmişlerdir.⁸¹

Kazak Petrol Boru Hatları	Kapasite	Kullanım	
		1996	1997
Atyrau-Samara (ihraç)	13 milyon/t.	8.2 milyon/t.	10.3 milyon/t.
Bestamak-Orsk (ihraç)	6.5 milyon/t.	1.9 milyon/t.	2.1 milyon/t.

Kaynak: IEA, *Caspian Oil and Gas*

Bakü-Ceyhan projesinin ekonomik olarak hayata geçebilmesi için AIOC'un ürettiği Azeri petrolünün yanısıra yukarıda anlatıldığı gibi Kazak petrolüne de ihtiyaç duyulmasına karşın, Kazakistan'ın Rusya'nın beklentilerinin aksine hareket etmesi olasılığı sınırlıdır.⁸² Kazakistan'ın nüfusunun yaklaşık % 40'ı Ruslardan oluşmaktadır ve ürettiği petrolün ve gazın çok büyük bir kısmını Rus sistemi üstünden ihraç etmektedir. Ülkenin doğu bölgesinde Sovyet sisteminin ekonomik işbölümüne uygun olarak inşa edilmiş rafineriler Batı Sibirya'dan gelen petrolle çalışmaktadır. Kazakistan'ın ekonomisi de büyük ölçüde Rus ekonomisiyle iç içe geçmiştir. 1996 yılı itibarıyla Kazakistan'ın ihracatının %45'i, ithalatının ise %54'ü Rusya ile olmuştur.⁸³ Zaten Kazakoil'ün Stratejik Planlama Müdürü Aleksander Deniakin ilk tercihlerinin Bakü-Ceyhan olmadığını söylemektedir.⁸⁴ Ayrıca Kazakistan'ın Türkiye üzerinden geçecek hatlar yerine İran'ı tercih ettiği de bilinmektedir. Kazak Dışişleri Bakanı Kasymzhomart Tokayev 5 Mayıs 1998'de İran seçeneğini dışlamadıklarını açıkça belirtmiş, bunu da ekonomik gerekçelere dayandırmıştır. Tokayev'e göre, Kazakistan'dan İran'a gidecek bir boru hattı 600-800 milyon dolara mal olabileceken, Hazarı'nın altından geçerek, Azerbaycan'a, oradan da Gürcistan ve Türkiye'ye giden hat 2.8 milyar dolara mal olmaktadır.⁸⁵

3.5.4 İran Yolu

Ayrıca, Kazakistan ile İran arasında değiş tokuş (swap) yapma çalışmaları vardır. Kazakistan 1996 yılında 2-6 milyon ton petrolün Kuzey İran'daki rafinerilerde işlenmesi ve aynı miktar petrolün Basra Körfezi'nden Kazakistan adına satılması için anlaşma imzalamıştır. 1998 ortalarına kadar teknik nedenlerle gerçekleştirilemeyen anlaşmanın İran Cumhurbaşkanı Muhammed Hatemi ile Kazak Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev tarafından tartışıldığı ve hayatiyet kazanması için gerekli teşebbüslerin yapılacağı açıklandı.⁸⁶ Mayıs 1998'de ise, Türkmenistan'daki görece mütevazı Burun petrol yatağını işleten Mobil, İran-Libya Yaptırım Yasası (ILSA)'nın kalkması ya da kendilerine uygulanmaması için çaba harcamaktaydı.⁸⁷ Benzer şekilde Monument Oil (BK)Türkmenistan'da ürettiği petrolün İran'a satılması için İran Milli Petrol Şirketi (NIOC) ile bir anlaşma imzaladığını 23 Mart 1998'de açıkladı.⁸⁸ Türk-

menistan bu yolla yılda 13.7 milyon ton petrolü İran üstünden dünyaya satmaya çalışmaktadır.⁸⁹ Petrol boru hatlarının yanı sıra Türkmenistan gazının da İran üstünden Türkiye'ye gelmesini sağlamak için çalışmalar yapılmaktadır.

Teknik açıdan bakıldığında İran seçeneği bölge ülkeleri ve şirketler için caziptir. İran'ın var olan hatlarına minimum 125, maksimum 300 km'lik bir ek yapıldığında günde 400 bin varil Hazar havzası petrolünün İran'ın kuzeyindeki rafinerilere gitmesi, buna karşılık Basra Körfezi'nden İran petrolünün satılması mümkündür. İran'ın Tebriz'deki rafinerisi günde 100 bin varil, Tahran'daki rafinerisi ise 300 bin varil petrol işleyebilecek kapasiteye sahiptir. Yapılan hesaplar İran'a varil başına 0.40 dolar ödenmesinin yeterli olacağını göstermektedir. Ayrıca sevkiyatın kapasitesini artırmanın da yapılacak "mütevazi" yatırımlarla mümkün olabileceği iddia edilmektedir.⁹⁰

Muhammed Hatemi'nin 3 Ağustos 1997'de İran Cumhurbaşkanlığı'na seçilmesinden sonra ABD ile İran arasındaki ilişkiler gelişmektedir. Fakat, ABD dış politikasında İran'a yakınlaşmanın ötesinde radikal bir değişiklik gözlenmemektedir. Ancak, ABD'nin politikası değişmese bile ana ihraç petrol boru hattının İran'dan geçmesinin önündeki engellerden biri olan ILSA artık anlamını yitirmeye başlamıştır. İran'ın enerji sektörüne 20 milyon doların üstünde yatırım yapan şirketleri cezalandırmayı öngören yasanın Güney Pars gaz sahasının işletilmesi için ortaklık kuran Total (Fransa), Gazprom (RF) ve Petronas (Malezya) şirketlerine karşı uygulanmayacağı Clinton yönetimi tarafından açıklanmıştır.⁹¹ Başka bir deyişle Bakü-Ceyhan'ın geleceğini ekonomik ve teknik nedenler kadar İran-Amerika ilişkileri de belirleyecektir.⁹² Buna rağmen bölge ülkeleri ile İran arasındaki siyasi ilişkilerin niteliği ve İran'ın da petrol üreten bir ülke olması ana ihraç boru hattı seçeneği gündeme geldiğinde göz önünde tutulması gereken faktörler arasındadır.

3.5.5 Boğaz "By-pass"ları

Petrol şirketleri, petrolün Karadeniz limanlarına gelmesiyle kullanılmaya elverişli olmayacak Boğazların dışında projeler de geliştirmeye başlamıştır. Bu projeler arasında en fazla ilerleme kaydetmiş olanı Trans-Balkan (Burgaz-Dedeoğlu) boru hattıdır. Yılda 35-40 milyon ton taşınması düşünülen boru hattının 650-700 milyon dolara mal olacağı hesaplanmaktadır. Buna Burgaz'a kurulacak 520 bin ton kapasiteli depo ve Kavala'ya kurulacak 1.04 milyon tonluk depo dahildir. 320 km'lik hattın taşımacılığa, varil başına, yaklaşık 0.20 dolarlık bir ek külfet getireceği düşünülmektedir. BOTAŞ yetkilileri maliyet hesabının Karadeniz'deki hava şartlarından etkileneceğini ileri sürmekte ve boru hatlarının koordinasyonunun da güç olacağını

söylemektedirler.⁹³ Ayrıca Türkiye, Trans-Balkan boru hattı konusunda Ege'nin turizm potansiyelini ön plana çıkartarak çevresel faktörlere de dikkat çekmektedir.

Bundan başka, Ukrayna'nın, Odessa-Brody hattının inşaatını 1998 sonunda bitirmesi beklenmektedir. Ukrayna kendi hattının diğerlerinden daha ucuza mal olacağına ve bu hatla Almanya, Fransa, Polonya ve Çek Cumhuriyeti pazarlarına doğrudan ulaşma imkanına kavuşulacağına işaret etmektedir. Aynı şekilde, Romanya da yılda 30 milyon ton petrolü Avrupa pazarına taşımaya taliptir. Temmuz 1998'de Bakü'yü ziyaret eden Romanya Cumhurbaşkanı Emil Constantinescu, Supsa'dan yüklenecek tankerlerin Köstence'ye yılda 30 milyon ton petrol getirebileceklerini ve var olan boru hatlarıyla bu ürünün çok ucuza Avrupa pazarına ulaşacağını söylemiştir.⁹⁴ Romanya'nın rafineri kapasitesi ayrıca işlenmiş ürün satışına da imkan sağlamaktadır.

3.5.6 Hazar Denizi'nin Statüsü

Bakü-Ceyhan projesinin verimli bir şekilde hayata geçmesi için Kazak petrolüne de ihtiyaç olduğu ve projenin maliyetinin Türkmen gazını taşıyacak boru hatları ile aşağı çekileceği bilinmektedir. Ancak bunların gerçekleşmesi büyük ölçüde petrol ve gaz boru hatlarının Hazar denizinden geçmesiyle mümkün görünmektedir. Oysa, 6 Temmuz 1998'de RF ile Kazakistan arasında varılan anlaşma ile çözüm yoluna girmiş olmakla birlikte, Hazar Denizi'nin statüsünün belirsizliği halen sürmektedir. Hazar'ın hukuki statüsü Kazakistan'dan Bakü-Ceyhan'a bağlanması düşünülen boru hatlarının yapımının önündeki engellerden biri olarak durmaktadır.

Hazar sorunu Nisan 1994'de RF Dışişleri Bakanlığı'nın Moskova'daki Birleşik Krallık Büyükelçiliğine bir nota vererek Hazar'ın hukuki statüsünün henüz çözüme kavuşmadığını bildirmesiyle gündeme gelmiştir. Azerbaycan'ın kendi egemenlik alanında olduğunu iddia ettiği Güneşli, Çırak ve Azeri yataklarının işletmesini BP'nin de içinde bulunduğu konsorsiyuma vereceği anlaşıldığı sırada Rusya Federasyonu uyarısını yapmış ve bölgenin enerji kaynaklarının değerlendirilmesi hakkında söz sahibi olduğunu belli etmiştir.

RF, 5 Ekim 1994'te de BM'ye başvurarak Hazar'ın statüsünün İran ile SSCB arasında aktedilen 26 Şubat 1921 tarihli Dostluk Anlaşması'na ve yine İran ile SSCB arasında 26 Mart 1940'da aktedilen Ticaret ve Deniz Ulaşımı Anlaşması'na dayandığını iddia etmiştir. RF Dışişleri Bakanlığı'na göre, Hazar'daki petrol aramalarına açılacak ulusal bölgeler bu antlaşmalarla belirlenen 12 mil sınırının ötesine geçemezdi. 12 millik alanın dışında kalan bölgeler kıyı devletlerinin ortak egemenliği altındaydı. Hazar'ın ulusal parçalara bölünmesi, eko-sistemin korunması ve sey-

rüsefer özgürlüğünün sağlanması açısından önemli sorunlar çıkartabilirdi.⁹⁵

Rusya'nın bu tepkisinden doğrudan etkilenen Azeri yönetimi söz konusu anlaşmaların doğal kaynakların işletilmesine ilişkin olmadığını; Hazar'ın bir deniz olduğunu, öyle olmasa bile dört tarafı karayla çevrili su kütlelerinin üstünde egemenlik kurulacağını gösteren çok az emsal olduğunu⁹⁶; Sovyetler Birliği döneminde Hazar'ın İran ile SSCB arasında ikiye bölündüğünü, Moskova'nın Tahran'a 12 mil dışında kalan bölgeler için her hangi bir şey danışmadığını; eski haritaların Hazar'daki SSCB-İran sınırını düz bir çizgi ile belirttiğini; üstelik SSCB Petrol Endüstrisi Bakanlığı'nın Hazar'ı yerel petrol endüstrileri arasında böldüğünü söyledi.⁹⁷

Kazakistan da benzer şekilde Hazar'ın ulusal parçalara bölünmesi gerektiğini iddia ederken, çevresel ve seyrüsefer güvenliği ile ilgili sorunlara ortak çözüm bulunmasını önerdi. Diğer kıyıdaş ülkeler Türkmenistan ile İran ise Rus tezlerine daha yakın bir tutum takındı. Türkmenistan'ın tutumu, gazını satabilmek için Rus boru hatlarına olan ihtiyacına ve Azerbaycan ile Çırak sahasının bir kısmının aidiyeti üstündeki çekişmesine bağlanabilir. İran'ın tutumunda, Amerikan baskısıyla başlangıçta Azerbaycan pastasından pay alamaması, jeopolitik açıdan RF'ye yakınlık duyulması ve petrol şirketlerinin gelmesiyle bölgede Amerikan etkisinin artacağı endişesi rol oynadı.⁹⁸

12 Kasım 1996'da RF, Hazara kıyısı olan devletler arasında düzenlenen Dışişleri Bakanları toplantısında ulusal egemenlik alanlarının 12 milden 45 mile çıkartılması teklifini getirdi. Yevgeni Primakov bunun dışında kalan alanların, kıyı devletleri arasında kurulacak bir komite tarafından yönetilmesini önerdi. 1997 Temmuz'unda RF Hazar'ın kendisine düşen ama 12 mil sınırının dışında kalan alanındaki bir petrol sahasının aranmasını ihaleye çıkarttı. 1998 Ocak ayında RF'nun deniz yatağının sektörel bölünmesini gündeme getirmesiyle, statü tartışması yeni bir boyut kazandı. Şubat ayında Rusya ile Kazakistan'ın sektörel bölünme konusunda uzlaştıklarını açıklamalarından sonra, 6 Temmuz 1998'de Nazarbayev ile Yeltsin Kremlin'de Kuzey Hazar'ın deniz yatağının kendilerine düşen bölümlerinde kaynakların işletilmesi, ama deniz suyunun ortak mülkiyet altında kalmasıyla ilgili bir anlaşma imzaladılar. Bu anlaşmaya göre tüm kıyı devletleri arasında bir uzlaşma sağlanıncaya kadar Sovyetler Birliği döneminde İran ile yapılmış anlaşmaların yürürlükte kalacağı kabul edildi.⁹⁹ Ancak Hazar'ın statüsü sorunu halen çözülemedi.

3.5.7 Güvenlik

Boru hatlarına yatırım yapanlar hattın geçeceği bölgelerin güvenli olmasına da önem vermektedir. Bakü-Ceyhan'ın ilk gündeme geldiğinden beri yapılmasına

karşı olanlar bu hattın "Kürt Sorunu" yüzünden güvenli olmadığını iddia etmektedir. Gerçekten de alınan tüm zabıta tedbirlerine ve Abdullah Öcalan'ın yakalanmasına rağmen 1983'de başlayan PKK terörü günümüze değin önlenememiştir. Son yıllarda terörün Kuzey Doğu Anadolu'ya doğru kaydığı gözlenmektedir. Türkiye'nin verdiği güvenlik garantilerinin alınacak kararlarda etkili olacağı varsayılrsa bile PKK'nın bu konuya müdahil olmak için çaba harcadığı gözardı edilemez. Petrol politikasıyla ilgili çevrelerce okunan Russian Petroleum Investor dergisinin Nisan 1997 sayısına kısa bir demeç veren Kürdistan Ulusal Kurtuluş Cephesi adlı örgütün BDT ve Doğu Avrupa sorumlusu Mahir Valat inşaa edilecek hattın kaderinin ellerinde olduğunu söylemiş ve isterlerse boruları "kevgire çevirebileceklerini" iddia etmiştir.¹⁰⁰

Nihayet, diğer bölgesel sorunların da petrol üretim potansiyeline yansıyacağı göz önünde bulundurulmalıdır. Birinci bölümde kısaca özetlenen Karabağ sorununun herhangi bir şekilde yeniden alevlenmesi sadece boru hatlarının geleceğini değil, bölgeye yapılacak yatırımları ve çıkartılacak petrolü de etkileyecektir. Azeri Milli Meclisi'nden geçerek tarafları hukuken bağlayıcı hale gelen AIOC anlaşması, 12 Mayıs 1994'de imzalanan ateşkes anlaşmasıyla askıya alınan Karabağ sorununun savaşa dönüşmesi halinde şirketlere üstüne düşen yükümlülükleri yerine getirmeme hakkı tanımaktadır.¹⁰¹ Abhazya sorunun alevlenmesi de Gürcistan üzerinden geçmesi planlanan Bakü-Ceyhan'ın şansını azaltacaktır.

3.6. Değerlendirme

Girişte de belirtildiği gibi, Türkiye, Sovyetler Birliği dağıldığından bu yana bölgeye ve petrol boru hatlarına karşı ilgi duymuştur. Bu ilginin ardında yatan neden ekonomik olmaktan çok siyasidir. Türkiye, Bakü-Ceyhan projesini hayata geçirerek Doğu ile Batı arasında köprü rolü oynamayı, Soğuk Savaş sonrasında Batılı müttefikleri gözünde azalan stratejik önemini güçlendirmeyi arzulamaktadır.¹⁰² Diğer yandan bu boru hattının işletilmesiyle Türkiye, Azerbaycan başta olmak üzere bölge ülkelerinin Rusya Federasyonu'na olan bağımlılığını azaltmayı hedeflemektedir.¹⁰³ Ayrıca Bakü-Ceyhan projesinin Boğazlar üstündeki yükü hafifleteceği de düşünülmüştür. Bunun dışında gerçekçi olmamakla birlikte medyada yankı bulan Türkiye'nin Cenova ya da Rotterdam olacağı, petrol geçişinden para kazanacağı gibi iddialar da gündemdedir. Ancak Türkiye'nin Bakü-Ceyhan'ı ısrarla istemesinin en büyük nedeni projenin zamanla iç politikada prim yapan bir konuya dönüşmüş olmasıdır. Basının Bakü-Ceyhan'a attığı önem, siyasi manevra yapılabilmesini de güçleştirmektedir.

Burada vurgulanmak istenen Bakü-Ceyhan projesinin önündeki engellerin Rusya Federasyonu tarafından çıkartılmadığı, Türkiye'nin projesinin tek rakibinin Bakü-Novorossisk olmadığıdır. Bakü-Supsa hattı ana ihraç boru hattı olarak Bakü-Novorossisk'den daha fazla önplana çıkmıştır. AIOC yöneticileri pek çok kez Bakü-Supsa'yı tercih etme eğiliminde olduklarını gösteren açıklamalar yapmıştır.¹⁰⁴ Ayrıca, bölgede fiyatlara bağlı olarak değişen çıkartılabilir rezervlerin miktarı ile piyasa fiyatları ana ihraç boru hattına gerek olup olmadığını belirleyecektir. Yatırımı para kazanmak için yapan şirketler açısından ucuza malolacak ve aşama aşama inşaa edilebilecek projeler daha kolaylıkla benimsenmektedir.

Şirketler ve bölge ülkeleri için önemli olan petrolü istikrarlı, kesintisiz ve en çok kâr edecekleri şekilde dünya pazarına sunmaktır. Hazar havzasından çıkacak petrolün tek bir hatta bağlı kalınarak dünya pazarlarına sunulması ne şirketlerin ne de petrolün asıl sahibi olan ülkelerin işine gelir. Ancak bu sunum çeşitlenmesinin şimdiden gerçekleştiğini ve Bakü-Ceyhan projesinin Bakü-Novorossisk'e bağımlılığı azaltacak tek seçenek olmaktan çıktığını görmemiz gerekiyor. Bakü-Supsa ya da İran üstünden geçecek boru hatları Bakü-Novorossisk'den geçecek bir ana ihraç boru hattını ikâme edebilecek pek çok özelliğe sahiptir.

Buna rağmen Bakü-Ceyhan yukarıda saydığımız avantajları nedeniyle, şirketler ve bölge devletleri tarafından dikkate alınmak zorunda olan bir projedir. Zaten bölge ülkeleri ve özellikle Azerbaycan'ın bu proje sıcak baktığı bilinmektedir. Tüm bunların ötesinde ise, Bakü-Ceyhan sayesinde Türkiye'nin bölgenin istikrarına katkısı artacak, NATO bağlantısı sebebiyle Azerbaycan ve Gürcistan ek güvenceler elde etmiş olacaktır. Bakü-Ceyhan'a bu denli angaje olmuş Türkiye'yi alternatif ana ihraç projelerini hayata geçirmeye çalışarak hayal kırıklığına uğratmanın bölgenin istikrarına katkıda bulunmayacağını Gürcü ve Azeri yetkililerin hesaba katmayacağı düşünülemez. Her ne kadar Bakü-Supsa hattının güvenliği Gürcistan, Ukrayna, Azerbeycan ve Moldavya'nın kurmuş olduğu GUAM gruplaşması tarafından sağlanması planlanmaktaysa da, Türkiye halâ bölge dengelerinin en önemli değişkenidir.¹⁰⁵

Ana ihraç boru hattının İran üstünden geçmesi de, İran-ABD ilişkileri tamamıyla normalleşse dahi zordur. İran'ın petrol ihraç eden bir ülke olması, ülkesinde Azerbaycan'ın ilgisini çeken önemli oranda Azeri nüfusu barındırması ve nihayet yumuşamış bile olsa bir İslami rejim tarafından yönetilmesi, Azerbaycan açısından bu ülkeyi güvenilmez kılmaya yeter. Yapılacak hattın siyasi ya da ekonomik nedenlerle şantaj aracı olarak kullanılabileceği gözardı edilemez.

Eğer Hazar havzası petrolünü dünya pazarına taşıyacak bir boru hattı yapılacaksa, bunun Türkiye üstünden geçmesi olasılığı çok yüksektir. Bunu gerçekleştirmek için Türkiye'nin aşırı fedakârlıkta bulunmasına, ama hepsinden önemlisi Rusya'yı rakip olarak görmesine gerek yoktur. Türkiye ve Rusya bölge üstünde jeopolitik rekabetlerini doğal olarak sürdürecektir. Önemli olan bu rekabetin makul sınırlar içinde tutulması, Rusya'nın Türkiye için sadece bir rakip değil, aynı zamanda bir ortak olduğunun da görülmesidir. Rusya'nın hayati çıkarları gözetilerek ve Boğazların hassas olduğu bilinerek sürdürülecek bir rekabet Türkiye'nin stratejik, siyasi ve ekonomik çıkarlarının korunmasına çok daha fazla katkıda bulunacaktır.

Notlar:

- 1 Mondros Mütarekesi yapıldığında Kafkas İslam Ordusu Karargahı, 5. Kafkas Tümeni Karargahı, 2. Azerbaycan Tümeni, 36. Tümen'in 106. Alayı ve 36. Tümen'den bir topçu taburu Bakü'de bulunmaktaydı. Ayrıca bölgede önemli miktarda Türk askeri yığınağı vardı. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Tefrik Bıyıklıoğlu, Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı (Ankara: Genkurmay Basımevi, 1962) s. 152. Daha önce de Türkiye pek çok kez Azerbaycan hanlıklarına ve Rusya'ya karşı bölgesel dengeleri korumak amacıyla destek vermiş, siyasi ve askeri müdahalelerde bulunmuştur. Bu konuyla ilgili olarak bkz. Mehmet Saray, *Yeni Türk Cumhuriyetleri Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1996), özelikle ss. 20-21.
- 2 Mustafa Kemal'in 26 Nisan 1920'de Kazım Karabekir'e gönderdiği ve Mayıs başında Trabzon'dan hareket eden Teğmen İbrahim Efendi tarafından Rus yetkililere elden teslim edilen mektubun 2. maddesi ilginçtir. Buna göre, Bolşevik kuvvetleri Gürcistan üstüne yürürse, Türkiye Hükümeti de "emperyalist Ermeni hükümeti üzerine askeri hareket yürütmeyi ve Azerbaycan hükümetini Bolşevik devletler zümresine katmayı" üstlenmekteydi. Bkz. Kamuran Gürün, *Türk-Sovyet İlişkileri: 1920-1953* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991), s. 33. Ayrıca mektubun aslı için bkz. Kazım Karabekir, *İstiklal Harbimiz* (İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1969), s. 626.
- 3 İkinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'nin bölge ile yakından ilgilendiği bilinmektedir. 1941-42 yıllarında Ankara ve Berlin'de Zeki Velidi Togan, Nuri Kılıgil, Hüseyin Hüsnü Emir Erkilet ve General Ali Fuat Erden tarafından Almanlar ile yapılan temaslarda Türk kökenli Rus esirler hakkında ve Sovyetler Birliği'nin tamamen yenilmesinden sonra Kırım, Azerbaycan, Dağıstan, Volga ile Urallar arasında kalan bölge, Tataristan ve Türklerin yaşadığı pek çok bölgenin geleceği ile ilgili "gayri-resmi" görüşmeler yapılmıştır. Bz. Cemil Koçak, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi* (Ankara: Yurt Yayıncılık, 1986), ss. 193-196. Bundan başka Sovyetler Birliği, müttefiklerin yanında savaşa girmeden önce 1940'da Almanya, İngiltere'nin Azerbaycan'daki petrol sahalarını Türkiye'den kaldıracağı uçaklarla bombalayacağını iddia etmişti. Bunun üzerine Ankara'daki SSCB Büyükelçisi geçici bir süre geri çağırılmış, ama olay Almanya'nın SSCB'ye saldırısı ile unutulmuştu. Bu konuda bkz. George Kirk, "The USSR and the Middle East", in *Survey of International Affairs, 1936-1946: The Middle East in The War* (London: Oxford University Press, 1952), ss. 446-447.
- 4 Ancak Mart 1991'de zamanın Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın Moskova'da başlayıp Azerbaycan, Kazakistan ve Ukrayna ile devam eden gezisini, Eylül ayında da Nursultan Nazarbayev'in Türkiye'ye gelerek anlaşmalar imzaladığını unutmamak gerekir. Bu konuda bkz. Gareth Winrow, *Turkey in Post-Soviet Central Asia* (London: The Royal Institute of International Affairs, 1995), s. 11.
- 5 Gazeteci Lale Sanıbrahimoğlu'nun aktardığına göre, 1992 yılının 5 Aralık gecesi dönemin Cumhurbaşkanı Turgut Özal ile İzmir'de bir otel odasında buluşan Elçibey, Özal'a "İki adamını petrol işine sokacağım 2 adamını Bakü'ye gönder" demiş. BOTAŞ ve TPAO'dan iki yetkili ertesi gün, hem de pasaportsuz olarak Azerbaycan'a gitmiş. Bkz. Lale Sanıbrahimoğlu, *Kurt Kapanında Kısır Siyaset* (İstanbul: İmge Yayınevi, 1997), s. 25.
- 6 Türk yetkililer pek çok kez Türkiye ile Rusya'nın boru hatları konusunda işbirliği yapabileceğini söylemiştir. Bu konuda Dışişleri Bakanı İsmail Cem'in açıklamaları özellikle dikkate değer. Bkz. Milliyet, 5 Ekim 1997. Ayrıca Başbakan Mesut Yılmaz'ın da Bakü-Ceyhan'ın kategorik bir Rusya karşıtlığından çıkartıldığını gösteren açıklamaları vardır. Bkz. Fikret Bila, "Bakü-Ceyhan Hattı", Milliyet, 6 Eylül 1997.
- 7 Rasul Gouliev, *Oil & Politics* (New York: Liberty Publishing House, 1997), s. 27.
- 8 Rasul Gouliev, *Oil & Politics*, s. 29.
- 9 Rasul Gouliev, *Oil & Politics*, ss. 26-30.
- 10 Rasul Gouliev, *Oil & Politics*, ss. 35-51.
- 11 Bu bölgeden 1969-79 döneminde yaklaşık bir milyar ton petrol çıkartıldı. Bkz. Gouliev, *Oil & Politics*, s. 43.
- 12 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas: The Supply Potential of Central Asia and Transcaucasia* (France: OECD Publications, 1998), s. 204.
- 13 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 32.
- 14 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 32.
- 15 Örneğin Temmuz 1998'de Mobil ve Monument Oil (BK) Turkmenneft ile Hazar'ın batı kıyısındaki 4500 km2lik bir aranda arama çalışmalarına başlamak için anlaşmışlardır. 8-10 yıl içinde bölgeden günde 500 bin varil petrol çıkartılacağı hesaplanmaktadır. Ayrıca aynı ortaklık Burun sahasından Temmuz 1998 itibarıyla günde 14 bin varil petrol çıkartmaktadır. Bkz. *Turkistan Newsletter; Business*: Vol. 115, 17 July 1998.
- 16 Darbede RF'nun oynadığı rolle ilgili olarak bkz. Thomas Golz, "Letter from Euroasia: the Hidden Russian Hand", Foreign Policy (Fall 93), Nno. 92.
- 17 Bkz. *New Europe*, January 31-February 5, 1999.
- 18 Bkz. *New Europe*, March 15-21, 1999.
- 19 Bkz. *New Europe*, August 10-13, 1997.
- 20 Bkz. *New Europe*, July 26- August 1, 1998.
- 21 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 232.
- 22 Örneğin daha 1993 yılında Rus yetkililer Kazak petrolünde sülfür oranının yüksek olduğunu iddia ederek Tengizchevronoil'in boru hattı sisteminden yararlanmasını askiya almışlardı. Anlaşma ancak Chevron'un 100 milyon

- dolarlık bir ek yatırım yapmaya karar vermesiyle 17 Mart 1993'de sağlanabilmişti. Bkz. Rosemarie Forsythe, *The Politics of Oil in The Caucasus and Central Asia* (London: Adept Paper 300, 1996), s. 38.
- 23 BP ve British Gas yetkilileriyle görüşme.
- 24 11 Temmuz 1997'de SOCAR, Çeçen petrol şirketi Yunko ile RF Yakıt ve Enerji Bakanlığı tarafından imzalanan anlaşma ile Bakü-Novorossisk hattının Çeçenya'da kalan kısmının devreye sokulması kararlaştırılmıştır. Bkz. *New Europe*, July 20-26, 1998.
- 25 Bkz. *New Europe*, October 19-25, 1997.
- 26 17 Şubat 1998'de Moskovskie Novosti gazetesine bir demeç veren RF Başbakan Birinci Yardımcısı Boris Nemstov bu hattın güvenlik için değil, hattın kapasitesinin artırılması için düşünüldüğünü söylemiştir. Bkz. *New Europe*, March 1-7, 1998.
- 27 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 163.
- 28 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 164.
- 29 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 163
- 30 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 163
- 31 Bakü-Supsa hattının Azerbaycan bölümünün yapımı ve rehabilitasyonu Türkiye'nin Tekfen ve Azerbaycan-Türk ortaklı Azfen şirketleri tarafından gerçekleştirilmektedir.
- 32 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 215.
- 33 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 215.
- 34 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 215
- 35 *Caspian Investor*, May 1998, s. 14.
- 36 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 215.
- 37 *New Europe*, April 19-25, 1998. Ancak CPC adına 19 Şubat 1998'de açıklama yapan bir yetkili hattın kesin olarak 2000 yılında biteceğini söylemiştir. Bkz. *New Europe*, March 1-7, 1998.
- 38 TPAO yetkilileriyle görüşme. Ayrıca bkz. Laura Anuradha Çağlar ve Christopher Lawrence, "The Brigde of Pipelines", *Uzman Energy* (May 1998), Vol. 3, No. 3, s. 48.
- 39 Toplantıdaki yetkililerle görüşme.
- 40 Özel görüşme. Ayrıca bkz. Lale Sariibrahimoğlu, *Kurt Kapanında ...*, s. 52.
- 41 Dışişleri Bakanlığı yetkilileri ile görüşme.
- 42 Lale Sariibrahimoğlu, *Kurt Kapanında...*, s. 61.
- 43 Genel kabul gören iddia Gürcistan'a gelecek petrolün Türkiye tarafından satın alınacağı ve böylece Boğazların üstüne fazladan yük binmeyeceği için Türkiye'nin bu hattı desteklediği yönündedir. Ancak Novorossisk'e gelen petrolün neden Türkiye tarafından satın alınmayacağı konusunda tatminkar bir açıklama bulmak mümkün olmamıştır. Bu konuda ilginç bir yazı Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Büyükelçi Temel İskit tarafından kaleme alınmıştır. Bkz. Temel İskit, "Turkey: A New Actor in the Field of Energy Politics", *Perceptions*, vol. 1, no. 1 (March-May 1996).
- 44 Lale Sariibrahimoğlu, *Kurt Kapanında...*, s. 68.
- 45 25 dakika olarak vermektedir. Bkz. John Roberts, *Caspian Pipelines*, (Londra: Royal Institute of International Affairs, 1996), s. 80.
- 46 Lale Sariibrahimoğlu, *Kurt Kapanında...*, s. 93.
- 47 Enerji Bakanlığı yetkilileri ile görüşme.
- 48 Ankara bunu duyurmaya devam etmektedir. Bakü Büyükelçisi Ecvet Tezcan'ın Milliyet muhabiri Perihan Çakıroğlu'na "Ben bundan fazlasını geçiremem" şeklinde özetlenen yaklaşımı bunun ilginç bir örneğidir. Bkz. *Milliyet*, 11 Mayıs 1998.
- 49 *New Europe*, February 8-14, 1998.
- 50 Örneğin Mart 1998'de Novorossisk'den Azeri petrolünü 40 biner tonluk üç tankerle alması gereken İsviçre'nin Glencore şirketi hava muhalefeti yüzünden haftalarca yükleme yapamamıştır. Bkz. *New Europe*, April 5-11, 1998.
- 51 Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) tarafından derlenen bilgilerden kısaltılarak hazırlanmış olan bu tabloda IEA verilerinden tek sapma Ceyhan'ın kapasitesindedir. IEA'ya göre 88 milyon ton/yıllık kapasiteye sahip olan liman Türk kaynaklarında 115-120 milyon ton olarak verilmektedir. Bkz. International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas*, s. 145.
- 52 Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi, *1996 Enerji Raporu* (Ankara, Kasım 1997), s. 32.
- 53 Tablo, BOTAŞ Proje Bölümü Başkanı Gökhan Bildalçı'nın nereye sunduğu belirtilmemiş "Caspian-Mediterranean Crude Oil Pipeline Project" adlı bildirisinden alınmıştır.
- 54 Gökhan Bildalçı, "Caspian- Mediterranean...", s. 4.
- 55 Bkz. *New Europe*, November 23-29, 1997.
- 56 Turkistan Newsletter, Vol.98: 113-15, 15 July 1998.
- 57 Bkz. Jan H. Kalicki, "Partnership, Prosperity, and Pipeline", A Tale of Two Seas Konferansına sunulan bildiri, 26 Mayıs 1998, s. 3.
- 58 İsrail İstanbul Başkonsolosu Eli Shaked ile görüşme. Ayrıca bu konu İsrail Başbakanı Netanyahu tarafından Güney

- Kore gezisi dönüşünde uğradığı Bakü'de Haydar Aliyev ile yaptığı görüşme sırasında da gündeme gelmiş ve Netanyahu'nun Bakü-Ceyhan projesini desteklediği, hatta projeye katılmak istediği gazetelere yansımıştır. Bkz. *Yeni Yüzyıl*, 1 Eylül 1997.
- 59 Bkz. *Türkistan Newsletter*, Business, Vol. 98: 122, 24 Temmuz 1998.
- 60 Bkz. Jan H. Kalicki, "Partnership...", s. 4.
- 61 *New Europe*, April 12- 18, 1998.
- 62 *Turkish Daily News*, 24 Temmuz 1998.
- 63 Bu gruplar Lak, Darwa, Tabasaran, Leghi, Agul, Rutul, Tsaktur, Khinaluk, Budukh, Kryz, Udi ve içinde 13 ayrı klanı barındıran Avarlardır. Ayrıca Dağıstan'da Azeriler, Çeçenler, Ermeniler, Ruslar ve Ukraynalılar da yaşamaktadır. Bkz. *Cambridge Encyclopedia of Russia and the Soviet Union*, s. 64 ve İsmail Özsoy, "Diller ve Milletler Ülkesi: Dağıstan" , Avrasya Etüdleri (Kış 1996/97), Cilt 3, Sayı 4, s. 44.
- 64 *The Economist*, July 18- 24, 1998.
- 65 *New Europe*, February 22-28, 1998.
- 66 Bölgedeki petrol boru hatlarından çalınan petrolün oranı Ağustos 1997'de kabul edilemez boyutlara ulaşmıştır. Bkz. *New Europe*, August 24-30, 1997. Maşhadov-Kriyenko görüşmesinde RF'nin Çeçenya'ya söz verdiği kaynakları aktaracağı kararı çıkmıştır. Bkz. *Turkish Daily News*, 3 Ağustos 1998.
- 67 *New Europe*, September 28-October 4, 1997.
- 68 Bkz. *Asia Times Online*, <http://www.atimes.com/caspian/caspian/caspian.html>.
- 69 *New Europe*, March 8-14, 1998.
- 70 22 Mart 1998'de Riyad'da olağanüstü toplanan OPEC temsilcileri üretimlerini 1.245 milyon varil kısmayı kararlaştırmış ve OPEC üyesi olmayan Meksika ile Norveç de üretimlerini kısırarak petrol fiyatlarının yükselmesine katkıda bulunacaklarını açıklamıştı. Petrolün varili de bunun üzerine 12.77 dolardan 15.87 dolara çıkmış, ancak bu çıkış çok uzun sürmemiştir. Kısa süre içinde fiyatlar 14 dolar seviyesinin altına düşmüş ve OPEC'e üye 11 ülkenin 24 Haziran'daki olağan Viyana toplantısında da 1 Temmuz'dan geçerli olmak üzere günlük üretimin 1.355 milyon varil daha kısılması kararı alınmıştır. Bu kararın daha sonra OPEC'e üye olmayan Rusya, Norveç ve Meksika tarafından da destekleneceği açıklamalarına rağmen fiyatlar yine de artmamıştır. 25-26 Kasım 1998'de yapılan 106. OPEC toplantısı sonrasında da petrol fiyatlarının artma eğilimine girmediği gözlemlenmiştir.
- 71 OPEC'in etkinliğinin azaldığına dair ilginç bir görüş için bkz. Fadhil J. Chalabi, "OPEC: An Obituary", Foreign Policy, no. 109 (Winter 1997-98), ss. 126-140.
- 72 Kararın metni için *The United Nations and the Iraq-Kuwait Conflict, 1990-1996*. The Blue Book Series, Vol. IX (New York: UN Publications, 1996), ss. 754-756.
- 73 Bkz. John Roberts, *Caspian Pipelines*, ss-6-7.
- 74 *Turkish Daily News*, 15 July 1998.
- 75 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s. 89.
- 76 Bkz. *The Economist*, March 6-12, 1999.
- 77 Üretimin dahi kısıtlandığı bir piyasada petrol boru hattının yapılmasını beklemek gerçekçi olamaz. SOCAR'ın bir üst düzey yetkilisi 23 Mart 1998'de yaptığı açıklamada dünya petrol piyasaları istikrara kavuşmazsa, ihracatta kısıtlamaya gidebileceklerini söylemiştir. Bkz. *New Europe*, April 4-11, 1998.
- 78 Bkz. Uğur Akıncı, "PFC report: Baku-Ceyhan pipeline is a bad choice", Turkish Daily News, 19 May 1998.
- 79 Örneğin AIOC başkanı David Woodward'ın Azeri haber ajansı Turan'a 20 Mayıs 1999'da verdiği demeci için bkz. *Asia Times Online*, <http://www.atimes.com/caspian/caspian/caspian.html>.
- 80 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, p. 137.
- 81 *New Europe*, February 7-13, 1999.
- 82 Bkz. Laurent Ruseckas, *A Tale of Two Seas: the Pipeline Politics of the Caspian and Black Seas* (Massachusetts: CERA Private Report, 1994).
- 83 DEİK, *Kazakistan Ekonomisi ve Türkiye ile İlişkiler*, Eylül 1997.
- 84 Boğazların bile Kazakoil yönetimi üstünde etkili olmadığı anlaşıyor. Friedrich Ebert Vakfı tarafından 3-5 Temmuz 1998 tarihlerinde düzenlenen toplantıda konuşan Deniakin yılda 50 milyon ton ekstra petrolün Novorossisk'e gelmesinin günde "sadece" bir süper tankerin daha Boğazlar'dan geçmesi anlamına geldiğini ve bunun Türk Boğazları açısından bir tehdit oluşturmadığını söylemiştir. Toplantının kısa bir özeti için bkz. Mensur Akgün, "Kazakistan'dan bakınca", Yeni Yüzyıl, 7 Temmuz 1998.
- 85 *New Europe*, May 17-23, 1998.
- 86 *The Almaty Herald*, 13 May 1998.
- 87 *New Europe*, May 24-30, 1998.
- 88 *New Europe*, April 5-11, 1998.
- 89 *New Europe*, March 22, 28, 1998.
- 90 *Petroleum Economist*, July 1997, s. 29.
- 91 ABD Dışişleri Bakanlığı ekonomi, iş ve tarımdan sorumlu Müsteşar Yardımcısı Stuart E. Eizenstad, Temsilciler Meclisi Dış İlişkiler Komitesi önünde 3 Haziran 1998'de yaptığı açıklamada bu kararı İran'daki gelişmelerden çok şirket-

- lerin yaptırımından zarar görmelerine ve ulusal çıkarların gereklerine bağlamıştır. Bkz. http://www.state.gov/www/policy_remarks/1998/980603_eizen_sanctions.html.
- 92 Aslında bu konuya Türk kamuoyu yabancı değildir. İran seçeneğinin ağırlık kazanmasıyla ilgili olarak gazetelerde pek çok haber ve yorum çıkmıştır. Örneğin bkz. *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1997.
- 93 BOTAŞ yetkilileri ile görüşme.
- 94 *Turkistan Newsletter*, Business: Vol. 98-119, 21 July 1998.
- 95 Taraflarının pozisyonlarının kısa bir özeti için bkz. International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, ss.148-149.
- 96 İlginç bir örnek El Salvador, Honduras ve Nikaragua arasında bölünen Fonseka Körfezidir. Bkz. Cynthia M. Croissant ve Michael P. Croissant, "*Hazar Denizi Statüsü Sorunları: İçeriği ve Yansımalar*", *Avrasya Etüdları*, cilt 3, sayı 4, (Kış 1996/97), s. 28.
- 97 International Energy Agency, *Caspian Oil and Gas...*, s.148.
- 98 Azerbaycan 1994 yılında AIOC hisselerinin % 5'ini İran'a satmaya çalışmış ama Amerikan yönetiminin baskısı yüzünden bu satış gerçekleşmemiştir.
- 99 Bu konuda US Energy Information Administration tarafından yapılan kısa bir değerlendirme için bkz. <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/casplaw.html>.
- 100 *Russian Petroleum Investor*, April 1997, s. 41.
- 101 Bkz. Rosemarie Forsythe, *The Politics of Oil...*, s. 41.
- 102 Türkiye'nin köprü rolü oynamak ihtirası RAND analistlerinden Ian Lesser'in ilgisini çekmiştir. Lesser'e göre köprü olmak Türkiye'nin coğrafi konumundan kaynaklanan bir özellik değil, tarihinden ve yapısından gelen bir potansiyeldir. Bkz. Ian Lesser, *Bridge or Barrier? Turkey and the West After the Cold War* (Santa Monica: RAND, 1992). Lesser'in daha çok Ortadoğu bölgesi için önemsendiği köprü rolü, boru hatları konusunda da sık sık gündeme gelmektedir. Bu konuda Dışişleri Bakanlığı'nın enerji işlerine bakan Çok Taraflı Ekonomik İlişkiler Dairesi'nin Başkanı Özer Aydan'ın yazdığı makale özellikle kayda değer. Bkz. Özer Aydan, "*Turkey and Pipelines: An Energy Bridge*", *News Spot* (October 1997).
- 103 Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel 29 Ağustos 1995'de Biskek'de düzenlenen Türk devletleri Zirvesinde Ankara'nın Bakü-Ceyhan projesini hayata geçirmek istemesinin nedenini bölge ülkelerinin ekonomik ve siyasi bağımlılığını azaltmak olarak ifade etmiştir. *Turkish Probe*, 1 September 1995. Ayrıca bu konudaki detaylı bir değerlendirme için bkz. Süha Bölükbaşı, "*The Contraversy over the Caspian Sea Mineral Resources: Conflicting Perceptions, Clashing Interests*", *Europe-Asia Studies*, cilt. 50, no 3, (May 98).
- 104 Örneğin bkz. *Asia Times Online*, <http://www.atimes.com/caspian/caspian/caspian.html>.
- 105 Henüz bir örgütsel yapıya kavuşmamış olan GUAM işbirliği ortak ekonomik ve jeopolitik çıkarların korunması için Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan ve Moldavya'nın bir araya gelmesiyle oluşturulmuştur. Bu işbirliğinin temeli 10 Eylül 1997'de Strazburg'da Devlet Başkanları düzeyinde imzalanan bir protokolla atılmıştır. Amacının herhangi bir bölgesel örgütten yetki almadan bölgede barış gücü operasyonları düzenlemek olduğu açıklanmıştır. Rusya'nın etnik sorunlara müdahalelerine karşı kurulduğu, arkasında ABD'nin desteği ve Türkiye'nin tasvibi olduğu bilinmektedir. Özbekistan da bu grubun içinde yer alacağını açıklamıştır.

B Ö L Ü M 4

TÜRK-RUS EKONOMİK İLİŞKİLERİ

80'li yılların başında Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da ihracat ve yurtdışı taahhüt işlerinin ABC'sini öğrenen Türk özel sektörü, zamanla bu bölgede satın alma gücünün azalması ile birlikte ve Doğu Bloku'nda yaşanan tarihi değişikliklerin etkisiyle tüketim malları ve hizmetlere aç yeni bir bölgeye, "Avrasya"ya yönelmiştir.

Çok kısa bir dönem içerisinde Türkiye hem gerçekleştirdiği reformlarla, hem de Avrasya coğrafyasında meydana gelen değişikliklerle bölgesinde önemli bir konum elde etmiştir.

Rusya, Ukrayna, Balkanlar ve Orta Asya'yı kapsayan Avrasya bölgesi, Avrupa Birliği'nden (AB) sonra Türkiye'nin ikinci en önemli ticaret ortağı olmuştur. Bölgede bulunan 23 ülke ile dış ticaret on yıl öncesine kadar 1 milyar doların çok altında iken 1997 yılında resmi ticaretimiz 8.6 milyar doları aşmıştır. Bavul ticareti, inşaat (taahhüt), hizmetler alanındaki ilişkiler ve gittikçe artan Türk yatırımları da hesaba katıldığında bu hacim ikiye katlanmaktadır.

Bugün 10.000'in üzerinde Türk yatırımcısı bölgede faaliyet gösterirken, son bir yılın içerisinde büyük Türk firmaları da bölgede yüz milyonlarca dolarlık yatırımlara başlamıştır. Büyük şirketlerin yanında birçok orta ve küçük ölçekli firma bölgeye yönelik yatırım başlatmışlardır.

İstanbul, bölgenin en önemli finans merkezine dönüşürken aynı zamanda bölgenin en canlı ticaret merkezi, en önemli turizm mekanı ve bölge ülkelerinin hepsine uçuş bağlantıları olan tek Avrupa şehri konumunu elde etmiştir.

Avrasya ile ilişkimizin lokomotifliğini üstlenen ülke Rusya olmuştur. Bölge ile resmi ticaretin yarısı ve kayıtdışı ekonomik ilişkilerin tamamına yakını bu ülke ile gerçekleşmektedir. Ayrıca, Rusya ile ilişkiler diğer bölge ülkeleri ile ilişkileri de etkileme özelliğine sahiptir.

İki kutuplu dünyanın yıkılması ve globalleşmenin etkisi ile Türk-Rus ilişkilerinde asırlarca hakim olan siyasi boyutun yanında ilk defa ekonomik boyut da önem kazanmaya başlamıştır. Rusya'da doğan tüketim malları ve hizmetler açığı Türkiye için Rusya pazarının önemini hızla arttırmıştır.

Rusya pazarındaki başarı tek başına Türkiye'nin AB ile ekonomik ilişkileri ile boy ölçüşmekten uzak olmakla birlikte, diğer Avrasya ülkeleri ile gelişen ilişkilerle birlikte değerlendirildiğinde dikkate değerdir.

Rusya ile ikili ilişkiler öylesine gelişmiştir ki Rusya ekonomisindeki her gelişme İstanbul borsasını eski Doğu Avrupa ülkeleri borsalarından daha fazla etkilemeye başlamıştır. Özellikle, AB ve gelişmiş ülke piyasalarında rekabet gücü olmayan kü-

çük ve orta ölçekli Türk firmaları için Rus piyasasındaki ani değişiklikler hayati önem taşımaya başlamıştır.

Rusya ile ilişkiler yapısal olarak incelendiğinde bunun inişli çıkışlı bir seyir izlediği görülür. Öyle ki ekonomik alanda Rusya, 1997 yılında Türkiye'nin ikinci ihracat pazarı olurken, enerji işbirliği alanında da iki ülke arasında çok iddialı projeler gündeme gelmiştir. Ancak bir yandan da bavul ticareti ve inşaat alanında 1995 yılından itibaren yaşanmaya başlayan sorunlar ağırlaşmaya devam etmiştir.

Türk-Rus siyasi ilişkileri 90'lı yılların ikinci yarısında istikrarsız bir çizgi izlerken ekonomik ilişkilerde elde edilen başarı bu ilişkilerin muhafazası ve geliştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur.

Türkiye, Sovyetler Birliği'nin yerini alan ülkelerin pazarlarına girme konusunda gösterdiği hız, cesaret ve doğru zamanlama ile birçok büyük ülkeyi geride bırakmış ve bu pazarlarda saygın bir yer elde etmeyi başarmıştır. Ancak, daha sonraki yıllarda başlayan durgunluk bazı sektörlerde gerilemeye yol açmıştır. Bu gerilemenin sebepleri şu şekilde sıralanabilir:

1. İkili ilişkilere yönelik 80'li yıllarda imzalanan ekonomik anlaşmalar Rusya'da oluşan yeni ekonomik ortama ve ikili ilişkilerin yeni hacmine hitap etmekten uzak kalmıştır. Siyasi ilişkilerdeki istikrarsızlık ise uzun bir süre ikili ilişkilere hız verecek yeni anlaşmaların imzalanmasını engellemiştir.

2. Türkiye ve Rusya'daki sık hükümet değişiklikleri ikili ilişkilerle ilgili bürokraside devamlı değişikliklere yol açmış ve bu da birçok önemli anlaşma ve projenin tamamlanma süresini yavaşlatmıştır.

3. Siyasi alanda 90'lı yılların ortalarında çıkan krizler (Petrol Boru Hatları, Çeçenistan, Boğazlar Rejimi) ekonomik ilişkilerde sıkıntılar yaratmıştır.

4. Rusya'da dış ekonomik ilişkilerin devlet şirketlerinin tekelinden çıkması ile birlikte bu ülkede iş yapan yabancı firmaların sayısı hızla artmıştır. Artan rekabetin yanında IMF ve WTO gibi kuruluşlarla anlaşmalar sonucunda Rusya, bavul ticareti gibi işlemlerde sınırlamalara gitmiştir.

Sonuç olarak, iki ülke arasındaki iş hacmi olumsuz etkilenmiştir.

Rusya Başbakanı Çernomirdin'in Aralık 1997 tarihli Türkiye ziyareti bu açıdan ikili ilişkilerin önemli dönemeçleri arasında yer almıştır. Ziyaret sırasında imzalanan anlaşmalar paketi gelecek on yıldaki hedefleri koymakla birlikte önemli tartışmalar

da başlatmıştır. Özellikle, Rusya'dan ek doğal gaz alımlarını düzenleyen anlaşma büyük yankı yaratmıştır.

Rusya, 1997 yılında dış ticaret, turizm, inşaat, nakliyat ve enerji alanlarında yaratılan ikili iş imkanları neticesinde toplam dış ekonomik ilişkiler açısından Almanya'dan sonra Türkiye'nin ikinci en önemli ortağı olmuştur. (Bkz. Ek IV, Tablo-1). Bununla birlikte 90'lı yılların ikinci yarısında bavul ticareti yok olmaya başlamış, kayıtdışı ticarete mal üreten birçok küçük işletme sıkıntılı bir döneme girmiştir.

Bu noktada, Rusya ile ikili ilişkiler büyük toplumsal etkileri de beraberinde getirmektedir. Her iki ülkede kayıtdışı ticaret ile geçen birçok turist, esnaf ve işçi mevcuttur.

Birbirini tamamlayan ekonomilere sahip bu iki ülke arasındaki ekonomik ilişkiler Türkiye'nin diğer büyük ekonomik ortaklarıyla ilişkilerinden farklıdır. Türkiye için Rusya ekonomisinin farklılıkları aşağıdaki sebeplerden doğmaktadır.

1. Rusya büyük pazarlardan Türkiye'ye coğrafi olarak en yakın olanıdır.

2. Rusya'da 16.2 milyon (%11) Türk asıllı insan yaşamaktadır. Rusya Federasyonu coğrafyasında bulunan 118 halktan 46'sı Türk ve Moğol kökenlidir. ¹

2. Bu pazara giriş ve devletin yönlendirilmesi bazı devletlerarası anlaşmalarla olmuştur. Oysa AB ülkeleri ve ABD ile ilişkilerde bireylerin ve firmaların rolü daha belirleyici olmuştur.

3. Rusya ile ilişkiler siyasi etkilere çok açıktır. Devletin ilişkilerdeki ağırlıklı rolü bu etkiyi daha da arttırmaktadır.

Örneğin, petrol boru hatları, Çeçenistan olayı, Boğazlar Rejimi gibi sorunlar ikili ekonomik ilişkilerde zaman zaman duraklamalar yaratmıştır.

Siyasi ilişkilerin ekonomik ilişkilere yansımalarına örnek olarak Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmasının Rusya Duma'sında reddi, zaman zaman kara taşımacılığında ortaya çıkan kota engelleri, Türk menşeli malların Moskova'ya yakın gümrükler yerine Moskova dışında ve 50 kilometre uzakta bir gümrükte işleme tabi tutulması sayılabilir.

4. Rus ekonomisinin geçiş döneminde bulunması ve hızla yapısal değişiklikler yaşaması da ikili ekonomik ilişkilerin içeriğini etkilemektedir. Özellikle Rusya'da özel sektörün güçlenmesi, yeni sektörlerin oluşması ve mevcut olan sektörlerin teknoloji ve üretim açılarından gelişmesi dünya ile ekonomik ilişkileri etkilemektedir.

5. Rusya Batı pazarlarında hassas kabul edilen birçok üründe Türkiye'ye pazar yaratmıştır. (Gıda-yaş meyve sebze, çikolata, bisküvi, makarna, tütün, içkiler-meşrubat, bitkisel yağlar, çay, tekstil, hazır giyim, otomotiv, elektronik, makineler). Bu ürünlerin bir kısmında Rusya pazarına bağlı olarak üretim kapasitesi arttırımına gidilmiştir. Ayrıca bavul ticareti ve sınır ticareti çerçevesinde Rusya pazarında doğan imkanlar Türkiye'nin küçük üreticilerini ilk defa ihracatçı konumuna getirmiştir, dış ticarete aracı firmaların önemi azalmıştır.

6. Önemli bir başka farklılık da ikili ekonomik ilişkilerin her iki ülke için şu aşamada asimetrik öneme sahip olmasıdır. Rusya, Türkiye'nin ekonomik ilişkilerinde çok önemli bir yer alırken, Türkiye ile iş hacmi büyük olmasına rağmen Rusya için Türkiye o kadar öncelikli bir ortak değildir. Bavul ticareti hesaba katılmadığında Türkiye, Rusya'nın ilk on ekonomik ortağı arasında yer alamamaktadır (Bkz. Ek IV Tablo 3).

Rusya için iki istisna konu Türkiye'yi çok önemli yapmaktadır. Bunlar doğal gaz ihracatı ve Boğazlardan dolayı denizyolu nakliyatıdır. Ayrıca, Rusya için Türkiye, yakınında hızla büyüyen ve ürün ile hizmet ithalatı hızla artan bir ülke olarak çok önemli bir hedef pazar niteliğini taşımaktadır. Enerji ürünlerinde ve silah, makine gibi ürünlerde Türkiye öncelikli potansiyel pazardır.

İlişkinin bu dengesiz tabiatı iki ülkeyi birbirine bağlayacak ve karşılıklı işbirliğine teşvik edecek mekanizmalara önem kazandırmaktadır.

Özellikle AB'nin ortak para birimine geçtiği ve birlik içi ekonomik politikaları geliştirmeye öncelik verdiği bir dönemde, Türkiye'nin ürettiği işlenmiş ürünler veya tarım ürünleri AB pazarında daha zor yer alabilecek, AB üreticileri para birliği sonrasında daha avantajlı bir konum elde edecektir. Ayrıca AB'nin genişleme sürecinde ilk hedefi olan Polonya, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan'da bu alanda Türkiye'ye rakiptir. Bu çerçevede, Türkiye'nin tüketim malları ve tarım ürünlerinde pazarları ilk aşamada Rusya, Ukrayna, Balkanlar ve Orta Asya, daha sonraki yıllarda da Çin ve Hindistan olacaktır. Rekabet gücünü arttıran firmalar için ise ABD pazarının önemi gittikçe artacaktır.

Rusya ise AB'ye hammadde ihraç ettiği için bu pazardaki pozisyonlarını yitirmeyecek ancak arzuladığı gibi yüksek teknoloji ve makine imalatı ürünlerini bu pazara satamayacaktır. Bunları en kolay pazarlayabileceği ülkeler Çin, Hindistan, Türkiye, Orta Asya ülkeleri, Ukrayna gibi komşu ülkeler olacaktır.

1998 yılının yaz aylarında Rusya'da başlayan ekonomik krizin Rus ekonomisinde yarattığı küçülme Türk-Rus ilişkiler hacmini de azaltmıştır. 1997 yılında ikili ilişkilerde yakalanan seviye önemli ölçüde gerilemiştir. Daha da önemlisi Çernomir-din'in ziyaretinde varılan mutabakatların hayata geçirilmesi aksamıştır. Her iki ülkede yaşanan hükümet değişiklikleri, planlanan üst düzey ziyaretlerin gerçekleşmesi ve seçim atmosferine girilmesi gündemi etkilemiştir.

1999 yılının ilk aylarında Irak ve Kosova ile ilgili gelişmelerin Rusya'da siyasi malzeme olması da ilişkilerde olumsuz etki yaratmaya başlamıştır.

İkili ekonomik ilişkilerin bugünkü durumunu değerlendirmek için ilişkilerin tarihi perspektifini kısaca değerlendirmek önem kazanmaktadır.

4.1. 1923-1991 Döneminde Türk-Sovyet Ekonomik İlişkileri

4.1.1. 1923-1960 Döneminde Türkiye-Sovyetler Birliği Ekonomik İlişkileri

Milli Mücadele döneminde başlayan ve İkinci Dünya Savaşı'na kadar süren Türk-Rus işbirliğinin siyasi ve askeri boyutunun aksine, ekonomik boyutu çok az bilinmektedir.

Osmanlı ve Rus İmparatorlukları arasında çok sınırlı olan ekonomik ilişkiler, bu imparatorlukların yerini alan iki genç devlet arasındaki ilişkileri de etkilemektedir.

Sovyet Rusya, 20'li yılların ikinci yarısında ekonomisinde yeni mülkiyet ilişkileri yerleştirmeye, tarımı canlandırmaya ve sanayileşmeye yönelirken genç Türkiye Cumhuriyeti de Osmanlı'dan kalan borçları ödemeye ve kendi kendine yeterli bir devlet olmayı amaçlamıştır.

11 Mart 1927 tarihli "Ticaret ve Seyrisefair" anlaşmasıyla Ankara, Sovyet ticaret temsilciliklerine bazı diplomatik imtiyazlar tanıırken, Sovyet Rusya da taraf ülkelerin üzerindeki transit ticaretin gümrüklerden muaf olmasını tanımış ve bu şekilde Türk tüccarları Batum limanını kullanmaya başlamıştır.²

Bu anlaşma, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin eşitlik ve karşılıklı yarar temellerine dayalı olarak imzaladığı ilk ticaret anlaşmalarından birisi olmuştur. Bu anlaşmayla Rusya pratikte pek uygulamadığı, kağıt üzerinde de çok az ülke tüccarlarına tanıdığı Rusya'ya vizesiz serbest giriş hakkını Türk tüccarlarına tanımıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Beş Yıllık Planını Prof. Pavlov Başkanlığında bir Sovyet heyeti hazırlarken³, ARKOS (Sovyet-İngiliz Anonim Şirketi) ve RUSSO-TÜRK (Sovyet-Türk Cemiyeti) gibi yeni kurulan şirketler ikili ticarete kilit bir konum elde etmiştir.

Bununla birlikte, Türkiye'nin toplam ihracatı ve ithalatı içerisinde Batı Avrupa ülkelerinin ağırlığı devam etmiştir. Rusya'nın payı ise ihracatta yüzde 3-5, ithalatta da yüzde 5-7'yi aşamamıştır.

Türk ekonomisi için çok önemli bir gelişme Sovyetler Birliği'nin 1932 yılında Türkiye'ye sanayi maddeleri ve makine ithalatı için 8 milyon dolarlık kredi açması olmuştur.⁴

1932 Anlaşması ile Türkiye'de gerçekleşen 8 milyon dolarlık sanayi yatırımı 1934-39 döneminde yapılan toplam yatırımın üçte birini oluşturmuş⁵ ve bu kredi ile kurulan Kayseri Dokuma Fabrikaları (1935) ve Nazilli Dokuma Fabrikaları (1937) sonucu toplam 60 milyon metre pamuklu dokuma üretim kapasitesi ile, Türkiye o zamanın Orta Doğu'daki en büyük tekstil kapasitesine ulaşmıştır.

1932 Anlaşması Türk -Rus ekonomik işbirliğinin ilk ciddi örneğidir ve aynı zamanda Türkiye'de modern tekstilciliğin temellerini atmıştır. Ancak, bu anlaşmanın kazandırdığı ivme 1936 Tarihli Montraeux Konferansı'ndan sonra gerilemeye başlayan ikili siyasi ilişkilerin gölgesinde kalmıştır.

1940 yılına gelindiğinde Rusya Türkiye'nin ihracatı ve ithalatında 1923 yılından sonraki dönemdeki en düşük payları almıştır.

1940'lardan 50'li yılların başlarına kadar ikili ekonomik ilişkilerde durgunluk yaşanırken, Stalin'in ölümünden sonra SSCB yöneticilerinin Türkiye'ye yakınlaşma çabaları ikili ekonomik işbirliğini tekrar gündeme getirmiştir. 1954 yılında Sovyet tarafı bir barter ticareti programı önermiş ve bu yoldan dış ekonomik işlemlerinde sıkıntı yaşayan Türkiye'yi cezbetmeye çalışmıştır.⁶

1956 tarihli Macaristan olayları, aynı yıl iki ülke arasında ABD'nin Türkiye'deki üsleri ile ilgili yaşanan kriz ve nihayet Suriye olayları ile ilgili yaşanan görüş ayrılığı sonucu Türkiye, SSCB'nin ekonomik vaatlerine pek itibar etmemiştir. Ancak, SSCB'nin 1957 yılında Türkiye'ye büyükelçi olarak Türkiye'yi iyi tanıyan N. Ryzhov'u ataması ilişkilere yeni bir hız kazandırmıştır. Bu atama Türkiye'nin ABD'den daha fazla ekonomik yardım talep etmesi ve olumlu cevap alamaması sonucu SSCB'den aynı istekleri karşılama yolunu denemek istediği bir döneme denk gelmiştir.⁷

Ryzhov, Türkiye ile ilişkileri canlandırmak için ekonomik yardımların tek araç olduğunu kavramış ve 1958 yılında, Rusya Türkiye'ye yıllık yüzde 2.5 faizli ve 3 yıl vadeli 3.4 milyon Rubleli bir kredi temin etmiş ve bu kredi ile Çayirova'daki cam fabrikası inşaa edilmiştir. Yılda 7.6 milyon m² cam üreten fabrikanın üretime geçmesiyle Türkiye cam ithalatını tamamen ikame etmiş ve cam ihracatçısı konumuna gelmiştir.

İşbirliği sadece bazı projelerle sınırlı kalmamış, yaratılan barter imkanları çerçevesinde Türkiye'nin SSCB ve COMECON'la ticareti de artmaya başlamıştır. 1950 yılında Türkiye'nin bu ülkelere ihracatının yüzde 7'si ve ithalatın yüzde 8'i düşerken 1957'de bu oranlar yüzde 22.2 ve yüzde 15'e çıkmıştır.⁸

Ancak, 27 Mayıs 1960'da Demokrat Parti iktidarının sona ermesi ile ikili ekonomik ilişkilerdeki canlanma süreci kesintiye uğramıştır. Böylece Milli Mücadele yıllarında başlayan, zaman zaman alevlenen, ancak çoğu dönemlerde çok mütevazı boyutlarda kalan Türk-Sovyet ekonomik ilişkilerinde birinci işbirliği dönemi sona ermiştir.

Bu dönemde her iki ülkede de devletin ekonomik hayata hakim olması, ikili ekonomik ilişkilerin niteliğini de belirlemiştir. Ekonomik ilişkiler devletlerin müdahalesi ile gelişmiş ve yine devletlerarası siyasi ilişkilerin etkisiyle zaman zaman tamamen dondurulmuştur.

4.1.2. 1960-1980 Döneminde Türkiye-Sovyetler Birliği Ekonomik İlişkileri

1960'lı yılların başına gelindiğinde Türkiye ve SSCB arasındaki ilişkilerde belirli bir yumuşama hissedilmeye başlanmıştır. Türkiye bu ilişkileri Batı ittifakı ile belirleyici ilişkileri sınırları çerçevesinde geliştirmeye çalışırken, Rusya ise iki blok arasındaki yumuşama döneminde Türkiye'nin Batı ile ilişkilerinde yaşanan bazı sıkıntıları kullanmaya çalışmıştır.

Türkiye, bu dönemde dış ekonomik ilişkilerinde niteliksel değişiklikler yaparak yerli sanayisini güçlendirmeyi ve yeni kurulacak birimlerle ihracatını çeşitlendirmeyi ve arttırmayı arzulamıştır. Türkiye'nin bu amaçlara yönelik çabalarına destek vermeyen Batı, sık sık Türkiye'de benzer projeleri takip eden Batılı firmaları engellemiş veya Türkiye'ye ağır kredi şartları sunmuştur.

16 Şubat 1961'de Türkiye ve Rusya, aralarında yeni bir karşılıklı ticaret protokolü imzalamıştır. 1961'de, ayrıca, iki ülke arasında demiryolu nakliyatı ve 1962'de Çay Barajı'nın inşası anlaşmaları yapılarak ilişkilere hız kazandırılmıştır.⁹ 1962

yılının başlarında Sovyet tarafının Türkiye'ye yüzde 1.5 faizli 500 milyon dolarlık kredi önerdiği açıklanırken¹⁰, yine bu yılda iki ülke arasında bir ticaret anlaşması daha imzalanmıştır.¹¹

1962 yılında patlayan Küba Bunalımı, Türkiye'yi SSCB ile olan ilişkilerinde dikkatli olmaya zorlamıştır. Ancak, 1963 yılında başlayan Kıbrıs Krizi ve 1964 yılında ABD Başkanı Johnson'un Türk Hükümeti'ne yolladığı mektup sonrasında Türk-Sovyet ilişkilerinde belirgin değişiklikler hissedilmeye başlanmıştır.

Türkiye, belirli alanlarda SSCB ile ilişkilerin geliştirilmesi konusunda bir politika benimsemiş ve bunun neticesinde, Türk-Sovyet ekonomik ilişkilerinin gündemi tekrar önemli işbirliği konularıyla dolmuştur.

1964 ve 1965 yıllarında yapılan teknik hazırlıklardan sonra 9-17 Ağustos 1965'te Başbakan Suat Hayri Ürgüplü'nün Moskova ziyareti ilişkiler açısından bir dönüm noktası olmuştur. 30 Eylül 1965'te ise bir Sovyet teknik heyeti Türkiye'ye gelerek Başbakan Ürgüplü'nün ziyareti sırasında gündeme gelen ekonomik anlaşmanın esaslarını müzakere etmiştir. 20-27 Aralık 1966 tarihlerinde Sovyet Başbakanı Aleksey Kosigin'in Türkiye'ye iade-i ziyaretinde anlaşmanın içeriği yeni Başbakan Süleyman Demirel'le de müzakere edilmiş ve bir sene sonra ikili ekonomik ilişkilerdeki ikinci büyük anlaşma olan 25 Mart 1967 tarihli Türk-Rus Ekonomik İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır.

Anlaşma ile SSCB, Türkiye'de bazı önemli sanayi işletmelerinin kurulmasına yardımcı olmuş, İskenderun Demir-Çelik Fabrikası bir milyon ton çelik üretim kapasitesi ile Türkiye'de o dönemde mevcut benzeri fabrikaların toplam üretimini aşmıştır. Seydişehir Alüminyum Fabrikası ise Türkiye'yi Ortadoğu'nun en büyük alüminyum üreticisi yapmıştır. Yine bu anlaşma çerçevesinde Aliğa Petrol Rafinerisi kurulmuş, Bandırma'da sülfirik asit, Artvin'de de kontrplak fabrikası açılmış, Oymapınar Hidroelektrik Santrali kurulmuştur.¹²

Yukarıda bahsedilen tesislerle Türkiye, birçok üründe ithalata bağıllığını sona erdirdiği gibi, ihracatını çeşitlendirme imkanını da elde etmiştir. Projelerin bir kısmının o dönemde Batı'nın Türkiye'de kurmaya yanaşmadığı projeler niteliğini taşıdığını da belirtmek gerekmektedir. İlgili projelere ilişkin Sovyet tarafı Türkiye yüzde 2.5 faizli ve 15 sene vadeli 200 milyon dolarlık bir kredi açarken, Türkiye de bu kredileri yüzde 60'ı geleneksel Türk tarım ürünleri olmak üzere tamamen Türk ürünlerle geri ödemeyi üstlenmiştir.¹³

Bu dönemde Türk-Rus ekonomik ilişkilerinde kazanılan hız 1970'li yıllarda da devam etmiştir.

Nisan 1972'de SSCB Başbakanı Podgorni'nin Türkiye'ye yaptığı ziyaret sonrasında da yeni 288 milyon dolarlık bir kredi ile İskenderun Demir - Çelik Fabrikası'nın kapasitesinin iki kat artırılması (2 milyon tona çıkmıştır) sağlanmıştır.¹⁴ Bu kredi paketi 24 Aralık 1972 tarihli anlaşma ile hukuki temel bulmuştur.

9 Temmuz 1975'te SSCB Devlet Dış Ekonomik İlişkiler Komitesi Başkanı Semyon Skachkov Türkiye'yi ziyaret etmiş ve ziyaret sonrasında imzalanan anlaşmayla Türk-Sovyet Ekonomik İşbirliği Ortak Komitesi (daha sonraları Karma Ekonomik Komisyon olarak isimlendirilecektir) kurulmuştur.¹⁵

Mart 1977'de Moskova'da yapılan görüşmeler sonrasında Sovyet tarafı Türkiye'ye 1.3 milyar dolar tutarında 10 yıllık bir kredi açmış ve bu kredi Mart 1978'de onaylanmıştır. Kasım 1976'da hazırlanan on yıllık bir anlaşma ile de 3.8 milyar dolar tutarında elektrik ve enerji kaynaklarının SSCB tarafından Türkiye'ye satılması kararlaştırılmış ve bu konuda 5 Haziran 1979'da bir protokol imzalanmıştır.¹⁶

Sovyet tehdidinin azaldığına ilişkin anlayışın yerleştiği bir dönemde gelişmeye başlayan Türk-Rus ekonomik ilişkileri, özellikle Türkiye'nin Kıbrıs Harekatı sonrasında Batı dünyasından aradığı desteği bulamaması ve bazı ekonomik konularda Batı'nın Türkiye'ye yardımcı olmaması sonucu güçlenmiştir.

4.1.3. 1980-1991 Döneminde Türkiye - SSCB Ekonomik İlişkileri

1980'li yıllarla birlikte Türk-Sovyet ekonomik ilişkilerindeki üçüncü dönem başlamıştır. Herşeyden önce ilişkilerde ilk defa uzun vadeli ekonomik işbirliği mekanizması tesis edilmiştir. Ayrıca, ilişkilerdeki kliring esası terkedilmiş ve serbest ticarete geçilmiştir. En önemlisi de Türkiye'de güçlenen özel sektör ilk defa ikili ekonomik ilişkilerde önemli bir unsur niteliği kazanmıştır.

SSCB'nin büyük nüfusu, Türkiye'ye yakınlığı, tüketim malları ve hizmetlere açlığı dünyayla hızla bütünleşen Türkiye için önemli iş imkanları yaratmıştır.

İncelediğimiz dönemde üç önemli olay Türk-Rus ekonomik ilişkilerinde yeni bir aşama başlatmıştır.

- 20.05.1982 Tarihli Serbest Dövizle Ödemelere Geçiş Dair Protokol
- 17.09.1984 Tarihli Doğal Gaz Anlaşması
- Almanya'dan Dönen Rus Askerleri için Askeri Konut İnşaatları

Türkiye'nin pazar arayışları yanında SSCB'nin de reform sürecine geçmesi ve dış ekonomik ilişkilerini yeniden şekillendirmesi ikili ilişkilerin gelişmesini hızlandırmıştır.

a. Dış Ticaret

Türk-Sovyet ticaretinin niteliksel değişimi, 1983'te yürürlüğe giren Serbest Dövizle Ödemelere Geçiş Dair Protokol'le gerçekleşmiştir.

Türkiye bu dönem içerisinde, geçmiş yıllarda da olduğu gibi SSCB ile ticaretinde açık vermeye devam etmiştir.

SSCB, Türkiye'de gittikçe daha çok mineral yakıtlar, demir-çelik ürünleri, gübre, ağaç ürünleri satarken, makina, teçhizat ve bunlara bağlı yedek parçaların Türkiye'ye ihracattaki payı azalmıştır. Özellikle, SSCB'nin Türkiye'de inşaa ettiği sanayi tesislerinin inşaaasının bitmesi sonucunda makine ve teçhizatın Rus ihracatındaki payı hızla azalmıştır.

1980-1991 Yılları Arasında Türkiye-SSCB Ticareti (Milyon Dolar)

Yıl	İhracat	Değişim Oranı	İthalat	Değişim Oranı (%)	Denge	İhr./İth.
1980	168.96	33.32	167.14	68.16	1.82	1.01
1981	13.69	14.63	151.09	-9.60	42.60	1.28
1982	124.03	-35.96	98.81	-34.60	25.22	1.26
1983	88.71	-28.48	219.90	122.55	-131.19	0.40
1984	138.51	56.15	285.74	29.94	-147.23	0.48
1985	190.05	37.21	201.70	-29.41	-11.65	-0.94
1986	140.58	-26.03	322.72	60.01	-182.14	-0.44
1987	169.49	20.57	282.06	-12.60	-112.57	0.60
1988	271.40	60.12	408.68	44.89	-137.28	0.66
1989	704.72	159.66	578.95	41.66	125.77	1.22
1990	531.12	-24.63	1158.97	100.18	-627.85	0.46
1991	610.61	14.97	1013.27	-12.57	-402.66	0.60

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı

Türkiye'nin SSCB'ye ihracatında ise tarım ve gıda ürünlerinin payı ağırlıklı iken, bunları makineler, taşıt araçları, gemiler, beyaz ve kahverengi eşyalar, eczacılık ürünleri ve tüketim maddeleri izlemiştir.

İkili ticari ilişkilerde ilk önemli niceliksel değişiklik Doğal Gaz Anlaşması ile olmuştur. 1986'da Türkiye'nin Sovyetler Birliğine ihraç ettiği ürün sayısı 25 iken, 1991 de bu sayı 70'e ulaşmıştır. ¹⁷

Türkiye, Doğal Gaz Anlaşması çerçevesinde 1987 yılından itibaren 25 yıllık bir süre içinde serbest döviz karşılığında SSCB'den doğal gaz ithal etmeye başlamış, bunun karşılığında SSCB ihracattan elde ettiği gelirin yüzde 70'ini Türkiye'den mal ve hizmet alımına ayırmayı üstlenmiştir.

Doğal Gaz Anlaşması'nın çalışmaya başladığı 1987 yılından itibaren yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi Türkiye ve SSCB arasındaki ticaret hızla artmaya başlamıştır. 1980-91 döneminde ihracat yüzde 261.4, ithalat da yüzde 506.4 artmıştır.

Doğal Gaz Anlaşması çerçevesinde yapılan Türk malları ihracatı yanında ikinci bir dış ticaret aracı olarak SSCB'nin 1967 Anlaşması çerçevesinde Türkiye'de kurduğu tesislerin inşasından doğan borçların geri ödenmesi için kurulan özel hesap çerçevesindeki ihracat da önemli bir yer tutmuştur. İlgili dönemde Türkiye-SSCB Karma Ekonomik Komisyonu'nun her yıl saptadığı liste doğrultusunda Türkiye SSCB'ye mal ihraç etmiş ve bu ihracatın karşılığı özel hesaptan düşülmüştür.

1987 yılında kurulan ve ihracatı, yurtdışı müteahhitlik hizmetlerini ve yatırımları destekleme amacına hizmet eden Eximbank da Türk-Sovyet ticaretinde önemli bir finansman aracı olmuştur. 1989-1991 döneminde Eximbank, SSCB'ye toplam 1,150 milyon dolar tutarında alıcı kredileri açmış ve bunun 555.3 milyon dolarlık kısmı SSCB'nin dağılmasına kadar kullanılmıştır. Bu krediler çerçevesinde Türkiye'nin SSCB'ye tekstil, deri, hazır giyim, ayakkabı, diş macunu, deterjan ve ilaç mamulleri ihracatı önemli ölçüde artmıştır.

Bu üç mekanizmanın kapsamı dışında kalan dış ticaret ise tamamen serbest dövizle yapılan ticaret olmuştur. İncelediğimiz dönemin ikinci yarısında serbest dövizle ticaret ikili ekonomik ilişkilerde gittikçe daha büyük pay almaya başlamıştır.

Devletten bağımsız şekilde ticaret yapabilen Sovyet devlet firmalarının sayısının hızla artması sonucu ise ikili ticaretin devlet kuruluşlarından özel firmalara kayması gerçekleşmiştir.

Dünya petrol fiyatlarındaki düşüşten dolayı Türkiye'nin 1980-1991 yılları arasındaki ihracatında en önemli ülkeler olan Ortadoğu ülkelerinin satın alma güçlerindeki gerileme ve özellikle Irak-İran Savaşının sona ermesi, Türk Hükümeti ve işadamlarının SSCB'ye olan ilgisini arttırmıştır.

İhracatın önünün açılması için bazı ithal mallar özellikle SSCB'den alınmaya başlanmış ve Sovyet ürünlerinin ucuz fiyatları da bu süreci hızlandırmıştır. Doğal gazın yanında demir-çelik, gübre, ağaç-kereste, kimyasal tekstil girdileri, plastik hammaddeler gibi ürünlerin SSCB'den ithalatımızdaki payı artmıştır.

1990'lı yılların başından itibaren dış ticaretin önemli bir kısmı da kayıtdışı ticaret olarak gerçekleşmeye başlamıştır.

İlgili dönemde bavul ticaretinin miktar tespiti yapılmadığından resmi ticaretle karşılaştırılmamıştır. Bununla birlikte bavul ticareti ile uğraşanların daha sonraki yıllarda kurdukları derneklerin verdikleri rakamlar bu dönemde bavul ticaretinin resmi ticareti aştığını göstermektedir.

b. Taahhüt Hizmetleri

1970'li yıllarda Ortadoğu'da üstlendikleri taahhüt işleri ile dünya piyasalarında boy gösteren Türk firmaları, kısa bir süre içerisinde bu sektörün en güçlü firmaları arasında yer almıştır.

80'li yılların büyük bir kısmında Ortadoğu ve Kuzey Afrika pazarlarının Türk taahhüt firmaları için öncelikli konumu devam ederken, bu dönemin ikinci yarısında ikinci bir pazar olarak SSCB ortaya çıkmıştır.

Türk firmaları, Doğal Gaz Anlaşması'nın sunduğu olanaklardan yararlanarak, 1987 yılından itibaren SSCB piyasasına girmiş ve sonraki yıllarda çeşitli finansman yöntemleriyle çok sayıda iş üstlenmiştir.

Sovyet devlet kuruluşu Soyuzvneshstroimport ve Teknoeksport ile Türk firmaları arasında 550 milyon doları aşan tutarda 10 sosyal tesisin inşaatı için anlaşma imzalanması ile başlayan müteahhitlik faaliyetleri daha sonra sosyal tesislerin yanında sanayi tesislerinin de inşaatına yol açacak şekilde genişlemiştir.

Türk firmalarının SSCB'deki faaliyetlerinde dönüm noktası, Almanya'nın birleşmesinden sonra SSCB'ye dönecek askerler için Alman hükümetinin 8 milyar DM'lık konut inşaatı kredisi tahsisi olmuştur.

Alman Hükümeti bu kredi ile Doğu Almanya'da işsiz kalan Alman inşaat firmalarını çalıştırmayı düşünürken, Türk firmalarının ucuz fiyatları ve taahhüt ettikleri kısa inşaat süreleri o döneme kadar SSCB'de yaptıkları inşaat işlerin olumlu etkisi ile birleşince, ilk ihalelerin önemli bir kısmını Türk firmaları kazanmıştır.¹⁸ Bu şekilde Türk firmaları uzun yıllar Sovyet piyasasında hakim olan Finlandiya, Yugoslavya, Bulgaristan ve Doğu Alman firmalarının üstünlüğüne son vermeye başlamıştır.

Ortadoğu ve Kuzey Afrika'daki taahhüt hizmetlerinin miktar olarak gerilemeye başladığı bir dönemde SSCB piyasasının açılması, bu sektörün gelişmesi için yeni imkanlar tanımıştır. Bu dönem içerisinde Türkiye Müteahhitler Birliği üyesi 28 Türk firması bölgede 3,538 milyon dolar tutarında iş üstlenmiştir.¹⁹ Bu işlerin tamamına yakını sosyal tesisler olmuştur.

Fiyat, hız ve kalite avantajlarının yanında Sovyet yöneticileri ile güçlü ilişkiler kurabilen Türk firmaları, dönem sonunda Batılı firmalarla SSCB’de ortak iş yapmaya başlamıştır. Türk firmaların özellikle Rusya’daki yerel yönetimlerle kurdukları güçlü ilişkiler Batılı firmaları işbirliğine teşvik eden en önemli unsur olmuştur.

c. Diğer İşbirliği Alanları:

Dış ticaret ve taahhüt alanındaki güçlü ilişkilerin ilgili dönemde diğer sektörlerle yansıdığını söylemek zordur. Ancak, karayolu taşımacılığı, turizm gibi alanlarda önemli gelişmeler yaşanmaya başlanmıştır.

İkili ticaretin artışı, Ortadoğu’da pazarı daralan Türk kara nakliyatçılarını SSCB pazarına yöneltirken, bavul ticareti için gelen Sovyet vatandaşlarının Türk turizmine katkıları artmaya başlamıştır. Her iki ülkede faaliyet gösteren ortak şirketlerin sayısında da bir artış gözlenmiştir.

İkili ekonomik ilişkilerdeki önemli gelişmelerden birisi gemi yapım, bakım ve onarım alanında yaşanmıştır. 1980’lerin sonunda gelişmiş bir gemi sanayisine sahip olan Türkiye bu alanda başka ülkelerle ilişkilerini geliştirmeyi amaçlamıştır. 1988 yılında STFA’ya bağlı Sedef Gemi Endüstrisi A.Ş. ve Sovyet AKP Sovkomflot firması arasında yapılan görüşmeler sonucu 1988 ve 1989 yıllarında iki ayrı sözleşme imzalanmıştır.²⁰ SSCB’ye daha sonraki aşamalarda yeni gemilerin inşaatı da önerilmiş ancak finansman sorunu çözülemediğinden bu konuda ilerleme sağlanamamıştır.

Erkal Tuzla Tersanesi’nde 1989 yılından itibaren birçok Sovyet gemisinin bakım ve onarımı yapılmıştır. Ancak zamanında bir finansman mekanizması yaratılmadığından daha sonraki yıllarda Türk gemi sanayisi bu imkanlardan yararlanamamıştır. Özellikle nehir taşımacılığında kullanılan konteynerler ve eski gemilerin onarılması konusunda artan talepler başta Yunanistan olmak üzere diğer bölge ülkelerinden ve Rusya’nın Baltık komşuları tarafından karşılanmıştır.²¹

Yine bu dönem içerisinde sağlık alanında bir işbirliği programı başlatılmaya çalışılmış ve bu program SSCB’nin Türkiye’den ilaç ithalatı, sağlık sistemleri geliştirmeye yönelik yardımlaşma ve Türkiye’nin SSCB’ye ihraç edeceği malların depolanması için 15 adet ilaç deposunun bu ülkede inşaa edilmesi gibi hususları içermiş, ancak programın hayata geçirilmesinde başarılı olunamamıştır.

2 Mart 1991 tarihinde imzalanan Çerkezköy-Kapıkule Demiryolunun Elektrifikasyonuna İlişkin Anlaşma, ulaştırma alanında önemli bir anlaşma olmasının yanında proje bugüne kadar Rus firmaların Türkiye’de üstlendikleri en büyük altyapı projesi olma niteliğini taşımaktadır.

Ulaştırma alanında bir başka gelişme 1989 yılından itibaren THY'nın Moskova seferlerine başlaması olmuştur. İstanbul - Moskova Hattı kısa bir süre içerisinde THY'nın en önemli hatlarından birisi olmuştur.

Bu dönemde özellikle SSCB'den enerji alımları ile ilgili yapılan siyasi tercih, o dönemde başlatılan Türk ekonomisinin dışa açılması ve ihracatı artırma politikalarına da uygun olmuştur. Bu tercihin doğruluğu 90'lı yıllarda Türkiye ile Rusya ve Türkiye ile diğer eski Sovyet Cumhuriyetleri arasındaki ilişkilerin gelişmesi ile kanıtlanmıştır.

4.2. 1990'lı Yıllarda Türk-Rus Ekonomik İlişkileri

4.2.1. Dış Ticaret

Rusya'nın Dış Ticaretinde Temel Eğilimler

1993 yılından itibaren Rusya'nın dış ticareti hızla liberalleşmiştir. Dış ticarete devlet monopolleri lağvedilmiş ve yavaş yavaş özel sektör ön plana çıkmıştır. 1996 yılında ihracat vergileri de kaldırılınca, sadece ithalatta ticareti engelleyici tarife ve tarife dışı engeller kalmıştır.

Rusya, ihracatında işlenmiş ürünlerin oranını artırma, makine ve yüksek teknoloji ürünleri ihraç etme; ithalatta da tüketim malları ithalatını sınırlama, Rusya'da kurulan ikame sanayileri koruma ve bu çerçevede de yatırım malları ithalatına ağırlık vermeyi dış ticaretinde temel strateji olarak benimsemektedir.

Rusya'nın dış ticaretinde başka bir öncelik de bağımlılığının yüksek olduğu Boğazlar, Baltık Devletleri limanları, Ukrayna üzerindeki boru hatları gibi temel ihracat yollarına alternatif yollar bulmaktır. Belarus üzerinden boru hatları inşaatı, St. Petersburg'ta yeni limanlar açmak, Uzakdoğu ve Çin'de yeni ihracat noktaları oluşturmak bu stratejiyi hayata geçiren planların bir kısmıdır. WTO'ya üyelik müzakereleri neticesinde Rusya'nın dış ticaretinin daha da liberalleşmesi, bazı ulusal sektörlerin zor durumda kalması beklenmektedir.

WTO ve IMF'le yapılan temaslarda Rusya, kayıtdışı ihracat ve ithalatı (bavul ticareti) sınırlama konusunda büyük baskı görmektedir. Bu ülkenin özellikle ithalatta kayıtdışı işlemleri toplam ithalat hacminin yüzde 25'ini oluşturmaktadır.

Rusya'da tüketim malları sanayilerinin canlanması sonucunda bu ürünlerin ithalatında gerileme yaşanırken makine ve teçhizat ithalatı artmaktadır.

İhracatı teşvik etmek için mali araçları eksik olan Rus hükümeti, sadece yapısal

değişikliklerle yetinmek zorundadır. Bu çerçevede, 1997 yılında Rusya'nın çeşitli ülkelerle kurmuş olduğu ticari ve ekonomik komisyonlarının (KEK) sayısı 70'ten 50'ye indirilmiş ve Türkiye dahil toplantı yapılan tüm ülkelerle müzakerelerde ağırlık katma değeri yüksek işlenmiş ürün ve makine ihracatının arttırılmasına verilmiştir.²²

Diğer taraftan Rusya, AB'ye baskı uygulayıp "pazar ekonomisi olmayan ülke" statüsünün kaldırılmasını hedeflemektedir. Böyle bir kararın alınması durumunda Rusya'ya AB tarafından anti-dumping önlemleri uygulanması zorlaşacaktır.

Rusya, kendisine toplam 55 anti-dumping ve kota sınırlaması uygulayan AB, ABD ve Uzakdoğu ülkelerine karşı bazı önlemler almıştır. Ayrıca, kendisine karşı uygulanan yüksek teknoloji lisansı ve ekoloji standartları sınırlamalarını da müzakere etmeye başlamıştır.

Sadece enerji, demir-çelik, bazı makineler ve kimyasallarda rekabetçi olan Rusya, diğer ürünlerde rekabet gücünü arttırma ve ticaret engellerini aşma konusunu dış ticaretinde öncelik listesine almıştır.

Rus ekonomisinin COMECON'la ilişkiler çerçevesinden çıkıp dünya ile bütünleşmeye başlaması; rekabet edebilen ürünlerin belli bölgelerde üretilmesi; limanlara yakın olmanın öneminin artması gibi çeşitli etkenler neticesinde Rus dış ticaretinde bölgelerin ağırlığı değişmiş ve Rusya'nın 89 bölgesinden sadece 9'u ihracatın yüzde 70'e sahip olmuştur.²³ Rusya'nın dış ticaretinde AB birinci sıraya yerleşirken eski Sovyet Cumhuriyetleri ve eski COMECON ülkelerinin payı azalmıştır (Bkz. Ek IV, Tablo 3).

Rusya'nın BDT ülkeleri ile ticaretinde (Bkz. Ek IV, Tablo 2) 1992 yılından 1997 yılına doğru artış gözlenmekle birlikte bu ülkelerle toplam ticaret SSCB döneminde ülke içinde mevcut olan iç ticaret hareketlerinden düşüktür.

Rusya'nın BDT ülkelerine 1997 yılı ihracatında doğal gaz (5.7 milyar dolar) ham petrol (1.8 milyar dolar) ve makineler (2.9 milyar dolar) ağırlıklı iken ithalatında makine ve teçhizat (3.5 milyar dolar) ağırlık kazanmıştır.

AB ile ticaretin daha da arttırılması ve ihracatın çeşitlendirilmesinin yanında Rusya, BDT ülkeleri, Çin, Hindistan, Japonya, Türkiye gibi bazı komşu ülkelerle ilişkileri daha da geliştirme yollarını aramaktadır.

Türk-Rus Ticaretinde Mevcut Durum*

Rusya'nın Türk Dış Ticaretindeki Yeri (1992-1998)

Yıl	Rusya'ya İhracat (Milyon USD)	Toplam İhracattaki Pay (%)	Sıra	Rusya'dan İthalat (Milyon USD)	%	Sıra	Ticaret Hacmi (Milyon USD)	%	Sıra
1992	439	3.00	8.	1.040	4.95	8.	1.479	3.92	6.
1993	499	3.29	8.	1.542	5.24	8.	2.041	4.55	6.
1994	820	5.24	6.	1.045	4.50	7.	1.865	4.50	6.
1995	1.238	5.72	4.	2.082	5.83	4.	3.320	5.78	4.
1996	1.494	6.42	3.	1.900	4.30	6.	3.394	5.15	6.
1997	2.049	7.87	2.	2.048	4.38	6.	4.097	5.63	5.
1998	1.348	5.01	5.	2.155	4.68	6.	3.503	4.81	6.

Kaynak: DTM verileri

1992'den 1997 yılına kadar Türkiye'nin Rusya'ya ihracatı yüzde 366.7, ithalat yüzde 96.9, ticaret hacmi de yüzde 177 artmıştır.

Yukarıdaki tablodan da görüldüğü gibi çok kısa bir dönem içerisinde Rusya Türkiye'nin ikinci ihracat pazarı konumunu elde etmiş, ithalatta da 5. sırayı almıştır. Bu şekilde de toplam ticarete Rusya Türkiye'nin 4'ncü ortağı olmuştur.

Rusya'nın 1996 yılı ticaretinde ise Rus kaynaklarına göre Türkiye ihracatta yüzde 1.9 ile 18'nci, ithalatta da yüzde 1.3 ile 20'nci sırada bulunmaktadır.

Türkiye'nin Rusya'ya ihracatında tekstil, gıda, deri, otomotiv sektörleri önemli yer almaktadır. İthalatta ise ağırlık doğal gaz, demir çelik, petrol ürünleri, ayçiçek çekirdeği, canlı hayvanlar gibi ürünlerdedir (Bkz Ek IV, Tablo 4).

Rusya ve Türkiye'nin dünya ticaretindeki yerlerine bakıldığında her ne kadar dış ticaretleri yapısal olarak çok farklı ise de iki ülkenin sıralamada aldıkları yerlerde bazı benzerlikler görülmektedir. Ek IV Tablo 5'te görüldüğü gibi 1997 yılı itibarıyla Rusya dünyada ihracat açısından 10., ithalat açısından da 15. ülke iken Türkiye ihracatta 25., ithalatta da 16. sıradadır.

Her iki ülkenin AB, ABD ve Japonya ile ticaretleri toplam dış ticaretlerinin yarısından fazlasını oluşturmaktadır.

(*) Rusya'da balen gümrük denetimlerinin esnek olması neticesinde birçok ülkenin Rusya'ya ihracatları Rus gümrüklerinde daha düşük kaydedilebilmekte ve böylece vergiler düşürülebilmektedir. Bundan dolayı bu bölümde Türk kaynaklarının dış ticaret verilerini kullanmayı tercih etmekteyiz.

**Türkiye ve Rusya'nın Dış Ticaretinde AB, ABD ve Japonya'nın Yeri
(1997)**

İhracat (%)

	AB	ABD	Japonya	Toplam 3 Ülke
Rusya	33.7	5.4	3.5	42.6
Türkiye	48.7	8.2	0.6	57.5

İthalat (%)

Rusya	40	7.1	0.8	47.9
Türkiye	52.3	7.8	3.9	64.0

Kaynak: Eurostat, External and Intra-European Union Trade, Luxembourg, 6/1998, p.38

AB'nin AB dışı ticaretinde de iki ülke benzer bir ağırlığa sahiptir. AB'nin 1993 yılında AB dışına ihracatında Rusya 12.7 milyar dolarla 5. ülke (% 2.7), Türkiye de 12.4 milyar dolarla 6. (%2.6) ülkedir. 1997 yılında ise Rusya 25.2 milyar dolar ile 4. büyük pazar (%3.5), Türkiye de 22.3 milyar dolar ile 7. en büyük pazardır (% 3.1).

AB'nin ithalatında 1993 yılında Rusya 17.1 milyar dolar ile altıncı (% 3.6) ülke iken Türkiye 6.8 milyar dolar ile ondördüncü sırayı (%1.5) almaktaydı. 1997 yılına gelindiğinde ise Rusya 26.6 milyar dolar ile ithalatda tekrar altıncı (%4), Türkiye'de 11.8 milyar dolar ile (%1.8) onikinci sıradadır.

Rusya ve Türkiye'nin bir başka ilginç benzerliği de AB içindeki ticari ortaklarıdır. Her iki ülkenin AB ile ticaretinin yarısına yakını Almanya ile ticarettir. Her iki ülkenin AB ile ticaretinde ikinci ortakları İtalya, üçüncü ortakları da Fransa'dır.

1997 yılında AB'nin meyve-sebze, hububat ihracatında birinci olan Rusya, hazır giyim ihracatında dördüncü, telekomünikasyon ve genel makinalar ihracatında beşinci, ofis makineleri ihracatında altıncı, meşrubat ve otomobiller ihracatında da yedinci pazar konumundadır.

AB'nin 1997 yılındaki ithalatında gübre, demir-çelik, petrol ürünleri, metaldışı mineraller ithalatında birinci olan Rusya, ağaç-kereste, metaller ithalatında ikinci, petrol ithalatında da 3. en önemli ülkedir.

Haziran 1995'te Rusya ve AB arasında imzalanan Ortaklık ve İşbirliği Anlaşmasının yürürlüğe girmesi ile AB'nin Rusya'ya uyguladığı sınırlamaların önemli bir kıs-

mı kaldırılmış ancak, başta tekstil ve balık konserve gibi bazı ürünlere kota uygulaması devam etmiştir.

Rusya'nın demir-çelik, kimyasallar, tekstil-hazır giyim, gıda ve tarım ürünleri hassas sektörler arasında yer almaktadır. Ayrıca, ülkenin makine imalat sanayisi ürünleri AB'nin ekolojik ve teknolojik standartlarına uymamaktadır.

Türkiye'nin AB'ye ihracatında da başta tekstil, gıda ürünleri olmak üzere hassas ürünlerin oranı oldukça yüksektir.

AB'nin para birliği sonrasında hassas ürünler açısından zor bir pazar olması beklenmektedir. Böyle bir gelişmenin ışığında, hem Türkiye hem Rusya kendi çevrelerinde bulunan pazarlarda ihracata ağırlık vermek zorunda kalacaklardır. Bu şekilde, işlenmiş ürünlerini yakın pazarlara ihraç etme politikasını benimseyeceklerdir.

Bu çerçevede, AB'nin Rusya ile başlatacağı Serbest Ticaret Anlaşması görüşmelerine paralel olarak Türkiye'nin de Rusya ile aynı süreci başlatması çok önemlidir. 1995 Rusya - AB Anlaşmasına göre 1998'de başlaması gereken Serbest Ticaret Anlaşması süreci Rusya'da başlayan ekonomik kriz nedeniyle ertelenmiştir.

AB'deki yeni gelişmeler her iki ülkeyi de olumsuz etkileyebilir ancak bu etki Rusya'nın AB'ye ikamesi zor mallar ihraç etmesinden dolayı Rusya üzerinde daha sınırlı olacaktır. Türkiye'nin ihracatı ise tekstil, tarım ürünleri, çeşitli işlenmiş ürünler gibi birlik içi ikamesi mümkün olan ürünlerden oluşmaktadır.

Türk-Rus ticaretinin geleceğini her iki tarafın beklentileri çerçevesinde incelemek önemlidir.

Rusya, Türkiye'ye ağırlıklı olarak hammaddeler ihraç ederken, 1997 yılında yapılan KEK Toplantısı ve Başbakan Çernomirdin'in ziyareti sırasında makineler, silahlar ve yüksek teknoloji satma isteğini dile getirilmiştir. Nitekim, Rus yetkililer bu tür ürünleri sattıkları ülkeleri "stratejik pazar", "stratejik ortak" olarak adlandırmaktadır. Bu ürünlerin bir kısmının Türkiye'de pazar bulması durumunda Türk-Rus ekonomik ilişkilerinin önemi artacaktır.

Rusya için ikinci bir öncelik de enerji ihracatını arttırmak ve çeşitlendirmek, kendisine uygulanan bazı anti-damping sınırlamalarını²⁴ kaldırmaktır.

Türkiye açısından ise Rusya, tüketim malları konusunda çok büyük bir pazardır. Gelecek on yılda öncelik, bu pazarda elde edilen yerin iyileştirilmesi ve şu an kayıtdışı olarak yapılan ihracatın hacim yitirilmeden normal ticarete dönüştürülme-

sidir. Bunun gerçekleşmesi durumunda Türkiye, Rusya'nın ithalatında ilk ülkelerden birisi olacaktır.

İhracatı arttırma konusunda aşağıdaki önlemlerin alınması önemlidir.

1. Türk ürünleri konusunda oluşan olumsuz imaj giderilmelidir. Özellikle bavul ticareti yoluyla Rusya'ya giden bazı kalitesiz ürünler Türk ürünlerinin tümüne gölge düşürmüştür. Rusların yoğun olarak Türkiye'ye turist olarak gelip Türkiye'deki ürün kalitesini görmeleri ve diğer taraftan Koç Holding'in ve Enka'nın açtığı Ramstore'un yarattığı yüksek ürün kalitesi imajı ise bu yargıyı yumuşatan olgulardır.

2. Türkiye'nin Rusya'ya ihracatında ticaret finansmanı yetersiz kalırken AB ülkeleri önemli finansmanla pazara girebilmektedir. Bu dezavantajı gidermek için Türk firmalarının Batılı firmaların gitmediği, Moskova dışı bölgelerle doğrudan ilişkilere yönelmesi önemlidir.

3. Nakliyat ve gümrüklerde yaşanan tıkanmaları giderecek önlemler alınmalıdır.

4. Doğal Gaz Anlaşması çerçevesinde Türk mallarının Rusya'ya ihraç edilmesine imkan sağlayan Doğal Gaz Hesabı uygulanmamakta, Rus kayıt sisteminin karışıklığı nedeniyle etkili çalıştırılamamaktadır. Bu alanda bir an önce uzlaşmaya varılması Türkiye'nin ihracatına olumlu tesir edecektir. Aynı sorun Doğal Gaz Anlaşması çerçevesinde öngörülen müteahhitlik hizmetleri için de geçerlidir.

5. Rusya'ya mal satmak kadar bu malı Rus tüketiciye ulaştırmak da önem kazanmıştır. Devletin dış ticaretten çekilmesi ve devlet ticaret monopollerinin lağvedilmesi ile Türk firmaları, aracı kullanmaktan ziyade doğrudan dağıtım sistemleri kurma ve ticaret noktaları oluşturma yoluna başvurmalıdır. Etkin bir dağıtım sistemi kurmak Rusya'ya ihracatı arttırmak için önemli bir unsurdur.

Moskova'da bölgelerden gelen alıcıları bekleyen ve ürünlerini pazarlayan Batılı şirket temsilcilikleri yerini bölgelerde dağıtım ağı kur ve görsel ve yazılı basın aracılığıyla tüketicilere hergün ulaşan Batılı şirketlere bırakmıştır. Ağustos 1998'den itibaren ise sadece yerel üretimini tesis etmiş olan Batılı şirketler varlıklarını sürdürmüştür.

1992 yılında kabul edilen Serbest Ticarete İlişkin Kararname ile Rusya'nın böl-

gelerinde çöken ürün dağıtım sistemini canlandırmak için kurulan ticaret evleri (toptancı merkezler) geçiş döneminin ürünü olmaları neticesinde yavaş yavaş önemlerini yitirmişlerdir. 1996 yılına kadar ticaretin yarısı bu merkezlerde gerçekleşirken, 1997 yılında gerileme başlamıştır. Bölge yönetimleri perakende ticaretin marketlere kaymasını tercih etmektedir. Tüketicilerin toptancı merkezlerden ziyade perakende satış yerlerine kayması ve Batılı anlamda mağazaların ön plana çıkması Rusya'da önemli bir gelişmedir.

Perakende ticaret noktalarında satışlar 1991 yılında 8.9 milyar dolar iken 1997 yılında 149 milyar dolara çıkmıştır. 90'lı yılların başında perakende satışlardan daha yüksek hacmi olan bavul ticaretinin 1997 yılındaki piyasa payı ise 16 milyar dolar ile sınırlandırılmıştır. ²⁵

Rusya'da üretim yapmak da tüketim mallarının pazarlanması açısından önem kazanmıştır. Özellikle son krizden sonra ithalatı sürdürmek imkansız hale gelmiştir.

1997 yılının sonlarına doğru gündeme gelen ve ikili ekonomik ilişkileri hızla değiştiren bir etken Asya krizi olmuştur. Asya bölgesi ülkeleri hem Rusya, hem Türkiye için öncelikli ticaret ortakları olmamalarına rağmen (Rusya için Çin hariç), krizin en büyük pazarlarda büyüme hızını frenlemesi, bu pazarlara sahip ülkelerin ithalatlarında daralmalara yol açmıştır. Türkiye için özellikle AB ve Rusya'daki daralmanın sorun oluşturması beklenirken; Rusya için, hedeflediği Çin, Japonya pazarları ve AB pazarındaki daralma sorun olmaktadır.

1998 yılında Rusya'da başlayan ekonomik kriz, Türk-Rus ticaretini önemli bir oranda geriletmiştir. Rusya'ya ihracat yüzde 34.2 gerilerken, bu ülkeden ithalat yüzde 4.9 artmıştır.

İhracatın azalmasında belirleyici sebep Rusya'da ithal mallar ve yerel mallar arasındaki fiyat makasının yerel malların lehine açılmış olmasıdır. Ayrıca satın alma gücü hızla azalan Rus vatandaşları bazı ürünleri satın almamaya başlamış veya daha ucuz Uzakdoğu malları ithalatına yönelmişlerdir.

Bu gelişmelerin neticesinde Rusya, Türkiye'nin ihracatında elde ettiği yeri kaybetmiştir. Özellikle 1998 yılının son aylarında ikili ticaret hızla azalmıştır. Azalma eğilimi 1999 yılının ilk üç ayında da devam etmiş, ihracat bir önceki seneye göre %70.2 azalırken ithalat da %20.8'lik azalma gözlenmiştir.

Rusya'ya İhracatta Önde Gelen Sektörler

Rusya ile ticari ilişkilerde en önemli konulardan birisi bu ülkenin ülkemiz için

stratejik öneme sahip sektörlerinin tespitidir.

Tekstil - hazır giyim, deri, kimyasallar-kimyevi maddeler, ilaç ve tıbbi teçhizat, telekomünikasyon, inşaat malzemeleri, otomotiv, makineler ve gıda sektörlerinde Rusya, Türkiye için önemli pazar olma özelliği elde etmiştir.

Rusya'da tekstil ve hazır giyim sektörünün 90'lı yıllarda hızla gerilemesi yurtdışından büyük bir ithalata yol açmıştır. Türkiye; İtalya, Çin, Almanya gibi ülkelerle birlikte bu sektörlerdeki ithalatta önde gelen ülkelerden birisi olmuştur.

Türkiye'nin 1997 yılı hazır giyim ihracatında Rusya, 676.6 milyon dolarla (yüzde 9.5) Almanya ve ABD'den sonra üçüncü, tekstil ihracatında da 76.8 milyon dolarla (yüzde 2.8) dokuzuncu ülke olmuştur.²⁶

Ağırlıklı olarak bavul ticareti ile Rusya'ya ihracatın gerçekleştiği sektörlerden birisi olan deri sektöründe de Rusya resmi ihracatta ilk sıralara yerleşmiştir. Özellikle ayakkabı ihracatında birinci olan Rusya, deri konfeksiyonu ihracatında ikinci olmuştur. Ancak Ağustos 1998'de Rusya'da başlayan kriz sonrasında bu ülkeye olan tekstil-hazır giyim ve deri ihracatı gerilemeye başlamıştır. Rusya'nın Ukrayna ve Kazakistan gibi bazı BDT ülkelerine ithalatta KDV ve bazı diğer vergileri uygulamaması da ihracatımıza olumsuz tesir etmiştir.

Türkiye'nin en hızlı gelişen sektörlerinden birisi olan kimya sektöründe Rusya en önemli pazar olmuştur. 1997 yılına gelindiğinde bu ülkeye kimya sektöründeki toplam ihracatın yüzde 15.9'una karşılık gelen 224.6 milyon dolarlık ürün ihraç edilmiştir. Özellikle plastikler ve mamulleri (yüzde 20.8), sabunlar ve deterjanlar (yüzde 29.6), boya ve vernikler (yüzde 26.1) ve uçucu yağlar ve kozmetiklerde (yüzde 31.7) Rusya birinci pazar olmuştur.²⁷

Yine bu gruba yakın olan ilaç ve tıbbi teçhizat grubunda Rusya ilk dış pazar olmuştur. Her ne kadar ana ilaç firmaları, lisans anlaşmalarıyla üretim yapan firmalarımızı Rusya'ya olan ihracatlarında sınırladıysa da Rusya sektörde yapılan ihracatta 12.1 milyon dolar ile (14.9) birinci sırayı almıştır.²⁸ İlaç sanayiinde Rus firmalarıyla Rusya'da ortak üretim ön plana çıkarken, tarımsal ve hayvansal ilaçlar alanında da işbirliği imkanları artmıştır.

İnşaat malzemeleri alanında navlun avantajı ve Türk firmalarının Rus inşaat piyasasındaki rekabet üstünlüğü sonucu Türkiye'den bu ülkeye seramik küvet, lavabo, klozet, plastik tuvalet ürünleri, fitting, duvar kağıdı, seramik karo ve boru ihracatı artmıştır.

Otomotiv Türkiye'nin Rusya'ya ihracatı en hızlı artan sektörlerinden birisi olmuştur. Rusya 1996 yılında, Türkiye'nin taşıt ve yan sanayi ihracatında 87.2 milyon dolar (yüzde 6.1) ile 3., 1997 yılında da 111.3 milyon dolar ile (yüzde 7.1) 4. olmuştur.²⁹

Türkiye'den Rusya'ya ihracatta ekmek fırınları, kazan-kaloriferler, mutfak ekipmanları, elektrikli makineler ve telekomünikasyon ürünlerinin payı hızla artmaya başlamıştır.

Türkiye'nin, 1997 yılı elektrik-elektronik ve makina sanayi mamulleri ihracatında 89.5 milyon dolarla (yüzde 4.1) Rusya, Almanya, İngiltere, Fransa ve ABD'den sonra 5. olmuştur.³⁰ Bu grup ürünler arasında ses ve video bantları ihracatında Rusya 23.6 milyon dolarla birinci ülkedir.

Gıda sektörü Rusya'nın en önemli pazar olduğu sektörlerin başında gelmektedir. Tarımsal ürün ve gıda üretimi hızla gerileyen Rusya, coğrafi yakınlıktan dolayı Türkiye için büyük bir pazar olmuştur. Türkiye'nin toplam tarımsal ürün ihracatında 1997 yılında Almanya 761.2 milyon dolar (yüzde 16.3) ile birinci iken, Rusya 410.2 milyon dolar (yüzde 8.8) ile ikinci olmuştur.³¹

Rusya, Türkiye'nin meşrubat, alkollü içecekler ihracatında 24.5 milyon dolar (yüzde 33.6), şeker ve şeker mamulleri ihracatında da 65.9 milyon dolar (yüzde 26.1) ile birinci olmuştur.³² Kakao ve kakao müstahzarları ihracatında ise Rusya 11.5 milyon dolar ile ikinci pazar olmuştur. Batılı firmalar gibi dağıtım sistemlerini geliştiremeyen ve kalite imajı sorunu ile karşı karşıya kalan bazı Türk gıda ürünleri 1997 ve 1998 yıllarında Rusya'da gerilemeye başlamıştır. Özellikle sakız, bisküvi ve çikolata'da gerileme en ciddi boyutta olmuştur. Türk makarna üreticileri de ABD'nin Türk makarnasına sınırlama getirmesi sonucu ağırlığı Rusya'ya vermiş ve bu ülke birinci pazarları olmuştur.

Rusya, işlenmemiş gıda ihracatında da gittikçe daha önemli yer almıştır. 1997 yılında yenilen sebze ihracatında 42.8 milyon dolar ile (yüzde 8.7), Almanya'dan sonra ikinci olan Rusya, yenilen meyve ihracatında da 40.2 milyon dolar ile (yüzde 3.1) dokuzuncu olmuştur.³³ Özellikle domates, limon, soğan ve portakal gibi ürünlerde Rusya çok önemli bir pazar olmuştur.

4.2.2. Bavul Ticareti

Bavul ticaretinin Türk-Rus ticaretinde önemli ekonomik ve toplumsal fonksiyonları olmuştur.

Bu ticaretin en canlı döneminde İstanbul'a günde ortalama 55 charter uçağı, 600 otobüs ve birkaç gemi, bavul ticareti amacıyla gelmekteydi.³⁴

Boyutu çeşitli yıllarda 5 ve 15 milyar dolar arasında değişen bavul ticareti bir taraftan Türkiye'ye önemli miktarda döviz kazandırmıştır ve binlerce üretim tesisi ve atölyenin kurulmasına imkan vererek, önemli istihdam yaratmıştır. Diğer taraftan da bavul ticareti ile sermaye biriktiren Ruslar ise yavaş yavaş Rusya'nın ilk serbest girişimcileri olmuşlardır ve iki ülke arasında resmi ticaretin artmasına önayak olmuşlardır.

Bavul ticareti Rusya'da uzun bir süre sosyal bir olay olarak nitelendirilmiştir. Bu yoldan bir taraftan yüzbinlerce işsiz ve çoğunluğu yüksek eğitimli Rus vatandaşı geçim kaynağı edinmişken, diğer taraftan da Rusya'da küçük ve orta ölçekli girişimci kitlesinin ağırlıklı kısmı bavul ticareti yoluyla oluşmuştur. Ayrıca bavul ticareti Rus piyasasında ürün açığını kapatmıştır.

Rus Dış Ticaretinde Bavul Ticaretinin Yeri (Milyar dolar)

Bavul Ticareti		1994	1995	1996	1997
	İhracat	0.8	1.3	1.5	1.8
	İthalat	11.9	14.4	16.1	14.7
Toplam Ticaret					
	İhracat	68.1	81.3	88.4	87.9
	İthalat	50.5	60.9	61.5	67.6

Kaynak: Rosgoskomstat

Rusya'nın eski Başbakan Yardımcılarından Oleg Davidov WTO ile üyelik müzakereleri sırasında şunları söylemiştir.

"Bavul ticaretinin çok hassas bir konu olduğunu ve ani, şiddetli hareketlerle bozulacağını söylemek istiyorum. Bavul ticareti milyonlarca insana yaşama yolu sağlıyor. Rusya'daki kitlesel işsizlik için geçici bir çözümdür."³⁵

1995 yılından itibaren bavul ticaretine bakış önemli değişikliklere uğramaya başlamıştır. Bu çerçevede getirilen sınırlamalar kısmen siyasi alandaki sorunların neticesi olmakla birlikte, daha ziyade şu ekonomik gerçeklerden kaynaklanmıştır.

- Rus hükümeti IMF, WTO ve diğer uluslararası kuruluşlarla müzakere-

lerde kayıtdışı ekonomiyi ve başta bavul ticaretini sınırlaması için baskı görmektedir;

- Rusya'daki yerli üreticilerin güçlenmesi ve Batılı firmaların pazarda yer alması bavul ticaretine karşı kampanyaların başlamasına yol açmıştır;

- Rus hükümetinin ithalatı sınırlama politikaları da bavul ticaretine olumsuz yansımıştır;

- Bavul ticareti ile gelen ürünlerin düşük kalitesi önemli tartışma konusu olmuştur.

Bavul ticaretinde kişi başı üst sınırı 10.000 dolardan 1995 yılında 2.000 dolara, Ağustos 1996'da da 1000 dolar ve 50 kg'a indirmiştir. 10.000 dolar ve 200 kg'nın üzerinde bavul ticareti ise normal ithalat sayılmaya başlanmıştır.

Türkiye'de bavul ticaretini cazip kılmak için alınan önlemlere rağmen (kargo ve enformasyon hizmetlerinin artırılması, denizyolu bavul ticaretine altyapı yaratılması, turist şikayetlerini çözecek mekanizmaların kurulması, bavul ticaretinde KDV iadesi) bavul ticareti hızla azalmaya başlamıştır. Bu azalma Rusya'nın bavul ticareti hacminin genel olarak değişmediği bir dönemde gözlenmektedir.

Rusya'nın bavul ticareti hacminin bir kısmı BAE, Polonya, Çin, Yunanistan gibi ülkelere kaymıştır.

1997 yılında IMF, Rusya hükümetine vergi gelirlerini artırma konusunda baskı kurmuştur. Gerçekten de, 1997 yılında bavul ticareti toplam ithalatın yüzde 22.4'ünü oluşturduğu için milyarlarca dolarlık vergi kaçağı oluşmuştur. İşte bu ortamda, Rus hükümeti ciddi denetimlere başlamış ve neticede 1997 yılındaki hacim 1996 yılına göre yüzde 7.1 azalmıştır.³⁶ Sonuç olarak Türkiye'nin Rusya'ya bavul ticareti de 1997 yılında 4-5 milyar dolar seviyesine inmiştir.³⁷

Rusya krizi sonrasında yurtdışına çıkışların azalması Türkiye ve Rusya arasındaki bavul ticareti hacmini 1998 yılında 2-3 milyar dolara geriletmiştir. Rusya'dan gelen charter uçakların bir kısmına İstanbul Havaalanı yerine Çorlu Havaalanına inme zorunluluğu getirilmesi ve Novorossisk Gümrük İdaresi'nin Türkiye'ye giden gemilere sorun çıkarması Türkiye'ye gelen uçak ve gemi sayısını azaltmış ve bavul ticaretini gerileten diğer sebepler olmuştur.

Çorlu-İstanbul arasındaki mesafe ve yoğun trafik, havayolu ile gelen turistleri caydırırken, Batı Avrupa'dan gelen turist gemilerine Karaköy iskelesinin tahsis edilmesi sonucu Rusya ve Ukrayna'dan gelen gemilerin altyapısı tamamlanmayan Zeytinburnu limanına yanaştırılması bir başka sorun olmuştur.

Bavul Ticaretine İlişkin Önlemler

Bavul ticaretini normal ticarete dönüştürmek bu ticaret hacmini zaman içerisinde koruyacak tek yoldur.

Bavul ticaretine biraz daha nefes verecek önlemler başta Laleli Sanayici ve İşadamları Derneği olmak üzere çeşitli kaynaklarca dile getirilirken (uçak bileti ve konaklama indirimleri, uçaklara bekleme süresi ve kargo yüklemelerde kolaylıklar, uçuş ve yer hizmetlerinde özel tarifeler, gemi yanaşma ücretlerinde indirimler ve yabancılara ayakbastı parasının kaldırılması), yetkililerin bir kısmı da bavul ticaretini normal ticarete dönüştürecek modeller üzerinde çalışmaya başlamıştır.

Bu modellerin ilki olan Rusya ve diğer ülkelerde Türk Ticaret Merkezleri'nin açılması, ilk defa dönemin Başbakanı Tansu Çiller'in 1995 yılındaki Moskova ziyareti sırasında resmen gündeme gelmiştir. Ziyaret sırasında, Moskova Belediyesi ile konuya ilişkin bir protokol imzalanırken Dış Ticaret Müsteşarlığının Koordinatörlüğünde TOBB, TİM ve İTKİB'in katılımıyla bir proje geliştirilmiş ve Moskova'da Kızıl Meydana çok yakın bir alanda 25000 m2'lik bir bölgede ticaret merkezi kurulması çalışmaları başlatılmıştır. Ancak projenin gerçekleştirilmesindeki gecikme büyük kayıplara yol açmaktadır, zira Finlandiya ve Çin gibi ülkeler benzer merkezler kurmak için ilk adımları atmışlardır. Moskova Belediyesi de geçen süre içerisinde toptancı merkezlerin yerine perakende satış merkezlerine ağırlık vermeye başlamıştır.³⁸

İkinci çok önemli model, bir sektördeki firmaları birleştirip sektörel dış ticaret şirketlerinin kurulmasıdır. Nisan 1998'e kadar kurulan 27 sektörel dış ticaret şirketinin bir kısmı BDT pazarlarında ihracat imkanlarını artırma hedefini seçmiştir. Samsun'da kurulan KAR-BİR (Karadeniz Birleşik Un Sanayi, Hububat, ve Bakliyat Dış Ticaret), Merter Sanayici ve İşadamları Derneğinin kurduğu ATAKS Tekstil Dış Ticaret, ASM (Akdeniz Sebze Meyve) ve ISP (Uluslararası Yedek Parça) gibi sektörel dış ticaret şirketleri bu eğilimin önemli göstergeleridir. Bavul ticaretinin en büyük payını gerçekleştiren deri üreticileri de, 1998 yılının yaz aylarında bu tür bir şirket kurma yönünde karar almışlardır.

Bu tür şirketlerde birleştirilen sınırlı imkanlar üyelere daha etkin ihracat imkanları sunmaktadır. Bu model sayesinde de, dış pazar kültürü sınırlı olan ve bavul ticaretinin gerilemesiyle varlıkları tehlikeye giren birçok firma ihracat pazarları bulmaktadır.

Bir grup firma da bireysel şekilde ticari ve üretim faaliyetlerini Rusya'ya taşımaktadır. Bu seçenek de 3. bir model olarak değerlendirilebilir.

Bavul ticaretinin geleceği, üzerinde ciddi bir şekilde düşünülmesi gereken bir sorundur. Son on yılda Türkiye'ye sağladığı döviz miktarı 50-100 milyar dolar arasında olan bu olgu, ayrıca yarattığı istihdam ve teşebbüs ruhu ile ülke ekonomisinde ciddi bir dinamizm doğurmuştur. Küçük işletmelere ihracatçı olma imkanını vermiş ve büyümelerini sağlamıştır.

Bu süreçte, her iki tarafta da en başarılı olan işadamları ülkelerinin önemli müteşebbisleri arasında yer almıştır. Bu durum dolaylı olarak, turizm sektöründe de etki yaratmıştır. En önemlisi de, Türkiye'ye, etrafındaki tüketim mallarına aç olan ve sistem dönüşümü yaşayan ülkelerde bir popülerite sağlamasıdır. Türkiye bölgenin ekonomik merkezi kabul edilmiştir. Laleli uzun bir süre Avrasya pazarlarında büyük Türk firmalarından çok daha başarılı olmuştur.

Bavul ticaretine mal üreten ve tüm Türkiye'de yayılan işletmelerin Rusya ve diğer Avrasya ülkeleri dışında başka bir alternatif pazarı yoktur. Bu yüzden de hükümetler, akademisyenler ve iktisatçıların hep arka plana ittikleri ve gittikçe büyüyen bu soruna çözüm bulmak zorunludur. Yakalanan hacimleri kaybetmeden bu alandaki üretici ve tüccarları resmi dış ticarete alıştırmak, Türk ekonomisine büyük dinamizm ve rekabet gücü kazandıracaktır. Bu da bavul ticaretinin geleceği üzerine tartışmaları gittikçe daha çok öncelikli bir konu yapmaktadır.

4.2.3. İnşaat ve Taahhüt Hizmetleri

Türk inşaat sektörünün Rusya'daki faaliyetleri, Türk işadamlarının bu ülkedeki başarısını sağlayan en önemli unsurdur.

Temmuz 1998 itibarıyla Rusya'da 138 Türk firması, 9 milyar 246 milyon dolar değerinde 533 proje üstlenmiş bulunmaktadır. Bu projelerden 22'si 100 milyon doların üstünde bir değere sahip iken 347 projenin değeri ise 10 milyon doların altındadır.³⁹

Türk Taahhüt Firmalarının Rusya’da Üstlendikleri İşler

	Kontrat Tutarı (Milyon USD)	Proje Sayısı	İşçi Sayısı	Firma Sayısı	Ortalama Kontrat Değeri (Milyon USD)
1992 ve Öncesi	3.538	97	50040	28	36.5
1993	671	33	30740	23	20.3
1994	1.055	91	35835	41	11.6
1995	1.674	124	48230	66	13.5
1996	717	56	23317	42	12.8
1997	1.126	80	23677	36	14
1998 *	465	52	13523	25	8.9
TOPLAM	9.246	533		138	17.3

Kaynak: T.C. Moskova Ticaret Müşavirliği

** Temmuz 1998 İtibarıyla*

Rusya Federasyonu, 1990-97 yılları arasında Türkiye’nin yurtdışı taahhüt hizmetlerinin yüzde 42’sini oluşturmuş ve birinci pazar olmuştur.

1990-1997 Yılları Arasında Türk İnşaat Firmalarının Ana Pazarları

Ülke	%
Rusya Federasyonu	42.0
Libya	13.0
Pakistan	5.9
Kazakistan	5.3
Türkmenistan	4.3
Almanya	3.7
Azerbaycan	3.7
Suudi Arabistan	3.6
Diğer	18.5

Kaynak: Turkey 97/98, Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Merkezi

Bugün, 13.000 işletmeden oluşan ve 1.3 milyon kişiyi istihdam eden Rusya inşaat sanayisi⁴⁰ Rus hükümetinin aldığı destekleme önlemleri ile toparlanma sürecine girmiştir. Rusya inşaat piyasasında gözlenen önemli bir gelişme, anahtar teslimli projelerin yavaş yavaş yerini "yap-işlet" tipi projelere bırakmasıdır. Bu vesileyle de inşaat sektöründe yabancı yatırımlar hızla artmaktadır.

ABD Moskova Ticaret Müşavirliği kaynaklı bir rapor Rusya'daki sanayi dışı inşaatlarda yabancı ülke paylarını verirken, Türkiye'nin yüzde 50 ile birinci, Finlandiya'nın yüzde 15 ile ikinci, Yugoslavya'nın yüzde 10'la üçüncü, Almanya'nın yüzde 7 ile dördüncü, Avusturya ve Bulgaristan'ın yüzde 4 ile 5. sırada olduklarını göstermektedir.⁴¹

1993 - 94 yılına kadar inşaat firmalarımızın temel işvereni devlet iken daha sonraki yıllarda Moskova Belediyesi, Gazprom, Lukoil gibi kuruluşlar ve büyük bankalar en önemli işveren olmuştur. Bunların dışındaki projelerde ise ancak projenin finansmanını da beraberinde getiren büyük Türk şirketleri iş alabilmektedir. Bu ortamda bazı Türk firmalarının belediyelerle veya Rus şirketleriyle ortak şirketler kurmaları ve projelerde yatırımcı olmaları, Batılı şirketlere karşı avantajlar sağlamaktadır.

Ancak, Rus hükümeti ve yerel yönetimlerin finansman imkanlarının daralması ve proje finanse eden büyük Rus kuruluşlarının Rus inşaat firmalarını desteklemeye başlaması ve işsizliği gidermek amacıyla Rus işçi çalıştırma eğilimlerinin güçlenmesi firmalarımız için sıkıntı teşkil etmektedir. Bunun yanında, Yugoslavya'daki iç savaşın bitmesi sonrasında Yugoslav firmalarının tekrar Rus pazarına dönmesi ve

ucuza iş yapmaları, başta Türk firmaları olmak üzere tüm Batılı firmaları olumsuz etkilemiştir.

İnşaat alanında olumlu bir gelişme ise 90'lı yıllarda Moskova'da gözlenen inşaat patlamasının şimdi St. Petersburg, Samara, Tyumen gibi bazı şehirlerde yaşanmasıdır.

Yukarıdaki gelişmeler ışığında Türk firmalarının bir kısmı elenmekte ancak yeni şartlara ayak uydurabilenler yeni işler alabilmektedir. (Rusya'da Altyapı Projeleri için Bkz Ek V)

İnşaat firmalarımızın Rusya'daki faaliyetlerine hız verecek aşağıdaki önlemlerin alınması önemlidir:

1. Türkiye ve Rusya arasındaki siyasi ilişkilerin sorunlu bir döneminde Rusya Duma'sında kabul edilmeyen Çifte Vergilendirmeyi Önlemeye İlişkin Anlaşma, Türk müteahhitlerin her iki ülkede de vergi ödemesine yol açmaktadır. İlgili anlaşmanın imzalanması, Türk firmalarının faaliyetlerine hız kazandıracaktır.

2. Çözülmesi gereken ikinci sorun da Rus firmalarının Türkiye'de iş yapamamasıdır. Türkiye'deki inşaat çalışmaları uluslararası ihaleler çerçevesinde ve çoğu zaman işi üstlenen firmaların temin ettiği finansmanla yapılmaktadır. Rus firmalarının ise finansman temin edememeleri Türkiye'de üstlendikleri taahhüt işlerinin tutarını 100 milyon dolarla sınırlı tutmuştur. Bu çerçevede, Rusya'nın dahil olacağı yeni doğal gaz hatları ve santralleri projeleri, taahhüt alanında karşılıklı çıkar yaratmak açısından çok önemlidir.

3. Rusya'daki vergi ve gümrük mevzuatından kaynaklanan sıkıntıların giderilmesinde, Moskova'da faaliyet gösteren Türk firmalarının lobi faaliyetlerinin arttırılması önemli bir rol oynayacaktır. Bu konuda, çeşitli dernek ve kuruluşların faaliyetlerinin koordinasyonu önemlidir.

4. Firmalarımızın bölgesel arayışlara yönelmesi ve Moskova, St. Petersburg gibi büyük şehirlerin dışında iş imkanlarının değerlendirilmesi önemlidir.

4.2.4 Turizm

Türkiye ve Rusya, dünyanın ilk 20 turizm ülkesi arasında yer almakla birlikte her iki ülkenin dünya toplam turizm gelirlerindeki payları oldukça düşüktür. Türki-

ye, dünya turizm gelirlerinin yüzde 1.8'ine (8.1 milyar dolar), Rusya'da yüzde 1.6'sına (7.3 milyar dolar) sahiptir. Dünyadaki toplam turistlerin yüzde 2.4'ü (15 milyon kişi) Rusya'ya ve yüzde 1.6'sı (9.7 milyon kişi) Türkiye'ye gelmektedir.⁴²

1992-1995 döneminde Rusya'dan yurtdışına çıkışlarda turizm amacından ziyade ticari amacın ön planda olması sözkonusu iken ve Rus turistleri ucuza alışveriş yapabilecekleri ülkeleri tercih ederken, 1995 yılından itibaren Rus turistleri arasında turizm amacıyla yurtdışına çıkanların sayısı artmaya başlamıştır. 1993 yılında Rusya'dan BDT dışındaki ülkelere 4.1 milyon kişi çıkarken⁴³ 1996 yılında bu sayı 7.78 milyon kişiye⁴⁴, 1997 yılında da 10 milyona yakın kişiye çıkmıştır. Bu yıllar arasında Türkiye en çok ziyaret edilen dördüncü ülkeden en çok ziyaret edilen birinci yabancı ülke konumuna yükselmiştir.

Önceleri Rus turistlerin çoğunluğu yakın ve ucuz ülkeleri tercih ederken, son zamanlarda ziyaret edilen ülke sayısı artmış ve pahalı ülkelere gitmeyi tercih eden bir turist grubu oluşmuştur. Turizmin bu yapısı ve iç turizmin yetersiz oluşu neticesinde 1997 yılında ülkenin turizminde 6.5 milyar dolarlık dış açığı oluşmuştur.

1994 yılından itibaren Rus turistleri Türkiye'ye çekmek için çeşitli önlemler alan Turizm Bakanlığı, turizm tanıtım fonundan Rusya'ya en büyük payı ayırmış ve 1995 yılında Moskova'da ofis açmıştır. Türk turizmciler de yoğun bir şekilde Rusya'daki fuarlara katılmışlardır.

Rus Turistlerin En Çok Ziyaret Ettikleri Ülkeler (1997)

Ülke	Sayı (bin kişi)	Yüzde
Türkiye	1,048	13.5
Finlandiya	741	9.5
Polonya	636	8.1
Çin	554	7.1
Almanya	483	6.2
BAE	322	4.1
Japonya	207	2.6
İtalya	207	2.6
Diğer	3,573	46.3
Toplam	7.771	100

Kaynak : Rosgoskomstat

1997 yılında Antalya'ya gelen 2.9 milyon turist arasında Almanlar 1.5 milyon kişi ile birinci, Ruslar da 238.000 kişi ile ikinci olmuştur.

Ulaşım maliyetleri, vize almadaki kolaylıklar ve ucuz ve kaliteli tatil imkanları Türkiye'nin en önemli avantajları iken 1996 yılından itibaren Rus turistlere gösterilen ilgi de artmaya başlamıştır.

Türkiye'ye BDT Ülkelerinden Gelen Ziyaretçi Sayısı

	1993	1994	1995	1996	1997
Kişi	1.167.044	1.430.107	1.356.735	1.582.423	1.513.566
Toplamda yüzde	17.95	21.44	17.56	18.37	15.62

Kaynak: T.C. Turizm Bakanlığı

Moskova'da açılan Türk turizm acentaları çok kısa bir sürede başarıya ulaşmış ve İzvestya gazetesinin acentalarla ilgili yayınladığı bir anket sonucuna göre Türkiye'nin Rusların en çok ziyaret etmek istedikleri ülke, Türk turizm acentalarının da en güvenilir ortak olduğu belirtilmiştir.⁴⁵

Türk turizmcilerinin Rus turistlere gösterdikleri ilginin somut bir göstergesi, 1997 yılının ilk aylarında Moskova'da yapılan Uluslararası Turizm Fuarında TÜRSAB ve RATA arasında imzalanan işbirliği protokolüdür. Rus turistlerin tüketici haklarını korumaya yönelik bu prototokol Rus turizmcileri nezdinde Türkiye'nin konumunu güçlendirmiştir.

Yine 1997 yılında Rus uçaklarına uygulanan havaalanı vergilerinin (royalty) kaldırılması da önemli bir gelişme olmuştur.

Rus turizm pazarının önemli bir özelliği, siyasi gelişmelere hassas olmamasıdır. Almanya ve diğer Avrupa ülkeleri kriz durumları veya terörizm tehditlerinden etkilenirken Ruslar bunlardan etkilenmemektedir. Bununla birlikte, PKK, Rusları Türkiye'yi ziyaret etmekten caydırmak için çeşitli girişimlerde bulunmaktadır.⁴⁶ Rus medyasının bir kısmı, PKK'nın etkisiyle, Türkiye'yi turistlerin can güvenliği olmayan bir ülke olarak tanıtmaya başlamıştır. Turistler diğer ülkelere yönlendirilmeye çalışılmıştır.

Bununla birlikte, Rus turistleri çekmek için Yunanistan, İspanya, İtalya, Fransa gibi ülkeler büyük çaba göstermektedir. Türk turizmine karşı yoğun aleyhte propaganda yürütülmekte ise de vize alma prosedürü (Schengen kuralları), ulaşım fiyatları, konaklama fiyatları gibi birçok alanda Türkiye önemli avantajlara sahiptir.

Turizm, Rusya'nın ödemeler dengesinde en büyük açık veren hizmet sektörü-

dür. Rusların giderek artan bir şekilde dış dünyayı görme isteği, yurtdışı turizm harcamalarında önemli artışlara yol açmaktadır. Rus hükümeti de bu gelişmenin sonuçlarını hafifletmek için Rusya içerisinde turizmi geliştirmeye ağırlık vermektedir.

Rusya ve Türkiye arasında turizm alanındaki ilişkileri arttırmak için alınabilecek önlemler şunlar olabilir:

1. Türkiye'deki istatistiklerde halen eski SSCB turistleri BDT turisti olarak hesaplanmaktadır. Bu da Rus turist sayısının tespitini ve bu sayıya uygun politikalar izlenmesini engellemektedir. İstatistiklerde gerekli değişikliğin bir an evvel yapılması gerekmektedir.

2. Türkiye'nin turizm tanıtım harcamalarının yarısına yakını BDT ülkelerine aktarılmış olmakla birlikte, 1998 yılında toplam tanıtım rakamının 4 milyon dolara inmesi etkili bir tanıtımı zorlaştırmaktadır. Tanıtım için ayrılan kaynaklar arttırılmalıdır.

Özel sektörün tanıtım çabalarında ise koordinasyonsuzluk yaşanmaktadır. Abdullah Öcalan'ın yakalanmasından sonra Rus kamuoyuna yönelik PKK'nın başlattığı propagandayı önlemek için Türkiye'de birçok turizm firması veya kuruluş bireysel faaliyetler yürütmüş, ancak bunlar koordine edilememiştir. Turizm firmalarının sembolik katkılarıyla* bir ortak para havuzunun oluşturulamaması ve karşı atağa geçilememesi sonucu turizmcilerimiz daha sonraki aylarda turist çekebilmek için fiyatlarını zarar edecek şekilde indirmek zorunda kalmıştır.

3. Turizmcilerin Rusya turizm sektörüne yatırımlarının ve Rusya ile karşılıklı eğitim faaliyetlerinin arttırılması önemlidir.

4. Rus vatandaşlarının dini ve kültürel tercihlerine uygun turların yaz ve kış tatil programlarına dahil edilip Rusya'da tanıtılması ve özellikle İsa'nın 2000'nci yıldönümü ile birlikte doğan fırsatların değerlendirilmesi önemlidir.

4.2.5. Enerji

Rusya, dünyanın en önemli enerji kaynaklarına sahip ülkelerinden biridir. Rusya 236 trilyon m³'lük doğal gaz ve 19.6 milyar tonluk petrol kaynaklarına sahiptir ve bu kaynaklar sırasıyla dünya rezervlerinin yüzde 33.2'si ve yüzde 13'ünü oluş-

* Firma başına 2000-5000 dolarlık bir katkı ile Turizm Bakanlığı'nın tanıtım bütçesine ek ikinci bir bütçenin oluşturulması mümkündür.

turmaktadır. ⁴⁷ Türkiye ise Rusya'ya yakın olan pazarlar arasında enerji tüketimi en hızlı artan ülkedir. Bu durum, iki ülke arasında uzun vadeli bir işbirliğinin temellerini oluşturmaktadır.

Türkiye'nin Rusya'dan enerji alımları 1986 yılında Rusya'dan yapılan 45.3 milyon dolarlık petrol ithalatı ile başlamış, 1987 yılında da doğal gaz alımlarının başlaması ile enerji ticareti stratejik bir işbirliği niteliğini kazanmıştır.

1984 tarihli Doğal Gaz Anlaşması ikili ekonomik ilişkilere hayat veren bir anlaşma olup, Türk malları ve inşaat hizmetlerine Rusya pazarını açmıştır. Rusya, kısa bir süre içerisinde Türkiye'nin doğal gaz ithalatının yüzde 50-60'ını karşılamaya başlamıştır.

Petrolde ise iki ülkenin coğrafi yakınlığına rağmen Rusya, 1990 yılında alınan yüzde 10.4'lük payın dışında diğer yıllarda Türkiye'nin ithalatının ancak yüzde 2-3'nü karşılamıştır.

Türkiye'nin Ham Petrol ve Doğal Gaz İthalatında Rusya'nın Payı

Yıl	Ham Petrol		Yıl	Doğal Gaz	
	SSCB / Rusya	Toplamda		SSCB / Rusya	Toplamda
	(Milyon USD)	(%)		(Milyon USD)	Yüzde (%)
1986	45.3	2.7	1986	-	-
1987	49.9	2.0	1987	9.0	9.6
1988	58.6	2.6	1988	80.7	67.1
1989	97.6	4.3	1989	179.7	66.3
1990	337.6	10.4	1990	234.0	58.8
1991	24.5	1.1	1991	312.4	63.4
1992	32.5	1.3	1992	282.7	54.9
1993	192.2	6.3	1993	350.2	59.6
1994	41.9	1.5	1994	371.6	59.1
1995	197.9	6.0	1995	522.3	51.8
1996	178.6	4.5	1996	521.0	40.6
1997	107.5	2.9	1997	637.7	59.0
1998	60.5	2.9	1998	503.6	57.0

Kaynak: CHELEM (1986-1992)

Dış Ticaret Müsteşarlığı (1993-1997)

Enerji sektörü, Rusya için uzun yıllardan beri önemli ihracat imkanları sağlayan

bir sektör ve serbest piyasaya geçiş döneminde ülkenin en önemli döviz kaynağı olmuştur. Enerji alanında çalışan firmalar hızla sermaye biriktirip finans sektörü ile bütünleşen ilk Rus girişimleri olmuştur. Finans sektörü ile birlikte hükümetlerle zaman zaman⁴⁸ iktidar mücadelesine girişebilen ekonomik odaklar olan enerji firmalarının bir diğer özelliği de hızla Rus şirketi olmaktan çıkıp çok uluslu şirketlere dönüşmeleri, bu açıdan da dış politikada kullanılabilen araçlar olmalarıdır. Zaman zaman bu şirketler, özellikle de Gazprom, hükümet ve Dışişleri Bakanlığı'nın çizdiği politikalarla farklı politikalar da izleyebilmektedir. Enerji firmalarının, bankalarla birlikte Rusya'nın ekonomik hayatına ve medyaya hakim olmaları bu alandaki manevra kabiliyetlerini arttırmaktadır.

Türkiye, Avrupa'da enerji tüketimi en hızlı artan ülkelerin başındadır. Ülke içinde artan enerji talebi, yabancı enerji kaynaklarına olan bağımlılığı arttıracaktır. Türkiye, önümüzdeki on yılda Çin ve Hindistan gibi ülkelerle birlikte en büyük enerji projelerine evsahipliği yapacaktır. Sadece önümüzdeki 10 yılda yıllık enerji yatırımının ortalama 4-5 milyar dolar olması gerekmektedir. Yıllık 30 milyon ton olan petrol tüketiminin her yıl ortalama yüzde 2-3 artması, doğal gaz tüketiminin de iki yıl içinde mevcut 10 milyar m³'lük tüketimden 20 milyar m³'e, 2010 yılında da 50 milyar m³'e çıkması beklenmektedir.⁴⁹

1997 yılı sonunda 21.901 MW olan elektrik üretimi 2010'a doğru 45.000 MW kapasiteye ulaşacak ve bu enerjinin yüzde 35'i doğal gazla, yüzde 8'i petrolle ve yüzde 10'u ithal kömürle elde edilecektir.⁵⁰ İşte bu artan iş imkanları Rus enerji firmalarını yoğun bir şekilde Türk pazarına yönlendirmektedir.

Rusya Enerji Sektörü ve Türkiye

Rusya enerji sektörünü oluşturan birimler, Rusya'da Türklerle en çok çalışan birimlerdir. Bir taraftan Türkiye'nin Rusya'nın önde gelen enerji pazarlarından olması ve gelecekte en öncelikli pazar olma olasılığı, diğer taraftan da 1987 yılından itibaren zenginleşen enerji şirketlerinin ve petrol, doğal gaz zengini bölge yönetimlerinin sosyal nitelikli inşaatlarını Türk firmalara yaptırmaları çok güçlü ilişkiler yumağı yaratmıştır. Bu ilişkiye bağlı olarak, Rus enerji sektörünü temsil eden siyasetçilerin ve sektörün önde gelen isimlerinin (Çernomirdin, Kirienko, Şafranik, Davidov, Nemstov) Türkiye'ye bakışı Rusya Dışişleri Bakanlığı'nın bakışından farklıdır ve daha olumludur. Örneğin, Rusya ve Türkiye arasında siyasi gündemin sorunlu olduğu bir dönemde Gazprom yönetiminin de telkini ile dönemin Başbakan'ı Çernomirdin'in Türkiye'yi ziyaret etmesi ve temaslarda enerji konularının gündemin ilk sırasını alması yukarıdaki yargıyı kuvvetlendirici önemli bir göstergedir.

Türkiye, Rusya'nın 1996 yılında doğal gazda 11. pazarı iken, 1997 yılında 6. sıraya çıkmıştır. Türkiye, Rusya'nın en hızlı büyüyen pazarı olmakla kalmayıp, Çernomirdin'in Türkiye ziyareti sırasında imzalanan 13.5 milyar dolarlık anlaşma çerçevesinde 2000'li yılların başında Rusya'nın Almanya'dan sonra ikinci büyük doğal gaz pazarı olacaktır.

Rusya'nın Ülkelere Göre Doğal Gaz İhracatı (Milyar m³)

	1996	1997
Almanya	32.8	32.5
İtalya	13.9	14.2
Fransa	12.3	10.9
Çek Cumhuriyeti	9.4	8.4
Slovakya	7.0	7.0
Polonya	7.1	6.7
Türkiye	5.6	6.7
Macaristan	7.7	6.5
Avusturya	6.0	5.5
Romanya	7.1	5.0
Bulgaristan	6.0	4.9
Finlandiya	3.7	3.6
Yugoslavya	2.1	2.0
Hırvatistan	0.9	1.1
Slovenya	0.4	0.4
İsviçre	0.3	0.3
Yunanistan	0.001	0.1
Bosna	0.4	0.1
Makedonya	-	0.001
Toplam	123.4	116.7

Kaynak: Rosgoskomstat

Hızla büyüyen bir pazar olmasının yanısıra Türkiye enerjiye bağlı hizmetlerde de (dağıtım, enerji santralleri, boru hatları ve yeraltı gaz deposu inşaatları) önemli iş imkanları sunmaktadır. Türkiye'nin bir başka özelliği de Ortadoğu'da Rusya için önemli müşteri olabilecek İsrail'e gidecek en optimal ihracat rotasının üzerinde bulunmasıdır.

Gazprom yönetimi bu gerçeklerden yola çıkıp Türk şirketleriyle çeşitli ortaklıklar kurmaktadır.⁵¹

Batı Avrupa'daki doğal gaz tüketiminin yüzde 21'ini ve Doğu Avrupa'daki tüketimin yüzde 56'sını (Avrupa'nın yüzde 26'sı) temin eden ve çeşitli Avrupa devletleri ve firmalardan ticari alacakları 14 milyar dolara yaklaşan Gazprom özellikle Alman ve Fransız firmalarıyla önemli ortaklıklar kurmuştur. Bu durum, Rusya'nın AB pazarındaki konumunu sağlamlaştırmıştır. Yamal-Batı Avrupa boru hattının tamamlanmasıyla Gazprom'un Batı Avrupa'daki payının artması beklenmektedir. Gazprom, Batı Avrupa, Doğu Avrupa ve Orta Doğu'da kurduğu ortaklıklarla birlikte Rusya bütçesinin dörtte birini yaratan ve bir devlet şirketinden ziyade çok uluslu bir şirket haline gelmiştir.⁵² Ayrıca, Gazprom'un hisselerinin yüzde 60'nın hızla özel sektöre devredilmiş olması ve ticari mantığın hareketlerde ön plana çıkması önemli bir özelliktir.

Türkiye ile Aralık 1998'de imzalanan Doğal Gaz Alımlarına İlişkin Anlaşma Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan'dan geçen boru hattının kapasitesinin artırılmasını ve Karadeniz altından geçirilecek bir boru hattıyla Güney Rusya'dan Türkiye'ye doğal gaz ihracatını öngörmektedir.

Anlaşma çerçevesinde, Türkiye Rusya'dan 2000 yılından 2025'e kadar Karadeniz altından toplam 360 milyar m³ ve Batı hattından yılda 14 milyar m³ doğal gaz satın alacak, bu şekilde de Türkiye'nin doğal gaz ithalatında Gazprom'un payı yüzde 60 civarında olacaktır. Gazprom ayrıca, Türkiye üzerinden ve devamında Akdeniz'in altından dönecek bir hatla İsrail'e doğal gaz ihracatını planlamaktadır.

Rus Kömür üreticileri için de Türkiye pazarı hızla artan bir öneme sahiptir. 1997 yılında Rusya'dan kömür ithalatı 150 milyon dolara ulaşan Türkiye, böylece kömür ithalatının yüzde 24.8'ini bu ülkeden temin etmiştir.⁵³

Türkiye'nin Kömür İthalatında Rusya'nın Payı

Yıl	SSCB/Rusya (Milyon USD)	Toplamda Yüzde (%)
1993	44.6	14.4
1994	31.8	8.4
1995	53.9	19.8
1996	160.1	28.3
1997	154.2	24.8

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı

Kömür ihracatında doğal gazdan daha çok zorlanan Rusya ile uzun vadeli bir barter anlaşması imzalanması başka sektörlerin Rusya'daki faaliyetlerine hız kazandırabilir.

Rus petrolü coğrafi yakınlığa rağmen Türk pazarına büyük miktarlarda ulaşamazken, başta Lukoil olmak üzere büyük Rus şirketlerinin Türkiye'de kurdukları şirketler ihracatı artırma imkanları yaratmaktadır. Türkiye'de 1995 yılı gibi çok yakın bir tarihten bu yana faaliyet göstermesine rağmen, Lukoil hızla gasoil bunker piyasasında birinci firma konumunu elde etmiştir.

Türkiye'nin Enerji Tercihlerinde Rusya

Türkiye'nin enerji açığının kapatılmasında gelecek dönemde aşağıdaki yollara başvurulması beklenmektedir.

*** Petrol**

- Petrol Boru hattı ile ithalat (Hazar Petrolü, Irak ve İran petrolü);
- Denizyolu ile ithalat;

*** Kömür**

- Avusturalya;
- Güney Afrika;
- Rusya;

*** Doğal Gaz**

- Batı Hattından Rus doğal gazı;
- Karadeniz altından Rus doğal gazı;
- Kafkasya üzerinden Rus doğal gazı;
- Irak doğal gazı
- Ermenistan veya İran üzerinden Türkmen doğal gazı;
- İran doğal gazı;
- Akdeniz altından boru hattıyla Mısır doğal gazı;
- Cezayir, Mısır, Katar, Kuveyt, Nijerya ve Avusturalya'dan LNG ithalatı

*** Nükleer Enerji Üretimi**

Bütün enerji kaynaklarında Rusya'nın önemli fiyat avantajı bulunmasına rağmen enerji ithalatının güvenliği açısından ithalatın çeşitlendirilmesi önceliklidir.

80'li yılların başında Rusya'dan doğal gaz ithalatını enerji kaynaklarını çeşitlendirme aracı olarak gören Türk yetkililer, 2000'li yıllara yönelik politikalarında Türkiye'nin büyük miktarlarda net enerji ithalatçısı olduğu fikrinden yola çıkıp, kriz durumları veya ani fiyat değişikliklerinde manevra yeteneği kazandıracak projelere yö-

nelmektedir. Özellikle Türkiye'nin yanında bulunan bazı kaynakların (Hazar petrolü, Rus doğal gazı, İran ve Türkmen doğal gazı, Irak ve Azeri doğalgazı), Türkiye üzerinden dünya pazarlarına ihracı bu açıdan çok önemlidir. Özellikle, bütün mevcut kaynaklar ile Türkiye arasındaki olası hatların zor iklim ve doğa şartlarının bulunduğu bölgelerden geçmesinden dolayı yüksek teknik risk, transit geçiş ülkeleriyle doğabilecek sıkıntılar veya hatların siyasi riski, çok kaynaklı ve esnek bir sistemin yaratılmasını gerektirmektedir.

Güvenilirliği artırma Gazprom'un da en önemli hedefleri arasında yer almaktadır. Ukrayna'dan geçen boru hatlarında sık sık yaşanan sorunları önlemek ve Ukrayna hatlarının rakip bir Batılı firmaya satılması durumunda doğacak zararları gidermek için Gazprom, Belarus'dan geçecek Yamal-Batı Avrupa hattını inşaa etmektedir. Bu hatla Gazprom, Batı Avrupa'ya ve Orta Avrupa'ya ihracatını arttıracaktır.

Karadeniz altından geçecek Mavi Akıntı projesi de transit ülkeleri devreden çıkarıp Rus gazının doğrudan Türkiye'ye ulaşmasını sağlayacak bir projedir.

Türkiye'ye doğal gaz ithalatını çeşitlendirmek için geçen yıllarda çeşitli anlaşmalar imzalamıştır.

- Türkmenistan Doğal Gazının İthalatına İlişkin Anlaşma (1996)

- Irak Doğal Gazının Alımına İlişkin Anlaşma (Temmuz 1997'de imzalanan Anlaşma 300 kilometrelik bir hattın inşaatını ve bu hattan 10 yıllık ithalatı öngörmektedir.)

- İran Doğal Gazının Alımına İlişkin Anlaşma (22 yılda 20 milyar dolar tutarında doğal gaz ithal edilecektir)

LNG ithalatı Cezayir'le imzalanan 20 yıllık anlaşma ile başlamıştır. Mevcut olan tek terminalden (Marmara Ereğlisi), Cezayir LNG'sinin yanısıra Avusturalya'dan da LNG ithal edilmektedir. Ayrıca Nijerya, Katar ve Yemen'den alımlar da gündemdedir. Yeni bir LNG terminalinin inşaatı durumunda bu alımların miktarı hızla arttırılabilecek ve bazı büyük projelere gidilebilecektir. Örneğin, Kasım 1996'da Mısır'dan 2000 yılından itibaren 4 milyar dolar tutarında LNG alımı için çerçeve anlaşması imzalanmıştır. Türk pazarında önemli bir yer elde etmeyi düşünen BP AMOCO ve Mısır Devlet Petrol Şirketi, Nil nehrinin deltasında bir doğal gaz sıvılaştırma tesisi inşa edecektir. Yemen'le de Aralık 1996'da imzalanan anlaşma ile 2000 yılından sonra yılda 3.7 milyar m³ LNG alımı öngörülmektedir. Katar ve Körfez ülkelerinden de büyük miktarlarda doğal gaz ithal edilebilir.

Doğal gaz pazarında LNG arzında talebi aşan önemli bir artış gözlenmektedir. LNG'nin çok daha pahalı olmasına rağmen, genel olarak doğal gaz tüketiminin artması ve bazı yerlerde boru hatlarının inşa edilememesi veya politik olarak riskli olması bu pazarın tercih şansını arttırmaktadır. Uzakdoğu krizi ile birlikte bu pazarlarda ihracatı düşen LNG üreticilerinin Türkiye gibi ülkelere ilgisi hızla artmaktadır.

LNG opsiyonlarına karşı fiyat avantajına sahip olmasına ek olarak İran ve Irak gibi ülkelere uygulanan yaptırımlar ve Türkmen doğal gazının ihracat rotasındaki kararsızlık Rus doğal gazına avantaj sağlayan diğer unsurlardır. Bununla birlikte yaratılan kaynak çeşitliliği Rus doğal gazının pazar oranını yüzde 60 gibi "güvenilir" bir seviyede tutma imkanını vermektedir.

Bununla beraber, dünyanın en büyük doğal gaz rezervlerine sahip ilk iki ülkenin (Rusya ve İran) komşusu olan, ayrıca yakınındaki bulunan ülkelere, Mısır, Irak ve Türkmenistan'dan boru hattı ile doğal gaz alma şansına sahip bulunan Türkiye'nin LNG ithalatını tercih etmesi ekonomik açıdan çok akılcı bir tercih değildir. LNG alımları yerine, boru hattı ile doğal gaz alımlarını çeşitlendirmek daha isabetli bir tercih olacaktır. Örneğin, şu an Türkiye'ye ithal edilen en ucuz doğal gaz olan Rus doğal gazının 1000 m³'ünün fiyatı 100 dolar civarında iken, Türkmen doğal gazı 60-70 dolar civarında, İran ve Irak doğal gazı da daha düşük fiyattan ithal edilebilecektir. Üstelik, LNG ithalatında nakit ödeme söz konusu iken Türkmen ve Rus doğal gazı ithalatında mal ve hizmet karşılığında alımlar yapılabilir. Ayrıca, Rusya, Türkmenistan ve İran'dan doğal gaz alımları Türk dış politikası açısından da önemli avantajlar yaratırken LNG alımlarının benzer önemi yoktur.

Türkiye için iyi çözümlerden birisi, Mısır doğal gazının İsrail ve Akdeniz üzerinden Türkiye'ye gelmesini sağlayacak Barış Boru Hattı Projesi'dir. Mısır'ın Port Said Limanı'ndan İsrail'in Haifa Limanı'na kadar planlanan 285 millik boru hattının Ürdün ve Türkiye bağlantıları da öngörülmektedir. Ortadoğu Barış Süreci'nin Mayıs 1996'da İsrail Başbakanlığına Benjamin Netanyahu'nun seçilmesiyle sekteye uğraması bu iddialı projeyi gündemden düşürmüştür. Daha sonra, Gazprom bu projeye daha ilginç bir boyut kazandırıp Rus doğal gazının Türkiye üzerinden ve Akdeniz altından İsrail'e verilmesini, bu boru hattının da Mısır'dan İsrail'e bağlanacak hatla birleştirilmesini önermiştir.

Bu projenin avantajı hem Türkiye'nin hem de İsrail'in Rusya ve Mısır'dan doğal gaz ithalatlarında daha güvenli bir noktaya gelmeleri olacaktır. Ayrıca, iki ihracatçı ülkeden birisinde ortaya çıkacak üretim problemleri durumunda, ikinci ülkeden ihracatı artırma imkanı bulunacaktır.⁵⁴ Gazprom'un stratejik ortakları Shell ve ENI'nin

Mısır-İsrail hattı için çalışmalara devam etmeleri bu projenin gerçekleşmesi ihtimalini arttırmaktadır.

AB'nin Trans-Avrupa şebekesini geliştirme fikri çerçevesinde de önemli çözümler bulunabilir:

* "Avrupa'nın ihtiyacı olan doğal gaz, Kuzey Denizi, Rusya ve Cezayir'den sağlanmaktadır. Almanya daha çok Rusya'dan gelen gaza bağımlı iken Fransa, ise Cezayir'den gelen gaza bağımlı gözükmektedir. Fransa ve Almanya'nın bu ülkelerden aldığı gazın, politik koşullar nedeni ile kesilmesi ihtimaline karşı, en azından bu politik krizlerin çözülmesine kadar, Trans-Avrupa doğalgaz şebekesinin devrede olması planlanmıştır".⁵⁵

* Almanya bu fikrin öncülüğünü yapıp fiilen Norveç, Cezayir, Rusya ve Hollanda gibi dört kaynaktan doğal gaz ithal etme konumuna gelmiştir. 10 000 km'lik boru hatları, 26 kompresör ve 12 yeraltı doğal gaz deposuna sahip Ruhrgaz doğal gaz alımlarında büyük bir esneklik ve etkinlik elde etmiştir.⁵⁶

Ancak, İran ve Türkmen doğal gazının Türkiye üzerinden Trans-Avrupa şebekesine bağlanması, genel olarak, Avrupa Birliği'nin ithalatını daha güvenilir hale getireceğinden ve AB'nin bu yöndeki projelerinin finansmanında yer alabileceğinden, BOTAS'ın çalışmalarında Trans-Avrupa şebekesine bağlanmak daha öncelikli yer almalıdır. Bunun neticesinde, Türkiye, Rusya'dan alınan doğal gazın yanında İran, Türkmenistan hatta Norveç doğal gazını ithal edebilecektir. Bu çerçevede bulunacak çözümler pahalı LNG terminali inşaatı ve tanker alımlarını gerektirmeyecektir.

Rusya'nın doğal gaz ihracatında Türkiye'nin rolünün artması ise Türkiye'yi Rusya'da öncelikli pazar yapacak, ikili ekonomik ilişkilerde denge yaratacaktır. Ayrıca, Mavi Akıntı projesinin sosyal ve stratejik boyutu da unutulmamalıdır.

Petrol alımlarında Türkiye'nin en önemli kaynakları Suudi Arabistan, İran, BAE, Libya ve Rusya'dır. Irak'tan petrol alımlarının BM tarafından yasaklandığı bir dönemde Rusya, Türkiye'nin petrol ithalatçıları arasında yer almıştır. Batı Sibirya petrolü Türkiye'nin yakın komşusu olan ülkelerin petrolüne karşı ulaşım maliyetlerinin etkisiyle daha pahalı iken, Volga nehri yatağında bulunan bölgelerde değerlendirilmeye başlanan petrol yatakları Türkiye'ye giren Rus petrolü miktarının artışına yol açabilir.

Orta Asya ve Kafkasya petrolü ile Kuzey Afrika petrolü, önümüzdeki yıllarda ithalatı çeşitlendirmek için temel yollar olacaktır.

4.2.6. Taşımacılık

Kara Taşımacılığı

Türk kara ulaştırma sektörü 1980'li yıllarda Ortadoğu ile ticari ilişkilerin hızla artmasına paralel olarak büyümüştür. Kara taşımacılık filosu petrol krizi ve Körfez Savaşı sonrasında kısa bir süre kriz yaşamış, daha sonra da BDT pazarının gelişmesiyle bu pazara yönelmiştir.

20 bin civarında TIR ve kamyon aracı ile ülkemiz bugün Avrupa'nın en büyük taşımacılık filosuna sahiptir. 1996 yılı itibarıyla 667 firma sektörde faaliyet göstermektedir.⁵⁷ 1996 yılında Türkiye'den diğer ülkelere 204.485, 1997 yılında da 216.816 kamyon ve TIR girişi olmuştur.

Karayolu taşımacılığı Türkiye'ye yıllık 1.5 milyar dolar gelir getirirken bunun gittikçe daha büyük bir kısmı BDT'ye ve özellikle Rusya'ya⁵⁸ olan taşımalarından elde edilmektedir.⁵⁹ (Bkz Ek VI)

Karadeniz'de kurulan ro-ro hatları sayesinde gelişen BDT ve Rusya taşımacılığı Türkiye'den Avrupa'ya taşımaları sayı olarak yavaş yavaş yakalamaktadır. Ro-ro hatlarının kuruluşuna kadar yol güvenliği, geçiş belge ve vize sıkıntılarından dolayı pahalı olan ve ortalama navlun fiyatı 6 000 dolar civarında seyreden Rusya hattı, ro-ro hatlarının kuruluşu ile daha güvenli ve ucuz olmuştur. Navlun süresi de önemli ölçüde azalmıştır.

Türk inşaat firmalarının şantiyelerinde kullanılacak inşaat malzeme ihracatı ile başlayan taşımalar 1996-1997 döneminde hızla çeşitlenmiştir. Bu dönemde tekstil ve gıda ürünleri inşaat malzemelerinin yerini almıştır.⁶⁰

1996 yılında en çok taşıma Almanya (34.474, yüzde 16.8), Rusya (24.554, yüzde 12), İran (20.023, yüzde 9), İtalya ve Suudi Arabistan'a yapılmıştır.

1997 yılında ise Rusya'ya 27.700 Türk TIR'ı giriş yaparken bu TIR'ların 26.804'ü Karadeniz üzerinden feribot ve ro-ro hatları ile, 791'i Kapıkule, 100'ü de Kafkasya üzerinden Rusya'ya gitmiştir.⁶¹

90'lı yılların başında Rusya'ya taşımacılık tamamen Kapıkule ve Sarp sınır kapılarından yapılırken, 1994 yılından itibaren Rusya'ya yönelik kurulan feribot ve ro-ro hatları ve Batı/Doğu güzergahlarında çıkan siyasi ve güvenlik sorunları kara nakliyatının Rusya'ya Karadeniz üzerinden yapılmasına yol açmıştır.

Rusya hattı, Rusya'nın ekolojik standartları ve teknik standartlarının uygunluğu

vesilesiyle Türk taşımacıları için çok avantajlıdır.

Rusya ile yaşanan önemli bir sorun TIR'lara ilişkin verilen ücretsiz geçiş belgeleri sorunudur. Sorun 1997 yılı içerisinde giderilememiş ve Türk TIR'ları ücretli giriş belgeleri ile Rusya'ya girebilmiştir.

Türk TIR'ları Rus gümrüklerinde de çeşitli sorunlar yaşamaktadır.

5-10 yıllık bir süre içerisinde Rusya'nın kara taşımacılığına sınırlamalar getirip alternatif modellere gitmesi beklenmektedir. Ayrıca, 1996'dan itibaren ulusal taşımacılık firmalarını desteklemeye yönelik politikalar izlenmektedir. Özellikle şehirlerarası taşımalarda yabancılar tamamen sınırlandırılmakta ve yabancı firmalara ekolojik ve teknolojik standartlar getirilmektedir. AB ile serbest ticaret görüşmeleri çerçevesinde, Rusya AB ülkelerinde uygulanan ekolojik sınırlamaları yürürlüğe koymak zorunda kalacaktır. Bu da, kara taşımacılık filomuzun hızla yenilenmesini ve karayolu ulaşımına alternatif olarak da nehir - deniz taşımacılığına ağırlık verilmesini gerektirmektedir.

Karayolu taşımacılığını geliştirmek için önlemler şöyle sıralanabilir:

Karayolu taşımalarında yakalanan hacmin korunması ve arttırılması için giriş belge kontenjan problemi ve Türk firmalarının Novorosiysk ve diğer Güney Rusya limanlarında yoğunlaşan sorunlarının çözülmesi açısından Novorosiysk'te bir Türk konsoloslugu ve ticaret temsilciliği açılması önemlidir. Türk limanlarının sosyal tesislerinin geliştirilmesi, en yoğun liman olan Samsun'da Rus konsoloslugu açmak yoluyla Türk sürücülere Samsun'dan vize alınabilmesi de karayolu taşımacılığına rahatlama getirecektir. Ayrıca Rus taşımacılara da Türkiye'de iş yapabilme imkanını yaratılması önem taşımaktadır.

Deniz ve Nehir Taşımacılığı

Türkiye ve Rusya arasındaki taşımalarda denizyolu taşımacılığının önemi gittikçe artmaktadır.

Rusya ile denizyoluyla yapılan ticaret hacmi 1995 yılında 5.02 milyon ton iken 1996 yılında 7.02 milyon tona çıkmış, bu da Türkiye'nin toplam denizyolu ticaret hacminin⁶² yüzde 7.7'sini oluşturmuştur.⁶³

Türkiye ve Rusya deniz filoları, dünyanın en büyük 20 deniz filosu arasında yer almaktadır. Rusya 1997'de 1874 gemi ve 11.2 Dwt ile 14. filoya, Türkiye 822 gemi ve 10.3 milyon Dwt ile 17. büyük filoya sahiptir. Bölgede bulunan Yunanistan

dünyada 3. (47.5 milyon Dwt) ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi de 4. (37 milyon Dwt)'dir.⁶⁴

1996 yılında Türk limanlarından Rusya limanlarına çeşitli noktalara 23 ro-ro seferi düzenlenmiştir.

Samsun-Novorosiisk hattı 1996 yılında taşınan 24375 araçla Haydarpaşa-Trieste hattından sonra Türkiye'nin ikinci en yoğun ro-ro hattı olmuştur. ⁶⁵ Ancak bu işlem hacmine ulaşmış olmasına rağmen Samsun limanı ro-ro rıhtımına sahip değildir.

Samsun ve diğer Karadeniz limanlarımızın kapasitesinin hızla arttırılması ve kamyon şöförlerine sağlanan sosyal olanakların çeşitlendirilmesi önemlidir.

Deniz ve ro-ro taşımacılığında bir sıkıntı Türkiye'nin Karadeniz limanlarının kapasitesinin Rus ve Ukrayna limanlarının kapasitesine uygun olmamasıdır. Bugün Rusya ve Ukrayna'daki Karadeniz limanlarının toplam yük kapasitesi 150 milyon tona yaklaşırken Türkiye'deki Karadeniz limanların kapasitesi 14 milyon ton civarındadır.⁶⁶

Değerlendirilmeyen ve aynı zamanda en hesaplı ulaşım yolu olan nehir-deniz taşımacılığında bir an önce önlemler alınması gerekmektedir.

Türkiye, Karadeniz yoluyla Volga-Don Kanalı üzerinde bulunan bölgelere olduğu kadar, bu kanal aracılığı ile Hazar Denizine de ulaşma imkanına sahiptir. 60'a yakın limanın bulunduğu ve 5000 tona kadar yük kapasitesi olan gemilerin geçebildiği Volga-Don Kanalı, Avrupa Rusya'sını Güney'den Kuzey'e kadar ortadan kesmektedir ve geçtiği bölgeler Moskova ve St. Petersburg'un dışında Rusya'nın en hızlı gelişen ve satın alma güçleri en hızlı artan bölgelerdir.

Astrakhan'ın 100 km yakınında planlanan 8 milyon ton yük kapasiteli Olya limanı (2.7 mio.ton genel kargo ve 5 mio. ton ağaç kereste) Volga-Don kanalındaki yük akışını büyük miktarda arttıracaktır. Ayrıca Olya limanında ro-ro gemilerinin yanaşmasına izin verecek kapasiteler kurulacaktır.

Bu kanalda yabancı bayraklı gemilerin kullanımı yasak olduğundan, Türk denizcilik firmaları Rus nehir taşımacılık firmaları ile anlaşmalar imzalayıp Rus bayraklı gemilerle ortak taşımacılık gerçekleştirmektedir. Kanalların yabancı bayraklı gemilere açılması durumunda uzmanlar mevcut limanlarda değişiklik yapılmadan işlem gören yük kapasitesinin iki kat artacağını düşünmektedir.

Kanalların Türk gemilerine tamamen açılması durumunda Türkiye Rusya'nın Avrupa kısmına ve Hazar Denizi ülkelerine çok ucuz bir ulaşım yolu elde edecektir.⁶⁷

Özellikle, Rusya ile ilişkiler açısından Türkiye'nin Volga nehri üzerindeki şehir ve bölgelerle temasları önemlidir. Bu bölge, Moskova'dan sonra Rusya'nın siyasi ve ekonomik hayatında en önemli ikinci konuma sahip olduğundan, buradaki bölgelerle temasların güçlenmesi Rusya'nın genel politikasında Türkiye'nin ağırlığını arttıracaktır.

Havayolu Taşımaları

THY, 1989 yılından itibaren haftada 2 seferle Moskova seferlerini gerçekleştirirken şu an sefer sayısını haftada 7'ye çıkarmış, ayrıca da 1998 yılı içerisinde Tataristan'ın başkenti Kazan'a seferler başlatmıştır. Kısa bir süre içerisinde St. Petersburg ve birkaç şehre daha uçuşların başlatılması planlanmaktadır.

THY'nin Sibiry'a üzerinden Japonya'ya uçuş hakkı elde etmesiyle Uzakdoğu'ya havayolu taşımacılığında önemli avantajlar elde edilmiştir.

İki ülke arasında bavul ticareti alanındaki ilişkilerin gelişmesi ile birlikte Rusya'nın çeşitli şehirlerinden Türkiye'ye uçuşlar başlamıştır. Rusların turizm amacıyla Türkiye'ye gelmesi ile birlikte uçuş sayısı daha da artmıştır. 1996 sonu itibarıyla 169 Rus özel havayolu şirketi (başta İstanbul olmak üzere) Türkiye'nin çeşitli şehirlerine uçuşlara başlamıştır.

1996 ve 1997 yılında bavul ticaretine getirilen sınırlamalar sonucunda, Rus havayollarının gerçekleştirdikleri kargo taşımacılığı azalmaya, buna karşın yolcu taşımacılığı artmaya başlamıştır.

Havayolu taşımacılığında, THY'nin İstanbul-Moskova hattının pahalı olması önemli bir sorundur. Özel Türk havayolu şirketlerinin fiyatları ise düşük olmakla birlikte uçuş sayıları da azdır.

Buna karşın bazı Avrupa ülkeleri ve Çin, Moskova ve Rusya'ya uçuş fiyatlarını düşük tutup ve uçuş sayısını arttırıp Rus turistleri çekmeye çalışmaktadır.

4.2.7. Yabancı Sermaye Yatırımları

Türk Firmaların Rusya'daki Varlığı

Türkiye, Rusya pazarında 90'lı yıllarda ortaya çıkan iş imkanlarını en iyi değerlendiren ülkelerden birisidir. Ancak, 1980'li yıllardan itibaren uygulanan geleneksel dış ticaret teşvikleri terkedilince Türkiye avantajlarının önemli kısmını yitirmiştir.

Bunun yanında, Rusya pazarında rakip ülke ve firmaların sayısı hızla artarken,

Türkiye’de işgücü ve enerji maliyetlerinin artması sonucu üretim daha pahalı hale gelmiştir ve ihrac fiyatları artmıştır. Bu çerçevede gelecek yıllarda ihracatı arttırma ve dışardaki ekonomik faaliyetleri canlandırmak için en önemli yol bazı üretim maliyetlerini azaltmak ve potansiyel teşkil eden pazarlara yönelik özel stratejiler geliştirmek olacaktır.

Rusya bu açıdan çok önemli bir örnektir. Ülkenin büyük boyutları, altyapı eksiklikleri ve bu özelliklerden dolayı ürün dağıtım sistemlerinin tüm ülkeyi kaplayamaması, bu ülkede iş yapmak isteyen ülke ve firmalara özel stratejiler geliştirme imkanlarını vermektedir. **Türkiye’nin Rusya stratejisinde uzun vadeli işbirliği modellerinin çoğaltılması, ayrıca da ilişkilerin ticari ağırlıklı ilişki türünden sanayi ve stratejik sektörlerde işbirliğini içeren bir modele kaydırılması gerekmektedir.**

1980’li yıllarda başlatılan Türk-Sovyet ekonomik ilişkileri stratejik bir nitelik içermekteydi. Rusya, Batı’da pazarlar bulup ABD’nin ekonomik ablukasını kırmayı amaçlamakta iken ABD’nin baskısına rağmen Batı Avrupa ülkelerinde doğal gaz pazarı bulmuştur. Türkiye, bu pazarlar arasında çok stratejik bir konuma sahip olmuştur.

Türkiye ise kaybedilen Ortadoğu pazarını ikame edebilecek bir pazar elde etmiştir. 1980’li yıllarda yaratılan anlaşmalar grubunun olumlu içeriği her iki ülke ekonomilerinde önemli etkiler yaratmıştır. Ancak, 90’lı yılların başında Rusya’nın dünya ekonomisi ile bütünleşmesi sürecinde Türkiye, bu ülke için eski ekonomik önemini yitirmiştir.

Ruslar Türkiye’yi, daha çok dış ekonomik ilişkilerde açık oluşmasına sebep olan bir ülke olarak algılamaya başlamıştır. İki ülke arasında üst siyasi temasların azlığı ve hükümetlerin yeni işbirliği modelleri geliştirmemesi de bu eğilimi pekiştirmiştir. Bu ortamda, Eximbank gibi bazı önemli araçlar da çalıştırılmamıştır. Ancak, Rusya’da önemli bir ihracat pazarı elde eden özel sektör kendisini bu ülkede kalıcı olmasını sağlayacak projelere yöneltebilmiştir.

Türkiye’nin Rusya’ya yönelik yatırımları 1997 yılında hızla artmaya başlamış ve Nisan 1998 itibarıyla Hazine’de kayıtlı sermaye ihracı 86.1 milyon dolara ulaşmıştır.⁶⁸ (Bkz. Ek VII) Bu rakamın 26 milyon dolarlık kısmı dört bankaya aittir. (Ganti Bank Moskow, Russian Turkish Bank, Yapı Tokyo Bank ve Finansbank Moscow)

Türkiye’den Rusya Federasyonu’na Sermaye İhracının Sektörel Dağılımı 1993-1997

	Bankacılık	İmalat	İnşaat	Ticaret	Turizm	Toplam
Milyon dolar	17.0	28.8	1.9	3.0	0.1	50.8
Toplamdaki Pay (%)	33.5	56.7	3.7	5.9	0.2	100

Kaynak: Hazine Müsteşarlığı

Rusya Federasyonu’nu, Türkiye’nin 1993-1997 yılları arasındaki sermaye ihracında 50.8 milyon dolar ile İngiltere, Almanya, Hollanda, Luxemburg, Azerbaycan ve ABD’den sonra 7. sıradadır ve bu miktar toplam sermaye ihracının yüzde 4.3’ünü oluşturmaktadır.

Türk firmaları, kendi alanlarında Batılı firmalar arasında öncüdür. Türkiye’nin bir çok saygın ekonomik grubu Rusya’da kalıcı olmanın yollarını aramaktadır. Faaliyetleri Moskova’ya taşımak Rusya içerisinde pazarları artırma imkanlarını sunmakta olup, bazı sektörlerde de faaliyetleri devam ettirmek için tek yoldur.

Bu çerçevede, gelecek dönemde tekstil, deri, kimyasal (boya), gıda sektörü temsilcilerinin hızla Rusya’da yatırımlara yönelmesi, bunun yanında da banka yatırımlarının artması beklenmektedir.

Rus Firmalarının Türkiye’deki Varlığı

Rus firmalarının Türkiye’deki faaliyetleri ise oldukça sınırlıdır. 2 Şubat 1998 itibarıyla Türkiye’de 133’ü hizmet sektöründe (ticaret, restoranlar, inşaat, taşımacılık, otelcilik), 9’u imalat sanayide (gıda, tekstil, hazır giyim, mobilya, elektronik) ve iki si tarım sektöründe olmak üzere 144 Rus şirketi faaliyet göstermektedir.

Toplam sermayesi 1.885 milyar TL. (8.5 milyon dolar) olan şirketler arasında restoran, kafe, otel-pansiyon, AR-GE alanında faaliyet gösteren firmalar yer almaktadır.

4.2.8. Türk-Rus Ekonomik İlişkilerinin Yeni Gündemi

Dönemin Rusya Başbakanı Viktor Çernomirdin’in Aralık 1997 ziyareti sırasında imzalanan anlaşmalar gelecek 15 yıllık dönemde izlenecek ekonomik işbirliğini kapsamaktadır.

Çernomirdin’in ziyareti esnasında yaptığı basın toplantısında, Çeçenistan ve

Kürtler'le ilgili konuların dışında ilişkilerin kurulması gerektiğini vurgulaması ⁶⁹ iki ülke liderlerinin ikili ilişkilerde yeni bir sayfa açma isteklerini ifade etmiştir.

Ziyaret sırasında yedi önemli ekonomik belge imzalanmıştır.

- **Uzun Vadeli Ekonomik İşbirliği Programı;**
- **Çifte Vergilendirmeyi Önlemeye İlişkin Anlaşma;**
- **Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması;**
- **Enerji Alanında İşbirliği Protokolü;**
- **Doğal Gaz Alımlarına İlişkin Anlaşma;**
- **Yüksek Teknolojiler Alanında İşbirliği Anlaşması;**
- **Adli Yardımlaşma Anlaşması;**

Sözkonusu anlaşmalarla yıllık ikili ticaret hacminin 4.5 milyar dolardan 9 milyar dolara çıkarılması amaçlanırken anlaşmaların kapsadığı toplam işbirliği rakamı 23 milyar dolardır.⁷⁰ Ayrıca, 13.7.1990'da imzalanan anlaşma ile Rusya Federasyonu'na açılması öngörülen 350 milyon dolar tutarındaki Eximbank yatırım kredisi V. Çernomirdin'in ziyareti ile işlerlik kazanmıştır. Çeşitli inşaat projeleri bu ziyaret ile işlerlik kazanmıştır. Bunlardan en önemlileri:

- Gaztransit Projesi
 - Mavi Akıntı Projesi
 - Tübitak ve Rusya Bilim Bakanlığı Ortak Projeleri
 - Netaş-Rus Nükleer Enerji Bakanlığı Ortak İmalat Projesi
 - Türkiye'de Rus firmaları tarafından doğalgaz santralleri tesisi projesi
- (Bu projeler hakkında detaylı bilgiler için Bkz. Ek VIII)

4.3. Rusya Ekonomisinde Yaşanan Son Gelişmelerin Türk-Rus Ekonomik İlişkilerine Etkileri

4.3.1. Kriz Öncesinde Genel Durum

Rusya, 150 milyon kişilik nüfusu ve mal ve hizmet sektörlerindeki boşlukları ile son yıllarda Batılı firmaların hedef pazarları arasında yerini almıştır. Burada dünyanın hiçbir yerinde görülmeyen kar oranlarının elde edilmesi ise bazı sıkıntıların gözardı edilmesine yol açmıştır.

1996 yılında başlayan makroekonomik toparlanma ve IMF ile peş peşe imzalanan anlaşmalar Rus ekonomisi hakkında olumlu beklentileri arttırmıştır. Çernomirdin Hükümeti ticaret ve enerji sektörünün liberalizasyonu konusunda önlemler almış ve uyguladığı katı mali politikalarla makroekonomik dengeleri yakalamıştır.

GSYİH 1995 yılında yüzde 4, 1996 yılında yüzde 6 azalırken 1997 yılında yüzde 1 artmış ve bu Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra ilk artış olmuştur.⁷¹

Tahıl üretimi artmaya başlayınca tahıl ithalatına olan bağımlılık azalmış ancak hayvancılıkta yaşanan gerileme engellenememiştir. Sanayide metalurji (özellikle alüminyum), makine-imalat (taşıt araçları), kimya-petrokimya gibi bazı sektörlerin büyümesi ve canlanması başka sektörleri de canlandırmıştır. İç talebin artması ekonominin iç dinamiklerinin çalışmaya başladığını göstermiştir. 1997 yılında birçok firma ihracat yapmak yerine iç piyasaya mal vermeyi tercih etmiştir.

Enflasyonla mücadele Rus hükümetinin en önemli başarısı olmuştur. 1992'de yüzde 2501 olan enflasyon oranı 1996 yılında yüzde 22'ye, 1997 yılında da yüzde 16'ya inmiştir.⁷² Eylül 1995'ten itibaren uygulanan Ruble koridoru rublenin istikrarını arttırmış ve enflasyonun azaltılmasında yardımcı olmuştur.

Ülkenin döviz rezervleri hızla artarak 1996 yılı sonundaki 16 milyar dolardan 1997 yılında 23.8 milyar dolara çıkmıştır.

Dış ticaret fazlası 1996 yılında 40 milyar dolara çıkarken, Rusya'nın dış ticaretinde yavaş yavaş ihracatçı birlikleri (Demirdışı Metaller İhracatçıları Birliği, Petrol İhracatçıları Birliği gibi) ve ithalatçı örgütlerin ağırlığı hissedilmeye başlanmıştır.

Rus vatandaşlarının yurtdışı tasarrufları 50 milyar dolar, iç tasarrufları da 40-60 milyar dolar seviyesine ulaşırken 1996 yılından itibaren yurtdışı tasarruflarının bir kısmı Rus yatırımları bir kısmı da yabancı yatırım olarak Rusya'ya dönmeye başlamıştır.

1991 - 1993 yılları arasında 3 milyar dolar, 1994 yılında 1 milyar dolar, 1995 yılında 3 milyar dolar ve 1996 yılında 6.5 milyar dolar olan yabancı yatırımlar, 1997 yılında 6.2 milyar dolara ulaşmıştır ve toplam yatırım miktarı da 19.7 milyar doları aşmıştır.⁷³ Bununla birlikte Rusya'daki yabancı yatırımlar miktarı diğer Doğu Avrupa ülkelerindeki miktarla kıyaslandığında oldukça mütevazî bir tablo doğmaktadır.

Geçiş döneminde ayakta olan sektörlerin büyük firmaları ve dönem içerisinde yeni oluşan finans grupları da ülke sanayisinin çeşitli sektörlerinde üretim, pazarlama ve dağıtım aşamasında yatırımlara başlamış ancak, yatırımlarının ağırlıklı kısmı üretim dışı sektörlerde yoğunlaşmıştır.

Çernomirdin hükümetinin mali politikalar alanındaki başarısı neticesinde 1992 yılında yüzde 40 olan bütçe açığı 1997 yılında yüzde 6 olmuştur. Bu sonucun en önemli sebebi hammadde ihracatı ile arttırılan dış ticaret fazlası olmakla beraber

harcama kalemlerinde gidilen tasarruflar, askeri harcamaların kısılması, kamu yatırımlarının azaltılması ve fiyat sübvansiyonlarının ortadan kaldırılması da etkili olmuştur. Buna karşın Batılı vergi sistemine geçilmekle birlikte etkili bir vergi toplama sistemi yaratılamadığından vergi toplamada başarısızlıklar devam etmiştir.

1992 yılında devlet sübvansyonları GSYİH'nın yüzde 25'ni oluştururken 1996 yılında bu oran yüzde 1'e inmiştir.

Yukarıda sayılan gelişmeler neticesinde uluslararası finans kuruluşları ve Batılı devletler Rus ekonomisi için olumlu yorumlar yapmış ve ülkenin kredi notu yükseltilmiştir. Bunun neticesinde Rusya hükümeti iki kez dünya piyasalarına toplam değeri bir milyar doları aşan Eurobond ihraç ederken Rusya değerli kağıtlar piyasası 1996 yılında yüzde 156 büyümüştür.⁷⁴

Finans sektörü sayıca büyümesine rağmen (1995 yılı başında banka sayısı 2500'e, sigorta şirketi sayısı 2200'e ve aracı kuruluş sayısı 28.700'e çıkmıştır) bu sektördeki kuruluşlardan önemli bir bölümü küçük ölçeklidir ve mali temeli zayıftır.

1996 ve 1997 yılında gösterilen yayılma neticesinde büyük finans grupları bir nevi monopollere dönüşmüş ve Rus ekonomisinin sağlıklı bir şekilde gelişmesine engel olmuştur. Ancak herşeye rağmen Rus ve yabancı devlet adamlarının Rusya'ya yönelik iyimser yorumları devam etmiştir.

Mart 1998'de Çernomirdin'in görevden alınmasıyla Rus ekonomisinde bazı sıkıntılar meydana geldiği anlaşılmaya başlanmıştır. Gerçekten de Çernomirdin hükümetinin son yılı finans gruplarıyla ekonomik hakimiyet mücadelesinin etkisinde geçmiştir.

Hükümetin vergi toplama ve ülke ekonomisinde rekabet ortamını iyileştirme çabaları sert tepki görmüş, aynı zamanda da B. Yeltsin'in çevresindeki kimi görevliler hükümeti güç durumda bırakmıştır.

Vergi hedeflerini tutturamayan ve Asya'daki krizle birlikte ihracat gelirleri azalan hükümet sosyal görevlerini yerine getirmekte zorlanmıştır. Maaşları ödememek yoluyla bütçe istikrarını sağlama olağan bir yöntem haline gelirken hükümetle arası açılan bir grup işadamı, sahip olduğu basın araçlarıyla hükümeti yıpratmaya devam etmiştir.

Yeltsin, Rus Parlamentosu Duma'nın desteğinden de yoksun kalmıştır. 1996-98 döneminde Rus hükümeti, Duma'ya sunduğu büyük sayıdaki yasadan çok küçük bir kısmını büyük pazarlıklar sonucunda onaylatabilmiştir.

Duma-Hükümet ve Duma-Başkan arasındaki sürekli sürtüşmeler 1999 yılındaki Duma ve 2000 yılındaki Başkanlık seçimlerine kadar Rusya'nın normal bir yasama sürecine sahip olmasını engellemektedir. Duma'daki komünist ve milliyetçi çoğunluk çoğu zaman reform yasalarının kabulü karşılığında Yeltsin'in yetkilerinin kısılmasını talep etmiştir.

Duma ile sık sık uzlaşma yolları bulan Çernomirdin'in yerine Duma'nın tanımadığı Sergey Kirienko'nun Başbakanlığa atanması yasama sürecini önemli bir ölçüde tıkamıştır. Özellikle, yabancı yatırımlar açısından kritik olan bazı yasalar (Product Sharing Agreements-Üretimi Paylaşma Anlaşması gibi) Duma'dan çıkartılamamıştır.

Finansal oligarşi ve tekellere karşı başlattığı kampanya sonucunda Kirienko, merkezi basın ve televizyonlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu mücadelenin tırmanması Ağustos ayında patlayan ekonomik krizin siyasi krizle birleşmesine yol açan nedenlerden birisi olmuştur.

4.3.2. 17 Ağustos Krizi ve Nedenleri

Kirienko hükümeti zor bir dönemde işbaşına gelmiştir. Bunun nedenlerinden ilki, vergilerin toplanamamasıdır. 1998 yılının ilk yarısında planlanan verginin 100 milyar rublelik kısmı (15 milyar dolar civarında) toplanamamıştır. Mükelleflerin sadece yüzde 8'i düzenli vergi ödeyen statüsündeyken özellikle büyük monopoller ve başta Rusya'da vergilerinin dörtte birini veren Gazprom daha az vergi vermek için hükümetle mücadeleye başlamıştır. Vergi oranlarının yüksek olması neticesinde vergi sistemi etkili olamamıştır.

İkinci olarak, petrol fiyatlarında yaşanan sürekli düşme eğilimidir. 1997 yılının son aylarında varil başına petrol fiyatı 22 dolar iken 1998'in ortalarına doğru 14 dolara, Ağustos ayında da bir ara 9 dolara inmiştir. Doğal gaz ve diğer hammaddeler Uzakdoğu Asya ve dünyadaki krizle birlikte ucuzlarken Rusya'nın ihracat kayıpları 10-15 milyar dolara çıkmıştır. Sadece 1998 yılının ilk beş ayında ihracat yüzde 14 gerilemiştir. Rus hükümeti bütçeyi varil başına petrol fiyatının 19 dolar olacağı varsayımından hesapladığından 1998 yılının ortalarına doğru bütçe darboğazına girilmiştir.⁷⁵

IMF'nin azalan finansman desteği ve ABD Kongresinin Rusya'ya yeni yardımlara sıcak bakmaması da dış kaynaklı finansman imkanlarını daraltmıştır.

Dönemin bir başka zorluğu, Rus finans grupları arasında savaşın şiddetlenmesi olmuştur. Çeşitli gruplar devlet tekellerinin özelleştirilmesinde birbirine savaş açmıştır. Savaş siyasi sahneye de taşınmıştır.

1998 yılında dışarıdan gelen krediler rublenin güçlendirilmesi ve iç ve dış borç ödemelerine giderken, hükümet ithalatı kıstmak için ek yüzde 3'lük ithalat vergisine başvurmuştur.

1998 yılında herkes tarafından sabırsızlıkla beklenen Rosneft ve Gazprom'un özelleştirme denemeleri fiyasko ile sonuçlanmıştır. Düşen petrol fiyatları karşısında Rosneft ilk ihalede 2.2, ikinci ihalede de 1.6 milyar dolara alıcı bulamamış, Gazprom'un yüzde 5'i de satılamamıştır.

Gelirleri arttırmak için tüm araçlardan yoksun Rus hükümeti Duma'nın muhalefetinden dolayı daha esnek, caydırıcı ve geniş bir vergi yasası veya geçici vergi düzenlemeleri hazırlayamamıştır. Mayıs 1998'de işsizlik oranı yüzde 9.3'e çıkarken, Haziran 1998'de hükümetçe ödenmeyen maaşların toplamı 11 milyar dolara ulaşmıştır.

Bütün bu sıkıntılar Rusya'da devalüasyon beklentisinin doğmasına yol açmıştır. Uluslararası kredi kuruluşları peşpeşe Rusya'nın kredi notlarını düşürmüştür. Ayrıca, Rusya'daki yatırımların önemli bir kısmının sıcak para olması bu paranın ülkeyi hızla terk edebileceği korkularını uyandırmıştır. Gerçekten de 1997 yılında Rusya'ya 6.2 milyar dolar doğrudan yatırım yapılırken portföy yatırımları 10.5 milyar dolar olmuştur.

13 Temmuz 1997'de Rus hükümeti ve uluslararası finans kuruluşlarının Rusya'ya 22 milyar dolarlık bir destek paketi açıklaması da devalüasyon beklentisini azaltamamıştır. Kirienko hükümetinin anti-kriz paketinin uygulanması için her ay gelirlerin 3-4 milyar Ruble ile arttırması gerekirken gelirlerde sürekli düşüş gözlenmiştir.

Hükümet ve özel sektörün dış borç ödemeleri aksamaya başlamıştır. 1 Ocak 1998 itibarıyla Rusya'nın 149 milyar dolar devlet ve 30 milyar dolar özel sektör dış borçları birikirken gelirlerdeki gerileme bu borcun ödenmesini zorlaştırmıştır.⁷⁶

1998 yılının önemli bir başka talihsizliği Rusya'da son 40 yılın en kötü hasatının elde edilmesi olmuştur.

Kirienko, 17 Ağustos 1998'e kadar anti-kriz programını devam ettirmiş ancak bu tarihte yeni tedbirlerin kaçınılmaz olduğunu görüp Rusya için tarihi önem taşıyan kararlar almıştır.

Herşeyden önce ruble koridoru kaldırılmış ve neticede 17 Ağustos ve 7 Eylül arasında ruble devalüasyonu karaborsada yüzde 70'e kadar çıkmış, daha sonraki

müdahalelerle de yüzde 50 civarına inmiştir.

Rusya'nın iyi kredi notu sayesinde ucuz kredi bulan devlet kurumları ve özel bankaların bu kredileri geri ödemedeki sıkıntılarını hafifletmek için 90 günlük dış borç ödeme moratoryumu ilan edilmiştir. Spekülatif faaliyetleri önlemek açısından yabancılara kısa vadeli finansal araçlara yatırım yapmaları da yasaklanmıştır.

Bu tedbirler neticesinde doğan ekonomik kriz hızla siyasi krize dönüşmüş ve Kirienko'nun görevden alınmasıyla hükümet krizi doğmuştur. Daha da önemlisi Yeltsin'in Devlet Başkanlığı o güne kadar olmayan bir şekilde tartışılmaya başlanmıştır. Duma Yeltsin'in Başbakan adayını onaylamayıp kendisini tavize ve Duma'ya daha uygun Başbakan atamasına zorlamıştır. Ancak krizin ekonomik sonuçları daha da yıkıcı olmuştur:

1. Krizle birlikte Rusya'daki bankacılık ve ödemeler sistemi çökmüştür. Hükümet, bankalar ve rubleye karşı önemli bir güven sorunu doğmuştur. Rusya uluslararası finans piyasalarında izolasyon dönemine girmiştir.

Sadece birkaç banka borçlarını ödeme veya ödeme takvimini tekrar düzenleme imkanı elde etmiştir. Bankalararası ödemelerin yerine peşin ödeme veya gayriresmi ödeme mekanizmaları doğmuştur. Kredi kartları dondurulmuş, banka personelleri yüzde 30-70 azaltılmış, bankalararası çeşitli birleşme çabaları başlamıştır. Bank Imperial'ın lisansı iptal edilmiş ve SBS-Agro Bank millileştirilmiştir.

2. Dış ticarete akreditif işlemleri azalmaya başlamıştır. Barter türü ticaret önplana çıkmıştır. Devalüasyonun Rusya'nın ihracatını önemli ölçüde arttırması beklenmemekle birlikte petrol ve doğal gaz şirketlerinin kar oranlarının artması beklentisi doğmuştur.

3. Ülke içinde perakende satışlar hızla artarken toptan satışlar büyük alıcıların nakit sorunları neticesinde hızla azalmıştır. Krizin ileriki aşamalarında ise halk perakende satış yerlerinden açık pazarlara yönelmeye başlamıştır. Perakende ticareti ile uğraşanlar elindeki stokları eritemediklerinden ithalatlarını kısmış veya tamamen dondurmıştır.

4. Spekülatif sermaye Rusya ve benzer durumdaki ülkelerden hızla kaçarken, Batılı yatırımcıların Rusya'da risk alma istekleri azalmıştır. Birçok sektörde yabancılar, yüksek vergiler, yüksek suç oranı, yolsuzluklar, zayıf banka sistemi ve eksik mevzuatın yanına ekonomik krizin eklenmesiyle Rusya'ya ilgisini yitirmiştir.

5. Rusya'da döviz darboğazı boy göstermiştir.

6. Genel olarak fiyatlar artarken ürün arzı da hızla azalmıştır. İthalatın kısılması ürün sıkıntısını arttırmıştır.

7. Kriz işçi çıkartmalara, geçici izinlere, maaş ödemelerinde gecikmelere yol açmıştır.

8. Rusya’da oluşmakta olan orta sınıf büyük bir darbe almıştır. Toplumdaki ekonomik uçurumlar artmıştır.

9. Önceki hükümetlerin en önemli başarısı olan enflasyonu indirme alanında geri adım atılmış ve sadece Eylül 1998 enflasyonu yüzde 38 olmuştur. Daha sonra yürürlüğe giren fiyat denetimi enflasyonu frenlemiştir.

4.3.3. Kriz ve Diğer Ülkeler

Rusya krizinin diğer ülkelere yansımaları incelenirken üç grup ülke ayırdedilebilir.

Birinci grupta Rusya’nın alacaklıları ve diğer gelişmiş Batılı ülkeler sıralanabilir. Burada özellikle Alman finans sektörünün, AB gıda ve tüketim malları ihracatçıları, ABD çiftçilerinin ve İskandinavya ülkelerinin ihracatçı ve ithalatçıları çok olumsuz etkilendiğini vurgulamalıyız.

AB, ABD’den sonra ikinci en büyük gıda pazarını korumak, tekstil - konfeksiyon alanında da büyük pazarlarından biri olan Rusya’yı kaybetmemek için önlemler geliştirmektedir. ABD de çiftçilerini korumayı amaçlamaktadır. ABD, Rusya’ya 885 milyon dolarlık gıda yardımı ve kredisi, AB de 500 milyon dolarlık gıda paketi açıklamıştır.

Rusya’nın en önemli finansman kaynağı olan Alman Bankaları, her ne kadar verdikleri kredilerin önemli bir kısmı sigorta kapsamında olsa da, endişeli bir döneme girmiştir.

İskandinavya ülkeleri arasında Finlandiya ve Norveç en olumsuz etkilenen ülkeler olmuştur. Rusya’ya büyük miktarda dayanıklı tüketim malı ve hizmet ihraç eden bu ülkeler önemli pazarlar yitirmiştir.

Çeşitli Ülkelerin İhracatçılarının Rusya'ya Bağlılığı

Ülke	%
Belarus	70.0
Moldova	62.0
Kazakistan	31.0
Gürcistan	27.4
Azerbaycan	26.0
Ermenistan	22.1
Ukrayna	21.8
Litvanya	21.4
Kırgızistan	20.2
Özbekistan	16.3
Letonya	15.9
Estonya	13.5
Tacikistan	8.4
Bulgaristan	8.0
Türkiye	7.8
Polonya	6.5
Türkmenistan	5.8
Macaristan	5.0
Hırvatistan	3.8
Slovakya	3.7
Çek Cumh.	3.3

Kaynak: Economist Intelligence Unite (BDT ülkeleri), Solomon Smith Barney (Doğu Avrupa ülkeleri)

Türkiye, Doğu Avrupa ülkeleri, Çin gibi ülkeler ikinci grup ülkeleri oluşturmaktadır.

Rusya'ya komşu olan bu ülkeler için Rusya pazarı hayati önem taşımaktadır. Bununla birlikte bu ülkelerin bir kısmı (Orta ve Doğu Avrupa) son yıllarda Rus pazarındaki yerini yitirmekte ve dış ticaretlerinde Rusya'nın payı azalmaktadır. Türkiye ve Çin'in Rusya pazarındaki yeri ise güçlenmektedir. Bu iki ülke firmaları son krizde Rusya pazarından çekilmeyen ve faaliyetlerini devam ettiren ender yabancı firmalardır.

Üçüncü grupta yer alan Bağımız Devletler Topluluğu ülkeleri ise Rusya'ya ekonomik bağılıklarına göre önemli ölçülerde krizin etkisi altında kalmıştır.

Ukrayna'da önemli oranda devalüasyon (yüzde 35) ve bütçe dengesizlikleri

meydana gelirken, Moldova ve Belarus'ta devalüasyon daha düşük oranda kalmıştır. Bununla birlikte Ukrayna ve Belarus'ta döviz piyasasında önemli dar boğaz doğmuştur. Hükümetler döviz piyasalarını ciddi bir denetim altına almıştır. Rusya'daki kriz ihracatlarını Rusya'ya yapan bu ülkelerde ihracat gelirlerinde azalmalar doğurmuştur.

Finans pazarlarına ulaşması zorlaşan Kazakistan'da Rusya ile ticaretinin azalması sonucu üretimde küçülme yaşanmıştır.

Rusya'ya dış ticarete bağımlılıkları daha düşük olan ülkelerde ise gözle görünür bir değişiklik görünmese de makroekonomik istikrarı korumada sıkıntılı bir döneme girdikleri bilinmektedir.

Krizi firmalar açısından değerlendirdiğimizde büyük kayıpları sonucu tamamen çekilen firmalar veya faaliyetlerini küçültüp Rusya'daki varlığını sürdüren firmalar karşımıza çıkmaktadır. Özellikle yatırımcı yabancılar yerel girdileri arttırma ve fiyatları indirme yoluyla varlıklarını sürdürmüştür.

Rusya'ya sırf ihracat yapan firmalar ise satışlarını korumak için fiyatları önemli şekilde azaltmıştır.

Yeni Rus hükümetinin müdahaleci politikası finans alanındaki yabancı yatırımcıları Rusya'dan uzaklaştırırken ithalatın çok pahalılaşması yerel üretimi çok cazip hale getirmiştir. Kriz ithalatı pahalılaştırdığından Rusya'da montaj da pahalı hale gelmiş ve bu özellikle otomotiv alanındaki montaj yatırımlarını frenlemiştir.

Tüketim malları üretiminde ağırlık ucuz markalara verilmeye başlanmıştır. Bu süreç gıda ürünlerinde çok hızlı değilken, temizlik malzemeleri, giyim gibi ürünlerde daha çok hissedilmektedir.

4.3.4. Rusya Krizinin Türkiye'ye Etkileri

Daha önceki yıllarda yaşanan küçük krizleri başarı ile atlatan ve Rus pazarına gittikçe daha çok önem veren Türk firmaları bu krizden derin bir şekilde etkilenmiştir.

1- Taahhüt

Taahhüt alanındaki firmalar için en önemli sorun kısa ve orta vadede kamu ve özel sektörden yeni proje alma imkanlarının daralması olmuştur. Bu gelişme karşısında bu firmaların bir kısmı Rusya'ya komşu ülkelere ağırlık vermeye başlamıştır.

Ruble ile iş yapan Türk taahhüt firmalarının bulunmaması devalüasyonun etkisini hafifletmiştir.

1998 yılında firmalarımızın Rusya'da üstlendikleri taahhüt işlerin toplamı 440.7 milyon dolar seviyesine inmiştir. Bu işlerin önemli bir kısmı da kriz neticesinde askıya alınmıştır. Fiilen sadece Türk Eximbank tarafından finanse edilen projeler devam etmiştir.

2- Ticaret

Rusya'daki bankacılık sektörünün çökmesi, güven müessesesinin sarsılması ve ithalatın pahalılaşması karşısında Rusya'ya ihracat azalmıştır.

Bununla birlikte Rusya'daki kriz ancak kendi dağıtım ve pazarlama sistemini kuran şirketlerin bu tür olaylardan etkilenmeden faaliyetlerini sürdürebildiğini göstermiştir.

Türkiye'nin Rusya'ya ihracatı 1998 yılında 1997 yılına göre yüzde 34 gerilerken ithalatta 1997 yılı hacmi korunmuştur. Krizden sonra Rusya'da oluşan fiyatlar ihracat imkanlarını oldukça kısıtlamıştır.

Krizin atlatılmaya başlanacağı dönem Türk firmaları için büyük önem taşımaktadır. Batılı firmaların temkinli yaklaşımlarına karşın Türk firmalarının fiyat avantajlarını kullanmaları uzun vadede Türkiye'nin Rus piyasasındaki yerini sağlamlaştırabilir.

İthalatta çok önemli değişikliklerin olması beklenmemektedir. Rusya'nın rekabet gücüne sahip ihraç ürünleri yelpazesi çok dar olduğundan devalüasyon Rusya'ya önemli ihracat avantajları yaratamaz.

3- Bavul Ticareti

Son iki yılda bavul ticaretine uygulanan sınırlamalar kriz döneminde hafifleme-ye başlamıştır. Y. Primakov'a yakın iktisatçılar reformlarda sosyal boyutu savunmaya başlamış ve bavul ticaretinin dar gelirli vatandaş için kısa vadede iyi bir alternatif olduğunu açıklamıştır. Bununla birlikte orta ve uzun vadede bavul ticareti ile gelen ürünlerin Rusya içinde üretimine geçilmesi öncelik olarak vurgulanmıştır.

Bavul ticareti alanında çalışan firmalar, ekonomik güçlerine göre krizden en çok etkilenen firmalar olmuştur. Özellikle Karaköy ve Salı Pazarında sistem gereği açık hesap usulü çalışan firmalar Rusya'da önemli miktarda para kaybetmiştir. Ticaret işlemlerini bankalardan aldıkları kredilerle finanse eden ve küçük aile şirketi olan bu girişimler Türk bankalara karşı çok hassas bir konuma gelmiştir.

Tekrar kredi alıp borçlarını ödeyememeleri bavul ticareti için sıkıntı doğurmuştur.

Kriz neticesinde 1998 yılında bavul ticareti bir önceki yıla göre yüzde 36.2 azalmıştır. 1997 yılında 5.8 milyar dolar olan hacim 1998'de 3.7 milyar dolara inmiştir. Rusya ile 1997 yılında 4 milyar dolar civarında olan bavul ticareti 1998 yılında 2-2.5 milyar dolar civarında seyretmiştir.

4- Turizm

Turizm'de kısa vadede turist sayısında bir azalma beklenmekle birlikte orta ve uzun vadede Türkiye'nin en ucuz turizm merkezi olması sebebiyle bazı Batılı ülkelere giden Rus turistlerin Türkiye'ye yönelmesi beklenmektedir.

Rusya'dan Türkiye'ye turist gelişlerinde yaşanan azalmaya rağmen Türkiye halen Rus turistlerin en çok ziyaret ettikleri ülke konumunu korumaktadır.

Yukarıdaki verilerden anlaşıldığı gibi Rusya'daki krizden sonra Türk-Rus ekonomik ilişkilerinde önemli bir daralma meydana gelmiştir. Krizin Türkiye'nin dış ekonomik işlemleri üzerindeki olumsuz etkisi, bavul ticareti de hesaba alındığında 3-4 milyar dolara yaklaşmaktadır. Ancak bavul ticareti ve taahhüt hizmetleri alanındaki gerilemenin kriz öncesinde başladığı, krizin arttırıcı bir rol oynadığı vurgulanabilir.

Dış ticaret, turizm ve taşımacılık alanındaki gerileme ise esasen krizle birlikte tırmanmıştır.

Kriz sonrasında Türk hükümetinden üst düzey temsilcilerinin Moskova'yı hızla ziyaret edip firmalara yardımcı olacak çeşitli tedbir vaatlerinde bulunmasına rağmen uzun bir süre hiçbir tedbir alınamamıştır.

Kararların alınması Türk Başbakanı'nın Moskova ziyaretine endekslenmiş, ancak bu ziyaret olamayınca krizle ilgili tedbirler büyük bir gecikme ile Aralık ayında açıklanmıştır.

Tedbirlerin Rusya'ya yönelik tedbir olmasından ziyade genel tedbir olması ve aralarında Rusya ile ilgili maddelerin bulunmaması önemli bir dezavantaj olmuştur.

Eximbank'ın sermayesini arttırma, banka ve finans kurumlarının yurtdışından sağladığı kredilerden KKDF kesintisinin sıfıra indirilmesi, tekstil sektörüne 6 ay vade ile faizsiz pamuk satılması, dahilde işleme rejimi kapsamında ithalatta gümrük teminatlarının yüzde 10 indirilmesi gibi önlemler içeren paket Rusya ile ticarete canlılık getirmemiştir.

Esasen Bakanlar seviyesinde tartışılabilir ve Türkiye'deki gıda ve tekstil/hazır giyim üreticilerine geçici bir rahatlık verecek Rusya'ya bir yardım paketi yürürlüğe girememiştir. Daha sonra da ABD ve AB'nin açıkladığı yardım paketleri, ki bu paketlerin büyük kısmı gıda ve ilaç kredisi şeklinde verilmiştir, ve Gazprom'un doğal gaz karşılığında Belarus, Moldova ve Polonya ile barter anlaşmalara gitmesi ilgili sektörlerdeki üreticilerimizin sıkıntılarının çözülmesini engellemiştir.

Tedbirlerin taahhüt sektörüne yönelik hiçbir madde içermemesi ve özellikle Türkiye Mütteahhitler Birliği üyelerinin talep ettiği Türk inşaat firmalarına Rusya'daki makine parklarını ve işçilerini asgari seviyede koruma imkanı tanıyacak köprü kredisinin kararlaştırılamaması da sıkıntı yaratmıştır.

Bazı özel sektör birimleri özel barter anlaşmalarına gitmeyi denese de bu mekanizmalar yeterli siyasi destek olmadığından dolayı gerçekleştirilememiştir.

Aynı dönemde Rus firmaların iddialı oldukları bazı projelerde aksamaların çıkması ve doğal gaz alanında Türkmen doğal gazına da öncelik verilmesi pürüzler yaratmıştır.

Abdullah Öcalan'ın yakalanmasından sonra Türkiye'de yaşanan bazı terör olaylarının Rus medyasında çarpıtılması karşısında da etkili çalışmalar yapılamayınca Rus turistlerin Türkiye ziyaretlerinde azalmalar başlamıştır.

Yukarıdaki tespitlerden de anlaşıldığı gibi Türkiye'nin Rusya krizine yönelik politikası çok verimli olamamıştır.

Rusya krizinin Türk özel sektörünün gündemine yerleştirdiği temel konulardan birisi de Rusya içinde kriz ortamında yatırım projelerini devam ettirme ve Rusya'ya ihracattan Rusya içinde üretime geçme gereksinimi olmuştur. Rusya'da proje yürüten şirketler faaliyetlerini aksatmazken, yeni başlayacak projelerde aksamalar olmuştur. Rusya'da mevzuat ve güvenlik sorunlarının artması ve genel olarak finans sisteminin çökmesi tereddütleri arttırmıştır.

Rusya'da hükümet ve bölge yönetimleri bazında Türk firmaları ve özellikle bu ülkedeki pazarlarını korumak için burada yatırım yapması gereken KOBİ'lere, destek verilmesi öncelik kazanmıştır.

1999 yılının her iki ülke için seçim yılı olması Rusya'daki ekonomik belirsizliğin devam etmesi ve Rusya'nın uluslararası finans kuruluşlarıyla ilişkilerinin geliştirilememesi, bu arayışları yavaşlatan etkenlerdir. Ancak, 1998 yılında ikili ilişkilerde yaşanan düşüşün giderilmesi Türk özel sektörü için çok önemlidir ve ikili işbirliğinin geleceğini belirleyecek projelerde acil çözümler gerekmektedir.

4.4. Rusya'ya Yönelik Ekonomik Stratejinin Öncelikleri

İkili ekonomik ilişkilerin gelişmesi için aşağıdaki konulara önem verilmelidir:

1) Türkiye ve Rusya'nın AB ile ilişkileri çerçevesinde Türkiye ve Rusya arasında Serbest Ticaret Anlaşması sürecinin başlatılması önemlidir. Rusya AB'den sonra Türkiye'nin en önemli dış ticaret ortağıdır.

1998 yılında Rusya ve AB arasında serbest ticaret alanının kurulmasına yönelik müzakerelerin başlamaması, firmalarımızı olumsuz etkilemektedir.

Her iki ülke firmalarının diğer ülkede AB ülkeleri firmalarına karşı dezavantajlı konumda olmaması açısından, Türkiye ve Rusya arasında Serbest Ticaret Anlaşmasının imzalanması önemlidir.

2) ABD ve Rusya arasındaki ekonomik konuların düzenli müzakeresi ile ilgili kurulan ve düzenli olarak yılda iki kez toplanan Çernomirdin-Göre Komisyonuna benzer bir komisyonun Türkiye ile Rusya arasında kurulması iş hacmimiz gözönünde bulundurulduğunda önemlidir. Bu komisyon özellikle ikili ilişkilerdeki acil sorunları ele almalıdır. Bu şekilde, Karma Ekonomik Komisyon (KEK) toplantılarının, sık sık yapılan hükümet değişikliklerinden dolayı uzun süre toplanamamasından doğan boşluklar doldurulabilecektir.

3) Türk işadamlarının Rusya'daki faaliyetlerinin kolaylaştırılması açısından vize rejiminde bazı değişikliklerin yapılması önemlidir. Bugün vize vermede uygulanan, ilgili kuruluştan davetiye gönderilmesi şartı ve yıllık giriş vizelerinin zor verilmesi işadamlarımızın faaliyetlerini aksatmaktadır. Ancak, son siyasi gelişmelerin ışığında Rusya'nın vize rejimini yumuşatmasını beklemek de zordur.

4) Rusya Federasyonu'ndaki mevcut diplomatik ve ticari temsilciliklerimizi güçlendirmek gerekmektedir. Ekonomik alanda rakibimiz olan ülkelerin yaptığı gibi Rusya'nın bazı önemli şehirlerinde ekonomik ve ticari temsilcilikler açılması ve Türkiye'nin Rusya'ya yönelik ticaretinin önemli bir kısmının geçtiği Navorossisk'te bir Türk konsoloslugu açılması, burada biriken sorunların çözümü açısından önemlidir. Oysa, Türkiye'nin genel olarak dış temsilciliklerini sayıca azaltmaya yönelmesi ve temsilciliklerin harcama imkanlarını sınırlaması bu ihtiyaçlara zıt bir gelişmedir. 1998 yılında 115 yurtdışı kadrodan 32'si iptal edilmiş, 10 temsilcilik de tamamen kapatılmıştır.

Son dönemde Rusya'nın Türkiye'de fahri başkonsolosluklar açmak yoluyla bazı bölgelerdeki ağırlığını arttırmaya çalıştığı da görülmektedir. Antalya'da açılan fah-

ri başkonsolosluğun yanında, son dönemde Samsun'da da bir fahri başkonsolosluk açılması çabaları gözlenmektedir. Bu girişimlerin karşılıksız bırakılmaması ve Türkiye'nin de Rusya'nın önemli yerlerinde fahri konsolosluklar açması önemlidir.

5) Türk-Rus ticaretinin gelişmesinde önemli katkı sağlayan karayolu taşımacılığında ücretsiz kamyon geçiş kontenjanı arttırılmalı, ayrıca Türk mallarının Rusya'ya girişini arttırmak için nehir-deniz taşımacılığı teşvik edilmelidir.

Özellikle Volga-Don Kanalı'nın kullanımı ile Türk mallarını Rusya'nın tüm Avrupa bölgelerine yayabilme imkanı doğmaktadır.

6) Türk Hava Yolları'nın Rusya'ya seferlerini arttırmak ve uygulanan yüksek fiyatları düşürmek, ayrıca da hava kargo taşımacılığında Türk firmalarının da yer almasını sağlamak, Türk mallarının Rusya'ya ihracatını arttıracaktır.

Moskova dışında da uçuşların ekonomik olabileceği tek yer olan St. Petersburg'a direkt uçuşların başlatılması önemlidir.

7) Türk işadamları sadece başkent Moskova'da değil, tüm Rusya'da iş yapmalıdır. Bu çerçevede Türkiye'nin, Rusya'nın bölgelerine ilişkin ekonomik politikalar geliştirilmesi gerekmektedir.

Rusya nüfusunun yüzde 94'ü Moskova dışında yaşarken, sanayi üretiminin yüzde 94'ü, tüketim mallarının yüzde 91'i, yatırımların yüzde 91'i, ithalatın yüzde 80'i ve ihracatın yüzde 91'i Moskova dışındaki bölgelere düşmektedir.

8) Kaliningrad ve Nakhodka'daki serbest ekonomik bölgeler gibi Novorossisk'te bir serbest bölge kurulması ve Türk işadamlarının bu bölgedeki faaliyetlerinin teşvik edilmesi, ikili ekonomik ilişkiler açısından önemli sonuçlar doğuracaktır. Aynı zamanda, Rus işadamlarının da Türkiye'deki serbest bölgelerde iş yapmaları teşvik edilmelidir.

9) İki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin kalıcı olması açısından Rus firmalarının da Türkiye'de iş yapabilmeleri önemlidir. Rus firmalarının güçlü oldukları alanlarda iş alabilmeleri uzun vadeli işbirliğinin kurulmasını destekleyecektir.

10) Enerji projelerinde ortak çözümlerin bulunması ve çok katılımlı işbirliği modellerine gidilmesi hem finansman, hem de teknolojik açıdan yararlı olacaktır. Özellikle ihtilaflı olan enerji konularıyla ilgili olarak müzakerelerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

11) Ekonomik ilişkilerin gelişmesi açısından, hükümetlerin desteği çok önemlidir. Son birkaç yılda üst düzey siyasi temasların az olması bazı sorunlar yaratmış-

tır. Çok önemli bir gösterge, daha önceleri Karma Ekonomik Komisyon Eşbaşkanlığına Başbakan Yardımcılarından birisini getiren Rusya'nın son Komisyon Başkanları olarak Sağlık Bakanı ve Ticaret Bakanı'nı atamasıdır. Oysa Rusya'nın çok daha sınırlı ekonomik ilişkilere sahip olduğu İran ve Kanada gibi ülkelerle ilgili Komisyon Başkanları, Başbakan Yardımcısı seviyesindedir. Üst düzey siyasi temasların düzenli bir şekilde yapılması ve hükümet dışı siyasi temasların arttırılması (Parlamentolararası Dostluk Grubu gibi) işadamlarımızın faaliyetlerini teşvik edecektir.

12) Şirketlerimizin pazarlama gücünün artması açısından, tamamlayıcı mal pazarlayan şirketlerin kuruluşunun teşvik edilmesi ve bu şirketlere sektörel dış ticaret şirketlerine tanınan teşviklerin sağlanması önemli olacaktır. Bu, özellikle bölgesel bazda firmaların birleşmesine ve yurtdışı faaliyetlerde maliyetlerini azaltmalarına yardımcı olacaktır.

13) Rusya'ya ihracatımızda çok önemli bir sorun da standartlar alanında çıkmaktadır. Rozexpertiza ve Goststandart'ın sık sık TSE belgelerini kabul etmeyerek ve Türk firmalarından Moskova'da tekrar sertifika almalarını istemesi, özellikle küçük ve orta ölçekli ihracatçılarımızı olumsuz etkilemektedir.

ABD hükümeti benzer sorunları önlemek için Rosexpertiza'nın ABD'de temsilci firma bulmasını teşvik etmiştir ve US Testing, ABD'li ürünleri Rosexpertiza yerine ABD'de araştırıp sertifika vermektedir. Benzer bir şekilde İstanbul'da da Rosexpertiza temsilciliği açılmalıdır.

14) Mersin-Gaziantep-Şanlıurfa yolunun inşası ve bu yolun Trabzon veya Samsun'a bağlanması, Rusya için önemli bir avantajdır. Rus Tırları Türkiye üzerinden Akdeniz'e ulaşacağı gibi, bu yeni hattaki hacminin bir kısmı Rusya'dan genelde boş dönen Türk TIR'lardan oluşacaktır. Akdeniz ülkelerinden de Rusya'ya karayolu taşımacılığı güçlenecektir. Ayrıca, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Akdeniz bölgesinin ürünleri daha büyük miktarlarda Rusya'ya ihraç edilecektir. Bu ise, yaş sebze-meyve, tarım ürünleri, gıda ürünleri, tekstil gibi bazı alanlarda Rusya'ya yönelik yeni ihracat imkanları yaratacak ve özellikle de GAP'ın yürürlüğe girmesi sonrasında çok önemli bir iş imkanı doğacaktır.

15) Türk mallarının Rusya'daki imajını değiştirmek çok önemlidir. Ucuz ve kalitesiz mal imajını iyileştirmek için tanıtım kampanyalarının yapılması kadar, kaliteli mal satışını arttıracak veya ülke prestijini arttıracak firma mağazaları ve marketlerin açılışları da teşvik edilmelidir. Bu konuda, turizm alanında son 2-3 yıl içerisinde yapılan başarılı tanıtım çalışmaları örnek alınmalıdır. Kaliteli Türk malının tanıtımında üst düzey Rus yetkililerinin Türkiye'ye getirilmesi de çok önemli bir yöntem-

dir. Nitekim, Türk malının imajı ile ilgili değişiklikler, Rusların yoğun bir şekilde turist olarak Türkiye'ye gelmesi ile değişmeye başlamıştır.

Ayrıca, bazı ülke firmalarının, ürünlerine Türkiye menşesi koyup Rusya'nın bölgelerinde Türk ürünü gibi pazarlamaları da imaj gerilemesine yol açmaktadır. Bunları önlemek için tedbirler alınmalıdır.

16) Hükümetdışı kuruluşların Rusya ile ekonomik ve kültürel ilişkileri geliştirmek için gerçekleştirdikleri çabalar daha fazla desteklenmelidir.

Notlar

- 1 Alexandrov V.A, Narodi Rossii, *Bolsbaya Rossiskaya Ensiklopedia*, Moskova, 1994, p.32
- 2 Mehmet Gönübol, *Olaylarla Türk Dış Politikaları*, 7. Baskı, Alkım Yayınları, Ankara, 1989, s. 78
- 3 Haldun Derin, *Çankaya Özel Kalemmini Anımsarken (1993-1951)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995, s.68
- 4 Faruk Sönmezoglu, *Türk-Dış Politikasının Analizi*, Der Yayınları, İstanbul, 1997, s. 63-64
- 5 T.C. Moskova Sanayi ve Ticaret Müşavirliğinden ODTÜ Rektörlüğüne 17.07.1970 tarihinde gönderilen 1969 yılı raporundan, s.3
- 6 *The New York Times*, November 14, 1957
- 7 *The New York Times*, August 14, 1957
- 8 ibid
- 9 Suat Bilge, *Olaylarla Türk-Dış Politikası*, 7. Baskı, Alkım Yayınları, Ankara, 1989, s. 364
- 10 *Le Monde*, Paris, January 2, 1962
- 11 *Soviet News*, January 9, 1962
- 12 Ugalkov, *Sovyet Gözüyle Türkiye-SSCB İlişkileri*, s.43-44
- 13 Ayhan Kamel, *İkinci Dünya Savaşının Bitiminden Günümüze Kadar Türk-Rus İlişkileri* (Konuşma Metni)
- 14 Rubinstein Alvin Z., *Sovyet Policy Toward Turkey, Iran and Afghanistan*, Praeger Publications, New York, 1982, p.27
- 15 Bir yıl sonra ilk toplantısında komite İskenderun Demir Çelik Fabrikasının kapasitesinin 4 milyon tona çıkartılmasını, Seydişehir Alüminyum Fabrikasının genişletilmesini, Bursa'nın Orhaneli ve Çanakkale'nin Çan ilçelerindeki iki termal santralin inşaatını kararlaştırmıştır. Bu projelere ilişkin SSCB Türkiye'ye 700 milyon dolarlık bir kredi açmıştır.
- 16 Bu protokolde ilk defa Türkiye'nin Rusya'dan petrol ithalatı da yer almıştır. Ancak, dünya petrol fiyatlarının ucuzlaşması ve Türkiye'deki askeri müdahale sonucunda bu protokol yürürlüğe girememiştir.
- 17 Yeşim Toduk Akış, *International Marketing Responsiveness: An Exploratory Study on the Involvement of Turkish Firms in The Former USSR Market*, HDTM, Eylül 1993, p.24. Doğal Gaz Anlaşması'ndan sonra tarım ürünlerinin yanında demir-çelik, ilaç, tıbbi teçhizat, elektrikli makina ve kazanlar, gemiler, sabun ve deterjanlar, plastikler, deri ve tekstil ürünleri ihracatta daha geniş yer almaktadır. SSCB'ye ilk defa ihraç edilen ürünler arasında da çay, sigara, ilaç, sentetik elyaf, polivinilklorür, elektrolit bakır ve otobüsler yer almaktadır
- 18 Uralların Batısında, 370 bin Sovyet askerinin aileleri için 8 ayrı bölgede, 37 yerleşim alanında inşaa edilecek konutlar, toplam 4 milyon metrekare olarak planlanmıştır. Bu konutların 36 bin tonluk ilk dilimi ve 4 inşaat malzemesi üretim kompleksi için açılmış ihalelere 100 dolayında firma katılmış ve 4 Türk firma (Enka, Mir, Tekser ve Baytur) blok halinde katılan ve ilk sırada yer alan 10 Alman firmadan sonra ikinci olmuştur. İlk ihalenin sonucunda Enka, Borisov şehrinde (Belarus) 750 konutluk inşaat, GAMA da Vladikavkas Bölgesinde Ph. Holzmann AG firmasının taşeronu olarak 1276 konutluk inşaat, Rusya'daki Şaykovka bölgesinde de Türk-Fin ortak firması PEM 1056 konutluk inşaat üstlenmiştir. Temmuz 1991'de belli olan konut ihalesinin ikinci bölümünde Enka 1400 ve Tekser 600 konut inşaatı üstlenmiştir (Türk-Sovyet Ekonomik İlişkileri, Türk-Sovyet İş Konseyi, DEİK, İstanbul, 1991, s.64)
- 19 T.C. Moskova Ticaret Müşavirliğinin Verileri
- 20 Sedef'in, herbiri 4200 ton kapasiteli 24 adet gemiyi inşaa edip Mart 1993'e kadar SSCB'ye teslim etmesi kararlaştırılmıştır. Toplam değeri 200 milyon Dolar olan bu anlaşmanın hükümleri 1993 yılında yerine getirilmiştir. Üretilen konteyner tipinde gemiler AKP Sovkomflot tarafından SSCB nehirlerinde kereste taşımacılığında kullanılmaktadır.
- 21 T. Aydın, O. Bekar, *Türkiye'nin Orta ve Uzun Vadeli Ekonomik Çıkarları Açısından Türk-Rus İlişkileri*, TESEV, İstanbul, 1997 s. 70
- 22 *Oxford Analitica East Europe Daily Brief*, 25 February 1998, p.2
- 23 P. Hare, S. Estrin, M. Lugachyov and L. Takla, *Russia's Foreign Trade and Western Policies*, The World Economy, Vol. 21, No. 1 Oxford, UK and Boston, USA, January 1998, p.99
- 24 Düzcamlar, polister elyaf, alçak yoğunluklu polietilen, PVC, haddelenmiş kütükler, sürekli döküm kütükleri anti-damping'e tabidir.
- 25 *Central European Economic Review*, March 1998, p.24
- 26 İTKİB Verileri
- 27 Kimyevi Maddeler ve Mamulleri, *İstanbul İhracatçılar Birliği, 1997 Yılı Çalışma Raporu*, s.5-17
- 28 İbid.
- 29 TAYSAD Verileri
- 30 *İstanbul Elektrik-Elektronik Makina Sanayi Mamulleri İhracatçıları Birliği Verileri*
- 31 *Dış Ticaret Müsteşarlığı Verileri*
- 32 *Dış Ticaret Müsteşarlığı Verileri*
- 33 *Dış Ticaret Müsteşarlığı Verileri*
- 34 *Opportunities and Challenges in Eurasian Area*, TÜSİAD, November 1997, p.27
- 35 *Business in Russia*, August 1996, p.18

- 36 Suat Taşpınar, *Laleli'yi S-300 değil, Fyodorov vurdu*, Sabah, 6.07.1998, s.9
- 37 İbid, s.9. 1996 yılında Türkiye-Rusya bavul ticareti 6.5 milyar dolardır. (Merkez Bankası'nın resmi açıklamalarına göre 1996 yılında 8.8 milyar dolar olan toplam bavul ticareti 1997 yılında 5.8 milyar dolara inmiştir. 1998 yılında da 3.7 milyar dolar olmuştur.)
- 38 Ticaret Merkezleri açılması alanında ilk somut adım bir Türk firmasının yatırımıyla Rostov'da İPT Rostov Trade Center isimli bir ticaret merkezinin açılması olmuştur. 10.000 m²'lik alanda 100 mağaza, 100 araçlık otopark, aktif antrepo ve gümrüksüz depodan oluşan merkez, Türk firmaları için önemli pazar olan bölgede kolaylıklar yaratacaktır. Çernomirdin'in Türkiye ziyareti sırasında İstanbul Atatürk Havaalanı Serbest Bölgesi Yönetimi Moskova Şeremetievo Havaalanının yanında bulunan 1.4 milyon m²'lik bir alanda serbest ticaret bölgesi kurmak için çalıştığını açıklamıştır. 50 Milyon dolarlık bir yatırım gerektirecek bu proje daha önce Çinli ve Finlandiyalı firmalar tarafından da gündeme getirilmiş ve her iki ülke hükümetleri Şerementievo'da ticaret merkezleri kurmak için harekete geçmişlerdir.
- 39 T.C. Moskova Ticaret Müşavirliği Verileri
- 40 Nikolai Mikhailov, *The Finishing Building Products Market in Russia*, [http://iepnt.itaiep.doc.gov / bisnis/isa/iza 22.html](http://iepnt.itaiep.doc.gov/bisnis/isa/iza/22.html), p.4
- 41 Nikholai Mikhailov, *The Market For Non-Industrial Construction Services in the Russian Federation*, [http://www-iep.doc.gov/bisnis/ isa/constrc](http://www-iep.doc.gov/bisnis/isa/constrc). htp, p.
- 42 *Türkiye Turizm ile İlgili Seçilmiş Veriler*, Turizm Yatırımcıları Derneği, Mayıs 1998, s. 23
- 43 *The Russian Tourist Business*, Delovye Lyudi Supplement, Moscow, March, 1995
- 44 Rosgoskomstat Verileri
- 45 *İstanbul Rınok*, Ekim 1997, s.8
- 46 Örneğin, 30 Nisan 1997'de yayınlanan Segodnya gazetesinde PKK'nın Moskova sözcüsünün Türkiye'deki tatil merkezlerini hedef aldıklarını, bundan dolayı da Rus hükümetinin Alman hükümeti gibi "Türkiye ve Ruslar için en önemli turistik merkezi olan Antalya'ya gidilmemesi" konusunda Rusları uyarması gerektiğini açıklamıştır. Aynı gelişmeler 1999 yılında da Abdullah Öcalan'ın aklanmasından sonra Türkiye'de başlatılan terör olayları çerçevesinde yaşanmıştır.
- 47 *Energy Situation in Black Sea Economic Cooperation Region*, BSEC Permanent International Secretariat, İstanbul, 1995
- 48 1997 yılında Gazprom ve Rus Hükümeti arasında vergiler hakkında verilen kavga önemli bir örnektir.
- 49 Nihat Gökyiğit, *A Tale of Two Seas Conference'in Açılış Konuşması*, İstanbul, 26.05.1998
- 50 Önder Piyade, *Development in the Electrical Energy Sector...*, *A Tale of Two Seas Conference Speech*, 26.05.1998
- 51 Botaş, Gama ve Gazprom'un oluşturduğu Turusgaz şirketi Batı Hattından Ukrayna, Moldova, Romanya, Bulgaristan) 1984 Anlaşması çerçevesinde ithal edilen 6 milyar m³ doğal gaza ilave olarak sevkedilecek 8 milyar m³ doğal gazı Türk sınırında BOTAS'a teslim edecektir. 1998 yılından 2021 yılına kadar bu yoldan 170 milyar m³ doğal gaz ithal edilecektir. Şirket ayrıca Türkiye'deki yasalarda değişiklik olması durumunda Türkiye'deki doğal gaz dağıtım sisteminde yer almak istemektedir. Gazprom, Ugrgazprom, Botaş ve Transbalkan (Gama, Enka, Entes ve Tekfen Ortaklığı) arasında kurulan Gaztransit şirketi ise Batı Hattının Ukrayna kısmının iyileştirilmesini hedeflemektedir.
- 52 Gazprom Ruhrgas (Almanya) ve ENİ (İtalya) ile kurduğu ortaklıkların yanısıra, Almanya'da BASF ile (Wingas) kurduğu ortak şirketle bu ülkenin doğal gaz dağıtım sisteminde yer alan Rus firma, ayrıca Fransız TOTAL ve Malezyalı Patronas'la İran'daki Güney Pars yatağının işletilmesi için ortaklık kurmuştur. Gazprom ayrıca Kazakistan, Finlandiya, Avusturya, Irak, Cezayir gibi ülkelerde de yatırımlara başlamıştır. Şirketin Çin ve Japonya'ya yönelik projeleri mevcuttur.
- 53 Rusya'nın Rosugol kömür şirketi Türkiye'yi öncelikli bir pazar olarak algılamaktadır. Şirket, Türkiye Demir Çelik İşletmeleri'ne kok kömürü sağlayıp karşılığında kısmen hizmet alınmasını da içeren (Rusya Karadeniz Limanların Yenilenmesi) bir anlaşma üzerinde çalışmaktadır.
- 54 *Natural Gas*, IEO 97 Natural Gas, A:\rapor 5.htm, p.13
- 55 Zeki Tüyen, *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası*, UTA, Mart 1998, p.45
- 56 *Rubrgas AG a Partner of The Russian Gas Industry*, Business in Russia, 1996, p. 89
- 57 *UND Verileri*
- 58 1997 yılında karayolu taşımacılığında tahmin edilen gelir 1.7 milyar dolardır. (UTA Dergisi, Temmuz 1998, s.30). Rusya'ya taşımalarda aynı kaynağa göre navlun fiyatı 4 bin dolar civarında olduğundan 1997 yılında Rusya ile 100 milyon doların üzerinde bir hacim gerçekleştirilmiştir.
- 59 *Taşımacılık Batı Kavşağında*, İstanbul Sanayi Odası Dergisi, Mart 1997, s.45
- 60 *Karadeniz Ro-Ro İşletmeleri Rusya'ya Taşıyor* (Erol Soylu ile söyleşi), UTA, Ocak 1998, s. 31
- 61 Saffet Ulusoy, *İbracat Karayolundan İlerliyor*, İstanbul Sanayi Odası Dergisi, Mart 1997, s.49
- 62 1996 yılında toplam denizyolu ticareti hacmi 91.6 milyon tondur. Bu taşımaların yüzde 39.3'ü Türk, yüzde 60.7'si de yabancı bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmektedir.
- 63 *Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu* 96, 1997, s 112
- 64 *İSL*, Bremen, 1997

- 65 *Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu* 96, 1997, s.113
- 66 *Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu* 96, 1997
- 67 1995 yılından itibaren bir Türk firması Rus ortağı ile birlikte Karelya ve Türkiye arasında nehir deniz taşımacılığına başladı. Rusya'nın Kuzeyinde bulunan ağaç ürünleri zengini Karelya ile Türkiye arasındaki yıllık nehir-deniz bağlantı iklim koşullardan dolayı yılda 6 ay kadar mümkün olmasına rağmen bu ulaşım yolu öylesine etkin değerlendirildi ki kısa bir süre içerisinde bölge ve Türkiye arasında dış ticaret 5 milyon dolardan 100 milyon dolar civarına çıktı ve Karelya'dan Türkiye'ye önemli miktarlarda kağıt (özellikle gazete ve kraft kağıdı) ve ağaç ürünleri ihraç edilmeye başlandı.
- 68 Yener Dinçmen, *Türkiye'nin Sermaye İhracı*, Forum, Haziran 1998, s.22
- 69 *Made in Turtsia*, Year 2, No: 22, January 1998, p.1
- 70 *İbid.*
- 71 *Strategy For the Russian Federation*, EBRD, 24.10.1997, p.42
- 72 *Strategy For the Russian Federation*, EBRD, 24.10.1997,p.42
- 73 *Economy of Russia in the First Half of 1997*, <http://ns.fipc.ru/fipc/stat/6-1997.html>, p.5
- 74 *US Commercial Officer on Opportunities in Russia*, <http://www.ief.doc.gov.bisnis/country/9701 Rete.htm>, p.1
- 75 Vladislav Kuzmichev, *Cut to the Bone, Business in Russia*, No:91/92 August-September 1998, p.12
- 76 *Damage Control*, Russian Petroleum Investor, August 1998, p.5

EKLER

EK I

BOĞAZLAR REJİMİNE İLİŞKİN OLARAK, MONTREUX'DE 20 TEMMUZ 1936 da İMZALANAN SÖZLEŞME

MAJESTE BULGARLAR KRALI, FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI, MAJESTE BÜYÜK BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU, MAJESTE ELENLER KRALI, MAJESTE JAPONYA İMPARATORU, MAJESTE ROMANYA KRALI, TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI, SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZ YÜRÜTME KOMİTESİ, VE MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI;

“Boğazlar” genel deyiimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve gemilerin gidiş-gelişini (ulaşımı), Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Andlaşmasının 23. maddesiyle sap-tanmış ilkeyi¹, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak;

İşbu Sözleşmeyi, 24 Temmuz 1923 de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşmenin² yerine koymayı kararlaştırmışlar ve Tamyetkili Temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır:

MAJESTE BULGARLAR KRALI:

Doktor Nicolas P. NİCOLAEV, Tamyetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Genel Sekreteri;

B. Pierre NEİCOV, Tamyetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Siyasal İşler Müdürü.

FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI:

B. PAUL-BONCOUR, Senatör, Milletler Cemiyeti'nde Fransa'nın Sürekli Temsilcisi, eski Başbakan, eski Dışişleri Bakanı, Legion d'honneur nişanının Chevalier rütbesi, Savaş Haçı nişanı;

1 Lozan Barış Andlaşmasının 23. maddesi şöyledir: “Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarıbli yapılmış olan Sözleşmede öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda, denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da, geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ve ilân etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu sözleşme Yüksek Taraflar bakımından, sanki bu Andlaşmanın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır.” Lozan Barış Konferansı. Tutanaklar-Belgeler (çeviren Seba L.MERAY), Takım II, cilt 2 Ankara 1973, s. 8

2 Boğazlar Rejimine İlişkin Lozan Sözleşmesi için bakınız: Lozan Barış Konferansı. Tutanaklar - Belgeler (çeviren Seba L. MERAY), Takım II, cilt 2, Ankara, 1973, ss. 54-64.

B. Henri PONSOT, Fransa Cumhuriyeti'nin Ankara'da Olağanüstü ve Tamyetkili Büyükelçisi, Legion d'honneur nişanının Grand Officier rütbesi.

MAJESTE BÜYÜK-BÜYÜK BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU:

BÜYÜK-BRİTANYA, KUZEY İRLANDA VE BRİTANYA İMPARATORLUĞUNUN BİREYSEL OLARAK MİLLETLER CEMİYETİ'NE ÜYE OLMAYAN BÜTÜN PARÇALARI İÇİN:

Çok Sayın Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Amirallik Dairesinde Parlamento Üyesi Müsteşar;

AVUSTRALYA COMMONWEALTH'İ İÇİN:

Çok Sayın Stanley Melbroune BRUCE, C.H., M.C., Avustralya Commennwealth'inin Londra'da Yüksek Komiseri.

MAJESTE ELENLER KRALI:

B. Nicolas POLİTİS, Yunanistan'ın Paris'de Olağanüstü Temsilcisi ve Tamyetkili Ortaelçisi, eski Dışişleri Bakanı;

B. Raoul BİBİCA-ROSETTİ, Yunanistan'ın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

MAJESTE JAPONYA İMPARATORU:

B. Naotake SATO, Judammi, Doğan-Güneş nişanının Büyük-Kordon rütbesi, Paris'de Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Büyükelçi:

B. Massa-aki HOTTA, Jushii, Doğan-Güneş nişanının İkinci Sınıf rütbesi, Bern'de Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Ortaelçi.

MAJESTE ROMANYA KRALI:

B. Nicolas TİTULESCO, Dışişleri Bakanı;

B. Constantin CONTZESCO, Tamyetkili Ortaelçi, Tuna ve Avrupa Uluslararası Komisyonlarında Romanya Temsilcisi;

B. Vespasien PELLA, La Haye'de Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Ortaelçi.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI:

Dr. Tevfik Rüştü ARAS, DIŞİŞLERİ Bakanı, İzmir Milletvekili;

B. Suad DAVAZ: Türkiye Cumhuriyeti'nin Paris'de Olağanüstü ve Tamyetkili Büyükelçisi;

B. Numan MENEMENCİOĞLU, Türkiye Büyükelçisi, Dışışleri Bakanlığı Genel Sekreteri;

B. Asım GÜNDÜZ, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

B. Necmeddin SADAK, Türkiye'nin Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi, Sivas Milletvekili, Dışışleri Komisyonu Raportörü.

SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZ YÜRÜTME KOMİTESİ:

B. Maxime LİTVİNOFF, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkez Yürütme Komitesi Üyesi, Dışışleri Halk Komiseri.

MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI:

B. İvan SOUBBOTİTCH, Yugoslavya'nın Milletler Cemiyeti'nde Sürekli Temsilcisi.

BU TEMSİLCİLER, yetki belgelerini gösterdikten ve bu belgeler usulüne uygun ve geçerli kabul edildikten sonra, aşağıdaki hükümler üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

Birinci Madde.

Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar.

Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

KESİM I. - TİCARET GEMİLERİ.

Madde 2.

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmenin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde 3.

Ege Denizi'nden ya da Karadeniz'den Boğazlar'a giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (patentesi) ya da işbu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Boğazlar'dan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır.

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exanthematicus) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmidört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sağlık koruma görevlileri Boğazlar'ın çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

Madde 4.

Savaş zamanında, Türkiye savaşıyor değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar için de Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde 5.

Savaş zamanında, Türkiye savaşıyorsa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bu gemiler Boğazlar'a gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

Madde 6.

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir.

Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

Madde 7.

"Ticaret gemileri" terimi, işbu Sözleşmenin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.

KESİM II. - SAVAŞ GEMİLERİ.

Madde 8.

İşbu Sözleşme bakımından, savaş gemilerine ve bu gemilerin nitelikleriyle tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama, işbu Sözleşmenin II sayılı Ek'inde yer alan tanımlamadır.

Madde 9.

Deniz kuvvetlerinin, sıvı olsun ya da olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, 13. maddede belirtilen ön-bildirim koşuluna bağlı tutulmayacaklar ve, Boğazlar'ı tek başlarına geçmek koşuluyla, 14. ve 18. maddeler gereğince sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları süregidecektir.

Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kuraldışılıktan, ancak silahları: yüzer hedeflere karşı ençok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı ençok 75 milimetre çapında iki silshtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

Madde 10.

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Yukarıdaki fıkrada belirtilen sınıflara giren gemiler dışında kalan savaş gemilerinin ancak 11. ve 12. maddelerde öngörülen özel koşullar içinde geçiş hakları olacaktır.

Madde 11.

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerini¹ Boğazlar'dan geçirebilirler; şu koşulla ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek başlarına ve ençok iki torpido² eşliğinde geçerler.

Madde 12.

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, bu deniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını, tezgaha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlar'dan geçirme hakkına sahip olacaklardır.

Sözü edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgahlarda onarılmak üzere de Boğazlar'dan geçebileceklerdir.

Gerek birinci gerek ikinci durumda, denizaltıların gündüz ve su üstünden gitmeleri ve Boğazlar'dan tek başlarına geçmeleri gerekecektir.

Madde 13.

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön-bildirim olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu sürenin onbeş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve, gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön-bildirim konusu olması gerekecektir.

Gidiş için geçişte Boğazlar'a girişin, ilk ön-bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir.

1 Fransızca metinde "bâtiments de ligne", İngilizce metinde "Capital Ships" 1936 Türkçe çevirisinde "hattıharp gemileri". (Çevirenler)

2 Fransızca metinde "torpilleurs", İngilizce metinde "destroyers", 1936 Türkçe çevirisinde "torpido". (Çevirenler)

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ve Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.

Madde 14.

İşbu Sözleşmenin 11. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında,

Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır.

Bununla birlikte, bir önceki fıkrada belirtilen kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Boğazlar'daki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

Geçiş sırasında bir avaryaya uğramış olan savaş gemileri de bu tonaja katılmayacaktır; bu gemiler, onarım sırasında, Türkiye'ce yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaklardır.

Madde 15.

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları¹, hiçbir durumda, kullanamayacaklardır.

Madde 16.

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri, avarya² ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık³ durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalamayacaklardır.

Madde 17.

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluştaki bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine, Boğazlar'daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olamayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlar'dan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlar'dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

¹ Fransızca metinde "aeronefs", İngilizce metinde "aircrafts", 1936 Türkçe çevirisinde "hava sefineleri" (Çevirenler)

² Fransızca metinde "avarie", İngilizce metinde "damage", 1936 Türkçe çevirisinde "hasar". (Çevirenler)

³ Fransızca metinde "fortune de mer", İngilizce metinde "peril of the sea" 1936 Türkçe çevirisinde "deniz arızası". (Çevirenler)

Madde 18.

1. Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır:

a) Aşağıda b) paragrafında öngörülen durum dışında, sözü geçen Devletlerin toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacaktır;

b) Herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı işbu Sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını enaz 10.000 ton aşarsa a) paragrafında belirtilmiş olan 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Bu amaçla, kıyıdaş her Devlet, işbu Sözleşmenin IV sayılı Ek'i uyarınca, Türk Hükümetine, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz'deki donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükümeti de, bu bilgiyi, öteki Bağlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ulaştıracaktır.

c) Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.

d) Bununla birlikte, Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gereken bu kuvvetler, işbu Sözleşmenin 13. maddesinde öngörülen ön-bildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir: Yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılmayacaksa, Türk Hükümeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir; sözü geçen toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz kıyıdaşı Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kılındıklarından yirmidört saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç kırksekiz saat içinde bildirecektir.

[Karadeniz'e] kıyıdaş olmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bundan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kullanılabilir toplam tonajı sınırları içinde yapılacaktır.

2. Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmibir günden çok kalamayacaklardır.

Madde 19.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Bununla birlikte, savaşan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır; şu kadar ki, işbu Sözleşmenin 25. maddesinin uygulama alanına giren durumlarla, saldırıya uğramış bir Devlete, Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesi içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım anlaşması gereğince yapılan yardım durumları bunun dışında kalmaktadır.

Yukarıdaki fıkrada öngörülen kuraldışı durumlarda, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen kısıtlamalar uygulanamayacaktır.

Yukarıdaki 2. fıkrada konulmuş geçiş yasağına karşın, Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan savaşan devletlere ait olup da bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebilirler.

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir elkoymaya¹ girişimleri, denetleme (ziyaret) hakkı² uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

Madde 20.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanamayacaktır; savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir.

Madde 21.

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türkiye'nin, işbu Sözleşmesinin 20. maddesi hükümlerine uygulamaya hakkı olacaktır.

Yukarıdaki fıkranın Türkiye'ye tanıdığı yetkinin Türkiye'ce kullanılmasından önce Boğazlar'dan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bunla birlikte, şu da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla işbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

¹ Fransızca ve İngilizce metinlerde "capture", 1936 Türkçe çevirisinde "zapt ve müsadere". (Çevirenler)

² Fransızca metinde "droit de visite", İngilizce metinde "right of visit and search", 1936 Türkçe çevirisinde "muayene hakkı". (Çevirenler)

Türk Hükümeti, yukarıdaki birinci fıkranın kendisine verdiği yetkiyi kullanırsa, Batılı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir.

Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin böylece almış olduğu önlemleri haklı olmadığına karar verirse, ve işbu Sözleşmenin imzacıları Bağlı Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, işbu Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

Madde 22.

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exanthematicus) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan savaş gemileriyle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan savaş gemileri, Boğazlar'ı karantina altında geçecekler ve Boğazlar'ın bulaştırılmasına hiçbir olanak bırakmamak için gerekli koruma önlemlerini gemideki araçlarla uygulamak zorunda olacaklardır.

KESİM III. - UÇAKLAR¹.

Madde 23.

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifersiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

Öte yandan, Boğazlar'ın yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

¹ Fransızca metinde "Aeronefs", İngilizce metinde "Aircrafts", 1936 Türkçe çevirisinde "Hava sefineleri" (Çevirenler)

KESİM IV. - GENEL HÜKÜMLER.

Madde 24.

Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır.

Türk Hükümeti, 11., 12., 14. ve 18. maddelerin uygulanmasına ilişkin istatistikleri toplamağı ve gerekli bilgileri vermeğı yükümlenir.

Türk Hükümeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihi ve, gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağlı Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir.

Türk Hükümeti, Boğazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşmede öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ve Bağlı Yüksek Taraflara sunacaktır.

Madde 25.

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülöklere hâle vermemektedir.

KESİM V. - SON HÜKÜMLER.

Madde 26.

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

Onama belgeleri, Paris'de Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin arşivlerine konulacaktır.

Japon Hükümeti, onamanın yapılmış olduğunu, Paris'deki diplomatik temsilcisi aracılığıyla, Fransa Cumhuriyeti Hükümetine bildirmekle yetinebilecek ve, bu durumda, onama belgesini olabilen en kısa süre içinde gönderecektir.

Türkiye'nin onama belgesini de içermek üzere, altı onama belgesi sunulur sunulmaz, bir sunuş tutanağı (proces-verbal de depot) düzenlenecektir. Bundan

önceki fıkrada öngörülen bildiri, bu bakımdan, onama belgesi sunuşu ile eşdeğerde olacaktır.

İşbu Sözleşme, bu tutanak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

Fransız Hükümeti, bundan önceki fıkrada öngörülen tutanakla, sonradan sunulacak onama belgelerinin sunuş tutanaklarının doğruluğu onaylanmış birer örneğini bütün Bağlı Yüksek Taraflara verecektir.

Madde 27.

İşbu Sözleşme, yürürlüğe girişinden başlayarak, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşmasını imzalamış her Devletin katılmasına açık olacaktır.

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, onun aracılığıyla da, bütün Bağlı Yüksek Taraflara bildirilecektir.

Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

Madde 28.

İşbu Sözleşmenin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olacaktır.

Bununla birlikte, işbu Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır.

Sözü edilen yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bağlı Yüksek Taraf, Fransız Hükümetine Sözleşmeyi sona erdirmeye ön-bildirim vermemişse, işbu Sözleşme, bir sona erdirmeye ön-bildirim gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön-bildirim, Fransız Hükümetince, Bağlı Yüksek Taraflara iletilecektir.

İşbu Sözleşme, işbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Bağlı Yüksek Taraflar, yeni bir Sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansda temsil ettirmeği kabul etmektedirler.

Madde 29.

İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağlı Yüksek Taraflardan herbiri, işbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir.

Bağıtlı Yüksek Taraflardan birinci yapılacak değıştirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. ya da 18. maddelerin değıştirilmesini amaçlamaktaysa, başka bir Bağıtlı Yüksek Tarafca; başka herhangi bir maddenin değıştirilmesini amaçlamaktaysa, başka iki Bağıtlı Yüksek Tarafca desteklenmesi gerekir.

Böylece desteklenmiş değışiklik istemi, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce, Bağıtlı Yüksek Taraflardan herbirine bildirilecektir. Bu bildiri, önerilen değışikliğı niteliğini ve gerekçesini kapsayacaktır.

Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, Bağıtlı Yüksek Taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansda kendilerini temsil ettireceklerdir.

Bu konferans, ancak oybirliğiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. maddelere ilişkin değışiklik durumları bu hükmün dışında kalmaktadır; bu durumlar için Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır.

Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyıdaşı Bağıtlı Yüksek Tarafların dörtte üçünü kapsamak üzere hasaplanacaktır.

BU HÜKÜMLERE OLAN İNANÇLA, aşağıda adları yazılı Tamyetkili Temsilciler, işbu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

MONTREUX'de, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde onbir nüsha olarak düzenlenmiştir; bu nüshalardan, Temsilcilere mühürlenmiş olan birincisi, Fransa Cumhuriyeti Hükümeti arşivlerine konulacak, öteki nüshalar da imzacı Devletlere teslim olunacaktır.

N. P. NİCOLAEV
Pierre NEİCOV
J. PAUL-BONCOUR
H. PONSOT
STANLEY
S.M. BRUCE
N.POLİTİS
Raoul BİBİCA-ROSETTİ

EK II

- RESMÎ GAZETE XXX/0204Y.01-
11 Ocak 1994 - Sayı 21815

TÜZÜK

Karar Sayısı: 93/5061

Ekli “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”ün yürürlüğe konulması; Anayasanın 115 ve 3046 sayılı Kanunun 37 nci maddeleri ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci maddesine göre, Bakanlar Kurulu’nca 23/11/1993 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Süleyman DEMİREL
CUMHURBAŞKANI

Prof. Dr. T. ÇİLLER
Başbakan

Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük

BİRİNCİ BÖLÜM Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Amaç ve kapsam :

Madde 1 - Bu Tüzük, Boğazlar ve Marmara Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup bu Bölge içindeki bütün gemilere uygulanır.

Tanımlar :

Madde 2 - Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare : Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Boğazlar ve Marmara Bölgesi : Marmara Denizi ile İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı bölgelerinden oluşan deniz alanı ve bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Boğazlar : İstanbul Boğazı Bölgesi ile Çanakkale Boğazı Bölgesi sınırları içinde kalan alanlar,
- d) Gemi : Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç,

e) Transit geçen gemi : Seyri, Boğazlar ve Marmara Bölgesinde bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış olan ve bu husus, gemi kaptanı tarafından Boğazlar Bölgesine girişten önce Türk makamlarına bildirilmiş zararsız, devamlı, çabuk ve gecikmesiz geçen gemi,

f) Transitini bozan gemi : Transit geçişteyken, kaptanı ya da komutanınca transit geçişten vazgeçildiği bildirilen gemi,

g) Transiti bozulan gemi : Çatışma, karaya oturma gibi deniz kazaları veya diğer nedenlerle hakkında Türk idari ya da adli mercileri tarafından araştırma, soruşturma ve kovuşturma yapılması gereken gemi,

h) Nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler:

1) Askeri gemiler dışındaki nükleer güçle yürütülen veya nükleer yük taşıyan gemi,

2) Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından tehlikeli yük olarak sınıflandırılan (petrol ve türevleri dahil) yükleri ve Gemilerden Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (MARPOL) ve eklerinde bahsedilen denizi kirleticileri taşımak amacıyla inşa edilmiş ve aynı amaçlar için çalıştırılan gemi ile bu yükleri boşalttıktan sonra yükün tehlikesini giderici işlemleri yapmamış gemi,

3) Uluslararası sözleşmelerde ve iç mevzuatta belirtilen nükleer, tehlikeli, zararlı atıkları taşıyan gemi,

ı) Derin suçekimli gemi : En büyük suçekimi 10 metre ve daha büyük olan gemi,

j) Büyük gemi : Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan gemi,

k) Toplam yedek boyu : Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, ya da iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki, tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,

l) İstanbul Boğazı Kuzey Ağzı : Anadolu Fenerini Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,

m) İstanbul Boğazı Güney Ağzı : Ahırkapı Fenerini Kadıköy İnciburnu Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,

- n) Çanakkale Boğazı Kuzey Ağzı : Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,
o) Çanakkale Boğazı Güney Ağzı : Mehmetçik Burnu Fenerini Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,
p) Gündüz : Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,
r) Gece : Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,
anlamında kullanılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Hükümler

Sınırlar :

Madde 3 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinde uygulanacak deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde:

41 16 N	028	55 E
41 21 N	028	55 E
41 21 N	029	16 E
41 14 N	029	16 E

noktalarını birleştiren alanın kuzey sınırı,

Güneyde:

40 05 N	026	11 E
40 02 N	025	55 E
39 50 N	025	53 E
39 44 N	025	55 E
39 44 N	026	09 E

noktalarını birleştiren alanın güney sınırı, arasında kalan bölgedir.

Trafik ayırım düzeni :

Madde 4 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinde (Ek-1/1-21) de gösterilen trafik ayırım düzeni tesis olunmuştur.

İdarenin yetkisi :

Madde 5 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinde bulunan bütün gemiler, idarenin can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata aykırı olmamak kaydıyla belirlediği ya da belirleyeceği her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır.

Boğazlardan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri :

Madde 6 - A) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının ağızlarından girecek bütün gemiler, bayrağını taşıdığı ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

B) Askeri gemiler dışındakilerin kaptanları 8 inci maddede belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerinin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallarına yazacaklardır.

a) Ana yürütme makine ve yardımcıları normal çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

b) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

c) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.

d) Köprüüstü torna, dümen ve pitch göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

e) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

f) Köprüüstü ile baş, kıç, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi içi haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

g) VHF cihazı ya da cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.

h) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.

ı) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.

j) Tehlikeli yük taşıyan gemilerin baş ve kıç tarafında birer özel yangın tel halatı hazır bulunacaktır. Tehlikeli yük taşıyanların dışındaki gemilerde, baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri bulundurulacaktır.

k) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışkırtıcı olmayacak ve hiçbir gemi boğazlara başlı olarak girmeyecektir.

l) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı pervane çapının %5 ini geçmeyecektir.

m) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki deniz alanı kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

n) Bu Tüzük ile son düzeltmeleri yapılmış Boğazlar Bölgesi seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

o) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmeye (STCW-78) uygun personelle donatılmış olacaktır.

Bu koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdarece bildirimde bulunmadığı saptanan gemiler için de 10 uncu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemler uygulanacaktır.

Seyir Planı I :

Madde 7 - Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul veya Çanakkale Boğaz ağzlarına girişten en az 24 saat önce Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak, geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikleri varsa bunları ve benzeri bilgileri ihtiva eden İdarece belirlenmiş Seyir Planı I' i (SPI) vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I' i kalkışlarından 6 saat önce vereceklerdir.

Seyir Planı II :

Madde 8 - Seyir Planı I' i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 6 ncı maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, boğaz ağzına varışlarından 2 saat önce ya da boğaz ağzına 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile trafik kontrol istasyonuna geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, rapor mevkii, boğaz ağzına tahmini varış zamanı, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikleri ve benzeri bilgileri ihtiva eden İdarece belirlenmiş Seyir Planı II' yi (SPII) vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı II'yi verdikten sonra, trafik kontrol istasyonu tarafından verilecek bilgiyi gözönünde tutarak hareket edecekler, seyir planı II'yi verdiklerini ve boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallarına yazacaklardır.

Mevki raporu :

Madde 9 - Boğazlara girecek boyu 20 metreden daha büyük gemiler, boğaz ağzına 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki trafik kontrol istasyonuna kendilerini tanıttıkları bilgileri ihtiva eden İdarece belirlenmiş mevki raporunu vereceklerdir.

Boğazlara girmeden önce teknik yeterliklerini kaybeden gemilerin bildirimi:

Madde 10 - Boğazlara girmeden önce herhangi bir sebeple teknik yeterliklerini kaybeden, seyir cihazları arızalanan gemiler, teleks, telefon, faks veya VHF ile gerekli bilgiyi vereceklerdir.

İlgili liman başkanlığı, Trafik Kontrol Merkezi kanalıyla gemilerin onarımı için bekleyeceği yeri gösterecektir. Onarım ve surveyden sonra seyir cihazı arızası devam ediyorsa, İdarenin emniyet için gerekli gördüğü şekilde boğazlara giriş ve geçişleri sağlanacaktır.

Trafik kontrol merkezi ve trafik kontrol istasyonları :

Madde 11 - Deniz trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, İdare, Trafik Kontrol Merkezi ve trafik kontrol istasyonlarını kurar.

Kılavuz kaptan işareti :

Madde 12 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinden kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekerler.

Transit işareti :

Madde 13 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinden transit geçen gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekerler. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener gösterirler.

Transitini bozan ya da transiti bozulan gemi transit işaretini göstermeyecektir.

Transit gemilerin demirleme şartları :

Madde 14 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinden transit geçen gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, liman başkanlığından izin almak kaydıyla 27 nci

maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

Bu süre içinde, gemilerde, varsa arızanın incelenmesi ve giderilmesi için uzman, teknisyen ve işçilerin gemiye getirilmesi, acentesinin görev dolayısıyla gemiye girmesi, gemiye ait bir gereksinim için kaptan ya da bir gemi adamının ya da gemi adamlarından hastalananların tedavi edilmek üzere karaya çıkarılması ve gerektiğinde hastaneye yatırılanların yerine yenilerinin alınması ve bunun gibi faaliyetler icra edilebilir.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen transit geçen gemiler, gösterilen demir yerlerinde demirleyip, serbest pratika almak zorundadırlar. Demirlemek suretiyle transitini bozan bu gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Boğazlardan Geçiş

Geçiş için alınacak önlemler :

Madde 15 - Gemi kaptanları, boğazlardan geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

Boğazlarda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

Boğazlarda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

Dümen tutma feneri :

Madde 16 - Köprüüstleri, baş taraflarından 150 metre ve daha uzak olan gemilerle köprüüstleri, baş taraflarına çok yakın bulunan gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstünden görülecek biçimde siperlenmiş, mavi yada yeşil ışık veren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız :

Madde 17 - Gemilerin boğazlardan normal geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, trafik kontrol istasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı engellemeye, çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen gösterilerek bu hız aşılabılır.

Yetişen gemi :

Madde 18 - Boğazlardan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

a) Boğazlardan geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır.

b) Boğazlarda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.

c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan alçak hızlı gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) Boğazlarda önden giden yavaş bir gemiyi geçmek zorunluluğunu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, trafik kontrol istasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişliyse, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışılacaktır.

e) İstanbul Boğazında Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazında Nara ve Kilitbahir burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

Geçiş sırasında kaza ve arıza :

Madde 19 - Boğazlardan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle doğrudan geçişleri kesintiye uğrayan gemiler, trafik kontrol istasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili liman başkanlığınca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

Kumanda altında olmayan gemi :

Madde 20 - Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesinde tanımı

yapılan “kumanda altında bulunmayan tekne” ile “manevra kabiliyeti sınırlı tekne”nin boğazlardan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, boğazlardan geçerken “kumanda altında bulunmayan tekne” durumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu trafik kontrol istasyonuna bildirecek ve kendisine verilen talimata uyacaktır.

Yedekleme işlemleri :

Madde 21 - Bir gemi ya da cisim, boğazlardan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan romorkör tarafından yedeklenerek geçirilebilir. Bir gemi bir başka gemi tarafından yedeklenerek geçirilemez.

a) Yedekleme halatı, boğazlara girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla bu halatı verecek yeterli sayıda gemiadamı bulunacaktır.

d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

Boğazlardan kalkan gemiler :

Madde 22 - Boğazlardaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, trafik kontrol istasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler boğaz trafiğine katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

Trafik ayırım düzeninden ayrılma :

Madde 23 - Boğazlarda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu trafik kontrol istasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Zorunlu nedenlerle trafiğin durdurulması :

Madde 24 - Boğazlardaki deniz trafiği, su üstü ve su altı inşaat çalışmaları ve sondajları, yangın söndürme, bilimsel çalışmalar, sportif faaliyetlerle kurtarma, yardım, deniz kirlenmesini önleme ve ortadan kaldırma çalışmaları, kaza ya da suçluların izlenmesi işlemleri ve benzeri durumlar nedeniyle İdarece geçici olarak durdurulabilir.

Geçişin durdurulması ve başlatılması, ilgili liman başkanlığı ve trafik kontrol istasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulur.

Boğazlardaki trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin boğazlara giriş sırası ve düzeni, trafik kontrol istasyonlarınca belirlenerek gemilere duyurulur.

Şeritler içinde seyretme yükümlülüğü :

Madde 25 - Gemilerin belirlenmiş olan şeritler içinde seyretmeleri zorunludur. Seyir sırasında bu şeritlerden taşan gemilere, 618 sayılı Limanlar Kanununun 11 inci maddesi uyarınca ceza verileceği gibi IMO'ya ve bayrak devletine durum ihbar edilir.

Derin su çekimli gemiler :

Madde 26 - Boğazlardan geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Boğazlarda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Boğazlarda seyreden diğer gemiler, trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme yerleri :

Madde 27 - Deniz trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek

- a) İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek-2) dedir.
- b) İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi demirleme yerleri (Ek-3) tedir. Bu demirleme yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.
- c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek-4)'dedir.

d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek-5) dedir. Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

e) Çanakkale Boğazı Güney girişi demirleme yerleri (Ek-6) dadır.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerine saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2,5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı hükümler :

Madde 28 - Bu bölümde yer alan hükümler İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili özel hükümler saklı kalmak üzere, her iki boğaz için de geçerlidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Boğazlar ve Marmara Bölgesi İçin Ortak Hükümler

Büyük gemiler :

Madde 29 - Büyük gemilerin Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçebilmesi için, donatanı ya da işleticisi tarafından seferin planlanması aşamasında, İdareye gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi şarttır. İdare, Boğazların morfolojik yapısını, fiziki durumunu, geminin boyutları ve manevra yeteneğini, can mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğinin durumunu gözönünde tutarak değerlendirme yapar ve sonucunu başvuranlara bildirir.

Nükleer güçle yürütülen veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük ve atık taşıyan gemiler :

Madde 30 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, ilgili mevzuat uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığından, tehlikeli, zararlı atık taşıyan gemiler de Çevre Bakanlığından seferlerin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar.

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle geçişi özel izne bağlı nükleer güçle yürütülen nükleer yük taşıyan, ya da nükleer, tehlikeli ve/veya zararlı atık taşıyan gemiler, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından çıkartılan kurallara uygun nitelikte olacaklar ve yüklerini kurallara uygun olarak taşıyacaklardır.

Bu gemiler, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her tarafından görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

Kılavuz kaptan almak zorunda olan gemiler :

Madde 31 - Boğazlardan geçen 150 metre ve daha büyük Türk gemileri seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almak zorundadırlar.

Yabancı bayraklı gemiler, güvenlik bakımından kılavuz kaptan alma yönünden uyarılırlar.

İdare, transit geçiş yapanlar dışında kalan gemiler için, Boğazlar ve Marmara Bölgesinin gerekli gördüğü yerlerinde mecburi kılavuzlar ihdas edebilir.

Usulsüz demirleme :

Madde 32 - Boğazlar ve Marmara Bölgesi deniz trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili liman başkanlığınca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırırlar. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırırlar. Bu iş için yapılan giderler, ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentesinden alınır.

Çevre kirlileme yasağı :

Madde 33 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinde denize moloz, safra, çöp, sintine balastı, evsel veya endüstriyel nitelikte atıklarla ekolojik dengeyi ve çevre sağlığını bozacak maddeler atılamaz, yağ ve benzeri kirlileme maddeler denize basılamaz.

Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçen gemiler, hava kirliliği yaratmayacak bütün önlemleri almak zorundadırlar.

Yelkenle ve kürekle seyir yasağı :

Madde 34 - Boğazlar ve Marmara Bölgesinde trafik ayırım düzeni içinde, yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları izne tabidir.

Bildirim yükümlülüğü ve rapor :

Madde 35 - a) Boğazlar ve Marmara Bölgesi trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde başgösterecek her türlü hastalığı, ölüm ve yaralanma gibi olayları derhal ilgili makamlara iletilmek üzere trafik kontrol istasyonuna bildirmek zorundadırlar.

b) Boğazlar ve Marmara Bölgesinde yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, trafik kontrol istasyonları görevlileri, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gibi gemileri derhal ilgili liman başkanlığına bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir. İlgili liman başkanlığı duruma derhal el koyarak bu gemiler ve kaptanları hakkında yasal işlemlerin yapılmasını sağlayacaktır.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal trafik kontrol istasyonuna bildirecekler ve ilgili liman başkanlığına yazılı rapor vereceklerdir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzeni

Bölgesine İlişkin Kurallar

Sınırlar :

Madde 36 - İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeni bölgesi sınırları,

Kuzeyde :

41 16 N, 028 55 E 41 21 N, 028 55 E

41 21 N, 029 16 E 41 14 N, 029 16 E

noktaları;

Güneyde :

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ve Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgileri, arasında kalan deniz alanıdır.

Çağırma noktası raporu :

Madde 37 - İstanbul Boğazından geçiş yapan 20 metreden büyük gemiler, VHF ile mevkie ve içeriği İdarece belirlenen çağırma noktası raporu vereceklerdir.

Hava çekimi :

Madde 38 - İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazından, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyeceklerdir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

Yerel deniz trafiği :

Madde 39 - Kuzeyde Türkeli Fenerinden Anadolu Fenerine çekilen ve Güneyde Ahırkapı Fenerinden Kadıköy İnciburnu Mendirek Fenerine çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları, trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Karadenizden Marmara ve Marmaradan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı :

Madde 40 - a) İstanbul Boğazında üst ana akıntı şiddeti 4 mil/saatın üstüne çıktığında ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler, Boğaza girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

b) Boğazda üst ana akıntı şiddeti 6 mil/saatın üstüne çıktığında veya lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler, Boğaza girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı :

Madde 41 - İdarece, İstanbul Boğazında görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli resim verir biçimde açık tutacaklardır. İki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1,5 mil ve altına düştüğünde radarları çok iyi görüntü vermeyen gemiler Boğaza girmeyecektir.

c) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemiler Boğaza giriş yapmayacaktır.

d) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 mile düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada yalnızca tehlikeli yük taşımayan 100 metrenin altındaki gemiler tek yönlü geçiş yapabilecektir.

e) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 milin altına düştüğünde Boğaz geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

f) Boğazda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Tehlikeli yük taşıyan büyük gemi :

Madde 42 - Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazına girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeri alınmayacaktır.

Kılavuzluk hizmetleri :

Madde 43 - İstanbul Boğazı Bölgesinde kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

A) Boğaz geçişi yapacak gemiler;

a) Karadeniz tarafında: Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Hamsi Limanı ile Fil

Burnu Fenerlerini birleştiren çizginin kuzeyinde yapılacaktır.

b) Marmara tarafında: Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar Fenerbahçe Fenerinden geçen enlemin güneyinde yapılacaktır.

B) Limana gelen ve giden gemiler;

a) Karadeniz tarafından Limana gelen gemiler, seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

b) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından Boğaz geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

c) Limanın Boğaz dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma yerinin en az üç mil açığında alacaklardır.

d) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

e) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Emniyet ve gümrük denetimleri :

Madde 44 - İstanbul Boğazında, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri :

Madde 45 - İstanbul Boğazında sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerinden hemen önce ve seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır.

Zorunlu nedenlerle buralarda yapılamayan sağlık denetimleri, Hudut ve Sahiller Sağlık Kuruluşu ile Liman Başkanlığının belirleyecekleri yerlerde yapılır.

Acente ile buluşma yerleri :

Madde 46 - Gemiler acente ile bir saati aşmayan temaslarını, Kumkapı Barınak Fenerinden geçen boylamın batısında ve kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında yapacaklardır. Bir saati geçen acente temasları demir yerlerinde yapılacaktır.

ALTINCI BÖLÜM
Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayrım
Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar

Sınırlar :

Madde 47 - Çanakkale Boğazı deniz trafik ayrım düzeni bölgesi sınırları;

Kuzeyde:

40 37 N, 027 11 E

40 27 N, 027 09 E

Güneyde:

40 05 N, 026 11 E 40 02 N, 025 55 E 39 50 N, 025 53 E

39 44 N, 025 55 E 39 44 N, 026 09 E

noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Çağırma noktası raporu :

Madde 48 - Çanakkale Boğazından geçiş yapan 20 metreden büyük gemiler, VHF ile mevki ve içeriği İdarece belirlenen çağırma noktası raporu vereceklerdir.

Yerel deniz trafiği :

Madde 49 - Çanakkale Boğazının karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları; trafik ayrım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler, Egeden Marmaraya ve Marmaradan Egeye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı :

Madde 50 - a) Çanakkale Boğazında üst orta akıntı şiddeti ile gemi hızı arasındaki fark 4 mil/saat'ten az olmayacaktır. Akıntı hızıyla gemi hızı farkı 4 mil/saat'ten az olan gemiler boğaza girmeyecek, akıntı şiddetinin düşmesini bekleyeceklerdir. En düşük akıntı hızıyla gemi hızı arasındaki fark 4 mil/saat'ten daha az olan gemiler, geçişlerini, Liman Başkanlığının tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkörleri alarak yapacaklardır.

b) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

c) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı :

Madde 51 - İdarece, Çanakkale Boğazında görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler radarlarını sürekli resim verir biçimde açık tutacaklardır. İki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1,5 mil ve altına düştüğünde radarları çok iyi görüntü vermeyen gemiler Boğaza girmeyecektir.

c) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemiler Boğaza giriş yapmayacaktır.

d) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 mile düştüğünde, deniz trafiği, uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve öbür yöne kapatılacaktır. Bu sırada yalnızca tehlikeli yük taşımayan 100 metrenin altındaki gemiler tek yönlü geçiş yapabilecektir.

e) Boğazın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 milin altına düştüğünde Boğaz geçiş trafiği her iki yöne kapatılacaktır.

f) Boğazda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Tehlikeli yük taşıyan büyük gemi :

Madde 52 - Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi Çanakkale Boğazına girdiğinde, Boğazdan çıkıncaya kadar aykırı yönde geçiş yapacak aynı nitelikte bir başka büyük gemi, Boğaza alınmayacaktır. Aynı yönde geçiş yapmak isteyen böyle bir gemiyle önceden giriş yapan gemi arasında en az 20 deniz mili mesafe olacaktır.

Kılavuzluk hizmetleri :

Madde 53 - Çanakkale Boğazı Bölgesinde kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

A- Boğaz geçişi yapacak gemiler;

a) Ege tarafında: Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Kumkale Fenerinden geçen boylamın batısında yapılacaktır.

b) Marmara tarafında: Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Gelibolu Fenerinden geçen boylamın doğusunda yapılacaktır.

B- Limana gelen ve giden gemiler;

a) Çanakkale Boğazı Bölgesi dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Boğaz geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler, seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

b) Limanın Boğaz dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

c) Yukardaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

C- İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Emniyet ve gümrük denetimleri :

Madde 54 - Çanakkale Boğazında trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri, gemiye çıkacak görevliler tarafından kılavuz kaptan alma yerlerinde geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri :

Madde 55 - Çanakkale Boğazında sağlık denetimi, Egeden girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya Boğaz çıkış kılavuz kaptan çıkma yerlerinden sonra, seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır.

Zorunlu nedenlerle buralarda yapılamayan sağlık denetimleri, Hudut ve Sahiller Sağlık Kuruluşu ile Liman Başkanlığının belirleyecekleri yerlerde yapılır.

Acente ile buluşma yeri :

Madde 56 - Gemiler, acente ile bir saati aşmayan temaslarını, Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde ve mümkün olduğu kadar kendi trafik şeritlerinin sancağında yapacaklardır. Bir saati geçen acente temasları demir yerlerinde yapılacaktır.

YEDİNCİ BÖLÜM
Çeşitli Hükümler**Tüzük hükümlerine aykırı davranış :**

Madde 57 - Türk mevzuatına göre daha ağır bir ceza verilmesi gerekmediği hallerde, bu Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanları ve gemiadamlarına, 618 sayılı Limanlar Kanununun ceza hükümleri uygulanır.

Yürürlük :

Madde 58 - T.C. Anayasasının 115 inci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştayca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme :

Madde 59 - Bu Tüzük hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK III

- RESMÎ GAZETE-

6 Kasım 1998 - Sayı:23515 (Mükerrer)

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Amaç ve kapsam :

Madde 1 - Bu Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

Tanımlar ve kısaltmalar :

Madde 2 - Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
- d) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,
- e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
- f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazları'ndan bir liman, yada iskele-ye varmak yada uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan yada uğraksız geçişini bozan gemi.
- g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele yada bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi.

h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,

i) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari yada adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi,

j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,

k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,

ı) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, yada iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,

m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,

n) İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,

o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,

p) Çanakkale Boğazı Güney sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,

r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,

s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,

t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor sistemi.

anlamında kullanılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Hükümler

Trafik ayırım düzeni ve sınırları :

Madde 3 - Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Ek 1'de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Türk Boğazları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları aşağıda gösterilmiştir.

Kuzeyde:

41°16'N	028°55'E
41°21'N	028°55'E
41°21'N	029°16'E

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

40°05'N	026°11'E
40°02'N	025°55'E
39°50'N	025°53'E
39°44'N	025°55'E
39°44'N	026°09'E

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırı.

Trafik kontrol merkez ve istasyonları :

Madde 4 - İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları kurar.

Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri:

Madde 5 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler,

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.

4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışılandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprüüstü ile baş.kıç.dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.

8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde, gece ve gündüz heran kullanıma hazır olacaktır.

9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.

10) Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elin-celeri ile roket tüfeği ve savloları bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışkı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na girişlerinde başa trimli olmayacaktır.

12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının % 5'ini geçmeyecektir.

13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu Tüzük ve Tüzük ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış Türk Boğazları'na ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bu-

lunmadığı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

Türk Boğazları'nda rapor sistemi (TÜBRAP) :

Madde 6 - a) Seyir Planı - I : Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acentaları İstanbul Boğazı yada Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I'ı vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I'ı kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı-II: (SP-II)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5 inci maddede uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, yada 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler. Seyir Planı-II'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) Mevki Raporu: Boğazlar'a girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıtabilecek bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

d) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdare'ce belirlenmiş mevkilerde vereceklerdir.

Güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler :

Madde 7 - Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden, gemiler; telefon, faks yada VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

Trafik Kontrol Merkezi; birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sörvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bu bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan geçiş yapabileceğini yada güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

Kılavuz kaptan işareti :

Madde 8 - Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

Uğraksız geçiş işareti :

Madde 9 - Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir.

Uğraksız geçişini bozan yada uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları :

Madde 10 - Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü Maddede gösterilen demirleme yerlerine ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acen-ta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demir yerlerine demirleyip, serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş

Geçiş için alınacak önlemler :

Madde 11 - Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçinceye

kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

Dümen tutma feneri :

Madde 12 - Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü üstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız :

Madde 13 - Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde; Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.

Yetişen gemi :

Madde 14 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Trafik Kontrol Merkezi gemi tipini gözönüne alarak bu mesafeyi arttırabilir.

b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.

c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda önden giden yavaş gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

e) İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

Geçiş sırasında kaza ve arıza :

Madde 15 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili Trafik Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

Kumanda altında olmayan gemi :

Madde 16 - Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan “kumanda altında bulunmayan tekne” ile “manevra kabiliyeti sınırlı tekne”nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken “kumanda altında bulunmayan tekne” konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

Yedekleme :

Madde 17 - Güvenli seyir sağlamak için bir gemi yada cisim, Türk Boğazları'ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör yada römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

a) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir ne-

denle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemiadamı bulunacaktır.

d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan kalkan gemiler :

Madde 18 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

Trafik ayırım düzeninden ayrılma :

Madde 19 - Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Trafiğin geçici olarak durdurulması :

Madde 20 - Türk Boğazları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafiği,

- a) Mücbir sebeplerle,
- b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,
- c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,
- d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde,

İdarece geçici olarak durdurulabilir.

İdare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri almaktadır.

Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme :

Madde 21 - Türk Boğazları'nda seyreden;

a) Uğraksız geçiş yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler için İdare güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

Derin su çekimli gemiler :

Madde 22 - Türk Boğazları'ndan geçiş yapan derin su çekimli gemiler, gece-ri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüz-leri ise yine ufkun her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, Trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme yerleri :

Madde 23 - Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek2)'dedir.

b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek3)'dedir.

c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek4)'dedir.

d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek:5)'dedir.

e) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek6)'dadır.

İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkiileri tesis edebilir.

a, b, c ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilinden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı hükümler :

Madde 24 - Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, her iki Boğaz için de geçerlidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM **Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler**

Trafik ayırım şeridinde seyretme güçlüğü olan gemiler :

Madde 25 - a) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı yada işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazları'ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine yada kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-I Raporunu vereceklerdir.

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır. Gerekli

gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terketmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlar'dan içeri alınmaz.

Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler :

Madde 26 - Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak İsteyen

a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,

c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca İdareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir.

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, İdarenin, gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

Kılavuz kaptan alma :

Madde 27 - Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

Usulsüz bağlama ve demirleme :

Madde 28 - Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir

yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırılır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde büyük bir tehlike durumuyla karşılaşmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini ne ta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

Çevre kirletme yasağı :

Madde 29 - Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

Yelkenle ve kürekle seyir yasağı :

Madde 30 - Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

Bildirim yükümlülüğü ve rapor :

Madde 31 - a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Boğazları'nda yanlış seyreden yada kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

BEŞİNCİ BÖLÜM
İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine
İlişkin Kurallar

Sınırlar :

Madde 32 - İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde:

- (1) 41° 16'N 028 55'E
41° 21' N 028 55'E
41° 21' N 029 16'E
41° 14' N 029 16'E noktaları,

Güneyde:

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Hava çekimi :

Madde 33 - İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

Yerel deniz trafiği :

Madde 34 - Kuzeyde Türkeli Feneri'nden, Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini enkısa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı :

Madde 35 - a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktı-

ğında yada Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında yada Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı :

Madde 36 - İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecektir.

c) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde İstanbul Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin

en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri :

Madde 37 - İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 41 15, 15N-29 07', 94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri : 41 14', 48N-29 09', 52E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında :

Kılavuz kaptan alma yeri : 40°55', 28N-28°58', 75E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri : 40°56', 52N-28°54', 70E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanları alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından İstanbul Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk limanlarına uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri :

Madde 38 - İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri :

Madde 39 - İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevki-ler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

Acenta ile buluşma yerleri :

Madde 40 - İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzeneğine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapabilirler.

ALTINCI BÖLÜM
Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine
İlişkin Kurallar

Sınırlar :

Madde 41 - Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırları;

Kuzeyde :

- | | |
|-------------|-----------|
| (1) 40°37'N | 027°11'E |
| (2) 40°27'N | 027°09'E, |

Güneyde :

- | | |
|-------------|----------|
| (1) 40°05'N | 026°11'E |
| (2) 40°02'N | 025°55'E |
| (3) 39°50'N | 025°53'E |
| (4) 39°44'N | 025°55'E |
| (5) 39°44'N | 026°09'E |

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Yerel deniz trafiği :

Madde 42 - Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çaparız vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili Hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı :

Madde 43 - a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik

Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı :

Madde 44 - İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir.

c) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri :

Madde 45 - Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40 01⁰45N-26 08', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri : 40 01', 55N- 26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40 25', 70N- 26 44', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri : 40 25', 05N - 26 44', 10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler :

1) Çanakkale Boğazı dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri :

Madde 46 - Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve

gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde; geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

Sağlık denetimleri :

Madde 47 - Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

Acente ile buluşma yerleri :

Madde 48 - Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar.

Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapabilirler.

YEDİNCİ BÖLÜM

Çeşitli hükümler

Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayırık tutulan gemiler :

Madde 49 - Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6 ncı maddenin (a) bendi uygulanmaz.

Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı :

Madde 50 - Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemilerin Montreux sözleşmesi'nin öngördüğü özgür geçiş hakkından yararlanırlar; bunlar dışındaki gemiler masum geçiş hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma zorunluluğu dahil tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdür.

Tüzük hükümlerine aykırı davranış :

Madde 51 - Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

Yürürlükten kaldırılan hükümler :

Madde 52 - 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük” yürürlükten kaldırılmıştır.

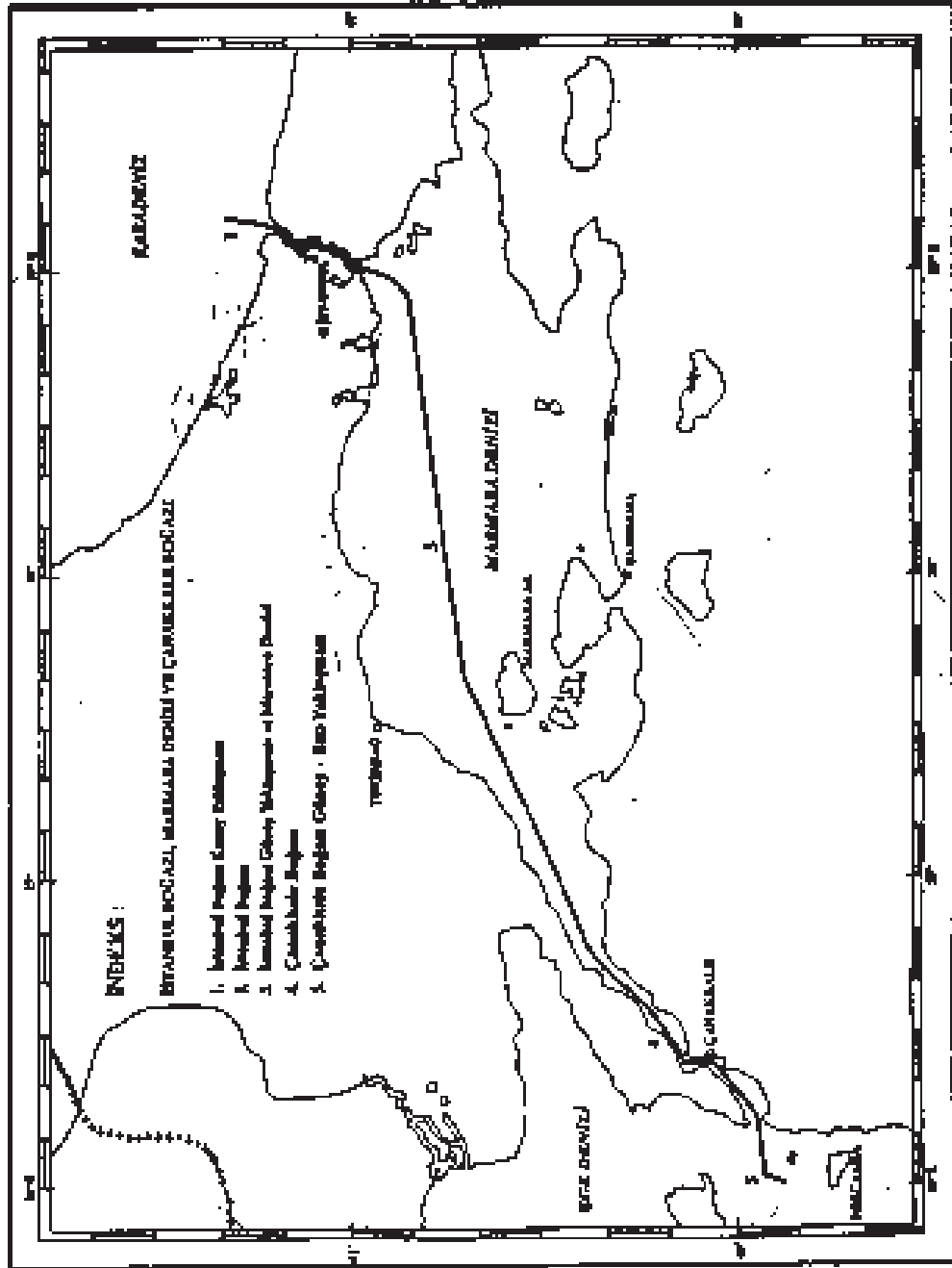
Yürürlük :

Madde 53 - T.C. Anayasası’nın 115 nci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay’ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazete’de yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme :

Madde 54 - Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

TRAFİK AYRIM DÜZENLERİ
İstanbul Boğazı Kuzey Yaklaşması
İstanbul Boğazı
İstanbul Boğazı Güney Yaklaşması ve Marmara Denizi
Çanakkale Boğazı
Çanakkale Boğazı Güney-Batı Yaklaşması



EK IV

Tablo 1
Türkiye'nin Temel Ekonomik Ortaklarıyla Ekonomik
İlişkilerinin Karşılaştırılması (*)
1997

	Rusya	Almanya	ABD	İtalya	İngiltere
Dış Ticaret (Milyon \$)	4,097.7	12,895.4	5,965.2	5,693.9	4,167.3
Bavul Ticareti (Milyon \$) (a)	4-5,000	-	-	-	-
Taahhüt Hizm. (Milyon \$) (b)	1,126.0	4.8	-	-	-
Gelen Turist (Kişi) (c)	1,047.0**	2,338.5	364.8	207.9	915.3
Kara Ulaştırması (Giriş Sayısı) (d)	27.700	39.034	-	15.411	4.960
Denizyolu Ulaştırma (Milyon ton) ***	7.0	1.4	6.3	4.9	1.1

(a) 1997 yılında bavul ticareti Merkez bankası verilerine göre 5.8 milyar dolar olup Rusya'ya düşen oran bavul ticaretine konu ülkelerle Türkiye'nin resmi ticaretteki payına göre hesaplanmıştır.

(b) T.C. Moskova Büyükelçiliğinin verileri kullanılmıştır.

(c) 1997 yılında Türkiye'ye gelen turist sayısı 9,689 bin olup turizm geliri de 8,088.5 milyar dolardır. Ortalama turist başına harcama 835 dolar olarak hesaplandığından Alman turistlerin harcamaları 2 milyar dolar, Rus turistlerin harcamaları 900 milyon dolar, İngiliz turistlerin 800 milyon dolar, ABD turistlerinin 300 milyon dolar ve İtalyan turistlerin harcamaları 200 milyon dolar civarında tahmin edilebilir. Bununla birlikte Rus turistlerin kişi başına harcaması son yıllarda hızla artmasına rağmen ortalama harcamadan daha düşük kabul edilebilir ve Rusya için tespit edilen rakam 500 milyon dolar civarına indirilebilir.

(d) 1997 yılında toplam 216.818 taşımadan 1.7 milyar dolar gelir elde edildiğinden ortalama navlun fiyatı 7840 dolar olarak gerçekleşmiştir. Rusya taşımalarında ise ortalama navlun fiyatı 4000 dolar civarında olduğundan Rusya ile karayolu taşıma hacmi 110 milyon dolar civarındadır. Almanya kara taşımacılığında en önemli paya sahiptir.

** Bu karşılaştırmada bazı hizmetlerin değeri para olarak ölçülemediğinden sayılar kullanılmıştır. Rusya ile ilgili değerler tahmini olarak dipnotlarla verilmiştir.*

*** Türkiye'ye BDT ülkelerden gelen turistler balen kayıtlarda BDT turisti olarak geçtiğinden ve ülke bazında dağılım tespit edilemediğinden Rusya'da yayınlanan turist rakamı kullanılmıştır. (BDT ülkelerinden 1997 yılında gelen toplam turist sayısı 1,513.6 bin olup, tahminlere göre bu rakamın büyük kısmı Rus ve Ukraynalı turistlerdir.)*

**** Denizyolu ulaştırması için Deniz Ticaret Odasının 1996 yılı rakamları kullanılmıştır. (Deniz Sektörü Raporu'96)*

Tablo-2
Rusya-BDT Ülkeleri Ticareti

Yıl	1992	1995	1997
İhracat (Milyar USD)	11.2	15.6	17.8
Toplam ihracatta %	20.8	19.1	20.2
İthalat (Milyar USD)	6.1	16.7	17.5
Toplam ihracatta %	14.1	27.4	25.8
Hacim (Milyar USD)	17.3	32.3	35.3
Toplam hacimde %	17.8	22.7	22.0

Kaynak: Rosgoskomstat

Tablo-3
Rusya'nın Dış Ticaretinde İlk 10 Ülke

1996						
	İHRACAT	Milyon \$	%	İTHALAT	Milyon \$	%
1.	Ukrayna	7620	8.8	Ukrayna	6287	13.8
2.	Almanya	7083	8.1	Almanya	5168	11.4
3.	ABD	4994	5.7	Kazakistan	3026	6.7
4.	Çin	4739	5.4	ABD	2890	6.4
5.	İsviçre	3712	4.3	Beyaz Rusya	2602	5.7
6.	Japonya	3399	3.9	İtalya	2331	5.1
7.	Hollanda	3352	3.8	Finlandiya	1669	3.8
8.	Beyaz Rusya	3250	3.7	Fransa	1261	2.8
9.	İngiltere	3227	3.7	İngiltere	1122	2.5
10.	İrlanda	2893	3.3	Çin	1000	2.2
1997						
	İHRACAT	Milyon \$	%	İTHALAT	Milyon \$	%
1.	Ukrayna	7231	8.5	Almanya	6589	12.4
2.	Almanya	6526	7.7	Beyaz Rusya	4626	8.8
3.	Beyaz Rusya	4631	5.5	ABD	4004	7.6
4.	Hollanda	4545	5.4	Ukrayna	3957	7.5
5.	ABD	4469	5.3	Kazakistan	2735	5.2
6.	Çin	3948	4.7	İtalya	2639	5.0
7.	İtalya	3559	4.2	Finlandiya	1869	3.6
8.	İsviçre	3538	4.2	Fransa	1587	3.0
9.	Japonya	2912	3.4	İngiltere	1475	2.8
10.	Finlandiya	2770	3.3	Polonya	1348	2.6

Kaynak: Rosgoskomstat

Tablo-4
Türk-Rus Ticaretinde Temel Mallar

1997

İHRACAT	(Milyon USD)	İTHALAT	(Milyon USD)
Kadın, kız için kombinezon	157.2	Doğal Gaz ve Petrol	637.8
Bisküvi, Ekmek vsr.	80.4	Demir Çelik Hurda	198.9
Toplu Taşıma Araçları	76.6	Taş Kömürü	149.9
Deri Ayakkabı	76.1	Demir, Alışimsız Çelik	124.6
Kürkten Giyim Eşya	69.9	Demir-Çelik Sıcak Madde	114.5
Erkek / Çocuk Takımı	67.1	Petrol Yağları	72.0
Şeker Mamulleri	65.6	Ayçiçek tohumu	60.9
Eşya Taşıma Ambalajı	60.7	Gazete Kağıdı	46.1
Kadın / Kız Takımı	58.5	Petrol ve Bütün Mineraller	35.3
Tişort Fanila	58.0	Sığır ve At Cinsi Hayvan	32.2

Kaynak: DTM verileri

Tablo-5
Dünya Ticaretinde En Önemli Ülkeler

1997

İHRACAT		İTHALAT	
Ülke	Değer (Milyar USD)	Ülke	Değer (Milyar USD)
1. AB *	718.5	1. ABD	792.4
2. ABD	606.3	2. AB *	668.2
3. Japonya	371.3	3. Japonya	298.6
4. Kanada	187.8	4. Hong Kong	184
5. Hong Kong	165.7	5. Kanada	172.4
6. Çin	161.3	6. Kore	128.9
7. Güney Kore	117.9	7. Çin	125.4
8. Singapur	107.5	8. Singapur	117.8
9. Meksika	97.4	9. Meksika	96.8
10. Rusya	76.1	10. Malezya	71.5
25. Türkiye	21.9	15. Rusya	45.8
		16. Türkiye	42.9

Kaynak: Eurostat, External and Intra-European Union Trade, Luxemburg, 6/1998, p.36-39

** AB içi dış ticaret bariç*

EK V

Rusya'da Altyapı İnşaatları

Rusya'da bulunan 134 havalimanı ve onları işleten firmaları temsil eden Aeroport Birliği, havalimanlarını 2010 yılına kadar uluslararası standartlara yükseltmek için 5.1 milyar dolarlık bir program geliştirmektedir. ¹

1999 yılında St. Petersburg'ta, Pulkova Havaalanında yeni bir uluslararası terminal ve yan üniteler inşaatı (150 milyon dolar) ve Rusya'nın Uzakdoğu hava trafiği denetim sisteminin modernizasyonu (50 milyon dolar) ihalelerinin açılışı beklenmektedir. Pulkova havaalanı için fizibilite çalışmaları New Jersey ve New York liman idarelerine verilmiştir. Yıllık 450 bin ton kargonun işleneceği havaalanı Avrupa'nın en büyük özel kargo havalimanı olacaktır.

Liman projelerinde ilginç bir şekilde öncelik Güney Rusya limanlarının yenilenmesinden ziyade, St. Petersburg etrafında 3 yeni limanın kuruluşuna verilmiştir. Bunlar petrol ihracatında kullanılacak Batareynaya Limanı, kömür, gübre ihracatında kullanılacak Ust-Luga limanı ve ağaç-kereste ihracatı, şeker, çimento, buğday ithalatında kullanılacak Primorsk limanlarıdır. Üç limanın kapasitesi toplam 100 milyon tonu aşacaktır. Bu limanlar başta Almanya olmak üzere AB ülkeleri ile ilişkileri hızla geliştirecektir.

Enerji santralleri alanında öncelikli olarak 20 enerji santralinin yenilenmesi planlanmaktadır. 1999 yılından itibaren yabancıların da bu enerji projelerinin ihalelerine katılma imkanı olacaktır.

Rusya'daki önemli projelerden birisi şehir köprülerini yenileme projesidir. Bu çerçevede, Moskova'da 50, diğer bölgelerde de 300 milyon dolarlık köprü yenileme çalışmaları yapılacaktır. ²

¹ Programın ilk aşaması, Moskova'da havaalanlarının yenilenmesi (330 mio dolar), Yuzhno-Sakblinsk ve Pskov havaalanlarının pistlerinin yenilenmesi, Siktikvar'da yeni bir liman inşaatı ve Soçi ile Petropovalovsk'ta yeni terminaler inşaatı gibi projeleri içermekte olup proje tutarı 1.54 milyar dolardır. İkinci aşamada (2.53 milyar dolar) yük terminallerinin geliştirilmesi, son aşamada da (1.057 milyar dolar) bazı havaalanlarının yenilenmesi öngörülmektedir.

² Listing of Major Projects in Russia, First Quarter of Fiscal Year 1998, <http://www.iep.doc.gov/bisnis/country/980223.htm>, p.5.6

Rusya'nın gündeminde bulunan otoyol ve karayolu yenileme projelerinin önemi de hızla artmaktadır. St. Petersburg belediyesi şehrin etrafında 152 kilometrelik bir çevre otoyolu projesini takip etmektedir. ³

St. Petersburg-Helsinki demiryolu hattının 450 milyon dolarlık onarımı ise gündeme gelen bir başka projedir. Bu proje, daha sonra yeni bir yatırımla Helsinki-St. Petersburg-Moskova Hızlı Tren Demiryoluna dönüştürülecektir. ⁴

Bütün altyapı projeleri Ağustos 1998'de başlayan ekonomik krizden sonra dondurulmuştur.

³ Vladimir Yakovlev, *Governor of a Great City, Business in Russia, September - October 1996, p.3*

⁴ *Haftalık Rapor, Sayı 16, 10-16 Temmuz 1997, s 6-7*

EK VI

Tablo-1
Türk Tır ve Kamyonlarının Ülke Gruplarına Göre Taşımaları

	1996	1997
Avrupa	101.641	110.345
BDT	68.397	71.220
Ortadoğu	34.347	35.248
Diğer	0	3

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)

Tablo-2
Türk Kara Taşımacılığında En Önemli Ülkeler

		1997
	Giriş Sayısı	Yüzde
Almanya	39.034	19.1
Rusya	27.700	13.8
Gürcistan	20.458	9.5
İran	19.213	8.8
İtalya	15.411	7.1
Romanya	8.968	4.1
Toplam	216.818	100

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)

EK VII

Türk Firmalarının Rusya'daki Varlığı

Rostov Bölgesinde Coca Cola şişeleycisi olan ve BDT coğrafyasında 1992-98 döneminde yarım milyar dolara yakın yatırım yapan Anadolu Grubu, Rostov'ta kurduğu Coca Cola fabrikası ile Güney Rusya'nın en büyük yabancı yatırımını gerçekleştirmiştir.

Anadolu Grubu'nun Efes Pilsen şirketi Rus bira piyasasında daha kalıcı bir yer edinmek amacıyla Moskova Belediyesi ile ortaklık çerçevesinde 130 milyon dolarlık bir yatırımla Rusya'nın en büyük bira fabrikasını inşa etmiştir.⁵ Fabrika Mayıs 1999'da faaliyete geçmiştir.

Türk inşaat firmaları arasında Rusya'da en büyük hacmi yakalayan Enka Holding, bu sektörde kalıcı olabilmek için Rusya'da yabancı şirketler arasında gayrimenkuller alanında ilk yatırımcı şirket olmuştur. Moskova Belediyesinden 49 yıllığına kiraladığı arazi üzerine inşa ettiği binaları işyeri, mağaza ve konut olarak kiralayan ve Mart 1999'da kullanılabilir kiralanan alanını 200 bin m²'ye çıkaracak olan Enka, bu işlemlerden yıllık 76 milyon dolar kira geliri elde edecektir.⁶

Enka'nın örneği çeşitli Türk ve Batılı firmalar tarafından uygulanmaya başlanmıştır.

Rusya'daki hipermarket yokluğunu değerlendiren Koç Holding, Enka ve Moskova Belediyesi ile ortak olarak çok kısa bir sürede inşaa ettiği ve hizmete açtığı hipermarketle (19.500 m²'lik alan) Rus tüketicisinin alışmamış olduğu ürün çeşitliliğini (34000) Moskova ortalamasının altında fiyatlarla sunmaya başlamıştır.⁷ Hergün 6-7000 kişi tarafından ziyaret edilen ve yatırım tutarı 34 milyon dolar olan birinci hipermarketin başarısı ikinci bir hipermarketin inşasına yol açmıştır.⁸

Kasım 1998'de birincisinden daha büyük olan (32.000 m²) bir ikinci hipermarket açılmış, 1999 yılında da üçüncü (30.000 m²) ve dördüncü (15.500 m²) hipermarketlerin açılışı beklenmektedir.

⁵ *Rosiya Budet Pit Efes, Perspektif, Şubat 1998, p.12*

⁶ *Hürriyet, 1.12.1997, s.12*

⁷ *Perspektif, Şubat 1998, s.14*

⁸ *Sophia Kishkovsky, From Kiosks to Carts, Central European Economic Review, March 1998, p.24*

Rus piyasasına ilk giren yabancı ilaç şirketlerinden biri olan ve faaliyetlerini 14 bölgeye yayan Eczacıbaşı AO, Farmasnabsit ile kurulan ortak girişimle Rus şirketine Eczacıbaşı patentinde, bulunan bazı ilaçların üretimi için izin vermiştir. Yapılacak yatırım neticesinde, ürün fiyatı ithal üründen yüzde 20-30 daha düşük olurken, Türk şirket, pazarlama ve dağıtım konusunda önemli avantajlar elde etmiştir. Bu işbirliği ayrıca bilgi ve teknoloji transferi alanında işbirliği için iyi bir örnek olmuştur.⁹

Rusya'da inşaat alanında en büyük hacimli şirketlerden Entes, Moskova'nın en prestijli bölgelerinden Vostanya meydanında toplam yatırım tutarı 150 milyon dolar olan ve bir kısmı öz sermaye ile (yüzde 49 ortak) karşılanan otel-iş merkezi inşa etmeye başlarken, Sibirya'nın Tobolsk şehrinde 700 milyon dolarlık bir petrokimya tesisinin finansman modelini de geliştirmektedir. Bu tesiste şirket, yatırımın yüzde 10'unu da gerçekleştirecektir.¹⁰ Entes'in bağlı olduğu Özköseoğlu Grubu ayrıca Rusya'nın Shçebekino şehrinde ekmek fırınları üretimine başlayacaktır.

BDT ülkelerinde geniş faaliyetler gerçekleştiren Alarko Holding, Rusya'da ticari gayrimenkuller alanında ABD Denizaşırı Özel Yatırımlar Kuruluşu (OPIC) tarafından kredi alan ilk kuruluş olup, St. Petersburg'ta 120 yıllık bir tarihi binayı yenileyerek iş ve alışveriş merkezine dönüştürülmesini gerçekleştirecektir. Alarko OPIC, EBRD, St. Petersburg Belediyesi ve bazı Rus şirketler de projede yatırımcı olacaktır.

Netaş, Rusya Nükleer Enerji Bakanlığı ile eski yasaklı şehirlerden Trekhgorni'de telekommünikasyon ürünleri üretimine başlamaktadır.

Gama'nın Soçi'de yatırımcı ve ortak olduğu Radisson-Lazurnaya otelinin örneği çeşitli Türk firmaları tarafından izlenmeye başlanmıştır.

Rus Firmalarının Türkiye'deki Varlığı

Rus firmalar arasında Türk pazara en hızlı giriş yapan ve alanında lider firma konumuna ulaşan Lukoil'dir. Lukoil 1996 ve 1997 yılında Türkiye'deki gasoil bunker satışlarında birinci firma olmuştur. 1997 yılında pazardaki payı yüzde 35.43'e çıkan firma, uzun vadede petrol ithalatı ve dağıtımını alanında da faaliyetler planlamaktadır.

Türkiye'de önemli faaliyetleri olan ikinci Rus firması, Ankara Çevre Yolu kapsamında üç köprü inşaa eden Teknostroyexpot'tur. Aynı firma, Tekser ile birlikte Çekrezköy-Kapıkule demiryolunun elektrifikasyonunu da gerçekleştirmiştir.

⁹ Perspektif, Haziran 1998, s.32

¹⁰ Yeni Yüzyıl, 9.08.1998, p.14

EK VIII

V. Çernomirdin'in 1997 Ziyareti Sırasında İmzalanan Anlaşmalarda Adı Geçen Önemli Projeler

Gaztransit Projesi

1996 yılında Gazprom ve Botaş arasında imzalanan ve Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan üzerinden geçen doğal gaz hattının iyileştirilmesi yoluyla, Rusya'dan alınan yıllık 6 milyar m³ doğal gaza ek olarak, 8 milyar m³ doğal gaz alınmasına izin veren anlaşma çerçevesinde, boru hattının en sorunlu kısmı olan Ukrayna'da boru hattı kapasitesinin artırılması için, Gazprom (% 37), Ugrgazprom (%37), Botaş (% 18) ve Gama, Enka, Entes ve Tekfen'in kurduğu Transbalkan (% 8) şirketinin katılımıyla, Gaztransit şirketi kurulmuştur. ¹¹

Ukrayna'da iki kompresör ve 566 km'lik boru hattının döşenmesiyle 8 milyar m³'ü Türkiye'ye olmak üzere Balkan ülkelerine (Bulgaristan, Romanya, Makedonya, Yunanistan ve Sırbistan) yılda ek 17 milyar m³ doğal gaz ihracatı imkanı yaratacak proje, Türkiye'nin yurtdışında doğal gaz alanında kurduğu ilk ortaklık olmanın yanında şu önemi taşımaktadır:

1. Proje ile Balkanlar'da sağlanacak ilave doğal gaz boru hattının işletmesinde Türk hissedarlar söz sahibi olacaktır. İlk defa Türk firmalar bu alanda stratejik bir avantaj elde edecektir. Bu ülkemizin dış politikası açısından da önem taşımaktadır;

2. Bugüne kadar, Balkanlar'da devletlerarası doğal gaz sevkiyatı devlet birimi olan şirketlerin işbirliği şeklinde gerçekleşirken, ilk defa özel sektör şirketleri böyle bir işlemde yer alacaktır.

3. Proje ile ilgili yapılan finansman görüşmelerinde, büyük Batılı bankalarla birlikte, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankasından (EBRD) da uzun vadeli finansman konusunda destek alınmıştır.

Projenin bu finansman modeliyle çalışması durumunda, EBRD ilk defa dolaylı da olsa Türk ekonomisine katkıda bulunacak bir modeli finanse edecektir. Bilindiği gibi Türkiye'nin de hissedar olduğu banka, statü gereği sadece eski Doğu Avrupa ülkelerinde projeleri desteklemektedir. Bundan dolayı da, Türkiye'nin banka finansmanından tek yararlanma şansı komşusu olan ülkelerle yapacağı ortak projelerle mümkündür.

11 Yeni Yüzyıl, 9 Ağustos 1998, p.14

4. Türk inşaat firmaları (Transbalkan) ilk defa Ukrayna'da bir büyük proje gerçekleştirecek ve bu, firmalarımızın Ukrayna faaliyetlerine olumlu yansıyacaktır.

Transbalkan projesi Ukrayna Hükümeti'nin çıkardığı bazı mali pürüzler (KDV muafiyetinin tanınmaması ek maliyetler getirmektedir.) yüzünden uzun bir süre yürürlüğe konulamamakla birlikte, Temmuz 1999'da bu konuda nihai çözüm beklenmektedir. Sevindirici bir gelişme de Bulgaristan ve Romanya'nın da projeye yönelik ilgilerinin artmasıdır.

Mavi Akıntı Projesi

Rus doğal gazının Batı Hattından ithalatını arttırma imkanlarının sınırlı olması, transit ülkelerde sorunlar ve Türkiye'de doğal gaz tüketiminin hızla artacağına anlaşılmaya üzerine, Gazprom yönetimi doğal gaz ihracatında iki alternatif proje üzerinde durmaya başlamıştır. Bunlardan birincisi, Doğu'dan Gürcistan veya Ermenistan üzerinden doğal gaz alımı, ikincisi ise transit ülkeleri devreden çıkaracak ve Karadeniz'in altından yılda 16 milyar m³ doğal gaz ithalatına imkan verecek projedir.

Mavi Akıntı adı verilen ikinci proje çok kısa bir zaman içerisinde tercih edilmiş ve 15 Aralık 1997'de bu konuda bir anlaşma imzalanmıştır.

İmzalanan anlaşma, zamanında 1984 Doğal Gaz Anlaşmasının yarattığı tartışmalara benzer boyutta tartışmalar başlamıştır. Heerema (Hollanda), Guiprospectgas, Gazprom ve Pitergas (Rusya-Hollanda) tarafından geliştirilen projede Krasnodar'ın 100 km uzaklığındaki İzobilnoe'den Ankara'ya kadar 1300 km'lik boru hattının inşası planlanmaktadır. Bu boru hattından 2000 yılında 0.5 milyar m³ gaz ihracatının başlaması ve 2010 yılından itibaren 16 milyar m³ doğal gazın Türkiye'ye ihracatı öngörülmektedir. Anlaşma 25 yıllık bir süreyi kapsamaktadır.

3.3 milyar dolar maliyeti olan projenin boru hattı kısmı kısmen Gazprom (Rusya üzerinde ve Karadeniz altında) ve kısmen Gazprom ve Türk ortak tarafından (Samsun-Ankara) gerçekleştirilecek olup, Türkiye'ye ithal edilecek doğal gaz Batı Hattından ithal edilen doğal gazdan ucuz olacaktır. Dünyada bugüne kadar eşi olmayan derinlikten (en derin nokta 2150 m) geçecektir. Bu alanda uzman yabancı firmalarca döşenecek boru hattı birçok açıdan eleştiri odağı olmuştur.

Dünyada denizaltı boru hatları inşaatı konusunda uzmanlaşmış iki firma, İtalyan Saipem ve Hollandalı Allseas, projenin Karadeniz altındaki kısmını geliştirmek için projeler geliştirmiştir. Bunlardan Saipem, daha önceleri Akdeniz'de Kuzey Afrika-Cebelitarık Boru Hattını, Cezayir ve İtalya'yı birleştiren 5 denizaltı boru hattını, Meksika Körfezinde denizaltı boru hatlarını ve Umman-Hindistan denizaltı boru

hattını gerçekleştirmiş ve 20 yıl boyunca bu hatlarda kaza yaşamamış bir firmadır. Firma, Karadeniz'in şartlarında boru hattının, en az 25 yıl teknik özelliklerini koruyacak bir teknoloji ile ilgili çözüm geliştirdiğini iddia etmektedir¹².

Shell için Meksika Körfezinde 1600 m derinlikte boru hattı döşeyen Allseas, ayrıca Kuzey Deniz ve Norveç açıklarında da boru hatları döşemiştir. Dünyada en büyük denizaltı boru döşeme platformu Soliter'ı kullanan firma, Saipem gibi, yaptığı boru hatlarının teknik güvenliği hakkında güvenceler vereceğini açıklamıştır.

AB'nin iki saygın firmasının projenin teknolojik olarak en zor kısmında yer alması, üstelik bu firmalardan birisinin geçmişte Kıta Avrupası'na çok önemli doğal gaz alternatifi yaratan Kuzey Afrika-Cebelitarık ve Kuzey Afrika-İtalya denizaltı hatlarını gerçekleştirmiş olması, projenin teknolojik güvenilirliği lehine çok önemli bir gelişmedir. Fakat Bulgaristan, Romanya ve Ermenistan gibi bazı bölge ülkeleri projenin büyük ekolojik riskler taşıdığını ve Karadeniz'in canlı ortamını tehdit ettiğini savunarak çeşitli platformlarda projeye karşı çıkmışlardır. Eleştiren devletlerin Rus doğal gazının ülkelerinden transit geçişlerinden gelir elde eden ülkeler olması dikkat çekicidir.

ABD ise projeye iki açıdan muhalefet göstermektedir. Bir taraftan proje ile Türkiye'nin enerji açısından Rusya'ya bağımlılığının aşırı bir şekilde artacağından endişe eden ABD yetkilileri diğer taraftan bu projenin bazı ABD firmalarının Türkiye projelerini olumsuz etkileyeceğini veya gündemden düşüreceğini de düşünmektedir.

Rus tarafı projede kendine düşen kısmının finansmanının teminini kolaylaştırmak ve ABD'den destek almak amacıyla İtalyan şirketi ENİ ile bir protokol imzalamıştır. Bu protokol Türk-İtalyan ilişkilerde sorumlu bir dönemde gündeme gelmiştir. Bu gelişmenin yarattığı en önemli sıkıntı İtalya'nın projede taraf olmasını gündeme getirmiş olmasıdır. Oysa Mavi Akıntı projesi esasen Türkiye ve Rusya arasındaki doğal gaz alımlarında üçüncü ülkeleri bypass etmeyi amaçlayan bir proje olarak hayat kazanmıştır.

Projenin finansmanının %20'sinin ENİ ve Gazprom, %80'nin de İtalyan sigorta kuruluşu SACE'nin garantisi altında İtalyan bankaları tarafından sağlanacağı açıklanmıştır¹³.

Bütün bu eleştirilere rağmen Mavi Akıntı Projesini cazip kılan özellikler şöyledir:

¹² Gazprom'la Mavi Akıntı projesi ile ilgili yapılan özel görüşmeden

¹³ Gazprom and ENI Plan to Capture Turkish Market, *The Russian Journal*, March 15-21, 1999, p.2

1. Mavi Akıntı Projesi, Türk-Rus ekonomik ilişkilerinin tıkanma yaşadığı ve bazı alanlarda gerilediği bir dönemde bu ilişkilere yeni hız kazandıracak, bazı yazarların belirttiği gibi "sadece Rusya'da birkaç inşaat yapan Türk şirketine " değil, aynı zamanda rekabet güçlerinden dolayı AB ve ABD pazarlarına mallarını ihraç edemeyen binlerce tekstil, gıda, deri, kimya vs. sektörleri üreticilerine Rusya'da ekonomik varlıklarını sürdürme ve arttırma imkanı verecek bir projedir. Yaratacağı hacmin yanında proje, ikili ekonomik ilişkilerde karşılıklı çıkarın, dengenin yeniden tesisinde belirleyici rol oynayacaktır.

2. Proje Türkiye'yi Rusya için stratejik pazar kılacaktır. Türkiye Rusya'nın ikinci en büyük doğal gaz pazarı olacak, ayrıca doğal gaz karşılığında verilecek mal ve hizmetlerde artış elde edilmesi bavul ticaretinin azalmasından doğacak zararları hafifletecek ve iki ülke arasındaki iş hacminin 10 milyar dolar civarında kalmasını sağlayacaktır. 25 yıllık bir dönemde (2000-2025) Türkiye Karadeniz Hattı ile Rusya'dan 380.5 milyar m³ doğal gaz temin edecek ve bu 40 milyar dolar civarında bir ticaret hacmi yaratacaktır.

3. Projenin çok önemli bölgesel bir boyutu da vardır. Güney Rusya'da Stavropol ve Krasnodar Bölgesi'nden* geçecek boru hattı sayesinde her iki bölgenin bazı kesimleri ilk defa doğal gaza kavuşacaktır.

Her iki bölgede yaratılacak ve çoğu yerli kaynaklardan temin edilecek istihdam 10000 kişiye varacak, ayrıca, boru hattının haberleşme ağının kurulması durumunda, iki bölge yüksek kaliteli telefon hizmetlerine kavuşacaktır. Boru hatlarına ek hizmet verecek çeşitli hizmet birimleri ek istihdam yaratacaktır.

Gazprom'un ödeyeceği vergilerin önemli bir kısmı bölgelerde kalacak ve sosyal inşaatlarla sosyal yardım programlarında kullanılacaktır. Bu açıdan boru hattı iki bölgenin en önemli vergi kaynakları arasında yer alacaktır.

Boru hatları inşaatı ayrıca, başta yollar olmak üzere, Rusya'nın Karadeniz kıyılarında çeşitli altyapı projelerinin gerçekleşmesine yardımcı olacaktır.

Bütün yukarıda sayılan özelliklerinden dolayı, ilgili bölge yönetimleri ve Rusya Hükümeti projeye öncelik vermektedir. Türkiye ve Türk firmalarına bakışın olumlu olduğu ve Kafkasya kökenli insanların etkili konumda oldukları bölgede projenin gerçekleşmesi Türk firmaları ve Türkiye açısından önemli ekonomik, güvenlik ve siyasi faydalar sağlayacaktır. Türk ürünlerinin en yaygın talep gördüğü ve Türk firmalarının coğrafi yakınlıktan dolayı pazarlama üstünlüklerine sahip oldukları böl-

* Boru hattı iki bölgenin yanında Adıge Cumhuriyetinden de geçebilir

ge, Rusya'nın siyasi, ekonomik ve sosyal olarak en sorunlu bölgelerinden birisidir. Başta Karadeniz illerinden olmak üzere, yüzlerce Türk firmasının faaliyet gösterdiği bölgede Anadolu Grubu ve Gama gibi büyük Türk şirketlerinin yatırımları da bulunmaktadır. Bu da, Türkiye'ye yönelik çok olumlu bakış yaratmıştır.

Yunanistan'ın 90'lı yılların başında bölgedeki Yunanlı unsurunu kullanıp ekonomik ve siyasi ilişkileri geliştirme çabalarına rağmen bunu teşvik edecek ekonomik araçtan yoksun olması başarısını engellemiştir.

Mavi Akıntı ise Türkiye'ye böyle bir araç sağlayacak bir projedir. Alınacak doğal gaz karşılığında Güney Rusya limanlarının restorasyonunu Türk firmalarının üstlenmesi müzakere edilebilir, mevcut limanlardan birisinde Türk firmalarca serbest bölge kurulması konusunda Rus hükümetinden alınacak destekle, Almanya'nın Kalingrad, Japonya ve Güney Kore'nin de Nakhodka Serbest Bölgelerinde elde ettikleri avantajlar yakalanabilir.

4. Proje başta Samsun, Trabzon, Rize olmak üzere Türkiye'nin Karadeniz illerinde ekonomik canlılık yaratacaktır. Bugün, Güney Rusya'da yoğun şekilde küçük çaplı ticari faaliyetler ve yatırım faaliyetlerinde bulunan bölge işadamları Mavi Akıntı Projesi ile birlikte çok daha olumlu bir ortamda iş yapma imkanı bulacaktır.

5. Transit ülkelere ödenen geçiş ücretleri ortadan kalkacağından doğal gaz daha ucuza ithal edilecektir. Örneğin, emekli Büyükelçi Ayhan Kamel bir makalesinde Mavi Akıntı ile gelecek doğal gazın fiyatının, "halen dört Balkan ülkesinden transit geçerek Türkiye'ye ulaşan gazın fiyatına nazaran yüzde 12 dolayında daha ucuz¹³ olacağını belirtmiştir. Aynı açıklama Başbakan Mesut Yılmaz tarafından Gazprom Başkanı Vyahirev'la yaptığı bir görüşmeden sonra da yapılmıştır. ¹⁴

Projenin sayılan avantajlarına rağmen, dikkat edilmesi gereken üç önemli husus bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, mevcut ekolojik tehlikelerin önlenmesi, ikincisi de Mavi Akıntı Projesinin gelecekte Rusya tarafından baskı unsuru olarak kullanılması durumunda hızlı bir şekilde ikame alternatifleri yaratacak çözümlerin geliştirilmesidir. Burada, özellikle pahalı LNG çözümlerden ziyade İran, Irak, Mısır, Türkmen, hatta Norveç (AB'nin Trans Avrupa şebekesine bağlanma) doğal gazının alım yollarının geliştirilmesi ile güvenlik arttırılmalıdır.

Avrupa'nın Norveç ve Kuzey Afrika doğal gazı ile birlikte en önemli kaynağı olan Rus doğal gazının, kıtanın tüketimindeki payı istikrarlı bir şekilde artmaktadır.

¹³ Ayhan Kamel, *İkinci Dünya Savaşının Bitiminden Günümüze Kadar Türk -Rus İlişkileri (konuşma metni)*

¹⁴ Petrogas, Ağustos- Eylül 1997, s.11

Daha önce de vurgulandığı gibi, Gazprom'un hızla çok uluslu bir şirkete dönüşmesi, ayrıca da özelleştirmesine başlanması ekonomik çıkarların ön plana çıkmasına yol açmaktadır. Avrupa'da doğal gaz arzının arttığı, bir taraftan Kuzey Afrika ülkelerinin pay arttırma çabaları gösterdikleri, diğer taraftan da LNG üreticilerinin pazarlama faaliyetlerinin arttığı bir dönemde Gazprom'un ve Rus hükümetinin doğal gazı bir silah olarak kullanması çok düşük bir ihtimaldir. Ayrıca, Gazprom'un özelleştirilmesinde yabancı şirketlerin yer alması Rus hükümetinin Gazprom üzerindeki etkisini sınırlandıracaktır.

Üçüncü önemli husus ise bazı Rus uzmanlarına göre Mavi Akıntı Projesi'nin Hazar Denizi havzasındaki doğal gazın Türkiye üzerinden Avrupa'ya ihracını önleyeceği ve özellikle Güneydoğu Avrupa'da Gazprom'un tekel durumunun korunmasını sağlayacağı görüşüdür. Türk hükümetlerinin bütün büyük doğalgaz projelerini birlikte yürütme politikasının devam ettirilmesi bu açıdan çok büyük önem taşımaktadır.

Tübitak ve Rusya Bilim Bakanlığı Arasında Projeler

Tübitak ve Rusya Bilimler Akademisi arasında imzalanan Mütabakat Zaptı Bilim ve Yüksek Teknolojiler alanında bilgi alışverişi, ortak bir veri bankası kuruluşu, enformasyon ve uzay teknolojileri, biyoteknoloji, enerji alanında ortak projeler, Karadeniz Bölgesinin çevresini korumaya yönelik projeler, tıp, standardizasyon, meteoroloji, sertifikasyon konularında işbirliğini kapsamaktadır. Bugüne kadar yürütülen biri uzay astrofiziği biri de optik astronomi alanını kapsayan projelerin yanında yeni yeni proje gündeme gelmiştir.

Kuruluşu 1995 yılında gündeme gelen ancak kuruluş çalışmaları 1998 yılında hızlanan ve tarafları Tübitak ve Rusya Bilim Bakanlığı olan bir konsorsiyumla Rus teknolojilerinin Türkiye'de ticarileştirilmesi ve pazarlanması planlanmaktadır. Bu amaçla ortak bir şirket kurulması düşünülmektedir.

Netaş ve Rus Nükleer Enerji Bakanlığının Ortak İmalat Projesi

Çernomirdin'in ziyareti sırasında varılan anlaşmalardan birisi Türk-Rus-Kanada Telekomünikasyon Projesi için 45 milyon dolarlık kredi anlaşması olmuştur.

Projenin tarafları Northern Telecom, Türkiye'deki temsilcisi Netaş ve Rusya tarafından Nükleer Sanayi Bakanlığı ve Haberleşme ve Enformasyon Sistemleri Devlet Komitesidir.

1994 yılından itibaren Rusya'da Atom Enerji Bakanlığına bağlı İMWP şirketi ve Chelyabinsk bölgesel telefon işletmesi ile Rontelecom adlı ortak şirketi kurup faaliyet gösteren Netaş yeni proje çerçevesinde Rusya'da daha kalıcı faaliyetlere başlamıştır.

Anlaşma çerçevesinde Rusya'nın eski yasaklı askeri şehirlerinden Trekhgorni'de (Zlatoust-36) bulunan bir tesiste telekomünikasyon ürünleri üretilecektir. Finansmanın yüzde 85'i Türk Eximbank, yüzde 15'i de Rus ortaklar tarafından sağlanacaktır.

Ayrıca NETAŞ, Rus ortakları aracılığıyla Türkiye'de üretilen telekomünikasyon teçhizatına Rusya'da pazar arayacaktır.

Netaş Chelyabinsk Bölgesinde bulunan bu tesisle birkaç yıldır DRX-4 otomatik santralleri üretmektedir.

Proje sayesinde Rusya, telekomünikasyon alanındaki son teknolojileri Rusya'da üretime dahil edebilecek ve çok ucuz maliyetle yılda 600.000 hat ülkede kullanıma sokulacaktır.

Ayrıca, Rusya'da kriz yaşayan ve teknolojik darboğazda bulunan Nükleer Enerji Bakanlığı ve telekomünikasyon işletmeleriyle Türk şirketinin ortaklık çerçevesinde bir teknoloji transfer edecek olması çok önemli bir gelişmedir.

Batılı ülkelere ithal edilen ürünlerden daha ucuz olmanın yanında bu ortaklıkta Rusların da yer alması Netaş'a pazarlamada önemli avantajlar getirecektir.

Türkiye'de Rus Firmaları Tarafından Doğal Gaz Santralleri İnşası

Finansman ve teknoloji eksiklikleri sebebiyle, Türkiye'deki altyapı projelerinde yer alamayan Rus firmaları üstün oldukları bazı alanlarda (Metro inşaatı, enerji santralleri inşaatı, demiryolları inşaatı) Türkiye'de faaliyet göstermek için çabalamaktadır.

Avrupa'nın en güçlü şirketlerinden birisi olan ve finansal gücü hızla artan, Avrupa'nın önde gelen firmalarıyla (Shell, ENI, ABB, BASF) ortaklıklar kuran Gazprom birçok Avrupa ülkesinde (Almanya, Avusturya, Finlandiya dahil) çeşitli yatırımlarda bulunmaktadır. Şirket, Türkiye'de de doğal gaz dağıtımı, doğal gaz depoları inşaatı veya enerji santralleri inşaatı gibi faaliyetleri planlamaktadır.

1994 yılında yapılan Türk-Rus Karma Ekonomik Komisyon Toplantısında bir doğal gaz santrali projesinin Gazprom tarafından gerçekleştirilmesi ele alınmıştır.

Gazprom, Entes ve ABB ile birlikte Ankara yakınlarında proje maliyeti 1.5 milyar dolar olan doğal gaz çevrimli elektrik santrali inşaa etmek için Ağustos 1995'te bir konsorsiyum kurmuştur.

İlk dönemdeki olumlu gelişmelere rağmen, 1997 yılında santralin inşaatı "yap-işlet-devret" modeli ile başka bir firmaya verilmiştir.

Konsorsiyumda ABB'nin bulunması teknolojik tereddütleri giderirken, gerekli finansmanın da ortaklardan temin ediliyor olması aslında konsorsiyum lehine önemli bir avantaj olmuştur. Konsorsiyum ve Rus hükümeti, bu özellikleri dikkate alarak, santralin inşaatının kendilerine verilmemesine tepki göstermiştir.

Türk firmalarının Rusya'daki işlem hacminin Rus firmalarca Türkiye'de yakalanamamasının getirdiği sorunları değerlendiren hükümet, Başbakan Çernomirdin'in Türkiye ziyareti sırasında ilgili konsorsiyuma, Denizli Doğal Gaz Santralini inşaatını vermeyi kararlaştırılmıştır. Ancak 1998 yılının ikinci yarısında Denizli Santrali ile ilgili ihale açılacağına dair bazı bilgilerin kamuoyuna yansması Rusya'yı önemli lobi faaliyetlerine itmiştir. Bazı Rus kurumları santralin başka bir ülke firmasına verilmesi durumunda Türkiye'ye doğal gaz sevkiyatının tekrar değerlendirilmesinin gündeme geleceğini belirtmiştir.¹⁵

1.400MW'lık Denizli Santralini inşaatı ve işletmesini ilgili konsorsiyum yap-işlet-devret modeli çerçevesinde gerçekleştirecektir.¹⁶

Rus firmaları ayrıca İzmir Metrosu inşaatı ve demiryollarının elektrifikasyon çalışmalarına ilgi göstermektedir. Çok ilginç bir gelişme Rus hükümetinin Rus firmaları Kars-Tiflis Demiryolunun ihalesine teşvik etmesi olmuştur. Avrasya'daki Batı-Doğu eksenli altyapı ve enerji projelerine sıcak bakmayan Rusya'nın bu politika değişikliği Türk-Rus ilişkilerindeki gelişmenin göstergesidir.

Yukarıda sayılan ilişkilerde karşılıklılık yaratacak projelerin hayata geçirilmesi ve benzer projelere hız verilmesi açısından bazı önlemlerin alınması yararlıdır.

¹⁵ Bkz. Zülfikar Doğan, Rusya "Mavi Akım"a Karşı Söz İstiyor", *Milliyet*, 4 Şubat 1999

¹⁶ *Yeni Yüzyıl*, 9.8.1998, p.14