



İstanbul
GEDİK
Üniversitesi

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
GEDİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

KANAL İSTANBUL PROJESİ VE ULUSLARARASI TİCARETE ETKİSİ

ALİ ŞAHİN
151205001
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DANIŞMAN
DOÇ. DR. BURCU YAVUZ TİFTİKÇİGİL

İSTANBUL, 2017

Kurum : Gedik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Programın seviyesi : Yüksek Lisans
Anabilim Dalı : Uluslararası Ticaret
Tez Sahibi : Ali ŞAHİN
Tez Başlığı : Kanal İstanbul Projesi ve Uluslararası Ticaret Etkisi
Sınav Yeri : Sosyal Bilimler Enstitüsü C-203
Sınav Tarihi : 27.03.2017

Tez tarafımızdan okunmuş, kapsam ve kalite yönünden Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Danışman (Unvan, Adı, Soyadı)

Doç. Dr. Burcu YAVUZ TİFTİKÇİGİL

Kurumu

Gedik Üniversitesi
Sosyal
Bilimler Enstitüsü

İmza

Sınav Jüri Üyeleri (Unvan, Adı, Soyadı)

Yrd. Doç. Dr. Merve YANAR GÜRCE

Gedik Üniversitesi
Sosyal
Bilimler Enstitüsü

Doç. Dr. Ferhat PEHLİVANOĞLU

Kocaeli Üniversitesi

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu'nun/...../..... tarih ve sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Yrd.Doç.Dr. Hasan Tahsin KALAYCI
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdür V.

-Sınav evrakları 3 iş günü içinde ıslak imzalı tek kopya halinde Enstitüye teslim edilmelidir.

-Bu form bilgisayar ortamında doldurulacaktır.

BEYAN

Bu tez çalışmasının kendi çalışmam olduğunu, tezin planlanmasından yazımına kadar bütün safhalarda etik dışı davranışımın olmadığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, bu tez çalışmayla elde edilmeyen bütün bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi ve bu kaynakları da kaynaklar listesine aldığımı, yine bu tezin çalışılması ve yazımı sırasında patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığı beyan ederim.

Ali ŞAHİN



TEŞEKKÜR

Kanal İstanbul Projesi konulu tez çalışmamın sonuçlanmasında yardımlarını esirgemeyen, çalışmamın daha olgun bir yöne yol almasını sağlayan değerli tez danışmanım sayın Doç.Dr. Burcu Yavuz Tiftikçigil'e akademik ve manevi desteğinden dolayı şükranlarımı sunuyorum.

Bilgisini ve eleştirilerini cömertçe sunan değerli ağabeyim Yrd.Doç.Dr. A. Ufuk Şahin ve ablam Fatma Süzgün Şahin'e sonsuz destekleri için teşekkür ederim. Ayrıca, Serdar Ünver ve Vildan Şahin'e yardımları için teşekkür ederim. Hayatımın her aşamasında fedakârlık ve dualarını esirgemeyen annem Fatma Nuray ve babam Mithat Şahin'e sonsuz teşekkür ederim.

Tez çalışması süresinde anlayış, sabır ve yardımlarını esirgemeyen değerli eşim Emine'ye, hayatıma kattığı tüm güzellikler için oğlum Çınar'a söylenebilecek tüm kelimeler ile teşekkürler.

İÇİNDEKİLER

BEYAN	ii
TEŞEKKÜR	iii
İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
TABLolar LİSTESİ	x
ÖZET	xii
ABSTRACT	xiii
GİRİŞ	1
1. ULUSLARARASI TİCARET, DÜNYA SU YOLLARI VE SU YOLLARININ HUKUKİ GEÇİŞ REJİMLERİLERİNİN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ	4
1.1. Uluslararası Ticaret ile İlgili Kavramlar.....	5
1.1.1. Ticaret.....	5
1.1.2. Uluslararası Ticaret ve Ticaret Yolları	6
1.1.3. Uluslararası Ticaret Teorileri	9
1.1.3.1.Klasik Uluslararası Ticaret Teorisi.....	9
1.1.3.2. Neo-Klasik Uluslararası Ticaret Teorileri.....	10
1.1.3.3. Yeni Dış Ticaret Teorileri	11
1.1.4. Uluslararası Ticarete Taşıma Türleri.....	14
1.1.4.1 Karayolu Taşımacılığı	14
1.1.4.2. Demiryolu Taşımacılığı.....	15
1.1.4.3. Denizyolu Taşımacılığı	15
1.1.4.4. Havayolu Taşımacılığı	16
1.1.5. Taşıma Türlerinin Değerlendirilmesi	17

1.2. Dünya Su Yolları ve Su Yollarının Hukuki Geçiş Rejimleri	19
1.2.1. Dünya Su Yolları	19
1.2.2. Dünya Su Yolları Hukuki Geçiş Rejimleri	26
2. MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ İLE İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOĞAZLARI'NIN ULUSLARARASI TİCARET AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ	28
2.1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Öncesi Boğazlar Rejimi	28
2.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi.....	31
2.3. Türk Boğazları'nın Uluslararası Ticaret Açısından İncelenmesi	32
2.4. Altın-Frank Ücret Uygulaması ile Günümüzde Boğaz Geçişi.....	35
2.5. İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda Geçişlerde Dolar Standardı.....	37
2.6. Türk Boğazları için Dolar Bazlı ile Altın Bazlı Ücretlerin Karşılaştırılması.....	38
3. İSTANBUL VE ÇEVRESİNİN JEOPOLİTİK VE JEOSTRATEJİK DURUMU VE İSTANBUL KANAL PROJESİ	39
3.1. Dünya Üzerinde Mevcut Önemli Su Kanalları (Panama ve Süveyş Kanalı Örneği)	39
3.1.1. Süveyş Kanalı.....	40
3.1.2. Panama Kanalı.....	43
3.2. İstanbul'un Jeopolitik ve Jeostratejik Durumu.....	46
3.3. İstanbul Hinterlandında Tarihsel Kanal Projeleri.....	47
3.4. İstanbul Kanal Projesi	49
3.5. İstanbul Kanal Projesi'nin SWOT Analizi	51
3.5.1. Güçlü Yanlar	51
3.5.1.1 Prestij/Güç Gösterisi.....	51
3.5.1.2. Olumsuz Hava ve Deniz Koşullarının Etkisi	51
3.5.1.3. Kaza Risklerinin İndirgenmesi	52
3.5.2. Zayıf Yanlar	52

3.5.2.1. Mesafe Dezavantajı	52
3.5.2.2. İstanbul Boğazı'nın Bölgesel Niteliği	53
3.5.2.3. Proje Maliyeti	55
3.5.2.4. İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazları'nın Transit Rotası.....	55
3.5.2.5. Alternatif Rota Potansiyeli	56
3.5.3. Fırsatlar.....	57
3.5.3.1. Ekonomik Faydalar	57
3.5.3.2. Sosyal - Kültürel Fayda.....	58
3.5.3.3. Ulaşım Faydası	58
3.5.4. Tehditler	58
3.5.4.1. Türk Boğazlar Tüzüğü.....	58
3.5.4.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi.....	60
3.5.4.3. Rusya Federasyonu.....	61
3.5.4.4. Deniz Ekolojisine Etkileri	67
3.5.4.5. Kuzey Koridoru Enerji Hatları	67
3.5.5. Genel Değerlendirme	69
4. SONUÇ ve ÖNERİLER.....	70
KAYNAKÇA	73
EKLER.....	84
EK-I. MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ ASKERİ VE TİCARİ GEMİLERE YÖNELİK ÖNEMLİ MADDELERİ	84
EK-II TEMEL GEMİ TİPLERİ VE TERİMLERİ.....	87
EK-III ALTIN-FRANK HESAPLAMASINDA KULLANILAN GÖRÜŞLER	90
ÖZGEÇMİŞ.....	91

KISALTMALAR

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

ark.: Arkadaşları

Bkz.: Bakınız

BMDHS: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde

BP: British Petroleum- İngiltere Petrolleri

CIA: Central Intellienge Agency- Merkezi Haberalma Teşkilatı

Çev.: Çeviren/Çevirenler

DOĞAKA: Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı

DWT: Dead Weight Tonaj-Ölü Ağırlık Tonajı

Ed.: Editör/Editörler

GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla

GSYİH: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

GT: Gros Tonaj

IMF: İnternational Money Fund-Uluslararası Para Fonu

İBB: İstanbul Büyükşehir Başkanlığı

İMEAK DTO: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deni Ticaret Odası

İÖ: İsa'dan Önce

İS: İsa'dan Sonra

MEB: Mühürsür Ekonomik Bölge

NT: Net Tonaj

ORSAM: Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi

s.: Sayfa/Sayfalar

STK: Sivil Toplum Kuruluşu

TCMM: Türkiye Büyük Millet Meclisi

TEU: Twenty feet Equivalent Unit- 20 feet Eşiti Birim

TRACECA: Transport Corridor Europe, Caucasus, Asia- Avrupa, Kafkasya, Hazar, Orta Asya Nakliyat ve Ticaret Yolu

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

U.S. EIA: Energy Information Administration- ABD Ulusal Enerji Dairesi

UBAK: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

ULCC: Ultra Large Ore Carrier – Ultra Büyük Ham Taşıyıcı

UNCTADSTAT: United Nations Conference On Trade and Development Secretariat Review of Maritime Transport- Birleşmiş Milletler Ticari ve Kalkınma Denizcilik Ulaşım Sekreterliği

VLCC: Very Large Ore Carrier - Çok Büyük Ham Taşıyıcı

WTO: World Trade Organization- Dünya Ticaret Örgütü

Yay.: Yayını

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. İÖ. 1275 Yılında Ticaret Yolları.....	7
Şekil 1.2. İS. 362’de Roma İmparatorluğu Ticaret Yolları.....	8
Şekil 1.3. Yıllar İtibariyle Denizyolu Taşımacılığınca Kullanılan Gemiler	18
Şekil 1.4. Dünya Üzerindeki Önemli Kanal ve Boğazlar Arasındaki Hareketlilik.....	22
Şekil 1.5. Dünya Üzerindeki 100 Büyük Liman (Metrik Ton Cinsinden).....	23
Şekil 1.6. Dünya Üzerindeki 100 Büyük Konteyner Limanı (TEU Cinsinden)	24
Şekil 1.7. 2014 Verilerine Göre Ülkelerin Dış Ticaret Hacimleri (Milyar Dolar).....	24
Şekil 3.1. Süveyş ve Panama Kanalı’na Genel Bakış	40
Şekil 3.2. Süveyş Kanalı ve Ümit Burnu’nun Mesafe Olarak Karşılaştırılması.....	42
Şekil 3.3. Panama Kanalı’nın Horn Burnu ile mesafe bakımından Karşılaştırılması.....	44
Şekil 3.4. İstanbul Boğazı’na Alternatif Sakarya Nehrini Karedeniz’e ve Sapanca Gölü’nü Marmara Denizi’ne Bağlama Projeleri	48
Şekil 3.5. 1994 Yılında İstanbul Boğazı’na Alternatif Su Yoluna Ait Harita.....	49
Şekil 3.6. İstanbul Kanalı’nın Planlı Geçiş Rotası.....	50
Şekil 3.6. Panama ve Süveyş Kanalı’nın İleri Geçiş Noktaları.....	55
Şekil 3.7. Hazar Denizi’nde Kıyısı Olan Ülkelerin Petrol ve Doğalgaz Sahalarının Dağılımı	64
Şekil 3.8. TRACECA Haritası	65

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1.1. Karayolu Taşımacılığına İlişkin Özet Veri	14
Tablo 1.2. Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Özet Veri.....	15
Tablo 1.3. Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Özet Veri	16
Tablo 1.4. Havayolu Taşımacılığına İlişkin Özet Veri	16
Tablo 1.5. Taşıma Türlerinin Genel Olarak Değerlendirilmesi	17
Tablo 1.6. Yıllar İtibariyle Denizyolu Taşımacılığınca Kullanılan Gemiler	18
Tablo 1.7. 2015 Yılı İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)	25
Tablo 2.1. İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerinin Tiplerine Göre Dağılımı.....	33
Tablo 2.2. Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Ticari Gemilerinin Tiplerine Göre Dağılımı	34
Tablo 2.3. Montrö Sözleşmesi EK-I Kapsamında Ticari Gemilerden Alınması Gereken Ücretler (Altın-Frank)	36
Tablo 2.4. Montrö Sözleşmesi EK-I Kapsamında Ticari Gemilerden Alınması Gereken Ücretler (Dolar \$).....	38
Tablo 3.1. Süveyş Kanalı'nın Ümit Burnu'na Göre Karşılaştırılması.....	42
Tablo 3.2. Süveyş Kanalı'ndan Geçiş Yapan Gemilerin Tonajları ve Oranları.....	43
Tablo 3.3. Panama Kanalı'nın Horn Burnu ile Karşılaştırılması.....	45
Tablo 3.4. Panama Kanalı'ndan Geçiş Yapan Gemilerin Tonajları ve Oranları	46
Tablo 3.5. Mesafe Avantajları.....	53

Tablo 3.6. Karadeniz Ülkeleri, AB Ülkeleri ve Kuzey Amerika Ülkelerine Ait Dış Ticaret Hacimleri.....	54
Tablo 3.7. İstanbul Boğazı, Süveyş ve Panama Kanalları'na Ait Gemi Geçiş Verileri....	54
Tablo 3.8. Süveyş ve Panama Kanalı ile İstanbul Boğazı'na İlişkin Ortalama Geçiş Ücretleri.....	57
Tablo 3.9. Hazar Denizi'ne Kıyısı Olan Ülkelerin Hazar Denizi'ndeki Petrol ve Doğalgaz Rezervleri	62
Tablo 3.10 Hazar Denizi Çıkışlı Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları.....	63
Tablo 3.11. Türkiye'de Mevcut ve Planlı Uluslararası Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları	68
Tablo 3.12. SWOT Analizi Genel Değerlendirmesine Ait Özet.....	69
Ek Tablo-1 Kapasitelerine Göre Dökme Yük Gemileri.....	87
Ek Tablo-2 Kapasitelerine Göre Ham Petrol Tankerleri.....	88

ÖZET

Uluslararası deniz ticaretinin en önemli düğüm noktalarından biri olan İstanbul, tarihinin başlangıcından itibaren Asya ve Avrupa'yı coğrafik ve kültürel yönlerden bağlamaktadır. Küreselleşmenin artmasıyla birlikte, ülkeler arasında artan uluslararası ticaret uluslararası kanal ve boğazların önemini arttırmıştır. Ekonomik ve sosyal yönden zor bir proje olan Kanal İstanbul, alternatif bir rota inşa etmeyi amaçlamaktadır. Kanal İstanbul Projesi, mühendislik zorluklarının dışında siyasi, ekonomik, ekolojik ve enerji hatları gibi çok boyutlu olarak incelenmek zorundadır. Bu çalışmada, Türkiye'nin uluslararası ticarete elde edebileceği kazanımlar ve olası tehditler Süveyş ve Panama örneklerinde kıyaslanarak; Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hukuki yönleri hesaba katılarak SWOT analizi ile incelenmiştir. Proje hakkında resmi tanıtımlar dışında hiçbir bilgi olmamasına rağmen yapılan SWOT analizi ile üç önemli sonuca ulaşılmıştır: (1) İstanbul Boğazı için yürürlükte olan Amerikan doları tabanlı transit geçit sistemi Kanal İstanbul Projesi için altın tabanlı sistemle değiştirilse, İstanbul'un geçiş sisteminden elde edeceği gelir önemli ölçüde artarak şu anda dünya lideri olan Süveyş sistemini geçecektir. (2) Projenin kırılma noktalarından biri ise bir mesafe avantajını sağlayamaması, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Rusya Federasyonu ile olası anlaşmazlıklardır. (3) İstanbul Kanalı yoluyla taşınacak olan yakıt miktarının artması halinde bu durum Türkiye'nin 2020 yılında kuzey-güney boru hatları aracılığıyla enerji transferinde ticaret merkezi olma hedefi ile çelişmektedir. Sonuç olarak, bu çalışma Kanal İstanbul projesinin önemini ve bahsi geçen risklerin altını çizmektedir. Uluslararası deniz ticaretine dair daha fazla veri sağlanması, Türkiye'nin bu projede ortaya koyduğu hedeflerin gerçekleşip gerçekleşmediği ve dolayısıyla bu çalışmanın geçerliliğini gösterecektir.

Anahtar Kelimeler: İstanbul Kanal Projesi, Uluslararası Ticaret, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Düğüm Noktaları.

ABSTRACT

Istanbul, as one of the important “choke points” in international maritime trade, connects Asia and Europe geographically and culturally from the beginning of its history. Being a challenging mega project, the Channel Istanbul aims to construct an alternative maritime route which bypasses the Bosphorus. Apart from the engineering difficulties of the Channel Istanbul, this project has to be investigated thoroughly by taking political, financial, ecological and global energy lines into consideration. In this study, a decent start up analysis for possible benefits and threats on Turkey’s international trade, in comparison with Suez and Panama channels, were reviewed considering legal aspects of the Montreux Treaty by applying Strength Weakness Opportunity Threat (SWOT) Analysis. Although there are no facts about the project except for the government’s advertisements, three important results were assessed: (1) When the current US dollar-based transit passing cost system for Istanbul Strait is replaced with gold for this project, Istanbul will increase the transit passing income dramatically even more than today’s world leader Suez system (2) The blind spot of the project is it does not offer an advantage of route distance, the Montreux Treaty and possible conflicts with Russian Federation. (3) If the amount of petroleum transferred via Channel Istanbul increases, this may contradict with Turkey’s aim of becoming the central energy hub in the north-south pipelines by 2020. As a conclusion, this study underlines the importance of Channel Istanbul project with aforementioned risks. By providing more data on the international maritime trade in the future, Turkey’s targets for this project will be either realized or not, which also indicates the validity of this study.

Key Words: The Channel Istanbul Project, International trade, the Montreux Straits Convention, Choke points.

GİRİŞ

Ticaret, birey veya toplulukların gelir elde etmek maksadıyla teşebbüs ettikleri ve transfer etmek zorunda oldukları mal, hizmet, değer yiyecek gibi şeylerin alım satımını veya değiş tokuşunu açıklayan iktisadi faaliyettir. İnsanlık tarihinde GÖ. 2 500 000-12 000 arası dönemde insanlar kendilerine yetecek ürün üretmelerine karşın, Neolitik çağda (İÖ. 10 000-İÖ. 7000) yerleşik hayata geçilmesiyle birlikte, ürettikleri ürünleri paylaştıkları bilinmektedir. Bu paylaşımın insanların artı ürün üretmesine ve artı ürünün değiş tokuşuyla ticaretin ilk adımı olan trampa kavramının ortaya çıkmasına zemin hazırladığı değerlendirilmektedir çıkmıştır (Bozkurt, 2002, s: 153; Aydın, 2011, s: 6-20).

Trampa zaman içerisinde insanlar arasında yayılarak ülkeler arasında uluslararası ticaret oluşmaya başlamıştır. Amarna yazışmalarında , uluslararası ticaretin ilk olarak Fırat ve Dicle, Nil ve Ürdün nehirleri arasında ve Kızıldeniz kıyılarında yapıldığı belirtilmektedir. Amarna yazışmalarında bahsedilen ve Türkiye kıyılarında bulunan Uluburun ve Gelidonya gemi batıklarının taşıdıkları mallar Mısır, Filistin, Anadolu ve Suriye arasında trampaya dayalı ticaretin yapıldığını doğrulamaktadır. Başlangıçta karayolu ile yapılan uluslararası ticaret Finikeliler ve Kartacalılar tarafından denizyolu ile tüm Akdeniz'e taşınmıştır (Mcevedy, 2005, s: 40).

Uluslararası ticaretin tarihi ise ülkelerin dünya üzerindeki etkileri ile paralel gitmektedir. Örneğin, kuruluşundan İS 476'a kadar Roma İmparatorluğunun, 15. yüzyılda coğrafi keşiflerin başlangıcına kadar Türk ve İslam uygarlığının, sanayi devriminin yaşandığı 18. yüzyıla kadar İspanyol ve Portekizlerin, sanayi devrimi sonrasında sırasıyla İngiltere ve ABD'nin uluslararası ticarete etkin oldukları görülmektedir. Günümüzde ise uluslararası ticarete ABD'nin etkisi halen devam etmekle birlikte, küreselleşmenin etkisiyle uluslararası ticarete aktif aktörlerin ucuz işgücünün bulunduğu Çin ve çevre ülkelere üretim sahalarını aktarmaları neticesinde uluslararası ticarete belirsizliklerin oluşmaya başlamıştır.

Özellikle ABD'nin dünya ticaretinin % 40'ını oluşturan Trans- Pasifik Ortaklığından (Trans-Pacific Partnership) (TPP) ayrılarak ekonomik ortaklık modelleri içerisinde sadece Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA) içerisinde

kalacağını açıklaması, Çin ve çevre bölgelerde ucuz işgücü sonucunda oluşan ticareti dinamikleri tekrar ABD'ye getirmek istemesi bu belirsizliği arttırmaktadır (Gracie, 2016)

Uluslararası ticarete hangi ülkelerin daha etkin olacağı belirsizliği devam ederken miktar olarak % 80'i, değer olarak % 55'i deniz yoluyla yapılan uluslararası ticarete denizlerde bulunan coğrafi düğüm noktalarının önemi artmaktadır. Buna göre uluslararası ticaretin % 95'i Panama Kanalı, Süveyş Kanalı, Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı, Babel Mendep Boğazı, Ümit Burnu, Danimarka Boğazları, İngiliz Manş Kanalı ve Türk Boğazları üzerinden gerçekleşmiştir. Geçitlerin artan önemi, beraberinde ülkelerin bu geçitler üzerinde strateji üretmelerine neden olmaktadır.

Bahse konu coğrafi düğüm noktalarından biri olan Türk Boğazları, Karadeniz'i Ege Deniz'ine; Hazar Deniz'ini, Manş Deniz'ini ve Baltık Deniz'ini Akdeniz'e, bununla birlikte Akdeniz'i Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı yoluyla okyanuslara bağlaması nedeniyle sadece Türkiye'nin değil aynı zamanda dünyadaki diğer ülkelerin de stratejik hedefleri arasında yer almaktadır. Türkiye, Boğazlarının jeopolitik ve stratejik önemine istinaden 2011 yılında "Kanal İstanbul" projesini açıklamıştır.

Proje kapsamında sunulan projeler sadece İstanbul Boğazı'na alternatif olan İstanbul Kanalı'nı değil aynı zamanda bayındırlık, tarım, eğitim, şehircilik, konut, kültür, turizm ve sosyal projeleri kapsamaktadır. Bu yönüyle Kanal İstanbul projesi, tarihte Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu ile 1990 ve 1994 yıllarında yapılmaya çalışılan diğer Kanal Projelerinden ayrılmaktadır. Kapsam olarak projeler arasında farklılıklar gözükse de bahse konu projeler İstanbul Boğaz ve hinterlandının önemini vurgulamaktadır.

Bu kapsamda İstanbul Kanal Projesi ve Uluslararası Ticarete Etkileri konulu yüksek lisans tezinin gerek bu önemi göstermede gerekse projenin muhtemel olumlu ve olumsuz yönlerini belirtilmesinde faydalı olacağı öngörülmektedir. Projenin hâlihazırda plan aşamasında olması, kesin bilgilerin yetkili devlet kurumları tarafından detaylı olarak paylaşılmaması ve paylaşılan bilgilerin kısıtlı olması çalışmayı olumsuz yönde etkilemiştir. Bu eksiklikler, buldukları ülkelerde en fazla geçiş geliri getiren Süveyş ve Panama Kanalları verileri kullanılarak örnek modelleme yapılarak giderilmeye çalışılmıştır.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde uluslararası ticaret ve dünya suyollarına ilişkin tanımlar genelden özele doğru sistematik şekilde kavramsal çerçevede sunulmuştur. İkinci bölümde Türk Boğazlarında geçerli olan Montrö Boğazlar sözleşmesi kapsamında İstanbul ve Çanakkale Boğazları Uluslararası Ticaret açısından incelenmiştir. Bu bölümde özellikle Türk Boğazlarında mevcut geçiş sistemi ile geçmiş dönemlerde kullanılan geçiş sistemleri karşılaştırılarak açıklanmıştır. Son bölümde ise İstanbul ve hinterlandının jeopolitik ve jeostratejik değeri belirtildikten sonra Süveyş ve Panama Kanalları incelenmiştir. Üçüncü bölümün son kısmında ise İstanbul Kanal Projesinin muhtemel olumlu ve olumsuz yönlerinin belirtilmesi maksadıyla SWOT analizi yapılmıştır. Analizin daha sağlıklı olması için yapılan kaynak taramasında akademik kaynak yetersizliği, veri belirsizlikleri ve konunun önemine istinaden resmi açıklamaların kısıtlılığı analizin bölgenin genel olarak incelenerek mevcut bilgiler paralelinde tümden gelim yöntemiyle hazırlanmasına neden olmuştur. Her ne kadar analizde tümden gelim yöntemi ile nitel gözlem yapılsa da projenin uygulama safhasına yönelik önemli objektif sonuçlara ulaşılmıştır.

Ayrıca çalışmada, konunun daha iyi anlaşılabilmesine katkı sağlayacağı düşünülen ancak konu akışında olumsuzluk getirebileceği değerlendirilen Montrö Boğazlar sözleşmesinin önemli maddeleri, dünya üzerinde kullanılan temel gemi terimleri ve İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda 1978 yılına kadar kullanılan altın geçiş standardına ilişkin açıklamalar Ek'ler kısmında belirtilmiştir.

1. ULUSLARARASI TİCARET, DÜNYA SU YOLLARI VE SU YOLLARININ HUKUKİ GEÇİŞ REJİMLERİLERİNİN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Ticaret, en ilkel toplumlardan günümüz modern toplumlarına kadar tarihin her döneminde önem taşımıştır. Örneğin, ilkel toplumlarda daha fazla işbirliği yaparak üretim yapan, elde edilen artı ürünler ile trampa yapan topluluklar sosyal ve ekonomik yaşamda daha geniş olanaklara sahip olmuşlardır. Günümüz modern toplumunda ise, dış ticaret oranı yüksek olan ülkeler küresel ölçekte daha etkili olabilmektedirler.

Ülkelerin; diğer ülkeler, uluslararası şirketler, uluslararası örgütler, uluslararası sivil toplum kuruluşları vb. birimler tarafından uluslararası arenada değerlendirilmelerinde sahip oldukları dış ticaret hacimleri öncelikli konular arasında yer almaktadır. Sahip olunan dış ticaret hacimleri genel olarak mal ve hizmet akımlarının ihracat ve ithalatta kullanımları ile oluşmaktadır. Yapılan ihracat ve ithalat ise klasik uluslararası ticaret, noe-klasik uluslararası ticaret ve yeni dış ticaret teorilerine dayanmaktadır. Bununla birlikte ihracat ve ithalatın, kullanılan taşıma türleri ile doğrudan ilişkisi bulunmaktadır. Örneğin hız, ulaşılabilme imkânı vb. yönlerden karayolu taşımacılığı avantaj sağlarken, tek seferde en düşük maliyetle en çok ürünün taşınmasını sağlayan denizyolu taşımacılığı maliyet yönünden avantaj sağlamaktadır.

Çalışmanın “Uluslararası Ticaret, Dünya Suyolları ve Su Yollarının Hukuki Geçiş Rejimlerinin Kavramsal Çerçevesi” başlıklı birinci bölümü iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda uluslararası ticaret ile ilgili yukarıda bahsedilenler paralelinde uluslararası ticaret terminolojisine ait bilgiler belirtilmektedir. İkinci kısımda ise suyollarının hukuki geçiş rejimlerine ilişkin temel bilgilere yer verilmiştir.

1.1. Uluslararası Ticaret ile İlgili Kavramlar

1.1.1. Ticaret

Ticaret, birey veya toplulukların gelir elde etmek maksadıyla teşebbüs ettikleri ve transfer etmek zorunda oldukları mal, hizmet, değer yiyecek gibi şeylerin alım satımını veya değiş tokuşunu açıklayan iktisadi faaliyettir. Ticaretin tanımını belirlemede iki ana unsur olarak alım satım ve değiş tokuş kavramları öne çıkmaktadır. Alım satım; herhangi bir malın, hizmetin değeri karşılığında yapılmakta ve bu değere para denilmektedir. Paranın ilk olarak İÖ. 7. yüzyılda Lidyalılar tarafından kullanımına kadar, mal ve hizmetlerin değerlerinin değiş tokuş ile yapılabildiği bilinmektedir (Bozkurt, 2002, s: 153).

Değiş tokuşun tarihi ise insanlık tarihi ile paralel gitmektedir. Bu durum ticaretin ne kadar dönemdir insanoğlu için önemli olduğunu göstermektedir. Tam olarak kesin zamanı bilinmemekle birlikte Big Bang teorisine göre evrenin yaşının 15 milyar yıl olduğu kabul edilmektedir. İnsanoğlu atalarının (homo habilis, homo erectus, homo neanderthanlensis, homo sapiens) paleolitik çağda (Yontma veya Eski Taş Çağ) (G.Ö. 2 500 000-12 000) kendi elinden ilk ürünler yaptığı; Mezolitik çağda (İÖ. 12 000-10 000) buzulların erimesiyle ortaya çıkan geniş alana yayılarak avcılık ve toplayıcılık yaptığı bilinmektedir. Bu dönemlerde insanoğlunun kendine yetecek kadar ürün ürettiği değerlendirilmektedir. Neolitik çağda (İÖ. 10 000-İÖ. 7000) ise insanoğlunun yerleşik hayata geçerek ilk köy topluluklarının oluşturması, hayvanların ehlileştirmesi ve sosyal hayatlarında ürettikleri ürünleri paylaşarak sosyalleştikleri değerlendirilmektedir. Bu paylaşma zamanla insanların artı ürün üretmesine neden olmuş, artı ürünün değiş tokuşuyla ticaretin ilk basamağı olan trampa kavramı ortaya çıkmıştır (Aydın, 2011, s: 6-20).

Trampanın oluşmasında en önemli husus şüphesiz artı ürün kavramıdır. Artı ürünün oluşmasındaki sebep ise ekonomik çıkar bölgeleridir. Kıt kaynakların bulunduğu bölgeler ile zengin sulak arazilerin bulunduğu bölgeler arasında oluşan ürün dengesizliği sonucu kıt kaynaklardaki insanların ürünlerini depolayarak fazla üretmesi ve ileride stratejik

olarak kullanmak istemeleri ekonomik çıkar bölgelerini meydana getirmiştir. Bu stratejik kullanım (değiş tokuş) ticaretin mikro düzeyde ekonomiye etkisi olarak görülmektedir.

Ticaretin ekonomiye biraz daha derin etkisi tarihteki ilk ekonomik savaş olan Atinalılarla Spartalılar arasında İÖ. 4. yüzyılda yapılan Peleponnez savaşıdır. Bu savaşın sebebi Pers istilasına karşı Atina ve Spartalılar tarafından kurulan Atina Birlik Donanmasının, Atinalılar tarafından kendi ticareti amaçları için kullanılmasıdır (Gilpin, 2016, s: 16).

Günümüzde ise ülkeler ekonomik, siyasi veya politik nedenlerle birbirleriyle ticaret yapmakta ve bu ticaret, uluslararası ticareti oluşturmaktadır.

1.1.2. Uluslararası Ticaret ve Ticaret Yolları

Uluslararası ticaret, ticaretin ülkeler arası yapılması sonucunda malların, hizmetlerin ve sermayenin ulusal sınırlar dışına çıkmasıdır. Amarna yazışmalarında, uluslararası ticaretin ilk olarak Fırat ve Dicle, Nil ve Ürdün nehirleri arasında ve Kızıldeniz kıyılarında yapıldığı belirtilmektedir. Amarna yazışmalarında geçen bilgiler Türkiye sahillerinde bulunan Uluburun (İÖ 1316'ya tarihlenmiştir) ve Gelidonya (İÖ 1200 tarihlenmiştir) batıklarının taşıdıkları mallar ile doğrulanmıştır. Her iki geminin Akdeniz'in doğusunda saatin ter yönünde ilerleyerek Filistin'den cam, Kıbrıs ve Anadolu'dan bakır, Suriye'den İran Kalayı olarak bu malları, Mısır'ın altın, fildişi ve abanozuyla değiş tokuş yaptıkları aktarılmıştır (Mcevedy, 2005, s: 40). Nil nehrinin verimli alanlarından yararlanan Mısır, uluslararası ticaretin başlangıcında belirleyici rol oynamıştır. (Şekil 1.1.)

Şekil 1.1. İÖ. 1275 Yılında Ticaret Yolları



Kaynak: Mcevedy, 2005, s: 41.

Başlangıçta kara yolu ve doğu Akdeniz’de sınırlı olarak deniz yolu ile yapılan bu ticaret daha sonra Akdeniz’de Finikeliler ve Kartacalılar tarafından tüm Akdeniz’e taşınmıştır. İÖ. 146’da Roma İmparatorluğu tarafından yok edilen Kartaca’nın tarih sahnesinden silinmesinin asıl sebebi de Akdeniz’de uluslararası ticarete Roma’nın ekonomik gücüne rakip olmasıdır. Roma’nın İS. 476’da yıkılana kadar Hindistan’dan İspanya’ya kadar yoğun uluslar arası ticaret ağı kurduğu bilinmektedir (Şekil 1.2.).

Şekil 1.2. İS. 362’de Roma İmparatorluğu Ticaret Yolları



Kaynak: Mcevedy, 2005, s: 107.

Roma İmparatorluğu'nun yıkılmasının ardından gelişen derebeylik ise hem deniz hem de kara ticaretin yavaşlamasına neden olmuştur. 8.yüzyılda, İslam uygarlığının doğu-batı bağlantısı sağlayan ipek yolu, güney-batı bağlantısı sağlayan baharat yolu ve Kuzey-güney- Batı bağlantısı sağlayan Kürk ve Kereste yollarını denetimine almasıyla yavaşlayan bu ticaret hızı tekrar canlanmıştır. 1096-1272 yılları arasındaki haçlı seferlerinin nedeninin İslam uygarlığı egemenliğindeki bu uluslararası ticaret yollarını kontrol etmek olduğu bilinmektedir. 15. yüzyılda coğrafi keşiflerin ardından gemilerde pusulanın kullanılmasıyla beraber ticaret merkezlerinin rotaları değişmiş ve Akdeniz limanlarının önemi azalmıştır. Yeni bulunan Ümit Burnu vasıtasıyla denizcilikle ileri olan Portekiz ve İspanyollar 17. ve 18. yüzyıllarda büyük oranda ticaret yollarını kontrol etmişlerdir. 19. yüzyılda buharlı makinenin bulunmasıyla sanayi devrimini yaşayan İngiltere, gemilerde buhar teknolojisini kullanmasının ardından uluslararası ticareti kontrol eden ülke konumuna gelmiştir.

Petrolün bulunması ve içten yanmalı motorların günlük hayata adapte edilmesinin ardından İngiltere, I. Dünya savaşının sonuna bu hegemonyasını devam ettirmiştir. I. ve II. Dünya savaşları arasında yaşanan hegemonya belirsizliğinin ardından, II. Dünya savaşından günümüze bu üstünlük ABD'ye geçmiştir (Bozkurt, 2002, s: 158).

Uluslararası ticaret tarihinin açıklanmasının ardından, uluslararası ticarete dair paradigmalardan ve bu paradigmalardan üzerine inşa edilen uluslararası ticaret teorilerinin anlaşılmasının, uluslararası ticaret kavramlarının daha iyi anlaşılması için faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

1.1.3. Uluslararası Ticaret Teorileri

Uluslararası ticaret ile ilgili yapılan kaynak taramasında uluslararası ticaret teorilerinin; Klasik, Neo-klasik ve Yeni Uluslararası ticaret teorileri olarak sınıflandırıldığı görülmektedir.

1.1.3.1. Klasik Uluslararası Ticaret Teorisi

Klasik uluslararası ticaret teorisinin kurucusu Adam Smith'in 1776 yılındaki Ulusların Zenginliği adlı kitabını yayınlamadan önce coğrafi keşiflerle beraber hız kazanan uluslararası ticaret, 16. yüzyıl ve 18. yüzyıl arasında Merkantilist ve Fizyokratist düşünce tarafından incelenmiştir.

Ülkelerin ödemeler dengesinde fazla vermesini temel alan Merkantilistlerin temel iddiası, ekonomik zenginliğin devletlerin sahip olduğu kıymetli madenlerden (altın, gümüş vb.) geçtiği yönündedir. Merkantilistler, bir devletin ne kadar kıymetli madeni varsa devletin uluslararası platformda o ölçüde ferah olacağını, güçlü ordu ve donanma kurabileceğini ve böylece etkin uluslararası ticaret yoluyla ekonomik, siyasi olarak etkisinin artacağını savunmuşlardır. Ancak, bir ülkenin ödemeler dengesinde fazla vermesi devletin, ekonomik hayata müdahalesiyle mümkün olabilmektedir. Bu müdahale, ihracatın artırılması, ithalatın sınırlandırılmasını ve hatta bazı alanlarda yasaklamalar gerektirmektedir. Merkantilizm, devletlerin mutlak gücünü ve etkisini kabul eden yönüyle milliyetçi ekonomik görüş kabul edilmektedir. Devletin ekonomik hayata fazla müdahale etmesi yönüyle eleştirilmiştir. Bu görüş zamanla yerini, devletlerin

ekonomik hayata daha az müdahale ettikleri liberal ekonomik görüşün başlangıç noktası olan Fیزیokrasiye bırakmıştır (Gilpin, 2016, s: 48-52).

Bırakınız yapsınlar, bırakınız geçsinler “*Laissez faire, laissez passer*” sözünün sahibi Fransız iktisatçı François Quesnay, “*Tableau Economique (Ekonomik Tablo)*” adlı eserinde fizyokrasinin temel yaklaşımını dile getirmiştir. Bu yaklaşım ülkedeki iç ve dış ticaretin serbest olmasını, uluslararası ticarete korumacılıktan kaçınılmasını savunmaktadır. Fizyokratlar, uluslararası ticaretin serbest olması ile dış ticaret fazlası veren ülkelerin ekonomik refaha ulaşacağını belirtmişlerdir. Fizyokratlar, ülkede kıymetli maden artışının para miktarının artışına yol açacağına, para arzındaki artışın yurt içi fiyatları yükselterek ihracatı pahalı hale getireceğini ve nispi olarak ithalatın, ihracatın azalmasıyla artacağını ve dış ticaret fazlasının olmayacağı görüşünü savunarak merkantilizme eleştirilerini getirmişlerdir (İyibozkurt, 2012, s: 7-10).

Merkantilist ve Fizyokrasinin ardından, sanayi devrimiyle hız kazanan uluslararası ticaret Adam Smith ile beraber serbest piyasa ekonomisiyle tanışmıştır. Adam Smith piyasaların serbestleşmesini savunurken bu teorisini ülkelerin birbirleriyle ticaretinde üstün oldukları ürünler üzerinde ticaret yapmaları gerektiğini açıklamıştır. Mutlak üstünlük teorisine (absolute avantaj) 1817 yılında İngiliz David Ricardo tarafından karşılaştırmalı üstünlük teorisi (the law of comparative) ile katkı yapılmıştır. *Politik ve Vergilerin Prensipleri* (Principles of Political Economy and Taxation) adlı kitabında David Ricardo, bir ülkenin örnek olarak alınan iki malda da üstün olsa, mutlak üstünlükleri karşılaştırılarak en çok üstün olduğu mallarda ticaret yapması gerektiğini açıklamıştır (Tunç, 2014, s: 12-14).

1.1.3.2. Neo-Klasik Uluslararası Ticaret Teorileri

Klasik uluslararası ticaret teorilerine (mutlak üstünlük ve karşılaştırmalı üstünlük teorileri) neo-klasik teorisyenler tarafından yapılan en büyük eleştiri emek verimliğinin, ülkelerin üstünlüklerini açıklamada yetersiz kalması olmuştur. Neo-Klasik teorilerden faktör donatımı teorisi (Hecksher-Ohlin) , bu eleştiriden hareketle ülkelerin farklı olan üretim faktörlerinin (emek ve sermaye) hangisinde üstünse o üretim faktöründe uzmanlaşmasını gerektiğini belirtmiştir. Bu anlamda Hecksher-Ohlin teorisi iki temel hususu belirtmektedir. Birincisi, her malın üretim aşamasında kullanılan üretim faktörleri

farklıdır. İkincisi her ülkenin sahip olduğu faktör yoğunlukları çeşitlilik göstermektedir. Örneğin Çin, Kore ve Hindistan gibi ülkeler yoğun emek faktörüne sahiptirler. Bu ülkeler yoğun emek faktörüne sahip ürünlerin üretiminde avantaja sahip iken, Arjantin, Kanada gibi ülkeler toprak faktörüne dayalı ürünlerin üretiminde avantajlı duruma sahiptirler (Tunç, 2014, s: 64; Yüksel ve Sarıdoğan, 2011, s: 199-201; Gül ve Kamacı, 2011, s: 24).

Neo-Klasik teoriler çerçevesinde değerlendirilen ve Hecksher-Ohlin teorisinin sınanmasından elde edilen teoriler ise şöyledir (Argın ve Bakkalcı, 2011, s: 65-66):

- Faktör Donatımı Teorimi,
- Uluslararası Faktör Fiyatları Eşitliği Teoremi,
- Stolper Samuelson Teoremi,
- Bybczyski Teoremi,
- Leontief Paradoksu'dur

Hindistanlı iktisatçı Bhagwati tarafından ortaya atılan neo-klasik model ise yoksullaştırılan büyüme teorisidir. Buna göre, gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyüme sonrası oluşan refah tüketim üzerinde olumsuz etkide bulunmakta ve tekrar refah seviyesini azaltmaktadır (Saçık, 2009, s: 166-168).

1.1.3.3. Yeni Dış Ticaret Teorileri

II. Dünya savaşından sonra ticarete görülen serbestleşme hareketi, benzer ekonomiler arasındaki ticaretin ve mamul sanayi malları üzerinden gerçekleşen endüstrinin artması gibi ticari hareketliliklere sebep olmuştur. Klasik ve neo-klasik uluslararası ticaret teorileri, gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler arasındaki ticareti açıklayabilmesine karşın, II. Dünya savaşının ardından serbestleşme hareketi ile gelişen yeni uluslararası ticaret anlayışını açıklamada yetersiz kalmıştır. Özellikle Leontief paradoksuyla faktör donatımı etkisinin küresel ekonomide yetersiz kaldığının tespitiyle 1960 ve 1970 yıllardan sonra Yeni Dış Ticaret Teorileri gözlemlenmeye başlanmıştır. Yeni Dış Ticaret Teorileri'nin çeşitleri ise şu şekildedir (Kaymakçı ve vd., 2007, s: 17-46):

- Nitelikli İş Gücü Teorimi,
- Teknoloji Açığı Teorisi,
- Ürün Dönemleri Teorisi,
- Tercihlerde Benzerlik Teorisi,
- Ölçek Ekonomisi Teorisi,
- Monopolcü Rekabet Teorisi.

Nitelikli İş Gücü Teorisi: Keesing ve Kenen gibi iktisatçılar tarafından açıklanmıştır. Mesleki veya nitelikli yüksek işgücü ile donatılan ülkelerin, nitelikli işgücü yoğun mallarda uzmanlaşarak, bu malları ihraç edebileceği varsayımından hareket edilmektedir. Buna göre; nitelikli işgücü bol olan ülkeler daha ileri sanayi ürünleri üretebilmekte, niteliksiz işgücüne sahip olan ülkeler daha niteliksiz ve emek yoğun olarak isimlendirilen ürünler üretmektedirler. Nitelikli İş Gücü Teorimi, uluslararası ticaretin temel nedeni olarak üretim faktörlerini ele alması nedeniyle Neo-Faktör Donatımı Teorisi olarak da isimlendirilmektedir (Tunç, 2014, s: 9-44).

Teknoloji Açığı Teorisi: Posner tarafından açıklanan teorinin uluslararası ticaret teorilerine getirdiği yenilik, genel olarak değişmez olarak kabul edilen teknoloji unsurunun değişebileceği ve uluslararası ticarete belirleyici rol olacağı yönündedir. Bu görüşe göre, herhangi bir ülke üretim teknolojisi oluşturduğunda bu diğer ülkeler tarafından bilinmemektedir. Bilinmeyen bu teknoloji, diğer ülkeler tarafından taklit edilinceye kadar yeni üretim teknolojisi oluşturan ülke uluslararası ticarete yüksek kâr elde edebilmektedir. Posner, yeni üretim teknolojisinde değişime yol açan temel etkeni “innovation” olarak belirtmektedir (Kaymakçı ve vd.,2007, s: 2-46).

Ürün Dönemleri Teorisi: Vernon tarafından ortaya çıkarılmıştır. Mal üretiminde ürün dönemleri; yeni ürün, olgunlaşmış ürün, standart ürün aşamaları olarak sınıflandırılmaktadır Bazı yazarlarca bu teori, Heckscher-Ohlin teorisinin zaman ve teknolojik değişim eklenmiş hali olarak da değerlendirilmektedir.

Bu görüşe göre, bir malın üretiminde standart ürün aşamasına geçilmesiyle birlikte, teknoloji ve yoğun emek gücünün daha ucuz olduğu yeni gelişmekte olan ülkelere üretimin geçmesi sonucu, üründen yüksek kar elde edilmesinin önü kapanmaktadır. Gelişmiş ülkeler, standartlaşan ürünlerle birlikte ürünlerin üretiminden vazgeçerek yeni ürün geliştirme yollarına gitmektedirler (Küçükkalay, 2014, s: 10-46).

Tercihlerde Benzerlik Teorisi: Linder tarafından açıklana teori, dış ticarete talep benzerliğini dikkate almaktadır. Buna göre, benzer gelir ve talep düzeylerine sahip ülkelerde benzer mallar tüketilmekte, bu durum ülkeler arasında karşılıklı dış ticarete neden olmaktadır. Teori, iç talebi olmayan ürünlerin ihraç edilmesini açıklayamadığından eleştirilmektedir (Atik ve vd.,2012, s: 4-35).

Ölçek Ekonomisi Teorisi: Uluslararası ticarete, teknolojik uzmanlaşma ile beraber verimlilik ve üretim artışı olacağı ve bu artışın azalan maliyetleri oluşturacağı ölçek ekonomisi teorisinin temel dayanağıdır. Buna göre, ülkeler uluslararası ticarete uzmanlaştıkları malları ihraç etmekte, uzmanlaşamadıkları malları ithal etmektedirler. Ölçek ekonomilerinin, firmaların kendi davranışlarından kaynaklanan içsel ölçek ekonomileri ve firmanın dışındaki faktörlerden kaynaklanan dışsal ölçek ekonomileri olmak üzere iki türü bulunmaktadır (Argın ve Bakkalcı, 2011, s: 44-78).

Monopolcü Rekabet Teorisi: Serbest piyasa ekonomisinin serbestlik dinamiğine vurgu yaparak fiyat rekabeti ve ürün farklılaşmasını açıklayan monopolcü rekabet teorisi, özellikle çok uluslu şirketlerin ölçek ekonomileri yoluyla maliyet avantajı sağlamalarından sonra önem kazanmıştır. Bu teori kapsamında maliyet avantajı sağlayan şirketler benzer ürünleri küçük farklılıklarla ihraç edebilmektedirler. Teori, mikro ekonomik bakış açısıyla dış ticarete yaklaşmaktadır (Kaymakçı ve vd.,2007, s: 2-46).

1.1.4. Uluslararası Ticarete Taşıma Türleri

Uluslararası ticaretin önemli dinamiklerinden bir tanesi de ulaşımdır. Ulaşım, ürün ve hizmetlerin çeşitli vasıtalar kullanılarak bir yerden bir yere aktarılması faaliyetidir.

Bu aktarım klasik taşıma türleri olan karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ile yapılabileceği gibi gelişen teknolojiye paralel olarak boru hattıyla da yapılabilmektedir. Ulaşımı sağlanan mal ve hizmetleri dikkate alındığında her bir taşıma türünün birbirlerine göre avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır. Bu avantaj ve dezavantajlar belirlenirken; transit süre, erişim kolaylığı, güvenilirlik, güvenlik ve maliyet kriterleri belirleyici olmaktadır (Köfteci ve Gerçek, 2010, s: 5087-5112; DOĞAKA, 2014, s: 2-38).

1.1.4.1 Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı yolcu taşımacılığınca başlangıç ve varış noktalarında aktarmasız ulaşım sağlamaktadır. Yük taşımacılığında ise zaman, mesafe ve kapasitede esneklik sağlamaktadır. Karayolu taşımacılığı diğer bütün taşıma türlerinin nihai başlangıç noktasıdır. Taşıma maliyeti yüksektir ve kötü hava koşullarından kolay etkilenmektedir (Köfteci ve Gerçek, 2009, s: 1-16)

2015 Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre değer olarak ülkemizde ihracatın % 32,4'ü, ithalatın %16,5'i karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (TÜİK, 2015a).

Tablo 1.1. Karayolu Taşımacılığına İlişkin Özet Veri

TÜR	ÜSTÜNLÜKLER	KISITLAR	ANAROL	ÜRÜN ÖZELİĞİ	ÖRNEK ÜRÜNLER
Karayolu	Kolay erişim	Sınırlı kapasite	Yerel, bölgesel ve ulusal pazarlarda küçük ölçekli taşımalar	Yüksek değerli, düşük hacimli ve bitmiş ürün	Yiyecek
	Sürat	Yüksek maliyet			Tekstil ürünleri
					Mobilya

Kaynak: Coyle ve ark., 2011, s: 345

1.1.4.2. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, hem uzun hem de kısa mesafelerde kitle nakliyatını sağlamaktadır. Birim nakliyat başına enerji tüketimi diğer nakliyat sistemlerine nazaran düşüktür. Düşük değerli ve ağır hacimli malların, yüksek maliyet oluşturmadan ulaşımını sağlaması demiryolu taşımacılığının olumlu yanlarındanır (Deniz, 2016, s: 141). 2015 TÜİK verilerine göre ülkemizde değer olarak ihracatın % 0,5', ithalatın % 0,56 'sı demiryolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (TÜİK, 2015a).

Tablo 1.2. Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Özet Veri

TÜR	ÜSTÜNLÜKLER	KISITLAR	ANAROL	ÜRÜN ÖZELİĞİ	ÖRNEK ÜRÜNLER
Demiryolu	Yüksek Hacim	Sınırlı erişim	Ulusal pazarlarda büyük ölçekli taşımalar	Düşük değerli, Hammadde, Yüksek hacimli	Kömür
	Düşük Maliyet				Kereste
					Tahıl

Kaynak: Coyle ve vd., 2011, s: 345

1.1.4.3. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı özellikle büyük hacimli hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerin taşınmasında, transit süresinin çok önemli olmadığı büyük miktarlarda ve çok büyük hacimli ürünlerin uzun mesafelere taşınmasına imkan vermesi, taşıma güvenilirliğinin yüksek olmasından, değişken maliyetleri havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından dolayı tercih edilmektedir (Deniz, 2016, s: 145). 2015 TÜİK verilerine göre ülkemizde ihracatın % 54,2'si, ithalatımızın % 60,04 'ü denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (TÜİK, 2015a).

Tablo 1.3. Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Özet Veri

TÜR	ÜSTÜNLÜKLER	KISITLAR	ANAROL	ÜRÜN ÖZELİĞİ	ÖRNEK ÜRÜNLER
Denizyolu	Yüksek kapasite	Yavaş	Nehir, Kanal ve Boğazlarda büyük ölçekli taşıma,Uluslar arası pazarlarda büyük ölçekli taşımalar	Düşük değerli, hammadde,dökme yük, Koyteynir taşıma	Ham petrol
	Düşük Maliyet	Sınırlı erişim			Maden
	Küresel yaygınlık				oyuncak

Kaynak: Coyle ve vd., 2011, s: 345

1.1.4.4. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığının transit süresi oldukça az olmasına karşılık taşıma kapasitesinin düşük olması, kullanılan vasıtalar erişim kolaylığının olmaması ve maliyetlerin yüksek olmasından dolayı diğer taşıma türlerine göre daha az tercih edilen taşıma türüdür. 2015 TÜİK verilerine göre ülkemizde değer olarak ihracatın % 12,01'i, ithalatın % 9,6'sı havayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (TÜİK, 2015a).

Tablo 1.4. Havayolu Taşımacılığına İlişkin Özet Veri

TÜR	ÜSTÜNLÜKLER	KISITLAR	ANAROL	ÜRÜN ÖZELİĞİ	ÖRNEK ÜRÜNLER
Havayolu	Hız	Sınırlı erişim	Ulusal pazarlarda acil yük taşımaları ve uluslararası pazarlarda küçük ölçekli taşımalar	Yüksek değerli, Bitmiş ürün, Hammadde, Düşük hacimli, Zamana duyarlı	Bilgisayar
	Yük koruma	Yüksek maliyet			ilaç
	Esneklik	Düşük kapasite			e-ticaret ürünleri

Kaynak: Coyle ve vd., 2011, s: 345

1.1.5. Taşıma Türlerinin Değerlendirilmesi

Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma türlerinin her birinin diğerine olan üstünlüklerini belirlemede en geçerli kriterler şu şekilde özetlenebilir (Coyle ve vd., 2011, s: 346):

- Erişim: İlgili kullanıcıların gerekli gördüğü zamanda talep edilen taşıma türüne ulaşabilme imkânı,
- Transit süre: Mal ve hizmetlerin istenilen süre ve zamanda en hızlı şekilde sevk edilebilmesi,
- Güvenilirlik: Kullanıcıların mal ve hizmetlerin alıcılara iletilebilmesinde taşıma türlerine karşı genel değerlendirmeleri,
- Güvenlik: Mal ve hizmetlerin transferi sırasında, taşınan ürünlere doğal yollarla veya çeşitli nedenlerle zarar verilmeden alıcılara iletilebilmesi,
- Maliyet: Mal ve hizmetlerin, alıcılara ulaştırılmasında; harcanan para miktarıdır.

Erişim ve güvenilirlik bakımından karayolu taşımacılığının, transit süre ve güvenlik kriterleri bakımından ise havayolu taşımacılığının ön plana çıktığı gözükmektedir. Maliyet kriteri dışında bütün kriterlerde en düşük puanı alan denizyolu taşımacılığının maliyet kriterinde en yüksek puan aldığı görülmektedir (Tablo 1.5.).

Tablo 1.5. Taşıma Türlerinin Genel Olarak Değerlendirilmesi*

Kriter	Karayolu	Havayolu	Demiryolu	Denizyolu
Erişim	1	3	2	4
Transit süre	2	1	3	4
Güvenilirlik	1	2	3	4
Güvenlik	2	1	3	4
Maliyet	3	4	2	1

* 1: en iyi durumu; 4: en kötü durumu göstermektedir

Kaynak: Smith, 2002, s: 65; Coyle ve vd., 2011, s: 346).

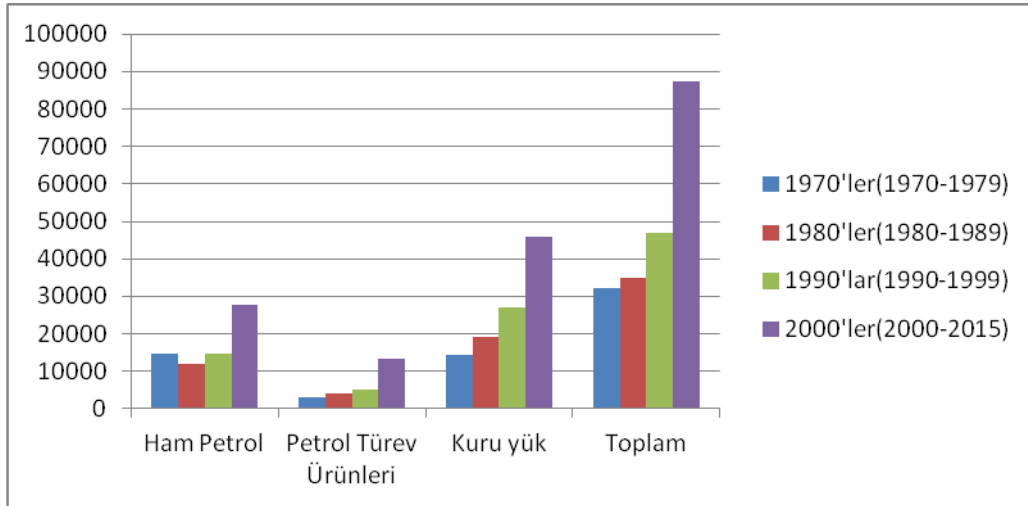
Tablo 1.5. 'de belirtilen kriterlerin değerleri, ulaşımı sağlanacak mal ve hizmetlerin özel durumlarına göre çeşitlilik göstermekle birlikte denizyolu taşımacığının gelişen teknolojiyle birlikte, 2008 küresel krizin etkileri göz ardı edildiğinde özellikle 2000'lı yıllardan itibaren, artı yönde ivme kazanması, bölgesel ve küresel dinamiklerin denizlere yönelerek denizyolu taşımacığını arttırmaları ve günümüz dünya ticaretinin % 80'nin denizyolu ile yapılması ‘maliyet kriterinin’ daha değerli olduğunu göstermektedir. (İMEAK, 2013-2016, s: 31-34; Bayraktutan ve zbilgin, 2015, s: 426-434). Bu durum ülkelerin gemi üretim sanayilerine de yansımıştır. Tablo 1.6. ve şekil 1.3.'de yıllar itibariyle deniz ticaretinde kullanılan gemi türlerinin milyon ton olarak miktarları verilmiştir.

Tablo 1.6. Yıllar İtibariyle Denizyolu Taşımacılığınca Kullanılan Gemiler

Yıllar	Ham Petrol	Petrol Türev rnleri	Kuru yük	Toplam
1970'ler(1970-1979)	14596	3049	14388	32033
1980'ler(1980-1989)	11904	4011	19161	35076
1990'lar(1990-1999)	14804	5069	26966	46839
2000'ler(2000-2015)	27878,26	13404,51	46024,82	87307,59

Kaynak: The UNCTADSTAT, 2015a.

şekil 1.3. Yıllar İtibariyle Denizyolu Taşımacılığınca Kullanılan Gemiler



Kaynak: The UNCTADSTAT, 2015a.

Dünya deniz yolu taşımacılığında 1970 yılından itibaren kullanılan ham petrol, petrol türev ürünleri ve kuru yük gemilerinin artış oranlarının yer aldığı Tablo 1.6. ve Şekil 1.3., küreselleşme ile birbirlerine bağımlılıkları artan ülkelerin, ihracat ve ithalatta en düşük maliyetin söz konusu olduğu denizyolu taşımacılığını tercih ettiklerini göstermektedir (İMEAK, 2014, s: 5-14).

1.2. Dünya Su Yolları ve Su Yollarının Hukuki Geçiş Rejimleri

Tarihin eski dönemlerinden itibaren insanların ilgi alanı olan denizler 15. ve 16. yüzyılda gerçekleştirilen keşiflerle yeni bir anlam kazanmıştır. Bu yüzyılda Portekiz gibi orta ölçekli ülkeler denizyolu ile küresel güce sahip olma şansını yakalamıştır. Günümüzde ise ABD ve İngiltere gibi ülkelerin, küresel ölçekte sahip oldukları etki alanları deniz askeri ve ticaret güçleri ile paralel gitmektedir.

Bu kısımda genel olarak ülkelerin coğrafi konumlarından hareketle uluslararası deniz ticaretine etki eden dünya hâkimiyet teorileri ve uluslararası deniz ticaretinde geçerli olan hukuki geçiş rejimleri belirtilmektedir.

1.2.1. Dünya Su Yolları

Coğrafya, yeryüzünü fiziksel, ekonomik, beşeri ve siyasal yönlerden inceleyen ya da; bir yeryüzü parçasını, bir bölgeyi, bir ülkeyi belirleyen, niteleyen, fiziksel, ekonomik, beşeri ve siyasal gerçeklikleri araştıran bir bilim dalıdır (TDK, 2009, s: 373). En eski haritanın kullanıldığı İÖ 6200 (Ga-Sur Haritası)'dan günümüze coğrafya bilimi son derece uzun bir gelişme dönemi yaşamış, bu dönem içerisinde coğrafyanın içeriğindeki konular da çeşitlilik kazanmıştır (Deniz Askeri Coğrafya Kitabı, 2013, s: 2).

Günümüzde coğrafyanın konusunu oluşturan bu çeşitlilik genel ve bölgesel coğrafya olarak ikiye ayrılmaktadır. Genel coğrafya ise yüzey şekilleri, okyanuslar, göller ve akarsular gibi konuları içeren fiziki coğrafya; yeryüzündeki insan dışındaki canlıların coğrafi dağılışını ve bu dağılışı etkileyen fiziki şartları inceleyen biyocoğrafya; doğal ortam ile insanlar arasındaki ilişkileri, dünya nüfusunun oranını, bileşimini, dağılımını,

doğumları, ölümleri, göçleri, yerleşme biçimlerini ve çeşitli üretim biçimlerini gözlemleyen beşeri coğrafya olarak üçe ayrılmaktadır (Deniz Askeri Coğrafya Kitabı, 2013, s: 8).

Kapsamı bu kadar geniş olan coğrafyanın önemi yıllar içerisinde insanlar tarafından anlaşılmış ve askeri, siyasi, ekonomik (ticari) açıdan önemli noktalar üzerinde strateji üretilmeye başlanmıştır. Üretilen bu stratejinin coğrafi unsurlara uygulanması ise jeostrateji ve jeopolitik kavramlarının oluşmasına zemin hazırlamıştır. Jeopolitik, fiziki coğrafyanın devletlerin politikası üzerindeki yakın etkisi olarak tanımlanırken; jeostrateji jeopolitiğin stratejik olarak düşünülüp milli stratejinin tayini ve yürütülmesi maksadıyla coğrafi faktörlerin etkilerinin incelenmesi olarak tanımlanmaktadır (Cömert, 2001, s: 10).

Uluslararası ticaret tarihinin gelişinde de açıklandığı gibi askeri ve siyasi açıdan etkin olması hedefleyen devletler ticaret ağlarını kuvvetlendirmek, bunun için de jeopolitik noktaları kontrol ederek jeostrateji üretmek istemişlerdir. Yakın tarihimizde devletlerin yaptıkları faaliyetler önemli düşünürler tarafından teorileştirilmiştir.

Örneğin, İngiliz Amiral Alfred Thayer Mahan tarafından deniz Hakimiyet teorisinde, “*Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*” kitabında özetle denizlere hakim olan, dünyaya hakim olur, denizlere hakim olmak için ise uluslararası deniz ticaret ağlarına bunun için de önemli kanal, boğaz, geçit'lere hakim olmak gerekir iddiasında bulunmuştur (Mahan, 2011).

Sir Halford J.Mackinder ise, insanlık tarihinin başlangıcından I. Dünya savaşı sonuna kadar devletlerarası mücadelenin kara gücü ile deniz gücü arasında geçtiğini belirtmiştir. Mackinder'e göre deniz gücünü adalılar (İngilizler) temsil ederken, kara gücünü Avrupa-Asya- Afrika kıtaları temsil etmekte, diğer kıtalar bu kara gücünün uydularını teşkil etmektedirler. Dünyaya egemen olmak için bu kara gücüne sahip olmak gerektiğini vurgulamıştır (Ünal, 2009, s: 133)

Hava hakimiyet teorisi ise İtalyan general Giulio Douchat ve Amerikalı George T.Runner ve general William Mitchel tarafından oluşturulmuştur. Bu teoriye göre, dünya hakimiyeti sağlanabilmesi için güçlü hava filosuna bunun için ise dünyanın çeşitli değerli noktalarında (jeopolitik olarak) üslerin olması gerekmektedir (Ünal, 2009, s: 134)

Nicholas J.Spkyman ise Kara hakimiyet teorisini yenileyerek kenar kuşak teorisini ortaya çıkarmıştır. Bu teoriye göre dünya adasına(Asya-Avrupa- Afrika) hakim olmak için bu adayı çevreleyen coğrafi noktalara hakim olmak gerektiğini savunmuştur. Dünya adasını çevreleyen bu kuşağa “Rimland” adını vermiştir. Rimland, Avrupa, Türkiye, Irak, İran Pakistan, Aganistan, Hindistan, Çin, Kore ve Doğu Sibiry bölgelerinden oluşmaktadır (Cömert, 2001, s: 10).

Enerji hakimiyet teorisi ise, ABD'nin 20.yüzyılın ortalarından itibaren hem kendi hem de müttefikleri için artan enerji ihtiyacını karşılamak amacıyla Brezezinski tarafından geliştirilmiştir. Bu teorinin amacı enerji kaynaklarının yoğun olarak bulunduğu bölgeleri ve bu bölgelerin mutlak giriş ve çıkış noktalarını kontrol ederek dünya hakimiyetini sağlamaktadır (Brzezinski, 2016, s: 265-285).

Bahsedilen teorilerin ortak noktası dünya üzerinde jeopolitik noktaların kontrol altına alınması, buradan hareketle oluşturulacak ticaret ağları ile ekonominin güçlendirilmesi ve güçlü ekonomi ile uluslararası ekonomi politik bakış açısıyla askeri ve siyasi yönden etkin olmaktır. Söz konusu jeopolitiğin daha iyi anlaşılması için dünya üzerindeki bu jeopolitiğe etki eden bazı kavramların açıklanmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

1.2.1.1 . Dünya Su Yolları ve Jeopolitiğe Etki Eden Önemli Terimler

Dünya suyolları ve jeopolitiğine etki eden önemli terimler şunlardır:

Okyanuslar: Kıtaları birbirinden ayıran geniş su kütlelerine okyanus denilmektedir.

- Büyük (Pasifik)okyanus, Amerika ve Asya kıtalarını birbirinden ayırır.
- Atlas(Atlantik) Okyanusu, Avrupa ve Afrika'yı, Amerika kıtasından ayırır.
- Hint okyanusu Afrika, Asya, Avustralya ve Antartika kıtalarını birbirinden ayırır.

Denizler: Okyanuslardan yüzölçümlerinin küçüklüğü, derinliklerinin azlığı, tuzluluk oranlarının değişkenliği ile ayırt edilmektedir. Denizler; kıyı denizi, kıta denizi, kapalı veya iç deniz ve yarı kapalı deniz olarak sınıflandırılır.

- Kıyı Denizi: Kapalı ve yarı kapalı denizleri kapsamaktadır. Okyanuslara doğru iyice açıktır ve ancak akıntıları, gel-gitlerin yüksekliği, hidrolojik özelliklerinin değişikliği sayesinde okyanuslardan ayırt edilmektedir. Ege Denizi, Manş Denizi, Barents Denizi ve Endonezya Denizi örnek olarak gösterilebilir.
- Kıta Denizi: Kıtaların veya büyük kıta bölümlerinin arasında yer alan ve doğrudan veya kademeli olarak okyanuslara irtibatı olan ve kendilerine özgü hidrolojik özellikleri bulunan denizlerdir. Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Baltık Denizi örnek olarak verilebilir.
- Kapalı Deniz veya İç Deniz: Tamamen kıta sahanlığı içinde kalır ve okyanus ya da başka bir kapalı veya yarı kapalı bir denize bağlandığı bir ya da birkaç boğaz hariç kara ile çevrilidir. Örnek olarak Marmara Denizi verilebilir.
- Yarı Kapalı Deniz: Bir ya da birkaç boğaz ve dar geçit vasıtasıyla veya adalar arasındaki birkaç geçitle açık okyanusla bağlantılı olabilir. Örnek olarak Kuzey Buz Denizi verilebilir.

Şekil 1.4. Dünya Üzerindeki Önemli Kanal ve Boğazlar Arasındaki Hareketlilik



Kaynak: HOFSTRA, 2016a.

Boğazlar, Geçitler ve Kanallar: Boğazlar, denizleri veya bir denizin iki bölümünü birbirine bağlayan ve iki yanında kara parçaları bulunan doğal deniz geçitleridir. İnsanlar

tarafından yapılan yapay boğazlara ise kanal denilmektedir. Dünyadaki önemli boğaz ve kanallar aynı zamanda deniz ticareti için önemli düğüm noktalarını oluşturmaktadırlar. (Şekil 1.4.).

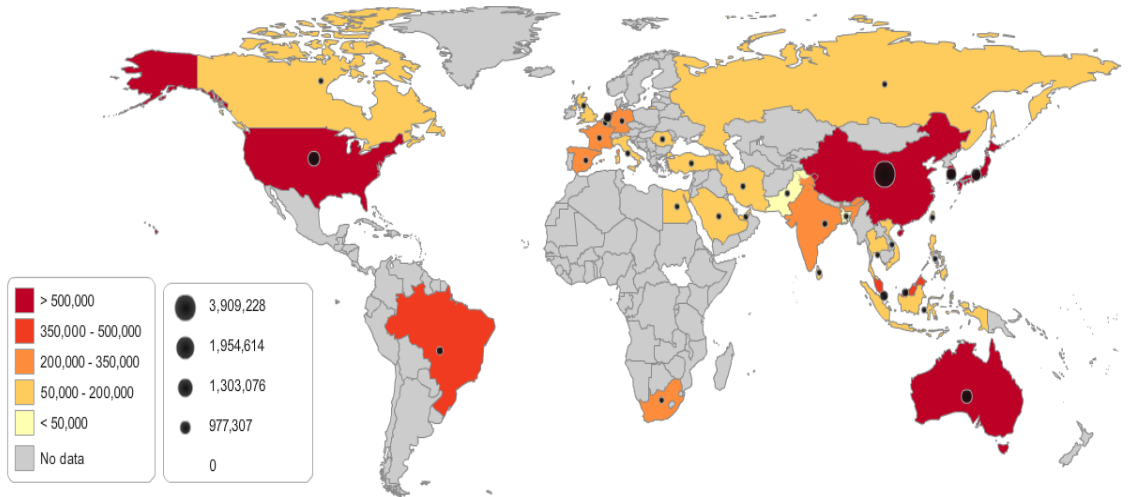
Örnek olarak, Süveyş ve Panama Kanalları, Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı, İstanbul ile Çanakkale Boğazları, Magellan Boğazı, Dover Boğazı, Sonda Boğazı, Tayvan Boğazı'dır.

Üsler: Gemilerin sığınabileceği, lojistik bütünleme, teknik destek ve idari hizmetleri ile her türlü taarruza karşı sağlanabileceği, liman veya demir yerleridir. Örnek olarak ABD'nin Japonya, Yunanistan ve Kore'deki üsleri verilebilir (Aydıntan, 2007, s: 100).

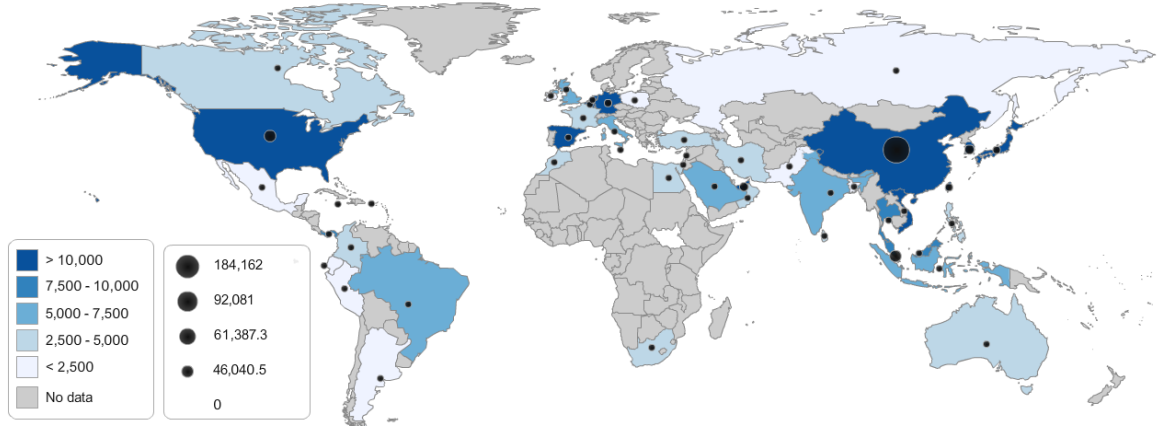
1.2.1.2. Dünya Üzerindeki Önemli Kanal ve Boğazlar

Metrik ton ve TEU* cinsinden dünya üzerindeki en büyük 100 limanı gösteren (WSC, 2016) Şekil 2.2 ve Şekil 2.3 incelendiğinde limanların yoğunlaştığı bölgelerin Çin, Hindistan, Avrupa, Japonya, ABD ve Basra Körfezi civarında olduğu görülmektedir.

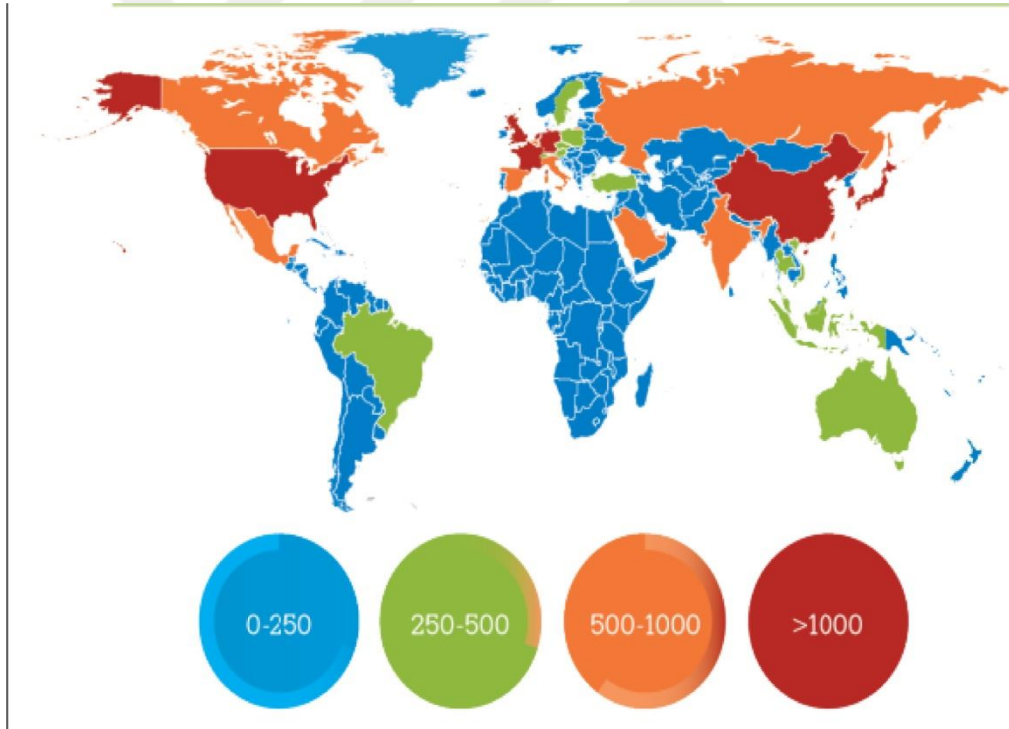
Şekil 1.5. Dünya Üzerindeki 100 Büyük Liman (Metrik Ton Cinsinden)



Şekil 1.6. Dünya Üzerindeki 100 Büyük Konteyner Limanı (TEU* Cinsinden)



Şekil 1.7. 2014 Verilerine Göre Ülkelerin Dış Ticaret Hacimleri (Milyar Dolar)



Kaynak: WTO, 2015a.

* TEU "Twenty Foot Equivalent Unit" kelimelerinin kısaltmalarından oluşmaktadır. Konteyner gemilerinin ve limanlarının büyüklükleri TEU cinsinden ifade edilmektedir. Örneğin 2000 TEU'luk bir geminin taşıma kapasitesi 2000 adet uzunluğu 20 ft., genişliği 8 ft., yüksekliği 8.6 ft. olan konteynerdir

Dünya Ticaret Örgütü 2014 yılı dış ticaret verilerine göre ise dünyanın en büyük dış ticaret hacimlerine sahip ülkelerinin büyük çoğunluğunun, Şekil 1.5. ve Şekil 1.6.'de metrik ton ve TEU cinsinden belirtilen dünyanın en büyük 100 limanının çevresinde yer aldığı görülmektedir (Şekil 1.7.). Bu iki verinin paralelliği gelişmiş ekonomilerin kapasitelerini arttırmak, gerekli hammaddeleri sağlamak ve ürettikleri ürünleri dış pazara sunmak için deniz yollarını kullandıklarını açık şekilde göstermektedir.

Bu hareketlilik ülkelerin gemi inşa sanayisine yansımış ve yıllar bazında artan gemi üretimi ortaya çıkmıştır. Örneğin 2014 yılında deniz yolu taşımaları 10,25 milyar tona ulaşmış, deniz ticaret filosu 50,422 adet gemi ile 1,66 Dead Weight Tonaj (DWT)'na gelmiştir. Bu rakamın % 44,9 DWT'nu dökme yük gemileri(tahıl, gübre, fosfat, cevher, cevher ve petrol rafine ürünleri taşıyan gemiler), %31,7 DWT'nu tanker (ham petrol gemileri ve kimyasal gemiler dahil), kalan %23,8 DWT'nu ise konteyner ve diğer gemi tipleri oluşturmaktadır (Tablo 1.7) .

Tablo 1.7. 2015 Yılı İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)

Yıllar	Tanker	Kimyasallar	Dökme Yük	Kombine(*)	Diğer	Toplam
2005	295	25,7	318,7	11,6	200,5	851,5
2006	317,7	26,7	340,7	11,6	213,3	910
2007	334,7	29	363,7	11,2	232,5	971,1
2008	352,3	31,7	387,8	10,4	253,5	1035,7
2009	369	34	414,7	9,6	273,1	1100,4
2010	369,2	35,8	456,2	6,8	294,9	1162,9
2011	413,1	36,1	533,8		309,9	1292,9
2012	439	36,5	617,1		326,3	1418,9
2013	460,5	36,6	982,5		334,1	1813,7
2014	471,3	36,3	718,7		343,6	1569,9
2015	478,4	36,5	750,3		366,7	1631,9

* 2012'den itibaren Kombine gemiler, dökme Yük gemileri içersine dahil edilmişlerdir.

Kaynak: The Platou Report, 2015

Ülkelerin artan gemi inşa sanayi ile yapmış oldukları gemilerin izledikleri deniz yolları ise kritik geçitlerin önemini arttırmıştır. Dünya üzerindeki ticaretin hacim olarak % 95'i birinci derecede önemli olan Panama Kanalı, Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı,

Türk Boğazları, Bab-el Mendep, Ümit Burnu, Danimarka Boğazı, Süveyş Kanalı, İngiliz Manş Kanalı ve Cebeli Tarık Boğazı üzerinden gerçekleşmiştir (Gülenç, 2015, s: 35) .

Günümüz küresel deniz ticaretinde birkaç günlük aksamanın firmaların iflasına yol açabileceği, borsaların ve küresel ekonominin dalgalanmalar yaşayabileceği, yükselen fiyatların ülke yönetimlerini zora sokabileceği bu hassas durum düşünüldüğünde stratejik geçitlerin önemi daha iyi anlaşılmaktadır (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2016).

1.2.2. Dünya Su Yolları Hukuki Geçiş Rejimleri

Dünya üzerindeki boğazlar, kıyıdaş ülkelerin bu boğazları kapsama durumlarına göre ulusal ve uluslararası boğaz olmak üzere ikiye ayrılmaktadırlar. Uluslararası boğazlarda, boğazlar bir veya daha çok ülkenin yetki alanında bulunduğundan mevcut uluslararası hukuk kuralları uygulanırken; ulusal boğazlar tek bir devletin egemenliği altında bulunmakta ve geçiş rejimi ulusal ülkenin güncel mevzuatına göre yapılmaktadır. Ancak anılan boğaz, ulusal boğaz özelliği gösterse de eğer uluslararası bir anlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, bu boğazda uluslararası hukukun uygulandığı ve boğazın uluslararası nitelik kazandığı görülmektedir. (Pazarıcı, 2010, s: 275).

1.2.2.1.Uluslararası Boğazlar

Uluslararası ticaretin gelişmesi ve artan denizyolu taşımacılığı, ülkelerin ihtiyaç duydukları gemi yoğunluğunu arttırmış, bununla beraber uluslararası hizmetlerde kullanılan boğaz tanımlarında yeni kavramları ortaya çıkarmıştır. Örneğin Uluslararası Adalet Divanı, 1949 tarihli Korfu Boğazı Davasında, iki açık denizi birbirine bağlayan su yolunu uluslararası boğaz olarak tanımlamıştır.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde (BMDHS) ise Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) kavramının ortaya çıkmasıyla iki tür uluslararası boğaz tanımı gündeme gelmiştir (Kızılsümer, 2005, s: 253; Doğru, 2013, s: 126). Birincisi; iki açık deniz ya da iki MEB'i birbirine bağlayan veya açık deniz ile MEB'i birbirine bağlayan su yolları kavramıdır. İkinci tanım ise; karasularını açık deniz veya MEB ile birleştiren su yollarını ifade eden kavramdır.

1.2.2.2. Transit Geçiş

1982 BMDHS ile beraber ortaya çıkan bir diğer kavram ise “*transit geçiş*” kavramıdır. 1982 BMDHS’nin 38. Madde 2.fikrasında transit geçiş kavramı; ”Açık denizin veya MEB’nin bir bölümü ile açık denizin veya MEB’nin diğer bölümü arasında yer alan özel bir sözleşme bile düzenlenmemiş ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil bulunan bir boğazdan, kesintisiz ve hızlı geçmek amacıyla, denizde ulaşım ve havada uçuş hakkını, sözleşmenin uluslararası ulaştırma için kullanılan boğazlar başlıklı 3.Kısım hükümleri uyarınca kullanmasıdır” olarak tanımlanmıştır (Doğru, 2013, s: 130).

Transit geçiş, genel anlamda bu rejime tabi boğazlarda duraksamadan kesintisiz geçmek anlamına gelmektedir. Transit geçiş yapan gemilere aşağıda ayrıntılı tanımlanılan zararsız geçiş yapan gemilere göre daha geniş yetkiler verilmektedir.

1.2.2.3. Zararsız Geçiş

Zararsız geçiş, sahil dar bir ülkenin karasularını diğer ülkelerin gemileri tarafından geçiş yapmak için kullanılması olarak tanımlanmaktadır. Zararsız geçiş, 1982 BMDHS’ne göre uluslararası boğazlarda iki türlü uygulanmaktadır. Birincisi; kıyıdaş ülkenin karasuları kullanılarak açık deniz veya MEB’e ulaşılıyorsa ve bu geçiş zorunlu ise, ikincisi ise; açık deniz veya MEB kullanılarak açık deniz veya MEB’e ulaşılıyorsa ve bu boğaz aynı devlete ait kıta ülkesi ve bir ada nedeniyle oluşmuşsa ve adanın diğer tarafında ulaştırmaya elverişli bir açık deniz veya MEB kesimi varsa bu bölgeler arasında zararsız geçiş rejimi uygulanmaktadır. Zararsız geçiş rejimine tabi olan ülkelerin gemileri transit geçişe göre daha az kapsamlı yetkilere sahip bulunmaktadır.

2. MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ İLE İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOĞAZLARI'NIN ULUSLARARASI TİCARET AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bizans İmparatorluğu örneğinde olduğu gibi, tarihin belirli dönemlerinde Boğazları kontrol altında tutmak isteyen devletler, Karadeniz’de de hâkimiyet kurmaya çalışmıştır (İnalçık, 1979, s:74). Örneğin, Osmanlı Devleti 1453’de İstanbul’un fethi ile Boğazlarda, 1484’de Karadeniz kıyılarının fetihleri ile ise Karadeniz’de kontrolü tesis etmiştir. Karadeniz ve Boğazlardaki bu mutlak hâkimiyet, 15.yüzyılda Karadeniz’in iç deniz haline gelmesine ve Boğazlardan yalnızca Osmanlı Devleti’nin izin verdiği durumlarda diğer devletlerin gemilerinin geçişlerine olanak sağlamıştır. Karadeniz’in siyasi, askeri ve ticari bakımdan iç deniz haline gelmesinin bir diğer sonucu ise, Boğazların 18.yüzyıl sonlarına kadar herhangi bir anlaşmaya konu olmamasıdır. Bu durum 1774 tarihli Küçük Kaynarca anlaşması ile ortadan kalkmıştır. 1774’den, 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar sözleşmesine kadar özellikle İngiltere, Fransa ve Rusya’nın askeri ve siyasi güçleri paralelinde Karadeniz’in ticari ve askeri açıdan kullanılma talepleri, Boğazları gerek ikili gerekse çoklu anlaşmaların konusu yapmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1936 yılında İsviçre’nin Montrö şehrinde Türkiye, İngiltere, Fransa, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Japonya, Rusya ve İtalya (Konferansa katılmamış, ancak 1938 yılında sözleşmeyi imzalamıştır) arasında yapılmış olup ve 81 yıllık tarihiyle günümüzde geçerliğini koruyan ender uluslararası çoklu anlaşma niteliği taşımaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalana kadar Türk Boğazlarının tabi olduğu anlaşmalar ve bu anlaşmalara kapsamında yapılan askeri ve ticari gemilerin geçiş sistemleri belirtilmekte, geçiş sistemleri karşılaştırmalı olarak açıklanmaktadır. Diğer taraftan, uluslararası ticaret bakış açısıyla İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş yapan gemilerin genel bilgileri aktarılmaktadır.

2.1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Öncesi Boğazlar Rejimi

“Türkiye’nin hakkını kabul etmekle iyi dostluk ve anlayış gösteren Montrö antlaşmasını imzalayanların aynı zamanda kritik bir görünüm taşıyan uluslararası bu

önemli dönemde, dengenin sağlanması için herkesin çabasını gerektiren genel barış konusunda da önemli katkıları oldu.

Tarihte bir çok tartışma ve tutku nedeni olan Boğazlar, artık tam anlamı ile Türk egemenliği altında, yalnız ticaret ve dostluk ilişkilerinin ulaşım yolu haline girmiştir. Bundan böyle savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaktır.”

Büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Büyük Millet Meclisinin V. Dönem 2. Yasama yılında yaptığı bu açılış konuşması, genel olarak Montrö sözleşmesinin önemini anlatmaktadır. (Atatürk'ün TBMM V. Dönem 2.Yasama yılı açış konuşması)

Montrö Sözleşmesi sadece belirli ülkelerin Türk Boğazlarının geçiş rejimini belirlemek amacıyla yapılmış bir anlaşma değildir. Boğazlar'ın, Karadeniz'i Ege Deniz'ine bağlaması; Hazar Deniz'ini, Manş Deniz'ini ve Baltık Deniz'ini Akdeniz'e buna paralel olarak Akdeniz'i Süveyş Kanalı'na ve Cebelitarık Boğazı yoluyla okyanusa bağlaması nedeniyle dünyadaki tüm ülkeleri ilgilendiren bir sözleşme niteliğindedir (ORSAM, 2013, s: 8).

Tarihin belirli dönemlerinde jeopolitik olarak dünyada en değerli noktalardan birinde bulunan Türk Boğazları üzerinde, dünyanın o zamanki siyasi ve politik durumundan hareketle çeşitli stratejiler üretilerek bazı ülke ve ülke birlikleri antlaşmalar yapmışlardır.

Genel olarak Boğazlar üzerinde yapılan antlaşmalar Türk egemenliği dönemi (1453-1809), ikili antlaşmalar dönemi (1809-1841) ve çok taraflı antlaşmalar dönemi (1841-1923) olmak üzere 3 dönemde toplanmaktadır (Akten ve vd., 2011, s: 8-9).

Osmanlı devletinin 1453 yılında İstanbul'u fethetmesi ve ardından Karadeniz şehirleri olan Sinop, Trabzon, Kırım ve Eflak- Buğdan'ı hâkimiyeti altına almasının sonrasında Marmara ve Karadeniz iç deniz haline gelmiştir (Tosun, 2012, s: 87). Bu tarihten Osmanlı Devletinin güç ve istikrar kaybetmeye başladığı 18.yüzyılın sonlarına kadar, Boğazlardaki geçiş rejimi hem ticaret hem de askeri gemiler için kapalılık rejimine dönüşmüştür.

Kapalılık rejimine ilişkin ilk olumsuz durum 1699 yılında Osmanlı Devleti ile Rusya arasında imzalanan Karlofça antlaşması ile beraber oluşmuştur. Antlaşmaya göre Karadeniz’de bulunan Azak Kalesi Ruslara bırakılmış ve Rusların Karadeniz’de savaş filosu yapmasına izin verilmiştir. Antlaşmanın bu maddeleri 1711 yılında imzalanan Prut antlaşması ile ortadan kaldırılmış, ancak 1784 yılında Rusların Kırım’ı ele geçirmesi ve sonrasında tüm Avrupa-Asya-Afrika’yı etkileyen Napolyon tehdidine karşı 1798 yılında Rusların geçici olarak Boğazlar’dan savaş gemisi geçirmesine izin verilmiştir. 1806 yılında Osmanlı- Rus savaşının ardından Ruslara tanınan bu imtiyaz geri alınmış ve 1809’da Kale-i Sultaniye antlaşması ile Boğazların kapalılık ilkesi tekrar yinelenmiş, buna rağmen alınan bu kararda Osmanlı Devletinin münhasıran karar verememesi, kararların İngiliz ve Ruslarla birlikte alınması Boğazlar sorununa uluslararası bir nitelik kazandırmıştır (Üçarol, 2010, s: 43-112).

1829’da imzalanan Edirne antlaşması ile Boğazlar ve Karadeniz, Rus ticaret gemileri ile Rus limanlarını ziyaret edecek olan ve Rusya ile savaş halinde olmayan bütün ülkelerin ticaret gemilerine açılmıştır. Böylece, Karadeniz uluslararası statü kazanmıştır. 1833’de Hünkar İskelesi antlaşması ile Ruslar diğer devletler yanında büyük avantajlar elde etmiş ve herhangi bir saldırıya maruz kalmaları durumunda Osmanlı devleti Boğazları İngiltere ve Fransa donanmasına kapatmayı taahhüt etmiştir. Bu durum Boğazlar tarihindeki kırılma noktası olan 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesine kadar devam etmiştir. Bu sözleşmeyle birlikte Boğazların tüm gemi devletlerine kapalılık ilkesi yerine ticaret gemilerine açık, savaş gemilerine kapalılık ilkesi getirilmiştir. Yine bu sözleşme ile beraber günümüze kadar süren çok uluslu antlaşmalar dönemi başlamıştır. 1856’da Paris antlaşması ile 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesinin kapsamı genişletilerek Osmanlı devletinin de, Boğazlardan savaş gemisi geçirmesi yasaklanmış ancak bu durum 1871 antlaşması ile kaldırılmıştır (Üçarol, 2010, s: 209-341-376).

1920 yılında, 1. Dünya savaşı sonunda yapılan ancak Türkiye Cumhuriyeti tarafından imzalanmayan Sevr antlaşmasınının Boğazlar bölgesi maddesi gereğince, Boğazlar tüm ticari ve savaş gemilerininin geçişine serbest hale getirilmiş, Boğazlar silahsızlandırılmış ve Osmanlı Devletinin dahil olmadığı uluslararası komisyona bırakılmıştır (Tosun, 2012, s: 90).

1923 yılında imzalan Lozan Barış Antlaşmasının Boğazlar ile ilgili maddesi gereğince Boğazlar barış zamanında tüm ticari ve savaş gemilerin geçişlerine serbest bırakılmış, (Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin harp gemisi için Karadeniz'e bulunabilecek tonaj kısıtlaması ile birlikte) harp zamanında ise Türkiye'nin harpte taraf durumuna göre yetkileri belirlenmiştir. Boğazların silahsızlandırılması ile ilgili maddesi yürürlükte kalmıştır. (Akten ve vd., 2011, s: 10).

Silahlanmanın hızlandığı ve arttığı, İtalya'nın Habeşistan'a, Japonya'nın Mançurya'ya saldırdığı, Almanya'nın Ren bölgesini işgal ettiği 1930'lu yılların sonunda Türk diplomasisi Dış İşleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın başarılı diplomasi girişimi ile Lozan Antlaşmasını imzalayan taraf ülkelere nota göndererek, boğazlara yönelik yeni düzenlemenin gerekliliğini belirtmiş ve 20 Temmuz 1936'da Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türkiye, İngiltere, Fransa, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Japonya ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği tarafından imzalanarak 31 Temmuz 1936 'da 3056 sayılı yasa ile 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir (ORSAM, 2013, s: 9).

2.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi incelendiğinde, genel olarak gemilerin geçişlerinin ticaret ve savaş gemisi olarak ikiye ayrıldığı, savaş gemilerinin de ayrıntılı olarak tiplerine göre sınıflandırıldığı görülmektedir. Sözleşmenin birinci maddesi seyir ve sefer (navigasyon) serbestliğinden bahsetmekte, 2.maddesi ticari gemilere sağlık, kurtarma, fener gibi hizmetlerin uygulanmasının zorunluluğundan bahsetmektedir (Kaptanhaber, 2014).*

Birinci bölümde tanımları yapılan geçiş rejimlerinden hareketle, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının (bundan sonra Türk Boğazları olarak bahsedilecektir) uluslararası su yolu olduğu, bu yollarda uygulanan rejimin ise (kıyıdaş ülkenin kara

*Montrö Sözleşmesi Ek-I: Sözleşme kapsamında tüm ticareti gemilere altın-frank üzerinden belirtilen hizmetler karşılığı ücret tahsil edilir.a) Sağlık hizmeti: 0.075(Altın-Frank; b) Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar: 800 tona kadar :0.42(Altın-Frank), 800 tonun üstünde: 0.21(Altın-Frank); Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve b) paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemeleri (tesisleri) kapsamak üzere :0.10(Altın-Frank)

sularından açık deniz veya MEB'ye geçiş olduğundan) *zararsız geçiş* rejimi olduğu bilinmektedir.

Ancak Montrö sözleşmesinin 2. Maddesi I. Sayılı* ekinde geçiş yapan tüm ticari gemilere, geçiş esnasında bazı zorunluluklar getirilmesine rağmen normal şartlar altında uluslararası boğazlarda uygulanan zararsız geçiş rejimlerinde bu tür zorunlulukların getirilmesine izin verilmemesi nedeniyle Türk Boğazlarında uygulanan geçiş rejimi zararsız geçiş rejimi özelliklerine benzer ve kendine özgü bir tanım olan *sui generis reiimi* olarak adlandırılmıştır (Toluner, 1996, ; s: 165 dp:197(b)).

Montrö Sözleşmesinin 2-7 arasındaki maddeler ticaret gemilerine ait düzenlemeleri belirlerken, 8-22 arasındaki maddeler ise savaş gemilerine ait düzenlemeleri belirlemektedir (Bkz.: EK-2).

2.3. Türk Boğazları'nın Uluslararası Ticaret Açısından İncelenmesi

Uluslararası deniz ticareti açısından Türk Boğazları, yalnızca İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı kapsamamakta Marmara Deniz'i de içine almaktadır. Karadeniz'den ya da Ege Deniz'inden giriş yapan bir gemi Karadeniz veya Ege Deniz'ine ulaşmak için toplam 164 deniz mili intikal ederek geçişini tamamlayabilmektedir. Bu toplam uzunluğun 37 deniz milini Çanakkale Boğazı, 17 deniz milini İstanbul Boğazı ve 110 deniz milini ise Marmara Deniz'i oluşturmaktadır. Yerel trafik dışında İstanbul Boğaz'ından tehlikeli yük taşıyarak geçiş yapan gemilerin büyük çoğunluğu Rusya'nın Novorossisky, Tuapse, Ukrayna'nın Odessa, Yuzhny, Romanya'nın Köstence limanlarından yüklenmekte ve Akdeniz limanlarına taşınmaktadır (Taşlıgil, 2004, s: 9). Bu durum coğrafi yapısı, darlığı, kuvvetli akıntıları, keskin dönüşleri, değişken iklim şartları ve her gün yaklaşık 150 uğraksız gemi geçişi ile dünyanın en önemli dar sularından olan Boğazların önemini daha da arttırmaktadır (K1y1 Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2015a).

* Altın-Frank ücretinin günümüz karşılığı için bu bölümün 5.Kısımına bakınız

Tablo 2.1. İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerinin Tiplerine Göre Dağılımı

Yıllar	Sıvı Yük Gemileri			Kuru Yük*	Diğer*	Toplam Gros ton
	Tanker*	Kimyasal	Gaz Tankeri*			
2006	7.659	1.680	814	42.481	2.078	475.796.880
	Toplam: 10153					
2007	7.204	2.050	800	44.236	2.150	484.867.696
	Toplam:10054					
2008	6.564	1.975	764	43.316	1.577	515.639.614
	Toplam: 9303					
2009	6.557	1.876	866	40.740	1.203	514.656.446
	Toplam: 9299					
2010	6.464	1.711	1.099	40.407	1.076	505.615.881
	Toplam: 9274					
2011	6.216	1.660	1.227	39.696	905	523.543.509
	Toplam: 9103					
2012	5.912	1.779	1.336	38.168	1.005	550.526.579
	Toplam: 9027					
2013	5.685	1.561	1.760	36.397	933	551.771.780
	Toplam: 9006					
2014	5.587	1.618	1.540	35.443	1.104	582.468.334
	Toplam:8745					
2015	5.825	1.576	1.232	33.440	1.153	565.216.784
	Toplam: 8633					
GENEL TOPLAM	63.673	17.486	11.438	394.324	13.184	5.270.103.503
	92.597					

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2015.

*Kuru Yük Gemisi:Dökme Yük, Barç, Ro-Ro, Çimento, Canlı Hayvan, Konteyner, Frigofirik, Araç Taşıyan Gemi. Tanker:Ham petrol taşıyan gemi Gaz Tankeri: LNG/LPG taşıyan gemi.Diğer:Yolcu, Romörkör ve diğerleri

Tablo 2.2. Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Ticari Gemilerinin Tiplerine Göre Dağılımı

Yıllar	Sıvı Yük Gemileri			Kuru Yük*	Diğer*	Toplam Gros ton
	Tanker*	Kimyasal	Gaz Tankeri*			
2006	7.204	1.565	798	37.584	1.415	595.826.240
	Toplam: 9567					
2007	6.527	1.990	754	38.475	1.853	611.885.819
	Toplam:9271					
2008	5.590	1.991	777	35.894	1.515	657.396.892
	Toplam: 8358					
2009	6.293	2.432	842	33.976	1.330	667.412.661
	Toplam: 9567					
2010	6.017	2.333	902	32.575	1.447	672.843.533
	Toplam: 9252					
2011	5.661	2.183	974	37.584	1.619	705.412.518
	Toplam: 8818					
2012	5.656	2.304	1.038	38.475	1.524	735.728.537
	Toplam: 8998					
2013	5.822	2.097	1.380	35.894	1.554	745.567.671
	Toplam: 9299					
2014	5.879	2.169	1.206	33.976	1.520	761.631.756
	Toplam:9254					
2015	6.009	2.479	1.036	32.575	1.614	777.989.382
	Toplam: 9524					
GENEL TOPLAM	60.658	21.543	9.707	709.356	15.391	6.931.695.009

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2015.

*Kuru Yük Gemisi:Dökme Yük, Barç, Ro-Ro, Çimento, Canlı Hayvan, Konteyner, Frigofırık, Araç Taşıyan Gemi. Tanker:Ham petrol taşıyan gemi Gaz Tankeri: LNG/LPG taşıyan gemi.Diğer:Yolcu, Romörkör ve diğerleri

Tablo 2.1. ve Tablo 2.2.'de, 2006 yılından 2015 yılına kadar, Boğazlardan geçiş yapan ticari gemi trafiğinde 2008 yılından itibaren İstanbul Boğazı için yaklaşık %20, Çanakkale Boğazı için yaklaşık %11'lik azalma olduğu görülmektedir. Bu durumun 2008 yılında küresel çapta oluşan ekonomik kriz sonrası olduğu değerlendirilmektedir (The UNCTADSTAT (a), 2016, s: 1-40). 2006-2015 zaman aralığında yıl bazında gemi tiplerine göre geçiş yapan gemiler incelendiğinde, İstanbul boğazı için; Sıvı Yük Gemilerinin % 14 azaldığı, Kuru Yük Gemilerinin %21 azaldığı, diğer gemi tiplerinde ise % 44 azalma olduğu, gemilerin gros tonajlarında ise % 18'lik artış olduğu görülmüştür. Çanakkale Boğazı için ise; Sıvı Yük Gemilerinin % 0.4 azaldığı, Kuru Yük Gemilerinin % 13 azaldığı, diğer gemi tiplerinin % 14 arttığı, gros tonajlar bazında ise % 30'luk artışın olduğu tespit edilmiştir.

Bu veriler ışığında, gemi inşa sanayisindeki ilerleme sonucu, gelişmiş ülkelerin daha büyük kapasiteli gemi sipariş ettikleri ve bu gemileri deniz ticaretinde kullanmaları ile birlikte geçiş yapan gemi sayısındaki azalmanın yanıltıcı olduğu sonucuna varılmaktadır. Gemilerin yıllar içerisinde daha da artmakta olan kapasiteleri ile birlikte yıl bazında daha fazla ürün ve hizmetin Boğazlardan geçişinin mümkün olabileceği sonucuna ulaşılmaktadır.

2.4. Altın-Frank Ücret Uygulaması ile Günümüzde Boğaz Geçışı

Montrö Sözleşmesi kapsamında ticari gemiler Ege Deniz'inden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Deniz'ine doğru dönüş yolculuğu ya da Karadeniz'den Ege Deniz'ine bir geçiş bunun ardından da Karadeniz'e dönüş; bununla birlikte bir ticaret gemisi gidiş yolculuğu için Boğazlar'a girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra duruma göre Ege Deniz'ine ya da Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlar'dan yeniden geçerse bu gemi bayrak ayırımı yapılmaksızın vergi ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir. Yine bir ticaret gemisi transit geçişinde geri dönmeyeceğini bildirirse yukarıda anılan vergiler ve harçlar bakımından tarifinin yarısını ödemekle mükellef olacaklardır (Montrö Sözleşmesi; EK-I Madde.3, 4, 5, 6) Ticari gemilerin geçişlerinde ödemeleri gereken vergi ve harçlar altın frank cinsinden aşağıdaki gibidir:

Tablo 2.3. Montrö Sözleşmesi EK-I Kapsamında Ticari Gemilerden Alınması
Gereken Ücretler (Altın-Frank cinsinden)

VERİLEN HİZMET	800 TONA KADAR*	800 TONDAN FAZLASI*
1.Sağlık Hizmeti	0.075	0.075
2.Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar:	0.42	0.21
3. Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve 2. paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemeleri (tesisleri) kapsamak üzere:	0.10	0.10

*Ton ifadesi sözleşmenin EK-II A.fıkrasında “ton sözcüğü, metrik ton teriminde kullanılışı dışında, 1.016 kg’lık (2240 litrelik) bir ton anlamına gelmektedir” olarak belirtilmiştir.

Kaynak: Montrö Sözleşmesi.

Altın-frank ücretlerinin günümüz koşullarına modelleme yapılarak çevirisi yapıldığında, tam karşılığı hesaplanamamaktadır. Altın-Frank karşılığının hesaplanmasında üç farklı görüş bulunmaktadır (Bkz.:EK-3).

Bunlardan ilki 1936 yılında Montrö Boğazlar sözleşmesi imzalandığında ortaya atılan ve Altın-Frank değeri için 1 Frank’ın=0,290323 gr.altın olduğunu belirten görüştür. Bu görüş kapsamında yapılan hesaplamada elde edilen sonuç, serbest piyasada cumhuriyet(24 ayar) altının fiyatının yaklaşık 9,11 TL olmasından kaynaklıdır. Bu hesaplama ile Altın Frank değeri antlaşma kuralları ile utarlılık göstermiştir.

İkinci görüş ise, Yargıtay içtihatlarında (Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesi, Esas No:1990/5647) ve Varşova Sözleşmesi kanunu 23. Madde’ de belirtilen Poincare Frank Hesabıdır. Bu hesapta 1 Altın-Frank=0,05895 gr.altın değerindedir.

Son yöntem ise Çağa'nın, altın-dolar kambiyo gelişim tarihini anlattığı ve Montrö Sözleşmesi'nin özüne vurgu yaparak hesaplama yanlışlarından uzaklaşmak için vurguladığı 1 Altın-Frank= 1 Gram Altın eşitlik yöntemidir (Çağa, 1982, s: 37-82).

Bu çalışmada üçüncü yöntem kullanılarak dolar–altın karşılaştırması yapılacaktır.

2.5. İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda Geçişlerde Dolar Standardı

1944 Bretton Woods Konferansı sonrasında kurulan Uluslararası Para Fonu ve Dünya Bankası, dolar-altın kambiyo dengesini 1970'li yılların sonlarına kadar korumuştur. Bu tarihten itibaren özellikle ABD'nin ekonomisinde meydana gelen belirsizlikler sonucunda Merkez Bankası yöneticileri 1973 'de toplanmışlar ve 1976 yılında son şeklini alan kararı ilan etmişlerdir. Bu tarihten itibaren uluslararası para sisteminin altın ile ilişkisi sonlandırılmıştır. Türkiye bu kararı 1978 yılında onaylamış ve Türk Boğazlarında altın-frank esaslı yerine dolar bazında vergi ve harç ödemeleri yapılmaya başlanmıştır. Tablo 2.4.'de transit seferler için fener ve tahlisiye ücretleri belirtilmiştir.

Tablo 2.4. Montrö Sözleşmesi EK-I Kapsamında Ticari Gemilerden Alınması
Gereken Ücretler (Dolar cinsinden)

VERİLEN HİZMET	800 TONA* KADAR	800 TONDAN* FAZLASI
1.Sağlık Hizmeti	Değer Yok	Değer Yok
2.Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar: (Transit seferler)	0,338646	0.169323
3. Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve 2. paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemeleri (tesisleri) kapsamak üzere:(Transit seferler)	0.08063	0.08063

Kaynak: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2015b.

2.6. Türk Boğazları için Dolar Bazlı ile Altın Bazlı Ücretlerin Karşılaştırılması

2015 yılı itibariyle Türk Boğazlarından fenerler ve gemi kurtarma (tahlisiye) ücretleri kapsamında 134 893 084 Amerikan doları elde edilmiştir (Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü, 2015c). 01 Aralık 2016 tarihinde serbest piyasada 1 gram altın; 131,7306 TL'dir. 01 Aralık 2016 tarihinde 1 Amerikan doları; 3,4958 TL'dir. Buna göre altın ve dolar bazında alınan ücretlerin oranına (altın/dolar) bakıldığında; transit seferler kapsamında fener ücretleri 800 ton ve aşağısı için 47,9; 800 ton ve yukarısı için 46,8; tahlisiye ücretleri için 47,1 bulunmuştur. Oran sonucunda elde edilen rakamlar 2015 yılında elde edilen geçiş ücretlerine uyarlandığı zaman elde edilebilecek geçiş ücretleri (fener ve tahlisiye) ortalama 6 366 953 564 Amerikan doları olmaktadır. Yukarıda anlatılan verilerin, aynı zamanda yapılması planlı İstanbul Kanalı'nda uygulanabilecek geçiş ücret sistemi konusunda da fikir verebileceği düşünülmektedir.

3. İSTANBUL VE ÇEVRESİNİN JEOPOLİTİK VE JEOSTRATEJİK DURUMU VE İSTANBUL KANAL PROJESİ

2015 yılında İstanbul Boğazı'ndan 43 226 gemi geçmiş olup, bu gemilerin 8 633' ü tankerdir. Taşınan tehlikeli yük miktarı ise 203,5 milyon ton'dur. Çanakkale Boğazı'ndan ise 2015 yılında 43 713 gemi geçmiş olup, bunun 9 524 tankerdir. Taşınan tehlikeli yük miktarı ise 238,4 milyon ton'dur (Solak, 2017). Taşınan yük miktarları yıl bazında artmaktadır. Bu artışın önemli nedenlerinden biri de, dünya petrol rezervlerinin % 8,8'ine, doğalgaz rezervlerinin % 27,8'sine sahip Hazar Denizi ve Kafkaslar'dır. Buna göre, Hazar Denizi ve Kafkaslar'dan elde edilen petrol ve doğalgaz, Avrupa ve dünya pazarlarına öncelikle İstanbul ve Çanakkale Boğazları kullanılarak arz edilmektedir. Türk Boğaz'larının tabi olduğu bu durum, bir yandan Boğazların daha fazla enerji köprüsü haline gelmesine yardım ederek Boğazlara stratejik ve ekonomik önem kazandırırken, diğer taraftan seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından ciddi bir tehdit oluşturmaktadır.

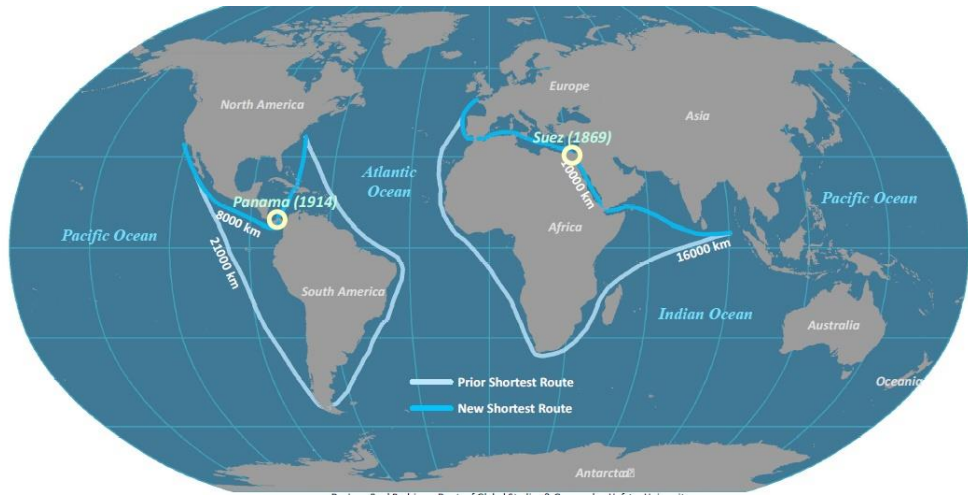
İstanbul Boğazı'nın emniyeti ve çevre güvenliğini arttırmak, artan gemi bekleme maliyetlerini azaltmak maksadıyla Kanal İstanbul Projesi'nin hayata geçirilmesi planlanmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde İstanbul hinterlandında tarihte mevcut su kanalı projeleri aktarılmıştır. Ayrıca, dünya üzerinde önemli su kanallarının örneği olan Panama ve Süveyş Kanal'ları verilerinden, Türk Boğazları'nın coğrafi konumundan ve Montrö Boğazlar sözleşmesi maddelerinden hareketle SWOT (Strength-Weakness- Opportunities- Threats) (Güçlü-Zayıf-Fırsatlar-Tehditler) analizi yapılmıştır.

3.1. Dünya Üzerinde Mevcut Önemli Su Kanalları (Panama ve Süveyş Kanalı Örneği)

Coğrafi olarak farklı iki su yolunu bağlayan doğal oluşumlara (Bering Boğazı, Cebeli Tarık Boğazı, Dover Boğazı, Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı, Hürmüz

Boğazı, Bab-ül Mendep Boğazı, Malakka Boğazı, Sonde Boğazı, Maksakar Boğazı) ‘boğaz’ denildiği önceki bölümlerde bahsedilmiştir. Suyolları insanlar tarafından yapıldığında ise oluşan yapay suyollarına (Kiel Kanalı, Korint Kanalı, Panama Kanalı, Süveyş Kanalı) ‘Su Kanalı’ denildiği bilinmektedir. Bu çalışmada yapay suyolları olmaları ve geçiş ücretleri açısından buldukları ülkelere ciddi oranda gelir sağlamaları sebebiyle Süveyş ve Panama Kanallarının incelenmesinin önem arz ettiği düşünülmüştür (Şekil 3.1.).

Şekil 3.1. Süveyş ve Panama Kanalı’na Genel Bakış



Kaynak: HOFSTRA, 2016b.

3.1.1. Süveyş Kanalı

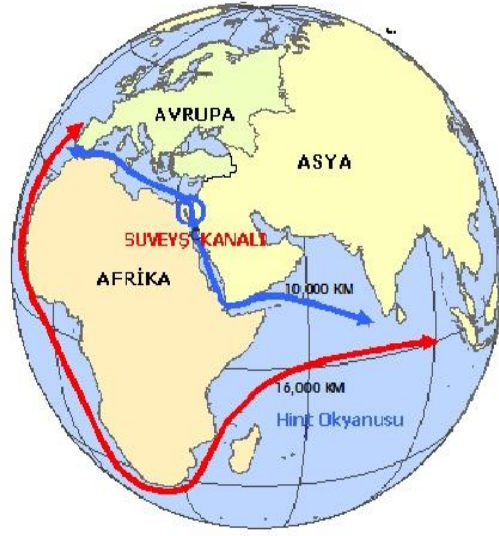
Firavunlar döneminden Osmanlı İmparatorluğu zamanına kadar uzanan Süveyş Bölgesine kanal açılması projesinin genel olarak tarım, askeri ve ticari amaçları bulunmaktadır. Örneğin İÖ. Firavun Seotris, İÖ. 521’de Pers Kralı Büyük Dairus, Roma İmparatoru Trajan ve Hz.Ömer dönemindeki girişimler genel olarak tarım amaçlı iken, Osmanlı İmparatorluğu döneminde Sokullu Mehmet Paşa ve Kılıç Ali Paşa’nın donanmanın hiçbir tehdit altına girmeden Kızıldeniz’e inmesi maksadıyla yaptıkları kanal projesinin askeri amaçlı olduğu bilinmektedir. Ticari amaçlı düşünülen ve şu anki Süveyş Kanalı’na en yakın örnek 1504 yılında Venediklilerin, 1498’de Portekiz’in Hint adalarına ulaşmak için buldukları Afrika rotasının ardından

Akdeniz deniz ticaretini arttırmak için oluşturdıkları kanal projesidir (Akalin, 2011, s: 3-20).

Diğer ticari ve askeri amaçlı proje ise 1798 yılında I. Napolyon zamanında tasarlanan ancak İngiltere'nin artan siyasi etkisi yüzünden yarım kalan Süveyş kanalı projesidir (Akalin, 2011, s: 216). Fransa'nın Mısır Konsolosu Ferdidand De Lesseps Süveyş Kanalı'nın Fransa Devleti'ne getirilerinin farkına vardığından, gerek İngiltere'nin Hindistan yollarını kontrol etmek, gerekse sanayi devrimi ile birlikte artan deniz ticaretinde söz sahibi olmak amacıyla 1854 yılında Mısır Valisi Hidiv Said Paşa'yı ikna ederek Kanal şirketini kurularak kanal açma çalışmalarına başlamıştır. İngiltere'nin yoğun baskısına rağmen 1869 tarihinde Mısır Valisi İsmail Paşa tarafından kanal açılmıştır (Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015a).

Açıldığı tarihten günümüze uluslararası ticaretin önemli geçiş noktalarından biri olan Süveyş Kanalı, ülkelerin düşük maliyet nedeniyle üretimlerini Çin ve çevre bölgelere kaydırmaları sonucu deniz ticareti açısından daha da önem kazanmıştır. Bu kapsamda, Avrupa ve Kuzey Amerika sahillerine ulaşacak olan deniz ticaretinin kullanıldığı ve dünya petrol rezervlerinin %47,3' ü, doğalgaz rezervlerinin % 42,8'ine sahip Ortadoğu'nun deniz ticaretinde ileri ulaştırma geçiş noktasında yer alan, 2009 yılı verilerine göre dünya deniz ticaretinin % 8'inin yapıldığı. Süveyş Kanalı'nın dünyanın en önemli yapay su yolu olduğu söylenebilir (BP Statistical Review of World Energy, 2015a, s: 6-28; Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015b. Süveyş Kanalı'nın 2015 yılı içerisinde yapılan genişletme çalışmaları ile çift yönlü geliş-gidişin olduğu Süveyş Kanalı'nın en dar yeri 300 mt. olup 193 km. uzunluğa sahiptir. Süveyş Kanalı'nın en önemli avantajı Ümit Burnu'nu dolaşmadan Asya/Asya- Pasifik ile Avrupa/Kuzey Amerika arasında yapılan deniz yolunu kısaltarak uluslararası ticaretin önemli dinamiklerinden olan zaman ve maliyet tasarrufu sağlamasıdır (Şekil 3.2. ve Tablo 3.1.)

Şekil 3.2. Süveyş Kanalı ve Ümit Burnu'nun Mesafe Olarak Karşılaştırılması



Kaynak: Wikipedia, 2016a

Tablo 3.1. Süveyş Kanalı'nın Ümit Burnu'na Göre Karşılaştırılması

Çıkış Limanı	Variş Limanı	Süveyş Kanalı	Ümit Burnu	Deniz Mili	Ümit Burnuna Göre Karşılaştırma (% olarak)
Ras Tanura (Suudi Arabistan)	Köstence(Romanya)	4 144	12 094	7 950	66
	Lavera (Fransa)	4 684	10 783	6 099	57
	Rotterdam(Hollanda)	6 436	11 169	4 733	42
	New York(A.B.D)	8 281	11 794	3 513	30
Cidde	Pire(Yunanistan)	1 320	11 207	9 887	88
	Rotterdam(Hollanda)	6 337	10 743	4 406	41
Tokyo	Rotterdam(Hollanda)	11 192	14 507	3 315	23
Singapore	Rotterdam(Hollanda)	8 288	11 755	3 647	29

Kaynak: Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015c.

Süveyş Kanalı'nda uygulanan geçiş rejimi 1888 İstanbul antlaşması ile belirlenmiştir. Buna göre barış ve savaş durumunda yükleri ne olursa bütün ülkelerin savaş ve ticari gemilerine açık olacaktır (Toluner, 1996, s: 148).

Süveyş Kanalı'nın yıllık ortalama geliri 5 milyar Amerikan dolarıdır. Süveyş Kanalı'nda yıl içerisinde, 116 ülkeye ait ortalama 18 000 gemi geçiş yapmaktadır (Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2016d). Bu gemilerin türlerine göre dağılımı Tablo 3.2 de sunulmuştur.

Tablo 3.2. Süveyş Kanalı'ndan Geçiş Yapan Gemilerin Tonajları ve Oranları

Gemi Tipleri*	Tonajları	Toplam Tonaja Göre Oran
Sıvı Yük (Tanker+LNG+LPG)	177.782	% 19.2
Kuru Yük	739890	% 79.9
Diğer	7984	% 0.9
Toplam Tonaj	925656	100%

* **Kuru Yük Gemisi:**Dökme Yük, Barç, Ro-Ro, Çimento, Canlı Hayvan, Konteyner, Frigofirik, Araç Taşıyan Gemi. **Tanker:**Ham petrol taşıyan gemi **Gaz Tankeri:** LNG/LPG taşıyan gemi.**Diğer:**Yolcu, Romörkör ve diğerleri

Kaynak: Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015d.

3.1.2. Panama Kanalı

İngiltere'nin Doğu Akdeniz ve Hint adalarına giden sömürge yollarını kontrol etmek isteyen Fransızlar, 1798 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması fikrini ortaya çıkarmışlardır. Sonraki yıllarda bu düşünceleri Fransa'nın Mısır Konsolosu Ferdinand De Lesseps tarafından yinelenmiş, İngiltere'nin karşı çıkmasına rağmen Hidiv İsmail Paşa ikna edilmesi ile birlikte paşa tarafından 1869 tarihinde kanal açılmıştır. Süveyş Kanalı'nın açılmasına engel olamayan İngiltere, Mısır'ın ekonomik zayıflığından faydalanarak Süveyş Kanal hisselerini Mısır'dan satın almış ve Fransa'nın karşısında en büyük kanal hissedarı olmuştur (Akalin, 2011, s: 216).

Süveyş Kanalı'nın açılmasında tecrübeli olan Fransızlar, Kuzey Amerika ve Güney Amerika arasında geçiş yolu oluşturarak Büyük Okyanus ile Atlas Okyanus'unu birleştirme fikrini ilk olarak 1879 yılında dile getirmişlerdir. Süveyş Kanalı'nın açılmasını sağlayan Ferdinand De Lesseps öncelikle Nikaraga Gölü'nden faydalanarak açılmasını teklif ettiği kanalı daha sonra Panama ve civarına

yönlendirmiştir. Panama'da 1894 yılında başlayan kanal açma faaliyetleri Fransa ekonomisinin ciddi olarak krize girmesi nedeniyle tamamlanamamıştır.

İmtiyaz haklarının ABD' ne devredilmesinden sonra 1904 tarihinde çalışmalara devam edilerek 15 Ağustos 1914 tarihinde Panama Kanalı tamamlanmıştır (Tovey, 2014). Panama Kanalı, gemilere Güney Amerika'nın en uç noktasında yer alan Horn Burnu'nu dolaştırmadan ABD, Asya, Avrupa ve Latin Amerika arasındaki taşıma maliyetlerini düşürerek, ortalama 7300 deniz mili mesafe avantajı sağlaması nedeniyle dünya üzerindeki önemli yapay su yollarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Tablo 3.3. ve Şekil 3.3.' de Panama Kanalı'nın, Horn Burnu'na göre mesafe karşılaştırması sunulmuştur.

Şekil 3.3. Panama Kanalı'nın Horn Burnu ile mesafe bakımından Karşılaştırılması



Kaynak: Wikipedia, 2016b

Tablo 3.3. Panama Kanalı'nın Horn Burnu ile Karşılaştırılması

Nereden	Nereye	Panama (Deniz Mili)	Horn Burnu (Deniz Mili)	Deniz Mili Mesafe	% Olarak Mesafe Avantaj
ABD (NewYork)	ABD (SanFrancisko)	5129	12149	7020	% 57
ŞİLİ (Santiago)	FRANSA (Marsilya)	7747	9095	1348	% 14

Kaynak: SEARATES, 2016.

Panama Kanalı'ndan geçiş rejimi 18 Kasım 1903 tarihli Buncu Barilla Antlaşması ile belirlenmiştir. Söz konusu antlaşmanın geçiş ile ilgili maddesinde *“bütün devletlerin ticaret ve savaş gemileri eşit şartlar altında geçiş yapabilecektir”* ifadesi yer almaktadır (Toluner, 1996, s: 348). Süveyş Kanalı'ndan farklı olarak savaş ve barış zamanı ibaresinin yerine eşit şartlar ifadesinin yazılı olduğu belirtilmelidir. Bu durumun ABD tarafından gerektiği durumlarda geçiş rejimlerinde askeri ve ticari açıdan manevra alanı olarak kullanabileceği değerlendirilmektedir.

Gemilerin tonajlarının arttığı gemi inşa sanayinin arttığı günümüzde, Panama Kanalı'nda genişletme faaliyetlerine başlanmış ve 2015 yılında genişletme çalışmaları sona ermiştir. Hali hazırda 77 km. uzunluğunda olan kanalın en dar yeri 300 mt.'dir. Gemi genişliği 49 mt., uzunluğu 366 mt. ve draftı 15,2 mt. olan Yeni Panamax gemileri, Panama Kanalı'ndan rahatlıkla geçebilmektedir. Kanalın 2015 yılı getirisi 2 milyar Amerikan dolarıdır. Panama Kanalı'ndan yılda ortalama 14.000 gemi geçiş yapmakta olup bu gemilerin türlerine göre dağılımı Tablo 3.4.'de sunulmuştur (Panama Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015b).

Tablo 3.4. Panama Kanalı'ndan Geçiş Yapan Gemilerin Tonajları ve Oranları

Gemi Tipleri*	Tonajları	Toplam Tonaja Göre Oran
Sıvı Yük (Tanker+LNG+LPG)	63200	% 18.4
Kuru Yük	276300	% 81.1
Diğer	1300	% 0.5
Toplam Tonaj	340800	%100

***Kuru Yük Gemisi:**Dökme Yük, Barç, Ro-Ro, Çimento, Canlı Hayvan, Konteyner, Frigofirik, Araç Taşıyan Gemi. **Tanker:**Ham petrol taşıyan gemi **Gaz Tankeri:** LNG/LPG taşıyan gemi.**Diğer:**Yolcu, Romörkör ve diğerleri

Kaynak: Panama Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015a.

3.2. İstanbul'un Jeopolitik ve Jeostratejik Durumu

Türkiye, enerji ithalatında birinci, enerji tüketiminde ikinci sırada olan Avrupa kıtası ile dünya petrol rezervlerinin %47,3' ü, doğalgaz rezervlerinin % 42,8'ine sahip Ortadoğu ve petrol rezervlerinin % 8,8'ine, doğalgaz rezervlerinin % 28,7'sine sahip Kafkasya arasında enerji köprüsü olan bir ülkedir (Yorkan, 2009, s: 25; BP Statistical Review of World Energy, 2015b). Bunun yanısıra uluslararası ticaretin hacim olarak % 80'inin, değer olarak % 55'inin deniz yolu taşımacılığı ile yapıldığı günümüzde (The UNCTADSTAT, 2015b). 4500 deniz millik sahil şeridi ile deniz yolu ticareti bakımından önemli bir potansiyele sahiptir (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi, 2016, s: 59). Örneğin, Türkiye'nin 2015 yılı sonunda Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'sı (GSYH) yaklaşık olarak 720 milyar dolar, toplam dış ticareti ise yaklaşık 350 milyar dolardır. Bu dış ticaretin yaklaşık 202 milyar doları deniz yolu taşımacılığı ile yapılmıştır (TÜİK, 2015a).

Resmi verilere göre nüfusu yaklaşık 13 milyon olan İstanbul'un, Türkiye genelinde GSYH'nın % 21,3'ünü ürettiği bilinmektedir (Çoşkun, 2011, s: 526).

İstanbul bölgesi limanları 2014 yılı deniz ticaret rakamlarına göre (İMEAK, 2015);*

- Türk Limanlarına uğrayan gemilerin groston olarak % 46,7'sine,
- İthalat ve transit boşaltma yapılan limanların % 33,6'sına,
- İhracat ve transit boşaltma yapılan limanların % 31,5'ine,
- Konteyner elleçlemesi yapılan limanların % 62'sine sahiptir.

Dünya petrol taşımacılığının 2,4 milyon varil/gün yapıldığı Türk Boğazlarına sahip olması nedeniyle deniz ticareti açısından İstanbul'un jeopolitik önemini göstermektedir. Günümüzde Kanal İstanbul Projesinin Türk Boğazlarına alternatif olacak şekilde İstanbul'da yapılmasının planlanması, yukarıda belirtilen veriler kapsamında anlamlı gözükmemektedir. Bunun bir göstergesi olarak tarih içerisinde çeşitli zamanlarda Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinde de İstanbul Boğazına alternatif su yolu projeleri yapılmıştır.

3.3. İstanbul Hinterlandında Tarihsel Kanal Projeleri

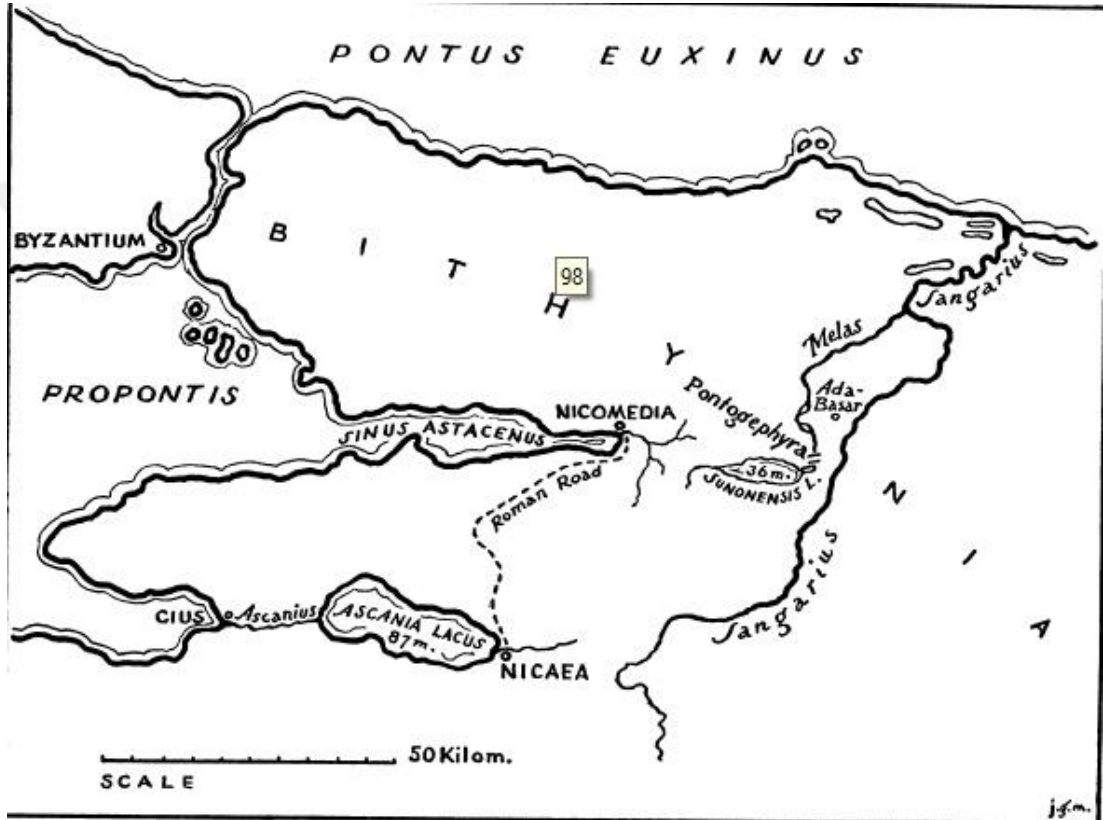
Roma imparatorluğunun önemli şehirlerinden olan aynı zamanda Bizans ve Osmanlı İmparatorluğuna başkentlik yapan İstanbul'a ilişkin projeler genel olarak değerlendirildiğinde İstanbul Boğazına alternatif su yolu projelerinin günümüze değin geçerliliğini koruduğu bilinmektedir (Moore, 1950, s: 97-100).

Örneğin, Roma İmparatorluğu zamanında Bitinya Valisi Plinius'un İmparator Trajan'a MS 116 yılında İstanbul'un kereste ve mermer ihtiyacını kuzeyden daha kolay getirmek amacıyla teklif ettiği Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi'ni birleştirme projesi tarih kayıtlarında izlenmektedir.

* İstanbul hinterlandında bulunan limanlar: Ambarlı, Kocaeli, Gemlik, İstanbul, Bandırma, Tekirdağ, Karabiga, Çanakkale, Yalova, Marmara Adası, Karadeniz Ereğli, Zonguldak)

Geç Roma döneminde ise, Bizans İmparatoru Justinious (Jüstinyen) (İS 527-565) tarafından tasarlanan Sakarya Nehri Sapanca Gölü'ne, Sapanca Gölü'nü de Marmara Deniz'ine bağlayacak olan kanal projesi bu konuyla ilgili bir diğer önemli veridir (Şekil 3.4.) (Moore, 1950, s: 97-100).

Şekil 3.4. İstanbul Boğazı'na Alternatif Sakarya Nehri Karedeniz'e ve Sapanca Gölü'nü Marmara Denizi'ne Bağlama Projeleri



Kaynak: Moore, 1950, s: 101.

İmparator Jüstinyen tarafından tasarlanan bu proje Osmanlı döneminde İstanbul'un kereste ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak Kanuni Sultan Süleyman(1520-1566), III.Murat (1574-1595), IV.Mehmet (1648-1687), III.Mustafa (1757-1774),II.Mahmut (1808-1839), Abdülmecid (1839-1861), Abdülaziz (1861-1876) gibi padişahlar tarafından yeniden gündeme getirilmiş fakat projelerden hiçbiri başarılı olamamıştır. Sadece III.Murat döneminde 1591 yılında tasarlanan proje, başarıya en çok yaklaşan çalışma olmuştur (Uygun, 2015, s: 88).

Cumhuriyet döneminde ise 1990 yılında Enerji Bakanlığı müşaviri Yüksel Önem yazdığı makalede, günümüzde planlı kanala benzer kanal projesinden bahsetmiştir (Önem, 1990, s: 12)

Son olarak 18 Ocak 1994 tarihinde dönemin Başbakanı Bülent Ecevit zamanında Terkos Gölü'nden Büyükçekmece güzergahından İstanbul Boğazına alternatif su yolu projesi gündeme gelmiştir (Şekil 3.5.) (Hürriyet Gazetesi, 1994). Cumhuriyet döneminde oluşturulan projelerin Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinden farklı olarak İstanbul'un kereste ihtiyacından daha çok gelişen gemi sanayi ile birlikte İstanbul Boğazından geçen gemi trafiğini azaltmaya yönelik olduğu bilinmektedir.

Şekil 3.5. 1994 Yılında İstanbul Boğazı'na Alternatif Su Yoluna Ait Harita



Kaynak: Hürriyet Gazetesi, 1994.

3.4. İstanbul Kanal Projesi

27 Nisan 2011 tarihinde dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan Kanal İstanbul projesinin amacı İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu oluşturmak olarak belirtilmiştir (. Küçükçekmece Gölü- Sazlıdere Barajı-Terkos Gölü'nün doğusundan Karadeniz güzergahında (Sabah Gazetesi, 2016), 45-50 km. uzunluğunda, 300 mt. genişlikte, 25 mt. derinlikte olması planlı İstanbul Kanalı'nın

yapılacak olan diğer projeler ve altyapı hizmetleri ile birlikte toplam maliyetinin 50 milyar doların üzerinde olacağı açık kaynaklardan öğrenilmiştir (Şentürk, 2011).

Şekil 3.6. İstanbul Kanalı'nın Planlı Geçiş Rotası



Kaynak: Sabah Gazetesi, 2016

Toplam 453 milyon m²'lik projenin (İstanbul Kanalı Resmi Tanıtım Bülteni, 2016) 78 milyon m²'si Hava Limanı,

- 30 milyon m²'si Kanal İstanbul,
- 33 milyon m²'si Ispartakule ve Bahçeşehir,
- 108 milyon m²'si yollar,
- 167 milyon m²'si imar parseli,
- 146 milyon m²'si yeşil alan olacağı belirtilmiştir.

İmar alanlarına inşa ettirilecek olan kültür ve eğitim merkezleri, 500 000 kişilik kapasiteli konutlar, serbest ticaret bölgesi, kanalın giriş ve çıkış noktalarına halıç ve marinalar, çeşitli ülkeleri temsil eden mimarı yapılar, gökdelenler ve üçüncü havalimanı projesi ile birlikte İstanbul Kanalı projesinin, aynı zamanda bayındırlık,

tarım, eğitim, şehircilik, konut, kültür, turizm ve sosyal bir proje olduğu vurgulanmıştır (Sabah Gazetesi, 2016).

3.5. İstanbul Kanal Projesi'nin SWOT Analizi

Bu çalışmada Kanal İstanbul Projesinin, muhtemel etkilerinin belirlenebilmesi amacıyla SWOT (Strength-Weakness- Opportunities- Threats) (Güçlü-Zayıf-Fırsatlar-Tehditler) analizi kullanılacaktır. SWOT analizi, projenin stratejik olarak durumunun ölçülebilmesi için kullanılacak bir stratejik planlama aracıdır. Aynı zamanda, projenin kendi içindeki faktörleri (internal factors) ile dışarıdan gelen faktörleri (external factors) sistemli bir şekilde karşılaştıran bir araçtır. İçerideki faktörler basitçe Güçlü yanlar (Strengths) ve Zayıf yanlar (Weaknesses) dışarıdaki faktörler ise Fırsatlar (Opportunities) ve Tehditler (Threats) olarak nitelendirilmektedir.

3.5.1. Güçlü Yanlar

3.5.1.1 Prestij/Güç Gösterisi

Günümüzde yapay suyollarının en önemlilerinden Süveyş ve Panama Kanalları bağlı oldukları ülkeler olan Panama ve Mısır'dan önce anılmaktadır. Kanal İstanbul Projesinin planlandığı şekilde tamamlanması halinde, dünya üzerinde örnekleri bulunan Panama ve Süveyş Kanallarının buldukları ülkelere sağladıkları prestije benzer şekilde Türkiye'nin de dünyadaki diğer ülkeler bazında saygınlığın ve tanınırlığının artacağı öngörülmektedir.

3.5.1.2. Olumsuz Hava ve Deniz Koşullarının Etkisi

17 deniz mili uzunluğundaki İstanbul Boğazı'nın sahip olduğu küçük ölçekli körfezler ve burunlar gibi kıyısız yapıların akıntılara etkileri ve bu etkilerin İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin seyrini olumsuz etkileyerek sıklıkla gemi kazalarına neden verdiği bilinmektedir. Kanal İstanbul ile söz konusu doğa şartlarından

kaynaklanan gemi kaza ve olayların asgari seviyeye inebileceği öngörülmektedir (Özsoy ve ark., 1988, s: 1-9)

3.5.1.3. Kaza Risklerinin İndirgenmesi

İstanbul yaklaşık 14 milyonluk nüfusu ile Türkiye’de en fazla kişinin yaşadığı şehirdir (İBB, 2016). Nüfusun yoğun olduğu İstanbul’u bekleyen olumsuzluklardan bir tanesi de İstanbul Boğazı’ndan her gün geçen tehlikeli yük taşıyan gemilerdir. İstanbul Boğazı’ndan, 2006-2015 yılları arasında ortalama 3077 adet tehlikeli yük taşıyan (ham petrol, petrol ürünleri, LNG, LPG) gemi geçmiştir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2016). Montrö Sözleşmesi kapsamında gemilerin kılavuz kaptan alma zorunluluğu bulunmadığından özellikle kılavuz kaptan almayan bahse konu tehlikeli yük taşıyan gemiler, gerek insanlar gerekse çevre için büyük risk taşımaktadır. İstanbul Kanalı faaliyete geçtiğinde, gemilerin kanalı kullanmasının teşviki ile bu risk azaltılabilecektir. Örneğin, kılavuz kaptan almanın zorunluluğu olduğu Süveyş ve Panama Kanalı’nda 2005-2015 yılları arasında toplam 7 adet gemi kazası meydana gelmiştir (Allianz, 2015).

3.5.2. Zayıf Yanlar

3.5.2.1. Mesafe Dezavantajı

İstanbul Boğazı Karadeniz’den Okyanuslara veya Hazar Deniz’inden Akdeniz’e, Manş Deniz’inden Akdeniz’e tek bağlantı noktası olarak çok önemli düğüm noktası olmakla birlikte, coğrafi açıdan örneğin Süveyş ve Panama Kanalları gibi mesafe avantajı sağlamadığı için deniz ulaştırmasında öncelikli tercih oluşturmamaktadır. Tablo 3.5.’da belirtildiği gibi ABD’ nin Newyork eyaletinden Suudi Arabistan’a deniz yoluyla Süveyş Kanalı üzerinden gidilmesi halinde, Ümit Burnu’na göre % 30 oranında mesafe ve dolaylı olarak taşıma maliyeti bakımından avantaj sağlanmaktadır. Aynı şekilde ABD’nin doğu sahilinden batı sahiline Panama Kanalı üzerinden deniz yoluyla gidildiğinde % 42 oranında mesafe ve dolaylı olarak taşıma maliyeti bakımından avantaj sağlanmaktadır. Diğer taraftan İstanbul Boğazı’nı veya

alternatifi olarak planlanan İstanbul Kanalı'nı kullanan gemiler için herhangi bir mesafe veya taşıma maliyet avantajı söz konusu değildir.

Tablo 3.5. Mesafe Avantajları

	Süveyş Kanalı	Panama Kanalı	İstanbul Kanalı
Avantaj Sağladığı Coğrafi Yer	Ümit Burnu (Ör. ABD'nin Newyork eyaletinden Suudi Arabistan'a ulaşmak için)	Horn Burnu (Ör. ABD'nin doğru sahilinden batı sahiline ulaşmak için)	Yoktur
Yüzde olarak Avantaj	30%	42%	Yoktur

Kaynak: Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015c; Panama Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015a.

3.5.2.2. İstanbul Boğazı'nın Bölgesel Niteliği

İstanbul Boğazı'nı coğrafi yapısı gereği birincil olarak Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler kullanmaktadır. Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin (Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya, Gürcistan) genel dış ticaret verilerine bakıldığında bu ülkelere (Türkiye hariç) ait toplam 2015 yılı dış ticaretin hacminin 1119 milyar dolar olduğu görülmektedir (CIA, 2016). Bahse konu dış ticaret hacimleri tüm taşıma türlerini kapsamaktadır. Dünya ticaretinin miktar olarak % 80'nin deniz yolu ile yapıldığı verisinden hareketle iyimser bir görünüm sunularak bahse konu bütün ülkelerin dış ticaretlerinin hepsinin deniz yolu ile yapıldığı kabul edildiğinde dahi bu rakamın dünyadaki en gelişmiş yedi ülkeden (G7) 4'ünün bulunduğu AB ülkelerinin toplam dış ticaretinin % 26'sı olduğu, dünyadaki en gelişmiş yedi ülkeden (G7) 2'sinin bulunduğu Kuzey Amerika ülkelerinin dış ticaret hacimlerinin % 19'u olduğu görülmektedir. Karadeniz ülkeleri arasında, Rusya en fazla dış ticaret hacmine sahip olup diğer Karadeniz ülkelerin toplam dış ticaretinin % 80 'i kadar dış ticaret hacmine sahiptir. Karadeniz'de, Rusya dışında Türk Boğazlarını küresel ölçekte etkileyebilecek ülke bulunmamaktadır (Tablo 3.6.).

Tablo 3.6. Karadeniz Ülkeleri, AB Ülkeleri ve Kuzey Amerika Ülkelerine Ait Dış Ticaret Hacimleri

	Karadeniz Ülkeleri (Milyar dolar)(a)		AB ülkeleri (Bulgaristan ve Romanya Hariç) (Milyar dolar) (b)	Kuzey Amerika Ülkeleri (Milyar dolar)(b)
	Rusya	Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Gürcistan		
		806	313	
2014 yılı ticaret hacimleri	1119		4301	5809

Kaynak: CIA, 2016; WTO, 2015b.

Süveyş, Panama Kanalı ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi adet veya tonajları incelendiğinde her üç geçiş yolu için de gemi türlerinin ortalama aynı olmasına rağmen geçiş yapan gemi tonaj oranlarının farklı sahip olduğu, Rusya'nın enerji arzına dayalı tehlikeli yük taşıyan (Tanker, LNG, LPG) gemilerin İstanbul Boğazı'ndan geçişin % 40'ını oluşturduğu (Tablo 3.7.),

Tablo 3.7. İstanbul Boğazı, Süveyş ve Panama Kanalları'na Ait Gemi Geçiş Verileri

Gemi Tipleri*	İstanbul Boğazı		İstanbul Boğazı		Süveyş Kanalı		Panama Kanalı	
	Tonajları Adet	Toplam Adede Göre Oran	Tonajları (Milyon Ton)	Toplam Tonaja Göre Oran	Tonajları (Milyon Ton)	Toplam Tonaja Göre Oran	Tonajları (Milyon Ton)	Toplam Tonaja Göre Oran
Sıvı Yük (Tanker+LNG+LPG)	8633	20%	203558	40%	177 782	% 19.2	63 200	% 18.4
Kuru Yük	33 440	77%	361658	%59.9	739 890	% 79.9	276 300	% 81.1
Diğer	1153	3%	143	% 0.02	7984	% 0.9	1300	% 0.5
Toplam Adet	43 226	100%	565 211	100%	925 656	100%	340 800	100%

* **Kuru Yük Gemisi:**Dökme Yük, Barç, Ro-Ro, Çimento, Canlı Hayvan, Konteyner, Frigofirik, Araç Taşıyan Gemi. **Tanker:**Ham petrol taşıyan gemi **Gaz Tankeri:** LNG/LPG taşıyan gemi.**Diğer:**Yolcu, Romörkör ve diğerleri

İleri geçiş rotaları incelendiğinde ise (Şekil 3.6.), Süveyş ve Panama kanallarından geçişin değişik ülkelere bağlı olmasına rağmen İstanbul Boğazı'nın

coğrafi yapısı gereği yalnızca Karadeniz ülkelerine bağlı olduğu görülmektedir. Bu kapsamda Süveyş ve Panama Kanalları'nın coğrafi olarak mesafe avantajı sağlamaları, taşıma maliyetlerini düşürmeleri ve üretim maliyetinin minimum olduğu Çin ve çevre bölgelerine dünya ticaret hacminin % 50,3 oluşturan AB ve Kuzey Amerika ülkelerinin geçiş yolunda olmalarından dolayı Türk Boğazları'na göre küresel etkileri daha fazla görülmektedir (WTO, 2015b). AB ülkeleri ve Kuzey Amerika ülkeleri öncelikli olarak Süveyş ve Panama Kanalları'nı kullanmaktadırlar.

Şekil 3.6. Panama ve Süveyş Kanalı'nın İleri Geçiş Noktaları



3.5.2.3. Proje Maliyeti

Kanal İstanbul Projesi'nin toplam maliyeti açık kaynaklarda 50 milyar dolar olarak belirtilmiş resmi kurumlardan güncel net hesap maliyeti sunulmamıştır (Kocaoğlu, 2011). Türkiye'nin cari fiyatlarla 2015 yılı GSYH'sı 719.967 milyar dolardır (TÜİK, 2015b). Buna göre bütçemizin yaklaşık % 7 olarak maliyeti öngörülen projenin, orta ölçekli büyüklükte olan Türkiye için fazla maliyetli olduğu değerlendirilmektedir.

3.5.2.4. İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazları'nın Transit Rotası

Türk Boğazlarından geçiş, kuzey ve güney yönüne bağlı olarak İstanbul Boğazı'ndan başlar, Marmara Denizi'nden devam ederek Çanakkale Boğazı'nın

çıkışında son bulmaktadır. Kanal İstanbul projesi ile yapılacak olan İstanbul Kanalı yalnızca İstanbul Boğazı'nı kapsamaktadır. İstanbul Boğazı'nda beklemeden transit olarak kanaldan daha hızlı geçebilecek olan gemi, Çanakkale Boğazı'nda kanal olmadığı için beklemek zorunda kalacaktır. Benzer şekilde kanalı güneyden kuzeye kullanmak isteyen gemiler Çanakkale Boğazı'nda yoğunluk olması durumunda yine beklemek zorunda kalacak ve 1.4 milyar dolar olarak belirtilen bekleme maliyetlerinde tahmin edilen kadar azalma olmayacaktır (Akşam Gazetesi, 2014; ORSAM, 2011, s:6).

Genel olarak değerlendirildiğinde Kanal İstanbul'un yalnızca Marmara Deniz'inden Karadeniz'e veya Karadeniz'den Marmara Deniz'ine geçişlerde bekleme süresini azaltacağı, ancak Boğazlardan geçen gemilerin büyük oranının Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin gemilerinin olduğu ve bu gemilerin Çanakkale Boğazı'ndan geçmek zorunda kaldıkları gerçeği paralelinde Kanal İstanbul'un bekleme maliyetini Ege Deniz'ine intikal edecek gemiler açısından azaltmayacağı düşünülmektedir.

3.5.2.5. Alternatif Rota Potansiyeli

Türk Boğazları'nda geçiş, Montrö Sözleşmesinin aktarıldığı bölümde detaylı olarak belirtildiği gibi serbest geçişe tabi olmakta birlikte geçen gemilerden fener, tahlisiye ve sağlık hizmetlerine ilişkin ücret alınmaktadır. Anılan bu ücretler altın-frank cinsinden olup, 1976 tarihinde Merkez Bankası Başkanlarının aldığı karar doğrultusunda Türkiye Cumhuriyeti'nin de 1978 tarihinde kararı onaylamasının ardından belirtilen ücretler dolar cinsinden alınmaktadır. Tablo 2.4.'de belirtilen, boğazlarımızdan geçen gemilerin, dolar bazında tabi oldukları ücretler Süveyş ve Panama Kanallarına kıyasla daha düşük olduğu bilinmektedir. Hâlihazırda İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerden alınan ücret yaklaşık olarak ortalama 4 000 Amerikan dolarıdır. İstanbul Boğazı'nın alternatifi olarak planlanan İstanbul Kanalı'nda ise geçiş ücretine ilişkin resmi bir açıklama henüz bulunmamakla birlikte, Süveyş ve Panama Kanal'ları oranında ücret alınabileceği değerlendirilmektedir. Örneğin Panama Kanalı'nda geçiş yapan gemilerden alınana ücret gemilerin tonaj, tip ve yük durumlarına göre değişiklik göstermekle birlikte yaklaşık olarak ortalama

140 000 Amerikan doları iken, aynı şartlar altında Süveyş Kanalı'ndan geçiş yapan gemilerden alınana ücret yaklaşık olarak ortalama 290 000 Amerikan dolarıdır. Buna göre, İstanbul Kanal'ından geçiş yapmak isteyen gemi için iki alternatif söz konusu olacaktır. Düşük ücretin alternatif olduğu İstanbul Boğazı ve daha yüksek geçişin ücretin mevcut olduğu Kanal İstanbul. Günümüz küresel ekonomik şartları değerlendirildiğinde geçiş yapacak gemilerin zaman ve maliyet açısından zorunda kalmadıkları sürece Kanal İstanbul'u kullanmayacakları düşünülmektedir.

Tablo 3.8. Süveyş ve Panama Kanalı ile İstanbul Boğazı'na İlişkin Ortalama Geçiş Ücretleri

	Süveyş Kanalı	Panama Kanalı	İstanbul Boğazı
2015 Yılı Gelirleri	5 milyar dolar(1)	2 milyar dolar(2)	180 milyon dolar (3)
2015 Yılı geçiş Yapan Gemi Adetleri*	18000 (1)	14000 (2)	43000 (4)
Gemi Başına Ortalama Geçiş Ücreti	29 bin dolar	15 bin dolar	4 bin dolar**

Kaynak: (1) Süveyş Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015d;

(2) Panama Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015a;

(3) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2015d;

(4) Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2015.

3.5.3. Fırsatlar

Kanal İstanbul projesi hayata geçtiğinde İstanbul bölgesi için ekonomik, sosyal, kültürel, ulaşım, mimari gibi hususlar açılardan faydalı olacağı düşünülmektedir.

3.5.3.1. Ekonomik Faydalar

Proje kapsamında planlı serbest ticaret bölgesinin ihracatı artırması ve bununla beraber dış ticarete olumlu katkı sağlayacağı, inşa edilecek kültür, eğitim ve alışveriş

* Geçiş yapan gemilere ait gelirler ve adetler kaynaklar kullanılarak yaklaşık değer olarak verilmiştir.

** İstanbul Boğazı'ndan gemi başına ücret Türk Boğazları'ndan elde edilen gelirin İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi adedine bölünmesi ile bulunmuştur.

merkezlerinin yeni istihdam sahalarını açabileceği ve hizmet sektöründe artış sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Bunların yanında, İstanbul Kanalı ile Panama ve Süveyş Kanalları örneğinde olduğu gibi gemilerden elde edilebilecek geçiş ücretlerinin ekonomiye olumlu katkısının olacağı değerlendirilmektedir.

3.5.3.2. Sosyal - Kültürel Fayda

Mimari açıdan başarılı ve dünya çapında beğeni gören yapıların kanal etrafında oluşturulmasının projeye milli kimlik kazandıracağı, kanal etrafında oluşturulacak marinaların yurt içi ve yurt dışı deniz aktivitelerinin ilerlemesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Projenin öngörüldüğü şekilde tamamlandığı takdirde yurt içi ve yurt dışı turizmin artmasına olumlu etkileri olacağı kaçınılmazdır.

3.5.3.3. Ulaşım Faydası

Planlı hava limanı, yeni bağlantı yolları, kanal üzerindeki köprülerin kara ve hava yolu ulaşımına olumlu katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

3.5.4. Tehditler

3.5.4.1. Türk Boğazlar Tüzüğü

Çalışmanın 2.Bölümünde bahsedildiği üzere Türk Boğazları'nda 1936 tarihli Montrö Boğazlar sözleşmesi maddeleri uygulanmaktadır. Montrö Boğazlar sözleşmesi gereğince ticari ve savaş gemilerine ilişkin tüm geçişler, Türkiye'nin savaşa taraf olması, savaşta tarafsız olması, Türkiye'nin kendini yakın savaş tehdidi altında bulması ve barış durumlarına ilişkin esaslar kapsamında yapılmaktadır. Türk Boğazları yalnızca İstanbul Boğazı'ndan geçişi kapsamamakta 36 millik Çanakkale Boğazı ile 117 millik Marmara Denizi'ni de kapsamaktadır. Buna göre Kanal İstanbul projesi ile yapılması planlı İstanbul Kanalı aşağıda belirtilen gerekçeler sebebiyle Montrö Boğazlar Sözleşmesi geçiş sistemine tehdit oluşturmaktadır.

Serbest geçişin bulunduğu yalnızca tahlisiye, fener ve sağlık hizmetlerine yönelik ücretin alındığı Türk Boğazları, ancak zorunlu sebeplerle (olumsuz hava

koşulları, gemi kaza ve olayları veya gemi kaza ve olayın olması ihtimalinin yüksek olduğu durumlar vb) veya sportif faaliyetler sırasında geçişe kapatılmakta ya da tek yönlü trafik geçişine izin verilmektedir. Boğazlar, olumsuz hava koşulları durumunda özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin kaza riskini azaltmak için kapatıldığında (Türk Boğazları Tüzüğü), İstanbul Boğazı'nda yapısı gereği mevcut olan fiziksel zorlukları bulundurmeyen İstanbul Kanalının geçiş sistemine açık olması planlanmaktadır. Bu durum gerek tehlikeli yük taşıyan gemilerin kaza riskini azaltmak amacıyla çıkarılan Türk Boğazları tüzüğü açısından, gerekse serbest geçiş yapmak isteyen gemiler açısından ikilem yaratmaktadır. Geçiş yapmak isteyen gemiler Montrö Sözleşmesi'nin 2. Maddesi'ni referans alarak serbest geçişin olduğunu bunun hiçbir suretle durdurulamayacağını iddia edebilirler ve alternatif rota olan İstanbul Kanalı'ndan ücretsiz geçmek isteyebilirler veya İstanbul Boğazı'ndan geçişe devam etmek isteyebilirler. Bu durumda ise daha önce bahsedilen çevre ve can emniyeti açısından taşıdıkları risk tekrar ortaya çıkabilmektedir. İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapma isteklerine gerekçe olarak ise kendi istekleri dışında, geçişin serbest ve belirli şartlar altında ücretli olan (fener, tahlisiye ve sağlık hizmetleri) İstanbul Boğazı'ndan rota saptırması yapıldığını belirtebilirler. Diğer taraftan Türkiye ise özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilere ilişkin kaza riski nedeniyle, geçici olarak trafiği durdurma veya kapatma yetkisi kazandığı 1998 yılı tarihli Türk Boğazları Tüzüğü ile İstanbul Kanalı arasında ciddi ikilem yaşayabilir. Türk Boğazları Tüzüğü ilk olarak Temmuz 1994 tarihinde, daha sonraki değişikliklerle 6 Kasım 1998 'de yürürlüğe koyulmuş ve IMO tarafından 1999 tarihinde Dönem Deniz Güvenliği Komite'sinin 71.Dönem toplantısında kabul edilmiştir (T.C. Dış İşleri Bakanlığı, 2016). Söz konusu tüzükle Türkiye özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilere ilişkin Türk Boğazları'ndan geçişin geçici olarak durdurulması, trafiğinin tek taraflı olarak askıya alınması hakkını elde etmiştir. Türkiye IMO' da, bu hakkı Montrö Sözleşmesi'nin serbest geçiş maddesine rağmen denizde var olan tehlikeli yük taşıyan gemilere çevre ve can emniyetini sebep göstererek elde etmiştir. Ancak bu hakkı elde ettiği 1999 yılında İstanbul Boğazı'na alternatif rota bulunmamaktaydı. Montrö Boğazlar Sözleşmesi belirli şartlar altında (Türkiye'nin savaşta tarafsız, barış durumu veya ticari gemilerin savaşan devletlere ait olmaması durumu) tüm ticari gemilerin geçişlerine serbestlik tanırken, bu

varsayımlar ışığında İstanbul Kanalı Boğazlar bölgesinde Türkiye'nin belirttiği çevre ve can güvenliği aleyhine hizmet etmiş olabilir.

3.5.4.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Türk Boğazları tarihinin aktarıldığı 2.Bölümde detaylı olarak belirtildiği gibi Boğazlara ilişkin geçiş sisteminin tarihi genel olarak üç döneme ayrılmaktadır. Bunlar; Türk egemenliği dönemi(1453-1809), ikili antlaşmalar dönemi(1809-1841) ve çok taraflı antlaşmalar dönemi (1841-1923) dir. Boğazlar üzerinde bahse konu dönemler, Osmanlı Devleti'nin uluslararası siyasetteki gücü ile paralel gitmektedir. Montrö Boğazlar sözleşmesi devletin gücü ile diğer devletlerin istekleri arasındaki ilişkiyi görerek hazırlanmış ve bütün dünya devletlerinin ticari faaliyetlerine serbestlik tanıyarak Türkiye açısından kendi beka tedbirlerini askeri çerçevede alarak uzun yıllar uygulanmasını hedeflemiştir (Tuncer, 2014, s: 93-124).

Günümüzde, uluslararası aktörlerin sürekli olarak ittifak yaptıkları, ittifaklar sisteminin oluştuğu 1930'lu yılların ortalarında, bir ülkeye veya ittifak sistemine avantaj sağlamaktan çok uluslararası sisteme avantaj sağlaması gerektiği iddiasıyla hazırlanan Montrö Boğazlar sözleşmesinin uygulandığı İstanbul Boğazı'nda, İstanbul Kanalı'nın açılması ile askeri gemilerin İstanbul Kanalı'ndan geçişlerine ilişkin büyük tehlikelerin ortaya çıkmasıyla uygulanan geçiş rejiminin fesih edilebileceği değerlendirilmektedir (Öymen, 2014, s: 55-74)

İstanbul Kanalı'nda askeri gemilerin geçişlerine ilişkin iki türlü sistem uygulanabilir. Birincisi Montrö Sözleşmesi'nin askeri geçiş rejiminin bu kanal içinde geçerli olduğu, ikinci olarak, kanalın tamamen Türkiye'ye ait olduğu gerekçesiyle askeri gemilerin geçişleri Türkiye'nin inisiyatifine bırakılabilir. Birinci durum olduğu takdirde İstanbul Kanalı'nda milli güç kaybedilmiş olur. Tamamen Türkiye'ye ait olan kanaldan belirli şartlar altında (tonaj ve gemi adedi kısıtlaması) askeri gemiler ücretsiz ve serbest geçiş hakkı elde edeceklerdir. İkinci durum olduğu takdirde ise, Montrö Sözleşmesi maddeleri gündeme gelerek askeri gemilerin geçme hakkı talebiyle karşılaşılabilecek veya barış durumu haricinde savaş ve gerginlik durumlarında (Türkiye'nin tarafsız kaldığı) düşmanın veya karşı ittifak grubunun zorla kullanmak isteyebileceği ikincil bir cephe oluşacaktır. Örneğin Rusya ile

Gürcistan arasında dünya tarihinin en kısa savaşın yaşandığı 2008 yılında A.B.D. tarafından yardım amacıyla Boğazlardan askeri gemi geçişi yapılmış, söz konusu geminin Montrö Sözleşmesinin maddelerine uymadığı gerekçesiyle Rusya tarafından Türkiye ciddi eleştirilere maruz kalmıştır (İkinci ve Schwarz, 2008).

İstanbul Kanalı'nın açılması ile beraber ABD özelinde uluslararası ilişkilerde küresel etki yapabilecek aktörlerin buna benzer uygulamaları ve talepleri olabilir. Gerekçe olarak ise Montrö sözleşmesinin özüne aykırı olarak, sözleşmenin sadece Türk Boğazları'nı kapsadığı, İstanbul Kanalı'nı kapsamadığı iddia edilebilir (Ertürk, Türker, s: 75-91). Geçiş rejimine ilişkin bu önemli riskin göstergelerinden biri de A.B.D.'nin her yıl bütün dünya denizlerinde serbest özgürlük adı altında "freedom of navigation" programı ile Karadeniz'e yolladığı savaş gemisidir (ABD Dış İşleri Bakanlığı, 2016).

3.5.4.3. Rusya Federasyonu

Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerden Rusya'nın yukarıda bahsedilen olası tehditlerin paralelinde, özel olarak değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Rusya'nın Türk Boğazları'na ilgisi Çarlık Rusya döneminde başlamış, Osmanlı Devleti'nin boğazlara hakim olduğu dönemde, Türk Boğazları'na ilişkin isteklerini 1699 Karlofça antlaşmasından itibaren dile getirmişlerdir. Cumhuriyet tarihimizde ise Boğazlara yönelik ilk ciddi talebi II. Dünya savaşı'nın sonucunu belirlemeye yönelik konferanslardan olan Postdam Konferansında 1945 yılında dile getirmiştir. Söz konusu konferansta Rusya, Boğazların Türkiye ve Rusya'ya ait olduğu gerekçesine dayandırdığı savunma projesini sunmuştur. İngiltere Başbakanı Churchill ve A.B.D. Başkanı Roosevelt tarafından bu proje daha sonraki yıllara ertelenmiş, II. Dünya savaşının ardından Rusya ile ABD ve İngiltere arasında yaşanan görüş ayrılıkları nedeniyle proje gündem dışına bırakılmıştır (Sander, 2008, s: 217).

Karadeniz, 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte özellikle Avrupa-Atlantik Dünyası olarak adlandırılan AB ve ABD'nin Avrasya coğrafyasına girmeye çalışması ile beraber önem kazanmıştır (Kandemir, 2008 s: 97-117). Yaklaşık olarak son iki yüzyıldır Çarlık Rusya'sı ve Sovyetler Birliği'nin kontrolünde olan Karadeniz ve Kafkaslar'da bu dağılmanın etkisiyle meydana gelen

siyasi, askeri ve etnik çatışmalar halen devam etmektedir (Karabağ, 2014, s: 73-85). Ermenistan ve Azerbaycan arasında Dağlık Karabağ sorunu, Çeçen direnişçilerin Moskova'dan bağımsızlık talepleri, Gürcistan'ın Osetya bölgesindeki etnik hareketlilik veya son olarak gelişen Moskova ile Ukrayna arasında gelişen Kırım'ın ilhak edilmesi sorunları bunlara örnek olarak verilebilir. Özel olarak bakıldığında bölgesel hareketlilik şeklinde yorumlanabilen sorunların, genel olarak bakıldığında Karadeniz'le ve Rusya'nın Karadeniz'de enerji arzı politikası ile doğrudan ilişkisi bulunduğu görülmektedir (Sönmezoğlu, 2016, s: 308-388;638-788; Radek, 2014, s: 125-135).

Hazar Denizi ve Kafkaslar dünya enerji arzında petrol rezervlerinin % 8,8'ine, doğalgaz rezervlerinin % 27,8'sine sahiptir. Hazar Denizi'ne kıyısı olan ülkelerin petrol ve doğalgaz rezervleri Tablo 3.9.'da sunulmuştur (İran Ortadoğu'da bulunmasına rağmen Hazar Denizi'ne kıyısı bunmaktadır).

Tablo 3.9. Hazar Denizi'ne Kıyısı Olan Ülkelerin Hazar Denizi'ndeki Petrol ve Doğalgaz Rezervleri

Ülkeler	Doğalgaz			Petrol		
	Onshore (Milyar m ³)	Offshore (Milyar m ³)	Toplam (Milyar m ³)	Onshore (Milyar m ³)	Offshore (Milyar m ³)	Toplam (Milyar m ³)
Azerbaycan	141	1302	1443	1.7	6.8	8.5
İran	28.3	28.3	56.6	-	0.5	0.5
Kazakistan	1924	1018	2942	15.5	15.7	31.2
Rusya	2688	396	3084	4.5	1.6	6.1
Türkmenistan	283	254	537	0.8	1.1	1.9
Toplam	5064	2998	8063	22.5	25.7	48.2

Kaynak: Karagöl ve ark., 2016

Hazar Denizi'ndeki enerji arzlarının ya doğrudan Rusya tarafından ya da mevcut petrol boru hatlarının Rusya'nın Karadeniz'de bulunan Novorossiysk Limanı üzerinden veya enerji arzı yapan diğer Hazar Denizi (İran hariç) ülkelerinin

Rusya'nın şirketleri olan LUKOİL, GAZPROM' ve RUSNET'na hisse vermesi ile yapılabildiği bilinmektedir. (Aslan, 2005, s: 61-106) (Tablo 3.10.).

Tablo 3.10 Hazar Denizi Çıkışlı Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları

Nereden	Nereye	Enerji Cinsi	Kapasite	Mevcut/Planlı
Bakü(Azerbayzan)	Novorossiysk	Petrol	Günlük 100 bin varil	Mevcut
Bakü(Azerbayzan)	Supa	Petrol	Aktif Değil	Mevcut
Bakü(Azerbayzan)	Batum	Petrol	Aktif Değil	Mevcut
Tengiz(Kazakistan)	Novorossiysk (Caspian Pipeline Consortium-CPC)	Petrol	Günlük 1,2 milyon kapasite	Mevcut
Bakü-Tiflis (Azerbayzan-Gürcistan)	Ceyhan(Türkiye) Bakü-Tiflis-Ceyhan BTC)	Petrol	Günlük 1,2 milyon kapasite	Mevcut
Kazakistan	Çin	Petrol	Günlük 240 bin varil	Mevcut
Bakü-Tiflis (Azerbayzan-Gürcistan)	Erzurum (Türkiye) Bakü-Tiflis-Erzurum BTE)	Doğalgaz	8 milyar m3	Mevcut
Türkmenistan	Özbekistan-Kazakistan Rusya(Orta Asya-Merkez)	Doğalgaz	90 milyar m3	Mevcut
Şahdeniz (Azerbayzan)	Türkiye-Avrupa TransTrans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)	Doğalgaz	16 milyar m3	Planlı

Kaynak: EIA, 2015.

Şekil 3.7. Hazar Denizi’nde Kıyısı Olan Ülkelerin Petrol ve Doğalgaz Sahalarının Dağılımı



Kaynak: EIA, 2015.

Hazar Denizi petrol ve doğalgaz bölgelerinin gösterildiği şekilde (Şekil 3.7.), kırmızı alanlar doğalgaz sahasını ifade etmektedir. Bahsekonu petrol ve doğalgaz alanlarından Şahdeniz, Azeri-Çırağ-Güneşli(ACG) Azerbaycan’a; Korchagin, Astrakhan Rusya’ya; Kaşagan, Tengiz; Kazakistan’a; Çeleken, Türkmenistan’a ve Serdal Jandal, İran’a aittir. (Karagöl ve ark., 2016). Hazar Denizi’ne kıyısı olmamasına rağmen, Çeçenistan bütün petrol boru hatlarının birleşme noktası olması sebebiyle Rusya için stratejik öneme sahiptir (Tanas ve vd., 2016, s: 12).

Rusya, üyesi olmadığı TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Hazar-Orta Asya nakliyat ve ticaret yolu) projesinde, Asya-Avrupa ticaretini denetleyebilmek, Karadeniz’de enerji güvenliğini kontrol edebilmek ve Karadeniz’de donanma bulundurmak maksadıyla SSCB zamanında kullandığı Kırım’ı 2014 yılında işgal etmiştir (Sönmezoğlu, 2016, s: 313).

Şekil 3.8.TRACECA Haritası



Kaynak: T.C. UBAK, 2016.

Yukarıdaki şekilde (Şekil 3.8.) görüldüğü gibi, 21.yüzyılın ipek yolu olarak bilinen TRACECA ile Avrupa ise, Karadeniz üzerinden denizyolu taşımacılığına bağlı kombine taşımacılıkla enerji ve ticaret ağını güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

Rusya, bu duruma karşılık SSCB'nin dağılmasının ardından oluşturduğu 40 maddelik güvenlik doktrininde hayati önem arz eden konular içerisinde “stratejik önem arz eden kaynaklara (liman, demir yolu ve kara yolu) Rusya’dan başka bir devletin ulaşmasının engellenmesi, kontrol altında tutulması ” şeklinde ifade edilen politika doğrultusunda enerji arzı planlarını uygulamaktadır (Aslan, 2005, s: 54-57).

Bu kapsamda İstanbul Kanalı'nın hayata geçirilmesi halinde, Rusya' nın gerek askeri gemilerin gerekse ticari gemilerin geçiş sistemleri ve geçiş ücretleri açısından kendisi için hayati önem arz eden enerji arzında stratejik değeri bulunan Karadeniz ve Türk Boğazları üzerinde bir takım isteklerde bulunabileceği düşünülmektedir

Rusya Türkiye'nin Türk Boğazları'nda olması muhtemel geçiş ücret artışı ve trafiğin kısıtlanmasına karşı çıkan ilk ülke olmuştur. Örneğin Bretton Woods sisteminin dağılmasının ardından merkez bankası guvernörlerinin 13 Kasım 1973 tarihinde İsviçre'nin Bole şehrinde yaptıkları toplantının ardından altının resmi değeri kaldırılmıştır (Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesi, Esas No:1990/5647). Türkiye bu kararı 21 Nisan 1978 tarihli gün ve 2146 sayılı kanun ile onaylamıştır. Bununla birlikte Türk Boğazları'nda geçiş ücretlerine ilişkin mevcut altın- frank sistemi yerine dolar sistemi getirilmiştir. Ancak ilerleyen yıllarda Türkiye dolar sistemi ile zarar ettiği gerekçesiyle 1982 tarihinde geçiş ücretlerini dolar bazında 10 katına çıkarmış, SSCB yönetiminin tepkisi nedeniyle % 75 oranında indirime gitmiştir (Öztürk, 2011). Türk Boğazları Tüzüğü ilk olarak Temmuz 1994 tarihinde, daha sonra değişikliklerle 6 Kasım 1998 'de yürürlüğe koyulmuş ve IMO tarafından 1999 tarihinde Dönem Deniz Güvenliği Komite'sinin 71. Dönem toplantısında kabul edilmiştir. Yine Rusya tarafından, tüzüğün gemilerin Boğazlara girişi sırasında fazla beklemeye sebep olması gerekçesiyle tüzüğe itiraz edilmiştir.

Rusya, mevcut Montrö sözleşmesi ile Karadeniz'e kıyısı olmayan diğer ülkelerin askeri gemilerinin Karadeniz' de kısıtlı gün, tonaj ile bulunmasından enerji güvenliğini kontrol etmek açısından memnun olmakla birlikte, ticari gemilerinin özellikle sıvı dökme yük gemilerinin Türk Boğazları'nın girişinde bekletilmesinden rahatsızlık duymaktadır. İstanbul Kanalı ile İstanbul Boğazı'na alternatif oluşacağından ücretleri fazla bulması durumunda Kanal'dan geçmek istemeyerek Montrö Sözleşme'sinin serbest geçiş hakkını referans göstererek İstanbul Boğazı'ndan geçmek isteyebilir. IMO sözleşmesinde Türkiye'ye, tehlikeli yük taşıyan sıvı dökme yük gemilerini risk nedeniyle bekletme yetkisi verilmişse de kanalın açılması ile beraber daha önce bahsedildiği üzere tüzükle çelişki doğacaktır. Rusya'nın 1982 ve 1994 yıllarında verdiği tepkiler düşünüldüğünde bu konu önemini arttırmaktadır. Rusya, tarihte küresel ölçekte etkin olduğu zamanlarda Türk Boğazları'ndan faydalanmak istediği gibi, TRACECA'nın oluşturulmasının ardından Karadeniz'deki askeri gücünü, ticaret ve enerji arzını kontrol etmek maksadıyla, nükleer gücü paralelinde güvenlik ikilemi kuramı kapsamında İstanbul Kanalı'nı kendi askeri ve politik stratejik hedefleri doğrultusunda kullanmak isteyebilir. İstanbul Kanalı'ndan belirli hisse talebinde bulunabilir veya Montrö Sözleşmesini

kendi lehine değiştirmeyi tekli edebilir (Öymen, 2014, s: 55-74; Griffiths ve vd.,2011, s: 25-29).

3.5.4.4. Deniz Ekolojisine Etkileri

İstanbul Boğazı, Birleşmiş Milletler Çevre Programı kapsamında koruma altına alınan kısa burunlu yunuslar gibi çeşitli deniz canlılarının geçiş yolu üzerinde yer almakla birlikte, farklı bitki ve hayvan toplulukları ile nesli tükenme riski bulunan 33 deniz canlısına ev sahipliği yapmaktadır (Akten ve vd.,2011, s: 18). İstanbul Kanal Projesi kapsamında resmi kaynaklardan henüz Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) raporuna ilişkin herhangi bir bilgi aktarılmamıştır. Diğer taraftan deniz bilimcileri tarafından yapılan değerlendirmede; Marmara Denizi'nin Karadeniz'den 30 cm' den alçakta yer alması, Marmara Denizi'nin ilk 25 mt'sinin Karadeniz'in tatlı suyundan geri kalan derinliğin ise Akdeniz suyundan oluşması vb. nedenlerle projenin başlangıcında ve tamamlanmasının ardından Marmara Denizi, Karadeniz ve Akdeniz'deki deniz yaşamına olumsuz etkisi olabileceği belirtilmiştir (Saydam, 2014, s: 13-54).

3.5.4.5. Kuzey Koridoru Enerji Hatları

Dünya petrol rezervlerinin % 8,8'ine, doğalgaz rezervlerinin % 27,8'sine sahip Hazar Denizi ve Kafkaslar' dan enerji arzı genel olarak dört şekilde yapılmaktadır. Bunlardan ilki Hazar Denizi ve Kafkas petrol ve doğalgazının İran ile takas antlaşması yapılarak dünya pazarına nakli (Tozar ve Güzel, 2011, s: 5); ikincisi Rusya boru hatları ile dünya pazarına nakli, üçüncüsü Hazar petrollerinin Rusya'nın Karadeniz'deki limanı olan Novorossiysk'ye boru hatları ile getirilerek oradan gemilerle dünya pazarına nakli, sonuncusu ise Türkiye üzerinden boru hatları ile dünya pazarına naklidir (BP, 2015b). Türkiye özellikle 2000'li yıllardan itibaren söz konusu enerji arzında transit ülke olmak amacıyla stratejik antlaşmalar yapmıştır. Günümüzde Türkiye'de mevcut ve planlı uluslararası petrol ve doğalgaz boru hatları Tablo 3.11'de belirtilmiştir.

Tablo 3.11. Türkiye’de Mevcut ve Planlı Uluslararası Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları

KORİDORU	Nereden	Nereye	Enerji Cinsi	Kapasite	Mevcut/Planlı
	GÜNEY KORİDORU	Irak	Türkiye	Petrol	Yıllık 70,9 milyon (Aktif değil)
İran		Türkiye	Doğalgaz	Yıllık 9,6 milyar m ³	Mevcut
KUZAY KORİDORU	Rusya	Türkiye	Doğalgaz	Yıllık 14 milyar m ³	Mevcut
	Rusya	Türkiye(Mavi Akım)	Doğalgaz	Yıllık 16 milyar m ³	Mevcut
	Bakü-Tiflis (Azerbayzan-Gürcistan)	Erzurum (Türkiye)Bakü-Tiflis-Erzurum BTE)	Doğalgaz	Yıllık 8 milyar m ³	Mevcut
	Bakü-Tiflis(Azerbayzan-Gürcistan)	Ceyhan(Türkiye) Bakü-Tiflis-Ceyhan BTC)	Petrol	Günlük 1,2 milyon kapasite	Mevcut
	Rusya	Türkiye-Avrupa (Türk Akımı)	Doğalgaz		Planlı
	Şahdeniz(Azerbayzan)	Türkiye-Avrupa (Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı) (TANAP)	Doğalgaz	16 milyar m ³	Planlı

Kaynak: T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2016.

Mevcut ve planlı petrol ve doğalgaz boru hatları, Türkiye’nin jeopolitik önemini arttırmakta, özellikle Kuzey koridoru çıkışlı boru hatları kullanılarak taşınan petrol ve doğalgaz aynı zamanda İstanbul Boğazı’nda mevcut tehlikeli yük taşıyan gemi trafiğinin azaltılmasına yardımcı olmaktadır. Bu durumun, UNESCO tarafından insanlığın ortak mirası olarak kabul edilen İstanbul’un (Mantran, 2015, s: 356) tehlikeli yük taşıyan gemiler kapsamında, çevre ve can emniyeti riskinin düşmesinde olumlu etkiye sahip olacağı bilinmektedir (Akten ve vd.,2011, s: 21). Ancak boru hattı projesinin planlandığı şekilde hayata geçirilmesi halinde İstanbul kanal projesinden elde edilmesi muhtemel geçiş ücretlerine olumsuz etki edeceği de düşünülmektedir. İstanbul Boğazı’ndan geçen gemilerin tonaj olarak % 40 ‘ını tehlikeli yük taşıyan gemiler oluşturmaktadır (Tablo 3.7.) (Solak, 2015). Süveyş ve Panama Kanalları örneklerinde olduğu gibi gemi geçiş ücretlerini arttıran hususlardan en önemlileri gemilerin tonaj ve bu tonajın dolu ve boş olmasına göre

değişen gemi draftıdır. (Panama Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015c; Süveyş Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015e) Buna göre, İstanbul Boğazı'nda boru hatları aracılığıyla azalması beklenen tanker geçişinin, İstanbul Kanalı'nın beklenen gelir getirisine olumsuzluk yaratabileceği düşünülmektedir.

3.5.5. Genel Değerlendirme

Yukarıda belirtilen konu başlıkları paralelinde İstanbul Kanalı için yapılan SWOT analizinin sonucu Tablo 3.12.'de özetlenmiştir. Buna göre İstanbul Kanalı'nın zayıf yanlarının, güçlü yanlarının yanında daha baskın olduğu; Kanal İçin oluşması muhtemel tehditlerin, fırsatlar bakımından gerçekleşmesinin daha olası olduğu düşünülmektedir.

Tablo 3.12. SWOT Analizi Genel Değerlendirmesine Ait Özet

<p>Güçlü Yönler</p> <p>Prestij/Güç Gösterisi</p> <p>Olumsuz Hava ve Deniz Koşullarının Etkisi</p> <p>Kaza Risklerinin İndirgenmesi</p>	<p>Zayıf Yönler</p> <p>Mesafe Dezavantajı</p> <p>İstanbul Boğazı'nın Bölgesel Niteliği</p> <p>Proje Maliyeti</p> <p>İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazları'nın Transit Rotası</p> <p>Alternatif Rota Potansiyel</p>
<p>Fırsatlar</p> <p>Ekonomik Faydalar</p> <p>Sosyal - Kültürel Fayda</p> <p>Ulaşım Faydası</p>	<p>Tehditler</p> <p>Türk Boğazlar Tüzüğü</p> <p>Montrö Boğazlar Sözleşmesi</p> <p>RUSYA Federasyonu</p> <p>Deniz Ekolojisine Etkileri</p> <p>Kuzey Koridoru Enerji Hatları</p>

4. SONUÇ ve ÖNERİLER

Kanal İstanbul Projesi ve Uluslararası Ticarete Etkisi konulu çalışmanın amacı, küreselleşme ile artan uluslararası ticaret ve uluslararası enerji arzının coğrafi düğüm noktaları üzerinde etkilerini belirterek, dünya ticaretinde önemli jeopolitiğe sahip İstanbul Boğazı'na alternatif olarak planlanan projenin uluslararası ticarete olası etkilerini açıklamaktır.

Projenin detaylarının resmi birimler tarafından kamuoyuyla paylaşılmaması, gazete haberleri dışında akademik kaynak yetersizliği, veri talep edilen resmi organların bu bilgileri paylaşmaktan çekinmeleri çalışmanın analiz edilmesinde olumsuzluğa neden olmuştur. Bu olumsuzluk SWOT analizi yapılarak giderilmeye çalışılmıştır. SWOT analizinde kamuoyunda sıklıkla proje kapsamında karşılaştırması yapılan ve dünya üzerinde hali hazırda en çok geçiş geliri elde edilen Süveyş ve Panama Kanalları ile karşılaştırma yapılmıştır.

Mevcut SWOT analizinde projenin *güçlü yönleri*; prestij ve güç gösterisi, olumsuz hava ve deniz koşullarından daha az etkilenmesi, kaza risklerinin indirgenmesi, *zayıf yönleri*; mesafe avantajı sunmaması, İstanbul Boğazı'nın bölgesel nitelikli olması, projenin maliyeti, İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazları'nın transit rotası ve projenin alternatif rota potansiyelidir. Analiz sonucunda *fırsatların*; ekonomik, sosyal-kültürel, ulaşım imkânları olduğu, *tehditlerin*; Türk Boğazları Tüzüğü, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Rusya Federasyonu, deniz ekolojisi, kuzey koridoru enerji hatlarının olduğu sonucuna varılmıştır. SWOT analiz ile elde edilen sonuçların, doğru veya yanlışlığı konusunda kesin bulgular olmamasına rağmen, tehdit ve zayıf yönlerin güçlü yönler ile fırsatlara göre daha tutarlı olduğu görülmektedir. Çalışmada elde edilen veriler ışığında üç önemli sonuca ulaşılmıştır:

1. 1978 yılında İstanbul Boğazı'nda uygulanmaya başlanan dolar standardı geçiş ücret sistemi yerine altın standartlı geçiş sistemi uygulanması durumunda, hali hazırda dünya üzerinde en fazla geçiş geliri elde edilen Süveyş Kanalı'ndan daha fazla gelir elde edilebilecektir (Altın standardının uygulanması durumunda yıllık 6

366 953 564 Amerikan doları gelir elde edilebilecektir. Süveyş Kanalı'nın yıllık ortalama geliri 5 000 000 000 Amerikan dolarıdır).

2. Panama ve Süveyş Kanalları'nın uluslararası ticarete yoğun olarak kullanılmalarının en geçerli sebebi sağladıkları mesafe avantajına istinaden oluşan maliyet avantajıdır. Günümüzde Süveyş ve Panama Kanalları başlangıç ve bitiş noktalarına bağlı olmakla birlikte % 10 ile % 50 arasında değişen oranlarda mesafe avantajı sağlamaktadır. Planlı İstanbul Kanalı projesi mesafe avantajı sağlamamaktadır.

3. İstanbul Boğazı'ndan geçen trafiğin yaklaşık % 40'ını sıvı yakıt taşıyan tankerler oluşturmaktadır. Diğer taraftan, T.C. Dış İşleri Bakanlığı tarafından, resmi internet sitesinde Türkiye'nin 2020'den itibaren Doğu-Batı ve Kuzey-Güney enerji koridorlarının boru hatları ile taşınarak "Enerjide Ticaret Merkezi" olmasının hedeflendiği belirtilmektedir. Bu hedef ile geçişin büyük oranda tankerlere bağlı olduğu ve yüksek geçiş geliri için yapılması planlanan İstanbul Kanalı Projesi çalışmaktadır. Enerjide Ticaret Merkezi olmak için sunulan en önemli unsur yapılacak boru hatları olarak gözükmektedir. Boru hatlarının mevcudiyeti ise oluşan tanker yoğunluğunu azaltacak ve geçiş geliri için beklenen temel girdiden yoksun kalacaktır.

Avrasya gerek dünya petrol rezervlerinin % 56,1'ine ve dünya doğalgaz rezervlerinin % 71,5'ine sahip olması gerekse üretimin ucuz olduğu Çin ve çevre ülkelerine ev sahipliği yapması nedenleriyle dünyadaki en gelişmiş yedi ülkeden (G7) 4'ünün bulunduğu AB ülkeleri ile ABD'nin ilgi alanındadır. 21. yüzyılın ipek yolu olarak değerlendirilen Avrupa- Kafkasya- Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) bu ilginin en somut örneği olarak değerlendirilmektedir. Jeopolitik ve jeostrateik teorisyen ve ABD eski güvenlik danışmanı Brzeninksi "Büyük Satranç Tahtası Amerika'nın Küresel Üstünlüğü ve bunun Jeostratejik Gereklilikleri" adlı çalışmasında Avrasya'nın önemini aktardıktan sonra NATO ve AB'nin 2000'li yılların sonunda nasıl değişeceğini belirtmiştir. Brzeninksi yaptığı çalışmada, ABD'nin ulusal çıkarlarına yönelik Avrasya'da mevcut enerji koridorlarına sahip

olmayı ve/veya enerji koridorlarının güvenliğini askeri, ekonomik ve siyasi olarak tesis edilmesinin hayati önem arz ettiğini aktarmıştır. Sonuç olarak Türkiye'nin, Avrasya bölgesinde sahip olduğu avantajlı jeopolitik konumu, İstanbul Boğaz'ına alternatif rotalar oluşturarak dezavantaja çevirmek yerine, çalışmada işaret edilen enerji teorisi kapsamında, enerji arzında gerek kuzey-güney, gerekse doğu-batı enerji koridorlarına ev sahipliği yaparak coğrafi avantajını devam ettirmesinin ve İstanbul Boğazı'nda geçiş geliri açısından ücret sisteminde dolar standardı yerine altın standardına dönüş yapmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte projenin olumlu yanları değerlendirildiğinde, özellikle kanaldan gemi geçişleri esnasında kılavuz kaptan zorunluluğunun getirilmesiyle birlikte gemi kazalarının büyük oranda önleneceği ve bu sayede yaşanan gemi trafik aksamalarının önleneceği ve seyir can ve mal güvenliğinin artacağı düşünülmektedir. İlave olarak, tankerlerden elde edilen geçiş ücretlerinin mevcut sisteme göre artması ve proje beraberinde planlanan sosyal ve turistik sahaların oluşturulmasıyla ekonominin olumlu etkileneceği düşünülmektedir. Ayrıca yapılacak olan yaşam alanlarının bölgede ekonomiyi canlandırarak kuvvet çarpanı olacağı değerlendirilmektedir. Hali hazırda nüfus yoğunluğunun olduğu İstanbul'da, yaşanan en büyük sorun olan ulaşım problemine kanal çevresinde planlanan yeni yollar ile çözüm getirilebileceği değerlendirilmektedir.

Analiz kapsamında tespit edilen olumlu ve olumsuz sonuçlar akademik çerçevede değerlendirilmiştir. Elde edilen verilerin sağlıklı yorumlanabilmesi için projenin uygulandıktan sonra neticelerin günümüz ile uygulama sonrasında elde edilecek sonuçlarla karşılaştırılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Bu çalışma genel anlamda ön değerlendirme projesi niteliği taşımakta, İstanbul Kanal Projesi'nin hazırlık-uygulama-sonuç safhaları düşünüldüğünde, gelecekteki çalışmalara yön vereceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

ABD Dış İşleri Bakanlığı. Denizlerde Serbestlik Politikası. <https://www.state.gov/e/oes/ocns/opa/maritimesecurity/>, Erişim.: 26 Aralık 2016.

Akalın, Durmuş. Süveyş Kanalı Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi. Doktora Tezi. (Yayınlanmamış) (Danışman:Prof.Dr.Selahittin Özçelik) Pamukkale Üniversitesi. Denizli; 2011.

Akşam Gazetesi. Kanal İstanbul Türkiye'yi zengin edecek!. <http://www.aksam.com.tr/ekonomi/kanal-istanbul-urkiyeyi-zengin-edecek/haber-284988>, Erişim: 22 Aralık 2016.

Akten, Necmettin, Nur Jale Ece, Nilüfer Oral, Hasan Kanpolat. 75 Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde Türk Boğazları. (ORSAM) Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi. The Black Sea International. Rapor No:8, Mayıs 2011.

Allianz. 2015 Yılı Güvenlik ve Kargo Raporu. https://www.allianz.com/v_1427190309000/media/press/document/other/Shipping-Review-2015.pdf, Erişim: 23 Aralık 2016.

Argın, Nilüfer, A. Can Bakkalcı. Türkiye'nin Dış Ticaret Tarihi Teori Uygulama Politika Mevzuat. Ekin Basım Yayın Dağıtım., Bursa; 2011.

Aslan, Yasin. Hazar Petrolleri, Kafkas Kördüğümü ve Türkiye. Berikan Elektronik Basım Yayım., Ankara; 2005.

Atik, Hayriye, Oğuzhan Türker. Modern Dış Ticaret Kuramları. Nobel Akademik Yayınları., İstanbul; 2012.

Aydın, Handan. Dünyanın Oluşumu ve Tarih Öncesi Çağlar. (Ed. Taciser Sivas). Uygarlık Tarihi. Anadolu Üniversitesi Yayını, Eskişehir; 2011.

Aydıntan, Emir. ABD İncelemeleri. 21.Yüzyıl Dergisi. Nisan/Mayıs/Haziran, 2007.

Bayraktutan, Yusuf, Mehmet Özbilgin. Uluslararası ve Yurtiçi Ticarete Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) Uygulaması. Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, cilt 6, sayı 2, 2015.

Bozkurt, Nejat. Ticaret Felsefesi, Tarihçesi ve Etikle Olan Sıkı Bağına İlişkin Bazı Saptamalar. İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi. 2002.

BP (British Petroleum) Statistical Review of World Energy, 2016a. Dünya Enerji Bölgeleri Dağılımı. <https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2016/bp-statistical-review-of-world-energy-2016-full-report.pdf>, Erişim.: 26 Aralık 2016.

BP (British Petroleum) Statistical Review of World Energy, 2016b. Trade Movements. <https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2016/bp-statistical-review-of-world-energy-2016-full-report.pdf> , Erişim.: 26 Aralık 2016.

CIA (Central Intelligence Agency) Ülkeler Raporu. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/flagsoftheworld.html>, Erişim: 24 Aralık 2016.

Coyle, J.J., Novack, R.A., Gibson, B.J., Bardi. E.JTransportation: A Supply Chain Perspective, South-Western Cengage Learning, USA, 2011.

Cömert, Servet. Jeopolitik ve Türkiye'nin Yer Aldığı Ortam. Harp Akademisi Basım Evi., İstanbul; 2001.

Çağa, Tahir. Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair. <http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuihid/article/view/1023002749/1023002337>, Erişim.: 1 Aralık 2016.

Çoskun, Yener. Ekonomi Politik ve Düzenlemenin Gücü İstanbul'u Finans Merkezi Yapabilir Mi?. Mülkiyeliler Birliği, Kasım 2011.

Deniz Askeri Coğrafyası Yardımcı Ders Kitabı. Harp Akademisi Yayınları, İstanbul; 2013.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi, sayı 626, Eylül 2016.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi. https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=392&dil=1, Erişim: 08 Aralık 2016.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx, Erişim: 15 Kasım 2016.

Deniz, Taşkın. Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. Doğu Coğrafya Dergisi, sayı 36, 2016.

DOĞAKA (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı) Lojistik Sektör Raporu-2014.

Doğru, Sami. Türk Boğazları’nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş. Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, cilt 15, sayı 2, 2013.

EIA (U.S. Energy Information Administration). Hazar Denizi Brifingi. <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=12911>, Erişim: 26 Aralık 2016.

Ertürk, Türker. Çılgın Proje Kanal İstanbul. 1 Basım, Kaynak Yayınları., İstanbul; 2014.

Gracie, Carrie. US Leaving TPP: A Great News Days For China. <http://www.bbc.com/news/world-asia-china-38060980>, Erişim: 25 Kasım 2016.

Griffiths, Martin, C.Roach Steven, M.Scott Salamon. Fifty Key Thinkers in International Relations. (Çev.:CESMAN) Nobel Yayınevi., 2 Baskı, Ankara; 2009.

Gül, Ekrem, Ahmet Kamacı. Dış Ticaretin İstihkam Üzerindeki Etkileri: Bir Panel Veri Analizi. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, cilt 12, sayı 4, 2011.

Gülenç, İlyas. XXI.Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü. Dönence Yayınları. İstanbul; 2011.

HOFSTRA, 2016a. Dünya Üzerindeki Önemli Düğüm Noktaları. https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/Map_Strategic_Passages.pdf,

Erişim:18 Kasım 2016.

HOFSTRA, 2016b. Süveyş ve Panama Kanalı' na Genel Bakış <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/suez.html>, Erişim: 18 Aralık 2016.

Hürriyet Gazetesi. 1994 yılındaki Kanal İstanbul Projesi. <http://www.hurriyet.com.tr/1994-te-ecevit-ortaya-atti-mansetlere-mega-proje-diye-yansidi-17655112>, Erişim.: 08 Aralık 2016.

İBB (İstanbul Büyükşehir Belediyesi). İstanbul'un Nüfusu. http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-Istanbul-Tanitim/konum/Pages/Nufus_ve_Demografik_Yapi.aspx, Erişim: 23 Aralık 2016.

İkinci, Sinan, Peter Schwarz. Gürcistan çatışması Türkiye'yi ikilemde bıraktı. 16 Eylül 2008 <https://www.wsws.org/tr/2008/sep2008/geor-s16.shtml>, Erişim.: 26 Aralık 2016.

İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deni Ticaret Odası) Stratejik Plan, 2013-2016.

İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deni Ticaret Odası) Sektör Raporu, 2014.

İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deni Ticaret Odası) Sektör Raporu, 2015.

İnalçık, Halil. The Question of Closing The Black Sea Under The Ottoman. Arkhenion Pontou, Atina, 1919.

İstanbul Kanalı Tanıtım Bülteni. <https://www.akparti.org.tr/site/video/8288/kanal-istanbul>Erişim, Erişim: 16 Aralık 2016.

İyibozkurt, Erol. Erken Ticaret Teorileri. (Ed. Rıdvan Karluk ve Özgür Tonus). Uluslararası İktisat Teorisi. Anadolu Üniversitesi Yayını., Eskişehir; 2012.

Kandemir, Eyüp. Uluslararası Sistemin Yeni Düze Arayışında Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği. IQ Kültür Sanat Yayıncılık., İstanbul; 2008.

Kaptanhaber. Montrö Boğazlar Sözleşmesi. <http://www.kaptanhaber.com/kose-yazisi/100858/montro-bogazlar-sozlesmesi.html>, Erişim: 28 Kasım 2016.

Karabağ, Servet. Jeopolitik Açından Sınırlar. Pegem Akademi., 3 Basım. Ankara., 2014

Karagöl, Tanas Erdal, Mehmet Kızılkaya, Saliha Kaya. Statü Sorunu İkileminde Hazar'da Enerji Denklemi. SETA (Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı), sayı 156, Nisan 2016.

Kaymakçı, Oğuz, Nuri Avcı, Recep Şen. Uluslararası Ticaret Giriş Teori, Politika ve Uygulama. 1. Basım, Nobel Yayın Dağıtım., Ankara; 2007.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2015a. Boğazlara Ait Genel Bilgi. <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.aspx?pd23>, Erişim: 28 Kasım 2016.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2015b. Fenerler ve Tahlisiye Ücretler Tarifesi. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/fener-ve-tahlisiye-tarifesi-icin-tiklayınız.pdf>, Erişim: 01 Aralık 2016.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2015c. Fener ve Tahlisiye gelirleri. https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/2015-faaliyet-raporu_15.04.pdf, Erişim: 01 Aralık 2016.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2015d. Kıyı Emniyeti 2015 Yılı Raporu. https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/2015-faaliyet-raporu_15.04.pdf, Erişim: 23 Aralık 2106.

Kızılsümer, Deniz. Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, cilt 7, sayı 3, 2005.

Kocaoğlu, Şükrü. Projenin maliyeti 50 milyar doları çok çok geçer. Hürriyet Gazetesi. <http://www.hurriyet.com.tr/projenin-maliyeti-50-milyar-dolari-cok-cok-gecer-17650198>, Erişim: 07 Aralık 2016)

Köfteci, Sevil, Haluk Gerçek. Yük Taşımacılığında Taşıma Türü Seçimi İçin Lojistik Maliyetlere Dayalı İkili Lojit Model. İMO (International Maritime Organization) Teknik Dergi, yazı 333, 2010.

Küçükkalay, Mesud. Dünya İktisat Tarihi. Beta Yayınları., İstanbul;2014.

Mahan, A.Thayer. Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi. Çev.:A.Tunçer Büyükonat. Karadeniz Kitap Ltd. İstanbul., 1. Basım, 2011.

Mantran, Robert. İstanbul Tarihi. (Çev.: Teoman Tunçdoğan) İletişim Yayınları., 4 Baskı, İstanbul; 2015.

Mcevedy, Colin. İlkçağ Tarih Atlası. Çev.: Ayşen Anadol. 2. Basım, Sabancı Üniversitesi Yayınları., İstanbul; 2005.

Montrö Sözleşmesi. Deniz Kuvvetleri Hidrografi Komutanlığı Yayını. İstanbul; 2000.

Moore, Frank Gardner. Three Canal Projects, Roman and Byzantine. American Journal of Archaeology, vol 54, no 2, 1950.

ORSAM Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi. The Black Sea International. Rapor No:32, Mayıs 2013.

Önem, Yüksel. İstanbul'un Kanalı'nı Düşünüyorum. Bilim ve Teknik Dergisi, Ağustos 1990.

Öymen, Onur. Çılgın Proje Kanal İstanbul. 1 Basım, Kaynak Yayınları., İstanbul; 2014.

Özsoy, Emin, Şükrü Beşiktepe, Mohammed A Latif. Türk Boğazlar Sisteminin Oşinografisi. <http://www.ims.metu.edu.tr/cv/ozweb/marme2000.doc>, Erişim: 26 Aralık 2016.

Öztürk, Erhan. Sabah Gazetesi. Boğaz'ımızdan 10 milyar \$ kesildi. http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2011/01/19/bogazimizdan_10_milyar__kesildi#, Erişim: 26 Aralık 2016.

Panama Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015a. Panama Kanalı 2015 yılı Raporu. <https://www.pancanal.com/eng/index.html>, , Erişim: 21 Aralık 2016

Panama Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015b. Panama Kanalı Transit Bilgileri. <http://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/index.html>, Erişim: 21 Aralık 2016

Panama Kanalı Resmi İnternet Sitesi, 2015c. Panama Kanalı Geçiş Ücret Kriteri. <https://www.pancanal.com/eng/op/tolls.html>, Erişim: 26 Aralık 2016.

Pazarcı, Hüseyin. Uluslararası Deniz Hukuku. Turhan Kitapevi, 9 Basım, Ankara; 2010.

Radek, Karl. Çılgın Proje Kanal İstanbul. 1 Basım, Kaynak Yayınları., İstanbul; 2014.

Robet, Gilpin. Uluslararası İlişkilerin Ekonomi Politiği. Çev.: Murat Duran, Selçuk Oktay, M.Kadir Ceyhan ve Gürkan Polat. Kripto Yayınları., İstanbul; 2016.

Sabah Gazetesi. Kanal İstanbul Projesi'nin Kamuoyuna Açıklanması <http://www.sabah.com.tr/gundem/2011/04/27/cilgin-proje-aciklaniyor>, Erişim: 07 Aralık 2016.

Saban, Metin, Gülay Güğerçin. Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi, cilt 1, sayı 1, 2009.

Saçık, Sinem Yapar. Dış Ticaret Politikası ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Teorik Açıdan Bir İnceleme. KMU İBFF Dergisi, sayı 16, 2009.

Sander, Oral. Siyasi Tarih (1918-1994). İmge Yayınevi., 17 Baskı. Ankara; 2008.

Saydam, Cemal. Çılgın Proje Kanal İstanbul. 1 Basım, Kaynak Yayınları., İstanbul; 2014.

SEARATES. Deniz Lojistik Mesafe Hesaplayıcı. <https://www.searates.com/>, Erişim: 21 Aralık 2016.

Smith, J.M. Logistics and the Out-bound Supply Chain, London: Penton Press, 2002.

Solak, Uğur. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından 2015 Yılı Geçiş İstatistikleri. Uğur.Solak@kiyiemniyeti.gov.tr (31.01.2017), sahinali9884@gmail.com.tr (31.01.2017).

Sönmezoğlu, Faruk. Son Onyıllarda Türk Dış Politikası (1991-2015). Der Yayınları., 1 Basım, İstanbul; 2016.

Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015a. Süveyş Kanalı Tarihçesi. <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=8> Erişim.: 15 Aralık 2016

Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015b. Süveyş Kanalı Bilgileri. <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=11>, Erişim.: 15 Aralık 2016

Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015c. Süveyş Kanalı Coğrafi Ulaşım Bilgileri. <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=11>, Erişim: 15 Aralık 2016.

Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015d. 2015 Yılı Raporu. <https://www.suezcanal.gov.eg/reports.aspx>, Erişim: 15 Aralık 2016.

Süveyş Kanal Resmi İnternet Sitesi, 2015e. Süveyş Kanalı Geçiş Ücret Kriteri. <https://www.suezcanal.gov.eg/calc.aspx>, Erişim: 26 Aralık 2016.

Şentürk, Okhan. Yatırımcı Bekleyen 32 Çılgın Köy. Hürriyet Gazetesi. <http://www.hurriyet.com.tr/yatirimci-bekleyen-32-cilgin-koy-17698257>, Erişim: 07 Aralık 2016.

T.C. Dış İşleri Bakanlığı. Türk Boğazları. <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>, Erişim, 26 Aralık 2016.

T.C. UBAK (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı). TRACECA Haritası. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/images/20100326_170203_10426_1_64.jpg, Erişim.:26 Aralık 2016

Taşlıgil, Nuran. İstanbul Boğazı'nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi. Marmara Coğrafya Dergisi, sayı 10, 2004.

TDK (Türk Dil Kurumu) Sözlüğü. Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2009

The Platou Report. 2015 Yılı Uluslararası Gemi Sanayi Raporu. http://securities.clarksons.com/~media/Files/PlatouReport14/ThePlatouReport2015_web_FINAL.pdf, Erişim: 08 Aralık 2016.

The UNCTADSTAT, 2015a (United Nations Conference On Trade and Development Secretariat Review of Maritime Transport). Dünyada Yıllar Bazında Gemi Üretimi. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>, Erişim: 13 Kasım 2016.

The UNCTADSTAT, 2015b (United Nations Conference On Trade and Development Secretariat Review of Maritime Transport). Yıllık Deniz Raporu http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf, Erişim: 13 Kasım 2016.

Toluner, Sevin. Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi. Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., 5 Basım, İstanbul; 1996.

Tosun, Hüseyin. Montrö Sözleşmesi (Boğazlar Sorununda Son Aşama) <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/45/810/10302.pdf>, Erişim:28 Kasım 2016.

Tovey, Alan. Panama ve Süveyş Kanalı Karşılaştırması. <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/11034282/Whats-50-miles-long-carries-3pc-of-world-trade-and-turns-100-today.html>, Erişim: 18 Aralık 2016.

Tozar, Barış, Esat Güzel. Enerji Lojistiği Perspektifinde Hazar Petrollerinin Türk Boğazlarına Etkisi. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, cilt 3, sayı 2, 2011.

Tuncer, Hüner. Çılgın Proje Kanal İstanbul. 1 Basım, Kaynak Yayınları., İstanbul; 2014.

Tunç, Havva. Uluslararası Ticaret, Para ve Finans. 2. Basım, Sümer Kitapevi., İstanbul; 2014.

TÜİK(Türkiye İstatistik Kurumu), 2015a Yollara Göre Dış Ticaret. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046, Erişim: 13 Kasım 2016.

TÜİK(Türkiye İstatistik Kurumu), 2015b. GSYH Bilgileri <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=21510>, Erişim: 22 Aralık 2016

Türk Boğazları Tüzüğü. <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>, Erişim: 26 Aralık 2016.

Türkiye’de mevcut ve planlı uluslararası petrol ve doğalgaz boru hatları. <http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Uluslararası-Boru-Hatları-ve-Boru-Hattı-Projeleri>, Erişim: 26 Aralık 2016

Uygun, Süleyman. Osmanlı Sularında Rekabet. 1. Basım, Kitapevi Yayınevi., İstanbul; 2015

Üçarol, Rıfat. Siyasi Tarih. DER Yayınları, İstanbul; 2010.

Ünal, Abdullah. ABD’nin Enerji Hakimiyeti Teorisi ve Büyük Ortadoğu Projesi. Akademik Orta Doğu, cilt 3, sayı 2, 2009.

Varşova Sözleşmesi. Hava Yoluyla Uluslararası taşımacılığa İlişkin Belirli Sözleşmenin Birleştirilmesine Dair . <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0327.pdf>, Erişim: 01 Aralık 2016.

Wikipedia, 2015a. Süveyş Kanalı'nın Ümit Burnu'na Göre Karşılaştırılması. https://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCvey%C5%9F_Kanal%C4%B1, Erişim.: 18 Aralık 2016.

Wikipedia, 2015b. Panama Kanalı'nın Horn Burnu ile Karşılaştırılması. https://tr.wikipedia.org/wiki/Panama_Kanal%C4%B1 , Erişim.: 18 Aralık 2016

WSC (World Shipping Counsel). 2015 Yılı Dünyanın En Büyük Kapasiteli Konteynır ve Kargo Limanı. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/ports>, Erişim: 08 Aralık 2016

WTO (World Trade Organization), 2015a. Yılı Dış Ticaret Hacimleri İstatistikleri. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its15_toc_e.htm, Erişim: 08 Aralık 2016.

WTO (World Tread Organization), 2015b. Dünya Ticaret Örgütü 2015 yılı raporu. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its2015_e.pdf, Erişim.: 24 Aralık 2016)

Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesi, Esas No:1990/5647. http://www.hukuki.net/ictihat/905647_11h.asp, Erişim: 01 Aralık 2016.

Yorkan, Arzu. Avrupa Birliğinin Enerji Politikası ve Türkiye'ye Etkileri. Bilge Strateji, cilt 1, sayı 1, Güz 2009.

Yüksel, Esra, Ercan Sarıdoğan. Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R.Krugman'ın Katkıları. Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi, cilt 9, sayı 35, Ocak 2011.

Zbigniew, Brzezinski. Büyük Satranç Tahtası: Amerika'nın Küresel Üstünlüğü ve Bunun Jeostratejik Gereklilikleri. Çev.: Yelde Türedi. İnkilap Yayınevi., İstanbul; 2016.

EKLER

EK-I. MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ ASKERİ VE TİCARİ GEMİLERE YÖNELİK ÖNEMLİ MADDELERİ

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Ticaret Gemilerine İlişkin Önemli Düzenlemeleri

Madde 2: Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesinin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Madde 4: Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar içinde Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde 5: Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler Boğazlar'a gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

Madde 6: Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir. Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

Madde 7: "Ticaret gemileri" terimi, işbu Sözleşmenin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Savaş Gemilerine* İlişkin Önemli Düzenlemeleri

Madde 12: Denizaltı gemilerinin gündüz ve su üstünden tek başlarına geçmeleri zorunluluğu olup, Boğazlardan denizaltı geçişine sadece Karadeniz sahildar devletlerine sınırlı haklar tanınmıştır

Madde 13: Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön-bildirimden olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu sürenin on beş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır.

Madde 14: Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır

Madde 15: Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda, kullanamayacaklardır

Madde 18: Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj sınırlandırılmıştır. Karadeniz'e kıyıdaşı olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajı Sözleşme'de belirtilen şartlar dışında 30.000 tonu aşmayacaktır. Herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı Sözleşmenin imzalanması

* Sözleşmeye göre savaş gemileri:(ticaret gemisi kapsamına girmeyen tüm gemiler) savaş hattı gemileri, uçak gemileri, hafif su üstü gemileri, denizaltılar, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler olmak üzere altı gruba ayrılmıştır. **Hafif su üstü gemileri:** Uçak gemileri, küçük savaş gemileri veya yardımcı gemiler sınıfı dışında kalan ve 100 tondan büyük 10.000 tondan daha hafif olan ve 203 mm. çapından büyük çaplı top taşıyan su üstü savaş gemileridir. **Küçük savaş gemileri :** Yardımcı gemiler sınıfı dışında kalan ve 100 tondan büyük 2.000 tondan hafif olan ve 155 mm. çapından ufak çaplı topları bulunan, torpil atamayan ve 20 milden daha fazla sürat yapamayan su üstü savaş gemileridir. **Yardımcı gemiler:** Donanmaya bağlı olup 100 tondan daha ağır olan, ancak, genel deniz kuvvetleri hizmetinde ve asker taşıma hizmetlerinde kullanılmayan, savaş gemisi olarak kullanılmak üzere yapılmamış olan ve 155 mm. çapından büyük çaplı top taşımayan, 76 mm.'den büyük çaplı 8'den fazla topu olmayan, torpil atmak amacıyla yapılmamış olan, zırhlı olmayan, 28 milden fazla sürat yapamayan, özel olarak uçakların inmesi veya kalkması için yapılmamış olan, su üstü gemileridir. **Uçak gemileri :** Ağırlıkları ne olursa olsun, esas olarak uçak taşımak ve bunların denizde inmeleri ve havalanmaları için yapılmış olan veya bu amaçla düzenlenmiş olan su üstü gemileridir. Eğer bir savaş gemisi, esas olarak, uçak taşımak ve bunların denizde inmeleri ve havalanmaları amacıyla yapılmamışsa veya gemi bu amaca göre düzenlenmemişse, gemide bir inme veya havalanma güvertesinin bulunması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.

tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton aşarsa, 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıda öngörülen toplam tonajların üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır. Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi-bir günden çok kalamayacaklardır

Madde 19: Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18.maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bununla birlikte, savaşan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır.

EK-II TEMEL GEMİ TİPLERİ VE TERİMLERİ*

Dead Weight Tonaj(DWT): Geminin yük taşıma kapasitesini gösteren ağırlık ölçüsüdür. Ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamını ifade eder.

Gros Tonaj(GT): Bir geminin tüm kapalı yerlerinin kadem küp olarak toplanıp 100'e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür. 1 kadem 30,5 cm eşittir.

Net Tonaj(NT): Geminin ticari kazanç sağlamak amacıyla kullandığı bütün kapalı yerlerin hacmidir.

Ticari yük gemileri kuru yük gemileri(Dry Cargo Ships) ve sıvı yük gemileri(Liquid Cargo Ships olarak ikiye ayrılmaktadır.

Kuru yük gemileri kendi içlerinde; dökme kuru yük gemileri, konteyner gemileri, çok amaçlı gemiler, roll on/roll of gemileri, frigofirik gemileri, ağır yük gemileri, canlı hayvan gemileri olarak çeşitli tiplere ayrılmaktadırlar.

- Dökme Yük Gemileri(Bulkers): Bu gemiler kuru (tahıllar, gübreler, fosfatlar ve cevherler) veya yağ (kimyasallar, portakal suyu, rafine petrol ürünleri vb) dökme yükleri taşımaktadırlar. Büyüklüklerine göre çeşitleri bulunmaktadır.

Ek Tablo-1 Kapasitelerine Göre Dökme Yük Gemileri

Tip	Kapasite(DWT)
Handysize	20.000<40.000
Handymax	40.000<50.000
Supramax	50.000<60.000
Panamax(Not 2)	60.000<80.000
Postpanapax	80.000<125.000
Capasize	125.000<220.000
VLOC(Very Large Ore Carrier)	>220.000

* Ayrıntılı bilgi için bkz.: IMO, 2011, s: 13-15; TAB, 2016.

- Konteyner Gemileri: Bir konteyner gemisinin kapasitesi TEU(Twenty-foot Equivalent Unit)(20 ft'lik hacim ölçüsü) terimi kullanılarak tanımlanır. Bu ölçü yaklaşık olarak 34 m³'e eşittir. Bu gemilerde adından da anlaşıldığı gibi konteynerler taşınmaktadır.
- Çok Amaçlı Gemiler: Konteynerler, genel yük, kuru dökme yük vb. ürünlerin taşınabildiği gemileri tanımlamaktadır.
- Roll on/Roll of gemiler: Araba, kamyon, römork, tren gibi hareketli yüklerin taşınabildiği kombine taşımacılık sistemi ile beraber kullanılan gemiler olarak tanımlanmaktadır.
- Frigofirik(Soğutuculu) Gemiler: Düşük sıcaklık gereken ürünlerin taşınabildiği gemiler tanımlanmaktadır.
- Ağır Yük Gemileri: Aşırı büyük ve ağır nesnelere ve aynı zamanda çok amaçlı gemilerin taşıyacağı yükleri de taşıyabilen gemi tipi olarak tanımlanmaktadır.
- Canlı Hayvan Gemileri: Koyun, inek, keçi, deve ve benzeri canlı hayvanları taşınabildiği gemi tipleri olarak tanımlanmaktadır.

Sıvı Yük Gemileri; ham petrol gemileri, ürün tankerleri, kimyasal tankerler ve LNG/LPG gemileri olarak sınıflandırılmaktadırlar.

- Ham Petrol Gemileri (Crude Oil Ships): Ham petrolün taşınabildiği gemiler olarak tanımlanmaktadır. Büyüklüklerine göre çeşitleri bulunmaktadır.

Ek Tablo-2 Kapasitelerine Göre Ham Petrol Tankerleri

Tip	Kapasite(DWT)
Product Tanker	10.000<60.000
Panamax*	60.000<80.000
Aframax	80.000<120.000
Suezmax**	120.000<200.000
Çok Büyük Petrol Taşıyıcı(VLCC)	200.000<320.000
Ultra Büyük Ham Taşıyıcı(ULCC)	320.000<500.000

* Aynı zamanda Panama kanalından geçebilecek şekilde dizayn edildiklerinden ismini Panama Kanal'ından almaktadırlar.

** Aynı zamanda Süveyş kanalında geçebilecek şekilde edildiklerinden ismini Süveyş Kanal'ından almaktadırlar.

- Tanker Ürünleri Gemisi: Rafineri ve petrokimyasal endüstrisinin rafine ürünlerini(benzin, gazyağı, motorin, yağlama yağı vb.) taşıyabilen gemi tipleri olarak tanımlanmaktadır.
- Kimyasal Tankerler: Asitler, alkalın, alkol, klorlu alkenler ve diğer kimyasal maddeleri taşıyabilen gemi tipleri olarak tanımlanmaktadır.
- LNG/LPG Gemileri: Sıvılaştırılmış doğal gaz ve sıvılaştırılmış petrol gazı ürünlerini taşıyabilen gemi olarak tanımlanmaktadır.



EK-III ALTIN-FRANK HESAPLAMASINDA KULLANILAN GÖRÜŞLER*

1. Fransız Altın-Frank Hesabı:

100 Kuruş= 2,5 Altın-Frank ve 40 Kuruş=1 Frank=0,4 TL

1 Frank 0,290323 gr. altına eşittir.

22 ayar (Türk altını)=7,2153 gr. ve 24 ayar (Türk altını)= 6,6149 gr.'dır.

1 Frank (0,290323) gr ise; 6,6149 gr. altın=22,7846 Frank'dır.

1 Frank (0,290323) gr ise; 7,2153 gr. altın=24,852 Frank'dır

22,7846 Frank= 9.11 TL

24,852 Frank=9,94 TL

2. Poincare Frank Hesabı

100 Kuruş= 2,5 Altın-Frank ve 40 Kuruş=1 Frank=0,4 TL

1 Frank 0,05895 gr. altına eşittir.

22 ayar (Türk altını)=7,2153 gr. ve 24 ayar (Türk altını)= 6,6149 gr.'dır.

1 Frank (0,05895) gr ise; 6,6149 gr. altın=112,212 Frank'dır

1 Frank (0,05895) gr ise; 7,2153 gr. altın= 122,396 Frank'dır

112,212 Frank=44,8848 TL

122,396 Frank=48,9584 TL

3. Çağa'nın Hesabı

Sayın Prof.Dr.Tahir ÇAĞA, 1936'dan 1982'ye altın-dolar paritesini detaylı olarak sunduktan sonra yanlış hesaplamaları ortadan kaldırmak maksadıyla, Altın Frank= 1 Gram Altın olduğunu belirterek hesaplamaların altının güncel gram değeri ile yapılmasını tavsiye etmiştir.

* Ayrıntılı bilgi için bkz.: Çağa,1982, s: 37-42.

ÖZGEÇMİŞ

Adı	Ali	Soyadı	ŞAHİN
Doğum Yeri	İstanbul	Doğum Tarihi	17.06.1983
Uyruğu	TC	Tel	
E-mail	alisahin9884@gmail.com		

Eğitim Düzeyi

	Mezun Olduğu Kurum	Mezuniyet Yılı
Doktorluk/Uzmanlık		
Yüksek Lisans	Ahmet Yesevi Üniversitesi - Siyaset Bilimi Kamu Yönetimi	2015
Lisans	Anadolu Üniversitesi - Uluslararası İlişkiler	2014
	Deniz Harp Okulu Elektrik-Elektronik Müh	2005
Lise	Deniz Lisesi	2001

İş Deneyimi

Görevi	Kurum	Süre (Yıl - Yıl)
Deniz Subayı	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	2005-

Yabancı Dil Bilgisi

Yabancı Dilleri	Okuduğunu Anlama	Konuşma	Yazma
İngilizce	İyi	İyi	İyi

Bilgisayar Bilgisi

Program	Kullanma Bilgisi
MS Office	Çok İyi