

T.C.
EGE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
COĞRAFYA ANABİLİM DALI

TÜRKİYE-AZERBAYCAN
EKONOMİK İLİŞKİLERİNDE
BAKÜ-CEYHAN HAM PETROL BORU HATTI

107471
T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

107471
Kenan DOĞAN

DANIŞMAN
Prof. Dr. Aydın İBRAHİMOV

İZMİR- 2001

TUTANAK

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 14/11/2001 tarih ve 26/7 sayılı kararı ile oluşturulan jüri Coğrafya anabilim dalı yüksek lisans öğrencisi Kenan DOĞAN'ın "Azerbaycan-Türkiye Ekonomik İlişkilerinde Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı" başlıklı tezini incelemiş ve adayı 07/12/ 2001 Cuma günü saat 10:00'da tez savunmasına alınmıştır.

Sınav sonunda adayın tez savunmasını ve jüri üyeleri tarafından tezi ile ilgili kendisine yöneltilen sorulara verdiği cevapları değerlendirerek tezin başarılı olduğuna oybirliğiyle / oyçokluğuyla karar verilmiştir.

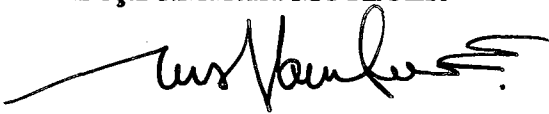
BAŞKAN

Prof.Dr.Aydın İBRAHİMOV



ÜYE

Doç.Dr.Mustafa MUTLUER



ÜYE

Doç.Dr.Füsun SOYKAN



Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne sunduğum "Türkiye-
Azerbaycan Ekonomik İlişkilerinde Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı" adlı
yüksek lisans tezinin tarafımdan bilimsel, ahlak ve normlara uygun bir şekilde
hazırladığımı, tezimde yararlandığım kaynakları bibliyografyada ve dipnotlarda
gösterdiğimi onurumla doğrularım.


Kenan DOĞAN



ÖNSÖZ

Bu araştırmada, uluslararası alanda da ilgi odağı haline gelmiş olan Hazar Havzası petrol rezervleri, dünya enerji arzının çeşitlendirilmesi anlamında, Azerbaycan'da petrol sektörünün tarihsel gelişimi, günümüzde Petrol alanlarının kullanımına ilişkin yapılan anlaşmalar, üretilecek petrolün hangi yöntemle ve hangi güzergah izlenerek dünya pazarına çıkarılması gerektiği ve eğer Bakü-Ceyhan gerçekleşirse bunun ülke ekonomilerine sağlayacak olduğu katkıları elde ettiğimiz bulgular çerçevesinde ortaya konulmuştur.

Araştırma konusu olarak, Hazar havzası petrollerinin seçilmiş olmasının temel nedeni, Hazar Havzası'nın coğrafi alan olarak çok önemli bir jeopolitik konuma sahip olmasıdır. Ayrıca önümüzdeki 20 yıl içerisinde petrolün dünya enerji dengesindeki en büyük paya sahip olma özelliğini koruyacak olması ve önemli talep merkezlerinin, ithal petrole bağımlılık oranlarında belirgin bir artışın gözlenecek olması, bunun da ötesinde Avrasya coğrafyasındaki ülkelerin bütün unsurlarıyla Türk kültür çevresine dahil bulunmalarıdır.

Araştırmamız Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı'nda yüksek lisans tezi olarak hazırlanmuştur.

Tezimin danışmanlığını hocam sayın Prof. Dr. Aydın İBRAHİMOV üstlenmiştir. Azerbaycanlı olması nedeniyle bu ülkedeki çalışmalarında yönlendirici olmuştur. Kendisine önerilerinden dolayı teşekkür ederim.

Tez çalışmama başlamadan önce konuyu coğrafi bir bakış açısıyla incelemem gerektiği konusundaki yol gösterici önerilerinden dolayı hocam sayın Prof. Dr. İlhan KAYAN'a teşekkür ederim.

Azerbaycan'daki çalışmalarım sırasında gerektiğinde benimle bölge bölge gezerek Azerbaycan'ın petrol üretim kuyularını, depolama tesislerini ve nakil hatları ile petrol çıkarılan bölgelerdeki çevre kirliliğini yerinde görmemi sağlayan Bakü Devlet Üniversitesi Öğretim görevlilerinden Sayın Doç. Dr. Cengiz İsmailov'a, Bakü Türkiye Büyükelçiliği'nde büyükelçi yardımcısı sayın Ümit YARDIM'a, TPAO Bakü temsilciliği yetkililerine, TİKA Azerbaycan Temsilcisi sayın Sibel SAKA'ya,

Azerbaycan'da görev yapan Türk Ordusu Mensuplarına en içten teşekkürlerimi sunuyorum.

Konu ile ilgili bilgi karmaşasının yaşadığı günümüzde sağlıklı verilere ulaşmada yardımlarını esirgemeyen TBMM Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Başkanı sayın Oktay VURAL beye, BOTAŞ yetkilerine, gerek Bakü-Ceyhan Boru Hattı fizibilite çalışmaları sırasında edindiği arazi bilgilerinden, gerekse haritaların bilgisayar ortamında çizilmesi konusundaki bilgilerinden faydalandığım, bilimsel çalışmalarını örnek aldığım, Niğde Üniversitesi Fen Fakültesi öğretim üyesi Sayın Yrd. Doç. Dr. Ahmet KARATAŞ ve eşine teşekkür ediyorum.

Gerek fikir ve deneyimlerinden yararlanma fırsatı bulduğum gerekse İngilizce metinlerin çevirisindeki fedakar yardımlarından ötürü Ege Üniversitesi Türk Dünyası Araştırmaları Enstitüsü öğretim üyesi sayın Doç. Dr. Metin EKİCİ'ye, tezimizle ilgili son düzenlemelerin yapıldığı aşamadaki yönlendirmelerinden dolayı Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü öğretim üyelerinden sayın Doç. Dr. Mustafa MUTLUER'e ve sayın Doç. Dr. Füsun SOYKAN'a ayrı ayrı teşekkür ederim.

Araştırmamı titizlikle gözden geçiren ve yalnız bu çalışmam sırasında değil öğrencilik yıllarımdan bu yana gösterdiği ilgi ve yakınlığından dolayı hocam sayın Prof. Dr. Asaf KOÇMAN'a teşekkürlerimi sunuyorum.

Tezimin hazırlanmasındaki her aşamada desteğini esirgemeyen Türk Dünyası Araştırmaları Enstitüsü Müdürü hocam sayın Prof. Dr. Fikret TÜRKMEN'e teşekkürlerimi sunarım.

İZMİR, 2001

Kenan DOĞAN

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	I
İÇİNDEKİLER.....	III
ÇİZELGELER LİSTESİ.....	VII
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	VIII
KISALTMALAR.....	IX
GİRİŞ (Amaç, Materyal ve Metod).....	1
I. BÖLÜM: HAZAR HAVZASI'NIN PETROL REZERVLERİ.....	9
1.1. Hazar Havzasının Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri.....	9
1.2. Kazakistan ve Azerbaycan'ın Petrol Üretim, Tüketim ve İhraç Potansiyelleri.....	15
1.3. Azerbaycan Petrolünün Tarihçesi.....	17
1.4. Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmaları.....	23
II. BÖLÜM: ALTERNATİF BORU HATLARI VE BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN HAM PETROL BORU HATTI.....	33
2.1. Alternatif Petrol Boru Hatları.....	33
2.1.1. CPC (Caspian Pipeline Consortium).....	38
2.1.2. CAOP (Central Asia Oil Pipeline).....	39
2.1.3. CNPC (China National Petroleum Corporation).....	39
2.1.4. İran Alternatifi (Bakü-Astara- Tebriz-Harg Adası).....	40

2.1.5. Erken Petrolün İhracı.....	41
2.1.6. Bakü-Novorosisk (Rusya'nın Tercih Ettiği Kuzey Hatları)	43
2.1.7. Bakü-Supsa	46
2.1.8. Boğaz By-Pass Senaryoları.....	50
2.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı.....	56
2.2.1. Boru Hattının Tanımı ve Genel Bilgiler.....	56
2.2.2. Boru Hattının Ana Özellikleri.....	56
2.2.3. Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattının Tarihsel Gelişimi.....	59
2.2.4. Bakü-Tiflis-Ceyhan'dan Taşınacak Petrolün Kaynakları.....	74
2.2.5. Bakü-Tiflis Ceyhan'ın Ekonomik Göstergeleri.....	78
2.2.6. Boru Hattı Koridorunun Topografyası ve Jeomorfolojisi.....	80
2.2.6.1. Azerbaycan.....	80
2.2.6.2. Gürcistan	83
2.2.6.3. Türkiye.....	84
2.2.7. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattının Yükseklik Profili.....	87
2.2.8. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Rotasının Seçiminde Etkili Olan Çevresel Faktörler.....	87
2.2.8.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının, Türkiye Sınırlarına Kadar Olan Alternatifleri.....	88
2.2.8.1.1. ARK1'in Güzergah Bölümleri.....	88
2.2.8.1.2. ARK2'nin Tanımlanması.....	88
2.2.8.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Türkiye Sınırları İçindeki Alternatifler.....	89

2.2.8.2.1. ARK3'ün Tanımlanması.....	89
2.2.8.2.2. ARK4'ün Tanımlanması.....	89
2.2.8.2.3. ARK5'nin Tanımlanması.....	89
2.2.8.2.4. ARK6'nin Tanımlanması.....	90
2.2.8.3. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Boyunca Çevresel Anlamda Problem Yaratma Potansiyeline Sahip Bazı Fiziki Coğrafya Unsurları.....	94
2.2.9. Boru Hattı Rotalarını Etkileyen Bölgesel Çatışmalar	97
2.2.9.1 Karabağ Savaşı	97
2.2.9.2 Çeçenistan Savaşı	99
2.2.9.3 Abhazya Sorunu	101
2.2.9.4 Kürt Terörizmi.....	102
2.3. Alternatif Boru Hatlarının Karşılaştırmalı Olarak Değerlendirilmesi.....	105
III. BÖLÜM: TÜRKİYE-AZERBAYCAN EKONOMİK İLİŞKİLERİ.....	112
3.1. Türkiye-Azerbaycan Ekonomik İlişkileri.....	112
3.1.1. Ekonomik İlişkilerin Gelişimi.....	112
3.1.2. Azerbaycan ile Türkiye'nin Dış Ticareti.....	113
3.1.3. Azerbaycan'da Mevcut Türk Yatırımcıları.....	117
3.1.2. Türk Eximbank İle İlişkiler.....	120
3.2. Azerbaycan'ın Geleceğinde Petrolün ve Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Rolü.....	121

3.3. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Türkiye'ye Olabilecek

Katkıları.....	127
SONUÇ.....	132
SONSÖZ.....	140
BİBLİOGRAFYA.....	145
EK-1- Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmaları.....	150



ÇİZELGELER LİSTESİ

Çizelge No:	Sayfa No
1.	Dünya Ham Petrol Tüketim Projeksiyonu.....2
2.	Hazar Havzası Petrol Rezervleri.....11
3.	Hazar Havzası Gaz Rezervleri.....13
4.	Azerbaycan ve Kazakistan'ın Ham Petrol Üretim ve İhracatı'nın Son 5 Yılı ve Yarımı16
5.	Eski SSCB Ülkelerinin Bağımsızlık Sonrası Dönemdeki Petrol Üretim Miktarları.....21
6.	“Asrın Anlaşması”ında Şirketlerin Payları.....27
7.	Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmalarında Şirketlerin Katılma Payları.....30
8.	Hazar Bölgesi Ham Petrol Üretim ve İhracat Potansiyeli (Milyon Ton).....34
9.	Baktı-Tiflis-Ceyhan'dan Taşınacak Petrolün Kaynakları.....75
10.	Baktı-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesinin Sayısal Fatura Özeti.....79
11.	Çevresel Kriterlere Göre ARK'ların Derecelendirilmesi.....91
12.	Azerbaycan'ın İthalat Yaptığı Başlıca Ülkeler.....114
13.	Azerbaycan'ın İhracat Yaptığı Başlıca Ülkeler.....116
14.	Azerbaycan'ın 1992-1999 Yıllarında Türkiye ile Dış Ticareti.....117
15.	Azerbaycan'da Kurulu Türk Şirketlerinin Sayısı ve Statülerine Göre Dağılımı118
16.	Yabancı Sermayenin Ülkelere Göre Dağılımı.....119

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil No:		Sayfa No
1.	Hazar Havzası Petrol Yatakları.....	14
2.	Azerbaycan'ın Petrol Üretim Perspektifi.....	22
3.	“Asrın Anlaşması”nda Devletlerin Payları.....	27
4.	Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmalarında Katılan Şirketlerin Devletlere Dağılımı.....	31
5.	Alternatif Boru Hattı Güzergahları.....	45
6.	Bakü-Tiflis-Ceyhan Hattının 25 yıllık Dönemdeki Çalışma Planı...77	
7.	Azerbaycan'ın Jeomorfoloji Haritası.....	82
8.	Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattının Yükseklik Profili.....	87
9.	Alternatif Rota Koridorları Toplamı.....	93
10.	Ana İhraç Boru Hattı Alternatifleri.....	111

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.b.	: Adı geçen belge
a.g.d.	: Adı geçen dergi
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
AGIT	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AIOC	: Azerbaycan Uluslar arası Petrol Şirketi / The Azerbaijan International Operating Company
AİBH	: Ana İhraç Boru Hattı
AMBO	: (Arnavutluk-Makedonya- Bulgaristan)
ARDNŞ	: Azerbaycan Respublikası Devlet Neft Şirketi
ARK	: Alternatif Rota Koridoru
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BİY	: Batı İhraç Yolu
BM	: Birleşmiş Milletler
BP	: İngiliz Petrolü / British Petroleum
BOTAŞ	: Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi
CAOP	: Merkezi Asya Petrol Boru Hattı / Central Asia Oil Pipeline
CNPC	: Çin Ulusal Petrol Şirketi / China National Petroleum Comperation
CIPCO	: Hazar Uluslar arası Petrol Organizasyonu / The Caspian International Petroleum
CPC	: Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu / Caspian Pipeline Consortium
ECO	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı/The Economic Cooperation Organization
ENVY	: Enerji ve Çevre Yatırımları A.Ş.
EIA	: Enerji Bakanlığı / Energy Information Administration
ERM	: Çevresel Kaynak Yönetimi / Environmental Resources Management
GG	: Hükümet Garantisi Anlaşması / Governmental Guarantee
HGA	: Ev Sahibi Ülke Anlaşması / Host Government Agreement
HPBH	: Ham Petrol Boru Hattı

IEA	: Uluslar arası Enerji Ajansı / International Energy Agency
IGA	: Hükümetlerarası Anlaşma / Intergovernmental Agreement
KİY	: Kuzey İhraç Yolu
Ltd.	: Limited
MEP	: Ana İhraç Boru Hattı / Main Export Pipeline
mt/y	: Milyon ton/yıl
NATO	: Kuzey Atlantik Savunma Teşkilatı/North Atlantic Treaty Organization
O.E.C.D	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü / Organization of Economic Cooperation and Development
OPEC	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Birliği / Organization of Petroleum Exporting Countries
PKK	: Kürt İşçi Partisi
PLE	: Pipeline Engineering
PSA	: Üretim Paylaşım Anlaşması / Production Sharing Agreement
RCD	: Bölgesel İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı / Regional Cooperation and Development Organization
s.	: Sayfa
SOCAR	: Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi / State Oil Company of the Azerbaijan Republic.
ss.	: Sayfalar
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TA	: Anahtar Teslim Anlaşması
T.B.M.M.	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
Tcf	: Trilyon kübik fit
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
t/y	: Ton/yıl
ÜPA	: Üretim Paylaşım Anlaşması
v/g	: Varil/gün
VTS	: Radarlı Trafik Sistemi / Vessel Traffic System
Vol.	: Volume

GİRİŞ

1. Amaç

Hazar Havzası, 20. yüzyıl politikalarını büyük ölçüde etkileyen jeopolitik teorilerde önemli bir coğrafi alan olup, dağılan eski SSCB'den sonra Rusya Federasyonu ile, gelişen güç Çin arasında oluşan ve henüz güçler dengesinin oluşmadığı bir boşlukta bulunuşu bunun da ötesinde muazzam enerji kaynaklarına sahip olması nedeniyle uluslararası terörizm, nükleer silahların denetimi ve en önemlisi enerji arz talebinin güvenliği ve çeşitlendirilmesi gibi kaygılar barındıran dünya ülkeleri için çok büyük bir önem taşımaktadır.

Sovyet ekonomisinin 1980'lerin sonunda çöküşü ve ardından Sovyetler Birliğinin dağılması ile Orta Asya'da beş, Kafkasya'da da üç yeni bağımsız devletin ortaya çıkması bölgedeki jeopolitik dengelerin önemli ölçüde değişmesine neden olmuştur.

Hazar Havzası ülkelerinin sahip oldukları zengin hidrokarbon yataklarının varlığı, enerjiyi kontrolleri altında bulundurma isteğinde olan ülkelerin dikkatlerini bu bölgeye çevirmelerine neden olmuştur. Bugün enerji ve çevre konuları, ulusal sınırları çoktan aşmış, uluslararası bir boyut kazanmış durumdadırlar. Uluslararası kuruluşların kararları ve dünya ülkelerinin enerji politikaları ile ilgili belirleme ve uygulamaları, Türkiye dahil, gelişmekte olan bütün ülkeleri önemli ölçüde etkilemektedir. Bu açıdan, dünya enerji sektöründeki gelişmelerin yakından incelenmesi gerekmektedir.

1997 yılı itibariyle, dünyada ispatlanmış ham petrol rezervlerinin, 1 trilyon varilden fazla veya 141 milyar ton düzeyinde olduğu hesaplanmaktadır. 1997 yılındaki üretim düzeyleri veri olarak kabul edildiğinde, Dünyada yaklaşık 41 yıl yetecek kadar petrol vardır.¹ Ancak, özellikle teknolojik gelişmeler sebebiyle, yeni rezerv alanlarının bulunabileceği ve petrol benzeri yakıtların da enerji sistemlerine dahil edilebileceği göz önünde tutulmalıdır. Ajans tahminlerine göre, dünya ülkelerince fosil yakıt tüketimine ve sera gazı emisyonlarına ilişkin tedbirler alınmadığı takdirde, 1997 yılı itibariyle

yaklaşık 72 milyon varil olan toplam dünya günlük petrol tüketimi, 2010'da 94 milyon varile ve 2020'de 111 milyon varile çıkabilecektir (Çizelge-1).

Yıllar	Milyon varil/gün	Milyar ton/yıl
2010	94	4,4
2020	111	5,3

Çizelge-1- Dünya Ham Petrol Tüketim Projeksiyonu

Kaynak: World Energy Outlook (1998), Statistical Review of World Energy (1997).

Ajansa göre, OECD'ye (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü) üye ülkelerinin toplam petrol taleplerinin yıllık ortalama %1'in altında artacağı 1995-2020 döneminde; OECD'ye üye olmayan diğer dünya ülkelerinin petrol tüketimi yıllık ortalama %3 civarında artacaktır. Aynı dönemdeki Dünya ortalaması ise %2'dir. Özellikle 2010-2020 yılları arasındaki dönemde OECD'ye üye bulunmayan ülkelerindeki petrol tüketiminin, OECD'ye üye ülkelerinin petrol talebini aşması ve 2020 yılında aradaki farkın %20 düzeyine ulaşması beklenmektedir. OECD'yi oluşturan ülkelerin dışındaki dünya ülkelerinin petrol talebindeki bu hızlı artışın, temelde Asya ülkelerinin petrol talebinden kaynaklanacağı anlaşılmaktadır. Gerçekten, 1995-2020 yılları arasındaki dönemde Asya Ülkelerinin petrol taleplerinin yıllık ortalama %4 civarında artacağı tahmin edilmektedir.²

1995-2020 döneminde dünya petrol tüketimi, toplam 1,94 milyar ton düzeyinde ilave bir artış kaydedecektir. Bu talep baskısının %59'u ulaştırma sektöründen gelecektir. Aynı dönemde, petrolün dünya genel enerji talebindeki payı da %40'tan %38'e (2020) düşecektir. Bu küçük gerilemeden anlaşılacağı üzere, önümüzdeki 20 yıl içerisinde petrol, dünya enerji dengesinde en büyük paya sahip olma özelliğini koruyacaktır. Bu göstergeler, Hazar havzasındaki petrol rezervlerini dünya ekonomisi açısından oldukça anlamlı hale getirmektedir.

¹ BP (1998), Statistical Review of World Energy, s.4, London-1997.

² International Energy Agency (IEA), 1998, World Energy Outlook, s. 85, Paris-1988.

Hazar Havzası petrollerinin önemini arttıracak bir diğer gösterge de, önemli talep merkezlerinin ithal petrole bağımlılık oranlarında belirgin bir artışın beklenmesidir. Örneğin; 1996 yılında petrol tüketiminin %56'sını ithal petrole karşılayan OECD'ye üye ülkelerde, söz konusu oran 2010'da %72'ye ve 2020'de %76'ya çıkacaktır. Aynı oranlar Avrupa için sırasıyla %74 (2010) ve %85 (2020) iken; Pasifik Bölgesinde %96'ya (2020) ulaşmaktadır.³

Hazar Havzası petrollerinin, dünya ülkeleri için yukarıda belirttiğimiz önemi Türkiye açısından da çok farklı değildir.

Ülkemizin yıllık petrol tüketimi 26,5 milyon ton civarında olup, bunun yaklaşık 22,9 milyon tonu yani %86'sı ithalatla karşılanırken yaklaşık 3,5 milyon tonu yani %14'ü yerli üretimle karşılanmaktadır.⁴

Doğu ve Batı arasında kültürel ve petrol üreticileri ile tüketicileri arasında ise coğrafi bir köprü oluşturan Türkiye, sanayileşmiş ülkelerle gelişmekte olan dünya arasında bir buluşma noktası durumundadır. Almanya ve Japonya'nın iki katından fazla yüzölçümüne, 2010 yılında 80 milyona ulaşacağı öngörülen 65 milyonluk bir nüfusa ve hızla sanayileşen bir ekonomiye sahiptir. Buna karşın, kişi başına düşen gelir ve enerji kullanımı açısından diğer OECD üyeleri ülkelerden çok Brezilya ve Tayland'a yakındır.⁵

Avrupalı komşularına yetişmek için çaba gösteren Türkiye'nin karşılaştığı en önemli sorunlardan birisi ekonomik kalkınmanın motorunu ateşleyecek enerjiyi sağlamaktır. Gün geçtikçe artan ekonomik ve ekolojik hasarlara yerel enerji kaynaklarının sınırlı olmasının eklenmesi, Türkiye'yi yeni enerji kaynakları arayışlarına itmiştir. Bu anlamda Hazar Havzası petrol rezervleri Türkiye için büyük bir önemi arz etmektedir.

³ IEA (1998), a.g.e., s. 118.

⁴ SANCAR M. Sıtkı, "TPAO Genel Müdürü olarak 3.Petrol Şurasında yaptığı konuşma", PÜİS Eğitim Yayınları, s. 42, Ankara, Aralık-1997.

⁵ FLAVİN Christopher ve LENSSES Nicholas. "Enerjide Arayışlar", Tema Vakfı Yayınları, No:12, ss.12-13, İstanbul-1994.

Bütün bunlarla birlikte, Orta Asya'da yeni bağımsızlığını kazanan beş ülkenin bütün unsurlarıyla (dil,din, tarih, örf-adet-gelenek, folklor, sanat v.s.) Türk kültür çevresine dahil bulunması gibi nedenlerden dolayı bu coğrafyanın Türkiye açısından diğer dünya ülkelerinden farklı bir önemi vardır.

Türkiye büyük bir hızla Türk Cumhuriyetlerinin sahip oldukları potansiyelleri değerlendirip, kendisi ve dünya politikaları açısından önemli projeleri hayata geçirebilir. Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile ilişkilerimizin gelişmesine ve süreklilik kazanmasına yardımcı olacak projelerin gerçekleşebilmesi için Türkiye ile bağımsızlığını kısa bir süre önce kazanmış olan kardeş Türk Devlet ve toplulukları arasında sağlıklı ve sürekli bir ilişkinin kurulması gerekmektedir. Bu anlamda köprü konumunda olan Azerbaycan'ın, sahip olduğu coğrafi konumu ve doğal kaynaklarının potansiyelleri Türkiye için hayati önemdedir.

Azerbaycan'ın coğrafi konumunun önemini Muzaffer Özdağ'ın “ Türkiye baş, Türkistan gövde ise Azerbaycan ve Kafkas Türklük sahası bir boyundur”⁶ ifadesiyle daha iyi anlamamız gerekmektedir. Geçmişte olduğu gibi günümüzde de bu boyun, Karabağ ve Ermenistan olaylarında olduğu gibi sıkılmakta, Türkiye ile Orta Asya Türkleri birbirlerinden koparılmak istenmektedir. Bunun engellenmesi ise Azerbaycan'ın her bakımdan korunması ve güçlendirilmesi ile mümkün olacaktır.

Yukarıda belirttiğimiz nedenlerden dolayı Hazar Havzası petrollerinin dünya pazarlarına çıkış yönü hem batı ülkeleri için hem Türkiye hem de bölge ülkeleri için çok büyük bir önem taşımaktadır. Yakalamış olduğu fırsatları iyi değerlendirebilecek bir Türkiye, doğudan batıya doğru olacak enerji akışını kontrol edebilir ve stratejik önemini bir kat daha arttırabilir. Tezimizde, Hazar Havzası petrollerinin ihrac yönünün Bakü-Ceyhan doğrultusunda olması halinde Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile ekonomik ve siyasi ilişkilerimizin gelişerek süreklilik kazanacağı üzerinde durulmuş, ayrıca Hazar Havzası petrollerinin taşınması ile ilgili olarak ta çevresel açıdan kabul edilebilir, ekonomik yönden tercih edilebilir ve de siyasal açıdan uygulanabilir tek boru hattı seçeneğin Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı olduğu savunulmuştur.

⁶ ÖZDAĞ Muzaffer, “Türk Dünyası Gerçeği”, Yeni Türkiye, Sayı:15, s. 1067, Ankara-1997.

Hazar Havzası hidrokarbon zenginlikleri ve bunun dünya pazarlarına ulaştırılması, 21.yüzyılın ilk yarısında ve sonrasında refahı sağlamak için çok büyük önem taşımaktadır. Hazar Havzasındaki enerji kaynaklarının batı yönündeki ihracı, batının Orta Doğu petrollerine bağımlılığını azaltabileceği gibi petrol ve doğal gaz fiyatlarının yıllarca düşük düzeyde kalmasını sağlayabilecektir. Bunun da ötesinde petrol gelirleri, bağımsızlıklarını yeni kazanan ülkelerin refahlarını arttıracak, ileriye daha umutlu bakmalarını sağlayacak ve bağımsızlıklarını güçlendirecektir. Yaratılan petrol zenginliği ile bölgedeki Rusya dışı ülkeler, gerek ekonomik gerek askeri açıdan Rusya'ya daha az bağımlı olacaklardır. Bağımsız ve kendi kendine yeten Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Gürcistan gibi eski Sovyet devletleri, petrol gelirlerinin ve başta Türkiye olmak üzere Batılı ülkelerin desteğiyle, Rusya'ya Kafkaslarda ve Orta Asya'da zorla bir etki bölgesi kurma olanağı tanımayacaklardır.

2. Materyal ve Metod

Çalışmamıza öncelikle literatür taraması yapılarak başlanmıştır. Çalışma konusunun uluslararası boyutta ilgi görmesi nedeniyle oldukça fazla sayıda yabancı ve yerli yayınlara ulaşılmış olup özellikle sayısal verilerle ilgili bilgiler resmi makamlardan sağlanmıştır. Boru hattı taşımacılığı amacıyla kurulmuş olan devlet şirketi BOTAS'ın Dünya Bankası'ndan sağladığı krediyle yaptırdığı fizibilite çalışmaları da ana kaynaklarımızdan birini oluşturmuştur.

Araştırmamız çerçevesinde, literatür taramasından sonra, 2000 yılı Temmuz ve Ağustos aylarında Azerbaycan'da özellikle de Sumgayıt, Apşeron Yarımadası ve Bakü de alan incelemeleri gerçekleştirilmiştir. Alan incelememizde öncelikle Azerbaycan'da bulunan AIOC, Amerikan Büyükelçiliği, TPAO, SOCAR, Azerbaycan Devlet İstatistik Komitesi, TİKA Azerbaycan Ülke Temsilciliği gibi kuruluşlardan temin edilen istatistik veriler değerlendirilmiş daha sonra da alan incelemeleri yapılmıştır.

Alan incelemesi sırasında öncelikle gemiyle gelen Kazak ve Türkmen petrolünün Sumgayıt limanında boşaltılma ve depolama imkanları yerinde görülmüştür. Daha sonra Azerbaycan'daki mevcut petrol ve doğalgaz boru hattı güzergahları

üzerinde incelemeler yapılmıştır. Bu incelemelerimizin amacını ise boru hattından kaynaklanabilecek çevresel sorunların ne boyutta olabileceğinin örneklerini görebilmek oluşturmıştır.

Araştırma alanında, petrolün çıkarılması sırasında meydana gelen sızıntılardan, mevcut petrol boru hatlarından meydana gelen petrol sızıntılarından ve de tarımda kullanılan kimyasalların aşırı derecede kullanımlarından dolayı aşırı kirli alanlara rastlanmıştır. Özellikle Apşeron yarımadasında petrolün doğal çevreye verebileceği zararlara örnekler fazlasıyla görülmüş olup ülkemizde meydana gelebilecek bir petrol sızıntısı durumunda karşılaşılabilecek olası ihtimaller hakkında fikir sahibi olunmuştur.

Alan incelemesi esnasında Azerbaycan'da eski ve yeni petrol yatakları gezilmiş olup faaliyetin olduğu kuyularda yetkililerden rezerv ve üretim kapasiteleri hakkında bilgiler alınmıştır.

Yine alan incelemesi esnasında özellikle petrol sektörünün ülke sanayisindeki öneminin kavranması amacıyla Bakü yakınlarındaki sanayii kuruluşları ve bunların çalışma konuları ile ilgili bilgilere ulaşılmıştır.

Azerbaycan'daki alan incelemesinden sonra Bakü'de bulunan Türk İşadamları Derneği yetkilileri ile Türkiye-Azerbaycan ekonomik ilişkilerinin geleceği ile ilgili tahminler yapabilmek amacıyla görüşülerek, Türk işadamlarının Azerbaycan'daki çalışma ortamları hakkında bilgi edinilmiştir.

Alan incelemesinin tamamlanmasından sonra diğer çalışmalara Türkiye'de devam edilmiştir. Azerbaycan'da elde ettiğimiz veriler BOTAŞ ve TPAO'dan elde ettiğimiz bilgilerle birleştirilmiştir.

2000 yılında gerçekleştirilen ve ENVY şirketi bünyesinde yürütülen Bakü-Ceyhan Boru Hattı Fizibilite çalışmalarına katılan Niğde Üniversitesi Fen Fakültesi Biyoloji Bölümü öğretim görevlisi Yrd. Doç. Dr. Ahmet KARATAŞ ile sürekli bilgi alışverişinde bulunulmuş, boru hattının Türkiye üzerindeki güzergahının belirlenmesi ve

alternatif rotaların bilgisayar ortamında haritalanması esnasında bilgi birikiminden yararlanılmıştır.

Büro çalışmalarımızın önemli bir bölümünü gerek Azerbaycan'da SOCAR ve Amerikan Büyükelçiliğinden gerekse BOTAS'tan alınan verilerin çoğunlukla İngilizce makale ve kitaplardan oluşması nedeniyle çeviriler oluşturmuştur.

Büro çalışmalarımızın son aşamasında araştırmanın yazılmasına geçilmiştir. Araştırmamızın birinci bölümünde Hazar Havzası'nda petrol rezervleri olan ülkelerin gelecekteki petrol üretim, tüketim ve ihraç potansiyelleri üzerinde durulmuştur. Bölüm içinde Azerbaycan petrolünün tarihçesi ve Azerbaycan'da yapılan petrol anlaşmaları da gözden geçirilmiştir.

İkinci bölümde, Hazar havzası petrollerinin hangi yöntemle dünya pazarlarına ulaştırılması gereği üzerinde durularak belirlenen taşıma yöntemi çerçevesinde "Alternatif" olarak öne sürülen boru hatları incelenmiştir. Bölüm içinde petrol taşınmasından kaynaklanan risklerin Türk Boğazlarına olabilecek etkilerine değinilmiş olup bu anlamda gündeme getirilen ve boğazların by-pass eden alternatif boru hattı olasılıklarının da ekonomik ve çevresel boyutta incelemesi yapılmıştır. Bölüm dahilinde Bakü-Ceyhan petrol boru hattının incelemesi; boru hattının tanımı, ana özellikleri, tarihsel gelişimi, taşınacak petrolün kaynakları, hattın yapımının ekonomik anlamda maliyeti, hattın topografyası ve jeomorfolojisi ve hattın seçiminde etkili olan çevresel faktörler çerçevesinde detaylı olarak yapılmıştır. İleriki kısımlarda boru hattı güzergahlarını etkileyen bölgesel çatışmalar üzerinde durularak bölüm sonunda Alternatif Boru Hatlarının karşılıklı olarak değerlendirmeleri yapılmıştır.

Araştırma alanımızın son bölümünü oluşturan üçüncü bölümde Türkiye-Azerbaycan ekonomik ilişkileri incelenmiştir. Türkiye-Azerbaycan ekonomik ilişkileri; ilişkilerin gelişimi, ülkelerin karşılıklı dış ticaretleri, Azerbaycan'daki mevcut Türk yatırımcıları ve Türk Eximbank ile ilişkiler çerçevesinde incelenmiş olup daha sonraki kısımda Azerbaycan'ın geleceğinde petrolün ve Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol boru hattının önemi üzerinde durulmuştur. Bölüm Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol boru hattının Türkiye'ye olabilecek katkılarının da değerlendirilmesiyle sonuçlandırılmıştır.

Ayrıca çalışmamızın sonuna Azerbaycan'ın petrol yataklarının işletilmesi çerçevesinde yaptığı Üretim Paylaşım Anlaşmalarının ayrıntılarını oluşturan bir ek bölüm konulmuştur. EK-1 adıyla oluşturduğumuz bu bölümdeki amacımız, Üretim Paylaşım Anlaşmalarının hangi paylaşım esasları doğrultusunda yapılmış olduklarının öğrenilmesinin yanında, Azerbaycan petrollerinin dünya piyasalarına çıkarılması noktasında belirlenecek politikalarda hangi şirket-kurum ve ülkelerin ne düzeyde belirleyici olduklarının kavranması amacını da taşımaktadır.



BÖLÜM I : HAZAR HAVZASI'NIN PETROL REZERVLERİ

Hazar Havzası petrol rezervlerini ortaya koyduğumuz bu bölümde, özellikle de Kazakistan ve Azerbaycan'daki petrol üretim, tüketim ve ihraç potansiyellerinin 2025 yılına kadar ki muhtemel rakamlarının belirlenmesine çalışılmıştır. Özellikle Kazakistan ve Azerbaycan'ı ele almamızın nedeni ise bu ülkelerin ihraç edecekleri petrolün Bakü-Ceyhan Boru Hattından geçecek petrolün kaynağını oluşturuyor olmasıdır. İleriki kısımlarda Azerbaycan petrolünün tarihçesi ile birlikte günümüzde Azerbaycan'ın denizdeki ve karadaki petrol yatakları üzerinde yapılmış olan anlaşmalar üzerinde durulmuştur. Buradaki amacımız yapılan anlaşmalardaki şirketlerin ve bu şirketlerin bağlı olduğu devletlerin sahip olduğu payların ortaya konulmasından öte, yapılan üretim paylaşım anlaşmalarının ihraç güzergahlarına olan etkilerinin ortaya konmasıdır. Denizdeki ve karadaki petrol yatakları üzerine yapılan Üretim Paylaşım Anlaşmalarına (ÜPA) göre üretilen petrol Sumgayıt'ta depolanacak ve burada her şirket kendi payına düşen petrolü teslim alacaktır. Kendi paylarına düşen petrolü teslim alan şirketler, bağımsız bir şekilde istedikleri ihraç güzergahlarından petrollerini dünya pazarlarına çıkarabileceklerdir. Şirketlerin bağlı oldukları devletlerin stratejilerine paralel hareket edecekleri düşünüldüğünde ana ihraç boru hattının belirlenmesinde bu paylaşımın önemi daha iyi anlaşılacaktır. Bu düşünceden hareketle, aşağıda öncelikle Hazar Havzasının petrol ve doğal gaz rezervleri ortaya konulmuş, daha sonra ise Azerbaycan petrolünün tarihçesi ve günümüzde Azerbaycan'ın petrol sahaları üzerine yapılan anlaşmalar incelenmiştir.

1.1. Hazar Havzasının Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri

Bölgenin petrol ve gaz potansiyeline ilişkin birbirinden oldukça farklı rakamlar öne sürülmektedir. Bunun temelinde farklı nedenler vardır. Bunlardan birisi, petrolcülüğün teknik alt yapısından uzak olan çeşitli yorumcuların, ya da örneğin medya mensuplarının; ispatlanmış rezerv, potansiyel rezerv, üretilebilir rezerv gibi kavramları birbirine karıştırmalarıdır. Rezervlere ilişkin farklı rakamların telaffuz edilmesinin bir diğer nedeni ise, şirketler yada ülkelerin, kendi çıkarları doğrultusunda bu rakamlarla durumuna göre, "azaltma" ya da "çoğaltma" yönünde oynamalarıdır. Örneğin, Bölge

ülkelerinin petrol kuruluşları, yabancı yatırımcıları etkileyebilmek ya da Üretim Paylaşım Anlaşmaları'nda daha çok pay alabilmek için, rezervleri olduğundan çok göstermektedirler. Buna karşın, örneğin, Bakü-Ceyhan'a yönelik hiç değilse bu aşamada olumlu yada bağlayıcı bir karar almak istemeyen uluslararası petrol şirketleri ise, rezervleri ve buna bağlı ihraç potansiyelini olduğundan düşük göstermektedirler.

Geoffrey Kemp ve Robert Harvey 1998 yılının Nisan ayında çıkardıkları "Strategic Geography and the Changing Middle East" adlı eserlerinde Hazar Havzasındaki rezervlerin 8.8 milyar varil olabileceğini belirtmektedirler. "Foreign Affairs" dergisinin petrol üzerine çalışan uzmanları ise rezervlerin 100 milyar varilden az olmayacağını iddia etmektedirler. Onlara göre, bu rezerv miktarlarıyla Hazar Havzası dünya petrol rezervleri bakımından İran Körfezinden sonraki ikinci büyük yeri oluşturmaktadır.⁷ Uluslararası Enerji Ajansına göre ise, Orta Asya ve Transkafkasya'nın ispatlanmış petrol rezervleri, 15 ile 40 milyar varildir.⁸ Olası rezervler ise, 70-150 milyar varil ilave miktarları öngörmektedir.⁹ Bu rakamlar, ABD ulusal güvenlik eski danışmanlarından Rosemarie Forsythe'nin bir çalışmasında verdiği ispatlanmış ve olası rezervler toplamı ile (200 milyar varil) iyimser tahminler aralığında paralellik arz etmektedir. AIOC'nin eski başkanlarından Terry Adams ise, Azerbaycan ve Kazakistan'ın ispatlanmış rezerv toplamını 27,5 milyar varil, olası rezerv toplamını ise, 40-60 milyar varil olarak vermektedir.¹⁰ Bir diğer kaynak olan "U.S. Energy Administration Agency"nin 1999 yılı verilerine göre, Hazar Havzasının İspatlanmış Petrol Rezervlerinin 16-32.5 milyar varil arası (bu miktarın yaklaşık ¼'lük miktarı Azerbaycan bölümüne ait yatakların rezervlerinden oluşmaktadır), Olası Petrol Rezervlerinin ise 163 milyar varil düzeyinde olduğu açıklanmıştır (Çizelge 2).

Hazar Havzasının ve Azerbaycan'ın tahmin edilen rezervlerini şüphe altına alan yayınlar da vardır. "The Middle East" dergisinin 1994 yılı Ekim sayısında verilen bilgilere göre, Azerbaycan'ın petrol rezervleri 1993 yılında 3.5 milyar varil (470 milyon

⁷ NESİBLİ Nesib, "Azerbaycanın Geopolitikası ve Neft", Xezer Üniversitesi Neşriyatı, s. 23, Bakü-2000.

⁸ International Energy Agency, "Caspian Oil and Gas- The Supply Potential of Central Asia and Transcaucasia, s. 32, Paris-1998.

⁹ IEA (1998), a.g.e., s.32.

ton), 1994 yılında ise 7.5 milyar varil (1 Milyar ton) tahmin edilmiştir. 1998 yılının Nisan ayında petrol boru hattının güzergahı hakkında yoğun tartışmalar yapıldığı sırada merkezi Londra’da bulunan Uluslararası Strateji Araştırmaları Enstitüsü, Hazar Havzası petrol rezervleri hakkındaki raporunu yayınlamıştır. Bu yayında, ABD Enerji Bakanlığının iddia ettiği 200 milyar varil rakamının şişirme olduğu, Hazar Havzası petrol rezervlerinin olsa olsa 25-35 milyar varil arasında olabileceği fikri savunulmaktadır. Yine aynı rapora göre Hazar Havzasının petrol rezervlerinin İran Körfeziyle değil de Kuzey Denizinin rezervleriyle karşılaştırılmasının daha yerinde olacağı belirtilmiştir.¹¹

	İspatlanmış Petrol Rezervleri (Milyar Varil)	Olası Petrol Rezervleri (Milyar Varil)
Azerbaycan	3,6-12,5	27
İran*	0,1	12
Kazakistan	10,0-17,6	85
Rusya	0,3	5
Türkmenistan	1,7	32
Özbekistan	0,3	1
TOPLAM	16,0-32,5	163

Çizelge-2- Hazar Havzası Petrol Rezervleri

Kaynak: U.S. Energy Information Administration (1999).

* Yalnızca Hazar çevresindeki rezervler dahil edilmiştir.

1998 yılının Nisan ayında Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev’in verdiği bilgiye göre, Azerbaycan’ın petrol servetinin miktarının yapay şekilde azaltılması hakkındaki iddiaların aksine, yeni yatakların keşfedilmesi ve eski rezervlerin

¹⁰ ADAMS Terry, “Will Azerbaijan Really Benefit From the Consortium Contract”, Azerbaijan International Magazine, s. 3.2, Summer-1995.

¹¹ NESİBLİ Nesib, “Azerbaycanın Geopolitikası ve Neft”, a.g.e., s. 23.

güncelleştirilmesinden hareket ederek, hidrokarbon yatakları hakkında ilk bölümde verilen tahminlerin doğruluğunu onaylamaktadır. Haydar Aliyev örnek olarak AIOC'un himayesinde olan 3 yatağın rezervlerinin bilindiğinden (511 milyon ton) tahminen 120 milyon ton daha fazla olduğunu belirtmiştir. ARDNŞ'nin başkanı Natık Aliyev'de Azerbaycan'ın ispatlanmış petrol rezervlerinin 1.4 milyar ton doğal gaz rezervlerinin ise 430 milyar m³ olduğunu resmen açıklamıştır.¹²

Hazar Havzasına ait petrol rezervleriyle ilgili olarak tüm bu ve benzer rakamların, bir arada incelenmesiyle ve doğru rezerv tanımları ile konuya yaklaşmakta sayısız yarar vardır.

Hazar Havzasının doğal gaz rezervlerini de değerlendirmeye kattığımızda, bölge ülkelerinin önemi daha da artmaktadır (Çizelge 3). 9 trilyon m³ civarındaki ispatlanmış rezerv miktarıyla, doğal gaz, Bölge hidrokarbon rezervlerinin neredeyse üçte ikisini oluşturmaktadır. Gerçekten de Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın, dünyanın önde gelen 10 doğal gaz ülkesi arasında yer alması dikkat çekicidir. Ancak 'muhtemel' hidrokarbon rezervi olarak, yeni ispatlanmamış ancak umut vaat eden sahalarda, doğal gaz yerine petrole öncelik verilmektedir. Bunda arz-talep dengesi, üretim alanları ile Pazar bölgeleri arasında taşıma olanaklarının geliştirmesinin zamana ihtiyaç duyması ve de özellikle rezervlerin potansiyel pazarlara uzaklıkları büyük rol oynamaktadır. Petrol rezervleri zengini olan Hazar Havzası ülkelerinin gelişmiş ülkeler karşısındaki önemi, doğal gaz rezervlerini de değerlendirmeye kattığımızda bir kat daha artmıştır. Özellikle dünya enerji kaynaklarını denetimleri altında tutmaya çalışan ülkeler, Hazar havzasının doğalgaz rezervlerini de göz önünde bulundurdıklarında, bölge politikalarını 30 yıl süreli değil de en az 50 yıllık bir zaman dilimine göre planlamaları gerekmektedir. Tüm bu önemli göstergeler, üretilebilir petrol rezervleri için yakın bir gelecekte mevcut yatırımdan çok daha fazla bir tutarın bölgeye akacağına işaret etmektedir. Bu nedenle, dikkatimizi, yeniden Hazar'ın iki önemli ülkesi Azerbaycan ve Kazakistan'a çevirmekte yarar vardır.

¹² NESİBLİ Nesib, "Azerbaycanın Geopolitikası ve Neft", a.g.e., s. 25.

Hazar Havzasındaki en büyük ve verimli petrol ve doğalgaz sahaları, güney Hazar bölgesinde yaklaşık 200.000 km²'lik alanda, özellikle Azerbaycan'ın Apşeron Yarımadası'ndan Batı Türkmenistan'ın Peri-Balkhan bölgesine uzanan dar bir bölge boyunca keşfedilmiştir¹³(Şekil-1).

	İspatlanmış Gaz Rezervleri	Olası Gaz Rezervleri
AZERBAYCAN	11	35
İRAN*	0	11
KAZAKİSTAN	53-83	88
RUSYA	-	-
TÜRKMENİSTAN	98-155	159
ÖZBEKİSTAN	74-88	35
TOPLAM	236-337	328

Çizelge-3- Hazar Havzası Gaz Rezervleri (Tcf: Trilyon kübik fit)

Kaynak: U.S. Energy Information Administration (1999).

*Yalnızca Hazar çevresindeki rezervler dahil edilmiştir.

Sovyet Birliği döneminde, Azeri 'kara' petrol sahaları geliştirildikten sonra, yeterli teknolojisi olmayan SSCB, Hazar Denizi petrolü yerine daha çok Volga-Ural bölgesi ve Batı Sibirya'daki 'kara' sahalarının geliştirilmesine yönelmiştir. Oysa, Azeri rezervlerinin önemli bir bölümü ile Kazak ve Türkmen petrolerinin neredeyse %40'ı, Hazarın denizinin altında yatmaktadır. 2-4 milyar ton civarındaki Hazar Havzası ispatlanmış petrol rezervlerini, 3 milyar tonluk ABD ve 2.3 milyar tonluk Kuzey denizi rezervleriyle karşılaştırdığımızda; petrol şirketlerinin söz konusu ülkelerle neden bu kadar büyük bir ilgi gösterdikleri çok daha iyi anlaşılacaktır.

¹³ Gregory F. Ulmishek and Charles D.Masters, "Oil Gas Resources Estimated in the Former Soviet Union" Oil and Gas Journal (Vol.17, No:26, ss.62, 13 Aralık 1993).

- 1 Astrahan
2 Ayrankul
3 Botakan
4 Jambay
5 Burbaytal
6 Oktyabisk
7 Zaburnyye
8 Janatalab
9 Rovnoye
10 Kamysitovy
11 Koshagil
12 Kulşari
13 Tuylıys
14 Masabay
15 Akıngel
- 16 Karaton
17 Pustun
18 Tazlıgal
19 Karaarna
20 Yelenes
21 Pribrezh
22 Tengiz
23 Yelenes
24 Sazyube
25 Kultuk
26 Konsomol
27 Karaturun
28 Kalankas
29 Arman
30 Burbaytal
- 31 Jalızfıore
32 K. Buzacı
33 Karacahanag
34 Tyubedjik
35 Jangurşlı
36 Dunga
37 Jolaskan
38 Skalis More
39 Karagie
40 Alatrbe
41 Aktas
42 Jetbay
43 Uzen
44 Tenge
45 Aşlagar
- 46 Taskum
47 Oymaja
48 Tashulat
49 Jetubay
50 Sarsenbay
51 Rakuceç
52 Rakuceç More
53 Kendirli
54 Aksu
55 Jhansorpa

35 MİLYAR TON

5 MİLYAR TON

KAZAKISTAN

KARA DENİZ

DAĞIŞTAN

SMTIYIL

GÜRCİSTAN

HAZAR DENİZİ

ERMENİSTAN

TÜRKİYE

AZERBAJCAN

Van Gölü

Nabıyvan

TÜRKMENİSTAN

KARA BOGAZ GÖLÜ

Ispatlanmıs Rezerv
1.4-1.6 Milyar TonIspatlanmıs Rezerv
2-4 Milyar Ton

İRAN

TÜRKMENİSTAN

AZERBAJCAN

1 Gırzındag

2 Tersdelyar

3 Acdere

4 Naffalan

5 Güllice

6 Muratbanlı

7 Yalama

8 Kaynarca

9 Emirhanlı

10 Alacık

11 Abseron Yarımadası

12 Abseron Bank

13 Darvira Bank

14 Esrefi

15 Karabag

16 Güleşli

17 Çirak

18 Abseron

19 Azeri

20 Kepez

21 Karadag

22 Babazan

23 Pırsagat

24 Kum Deniz

25 Sab Deniz

26 8 Mart

27 Koturdag

28 Khully

29 Neftçala

30 Lankeşon

31 Kürdasi

32 İnan

33 Aloy

1 Eşev

2 Barınoy

3 Saral

4 Lam

5 İdarıoı

6 Pırcal

7 Çelen

8 Bansa Gelmez

9 Ordekli

10 Karadışli

11 Barın

12 Bakı arabat

13 Fındag

14 Boyadag

15 Çögen endag

16 Köpce

17 Ç. Bigdaylı

18 Mıaser

19 Bigdaylı

20 Okarın

21 Keşnib

22 ÇEŞİAR

23 Adıuşab

24 Uzun Atrak

Petrol Boru Hatları

Dogalgaz Boru Hatları

Petrol Üretim Alanları

Dogalgaz Üretim Alanları

Petrol Dogalgaz Üretim Alanları

0 200km

1.2. Kazakistan ve Azerbaycan'ın Petrol Üretim, Tüketim ve İhraç Potansiyelleri

21. yüzyılın en stratejik bölgelerinden biri olmaya aday Hazar Havzası'nda, ham petrol üretim ve ihracat potansiyeli açısından en çok dikkat çeken iki ülke Azerbaycan ve Kazakistan'dır. Teknolojik gelişme nedeniyle rezerv rakamlarının hemen her gün revize edildiği bilinmekteyse de, Bakü'nün Doğu ve Güneydoğusunda yer alan Azerbaycan'a ait Hazar sahalarında, 4 milyar tondan fazla ham petrol rezervi olduğu tahmin edilmektedir. Kazakistan'a ait Kuzeydoğu Hazar Sahili ve Orta Kazakistan'daki toplam 22 büyük sahada ise 13 milyar tonluk dev bir ham petrol rezervi bulunduğu hesaplanmaktadır.

Kazakistan, Sovyet Cumhuriyetleri arasında enerji üretiminde üçüncü, enerji tüketiminde ise dördüncü sırada yer almaktadır. 1995'de 20 milyon ton ham petrol üreten Kazakistan (1997 üretimi 26 milyon ton), 2000'de 32 milyon ton, 2005'de 58 milyon ton, 2015'de 64 milyon ton ve 2025'de ise 71 milyon ton ham petrol üretmeyi planlamaktadır (Çizelge 4). 3,5 kattan fazla olan bu üretim artışının, temel olarak, Kuzey Hazar'daki sahalara, özellikle dünyanın keşfedilen en büyük petrol sahalarından biri olan Tengiz petrol sahasına (ispatlanmış rezerv 0.8-1.2 milyar ton) dayanacağı anlaşılmaktadır. Bugün, Kazak ham petrol üretiminin yaklaşık yarısı üç büyük sahadan; Tengiz, Uzen ve Karacaganak'tan karşılanmaktadır.

Kazakistan ham petrol ihracatının da, hızla artması öngörülmektedir. Çizelge 4'den, 1995'de 16 milyon ton olan Kazakistan yıllık ham petrol ihracatının, 2000'de 26 milyon ton, 2005'de 51 milyon ton, 2015'de 57 milyon ton ve 2025'de 63 milyon ton düzeyine çıkacağı anlaşılmaktadır. Kazakistan, 2025 yılında, 1995'e göre yaklaşık 4 kat daha fazla ham petrol ihraç edilecektir. Bugün ham petrol üretiminin %80'ini ihracata ayıran bu ülkenin, 2025 yılı itibariyle söz konusu oranı %90'lara çıkarması beklenmektedir.

Yeni yüzyılın enerji çekim merkezlerinden biri haline gelmesi beklenen Azerbaycan ham petrol üretiminin, önümüzdeki 25 yıl içinde hızla artması beklenmektedir. 1995 yılında 9.2 milyon ton ham petrol üreten Azerbaycan'ın (1997

üretimi 9 milyon ton), söz konusu üretimini, 2000’de 30 milyon ton, 2005’te 74 milyon ton, 2015’de 82 milyon ton ve 2025’de 91 milyon ton düzeyine çıkarılacağı tahmin edilmektedir (Çizelge 4). Bu üretim artışını temel hale getirecek temel kaynaklar, başta Azeri, Çıracak ve Güneşli olmak üzere Batı Hazar’daki zengin petrol sahalarıdır. Günümüzde sadece Güneşli sahası, Azerbaycan toplam ham petrol üretiminin yarısından fazlasını karşılamaktadır. Gelecek 30 yıl içinde bu bölgelerden çıkarılacak petrolün maddi değerinin ise 80-100 milyar \$ arasında olacağı ve bu rakamın %80’inin Azerbaycan’a kalacağı tahmin edilmektedir.¹⁴

	Azerbaycan			Kazakistan		
	Üretim	İhracat	İhracat/Üretim	Üretim	İhracat	İhracat/Üretim
1995	9.2	0.894	%9	20	16	%80
2000	30	19	%63	32	26	%81
2005	74	61	%82	58	51	%88
2015	82	64	%78	64	57	%89
2025	91	71	%78	71	63	%89

Çizelge-4- Azerbaycan- Kazakistan Ham Petrol Üretim ve İhracatı’nın Son 5 yılı ile Yarını (Milyon Ton/Yıl)

Kaynak: Purvin&Gertz (1996)

Hali hazırda üretilen Azeri petrolünün tümü Bakü’deki iki adet rafineride işlenmekte ve sadece “petrol ürünleri” ihraç edilmekteyse de; üretime paralel olarak “ham petrol” ihracatının da hızla artması beklenmektedir. Çizelge 4’ten görüleceği üzere, 1995’de 900 bin ton civarında seyreden Azerbaycan yıllık ham petrol ihracatının, 2000’de 19 milyon ton, 2005’de 61 milyon ton, 2015’de 64 milyon ton ve 2025 yılında, 1995’e göre yaklaşık 80 kat daha fazla ham petrol ihraç edeceği hesaplanmaktadır.

Günümüzde ham petrol üretiminin %9 kadarını ihracata ayıran Azerbaycan’ın, 2025 yılı itibariyle söz konusu oranı %78’e çıkarması beklenmektedir.

¹⁴ POLAT Mehmet, “Azerbaycan Petrole Çıkış Arıyor”, Yeni Avrasya, Yıl:1, Sayı:3, ss. 77-80, Eylül-2000.

Geldiğimiz bu noktada, 21.yüzyılın ilk çeyreğinde, Hazar Havzasındaki potansiyel ham petrol üreticileri arasında önemli bir konumda yer alacağı beklenen Türkmenistan'ın durumuna da kısaca değinmek gerekmektedir. Hazar Denizi'nin doğusunda yer alan Türkmenistan, 1.5 milyar ton civarındaki ham petrol rezervleriyle dikkat çekmektedir. Ancak, günümüzde, gerek Hazar kıyı şeridi boyunca uzanan sahalardan, gerekse ülke içlerindeki sahalardan temel olarak doğal gaz üretilmektedir. 4.5 trilyon m³ civarındaki ispatlanmış doğal gaz rezerviyle Türkmenistan, tam anlamıyla bir "doğal gaz devleti"dir. Bugün doğal gaz üretimine ağırlık veren ülkenin, yukarıda belirtilen rezerv potansiyeli sayesinde, gelecek yüzyılın ilk çeyreğinin sonlarında ham petrol üretimi ve ihracatıyla da adından söz ettirmesi beklenmektedir.

Bu ülkelerin önemi, bölgede çok çeşitli arama, geliştirme ve üretim projeleri yürüten 80'e yakın uluslararası petrol şirketinin yoğun ilgisinden de anlaşılmaktadır. Sadece son üç yıl içinde, Hazar'ın bu iki stratejik ülkesi ile Batılı petrol şirketleri arasında toplam 40 milyar \$'lık çeşitli anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalar, Batılı petrol şirketlerinin, 2005 yılına kadar Hazar Havzası'ndaki arama ve üretim faaliyetleri için yılda yaklaşık 5 milyar \$ tutarında bir yatırımı yapmaları anlamına gelmektedir.

1.3. Azerbaycan Petrolünün Tarihçesi

Azerbaycan, dünya petrol endüstrisini ilk kuran ülkeler arasında yer almaktadır. Petrol sektöründeki pek çok "ilk" de burada yaşanmıştır. 19.yüzyılın ikinci yarısında Amerika'da Albay Drake'nin ilk sondajı ile hemen aynı dönemde, Azerbaycan'da da mekanik sondaj ve endüstriyel petrol üretimi başlamıştır.¹⁵ Bölgede varlığı çok eskiden beri bilinen ve kullanılan petrolün iptidai kuyularla çıkarılmaya başlanması ise, 19. yüzyılın ilk yarısında gerçekleşmiştir. Bakü'de ilk petrol üretim teşebbüsleri 1770 yılında Bakü Hanı tarafından yapılmış, fakat bu teşebbüs verimli olmamıştır.¹⁶ Bakü'de, 1829 yılına kadar, elle kazılmış kuyuların sayısı 82'dir. Ancak bu kuyulardan elde edilen verim çok düşük olmuştur. O dönemde Çarlık Rusya'sının hegemonyası altındaki

¹⁵ BIYIKLIOĞLU H.Nadir, "21.Yüzyılın Eşiğinde Azerbaycan ve Petrol", Türkiye-Azerbaycan Dostluk ve İşbirliği Vakfı, Yıl:1, ss. 23, Temmuz, 1998.

Azerbaycan'da, petrol endüstrisi devlet tekeli şeklinde idare edilmiştir. Çarlık yönetimi 1870'lerde tekel sistemini kaldırınca, bölge serbest rekabete açılmış ve özel teşebbüs süratle sektöre girmeye başlamıştır. 1870- 1871'de ilk mekanik sondajlar yapılmıştır. 1873'e kadar geçen kısa sürede, 20'den fazla basit rafineri kurulmuştur. Bakü, Çarlık Rusya'sının petrol endüstrisi merkezi haline gelmiştir.

1873'te ilk rafinerilerini kurarak Bakü'deki petrol endüstrisine adım atan İsveçli Nobel Kardeşler, 1878'de Hazar Denizinde dünyanın ilk petrol tankerini (Zoroaster) hizmete sokmuşlardır. Daha sonra, petrol taşıma amacı ile inşasına başlanıp finansman sıkıntısından yarım kalan Bakü-Batum demiryolu için finansman sağlayan musevi asıllı Fransız Rotschild'ler sektöre girmişlerdir. 1883 yılında Bakü- Batum demiryolunun inşası tamamlandığında, Batum, dünyanın en önemli petrol limanlarından birisi haline gelmiştir.¹⁷

1889 yılında, Nobel Kardeşler bölgede ilk boru hattını inşa etmişlerdir. Yaklaşık 70 km'lik bu hattın yapılma amacı, Bakü-Batum demiryolunun dik yamaçlı dağlık bölgeden geçen kısmında lokomotiflerin 5-6 tanker vagonundan fazlasını çekememesi sebebiyle demiryolunun bu bölümünü by-pass etmektir. Nobel Kardeşlerden Alfred Nobel'in icadı olan dinamit de, boru hattının geçeceği kayalık bölgede güzergah açmak amacı ile ilk defa burada kullanılmıştır.

Azerbaycan'da 1874 ve 1899 yılları arasında bir kısmı yabancı sermayeli olmak üzere 29 tane ortak petrol şirketi kurulmuştur. Bu olumlu gelişmelerle birlikte petrol üretiminde önemli ölçüde artış sağlanmıştır. 20. Yüzyılın başlarında Azerbaycan'da yıllık petrol üretimi 10 milyon tondan fazla olup, dünya üretiminin yarısı kadardır. Aynı dönemde Rusya'nın petrol üretiminin %97,7'si Azerbaycan tarafından sağlanmaktadır.¹⁸

Ancak bu yıllarda, Rus petrol endüstrisinin asıl yuvası sayılan Kafkasya çok kötü idare edilen bir bölgedir. Bu bölgenin yaşama ve çalışma koşulları kabul edilmeyecek kadar kötüdür. İşçilerin çoğu Bakü'de, ailelerinden uzak çalışıyorlardı.

¹⁶ ÇELİK Kenan ve KALAYCI Cemalettin, "Azeri Petrolünün Dünü ve Bugünü", Avrasya Etüdüleri, sayı:16, ss.106, Ankara, Kış-1999.

¹⁷ YERGIN Daniel, "Petrol-Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü", Türkiye İş Bankası Yayınları, ss. 56, Şubat, 1999.

¹⁸ ÇELİK Kenan ve KALAYCI Cemalettin, age., s. 106.

Bakü, kötü şartlarda çalışan petrol işçilerinin istismar edildiği bir ihtilal hazırlık merkezi haline getirilmiştir. Bakü petrol endüstri alanları, Stalin, Vorosilov ve Kalinin gibi Bolşevik liderlerin eğitim yeri olmuştur.¹⁹

1903 yılında, Bakü'de Stalin'in liderlik ettiği petrol işçilerinin grevi, ülke genelinde bir greve dönüşmüş ve grev sonucu ortaya çıkan bu kriz zorlukla atlatılmıştır. 1904 Aralık ayında Bakü petrol işçileri yeni bir grev başlatmalarına karşın, Çarlık hükümeti bunu silahla bastırmıştır. 1905 Eylül-Ekim aylarında başlatılan grev ise isyana dönüşmüştür. Bu grevler daha sonraları 1917'de gerçekleşecek olan Bolşevik ihtilalinin ilk provasını olarak ta değerlendirilmiştir. Ancak bu isyanlar da silahla bastırılmıştır. Stalin, 1907-1910 yılları arasında yine Bakü'de ihtilal provasını yapmıştır. Nihayet 1917'deki ihtilal ile Çarlık yönetimini yıkan Bolşevikler iktidara gelmişlerdir. Böylece, Azerbaycan petrol endüstrisi bir imparatorluğun yıkılması ve yerine 70 yıl dünya siyasetini etkileyecek dev bir Sosyalist İmparatorluğun kurulmasında ilk ateşin yakıldığı bir merkez olarak dünya siyasetinde de önemli rol oynamıştır.

Çarlık rejiminin 1917'de çöküşünün ardından, 1. Dünya Savaşının sonlarında petrol sıkıntısı çeken Almanlar, Bolşeviklerle 1918 yılının Mart ayında Brest-Litovsk anlaşmasını imzalayarak, Bakü petrolünü pazarlık konusu yapmışlardır. Osmanlı Devleti, Almanya ve Avusturya ile müttefik olmasına rağmen; Almanlar, alacakları Bakü petrolüne karşılık bölgeye ilerleyen Türk kuvvetlerini durdurma teklifinde bulunmuşlardır. Lenin bu teklifi kabul etmiş; ancak Stalin'in aynı doğrultudaki emri Bolşevik Bakü Komünü tarafından reddedilmiştir. Türk kuvvetleri bölgeye ilerlerken, Bakü'de yaşayan Ermeni ve Rusların yardım talebiyle İngilizler Bakü'ye girmiş, daha sonra da geri çekilmeleri üzerine Türk kuvvetleri duruma hakim olmuştur.

28 Mayıs 1918'de, dünyada ilk bağımsız Türk Cumhuriyeti olan Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti, Mehmet Emin Resulzade tarafından kurulmuştur. Bolşevikler Rusya'da duruma tamamen hakim olduktan sonra, petrolün varlığı onları tekrar Bakü'ye yöneltmiştir. 27 Nisan 1920'de, On birinci Kızılordu'nun Bakü'ye girmesiyle Azerbaycan'ın bağımsızlığı sona ermiş ve Sovyet dönemi başlamıştır.

¹⁹ YERGIN Daniel, a.g.e., s. 142.

Bu kısa Bağımsız Cumhuriyet döneminde Azerbaycan hükümeti yabancı ortaklarla petrol sanayiini geliştirmeye çalışmış, bölgede tereddüt içinde olan yabancı petrol şirketlerinin çalışmalarını hızlandırma gayreti içine girmiştir, ancak ömrü vefa etmemiştir. 1920'de Sovyet işgalini müteakip kurulan yeni hükümet de yabancı petrol şirketleri ile görüşmeler yapmıştır; ancak sonuç elde edemeyince petrol sahalarını derinleştirerek kapalı bir dönemi başlatmıştır.

Bu dönemde Bakü petrolünden gelen gelirler merkezi hakimiyet tarafından toplanmakta ve merkezi Sovyet bütçesine dahil edilmektedir. Öyle ki, Azerbaycan'ın petrol gelirlerinden ne kadar istifade ettiğini aşağıdaki tarihi delil iyi şekilde örneklendirmektedir. Azerbaycan Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti lideri Neriman Nerimanov 1923 yılında Lenin'den Bakü petrol gelirlerinden toplam %4'ünün Azerbaycan için harcanmasını rica etmiş, yine aynı yıl başka bir mektubunda Nerimanov Azerbaycan'ın ikinci şehri olan Gence de gazyağının fiyatının Tiflis'ten hayli pahalı olduğu için şikayetlerini dile getirmiştir.²⁰

Bölge, petrol rezervleri sebebiyle II. Dünya savaşının da odak noktalarından biri olmuştur. Hitler'in hedefleri arasında Kafkasya'daki üç petrol merkezi, Maikop, Grozny ve Bakü yer almaktadır. 1942'de Almanlar, Rostov ve Maikop'u almışlar; ancak Ruslar şehri terk ederken petrol tesislerini tahrip etmişlerdir. Hitler'in Mareşal von Manstein'a söylediği, "Bakü petrolünü ele geçirmediğimizde savaşta yenilmiş sayılırız" sözü gerçekleşmiştir. Almanya 1943 başından itibaren Kafkas cephesinden çekilmeye başlamıştır. Sovyetlerin II. Dünya savaşında Almanlara karşı direnişinde en önemli lojistik destek, Bakü petroleri olmakla birlikte, 1940 sonrasında Azerbaycan petrol üretiminde bir düşüş yaşanmıştır (Şekil 2). 1950'lerde offshore sahalara geçilmiştir. II.Dünya Savaşı öncesi değerlere ulaşan Azerbaycan petrol üretimi, Batı Sibirya üretiminin öncelik kazanması ile 1968'den sonra yeniden düşüşe geçmiştir. Azerbaycan'ın Sovyet petrol sanayisindeki payı 1940 yılında %71.6 olduğu halde, 1950, 1960, 1970 ve 1980 yıllarında bu rakamlar sırasıyla %32.2, %12, %5.7 ve %2.4'e kadar düşmüştür. 1990'lı yıllarda Azerbaycan petrol üretimi, 10 milyon ton/yıl (200.000 varil/gün) mertebelerine kadar gerilemiştir.

Eski Sovyetler Birliği, mevcut yatlardan önemli miktarda petrol çekerek ekonomisini güçlendirmekte kullanmıştır. 70 yıllık Sovyet döneminde, aşırı petrol çekilerek Azerbaycan'ın sahalarının büyük bir kısmı tüketilmiştir. 1991 'de Sovyetler dağılmadan önce Azerbaycan Petrol üretimi, Sovyetler Birliği toplamının sadece % 3'üne düşmüştür (Çizelge 5).

	1990	1995	1996	1997	1998	1999
Azerbaycan	12,5	9,2	9,1	9,1	11,4	13,8
Belarus	2,1	1,9	1,9	1,8	1,8	1,8
Kazakistan	25,8	20,5	23,0	25,8	25,9	30,0
Kırgızistan	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Gürcistan	0,2	0,04	0,1	0,1	0,1	0,1
Özbekistan	2,8	7,6	7,6	7,9	8,1	8,1
Rusya	516	307	301	306	303	305
Tacikistan	0,1	0,03	0,03	0,03	0,02	0,02
Türkmenistan	5,7	4,5	4,3	-	-	-
Ukrayna	5,3	4,1	4,1	4,1	3,9	3,8
TOPLAM	570.7	354.97	352.43	351.92	354.32	362.72

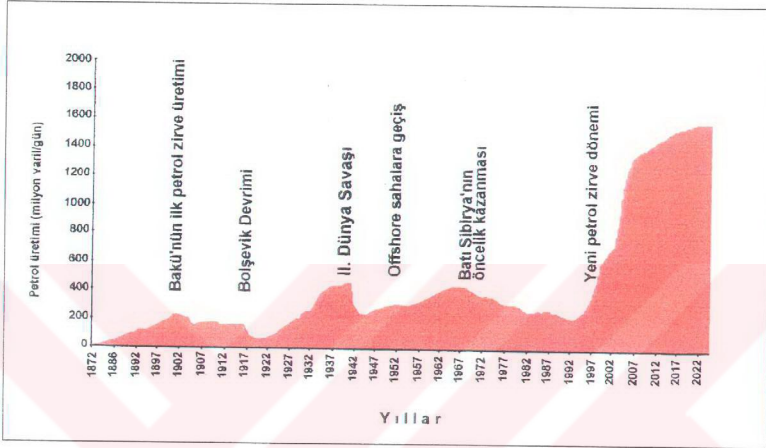
Çizelge-5- Eski SSCB Ülkelerinin Bağımsızlık Sonrası Dönemdeki Petrol Üretim Miktarları (milyon ton)

Kaynak: Azerbaycan'ın Sanayisi, Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet İstatistik Komitesi, s. 122, Bakü-2000.

Petrol üretiminin düşmesine rağmen Azerbaycan, Sovyetler Birliğinin en büyük petrol rafinerisi merkezlerinden biri olarak kalmıştır. SSCB'nin son yıllarında bile bu

²⁰ NESİBLİ Nesib, "Azerbaycanın Geopolitikası ve Neft", a.g.e., s.s. 12-13.

ülkenin petrol sanayisinde kullanılan araçların %70'i Azerbaycan tarafından karşılanmıştır.²¹



Şekil-2- Azerbaycan'ın Petrol Üretim Perspektifi

Azerbaycan'daki petrol üretiminin düşmesine bağlı olarak Bakü'deki petrol rafinerilerinin ihtiyacı olan 22 milyon ton petrolün karşılanamaması üzerine şehirdeki petrol rafineri kuruluşlarına her yıl Kazakistan'dan (Mangışlag), Türkmenistan ve Batı Sibiryâ'dan birkaç milyon ton ham petrol getirilmiştir. Azerbaycan'da çıkarılan ham petrolün bir kısmı ise boru hattı ile Batum'a taşınmış ve buradaki rafinerilerde işletilmiştir. Yani Azerbaycan'ın yüksek oktanlı kaliteli petrolü işletilmek için Batum'a gönderildiği halde, yarısı sanayi atıklarına çıkan Sibiryâ'nın ağır petrolü Bakü'ye gönderilmiştir. Bunun sonucunda Bakü'nün ve Apşeron yarımadasının havası son derece kirlenmiştir.

1971 yılı, Bakü petrol sanayisinin Sovyet hakimiyeti yıllarındaki 1 milyar tonuncu petrol üretimi nedeniyle büyük şenliklerle kutlanmıştır. Bu bayramın aksine petrol servetlerinin varlığından Azerbaycan'ın payına düşen yoksulluk, ekolojinin katliamı, iktisadi ve sosyal gerilik olmuştur. Bunlardan yalnız ekoloji probleminin

²¹ NESİBLİ Nesib, "Azerbaycanın Geopolitikası ve Neft", a.g.e., s. 15.

ciddiyetini anlamak için Apşeron yarımadası üzerinde uçakla dolaşp, petrol ve başka toksit kalıntılardan ibaret olan gölcükleri görmek yeterlidir.

1.4.Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmaları

Gorbaçov'un dışa açılma siyaseti kapsamında yabancılarla iktisadi ilişkilerin yumuşatılması sonucunda Azerbaycan petrolü ile ilgilenen yabancı petrol şirketleri için olumlu şartlar oluşmuştur. 1980'li yılların sonlarında Hazar denizinin Bakü kıyılarındaki zengin ve de fazla işleilmemiş Çırac, Azeri ve Güneşli petrol yatakları yabancı petrol şirketlerinin daha da dikkatlerini çekmesine neden olmuştur. 1991 yılının Ocak ayında Azerbaycan hükümeti, bu üç petrol yatağının yabancı şirketlerle birlikte işletilmesi ile ilgili karar vermiştir. Her üç yatak hakkında üç ayrı anlaşma için görüşmeler yapılmıştır. Amoco şirketi Azeri yatağı üzerinde görüşmelere başlamıştır. Yine bu dönemde Penzoil ve Ramko şirketleri Güneşli yatağı, BP/Statoil ise Çırac yatağına ilgi göstermişlerdir.

1991 yılının Haziran ayında Azerbaycan hükümetinin kararına uygun olarak, Amoco şirketinin öncülüğünde Azerbaycan'ın petrol yataklarının işletilmesi hakkında konsorsiyum düzenlenmiştir. Daha önceki görüşmelere katılan şirketlerin aynıları bu konsorsiyuma da katılmışlardır. 1992 yılının Ekim ayında ise yatakların iktisadi-teknik düzenlenmesi konusunda bir protokol hazırlanmıştır.

Bu dönemde Azerbaycan milli bağımsızlığını yeniden kurmuş, ülkede ilk demokratik seçimler yapılmış ve seçimlerden en büyük parti olarak çıkan Azerbaycan Halk Cephesi lideri Ebulfeyz Elçibey, 1992 yılının Haziran ayında Azerbaycan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı olarak seçilmiştir. Elçibey hükümeti aktif olarak yabancı sermayenin ülkenin petrol sahalarına yatırım yapmaları için çaba harcamıştır. Bunun sonucunda da 1993 yılının Mayıs ayında daha önce petrol yatakları ile tek tek ilgilenen petrol şirketlerinin, adı geçen yataklar üzerinde ortak yatırım yapmaları hakkında 6 anlaşma yapılmıştır. Sonraki ay da Azeri, Çırac ve Güneşli yataklarının beraber işletilmesi hakkında deklarasyon imzalanmıştır. Aynı yılın Haziran ayında Londra'da petrol anlaşmaları üzerine görüşmelere devam edilmiştir.

Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Neft Şirketinin (ARDNŞ) o dönemdeki başkanı Sabit Bağirov'un bildirdiğine göre, anlaşmalar üzerindeki görüşmeler, Azerbaycan'ın çıkarlarının dikkate alınması şartı ile devam etmiştir.²² Azeri, Çırac ve Güneşli yatakları üzerine daha önce yapılmış olan bütün anlaşmalar iptal edilmiştir. Bu anlaşmalara göre yataklar üzerindeki en çok pay ARDNŞ'ye verilmiştir. Ayrıca ARDNŞ anlaşmalar üzerinde son söz hakkına sahipti ve onun tarafından onaylanmadıktan sonra hiçbir şirket kendi payını başkasına satamazdı. Anlaşmadan çıkan şirketin payı ARDNŞ'ne geçmiş sayılacaktı. Yabancı şirketler, aldıkları payın her yüzdesi için 3 milyon \$ ödeyeceklerdi. Ödenecek paranın üçte biri anlaşmaların imzalanmasının ardından 10 gün içinde, primin kalan bölümünde petrol üretiminin başlamasından sonraki 30 gün içinde tamamlanacaktı.

Yapılan petrol anlaşmalarının da etkisiyle Azerbaycan'ın etki sahasından çıktığını gören Rusya, bu ülkedeki kendine bağlı olan güçleri kullanarak 1993 yılının Haziranında darbe düzenlemiştir. Darbe sonucunda Elçibey'in milliyetçi ve demokratik hükümeti iktidardan gitmek zorunda kalmıştır. Azerbaycan'ın yeni lideri Haydar Aliyev, Rusya'yı memnun etmek için yabancı petrol şirketleri ile gerçekleşmekte olan bütün görüşmeleri durdurmuştur.

1993 yılında Haydar Aliyev Rusya'ya yeni kolaylıklar sağlamıştır. Aynı yılın 19 Kasımında Rusya Federasyonu Yanacak ve Enerji bakanı Yuri Şafrannik ve Lukoil şirketinin başkanı Vahid Alekberov Bakü'ye gelmişlerdir. Bu görüşmelerin sonucunda Azeri, Çırac ve Güneşli yataklarındaki ARDNŞ'nin payından %10'luk bölüm Lukoil'e verilmiştir.²³ Bunun yanında Azerbaycan, Bağımsız Devletler Topluluğuna (BDT) üye olmak durumunda kalmıştır. Haydar Aliyev, verdiği bu tavizlerle, Haziran darbesinin esas aktörlerinden olan Rusya ile ilişkilerde, Elçibey hükümetinden farklı siyaset izleneceğini göstermek istemekle birlikte henüz pekişmemiş Azerbaycan'ın bağımsızlığını sağlamlaştırmak, Ermenistan'ın Azerbaycan topraklarını işgali sorununda Rusya'nın tarafsızlığını sağlamak, üretilecek petrolün dünya pazarlarına çıkarılması sorununun çözümünde Rusya'yı da uluslararası kuruluşlar ile aynı masa etrafında oturarak sorunu uluslararası bir boyuta taşımak gibi amaçlar da taşımıştır.

²² NESİBLİ Nesib, "Azerbaycanın Geopolitikası ve Neft", a.g.e., s. 16.

²³ NESİBLİ Nesib, "Azerbaycanın Geopolitikası ve Neft", a.g.e., s. 17.

Yabancı petrol şirketleri ile görüşmeler 1994 yılının başlarında yeniden başlamıştır. Cumhurbaşkanı'nın oğlu İlham Aliyev ARDNŞ'nin başkanı olarak atandıktan sonra daha önce elinden alınan görüşmelerin devam ettirilmesi yetkisi yeniden devlet şirketine bırakılmıştır. Daha sonra yabancı petrol şirketleriyle bir grup görüşmeler dizisi gerçekleşmiştir.

Görüşmeler dizisi 1994 yılının 20 Eylülünde mantıksal sonuca ulaşmıştır ve bu tarihte Bakü'nün Gülistan sarayında "Hazar Denizi Azerbaycan Sektörünün Azeri, Çırağ ve Güneşli yataklarında petrolün ortak işlenmesi ve pay bölüşümü hakkında anlaşma" imzalanmıştır.²⁴ 30 yıllık anlaşma 2 Aralık 1994'de Milli Meclis tarafından onaylandıktan sonra aynı yıl 12 Aralık tarihinde yürürlüğe girmiştir.²⁵ Yerli ve yabancı basın, imzalanan bu anlaşmayı taşıdığı büyük önem dolayısıyla "Asrın Anlaşması" olarak adlandırmışlardır. Yaklaşık 400 sayfa ve 4 dilde olan "Asrın Anlaşması"nın ana hatları aşağıda belirtildiği gibidir.

- ▶ Yatırımın tutarı 7.4 milyar \$'dır;
- ▶ İşletim Harcamalarının Tutarı -5.9 milyar \$'dır;
- ▶ Anlaşma süresi -30 yıldır;
- ▶ Anlaşmanın kapladığı alan -432.4 m2'dir;
- ▶ Petrol rezervi ve petrol üretiminin öngörülen miktarı -511 milyon ton (4,2 milyar varil) dur;
- ▶ Elde edilen semt doğalgaz rezervi - 70 milyar ton m3'tür;
- ▶ Katılım payının her %1'i için yabancı şirketler tarafından Azerbaycan Hükümetine ödenen primin (bonus) tutarı -300 milyon \$'dır;²⁶

²⁴ Halk Gazetesi, 23 Eylül 1994.

²⁵ Azerbaijan International Magazine, 6.2, s. 77, Summer 1998.

²⁶ Elman Nesirov, "Azerbaycan Neftinin düneni, bugünü ve sabahı", Ed. M. Merdanov ve diğerleri, s. 141, Bakü-1997.

Primlerin (bonusların) ödeme şekilleri ise %50'si anlaşmanın yürürlüğe girme tarihinden 30 gün sonra olmak üzere; %25'i ortalama günlük 40 varile ulaştırıldıktan sonra; %25'i ihraç boru hattı çalışmaya başladıktan sonra ödenecektir.²⁷

► Çıkarılan petrolün 253 milyon tonu Azerbaycan'a verilecek.²⁸ Ayrıca petrolle birlikte çıkarılan 55 milyar metre küplük doğal gaz da Azerbaycan'ın olacaktır.²⁹

► Genel anlamıyla değerlendirdiğimizde Petrolden elde edilecek karın %80'i Azerbaycan'ın olacak, geriye kalan %20'si de konsorsiyum üyesi diğer şirketlere paylaşılacaktır.

Güneşli yatağı kıyıdan 82 km, Çırağ yatağı 94 km ve Azeri yatağı 113 km uzaklıkta yerleşmektedir. Bu kaynaklardan üretilen ham petrolün dünyadaki en hafif petrolerden olduğu tahmin edilmektedir. Petrolün hafif olması rafine maliyetleri azaltmaktadır.³⁰

"Production Sharing Agreement" (Üretim Paylaşım Anlaşması) tipli bu anlaşmada şirketlerin sahip oldukları paylar aşağıdaki çizelgede (Bkz. Çizelge-6), şirketlerin temsil ettikleri devletlerin payları ise Şekil-3'te gösterilmiştir. Görüldüğü gibi "Asrın anlaşması"nda ABD şirketleri tüm payların %40'ına sahiptirler. Yalnız belirtilmesi gereken husus şudur ki yukarıda belirtilen %40'lık ABD şirketlerine ait olan pay ile Azerbaycan'ın toplam petrol üretiminin %40'ı kastedilmemiştir. Yabancı sermayeye ihtiyaç duyan Azerbaycan, yapacağı petrol üretiminin sadece üretim aşamasıyla ilgili bölümünü yabancı ortaklığa açmıştır. ABD şirketlerinin aldığı söylenen pay, Azerbaycan'ın petrol üretimini gerçekleştirecek olan AIOC kapsamındaki şirketlere verdiği payın %40'ıdır. Yabancı şirketler arasındaki pay dağılımında ABD şirketlerinden sonra İngiltere 2. sırada gelmektedir. Söz konusu çizelge ve şekil anlaşmadaki ilk durumdan farklı olarak bazı değişiklikler göz önüne alınarak çizilmiştir.

²⁷ Hidayet Orucov, Azerbaycan Oktyabr 94- Mart 95. "Kasd. Dövlət Çevrilişi cehdlerinin kronikasi", s. 67, Bakü-1995.

²⁸ Nesirov, a.g.e., s.58.

²⁹ Aslan, a.g.e., s.58.

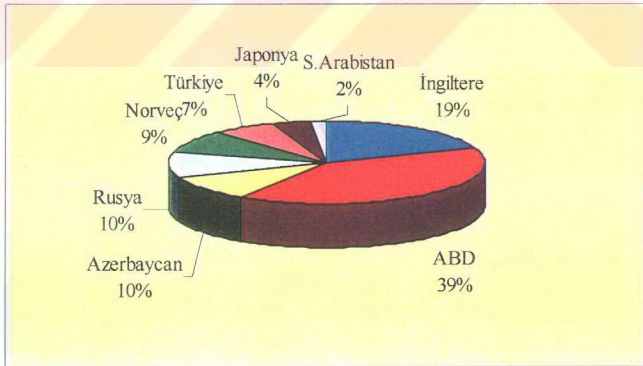
³⁰ Nasser Sagheb and Masoud Cavadi, "Azerbaijan's 'Contract of the Century' Finally Signed with Western Oil Consortium", Azerbaijan International Magazine, 2.4., s.27. Winter 1994.

Japonya'nın "Itochu" şirketi önce anlaşmaya katılmazken daha sonra tüm paylarını satan "McDermott International"dan %2.45 pay elde ederek "Azeri-Çırağ-Güneşli" konsorsiyumuna katılmış, bunun ardınca "Amoco"nun sattığı %5'lik paydan %1.5'ini ele geçirerek toplam %3.9 payın sahibi olmuştur.³¹

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	BP Exploration (Caspian Sea) Limited-BP	17,1267
2	AMOCO Caspian Sea Petroleum Limited-Amoco	17,0100
3	UNOCAL Khazar LTD.-Unocal	10,0489
4	Azerbajjan Respub. Dövlət Neft Şirketi-ARDNŞ	10,000
5	LUKoil Joint Stock Company-LUKoil	10,000
6	Den Norske Stats Oljeselskap.a.s.-Statoil	8,5633
7	Exxon	8,0006
8	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı-T.P.A.O.	6,7500
9	Pennzoil Caspian Corporation- Penzoil	4,8175
10	İTOCHU	3,9205
11	Ramco Khazar Energy Ltd.- Ramco	2,0825
12	Delta Nimir Khazar Ltd. - Delta	1,6800

Çizelge-6-"Asrın Anlaşması"nda Şirketlerin Payları

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., Summer 1998.s.77.



Şekil-3- Asrın Anlaşmasında Devletlerin Payları

³¹ Capital Dergisi, ss.48-49, Nisan-Mayıs 1997.

Amoco'nun sattığı paylardan %3'ü Exxon, %0.5'i Unocal tarafından satın alınmıştır. Daha önce ARDNŞ'nin payı %30 olarak kararlaştırılırken anlaşma imzalanmadan önce bunun %10'u Rusya şirketi LUKoil'e verilmiştir. Anlaşma imzalandıktan sonra ise %5'i 1995 Nisan ayında Exxon şirketine, %5'i de aynı tarihte TPAO'ya verilmiştir. Azerbaycan hem Ermeni işgali konusunda hem de Hazar Denizinin statüsü konusunda İran'ın desteğini alabilmek amacıyla bu ülkeye Asrın Anlaşmasından %5'lik pay vermek istense de, bu isteği batı devletleri özellikle de ABD tarafından tepkiyle karşılanmış sonuçta da İran Asrın Anlaşmasına katılamamıştır. ABD ve Türkiye'ye verilen bu tavizler sonucunda Azerbaycan 8 milyon ton petrol ve petrolden elde olunacak 0.8 milyar \$ kaybetmiştir.³²

Anlaşmanın şartlarını Haziran ayaklanmasından (1993) önceki şartlarla kıyasladığımızda, Azerbaycan'ın çıkarlarında ekonomik açıdan bir gerileme olduğu görülmektedir. Azerbaycan, ARDNŞ'nin siyasi nedenlerle %30'luk katılma payından %10'unu LUKoil'e vermesinden dolayı en az 2 milyar \$ ve yine anlaşmanın Güneşli yatağının yalnız kullanılmayan, yani 200 metreden sonraki kısmını içermesinden dolayı da yine 2 milyar \$ gelir kaybetmiştir.³³ Bunun yanı sıra Azerbaycan "Asrın Anlaşmasıyla" siyasi açıdan avantajlar yakalamıştır. Sonuçta Asrın Anlaşmasıyla Azerbaycan ülke içinde yaşadığı bir çok siyasi problemi çözmüştür. Ayrıca imzalanan bu anlaşma, diğer petrol anlaşmalarının imzalaması için de hem örnek oluşturmuştur hem de teşvikte bulunmuştur.

Konsorsiyum üyeleri arasında imzalanan "İşlemlerin Birlikte Yürütülmesi Konusunda Razılaşma Üzerine Anlaşma"yla uyumlu olarak Azerbaijan International Operating Company (bundan sonra -AIOC) kurulmuştur. Dünyanın 11 şirketinin katılımıyla oluşturulmuş bu kurum "anlaşma alanı" olarak adlanan "Azeri", "Çırağ" ve "Güneşli" yataklarının işletilmesine hizmet etmektedir. Böylece bir çok tepki ve baskıyı üzerine çeken anlaşma imzalanarak Azerbaycan'ın hayatında önemli bir adım atılmıştır.

Azerbaycan Cumhuriyeti'nde 19.yüzyılın ikinci yarısından bugüne kadar geçen sürede 67 petrol ve gaz yatağı keşfedilmiştir. Karada 37, kıyıda 17 petrol yatağı işler

³² Elşen Memmedov ve diğerleri, "Asrın Mügavilesi Azerbaycan Neft Sanayesinin İnkişafında Mühüm Merheledir", Azebaycan Neftinin Düneni, Bugünlü ve Sabahı, ss.48-50, 1997-Bakü

durumdur.³⁴ Karadaki petrol rezervlerinin %87'si çıkarılmıştır. Denizdeki yataklar ise zengin hidrokarbon rezervlerine sahiptir.

Bağımsızlık sonrasında ise Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti dünyanın 14 ülkesinden 30 büyük petrol şirketi ile 17 adet petrol anlaşması imzalamıştır (Şekil-4). Bu çerçevede yapılacak yatırım tutarı 60.9 milyar \$'dır. Her yıl ortalama 50-60 milyon ton petrol, 14-15 milyar m³ doğal gaz üretilecektir.

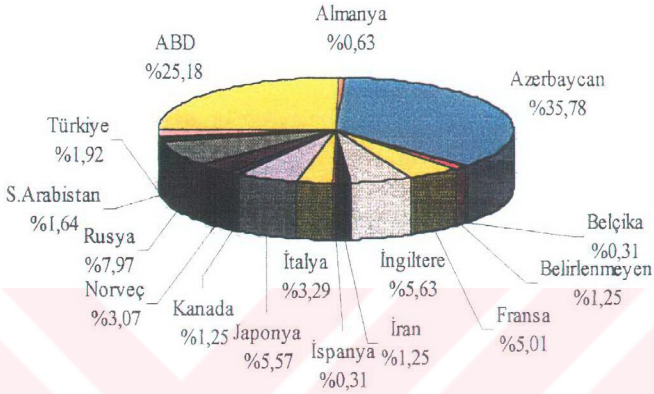
Azerbaycan'ın uluslararası petrol şirketleri ile yapmış olduğu petrol anlaşmalarının birincisi 1994'te, ikincisi 1995'te, üçüncüsü 1996'da imzalanmış olup; 1997'de 6, 1998'de 7, 1999'da 3 petrol anlaşması imzalanmıştır. 17 anlaşmadan üçü kıyı içi petrol sahaları ile ilgili kalanları ise deniziçi alanlarla ilgilidir. Yapılan anlaşmalara her an yeni birisi eklenebildiği gibi nadiren de olsa iptal edilen anlaşmalar da söz konusudur. Bu çerçevede şu ana kadar ki yapılan anlaşmaların CIPCO ve NAOC ile oluşturulan iki konsorsiyumun PSA Anlaşması 1998 yılında sürdürülemeyeceği gerekçesi ile iptal edilmiştir.

³³ Aslan, a.g.e., s.58.

³⁴ Avrasya Dosyası, Sayı:125, s.6, Ankara-Aralık 1999.

NO	ŞİRKETLER	KATILMA PAYLARI															ANLAŞMALAR
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1	ARDNŞ	10	7,5	10	20	25	40	50	50	50	50	40	50	20	50	15	1- Azeri-Çirak-Güneşli "Asrım Anlaşması"
2	AMOCO	17,01	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2- Karabağ
3	UNOCAL	10,05	-	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3- Şahdeniz
4	BP	17,13	-	25,5	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	4- Eşrefi-Tanyıldızı
5	LUKOİL	10	12,5	4,60	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	5- Lankeeran Deniz-Talış Deniz
6	STATOİL	8	-	25,5	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	6- Yalama
7	EXXON	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7- Apşeron
8	T.P.A.O.	6,75	-	9	-	-	-	-	5	-	-	10	-	-	-	-	8- Nahçıvan
9	PENNZOİL	4,82	30	-	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	9- Oğuz
10	ITOCHU	3,92	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10- Kürdağ- Kurgan Deniz- Arazdaşı
11	RAMCO	2,08	-	-	-	-	-	-	-	-	60	-	-	-	-	-	11- İnam
12	DELTA	1,68	-	-	4,5	-	-	-	4,5	-	-	-	-	-	-	-	12- Alev- Şark- Araz
13	LUK-AGİP	-	45	5,40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13- Yanan Tava- Ateşgah- Mugaş Deniz
14	AGİP	-	5	-	-	-	-	-	-	40	-	-	-	-	-	-	14- Güneybatı Gobustan
15	ELF	-	-	10	-	40	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	15- Murathanlı
16	O.I.E.C.	-	-	10	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	LUKARCO	-	-	-	-	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	MONUMENT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	CHEVRON	-	-	-	-	-	30	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-
20	TOTAL	-	-	-	-	10	-	10	-	-	20	-	-	-	-	-	-
21	MOBİL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	MI TSUI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	REPSOL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	CENTRAL FUEL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	UNION TEXAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	DEMİNEX	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	PETROFINA	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	COMMONWEALTH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	Japan Petroleum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	Indonesian Petroleum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31	Keitoku	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOPLAM	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	80	100	100	100	

Çizelge-7- Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmalarında Şirketlerin Katılma Payları



Şekil-4- Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmalarında Devletlerin Katılma Payları

Bölgedeki petrol rezervlerinin geliştirilip taşınabilmesi için 70 ila 100 milyar \$ arasında bir rakama ihtiyaç duyulacağı tahmin edilmektedir. Petrole karşı ümit verici küresel talebe rağmen, petrol şirketlerinin pay ortaklarının, bu ölçüde paranın bölgeye yatırılmasına izin vermesi bazı koşulların sağlanmış olmasına bağlıdır. Öncelikle bölgede belirli bir ölçüde de olsa politik istikrarın sağlanmış olması gerekmektedir; bununla birlikte yatırım yapacak yabancı şirketlerin mülkiyet hakları güvende olmalıdır, daha sonra ise üretilen petrolün ya da gazın piyasaya ulaşabilmesi için garantili yolların oluşturulması gerekmektedir.

Koşullardan biri de Hazar'ın statüsü sorunun çözülmüş olmasıdır. 1991'e kadar Hazar Denizi, Sovyetler Birliği ve İran arasında 1921 Moskova Anlaşması uyarınca paylaşılmıştı. Fakat Sovyetler Birliğinin dağılmasından itibaren Hazar Denizinin kanuni statüsü tartışmalı durumda kalmıştır. Hazar kıyılarında az miktarda petrol ve gaz bulunduran ülkeler Rusya ve İran, denizin, kıyı boyundaki bütün ülkelerin ortak malı

olduğu iddia etmektedirler. Bu iddiaya Hazar Denizinin etrafındaki ülkeler kıyılarından sadece 45 deniz mili uzantısındaki kaynaklara ait özel haklara sahip olmalıdırlar. Buna karşın Hazar Denizindeki keşfedilen petrol yataklarının büyük bölümüne sahip lkeler Kazakistan ve Azerbaycan bütün Hazar'ın sektörlere ayrılmasını ve kıyı devletler tarafından paylaşılmasını istemektedirler.³⁵ Hazar Denizi ile ilgili rasyonel bir zm “ortak su bölünmüş taban” ilkesine bağlı bir konsensus oluşturulmasıyla ortaya kmıştır. Ancak hala konu tam anlamıyla zlmemiştir ve bunun gelecekteki yatırımların doğrultusu üzerinde etkisi olumsuz yönde olacaktır.

Azerbaycan'ın yaptığı retim Paylaşım Anlaşmalarında pay dağılımını incelediğimizde Azerbaycan şirketlerinin %35,78'lik bir oranla en büyük payı aldığı görülmektedir. Bunu %25,18'lik oranla ABD şirketleri izlemektedir (şekil 4). Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattını destekleyen Türkiye, Azerbaycan ve ABD şirketlerinin toplam paylarının ise %63 seviyesinde olması Bakü-Tiflis-Ceyhan hattı için büyük önem taşımaktadır. Boru Hattı güzergahının belirlenmesinde pay sahibi durumunda olan firmaların aynı zamanda karar verici oldukları da belirtilmelidir. Denizdeki ve karadaki petrol yatakları üzerine yapılan retim Paylaşım Anlaşmalarına (PA) göre üretilen petrol Sumgayıt'ta depolanacaktır ve burada her şirket kendi payına düşen miktarı alacaktır. Kendi paylarına düşen petrolü teslim alan şirketler, bağımsız bir şekilde istedikleri ihraç güzergahlarından petrollerini dünya pazarlarına ıkılabileceklerdir. şirketlerin bağlı oldukları devletlerin stratejilerine paralel hareket edecekleri düşünüldüğünde ana ihraç boru hattının belirlenmesinde bu paylaşımın önemi daha iyi anlaşılacaktır.

³⁵ “A Caspian Gamble” The Economist February 7 th, s.s., 6-7, 1998.

BÖLÜM II: ALTERNATİF BORU HATLARI VE BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN HAM PETROL BORU HATTI

Hazar Havzası petrolerinin taşınmasıyla ilgili olarak, petrol taşıma yöntem ve alternatiflerini incelediğimiz bu bölümde, özellikle Ülkemizin savunduğu “Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı Projesi” ağırlıklı olarak incelenmiştir. Bu bölümdeki amacımız Türkiye’nin savunduğu tezin çevresel açıdan kabul edilebilir, ekonomik yönden tercih edilebilir, siyasal açıdan da uygulanabilir bir proje olduğunu ortaya koymaktır. Bu bölümde alternatif güzergahların tek tek özellikleri, avantaj ve dezavantajları incelenmiştir. Özellikle gündemde olan Karadeniz çıkışlı alternatif güzergahların; teknik ve ekonomik olumsuzlukları ortaya konulmuş, daha sonra da Karadeniz çıkışlı muhtemel bir hattın Karadeniz ekosisteminde, bölge ülkelerinin ticaretinde ve boğazlarda yaratabileceği riskler üzerinde durulmuştur. Konu çerçevesinde Türk Boğazlarını by-pass projelerinin yine çevresel ve ekonomik açıdan sebebiyet verdiği olumsuzluklar da ortaya konmuştur. Bölümün ilerleyen kısımlarında “Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattının” genel özellikleri verilmiş, daha sonra ise ana boru hattı güzergahının belirlenmesinde etkili olan çevresel faktörler, alternatif güzergahlarla da desteklenmek suretiyle ortaya konmuştur. Yine projenin en çok eleştirilen kısmı olan maliyet bölümü ekonomik veriler ışığında ve kaynak oluşturmak amacıyla verilmiştir. Bölümün sonunda ise Boru hatlarını etkileyen bölgesel çatışmalar içinde Karabağ Savaşı, Çeçenistan Savaşı, Abhazya Sorunu ve Kürt terörizmi ana hatlarıyla incelenmiştir.

Bu bölümünde yer alan Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı ile ilgili bölüm BOTAŞ’tan elde edilen verilerin farklı kaynaklarla da desteklenmesi sonucunda hazırlanmıştır.

2.1. Alternatif Boru Hatları

İktisadi gelişmelerini sanayileşmeye, sanayileşmelerini ise temel enerji hammaddesi olarak petrole dayandıran ülkelerle petrol üreten ülkeler arasında

denizlerin yer alması sebebiyle, petrolün deniz aşırı tüketici ülkelere güvenli ve ekonomik olarak nakli, her zaman çok önemli bir konu olmuştur.

Hazar Havzasındaki en önemli enerji üreticileri, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'dır. Esasen bütün rezerv rakamları da bu 4 ülkenin toplamından ibarettir. IEA (International Energy Agency), Hazar Havzası toplam ham petrol üretiminin, 2000'de 79 milyon ton ve 2010'da ise 194 milyon ton düzeyine çıkacağını tahmin etmektedir. Üretim artışına paralel olarak bölge ham petrol ihracatının da hızla artması ve 2010 yılında 117 milyon ton civarına ulaşması beklenmektedir.³⁶ Çizelge 8'de, Ajans'ın Hazar Havzasına ilişkin ham petrol üretim ve ihracat projeksiyonları verilmektedir.

Genel olarak ele alındığında, Hazar Havzasının yeni bir Orta Doğu olmadığı belirtilmelidir. Ancak, yakın gelecekte rezervlerini tüketmesi beklenen ve stratejik açıdan Batı'nın elindeki en önemli petrol sahası olan Kuzey Denizi'nin yerini almaya adaydır. Bu sayede enerji arz güvenliğine çok büyük önem veren Batı, sorunlu Orta Doğu Bölgesine bağımlılıktan kaynaklanabilecek olası arz kesintileri karşısında, Hazar Havzası petrolleriyle bir denge sağlamış olacaktır.

	1996	2000	2010
Üretim	43	69-79	138-194
İhracat	15	29-33	75-117

Çizelge-8- Hazar Havzası Ham Petrol Üretim ve İhracat Potansiyeli (Milyon Ton)

Kaynak: IEA (1998). A.g.e., s.32.

Hazar havzası sınırları içinde sismik araştırma çalışmaları devam etmekte ve rezervlerin endüstriyel olarak çıkarılmaya başlanmasının 2003 yılı sonunda tamamlanması planlanmaktadır. Adı geçen süreye kadar bölgenin hukuki esaslarına yönelik yönetmeliğin tamamlanması ve ekolojik araştırmaların bitirilmesi beklenmektedir.³⁷

³⁶ IEA, a.g.e., s.32.

³⁷ İSMAILOV Cengiz, "Hazar Bölgesi Petrol ve Doğalgaz Endüstrisinin Taşıma Sisteminin Planlanması ve Geliştirilmesi", s.2. Baktü Devlet Üniversitesi, 2000.

Bütün bu değerlendirmelerin ışığında, Hazar Petrollerinin Batıya ekonomik yönden verimli ve özellikle çevre yönünden kabul edilebilir bir yöntemle taşınması aşağıdaki üç temel olguya dayanmaktadır:

- Hazar Denizi'nde, Batı piyasalarında geniş bir kabul gören, düşük küktür oranlı ham petrol rezervlerinin bulunması.
- Petrol gerçekten karaya sıkışmış olup, geleneksel deniz taşımacılığı ile ihraç edilemeyecek olması.
- Bölgedeki mevcut ihraç yolları, rezervlerin ekonomik kullanımını sağlayacak düzeyde yeterli bir kapasiteyi taşıyamamaktadır.

Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte Kafkasya ve Hazar Havzası'ndaki petrol yataklarının devreye sokulması, bu petrolün; pazar bölgelerine ulaştırılması sorununu da beraberinde getirmiştir.

Hazar Havzası petrolleri, farklı güzergahlarda ve farklı yöntemlerle pazar bölgelerine taşınabilir. Burada önemli olan, seçilecek taşıma biçiminin ve seçilecek taşıma rotasının her ikisinin de ekonomik olarak tercih edilebilir, çevresel açıdan kabul edilebilir ve siyasi açıdan uygulanabilir olmasıdır.

Geldiğimiz bu aşamada, Hazar Havzası Petrollerinin dünya pazarlarına ulaşması için öncelikle aşağıdaki taşıma yöntemleri incelenecek ve bu yolların ekonomik ve çevresel açıdan uygunluğu değerlendirilecektir. Daha sonra da rota seçimi ile ilgili çalışmalar yapılacaktır.

- deniz yolu
- kara yolu
- demir yolu ve
- boru hattı

Denizyolu taşımacılığı, maliyet düşüklüğü nedeniyle, önemli bölümüne büyük petrol şirketlerinin sahip olduğu tankerlerle petrol taşınmasını, diğer taşıma alternatiflerine göre daha çok tercih edilen bir nakliye türü haline getirmiştir. Hazar

Denizi bir iç denizdir. Dört tarafı karalar ile çevrili Hazar Denizi'nden petrol ihracında kullanabilecek yegane su yolu, Volga Nehri ve buradan da kanalla Baltık Denizi, Karadeniz ve/veya Azak Denizi'ne ulaşmaktır. Ancak gerek kanal gerekse nehirdeki yoğun çamur ve mil tabakası sebebiyle, buralarda, sadece 5.000-10.000 ton'luk küçük gemilerin seyri mümkün olmaktadır. Kaldı ki, mevsim koşulları ve özellikle buzlanma sebebiyle, bu küçük seferler bile düzenli şekilde yapılamamaktadır. Ekolojik olarak baktığımızda 146 bin ton petrol ürünü atığı, 1353 ton penol, 1620 ton çinko oksit ve diğer kirletici atıklar her yıl Rusya sınırlarından Volga nehri yoluyla Hazar Denizi'ne taşınmaktadır.³⁸

2010-2020 yılları için öngörülen düzeyde ham petrolün kara yolu ile taşınması da makul ve uygulanabilir bir çözüm değildir. Her şeyden önce giderek artacak yoğun bir araç trafiği, ister deniz ister boru hattı olsun, bir toplama terminaline ulaşmak için kat edilmesi gereken uzun mesafelerin sebep olacağı yakıt tüketimi, artacak emisyon düzeyi ve diğer çevresel bozulma oranlarının yüksekliği, bu taşıma türünü de hem ekonomik hem de çevre yönünden kabul edilebilir olmaktan uzaklaştırmaktadır.

Her ne kadar, demiryolu ile taşımının işletme maliyeti, karayolu ile taşımadan düşükse de, bölgede var olan demiryolu şebekesinin iyileştirilmesi ya da yeni bir demiryolu inşası gibi çeşitli yatırımlar ile mevcut sarnıç vagonlarının iyileştirilmesi veya yenilerinin alınması gibi harcama kalemleri de, petrol rezervlerinin ekonomik olarak işletilmesini engelleyecektir. Bunun yanı sıra demir yolu ile yapılan ihracat, bölgedeki siyasal ve sosyal istikrarsızlık sebebiyle kesintiye uğrama ihtimali çok yüksek olan riskli bir taşıma yöntemidir.

Boru hattı taşımacılığında ise çevresel risk analizi, diğer taşıma projelerindekinin oranla derinlemesine yapılan bir incelemedir. Hat boyunca olumsuz etkilenebilecek, başta flora ve fauna olmak üzere, civarda yerleşmiş insanların karşılaşabileceği çeşitli sağlık problemleri de dikkate alınır. Üstelik hattın geçeceği yerlerde bölgenin ekonomik geçim yapısını bozacak bir güzergah seçiminden kaçınılır. Tarım alanları veya sulamaya zarar verecek veya balıkçılığı öldürecek kadar riskli bir seçimin muhtemel sonuçlarının hesaba katılması, bunun en önemli örneğidir. Ayrıca güzergah seçimlerinde, herhangi

³⁸ İSMAİLOV Cengiz. a.g.m., s. 3.

bir kaza anında doğrudan zarar görebilecek, söz konusu bölgelerdeki arkeolojik alanlar, sit alanları ve tarihi kalıntılar gibi önemli kültürel mirasların tamamı göz önüne alınır.

Gerçekten de, karada tehlikeli sıvı ve gazların büyük miktarlarda ve kesintisiz taşınması için en ekonomik, en güvenli ve çevresel açıdan da en uygun taşıma sistemi, boru hattıdır.

Diğer büyük petrol üreticilerinden farklı olarak Hazar Ülkeleri karalarla kilitli vaziyettedir. Hazar Havzası petrolerinin açık denizlere ulaşabileceği dört çıkış mevcut olup, bunlardan birincisi, Hazar Denizi'nin kuzeyinden Rusya aracılığıyla Avrupa ve Atlantik'e, ikincisi doğudan Çin aracılığıyla Pasifik'e, üçüncüsü güneyde Afganistan üzerinden Hindistan ve Pakistan yoluyla Hint Okyanusu'na, dördüncüsü ise Hazar Denizi'nin güneyinden İran ve Türkiye aracılığıyla yada Gürcistan üzerinden Karadeniz yoluyla Akdeniz'e açılmaktadır.³⁹ Dolayısıyla ihraç edilecek petrol, bir tankere ulaşmadan en az bir, muhtemelen iki uluslararası sınır geçmek durumundadır.

Hazar Havzası petrol ve doğal gazının, uluslararası pazara taşınmasına yönelik çok sayıda proje, yıllardan beri tartışılmaktadır. Bu projelerden bir kısmı, teknik ve ekonomik yönden kabul edilebilir olmamakla birlikte, politik açıdan ortaya atılabilmekte, kimi zaman da şirketler ya da ülkeler tarafından “müşteri kızdırtmak” ve tarife ücretlerini düşürmek için zaman zaman yeniden gündeme getirilmektedir. “Asrın Anlaşması” projesi ortaklarının da üzerinde çalıştıkları bu ihraç hattı projelerinin belli başlıları aşağıda incelenmiştir.⁴⁰

- CPC (Caspian Pipeline Consortium)
- CAOP (Central Asia Oil Pipeline)
- CNPC (China National Petroleum Corporation)
- İran Hattı (Bakü-Astara-Tebriz-Harg Adası)
- Batıya Gürcistan yolu ile Karadeniz kıyısındaki Supsa'ya,

³⁹ ASLAN B.Zakir ve SOLAK Ferruh, “Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri”, Vadi Yayınları No:88, ss.43-44, Ankara 1998.

⁴⁰ PAMİR A.Necdet, “Bakü-Ceyhan Boru Hattı”, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, s. 69, Ankara-1999.

- Kuzeye Rusya üzerinden Karadeniz kıyısındaki Novorosisk'e
- Boğazlar "by-pass" seçenekleri
 - a- Burgaz- Alexandropolis
 - b- AMBO (Bulgaristan- Makedonya- Arnavutluk)
- Batıya Bakü-Tiflis yoluyla Türkiye'nin Akdeniz kıyısındaki Ceyhan deniz terminali mevkiine çıkması

2.1.1. CPC (Caspian Pipeline Consortium)

Kazakistan'ın Tengiz bölgesinden çıkarılacak olan petrolün dünya pazarlarına taşınması amacıyla gündeme alınmıştır. 1997'de pek çok tartışmadan sonra Chevron, Mobil, Lukoil, Kazak Devlet Petrol Şirketi Omonis ve Rusların katılımıyla Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu oluşturulmuş ve Kazakistan Novorosisk arasında 2 milyar dolarlık petrol boru hattı inşa etmek için bir anlaşma imzalanmıştır (Şekil 5'te 1 numaralı hat).⁴¹ Kazakistan'dan ve Rusya üzerinden geçerek, Novorosisk yakınında yeni yapılacak olan bir yükleme sistemi ile Karadeniz'e ilk aşamada 26 milyon ton, ikinci aşamada ise (anlaşma olursa) yılda 70 milyon ton petrol taşınması planlanmıştır. Yıllar süren anlaşmazlıkların ve pazarlıkların ardından inşaat, 1998 yılında başlamıştır. İlk aşama 2001 yılının ilk yarısında tamamlanmıştır ve ilk petrol akışı da 2001 yılı sonlarına doğru olacaktır. Bu hat, hem Karadeniz'i ve hem de Boğazları ve İstanbul'u tehdit eden ek ve çok büyük bir potansiyeldir. Halen Boğazlardan yılda yaklaşık 40 milyon ton petrol ve petrol türevi yüklü gemi trafiği olduğu resmi olarak beyan edilmektedir. Bu mevcut rakamın üzerine, 2001 yılında 26 milyon ton daha eklenmesi, mevcut risk oranını arttıracaktır. Kaldı ki hedef miktar, yıllık 70 milyon tondur. Ayrıca, Kazak petrolünün neredeyse tamamının bu hatta garanti olarak verilmesi de, Bakü-Ceyhan'ın gereksinim duyduğu Kazak petrolü açısından büyük bir dar boğaz yaratmaktadır.⁴²

⁴¹ "A Caspian gabble", The Economist, s., 8, February 7 TH, 1998.

⁴² PAMİR A.Necdet, a.g.e., s.,72.

2.1.2. CAOP (Central Asia Oil Pipeline):

UNUCAL (ABD) ve Delta Oil Company (S.Arabistan) tarafından geliştirilen bir projedir. Proje ile Türkmenistan'ın Chardzou sahasından üretilen petrolün, Afganistan üzerinden 50 milyon ton/yıl kapasiteli bir boru hattı ile, Pakistan'ın Arap Körfezi'ndeki bir terminaline ulaştırılması hedeflemektedir⁴³ (Şekil 5'te 11 numaralı hat). Bu hat ile; Kazakistan ve Özbekistan'ın bazı sahalarından da petrol taşınabilecektir. Hattın yatırım maliyeti 2.7 milyar \$, işletme giderleri ise, yıllık 130 milyon \$ olarak öngörülmektedir. Coğrafi olarak oldukça uygun olmakla beraber toplam uzunluğu 1670 km olan bu hattın yaklaşık 700 kilometresi, sorunlu ülke olan Afganistan'dan geçmektedir.⁴⁴ Bu ülkedeki istikrarsız ortam ve terörist Bin Laden'in mevcut Taliban yönetimiyle bağlı, UNOCAL'in bu projeden vazgeçmek zorunda kalmasına neden olmuştur. Ayrıca Azerbaycan Devlet Başkanı Haydar Aliyev Amerikalı gazetecilerle yaptığı bir söyleşide Afganistan-Hindistan-Pakistan üzerinden Hint Okyanusu'na da açılmayı düşünmediklerini belirtmiştir⁴⁵. 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika'ya yapılan terörist saldırının ardından ABD ve müttefiklerinin bu bölgede uygulamaya koydukları politikalarının başarıya ulaşması durumunda bir istikrar ortamının oluşabileceği düşünülse de bölgedeki savaş durumu göz önüne alındığında bölge istikrarının sağlanmasının oldukça uzun bir zaman alacağı görülmektedir. Bugünkü uluslararası politik ortamda bu projenin gerçekleşme olasılığı yok denecek kadar düşüktür.

2.1.3. CNPC (China National Petroleum Corporation)

1997 yılının Eylül ayında Çinliler, Kazakistan'da iki petrol yatağı satın almaları ile ilgili bir anlaşmanın parçası olarak Çine doğu istikametinde 3000km'lik bir boru hattı (Şekil 5'te 10 numaralı hat) inşasını öngören bir ön anlaşma imzalamışlardır.⁴⁶ Hattın başlangıçta yılda 20 milyon ton petrolü taşıması ve giderek 40 milyon tona çıkması hedeflenmektedir. Bu uzunlukta bir hattın, 40 milyon ton petrol taşıyarak

⁴³ PAMİR A.Necdet, a.g.e., s. 72.

⁴⁴ "A Caspian gabble", a.g.d., s. 8,

⁴⁵ ASLAN B.Zakir ve SOLAK Ferruh, a.g.e., s.44.

⁴⁶ "A Caspian gabble", a.g.d., s. 8.

ekonomik olması mümkün görülmemektedir. Uzmanlar, bu hattın Çin açısından ekonomik olmaktan ziyade stratejik önem taşıdığı değerlendirilmesini yapmaktadırlar. Hattın yalnızca Kazakistan bölümünün maliyeti 2.6 milyar \$ olarak hesaplanmaktadır. Maliyet sorunu çözülsün bile, inşaat süresi 7-8 yıl olarak öngörülen hattın yapılma olasılığı, Kazak yetkililerinin ihraç edecekleri petrolü CPC ve Bakü-Ceyhan üzerinden taşıyacaklarına dair yaptıkları anlaşmalardan sonra kısa ve orta vadede çok mümkün görülmemektedir.

2.1.4. İran Alternatifi (Bakü-Astara- Tebriz-Harg Adası)

İran, Avrasya Petrollerinin kendi üzerinden Basra Körfezine indirmeyi; böylece güçlendireceği stratejik önemi ile Orta Asya ülkeleri üzerinde dini ve ekonomik etkinliğini ve de OPEC içindeki gücünü arttırmayı hedeflemektedir. Bu eğilime de ABD, İsrail, Japonya ve Avrupa ülkeleri karşı çıkmaktadırlar.⁴⁷Güney yönünde körfeze açılacak bir boru hattının ekonomik olacağı bilinmektedir (Şekil 5'te 9 numara hat). İran'ın bu alternatifi daha da ayrıcalıklı hale getirecek yaygın bir boru hattı sistemi de vardır ve İran Körfezi, Asya pazarlarına hizmet edebilecek iyi bir çıkış noktasına sahiptir. Bunun da ötesinde İran, Hazar petrolleri üzerindeki inisiyatifi kaybetmemek için Petrol üreten firmalara çok cazip teklifler de göttirmektedir. Bunlardan birisi, Hazar Havzasından petrolü ihraç edecek firma, ihraç edeceği miktar kadar petrolü İran'ın kuzey bölgelerindeki ihtiyacını karşılamak üzere verecek, İran'da kuzey bölgeleri için aldığı miktar kadar petrolü de Üretici firma adına Körfezden İhraç edecektir. Böylece taşıma maliyeti de ortadan kalkmış olacaktır. Bu tür cazip teklifleri değerlendirmek isteyen firmalar da yok değildir. Fakat bu hat dünyanın Hürmüz boğazına ihtiyacını dolayısıyla da bağımlılığını arttıracaktır. Bölgenin politik istikrarsızlığı, Batının arzının büyük çoğunluğunun kaynağı olan Körfeze, Hazar Havzası rezervlerinin aktarılması önemli bir stratejik risk içermektedir. Ayrıca İran'ın Azerbaycan'la olan siyasi problemlerinin varlığı da bu hattın en önemli olumsuzlukları arasında yer almaktadır.

⁴⁷ GÜL Atakan ve GÜL Ayfer Yazgan, "Avrasya Boruhatları ve Türkiye", Bağlam Yayınları, s.14, İstanbul-1995.

Ancak İran'ın reelpolitik çıkışları ve aktif dış politikasıyla hem Rusya ile hem de Türk Cumhuriyetleri ile rasyonel çıkar ilişkilerine girişmesi bu ülkenin de küçümsenmeyecek kazanımlar elde etmesine yol açmıştır⁴⁸. İran, Amerika'nın kendisini uluslararası alanda yalnızlaştırma girişimlerine rağmen, Meşhed, Saraks, Tecen demiryolu projesi, Azerbaycan'ın Şahdeniz petrol yataklarından aldığı pay ve Kazakistan'la imzaladığı anlaşma ile bölgede kolay kolay etkisizleştirilebilecek bir ülke olmadığını göstermiştir.

Konsorsiyumun önderlerinden BP, ilk başlarda İran önerisinden yana tavır almıştır. Ancak ABD'nin İran önerisini istememesi üzerine bu hat gündemden düşmüştür. Bunun üzerine BP ve bazı şirketler çok ince bir politika izleyerek Azerbaycan petrolünün ihracının sürecini, yapılacak üretim miktarlarından yola çıkarak Erken petrolün üretimi ve taşınması ile Ana petrol üretimi ve bunun taşınması olmak üzere iki aşamaya yaymışlardır. Öncelikli olarak maliyetlerin düşük tutulması amacıyla Erken petrol ihraç yolu olarak en düşük maliyetli hatların yapılması gerektiği görüşünü savunarak, ilk aşama için Ana petrol ihraç yolları kategorisinde değerlendirdikleri Türk önerisi Bakü- Ceyhan'ı geçici olarak devre dışı bırakmışlardır.⁴⁹

Sonuçta üretilecek petrol için büyük yatırımlar gerektiren ve uzun vadeli çözümler içeren ana ihraç boru hattına ilk etapta gerek duyulmamıştır. Bunun yerine mevcut hatlar ya da az yatırım gerektiren hatlar kısa vade için tercih edilmiştir. Bu yorumlar sonucunda ortada iki hat kalmıştır. Bakü-Novorosisk ve Bakü-Supsa.

2.1.5. Erken Petrolün İhracı

Bölgenin Üretim potansiyeli tam olarak geliştirilene kadar, Erken Petrol Üretimini Batı'ya taşınmasında mevcut iki ihraç rotasının kullanılmasına karar verilmiştir. Bunlar Kuzey İhracat Yolu (KİY) ve Batı İhracat Yolu (BİY) dur. Kuzey İhracat Yolu olan KİY 20/28 inç yarıçapındaki borulardan yapılmış olup hat, Bakü'den,

⁴⁸ ASLAN B.Zakir ve SOLAK Ferruh,a.g.e., s.44.

⁴⁹ UZUN Hayrettin, "Çeçenistan ve Boru Hatları" Yeni Avrasya Dergisi, s.13, Yıl: 1, Sayı: 1, İstanbul-Şubat 2000.

Rusya yoluyla -Dağıstan ve Çeçenistan'dan- Karadeniz'deki liman şehri Novorosisk'e uzanmaktadır.⁵⁰ Bu hat orijinal olarak Grozni'den Bakü'ye uzanmakta olup Sovyet hammadde tedarik etme sisteminin parçası olarak 1983'te tamamlanmıştı. 1996'da modernize edilen ve Grozni-Bakü hattını Sangaçal Terminaline bağlayan sistem Azeri ham petrolünü Karadeniz'deki Novorosisk limanına Kasım 1997'den itibaren taşımaya başlamıştır. Bu hattın asgari kapasitesi yılda 5-6 milyon ton dur.⁵¹

Batu İhraç Yolu olan BİY 20 inç yarıçapındaki borulardan yapılmış olup hat, yine Karadeniz'e kıyısı olan Gürcistan'ın Supsa limanına Azerbaycan'ı geçerek uzanmaktadır. 1999 yılında tamamlanan bu boru hattı 17 Kasım 1999'da kullanıma sunulmuştur ve azami kapasitesi yıllık 6 milyon ton dur.⁵²

Bakü ve Supsa arasında boru hattının önceden düşünüldüğünden daha kötü koşullarda bulunduğu ortaya çıkmış, önceleri hattın onarımı için 315 milyon \$ harcanması öngörülmesine karşın hattın yeniden yapılandırılması için 590 milyon \$ değerinde yatırım yapılmıştır.⁵³

Her iki boru hattının da kapasiteleri yıllık 5'er milyon ton daha arttırılabilir. Bunun için her iki hatta ek pompa istasyonları kurmak gerekecektir. Ancak, mevcut boru hatları düzeltilse bile, toplam kapasite sadece yıllık 20 milyon ton civarında olacaktır ki, bu da gelecekte beklenen üretimdeki artışı karşılamaktan çok uzaktır. AIOC şu andaki Erken Petrol Üretim seviyesinden Tam Saha Üretimine geçtiği anda yıllık üretim miktarı tahminen 30-40 milyon ton olacaktır. Buna ek olarak, diğer PSA anlaşmaları imzalanmış olan yataklarda da 2001 yılı sonlarından itibaren erken üretime başlamayı programlamış durumdadırlar. 2003 yılı sonunda da Tam Saha Üretimine geçilmesi planlanmaktadır. Eğer bu yatakların dışında önemli miktarda yeni petrol yatağı keşfedilirse, o zaman taşıma problemi beklenenden çok daha ciddi olacaktır.

Taşıma problemini çözmek için yeni bir Ana İhraç Boru Hattı (AİBH) gerekli olacaktır. Buna göre, yeni AİBH için muhtemel alternatif rotaların yapımla ilgili

⁵⁰ "Azerbaycan'ın Petrol ve Doğal Gaz Endüstrisinin Görünümü", ABD Büyükelçiliği, Bakü, Şubat-2000.

⁵¹ ALİYEV Haydar, "Azerbaijan Oil in the World Policy", ss. 308-309, Bakü: Azerbaijan Publishing House,1997.

⁵² ALİYEV Haydar, a.g.e., ss. 309-310.

inceleme ve değerlendirme çalışmaları yapılmaktadır. Bu konudaki çalışmalar, mühendislik ve dizayn standartlarını, topografyayı ve teklif edilen rotanın geeeği toprağın kullanımını, yapım yöntemlerini, tarihlerini, fiyatlarını, işletim maliyet tahminlerini ve hedeflenen kaynakları da içermektedir.

Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan gibi Hazar Havzası ülkeleri önemli miktarda petrol ve doğal gaz rezervlerine sahiptirler. Hazar Denizi içindeki kıyı ötesi yataklarda ispatlanmış petrol rezervi 2 milyar tondan fazladır. Karalarla çevrili bir yer olması ve uluslararası pazara petrol nakletmek için yetersiz kalan mevcut alt yapısı, bölgenin bu önemli kaynaklarını değerlendirme yeteneğini sınırlamıştır. şimdiye kadar, ham petrolün tren yolu ile taşınması ve Karadeniz'e Erken Üretilen Petrolün taşınması için bir boru hattı yapılması da dahil olmak üzere kısa süreli çözümler düşünölmüştür. Daha büyük miktarlardaki taşıma olanakları için Ana ihraç boru hattının mutlak suretle belirlenmesi ve yapımının bir an önce tamamlanması gerekmektedir.

Bu çalışmaların bir sonucu olarak, üç ana rota belirlenmiş durumdadır: Bakü'den Novorosisk'e, Bakü'den Supsa'ya ve Bakü'den Ceyhan'a.

2.1.6. Bakü-Novorosisk (Rusya'nın tercih ettiği kuzey hatları)

Bu hat, Bakü'den Novorosisk'e uzanan KİY'i (Kuzey İhraç Yolu) Bakü'den Rusya sınırına kadar izler, daha sonra kuzey-batıya dönüp Novorosisk'e uzanır. Toplam 1244 km lik uzunluğa sahiptir (şekil 5'te 2 numaralı hat). Yıllık 50 milyon tonluk taşıma kapasitede olması hedeflenen hattın maliyeti 2.0 milyar \$ civarında hesaplanmaktadır.

Bize göre, Azerbaycan petrollerinin Novorosisk'e gelmesinin öndeki en büyük engeli 2001 yılının sonlarında devreye girecek olan CPC'nin (Caspian Pipeline Consortium) faaliyete geçmesi oluşturmaktadır. Hem CPC hattıyla Kazak petrolünün hem de Bakü-Novorosisk hattıyla Azeri petrolünün, zaten iklim koşulları nedeniyle tam kapasiteyle çalışamayan Novorosisk limanından aynı anda tankerlere yüklenmesi liman kapasitesinin yetersizliği nedeniyle mümkün değildir. Bu konudaki diğer bir sınırlama

⁵³ ALİYEY Natik, "An Interview with Natik Aliyev", Azerbaijan International Magazine, ss,65,

ise, mevcut Rus ham petrol ihraç hatlarının büyük bir bölümünün, Karadeniz'deki Novorosisk Limanı'nda son bulması ve buradan yükleme yapan tankerlerin Akdeniz'e, yani pazara açılabilmesi için fazlalık kalabalık, ekolojik ve politik olarak da hassas olan Karadeniz ve Türk Boğazlarını kat etmek zorunda olmalarıdır.

Ayrıca Azerbaycan, Bakü-Novorosisk petrol boru hattının ana ihraç hattı olarak gerçekleşmesi durumunda Rusya'nın petrol üzerinde denetim tekeli kurmasından endişe etmektedir. Bununla birlikte petrol şirketlerinin bu hattın güvenliği konusunda da endişeleri vardır. Çünkü Bakü-Novorosisk hattı Rusya ile savaş halinde olan Çeçenlerin hedefleri arasında yer almaktadır.

Hazar Havzasındaki mevcut boru hattı sisteminin en belirgin özelliği, Sovyetler Birliği'ni bir uçtan diğer uca bağlayacak bir şekilde tasarlanmış olması ve temelde Rusya'ya odaklanmasıdır.

Kazakistan'daki dev Tengiz bölgesinin işleticisi Tengizchvroil, Rusya'nın boğucu hakimiyetinden kurtulmak arzusu ile kendisini Rus ve Gürcistan demiryolu şirketlerinin müşterisi yaparak günlük 175000 varillik üretim miktarının yarısını trenle dağıtmaktadır. Tengiz petrolü, Baltık'a trenle gitmekte yada mavnayla Hazar üzerinden Bakü'ye ve oradan trenle Gürcistan'a gitmektedir.

Açıktır ki, Rusya'nın, bölge enerji potansiyelinin pazara açılmasında ana güzergah konumunda bulunmasından sağlayacağı ticari ve siyasi pek çok kazanç bulunmaktadır. Ancak, bunun gerçekleşmesi için her şeyden önce Rusya'nın güvenilir, emniyetli, anlamlı taşıma tarifeleri gibi bazı ticari gereklilikleri yerine getirmesi gerekmektedir.

Sonuçta Kuzey Rotasının beklentisi, yakın dönemdeki zorluklara bağlı olarak ve Kuzey Erken Petrol Rotasındaki ürünün akışında meydana gelen kısıtlamalardan dolayı büyük ölçüde gözden çıkarılmıştır. Zaten teknik imkanlar anlamında Caspian Pipeline Consortium (CPC)'nin 2001 yılının sonlarında Novorosisk'e petrol taşınmasının başlayacak olması nedeniyle Bakü-Novorosisk hattının yapımı imkansız hale gelmiştir.



Şekil -5- Alternatif Boru Hattı Güzergahları

2.1.7. Bakü-Supsa

Bakü'den Supsa'ya olan rota esas itibariyle mevcut Batı İhraç Yolu (BİY) olan ve Bakü'den başlayıp Azerbaycan'ı batı yönünde geçip Gürcistan ve Supsa'ya ulaşan yolu izlemekte ve yaklaşık olarak 830 km uzunluktan meydana gelmektedir. En ucuz seçenek (1,5 milyar \$ civarında) Gürcistan'ın Supsa limanına uzanan gelişmiş bir boru hattı inşa edip, petrolü tankerlerle Karadeniz ve İstanbul Boğazı yolu ile Avrupa'ya nakletmektir. Ancak Türkiye, İstanbul Boğazının daha fazla tanker trafiğini kaldıramayacağını iddia etmektedir ve Türk Boğazlarında oluşabilecek kaza risklerini asgariye indirebilmek için 1970'li yıllardan beri gündemde olan bazı tedbirler almayı planlamaktadır.

Türk Boğazlarından kaynaklanan geçiş problemini çözmek için 1 milyar \$'a mal olacak Bulgaristan ile Yunanistan arasında bir boğaz by-pass hattı yapılabilir veya (Türkiye'nin tercih ettiği gibi) Bakü ve Türkiye'nin Akdeniz kıyısındaki Ceyhan arasında bir boru hattı inşa edilebilir (Şekil 5'te 5 numaralı hat). Kazak petrolü ve Türkmen gazı da batı hatlarından transhazar boru hatlarıyla taşınabilir (Şekil 5'te 6 ve 7 numaralı hatlar).

Çok miktarda seçenek ve rekabet eden pek çok çıkarla, boru hatlarının nereden çalışacağını kestirmek oldukça zordur. Batı hattı için Amerikanın güçlü desteği elde tutulduğunda, en azından Supsa'ya bir hattın yapılması ihtimali vardır. Daha sonra olacaklar Boğazlar sorununun nasıl çözüleceğine dayanmaktadır.

Ayrıca hem Bakü-Novorosisk'in hem de Bakü-Supsa hattının seçilmesi halinde, petrolün Karadeniz'de tankerlerle taşınması gerekecektir ki, bu da Karadeniz'deki mevcut deniz trafiğine ve Türk Boğazlarına büyük bir yük bindirmesi demektir. Bugüne kadar sadece meteorolojik koşulların elverişli olması sayesinde çok ucuz atlatılan tanker kazaları hatırlanacak olursa, gelecekte Türk Boğazları'nda ve Marmara'da meydana gelmesi muhtemel kaza risk oranı, gerçekten çok ürkütücü boyuttadır. Bu durum Boğazların fiziksel yapısı ve halihazırdaki trafik potansiyeli dikkate alındığında daha büyük felaketlerin habercisidir.

Yeryüzündeki 20-30 boğazın en darlarından olan İstanbul Boğazı'nın; denizcilik, taşımacılık, güvenlik, çevre ve her şeyden önemlisi kıyısında yaşayan insanların can güvenliği açısından potansiyel bir risk taşıdığı hususu, günümüzde genel olarak kabul görmüş bir gerçektir. Kötü hava koşulları, sis ve ani akıntılar, tanker trafiği açısından İstanbul Boğazı'nı dünyanın en tehlikeli su yolu haline getirmiştir. Boğaziçi, dünyadaki en stratejik ticaret yollarından biri olan Süveyş Kanalı'nın üç misli trafik yoğunluğuna sahiptir. 1997'de 51.000 adet geçişle büyük boyutlara varan trafik (ki, 500 tonun altındaki gemiler hesaba katılmamıştır); İstanbul Boğazı'ndaki yoğunluğun ulaştığı ölçülere işaret etmek açısından yeterlidir.⁵⁴

1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi, İstanbul'u ikiye bölen 27 km'lik Boğazları uluslararası sular olarak belirtmiştir. Türkiye buradan ne geçiş ücreti alabilmekte ne de gemileri durdurabilmektedir. Her gün 140 yabancı gemi dar, virajlı kanaldan geçmektedir ve 1500 kadar yerli tekne İstanbul'un bir kıyısından ötekine mekik dokumaktadır. Türkiye'nin iddiası Hazar petrolü nedeniyle oluşacak ekstra bir tanker trafiği kabul edilemez bir çevresel riske yol açacaktır.⁵⁵ Yapılan bir hesaplama göre, 1960'tan günümüze, Boğazlardan geçen yabancı gemi sayısı %150'nin üzerinde artış kaydederken; gemi tonajları da % 400 oranında büyümüştür.

Yukarıda belirtilen yoğun trafik, çok sayıda kazaya da yol açmıştır. 40 yıl içinde İstanbul Boğazı'nda, yılda ortalama 11 adet büyük kaza meydana gelmiştir. Özellikle 1988 yılından sonra kaza sayısında çok belirgin bir artış kaydedilmiştir. Kaza rekoru ise, 57 adet kaza ile 1991 yılındadır. Bu dönemde dünyanın en tehlikeli su yolu unvanını kazanan İstanbul Boğazı, sadece son 10 yılda, bütün kenti tehdit edecek büyüklükte 150 adet ciddi deniz kazası atlatmıştır. Durum bu kadar açıkken, Montrö'nün 2. maddesine dayanarak geçiş yapan yabancı gemilerin, yalnızca 1/3'ü kılavuz kaptan kullanmakta ve 1/5'i de taşıdıkları yükü hiç bir surette rapor etmemektedir. 15 Kasım 1979'da Yunan bandıralı "Evriyalı" ile çarpışarak infilak eden Independanta tankerinin yol açtığı felaket manzarası, İstanbulluların hafızalarından hala silinmemiştir.

⁵⁴ "Petrol Nakli ve Türk Boğazlarındaki Ekolojik Riskler", Türkiye Çevre Vakfı, s. 18, Ankara-1999.

⁵⁵ A Caspian Gamble, a.g.d., s 9.

Hızla artan tanker trafiği ve buna bağlı olarak çoğalan kazalar, Boğaz ekosisteminde aşırı kirlenmeye yol açmıştır. İstanbul Boğazı, deniz canlılarının göç etmelerini sağlayan "biyolojik" bir koridordur. Deniz taşımacılığında kaynaklanan kirlilik, 10 yılı aşkın bir süredir bütün normal göçleri durdurmuş durumdadır. Ayrıca, balıkçılık da önceki düzeylerine göre 1/60 oranında gerilemiştir. Son 15 yılda, Boğaz'daki balık türlerinin sayısı 20'den 5'e düşmüştür.⁵⁶ Genel olarak geçen her gemi Boğaz'ın sularına petrol salıyorsa da; insan ve deniz yaşamı ile tarihi değerlerin korunması açısından, herhangi bir çatışma sonrasında büyük miktarda petrolün denize dökülmesine yol açan petrol tankerleri dikkatle hesaba katılması gereken özel bir risk faktörü yaratmaktadır.

Hazar Petrolleri'nin Karadeniz ve Türk Boğazları üzerinden dünya piyasalarına ulaştırılmasına yönelik projeler geliştiren Rusya Federasyonu, halihazırda toplam ham petrol ihracatının yarısına denk gelmek üzere, yılda 35 milyon ton civarında bir miktarı, Montrö Sözleşmesi'nin getirdiği şartlar içinde, hiç bir maliyete katlanmaksızın Türk Boğazları'ndan geçirmektedir. Daha da önemlisi, Rus gemileri, Boğazdan geçen gemilerin 1/3'ünü meydana getirmektedir. Hazar Petrolleri'nin ihraç edilmesi için ana güzergah olarak Bakü-Tiflis-Ceyhan yerine, Novorosisk hattının seçilmesi durumunda, Boğazlardan geçecek Rusya orijinli petrol miktarının en az iki katına çıkacağı tahmin edilmektedir. Yapılan bir hesaplama göre, 2010 yılında 110 milyon ton Hazar Petrolünün Boğazlardan geçirilmesi halinde, bütün Karadeniz ülkeleri için tek deniz çıkış yolu olan Boğazlar, 365 gün boyunca sadece petrol taşımacılığına tahsis edilecektir. Açıktır ki, bu Türkiye açısından kabul edilemez bir durumdur.

Konunun genel bir resmini tekrar ortaya koymak amacıyla, diğer ülkelerin politikalarına hakim olan bazı düşüncelerin kısaca belirtilmesinde fayda vardır. Gerek Batılı petrol şirketleri, gerekse Rusya Federasyonu ve eski Doğu Bloku ülkeleri, Karadeniz'e çıkan petrolün en ucuza Türk Boğazları yoluyla taşınacağını bilmektedirler. Üstelik arkalarında Montrö desteği vardır. Bundan dolayı bu avantajlarını sonuna kadar kullanmak niyetindedirler. Türkiye ise artık ciddi bir risk haline gelen boğazlardaki trafiğin düzenlenmesi amacıyla 1994 ve 1998 yıllarında yaptığı hukuki düzenlemelere

⁵⁶ "Petrol Nakli ve Türk Boğazlarındaki Ekolojik Riskler", a.g.e., s.19.

yenilerini eklemek durumundadır. Türkiye'nin daha önce hazırladığı düzenlemelere, boğazlardaki geçiş kapasitesinde belli bir oranda azaltma amacı olduğu iddiasıyla tepki gösteren Rusya Federasyonu ve bazı petrol şirketleri, boğazlardan geçişle ilgili olarak yapılan düzenlemelerde radar sisteminin uygulanmasını istemektedirler.

Petrolle ilgilenenler, radar, yani VTS (Vessel Traffic System) projesinin bir an önce uygulanmasını beklemektedirler. Oysa VTS, Boğaz'ın kapasitesini arttırmayı hedefleyen bir proje değildir; aksine Türkiye'nin güvenli geçişi sağlamaya yönelik iyi niyetli bir çabasıdır. Gerçekten de VTS sadece % 10 oranında, o da zaman açısından bir rahatlama sağlayacaktır. Bu, Türk Boğazları'ndan geçen yıllık petrol miktarının, en iyimser tahminle 50 milyon tondan 55 milyon tona çıkması anlamına gelmektedir. Türkiye'nin, Boğazları'nı uluslararası trafiğe kapatmak gibi bir niyeti yoktur.⁵⁷ Türkiye, sadece 10 milyonluk bir metropolün göbeğinden geçen dünyanın bu en tehlikeli su yolunda seyir güvenliğini arttırmak; ondan da önemlisi, insanların can güvenliğini sağlamak istemektedir. Bu anlamda, Türkiye'nin yaptığı ve yapmak istediği düzenlemelerin, 1978'deki Amoco-Cadiz vakasından sonra Fransa ve İngiltere tarafından yapılan düzenlemelerden hiç bir farkı yoktur.

Esasen, Türk Boğazları'ndaki aşın trafik yükü sebebiyle Türkiye'nin yaptığı düzenlemeleri, Bakü-Tiflis-Ceyhan projesinin bir uzantısı ya da boru hattı politikasının bir parçası olarak değerlendirmemek gerekir. Gerçekten de Boğazlar'daki trafiğin tehlikeli boyutlara ulaştığı yönündeki ilk tespit, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği tarafından hazırlanan 1968 tarihli rapordur. Kaldı ki, Türkiye'de, Türk Boğazları'nda deniz trafiğinin düzenlenmesi için bir komisyon kurulduğu zaman S.S.C.B. henüz dağılmamıştı. Üstelik, o dönemde Türk ve yabancı çevrelerde ve kaynaklarda, Hazar Petrolleri'nin Akdeniz'e ulaştırılması gibi bir konu da hiç bir surette tartışılmıyordu. Bu sebeple, gerek Bakü-Tiflis-Ceyhan projesine destek için Türk Boğazları'nın gündeme getirildiği; gerekse, Türk Boğazları Tüzüğü'nün sadece Türkiye'nin Hazar Petrolleri'ne yönelik politikasının bir aracı olarak çıkarıldığı yönündeki bütün tezler, bilhassa Rus tezleri, gerçeklerle bağdaşmayan hayali iddialar olarak değerlendirilmelidir.

⁵⁷ MİRZAOĞLU Ramazan (Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanı), "Amacımız Boğazların Kapasitesini değil, güvenliğini arttırmaktır", PetroGas Dergisi, Sayı:14, ss. 11-12, Ankara- Kasım-Aralık 1999.

2.1.8. Boğaz By-Pass Senaryoları

Bu senaryolar, Boğazları tehdit eden tanker trafiğine karşı çözüm alternatifleri olarak sunulduğu gibi; Yunanistan gibi ülkelerin “stratejik çıkarları” doğrultusunda, Rusya gibi müttefiklerinin de desteği ile, ekonomik olmasa da, uluslararası kamu oyuna kabul ettirmeye çalıştıkları siyasal amaçlı projelerdir. Bu projelerin belli başlıları arasında; AMBO (Bulgaristan- Makedonya- Arnavutluk), Burgaz-Dedeoğlu, Kıyıköy-Saroz sayılabilir. Biz tek tek bu projelere yönelik ayrıntılara girmek yerine, bütün by-pass projelerinin benzer olan avantaj ve dezavantajlarının bir arada değerlendirilmesi gerektiği düşüncesindeyiz.

“By-pass” projelerinin en önemli avantajı, kuşkusuz, Boğazlar ve İstanbul’un petrolden kaynaklanan kirlilik ve kazalardan korunmasına olanak sağlamalarıdır. Ancak bu, kesinlikle kirliliğin tamamen ortadan kalkacağı anlamında düşünülmemelidir çünkü Karadeniz’deki kirlilik devam edecektir. Ayrıca, bu tür projelerin teknik ve ekonomik çok önemli sorunları vardır. Her şeyden önce, Hazar Havzası petrolünün Rusya veya Gürcistan üzerinden, boru hattı ile bir Karadeniz limanına taşınması gerekmektedir. Karadeniz’de limana (örneğin, Novorosisk) ulaşan petrol için bu kez, tankere yükleme aşaması vardır. Ayrıca Novorosisk Karadeniz’in bilinen fırtınalı koşulları nedeniyle yılda ortalama 100 gün yükleme/boşaltma işlemine elverişli değildir. Belirtilen bütün bu faktörler, maliyet ve zaman kaybı açısından büyük dezavantajlar oluşturmaktadır. Liman da yükleme masrafları varil başına en az 20 sent ek bir maliyet getirmektedir. Karadeniz’de 100-150 bin tonluk bir tankerle taşıma masrafı da yaklaşık (varil başına) 50 senttir. Tanker, Karadeniz’de örneğin Burgaz’da bir boşaltma daha yapacak ve daha sonra boru hattı ile taşınacaktır, yeniden ve diğer limanda (örneğin Dedeoğlu) 2. defa tankere yükleme söz konusu olacaktır. Burada da limandaki ek ödemeler, boru hattına ödenecek tarife ve sürekli yükleme ve boşaltma gibi, pratik olmadığı gibi, ekonomik de olmayan çok sayıda olumsuz faktör vardır. Dolayısıyla, Boğaz “by-pass” senaryolarının, uzman olmayan gözlerden kaçırılan bu dezavantajları; bu tür projeleri, teknik ve ekonomik değerlendirmelerde, geçersiz kılmaktadır.

Bu tür alternatifler, stratejik kaygılarla, Türkiye'nin Bakü-Ceyhan ile elde edeceği stratejik üstünlüğü devre dışı bırakmak için, özellikle Yunanistan ve Rusya tarafından, sıkça gündeme getirilmektedir. ABD ise, bir yandan Kosova'da savaşın izlerini silmek, bölgeyi yeniden inşa etmek gibi biraz psikolojik, biraz da ekonomik yönden, AMBO gibi projeleri, gene "çoklu boru hatları" felsefesi içinde devreye koymuş görünmektedir.⁵⁸ Diğer yandan bu hat, Türkiye'yi, Bakü-Ceyhan'da finansman yönünden "verebileceğinden de fazla" taviz vermeye zorlayan bir pazarlık unsuru olarak da devreye konulmaktadır.

By-pass hatları teknik ve ekonomik nedenlerden dolayı da cazip değildir. Ancak, projenin yeri geldiğinde canlandırılmasının, yukarıda değinildiği gibi ekonomik ve politik gerekçeleri vardır.

Ayrıca gerek Novorosisk'e olsun gerekse Supsa'ya olsun, Karadeniz'e uzanacak bir boru hattının bazı olumsuzlukları olacaktır. Karadeniz'in, bir "iç deniz" olduğu unutulmamalıdır. Akıntıları ne kadar kuvvetli olursa olsun, bu büyük iç denizin diğer denizlerle irtibatı sınırlıdır. İşte bu özellik, petrol ve petrol türevleri taşımacılığının çevresel riskini daha da arttırmaktadır. Karadeniz'in mevcut dalga yapısı, herhangi bir sebeple meydana gelecek petrol ve petrol türevleri sızıntısının kısa sürede normalden çok daha geniş bir alana yayılmasına sebep olmakta; akıntı ise bu kirliliği temizlemek yerine yayılmanın hızlanmasına yol açmaktadır.⁵⁹

Bu noktada genel bir bilgi vermek yerinde olacaktır. Deniz suyu ile temas eden petrol, yoğunluk farkından dolayı üst su tabakasına yayılmakta ve bu sebeple denizin hava ile ilişkisi kesilmektedir. Açık denizler açısından çok önemli olmayan bu olgu, kapalı denizlerde deniz suyunun önemli oranda oksijen kaybetmesine yol açmaktadır. Deniz suyuna petrol karışıkça, deniz dibinde yaşayan organizmalar oksijenden mahrum kalmakta ve fotosentez yeteneklerini yitirmektedirler. Bu ise, suda yaşayan diğer canlıların beslenme sorunu ile karşı karşıya kalmalarına yol açmaktadır. Deniz suyu ve bu su kütlelerinin içindeki petrol, "dalga" şiddetine bağlı olarak kıyı şeridinde de ağır

⁵⁸ ABD Btyükelçiliği, Bakü, Şubat-2000.

⁵⁹ Petrol Nakli ve Türk Boğazlarındaki Ekolojik Riskler", a.g.e., s. 14.

biyolojik tahribat yaratmaktadır. Petrol çökeltisi, deniz yatağına yerleşmekte; hatta yüzlerce metre derinlikte dahi gözlenebilmektedir.

Hazar Havzası petrollerinin taşınmasında adından sıkça söz edilen Novorossisk ve Burgaz gibi petrol limanları, aynı zamanda birer turizm merkezidir. Karadeniz'e kıyısı olan altı devletin ekonomisinde önemli yer tutan bir diğer sektör ise "turizm"dir. Türkiye dışında hiç bir ülkenin Karadeniz'den başka iç ve dış turizme hizmet verecek "sıcak" kıyısı bulunmamaktadır.

Ayrıca, dünya ülkeleri ile ticari ilişkilerin sürdürülebilmesi için Karadeniz ve Türk Boğazları çok kritik bir role sahiptir. Dolayısıyla, çevre yönünden, Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelerin; petrolün tankerlerle taşınması hususuna, Türkiye'den daha fazla karşı çıkmaları gerekmektedir. Karadeniz kıyısında yaşayan Türk nüfusu, diğer kıyıdaş ülkelere oranla giderek azalmaktadır. Açıktır ki, herhangi bir petrol veya petrol türevi sızıntısı, Türkiye ile birlikte Karadeniz'den yararlanan bütün devletlerin ekonomilerine büyük zararlar verecektir.

Her şeyden önce, Karadeniz ve Türk Boğazları'nın sadece "taşıma koridoru" olarak değerlendirmemek; aksine çok hassas bir "biyolojik koridor" şeklinde ele almak gereklidir. 432.000 km²'lik bir alanı kaplayan Karadeniz, Aral Denizi'nden sonra dünyanın çevresel açıdan en fazla tehdit altında olan denizidir. Marmara Denizi'nin 40 katı büyüklüğünde ve Akdeniz'in 1/5'i ölçüsünde olan Karadeniz'in, sadece %7'sinde hayat vardır. Bu, Karadeniz'de yaşayan 110 balık türünün koruma altına alınmasının temel sebebidir. Karadeniz'de 200 metrenin altında su karışımı olmadığı gibi, tuzluluk ve sıcaklık da sabittir. Daha açık bir ifadeyle, 200 metreden sonra hayat yoktur.⁶⁰ Karadeniz'in suyu 90 yılda bir yenilenebilmektedir ve yenilenmenin yegane aracı İstanbul Boğazı'dır. İstanbul Boğazı, Karadeniz'e hayat veren can damarıdır .

Karadeniz söz konusu edildiğinde en fazla dikkat edilmesi gereken noktalardan biri de deniz yaşamının sürdürülmesi açısından Karadeniz'deki en hassas alanın Batı bölgesi olduğu gerçeğidir. Batıdaki yaşam açısından "olmazsa olmaz" alan ise Bulgaristan (Burgaz'ın kuzeyi) ve Türkiye (İstanbul Boğazı'nın kuzeybatısı) karasularını

⁶⁰ Petrol Nakli ve Türk Boğazlarındaki Ekolojik Riskler", a.g.e., s. 15.

kapsayan yaklaşık 40 millik kıyı çizgisidir. Bu alanın özelliği ise lüfer, palamut, hamsi, uskumru vb. pek çok balık türünün yumurtlama bölgesi olmasıdır.⁶¹

Böylece, Hazar Petrolleri'nin dünya piyasalarına ulaştırılmasında özellikle Türk Boğazları'nı by-pass etmek için geliştirilen ve herhangi bir çevre kirliliği riski taşımadığı ileri sürülen Burgaz-Dedeağaç, Burgaz-Vlore ham petrol boru hattı projelerinin de, ekstra yükleme-boşaltmadan doğacak ekonomik külfetler bir yana, Karadeniz'de hayatın bitirilmesi gibi büyük bir risk taşıdığı ortaya çıkmaktadır.

Karadeniz, Akdeniz'in tersine, eskiden beri çok zengin bir balıkçılık bölgesi olmuştur. Balıkçılık, Karadeniz kıyısında yaşayan 2 milyon insanın geçimi ile doğrudan ilgilidir. Ne yazık ki, özellikle 1980'lerden sonra balıkçılık neredeyse yok olma noktasına gelmiştir. 1986'da toplam 900.000 ton olan Karadeniz balık üretimi, sadece 6 yıl içinde 100.000 ton'a düşmüştür. Bu noktada en ağır darbe alan ülke, 70'lerin ve 80'lerin başında toplam balık üretiminin %80'ini Karadeniz'den sağlayan Türkiye olmuştur.⁶²

Karadeniz kirliliği, büyük bir hassasiyetle ele alınması gereken bir konudur. Kuşkusuz, deniz yaşamını olumsuz etkilenmesine yol açan en büyük kirlilik, başta Tuna olmak üzere buraya akan nehirlerden kaynaklanmaktadır. 1997 yılı itibarıyla, bu yolla 111.000 ton petrol, Karadeniz'in sularına bırakılmıştır. Sızıntının temel sebebi, petrol ve türevlerini taşıyan tankerler dahil, irili ufaklı gemi trafiği ve özellikle de nehir kenarlarındaki işletmelerin arıtma tesislerinin yetersizliğidir .

Ayrıca Ren-Maine-Tuna kanallarından 1997'de 15.000 gemi geçmiştir ki; bunların neredeyse tamamı, kirlilik yaratan "klas altı" gemilerdir. Bundan da önemlisi, çevre kirliliği açısından en büyük tehdit, Karadeniz içindeki mevcut tanker trafiğidir. Karadeniz'de 1997 yılı itibarıyla 4.000'in üzerinde petrol tankerinin seyretmiş olduğu belirtilebilir.⁶³ Dolayısıyla, Hazar Petrolleri'nin Karadeniz'e taşınması halinde ortaya çıkacak ekstra yük, halen Karadeniz için ciddi bir tehlike arz eden petrol kirliliği riskini daha da arttıracaktır.

⁶¹ Petrol Nakli ve Türk Boğazlarındaki Ekolojik Riskler", a.g.e., s. 15.

⁶² Petrol Nakli ve Türk Boğazlarındaki Ekolojik Riskler", a.g.e., s. 16.

⁶³ Petrol Nakli ve Türk Boğazlarındaki Ekolojik Riskler", a.g.e., s. 17.

Hazar ile bağlantıyı sağlayan Volga-Don ve Kuzey Denizi ile bağlantıyı sağlayan Ren-Tuna kanalları, Karadeniz hinterlandını oldukça genişletmiş ve mevcut trafiği de hızla arttırmıştır. Ülkelerin dışa açılmasına, sanayi ve ticaretin gelişmesine bağlı olarak Karadeniz trafiğinin de her yıl katlanarak artması beklenmektedir. Trafik yoğunluğundaki her artış, kaza ve sızma riskini arttıracak, böyle olunca; petrol ve petrol türevi taşımacılığı, Karadeniz açısından çok büyük bir tehlike haline gelecektir.

Bugün gerek Rusya, gerekse Hazar Havzası petrollerinin işletilmesini üstlenen şirketler bu potansiyel tehlikeyi görmezden gelseler de, Türkiye'yi ve bütün Karadeniz ülkelerini büyük bir çevresel felaket riski beklemektedir. Bu sebeple, Karadeniz'de ve hinterlandını meydana getiren kanallarda petrol ve petrol türevi taşımacılığı konusunda bir an önce sağduyulu yaklaşımların hakim olması ve kıyıdaş ülkeler arasında yakın bir işbirliği sağlanarak, bu tehlikeyi bertaraf edici kararlar alınması gerekmektedir.

Ana Boru Hattı Rotasının belirlenmesi ile ilgili çalışmada sıklıkla ticari ve politik çıkarlar çatışmaktadır. Petrol şirketleri en iyi piyasaya en ucuz yolla ulaşmak istemektedir. Bu güneyden İran üzerinden Basra Körfezi'ne bir boru hattını çekici hale getirmektedir. Fakat Amerikalılar böyle bir boru hattının İran'ın bölgedeki etkisini dramatik şekilde arttıracığından çekinmektedirler. Diğer çıkar çevreleri kendi favori alternatiflerini bastırabilmek için bu tür endişeleri öne sürmektedirler. Örneğin Gürcistan batı yoluna umut bağlamaktadır. Transit bir ülke olarak güzel tarife gelirleri elde edecektir. Daha önemlisi, bir boru hattı daha geniş bir doğu- batı iletişim çekirdeğini oluşturabilir -ki boru hatlarıyla ilgili gerçek savaş, petrol işinin kendisi olduğu kadar Jeopolitik etkisiyle de ilgilidir.

İncelediğimiz Ana Boru Hattı Rotaları Alternatifleri arasındaki stratejik tercih Bakü-Ceyhan seçeneğidir. Karadeniz kıyısı seçeneğini sona erdiren deniz tanker taşımacılığı şeklinde gelişen güzergah seçeneği İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının deniz trafiği tehlikesini ortadan kaldırmaktadır. Her iki su yolundaki deniz nakliyatı kapasitesinin sonuna gelmiştir. Bu kapasitedeki her hangi bir artış tezi Karadeniz petrol terminaline servis yapan petrol tankerlerinde olduğu gibi güvenlik durumunu tehlikeye sokacaktır. Bu nedenle Hazar Havzası petrollerinin dünya pazarlarına

çıkarılmasında, varış noktası Türkiye'nin Akdeniz üzerindeki Ceyhan terminali olan, Bakü-Ceyhan Boru Hattı rotası en stratejik seçenek olarak düşünülebilir.

Hazar Havzası petrollerinin dünya pazarlarına çıkaracak boru hattının yönü üzerindeki ilk siyasi ve ekonomik mücadele, başını ABD ve İngiltere'nin çektiği batılı ülkeler ile yine başını Japonya ve Çin'in çektiği Kore, Tayvan ve Hindistan gibi Doğu Asya ülkeleri arasında globalleşen dünyada rekabet güçlerini arttırabilmek için daha ucuz ve güvenli enerjiye ulaşabilmek adına olmuştur. Bu kapsamda adı geçen Doğu Asya ülkeleri kendilerine daha yakın olmaları münasebetiyle Çin Denizine, Hint Okyanusuna ve kısmen de İran Körfezine doğru uzanan muhtemel boru hatlarını hem ekonomik hem de siyasi açıdan desteklemişler ancak isteklerini gerçekleştirebilme noktasında başarılı olamamışlardır. Bunun en önemli nedeni ise boru hatlarının yönü konusunda karar verici durumunda olan konsorsiyuma üye şirketlerin büyük bir çoğunluğunun ABD ve İngiltere kökenli şirketlerden oluşmasından kaynaklanmaktadır. Bağlı oldukları devletlerin stratejileriyle ortak hareket eden petrol şirketleri, Hazar Havzası petrol rezervlerinin açık denizlere çıkarılması noktasında ABD ve İngiltere'nin çıkarları doğrultusundan hareket etmişler ve bu amaçla da batı yönünü seçmişlerdir.

2.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı

2.2.1. Boru Hattının Tanımı ve Genel Bilgiler

Hazar Havzası'nda bulunan Azerbaycan ve Kazakistan'da üretilen ham petrolün dünya pazarlarına ulaştırılması işine Türkiye, BOTAS tarafından yürütülen *Hazar-Akdeniz Ham Petrol Boru Hattı Projesi* ile talip olmuştur.

Bu proje ile, Bakü'ye kadar taşınacak olan 20 milyon ton/yıl Kazak petrolü burada 25 milyon ton/yıl Azeri petrolü ile birleştirilerek toplam 45 milyon ton/yıl petrolün boru hattı yöntemi ile Gürcistan üzerinden Ceyhan'a taşınması buradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılması sağlanacaktır.⁶⁴

Hazar-Akdeniz Ham Petrol Boru Hattı Projesine göre, öncelikle Kazakistan'daki Uzex'de toplanan 20 milyon ton/yıl ham petrol iki alternatif rota üzerinden Bakü'ye ulaştırılacaktır.

- Uzex-Karaboğaz Gölü batısı-Kianly- Hazar Denizi-Bakü (Toplam 660 km)
- Uzex- Acıkuyu- Hazar Denizi- Bakü (Toplam 540 km)

Projenin Ana özelliklerine aşağıda değinilmiştir.

2.3.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesinin Ana Özellikleri

- Toplam uzunluk (Temel Rota R1)	: 1.730 km
- Başlangıç noktası	: Sangaçal (Bakü), Azerbaycan
- Transit ülkeler	: Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye
- Azerbaycan'daki kısmın uzunluğu	: 468 km
- Gürcistan'daki kısmın uzunluğu	: 225 km
- Türkiye'deki kısmın uzunluğu	: 1.037 km
- En yüksek nokta	: 2.350 m
- İlk kısımda boru hattı çapı	: 42" (1.050 mm)
- İlk kısmın uzunluğu	: 1.618 km
- Son kısımda boru hattı çapı	: 34" (850 mm)

- İkinci kısmın uzunluğu	: 112 km
- Basınç dizaynı (MAOP)	: 100 bar
- Maksimum gönderme kapasitesi	: 45.000.000 t/y
- Pompa istasyon sayısı	: 9+1

Türkiye'nin en büyük enerji projelerinden biri olan Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı'nın toplam uzunluğu 1730 km olacaktır. Boru Hattı'nın 468 kilometresi Azerbaycan, 225 kilometresi Gürcistan, 1037 kilometresi de Türkiye topraklarından geçecektir. 21. Yüzyılın enerji kanalı olacak hat, Rotanın başlangıcı olan Azerbaycan'ın Sangaçal şehrinden çıkacak, güney-batı yönüne uzanarak Alat'a varacaktır. Daha sonra, buradan Azerbaycan'ın Gürcistan sınırının kuzeyine doğru Gazımemmed, Kürdemir, Gence, Akstafa yoluyla batı- kuzey-batı yönünde yol alacaktır. Genelde, boru hattı rotası Kafkas Dağlarının eteklerine paralel (Transkafkasya bölgesi yoluyla) olarak ve de mevcut boru hattına paralel bir şekilde devam etmektedir. Tiflis'in güneyinde, Gürcistan'ın dağlık bölgesinin üzerinden geçen boru hattı batı yönünde devam ederek burada Marneuli'den Ahıska'ya giden mevcut demiryoluna paralel olarak yol alacak ve daha sonra doğruca Çıldır Gölü yakınında Gürcistan-Türkiye sınırına yönelecektir. Bu yolla, boru hattı rotası çevre özellikleri göz önüne alındığında kritik olan bazı bölgelerden, örneğin; bitki örtüsü ve mineral su kaynakları bakımından zengin olan Kura Nehri Vadisi boyundan ve Borjomi kasabası yakınındaki gibi kritik noktalardan da, uzak tutulmuş olacaktır. Gürcistan-Türkiye sınırından ayrıldıktan sonra, Boru Hattı Rotası Türkiye'nin kuzeyindeki dağlık bölgeye doğru güney ve güney-batı yönünde, Erzurum'a doğru devam edecektir. Erzurum bölgesinden sonra, batı yönünde yol alan boru hattı rotası Erzincan üzerinden Zara ilçesine varacaktır. Daha sonra, devam eden hat, güney-batıya dönerek, Ulaş'ı geçip, Pınarbaşı ve Saimbeyli ilçelerini aşarak yol alacaktır. Kozan'ı da geçen hat, Ceyhan ilçesi yakınındaki BOTAŞ'ın deniz kıyısında bulunan terminaline ulaşacaktır. Boru hattı rotasının oluşturulmasında Zara'nın doğu ve batı noktalarında bulunan "karstik" oluşumlardan mümkün olduğunca uzak kalınacaktır. Sismik tektonikler anlamında ise

⁶⁴ "Avrasya'nın ve Türkiye'nin Mega Projeleri", Yeni Avrasya Dergisi, s.16, Yıl:1, Sayı:1, İstanbul-1 Şubat 2000.

boru hattı, Erzincan yakınındaki bölge de çok meşhur olan Kuzey Anadolu Fay Hattını geçmektedir.

Batı hattı sistem dizaynı uluslararası kanunlar ve standartlara ve özellikle ASME/ANSI B 31,4'e bütünüyle uygun olarak yapılacaktır. (Sıvılaştırılmış Hidrokarbonlar ve Diğer Sıvılar için Boru Hattı Nakil Sistemleri). Boru hattı rotası boyunca başka bir yere ham petrol verilmesi düşünülmemekte ve böylece hattan başka noktalara bağlantı yapılması söz konusu edilmemektedir. Sistemin bir yıl boyunca sürekli çalışmasının söz konusu olacağı farz edilmektedir. Sistem, sadece, kazalar ve acil durumlarda kapatılacaktır. Düzenli olarak yapılması gereken bakım çalışmaları sırasında sistemin çalışmasına ara verilmesi düşünülmemektedir.

Baktü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı, Hazar Havzasından Akdeniz'e ham petrolü taşımak için, ana bir ihraç rotası sağlayacaktır. Bu noktadan itibaren de ham petrol uluslar arası pazara gönderilmek için hazır olacaktır.

Ceyhan'daki kıyı terminali de dahil olmak üzere toplam yatırım maliyeti tahminen 2.3 milyar \$ olacaktır (Bakınız Bölüm 2.2.5). Bu rakamın 2.6 milyar \$'a kadar çıkabileceği de öngörülmektedir. Projenin gerçekleşmesi, para kaynaklarının bulunması, toprak ve yer analizlerinin yapılması, mühendislik, malzeme alımı ve yapım olmak üzere yaklaşık 5 yıl sürecektir.

Proje maddi bakımdan ve teknik anlamda uygulanabilir kabul edilmektedir. Proje, petrol üreticilerine, finans kurumlarına ve güçlü bireysel yatırımcılara çok cazip bir opsiyon sunmaktadır. Projeye katılan ülkeler projenin gerçekleşmesi sonucunda elde edilecek gelirin tamamını alabileceklerdir. Proje, teknik olarak zorlayıcı görünmektedir, fakat kendini kanıtlamış teknolojinin kullanımı sonucunda, temel özelliği çevre bakımından sağlıklı ve dayanıklı olan güvenilir bir taşıma sistemi sunulacaktır.

1997-98 yıllarında, Alman Boru Hattı Danışma Mühendisliği GmbH "Baktü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Uygulanabilirlik İncelemesi ve Genel Çevre Değerlendirmesi"ni Türkiye Boru Hatları, BOTAŞ, adına yapmış ve Dünya Bankası da bu çalışmaya, proje destekçisi (sponsor) ve gözlemci olarak katılmıştır. Bu çalışma, boru hattı rotasına karar vermeyi, boru hattının hidrolik hesaplarını ve düzenleniş

şeklını, pompa istasyonlarını ve Hazar ve Akdeniz'deki kıyı terminalleri kapsamıştır. Yapım ve işletim sırasında boru hattının çevre üzerindeki etkisinin muhtemel riskleri ve değerlerini tayin edebilmek için çevreyle ilgili bir değerlendirme de yapılmıştır. Bütün sistemin ayrıntılı maliyet tahmini, harcama paraları ve işletim maliyetlerini de kapsayacak şekilde hazırlanmıştır. Bualarla birlikte, finans stratejilerine karar vermek, boru hattı şirketi için bir organizasyon yapısı geliştirmek ve transit geçiş yapılan ülkelerin ekonomilerine boru hattı projesinin katkılarının değerlendirilmesini yapmak için finansal ve ekonomik olarak hayata geçirme konusunda da bir analiz yapılmıştır.

2.2.3. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı'nın Tarihsel Gelişimi

Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı projesi, Hazar havzasında yürütülen çalışmalar sonucu, Azerbaycan'a ait 4, Kazakistan'a ait de 13 milyar tonluk ham petrol rezervlerinin belirlenmesi ile gündeme gelmiştir. Bölgede bulunan rezervler sonucu ham petrol ihraç potansiyelinin 2005'de 121, 2025'de ise 134 milyon ton düzeyine erişebileceği gerçeği bu önemli projeye büyük ilgi duyulmasına neden olmuştur. Uzun ve çok tartışmalı geçmekte olan bu süreç, Hazar Denizi'nde yer alan Azeri, Çırac, Güneşli sahalarında petrol arama, üretim ve paylaşımı ile ilgili olarak, Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi SOCAR, BOTAŞ, Amoco, Pennzoil ve BP'nin katılımlarıyla 9 Kasım 1992'de Bakü'de AIOC'un (Ana İhraç Boru Hattı Çalışma Grubu Konsorsiyumu) oluşturulması ile başlamıştır.⁶⁵

- Türkiye'nin, Avrasya petrol alanlarına resmi girişi, 27 Nisan 1992'de Başbakan Demirel'in somut projelerle çıktığı Orta Asya gezisinde olmuştur.⁶⁶
- Azerbaycan ise 18 Ekim 1991'de Rusya'dan 20.yy'da ikinci kez ayrılır ayrılmaz, Hazar Denizi'ndeki Azeri, Çırac ve Güneşli yataklarından petrol çıkarımı ve işletilmesi için Batılı bir konsorsiyum ile protokol imzalamıştı. Azerbaycan petrol Şirketi SOCAR'ın yanısıra AMOCO, BP, Mc DERMOIT, PENNZOIL, UNOCAL, RAMCO, STATOIL gibi 8 batılı şirketin katılımıyla oluşan uluslararası konsorsiyuma TPAO,%2.5 hisse ile katılmıştı. Azerbaycan petrolünü çıkarmak ve işletmek amacıyla

⁶⁵ İmzaya adım adım,Enerji, s.25, Sayı:12, Yıl: 4, Aralık-1999.

⁶⁶ GÜL Atakan, GÜL Ayfer Yazgan, a.g.e., s.32.

yukarıda belirtilen konsorsiyumdan ayrı olarak sadece çıkarılacak petrolün taşınmasını sağlamak amacıyla BOTAŞ, BP, AMOCO, PENNZOIL, ve SOCAR tarafından 9 Kasım 1992'de Bakü'de "Memorandum of Understanding No 1 Export Pipeline" protokolü imzalanmıştır. Böylece, boru hattının geçeceği yolu belirlemek için ÇALIŞMA GRUBU kurulmuştur. 28 Kasım'da, teknik ve finansman konularında çalışma yapmak üzere iki alt grup daha oluşturulmuştur.⁶⁷

- Grup, 5-18 Ocak 1993'te Ankara ve Ceyhan'da çalışmalar yapmıştır. Çalışma grubu, 16-17 Şubat 1993'de de Bakü'de bir toplantı düzenleyerek muhtemel boru hattı güzergahlarını, Boğazlar'dan petrol taşınması sırasındaki muhtemel riskleri, taşıma kapasitelerini, terminal özelliklerini, alınabilecek ekolojik önlemleri, finansman olanaklarını, organizasyon yapısını, alternatif birim maliyetlerini ve bunlar arasındaki karşılaştırmaları değerlendirmiştir. Belirtilen bu çalışmaların sonucunda, 28 Şubat'ta Bakü'de imzalanan bir protokolle, Bakü-Akdeniz arasında yapılabilecek taşıma yöntemleri arasında en uygun yolun Bakü-Ceyhan arasında inşa edilecek bir boru hattının yapımı olduğu sonucuna varılmıştır.

- Bu gelişmenin ardından Azerbaycan petrolünü, Türkiye üzerinden Akdeniz'e indirecek "BAKU-CEYHAN HAM PETROL İHRAÇ BORU HATTI ÖN ANLAŞMASI", 9 Mart 1993'de ELÇİBEY dönemi Azerbaycan Hükümeti ile imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Türkiye, Kafkasya ve Orta Asya'ya yönelik büyük bir adım atmıştır. Öyle ki, toplum ve devlette bölgesel güç olma yolundaki kendine güven duygusu, "ADRIYATİK'TEN ÇİN SEDDİ'NE KADAR TÜRK DÜNYASI" söylemi ile birlikte en üst düzeye çıkmıştır.⁶⁸

- Azerbaycan ile yapılan petrol boru hattı anlaşmasının hemen sonrasında Nisan başında Ermenistan'ın, Azerbaycan'ın İran ve Gürcistan sınırlarına (Fizuli ve Gence'ye) doğru işgallerini genişletmesi, Türkiye ile Ermenistan ve İran arasındaki gerginliğin arttırmıştır. Ermenistan'ın işgal girişimleri, petrol boru hattının Türkiye üzerinden yapımını istemeyen başta Rusya olmak üzere çeşitli güçlerin bölge ile ilgili politikalarını ve niyetlerini göstermeleri açısından anlamlı olmuştur.

⁶⁷ GÜL Atakan, GÜL Ayfer Yazgan, a.g.e., s.35.

⁶⁸ GÜL Atakan, GÜL Ayfer Yazgan, a.g.e., s.38.

• Bu sıkıntılı ortamda, Cumhurbaşkanı OZAL'ın "21. YUZYIL TÜRKLERİN YÜZYILI OLACAKTIR" felsefesi ile 4-14 Nisan 1993'de çıktığı Orta Asya gezisi dönüşü 17 Nisan'da ölümü, Türkiye için arkası gelecek bir moral çöküntüsünün ilk habercisi olmuştur. Bundan sonra Türkiye, uluslararası politik arenada adım adım taşlarını kaybederek, geri çekilmeye başlamıştır.⁶⁹

• Türkiye ikinci moral çöküntüsünü, PKK'nın 25 Mayıs 1993'te Bingöl -Elazığ karayolunu kesip, 33 asker ve 4 yurttaş Şehit etmesi ile yaşamıştır. Umulmadık bir anda PKK terör örgütünün uygulamaya koymuş olduğu tek taraflı ateşkes yine kendilerince bozulduğundan, 1993 yılının Mayıs ayında İstanbul'da toplanan konsorsiyum tarafından kararı alınan ve bu çerçevede boru hattının geçeceği Doğu ve Güneydoğuya gönderilen teknik heyetin arazi çalışmaları yarıda kalmıştır. Bunun üzerine konsorsiyum katılımcısı şirketlerde, boru hattının Midyat-Ceyhan arasındaki bölümünde, PKK terörü nedeni ile, güvenliğin sağlanmasının zor olacağı kuşkuları doğmuştur. Bunun sonucunda Konsorsiyum katılımcısı şirketlerdeki, hattın İran'dan geçmesi ihtimali karşısında duyulan güvensizlik ve endişe, Türkiye'ye de sıçramıştır. Batının, petrolün Boğazlar'dan taşınması eğilimi karşısında Türkiye'nin kesin tavrı ise Mayıs 1993'te Londra'da yapılan "Petrol ve Doğalgaz, Eski Sovyetler Birliği'ndeki Ulaştırma ve Güvenlik" konulu konferansta, Ulaştırma Bakanı TOPÇU tarafından kesin bir şekilde dile getirilmiştir.

• Üçüncü çöküntü ise Haziran 1993'te, Azerbaycan petrolerinden ve Azerbaycan'dan dışlanmama mücadelesi veren ve bu amca araç olarak Ermeni-Azeri savaşını bile kullanan Rusya'nın, yönlendirdiği bir darbe ile Azerbaycan'daki yönetimi değiştirmesi olmuştur. Azerbaycan petrolerinin, 30 Haziran'da Londra'da imzalanacak kesin anlaşması öncesinde, 4 Haziran 1993'te Gence'de ayaklanan Albay Suret HÜSEYİNOV'un Bakü'ye doğru yürümesi üzerine, 18 Haziran'da ELÇİBEY görevinden anlamlı bir şekilde uzaklaştırılmıştır. 29 Ağustos'ta yapılan referandum ile ELÇİBEY'in yerine Rusya'ya karşı denge politikası izleyecek olan Haydar ALIYEV Devlet Başkanlığı'na seçilmiştir. Başbakanlığa ise daha radikal bir çözüm için bir başka fırsat buluncaya kadar Moskova yanlısı darbeci HÜSEYİNOV gelmiştir.

⁶⁹ GÜL Atakan, GÜL Ayfer Yazgan, a.g.e., ss.38-39.

- Türkiye'nin etki alanı içine girmek isteyen ELÇİBEY'in Azerbaycan'ı, Ermenistan'a karşı Türkiye'den destek alamayınca, ALIYEV'li Azerbaycan olarak yönünü tekrar Rusya'ya, dönmüştür. Türkiye, böylece hiç ummadığı şekilde Kafkasya'dan geri çekilmeye zorlanmıştır. Orta Asya'da beklediği çıkışı bulamayan Türkiye'nin yerini Rusya, daha ağırlıklı olarak almaya başlamıştır. Bunun üzerine Türkiye savunduğu Bakü-Ceyhan petrol boru hattına, kaybedilmiş olarak bakmaya başlamıştır.

Türkiye, İran ve Pakistan'ın kurduğu fakat yıllarca işlevsiz kalan RCD (Bölgesel İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı) teşkilatı, Afganistan, Tacikistan ve diğer Türk devletlerinin de katılması ile genişleyerek, ECO (Ekonomik İş Birliği Örgütü) adını almıştır. Azerbaycan, bu yeni örgütün Temmuz 1993'te İstanbul'daki toplantısında, bölge ile ilgili tüm taraflarca merakla beklenen konuya, Azerbaycan petrollerinin akıbeti konusuna açıklık getirmiştir. Toplantıda yeni yönetim, boru hattı konusunda Türkiye'ye güvence verirken, bir yandan da petrol anlaşmalarını incelemeye başlayıp, yeniden yapılmasına karar vermiştir. Bunun, Türkiye'ye ilk etkileri ise konsorsiyuma Türkiye'nin alınmasına gerek olmadığı şeklinde olmuştur. Türkiye üzerinde soğuk düş etkisi yapan bu gelişmelerin ardından, diğer olumsuzluklar da ardı ardına gelmeye başlamıştır.

- Rusya'nın son gelişmelerle perde arkasından yönlendirici konuma gelmesi üzerine, Azeri Konsorsiyumu yön değiştirerek Rusya'ya yanaşmıştır. Temmuz 1993 sonunda konsorsiyum, Azerbaycan ve BOTAŞ'a haber vermeden Londra'da toplanarak, Bakü-Ceyhan hattını iki kat pahalı gösteren bir rapor hazırlamıştır. Alternatif olarak, petrolün Boğaz geçişi yerine Trakya'ya tankerler ile getirilerek, Karadeniz'den Saros Körfezi'ne boru hattı ile aktarılmasını önermişlerdir.

- Türkiye, bu gelişmelere tepki olarak, Boğazların petrol geçişlerine kapatılmasını daha şiddetle savunmaya başlamıştır. Fakat, Boğazların kullanılmaması uğruna, kendisini daha da zorlayacak alternatif arayışları içine de girmiştir. Sonuçta, Ağustos 1993'te Dışişleri Bakanı ÇETİN tarafından, tavizkar şekilde Rusya'yı Türk senaryosu içine sokan, fakat Türkiye'yi daha kötü pozisyona çekebilecek yeni bir alternatif ortaya atılmıştır. Bu seçeneğe göre, Novorosisk'e gelen petrolün, Samsun veya Zonguldak'a taşınıp rafine edilmesi ve boru hattı ile Akdeniz'e indirilmesi önerilmiştir.

• Rusya, petrolün ilk kontrol vanasını kendisine veren bu alternatifi hemen benimsemiştir. Hatta, hem Samsun-Ceyhan hem de Samsun-Ege arasına ayrı hat döşenmesini önermiştir. Türkiye petrolün sonuç itibariyle Akdeniz'e çıksa da önce Karadeniz'e inmesini ve dolayısıyla Rusya faktörünü, doğrudan kabullenme sürecine girmiştir. Ve, ne kadar istemese de tartışma, artık bundan sonra hep bu çerçevede gelişmiştir. Çünkü, Türkiye güzergahı belirleme inisiyatifini Rusya'ya kaptırmaya başlamıştır.

• Bu arada Azerbaycan, konsorsiyum ile yönetim değişikliği sonrasındaki ilk toplantıyı 9 Ağustos 1993'te Bakü'de yapmıştır.⁷⁰ Toplantı sürerken ÇİLLER, YELTSİN'e Boğaz ve Montre ile ilgili dört maddelik uyarı niteliğinde bir mesaj göndermiştir. Petrolün Karadeniz'e çıkış kararı alınmasını engellemek isteyen bu maddeler ise;

- 1- Bakü-Ceyhan hattı ekonomik ve Rusya'nın çıkarıdır.
- 2- Boğazlar'ın 300 gün kapanması, Rusya'nın ticaretini engeller.
- 3- Gerekirse Montre görüşmeye açılır.
- 4- Montre delinirse Karadeniz'e daha çok savaş gemisi çıkar şeklindedir.

Toplantıda Türkiye, Şimdiye Kadar tercih ettiği İran-Nahçıvan alternatif geçişi yerine, Batılı firmalar ile birlikte Gürcistan geçişini desteklemeye başlamıştır. Fakat Azerbaycan'ın ısrarı sonucu Bakü toplantısında İran faktörü, tahminleri şaşırtarak ön plana çıkmış, Bakü-İran-Nahçıvan-Ceyhan geçişi ilke olarak kabul edilmiştir. Toplantı sonucunda, bütün anlaşmaların yeniden imzalanacağı kararı, Rusya ile olan ekonomik bağlar vurgulanarak çıkmıştır.

• 21 Eylül-2 Ekim 1993'te Londra'da ana ihraç boru hattı konsorsiyumu, AIOC tarafından, hattın, güzergahın seçimi ve petrol ihtiyacıyla ilgili "Technical Evaluation of the Export Pipeline Route Option for the Purpose of Final Route Selection" başlığıyla belge hazırlanmış ve SOCAR'a teslim edilmiştir.

⁷⁰ GÜL Atakan, GÜL Ayfer Yazgan, a.g.e., s.41.

- 20 Eylül 1994'de, SOCAR ile yabancı petrol şirketleri konsorsiyum arasında "Azerbaycan Petrollerinin Üretim ve Paylaşım Anlaşması" imzalanmıştır. "Yüzyılın Anlaşması" olarak nitelenen 8 milyar dolarlık AIOC anlaşmasında, Azeri, Çırac ve Güneşli petrol sahalarında gelecek 10 yılda 40 milyon ton üretim yapması tasarlanmıştır. Bu anlaşmada TPAO'nun %1.75'lik pay alması kararlaştırılmıştır.
- 18 Ocak 1995'de Kazak petrolünün Azeri petrolleri ile birleşerek, Akdeniz'e ulaştırılmasına yönelik olarak kullanılması planlanan güzergahlara ilişkin Protokol imzalanmıştır.
- 7 Şubat 1995'te konsorsiyuma yeni şirketlerin katılması ve SOCAR hissesinden %5'lik payın TPAO'ya eklenmesi kabul edilmiştir.
- 9 Ekim 1995'de Azeri erken petrolünün Bakü-Novorosisk ve Bakü-Supsa limanlarından eşzamanlı olarak taşınması konusunda karar, Azerbaycan tarafından kabul edilmiştir.
- 28 Şubat 1997'de Botaş ile Alman kökenli PLE Engineering GmbH firması arasında "Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Fizibilite ve Çevresel Etki Değerlendirmesi Etüdü Sözleşmesi" imzalanmıştır. Dünya Bankası'ndan sağlanan krediyle projeye ilgili firma tarafından yapılan Fizibilite Etüdü, Çevresel Etki Değerlendirme etüdü, detaylı güzergah etüdü çalışmalarına başlanmış ve Nihai Taslak Rapor Aralık 1997'de Botaş'a teslim edilmiştir.
- 11-17 Nisan 1998'de PLE'nin hazırladığı rapor Azerbaycan ve Rusya Federasyonu'na, 23-24 Nisanda Amoco'ya tanıtılmıştır.
- 15 Mayıs 1998'de Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında imzalanan "Mutabakat Zaptı" ile alt çalışma gruplarının oluşturulmasına karar verilmiştir.
- 18 Temmuz 1998'de fizibilite raporu Dünya Bankası tarafından onaylanmıştır.
- 25 Ağustos 1998'de Türkiye, Azerbaycan tarafına Hükümetlerarası Anlaşma Taslağı'nı sunmuştur.

- 27 Ekim 1998'de ABD'nin TDA kuruluşu ile Hazine Müsteşarlığı arasında, başta Bakü-Tiflis-Ceyhan olmak üzere Türkiye'nin ilgilendiği boru hatları için kısmi danışmanlık hizmeti anlaşmasına yönelik 823 bin dolarlık bağış anlaşması imzalanmıştır.
- 29 Ekim 1998'de Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan Cumhurbaşkanları bir deklarasyon yayımlayarak Boru Hattı'na siyasi destek verdiklerini açıklamıştır.
- 14-15 Ocak 1999 tarihinde Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana Petrol Boru Hattı ile ilgili olarak Azeri /AIOC ile Gürcistan arasında imzalanması öngörülen Gürcistan Geçiş Ülkesi Anlaşmasını sonuçlandırmak amacıyla Sayın Cumhurbaşkanımız Tiflis'i ziyaret etmişlerdir. Tarafların 21-23 Ocak tarihlerinde Ankara'da biraraya gelmeleri kararlaştırılmıştır.⁷¹
- Gürcistan Geçiş Ülkesi Anlaşması'nın sonuçlandırılması amacıyla Hükümet temsilcileri, 21-23 Ocak 1999 tarihlerinde Ankara'da biraraya gelmişlerdir. Toplantıya, Gürcü, Azeri ve Türk heyetlerinin yanı sıra ABD Başkanının Hazar Havzası enerji kaynakları konusundaki özel temsilcisi, Büyükelçi Wolf başkanlığındaki ABD heyeti de katılmıştır. Görüşmelerde arzulanan ilerleme sağlanmıştır.
- Bakü- Tiflis- Ceyhan boru hattına ilişkin paket anlaşmaların bir parçasını oluşturan "Gürcistan Geçiş Ülkesi Anlaşması" müzakerelerine, 26 Şubat-2 Mart 1999 tarihlerinde İstanbul'da devam edilmiştir. Görüşmeler sonucunda Anlaşma metninin tümü üzerinde, geçiş ücreti dışında, tam mutabakat sağlanmıştır.⁷²
- 22-23 Mart 1999'da Tiflis'i ziyaret eden Azerbaycan Cumhurbaşkanı Aliyev, geçiş ücreti konusunda mutabakat sağlamıştır.
- Azeri Çalışma Grubu, 18 Mart 1999'da Anahtar Teslimi Sözleşme ve Hükümet Garantisine ilişkin teklifi Enerji Bakanlığına bildirmiştir. 31 Martta da ayrıntılı teklifini sunmuştur.

⁷¹ Dışişleri Güncesi, Enerji ve Boru Hatları, s.159, Ocak 2000.

⁷² Dışişleri Güncesi, Enerji, s.163, Mart 2000.

- 13 Nisan 1999'da anlaşmaların 3 ay içinde tamamlanması için İstanbul Protokolü imzalamıştır.

- Bakü- Tiflis- Ceyhan Ana Petrol Boru Hattı'na ilişkin paket anlaşmaların en son halkasını oluşturan Gürcistan Geçiş Ülkesi Anlaşmasına ilişkin müzakerelere 12-16 Nisan 1999 ve 26-28 Nisan 1999 tarihlerinde Vaşington'da devam edilmiş ve burada Gürcistan Geçiş Ülkesi Anlaşması da imzalanmıştır. Böylece Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı Projesi ile ilgili anlaşmaların ulusal parlamentoların onayına sunulması bakımından bir engel kalmamıştır. Onay işlemlerinin tamamlanmasının ardından projeye finansman bulunması ve ilave petrol hacmi temin edilmesi yönündeki çalışmalar hızlandırılabilir. ⁷³

- 19 Ekim 1999'da Bakü-Ceyhan Boru Hattı Projesinde dönüm noktası olarak kabul edilen konsorsiyumun en büyük ortağı BP-Amoco firması, Bakü-Ceyhan Boru Hattı Projesinin ticari açıdan yapılabilir olduğunu ve bu hattın stratejik bir hat olduğunu açıklamıştır.

- 1 Kasım 1999'da Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan çalışma grupları ile ilk kez toplu halde bir araya gelerek AGİT zirvesine kadar anlaşmalara nihai biçimini vermişlerdir.

- 18-19 Kasım 1999 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleştirilen AGİT Zirvesi kapsamında, 18 Kasım 1999 tarihinde, Türkiye'nin stratejik önemine büyük katkı sağlayan Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana Petrol Boru Hattı Projesi ile Hazar Geçişli Türkmenistan- Türkiye- Avrupa Doğal Gaz Projesi'ne ilişkin belgeler imzalanmıştır. ⁷⁴

21. yüzyılda Türkiye'yi farklı boyutlara taşıması beklenen ve 8 yıldır Türkiye'nin gündeminde bulunan Bakü-Tiflis-Ceyhan Projesi için imzalanan dört anlaşma, projenin hayata geçirilmesi yolunda hukuki çerçeveyi oluşturmuştur.

AGİT zirvesi kapsamında Bakü- Tiflis Ceyhan Ana İhraç Boru Hattına ilişkin olarak imzalanan Paket Anlaşmalar, bu projeye büyük bir ivme kazandırmıştır. Bu çerçevede, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında "Hükümetlerarası Anlaşma"

⁷³ Dışişleri Güncesi, Enerji, Nisan 2000, s.249.

imzalanmış, “Geçiş Ülkesi Anlaşması”, “Türkiye’nin Garantisi Anlaşması” ve boru hattının Türkiye Bölümünün yapımına ilişkin “Anahtar Teslimi Anlaşması” parafede edilmiştir.

Mutabakata varılan dört anlaşmadan ilki Hükümetlerarası Anlaşma IGA’dır. Bu anlaşma ile projenin ayaklarını oluşturan üç ülkenin, yani Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan’ın ortak bir yaklaşım göstermeleri hedeflenmiştir. Yine bu anlaşmayla, ev sahibi ülkelerin karşılıklı yükümlülükleri ve projeyi teşvik eden hukuki prensiplerin tesis edilmesi amaçlanmıştır.⁷⁵

Mutabakata varılan ikinci anlaşma Ev Sahibi Ülke Anlaşması HGA’dır. Anlaşmayla hattın inşası ve çalışabilmesi için, geçiş ülkelerinin proje için sağladıkları garantiler, taahhütler ve teşvikler tarafların, arazi ve tesisler, çevre, güvenlik, döviz işlemleri, ihracat ve ithalattaki hak ve özgürlükleri belirlenmiştir. Ayrıca anlaşmayla, tarafların sorumluluklarının sınırları, ortaya çıkabilecek zararların telafi ve tanzim edilmesi mekanizmaları ve uyumsuzluk çözüm mekanizmaları da belirlenmiştir.

Üçüncü bir anlaşmada BOTAS’a sorumluluk yükleyen, Anahtar Teslim Müteahhitlik Anlaşması TA’dır. Bu anlaşmanın kapsamı, hattın Türkiye kesiminin ve Ceyhan terminalinin yapımıdır. Götürü usul sabit fiyat anahtar teslimi için kontrat fiyatı 1 Milyar 307 milyon \$’dır. Kurulacak terminalin, işletme aşamasında hattın geçeceği sekiz metrelik koridorun ve bugünkü dizayna göre dört tane olan pompa istasyonunun arazi kullanma, yani kamulaştırma fiyatı 99 milyon \$’dır. Eğer kamulaştırma bedeli bu rakamın üzerinde çıkarsa, BOTAS kendi devleti içinde bu problemi halledecektir.⁷⁶

Anahtar Teslim Anlaşması çerçevesinde BTC HPBH Türkiye kesimi ana müteahhidi olarak görevlendirilen BOTAS, her biri Projenin ana aşamalarını da temsil eden, Temel Mühendislik çalışmalarını 6 ay, Detay Mühendislik çalışmalarını 12 ay ve nihayet Arazi ve İnşaat çalışmalarını ise 32 ay içerisinde bitirmekle yükümlü kılınmıştır.

⁷⁴ Dışişleri Güncesi, AGIT Zirvesi Marjında İmzalanan Belgeler Çerçevesinde Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Hazar Geçişli Doğal Gaz Projelerine İlişkin Bilgi Notu, s.239,Kasım -1999.

⁷⁵ ERAL Metin, “Bakü-Ceyhan çalışabilir ve finanse edilebilir duruma geldi”, PetroGas, sayı:14, s.18, Ankara, Kasım-Aralık1999.

⁷⁶ ERAL Metin, “Bakü-Ceyhan çalışabilir ve finanse edilebilir duruma geldi”, PetroGas, sayı:14, s.20, Ankara, Kasım-Aralık1999.

Söz Konusu Anlaşmalar tarafların hak ve yükümlülüklerini ayrıntılı bir şekilde saptamakta, yatırımcılara sağlanacak kolaylıkları belirlemektedir. Dördüncü anlaşma olan Hükümet Garantisi Anlaşması GG'dir. Türk Hükümeti'nin Garantisi Anlaşmasında, boru hattının ülkemiz içinde inşa edilecek bölümünün maliyetinin, öngörülen meblağın üstüne çıkması halinde, Türkiye'nin, belirli bir limit dahilinde işi tamamlayacağı ve maliyet artışını garantileyeceği öngörülmektedir. Ülkemiz içinde kalan boru hattının inşasından sorumlu müteahhit olarak seçilen BOTAS'ın bu kısma ilişkin fiyat ve teknik özelliklere yönelik sorumluluklar ise, Anahtar Teslimi Anlaşma ile belirlenmiştir.

- Ayrıca, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Türkiye Cumhurbaşkanları İstanbul Deklarasyonunu imzalamışlardır. Bu deklarasyonu ABD Başkanı Clinton da gözlemci sıfatıyla imzalamıştır. Burada taraf ülkeler, Bakü- Tiflis- Ceyhan Boru Hattı Projesinin 2004 yılında tamamlanmasını teminen gerekli tedbirleri yerine getirmeyi üstlenmekte, öte yandan mühendislik çalışmalarını sonuçlandırmak, petrol taahhütleri temin etmek ve finansman katkılarını sağlamak üzere en kısa zamanda bir Çalışma Grubu kurulmasını kararlaştırmışlardır. Kazakistan da Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattını destekleyerek buradan dünya pazarlarına ulaştırmak üzere önemli miktarda petrol sevk etme yönündeki arzusunu dile getirmiştir.⁷⁷

- Bakü-Tiflis-Ceyhan'a ilişkin Hükümetlerarası Anlaşma'nın ekini oluşturan Gürcistan Geçiş Ülkesi Anlaşması'nın 28 Nisan 2000'de Vaşington'da sonuçlandırılmasından sonra, Azerbaycan Geçiş Ülkesi Anlaşması 9 Mayıs 2000'de güncellenmiştir.⁷⁸

- 18 Kasım 1999 tarihinde AGİT Zirvesi sırasında imzalanan Bakü- Tiflis- Ceyhan Ana Petrol Boru Hattı Projesi'ne ilişkin Paket Anlaşmalar, 25 Mayıs 2000 tarihinde TBMM'nin onayına sunulmak üzere Başbakanlığa iletilmiştir.⁷⁹

⁷⁷ Dışişleri Güncesi, s.146, Kasım 1999.

⁷⁸ Dışişleri Güncesi, Enerji, Mayıs 2000,s.189,

⁷⁹ Dışişleri Güncesi, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana Petrol Boru Hattı Projesine İlişkin Paket Anlaşmaların TBMM'nin Onayına Sunulmak Üzere Başbakanlığa İletilmesine İlişkin Açıklama, Mayıs 2000, s.116.

- Söz Konusu Anlaşmalar, Azerbaycan Parlamentosu tarafından 26 Mayıs 2000’de Gürcistan Parlamentosu tarafından ise 31 Mayıs 2000’de onaylanmıştır.
- 29 Mayıs 2000 tarihinde Bakü’de SOCAR tarafından Bakü-Tiflis-Ceyhan’ı tanıtıcı bir toplantı düzenlenmiştir. Toplantıya katılan ve sponsor grupta yer alması muhtemel şirketlere Bakü-Tiflis-Ceyhan Projesine ilişkin paket Anlaşmalar ve bu Anlaşmalar ile sağlanan kolaylıklar hakkında bilgi verilmiştir. Anılan toplantıya 30’un üzerinde petrol şirketi katılmıştır.
- Bakü-Tiflis-Ceyhan Projesi ile ilgili Paket Anlaşmaların onaylanmasının uygun bulunduğu dair Kanun, 21 Haziran 2000 tarihinde TBMM tarafından kabul edilmiştir. Söz konusu anlaşmalar onay işlemlerinin tamamlanması için Bakanlar Kuruluna sevk edilmiştir.⁸⁰
- Bakü-Tiflis-Ceyhan Projesi çerçevesinde Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında 18 Kasım 1999 tarihinde imzalanan “Hükümetlerarası Anlaşma”, her üç ülkenin de onay işlemlerini tamamlamasından sonra 10 Eylül 2000 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁸¹
- 24 Eylül 2000 tarihinde, BOTAŞ ile KAZTRANSOIL arasında, BTC HPBH Projesine katılım için gerekli teknik çalışmaların başlatılması amacıyla, bir Koordinasyon Protokolü imzalanmıştır.
- 3 Ekim 2000 de Azerbaycan, Projeyi desteklemek üzere bir Sponsor Grup meydana getirmiştir. 17 Ekim 2000de, AIOC üyesi 8 şirketten {SOCAR (Azerbaycan), BP (İngiltere), Unocal (ABD), Statoil (Norveç), TPAO, Itochu (Japonya), Ramco (İngiltere) ve Delta-Hess (Suudi Arabistan-ABD)} oluşan bu yeni grubun üyeleri, bir Sponsor Grup Finansman ve İşbirliği anlaşması imzalamışlardır. BP şirketi liderliğinde hareket eden Sponsor Grup üyeleri, Ana İhraç Boru Hattı Katılımcıları olarak da anılmaktadır.
- Ana İhraç Boru Hattı katılımcıları, 17-18 Ekim 2000 tarihlerinde sırasıyla Azerbaycan ve Gürcistan ile Ev Sahibi Ülke Anlaşmalarını tamamlamış; 19 Ekim 2000

⁸⁰ Dışişleri Güncesi, Enerji, s.173, Haziran 2000.

⁸¹ Dışişleri Güncesi, Enerji, s.144, Eylül 2000.

tarihinde ise Türkiye Cumhuriyeti ile Ev Sahibi Ülke Anlaşması ve Hükümet Garantisi Anlaşmasını, BOTAŞ ile de Anahtar Teslim Mütcaahhitlik Anlaşmasını imzalamıştır.

Böylece, bir dünya projesi haline de dönuşen bu önemli boru hattı projesinin realize edilmesinin öntündeki tüm engeller ortadan kalkmış ve Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı için onay alınmıştır.

• Kazakistan da çok etkin bir şirket olan ENI'nin 18 Ekim 2001 tarihinde BTC HPBH Projesine katılması Projenin geleceği açısından çok önemli bir gelişmedir. ENI, AIOC üyesi olmayan, yani taşınacak petrolün sahibi olmayan bir firma olarak MEP katılımcısı unvanını almıştır. ENI'nin katılımının en büyük özelliği BTC hattının Kazak petrolleri için kullanımının öntünün açılmış olmasıdır.

3 Ekim 2000'de kurulan Sponsor Grup içerisindeki şirketler ve payları zaman içerisinde değişmiş olup, Ekim 2001 sonun itibarıyla hisse dağılımı aşağıdaki gibidir:

SOCAR	% 45.00
BP Exploration (Caspian Sea) Ltd.	% 25.72
Unocal BTC Pipeline Ltd.	% 7.74
Statoil BTC Caspian As	% 6.45
TPAO	% 5.08
ENI	% 5.00
Itochu Oil Exploration (Azerbaijan) Inc.	% 2.96
Delta - Hess (BTC) Ltd.	% 2.05

• 14 Kasım 2000'de, BOTAŞ ile PLE şirketi arasında, Temel Mühendislik Anlaşması imzalanmıştır. Temel Mühendislik çalışması, 15 Kasım 2000 tarihinde başlatılmış ve çalışma sırasında, 21 Mart 2001'de, ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi, ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi ve OHSAS 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi olmak üzere üç adet uluslararası sertifika alınmıştır.

- 8 Şubat 2001 tarihinde Proje kapsamında önemli bir gelişme kaydedilmiş ve ABD firması Chevron Overseas Petroleum Inc., Detay Mühendislik aşamasından itibaren Sponsor Grup içinde yer almak istediğini beyan etmiştir. Bu sürecin olumlu sonuçlanması beklenmektedir. Kuşkusuz, İtalyan ENI grubunun MEP üyeleri arasına katılmış olması bu yöndeki beklentileri kuvvetlendirmektedir. Böylece, Kazak petrolünü MEP sistemine dahil etmek ve Projenin adını da Aktau-Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH Projesi olarak değiştirmek mümkün olacaktır.

- Kazak petrolünün sisteme dahil edilmesi yolunda çok önemli bir diğer adım ise, 28 Şubat-1 Mart 2001 tarihlerinde, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan ve ABD devlet temsilcileri arasında yapılan toplantı neticesinde; 1 Mart 2001 tarihinde, Kazakistan'ın Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH Projesine katılması hususunu içeren Mutabakat Zaptının imzalanmasıdır.

- Temel Mühendislik çalışması 15 Mayıs 2001 tarihinde başarıyla tamamlanmıştır.

- 19 Haziran 2001 tarihinde Projenin ikinci aşaması olan Detay Mühendislik çalışması başlatılmıştır. Çalışma, Alman ILF firması tarafından yürütülmektedir.

- Çevre Etki Değerlendirme raporu kapsamındaki çalışmaları yürütmek üzere ise yerli bir firma olan ENVY (Enerji ve Çevre Yatırımları A.Ş.) ve İngiliz kökenli bir firma olan ERM (Environmental Resources Management) görevlendirilmiş olup, ilgili sözleşmeler sırasıyla 22 Haziran ve 26 Haziran 2001 tarihlerinde imzalanmıştır.

- Üçüncü ve son aşama olan Arazi Temin ve İnşaat safhasına yönelik çalışmalar da başlatılmış olup, inşaat müteahhitlerinin seçilmesine yönelik ön yeterlik ihalesi için müteahhit firmalar tarafından hazırlanan ön yeterlik dosyaları 17 Ağustos 2001 tarihinde teslim alınmıştır.

Münferit, iş ortaklığı ve konsorsiyum olmak üzere toplam 56 ön yeterlik başvurusu yapılmıştır. Ön yeterlik ihalesi değerlendirme süreci 18 Ağustos 2001 tarihinden itibaren başlatılmış olup, ihale komisyonunun ön yeterlik dokümanları üzerindeki çalışmaları tamamlanmıştır. İhale dokümanlarının hazırlanmasına yönelik çalışmalar ise son aşamasına gelmiş bulunmaktadır. İlgili ihale Aralık 2001 tarihinde

açılacak olup, Nisan 2002'de firmaların teklifleri alınacaktır. İhale sonuçları Detay Mühendislik aşaması sonunda, yani Haziran 2002'de açıklanacaktır.

İhale paketinin hazırlanmasına ve buna bağlı olarak değerlendirme kriterlerinin belirlenmesine yönelik çalışmalar tamamlanmak üzeredir. İhale sonuçlarının Şubat 2002'de açıklanması planlanmaktadır.

Güzergah üzerindeki arkeolojik alanlarda gerekli inceleme ve çalışmaları yürütmek üzere anlaşılan ODTÜ'ye bağlı TAÇDAM'ın saha çalışmaları devam etmektedir. TAÇDAM tarafından hazırlanan ilk raporlar Direktörlüğümüze ulaşmaya başlamıştır.

Detay mühendislik aşaması Haziran 2002'de tamamlanacaktır. Aynı günlerde başlatılması beklenen, 32 ay sürecek Arazi Temin ve İnşaat aşamasına yönelik tüm hazırlıklar tamamlanmış olacaktır.

Tüm hattın tamamlanması ve devreye alınması için hedeflenen tarih ise 2005 yılı başlarıdır.

1996 yılında BOTAŞ tarafından kurulmuş olan BOTAŞ INTERNATIONAL LTD. (BIL) firması, Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Türkiye kesimi işletme firması olarak atanmıştır. İşletme Anlaşmasının hazırlanmasına yönelik çalışmalar detaylandırılarak devam etmektedir.

Önümüzdeki dönemde, hem Projeye yeni katılımlar olması hem de finansman konusundaki görüşmelerin olumlu sonuçlanması beklenmektedir. Ayrıca, Kazak petrolünün de MEP sistemine dahil edilmesi için çeşitli çalışmalar devam etmektedir.

Proje Yatırım Maliyeti Alman PLE Mühendislik firması tarafından yapılan fizibilite etüdüde Projenin toplam sistem için yatırım maliyeti 2.4 Milyar \$ olarak hesaplanmıştır. Türkiye kesiminin tahmini maliyeti ise 1.3 Milyar \$ düzeyindedir.

Türkiye kesiminin tüm finansmanı, Türkiye tarafından değil; bizzat projeye iştirak eden şirketlerce (Ana İhraç Boru Hattı Katılımcıları) karşılanacak olup; işin zamanında bitirilmesi durumunda Proje, Türkiye'ye hiç bir maliyet getirmeyecektir.

Bu kapsamda, Kazakistan'da iş yapan petrol şirketlerinin, Projenin ikinci aşaması olan Detay Mühendislik çalışmalarından itibaren katılımlarını sağlamak amacıyla ilgili Proje Anlaşmaları üzerinde çalışılması kararlaştırılmıştır.

Proje Süresi Esas süre 40 yıl olmakla birlikte, Proje Katılımcılarının talep etmesi durumunda, 10'ar yıllık dönemler halinde iki kez uzatılması mümkündür.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi, BOTAŞ bünyesinde oluşturularak Ocak 2000'inde çalışmaya başlayan Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Proje Direktörlüğü tarafından yürütülmektedir.



2.2.4. Bakü-Tiflis-Ceyhan'dan Taşınacak Petrolün Kaynakları

Hazar Havzasında üretilecek petrolün Azerbaycan üzerinden dünya pazarına üç ayrı boru hattı yoluyla çıkarılması planlanmaktadır. Bunlardan birincisi Kuzey Rotası olarak ta adlandırılan Bakü-Novorossisk petrol boru hattıdır. Bu hat 1997 yılında faaliyete geçmiştir ve taşıma kapasitesi şu an için günde 100.000 varil kadardır. Ancak boru hattı, hat boyunca meydana gelen patlamalar sonucunda oluşan kesintiler nedeniyle tam kapasite olarak kullanılamamıştır. İkinci hat Batı Rotası olarak ta adlandırılan Bakü-Supsa petrol boru hattıdır. 1998 yılında faaliyete geçen bu hattın ilk aşamada günde 100.000 varil petrol taşınmıştır. Bu hat üzerinden 2002 yılından itibaren günde 200.000 varil petrol taşınması planlanmaktadır (Çizelge-9). Üçüncü hat ise Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı projesidir. Projeye göre, Kazakistan'dan Bakü'ye getirilecek olan yıllık 20 milyon ton miktarındaki Kazak ham petrolü, burada yıllık 25 milyon ton Azeri ham petrolü ile birleşerek, toplam yıllık 45 milyon ton ham petrol olarak Türkiye topraklarından Akdeniz'deki Ceyhan limanına ulaşacaktır. Bu hattın ilk aşamada günlük 231.762 varil petrol taşınması planlanmaktadır (Çizelge-9). Bu hattın yapılacak taşıma miktarı sürekli artış göstererek 2008 yılında günlük 906.894 varillik kapasiteyle maksimum seviyeye ulaşacaktır ve 2024 yılı sonuna kadar da bu kapasite üzerinden kesintisiz şekilde petrol taşınması yapılacaktır.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattında taşınacak Azerbaycan petrolünün büyük bir kısmını Azeri, Çırac ve Güneşli yataklarından çıkarılan petrol oluşturacaktır.

Hazar Havzasında petrol ürünleri üretimi ile ilgili gerçekçi bir senaryo oluşturmak için bir araştırma yapılmıştır. Araştırma, mevcut ve gelecekteki taşıma sistemlerinin bir değerlendirmesini içermektedir. Araştırma ile ilgili sonuçlar Çizelge-9'daki gibi düzenlenmiştir.

Yıl	Azerbaycan (AIOC; ACG)	Azerbaycan (PSA1)	Azerbaycan (PSA2)	Azerbaycan (PSA3)	Kazakistan (Tengiz)	TOPLAM	E. Petrol Kuzey Rotası	E. Petrol Batı Rotası	PLE Bakü-Ceyhan
	vg	vg	vg	vg	vg	vg	vg	vg	vg
1993	0	0	0	0	60,000	60,000	0	0	0
1994	0	0	0	0	90,000	90,000	0	0	0
1995	0	0	0	0	120,000	120,000	0	0	0
1996	0	0	0	0	160,000	160,000	0	0	0
1997	0	0	0	0	170,000	170,000	100,000	0	0
1998	0	0	0	0	185,000	185,000	100,000	100,000	0
1999	29,412	0	0	0	240,000	269,412	100,000	100,000	0
2000	58,824	0	0	0	282,000	340,824	100,000	100,000	0
2001	102,941	0	0	0	324,000	426,941	100,000	200,000	0
2002	161,765	0	0	0	366,000	527,765	200,000	200,000	0
2003	205,882	0	0	0	408,000	613,882	300,000	200,000	231,762
2004	235,294	14,706	14,706	0	450,000	714,706	300,000	200,000	362,758
2005	308,824	14,706	29,412	14,706	492,000	859,647	300,000	200,000	503,830
2006	382,353	29,412	44,118	14,706	534,000	1,004,588	300,000	200,000	644,902
2007	470,588	29,412	205,882	14,706	576,000	1,296,588	300,000	200,000	785,975
2008	529,412	58,824	367,647	44,118	618,000	1,618,000	300,000	200,000	906,894
2009	588,235	58,824	367,647	58,824	660,000	1,733,529	300,000	200,000	906,894
2010	661,765	73,529	367,647	73,529	700,000	1,876,471	300,000	200,000	906,894
2011	691,176	102,941	367,647	88,235	700,000	1,950,000	300,000	200,000	906,894
2012	661,176	117,647	367,647	102,941	700,000	1,979,412	300,000	200,000	906,894
2013	661,176	132,353	367,647	117,647	700,000	2,008,824	300,000	200,000	906,894
2014	661,765	147,059	367,647	132,353	700,000	2,008,824	300,000	200,000	906,894
2015	617,647	161,765	367,647	147,059	700,000	1,994,118	300,000	200,000	906,894
2016	602,941	176,471	367,647	147,059	700,000	1,994,118	300,000	200,000	906,894
2017	470,588	176,471	367,647	176,471	700,000	1,891,176	300,000	200,000	906,894
2018	411,765	176,471	352,941	176,471	700,000	1,817,647	300,000	200,000	906,894

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
 BAKANLIĞI
 EKONOMİK VE İSTATİSTİK BAKANLIĞI

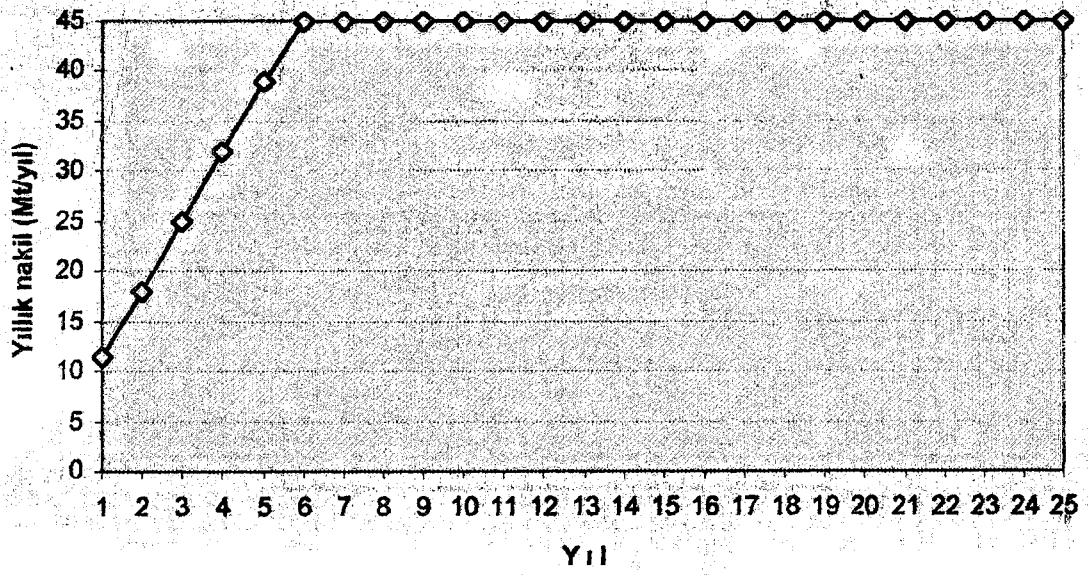
2019	352,941	161,765	323,529	161,765	700,000	1,700,000	300,000	200,000	906,894
2020	308,824	161,765	294,118	147,059	650,000	1,561,765	300,000	200,000	906,894
2021	264,706	147,059	250,000	132,353	600,000	1,394,118	300,000	200,000	906,894
2022	205,882	132,353	235,294	132,353	600,000	1,305,882	300,000	200,000	906,894
2023	161,765	102,941	220,558	102,941	500,000	1,088,235	300,000	200,000	906,894
2024	132,353	88,235	191,176	102,941	500,000	1,014,706	300,000	200,000	906,894
2025	117,647	88,235	176,471	73,529	400,000	855,882	300,000	200,000	0
2026	88,235	73,529	161,765	73,529	300,000	697,059	300,000	200,000	0
2027	73,529	58,824	132,353	58,824	200,000	523,529	300,000	200,000	0
2028	58,824	44,118	117,647	44,118	100,000	364,706	300,000	200,000	0
2029	44,118	44,118	88,235	44,118	100,000	320,588	300,000	200,000	0
2030	29,412	29,412	73,529	29,412	100,000	261,765	300,000	200,000	0
2031	14,706	29,412	58,824	29,412	100,000	232,353	300,000	200,000	0
2032	14,706	29,412	58,824	29,412	50,000	182,353	300,000	200,000	0

Çizelge-9:-Bakü-Tiflis-Ceyhan'dan Taşınacak Petrolün Kaynakları

Kaynak: Bakü-Ceyhan Pipeline Feasibility Study and General Environmental Audit

Çizelge 9'da Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattına hangi petrol üretim bölgesinden, hangi yıl içerisinde, ne kadar petrol verileceği gösterilmiştir. Yine bu çizelgede Erken Petrol Hatlarından geçen petroler hakkında da bilgiler verilmiştir. Bu çizelgeden de anlaşılacağı üzere Kazakistan ve Azerbaycan'da üretilecek petrolün miktarı hem CPC'ye hem de Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattına yetecek düzeydedir. Çizelge 23'deki veriler değerlendirilerek Şekil 6 oluşturulmuştur.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı başlangıç nakil kapasitesi 11.5 mt/yıldır. Bu hat beş yılda kademeler halinde mükemmel bir artış kaydederek, tahminen en yüksek nakil kapasitesi olan yıllık 45 milyon ton, yani yaklaşık olarak günlük 1.000.000 varile eşit bir seviyeye ulaşacaktır.



Şekil-6- Bakü-Tiflis-Ceyhan Hattının 25 yıllık dönemdeki çalışma planı

2.2.5.Bakü-Tiflis Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Ekonomik Göstergeleri

Tezimizin bu bölümünde iktisadi konulara daha çok yer verilmiştir. Uluslararası boyutta, ilgili kişilerin tartışmalarında Bakü-Ceyhan boru hattının en önemli dezavantajı olarak maliyetinin yüksekliğinin gösteriliyor olması bizim bu konuya yer vermemizin ana nedenini oluşturmaktadır.

Rotanın tamamı 8 ana bölüme (lota) ayrılmış, bunlardan üçü araştırmalar ve maliyet hesaplarında daha ileride yapılacak araştırmalar için temel olarak kullanılmıştır. Birinci Bölüm (Lot I) (Azerbaycan'daki ilk 235 km'lik kısım), Üçüncü Bölüm (Lot III) (Gürcistan Rotasının tamamı) ve Beşinci Bölüm (Lot V) (Horasan Erzurum) bu incelemelerde temel alınmıştır. Hidrolik hesaplama ve sistem analizlerinden yola çıkarak boru çember kalınlıkları ve uzunlukları elde edilmiştir. Bu bilgiler daha sonraki araştırmalarda veri olarak kullanılmıştır.

Maliyet hesabı, pompa istasyonları, ölçüm istasyonları, sıra boru temini, boru yerleştirme, SCADA-Telekominikasyon-Elektrik işleri gibi alt gruplara ayrılmıştır. Fazladan bir bölümde işletme harcamalarına (OPEX) ayrılmıştır.

Sıra boru fiyatları çeşitli malzeme temin edicilerden elde edilen gayri resmi araştırmalara dayanmaktadır. Sapmalar incelenmiş ve ortalamaları alınmıştır. Sıra boru maliyeti (kaplama ve taşıma da dahil olmak üzere) yaklaşık olarak 620 milyon \$ tutarındadır.

Çizelge-10 farklı maliyetteki parçaların her birine düşen oran hakkında genel bilgi vermektedir. Bu fiyatları hepsi yapılan araştırmalar ölçüsünde belirlenmiştir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının toplam maliyeti 2.327.660.200 \$'dır. Toplam bir maliyet göstergesi (Ceyhan Terminali'nin maliyeti de dahil olmak üzere) aşağıdaki özetle gösterilmiştir. Her bir maliyet kategorisi hakkındaki ayrıntılar aşağıdaki tabloda bulunabilir. Yukarıda belirtilen boru hattı maliyeti konusundaki rakam, daha sonraki dönemde BOTAŞ yetkililerince 2.6 milyar \$ olarak güncelleştirilmiştir.

Sıra	Sayı- Uzunluk	Parça -km	Tanım	Parça Fiyatı \$	Toplam \$
1	1	Parça	Ana pompa istasyonu, elektrikle çalışan motorlar	23.039.185	23.039.185
2	9	Parça	Orta seviyeli pompa istasyonu,ham petrol yakan iki tarafli motor	28.846.200	259.815.800
3	4	Parça	Bakım ölçüm istasyonları	5.096.897	20.387.800
4	22	Parça	Kazıma karşılama veya alım istasyonları	569.185	12.520.070
5	2	Parça	Basınç azaltma istasyonları (1 tane ekstra)	1.996.378	3.992.753
6	90	Parça	Vana kapatma istasyonları	104.869	9.438.210
7	LS		Ceyhan Terminali	154.706.79 5	154.706.795
8	LS		SCADA/İletişim/Elektrik işleri	9.3/in+m	44.076.795
9	1.730	Km	Sıra boru temini+ kaplama+ taşıma	8.5/in+m	678.589.176
10	1.730	Km	Boru döşeme (mekanik ve inşaat)		619.115.552
11	LS		Binalar, yollar ve ilgili alt yapı işçiliği	79.000	115.000.000
12	1.730	km	Mühendislik ve denetim %6.5		136.670.000
13	%3		R.O.W.Maliyeti (Erzurum'dan Kayseriye olan 650 km'lik kısım hariç)		38.901.596
			Ana Toplam		2.116.054.72 8
	%10		Fiziksel konularda daha başka hesaplanmadık harcamalar		211.605.473
			Toplam (Ceyhan terminali hariç)		2.154.956.32 4
			Toplam (Ceyhan terminali dahil)		2.327.660.20 0

Çizelge-10- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesinin Sayısal Fatura Özeti

Kaynak: Bakü-Ceyhan Pipeline Feasibility Study and General Environmental Audit.

2.2.6. Boru Hattı Koridorunun Topografyası ve Jeomorfolojisi

2.2.6.1. Azerbaycan

Azerbaycan'ın jeomorfolojisi oldukça çeşitli ve ilginç şekiller gösterir. Buzul topografyasına ait şekillerden, kıyı morfolojisine ait şekillere kadar pek çok şekil örneği görmek mümkündür (Şekil 7). Rölyefin en büyük üniteleri, Alp orojenezi ve özellikle neotektonik hareketler sonucunda meydana gelmiş dağ sistemleri ve dağarası depresyonlardır. Dağ sistemleri neotektonik dönemde tektonik yükselme hareketleri sonucunda meydana gelmiş büyük yapısal şekillerdir. Dağ arası depresyonlar ise aynı devrede esasen tektonik çökme ve eğilme etkileri ile meydana gelmiş şekillerdir. Böylece Azerbaycan'ın en büyük şekilleri ülkenin kuzey ve kuzeydoğu bölümünü oluşturan Büyük Kafkaslar dağ sistemi, güney ve güneybatı bölümünü oluşturan Küçük Kafkaslar dağ sistemi ve onların arasında yerleşen geniş Kura tektonik çökme kuşağıdır. Bu büyük birimler kuzeybatıya Gürcistan ve Ermenistan'a doğru uzanırlar.⁸² Azerbaycan sınırları içinde boru hattı rotası, Kura Vadisi boyunca uzanmaktadır ve boru hattı rotasının yüksekliği -14m ile 518m arasında değişmektedir (Şekil 8). Boru hattı bazı oldukça alüvyonlu çöküntü yerlerinden ve aktif sismik fay hattı yerlerinden de geçmektedir.

Boru hattı rotası boyunca mevcut olan topografya ve jeomorfoloji birbirinden farklı üç kısım tarafından karakterize edilmektedir.⁸³

Sangaçal'dan Gazımmemmed'e (km 0 - km 64)

Bu bölüm (Gobustan bölgesi), düzlükleri ve yüksekliği az olan dağlardan oluşur. En yüksek nokta çamur volkanı olan Turagay'ın zirvesi olup, 400m'dir. Bu nokta Apşeron Vadisi Şemaka- Gobustan Çukurunun tektonik yapısının bir parçasıdır. Erozyon ve denüdasyon; çorak arazilerdeki sarp yamaçlar, dağlar arasındaki geçitler ve karbonlu alt katman kayaların kendi buldukları yerlerde açılmasıyla yeni oluşumlara yol açacak şekilde tepelik yerlerde meydana gelmektedir. Dağlar arasındaki alüvyal;

⁸² KOÇMAN Asaf ve diğerleri, "Azerbaycan Coğrafyası", ss.16-18, İzmir,1994.

⁸³ BOTAŞ, "Bakü-Ceyhan Pipeline Feasibility Study and General Environmental Audit", Volume 5, s.5-6, 1997.

alüvyal öncesi ve alüvyal sonrası tortulları içeren havzalar, aşınmış ve dağ sıralarından taşınmıştır ve bu bölgenin ayrı birer özellikleri olan çamur volkanları araya girmiştir.

Bu kısım içinde boru hattı rotasının yüksekliği, deniz seviyesinden -10m ile 224m arasında değişmektedir.

Gazımemmed'ten Yevlak'a (km 64 – km 245)

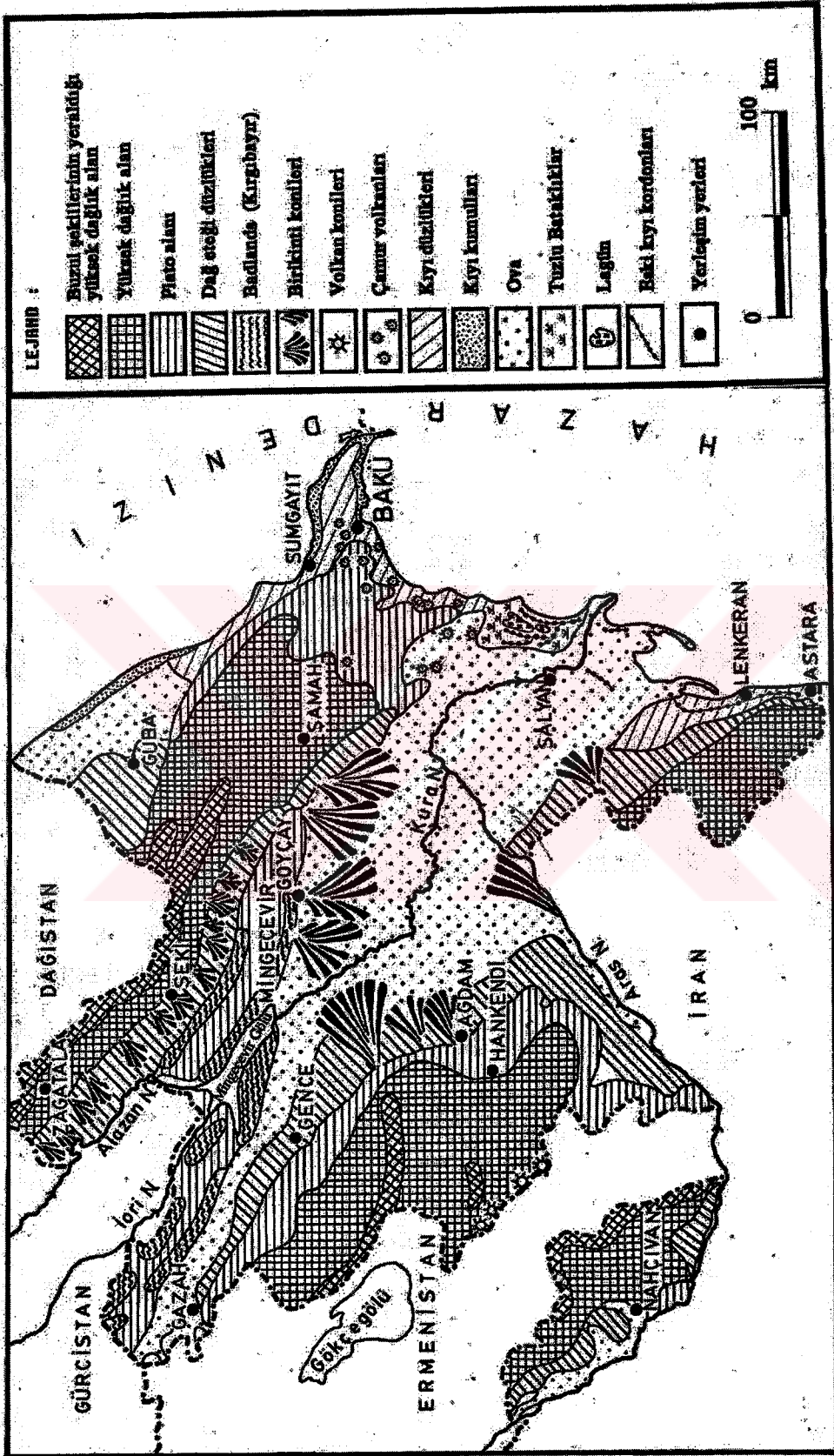
Boru Hattı Rotasının merkez kısmı, Büyük Kafkaslardan gelen pek çok nehir kanalı ve sulama kanalları tarafından geçilen geniş Şirvan Düzlüğü'ndedir. Azerbaycan'da en genç tektonik hareketler sonucu oluşan Orta Kura depresyonuna dahil olan Alazan-Eyriçay akarsuyu, Kura-Aras depresyonunun alüvyonlarla dolmasına yol açmıştır. Kura-Aras ovalarının kenarlarında alüvyal-kolüvyal alanlar (birikinti yelpazeleri) yer alır.⁸⁴ Bu bölgede, Büyük ve Küçük Kafkaslardan gelen alüvyal depozitler büyük havalandırma yolları, koniler ve teraslar oluşturmakta ve oluşumlar düzlüğe bir yükselti ve alçak-irtifalı bir topografya özelliği vermektedir. Gence düzlüğünün Kura nehri çevresinde kalan kısmında tipik olarak Kurak bölge topografyası görülür.⁸⁵ Bölgenin sağlam jeolojik yapısı orijinali bakımından tortuldur ve nispeten kalındır. Boru hattı rotası boyunca mevcut olan irtifa, deniz seviyesinden -14m ile 18m arasında değişmektedir.

Yevlak'tan Gürcistan Sınırına (km 245 – km 468)

Koridorun bu kısmı Karabağ Düzlüğü ve Aşağı Kafkasların eteklerini içermektedir. Koridorun bu kısmı Kuaterner devrinde oluşan yüzeydeki alüvyal ve prolüvyal kalıntılar tarafından karakterize edilmektedir ve bu kalıntıların büyük bir kısmı da Aşağı Kafkaslardan toplanmıştır. Kura Nehrinin kuzeyinde bulunan düzlük, Büyük Kafkaslardan taşınan alüvyonlu oluşumla beslenmektedir. Poylu yakınında yer alan su havzası 197m yüksekte oluşmuştur. Nehirlerin ana örgüsü koridorun bu kısmında yer almaktadır. Rotanın yüksekliği 22m ile 518m arasında değişmektedir.

⁸⁴ KOÇMAN Asaf ve diğerleri, age., s.20.

⁸⁵ KOÇMAN Asaf ve diğerleri, age, s.20.



Şekil-7: Azerbaycan'ın Jeomorfoloji Haritası

Kaynak: KOÇMAN ve diğerleri, a.g.e.

2.2.6.2. Gürcistan

Kafkasların bir parçası olarak Gürcistan, Avrasya ve Afro-Arap tabakaları arasında yer almaktadır ve aynı zamanda Akdeniz (Alp-Himalaya) temel kuşağının Avrupa ve Asya kollarının birbirine kavuştuğu noktada bulunmaktadır. Gürcistan'ın jeolojik yapısı esas itibarıyla Mesozoik ve Senozoik kalıntılardan oluşmaktadır. Kambrian öncesi ve Paleozoik oluşumlar, Büyük ve Küçük Kafkasların merkez kısmı içindeki küçük bir bölgede bulunmuştur.

Gürcistan içinde, boru hattı koridorunun yüksekliği gittikçe artmakta ve bu artış Azerbaycan sınırından, Türkiye sınırına ulaşana kadar 222 metre ile 2.253 metre arasında değişmektedir (Şekil.8). Boru hattı, Rustavi civarında alüvyonlu ovayı geçmekte ve Gürcistan'ın sismik olarak en hareketli hattı olan Tsalka'nın arkasındaki Javakheti Yaylasını dolaşmadan önce Marneuli'nin kuzeyindeki yayla bölgelerini aşmaktadır.

Teklif edilen rota, güney-batıda Aşağı Kafkaslar tarafından sınırlanan, bükülmüş bir dağlık sistemin dağlar arasındaki çukurluk kısımlardan geçmektedir. Bu dağlar arasındaki çukurluk kısımlar, genel olarak tektonik batma eğilimi sonucunda ortaya çıkan göl, nehir oluşumlarına ve bunlara bağlı oluşan çamurlu toprak birikintilerine sahiptir.

Aşağıda özellikleri tartışıldığı üzere, doğudan batıya doğru üç jeomorfolojik bölüm belirlenmiştir:

Azerbaycan Sınırından Bolnisi'ye (km 468 – km 536)

Bu kısım Kvemo Kartli çukuru ve Marneuli Garadabani alüvyal düzlüğünün alt bölgesini içine alan jeomorfolojik bölgeden meydana gelmektedir. Rota, geniş Gardabani-Rustavi alüvyal düzlüğünün bir kısmını geçmeden önce, Arkhasheni yukaç silsilesinin güney yamaçlarının altındaki Beiutkape ve Dagdami düzlüklerini geçer. Silsiledeki bu düzlükler Neosen devrinde kumlu kumtaşı, tortulu şist ve kireç taşlarından oluşmuştur. Rustavi- Gardabani alüvyal düzlüğü, Kura Nehri'nin güneydeki boğazı, güney- batı ve batı da Udabni tepeleri, Biuk-Kiasik ve Kara-Taphi tepeleri

tarafından kuzey-doğu ve doğudan çevrilmiştir. Bu kısımdaki rotanın irtifası 322m ile 731m arasında değişmektedir.

Bolnisi'den Tsalkaya (km 536 – km 604)

Bu bölge, Khrami ve Mashavera nehirleri tarafından ayrılan Khrami Dağları birleşiminden oluşan aşınmış ve çıplak kalmış volkanik platocuk tarafından karakterize edilmiştir. Yükseklik bakımından bu kısımda rota, volkanik platocuk boyunca 731m ile 1.909m arasındaki değişmektedir.

Tsalka'dan Türkiye Sınırına (km 604 – km 693)

Rota bu kısımda, Javakheti Yüksek Düzlüğünü geçmektedir. Bu kısım, Samsari ve Javakheti volkanik silsileleri tarafından ve de Tsalka ve Javakheti tektonik çukurları ile lav platoları tarafından oluşturulmuştur. En büyük silsile olan Samsari'deki en yüksek dağ Didi Abuli (3.304 m) olup, bu dağ Ahıska'nın kuzey-doğusunda bulunmaktadır. Bu kısımdaki rotanın yüksekliği 1.807m ile 2.253m arasında değişmektedir.

2.2.6.3. Türkiye

Türkiye aktif Alp-Himalaya dağlarının tektonik kuşağında durmaktadır. Bu aktif tektonikle ilgili tabaka (plato) hareketleri mevcut jeolojik ve jeomorfolojik özelliklerin şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır ve bunun sonucu olarak Türkiye'nin yapısı oldukça karmaşık ve çeşitlidir.

Türkiye sınırlarında boru hattı koridorunun önemli bir bölümü Doğu Anadolu Bölgemizin içinden geçer. Doğu Anadolu'nun büyük bir kısmı, 2000m nin üstündeki yüksek düzlüklerle kaplıdır. Bütünüyle yüksek bir bölge olan Doğu Anadolu, Türkiye'nin en engebeli coğrafi ünitesi olup, ortalama yükseltisi 1800 m dolayındadır. Bu düzlükler yer yer yüksek dağlarla ve depresyonlarla kesintiye uğrarlar.⁸⁶

Boru hattı koridoru, pek çok aktif fay hattının geçtiği ve geniş alüvyonlu tortuların kaplandığı bölgelerden geçmektedir. Boru hattı koridorunun eksenini özellikle

de doğu kısmı boyunca (yaklaşık güney kesimin orta kısmında kabaca Hafik'ten Ceyhan'a kadar) bazı kayalık bölgelerden geçmektedir. Dahası Pasinler, Erzurum ve Tercan ovalarından, Ulaş ve Pınarbaşı arasındaki yüksek platolardan ve son olarak da Adana'da Çukurova vadisine ulaşmadan önce Aras nehrinin oldukça geniş bir düzlüğünü geçmektedir. Türkiye'deki hat boyunca deniz seviyesine göre mevcut olan toplam yükseklik 2250m ile 30m arasında değişen seviyeler sergilemektedir (Şekil.8).

Türkiye içinde rota koridoru boyunca, altı topografik ve jeomorfolojik kısım belirlenmiştir. Bu kısımlar, tektonik hareketler ve bunlardan sonrada meydana gelen aşınma işlemi tarafından karakterize edilmişlerdir. Bu kısımlar kuzey-doğudan güneye doğru aşağıda tanımlanmıştır.

Gürcistan Sınırından Horasan'a kadar (km 693 – km 899)

Bu bölge tepecikleri ve yüksek platoları içerir. Bu bölgedeki katman oluşumları esas itibariyle horizontal bir şekilde bükülmüş üst Tersiyer katmanının Neojen oluşumları üzerinde oluşturduğu katmanlardan ibarettir. Bu bölgeler içinde aşınma devreleri Orta Miosen penepleninden Üst Miosen sedimentlerine kadar ki oluşumları içerir. Kars civarındaki nehir yatağı, alüvyal tortulların çok geniş bir alana yayılmış şeklini içerir. Bu rota boyunca mevcut olan irtifa 2.345m ile 1.552m arasında değişmektedir.

Horasan'dan Cayırlı'ya

Bu kısmın merkez parçası birleşik nehir havzaları ve bunlarla ilişkili terasları ihtiva eder. Pasinler, Erzurum, Tercan düzlükleri bu tiptendir. Bu bölge aynı zamanda bazı yüksek ve alçak seviyedeki platolar ve zirvesi düzleşmiş tepelere ve dağlara da sahiptir. Buzul, yağmur ve rüzgar erozyonuyla ilgili aşınma tepelik bölgelerde meydana gelirken, bu oluşum daha sonrada tortulların birleşimi, kuesta ve domuz sırtı tepe oluşumlar meydana gelmiştir. Horizontal şekilde bükülmüş Üst Tersiyer (Neojen) bu bölgenin yapısal gelişimine hakimdir. Boru hattı rotasının deniz seviyesinden bu bölgedeki yüksekliği 2028 m'den 1400 m'ye kadar değişmektedir.

⁸⁶ "Doğu Anadolu Bölgesi", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Ders Notları, İzmir.

Çayırılı'dan Refahiye'ye

Bu kısımda boru hattı rotası Otlukbeli Dağlarının eteklerini takip eder. Biri Çayırılı'da ve diğeri de Refahiye'de olmak üzere iki plato bu kısım içinde yer almaktadır. Buzul erozyonu çukur şeklinde özellikler arz eden oluşumlara yer açmıştır. Yapısal oluşumlar Mezozoik devrinde katmanlaşmıştır. Boru hattı rotasının bu kısmındaki yüksekliği 2250 m ile 1480 m arasında değişir.

Refahiye'den Pınarbaşı'na

Ulaş'a kadar olan kısım sivri tepeler ve Tecer Dağları'nın yüksek platolarından oluşur ve bu yüksek platolardan sonra ise alçak platolar vardır. Erozyon ve aşınma, özellikle Ulaş ve Pınarbaşı arasındaki bölge gibi yerlerde, karstik şekiller oluşturmuştur ve bu tür yerler boru hattı faaliyetleri için oldukça hassastır. Bazı karstik oluşumlardan başka kuesta ve domuzsırtı benzeri tepeler de bu bölgede meydana gelmiştir. Boru hattı rotasının deniz seviyesinden yüksekliği 2025m ile 1334m arasında değişir.

Pınarbaşı'ndan Kozan'a

Burada, boru hattı koridorunun rotası zirveleri düzleşmiş tepe ve dağlarla, Dibek Dağlarının batı eteklerini de içine alan bazı alçak ve yüksek platolardan geçer. Kristalleşmiş paleozoik ve iç içe geçmiş Mezozoik katman hakim yeryüzü şekilleridir. Kuesta ve denizsırtı gibi bazı özellikler erozyon ve aşınma işlemleri sonucu meydana gelmiştir. Ceyhan'a doğru önemli bir yükseklik azalması (2075-111m) meydana gelir.

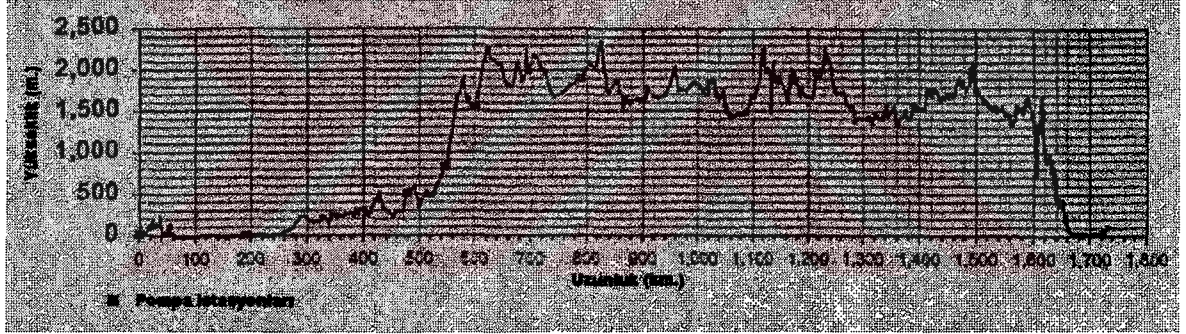
Kozan'dan Ceyhan'a

Bu kısmın merkez parçası Ceyhan Nehri'nin yeni alüvyal ovasının geniş bir kısmını içerir. Boru hattı Deniz üssüne yakın bir noktada Akdeniz boyunca alçak uçurumlar şeklide kıyıları olan biraz yükselmiş bir platoyu geçer. Kuaterner ve Neosen oluşumları üzerine yapışmış horizotal Tersiyer oluşumları bu bölgenin yapısal jeolojisinin hakim unsurlarıdır. Bu bölgedeki yükseklik 112m ile 30m arasında değişmektedir.

2.2.7. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Yükseklik Profili

Hattın aşırı yükseklik ve uzunluğuna bağlı olarak, Bakü-Ceyhan Boru Hattı, boru hattı sisteminin hidrolik dizaynında göz önüne alınması gereken derecede bir etkiye sahip olan belli sayıda karakteristikler gösterir. Özellikle, durgun hat işletimini mümkün kılan yüksek noktalardan inişler, Bakü-Ceyhan Boru Hattını diğer boru hattı projelerinden ayırmaktadır. 693 km'lik Türkiye sınırına kadar olan bölüm için 6 adet pompa istasyonu kullanılırken, 1037 km'lik Türkiye sınırları içindeki bölüm içinse sadece 4 adet pompa istasyonuna ihtiyaç duyulmuştur. Bu da boru hattı maliyetinin düşmesine neden olmuştur.

Şekil 8'de Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattının yükselti profili ve pompa istasyonlarının profil üzerindeki dağılımı gösterilmiştir.



Şekil-8- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Yükseklik Profili

2.2.8. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Güzergahının Seçiminde Etkili Olan Çevresel Faktörler

Çalışmamızın bu bölümünde Azerbaycan'ın Sangaçhal Terminali'nden başlayıp Türkiye'nin Ceyhan Terminali'nde sona eren, ikisi Türkiye sınırına kadar olan alternatif rota koridorlarından, dördü de Türkiye içerisindeki alternatif rota koridorlarından oluşan toplam altı Alternatif Rota Koridoru (ARK) değerlendirmemize dahil edilmiştir.

2.2.8.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının, Türkiye Sınırlarına Kadar Olan Alternatifleri

- ARK1: Bakü – Horasan (Tiflis üzerinden Kars)
- ARK2: Bakü – Horasan (Nahçıvan üzerinden, İğdır)

2.2.8.1.1. ARK1'in Güzergah Bölümleri

Sangachal terminalinden çıktıktan sonra güney-batı yönünde ilerleyen bu güzergah, Shak Gaya'dan Gazi Muhammed'e doğru kuzey batıya dönmekte ve Gürcistan Sınırı yakınındaki Güney Kafkas Dağlarına paralel olarak Kürdemir, Yevlak, Gence ve Akstafa yoluyla kuzey batıya doğru ilerlemektedir. Gürcistan sınırını geçerek Tiflis'in güneyinden dönen Rota Koridoru, Marneuli'den Ahıska'ya devam eden mevcut demiryolunu takip ederek oradan da Çıldır Gölünde Gürcistan Türkiye sınırına doğru devam etmektedir. Daha sonra boru hattı, Türkiye sınırından güneye ve Kars üzerinden Horasan'a kadar güney batıya doğru ilerlemektedir (Şekil-9).

Bu bölüm için belirlenen önceki esas rota Tiflis, Gori, Khashuri, Borjomi, Ahıska ve Vale üzerinden Türkiye sınırına ulaşmaktaydı. Fakat, Khashuri ve Ahıska arasındaki 78 km uzunluğundaki Kura nehir vadisinin önemli mühendislik problemlerini ortaya çıkartması, yine vadinin önemli mineral su kaynakları ihtiva etmesi ve Borjomi civarının turistlerin dikkatini çekiyor olması nedeni ile bölge taramasından sonra bu plan, yukarıda belirttiğimiz güzergah bölümünün lehine AIOC yetkililerince değiştirilmiştir.

2.2.8.1.2. ARK2'nin Tanımlanması:

Sangachi terminalinden çıktıktan sonra güzergah, Ordubad'a kadar güney batı doğrultusunda Alat, Gazi-Muhammed ve İmişli'nin kuzeyinden geçer. Güzergah, Nahçıvan'a gelmeden önce yavaş yavaş Ermenistan üzerinden batıya döner ve oradan da Ordubad yakınlarında kuzey batıya döner. Nahçıvan üzerinden kuzey batıya doğru ilerleyen güzergah, Ağrı yakınlarından Türkiye'ye girer, Horasan'a ulaşmadan önce İğdır'ın güneyinden ve Kağızman'dan geçer (Şekil-9).

ARK2'nin uzunluğu ARK1'e göre daha kısıdır dolayısıyla da yapım maliyeti daha düşüktür. Ancak Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki siyasi problemlerin bir türlü sona erdirilememesi nedeni ile Bakü-Nahçivan-Ceyhan petrol boru hattı Bakü-Tiflis-Ceyhan lehine iptal edilmiştir.

2.2.8.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Türkiye Sınırları İçindeki Alternatifler

- ARK3: Horasan – Ceyhan (Erzurum zerinden, Erzincan, Ulaş, Pınarbaşı)
- ARK4: Horasan–Ceyhan (Muş zerinden, Bitlis, Batman, şanlıurfa, Bahçe)
- ARK5: Horasan– Ceyhan (Erzurum zerinden, Bingöl, Diyarbakır, şanlıurfa, Bahçe)
- ARK6: Horasan–Ceyhan (Tercan zerinden, Divriği, ukurkpr)

2.2.8.2.1. ARK3'n Tanımlanması:

Bu güzergah bölümü Horosan'dan batıya doğru Zara bölgesine ilerleyerek (Erzurum ve Erzincan üzerinden) oradan da güney batıya dönerek, Ulaş, Pınarbaşı ve Saimbeyli ilçelerinden geçmektedir. Kozan ve Kesiksuyu barajları arasından geçtikten sonra güzergah bölümü Ceyhan yakınlarında bulunan BOTAş Deniz Terminaline ulaşmaktadır (şekil-9).

2.2.8.2.2. ARK4'n Tanımlanması:

Horasan'dan çıktıktan sonra güzergah bölümü Muş bölgesine doğru güneye dönmektedir. Güzergah Bitlis Vadisi üzerinden geçer. Tatvan ve Batman ilçeleri arasında güney batıya devam eder. Daha sonra Türkiye Suriye sınırı boyunca batı yönünde Ceyhan yakınındaki BOTAş Deniz Terminaline doğru ilerler (şekil-9).

2.2.8.2.3. ARK5'in Tanımlanması:

Bingöl bölgesi üzerinden güneye dönmeden önce Erzurum üzerinden geçen bu güzergah bölümü Diyarbakır- şanlıurfa- Gaziantep- Ceyhan yolunu takip etmektedir (şekil-9).

2.2.8.2.4. ARK6'nın Tanımlanması:

Horasan'dan çıktıktan ve Tercan ilçesinden güneye döndükten sonra güzergah bölümü ARK3 ekseninde güney batı paralelinde ilerler. Boru hattı Tecer, Binboğa ve Dibek dağlarının yakınlarından geçtikten sonra ARK6 Çukurköprü'de ARK3'e katılır (Şekil-9).

Tanımlamalarını gördüğümüz ARK'larının incelemesi aşağıda yapılmıştır. Yalnız incelemeden önce belirtilmesi gereken bazı hususlar vardır: Değerlendirmeye Ermenistan üzerinden geçen ARK 2, Ermenistan ile Azerbaycan arasındaki devam eden siyasi problemlere bağlı olarak gündemden çıkarılması nedeniyle, dahil edilmemiştir. Değerlendirmede ARK1 ile ARK3'ün birleşmesinden oluşan güzergaha ARK1; ARK1 ile ARK 4'ün birleşmesinden oluşan güzergaha ARK 2; ARK 1 ile ARK 5'in birleşmesinden oluşan güzergaha ARK 3; ve ARK 1 ile ARK 6'nın birleşmesiyle oluşan güzergaha da ARK 4 adı verilmiştir (Çizelge-11).

Yukarıda adı geçen Bakü-Ceyhan arasındaki altı alternatif rota koridorlarının (ARK) incelemesi aşağıdaki yedi başlık altında sistematik olarak sıralanan kriterlerin değerlendirmesi sonucunda yapılmıştır. Yalnız incelemeden önce belirtilmesi gereken bir husus vardır. Değerlendirmeye Ermenistan üzerinden geçen ARK2, Ermenistan ile Azerbaycan arasında devam eden siyasi problemlere bağlı olarak gündemden çıkarılması nedeniyle dahil edilmemiştir. İnceleme, yapılma olasılığı en çok olan dört ARK'nun 100 km çevresini içine alacak şekilde organize edilmiştir.

- Sismotektonik risk
- Su kirliliği riski
- Potansiyel çevre (eko) sisteminde hasar;
- Mevcut toprak kullanımına verilecek rahatsızlık;
- Kültürel / Arkeolojik değerlere verilecek rahatsızlık;
- Ulaşım zorluğu.
- Topografya

	ARK1	ARK2	ARK3	ARK4
Sismotektonik Risk	1	3	4	2
Su Kirliliği Riski	1,5	1,5	4	3
Ekosistem Hasarı	1	3,5	2	3,5
Toprak Kullanım Rahatsızlığı	1	3	4	2
Arkeolojik Değerler	2	4	3	1
Toprak Düzeni/Topografya	2	3,5	3,5	1
Ulaşım Zorluğu	1	4	3	2
Derecelendirme ve Toplamı	9,5	22,5	23,5	14,5
Hepsinin Sıralanması	1	3	4	2

Çizelge-11- Çevresel Kriterlere Göre ARK'ların Derecelendirilmesi

Kaynak: Bakü-Ceyhan Pipeline Feasibility Study and General Environmental Audit

Yukarıdaki kriterlerin her birisi için belli sayıda faktör incelenmiştir. Örneğin, sismik olarak hareketliğin (sismotektonik) yaratacağı risk altında kalışa göre, ARK'nun üzerinden geçtiği belli sayıda aktif fay hattı incelenmiş ve buna ek olarak, boru hattının yakınından geçtiği I. ve II. derece deprem hatları ile III. ve IV. derece deprem hatlarının her birine olan uzaklıklar hesaplanmıştır. ARK'lar bu faktörlerin ilk kısmı için derecelendirilmiştir. ARK'lar arasında bağ bulunduğu yerlerde, buna bağlı olarak eşit olarak bağlanan rotalar ikinci faktör içinde derecelendirilmiştir, ve eğer hala bağlantı varsa o zaman üçüncü faktöre karşı derecelendirme yapılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre, dört ARK, sismik hareketlilik riskine göre en az seviyede olandan (derece 1), en fazla risk altında olana (derece 4) göre derecelendirilmiştir.

Çizelge-11 bu derecelendirme çalışmalarının sonuçlarını göstermektedir. Bu tablonun alttaki son iki sırası, yedi kritere göre başarılan her rotanın derecelendirmeye eklenişini ve bu toplamın son derecelendirmesini gösterir.

Değerlendirmeye tutulan rotalardan sismotektonik açıdan en riskli konumda olan seçenekler ARK 2 ve ARK 3'tür. ARK 1 sismotektonik açıdan diğer alternatiflere oranla daha az risk taşımaktadır.

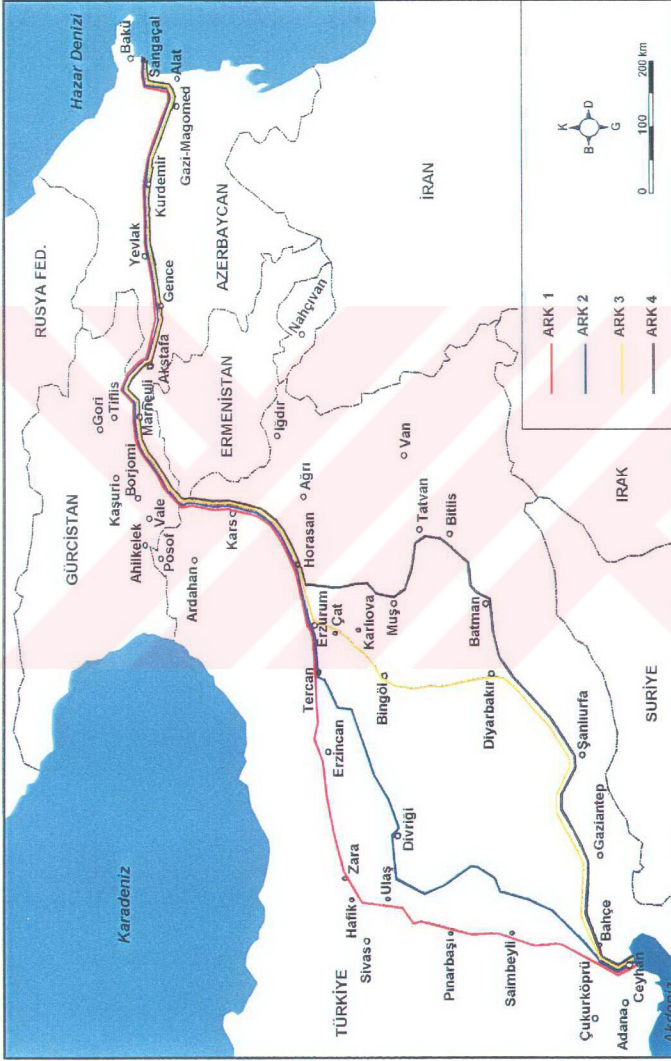
Su kirliliği riski en fazla olan rota ARK 3'tür. ARK 3, Murat nehrine paralel bir rota çizdiği gibi Keban Barajı, Kıralkızı Barajı, Devegeçidi Barajı ve daha güneyde yer alan Atatürk Barajlarının su toplama havzası içinden geçmektedir. ARK 2, Keban ve Karakaya, daha güneyde Sır ve Aslantaş Barajlarının su toplama havzasından geçmektedir. ARK 4 ise Ilısu ve Atatürk barajlarının su toplama havzası içinden geçmektedir. Su kirliliği riski yönünden en elverişli olan hat ARK 1'dir.

Toprak kullanım rahatsızlığı yönünden ARK1 ve ARK4 diğer iki alternatif rotasına göre daha elverişli konumdadırlar. ARK1 ve ARK4, daha çok hayvancılığın ve yaygın tarımın yapıldığı, ekili alanların %20'den az olduğu, tahıl ve ticari toprak ürünleri üretiminin önemsiz miktarlarda olduğu arazilerden geçmektedir.

Topografya açısından en elverişli olan hat ARK4'tür. Bu rotanın büyük bir bölümü 500-1000m aralığında engebesi fazla olmayan arazilerden geçmektedir. Yükselti bazı bölgelerde örneğin Muş-Bitlis arasında 1000-15000m aralığına hatta daha yüksek rakımlara ulaşmaktadır.

Topografyaya ve mevcut yolların durumuna göre belirlenen Ulaşım zorluğu yönünden alternatif rotaları değerlendirdiğimizde en elverişli rotanın ARK1, en elverişsiz rotanın da ARK2 olduğu görülmektedir. Topografya açısından en uygun konumda olan ARK4'ün ulaşım zorluğunun fazla olmasının nedeni, rota koridorunun ulaşım yollarına olan uyumsuzluğundan kaynaklanmaktadır. ARK1'in rotasının, genel anlamda şehirlerarası yollara paralel bir yapı oluşturulması nedeniyle ulaşım zorluğu bakımından en elverişli konumda olduğu görülmektedir.

Alternatif Rota Koridoru 1 (ARK1) hem çevresel, hem de mühendislik kriterleri anlamında tercih edilir bulunmaktadır.



Şekil -9- Alternatif Rota Koridorları Toplamı

2.2.8.3. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Boyunca Çevresel Anlamda Problem Yaratma Potansiyeline Sahip Bazı Fiziki Coğrafya Unsurları

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının geçtiği güzergah boyunca fiziki coğrafya faktörlerinden bazılarının çevresel anlamda bazı olumsuz durumlara yol açabilecek potansiyelleri vardır.

Çevresel sorunlar genel olarak, deprem, heyelan, su baskını vb. nedenlerle hat boyunca oluşabilecek kırılmalardan yada bir boru hattı arızası sonucunda ortaya çıkar. Sızan petrolün çevresel kaynaklara hasar verme şiddeti, sızan petrolün miktarı, onun çevreye yayılma potansiyeli ve aynı zamanda çevrenin petrol kirliliğine karşı hassaslığı gibi konular içeren pek çok faktöre bağlıdır. Böyle bir olayın sonuçları bakımından etkinlik derecesi topografya, toprak özellikleri ve hidrolojik özellikler gibi ilgili bölgelere has karakteristikler tarafından da belirlenir.

Çevreye boşalan petrolün yayılma genişliğini; sızan petrolün miktarı, petrol örtüsünün derinliği, toprağın topografyası, çevredeki toprakların temel özellikleri, bölgenin hidrolojik özellikleri ve bölgenin meteorolojik karakterleri belirler.

Boru hattı koridorunun en doğusunda bulunan çamurlu volkanlar, kuvvetli patlamalar sırasında temelde çamur, mineralli su, petrol ve 12000 dereceye kadar yükselen gaz 100m yüksekliğe ulaşacak şekilde havaya püskürtülebilir. Boru hattı koridorunda üç çamur volkanı tespit edilmiştir.⁸⁷

- Muhtemel boru hattı yönünün yerleşeceği yere en yakın olanı birkaç yüz metre mesafede bulunan Durandar'dakidir. Küçük çaptaki iki krater faal olarak az miktarda soğuk gaz ve petrollü çamur üretmektedir. Ancak daha güçlü patlamalar veya çamur püskürtmeleri olasılık dahilindedir.

- 400 m. Yüksekliğindeki Turagay çamur volkanı en büyük olanıdır bu volkan boru hattı koridorunun merkez hattının 1 km güneyinde kalmaktadır. Şu an faal değilse bile, bu çamur volkanı geçtiğimiz yüzyılda birkaç kez patlamıştır ve en son patlama 1955 yılında meydana gelmiştir.

⁸⁷ BOTAS, "Bakü-Ceyhan Pipeline Feasibility Study and General Environmental Audi", Volume 5, s.5-8, 1997.

- Üçüncüsü de, boru hattı koridorunun merkez hattının 5 km kadar güneyinde yer almaktadır. Durandar çamur volkanı dizisinin bir parçası olan bu volkandaki çamur püskürtmelerin 1996 yılında meydana geldiği tespit edilmiştir.

Boru hattı koridoru, Azerbaycan sınırları boyunca 8 şiddetindeki yüksekliğe kadar ulaşabilecek depremlerin olabileceği sismik bir bölgeden geçmektedir. Bu sismik olayların en yüksek yoğunluğu, Şemaka yakınlarında Boru hattı koridorunun 100 km'lik kuzey kısmında yer alır. Bununla birlikte boru hattı koridoru boyunca Padar-Kerrar ve Aran-Goranboy arasındaki bölüm en yüksek deprem riski içeren bölümlerdir.

Boru hattı koridorunun bu kısmı boyunca topraklar hakim olarak killi ve yoğun özelliktedir. Bu toprakların geçirgenlik dereceleri Gobustan civarında 0.05-0.1 m/gün seviyesinde, Şirvan ve Karabağ düzlüklerinde ise 10 m/gün seviyesinde olduğu tespit edilmiştir.

Azerbaycan'ın bazı bölgeleri petrol üretim sırasında meydana gelen sızıntılardan, mevcut petrol boru hatlarından meydana gelen sızıntılardan tarımda kullanılan kimyasallarından dolayı aşırı derecede kirlenmiştir. Boru hattı koridorunun 30.6 ve 32.4'üncü kilometrelerinde tespit edilen iki bölge mevcut bir boru hattından kaynaklanan petrol sızıntısı dolayısıyla kirlenmiştir. Bu sızıntı kirliliği toprakta 30 ile 100 metre arasındaki derinliklere kadar ulaşmaktadır.

Gürcistan sınırları dahilinde boru hattı koridoru boyunca sismik hareketliliğin en yüksek olduğu bölge Javakheti platosunun olduğu bölümdür.

Sismik faaliyetler bakımından boru hattı koridoru Türkiye'de de bazı faal deprem bölgelerinden geçer. Zara ve Aşkale arasındaki bölüm ile Ceyhan yakınındaki bölüm birinci derece deprem bölgesi olarak yer alır. Boru hattı koridorunun Türkiye sınırları içindeki sismik açıdan en önemli noktası ise Erzincan civarında Boru hattın boyunca uzana Kuzey Anadolu Fay hattının geçtiği kısımdır. Boru Hattı rotasının son kısmının bulunduğu Ceyhan kısmından Karataş-Ceyhan fay hattı geçmektedir ve bu hat boyunca da oldukça şiddetli depremler olabilir.

Masa üstü çalışmasıyla harita üzerinde yapılan çalışmalar göstermektedir ki boru hattı rotası Sangaçal'dan Gürcistan sınırına kadar 18 ırmak geçicinden geçmektedir.

Bunlara ek olarak ta boru hattı belli sayıda kanal, sulama göleti, sulama sistemleri ve küçük çaplı dereleri geçmektedir. Bu nehirler düşük su taşıma özelliklerine rağmen, bu doğu nehir sistemlerinin ani sel baskınları yapma özellikleri yüksek bir ihtimaldir. Azerbaycan sınırları dahilindeki en büyük nehir Kura nehridir ve boru hattı bu nehri birkaç defa geçer.

Gürcistan sınırından Ceyhan'a kadar rotanın geçtiği yaklaşık 43 geçişin 7 tanesi büyük nehir geçişlerini oluşturur. Rota Kağızman'ın batısı ve Karakurt'un güneyi olmak üzere Aras nehrini iki kere geçmektedir. Çayırılı'nın kuzeydoğusunda Fırat nehrinin Karasu kolunu, Celali'nin Kuzeydoğusunda da Kızılırmak'ın Acısu kolunu geçen boru hattı koridoru, Feke'nin doğusunda Göksu'yu, Ceyhan yakınlarında da Ceyhan nehrini geçer. Koridor rotası boyunca en geniş nehir Aras nehridir. Aras Nehri vadisi boyunca mevsimlik su taşkınları çok yaygın olarak görülebilmektedir. Göksu ve Ceyhan Nehirleri ise akış seviyesi bakımından en yüksek olanlarıdır. Ceyhan nehri vadisi boyunca doğal taşmalar olabilmektedir.

Boru hattı rotası boyunca Akarsulara yakın yerlerdeki petrol dökülmeleri aşağıya doğru akıntılarla dağılabilir ve göllere ve su toplama noktalarına ulaşabilir. Kura, Aras veya Karasu gibi büyük nehirlerde herhangi bir dökülmeye karşı harekete geçmek ve gerekeni yapmak için mümkün olan zaman bu nehirlerin oldukça hızlı akmalarından dolayı çok sınırlıdır. Ayrıca toprağın geçirgenlik oranının yüksek olduğu Ceyhan ovası gibi alüvyonlu alanlar ile Ulaş-Pınarbaşı arasındaki gibi karstik oluşumların bulunduğu alanlarda petrol sızıntısı kolaylıkla yer altı sularına karışabilecektir.

Ortaya çıkacak petrol kirliliği çevreyi birçok yönden bozabilir. Su kaynaklarına karışım ve oldukça zehirli birleşimlerin çözümü, örneğin doğrudan doğruya içme suyu kaynaklarını ve sulama amaçlı kullanımları ortadan kaldıracaktır.

Bunlara ek olarak ta boru hattı belli sayıda kanal, sulama göleti, sulama sistemleri ve küçük çaplı dereleri geçmektedir. Bu nehirler düşük su taşıma özelliklerine rağmen, bu doğu nehir sistemlerinin ani sel baskınları yapma özellikleri yüksek bir ihtimaldir. Azerbaycan sınırları dahilindeki en büyük nehir Kura nehridir ve boru hattı bu nehri birkaç defa geçer.

Gürcistan sınırından Ceyhan'a kadar rotanın geçtiği yaklaşık 43 geçişin 7 tanesi büyük nehir geçişlerini oluşturur. Rota Kağızman'ın batısı ve Karakurt'un güneyi olmak üzere Aras nehrini iki kere geçmektedir. Çayırılı'nın kuzeydoğusunda Fırat nehrinin Karasu kolunu, Celali'nin Kuzeydoğusunda da Kızılırmak'ın Acısu kolunu geçen boru hattı koridoru, Feke'nin doğusunda Göksu'yu, Ceyhan yakınlarında da Ceyhan nehrini geçer. Koridor rotası boyunca en geniş nehir Aras nehridir. Aras Nehri vadisi boyunca mevsimlik su taşkınları çok yaygın olarak görülebilmektedir. Göksu ve Ceyhan Nehirleri ise akış seviyesi bakımından en yüksek olanlarıdır. Ceyhan nehri vadisi boyunca doğal taşmalar olabilmektedir.

Boru hattı rotası boyunca Akarsulara yakın yerlerdeki petrol dökülmeleri aşağıya doğru akıntılarla dağılabilir ve göllere ve su toplama noktalarına ulaşabilir. Kura, Aras veya Karasu gibi büyük nehirlerde herhangi bir dökülmeye karşı harekete geçmek ve gerekeni yapmak için mümkün olan zaman bu nehirlerin oldukça hızlı akmalarından dolayı çok sınırlıdır. Ayrıca toprağın geçirgenlik oranının yüksek olduğu Ceyhan ovası gibi alüvyonlu alanlar ile Ulaş-Pınarbaşı arasındaki gibi karstik oluşumların bulunduğu alanlarda petrol sızıntısı kolaylıkla yer altı sularına karışabilecektir.

Ortaya çıkacak petrol kirliliği çevreyi birçok yönden bozabilir. Su kaynaklarına karışım ve oldukça zehirli birleşimlerin çözümü, örneğin doğrudan doğruya içme suyu kaynaklarını ve sulama amaçlı kullanımları ortadan kaldırabilir.

2.2.9. Boru Hattı Rotalarını Etkileyen Bölgesel Çatışmalar

Orta Asya, özellikle de Hazar Denizi bölgesi, bir çok iç ve dış çatışmaya sahne olmaktadır. Yukarı Karabağ, Çeçenistan, Gürcistan (Ossetya ve Abhazy) ya da Gürcistan'da Lezgilerin durumu ve diğer etnik azınlıklar sorunlu konulardır. Potansiyel etnik çatışmaların, petrol ve doğal gazın yanı sıra, kıt su kaynaklarından kaynaklanan çekişmelerle beraber daha da artma ihtimalleri mevcuttur.

Bugün ABD, Rusya, Batı Avrupa, Japonya ve Çin dünyanın beş ana gücünü oluşturmaktadırlar. "Büyük Yeni Oyun" olarak adlandırıldığı şekilde bu ülkeler, bölge ile etkin biçimde ilgilenmektedirler. İran gibi bazı İslam ülkeleri de etkindir. Pakistan ve Hindistan da, Afganistan'daki hassas durumun yatışmasını büyük bir hevesle beklemektedirler. Bölgede çatışma ve işbirliği güçlerinin eş zamanlı olarak hareket ettiği gözlemlenmektedir. Bu sürdükçe, yeni cumhuriyetlerde modernizasyon fenomeni hem bölge hem de bölge dışı güçlerin etkisi ile şekillenecektir.⁸⁸

Petrol ve doğal gaz rezervlerinin geliştirilmesi ve ihracatının çekilmesi, bölgesel çatışmaların ve siyasal istikrarsızlıkların varlığı bunlarla beraber bölgesel işbirliğinin olmaması nedenleriyle yavaşlamaktadır. Kafkasya'daki ve Orta Asya'daki çatışmalar, dünyanın 21. yüzyılda gereksinim duyacağı hayati önemdeki petrol ve doğal gaz rezervlerine Batının iştirakini günümüzde tehlikeye atmaktadır. Çeçenistan ile Rusya, Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki savaşlar ve Gürcistan'daki dış destekli iç çatışmalar, gelecekte boru hatlarını kontrol etmek isteninde olan Rus ordusunca başlatılmış ve körüklenmiştir.⁸⁹ Buna bir de Kürt Terörizmini eklemek gerekir. Pratik olarak, ileri sürülen boru hatlarından hiçbirisi boru hattının savaş bölgelerinden geçmesiyle veya onlara doğrudan yakınlıkla ilgili tehlikelerden kaçınma imkanı vermemektedir.⁹⁰ İleri sürülen petrol boru hatlarından birçok çatışmaların çözülmemiş

⁸⁸ Dr. MAQSUDUL Hasan Nuri, "Hazar Denizi Bölgesi: Sorunlar ve Belirtiler", Avrasya Etüdüleri, Sayı:19, ss.10-11, İlkbahar-Yaz 2001.

⁸⁹ Cohen. "Yeni Büyük Oyun", s.2.

⁹⁰ S. Valentin, "Kaspıysly proekt delo truba", Capital Dergisi, Mart 1997, s.14.

kaldığı bölgelerden geçmektedir. Bundan başka Hazar Bölgesi dışında olan Afganistan'daki iç savaş doğuya olan güzergahı olumsuz yönde etkilemektedir.

Söz konusu çatışmalar Azerbaycan'ı boru hattını korumak için NATO'yla olan işbirliğinin "işlemsel güvenliğini" sağlayacak şekilde genişlemesini, yani Kafkasya boru hattının korunması konusunda işbirliğine dönüşmesini NATO' dan istemeye itmiştir.⁹¹ 1998 yılında da BM himayesi altında Azerbaycan boru hattı yoluyla petrol ihracının güvenliği için ortak bir barış gücü taburu oluşturulmuştur.⁹²

2.2.9.1 Karabağ Savaşı

1988 yılından beri tırmanmakta olan Karabağ çatışması 1992 yılında genel savaşa dönüşmüştür. Ermenistan ve Azerbaycan arasında 1994 yılının Mayıs ayında imzalanan ateşkestten sonra Azerbaycan diplomatik yollardan sorunu çözmeye çalışmıştır. Fakat bugüne kadar bir sonuca ulaşamamıştır.

Rusya Karabağ meselesinin çözülmemesi yönünde çalışmalar yapmaktadır. Çünkü sorun devam ettikçe hem Azerbaycan'ın uluslararası toplulukta imajının iyileşmesine mani olmakta, hem de Azerbaycan-Ermenistan-Türkiye arasında olası boru hattını gündemden çıkarmaktadır. Rusya'nın Kafkasya'yı güçsüz, istikrarsız ve bölünmüş kılması ve bir petrol boru hattının gerçekleşmesini sağlama çabası vardır.⁹³ Bu çabalar Rusya, ABD, Türkiye, Fransa, İsveç ve İtalya ' dan oluşan AGİT Minsk Grubunun soruna çözüm bulmasına belirli bir derecede engel olmaktadır. Ayrıca Rus hükümeti boru hattının Novorosisk'e uzanması durumunda Ermenistan'a işgal ettiği Azeri topraklarından çekilmesi için baskı yapacağını sık sık ima etmiştir.⁹⁴

Azeri Cumhurbaşkanı Aliyev Ermenistan'ın işgal etmiş olduğu araziden ordusunu çekmesine karşılık Ermenistan'a geçiş gelirleri sağlayacak petrol boru hattının bu ülkenin arazisinden geçerek Türkiye'ye uzanması önerisini ileri sürmüştür (Şekil.19).

⁹¹ Tornaas Valasek, "Caspian Oil: Conflagration for the West?", Washington Post, s.20, 7 November 1988,

⁹² Dr. MAQSUDUL Hasan Nuri, a.g.e, s.,15.

⁹³ Cohen, agm.,s.9.

⁹⁴ AYDIN Turan, a.g.m., s.60.

Rusya'nın Dağlık Karabağ sorununda Ermenistan'a verdiği desteğin devam etmesi sadece Azerbaycan'a değil, Ermenistan'a da olumsuz etki edecektir. Bu konuda Batı dünyasının tedbir alması, barışçı çözümleri Ermenistan'a empoze etmesi, Rusya'nın da aynı hususta yardımcı olması son derece önemlidir. Türkiye sorunun çözümüne ilişkin üzerine düşeni yapmaktadır. Ancak Azerbaycan'ın Ermenistan ile ilgili sorununun çözümünde sadece Türkiye'nin desteği yeterli değildir.

Sorunun ciddiyeti Batı tarafından da kavranmıştır ve AGİT (Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konseyi) mekanizmaları ve hatta NATO ateşkes sağlanması ve sorun yayılmadan önce bir çözüm bulunması için girişimlerde bulunmaya başlamıştır. Türkiye açısından ise bu çatışma bir açmaz teşkil etmektedir. Türk kamuoyu yoğun bir şekilde Azerbaycan'ın yanında yer almakta ve Türk hükümetleri savaşın ilerlemesi halinde tarafsız bir şekilde beklememesi yönünde yoğun baskılarla karşı karşıya kalmaktadır. Türkiye'nin müdahalede bulunmaması kamuoyunu öfkeli edecektir ve İran'a liderliği Türkiye'den çalarak Azerbaycan'da korumacı rolünü üstlenme fırsatı vermektedir. Müdahale ise Türkiye'nin Kafkasya'daki ilişkileri ve Rusya, NATO ve ABD ile ilişkilerinin geleceği açısından çok pahalıya patlayacaktır. Ancak sorunun, Türkiye'nin mecburen harekete geçmek zorunda kalmasından önce dış güçler tarafından çözümlenmesi umudu mevcuttur.⁹⁵

2.2.9.2. Çeçenistan Savaşı

Çeçenistan, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan Cumhuriyetler gibi bağımsızlığını ilan etmesine rağmen Rusya Federasyonu içinde kabul edildi. Bağımsızlığı dünyada tanınmayan Çeçenistan'a Rusya başlangıçta büyük tepkiler göstermedi. Ancak, 1994 yılı sonlarına doğru Azerbaycan petrolüne yön veren mega proje hususunda varılan anlaşmayı (Rusya bu anlaşmanın olmaması için büyük gayretler sarf etmiştir) ve anlaşma sonrası Azerbaycan petrolünün Batı şirketleri tarafından üretilmesini öngören mega projeyi önleyemeyen Rusya, bu petrolün pazara

⁹⁵ LESSER O.Ian, FULLER E.Graham, "Balkanlar'dan Batı Çin'e Türkiye'nin Yeni Jeopolitik Konumu", ss.103-104, Alfa YayınlarıNo: 757, İstanbul-2000.

çıkış yollarını kontrol etmek arzusuyla Aralık 1994 yılında Çeçenistan'a saldırmıştır.⁹⁶ Çünkü Azerbaycan petrolünün ihraç yollarından biri olan Bakü- Novorosisk' in en büyük handikaplarından birini geçiş noktasındaki Çeçenistan oluşturmaktadır.

Bakü-Novorosisk'in şansını arttırmak isteyen Rusya, Çeçenistanla yürüttüğü bu savaşı kazanamamış ve sonuçta uzlaşmak zorunda kalmıştır. Çünkü 9 Kasım 1995 Bakü kararı ile AIOC erken petrolün ihracı için iki hattı da seçmişti. Rusya, Azeri petrolünü ihraç edebilmek için Bakü-Novorosisk hattını zamanında hazır hale getirmek amacıyla Çeçenlerle barış yaparak hattı işletme yolunu seçmiştir. Herkes tahminleri bu anlaşmanın geçici bir anlaşma olduğu yönündeydi. Boru hattının faaliyete geçmesinin ardından petrol boru hattından meydana gelen hırsızlıklar ve Çeçenistan'a geçiş hakkı ödemeleri Rusya'yı rahatsız etmekteydi. Bunun üzerine Rusya Çeçenistan'ı by-pass eden Dağıstan projesini ortaya atmış ancak pahalı bulunan bu proje AIOC ve Azerbaycan tarafından reddedilmiştir. Zaten Dağıstan da siyasal amaçlı hareketlilik anlamında Çeçenistan'dan çok farklı konumda değildir.

Rusya, ilerleyen zamanlarda Bakü-Novorosisk'in şansını arttırmak, Bakü-Supsa ve Bakü- Ceyhan hatlarının önüne geçmek ve Çeçenistan sorununu halletmek için Çeçenistan'ı işgale başlamıştır. Azerbaycan'ın gaz bakımından önemli rezervlere sahip olduğunun anlaşılması ve Mavi Akım Anlaşması'yla Rusya'nın gaz bakımından Türkiye'de önemli noktaya taşınması nedenleriyle Çeçenistan'ın haritadan silinmesi Rusya'nın çıkarları açısından kaçınılmaz hale gelmiştir. Rusya, kendi projelerinin yollarını temizledikten sonra rakip projelerin önünü kolayca kapatabilirdi.

Sonuç olarak; Rusya, Çeçenistan sorununu istediği gibi çözerse Bakü- Ceyhan ve Bakü-Supsa'nın geçiş yolu olan Gürcistan'ı büyük sıkıntılar beklemektedir.

Rusya'nın Kafkaslar, Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan arasındaki demiryolu ve karayollarının geçtiği kilit ülke olması, Hazar Denizi'nden çıkan petrolün taşındığı boru hattının başkent Grozni'den geçmesi gibi nedenlerden ötürü 1.200.000 nüfuslu Çeçenistan Rusya için, aynı zamanda siyasal tehdit olma özelliğindedir.⁹⁷ Bu

⁹⁶ UZUN Hayrettin, "Çeçenistan ve Boru Hatları", Yeni Avrasya Dergisi, ss.13 Yıl: 1, Sayı: 1, İstanbul, 1 Şubat 2000.

⁹⁷ BAŞYURT Erhan, "Rusya'yı SSCB'nin akibeti Bekliyor", Aksiyon Dergi'si, Yıl:1", Sayı: 4, s.49, 1Aralık 1994 -6 Ocak 1995.

nedenlerle Rusya bölgenin yoğun enerji altyapısı üzerindeki kontrolünü yeniden sağlamak amacıyla hızla Çeçenistan'ın bağımsızlık mücadelesini belirli bir şekilde ezmek gerektiği düşüncesindedir.

Bu amaçla Aralık 1994 yılında başlayan ve 30.000 kişinin öldüğü, 300.000'den fazla insanın da sığınmacı olmasıyla sonuçlanan Rus ordusunun Çeçenistan hareketi başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Uzun görüşmelerden sonra Moskova ve Grozni erken petrolün ihracı konusunda belli bir anlaşmaya vardılarsa da sorun tam çözülmüş kabul edilmemektedir. Yapılan anlaşmaya göre, Çeçenistan'ın bağımsızlık talebinin karara bağlanması 5 yıl ertelenmiştir. Barış anlaşması, 1997 yılının Temmuz ayında Azerbaycan'dan erken petrolün ihracına dair Azerbaycan, Çeçenistan ve Rusya arasında üç tarafı anlaşmanın imzalanmasına yol açmıştır.⁹⁸ Çeçenistan'daki istikrarsızlık, Azerbaycan ve Kazakistan başta olmak üzere iki çok önemli petrol projesinde Rusya'nın çıkarlarına balta vurmuştur. Savaş Azerbaycan ve Kazak petrollerinin taşıma yollarını doğuya kaydırmıştır. Batılı ülkeler, Çeçenistan istikrarsızlık içinde yüzen bir ülke olduğundan, bu değişikliğe hak kazandırmak için bütün ümitlerini Rusya'ya ait "Kuzey Alternatiflerine" bağlamanın doğru olmayacağını bildirmektedirler.⁹⁹

Eğer ana petrol boru hattı için kuzey hattı seçilirse bu durumda Rusya Çeçenistan'a bağımsızlık verme durumunda kalacaktır, aksi durumda yeni bir savaş kaçınılmaz olacaktır.

2.2.9.3 Abhazya Sorunu

Bu sorun da Karabağ sorunu gibi Rusya'nın bağımsızlığını kazanmış bir devleti elden çıkarmama girişiminin bir sonucu olarak nitelenebilir.

Rusya'nın bu girişimi Gürcistan'ı zayıflatmayı, bölgede Türk ve batılı nüfuzu azaltmayı ve petrol rezervlerine katılımı kontrol etmeye yöneliktir. Rusya planlarını, Abhazya'daki uzun Karadeniz şeridini kontrol ederek, Rusya'nın Novorossisk ve Tıpsa

⁹⁸ UnitedStates Energy Information Administration, October , 1997 . 80 ASLAN, a.g.e.,s.112.

⁹⁹ ASLAN,a.g.e.,s.112.

limanlarını koruyarak ve Gürcistan'ın petrolü ihraç ettiği Poti, Supsa ve Batum limanlarına yaklaşılarak en iyi şekilde uygulamıştır.¹⁰⁰

Moskova'nın bu ülkedeki iç çekişmeyi desteklemesi Rusya'nın Kafkasya'daki "dondurulmuş istikrarsızlığı" devam ettirme isteğini göstermektedir. Siyasi kargaşa Gürcistan'ı Avrasya petrolü için daha az çekici bir güzergah yapmaktadır. Abhaz ayaklanmasının Rus barış gücü kuvvetlerinin 1994'te bölgeye gönderilmesine yol açmasından buyana Abhazyaya bağımsızdır ve kapalı kapılar ardında Moskova'nın boru hattı konusunda işbirliğine karşılık Gürcistan'ın Abhazyaya üzerinde yeniden egemenlik kurmasına yardım edeceği şeklinde öneriler yaptığı söylenmektedir. Gürcistan Cumhurbaşkanı Şevardnadze 29 Ağustos 1995 tarihinde suikast girişiminden son anda kurtulmuştur. Suikast üzerine Şevardnadze olayın Gürcistan arazisinden geçecek olan petrol boru hattıyla ilişkili olabileceğini belirtmiştir.

2.2.9.4 Kürt Terörizmi

Kürtler 1970'lerdeki Sovyet destekli büyük terör dalgasında pek az bir rol oynamışlardır. Terör destekçilerinin temel stratejisini Türkiye'deki aşırı solcuların şiddet eylemlerinin ve taleplerinin teşvik edilmesi oluşturmaktaydı. Ancak 1980 askeri darbesinden sonra Moskova'nın karışıklık yaratma stratejilerini Kürt militanlığını desteklemek yönünde değiştirmiştir. Nitekim başlangıçtan itibaren PKK açıkça Marksist olduğunu ilan etmiştir. Ayrıca PKK, Suriye'nin açıkça Sovyet yanlısı olduğu ve Sovyetlerden önemli ölçüde askeri yardım aldığı bir dönemde operasyon üssü olarak Suriye'yi kullanmıştır. Bununla birlikte 1980'lerin ortası itibariyle PKK'dan kaçanlar ve yakalananların Sovyet bağlantılarına dair kanıtlar sağlamışlardır.¹⁰¹

1980'lerin sonuna doğru Moskova, Sovyet Kürtleri'nin sorunlarıyla yakından ilgilenmeye başlamıştır. SSCB Yüksek Sovyeti gözetiminde Kürt nüfusunun sorunlarıyla ilgilenen komisyon kurulmuştur ve bu komisyon aynı yıl Kasım ayında ilk toplantısını yapmıştır. Krasnodar'dan gelen göçmen Kürtler ile ilgili 1989'da Kürt

¹⁰⁰ Cohen, "Yeni Büyük Oyun..." a.g.m.s.7.

¹⁰¹ LESSER O.Ian, FULLER E.Graham, "Balkanlar'dan Batı Çinle Türkiye'nin Yeni Jeopolitik Konumu", a.g.e., ss., 33-34.

Kültür Merkezi kurulmuştur. Kuruluşun hedefi sadece SSCB'deki Kürt çıkarlarıyla ilgilenmek değil, aynı zamanda dışarıdaki Kürt organizasyonlarıyla bağlantı kurmaktır. Genişleyen Kürt etkinliğinin ve SSCB topraklarının herhangi bir yerinde bir çeşit millî-kültürel otonomi kazanma şansının ortaya çıkmasının sonucu olarak Haziran 1990'da Moskova'daki Kürt toplulukları temsilcileri konferansında başka bir Kürt örgütü "Kürt Birleşme Cephesi" kurulmuştur.¹⁰² Daha sonraki dönemde SSCB'nin dağılması Ruslar'ı Kürtleri kendi amaçları doğrultusunda kullanmaktan alıkoymamıştır.

1994 yılının Eylül ayında imzalanan Azeri petrol anlaşmasını takip eden aylarda Rusya Türkiye'nin doğusundaki Kürt teröristlere verdiği desteği arttırmıştır.¹⁰³ PKK liderlerine Rusya'nın başkentinde yıllık konferanslar düzenleme izni verilmesi ve APO'nun zaman zaman yaptığı "Bakü-Ceyhan petrol hattına izin vermeyeceğiz, bizimle anlaşma olmadan petrol hatları döşenemez ve döşense de işletilemez"¹⁰⁴ açıklamaları bu hususu ispatlamaktadır.

Şüphesiz Rusya PKK liderlerine destek vermekle Türkiye'yi istikrarsız bir bölge durumuna düşürme ve Bakü-Ceyhan'ı alternatifler arasından çıkarma amacını taşımaktadır. Moskova'daki oturumun arkasından sözde sürgündeki Kürt Parlamentosu başkanı'nın, "Kürdistan'da barış sağlanmadığı sürece Kürtler kendi toprakları üzerinden Hazar Denizi'nden gelecek bir boru hattı inşasına yol vermeyecek"¹⁰⁵ söylemini rastlantı saymak gerçekli bir davranış olmayacaktır.

1997 yılının Kasım ayında Türkiye-Suriye arasındaki gerginliğin ardından, Abdullah Öcalan'ın Moskova'da yerleşmesi haberleri Kürtlerin arkasındaki oyunculardan birini daha da belirgin hale getirmiştir.

Türkiye'nin savunduğu "Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı" projesine önüne önemli bir engel olarak her fırsatta çıkarılan PKK sorunu ve boru hatlarının güvenliği meselesi, PKK lideri Abdullah Öcalan'ın yakalanması ve Türkiye Cumhuriyeti yargı makamlarınca yargılanarak cezalandırılması ve konu ile ilgili tüm kurum ve kuruluşların hassas çalışmalarına bağlı olarak çözümlenmiştir. Zaten Türk Genelkurmayı da boru hattının güvenliği ile ilgili olarak garantiler vermektedir.

¹⁰² Nissman, a.g.m., ss.31-32.

¹⁰³ Croissant, a.g.m., s.24.

¹⁰⁴ GÜL Atakan ve GÜL Ayfer Yazgan, a.g.e., s.44.

¹⁰⁵ Croissant, a.g.m., s.24.

Boru hattı konusundaki nihai kararda teknik-ekonomik unsurlar kadar siyasi unsurlarda rol oynayacaktır. Kafkasya dünyanın en karışık bölgelerinden biridir ve siyasi dengeleri tehdit eden anlaşmazlıklar Çeçenistan'da, Gürcistan'ın muhtelif bölgelerinde ve Azerbaycan'ın öz toprağı olan Karabağ'da devam etmektedir. Bölgedeki siyasi dengelerde Azerbaycan'ın diğeri iki önemli komşusu olan Rusya ve İran da göz ardı edilmemelidir.

“Kasım 1999'da İstanbul'da yapılan AGIT zirvesinde Kafkasya'daki savaş ortamının barış ve demokrasi ekseninde değışim göstermesi için ortak baskı stratejileri oluşturulmuştur.¹⁰⁶

Kuzey Kafkasya'daki problemin özünü ise Hazar Denizi ve Karadeniz arasındaki bölgelerin Rusya'nın denetiminden çıkması problemi oluşturmaktadır.¹⁰⁷

¹⁰⁶ “Avrasya Ekonomisi Doğuma Hazırlanıyor” Yeni Avrasya Dergisi, ss.15, Yıl: 1, Sayı:1, 1 Şubat 2000, İstanbul

¹⁰⁷ KALAFAT Yaşar, “Baktı-Ceyhan Kültür Hattı”, Avrasya Stratejik Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:5, s.58., Ankara-2000.

2.3. Alternatif Boru Hatlarının Karşılaştırmalı Olarak Değerlendirilmesi

Hazar Havzasında ihracata yönelik petrol üretimi yapan en önemli iki ülke Kazakistan ve Azerbaycan'dır. Bu ülkelerin petrol ihracatlarının 2005 yılında 50 milyon ton/yıl, 2007 yılında 70 milyon ton/yıl, 2009 yılında 90 milyon ton/yıl, 2013 yılında ise 110 milyon ton/yıl'dan fazla olacağı hesaplanmaktadır. Bu ihracat rakamları gelecekteki enerji gereksinimlerini güven altına alma mücadelesi veren ülkeler için son derece anlamlıdır.

Hazar Havzası petrollerinin taşınması çerçevesindeki ilk mücadele, ana ihraç boru hattının hangi denize açılması gerektiği konusunda geniş katımlı bir rekabet ortamında yaşanmıştır.

Enerji piyasaları hızla gelişen Güneydoğu Asya Ülkeleri (Taiwan, Güney Kore, Çin, Japonya ve Hindistan) Kazak petrolünün Afganistan, Pakistan üzerinden Hint Okyanusuna, CNPC (China National Petroleum Comporation) projesiyle Çin Denizine taşınmasını istemişler ve bu projeleri finansman açısından da desteklemişlerdir. Kazak petrolünün Afganistan ve Pakistan üzerinden Hint Okyanusuna indirilmesi projesinin ekonomik olarak pahalı olmasının yanında siyasi açıdan da çok ciddi sorunlarla karşı karşıya bulunması, diğer alternatif boru hattı olan Çin güzergahının da çok uzun bir boru hattı inşası gerektirdiğinden ekonomik olmaktan çok uzak olması ve bu projelerin ikisinin de arkasında Çin ve Japonya dışında büyük bir siyasi desteğin de bulunmamasından dolayı bu yöndeki boru hattı projelerinin şansı hemen hemen hiç kalmamıştır.

Ekonomik açıdan en uygun boru hattı seçeneği, İran üzerinden Basra Körfezine uzanan petrol boru hattı rotası oluşturmaktadır. Ancak bu hattı siyasi anlamda İran ve ekonomik anlamda da AIOC üyesi bazı petrol şirketleri dışında destekleyen bulunmamaktadır. İran bu hattın gerçekleşmesiyle birlikte güçlendireceği stratejik önemi ile Orta Asya ülkeleri üzerinde dini ve ekonomik etkinliğini ve OPEC içindeki gücünü artırmayı hedeflemektedir. Fakat bu hat dünyanın Hürmüz boğazına ihtiyacını dolayısıyla da bağımlılığını arttıracaktır. Bölgenin politik istikrarsızlığı, Batının arızını büyük çoğunluğunun kaynağı olan Körfeze, Hazar Havzası rezervlerinin aktarılması

önemli bir stratejik risk içermektedir. Ayrıca İran'ın Azerbaycan'la olan siyasi problemlerinin varlığı da bu hattın en önemli olumsuzlukları arasında yer almaktadır. ABD, Azerbaycan ve Batı ülkeleri bu güzergaha stratejik ve politik nedenlerden dolayı karşı çıkmaktadırlar.

Globalleşme sürecindeki yarışta ucuz ve güvenli enerjiyi kontrolünde tutmak isteyen başta ABD olmak üzere diğer batılı ülkeler ise batı yönündeki Karadeniz ve Akdeniz'e açılan boru hattı projelerinin desteklemişler ve bu yöndeki amaçlarına da ulaşmışlardır. Batı yönündeki mücadele ise ABD'nin "Çoklu Boru Hattı Stratejisi" kapsamında çözümlenmiştir.

Bundan sonraki tartışmaların odak noktasını ise Hazar Havzası petrolerinin Karadeniz'e mi yoksa Akdeniz'e mi çıkarılacağı yönündeki mücadeleler oluşturmuştur. Karadeniz'i, Hazar Denizi'nin kuzey-doğusundaki Kazak petroleri, Akdeniz'i ise güney-batısındaki Azeri petroleri ön plana çıkarmaktadır.

Hali hazırda Hazar Havzasından açık denizlere çıkan biri henüz tamamlanmış olmak üzere üç adet boru hattı inşaatı gerçekleştirilmiştir. Bu hatlardan Bakü-Novorossisk ve Bakü-Supsa petrol boru hatlarının kapasiteleri yıllık 5'er milyon ton'dur. Yani iki hattın toplam yıllık taşıma kapasiteleri 10 milyon ton'dur. Yeni yapılan Hazar Petrol Boru Hattı Konsorsiyumunun (CPC) tamamlanan 1. bölümünün taşıma kapasitesi ise yıllık 26 milyon ton'dur. Gelecekteki üretim artışını göz önünde bulundurduğumuz zaman biraz önce belirttiğimiz mevcut boru hatlarının tam kapasite ile çalışmaları durumunda bile ihtiyacı karşılamaktan uzak olduğu görülmektedir.

Taşıma probleminin çözülmesi için mevcut hatların kapasitelerinin artırılması ve Hazar Boru Hattı Konsorsiyumunun 44 milyon ton/yıl kapasiteli 2. aşamasının yapılması gibi çözüm arayışları mevcuttur. Bakü-Novorossisk ve Bakü-Supsa hatlarının kapasiteleri maksimum iki kat daha artırılabilir ki bu da toplam 20 milyon ton/yıl'a karşılık gelmektedir. Bütün bu projeler tamamlandıktan sonra bile 2010'lu yıllarda 110 milyon ton yıl seviyelerini aşacağı öngörülen ham petrol ihracatının yeni bir boru hattı olmadan gerçekleşmeyeceği ortadadır.

Rusya Hazar Havzası petrollerinin Karadeniz'deki Novorosisk limanında toplanıp, dış piyasalara Boğazlardan tankerlerle taşınmasını istemektedir. Almanya'da Hazar Havzası petrollerinin hem Bakü-Supsa yoluyla hem de Bakü-Novorosisk yoluyla Karadeniz'e çıkarılması fikrini desteklemektedir. Rusya ihtiyaç duyulan yeni petrol boru hattının Bakü-Novorosisk yönünde olmasını arzulamaktadır. Ancak erken petrolün taşınması sırasında bile kesintiler nedeniyle tam kapasite çalışamayan Bakü-Novorosisk hattının ana güzergah olması durumunda kesintisiz çalışacağı konusunda petrol şirketleri ümitsizlerdir. Ayrıca böyle bir hattın yapımını bağımsızlığını güçlendirmek isteyen Azerbaycan ile Rusya'nın bölgede tam hakimiyet kurmasını arzulamayan ABD ve Türkiye istememektedir.

Karadeniz yönüne uzanan ikinci alternatif Bakü-Supsa hattıdır. Bu hat mesafe olarak kısa olmasına rağmen güzergah boyunca hattın yapımıyla ilgili olarak mühendislik problemlerinin fazlalığı, boru hattının maliyetini oldukça yükseltmektedir. Hatırlanacağı üzere Erken petrolün ihracı amacıyla yapılan Bakü-Supsa hattının maliyeti 315 milyon \$ olarak hesaplanırken hattın maliyeti 590 milyon \$ düzeyine kadar çıkmıştır. Kaldı ki gerçekleşmesi durumunda bu hat daha önceki 3 hattın sonra Karadeniz'e çıkan 4. hat olacaktır. CPC'nin ikinci aşamasının tamamlanmasıyla birlikte Karadeniz'e çıkan daha önceki üç hattın yılda toplam 80 milyon ton petrol taşınacaktır. Yapımı planlanan yıllık 45 milyon ton kapasiteli Ana boru hattının da bu denize akması durumunda yalnız Hazar Havzası petrollerinin taşınmasından dolayı yılda 130 milyon ton civarındaki ham petrol Karadeniz'e çıkacaktır. Buna ilaveten dünyanın önde gelen petrol üreticisi ülkelerinden sayılan Rusya'da ihraç ettiği petrolün önemli bir bölümünü Karadeniz üzerinden dünya pazarlarına çıkartmaktadır.

Sonuçta Ana Boru Hattı olarak Bakü-Novorosisk veya Bakü-Supsa hattının seçilmesi halinde, petrolün Karadeniz'de tankerlerle taşınması gerekecektir ki, bu da Karadeniz'deki mevcut deniz trafiğine ve Türk Boğazlarına büyük bir yük bindirmesi anlamına gelmektedir. Bugüne kadar sadece meteorolojik koşulların elverişli olması sayesinde çok ucuz atlatılan tanker kazaları hatırlanacak olursa, gelecekte Türk Boğazları'nda ve Marmara'da meydana gelmesi muhtemel kaza risk oranı, gerçekten çok ürkütücü boyuttadır.

Karadeniz’de toplanacak bu boyuttaki petrolün deniz yoluyla dünya pazarlarına taşınması için gemilerin tek çıkış yolu olan Türk Boğazlarından geçmesi gerekmektedir ki bu da pek mümkün gözükmemektedir. Bununla birlikte yeryüzündeki 20-30 boğazın en darlarından olan İstanbul Boğazı’nın; denizcilik, taşımacılık, güvenlik, çevre ve her şeyden önemlisi kıyısında yaşayan insanların can güvenliği açısından potansiyel bir risk taşıdığı hususu, günümüzde genel olarak kabul görmüş bir gerçektir.

Türk Boğazlarını by-pass etmek amacıyla çeşitli alternatif güzergahlar gündeme getirilmiştir. Bu çerçevede gündeme gelen Burgaz-Dedeağaç, Köstence-Trieste ve AMBO hatlarının hiçbiri Bakü’den başlayıp Akdeniz’de sonuçlanacak bir boru hattından daha ucuza mal olmamaktadır. By-pass hatlarında ek yükleme ve boşaltma masrafları maliyetleri artırdığı gibi çevre kirliliğinin de daha üst düzeyde gerçekleşmesine neden olacaktır.

By-pass senaryolar, Boğazları tehdit eden tanker trafiğine karşı çözüm alternatifleri olarak sunulduğu gibi; Yunanistan gibi ülkelerin “stratejik çıkarları” doğrultusunda, Rusya gibi müttefiklerinin de desteği ile, ekonomik olmasa da, uluslararası kamu oyuna kabul ettirmeye çalıştıkları siyasal amaçlı projelerdir.

Bu tür alternatifler, stratejik kaygılarla, Türkiye’nin Bakü-Ceyhan ile elde edeceği stratejik üstünlüğü devre dışı bırakmak için, özellikle Yunanistan ve Rusya tarafından, sıkça gündeme getirilmektedir. ABD ise, bir yandan Kosova’da savaşın izlerini silmek, bölgeyi yeniden inşa etmek gibi biraz psikolojik, biraz da ekonomik yönden, AMBO gibi projeleri, gene “çoklu boru hatları” felsefesi içinde devreye koymuş görünmektedir.¹⁰⁸ Diğer yandan by pass hatları petrol şirketleri açısından da, Türkiye’yi, Bakü-Ceyhan’da finansman yönünden “verebileceğinden de fazla” taviz vermeye zorlayan bir pazarlık unsuru olarak da devreye konulmaktadır.

By-pass hatları teknik ve ekonomik nedenlerden dolayı da cazip değildir. Ancak, projenin yeri geldiğinde canlandırılmasının, yukarıda değinildiği gibi ekonomik ve politik gerekçeleri vardır.

Bu arada değinilmesi gereken bir güzergah da Samsun-Ceyhan boru hattıdır. Bu hattın adı her ne kadar by-pass hatları arasında geçmese de aynı işleve sahip olduğu için

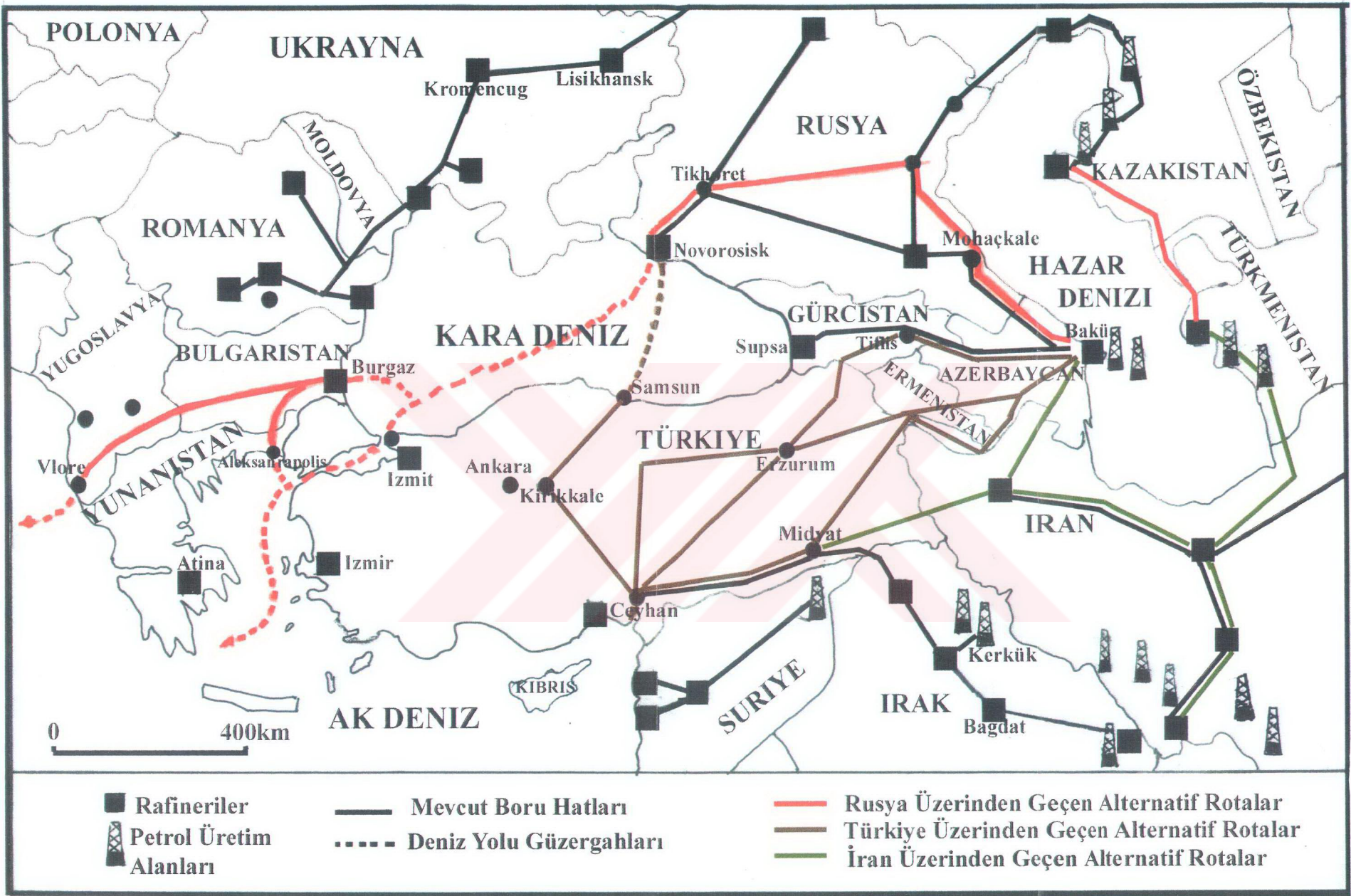
¹⁰⁸ ABD Bütüçelçiliği, Bakü, Şubat-2000.

bu çerçevede değerlendirilmesi gerektiğini düşünmekteyiz. 1993 yılının Ağustos ayında dönemin Dışişleri Bakanı Hikmet ÇETİN tarafından gündeme getirilen bu seçeneğe göre, Novorosisk'e gelen petrolün, Samsun veya Zonguldak'a taşınıp rafine edilmesi ve boru hattı ile Akdeniz'e indirilmesi önerilmiştir. Bu hat, Türkiye'nin petrol boru hatları çerçevesinde izlediği politikalarla çelişmektedir kaldı ki bu hat ile petrolün kontrolü 1. aşamada yine Rusya Federasyonu kontrolüne bırakılmış olacaktır. Hem Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı projesi çerçevesinde Türkiye'nin savunduğu tezleri aykırı olan hem de Türkiye'nin ve bölge ülkelerinin sağlayacağı stratejik avantajları ortadan kaldıran bu hattın teklif edilmesi ciddi bir hatadır. Gerçek anlamda Kazak ve Azeri petrol kaynakları ile Türkmen Doğalgazı, dünya pazarlarına çıkış anlamında bir birinden ayrı olarak düşünülmemen bir bütün olmalıdır. Karadeniz, ancak bir ara bölge veya geçiş bölgesidir. Dolaylı da olsa ulaşılacak istenen deniz, Akdeniz'dir. Bu çerçevede değerlendirdiğimizde, Samsun'dan Ceyhan'a gelebilecek bir boru hattı ana hat olarak düşünülemez ancak bir by-pass hattı şeklinde olabilir. Bu durumda ise adı geçen hat için, diğer by-pass hatlarında geçerli olan olumsuzluklar aynen geçerli olmaktadır.

İncelediğimiz Ana Boru Hattı Alternatifleri arasında çevresel açıdan kabul edilebilir, ekonomik yönden tercih edilebilir, siyasal açıdan da uygulanabilir tek stratejik tercih Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı seçeneğidir. Karadeniz kıyası seçeneğini sona erdiren, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının deniz trafiği tehlikesini ortadan kaldıran bu hat Kazak petrolü ile Türkmen doğalgazına da öncülük yapacak böylece Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile ekonomik ve siyasal ilişkilerin gelişerek süreklilik kazanmasını sağlayacaktır. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, bölgede yeni bağımsızlığını kazanmış ülkelerin bağımsızlık mücadelelerini güçlendirerek herhangi bir ülkenin zorla etki bölgesi altına girmelerine de engel olacaktır. Bu hat yukarıda saydığımız nedenlerden dolayı Hazar Havzası petrollerinin dünya pazarlarına çıkarılmasında en stratejik seçenek olarak düşünülebilir. Yalnız Azerbaycan ile Ermenistan arasında olan Karabağ problemi nedeniyle bu doğrultudaki en kısa yol olan Ermenistan güzergahını değerlendirme dışında bırakılmıştır. Bu sorunu

çözmek için hat, daha kuzeye çekilerek Gürcistan üzerinden Bakü-Tiflis-Ceyhan şeklinde projelendirilmiştir.

Gelişmişlik düzeylerini ve bağımsızlıklarını güçlendirmek isteyen eski SSCB üyesi bölge ülkeleri Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Gürcistan ile bölgesel güç olma mücadelesi veren Türkiye ile müttefiki ABD Hazar Havzası petrollerinin Akdeniz'e Bakü-Tiflis-Ceyhan güzergahından aktulmasını desteklemektedirler.



Kaynak: Le Monde Diplomatique

Şekil 5 : Ana İhraç Boru Hattı Alternatifleri

BÖLÜM. III : TÜRKİYE –AZERBAJCAN EKONOMİK İLİŞKİLERİ

Azerbaycan ile Türkiye arasındaki ekonomik ilişkilerin yapısını incelediğimiz bu bölümdeki asıl amacımız, petrol sektörünün, Azerbaycan ekonomisindeki, dolayısıyla da ekonomik ilişki içerisinde olduğu ülkelerin ekonomilerindeki öneminin ön plana çıkarılması olmuştur. Azerbaycan'ın bağımsızlığını kazandığı ilk yıllarda dış ticaret hacminde petrol dışı sektörler ön plana çıkmış, erken petrolün ihracının başlanmasından sonra da ağırlığı petrol ürünleri almıştır. Tezimizin üçüncü ve son bölümünde öncelikle Azerbaycan–Türkiye arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişimine ana hatları ile değinilmiş daha sonra da Azerbaycan'ın dış ticareti çerçevesinde diğer ülkelerle ve Türkiye ile yaptığı ithalat ve ihracatı incelenmiştir. İlerleyen kısımlarda ülkedeki yabancı sermayenin dağılımı ortaya konarak Türkiye'nin önemi üzerinde durulmuştur. Son olarak ta Bakü-Ceyhan Boru Hattının Türkiye-Azerbaycan ekonomik yapısına sağlayacağı katkılara değinilmiştir. Bu bölümdeki istatistiksel verilerin fazlalığı konuyu fazla dağıtmadan daha anlaşılır anlatabilme endişesinden kaynaklanmaktadır.

3.1. Türkiye-Azerbaycan Ekonomik İlişkileri

3.1.1. Ekonomik İlişkilerin Gelişimi

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla 17 Ekim 1991 tarihinde bağımsızlığını ilan eden Azerbaycan Cumhuriyeti'ni ilk tanıyan ülke Türkiye Cumhuriyeti olmuştur. 25.05. 1991 tarihinde Başkonsolosluk olarak Azerbaycan'da temsil edilmeye başlanılan Türkiye Cumhuriyeti, 14.01.1992 tarihinden itibaren Büyükelçilik olarak temsil edilmeye başlanılmıştır.

Tarihi ve kültürel yakınlığına paralel olarak Türkiye Cumhuriyeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti arasında ekonomik, ticari, sosyal, kültürel gibi hemen hemen her konuda işbirliği ve yardımlaşma için protokol- anlaşmalar imzalanmıştır.

Serbest piyasa ekonomisi modelini benimseyen Azerbaycan ile Türkiye arasındaki ekonomik ve ticari ilişkileri geliştirmek amacıyla ilk anlaşma 01.11.1992 tarihinde Türkiye ile Azerbaycan arasında kapsamlı bir Kara Ulaştırma Anlaşması kapsamında imzalanmıştır. Bu anlaşmanın dışında; Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile sınır ticareti, ikili ticaretin finansmanı, Küçük ve Orta ölçekli sanayi işletmelerinin

geliştirilmesi ve teknik işbirliği, Gümrük işbirliği ve karşılıklı yardımlaşma, bilimsel, teknik, sosyal, kültürel ve iktisadi sahalarda işbirliği, iki ülke arasında gümrük evrakları ve işaretlerinin karşılıklı tanınması gibi konularda değişik tarihlerde protokol ve anlaşmalar imzalanmıştır.¹⁰⁹

Azerbaycan ile ekonomik ve ticari ilişkilerimiz 1 Kasım 1993 tarihli “Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması” kapsamında yürütülmektedir. Bu anlaşmaya göre tarafların birbirlerini “en çok kayıran ülke statüsü” tanımaları kararlaştırılmıştır.

Yukarıda isim olarak belirtilen anlaşmaların dışında iki önemli anlaşma daha bulunmaktadır. Bunlar arasında yatırımcılarımız açısından önem taşıyan "Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Hakkında Anlaşma" ve "Türkiye ile Azerbaycan Arasında Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması"dır. Bu anlaşmalardan ilki 31 Temmuz 1996 tarihinden itibaren, diğeri ise 1 Ocak 1998 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Geçiş döneminde olan ve yatırıma ihtiyacı bulunan Azerbaycan'a Türk sermayesinin katkısı önemli boyutlardadır.¹¹⁰

Azerbaycan'ın bağımsızlığını ilan ettiği 1991 yılından itibaren Türk şirketleri Azerbaycan'ın ekonomik ve ticari yaşamında önemli bir yere sahip olmuştur. Kültürel yönden benzer özellikler taşımamız nedeniyle dışa açılmak isteyen iş adamlarımız ve yatırımcılarımız için Azerbaycan cazip bir pazar oluşturmuştur.

Ekonomik ve ticari ilişkiler iki yönde gelişmiştir. Dış ticaret işlemleri kapsamında her iki ülke arasında ithalat-ihracat hacmi genişlerken, diğer yönden Türk firmaları Azerbaycan'da doğrudan ticari ve sanayii faaliyetine başlamışlardır.¹¹¹

3.1.2. Azerbaycan ile Türkiye'nin Dış Ticareti

Azerbaycan'ın 1999 yılında da en fazla ithalat yaptığı 2. ülke Türkiye olmuştur. 1999 yılında toplam ithalatının % 13.8'ini, toplam ihracatının ise % 7.4'ünü Türkiye ile gerçekleştirmiştir (Çizelge 12).

¹⁰⁹ İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, “Azerbaycan Ülke Raporu”, s.23, Ağustos-1998.

¹¹⁰ TİKA, II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı, “Ülke Profilleri”, s.44, 24-25 Kasım 2000

¹¹¹ İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, a.g.e., s.24.

Çizelge 12’de görüldüğü üzere; 1999 yılı itibariyle Azerbaycan’ın İthalat yaptığı ülkelerin %31,4’ünü BDT devletleri, %68,6’sını ise BDT dışındaki devletler oluşturmaktadır. BDT Ülkeleri içindeki en fazla ithalat yapılan ülke ise yaklaşık %70’lik bir paya sahip olan Rusya’dır. BDT dışındaki ülkeler içindeki en fazla ithalat yapılan ülke ise Türkiye’dir. Azerbaycan’ın ithalat yaptığı ülkeler bir bütün içinde değerlendirildiğinde 1995-1998 yılları arasındaki en fazla ithalat ortalama %22’lik bir payla Türkiye’den, 1999 yılında ise %21,9’la Rusya’dan gerçekleştirilmiştir.

	1995	1996	1997	1998	1999
BDT Ülkeleri Toplamı	34,2	35,4	44,2	37,6	31,4
Rusya	13,2	16,5	19,1	18,0	21,9
Ukrayna	5,0	9,8	10,8	8,6	3,7
Kazakistan	2,6	2,0	3,7	4,1	2,4
Gürcistan	2,8	2,9	4,6	2,3	0,9
Türkmenistan	7,7	1,5	3,2	2,4	1,2
BDT Dışındaki Ülkeler Toplamı	65,8	64,6	55,8	62,4	68,6
Türkiye	21,0	22,5	22,6	20,4	13,8
ABD	2,0	1,8	2,8	3,7	8,0
İngiltere	1,4	1,5	1,8	6,4	6,5
Japonya	0,2	0,3	0,1	0,0	5,4
İran	12,0	6,9	6,1	4,0	4,6
Almanya	6,6	8,0	4,9	4,3	4,5
BAE	10,3	11,3	5,3	4,2	1,2

Çizelge-12: Azerbaycan’ın İthalat Yaptığı Başlıca Ülkeler (%).

Kaynak: TİKA, “II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı”, 24-25 Kasım 2000

1991 yılından itibaren gelişen siyasi ve ekonomik ilişkilere paralel olarak artan dış ticaret hacmimiz ülkemiz lehine fazla vermektedir. Ancak, 1998 yılında yaşanan Rusya krizi sonrası Ruble’nin devalte edilmesinin de etkisi ile Rus malları Azerbaycan

pazarında mutlak fiyat avantajı sağlamış ve halkın gelir seviyesinin de düşük olması sebebiyle fiyatı, talebi belirleyici en önemli kriter haline getirmiştir. Bu gelişmelerin sonucu olarak, ülkemizden gelen mallara olan talep azalmıştır. Bu durum, Azerbaycan'da iş yapan işadamlarımızı da doğrudan etkilemiştir. 1999 yılında Azerbaycan ile olan ticaretimizde geçmiş yıllara göre düşme görülmüştür. 1996, 1997 ve 1998 yıllarında en fazla ithalatın yapıldığı ülke Türkiye iken, 1999 yılında Rusya'dan sonra ikinci sırada yer almıştır. İhracatımızın düşmesinde önemli etkenlerden biri de müteahhit firmalarımızın üstlenmiş oldukları taahhüt işlerinin büyük ölçüde tamamlanmış olması ve yeni büyük projelerin başlamamasıdır.

Azerbaycan'a ihraç ettiğimiz başlıca mallar şunlardır: Buğday unu, eczacılık ürünleri, sentetik deterjanlar, elektrik enerjisi, binek otomobilleri, akümülatör, otomobil lastikleri, mobilya, inşaat malzemeleri, duvar kağıtları, sıhhi tesisat malzemeleri, tekstil sanayi için makine ve teçhizat, deri giyim eşyası, kozmetik ürünleri, trikotaj ürünleri, lastik ve plastikten mamul eşya, televizyon, buzdolabı vs., cam kaplar, alüminyum profil, adi metallere eşya, ağaç imali için makineler, telekomünikasyon teçhizatı, kablolar, elektrik malzemeleri, kırtasiye malzemeleri, hazır giysiler, margarin, buğday, zeytinyağı, ay çiçek yağı, tereyağı, soya yağı, gıda sanayi için makina ve teçhizat, çay, konserve, salça, dondurma, sebze (patates ve soğan), yumurta ve tavuk eti, maden suyu, alkolsüz içkiler, bira, makarna, küp ve toz şeker, çikolata ve şekerleme ürünleri, meyve suları, peynir, bisküvi.

Çizelge 13'de Azerbaycan'ın ihracat yaptığı ülkeler görülmektedir. Azerbaycan 1995 yılında toplam ihracatının %44,7'sini BDT ülkeleri ile gerçekleştirirken bu oran 1997'de %48,4'e kadar çıkmıştır. 1998'den sonra ise hızlı bir düşüş göstererek 1999 yılında %22,7 oranına kadar düşmüştür. Bu oranın da yaklaşık %80'i Rusya ve Gürcistan'a aittir.

Azerbaycan'ın BDT dışındaki ülkelerle olan ihracatı 1995'de %55,3'ten 1997'de %51,6'ya kadar düşmüş, 1998'den itibaren ise hızlı bir yükselmeye geçerek 1999'da %77,3'e çıkmıştır. Azerbaycan 1995-1998 yılları arasında BDT dışındaki ülkelere yaptığı ihracatının yaklaşık %75'ini tek başına İran'la gerçekleştirmiştir. Bu oran 1998'den itibaren hızlı bir düşüşe geçerek 1999 yılında %5'in altına inmiştir. İran'ın yerini 1998 yılında Türkiye, 1999 yılında ise İtalya almıştır.

1998-1999 yıllarında Azerbaycan ihracatının yönündeki değişimin en önemli nedeni erken petrolün ihracatının başlamış olmasıdır. 2000 yılı Ocak-Ağustos dönemi içerisinde Bakü-Novorosisk Kuzey petrol hattıyla 364.879 ton, Bakü-Supsa Batı boru hattı ise 3.329.493 ton erken petrolün ihracatı gerçekleşmiştir. Yine aynı dönemde, 1.437.230 ton petrol ürünü ihraç edilmiştir.¹¹² Azerbaycan'ın BDT dışı ülkelere gerçekleştirdiği ihracat ürünlerinin %91.5'i petrol ve petrol ürünlerinden olmuştur.

	1995	1996	1997	1998	1999
BDT Ülkeleri Toplamı	44,7	46,0	48,4	38,3	22,7
Rusya	15,7	17,6	23,1	17,5	8,9
Gürcistan	7,1	14,5	17,1	12,7	7,7
Ukrayna	5,3	3,5	4,1	2,0	2,6
Türkmenistan	11,1	5,4	1,1	2,3	1,0
Kazakistan	3,2	2,4	1,1	1,7	0,4
BDT Dışındaki Ülkeler Toplamı	55,3	54,0	51,6	61,7	77,3
İtalya	4,2	1,6	4,02	7,4	33,7
Türkiye	4,2	6,2	5,3	22,4	7,4
ABD	0,2	0,3	0,3	2,3	3,2
İran	29,2	35,8	24,3	7,3	2,4
Yunanistan	1,6	1,5	1,8	2,0	1,4
İsveç		2,9	3,3	0,9	0,0

Çizelge-13: Azerbaycan'ın İhracat Yaptığı Başlıca Ülkeler (%).

Kaynak: TİKA, "II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı", 24-25 Kasım 2000.

2000 yılının ilk on bir aylık dönemi içinde Azerbaycan dış ticaret sirkülasyonu 2.75 milyar \$ olmuştur. Bu dönem içerisinde genel ihracat hacmi 1.70 milyar \$, genel ithalat hacmi 1.05 milyar \$'dır. Genel mal sirkülasyonunun %81'i veya 2.2 milyar \$'lık ithalatın %68.4'ü ve ihracatın %87.4'ü BDT dışı devletlere aittir. Bu devletlerle mal

¹¹² Avrasya Dosyası, No:134, s.3, Eylül-2000.

mübadelesinin %46'sını İtalya, %10.5'ini Fransa, %10'unu Türkiye, %6,4'ünü İsrail ile olduğunu açıklamıştır. BDT devletleri ile mal mübadelesinin genel hacminin %56.9'u Rusya Federasyonuna %10.4'ü Kazakistan'a, %9.8'i Ukrayna'ya aittir.¹¹³

Devlet İstatistik Komitesi verilerine göre, 2000 yılı Ocak-Nisan dönemi içerisinde, dış ülkeler ile gerçekleştirilen 902,2 milyon \$ tutarında olumlu bilanço elde edilmiştir. İhracat %43,2 artarken, ithalattaki artış %2,9 olarak gerçekleşmiştir.¹¹⁴

Azerbaycan'dan ithal ettiğimiz başlıca mallar: Dizel yakıtı, pamuk, ham petrol, polietilen, deri, alkollü içecekler, ham alüminyum, benzin.

Azerbaycan'da irili ufaklı 50'den fazla Türk Müteahhitlik firmasının üstlenmiş olduğu toplam taahhüt miktarı yaklaşık 650 milyon \$'dır. Bakü Uluslararası Havalimanı ve A.C. Merkez Bankası binası gibi önemli prestij binalarının yer aldığı işlerin büyük kısmı başarıyla tamamlanarak teslim edilmiştir. Bu sektörde yaklaşık 3000 kişi istihdam edilmekte olup, bunların % 70'i Azeri vatandaşıdır.¹¹⁵

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
İthalatı	102,7	68,2	132,1	161,3	216,8	179,7	220,1	142,4
İhracatı	35,0	33,9	8,8	21,8	39,7	41,3	135,8	69,0
Denge	-67,7	-34,3	-123,3	-139,5	-177,1	-138,4	-84,3	-73,4

Çizelge-14: Azerbaycan'ın 1992-1999 Yıllarında Türkiye ile Dış Ticareti (Milyon \$).

Kaynak: TİKA, "II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı", 24-25 Kasım 2000.

Çizelge 14'da Azerbaycan ile Türkiye'nin 1992-1999 yılları arasındaki dış ticaret rakamları verilmektedir. Buna göre, Türkiye ile Azerbaycan'ın ticaret hacmi en yüksek değerine 355,5 milyon \$'lık bir rakamla 1998 yılında ulaşmıştır.

3.1.3. Azerbaycan'da Mevcut Türk Yatırımcıları

Azerbaycan bir çok avantajları ile Türk İşadamları tarafından yatırım ve ticari faaliyet göstermek amacıyla tercih edilen bir ülkedir. Bu itibarla bir çok Türk şirketi Azerbaycan'da müşterek müessese kurmuşlar, şube veya temsilcilik açmışlardır.

¹¹³ Avrasya Dosyası, No:139, s.3, Şubat-2001.

¹¹⁴ Avrasya Dosyası, No:133, s.3, Ağustos-2000.

Değişik alanlarda faaliyet gösteren Türk firmalarının büyük bir kısmı ticaret yapmakta veya küçük ve orta ölçekli yatırımı tercih etmektedir. Bu firmaların faaliyet alanları; petrol, telekomünikasyon, bankacılık ve sigortacılık, gıda malları imalatı, eğitim, basın- yayın, tekstil ve konfeksiyon, taşımacılık, otomotiv, orman ürünleri, demir-çelik, demir dışı metaller, inşaat malzemeleri ve müteahhitlik hizmetleri gibi sektörlerdedir.¹¹⁶

Türk şirketleri, Azerbaycan'ın serbest piyasa ekonomisine geçişinde, doğrudan ve dolaylı olarak, tecrübeleriyle önemli rol oynamaktadırlar. 1999 yılı sonu itibariyle % 100 Türk sermayeli, müşterek müessese, şube veya temsilcilik olarak yaklaşık 1.267 adet Türk şirketi, Azerbaycan'da resmi kuruluş işlemlerini yaparak tüzel kişilik kazanmıştır (Çizelge 15). Bu şirketlerden önemli bir bölümü faaliyetlerini devam ettirememektedirler. Azerbaycan'da halen değişik sektörlerde toplam 600 civarında Türk şirketi faaliyet göstermektedir. Türk firmalarının Azerbaycan'da gerçekleştirdikleri yatırımların miktarının 1,5 milyar \$ civarında olduğu tahmin edilmekte ve yaklaşık 30.000 kişi istihdam edilmektedir.¹¹⁷ Türk şirketleri ödedikleri vergiler ile Azerbaycan bütçesinin %6'sını oluşturmaktadır.

Statüsü	1991-1995	1996	1997	1998	1998	TOPLAM
Müşterek Müessese	394	72	78	67	33	644
%100 Türk Sermayeli Şirketler	176	65	116	126	42	525
TOPLAM	599	145	215	216	92	1,267

Çizelge-15: Azerbaycan'da Kurulu Türk Şirketlerinin Sayısı ve Statülerine Göre

Dağılımı

Kaynak: TİKA, "II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı", 24-25 Kasım 2000.

Bu şirketlerin %25'i gıda, %22'si inşaat, %14'ü mobilya, %14'ü nakliyat ve ticaret, %11'i tekstil-konfeksiyon ve %14'ü ise diğer alanlarda faaliyet göstermektedirler.¹¹⁸

¹¹⁵ TİKA, "II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı", a.g.e., s.46.

¹¹⁶ TİKA, "II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı", a.g.e., s.45.

¹¹⁷ TİKA, "II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı", a.g.e., s.45.

¹¹⁸ İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, a.g.e., s.25.

Ülkeler	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Toplar
Türkiye	40	52	73	188	204	103	660
ABD	3	61	208	383	416	166	1,237
İngiltere	6	28	81	184	210	163	672
Almanya	1	1	4	27	38	7	78
Rusya	3	15	44	85	82	47	276
İtalya	-	-	-	13	15	38	66
Japonya	2	5	17	42	67	13	146
Fransa	1	-	-	14	17	44	76
Norveç	1	12	35	69	95	63	275
S.Arabistan	2	2	7	12	15	6	44
BAE	-	1	2	8	16	8	35
İsviçre	1	1	4	20	20	15	61
Iran	0,6	1	1	9	41	24	76
Diğer	90	39	64	101	194	240	728
TOPLAM	120,6	217	540	1,155	1,430	937	4,430

Çizelge-16: Yabancı Sermayenin Ülkelere Göre Dağılımı (milyon \$).

Kaynak: TİKA, "II. Türk Devletleri İşadamları Kurultayı", 24-25 Kasım 2000.

Ülkede petrol dışı yabancı sermaye yatırımlarında Türkiye birinci sırada yer almaktadır (Çizelge-16). Azerbaycan'ın sahip olduğu rezervleri işletmek amacı ile bugüne kadar oluşturduğu yirmi adet uluslararası konsorsiyumun dördünde TPAO pay sahibidir (Azeri-Çırac-Güneşli sahasında % 6.75, Şah Denizi Sahasında % 9, Kürdaşı Sahasında %5 ve Araz-Alov-Şark Sahasında %10-Offshore). Ayrıca, iki özel Türk şirketinin (PET Holding ve Atilla Doğan İnş. Ltd.) Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi (SOCAR) ile oluşturdukları müşterek müesseseler karada petrol çıkarmaktadırlar (Mişovdağ ve Hilli Babazanan sahaları).

Bankacılık sektöründe faaliyet gösteren Türk sermayeli 5 banka bulunmaktadır (Azer- Türk Bank, Baybank, Özbek, Koçbank, Cıbank, İş Bankası Türk-Azerbaycan

Müşterek Müessese). Ayrıca iki adet ise sigorta şirketi bulunmaktadır (Başak-İnam, Günay- Anadolu).

Diğer taraftan, Azerbaycan'daki sanayici ve işadamlarımızın kurmuş olduğu 177 üyesi bulunan Türk Sanayici İşadamları Beynelhalk Cemiyeti (TÜSİAB) bulunmaktadır.¹¹⁹

3.1.4. Türk Eximbank ile İlişkiler

Türk Eximbank tarafından Azerbaycan Cumhuriyetine açılan 250 milyon \$ krediden 91.7 milyon \$'lık kısmı kullanılmıştır. İhracatın finansmanına yönelik 100 milyon \$'lık kredinin yanısıra, 150 milyon \$'lık proje kredisi çerçevesinde; elektrikli ev aletleri tesisi, ekmek fırınları ve havaalanı renovasyonu finanse edilmiştir. Geri ödeme problemleri nedeniyle 08.08.1996 tarihinde toplam 74.8 milyon \$'lık Borç Erteleme Anlaşması imzalanmıştır. İmzalanan hükümetlerarası protokol gereği, 48.7 milyon \$'lık tutar devlet borcuna dönüştürülmüş olup, halen geri ödeme problemleri sürdüğünden, bakiye 29.3 milyon \$'lık tutarın yeniden ertelenmesine ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Ayrıca Türk Eximbank tarafından Nahçıvan'a 19.63 milyon \$'lık kredi açılmış ve kullanılmıştır.

¹¹⁹ İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, a.g.e., s.25.

3.2, Azerbaycan'ın Geleceğinde Petrolün ve Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Rolü

Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti dünyanın 14 ülkesinden 30 büyük petrol şirketi ile 19 adet petrol anlaşması imzalamıştır. Bu çerçevede yapılacak yatırım tutarı 60.9 milyar \$ civarındadır. Her yıl ortalama 50-60 milyon ton petrol, 14-15 milyar m³ doğalgaz üretimi planlanmaktadır.

Azerbaycan'ın yaptığı petrol anlaşmalarının hem doğrudan hem de dolaylı yollardan Azerbaycan ekonomisine katkıda bulunması beklenmektedir. Bu katkıları AIOC'un eski başkanı Terry ADAMS "Asrın Anlaşmasını" örnek vererek aşağıdaki gibi açıklamıştır.¹²⁰

Azerbaycan sadece "Asrın Anlaşması"ndan yaklaşık 78 milyar \$ kazanırken, AIOC'a üye petrol şirketleri 22 milyar \$ kazanacaklardır. Ayrıca Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi olan ARDNŞ, AIOC konsorsiyumuna olan üyeliğinden de %10 kar payı alacaktır. Neticede Azerbaycan, yaptığı petrol anlaşmalarının işletilmesi sonucu elde edilecek karın %80'ine sahip olacaktır. Bununla birlikte gelecekte üretilecek petrol ve doğalgaz miktarları, anlaşma kapsamında tahmin edilen rezervlerden daha çok olursa, Azerbaycan ek petrolün de %88'ine sahip olacaktır. Nitekim Haydar Aliyev "Asrın Anlaşması" çerçevesindeki üç yatağın rezervlerinin bilinenden (511 milyon ton) 120 milyon ton daha fazla olduğunu belirtmiştir.

Ayrıca petrol yataklarının geliştirilmesi amacıyla yapılan anlaşmalar çerçevesinde, iş gücü istihdamı anlamında başlangıçtan sonraki 5 yıl içinde tüm profesyonel işçilerin %90'ını ve tüm yardımcı işçilerin %95'ini Azeriler oluşturacaktır. Bunlarla birlikte Azerbaycan'da artan yabancı yatırımlar sonucunda ülkede dolaşacak yabancı insan sayısında da ciddi anlamda artış olacaktır buna bağlı olarak otellerde restoronlarda ve ulaşımda meydana gelecek artış yerel istihdamın yaratılmasına, hükümet için ise yeni vergilerin oluşturulmasına yol açacaktır.

Yukarıda belirtilen beklentiler yalnızca "Asrın Anlaşmasına" ait getirilerdir. Diğer petrol üretim anlaşmalarını da hesaba kattığımızda petrolün 7.5 milyon nüfuslu Azerbaycan için ekonomik öneminin ne boyutta olduğunu anlayabiliriz. Bu gelirlerin

¹²⁰ ADAMS Terry, "Will Azerbaijan really benefit from the consortium contract?", Azarbeijan International Magazine, ss. 40-44, Summer-1995.

yanında Azerbaycan Bakü- Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattından taşınacak Kazak petrolünün ülkesinden geçmesinden dolayı da geçiş ücreti alacaktır. AIOC Azerbaycan üzerinden nakledilen Kazak petrolünün her varili için Azerbaycan'a 0,26 \$ verecektir.

Azerbaycan petrol anlaşmaları sayesinde modern araştırma, petrol çıkarma, işlem ve ulaşım teknolojilerinin ülkeye girmesinden de fayda elde edebilir. Artan petrol ve doğalgaz üretiminin sonucu olarak, istihdamı özendiren yeni altyapı oluşturulacaktır. Petrol üretiminin kendisi çok sayıda iş yeri oluşturmaya da onun etkisiyle ekonominin diğer dallarında istihdama yönelik önemli ölçüde katkılar sağlayacaktır.

%74'lük doğrudan yabancı sermaye yatırımı ile 1990'ların ortalarından beri Azerbaycan'ın ilerlemesinde petrol sektörü önemli bir rol oynamaktadır. Çizelge-16'da görüldüğü gibi Petrol ve petrol ürünlerinin ABD ve İtalya'ya ihracı gözle görülür bir şekilde artmıştır ve Azerbaycan ekonomisinin tamamının üçte ikiden fazlası haline gelmiştir.

Yapılan petrol anlaşmaları sadece ekonomik anlamda değil siyasal anlamda da Azerbaycan'ın çıkarlarına hizmet etmiştir. Azerbaycan Karabağ meselesinde destek elde etmek, aynı zamanda da mevcut rejimin kalmasını sağlamak amacıyla, 1994 yılından itibaren süratle yabancı petrol şirketlerini Azerbaycan petrolünün üretim sürecine katmayı çalışmıştır. Petrol şirketlerinin davet edilmesi siyaseti bölgede Batının varlığını ve çıkarlarını koruduğu gibi bölgede düzenin sağlanması amacını da gerçekleştirmiştir. Bu çerçevede Karabağ problemi ve Hazar'ın statüsü konularında İran'ın desteğini almak üzere bu ülkeye bazı tavizler de vermiş, yine Karabağ probleminde çekimser kalmasını sağlayabilmek amacıyla da Fransa ile "Lankerandeniz" ve "Talış-deniz" yataklarının işletilmesiyle ilgili anlaşmalar imzalamıştır. "Asrın Anlaşması"nın imzalanmasından sonra Kafkasya'da devam eden silahlı çatışmalara son vermeye yönelik girişimler yoğunluk kazanmıştır. ABD, İngiltere, Türkiye ve bazı batılı ülkeler AGİT ve BM teşkilatının yardımıyla bölgesel anlaşmazlıkları çözümlenmeye yönelik çabalarını arttırmışlardır.

Azerbaycan Cumhuriyetinin bugünü ve geleceği büyük ölçüde petrole endeksleşmiştir. Yukarıda belirtilenlerin gerçekleştirilmesi ve geçtiğimiz yüzyılda Azerbaycan halkının talihinde petrolün oynadığı rolün tekrar etmemesi için üç ön şartın gerçekleşmesi gerekmektedir.

Birinci şart Azerbaycan'da üretilecek petrolün Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı kullanılarak ihraç edilmesi gerekmektedir. Bu hat Azerbaycan petrolünün dünya pazarlarına çıkarılması için en optimal yoldur. Üstelik Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Azerbaycan'ın jeopolitik çıkarlarına da cevap vermektedir. Bu hat Kafkaslarda gerekli olan işbirliğinin oluşturulması ve kuvvetlendirilmesi için büyük katkı sağlayacaktır. Bu hat jeopolitik çıkarları üst üste çakışan Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi biraraya getirecektir. Azerbaycan, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının yapılmasıyla bağımsızlığını da garanti altına almış olacaktır. Dış dünya ile sıkı ticari ilişkilere girmiş bir Azerbaycan, başka bir ülkenin baskıya dayalı etki altında tutma stratejilerinin de önünü kesecektir.

Ayrıca Bakü-Tiflis-Ceyhan hattı sayesinde Azerbaycan 5 asırdır süregelen hareket yönünü değiştirmek durumunda kalacaktır. Safevi Devletinin kurucusu Şah İsmail devrinde (1501-1524) Azerbaycan'ın büyük bölümünde şiilik mezhebi kabul edilmiş ve Azerbaycan dış Türklerden dini-ideoloji ve siyasi bakımdan ayrı düşmüştür. Doğudaki (Orta Asya) ve batıdaki (Osmanlı) sünni Türk dünyasından nispeten uzaklaşan Azerbaycan türkünün talihi uzun zaman farslar ve diğer İran halklarına bağlanmıştır. Tahminen 150 yıl devam eden Safevi-Osmanlı savaşlarının yoğunlaşmasıyla Azerbaycan'ın batı yolu da kesilmiştir. Uzun yıllar batı ile ilişki kuramayan Safeviler ve ondan sonraki devletler, Avrupa ile ilişkilerini ve ticaretlerini Rusya üzerinden gerçekleştirmek zorunda kalmışlardır. XIX asırdan sonra da bölgede Rusya emperyalizminin etkisi altına giren Azerbaycan'ın kuzey-güney doğrultusundaki hareket yönü de sabitlenmiştir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının gerçekleşmesiyle Azerbaycan, beş asırdır kaldığı kuzey-güney okundan kopup, onun yerine doğu-batı yönüne dönecek ve tarihi ipek yolu yeniden gerçek olabilecektir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Kazakistan petrolü ve Türkmenistan gazının da Azerbaycan'dan geçmesi için gerçekçi bir ortam oluşturacaktır. Bu da Azerbaycan'ı aynı zamanda Orta Asya için kilit ülke konumuna çıkaracaktır. Ayrıca Böyle bir gelişme de Azerbaycan'ın onyıllar boyunca ayrı kaldığı Orta Asya Ülkeleri ile ilave yakınlaşma kanalı sağlayacaktır.

İkinci ön şart Hazar Denizi'nin milli sektörlere bölünmesidir. Hazarın statüsü meselesinin Azerbaycan'ın güvenliği için önemli bir yeri vardır. Tarihi süreci incelediğimiz zaman Rusya'nın Azerbaycan üzerine saldırı istikametlerinden birinin de Hazardan olduğu görülür. Ayrıca Hazarın belirlenecek statüsü bundan sonraki yatırımlarında yönünü belirleyecektir. Bugüne kadar “tabanla birlikte sularında bölünmesi” tezini savunan Azerbaycan ortak yol bulmak adına 2001 yılının Ocak ayında bu görüşünü terk etmiştir. Rusya devlet başkanı Vilademir Putin, Azerbaycan ziyareti sırasında bir ilkede uzlaştıklarını belirtirken, Azerbaycan Dışişleri Bakanı Vilayev Guliyev de “Ortak su, bölünmüş taban” ilkesinde anlaştıklarını belirtmiştir.¹²¹ Azerbaycan'ın “Ortak su bölünmüş taban” ilkesini kabul etmesi, Hazar Denizinin tabanından geçirilmesi planlanan petrol ve doğalgaz boru hatları konusunda Rusya'nın da söz sahibi ülkeler konuma yükselmesi ihtimalini doğurmuştur. Hazar Denizinin statüsü konusu ve onun ayrıntıları uluslararası katılımın da sağlandığı bir ortamda bütün tarafların da anlaşmalarıyla bir an önce sonuçlandırılması gerekmektedir.

Cumhurbaşkanı Aliyev'in Petrol Boru hattı ve Hazarın statüsü meselelerinde yürüttüğü siyaset çokyönlü bir özellik göstermektedir. Onun Rusya ve İran'ın baskılarına karşı güçlü bir şekilde ayakta kalabilmesinde petrol anlaşmalarının ve boru hattı güzergahının önemli bir yeri vardır.

Bakti-Tiflis-Ceyhan Ana Petrol Boru Hattı ve Hazarın milli sektörlere bölünmesinden daha önemli olan üçüncü şartta şudur; ihraç edilecek petrolerden elde edilecek gelirlerin doğru yönde kullanılabilmesidir. Petrol gelirleri, Azerbaycan'ın yeniden yapılanmasında otomatik olarak kendiliğinden katkı sağlamayacaktır. Bazı ülkelerden elde edilen tecrübeler göstermiştir ki, petrol faktörü ülkelerin sosyal – siyasi hatta bazı durumlarda da iktisadi yapılarını olumsuz yönde etkilemiştir. Nijerya gibi ülkeler, siyasi düzensizlik ve iç kargaşa kışkıracıdan kurtulamamışlardır. Hollanda hastalığı gibi bazı durumlarda da petrol, ülkelerin gelişimine faydadan daha çok zarar vermiştir. “Hollanda hastalığı” terimi 1960-70'li yıllarda Hollanda ekonomisini saran sendroma bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Hollanda da petrol ve gaz üretiminin başladığı dönemlerde, sanayinin yapılanması ve ekonominin diğer sahalarında gelişmesi üzerinde durulmamış, petrol-dışı sektörün zayıflamasına bakmayarak ve gelen petrol gelirlerine

¹²¹ “Aliyev-Putin Hazar Anlaşması”, Ortadoğu Gazetesi, s.7, 11 Ocak 2001.

güvenerek devlet hantal bir yapıya sokulmuştur. İran ve Irak gibi ülkelerin tecrübeleri de Azerbaycan'a örnek oluşturacak yapıdadır. Bu iki ülke petrolden elde ettikleri gelirlerin büyük bir kısmını askeri amaçlı ve uzun süren savaşlar doğrultusunda kullanmışlardır. Sonuçta iki ülkede elde ettikleri gelirlerin yanlış kullanımlarından dolayı zor durumdadırlar. Azerbaycan, Nijerya, Hollanda ve Irak'ın deneyimlerinden gerekli tecrübeleri çıkaramazsa gelecekte bu ülkelerden çok da farklı durumda olmayacaktır.

200 yıla yakın zamandır bağımsızlığını yitirdiği için Azerbaycan, petrol gelirleri üzerinde de söz sahibi olamamıştır. 1 milyar 300 milyon tondan fazla Azerbaycan petrolü Sovyet emperyalizminin sanayi çarklarını harekete geçirmiş, bunun sonucunda ise Azerbaycan'a petrol kuyularından çıkan yararsız suların oluşan gölcükler miras kalmıştır. Şimdi ise bağımsızlığını kazanmış olan Azerbaycan, petrol gelirlerini ülkenin kalkınması için en güçlü araç olarak kullanabilir. Bir milyon evsiz ve işsiz kaçkınlar için ev ve iş sağlayabilir. Yine petrol rezervleri sayesinde Azerbaycan'ın Jeopolitik duyarlılıklarına karşı yabancı devletlerin ilgisi yoğunlaşacak; boru hattı ve Hazarın statüsü meselelerinde Azerbaycan'ın jeopolitik önemi artacaktır. Azerbaycan'ın artan jeopolitik önemi Karabağ probleminin adaletli halledilmesine olumlu yönde etki edecektir.

Yukarıda belirtilen anlamda Azerbaycan'ın petrol gelirlerinden daha iyi istifadesi için aşağıdaki önerileri ek gerçekleştirmesi gereklidir.

- İktisadi alanındaki yenilikler ve özelleştirmeler sonuçlandırılmalı, sanayi alanındaki yapısal değişimler tamamlanmalıdır.
- Azerbaycan petrol makine sanayisi bugün işlememektedir. Bu sahanın özelleştirilmesi yada yabancı sermayenin katkısı sağlanmalıdır.
- Petrol ürünlerinin ihracı ham petrolün ihracından çok daha getirilidir. Mevcut petro-kimya kuruluşlarından istifade edilmesi, onların özelleştirilmesi yada yabancı sermayenin katkısı sağlanmalıdır.
- Ekonomik politikalarda izlenmesi gereken yol, petrolden gelecek gelirlerin diğer sektörlerin gelişmesi için harcamaktır, yani tek yönlü ekonomiden kurtulmaktır.

Azerbaycan enerji alanındaki üstünlüğünden yararlanarak ekonominin diğer dallarını geliştirmemeli, ihracatta da tüketim mallarından ziyade yatırım mallarına öncelik vermelidir.

- Azerbaycan Karabağ problemini zamana bırakarak batı karşısında artan jeopolitik öneminin de etkisiyle uluslar arası katılımın olduğu bir ortamda çözmelidir.

Kaynak zenginliği Azerbaycan için bağımsızlığı pekiştirmek, ekonomik gelişmeyi hızlandırmak ve yeni bölgesel bağlar kurmak için çok büyük bir fırsat oluşturmaktadır.

Siyasi açıdan istikrarlı ve Batı'ya dönük Azerbaycan, Kafkasya'da istikrarın temeli haline gelebilir. Aynı zamanda bölgedeki diğer ülkelere gösterilecek ilgi de büyük oranda bu ülkelerin Azerbaycan'dan petrol taşınması işinde nasıl yer alacaklarına bağlı olduğundan, Azerbaycan'daki istikrarsızlık bölge genelinden yabancı yatırımcıların yönünü olumsuz yönde etkileyecektir.

3.3. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının Türkiye'ye Olabilecek Katkıları

Hazar Havzası petrollerinin pazarlara çıkış güzergahı eğer Bakü-Tiflis-Ceyhan yönünde olursa, Türkiye'ye hem ekonomik anlamda hem de siyasal anlamda bazı fırsatlar sağlayacaktır. Türkiye için sözünü ettiğimiz fırsatlar, hayati enerji kaynaklarına garantili ve güvenli bir erişim, karlı petrol taşıma gelirleri, diplomatik nüfuz ve stratejik önem anlamına gelmektedir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Türkiye ekonomisine hem doğrudan hem de dolaylı yollardan birtakım faydalar sağlayacaktır.

Avrupalı komşularına yetişmek için çaba gösteren Türkiye'nin karşılaştığı en önemli sorunlardan birisi ekonomik kalkınmanın motorunu ateşleyecek enerjiyi sağlamaktır. Gün geçtikçe artan ekonomik ve ekolojik hasarlara yerel enerji kaynaklarının sınırlı olmasının eklenmesi, Türkiye'yi yeni enerji kaynakları arayışlarına itmiştir.

Bu anlamda, Hazar Havzası petrollerinin Ceyhan'a taşınması Türkiye'nin ekonomisi açısından oldukça önemlidir. Bugün Türkiye yılda yaklaşık 26.5 milyon ton petrol tüketmektedir ve bunun yaklaşık %86'sını ithalatla karşılamaktadır. Türkiye Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı sayesinde zaten Ceyhan'a gelmiş olan ham petrolün bir kısmını Azerbaycan'dan satın alma fırsatına kavuşacaktır. Böylece Türkiye rafinerilerine Ceyhan'dan yeni boru hattı bağlantıları kurmak suretiyle petrol teminini güven altına alma fırsatı yaratmış olacaktır. Ayrıca geçiş ülkesi olduğu için de petrol ve doğalgazı daha ucuza alma fırsatına kavuşacaktır. Bu aynı zamanda Azerbaycan-Türkiye dış ticaret hacminin gelişmesine hem de Azerbaycan'ın ticaret dengesinin eşitlenmesine katkı sağlayacaktır. Bunlarla birlikte Türkiye, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattından geçiş ücreti de alacak ve ekonomisine doğrudan katkılar da sağlayacaktır.

Türkiye boru hattından geçiş ücreti olarak ilk 6 yıl varil başına 55 sent transit geçiş ücreti alacaktır. Bunun içinde 20 sentlik vergi de dahildir. Projenin belli bir geri ödeme periyodu ve tam kapasiteye geçiş süresi vardır. İlk 4 yada 6 yıla kadar boru hattı

%50 kapasite ile başlayacak, bundan sonra yüzde yüze ulaşacaktır. Bunun sonucunda da 6 yıldan sonra ülkemizin alacağı tarife gelirleri yükselecektir. Geri ödeme periyodu geçtikten sonra BOTAŞ normale dönerek yatırımcıyı çekmek için verilen teşvikleri geri alacaktır. Sonraki 24 yıl, 37 senti vergi , 80 sentten tam kapasite olarak çalışılacaktır. İlk 6 yılda Türkiye yılda 200 milyon \$, daha sonraki 24 yıl içinde yılda yaklaşık 292 milyon \$ gelir elde edecektir.¹²² Orta ve uzun vadede, boru hattının kullanım kapasitesi arttıkça Türkiye'nin buradan elde edeceği gelirler de önemli ölçüde artacaktır. Bunların dışında;

-Türkiye yeni yapılması düşünülen Ceyhan Terminaline tek başına sahip olacaktır. Dolayısıyla işletim hakkı da tek başına kendisine ait olacak bundan da iş gelir elde etmek ve daha başka ticari alanlara potansiyel oluşturmak anlamında faydalanılacaktır.

-Türkiye boru hattı şirketinin sahipliğine eşit ortanda katılmak suretiyle faiz veya ortaklık geliri elde edebilecektir.

-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın Türkiye bölümünün yapılmasında Türk firmalarından durumu uygun bulunanlara malzeme temininde, inşaat yapımında ve araç sağlamada ile yapım ve boru döşemede öncelik fırsatı yaratılacaktır.

Ayrıca Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Hazar Bölgesinde aktif olan Türk şirketlerinin bölgeye akışını sağlamada potansiyel yatırım imkanı yaratacaktır. Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile ilişkilerimizin gelişmesine ve süreklilik kazanmasına yardımcı olacak bu proje, Azerbaycan'da petrol ihracatının ön plana çıkmasına bağlı olarak Türkiye ve Azerbaycan'ın ticaret hacimlerindeki meydana gelen düşmeleri de ortadan kaldıracaktır (Bölüm 3'te görüldüğü üzere Türkiye-Azerbaycan ticaret ilişkilerinde petrol dışı sektörler daha fazla yer tutmaktadır). Bakü-Ceyhan'ın gerçekleşmesi durumunda Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ticaret hacmi 1997'de olduğu gibi diğer ülkelerin önünde olacaktır.

Bakü-Ceyhan'ın stratejik önemi ve uzun dönemdeki ekonomik getirisi, yukarıda bahsedilen mütevazî rakamlarla kıyaslanmayacak kadar önemli boyuttadır. Irak

¹²² ERAL Metin, "Bakü-Ceyhan Çalışabilir ve Finanse Edilebilir Duruma Geldi", a.g.d., ss.19-20.

ambargosunun kalkması ile yılda 70-80 milyon tonluk ham petrolünde eklenebileceği, yeni rafineri ve petrokimya tesisleri ile , Ceyhan'da yeni bir petrol pazarının oluşumu da çok önemli ekonomik ve sosyal cazibe unsurlarıdır. Ancak, hepsinden önemlisi, Bakü-Ceyhan'ın gerçekleşmesi ile, kesintisiz ihraç olanağına kavuşacak olan bölge ülkeleri, petrol ile sınırlı olmayan çok taraflı ticaretin ve yatırım imkanlarının artmasına da neden olacaktır. Bu nedenle de Bakü-Ceyhan, bir tarife pazarlığına sıkıştırılmayacak kadar önemli bir yatırımdır. Zaten Türkiye de Bakü-Tiflis Ceyhan petrol boru hattı projesiyle ekonomik kazançtan çok stratejik kazançlar elde etmeyi planlamaktadır.

Türkiye'nin siyasal açıdan bölgesel etkinliğinin artması yönünde birtakım avantajları da mevcuttur. Doğu ve Batı arasında kültürel ve petrol üreticileri ile tüketicileri arasında ise coğrafi bir köprü oluşturan Türkiye'nin, sanayileşmiş ülkelerle gelişmekte olan dünya arasında bir buluşma noktası durumundadır. Bütün bunlarla birlikte, Orta Asya'da yeni bağımsızlığını kazanan beş ülkenin bütün unsurlarıyla (dil,din, tarih, örf-adet-gelenek, folklor, sanat v.s.) Türk kültür çevresine dahil bulunmaları da Türkiye'ye çeşitli avantajlar sunmuştur.

Hızlı bir kalkınma sürecine giren ve enerji sektörü için büyük bir pazar olan Türkiye, Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerinin zengin petrol ve gaz kaynaklarını enerji talebi sürekli artmakta olan Batılı ülkelere nakletme konusunda oldukça uygun bir konumda bulunmaktadır. Bu nedenle Türkiye'nin öncelikli amacı bu potansiyeli kullanarak 21. Yüzyılın "Avrasya Enerji Koridoru" olmaktır.

Bu amacına ulaşabilecek Türkiye, bölgesel enerji kaynaklarının nakil yolları üzerinde kontrolü sağlayacaktır. Bu da Asya ile Avrupa arasında bulunan Türkiye'nin stratejik ve jeopolitik önemini bir kat daha arttıracaktır. Ayrıca Türkiye ana enerji projelerinin finansmanının sağlandığı bir ülke durumuna gelecektir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Azerbaycan'ın Şahdeniz yatağı doğalgazı ile Türkmenistan doğalgazının Türkiye ve Avrupa'ya taşınmasına da öncülük edecektir. Bu durum Türkiye için yaşamsal önemdedir. Doğalgaz boru hattının, Türkiye'den geçerek Balkanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşması, Balkanlardaki etkinliğimizi de arttıracaktır.

Böylece Türkiye, enerjiyi kontrol ederek güç kazanacaktır. Sonuçta, stratejik konumu daha da güçlenecektir. Güçlenen stratejik konumuna bağlı olarak Türkiye, çevresinde daha kolay bir güvenlik kuşağı kurarak bölgede lider ülke olabilecektir.

Bakü-Tiflis Ceyhan Petrol Boru Hattı, Akdeniz'in en büyük dağıtım terminali olmaya aday Ceyhan'da, Orta Asya petrol borsası oluşacağından, Batı Amerika ve Avrupa, Körfez yerine Ceyhan'ı tercih edecektir. Bunun cazibesi ile Kahirede kurulması düşünülen Akdeniz petrol borsası, Adana ve Mersine kayabilir.¹²³

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda petrolün deniz yoluyla taşınmasına bağlı olarak ortaya çıkabilecek muhtemel bir çevre felaketi de Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı sayesinde asgari düzeye indirgenecektir.

Öte yandan Türkiye, ECO örgütü içindeki etkinliğini de arttıracaktır. Türkiye bu örgüt içinde Orta Asya ülkeleri ve Pakistan ile birlikte Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı sayesinde bölgede ekonomik, kültürel siyasi istikrar arayışında daha etkin hale gelecektir.

Doğu-Batı bloklaşmasının sona ermesini takiben Sovyet ardılı coğrafyada doğan siyasal boşluk nedeniyle, barış ve istikrarın bölünemeyeceği, tüm Asya ve Avrupa ülkelerini içeren geniş kapsamlı bir güvenlik yapısı ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı (AGİT), yeni bağımsız Orta Asya ve Kafkasya ülkelerini üye kabul etmiş, NATO geleneksel sorumluluk alanı dışındaki ülkeleri de kapsayan Kuzey Atlantik İşbirliği Konseyi'ni ve Barış için Ortaklık programını oluşturmuştur. Türk Cumhuriyetleri NATO'nun başlattığı, bu yeni süreçte Türkiye'nin de öncülüğünde yerlerini almışlardır. Bunun yanısıra Türkiye ve Kazakistan'ın başlattığı Mısır'dan Moğolistan'a kadar çok sayıda ülkeyi kapsayan ve gelecek için ümit vaat eden Asya'da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı girişimini desteklemişlerdir. Ancak bu girişimlere rağmen tüm Avrasya ülkelerini içine alan bir güvenlik mimarisi henüz ortada yoktur. Bölgesel anlamda liderliğe aday bir Türkiye bu sürecin geliştirilmesinde öncü olmalıdır.

¹²³ GÜL Atakan-GÜL Ayfer Yazgan, a.d.e., s.74.

Açık denizlere çıkışı olmayan Orta Asya ülkelerinin dünyaya entegre olabilmeleri için ulaştırma alanında ortaya çıkan mevcut sorunların çözüme kavuşturulması zorunludur. Bu çerçevede yeni karayolu ve demir yolu yapımının saptanacak uygun güzergahlarda bölgesel ve uluslararası işbirliği içinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Türk Dünyasından geçen İpek Yolu'nu bugünün teknolojik imkanlarıyla ihya edebildiğimiz tarihte, bir bakıma Çin denizi ve ile Atlantik Okyanusu arasında köprü kurarak, Uzak Doğu ile Avrupa'yı birbirine yaklaştırmış olacağız.

Enerji güvenliğini sağlayabilmek için işbirliği ve güçbirliği gereklidir. Büyük strateji çerçevesinde Türkiye'nin işbirliği ve güçbirliği konusunda bazı avantajları vardır. Türkiye'nin Avrupa ile Orta Doğu'nun; Azerbaycan da içinde olmak üzere Avrupa ile Orta Asya'nın güvenliklerinin kesiştiği kritik bir konumda bulunmaktadır. Demokratik geleneği ve güçlü bir pazar ekonomisi olan, Batı değer yargılarını benimseyen Müslüman bir ülke olarak Türkiye, küresel stratejik yaklaşım ve pratik nedenlerle, enerji güvenliği için yapılacak güç birliğinde yer alması gereken bir ülkedir.

Tarihi "İpek Yolu" nun bölgenin refahına ve istikrarına hizmet eden bir uluslararası ticaret yolu olduğu kadar, kültürel değişim olanağı olduğu da unutulmamalıdır.

SONUÇ

“Türkiye-Azerbaycan Ekonomik İlişkilerinde Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı” adını taşıyan çalışmamızda, Hazar Havzası petrol kaynaklarının dünya pazarlarına çıkarılması kapsamında hem ekonomik hem siyasal hem de çevresel anlamda en optimal yolu belirlemek temel amacımızı oluşturmuştur. Bu anlamda Hazar petrollerinin dünya pazarlarına taşınması ile ilgili alternatifler genel özellikleriyle incelenmiştir. Çalışmamız esnasında Karadeniz çıkışlı olan alternatiflerin Karadeniz ve Boğazlar bağlamında ekonomik ve çevresel özellikleri ortaya konmuştur. Öte yandan Türkiye’nin tezi olan Bakü-Tiflis-Ceyhan hattı detaylı olarak incelenmiştir. Araştırmamız kapsamında Azerbaycan-Türkiye ekonomik ilişkilerinin genel yapısı incelenmiş daha sonra da Boru Hattı’nın her iki ülkenin hem ekonomilerine hem de stratejik yönlerine olacak faydaları üzerinde durulmuştur.

Yukarıda belirttiğimiz konular çerçevesinde ulaştığımız sonuçlar, aşağıda maddeler halinde sunulmuştur.

1- Araştırmalarımız çerçevesinde ulaştığımız ilk sonuç, petrol ithal eden ülkelerin, 2000-2020 yılları arasında dünya enerji dengesindeki en büyük paya sahip olma özelliğini koruyacak olan petrole, bağımlılık anlamında oransal olarak belirgin bir artışı yaşayacak olmalarından hareketle; Hazar Havzası petrol rezervlerinin dünya enerji arzının çeşitlendirilmesi anlamındaki öneminin belirlenmesi olmuştur. Örneğin, 1996 yılında petrol tüketiminin %56’sını ithal petrole karşılayan OECD’ye üye ülkelerde, söz konusu oran 2010’da %72’ye ve 2020’de %76’ya çıkacaktır. Aynı oranlar Avrupa için sırasıyla %74 (2010) ve %85 (2020) iken; Pasifik Bölgesinde %96’ya (2020) ulaşmaktadır. Bu nedenler 2-4 milyar ton civarındaki Hazar Havzası ispatlanmış petrol rezervlerinin önemini ortaya koymaktadır. 3 milyar tonluk ABD ve 2.3 milyar tonluk Kuzey denizi rezervleriyle karşılaştırdığımızda; petrol şirketlerinin söz konusu ülkelere neden bu kadar büyük bir ilgi gösterdikleri çok daha iyi anlaşılmaktadır.

2- Ulaştığımız ikinci sonuç, bölgedeki petrol rezervlerinin geliştirilip taşınabilmesi için ihtiyaç duyulan 70 ile 100 milyar \$ arasında bir rakamın petrol şirketlerince yatırıma dönüştürülmesinin; bölgede belirli bir ölçüde olsa politik istikrarın

sağlanmış olmasıyla, yatırım yapacak şirketlerin mülkiyet haklarının güvende olmasıyla ve petrolün piyasalara ulaşabilmesi için güvenli yolların oluşturulmasıyla mümkün olacaktır. Bir başka ifadeyle, yatırım yapacak şirketler bağlamında şirketlerin bağlı oldukları devletler, yatırımın yapıldığı bölgelerde sürekli bir istikrar ortamının sağlanması için yoğun bir gayretin içinde olacaklardır.

3- Vardığımız diğer sonuç, Azerbaycan'ın coğrafi konumunun önemini daha iyi anlamamız gerektiği noktasındadır. Azerbaycan, Türkiye'yi 21.yüzyılın enerji köprüsü haline getirecek Hazar Havzası hidrokarbon yatakları ile Türkiye ve Orta Asya Türkleri ile Türkiye arasında bir köprü konumundadır. Türkiye için Hazar Havzası enerji kaynaklarına ulaşılması ve bağımsızlığını kazanmış bulunan diğer Türk devletleriyle sağlıklı ve sürekli bir ilişkinin sağlanması Azerbaycan'ın güçlü bir şekilde ayakta kalmasına bağlıdır. Ancak Türkiye ile Azerbaycan arasındaki sınır devleti olma özelliği yakınlık geçmişte olduğu gibi günümüzde de, Karabağ ve Ermenistan olaylarında olduğu gibi, ortadan kaldırılmak istenmektedir. Bunun engellenmesi ise Azerbaycan'ın her bakımdan korunması ve güçlendirilmesi ile mümkün olacaktır.

4- Azerbaycan, yaptığı petrol anlaşmalarının işletilmesi sonucu elde edilecek karın %80'ine sahip olacaktır. Bununla birlikte gelecekte üretilen petrol ve doğalgaz miktarları, anlaşma kapsamında tahmin edilen rezervlerden daha çok olursa, Azerbaycan ek petrolün de %88'ine sahip olacaktır.

Petrol gelirleri, bağımsızlıklarını yeni kazanan ülkelerin refahlarını arttıracak, ileriye daha umutlu bakmalarını sağlayacak ve bağımsızlıklarını güçlendirecektir. Yaratılan petrol zenginliği ile bölgedeki Rusya dışı ülkeler, gerek ekonomik gerek askeri açıdan Rusya'ya daha az bağımlı olacaklardır. Bağımsız ve kendi kendine yeten eski Sovyet devletleri, petrol gelirlerinin ve başta Türkiye olmak üzere Batılı ülkelerin desteğiyle, Rusya'ya Kafkaslarda ve Orta Asya'da zorla bir etki bölgesi kurma olanağı tanımayacaklardır.

5- Ulaştığımız bir diğer sonuç; Hazar Havzası hidrokarbon zenginlikleri ve bunun dünya pazarlarına ulaştırılması, 21.yüzyılın ilk yarısında ve sonrasında refahı sağlamak için çok büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle Hazar Havzası petrolünün çıkarılmasından çok dünya pazarlarına çıkarılacak boru hattının yönü ana mücadele konusu olmuştur. Boru hattının yönü üzerindeki mücadele, başını ABD ve İngiltere'nin

çektığı batılı ülkeler ile yine başını Japonya ve Çin'in çektiği Kore, Tayvan ve Hindistan gibi Doğu Asya ülkeleri arasında hızla globalleşen dünyada rekabet güçlerini arttırabilmek için daha ucuz ve güvenli enerjiye ulaşabilmek adına olmuştur.

6- Ucuz ve güvenli enerjiyi kontrolünde tutmak isteyen başta ABD olmak üzere diğer batılı ülkeler ise batı yönündeki Karadeniz ve Akdeniz'e açılan boru hattı projelerinin desteklemişler ve bu yöndeki amaçlarına da ulaşmışlardır. Batı yönündeki mücadele ise ABD'nin "Çoklu Boru Hattı Stratejisi" kapsamında çözümlenmeye çalışılmaktadır.

7- Alternatif boru hatları arasında Ekonomik açıdan en uygun boru hattı seçeneğini İran üzerinden Basra Körfezine uzanan petrol boru hattı rotası oluşturmaktadır. Ancak bu hattı siyasi anlamda İran ve ekonomik anlamda da AIOC üyesi bazı petrol şirketleri dışında destekleyen bulunmamaktadır. Batının arzının büyük çoğunluğunun kaynağı olan Körfeze, Hazar Havzası rezervlerinin aktarılmasının önemli bir stratejik risk içermesi gibi nedenlerle ABD, Azerbaycan ve Batı ülkeleri bu güzergaha stratejik ve politik nedenlerden dolayı karşı çıkmaktadırlar.

8- İran, Amerika'nın kendisini uluslararası arenada yalnızlaştırma girişimlerine rağmen, Meşhed, Saraks, Tecen demiryolu projesi, Azerbaycan'ın Şahdeniz petrol yataklarından aldığı pay, Kazakistan'la imzaladığı anlaşma ve Türkmenistan ile yaptığı doğalgaz anlaşmasıyla kolay kolay saf dışı edilemeyecek bir ülke olduğunu göstermiştir.

9- Karadeniz'e çıkarılması planlanan iki ana ihraç boru hattından biri olan Rusya'nın desteklediği Bakü-Novorosisk hattı, CPC'nin yapılmasıyla birlikte hem teknik hem de çevresel anlamda olanaksız hale gelmiştir. Bakü-Supsa hattı ise mesafesinin kısa olması nedeniyle kazandığı avantajını, hattın yapımıyla ilgili olarak boru hattı maliyetinin yükselmesine neden olan mühendislik problemlerinin fazlalığı nedeniyle kaybetmiştir. Hatırlanacağı üzere Erken petrolün ihracı amacıyla yapılan yıllık 5 milyon ton kapasiteli Bakü-Supsa hattının maliyeti 315 milyon \$ olarak hesaplanırken hattın maliyeti 590 milyon \$ düzeyine kadar çıkmıştır. Bununla birlikte yapılması düşünülen ana ihraç boru hattı yıllık 45 milyon ton taşıma kapasitesinde olacaktır.

10- Hazar ile bağlantıyı sağlayan Volga-Don ve Kuzey Denizi ile bağlantıyı sağlayan, Ren-Tuna kanalları, Karadeniz hinterlandını oldukça genişletmiş ve mevcut trafiği de hızla arttırmıştır. Ülkelerin dışa açılmasına, sanayi ve ticaretlerinin gelişmesine bağlı olarak Karadeniz trafiğinin de her yıl katlanarak artması beklenmektedir.

11- Hazar Petrolleri'nin dünya piyasalarına ulaştırılmasında özellikle Türk Boğazları'nı by-pass etmek amacıyla geliştirilen Burgaz-Dedeağaç, Burgaz-Vlore petrol boru hattı projelerinden hiçbiri Bakü'den başlayıp Akdeniz'de sonuçlanacak bir boru hattından daha ucuza mal olmamaktadır. Ek yükleme ve boşaltma masrafları maliyetleri arttırdığı gibi çevre kirliliğinin de daha üst düzeyde gerçekleşmesine neden olacaktır.

Bu tür alternatifler, stratejik kaygılarla, gerek ABD'nin "çoklu boru hatları" felsefesinden gerekse Türkiye'nin Bakü-Ceyhan ile elde edeceği stratejik üstünlüğü devre dışı bırakmak için, özellikle Yunanistan ve Rusya tarafından, sıkça gündeme getirilmektedir. Ayrıca petrol şirketleri de bu hatları, Türkiye'yi, Bakü-Ceyhan'da finansman yönünden "verebileceğinden de fazla" taviz vermeye zorlayan bir pazarlık unsuru olarak da devreye koymaktadırlar.

12- Türkiye tarafından 1993 yılının Ağustos ayında dönemin Dışişleri Bakanı Hikmet ÇETİN tarafından gündeme getirilen Samsun-Ceyhan petrol boru hattı projesi, Türkiye'nin petrol boru hatları çerçevesinde izlediği politikalarla çelişmektedir. Kaldı ki bu hat ile petrolün kontrolü 1. aşamada yine Rusya Federasyonu kontrolüne bırakılmış olacaktır. Hem Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı projesi çerçevesinde Türkiye'nin savunduğu tezlere aykırı olan hem de Türkiye'nin ve bölge ülkelerinin sağlayacağı stratejik avantajları ortadan kaldıran bu hattın teklif edilmesi ciddi bir hatadır. Gerçek anlamda Kazak ve Azeri petrol kaynakları ile Türkmen Doğalgazı, dünya pazarlarına çıkış anlamında bir birinden ayrı olarak düşünülmeyen bir bütün olmalıdır. Karadeniz, ancak bir ara bölge veya geçiş bölgesidir. Dolaylı da olsa ulaşılmak istenen deniz, Akdeniz'dir. Bu çerçevede değerlendirdiğimizde, Samsun'dan Ceyhan'a gelebilecek bir boru hattı ana hat olarak düşünülemez ancak bir by-pass hattı şeklinde olabilir. Bu durumda ise adı geçen hat için, diğer by-pass hatlarında geçerli olan olumsuzluklar aynen geçerli olmaktadır.

13- İncelediğimiz Ana Boru Hattı Alternatifleri arasında çevresel açıdan kabul edilebilir, ekonomik yönden tercih edilebilir, siyasal açıdan da uygulanabilir tek stratejik tercih Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı seçeneğidir. Bu seçenek, diğer alternatiflere göre daha uzun bir kara güzergahına sahip olmasına karşın, alternatif projelerle karşılaştırıldığında çeşitli avantajlara sahiptir. Her şeyden önce, söz konusu güzergah ile, Hazar petrollerinin dünya enerji pazarlarına ulaştırılmasına yönelik ihracat alternatiflerini çeşitlendirmek gibi çok önemli bir imkan doğmuş olacaktır.

14- Ulaştığımız bir diğer sonuç da Azerbaycan petrol anlaşmalar ve petrolün taşınması ile ilgili olarak güzergah seçiminde izlediği politikasının; Azerbaycan'ın bağımsızlığını korumak ve güçlendirmek, Karabağ sorununu çözmeye batılı devletlerin desteklerini sağlamak ve üzerindeki baskı ve etkileri denkleştirmek şeklinde olduğudur.

15- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Kafkas petrollerinin dünya piyasalarına ulaştırılması amacıyla inşa edilecek ana ihraç boru hattının, bölgedeki tek gerçek bağımsız devlet olan Türkiye üzerinden geçirilmesi, gelecekte ortaya çıkabilecek herhangi bir olumsuz durumun daha başlangıçta bertaraf edilmesini sağlayacaktır.

16- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Kafkaslarda gerekli olan işbirliğinin oluşturulması ve kuvvetlendirilmesi için büyük katkı sağlayacaktır. Bu hat jeopolitik çıkarları üst üste çakışan Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi bir araya getirecektir. Azerbaycan, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattının yapılmasıyla bağımsızlığını da garanti altına almış olacaktır. Dış dünya ile sıkı ticari ilişkilere girmiş bir Azerbaycan, başka bir ülkenin baskıya dayalı etki altında tutma stratejilerinin de önünü kesecektir.

17- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Hazar Bölgesinde aktif olan Türk şirketlerinin bölgeye akışını sağlamada potansiyel yatırım imkanı yaratacaktır. Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile ilişkilerimizin gelişmesine ve süreklilik kazanmasına yardımcı olacak bu proje, Azerbaycan'da petrol ihracatının ön plana çıkmasına bağlı olarak Türkiye ve Azerbaycan'ın ticaret hacimlerinde meydana gelen düşmeleri de ortadan kaldıracaktır.

1998-1999 yıllarında Türkiye-Azerbaycan ticaret hacimlerinde meydana gelen düşmenin en önemli nedeni, erken petrolün ihracatının başlamış olmasıdır. Azerbaycan'ın BDT dışı ülkelere gerçekleştirdiği ihracat ürünlerinin %91.5'i petrol ve petrol ürünlerinden olmuştur. Ülkede petrol dışı yabancı sermaye yatırımlarında Türkiye birinci sırada yer almaktadır.

18- Türkiye için, Bakü-Ceyhan'ın stratejik önemi ve uzun dönemdeki getirisi, bahsedilen mütevazî ekonomik rakamlarla kıyaslanmayacak kadar önemli boyuttadır. Hızlı bir kalkınma sürecine giren ve enerji sektörü için büyük bir pazar olan Türkiye, Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerinin zengin petrol ve gaz kaynaklarını enerji talebi sürekli artmakta olan Batılı ülkelere nakletme konusunda oldukça uygun bir konumda bulunmaktadır. Bu çerçevede Türkiye'nin öncelikli amacı bu potansiyeli kullanarak 21. Yüzyılın "Avrasya Enerji Koridoru" olmaktır. Bu nedenle de Bakü-Ceyhan, bir tarife pazarlığına sıkıştırılmayacak kadar önemli bir yatırımdır. Zaten Türkiye de Bakü-Tiflis Ceyhan petrol boru hattı projesiyle ekonomik kazançtan çok stratejik kazançlar elde etmeyi planlamaktadır.

19- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Kazakistan petrolü ve Türkmenistan gazının da Azerbaycan'dan geçmesi için gerçekçi bir ortam oluşturacaktır. Bu da Azerbaycan'ı Orta Asya için kilit ülke konumuna çıkaracak ve Azerbaycan için onyıllar boyunca ayrı kaldığı Orta Asya Ülkeleri ile ilave yakınlaşma kanalı sağlayacaktır.

20- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi Almanya ve Rusya Federasyonunun Avrasya'daki etkinliğini sınırlandıracaktır.

21- Ayrıca Bakü-Tiflis-Ceyhan hattı sayesinde Azerbaycan 5 asırdır süregelen güney-kuzey doğrultusundaki hareket yönünü doğu-batı şeklinde değiştirecektir.

22- Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı ile birlikte Doğu Akdeniz'in kontrolü ve Ceyhan'ın güvenliği anlamında Kıbrıs'ın Türkiye açısından önemi daha da artacaktır.

23- Hazarın statüsü tartışmaları sonucunda varılan "bölünmüş taban, ortak su" ilkesi doğrultusundaki mutabakat, Trans-Hazar projelerinde Rusya Federasyonuna veto

hakkını verebilecektir. Bu ise Türkmenistan-Türkiye Hazar alt geçişli doğalgaz projesi önüne bir engel olarak çıkabilecek potansiyele mevcuttur.

24- Doğu-Batı bloklaşmasının sona ermesini takiben Sovyet ardılı coğrafyada doğan siyasal boşluk nedeniyle, barış ve istikrarın bölünemeyeceği, tüm Asya ve Avrupa ülkelerini içeren geniş kapsamlı bir güvenlik yapısı ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bölgesel anlamda liderliğe aday bir Türkiye bu sürecin geliştirilmesinde öncü olmalıdır.

25- Boru hattı konusundaki nihai kararda teknik-ekonomik unsurlar kadar siyasi unsurlarda rol oynamıştır. Kafkasya dünyanın en karışık bölgelerinden biridir ve siyasi dengeleri tehdit eden anlaşmazlıklar Çeçenistan'da, Gürcistan'ın muhtelif bölgelerinde ve Azerbaycan'ın öz toprağı olan Karabağ'da devam etmektedir. Çeçenistan, Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki savaş ve Gürcistan'daki savaş gelecekteki boru hatlarını kontrol etmek amacıyla Rus ordusunca başlatılmış ve körüklenmiştir. Moskova'nın Gürcistan'daki iç çekişmeyi desteklemesi Rusya'nın Kafkasya'daki istikrarsızlığı devam ettirme isteğini göstermektedir.

26- Petrol boru hatlarının belirlenmesi çerçevesinde PKK terör örgütü bazı Avrupa ülkelerinin ve Rusya'nın dolaylı çıkarları doğrultusunda desteklenmiş ve yönlendirilmiştir.

27- Türkiye'nin savunduğı "Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı" projesine önüne önemli bir engel olarak her fırsatta çıkarılan PKK sorunu ve boru hatlarının güvenliği meselesi, PKK lideri Abdullah Öcalan'ın yakalanması ve Türkiye Cumhuriyeti yargı makamlarınca yargılanarak cezalandırılması ve konu ile ilgili tüm kurum ve kuruluşların hassas çalışmalarına bağlı olarak çözümlenmiştir. Zaten Türk Genelkurmayı da boru hattının güvenliği ile ilgili olarak garantiler vermektedir.

28- Enerji güvenliğini sağlayabilmek için işbirliği ve güçbirliği gereklidir. Büyük strateji çerçevesinde Türkiye'nin işbirliği ve güçbirliği konusunda bazı avantajları vardır. Türkiye'nin Avrupa ile Orta Doğu'nun; Azerbaycan da içinde olmak üzere Avrupa ile Orta Asya'nın güvenliklerinin kesiştiği kritik bir konumda bulunmaktadır. Demokratik geleneği ve güçlü bir pazar ekonomisi olan, Batı değer yargılarını benimseyen Müslüman bir ülke olarak Türkiye, küresel stratejik yaklaşım ve

pratik nedenlerle, enerji güvenliği için yapılacak güç birliğinde yer alması gereken bir ülkedir.

29- Rusya, Azerbaycan, Türkiye ve bu tartışmaların sonucunda etkilenecek olan diğer ülkeler için çözüm kapısını açacak olan anahtar, birbirlerini rakip olarak değil ortak olarak görmeleri ve herhangi birinin ekonomik bir fırsattan yararlanması ve refahını arttırmasının diğerlerinin kaybı anlamına gelmediğini fark etmeleridir. Dahası, bölgedeki bir ülkenin refahına katkıda bulunacağı ve güçlendireceği iç istikrar tüm bölge ülkelerine fırsatçı saldırı tehditlerinden bağımsız bir şekilde kendi refahı ve kalkınmalarını sağlama yönünde çalışma imkanı verecektir.



SONSÖZ

“Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı”nın gerçekleşmesi konusundaki belirleyici ana unsur petrolün Boğazlardan geçiş probleminin nasıl çözüleceği noktasında düşünülmektedir.

1991 yılı sonunda Sovyetler Birliği'nin resmen dağılması, Türk Boğazları'nı yakından ilgilendiren önemli bir gelişmenin de yaşanmasına sebep olmuştur. SSCB'nin dağılması ile Karadeniz'e kıyısı olan bağımsız devletlerin sayısında önemli bir artış yaşanmış, bu da Boğazlar trafiği üzerinde olumsuz bir etki yapmıştır. Nitekim, Bulgaristan ve Romanya'nın yanı sıra, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla ortaya çıkan Ukrayna, Moldova, Rusya.Federasyonu ve Gürcistan da Karadeniz'e doğrudan kıyıda devletler olmuşlardır. Böylece, tarihte ilk kez 6 devlet aynı anda Türk Boğazları'nın açıldığı Karadeniz'e doğrudan kıyıda ülkeler haline gelmiştir.¹²⁴

Ayrıca Azerbaycan ve Ermenistan Karadeniz'e doğrudan kıyıda olmamakla birlikte, bu denizle yakından ilgili devletlerdir. Aynı zamanda, orta Asya Türk cumhuriyetleri: Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın deniz yoluyla dünyaya açılmaları genelde Karadeniz'le mümkündür. Bu durum, Karadeniz'le ve bu denizin tek çıkışı olan Türk Boğazları ile ilgili devlet sayısını 13'e yükseltmektedir.

Nitekim, son yıllarda Volga-Baltık ve Don-Volga kanallarından Akdeniz'e yönelik deniz trafiğinde önemli bir artış yaşanmıştır. Bu durum özellikle, SSCB'nin yıkılması sonrasında ortaya çıkan yeni cumhuriyetlere yönelik deniz trafiğindeki artış sebebiyle yaşanmıştır. Bu cumhuriyetlerin her biri kendi gemileriyle artık ticaret yapmayı hedeflediklerinden bu sayı daha da artma eğilimindedir. Karadeniz'e yeni sahil devletler haline gelen 6 ülke ve dolaylı olarak kullanacak 7 ülkenin ekonomik durumlarındaki iyileşme ve dış ticaretlerindeki artışa paralel, bu ülkelerden Boğazlar'a yönelik gemi trafiğinde de paralel artış gerçekleşecektir. Mesela, özel sektör 1992 yılında Azerbaycan'la 10 nehir gemisi yapımı, Kazakistan'la da deniz taşımacılığı anlaşması gerçekleştirmiştir. Türkmenistan ile Kasım 1994 tarihinde dış ticaretinin Trabzon limanı üzerinden yapılması üzerine anlaşma imzalanmıştır. Bütün bunlar,

özellikle Hazar'a kıyısı bulunan yeni Türk cumhuriyetlerinin Don-Volga bağlantısını kullanarak Boğazlar üzerindeki trafiği artıracaklarını ortaya koymaktadır.¹²⁵

Türk Boğazları'nın hinterlandı ve kullanıcılarının sayısındaki bu artış sadece eski Doğu Bloğu ülkeleri ve Orta Asya Türk cumhuriyetleri yönünde gerçekleşmemiştir. Türk Boğazları'nın her şeye rağmen, dünyanın en önemli ve en işlek doğal su yollarından biri olma niteliğini koruyacağını ortaya koyan ikinci bir gelişme de, 25 Eylül 1992 tarihinde Main- Tuna ve Tuna-Ren iç su yollarının birbiriyle bağlantılı hale getirilmesidir. Boğaz trafiğinde önemli bir artışa sebep olacak, Main-Tuna ve Tuna-Ren iç su yollarının birbiriyle bağlantılı hale getirilmesi ile, Hollanda'nın Amsterdam şehrinden hareket eden bir geminin Avrupa iç su yolu ile Romanya'nın Karadeniz'deki Köstence limanına gelmesi mümkün hale gelmiştir. 171 km uzunluğunda ve 16 havuzdan oluşan Main- Tuna bağlantısı ile 15 ülkeyi kapsayan ve 34.488 km uzunluğuna erişen Avrupa İç Su Yolları ağına 2860 km.lik Tuna Nehri de dahil olmuştur.¹²⁶

1921 yılında ilk kez gündeme getirilen ve Almanya'nın uzun yıllardan beri en büyük rüyalarından biri olan bu proje, 71 yılda yaklaşık 3.4 milyar dolar harcanarak gerçekleştirilebilmiştir. 55 metre genişlik ve 4 metre derinliğe sahip olan kanal 3300 tonluk gemilerin geçişine imkan tanımaktadır. Küçük tonajlı gemilerin kullandığı/kullanacağı bu su yolu ile Boğazlar trafiğindeki küçük tonajlı gemi sayısında bir artış yaşanmaya başlamıştır. Ayrıca, küçük tonajlı gemilerin bu su yolu vasıtasıyla taşıyıp Karadeniz limanlarında biriktirdiği yüklerin dünyanın okyanus aşırı bölgelerine büyük gemiler ile taşınması projeleri de Türk Boğazları'ndaki büyük gemi trafiğinde artışa sebep olacaktır.

Böylece, Boğazlar Don-Volga, Volga-Baltık kanalları ile Karadeniz'e kıyı olmayan Orta Asya ve Baltık ülkelerini Karadeniz'i kullanabilen ülkeler haline getirirken, Main- Tuna Kanalı Karadeniz'e kıyısı bulunmayan 15 Avrupa ülkesini dolaylı olarak Karadeniz'i kullanabilecek ülkeler haline getirmiştir. Boğazların ve

¹²⁴ BAŞYURT Erhan, "Ateş Yolu - Boğazlarda Bitmeyen Kavga-", Timaş Yayınları, s.83, 1998-İstanbul.

¹²⁵ Atakan Gül, Ayfer Yazgan Gül, Avrasya Boru Hatları ve Türkiye, a.g.e., s.70.

¹²⁶ BAŞYURT Erhan, "Ateş Yolu - Boğazlarda Bitmeyen Kavga-", a.g.e., s.83.

Karadeniz'in tarihi boyunca ilk kez yaşadığı, hinterlandındaki bu genişleme yakın zamanda Boğazlar üzerindeki trafik artışını da beraberinde getireceğinden, Boğazlar'da yeni sorunlar yaşanması kaçınılmaz olacaktır. Türkiye, yeni düzenlemeler ile Boğaz trafiğini belirli bir çizgiye oturtarak, ticari gemilerin geçişlerine kısıtlama getirmeden, ancak geçişlerini düzenleyerek seyrüsefer güvenliğini sağlamayı hedeflemiştir

Boğazlar'da mevcut trafiğin ortaya çıkardığı problemler göz önüne alındığında, Boğazlar'ın söz konusu petrol taşımacılığı için transit yol olarak kullanılmayacağı anlaşılmaktadır. Boğazlar halihazırda Rusya'nın neredeyse petrol üretiminin yarısını ihraç ettiği Kuzey rotası içerisindeki en önemli halkayı oluşturmaktadır. Rusya, Boğazlar yoluyla her yıl yaklaşık 30-35 milyon ton petrolünü dünyaya pazarlamaktadır. Şayet Hazar petroleri için de Kuzey rotası kararı alınır, bu miktar 2010 yılına kadar ikiye katlanacak ve yılda ortalama 35-40 milyon ton ek petrol daha Boğazlar'dan taşınacaktır. Bu miktar ilerleyen yıllarda daha da artacaktır.

Bu durum gemi trafiğinde de önemli bir artışa sebep olacaktır. Mesela, her yıl 36 milyon ton petrolün orta büyüklükteki 25 bin ton kapasiteli tankerlerle taşındığı varsayılırsa, bunun için yılda 1.460 tankere ihtiyaç vardır ki, bu da Boğaz trafiğine 2.920 (her gemi petrol yüklemek için de Boğazlardan geçeceğinden) yeni geçişin eklenmesi demektir. Şayet 10 bin tonluk daha küçük tankerlerle taşıma gerçekleşirse, bu durumda da 6400 yeni geçiş söz konusu olacaktır. Şayet petrolün 100 bin tonluk dev tankerlerle taşındığı varsayılırsa, bu durumda 360 tankere ihtiyaç vardır, bu da yılda Boğazlardan 720 geçiş anlamına gelir. Başka bir deyişle, her gün iki dev tankerin İstanbul Boğazı'ndan geçmesini gerektirir.¹²⁷

“Azerbaycan'ın Hazar petrollerinin yanı sıra, Kazak petrolünün de Novorossisk limanı üzerinden Karadeniz'e, oradan da Boğazlar'dan taşınması söz konusu olduğunda, tanker trafiğinde de patlama yaşanacaktır. Zira, Kazakistan'ın Tengiz bölgesinden çıkarılacak petrolün yavaş yavaş artırılarak yılda 35-40 milyon tona çıkartılması hedeflenmektedir. Bu durumda kaba bir hesapla Rusya, Azerbaycan ve Kazakistan'a ait

¹²⁷ Turkey and Turkish Foreign Policy (CD), "Caspian Sea Oils", Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara 1996.

yılda yaklaşık 120 milyon ton petrol Boğazlar'dan taşınacak ve günde en az 12 büyük tanker karşı karşıya gelecek demektir. Bu da kaza riskinin ve Boğazlar Bölgesi'ne yönelik tehdidin katlanması anlamına gelmektedir.¹²⁸

Bu tür kazalar Türkiye'nin, 12 milyonluk İstanbul ve Çanakkale yerleşim birimlerinin içinden geçen Boğazlar trafiğinde tehlikeli madde ve petrol taşıyan ticari gemilere karşı hassas olmasına sebep olmuştur. Buna karşılık tanker kazalarının toplam kazalar içerisindeki payı hiç de azımsanacak gibi değildir. 1 Mayıs 1982 ile 30 Nisan 1994 tarihleri arasında Türk Boğazları Bölgesi'nde vuku bulan toplam 207 kazanın 35'inde tankerler yer almıştır.

Türkiye, bu sebeple yeni tüzük ile tankerler de dahil tehlikeli madde taşıyan büyük gemilerin geçişlerine özel 1994 tarihli tüzük ile yeni düzenlemeler getirmiştir. Bu tür tankerlerden biri Boğazda iken diğerlerinin girişine izin vermemek veya geçiş esnasında Boğazın ters yöndeki trafiğini tamamen kapatmak gibi. Türkiye, böylece Montrö Sözleşmesi'nde yer alan serbest geçiş hakkını engellemeden, seyrüsefer güvenliğini sağlayıcı tedbirler almayı arzulamıştır.

Sanıldığına aksine, Türkiye'nin, Türk Boğazlarını uluslararası trafiğe kapatmak gibi bir niyeti yoktur. Türkiye, sadece 12 milyonluk tarihi bir metropolün göbeğinden geçen dünyanın bu en tehlikeli su yolunda seyir güvenliğini arttırmak; ondan da önemlisi, insanların can güvenliğini sağlamak istemektedir. Bu açıdan, Türk Boğazlarındaki aşırı trafik yükü sebebiyle Türkiye'nin yaptığı düzenlemeleri, Bakü-Tiflis- Ceyhan Ham Petrol İhraç Boru Hattı Projesi'nin bir uzantısı ya da boru hattı politikamızın bir parçası olarak değerlendirmemek gerekir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan projesi Türkiye, Güney Kafkasya ve Orta Asya'yı, Türkiye ve Akdeniz'e bağlaması planlanan ve "Doğu-Batı Taşıma Koridoru" olarak bilinen güvenlik koridorunu oluşturmaktadır. Bu sebeple Bakü- Ceyhan Projesi ile Batı'nın çok önem verdiği bir mesele olan "enerji arz güvenliği" açısından çok sağlam bir temel atılmış olacaktır. Yukarıda da bahsedildiği üzere, söz konusu proje, Türk Boğazlarındaki aşırı trafik yükünden kaynaklanan geçiş risklerinin en aza indirilmesi açısından da açık ve önemli bir avantaj sağlayacaktır.

¹²⁸ BAŞYURT Erhan, "Ateş Yolu - Boğazlarda Bitmeyen Kavga-", a.g.e., s.87.

Türkiye, gerek proje gerekse bölgeyi ilgilendiren her türlü iktisadi ve stratejik gelişmeyi dikkatle takip etmeyi sürdürmek durumundadır. Üstelik, boru hattı oyunundaki bu yeni perdenin önemini çok iyi kavramış olan ülkemiz, projenin en kısa sürede hayata geçirilmesi için yeterli güce de fazlasıyla sahiptir. Kısaca belirtmek gerekirse, Bakü- Tiflis- Ceyhan ham petrol boru hattının geleceğini belirleyecek olan, Türkiye'nin bu konudaki isteği ve karşı hamleler yapabilecek donanımına sahip olmasıdır. Yoksa, hem ticari hem stratejik açıdan yapılabirliği kanıtlanmış bu projeyi, bugün çeşitli amaçlarla yapıla gelen ve gelecekte de yapılacak olan spekülasyonların yönlendirilmesi mümkün değildir.

Türk Hükümetlerinin mutlaka sivil kuruluşlar statüsünde olan çevresel örgütleri, gerek doğrudan işbirliği yaparak gerekse dolaylı destekler vererek güçlendirilmelidir. Türkiye'de özellikle de İstanbul'da yaşayan vatandaşlarımızın karşı karşıya kaldıkları tehlike gözler önüne serilmeli gerekirse de boğaz trafiğinin engellenmesine dönük Green Peach türü eylemler desteklenmelidir.

İngiltere'nin 1992 Shetland faciasından sonra AT içindeki tankerlerin kıydan 15 mil açıktan gitmesini dönük yasal düzenlemeler gerçekleştirirken, Boğaz içinde 50 m öteden tanker geçirmek istemesinin mantığını düşünmek bile onur kırıcıdır.

BİBLİYOGRAFYA

- ADAMS, Terry, "Will Azerbaijan Really Benefit From the Consortium Contract", **Azerbaijan International Magazine**, 3.2., Summer- 1995.
- ALİYEV, Haydar, **Azerbaijan Oil in the World Policy**, Azerbaijan Publishing House, Bakü.- 1997
- ALİYEV, Natic, "An Interwiev with Natic Aliyev", **Azerbaijan International Magazine**, 6.2., Spring- 1998.
- ARAS, Bülent, "Türkiye ve Hazar Denizi Bölgesi Zenginlikleri", **Jeekonomi Dergisi**, Sayı:2, Yaz/Sonbahar 1999.
- ASLAN, Yasin, **Hazar Petrolleri- Kafkas Kördüğümü ve Türkiye**, 1997.
- ASLAN, B.Zakir ve SOLAK Ferruh, "Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri", Vadi Yayınları No:88, Ankara -1998.
- AYDIN, Aydın, "Orta Asya Petrolü Üzerine Zor Bir Senaryo: Hazar-Akdeniz Mega Projesi", **Yeni Türkiye**, Sayı:16, Ankara-1997.
- AVRASYA GAZETESİ, 26 Ekim 1996.
- AZERBAIJAN INTERNATIONAL MAGAZİNE, 6.2., Summer 1998,
- AZERBAIJAN INTERNATIONAL MAGAZİNE, 6.3, Autumn 1998.
- AYDIN, Turan, "Rusya'nın Petrol ve Doğalgaz Politikası", **Avrasya Etüdlere Dergisi**, Cilt:1, Sayı:4, Kış-Ankara-1995.
- ABD Büyükelçiliği "Azerbaycan'ın Petrol ve Doğal Gaz Endüstrisinin Görünümü", , Bakü, Şubat-2000.
- AZERBAYCAN RESPUBLİKASI DÖVLET STATİSTİKA KOMİTESİ, **Azerbaycan'ın Sanayesi**, Baku-2000.
- AZERBAYCAN RESPUBLİKASI DÖVLET STATİSTİKA KOMİTESİ, **Azerbaycan Ragamlarda 2000**, Baku-2000.
- BAŞYURT, Erhan, **Ateş Yolu-Boğazlarda Bitmeyen Oyun**, Timaş Yayınları,No:470, İstanbul-1998.
- BMT'nin İnkişaf Programı, **Azerbaijan Respublikasında İnsan İnkişafı Hakkında Hesabat**, Bakü-1998.

BOTAŞ, Bakü-Ceyhan Crude Oil Pipeline Feasibility Study and General Environmental Audit-Final Report, Ankara-1997.

BP (1998); Statistical Review of World Energy, London-1997

BIYIKLIOĞLU, H.Nadir, "21.Yüzyılın Eşiğinde Azerbaycan ve Petrol", Türkiye-Azerbaycan Dostluk ve İşbirliği Vakfı, Yıl:1, Temmuz, 1998.

CAPITAL DERGİSİ, Nisan-Mayıs 1997.

COHEN, Ariel. "Yeni Büyük Oyun: Avrasya'da Boru Hattı Siyaseti", Avrasya Etüdleri Dergisi, Cilt:3, Sayı:1, TİKA Yayınları, Ankara- İlkbahar 1996.

CROISSANT, P. Michael, "Transkafkasya'da Petrol ve Rus Emperyalizmi", Avrasya Etüdleri Dergisi, Cilt:3, Sayı:1, TİKA Yayınları, Ankara-İlkbahar 1996.

ÇAY, A.Halük, "Her Yönüyle Kürt Dosyası", Turan Kültür Vakfı Yayınları, Ankara-1996.

ÇELİK, Kenan ve KALAYCI Cemalettin, "Azeri Petrolünün Dünü ve Bugünü", Avrasya Etüdleri, sayı:16, Ankara, Kış-1999.

DIŞİŞLERİ GÜNCE Sİ, AGIT Zirvesi Marjında İmzalanan Belgeler Çerçevesinde Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Hazar Geçişli Doğal Gaz Projelerine İlişkin Bilgi Notu, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, Kasım 1999.

DIŞİŞLERİ GÜNCE Sİ, Enerji, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, Mart 2000.

DIŞİŞLERİ GÜNCE Sİ, Enerji ve Boru Hatları, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, Ocak 2000.

DIŞİŞLERİ GÜNCE Sİ, Enerji, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, Nisan 2000,

DIŞİŞLERİ GÜNCE Sİ, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana Petrol Boru Hattı Projesine İlişkin Paket Anlaşmaların TBMM'nin Onayına Sunulmak Üzere Başbakanlığa İletilmesine İlişkin Açıklama, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, Mayıs 2000,

DIŞİŞLERİ GÜNCE Sİ, Enerji, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, Haziran 2000

DIŞİŞLERİ GÜNCE Sİ, Enerji, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, Eylül 2000

"Doğu Anadolu Bölgesi", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Ders Notları, İzmir 1994.

- DRUCER, Peter, “Yeni Gerçekler”, **Türkiye İş Bankası Yayınları**, No:315, Ankara-1996.
- FLAVİN, Christopher ve LENSSES Nicholas. “Enerjide Arayışlar”, **Tema Vakfı Yayınları**, No:12, İstanbul-1994.
- GREGORY, F. Ulmishak and Charles D.Masters, “Oil Gas Resources Estimated in the Former Soviet Union” **Oil and Gas Journal** Vol.17, No:26, 13 Aralık 1993.
- GUMPEL, W. “Orta Asya Türk Cumhuriyetleri’nde Ekonomik ve Politik Gelişme”, **Avrasya Etüdüleri Dergisi**, Sayı:2, TİKA Yayınları, Ankara-1994.
- GÜL, Atakan ve GÜL, Ayfer Yazgan, “Avrasya Boruhatları ve Türkiye”, **Bağlam Yayınları**, İstanbul-1995.
- HENZE, B.Paul, “Gürcistan ve Ermenistan: Sıkıntılı Bağımsızlık”, **Avrasya Etüdüleri Dergisi**, Cilt:2, Sayı:2, TİKA Yayınları, Ankara-Yaz 1995.
- HALK GAZETESİ, 23 Eylül 1994.
- HART’S EUROİL, Aralık 1995.
- INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, “Caspian Oil and Gas- The Supply Potential of Central Asia and Transcaucasia”, OECD/EIA Pub. ,1998.
- İHRACATI GELİŞTİRME ETÜD MERKEZİ, **Azerbaycan Ülke Raporu**, Ağustos 1998.
- İLHAN, Suat, “Jeopolitik Gelişmeler ve Türk Dünyası”, **Avrasya Etüdüleri Dergisi**, Cilt:2, Sayı:3, TİKA Yayınları, Ankara-Sonbahar 1995.
- “İmzaya adım adım”, **Enerji**, Yıl: 4, Sayı:12.,Aralık 1999.
- İSMAİLOV, Cengiz, “Hazar Bölgesi Petrol ve Doğalgaz Endüstrisinin Taşıma Sisteminin Planlanması ve Geliştirilmesi”, **Bakü Devlet Üniversitesi**, 2000.
- KOÇMAN, Asaf ve diğerleri, **Azerbaycan Coğrafyası**, Ege Üniversitesi Yayınları, No:78, İzmir-1994.
- LESSER, O.,Ian, FULLER, E.Graham, **Balkanlar’dan Batı Çin’e Türkiye’nin Yeni Jeopolitik Konumu**, Alfa Yayınları No: 757, İstanbul-2000.
- MAQSUDUL, Hasan Nuri, “Hazar Denizi Bölgesi: Sorunlar ve Belirtiler”, **Avrasya Etüdüleri**, Sayı:19, İlkbahar-Yaz 2001.

MEMMEDOV, Elşen, “Asrın Mügavilesi Azerbaycan Neft Sanayesinin İnkişafında Mühüm Merheledir”, **Azebaycan Neftinin Düneni, Bugünü ve Sabahı**, Ed. M. Merdanov ve diğlereri, Bakü:1997

NESİBLİ, Nesib, **Azerbaycanın Geopolitikası ve Neft**, Xezer Universitesi Neşriyyatı, Bakü-2000.

NESİROV, Elman, **Azerbaycan Neftinin düneni, bugünü ve sabahı**, Ed. M. Merdanaov ve diğlereri, Bakü: 1997.

NISMAN, David, “Kürtler,Ruslar ve Boru Hattı”, **Avrasya Etüdleri Dergisi**, Cilt:2, Sayı:1, TİKA Yayınları, Ankara-İlkbahar 1995.

ORUCOV, Hidayet, **Azerbaycan Oktyabr 94- Mart 95. Kasd. Dövlet Çevrilişi Cehdlerinin Kronikası**, Bakü: 1995,

ORTADOĞU GAZETESİ, 11 Ocak 2001

ÖZDAĞ, Muzaffer, “Türk Dünyası Gerçeği”, **Yeni Türkiye Dergisi**, Sayı:16, Ankara-1997.

ÖKE, Mim Kemal ve diğeri, **Geçiş Sürecinde Orta Asya Türk Cumhuriyetleri**, Alfa Yayınları, No: 524, İstanbul- Mart 1999.

PETROGAS DERĞİSİ, Sayı:14, Ankara- Kasım-Aralık 1999.

PAMİR, A.Necdet, **Bakü-Ceyhan Boru Hattı**, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, Ankara-1999.

POLAT, Mehmet, “Azerbaycan Petrole Çıkış Arıyor”, **Yeni Avrasya**, Yıl:1, Sayı:3, Eylül-2000.

SAGHEB, Nasser and CAVADİ Masoud, “Azerbaijan’s ‘Contract of the Century’ Finnaly Signed with Western Oil Consortium”, **Azerbaijan International Magazine**, 2.4., Winter 1994,

SANCAR, M.Sıtkı, “TPAO Genel Müdürü olarak 3.Petrol Şürasında yaptığı konuşma”, PÜİS Eğitim Yayınları, Ankara- Aralık 1997.

THE ECONOMİST, “A Caspian Gamble”, February 7 th, 1998.

TİKA, **Avrasya Dosyası**, Sayı: 81-82, Ağustos-Eylül’97/1.

TİKA, “Azerbaycan’ın Petrol Anlaşmaları”, **Avrasya Dosyası**, Sayı:85, Ankara-Ekim’97/2.

TİKA, "Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmaları", Avrasya Dosyası, Sayı:102, Ankara-Temmuz'98/1.

TİKA, Azerbaycan Ülke Raporu, No:12, Ankara -Haziran 1999.

TİKA, Avrasya Dosyası, Sayı:125, Ankara-6 Aralık 1999.

TÜRKİYE ÇEVRE VAKFI, Petrol Nakli ve Türk Boğazları'ndaki Ekolojik Riskler, Nisan-1999.

TREND MAGAZİNE, "Oil of the Caspian Region: the Problems and Prospectives", No:4, May- 1996.

TREND MAGAZİNE, "Oil and Politics: Rings in the Same, Chain", No:4, May - 1996.

UNITED STATES ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, October , 1997 Bilgi Bankası.

UZUN, Hayrettin, "Çeçenistan ve Boru Hatları" Yeni Avrasya Dergisi, Yıl: 1, Sayı: 1, İstanbul -Şubat 2000.

"Ülke Profilleri", -II. Türk Cumhuriyetleri İşadamları-Kurultayı-, TİKA Yayınları, İstanbul, 24-25 Kasım 2000

VALENTİN, S., "Kaspiysly proekt delo truba", Capital Dergisi, s.14, Mart 1997.

VALASEK, Tomas, "Caspian Oil: Conflagration for the West ?", Washington Post, 7 November 1988.

YENİ AVRASYA DERGİSİ, "Avrasya'nın ve Türkiye'nin Mega Projeleri", Yıl:1, Sayı:1, İstanbul -1 Şubat 2000.

YERGIN, Daniel, Petrol-Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü, Türkiye İş Bankası Yayınları, Şubat,1999.

EK -1-

Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmaları

Azerbaycan Cumhuriyeti'nde bugüne kadar 67 petrol ve gaz yatağı keşfedilmiş olup, karada 37, kıyıda 17 petrol yatağı işler durumdadır.¹²⁹ Karadaki petrol rezervlerinin %87'si çıkarılmıştır. Denizdeki yataklar ise zengin hidrokarbon rezervlerine sahiptir.

Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti dünyanın 14 ülkesinden 30 büyük petrol şirketi ile 19 adet petrol anlaşması imzalamıştır. Bu çerçevede yapılacak yatırım tutarı 70-100 milyar \$ arasındadır. Yatırım yapılacak olan alanlardan her yıl ortalama 50-60 milyon ton petrol, 14-15 milyar m3 doğalgaz üretilmektedir.

Azerbaycan'ın uluslararası petrol şirketleri ile yapmış olduğu petrol anlaşmalarının birincisi 1994'te, ikincisi 1995'te, üçüncüsü 1996'da imzalanmış olup; 1997'de 6, 1998'de 7, 1999'da 3 petrol anlaşması imzalanmıştır. Yapılan anlaşmalara her an yeni birisi eklenebildiği gibi nadiren de olsa iptal edilen anlaşmalar da söz konusudur. Bu çerçevede şu ana kadar ki yapılan anlaşmaların yalnız 3 tanesi iptal edilmiştir.

Azerbaycan'ın imzaladığı petrol anlaşmaları denizdeki ve karadaki yataklar üzerinde yapılmasından dolayı biz de konuyu aşağıdaki sistematik dahilinde incelemeyi uygun bulduk.

1.1. Denizdeki Petrol Sahaları Üzerine Yapılan Anlaşmalar

Bu anlaşmalardan birincisi 1994 yılında Azerbaycan'ın yabancı şirketlerle imzaladığı "Asrın Anlaşması"dır. Bu anlaşmanın imzalanmasından sonraki dönemde, denizdeki yataklarla ilgili 11 anlaşma daha imzalanmıştır. 1998 Aralık ayında Azerbaycan'ın Japon şirketleriyle imzaladığı anlaşma ise bu türden olan anlaşmalardan 13.sünü oluşturmaktadır.

¹²⁹ Avrasya Dosyası, Sayı:125,ss.,6Aralık,1999,Ankara.

1.1.1. “Azeri”, “Çıracak” ve “Güneşli” Yatakları Üzerine Yapılan Anlaşma “Asrın Anlaşması”

3 yıl süren görüşmeler 1994 yılının 20 Eylülünde mantıksal sonuca ulaşmış ve bu tarihte Bakü'nün Gülistan sarayında “Hazar Denizi Azerbaycan Sektörünün Azeri, Çırağ ve Güneşli yataklarında petrolün ortak işlenmesi ve pay bölüşümü hakkında anlaşma” imzalanmıştır.¹³⁰ 30 yıllık anlaşma 2 Aralık 1994'de Milli Meclis tarafından onaylandıktan sonra aynı yıl 12 Aralık tarihinde yürürlüğe girmiştir.¹³¹ İmzalanan anlaşma taşıdığı büyük önem dolayısıyla “Asrın Anlaşması” olarak adlandırılmıştır. Yaklaşık 400 sayfa ve 4 dilde olan “Asrın Anlaşması”nın temel göstergeleri aşağıda belirtilmiştir gibidir.

- ▶ Yatırımın tutarı 7.4 milyar \$'dır;
- ▶ İşletim Harcamalarının Tutarı -5.9 milyar \$'dır;
- ▶ Anlaşma süresi -30 yıldır;
- ▶ Anlaşmanın kapladığı alan -432.4 m²'dir;
- ▶ Petrol rezervi ve petrol üretiminin öngörülen miktarı -511 milyon ton (4,2 milyar varil) dur;
- ▶ Elde edilen semt doğalgaz rezervi - 70 milyar ton m³'tür;
- ▶ Katılım payının her %1'i için yabancı şirketler tarafından Azerbaycan Hükümetine ödenen primin (bonus) tutarı -300 milyon \$'dır;¹³²

Primlerin (bonusların) ödeme şekilleri ise %50'si anlaşmanın yürürlüğe girme tarihinden 30 gün sonra olmak üzere, %25'i ortalama günlük debüt 40 varile ulaştırıldıktan sonra; %25'i ihraç boru hattı çalışmaya başladıktan sonra ödenecektir.¹³³

- ▶ Çıkarılan petrolün 253 milyon tonu Azerbaycan'a verilecek.¹³⁴ Ayrıca petrole birlikte çıkarılan 55 milyar metre küplük doğal gaz da Azerbaycan'ın olacaktır.¹³⁵

¹³⁰ Halk Gazetesi, 23 Eylül 1994.

¹³¹ Azerbaijan International Magazine, 6.2. , s. 77, Summer 1998.

¹³² Elman Nesirov, “Azerbaycan Neftinin düneni, bugünü ve sabahı”, Ed. M. Merdanaov ve diğerleri, s. 141, 1997- Bakü.

¹³³ Hidayet Orucov, Azerbaycan Oktyabr 94- Mart 95. “Kasd. Dövlət Çevrilişi cehdlerinin kronikası”, s. 67, 1995- Bakü.

¹³⁴ Nesirov, a.g.e., s.58.

Güneşli yatağı kıyından 82 km, Çırağ yatağı 94 km ve Azeri yatağı 113 km uzaklıkta yerleşmektedir. Bu kaynaklardan üretilecek ham petrolün, dünyadaki en hafif petroler arasında olduğu tahmin edilmektedir. Petrol hafif oldukça rafine maliyetleri azalmaktadır.¹³⁶

“ Production Sharing Agreement” (Üretim Paylaşım Anlaşması) tipli bu anlaşmada şirketlerin sahip oldukları paylar aşağıdaki çizegede (Bkz. Çizelge.6), şirketlerin temsil ettikleri devletlerin payları ise Şekil.3’de gösterilmiştir. Görüldüğü gibi “Asrın Anlaşması”nda ABD şirketleri tüm payların %40’ına sahiptirler. Ondan sonra İngiltere gelmektedir. Söz konusu çizelge ve şekil anlaşmadaki ilk durumdan farklı olarak bazı değişiklikler göz önüne alınarak hazırlanmıştır.

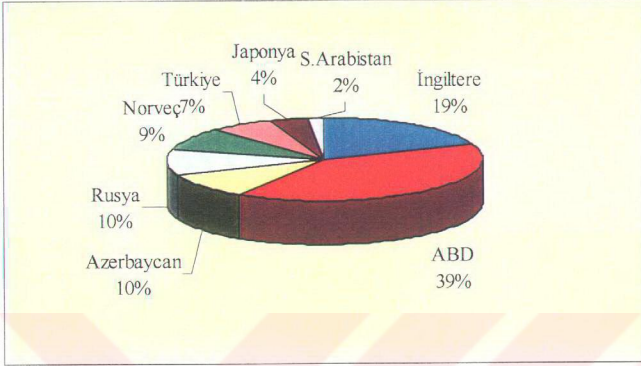
NO:	ŞİRKET	PAY %
1	BP Exploration (Caspian Sea) Limited-BP	17,1267
2	AMOCO Caspian Sea Petroleum Limited-Amoco	17,0100
3	UNOCAL Khazar LTD.-Unocal	10,0489
4	Azerbajjan Respub. Dövlət Neft Şirketi-ARDNŞ	10,000
5	LUKoil Joint Stock Company-LUKoil	10,000
6	Den Norske Stats Oljeselscap.a.s.-Statoil	8,5633
7	Exxon	8,0006
8	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı-T.P.A.O.	6,7500
9	Pennzoil Caspian Corporation- Penzoil	4,8175
10	İTOCHU	3,9205
11	Ramco Khazar Energy Ltd.- Ramco	2,0825
12	Delta Nimir Khazar Ltd. - Delta	1,6800

Çizelge-1-“Asrın Anlaşması”nda Şirketlerin Payları

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.s.77, Summer 1998.

¹³⁵ Aslan, a.g.e., s.58.

¹³⁶ Nasser Sagheb and Masoud Cavadi, “Azerbaijan’s ‘Contract of the Century’ Finally Signed with Western Oil Consortium”, Azerbaijan International Magazine, 2.4., s.27. Winter 1994.



Şekil-1- Asrın Anlaşmasında Devletlerin Payları

Japonyanın “Itochu” şirketi önce anlaşmaya katılmazken daha sonra tüm paylarını satan “McDermott International”dan %2.45 pay elde ederek “Azeri-Çırağ- Güneşli” konsorsiyumuna katılmış, bunun ardınca “Amoco”nun sattığı %5’lik paydan %1.5’ini ele geçirerek toplam %3.9 payın sahibi olmuştur.¹³⁷

Amoco’nun sattığı paylardan %3’ü Exxon, %0.5’i Unocal tarafından satın alınmıştır. Daha önce ARDNŞ’nin payı %30 olarak kararlaştırılırken anlaşma imzalanmadan önce bunun %10’u Rusya şirketi LUKoil’e, anlaşma imzalandıktan sonra ise %5’ini 1995 Nisan ayında Exxon şirketine, %5’ini aynı tarihte TPAO’ya verilmiştir. İran’a %5’lik pay verilmek istense de, bu düşünce Batı devletleri tarafından tepkiyle karşılanmış ve böylece İran asrın anlaşmasına katılamamıştır. ABD ve Türkiye’ye verilen bu tavizler sonucunda Azerbaycan 8 milyon ton petrol ve petrolden elde olunacak 0.8 milyar \$ kaybetmiştir.¹³⁸

¹³⁷ Capital Dergisi, ss.48-49, Nisan-Mayıs 1997.

¹³⁸ Elşen Memmedov ve diğerleri, “Asrın Müğavilesi Azerbaycan Neft Sanayesinin İnkişafında Mühüm Merheledir”, Azerbaycan Neftinin Düneni, Bugünü ve Sabahı, ss.48-50, 1997-Bakü

Azerbaycan ARDNŞ'nin siyasi nedenlerle %30'luk katılma payından %10'unun LUKoil'e verilmesinden dolayı en az 2 milyar dolar ve yine anlaşmanın Güneşli yatağının yalnız kullanılmayan, yani 200 metreden sonraki kısmını içermesinden dolayı yine 2 milyar \$ gelir kaybetmiştir.¹³⁹

Konsorsiyum üyeleri arasında imzalanan "İşlemlerin Birlikte Yürütülmesi Konusunda Razılaşıma Üzerine Anlaşma"yla uyumlu olarak Azerbaycan International Operating Company (bundan sonra -AIOC) kuruldu. Dünyanın 11 şirketinin katılımıyla tesis edilmiş bu kurum "anlaşma alanı" alanı olarak adlanan "Azeri", "Çırağ" ve "Güneşli" yataklarının işletilmesine hizmet etmektedir. Böylece bir çok tepki ve baskıyı üzerine çeken anlaşma imzalanarak Azerbaycan'ın hayatında önemli bir adım atılmıştır.

1.1.2. "Karabağ" Yatağı Üzerine Yapılan Anlaşma

Bu anlaşma 10 Kasım 1995'te 4 yabancı şirketle 25 yıl süreli olmak üzere imzalanmıştır.¹⁴⁰ Söz konusu anlaşma 13 Şubat 1996 tarihinde Milli Meclisce onaylanmış ve 23 Şubat 1996 tarihinde CİPCO şirketinin operatörlüğünde yürürlüğe girmiştir.¹⁴¹

PSA tipli Karabağ anlaşmasının temel göstergeleri aşağıdaki gibidir:

- ▶ Anlaşma arazisi 427 m2'dir.
- ▶ Kiracıların her m2'ye ödemeleri gereken miktar 1200 \$'dır.
- ▶ Petrol rezervleri 100-200 milyon ton'dur.¹⁴² Uluslararası petrol ve doğal gaz dergisi olan "Hart's Euroil"e göre ise "Karabağ" yatağında petrol rezervleri 85-180 milyon ton arasındadır.¹⁴³

¹³⁹ Aslan, a.g.e., s.58.

¹⁴⁰ Avrasya Gazetesi, 26 Ekim 1996.

¹⁴¹ Azerbaycan Internetaational Magazine, s.79, 6.2.,Summer 1998-Bakı.

¹⁴² Nesirov, a.g.e., s.147.

¹⁴³ Hart's EUROİL, s.32, Aralık 1995.

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	7,5
2	LUKoil	12,5
3	Pennzoil	30,0
4	LUKAGIP	45,0
5	AGIP	5,0

Çizelge-2- “Karabağ” Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları.

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.79, Summer- 1998.

Anlaşmaya katılmış şirketlerin payları Çizelge 2’de gösterilmiştir. Çizelgeden görüldüğü gibi, “Karabağ” yatağının işletilmesi ile ilgili bu anlaşmayla İtalya ve Rusya hem tek tek, hem de birlikte katılmışlar, toplam %62,5’lik bir pay almışlardır.

Anlaşmaya göre belirlenmiş primin tutarı 135 milyon \$’dır ve 1.7 milyar \$ yatırım yapılması taahhüt olunmuştur.¹⁴⁴ Projenin gerçekleştirilmesi amacıyla “Hazar Uluslararası Petrol Şirketi” (CIPCO) kurulmuştur. 18 Nisan 1996 tarihinde Şirket Başkanı (Pennzoil’den) ve iki başkan yardımcısı (LUKoil ve AGIP’den) atanmıştır.¹⁴⁵

Son günlerde Karabağ yatağının beklenen petrol rezervlerini barındırmadığı gerçeğinin ortaya çıkmasıyla CIPCO’nun dağılma tehlikesi ortaya çıkmıştır. 120 milyon \$ harcandığı tahmin olunan araştırma aşaması sonucunda Karabağ yatağında 7 milyon ton çıkarılabilir petrol ve 23 milyar m3 çıkarılabilir doğal gaz rezervi olduğu belirlenmiştir. Böylece CIPCO: ya faaliyetlerini durdurmak, ya da konsorsiyumu kısmen de olsa kırtarmak için projeyi yakındaki Tan Yıldızı ve Eşrefi yatakları ile ilişkilendirmek gibi iki seçenikle karşı karşıya kalmıştır.

1.1.3.“Şahdenizi” Yatağı Üzerine Yapılan Anlaşma

4 Haziran 1996 tarihinde “Şahdenizi” yatağı ile ilgili olarak 5 yabancı şirketle 30 yıl süreli anlaşma imzalanmıştır. Anlaşma 4 Ekim 1997’de onaylanmış ve 17 Ekimde

¹⁴⁴ Memedov, a.g.m., s.52.

¹⁴⁵ “Azerbaycan’ın Petrol Anlaşmaları”, Avrasya Dosyası, Sayı:85, s.4, Ekim’97/2-Ankara.

yürürlüğe girmiştir. Operatör BP Exploration Ltd. Şirkettir.¹⁴⁶ “Production Sharing” biçiminde imzalanmış “Şahdeniz” yatağında araştırma, işletme ve pay bölüşümü üzerine yapılan anlaşmanın temel göstergeleri aşağıdaki gibidir:

- ▶ Yerleşme yeri- Bakü'nün 55km güney doğusudur;
- ▶ Anlaşma Alanı 800 m2'dir;
- ▶ Anlaşma Süresi 30 yıldır;
- ▶ 3 yıl sürecek araştırma döneminde Azerbaycan'ın payına düşen yatırımlar yabancı şirketler tarafından karşılanacaktır;
- ▶ İşletme için yabancı şirketlerin prim olarak ödeyecekleri miktar 141 milyon \$'dır. Bununun 37 milyon \$'ı anlaşma onaylandıktan sonra verilecektir.¹⁴⁷

“Şahdenizi” petrol sahasında beklenen üretilebilir petrol rezervi 1,5-2 milyar varil (250-350 milyon ton) arasında, gaz rezervi ise 400-500 milyar m3 arasındadır.¹⁴⁸

Anlaşmaya katılan şirketlerin payları Çizelge 3'de gösterildiği gibidir. Şirketlerin devletlere göre dağılımı ise Şekil 2'de verilmiştir.

Bu anlaşmada tahmin olunan yatırımlar 3,97 milyar \$, işlem harcamaları ise 3,82 milyar \$'dır. Genel harcamalar ise yaklaşık 7,2 milyar \$ olacaktır.

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	10,0
2	LUKoil	4,60
3	BP	25,5
4	O.I.E.C.	10,0
5	T.P.A.O.	9,0
6	Statoil	25,5
7	ELF	10,0
8	LUKAGIP	5,40

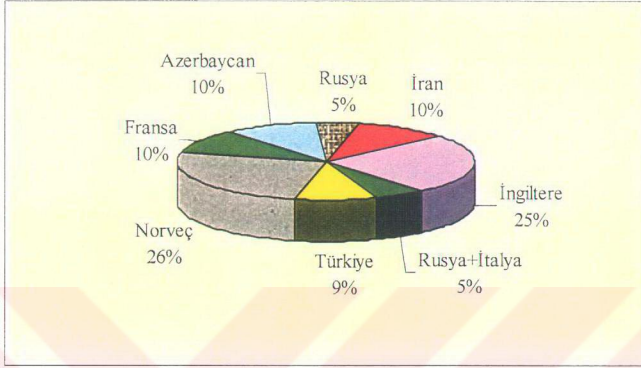
Çizelge-3- “Şahdeniz” Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları.

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.81, Summer 1998.

¹⁴⁶ Azerbaijan International Magazine, 6.2., Summer, s.81, 1998.

¹⁴⁷ Nesirov, a.g.m., s.149.

¹⁴⁸ Avrasya Dosyası, Sayı: 125, s. 7, Aralık 1999.



Şekil-2- “Şahdeniz” Yatağı Anlaşmasında Devletlerin Payları

Rus LUKoil firması %10'luk hissesinden %5,40'ını LUKAGIP firmasına devretmiştir. %4,60'ı ise LUKoil olarak kalmıştır.

1.1.4. “Tanyıldızı” ve “Eşrefi” Petrol Yatakları Üzerine Yapılan Anlaşmalar

14 Aralık 1996 tarihinde Hazar'ın Azerbaycan bölümündeki “Tanyıldızı” ve “Eşrefi” petrol yataklarının ortak işletimi anlaşması imzalanmıştır. Anlaşma 25 Şubat 1997'de onaylandıktan sonra 17 Martta yürürlüğe girmiştir. Operatörü NAOC müşterek şirkettir.¹⁴⁹ Bu anlaşmanın içeriği aşağıdaki gibidir:

- ▶ Yerleşim yeri- Apşeron yarımadasının kuzey doğusu, kıyından 70 km uzaklıktadır;
- ▶ Anlaşma alanı- 453m2'dir;
- ▶ Rezervler- ilk değerlendirmelere göre petrol rezervleri 150 milyon ton, doğal gaz rezervleri 60 milyar m³'tür;
- ▶ Anlaşmanın gerçekleştirilebilmesi için 2 milyar \$ gerekmektedir;

¹⁴⁹Azerbaijan International Magazine, 6.2., s.83, Summer, 1998.

- ▶ Yabancı şirketlerin ödeyecekleri primin tutarı 75 milyon \$ olarak öngörülmüştür;
- ▶ Kiracılar anlaşma alanının her m²'sine yılda 1200 \$ vereceklerdir;
- ▶ Anlaşmaya göre petrol üretimi 2003'de başlayacaktır ve 2007'de petrol üretimi 7 milyon tona çıkacaktır;
- ▶ Anlaşma süresi 25 yıldır.¹⁵⁰

Anlaşmanın yürütülmesi için yabancı petrol şirketlerinin kurduğu konsorsiyum "Kuzey Apşeron" (NAOC) olarak adlandırılmaktadır. NAOC son açıklamalarında, Eşrefi yatağında 105 milyon ton petrol, 45 milyar m³ doğal gaz rezervi belirlendiğini açıklanmıştır. Ayrıca bu rezervlerin tahminlerin %10-12 üstünde olduğu dile getirmiştir.¹⁵¹

"Tan Yıldızı" ve "Eşrefi" Yatakları Anlaşması'na katılan şirketlerin payları Çizelge 4'te, şirketlerin ait olduğu devletlere göre dağılımı ise Şekil 3'te verilmiştir.

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	20,0
2	Amoco	30,0
3	UNOCAL	25,5
4	İTOCHU	20,0
5	Delta	4,5

Çizelge-4- "Tanyıldızı" ve "Eşrefli" Yatakları Anlaşmasında Şirketlerin Payları.

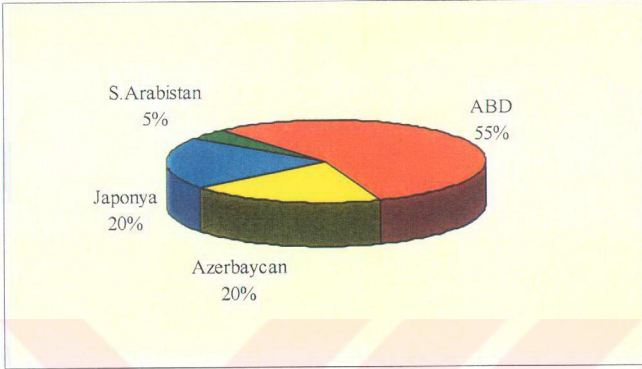
Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.83, Summer 1998.

Devlet petrol şirketi SOCAR yetkilileri, Azerbaycan'ın yıllık doğalgaz ihtiyacının 9 milyar m³, üretiminin ise 6 milyar m³ olduğunu hatırlatarak Eşrefi yatağındaki doğalgaz rezervinin Azerbaycan için özel önem taşıdığını belirtmişlerdir.¹⁵²

¹⁵⁰ Nesirov, a.g.e., s.151.

¹⁵¹ Avrasya Dosyası, Sayı: 81-82, Ağustos-Eylül'97/1.

¹⁵² Avrasya Dosyası, Sayı:94, Mart 1998/1.



Şekil-3- “Tanyıldızı” ve “Eşrefli” Yatakları Anlaşmasında Devletlerin Payları.

Bu anlaşma ABD'nin %50'den fazla paya sahip olduğu ilk petrol anlaşmasıdır. Japonya'nın “Itochu” şirketinin yüksek payla bu projeye katılımı ve ARDNŞ'nin ilk kez petrol anlaşmalarında %20'lik pay alması anlaşmanın önemini artırmıştır.

1.1.5. “Lenkeran-Deniz” ve “Talış Deniz” Yatakları Üzerine Yapılan Anlaşmalar

13 Ocak 1997 tarihinde, Hazar'ın Azerbaycan bölümünün “Lenkeran-Deniz” ve “Talış-Deniz” yataklarının araştırılması, işlenmesi ve hasılanın bölüşümü anlaşması ARDNŞ ile Fransa'nın “Elf Aquitaine” ve “Total” şirketleri arasında imzalanmıştır.

Bakü'nün güneyinde yer alan sahanın deniz suyu derinliği 50-60 metredir. “Lenkeran-Deniz” bloğunun erken petrol rezervleri 100 milyon ton tutarında değerlendirilmektedir. Anlaşma 25 yıl sürelidir. Başlangıçta %25'lik payın sahibi belli olmazken, daha sonra yapılan görüşmeler sonucu bu pay Almanya'nın “Deminx”, İran'ın O.I.E.C ve Belçika'nın “Petrofina” şirketlerine verilmiştir. Anlaşma 30 Haziran 1997 tarihinde yürürlüğe girmiş ve operatörü “Elf Petroleum Lanckeran-Talış” şirkettir.¹⁵³

¹⁵³ Azerbaijan International Magazine, s.85, 6.2., Summer, 1998.

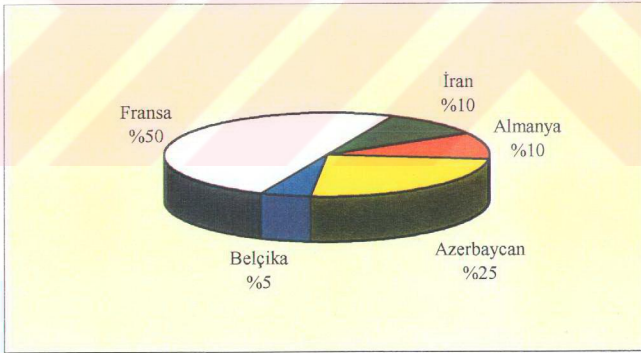
NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	25,0
2	O.I.E.C.	10,0
3	Deminex	10,0
4	Petrofina	5,0
5	Total	10,0
6	ELF-Acquitaine	40,0

Çizelge-5- “Lankeran-Deniz” ve “Talış-Deniz” Yatakları Anlaşmasında Şirketlerin Payları

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.85, Summer 1998.

Azerbaycan bu anlaşmayı imzalamakla esasen siyasi amaç gütmüştür. ELF-Acquitaine firmasına %40'lık, Total firmasına da % 10'luk pay verilmesinin ana nedeni Fransa'nın Ermeni yanlısı politikalarına bir son vermesi beklentisinin mevcudiyetidir.

“Lankeran Deniz” ve “Talış-Deniz” yatakları anlaşmasına katılan şirketlerin payları Çizelge 5’de, Şirketlerin ait oldukları devletlere göre dağılımı ise Şekil 4’te gösterilmiştir.



Şekil-4- “Lankeran-Deniz” ve “Talış-Deniz” Yatakları Anlaşmasında Devletlerin Payları

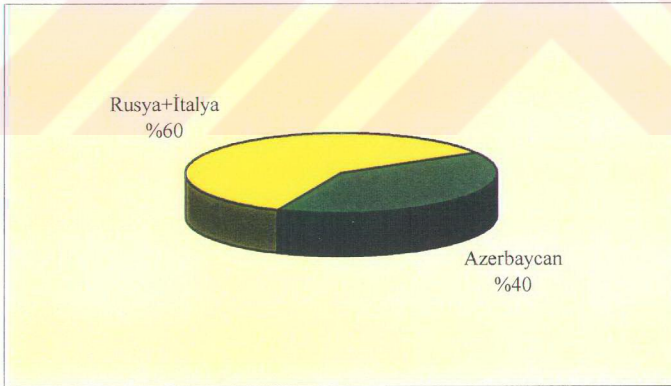
1.1.6. “Yalama” Yatağı Üzerine Yapılan Anlaşma

Bu anlaşma, Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev’in 3 Temmuz 1997’de Rusya’ya yaptığı resmi ziyareti esnasında imzalanmıştır. “Yalama” yatağının keşif çalışmalarını ve işletilmesini öngören anlaşmada LUKoil şirketinin payı %60 , ARDNŞ’nin payı ise %40 olarak belirlenmiştir.¹⁵⁴ Rusya ve Azerbaycan’ın paylarında benzer şekilde %60 ve %40’dır. Daha sonra LUKoil kendi payının tamamını LUCARCO şirketine devretti. LUKARCO şirketinin paylarının %54’üne LUKoil, %46’sına ise ARCO şirketi sahip bulunmaktadır. Anlaşma 3 Kasım 1997’de onaylanmıştır.

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	LUKARCO	60,0
2	ARDNŞ	40,0

Çizelge-6- “Yalama” Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları.

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.87, Summer 1998.



Şekil-5- “Yalama” Yatağı Anlaşmasında Devletlerin Payları

¹⁵⁴ “Azerbaycan’ın Petrol Anlaşmaları”, Avrasya Dosyası, Sayı:85, s.5, Ekim’97/2.

1.1.7. "Aşşeron" Yatağı Üzerine Yapılan Anlaşma

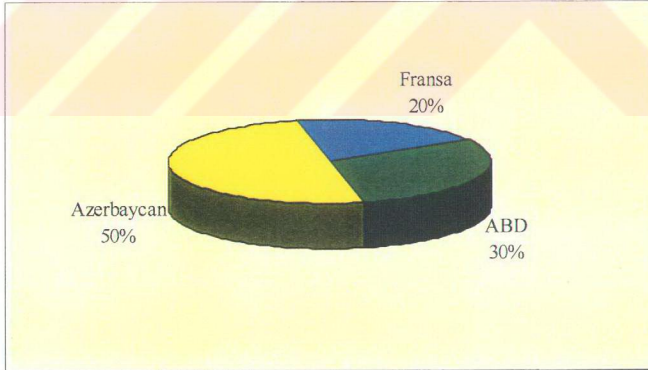
Yedinci anlaşma olan "Aşşeron" yatağı anlaşması 1 Ağustos 1997 tarihinde ABD'de Chevron şirketini ile imzalanmıştır. Anlaşma Aşşeron yatağının keşif ve üretim çalışmalarını içermektedir. Anlaşma 11 Kasım 1997'de onaylanmış ve 5 Aralık tarihinde yürürlüğe girmiştir. Operatör Chevron şirkettir. Aşşeron yatağı üzerine yapılan anlaşmada %50 ARDNŞ, %20 Total, %30 da Chevron şirketleri pay sahibi olmuşlardır (Çizelge-7).

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	50,0
2	Total	20,0
3	Chevron	30,0

Çizelge-7- "Aşşeron" Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.89, Summer 1998.

Anlaşmaya katılan şirketlerin ait oldukları devletlere göre dağılımı ise Azerbaycan %50, Fransa %20 ve ABD %30 şeklindedir (Şekil-6).



Şekil-6- "Aşşeron" Yatağı Anlaşmasında Devletlerin Payları

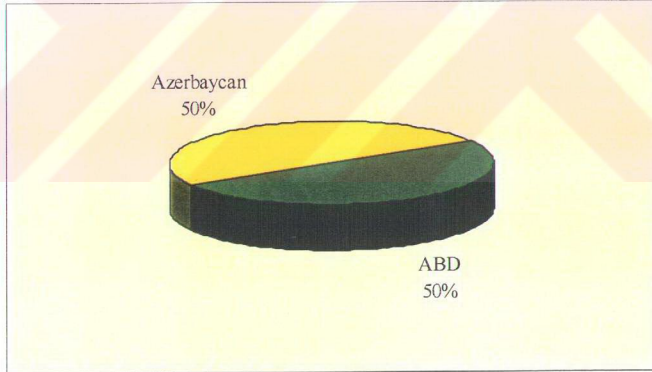
1.1.8. “Nahçıvan” Yatağı Üzerine Yapılan Anlaşma

1 Ağustos 1997 tarihinde ABD’de “Exxon” şirketi ile imzalanmıştır. Anlaşma “Nahçıvan” yatağının keşif ve üretim çalışmalarını içermektedir. Bu anlaşmada ARDNŞ ve Exxon’un payları eşit olarak öngörülmüştür (Çizelge 8). Anlaşma 14 Kasım 1997’de onaylanarak 5 Aralık 1997’de yürürlüğe girmiştir. Operatör “Exxon Azerbaijan Operating Company (EAOC)” şirkettir.¹⁵⁵

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	50,0
2	Exxon	50,0

Çizelge-8- “Nahçıvan” Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları.

Kaynak: Azerbaijan International Magazine, 6.2., s.91, Summer 1998.



Şekil-7- “Nahçıvan” Yatağı Anlaşmasında Devletlerin Payları

¹⁵⁵ Azerbaycan’ın Petrol Anlaşmaları”, a.g.d., Sayı:85, s.93.

1.1.9. “Oğuz” Yatağı Üzerine Anlaşma

1 Ağustos 1997 tarihinde ABD’de Mobil şirketi ile imzalanmıştır. “Oğuz” yatağı ile ilgili olan bu projede Mobil ve ARDNŞ eşit oranda paya sahiptirler. Mobil daha önce imzalanan “Lenkeran-Deniz” ve “Talış- Deniz” yatağı üzerine yapılan anlaşmaya katılmak istese de, İran’ın iştiraki bunu engellemiştir. Anlaşma 7 Kasım 1997’de Milli Meclis tarafından onaylanarak 5 Aralık’ta yürürlüğe girmiştir. Operatör “The Oguz Operating Company (OOC)” dir.¹⁵⁶

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	50,0
2	Mobil	50,0

Çizelge-9-“Oğuz” Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s. 91, Summer 1998.

1.1.10. “Kürdaşı”, “Kırgan-Deniz” ve “Arazdaşı” Yatakları Üzerine Yapılan Anlaşma:

Anlaşma 2 Haziran 1998 tarihinde Bakü’de imzalanmış ve 30 Temmuz 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Üç yataktan oluşan ruhsat sahasında 100 milyon ton (1,3 milyar varil) petrol rezervi olduğu tahmin edilmektedir.¹⁵⁷ Projeye yatırılacak yabancı sermaye miktarı 2,5 milyar \$’dır. Projenin operatörlüğünü AGIP şirketi yürütmektedir.

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	50,0
2	ENI/AGİP	25,0
3	T.P.A.O.	5,0
4	MITSUBI	15,0
5	Rapsol	5,0

Çizelge-10- “Kürdaşı”, “Kırgan-Deniz” ve “Arazdaşı” Yatakları Anlaşmasında Şirketlerin Payları

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.85-87, Autumn 1998.

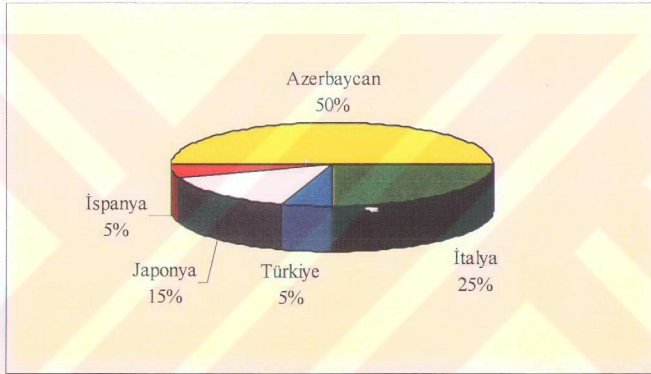
¹⁵⁶ Azerbaycan’ın Petrol Anlaşmaları”, a.g.d., Sayı:85, s.91.

¹⁵⁷ “Azerbaycan’ın Petrol Anlaşmaları”, Avrasya Dosyası, Sayı:102, s.1, Temmuz’98/1.

Kürdaşı yatağı Kür nehrinin Hazar Denizi'ne döküldüğü yerde, Bakü'nün güneybatısında 130-140 km uzaklıkta yerleşmektedir.

Arazdaşı yatağı kıyından 45 km uzaklıkta olup derinliği 70-200 metre arasında değişmektedir.

Kırgan Deniz Yatağı kıyından 50 km uzaklıkta olup derinliği 150-200 metre arasında değişmektedir. Alan 18 km uzunlukta ve 4,5 km genişliktedir.



Şekil-8-“Kürdaşı” , “Kurgan-Deniz” ve “Arazdaşı” Yatakları Anlaşmasında Devletlerin Payları

1.1.11. “İnam” Yatağı Üzerine Yapılan Anlaşma

Denizde yerleşen “İnam” yatağı üzerine yapılan Araştırma, Geliştirme ve Üretim Anlaşması (EDPSA) 21 Temmuz 1998 tarihinde İngiltere Başbakanı Tony Blair ve bu ülkeye resmi ziyarete gelen Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev’in katılımı ile Londra’da imzalanmıştır. Anlaşma 28.12.1998 tarihinde Azerbaycan Parlamentosunda onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Araştırma aşamasında AMOCO operatördür.

İnam anlaşması AMOCO'nun Azerbaycan'daki 3. anlaşmasıdır.

İnam bloğu Bakü'nün 160 km güneyinde yerleşmektedir. ARDNŞ uzmanları 225 km2 alanda 60-70 milyon ton petrol, 150 milyar m3 doğalgaz rezervi bulunmaktadır.¹⁵⁸

Anlaşmada şirketlerin payları Çizelge-11'de görünmektedir.

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	25,0
2	Monument Oil & Gas	12,5
3	Amoco	25,0
4	Central Fuel Caspian Sea Ltd.	12,5

Çizelge-11- "İnam" Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları.

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.89-91, Autumn 1998.

1.1.12. "Alev", "Şark", ve "Araz" Yatakları Üzerine Yapılan Anlaşmalar

Anlaşma 21 Temmuz 1998 yılında İngiltere'de imzalanmıştır. Anlaşma 28.12.1998 tarihinde Azerbaycan Parlamentosunda onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Alev, Araz ve Şark yatakları üzerine anlaşma Bakü'nün 120 km güneydoğusunda 1400m2'lik alanda, derinliği 300-800 metre arasında değişen alanı kapsamaktadır.

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	40,0
2	Statoil	15,0
3	BP	15,0
4	T.P.A.O.	10,0
5	Exxon	15,0
6	AEC	5,0

Çizelge-12- "Alev" (D-15) , "Şark" (D-13) ve "Araz" Yatakları Anlaşmasında Şirketlerin Payları

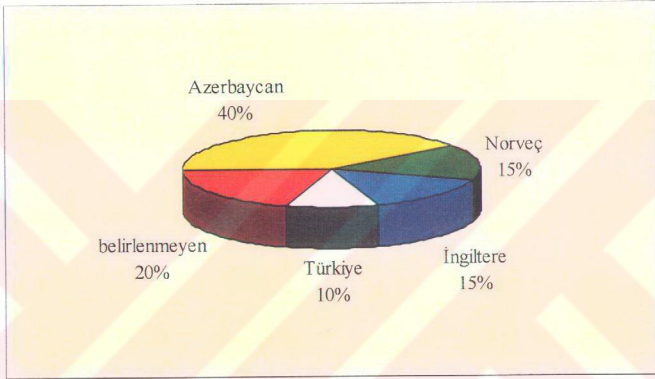
Kaynak: Azerbaycan Hazar'da yeni Anlaşmalar İmzalıyor", Avrasya Dosyası, Sayı:101.

Anlaşma, 2001 yılına dek yürürlükte olacak araştırma aşamasında en az üç kuyu kazılacağı belirtilmektedir. 2004 yılına kadar ise daha 5 kuyunun daha kazılabileceği ifade

¹⁵⁸ "Azerbaycan Hazar'da yeni Anlaşmalar İmzalıyor", Avrasya Dosyası, Sayı:101, s. 8, Haziran'98/2.

edilmektedir. BP ve Statoil projenin araştırma aşamasında asgari 75 milyon dolar yatırım yapacaklarına söz vermişlerdir. Fakat anlaşmanın 25 yıllık döneminde üç derin kuyunun araştırma ve geliştirmesi için 4 milyar dolar talep edebilir.¹⁵⁹

Proje kapsamında 170 milyon ton ham petrol, 16 milyar m3 doğalgaz üretimi beklenmektedir. Tahmini proje tutarı 9 milyar \$'dır. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı anlaşmayı 21.11.1998 tarihinde imzalamıştır.¹⁶⁰



Şekil-9- “Alev” (D-15), “Şark” (D-13) ve “Araz” Yatakları Anlaşmasında Devletlerin Payları

1.1.13. “Yanan Tava”, “Ateşgah” ve “Mugan Deniz” Yatakları Üzerine Yapılan Anlaşma

25 Aralık 1998 tarihinde ARDNŞ ve 4 şirketten oluşan Japonya konsorsiyumu arasında “Yanan Tava”, “Ateşgah” ve “Mugan Deniz” sahalarının ortak keşif ve işlenmesine ilişkin PSA tipli anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmanın değeri 2.3 milyar \$'dır. Azerbaycan tarafının harcamalarını Japonya konsorsiyumu ödeyecektir. Anlaşmada ARDNŞ ve Japon konsorsiyumunun payları eşittir. Japon konsorsiyumu “Japon

¹⁵⁹ “Azerbaycan Hazar'da yeni Anlaşmalar İmzalanıyor”, a.g.d., s. 8.

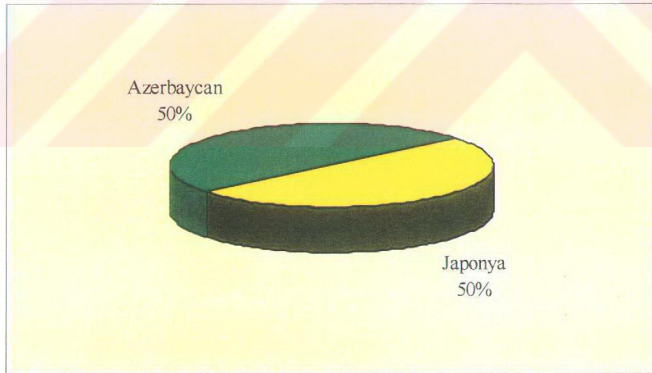
Petroleum”, “Indonesian Petroleum”, “Itochu Oil Exploration” ve “Keitoku” şirketlerinden oluşmaktadır (Çizelge13).

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	50,0
2	Japan Petroleum	12,5
3	Indonesian Petroleum	12,5
4	ITOCHU	12,5
5	Keitoku	12,5

Çizelge-13- “Yanan Tava, “Ateşgah” ve “Mugan-Deniz” Yatakları Anlaşmasında Şirketlerin Payları

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., Autumn 1998.s.

“Yanan Tava, “Ateşgah” ve “Mugan-Deniz” yatakları anlaşmasına katılan şirketlerin bağlı oldukları devletlere göre dağılımı ise %50 Azerbaycan, %50 Japonya konsorsiyumu şeklindedir (Şekil 10).



Şekil-10- “Yanan Tava, “Ateşgah” ve “Mugan-Deniz” Yatakları Anlaşmasında Devletlerin Payları

¹⁶⁰ Avrasya Dosyası, Sayı:125, s.7, Aralık 1999.

1.2. Karadaki Petrol Sahaları Üzerine Yapılan Anlaşmalar

Denizdeki anlaşmalarla beraber Azerbaycan 1994 yılından bu yana karadaki yataklar üzerine de bir takım anlaşmalar imzalamıştır. 1993 ve 1994 yılında imzalanan 4 anlaşma hem tahmin edilen petrol rezervleri, hem de öngörülen yatırım hacmi daha belirlenmediğinden burada incelenmeyecek, sadece 1998 yılında imzalanan iki anlaşmaya kısaca değinilecektir.

1.2.1. “Güneybatı Gobustan” Yatağı Üzerine Yapılan Anlaşma:

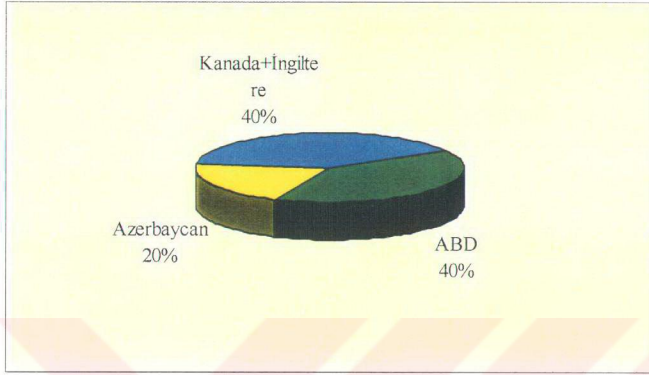
“Güneybatı Gobustan” yatağı üzerine yapılan anlaşma 2 Haziran 1998 tarihinde imzalanmıştır. Mevcut kuyuları yeniden çalıştırmak ve geliştirme kuyuları kazmak koşuluyla 1999 yılından başlamak üzere 5 yıllık sürede günde 20.000 varil petrol üretimi planlanmıştır. İlk 5 yıllık araştırma dönemi için geliştirme maliyetleri 215 milyon \$ olarak hesaplanmaktadır.

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	20,0
2	Union Texas	40,0
3	Commonwealth	40,0

Çizelge-14- “Güneybatı Gobustan” Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları.

Kaynak: Azerbaycan International Magazine,6.2., s.87, Summer 1998.

Güneybatı Gobustan yatağı anlaşmasında şirketlerin payları ARDNŞ %20, Union Texas %40, Commonwealth %40 şeklindedir (Çizelge 14). Şirketlerin devletlere göre dağılımı ise Şekil 11’de gösterilmiştir.



Şekil-11- “Güneybatı Gobustan” Yatağı Anlaşmasında Devletlerin Payları

Güneybatı Gobustan karadaki yatakların yeniden geliştirilmesi ve aynı zamanda araştırılması konusunda imzalanan ilk PSA tipli anlaşmadır. Buna göre de gelecekteki kara yatakları ile ilgili anlaşmalara örnek olarak alınacağı tahmin olunmaktadır.

Yabancı şirketlerden hem Union Texas, hem de Commonwealth Azerbaycan’da yenidirler. Union Texas Petroleum Holding Inc. ABD’deki büyük bağımsız üreticilerinden birisidir ve Luiziana, B.Britanya, Kuzey Denizi, Endonezya ve Venesuela’da petrol üretimi ile ilgilidir. Commonwealth Oil ve Gas Company Ltd. Şirketine tümüyle ve A&B Geoscience Korporasyon a sahiptir.

Anlaşmanın operatörü Rich MacDougal’ın başkanlığında Union Texas Gobustan Ltd. Şirkettir.¹⁶¹

1.1.2. Muradhanlı Yatağı Üzerine Anlaşmalar

PSA tipli anlaşma 21 Temmuz 1998 tarihinde imzalanmıştır. Murathanlı projesi üç yataktan (Murathanlı, Caferli ve Zerdab) yataklarından oluşmaktadır ve Bakü'nün 110 mil güneybatısında yerleşmektedir. Alan (565m2) birisi rehabilitasyon, diğeri de araştırma ve geliştirme için ayrılmış iki kısma bölünmüştür. ARDNŞ'nin üstlendiği fizibilite çalışmalarının sonuçlarına göre prospekt yaklaşık 5 milyar varil petrolü barındırmaktadır.

Murathanlı yatağında şimdiye kadar 2 milyon 673 bin ton petrol üretilmiştir. 1997'de yatağın petrol üretimi 38 bin ton olmuştur. Caferli yatağı İmişli kentinin 18 km kuzeyinde yerleşmektedir. 1984 yılında keşfedilmiş olan yatakta günümüze kadar 337 bin ton petrol üretilmiştir.

Anlaşmada ARDNŞ ve Ramco Energy Plc (RAMCO) eşit paylara sahiptir. Ramco, merkezi İngilterededir ve Hazar Bölgesi, Merkezi ve Doğu Avrupa'da odaklaşan bağımsız araştırma ve üretim şirkettir. Murathanlı projesinden ve AIOC konsorsiyumundan başka bu şirket Gürcistan'da, Çek Cumhuriyeti'nde ve Polonya'da çeşitli projelere katılmıştır. Ramco'nun başkanı Sovyetler Birliği'nin dağılmasından önce 1989'da Azerbaycan'a ilk gelen olmuştur. O, diğer batılı petrol şirketlerinin bir çoğunun Azerbaycan petrolünün artık tükendiği düşüncesinde olduğu bir zamanda, 1920'lerden bu yana ülkeye gelen ilk Batılı petrolcüdür. Remp daha sonra çok defa "Asrın Anlaşması" olarak adlanan anlaşmanın imzalanmasında öncü rolünü oynamıştır.

Anlaşmanın operatörü Ramco CaspianLtd. Şirkettir ve anlaşma 20 Kasım 1998 tarihinde parlamento tarafından onaylanmıştır.¹⁶² Anlaşmanın süresi 25 yıldır ve Ramco, Azeri hükümetine 1 milyon \$ değerinde üç ayrı ödeme yapma yükümlülüğü altına girmiştir. Bunlardan 1.'si anlaşma yürürlüğe girdikten sonra, 2.'si 1997'de üretimin 1.5 defa

¹⁶¹ Azerbaycan'ın Petrol Anlaşmaları", a.g.d., Sayı:85, s.91.

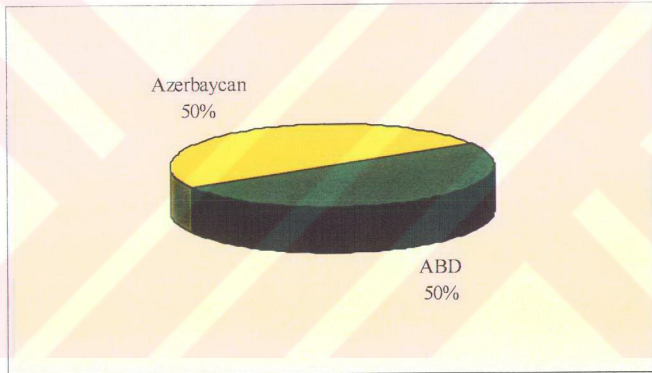
¹⁶² Azerbaijan International Magazine, 6.3, s.93, Autumn 1998.

arttırılmasından sonra, üçüncüsü ise kanıtlanmış rezervlerin 100 milyon varile ulaşmasından sonra yapılacaktır.¹⁶³

NO:	ŞİRKET	PAY %
1	ARDNŞ	50,0
2	RAMCO	50,0

Çizelge-12- "Murathanlı" Yatağı Anlaşmasında Şirketlerin Payları

Kaynak: Azerbaijan International Magazine,6.2., s.93, Summer 1998.



Şekil-12- "Murathanlı" Yatağı Anlaşmasında Devletlerin Payları

¹⁶³ Rauf Husseyinov, "Ramco ready to go as onshore project gets OK", Baku Sun Newspaper, Vol.1, Issue 9, s.21, November 26- 1998.

ÖZET

Hazar Havzası, 20. yüzyıl sosyo-ekonomik politikalarını büyük ölçüde etkileyen ve jeopolitik teorilerde yer işgal eden çok önemli bir coğrafi alandır. Dünya enerji kaynaklarının yükselen değeri olarak görülen Hazar Havzası muazzam enerji kaynaklarına sahip olması nedeniyle, uluslararası terörizm, nükleer silahların denetimi ve en önemlisi de enerji arz talebinin güvenliği ve çeşitlendirilmesi gibi kaygılarla dolu dünya ülkeleri için çok büyük bir önem taşımaktadır. Hazar Havzası petrollerinin dünya pazarlarına çıkış yönü batı ülkeleri, Türkiye ve de bölge ülkeleri için çok büyük bir önem taşımaktadır.

Tezimizde, Hazar Havzası petrollerinin ihraç yönünün Bakü-Ceyhan doğrultusunda olması halinde Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile Türkiye arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkilerin gelişerek süreklilik kazanacağı üzerinde durulmuş, ayrıca Hazar Havzası petrollerinin taşınmasında çevresel açıdan kabul edilebilir, ekonomik yönden tercih edilebilir ve de siyasal açıdan uygulanabilir en güçlü boru hattı seçeneğinin hangi güzergahta kurulması gerektiği ele alınmıştır.

Araştırmamızın birinci bölümünde Hazar Havzası'nda petrol rezervleri olan ülkelerin gelecekteki petrol üretim, tüketim ve ihraç potansiyelleri üzerinde durulmuştur. Bölüm içinde Azerbaycan petrolünün tarihçesi ve Azerbaycan'ın yaptığı petrol anlaşmaları gözden geçirilmiştir.

İkinci bölümde, Hazar havzası petrollerinin hangi yöntemle dünya pazarlarına ulaştırılması gereği üzerinde durularak, belirlenen taşıma yöntemi çerçevesinde "alternatif" olarak öne sürülen boru hatları incelenmiştir. Bölüm içinde, petrol taşınmasından kaynaklanan risklerin Türk Boğazlarına olabilecek etkilerine değinilmiş ve bu anlamda gündeme getirilen ve Türk boğazlarını by-pass eden alternatif boru hattı olasılıklarının ekonomik ve çevresel anlamda incelemesi yapılmıştır.

Araştırmamızın sonuncu bölümünde, Türkiye-Azerbaycan ekonomik ilişkileri incelenmiştir. Bölüm; Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın Türkiye ve Azerbaycan ekonomilerine olası katkılarının değerlendirilmesiyle sonuçlandırılmıştır.

Çalışmamızın sonuna Azerbaycan'ın petrol yataklarının işletilmesi çerçevesinde yaptığı "Üretim Paylaşım Anlaşmalarının" ayrıntılarını gösteren bir ek bölüm konulmuştur.

ABSTRACT

Hazar Region as the oil and natural gas fields has become one the most important geographical regions that has not only influential on the socio-economical policies, but also on the geopolitical theories and interests of many states. As a result of consisting large amount of oil and natural gas resources, the region has been viewed as the rising star of the world's energy resources. Therefore, the region has become a very important place for world community which has been threatened and suffered by international terrorism, control of nuclear weapons, and the rapid decrease in the energy, possible variation in the energy sources and most importantly sharp increase in the energy demand.

In my thesis, I have dwelled on the issue of the Bakü-Ceyhan Oil Export Pipe Line and if this project is accepted and made possible, it will increase and give more stabilized shape to the economical and political relations between Turkey and the countries in Caucasus and Central Asian. I have also discussed and questioned economically the most preferred, politically the most applicable Oil Pipe Line among the competitive pipeline offers.

In the first chapter, I have discussed the future oil production; consumption and oil export potential of the countries in the Hazar Region. I have also provided information on the history of oil production in Azerbaijan, and the international agreements on the oil export between Azerbaijan and the other countries.

The second chapter of my thesis is about the discussed oil export pipelines. I have discussed the most effective route for the oil pipelines, and in the frame of alternative routes, I have also evaluated the advantages and disadvantages of the each routes. This chapter also provides information on the possible threat for Turkish straights that may occur while the passage of the ships loaded with oil from Hazar region. While dwelling upon the question of the possible threats for Turkish straights, I have discussed the advantages of the pipeline routes that by-pass this danger.

In the last chapter of my study, I have evaluated the economical ties and relations between Turkey and Azerbaijan. This chapter is concluded with the discussion on the Bakü-Tiblisi-Ceyhan Pipeline's possible contributions for Turkish and Azerbaijani economies.

I have added an "Appendix" of the "Oil Production Sharing Agreements" that has been signed between the governments of Azerbaijan and various oil consortiums.

ÖZGEÇMİŞ

1974 yılında Artvin ilinin Ardanuç ilçesinde doğdum. İlköğrenimimi Ardanuç Atatürk ilkokulunda, orta öğrenimimi Nevşehir ilinin Gülşehir ilçesinde, lise öğrenimimi ise Bursa Yıldırım Bayazıt Lisesinde tamamladım. 1992 yılında Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümüne kayıt yaptırđım. 1996 yılında master eğitimimi tamamlayarak aynı yıl Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Bölümü Beşeri ve İktisadi Coğrafya Anabilim dalı yüksek lisans programını kazandım. 1997 yılında Ege Üniversitesi yabancı diller bölümünde 1 yıl süreli İngilizce hazırlık eğitimi aldım. Şubat 1998’de yüksek lisans ders aşamasına, Şubat 2000’de de tez aşamasına başladım. “Türkiye Azerbaycan Ekonomik İlişkilerinde Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı” isimli tezimi 2001 yılı Eylül ayında tamamladım.

YÜKSEKÖĞRENİM KURULU DÖKÜMANTASYON MERKEZİ
TEZ VERİ GİRİŞ FORMU

YAZARIN
Soyadı : DOĞAN
Adı : Kenan

Merkezimizde Doldurulacaktır

Kayıt No:

TEZİN ADI

Türkçe: TÜRKİYE-AZERBAJYAN EKONOMİK İLİŞKİLERİNDE BAKÜ-CEYHAN
HAM PETROL BORU HATTI

Yabancı Dil: BAKÜ-CEYHAN CRUİDE-OİL PİPELİNE ABOUT TURKEY-AZERBAJYAN
ECONOMIC RELATİONS

TEZİN TÜRÜ: Yüksek Lisans [X] Doktora [] Doçentlik [] Tıpta Uzmanlık [] Sanatta Yeterlilik []

TEZİN KABUL EDİLDİĞİ:

Üniversite : EGE ÜNİVERSİTESİ

Fakülte : EDEBİYAT

Enstitü : SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Diğer :

Tarih : 7/12/2001

TEZ YAYINLANMIŞSA:

Yayınlayan :

Basım Yeri :

Basım Tarihi :

ISBN :

TEZ YÖNETİCİSİNİN

Soyadı, Adı : İBRAHİMOV, Aydın

Unvanı : Prof. Dr.

TEZİN YAZILDIĞI DİL: TÜRKÇE

TEZİN SAYFA SAYISI: 172

TEZİN KONUSU (KONULARI):

HAZAR HAVZASI PETROLLERİNİN DÜNYA PİYASASINA ÇIKARILMASI SORUNU VE BU ANLAMDA VARILACAK ÇÖZÜMÜN TÜRKİYE-AZERBAYCAN EKONOMİK-SİYASAL İLİŞKİLERİNE OLAN ETKİSİ

TÜRKÇE ANAHTAR KELİMELER:

- 1- Hazar
- 2- Petrol
- 3- Boruhatları
- 4- Türkiye
- 5- Azerbaycan

Başka vereceğiniz anahtar kelimeler varsa lütfen yazınız.

İNGİLİZCE ANAHTAR KELİMELER: (Konunuzla ilgili yabancı indeks, abstrakt ve thesaurus'ları kullanınız)

- 1- Hazar
- 2- Oil
- 3- Pipelines
- 4- Turkey
- 5- Azerbaijan

Başka vereceğiniz anahtar kelimeler varsa lütfen yazınız.

- | | |
|---|-------|
| 1- Tezimden Fotokopi Yapılmasına izin veriyorum | [] |
| 2- Tezimden dipnot gösterilmek şartıyla bir bölümünün fotokopisi alınabilir | [] |
| 3- Kaynak göstermek şartıyla tezimin tamamının fotokopisi alınabilir | [X] |

Yazarın İmzası

Tarih: 7/12/2001