

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ**

ORTADOĞU İKTİSADI ANABİLİM DALI

**HAZAR HAVZASI'NIN DOĞAL STATÜSÜ VE
BAKÜ-CEYHAN PETROL BORU HATTININ
EKONOMİK DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Anar Gayıbov

İSTANBUL, 2005

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ**

ORTADOĞU İKTİSADI ANABİLİM DALI

**HAZAR HAVZASI'NIN DOĞAL STATÜSÜ VE
BAKÜ-CEYHAN PETROL BORU HATTININ
EKONOMİK DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Anar Gayıbov

Danışman: DOÇ. DR. KAMİL USLU

İSTANBUL, 2005

ÖZET

20 Eylül 1994’de Azerbaycan ile Yabancı Petrol Şirketleri Konsorsiyumu (FOCC) arasında imzalanan, “Asrın Anlaşması” olarak da bilinen anlaşma ile Hazar Denizi’nin statüsü sorunu gündeme girdi. Statü sorununun çözümüne yönelik olumlu gelişmeler kat edilirken, diğer yandan kıyıdaş devletler Hazar petrollerinin ihracı için alternatif güzergâhlar arayarak dünya pazarına sunulması doğrultusunda yabancı şirketler ile birlikte önemli yatırımlar yapılmıştır.

Bu çalışmada, Hazar Havzası’nın ekonomik yapısı ve statüsü göz önünde bulundurularak kıyıdaş ve diğer devletlerin bu statüye yaklaşımları üzerinde durulmuştur. Daha sonra Hazar petrollerinin ihracı için öngörülen alternatif güzergâhlar ve bunlardan en önemlisi olan Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı ile petrolün dünya pazarına çıkarılması konusu ekonomik, sosyal ve diğer etkileri ile birlikte irdelenmiştir. Bunlarla birlikte bölgedeki yatırımlar ve uygulanan stratejiler ele alınarak bölgenin istikbali ve dünya piyasalarına entegrasyonu incelenmiştir.

Bölge ekonomisinin geleceği açısından Hazar Denizi’nin statüsü çözüme kavuşmalıdır. Bölgedeki petrolün alternatif güzergâhlarla dünya enerji piyasalarına sunulması gerekmekte ve bu anlamda BTC önem arz etmektedir.

ABSTRACT

Status of the Caspian Sea was launched after signing of the agreement, which is also known as an “Agreement of the Century”, on 20 September 1994, between Azerbaijan and Foreign Oil Companies Consortium (FOCC). While positive developments have been attained toward the solution of the status issue, coastal states, looking for alternative ways to export Caspian oil to the world markets, have signed investment agreements with foreign companies.

In this study, by emphasizing on the economical structure and status of the Caspian Basin, approaches of coastal countries and attitudes of other states to this status are examined. Alternative routes to export Caspian oil, and the Baku-Ceyhan Pipeline, the most important route that offers this oil to world markets, are investigated in terms of economical, social and other effects. Additionally, by evaluating investments and applied strategies in this region, the future and integration of this region into world markets are discussed.

From the perspectives of the regional economy, the status of the Caspian Sea has to be settled. It is necessary to transfer oil from this region to the world energy markets by alternative routes and in this sense, BTC is of great importance.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	I
ABSTRACT.....	II
TABLolar VE HARİTALAR.....	VIII
KISALTMALAR.....	IX
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

HAZAR DENİZİ VE PETROLLERİ

1.1. BÖLGENİN TARİHSEL GELİŞİMİ VE COĞRAFI KONUMU.....	5
1.1.1. Tarihsel Gelişim.....	6
1.1.2. Coğrafi Konum.....	9
1.2. HAZAR BÖLGESİNİN EKONOMİK YAPISI.....	11
1.2.1. İran.....	12
1.2.2. Rusya.....	13
1.2.3. Türkmenistan.....	15
1.2.4. Kazakistan.....	16
1.2.5. Azerbaycan.....	18
1.3. HAZAR DENİZİ'NİN STATÜSÜ.....	19

1.3.1. Anlaşmalara Göre Hazar'ın Statüsü.....	21
1.3.1.1. “Asrın Anlaşması”na Kadarki Dönem.....	21
1.3.1.2. “Asrın Anlaşması”ndan Sonraki Dönem.....	23
1.3.2. Hazar'ın Göl ve Deniz Statüsüne Göre Değerlendirilmesi.....	25
1.3.2.1. Hazar'ın Göl Statüsünde Değerlendirilmesi.....	26
1.3.2.2. Hazar'ın Deniz Statüsünde Değerlendirilmesi.....	27
1.3.2.3. Hazar'ın Sınırlandırılması.....	30
1.3.3. Kıyıdaş Devletlerin Hazar'ın Statüsüne Yaklaşımları.....	33
1.3.3.1. İran'ın Hazar'a Yaklaşımı.....	33
1.3.3.2. Rusya'nın Hazar'a Yaklaşımı.....	35
1.3.3.3. Türkmenistan'ın Hazar'a Yaklaşımı.....	36
1.3.3.4. Kazakistan'ın Hazar'a Yaklaşımı.....	37
1.2.3.5. Azerbaycan'ın Hazar'a Yaklaşımı.....	38

İKİNCİ BÖLÜM

HAZAR PETROLLERİNİN ULUSLARARASI PAZARLARA TAŞINMASI VE BAKÜ-CEYHAN HAM PETROL BORU HATTI

2.1. HAZAR PETROLLERİNİN BÖLGELERE GÖRE TAŞINMASI.....	39
2.1.1. Batı Güzergâhı.....	44
2.1.2. Doğu Güzergahı.....	45

2.1.3. Güney ve Güney-Batı Güzergahı.....	46
2.1.4. Kuzey ve Kuzey-Batı Güzergahı.....	47
2.2. BAKU-TIFLIS-CEYHAN (BTC) PETROL BORU HATTI.....	48
2.2.1. Projenin Mahiyeti ve Oluşumunu Etkileyen Faktörler.....	48
2.2.1.1. Amaç.....	48
2.2.1.2. Gelişim.....	49
2.2.1.3. Katılımcılar.....	51
2.2.2. Projenin Özellikleri.....	53
2.2.2.1. İnşası ve Maliyeti.....	53
2.2.2.2. Boru Hattı ile Nakledilecek Petrolün Miktarı.....	56
2.2.2.3. Teknik Özellikleri.....	56
2.2.2.4. Telekomünikasyon.....	58
2.2.2.5. Ceyhan Terminali.....	59
2.2.3. Projenin Katkıları.....	60
2.2.3.1. Enerji Sektörüne Katkısı.....	60
2.2.3.2. BTC'nın Açılışı ve Uluslararası Petrol Pazarına Etkisi.....	62
2.2.3.3. Ekonomik Katkıları.....	63
2.2.3.4. Boğaz ve Çevre Güvenliği.....	65

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAZAR PETROLLERİNİN BÖLGEYE EKONOMİK ETKİSİ VE UYGULANAN STRATEJİLER

3.1. PETROLÜN ÜRETİMİ VE İHRACATININ BÖLGEYE EKONOMİK ETKİSİ.....	68
3.1.1. Yatırımlar.....	68
3.1.2. İstihdam Açısından Katkısı.....	71
3.1.3. Enerji Sektörüne Etkisi.....	72
3.1.4. Uluslararası Pazar Oluşturması.....	73
3.1.4.1. Karadeniz Bölgesi.....	74
3.1.4.2. Doğu Akdeniz Bölgesi.....	75
3.1.4.3. Doğu Avrupa Bölgesi.....	76
3.1.4.4. Batı Avrupa Bölgesi.....	76
3.1.4.5. Uzak Doğu Bölgesi.....	77
3.2. HAZAR BÖLGESİNDEKİ STRATEJİLER.....	77
3.2.1. Kıyıdaş Ülkelerin Stratejileri.....	77
3.2.1.1. İran.....	78
3.2.1.2. Rusya.....	78
3.2.1.3. Azerbaycan.....	81

3.2.1.4. Kazakistan.....	83
3.2.1.5. Türkmenistan.....	84
3.2.2. ABD'nin Bölgedeki Stratejisi.....	84
3.2.1. Diğer Ülkelerin Bölgedeki Stratejileri.....	86
SONUÇ.....	88
KAYNAKÇA.....	92

TABLolar VE HARİTALAR

Tablo - 1: Hazar Bölgesindeki Tahmini Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları.....	11
Tablo - 2: “Asrın Anlaşması” ile Belirlenen Oranlar.....	24
Tablo - 3: Hazar Bölgesindeki Esas Petrol İhracat Güzergâhları.....	41
Tablo - 4: İstanbul Boğazı Baypas ve Karadeniz Güzergahları.....	45
Tablo - 5: BTC Projesinin Ortakları ve Sahip Oldukları Hisseler.....	53
Tablo - 6: Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı ile Nakledilecek Petrol Miktarı.....	56
Tablo - 7: Türkiye'nin İthalat kaynakları (milyon ton/yıl).....	60
Tablo - 8: Devletlere Göre Hazar Bölgesindeki Başlıca Yabancı Yatırım Projeleri....	68
Tablo - 9: Azerbaycan'ın yıllara göre petrol üretimi (milyon ton).....	82
Harita - 1: İran.....	12
Harita - 2: Rusya.....	13
Harita - 3: Türkmenistan.....	15
Harita - 4: Kazakistan.....	16
Harita - 5: Azerbaycan.....	18
Harita - 6: Hazar Petrollerinin Dünya Pazarına Taşınma Yolları.....	40
Harita - 7: BTC HPBH Haritası.....	48

KISALTMALAR

ADPŞ	: Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi
ACG	: Azeri, Çırağ, Güneşli Petrol Sahaları
AGİT	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AIOC	: Azerbaijan Intenational Operation Company: Azerbaycan Uluslararası Operasyon Şirketi
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BTC HPBH	: Bakü Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı
CNPC	: Chinese National Petroleum Company: Çin Milli Petrol Şirketi
CPC	: Caspian Petroleum Consortium: Hazar Petrol Konsorsiyumu
FOCC	: Foreign Petroleum Companies Consortium: Yabancı Petrol Şirketleri Konsorsiyumu
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsılat
MEP	: Main Export Pipeline: Ana İhraç Boru Hattı
OPEC	: Organisation of Petroleum Exporting Countries: Petrol İhraç Eden Ülkeler Organizasyonu.
PLE	: Pipeline Engeneering: Boru Hattı Mühendisliği
TACIS	: Bağımsız Devletler Topluluğuna Teknik Yardım
TRACECA	:Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia: Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaştırma Koridoru Sistemi
VTS	: Vehicle Traffic System: Araç Trafik Sistemi

GİRİŞ

1998 yılı verilerine göre 6 milyara yaklaşan dünya nüfusu tahminen yıllık 8,5 milyar ton civarında enerji tüketmektedir. Bu rakam içerisinde petrolün enerji kaynağı olarak büyük rol oynaması onu vazgeçilmez kaynak haline getirmekte ve petrolün bulunduğu bölgeler stratejik açıdan önem arz etmekte.

Hazar Havzası, sahip olduğu zengin kaynaklarından dolayı eski zamanlardan beri çeşitli kavimlerin ve devletlerin odak noktası olmuştur. Petrolün bir enerji kaynağı olarak kullanılması da çok eskiden bilinmekteydi. Tarih boyunca çeşitli devletlerin istilasına uğrayan bu bölge zaman-zaman elden ele geçmiş ve devletler arasında münakaşalara sebebiyet vermiştir. Yapılan ikili anlaşmalar neticesinde Hazar Denizi'nin geçici statüsü belirlenmiş ve bu devletler arasında anlaşılan şartlar çerçevesinde çeşitli uygulamalar yapılmıştır. Esasen Rusya ve İran arasında yapılan anlaşmalara dayanarak belirlenen nispi statü daha sonra dünyadaki siyasi değişiklikler dolayısıyla farklı uygulamaların etkisi altında kalmıştır.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bağımsızlıklarını kazanan yeni cumhuriyetlerin meydana çıkmasıyla Hazar Havzası'ndaki güç dengelerinde değişiklikler oluşmaya başladı. Ekonomik olarak ayrıldıkları birliğin etkisinden kurtulmaya çalışan bu devletlerin diğer taraftan da zengin petrol kaynaklarının bulunmasıyla yabancı şirketlerin başlatmış oldukları yatırım projeleri ile ilgili çalışmalara katılmaları gerekiyordu. Bu anlamda bölgede ekonomik bir geçiş sürecine girilmişti.

1994 senesinde SOCAR ile yabancı şirketler arasında yapılan anlaşma ile eskiden çok ta önem arz etmeyen ve ikili anlaşmalarla çözülmeye çalışılan Hazar Denizi'nin statü sorunu gündeme oturdu. Bu tarihten sonra kıyıdaş devletler olan Rusya, Kazakistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve İran aralarında ikili ve üçlü görüşmeler yapılmaya başlandı. İkili görüşmeler sonucunda bazı anlaşmalara varılmış ve bu da Hazar'ın statüsü ile ilgili görüşleri nispeten ılımlı hale getirmeyi başarmıştı. Daha önce Hazar'ın ortak kullanımını yönündeki düşünceleriyle karşı cephe alan İran ile Rusya daha

sonra sektörel paylaşımaya yaklaşan görüşleriyle statüsü sorunundaki ilk adımlarını atmaya başladılar. Özellikle 1998 senesinde Kazakistan ile yapmış olduğu ikili anlaşmada Rusya'nın görüşünün gittikçe daha ılımlı olduğu görülmektedir. Statü sorunu ile ilgili Türkmenistan'ın görüşü kesin olarak belli olmamakla birlikte yapılan anlaşmalarda görüş değişikliği de göze çarpmaktaydı. Bu konuda Azerbaycan ile Kazakistan'ın görüşleri bir-birilerine çok yakındı ve Hazar'ın sektörel olarak bölünmesini savunarak kendi sınırları içerisinde bulunan petrol sahalarının kullanımı ile ilgili uygulamaları benimsemekteydiler. Diğer yandan İran'ın henüz vazgeçmediği ortak paylaşım görüşü gittikçe yerini sektörel bölünmeye bırakıyor ve bu anlamda yapılan ikili anlaşmalar bu çözümün daha makul olduğunu gösteriyordu.

Hazar Denizi'nde bulunan zengin petrol sahalarının işletilmeye başlatılmasıyla yabancı yatırımcılar ve kıyıdaş devletleri yakından ilgilendiren bir diğer konu onun çeşitli yollarla dünya pazarına ihraç edilmesi oldu. Bu anlamda kıyıdaş devletlerin kendi politikaları ve yabancı şirketlerle yapmış oldukları anlaşmalar önem arz etmektedir. Daha önce bölge petrollerinin ihracı ile ilgili büyük bir hacmin Rusya'nın tekel olarak hüküm sürdüğü boru hatları ve güzergâhların kullanılmasına rağmen bağımsız devletlerin yabancı şirketlerle ortak olarak yaptığı projeler ve çalışmalar sonucunda çeşitli alternatif güzergâhlar ortaya çıktı.

Bu ihraç yollarından en önemlisi ve büyük yatırımların sonucu olarak 25 Mayıs 2005 tarihinde ilk petrolün pompalandığı Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı'dır. Proje 1992 yılında Türkiye tarafından önerilmiş, ancak Azerbaycan'daki siyasi olaylardan dolayı tam olarak gerçekleştirilememiştir. Daha sonra 1994 senesinde projenin temeli atılmıştır. Projenin amacı Azerbaycan ve Kazakistan petroleri başta olmak üzere Hazar Denizi petrollerinin batıya ve buradan da dünya pazarına çıkarılmasıdır. Proje 11 ortak ile kurulmuş ve bunların içerisinde en fazla paya BP şirketi sahip olmuştur. Projenin hazırlık çalışmaları 2000 senesinde başlatılmış, temel ve detaylı mühendislik çalışmaları ise 18 Haziran 2002 tarihinde tamamlanmıştır. Projenin esas inşaat temeli 18 Eylül 2002 tarihinde Bakü'nün Sangaçal bölgesinde atılmıştır.

2005 senesinde Bakü- Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın pompalayacağı petrolün 18 000 000 ton olacağı öngörülmektedir. Bu rakamın 2008 senesinde kapasitenin %87'sine ulaşarak 40 000 000 ton olması bekleniyor.

BTC Petrol Boru Hattı yapacağı işleyle "Doğu-Batı Enerji Koridoru" olarak ta nitelendirilmektedir. Bu anlamda batıya nakledilen petrol aynı zamanda dünya pazarına çıkarak Hazar petrollerinin dünya ile entegrasyonunu sağlayacaktır. Buradan pompalanacak petrolün günlük 1 milyon varile ulaşması bekleniyor. Transit olarak Türkiye'den geçtiği için proje tam kapasiteyle çalıştığı zaman Türkiye'ye yıllık 150 milyon dolarlık bir geçiş ücreti getirisi sağlayacaktır. Projenin en önemli katkılarından biri de tanker geçişlerinin azalmasıyla İstanbul Boğazı'ndaki çevre güvenliğinin sağlanması olacaktır.

Hazar Bölgesi, yabancı şirketlerin burada yapmış oldukları yatırımlar ve planladıkları projeler bakımından gelecekte ekonomik açıdan büyük gelişmeler kat edecek bölgeler grubuna dâhil olacaktır. Çünkü bağımsızlıklarını kazandıktan sonra bazı kıyıdaş devletler son 10 yıl içerisinde önemli mesafeler kat ederek bu yatırımlar ve projeler sayesinde daha önceki ekonomik bağımlılıktan kurtularak dünya ile entegre olmaya başladılar. Bölgedeki yatırımlar aynı zamanda devletlerin milli gelirini de yükselterek onların dâhili refahını sağlamaktadır. Yapılan yatırımların bir diğer alanı da bölgede petrol ihracı için gerekli olan ve petrolün dünya pazarına çıkarılmasını sağlayacak yollardır. Bu yollarla doğuda dünyanın hızlı büyüyen ve nüfusu da 1,5 milyara yaklaşan Çin ile batıda petrol talepleri gittikçe artan batı devletleri arasında Hazar petrollerinin oluşturacağı bir pazar gelişerek güçlenmektedir.

Bu anlamda gerçekleştirilen çalışmamız kıyıdaş devletlerin Hazar'a yaklaşımı, onların ekonomik yapısı, Hazar petrollerinin ihracı için yabancı şirketlerle işbirliği yaparak yeni projelere imza atmaları ve Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı başta olmak üzere bu projelerin bölgenin geleceği için sağlayacağı faydalar üzerinde durulmuştur.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Hazar Havzası'nın tarihsel gelişimi ile anlaşmalara göre onun statüsünün belirlenmesi konusu işlenmiş. Bu

bölgedeki devletlerin ekonomik yapısı, Hazar Denizi'nin göl veya deniz olarak değerlendirilmesi ve kıyıdaş devletlerin bu görüşlere yaklaşımları ele alınmıştır.

İkinci bölümde ise Hazar petrollerinin taşınması için öngörülen alternatif güzergâhlar ve onlar ile ilgili yapılan çalışmalar üzerinde durulmuş. Petrolün taşınması ile ilgili yapılan projelerden en önemlisi olan Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı projesi ayrıntılı olarak araştırılmıştır.

Üçüncü bölümde ise Hazar petrollerinin bölgeye ekonomik etkisi ele alınarak yabancı şirketlerin bölgede yaptıkları yatırımlar, kıyıdaş devletlerin ve diğer devletlerin bölgede uyguladıkları stratejiler ve bölge ile ilgili beklentileri irdelenmiştir.

Sonuç bölümünde ise araştırmada elde edilen veriler analiz edilerek değerlendirilmiştir. Hazar bölgesinin sahip olduğu kaynakların kıyıdaş devletlerin yararları ve bölgenin geleceği açısından önemi vurgulanmış ve alternatif güzergâhların ortaya konulması ve kıyıdaş devletlerin daha dikkatli olmaları durumunda olası ekonomik sonuçlar belirtilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

HAZAR DENİZİ VE PETROLLERİ

1.1. BÖLGENİN TARİHSEL GELİŞİMİ VE COĞRAFI KONUMU

Hazar bölgesi coğrafi konumuna, yeraltı ve yerüstü zenginliklerine göre çok eski zamanlardan beri yerli ve yabancıların dikkatini çekmiştir. Bundan dolayı yüzyıllar süren ardı-arası kesilmeyen savaşlarla bu bölge elden ele geçmiştir. Böylelikle bölgenin zenginlikleri talan edilmiş ve toprakları da birçok kez dağıtımına uğratılmıştır.

Hazar kıyısı bölgeleri hem iktisadi, hem de stratejik yönden her zaman tarihçilerin, coğrafya bilimcilerinin, seyyahların ve komşu halkların dikkatini çekmiştir. Eski Asurlular ona Kaspi Denizi demişler ve onlara göre bu yer doğuda dünyanın sonu imiş. Araştırmacılara göre ise bir zamanlar Hazar, Akdeniz ve Karadeniz tek bir deniz olmuş ve “Hvalin Denizi” olarak nitelendirilmiştir. Ama bugün onlardan ayrılmış olan Hazar Denizi'nin uzunluğu 1200 km, en geniş yerin kısmı 554 km, kıyı uzunluğu ise 6380 kilometredir.¹

Hazar Denizi'nin 60'a yakın çeşitli isimleri olmuş. Bu denizin en eski ismi M.Ö. 2 bin yılında Hazar'ın güneyinde yaşamış olan Kassi tayfalarının ismi ile bağlı olmuştur. Araştırmacılar milattan bin yıl önce Hazar denizinin güney-batısında yaşamış olan Kaspileri (“pi”-çoğul ekidir) Kassiler ile aynı olarak nitelendiriyorlar.²

Hazar'ın etrafında yaşayan halklar da bu denize çeşitli isimler vermişler. Örneğin, Ruslar – Hvalin, Tatarlar- Ak Deniz, Türkler- Küçük Deniz, Çinliler- Si Hay yani Batı denizi olarak nitelendirmişler. 1474–1477 yılları arasında Venedik'in İran'daki sefiri A. Kontarini onu “Bakı Denizi” adlandırmıştır. Rusya'da Kaspiy adı XVI. asrın ortalarında yaygınlaşmıştır. Hazar etrafında yerleşen diğer ülkelerde bu su

¹ Ş. Aliyev, **Hazar Denizi Tarihi Haritalarda**, Bakı, 1973, s.130.

² Y. Yusifov, **Qedim Şerq Tarihi**, Bakı, 1993, s. 496.

havzasına çeşitli isimler verilmiş: Azerbaycan'da – Hazar (Hazarlar - V-X asırlar arasında denizin kuzey-batı kıyılarında meskûnlaşmış Türk asıllı kavimdir), İran'da Mazandaran, Kazakistan'da ve Türkmenistan'da Kaspiy Denizi olarak adlandırılmıştır.³

1.1.1. Tarihsel Gelişim

Bu bölgenin gelişim sürecini 3 aşamaya ayırabiliriz;

- 1) Eski çağdan XIX. asrın ilk yarısına kadarki dönem
- 2) XIX. asrın ortalarından XX. asrın 90'lı yıllarına kadarki dönem
- 3) “Asrın Anlaşması”ndan - yani 20 Eylül 1994 tarihinden bugüne kadarki dönem.

İlk defa M.Ö. IV. yüzyılda yaşamış Makedonyalı İskender Kaspi Denizi'ni öğrenmek için araştırma grubu oluşturmak istemiş. Tarihçi Arrian'ın yazdıklarına göre, İskender Heraklit'i Girkanıya'ya göndererek ona dağlarda üstü açık ve üstü kapalı gemiler yapmasını emir etmiş. O, Kaspi veya Girkan Denizi olarak bilinen a bu denizin hangi denizle birleştiğini araştırmak istiyormuş.⁴ Ama bu araştırma İskender hayatta iken değil, onun ölümünde 40 yıl sonra gerçekleştirilmiş. Araştırma grubunun vardığı sonuca göre, Kaspi denizi bir iç deniz değil sadece olarak Kuzey okyanusun bir körfeziymiş. İskender'in tarihçisi Arrian araştırmacı grubun yanlış yolda olduğundan eminmiş ve ona göre Kaspi Denizi hiçbir okyanusla ilişkisi olmayan kapalı bir denizmiş.

Hazara kıyısı olan bölgeler uğrunda tarihte büyük imparatorluklar arasında uzun süren savaşlar olmuştur. Örneğin, Hazar Denizi'nin doğu kıyısında meskûnlaşan Ak Hun ve Sasani imparatorlukları; Hilafeti ile Hazar Hakanlığı; Moğol ve Selçuklularla Hazar kıyısındaki devletler; Bizans'la Hazarlar; Rusya ile İran arasında savaşlar olmuştur.

³ Ramiz Memmedov., “Hezer Denizi'nin Seciyesi”, **Bilgi**, sayı 8-12, 2001 ,s. 3.

⁴ **Azerbaycan Tarihi**, I cilt, Bakı, 1958, s. 448.

Antik devir seyyahlarının eserlerinde Hazar Denizi ile ilgili birçok bilgiye rastlayabiliriz. Yunan coğrafya bilimcisi ve tarihçisi Strabon şöyle yazmaktadır “İberya’nın merkezindeki ovalıktan nehirler geçiyor. Onlardan en büyüğü Kür’dür... Kaspi Denizi’ne dökülüyor”. II. asırda yaşamış olan yunan coğrafya bilimcisi ve astronomu Claudi Bartholomeus de bölge coğrafyasından anlatırken Kaspi Denizi’nden de bahsetmiştir.

Petrol, enerji kaynağı olarak çok eski zamanlardan bu bölgede yaşayan halk tarafından kullanılmaktaydı. Milattan önceki kaynaklarda belirtildiği gibi eski midiyalılar petrolden hazırladıkları “Midiya yağı” adı ile bilinen sıvıyı savaş esnasında oklara sürer ve düşmana saldırırken kullanırlarmış.

Hazar kıyısındaki bölgelerin tarihi ve enerji kaynakları ile ilgili en çok bilgiye orta asır Arap kaynaklarında rastlamak mümkün. X. asırda yaşamış Ebul Dulef bu bölgeyi şöyle anlatıyor:

“... Sonra Muğan’a kadar dağlarla Azerbaycan’a döndüm. Ben Teberistan Denizi kıyısı ile Şirvan beldesine bağlı Bakû adlanan yere varana kadar 80 fersah ağaçların altı ile gittim. Burada petrol yatağı gördüm: onun günlük işletme hakkı 1000 dirheme varıyordu. Bunun yanında gün boyu su gibi beyaz petrol akan başka bir yatak da vardı. Sonuncunun işletilmesi de birincininki gibiydi...”⁵

1179–1229 yılları arasında yaşamış Yakut El Hemevi Azerbaycan ile ilgili şunları yazıyordu: “Baküye Şirvan bölgesinin Derbend kısmında bir şehirdir. Tanıdık tüccarlardan biri bana orada kendiliğinden yanan bir yer gördüğünü söylüyordu. Bana göre birisi orayı yaktığı için devamlı yanmakta çünkü terkinde mineral madde vardı”.

Hazar kıyısındaki bölgelerin tarihi gelişim süreci ile ilgili ikinci aşama XIX. asrın ilk yarısından başlıyor. Bilindiği gibi Rusya ile İran arasında Hazar Denizi ve onun etrafındaki bölgeler uğrunda uzun süren savaşlar cereyan etmiştir. 1813 Gülüstan ve 1828 Türkmençay Anlaşmalarıyla İran Hazar Denizi’nde deniz kuvvetlerini bulundurma hakkını kaybetmiş.

⁵ Azerbaycan Tarihi Üzre Kaynaklar, Bakı, 1989, s.119.

Dünyada ilk petrol kuyusu Bakü'nün Abşeron yarımadasında 1847 yılında kazılmış, ilk petrol yine Abşeron'un Balahanı bölgesinde 1871'de derinliği 64 m olan kuyudan püskürmüştür. XX. asrın başlarında Azerbaycan petrol üretimine göre dünyada birinci yerdedi. Hazar denizinde ilk araştırma kuyusu 1949 yılında kazılmıştır.

Hazar Denizi'nin zenginlikleri yabancı devletlerin bu bölgedeki dikkatini devamlı artırmış, bu da bölgenin siyasi istikrarını her zaman bozmuş ve dengelerin devamlı yenilenmesine sebep olmuştur. I. Cihan Harbi devrinde Rusya'nın bu bölgede hâkim kuvvet haline gelmek için yaptığı siyasi oyunlar, aynı dönemde 1918 Mart ayında imzalanan Brest Litovsk Anlaşmasıyla Almanların Bakü'ye sızma ve Bakü petrollerini ele geçirme çabalarının sonucu olarak Almanya ile ihtilaf halinde olan Rusya arasındaki bu düşmanlığa son vermiştir.⁶

Sovyetler Birliği'nin kurulmasıyla birlikte Hazar kıyısındaki devletlerin de bu Birliğe girmesinden dolayı Hazar'ın paylaşımı ile ilgili henüz ortada bir sorun yoktu. Sadece olarak 25 Mart 1940 senesinde Sovyetler Birliği ile İran arasında yapılan anlaşmaya göre Hazar'daki haklarla ilgili bazı anlaşmalara varılmış. Daha sonra 70'li yıllarda yapılan anlaşmalara göre Hazar'ın milli sektörler bölünmesi ile ilgili çalışmalar yapılmış. Bu çalışmalarda Birliğe dâhil olan devletler ile birlikte İran'ın da çalışma alanları belirlenmiş.

1970 senesinden sonraki yıllarda ve hatta bu devletlerin bağımsızlıklarını kazanmasından sonraki dönemlerde bile Hazar'ın statüsü kimseyi rahatsız etmiyordu. 1994 senesinde yapılan "Asrın Anlaşması"ndan sonra bu konuya olan ilgi artmaya başladı. Bu zamana kadar Hazar Denizi'nin mineral zenginlikleri kıyıdaki 5 devlet arasında paylaşıldıysa bile şimdiye kadar onun Hukuki Statüsü belirsiz olarak kalmaktaydı.

⁶ Daniel Yergin, **Petrol, Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**, İstanbul, Kültür, 1991, s.178.

1.1.2. Coğrafi Konum

Hazar Denizi'nin oluşumu 10 milyon yıl önce başlamış ve bu süre zarfında onun seviyesi periyodik olarak birkaç defa değişiklik göstermiştir. Üçüncü jeoloji devrinde (70 milyon yıl önce başlamış) Pontohazar havzasının Tetis okyanusu ve güney denizlerinden ayrılması süreci başlamıştır. Pont devrinin sonunda orta pliosende (10 milyon yıl önce) şimdiki Karadeniz ve Hazar Denizi'nin buldukları bölgeyi kapsayan büyük ve kapalı bir deniz olan Sarmat Denizi çeşitli parçalara bölünmüş ve ayrıca izole olunmuş Hazar Denizi ortaya çıkmıştır. Dördüncü devirde (500 bin yıl önce başlamıştır) Hazar Denizi Kuma-Manıç çökekliliği vasıtasıyla Karadeniz'le birleşmiştir. Sonuncu keoloji devirde ise Hazar Denizi'nin değişme oranı 300m civarındaydı. Bazı durumlarda Kuzey Hazar'ın tamamı, Orta Hazar'ın ise bir kısmı tamamen kurmuştu. Ama güney Hazar-Lenkeran çökekliliği aksine bu devirlerde su ile dolu olmuştur.

Hâlihazırda Hazar Denizi'nin sahilinde beş ülke yerleşmektedir ve toplam kıyı uzunluğu da 6500–6700 km.(adalarla birlikte 7000 km).Ülkelere göre sahil uzunluk dağılımı aşağıdaki gibidir: Azerbaycan – 825 km, Kazakistan – 2320 km, İran – 900 km, Rusya – 695 km, Türkmenistan – 1200 km. Denizin kuzeyden güneye doğru uzunluğu 1200 km, en geniş yeri ise 554 km.

Yüzeyinin alanı 392 600 km², sularının hacmi ise 78 648 km³'dür ve bu hacim yeryüzündeki genel göl su rezervinin 44%-nü oluşturmaktadır. Azami derinliğe göre o dünya okyanusunun Baltık, Sarı denizleri ile kıyaslanabilir, Adriyatik, Ege, Tiran, Sulu de diğer denizlerden ise derindir. Dünya okyanusuna göre onun seviyesi 27 m aşağıdadır. Hazar Denizinin ortalama derinliği 208 m, en derin yeri ise 1025 m'dir.⁷

Uzun yıllar boyunca sürekli değişim gösteren Hazar'ın su seviyesi 1977'den sonra aniden yükselmeye başlamıştır. Ortalama su seviyesi 1977'den bu yana yaklaşık 2 metre yükselmiş ve halen de her yıl 10–15 cm yükselmektedir. Bu durum ciddi ekonomik zararlara neden olmuştur. Kıyı şeridindeki birçok köy su altında kalmış ve balıkçılığa ciddi zararlar değmiştir. Kazakistan'da bazı alanlar yavaş yavaş su altında kalmakta ve bu durum ciddi sorunlar doğurmaktadır. Kazakistan'ın kuzey kıyı

⁷ Ramiz Memmedov, **İzmenchivost Gidrofizicheskix Poley i Rasprostraneniye zagrizniteley v Kaspiyskom More**, Bakı, Elm,2000, s. 5.

şeridindeki 1000'in üzerinde petrol kuyusu bu yüzden işe yaramaz hale gelmekte ve bu kuyulardan Hazar'a petrol sızmaktadır.

Morfolojik yapısı ve coğrafi konumuna göre Hazar Denizi uç kısma bölünmüştür: Kuzey, Orta ve Güney Hazar. Kuzey ve Orta Hazar arasında belirlenmiş sınır olarak Çeçen adası ile Tüb- Karagan burnu, Orta ve Güney Hazarı ayıran sınır olarak ta Cilov adası ve Gulu gulu burnu kabul edilmiştir. Alan olarak toplam Hazar denizinin %25'ini Kuzey ,%36'sini Orta ve %39'unu ise Güney kısım oluşturmaktadır.

Denizin kıyısı ile ilgili olarak, Kuzey kısımda bölgeler genelde değişmez düzdür ve bazı yerlerde ise keskin girinti ve çıkıntılar mevcuttur. Kızlar, Astrahan, Mankışlak körfezleri bu bölgede bulunmaktadırlar. Denizin orta kısmı nispeten daha düz kıyı hatlarına sahiptir. Batı kıyısında Abşeron yarımadası yerleşmektedir. Orta Hazar'ın doğu kıyısı girintili-çıkıntılıdır. Bu kısımda Kazak körfezi dikkat çekmektedir. Bu kıyımın en büyük körfezi ise Kara-Boğaz- Kol'dur.

Hazarda toplam alanı 350 km² civarında olan 50'ye kadar ada mevcuttur. Bunlardan bazıları Hara-Zire, Karasu, Zenbil, Sengi-Muğan, Vulf, Livanovo, Jdanovo ve. s.

Denizde genel olarak 10 büyük körfez vardır: Komsomolets, Mankışlak, Kazak, Kara-Boğaz-Kol, Türkmenbaşı (eski Krasnovodsk), Türkmen, Kızılağaç, Astrahan ve Kızlar. Hazar'ın İran kıyısında Girkan(eski Astrabad) ve Enzeli (eski Pehlevi) körfezleri yerleşmektedir.

Hazarın en büyük körfezi olan Kara – Boğaz – Kol çok önemli konuma sahiptir. Bu körfezin su seviyesi Hazar Denizi'nin seviyesinden devamlı aşağıdadır. Seviyeler arasındaki fark devamlı değişmekte ve bu da 2–6 metre arasında bir sapma göstermektedir. Her yıl Hazar'dan körfeze yaklaşık 8-10km³ su akmakta ve bunun sonucunda da denizden körfeze 150 milyon ton tuz taşınmaktadır. 1980–1984 yılları arasında körfez suni önlemler vasıtasıyla denizden ayrılmış ve Kara-Boğaz- Kol kurmuştur. Bunun sonucu olarak 18 bin km² kısımlık bölgede tuz vadisi oluşmuştur. Bu körfez mirabilit, kalit, astrahanit ve diğer mineral tuzlarla çok zengindir. Hâlihazırda

körfezde sodyum sülfat, bişofit, epsomit, klaubor tuzu, tıbbi ve deniz tuzu ve tedavide kullanılan klorlu magnium çıkartılmaktadır.⁸

Hazar Denizi'nin başlıca limanları: Bakû (en büyük), Türkmenbaşı, Heşterhan, Mahaçkala, Aktau, Benderenzeli, Nouşehar.

Hazar Denizi oldukça sismik bir bölgede yerleşmektedir.1895 yılında Krasnovodsk'ta 8,2 şiddetinde deprem olmuştur. Araştırmacıların düşüncelerine göre denizde yapılan sürekli petrol araştırmaları ve çıkarılması denizdeki tektonik platoların hareket etmesine sebebiyet vermekte ve bu da sismik ortamı aktifleştirmektedir.

Hazar Denizi'ni dünyanın diğer kapalı denizlerinden ayıran sadece onun petrol kaynaklarına sahip olması değil, aynı zamanda stratejik bir yerde olmasıdır. Eskiden o sadece petrol kaynakları ile tanınıyorduydu şimdi onu aynı zamanda bir siyasi deniz gibi de nitelendiriyorlar.

1.2. HAZAR BÖLGESİNİN EKONOMİK YAPISI

Tablo 1: Hazar Bölgesindeki Tahmini Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları

Ülkeler	İspatlanmış Petrol (milyar varil)	Muhtemel Petrol (milyar varil)	Toplam	İspatlanmış Doğal Gaz (Trilyon m ³)	Muhtemel Doğal Gaz (Trilyon m ³)
Azerbaycan	3.6	27.0	30.6	0.3	1.0
Kazakistan	10.0	85.0	95.0	1.5	2.5
Türkmenistan	1.5	32	33.5	4.4	4.5
Özbekistan	0.2	1.0	1.2	2.1	1.0

⁸ Memmedov, A.g.e. , s.10.

Rusya	0.2	5.0	5.0	-	-
İran	-	12.0	12.0	0	0.3
TOPLAM	15.6	163.0	178.0	8.3	9.3

Kaynak: Azerbaycan Devlet İstatistik Komitesi, 2003

1.2.1. İran

Harita -1: İran



İran, OPEC'in ikinci en büyük petrol üreticisi ve dünya petrol rezervinin 10%'una sahiptir. Aynı zamanda Rusya'dan sonra dünyanın en çok doğal gaz rezervine sahip olan ikinci ülkesidir.

Ekonomide gelirin 80%'i petrol ihracatından elde edilmektedir. Petrokimya ve birçok petrol alanlarında yatırımlar yapmaktadır. Mayıs 2002'de "Yabancı Yatırım Teşvik ve Koruma Kanunu"

oluşturulmuş ve yabancı yatırımı teşvik edici bir sıra tedbirler alınmıştır. Ocak 2003'te İran hükümeti tarafından onaylanmıştır. Böylece 1978/79 yılından beri ilk defa yabancı yatırımı teşvik ile ilgili bir kanun hükümet tarafından onaylanmış oldu.

"Petrol ve Gaz"(1.1.04) dergisinin yayınladığı bilgilere göre İran 125,8 milyar varil ispatlanmış petrol rezervine sahip, bu da dünyadaki toplam petrolün 10%'i oluşturmaktadır. 2003'te bu rakam 90 milyar varıldı(Temmuz 2004'te İran petrol bakanlığının yaptığı açıklamaya göre, Huzistan'daki Kuşk ve Hüseyini petrol

sahalarının bulunmasıyla devletin ispatlanmış petrol rezervleri yeniden yükselerek 132 milyar varile ulaştı).

2005 yılının ilk 6 ayı boyunca günlük 4,1 milyon varil petrol üretimi yapmaktadır (3,9 milyon varilini ham petrol oluşturmaktadır). 2003'te ise bu rakam günlük 3,9 milyon varil idi. İran'daki mevcut petrol alanlarında tahmini olarak günlük 200.000–250.000 varil azalma görülmektedir ve gerçekten de gelişmeye ve modernizasyona ihtiyaç duyulmaktadır. 1974 senesinde günlük 6 milyon varil üreten İran,1978/79 devriminden sonra 3,9 milyon varil rakamının üzerine çok çıkamamıştır.⁹

İran hükümeti denizdeki petrol kaynaklarının gelişimi için büyük yatırımlar yapmakta ve kapasiteyi 1,1 milyona çıkarma planlarını kurmaktadır(şu anda günlük 675 000 varildir). Tahminlere göre Hazar Denizi ve Basra Körfezi'nde 8–10 milyar dolarlık bir yatırım yapılacağı öngörülmektedir.

1.2.2. Rusya

Harita -2: Rusya



Rusya, dünyada doğal gaz rezervlerine göre birinci, kömür rezervlerine göre ikinci ve petrol rezervlerine göre ise sekizinci sırada olmasından dolayı enerji pazarı bakımından çok önemli bir konuma sahiptir.

Aynı zamanda doğal gaz ihracatına göre birinci, petrol ihracatına göre ikinci ve enerji tüketimine göre ise üçüncü sıradadır.

⁹ Lowell Feld, **İran**, Country Background <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/iran.html> (Erişim:19.02.05)

2004 yılında Rusya'nın GSYİH yaklaşık 7% civarlarındaydı ve bu da G 8 ülkeleri arasında en yüksek göstergedi. Rusya'nın önemli ölçüde ekonomik büyümesi son beş yılda enerji ihracatı ile gerçekleşmiştir. Bu da petrol üretimindeki artış ve o dönemdeki petrol fiyatlarının yükselişi ile ilgilidir.

Şu anda Kremlin'deki kanun hazırlayanlar enerji sektörünü teşvik etmek için vergilerde hiçbir artışa gitmemektedirler. Petrol ihracatındaki vergi oranı 2005 Şubat ayı itibariyle yaklaşık 17% oranında azaltılmıştır.

“Petrol ve Gaz” dergisinin yayınlamış olduğu bilgilere esasen Rusya ispatlanmış 60 milyar varil petrol rezervine sahip ve bunun da büyük kısmı Batı Sibirya bölgesinde, Ural Dağlarında ve Merkezi Sibirya Platosunda bulunmaktadır. Yaklaşık 14 milyar varili Sakhalin adalarında bulunmaktadır. Sovyetler Birliği döneminde petrol üretimi göstergesi yüksekti, fakat bağımsız devletlerin ayrılması ile bu rakam doğal olarak düştü. Rusya'da petrol üretimindeki yükselme devri 1999 senesinden itibaren yeniden başladı ve 2004 senesinde günlük 9,27 milyon varile ulaştı(bunun da 8,8 milyon varilini ham petrol oluşturmaktadır). 1998 yılından 2003 yılına kadar 40% oranında bir artış olmuş ve 2003 senesinde Rusya Suudi Arabistan'dan sonra dünyanın ikinci en büyük ham petrol üreten devleti durumuna gelmişti. 2004 yılının Mart ile Mayıs ayları arasında Rusya'da üretilen ham petrol Suudi Arabistan'da üretilenden daha fazlaydı.¹⁰

Rusya ham petrol üretiminin 70%'ini ihraç edilmekte ve geriye kalan 30%'luk kısmını ise iç tüketime ayırmaktadır. 2004 yılında günlük üretilen petrolün ¾ (6,7 milyon varil) Beyaz Rusya, Ukrayna, Polonya, orta ve doğu Avrupa'daki devletlere ihraç edilmekteydi. Petrolün bu yerlere ulaşımı esasen Druzhba boru hattı ve onun kolları vasıtasıyla yapılmaktaydı. Geriye kalan ¼ kısmı limanlara gönderilerek dünya pazarlarına satılmaktaydı. Şu anda dünya petrol fiyatlarının yüksek olmasından dolayı petrol ihracatının yaklaşık 40%'lık kısmı demir yolları ve ırmaklardaki tankerler vasıtasıyla taşınmaktadır.

¹⁰ Michael Cohen, **Russia** , Country Background
<http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/russia.html> (Erişim:19.02.05)

Petrol ihracatı ile ilgili olarak Kreml politikaları ile Rusya petrol şirketleri arasında bazen farklı görüşler çıkabiliyor. Ham petrol transferinde boru hatları tekel durumundalar. Diğer yollarla da petrolün nakli alıcının isteklerini tam karşılamamaktadır. Rusya'nın günlük yaklaşık 7 milyon varil petrol üretmesine rağmen sadece 4 milyon varillik kısmının nakliyesi boru hatlarıyla, geriye kalan kısmı ise demiryolları ve ırmaklardaki tankerlerle yapılmaktadır.

2005 yılında Rusya Enerji Bakanlığı'nın tahminlerine göre ham petrol ihracatında 7,4%'lük artış öngörülmekte ve bu da günlük 5,38–5,52 milyon varil yapmaktadır. 2007 yılında bu rakamın 5,8 milyon ve 2015 yılında 6,2 milyon varil olacağı tahmin edilmektedir.

Avrupa, Amerika'ya tankerler vasıtasıyla taşınan petrolün yanı sıra, petrolün bir kısmı da tankerlerle Akdeniz ve Karadeniz vasıtasıyla Asya'ya taşınmaktadır. Bu nakliyede daha çok Novorosiysk limanı kullanılmaktadır. BTC boru hattının 2005 yılında kullanılmaya başlanmasıyla şu anda Karadeniz limanlarından ne kadar petrol transfer edileceği de belirsiz.

1.2.3. Türkmenistan

Harita - 3: Türkmenistan



Türkmenistan, sahip olduğu petrol ve özellikle de doğal gaz rezervleriyle dünya enerji pazarında önemli yerlerden birini tutmaktadır. Ülke rezervlerinin

ispatlanmasıyla onları dış pazara sürmek için alternatif yollara aramaya başlamış ve bir sıra güzergâhlar belirlemiştir.

Kaynaklarının nakli ile ilgili olarak Türkmenistan hükümeti Rusya'nın elinde bulunan tekeli yıkararak petrol ve doğal gazın ihraç edilmesi için bir sıra anlaşmalar imzalayarak hem batı hem de doğu pazarına ulaşmaya çalışmaktadır.

2001 yılında bu ülkenin günlük ortalama petrol üretimi 162.500 varildi ve bunun da 63.000 varili ülke içinde tüketilmekteydi. 2002 senesinde ispatlanmış petrol rezervlerinin toplamı 273 milyar varildi.

Ülke önemli miktarda gaz rezervlerine de sahip.1999 yılında üretilen doğal gaz miktarı 21,3 milyar m³,2000 yılında is bu rakam 26 milyar m³'ü göstermekteydi. 2005 yılında tahmin edilen doğal gaz üretimi 43,8 milyar m³'tür, bunun da 31 milyar m³'ü ihracat potansiyeli olarak öngörülmektedir.

1.2.4. Kazakistan

Harita - 4: Kazakistan



Kazakistan dünya enerji pazarı için çok önemli bir konuma sahip, çünkü önemli ölçüde petrol ve doğal gaz rezervleri mevcuttur. Sahip olduğu yeterli derecedeki ihracat seçenekleriyle Kazakistan önümüzdeki on yıl içerisinde dünyanın en büyük enerji üreticisi haline gelebilir.

Kazakistan Hazar Denizi'nin en çok ham petrol rezervine sahip ülkesidir ve onun üretim göstergesi bölgedeki (Kazakistan, Türkmenistan ve Azerbaycan'ın bölgesel petrol üretim sahaları dâhil) günlük 1,5 milyon varil petrol üretiminin 2/3 kadardır. Kazakistan Orta Asya'nın GSYİH'sı en yüksek olan devletidir ve bu rakam 2003 yılında 20% artarak 29 milyar dolara yükselmiştir.

Kazakistan Hazar'ın kuzey kısmındaki tanınmış büyük petrol alanlarının çoğuna sahip. Deniz ve karadaki toplam petrol rezervi 9 ve 17,6 milyar varil olarak tahmin ediliyor. 2003 senesinde günlük petrol üretimi yaklaşık 1 milyon varildi ve bunun sadece günlük 165 000 varili tüketiliyor ve net olarak 865 000 varili ihraç ediliyordu. Analizcilerin fikrine Kazakistan'ın ihracat pazarı çok hızlı büyüyor ve şu andaki şartlar petrollerinin Rusya vasıtasıyla Karadeniz'den, İran vasıtasıyla Basra Körfezi'nden dünya pazarına ve ilave olarak boru hatları ve demiryollarıyla Rusya'nın kuzeyine taşınmasını elverişli kılmaktadır. 1999 ve 2003 yılları arasında Kazakistan'ın petrol tüketimi 14% oranında bir artış göstermiş ve bağımsızlıktan bu yana bu rakam iki katına çıkmıştır. Bağımsız analizciler 2020 senesinde petrol üretiminin günlük 4 milyon varil olacağını, Kazakistan hükümeti ise bu rakamın günlük 8 milyon varil olacağını tahmin etmektedir. Bu büyüme üç esas petrol alanından kaynaklanmaktadır: Tengiz, Karachaganak ve Kashagan.¹¹

2004 yılının ilk 8 ayı boyunca Kazakistan ortalama günlük 1 milyon varil petrolü üç yöne ihraç ediyordu: Kuzeye (Rusya boru hatları ve demiryolları aracılığıyla), batıya (CPC projesi ve tankerlerle Azerbaycan aracılığıyla); ve güneye (İran aracılığıyla). Toplamda 2003 yılında Kazak petrollerinin 21% demiryolları ve deniz vasıtasıyla taşınmıştır ve bu da 2002 yılındaki 32% oranına göre bir azalma göstergesidir.2004 yılının Ocak ayından itibaren Kazakistan ilk defa ham petrol ihracatına vergi koymaya başlamış. Şu anda petrol ihracatçıları dünya fiyatlarının dalgalanmasına paralel olarak artan bir oranda bir vergi ödemek zorundalar.

Petrol ihracatında kullanılan üç esas yol olarak bilinen CPC, Atyrau- Samara ve Kazakistan- Çin boru hattının dışında Kazakistan İran vasıtasıyla, Rusya'daki demiryolları vasıtasıyla ve Hazar denizindeki tankerlerle de ihracat yapıyor. Diğer bir yol ise Bakü- Tiflis- Ceyhan (BTC) boru hattıdır.

¹¹ Michael Cohen, **Kazakistan** , Country Background
<http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/kazak.html> (Erişim:19.02.05)

1.2.5. Azerbaycan

Harita - 5: Azerbaycan



1991 yılında bağımsızlığını kazandıktan sonra, Azerbaycan sahip olduğu yüksek değerli petrol ve doğal gazı ile dünya kamuoyu dikkatini üzerine çekti. Yabancı yatırımcılar onun Hazar Havzası'ndaki zengin petrol ve doğal gaz rezervlerinin gelişimi ve Azerbaycan'ın gelecek on yılda önemli bir enerji ihracatı yapan bir devlet olmasını sağlayacak boru hatlarının inşası için her türlü yardımı

yapıyorlar.

Hazar'a kıyıdaş devletlerden biri olan Azerbaycan henüz üze çıkarılmamış önemli miktarda yeraltı kaynaklara sahiptir. Dünya ekonomisinin düşüş yaşadığı bir dönemde yabancı yatırımcıların desteği ile Azerbaycan'ın GSYİH'sı 2003 senesinde 16% artarak 7,1 milyar dolara ulaşmıştır. Azerbaycan ekonomisindeki önemli ölçüdeki gelişmeler 2005 yılında petrol arzının ilk aşamalarında ortaya çıkacaktır.

Azerbaycan ihracat'ının 70%'ini ham petrol ve doğal gaz ihracatı oluşturmaktadır. Yapılan bu ihracat ta devlet bütçesindeki gelirin 50%'sini oluşturmaktadır. Kurulmuş olan Devlet Petrol Fonu ile ilgili olarak, yabancı yatırımcıların aracılığıyla biriken kapital ile ülke eğitimine katkıda bulunulacak, fakirliğin azalması ve kırsal yaşam şartların iyileştirilmesi yönünde gerekli çalışmaların desteklenmesi sağlanılacaktır. 2003 yılı itibariyle Devlet Petrol Fonu 818 milyon dolar'lık bir rapor vermiştir, bu da son yılda 129 milyon dolarlık bir artış demektir.¹²

¹² Michael Cohen, **Azerbajjan** , Country Background
<http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/azerbajjan.html> (Erişim:19.02.05)

EIA verilerine göre 2003 yılında Azerbaycan'ın günlük petrol üretimi ortalama 327.700 varil olmuştur. Bunun da tahminen 320.000 varillik kısmı ham petrolden oluşmaktaydı. 2004 yılının ilk yarısında petrol üretimi 2003 yılına kıyasla günlük 2000 varil artarak 324.000 varil olmuş. 2003 yılında Azerbaycan tahminen günlük 214 000 varil petrol ihracatı yapmakta ve ihracatın da en önemli kısımları Rusya, Türkiye ve İtalya'ya yapılmaktaydı.

Sanayi dergileri ve devlet kaynaklarına göre Azerbaycan'da tahmin edilen ham petrol rezervi 7 ile 13 milyar varil arasındadır. Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi'nin vermiş olduğu bilgilere göre öngörülen ispatlanmış petrol rezervi yaklaşık 17,5 milyar varildir ve muhtemelen bu rakama tam olarak ispatlanmamış rezervler de dâhildir.

Azerbaycan petrolünün ihracatı ile ilgili olarak, şu anda Bakü- Novorossiysk(kuzey yolu) petrol boru hattıyla Azeri petrolü Karadeniz'in Rusya bölgesine, Bakü-Supsa (batı yolu) petrol boru hattıyla da AIOC'ın petrolü ACG'den Karadeniz'in Gürcistan kıyılarına taşınmaktadır. 2004 yılının ilk yarısında Azerbaycan yaklaşık 36 milyon varil petrol ihracatı yapmıştır (bu rakam 2003 senesinin ilk yarısında yapılmış ihracat rakamı ile aynıdır). Bakû – Novorossisky boru hattı 2004 senesinin Haziran ayında hırsızların boru hattından petrol çalma teşebbüsünden sonra kapatılmıştır. Bunun dışında Azerbaycan ihracatı için alternatif boru hattı çalışmaları yapılmaktadır. Bakü-Tiflis- Ceyhan boru hattı bunlardan en önemlisi ve “Esas İhracat Boru Hattı” olarak adlandırılmaktadır. Günlük 1 milyon varil petrol pompalanması planlanan bu boru hattının 2005 yazında ayında petrol transferine başlayacağı öngörülmekteydi.

1.3. HAZAR DENİZİ'NİN STATÜSÜ

Hazar Denizi'nin uluslar arası hukuki statüsü konusunun gündeme gelmesi, Sovyetler Birliği'nin kurulması ile ilgili anlaşmanın iptal edilmesinden sonra 1992 senesinde “Hazar Kulübü” katılımcılarının artması sonucunda ortaya çıkmıştır. Aynı sene Tahran'da Hazar ülkelerinin katılmış oldukları konferansta, İran tarafı bölgesel işbirliği ile ilgili anlaşmanın hazırlanması, Hazar kaynaklarının bölünmesi ve diğer

konuları halletme yetkisine sahip bir teşkilatın kurulması ile ilgili teklifi ileri sürmüşlerdir.

1991’ yılına kadar Hazar Denizi’nde Çarlık Rusya / Sovyetler Birliği ve İran’ın sözleri geçiyordu. Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra denize ortak olacak bağımsız devletlerin sayısı Rusya, İran, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan da dâhil olmak üzere beşe yükseldi. Ortaya çıkmış yeni kıyıdaş devletler ile birlikte Hazar’ın hukuksal statüsü tartışmaları da gündeme girmeye başladı. 1994 senesine kadar Hazar’ın statüsü konusu belirsiz bir konu olarak kalmaktaydı. Azerbaycan hükümetinin Eylül 1994’te Amerikan ve Avrupalı şirketlerin oluşturduğu bir konsorsiyumla 8 milyar dolarlık bir anlaşma imzalamıştır. Birçok yorumcu tarafından “Yüzyılın Anlaşması” olarak nitelendirilen bu girişim ile Bakû’ye bitişik kıyılardaki Güneşli, Çırac ve Azeri sahalarından 4 milyar varil petrol çıkarılması öngörülmüştü. Bu üç sahanın üç yıllık dönemde 511 milyon ton ham petrol üreteceği umulmaktaydı. Azerbaycan Eylül 1994 tarihli petrol anlaşmasından sonra 1995 ve 1996 yıllarında uluslararası konsorsiyumlarla sonuçlandığı üç ayrı anlaşma daha imzalamıştır.¹³ Azerbaycan’ı Tengiz petrol sahasının ihaleleri ile Kazakistan takip etmiştir. Diğer kıyıdaş devletlerden Rusya ve İran ise bu ihalelere tepki göstererek Hazar’ın statüsü sorununu sürekli olarak gündemde tutmaya başlamışlardır.

Konunun gündeme gelmesiyle birlikte uluslararası hukukun yanısıra siyasi ve ekonomik unsurlar da devreye girmeye başlamıştır. Dolayısıyla her bir devlet hukuksal tezini oluştururken diğer kıyıdaş devletlerin yanında üçüncü devletlerin de desteğini almak durumundaydı. Bu durumda en önemli konu Hazar’ın bir göl mü yoksa deniz mi olduğunun belirlenmesi gerekirdi.

Deniz olarak kabul edildiği takdirde 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne (BMDHS) göre, her kıyıdaş devletin karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinin olması gerekmektedir. Hazar göl olarak kabul edilirse bu durumda sınırların belirlenmesi için iki yol vardır. Birincisi Hazar’ın tamamen ulusal sektörlere bölünmesi, ikincisi ise ortak kullanımıdır.

¹³ M. Croissant , “ Hazar Denizi Statüsü Sorunu: İçeriği ve Yansımaları”, **Avrasya Etüdüleri**, 1996–1997, Kış, s.24.

1.3.1. Anlaşmalara Göre Hazar'ın Statüsü

Tarih boyunca Hazar'ın durumu ile ilgili bugüne kadar çeşitli anlaşmalar yapılmıştır. Bunları ikiye ayırabiliriz; 1994 “Asrın Anlaşması”na kadarki yapılan ve “Asrın Anlaşması”ndan sonraki dönemde yapılan anlaşmalar. 1994 senesine kadar yapılan anlaşmalar daha çok iki devlet arasında, İran ve Rusya arasında yapılmıştır. Yapılan bu anlaşmalar daha çok hazarın kullanımı ile ilgiliydi ve çok ta stratejik bir önem taşımamaktaydı. 1994 yılından sonraki dönemde statü problemi ortaya çıktığı için yapılan tüm görüşmeler ve anlaşmalar kıyıdaş devletlerin stratejilerini yansıtmış ve statüyle ilgili görüşlerini ortaya koymuştur.

1.3.1.1. “Asrın Anlaşması”na Kadarki Dönem

1723 Petersburg Anlaşması: Rusya ile İran arasında yapılan Petersburg Anlaşması'nın sonucuna göre Hazar'da sadece Rusya'nın donanması bulunacaktı.

13 Şubat 1729 Tarihli Anlaşma: Bu anlaşmayla Rusya ile İran arasında sınırların yeniden belirlenmesi, bazı bölgelerde serbest ticaret, Hazar denizi, Kür ve Araz nehirlerinde ise serbest gemicilik ile ilgili sonuçlara varılmıştı.

2 Ekim 1813 Gülüstan Anlaşması: Rusya ile İran arasında yapılan bu anlaşmada İran, Kuzey Azerbaycan'ı, Gürcistan'ı ve Dağıstan'ı Rusya'ya bırakmıştır.

10 Şubat 1828 Tarihli Anlaşma: Türkmenistan'da yapılan ve Rusya ile İran arasında imzalanmış özel anlaşmaya istinaden bütün Hazar Denizi'nin üstün hukuklarına sadece Rusya sahip olacaktı.¹⁴

28 Şubat 1828 Türkmençay Anlaşması: Rusya ile İran arasında yapılmış olan bu Anlaşma'nın 4. maddesine istinaden Rusya ile İran sınırının Hazar'da sona erdiği ifade edilmekteydi.¹⁵ Bu anlaşmanın 8. maddesinde şöyle yazılmaktadır:

“Rusya ticaret gemileri, daha önceki anlaşmaya göre, Hazar Denizi'nde ve onun sahilleri boyunca serbest dolaşma ve bununla birlikte bu sahillere yaklaşma

¹⁴ R. Memmedov, “Hezer'in Beynelhalq Hüquqi Statusu”, **Bilgi**, sayı 8–12, 2001, s.60.

¹⁵ C. Schofield, M. Pratt , “Claims to the Caspian Sea”, **Jane's Intelligence Review**, February 1996, s. 78.

hukukuna sahiptirler. Gemi kazası durumlarında İran'da onlara her türlü yardım edilmelidir. Aynı şekilde İran ticaret gemilerine de Hazar Denizi'nde daha önceki gibi dolaşmak ve Rusya sahillerine yaklaşmak hukuku veriliyor ve gemi kazaları durumunda onlara her türlü yardımın gösterilmesi gerekiyor. Savaş gemiler ile ilgili olarak ise eskiden olduğu gibi(1729 Petersburg ve 1729 Rusya –İran anlaşmalarındaki gibi) sadece olarak Rusya'ya ait olan savaş gemileri Hazar Denizi'nde dolaşabilirler. Bu sebepten dolayı daha önceki ayrıcalık (Gülüstan Anlaşması) yine de onlara veriliyor ve “Rusya'dan başka hiçbir devletin Hazar Denizi'nde savaş gemisi bulunduramaz” şartı onaylanıyor”.¹⁶ Sonuç olarak kara sınırının belirlenmesi için Hazar Denizi ölçü olarak alınmıştır.

1881 Tarihli Anlaşma: Rusya ile İran arasında yapılan bu anlaşmaya istinaden, Hazar'ın esas kısmının Rusya arazisinde bulunduğunu dikkate alarak, Astara-Hasangulu sınır hattı belirlenmiştir.

26 Şubat 1921 Moskova Dostluk Anlaşması: Sovyetler Birliği ile İran arasında yapılan anlaşmaya istinaden İran'ın Hazar'da donanma bulundurmasını engelleyen Türkmençay anlaşmasındaki şart iptal edilmiştir. Her iki taraf ta kendi bayrakları altında Hazar'da serbest gemi dolaştırma hakkına sahip olacaktı. Sovyetler Birliği Rus Çar hükümetinin imzalamış olduğu bütün anlaşmalardan vazgeçmiştir.

27 Ağustos 1935 Tarihli Anlaşma: Anlaşmanın 14. ve 15. maddelerinde Sovyet ve İran gemileri için serbest dolaşım hakkı ile 10 millik bir münhasır balıkçılık alanı kurulması öngörülmüştür. Ancak resmi bir sınır tayin edilmemiştir. Anlaşmaya dair bir metinde Hazar “ Sovyet- İran Denizi” olarak zikredilmiştir.¹⁷

25 Mart 1940 Tahran Anlaşması: Sovyetler Birliği ile İran arasında yapılan bu anlaşmada ticaret ve gemicilik ile ilgili sonuçlara varılmıştır. Genel olarak 1935 yılındaki anlaşmayı onaylamaktadır. Bu anlaşmanın 12. maddesinde 10 mile kadar olan sularda balıkçılık haklarının kıyı devletinin bayrağını taşıyan gemilere ait olduğu kaydedilmiştir.

¹⁶ Azerbaycan Tarihi Üzre Kaynaklar, A.g.e. s. 280.

¹⁷ Schofield,A.g.e., s. 78.

1953 Tarihli Anlaşma: Sovyetler Birliği ile İran arasında imzalanan anlaşmaya istinaden,1881 tarihinde imzalanan anlaşmanın onayı olarak, Hazar'ın İran bölümünün belirlenmesi için Astara-Hasangulu hattı yeniden onaylanmıştır.

1970 Tarihli Anlaşma: Bu anlaşmaya esasen Hazar Denizi'nin milli sektörlere bölünmesinin en önemli adımı atılmıştır. Buradan en büyük pay Kazakistan'a düşmüştü (113.000 km²). Azerbaycan'a 80.000 km², Türkmenistan'a yaklaşık bu kadar, Rusya'ya 64.000 km² ve en küçük milli sektörle en az pay İran'a – 34.000 km² ayrıldı.

1991 Aralık, Alma-Ata Bildirgesi: Bu bildirge sonucuna göre Sovyetler Birliği'nin halefi olacak bağımsız devletler, Sovyetler döneminde yapılan anlaşmalara bağlı olduklarını bildirmişlerdi.¹⁸

1.3.1.2. “Asrın Anlaşması”ndan Sonraki Dönem

“Asrın Anlaşması”, 20 Eylül 1994 tarihinde Azerbaycan Milli Petrol Şirketi SOCAR ile Yabancı Petrol Şirketleri Konsorsiyumu (FOCC) arasında Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de imzalanmıştır. Anlaşmanın imzalanmasıyla Hazar'ın statüsü problemi gündeme girmeye başladı.

Taraflar arasında imzalanan söz konusu anlaşmanın Azerbaycan Parlamentosu tarafından onaylanması ve bürokratik işlemlerin tamamlanması sonucunda 12 Aralık 1994 tarihinde yürürlüğe girmesini müteakiben, 54 aylık ana geliştirme ve üretim programı yürürlüğe girmiştir. Mega Proje kapsamındaki petrol sahaları yedi ayrı ülkede oluşan Konsorsiyumun kurduğu Azerbaijan International Operating Company (AIOC) tarafından geliştirilip işletilecektir.

¹⁸ Schofield, s. 76.

Tablo - 2: “Asrın Anlaşması” ile Belirlenen Oranlar

SOCAR (Azerbaycan)	% 20,0000
BP (İngiltere)	% 17,1270
AMOCO (ABD)	% 17,0100
LUKOIL (Rusya Federasyonu)	% 10,0000
PENNZOIL (ABD)	% 9,8200
UNOCAL (ABD)	% 9,5200
STATOIL (Norveç)	% 8,5630
TPAO (Türkiye)	% 1,7500
MC DERMONT(İskoçya)	% 2,4500
DELTA-NIMIR (Suudi Arabistan)	% 1,6800
RAMCO (İskoçya)	% 2,0800

Kaynak: Azerbaycan İstatistik Komitesi, 2002

Hazar’ın statüsü ile ilgili olarak kıyıdaş devletlerarasında ikili (bilateral), üçlü(trilateral) ve genel olarak görüşmelerin sürdüğü 5 devletin de katıldığı görüşmeler yapılmış ve halen de yapılmaktadır. Genel olarak bütün kıyıdaş devletlerin ortak karara varması zor olduğundan devletler ikili anlaşmalara giderek bazı şartları ve statü koşullarının belirlenmesinde somut adımlar atmışlar.

6 Temmuz 1998, Rusya ile Kazakistan arasında ikili (bilateral) Anlaşma.

Hazar Denizi’nin kuzey kısmındaki yeraltı kaynaklar ile ilgili haklarını belirlemek için Kazakistan ile Rusya arasında anlaşma imzalandı. Böylece Hazar Denizi’nin bölünmesinde ilk adım atılmış oldu. Ortak mülkiyet (Condomnium) görüşünün hayata geçirilemeyeceğini anlayan Rusya esnek davranarak denizin ortak hatta göre bölünmesi görüşünü benimsemeye başlamıştır.

Rusya Kazakistan’la imzaladığı anlaşmada yapmış olduğu fedakârlığı, 2001 senesinde Azerbaycan’la imzaladığı memorandumda da göstermiş oldu. Bu

memoranduma göre uluslar arası kanunlar tarafından onaylanmış orta hat ilkesine göre denizin sektörel olarak bölünmesini kabul etmiştir. 12 Mart 2001 tarihinde Rusya ile İran arasında imzalanan memoranduma göre denizin statüsü ile ilgili bir gelişme olmadığı müddetçe taraflar resmi olarak hiçbir sınırı tanımayacaklar ve sadece değişik yerlerde gerekli kanunları geliştirerek işbirliği yapabileceklerdi. Bu şekilde bir memorandum Azerbaycan ve Kazakistan tarafından olumsuz karşılandı. Bununla ilgili olarak Rusya bir açıklama yaptı; Rusya ile İran sadece olarak devlet sınırlarını kabul etmediler aynı zamanda denizin sektörel bölünmesine de karşı bir adım attılar. Bu deniz dibinin sektörlere bölünmesiyle ilgili değildi ve devlet sınırının belirlenmesi anlamına da gelmiyordu, daha çok kaynakların temel sınırlarıyla ilgiliydi.¹⁹

2001 senesinin Kasım ayında Azerbaycan ile Kazakistan arasında ve 2002 senesinin Eylül ayında da Azerbaycan ile Rusya arasında hazarın statüsü ile ilgili ikili anlaşmalar yapılmıştır. Daha sonra 2003 senesinin Mart ayında bu üç devlet arasında üçlü anlaşma yapılarak görüşlerini bir noktada toplayarak somut sonuca varmışlardır. Bu anlaşmaya esasen deniz dibi milli sektörlere bölünecek ve diğer beş devlete deniz sularının yüzeyini kullanma imkânı sağlanacak ve her bir ülkenin deniz dibindeki hidrokarbon kaynaklarının kullanımına imkân sağlanacaktı.²⁰

1.3.2. Hazar’ın Göl ve Deniz Statüsünde Değerlendirilmesi

Hazar Denizi’nin statüsünün belirlenmesindeki en önemli faktörler onun göl veya deniz statüsünde değerlendirilmesi faktörleridir. Hazarın statüsü ile ilgili somut adım atmak istemeyen taraflar onun göl veya deniz olarak değerlendirilmesi tezini ileri sürmekte ve bununla hukuki statünün belirlenmediğini savunarak konuyu çözümsüzlüğe sürüklemektedirler 1995 senesinde Hazar’a kıyıdaş olan devletlerin (Azerbaycan, Rusya, İran, Kazakistan, Türkmenistan) uzmanlarından oluşan bir çalışma grubu organize edildi. Bu grubun ilk toplantısında protokole göre aşağıda belirtilmiş olan

¹⁹ Dmitrij Lavrov, “ The Caspian Sea Legal Status”, <http://www.newenergyanalytics.com/reports/index.phtml>. (Erişim:28.12.2004)

²⁰ Liz Fuller, “Still No Decision On Caspian Sea”, http://www.parstimes.com/news/archive/2005/rfe/caspian_future.html (Erişim 10.02.05)

maddelerin Hazar'ın statü sorununun çözümünde önem arz edeceği kararına varılmıştır²¹:

- a) Deniz nakliyesi
- b) Biyolojik kaynakların kullanımı
- c) Ekolojik konular
- d) Mineral kaynakların kullanımı
- e) Bağımsız hakların sınırları ve hukuki esasların belirlenmesi

Uzmanlar bu konuda defalarca görüşmeler yapmış, ayrı-ayrı anlaşmalara varılmasına rağmen henüz kıyıdaş devletlerarasında ortak bir çözüme varılamamıştır.

1.3.2.1. Hazar'ın Göl Statüsünde Değerlendirilmesi

Hazar göl olarak kabul edilir ise, o zaman hukuki bakımdan Hazar'ın orta hatta (median line) göre kıyıdaş devletlerarasında bölünmesi gerekiyor. Aynı zamanda her devlet kendi milli sektörlerine ait olan kısımda bağımsız hukuklara sahip olacaktır.

Bu duruma coğrafi olarak açıklama getirirsek, dünya okyanusu ile ilişkisi olmayan herhangi bir su birikimine “göl” olarak nitelendirilmektedir. Sovyet dönemi dersliklerinde bile “Hazar Denizi dünyanın en büyük gölüdür” ifadesi geçmekteydi. Bu konuyu farklı boyutlara götürmek isteyenler bunların hiçbirini göz önünde bulundurmuyarak, Hazar'ın biyolojik zenginliğine ve jeolojik gelişim tarihine bakarak onun deniz olduğunu ispatlamaya çalışıyorlar. Belki de sunulan tezleri belli esaslara dayandırılabilir, ama bu açıklamalar mutlak değildir. Nispi özellik taşımakta ve istenildiği zaman farklı doğrultularda yorumlanabilirler. Uluslararası politik evraklar için ise çok büyük dikkat gerekmektedir.²²

Hazar'ın göl olarak kabul edilip dibinin göl sektörlerine bölünmesi Azerbaycan ve Kazakistan tarafından benimsenmektedir. Bu paylaşımına göre Kazakistan denizin

²¹ Lavrov, A.g.e. s. 1.

²² Memmedov, A.g.e. s. 61.

29,6% kısmını, Rusya -18,7%, Azerbaycan - 19,5% , Türkmenistan -18,4% , İran ise denizin 13,8 % kısmını alacaktır. Bu görüşü en çok savunan Azerbaycan ve Kazakistandır.²³

Dünyada göl ile ilgili 65 uluslar arası anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmalardan en önemlileri aşağıdakilerdir ve müteakip devletlerarasında yapılmıştır:

- Albert (Uganda- Zair)
- Çad (Kamerun- Çad_ Nijer- Nijerya)
- Konstans(Avstriya- Almanya-İsviçre)
- Cenevre (Fransa- İsviçre)
- Büyük göller (Kanada- ABŞ)
- Viktorya (Kenya- Uganda- Tanzanya)

Hazar'ın statüsünün belirlenmesinde yapılacak görüşmelerde bu anlaşmalarda alınmış kararlar ve sonuçlar değerlendirilmeli.

Uluslararası göllerin kullanımına ve paylaşımına ilişkin geniş geçerliliği olan hukuk kurallarının varlığından söz etmek olanaksızdır. Dolayısıyla burada önemli nokta kıyıdaş devletlerin uzlaşmasıdır. Bugüne kadar Hazar'ın paylaşımı ve kullanımı için iki önemli öneri sunulmuştur. Biri ortak kullanım olan “condomnium”, diğeri ise ortak egemenlik görüşü ile “sektörel paylaşım” görüşüdür. Göl uygulamasının savunduğu görüş olmasına rağmen, anlaşmalar yapılırken tarihi uygulamalar ve anlaşmalar da göz önünde bulundurulmalı.

1.3.2.2. Hazar'ın Deniz Statüsünde Değerlendirilmesi

Hazar'ın deniz veya göl olarak statüsünün belirlenmesinde sırasıyla şu üç yola başvurulabilir. Bunlar; Hazarla ilgili bugüne kadar yapılan anlaşmalar, en gelişmiş

²³ Timur Onica, , “Optimism increases for caspian sea agreement”, **Business & Economics**, <http://www.eurasianet.org/departments/business/articles/eav041904.shtml> (Erişim 25.01.05)

deniz hukuku kurallarını ortaya koyan 1982 BMDHS ve Hazar'a ilişkin olarak şimdiye kadar yapılmış olan tüm anlaşmalar ve kuralların saptanmasıdır.

Şimdiye kadar Hazar'la ilgili 4 esas anlaşma yapılmış ve bunların biri Çarlık döneminde diğer üçü Sovyetler Birliği döneminde yapılmıştır. 1991 de yayınlanan Alma-ata bildirgesi ile bağımsız devletler daha önce yapılan anlaşmalara bağlı kaldıklarını açıkladılar.

Deniz hukuku hakkında en son düzenlemeleri içeren 1982 BMDHS deki şartlar incelendiğinde konuyla ilgili alınmış kararlar ortaya çıkacaktır. 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren bu sözleşmeyi Hazar'a kıyıdaş olan hiçbir devlet kabul etmemiştir. Bunlardan sadece İran ve Rusya Federasyonu sözleşmeyi imzalamış ama onaylamamıştır. Bu sözleşmenin 122. maddesinde “ kapalı ve yarı kapalı deniz, iki veya daha fazla devlet tarafından etrafı çevrilmiş ve başka bir denize veya okyanusa dar bir çıkışla bağlanan veya tamamen veya esas itibarıyla iki veya daha fazla sayıdaki kıyı devletinin karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan bir körfez, havza veya deniz, anlamına gelir” şeklinde tanımlanmıştır. Sözleşmenin 123. maddesinde ise kapalı ve yarı kapalı denize kıyısı olan devletlerin sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleriyle işbirliği yapmaları öngörülmektedir.²⁴

Bu tanıma göre Hazar kapalı veya yarı kapalı deniz statüsünde kabul edilirse, Hazar'ı Karadeniz ve Baltık Denizi'ne bağlayan yapay kanalların durumu ile ilgili olarak, onların uluslar arası su rejimine tabi olmaları gerekecektir. Ancak gerekse Sovyetler Birliği döneminde gerekse Çarlık döneminde bu kanallar iç sular rejimine tabi olmuştur. Bu uygulamadan dolayı da Rusya'nın Hazar'ın denizi olarak nitelendirilmesine itirazı vardır. Çünkü Hazar, deniz olarak nitelendirildiği zaman Volga-Don ve Volga Baltık su kanallarında uygulanacak uluslararası su rejimleri Rusya'yı rahatsız edecektir. Sonuç olarak Hazar'a kıyısı olan devletler bu kanallardan transit geçiş yapma hakkına sahip olacaklardır.

Bu şartlara göre Sovyetler Birliği'nde bulunmuş olan Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan da transit geçiş yapma haklarına sahip olacaklardır. İran da

²⁴ A.Gündüz, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Metinler**, İstanbul, Beta,1994, s. 330.

daha önceki uygulamalar esas alınarak transit geçiş yapma hakkına sahip olacaktır. Ayrıca 1982 BMDHS'nin 124. maddesine göre Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan coğrafi bakımdan elverişsiz ülke konumundalar ve dolayısıyla bu kanallardan serbest geçiş yapma haklarına sahip olmaları gerekmektedir. Kıyıdaş devletler bu sözleşmeyi onayladıktan sonra ilgili madde Hazar için uygulanabilecektir.

Rusya ile İran'ın savundukları ortak görüşe göre, Hazar kapalı su havzası olduğu için kıyıdaş devletlerin ortak servetidir. Deniz dibinin ortak paylaşılması görüşüdür. Bu görüşe göre deniz ortak olarak 5 devlet arasında paylaşılacaktır ve her bir devlete 20% pay düşecektir ve bu görüşü de en çok benimseyen İran'dır.²⁵Burada milli sektörler 45 milden fazla olmamalıdır(45mil – 83 km 340m). Yani 45 millik bölgenin dışındaki orta kısım ortak saha gibi kabul edilmeli ve orta kısımdaki araştırma, petrol ve gaz çıkarma işleri 5 devletin ortak katılımıyla yapılmalıdır. 1958 yılındaki Cenevre'de "Arazi ve ona yakın bölgeler hakkında" ve 1982 yılındaki "Deniz hukuku hakkında" BMDHS görüşmelerinde aşağıdaki şartlar tartışılmıştır:

- Dâhili sular devletin nezaretinde olan bölgelerdir (uç noktaları 24 milden fazla olmayan bölgelerdir);
- Devlet çıkış hattından hesaplanan 12 millik arazi sularına sahiptir.
- Devletin sınır-gümrük kontrol çıkış hattından 24 mil uzunluğunda arazi sularına yakın bölge bulundurma hakkı var.
- Minimum 200 derinliğe kadar sular şelf olarak nitelendirilmektedir. Denizin bu kısmı karanın devamıdır ve buradaki kaynakların kullanımı kıyı devletine aittir.
- 1982 yılındaki BMHDS kararnamesinde kıyı devletler için 200 mil uzunluğunda özel iktisadi bölge öngörülmüş ve bu bölgede kıyı devlet sularındaki canlı ve cansız kaynakların kullanımı, denizdeki kaynakların kullanımı hakkına sahiptir.

Yukarıda belirtilen nezaret bölgelerinde görüldüğü gibi, Hazar Denizi okyanus denizlerinden çok küçük olduğundan dolayı öngörülen bölmelerin Hazar'da yapılması

²⁵ Lavrov, A.g.e., s. 2

imkânsızdır. Çünkü burada mevcut olan milli bölümler bir-birilerine karışmaktadır. Birkaç devletin nezaret bölgeleri bir-birileriyle karışırsa o zaman her bir devlet kendi arazisini orta hattın dışına taşırmamalı. Buradan da görüldüğü gibi eğer Hazar deniz olarak kabul edilirse sonuçta yine de orta hatta (middle line) göre bölünmelidir.

Rusya bu konu ile ilgili ilk önce İran'la aynı tarafta olarak deniz dibinin ortak bölünmesini savunmaktaydı. 1996 senesinde Rusya yeni bir öneri ileri sürerek denizde 45 millik bir sınırın belirlenmesini savundu. Daha sonra önerdiği tezin kabul görmemesi üzerine 15 millik bir alanın sadece balıkçılık için belirlenmesi öngörüldü. Eşit bölünme tezi de kabul görmedi. Dolayısıyla denizin bölünmesiyle ilgili olarak orta hat görüşünü kabullenerek deniz dibinin bölünmesi ile alakalı araştırma önerisini kabul etti. Bu görüş Kazakistan ve Azerbaycan ile imzaladığı Memorandumlarda kabul edilmişti.²⁶

1.3.2.3. Hazar'ın Sınırlandırılması

Hazar Denizi'nin sınırlandırılması ile ilgili olarak iki temel sınırlandırma görüşü hâkimdir. Biri ortak kullanım ilkesinden yola çıkarak sınırları belirleme, diğeri ise orta hat çizgisinden yola çıkarak denizin milli sektörlere bölünmesidir.

Uluslararası deniz hukukunda egemenlik rejimi genel olarak ortak mülkiyet (condominium) şeklinde belirtilmiştir. Daha önce Rusya ile İran bu egemenlik görüşünü desteklemekteydiler. Rusya'nın Kazakistan ve Azerbaycan ile yaptığı anlaşmalardan sonra bu görüşü savunan sadece olarak İran kaldı. Türkmenistan ise duruma göre karar değiştirmektedir. Uluslararası hukukta ortak mülkiyete sadece El Salvador, Honduras, Nikaragua arasında olan Fonseca Körfezi örneğinde rastlanmaktadır. Genelde ortak mülkiyet taraflar arasında yapılan anlaşmalarla belirleniyor, ama Fonseca Körfezi örneğinde ortak mülkiyet Uluslararası Adalet Divanı'nın(UAD) bir kararının sonucu gerçekleşmiştir. Divan bu körfezin uzun süredir bir devlete, İspanyaya ait olmasından yola çıkarak halef devletlerin Fonseca Körfezi'ni ortak kullanmasına karar vermiştir.²⁷

²⁶ Lavrov, A.g.e., s. 2.

²⁷ M.Dabiri, "A New Approach to the Legal Regime of the Caspian Sea as a Basis for Peace and Development", *The Iranian Journal of International Affairs*, Vol 6, No 1-2, Spring-Summer, 1994, s. 46.

Ancak bu örneğin Hazar'a uygulanması mümkün değildir, çünkü uzun süreden beri Hazar'da birden fazla kıyıdaş devlet mevcuttur.

Hazar Denizi'nin milli sektörlere bölünmesi ise daha geniş hukuksal geçerliliğe sahiptir. Ama bölünmenin nasıl yapılacağı ile ilgili görüşler ve detaylar önemli. Uluslararası hukuk iki veya daha fazla devlet arasında bir sınır oluşturan göllerin kullanımı ve paylaşımı ile ilgili somut bir düzenleme getirmemiştir. Devletlerin sınırlandırma ile ilgili olarak anlaşma yoluyla istedikleri durum ve koşulları elde etmelerinde serbest olmalarına rağmen birçok durumda sınır gölleri ile ilgili olarak orta hat veya eşit uzaklık (median line) ilkesinin uygulandığı görülmektedir. Örneği Büyük Kuzey Amerika gölleri daha 1783 senesinde orta hat ilkesine göre sınırlandırılmıştır.

İki veya daha çok devletin kıyıdaş olduğu kapalı bir deniz veya göle ilişkin sınırlandırma söz konusu olduğu zaman orta hat ilkesi adil ve bir karardır. Bu konuda Almanya Federal Mahkemesi tarafından 1920 yılında karara bağlanmış olan Constance Gölü davasında da orta hat uluslar arası hukukun genel bir ilkesi olarak kabul edilmiştir.²⁸

Kıta sahanlığı belirlenmesinde orta hat esası sıkça kullanılan bir yöntemdir.1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nde bir anlaşmanın olmaması durumunda özel durumlar çerçevesinde başka bir yola gidilmedikçe kıta sahanlığı sınırının belirlenmesinde orta hat ilkesinin uygulanacağı ifade edilmektedir.

Hazar Denizi'nin sınırlandırılması ile ilgili olarak farklı uygulamaları göz önünde bulundurmak gerekiyor. Hazar'ı kuzey, orta ve güney olarak üç kısma ayırmak mümkündür. Hazar'ın kuzey kısmı Rusya ile Kazakistan arasında paylaşılmış bulunmaktadır. Ancak bu ilkedan 1982 BMDHS'de vazgeçilmiştir. 1982 BMHDS'ye göre kıyıları karşı-karşıya veya yan-yana olan devletlerarasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, hakça bir çözüm(equitable solution) bulmak üzere, UAD Statüsü'nün 38. Maddesinde belirtilen hükme göre anlaşma ile belirlenecektir.²⁹

²⁸ B.Clagett , “ Ownership of the Seabed and Soboil Resources in the Caspian sea under the Rules of İnternational Law”, **Caspian Crossroad**, No.3, Summer-Fall, 1995, s.8

²⁹ Gündüz, A.g.e., s. 319.

Bitişik kıyıların sınırlandırılmasına ilişkin olarak iki ayrı yöntem bulunmaktadır: Kıyının genel yönüne dikey bir çizginin çizilmesi ve devletin kıyı çizgisinin oluşturduğu açının ikiye bölünmesi. Ancak, karşılıklı sınırlandırma söz konusu olduğunda ve kıyı çizgilerinin büyük ölçüde orantısız olmadığı durumlarda tercih edilen yöntem orta hattır.

Hazar ile ilgili olarak hem karşılıklı hem de bitişik sular için yapılan uygulamalar değerlendirilmelidir. Hazar kuzey, orta ve güney olmak üzere üç bölüme ayrılabilir. Hazar'ın kuzey kısmı Rusya ve Kazakistan arasında paylaşılmış bulunmaktadır. Hazar'ın bu iki devletin egemenlik alanlarının belirlenmesi için hem bitişik hem de karşılıklı sular için uygulanan yöntemler uygulanabilecektir. Bu açıdan Rusya ve Kazakistan'ın 1998'de kendi aralarında anlaşarak "faydacı orta-hat" esasına göre bir sınır belirlemeleri, Hazar'ın üç bölümlü özelliğinin doğal bir sonucudur. Rusya'nın Azerbaycan ve Kazakistan'ın Türkmenistan ile olan yan deniz sınırı yine bitişik esasına göre belirlenecektir.

Hazar'ın orta kısmında Azerbaycan ve Türkmenistan'ın sınırları tamamen karşılıklılık esasına göre belirlenecektir. Azerbaycan ve Türkmenistan üçüncü bir aracıya gerek duymadan kendi sınırlarını belirleyebilir ve Kepez/ Serdar petrol yataklarının kime ait olduğu sorununu çözebilirler. 1997 senesinde Azerbaycan'la yapmış oldukları orta hat anlaşması ile ilgili olarak daha sonra Türkmenistan 45 millik arazi dışındaki bölgenin ortak kullanımını şartını ileri sürmekle Kepez/Serdar yatakları bölgesini ihtilafli hale getirmiştir.³⁰ Rusya ile Kazakistan arasında ikili bir anlaşma imzalanması, Türkmenistan ile Azerbaycan arasında da ikili bir anlaşmayla Hazar'ın statüsünün belirlenmesi konusunda en azından uygulamada örnek bir durum ortaya çıkarmıştır.

Hazar'ın güney kısmında tek başına İran yer almaktadır. Astara – Hüseyingulu (Esen-Guli) çizgisinin güneyinde yer alan İran'ın egemenlik bölgesinin Azerbaycan ve Türkmenistan ile olan sınırı bitişik sulara uygulanan yöntemlerle çözülecektir.

³⁰ Abbas Maleki, "The Legal Status of the Caspian Sea: Discussion of Different Iranian Views", **Institute of Caspian Studies**, April 2001
<http://www.caspianstudies.com/article/Maleki-legal.htm> (Erişim: 25.01.05).

Hazar'ın statüsünün belirlenmesi ile ilgili olarak ileride iki sorun ortaya çıkabilir. Bunlardan ilki sınır belirlenirken kıyıların mı yoksa adaların mı göz önünde bulundurulacağıdır. Diğer bir konu ise değişen deniz seviyesinde paylaşımın nasıl yapılacağı ile ilgilidir.

Hazar'ın suları 1978'den beri her yıl yaklaşık 10cm yükselmektedir.³¹ Su seviyesinin yükselmesi birçok çevre sorunlarına yol açtığı gibi, Hazar'daki sınırın belirlenmesini de zorlaştırmaktadır. Denizin doğu yakası batı yakasına kıyasla daha düz olduğu için Hazar'ın genişlemesi daha çok doğuya doğru olmaktadır. Dolayısıyla 1978'den beri Hazar'ın orta noktası sürekli olarak doğuya doğru kaymaktadır. Bu durumdan karlı çıkan devletler Azerbaycan ve Rusya iken, doğu kıyısında bulunan Kazakistan ve Türkmenistan su seviyesinin yükselmesinden zarar görmektedir. Bu özel durumla ilgili uluslararası deniz hukukunda geçerli bir kural bulmak zordur. Dolayısıyla sürekli ve eşitsiz olarak yükselen su seviyesi karşısında Hazar'a kıyıdaş devletlerin adil ve doğru bir şekilde bir sınır belirlemeleri en uygun çözüm olacaktır. Bu tür sorunların çözümünde kıyıdaş beş devlet tarafından kurulan ve Ekim 1998'de Bakü'de merkezi açılan Hazar Merkez Grubu (Caspian Center Group) arabulucu ve eşgüdüm sağlayıcı bir görev üstlenebilir.³²

1.3.3. Kıyıdaş Devletlerin Hazar'ın Statüsüne Yaklaşımları

1.3.3.1. İran'ın Hazar'a Yaklaşımı

Diğer ülkelerin Hazar Denizi'nden yaptıkları petrol ve doğal gazı nakliyesinde merkezi rol oynamasının yanı sıra, henüz hiçbir şey ispatlanmasa da İran, Hazar'da büyük ölçüde rezervlere sahiptir. Şu anda İran, Hazar Denizi'nde petrol ve doğal gaz üretimi yapmamaktadır.

Şu anda Hazar'ın hukuki statüsü ile ilgili olarak İran, 1921 ve 1940 senelerinde İran ve Sovyetler Birliği arasında imzalanan ikili anlaşmalara istinaden "condominium" görüşünü ileri sürerek Hazar'ın kaynaklarının ortak paylaşımı görüşünü savunmaktadır. Şu anda İran'ın ileri sürmüş olduğu görüşe göre ya Hazar ortak kullanılacak ya da deniz

³¹ Schofield , A.g.e., s. 75.

³² **Avrasya Dosyası**, "Caspian Center Group", sayı 107, (Eylül 1998), s. 2

dibi ve sulari eşit şekilde 20% olarak paylaşılacaktır. Bu görüşe göre Hazar Denizi'nin gelişimi tüm kıyıdaş devletler tarafından desteklenecektir. Kazakistan, Azerbaycan ve Rusya'nın anlaşmış oldukları deniz tabanının eşit uzaklıktaki sektörel bölünmesi ile ilgili olarak İran'ın payına sadece 12%-13% bir kısım düşmektedir. 2002'nin Mart ayında İran'ı Petrol bakanı Zanganeh, İran'ın en kısa sürede denizin beşte birinde araştırmalara başlayacağını ve hiçbir başka araştırmacıya izin vermeyeceğini açıklamıştı. 2003 yılının Ocak ayında İran Dış İşler Bakanı Kemal Harrazi devletin Hazar ile ilgili 20% kısımlık görüşü ile ilgili iddiasını bir daha gündeme getirdi. 2004 yılı Temmuz ayı itibariyle bu konuyla ilgili Hazar'a kıyıdaş devletler arasında bir anlaşmaya henüz varılamamıştı. Daha önce yapılan teşebbüsler de sonuçsuz kalmış. Nisan 2002'de beş kıyıdaş devlet arasında yapılan görüşmeden bir sonuç çıkmamıştır. 2 Mayıs 2002'de İran ile Azerbaycan arasında yapılan görüşmede de bir sonuca varılamamıştır. Mart 2003'te İran ile Türkmenistan arasında yapılan görüşmede beş kıyıdaş devlet arasında ortak karara varılması gerektiği konuşulmuş, ama bu iki devlet kendi sınırlarını belirleyecekleri konusunda görüşlerini ileri sürmüşlerdir. Daha önce 23 Temmuz 2001'de Azerbaycan kıyısında araştırma yapan iki BP gemisine İran savaş gemileri tarafından müdahale edilmeye çalışılmış ve BP yasaklanmış bölgede araştırma yapmakla suçlanmış.³³

İran'ın en önemli tutumlarından biri işbirliği için Hazar'a kıyıdaş devletlerin yapmış oldukları organizasyonun oluşturulması önerisidir. Aynı zamanda İran tarafı, 90lı yıllardaki durumun Sovyetler Birliği döneminkinden farklı olduğunun bilincindeydiler ve dolayısıyla prensip olarak Hazar'ın yeni statüsünün belirlenmesine itiraz etmiyorlardı. İran'ın kendi pozisyonundan ilk geri adım atması 1995 senesinin Aralık ayında Tahran'da yapılmış olan "Hazar Denizi petrol-gaz yataklarının benimsenmesinin öngörülmesi" isimli uluslararası konferansta olmuştur. Ülke bakanı Gelem Rza Ağazade bu konuda politik konjonktüre değil ekonomik faydalılığa bakılacağını bildirmiştir. Daha sonra İran'ın Şahdeniz petrol yatağının işlenmesinde 10% kısımlık pay istemesiyle bu görüş pratik olarak onaylanmıştı.³⁴

³³ Feld, A.g.e., s. 6-7

³⁴ Memmedov, A.g.e., s. 64.

İran daha önce uzun süreden beri Rusya'nın tezini desteklemekteydi, ama 1998 senesinde Rusya ile Kazakistan arasında yapılan ikili anlaşmadan sonra İran Rusya ile yollarını ayırmak zorunda kaldı. İran Mayıs 1998'da Rusya'nın Kazakistan'la Hazar Denizi'nin dibini paylaşmasını protesto etmiştir. İran bu protestosunda, Hazar'ın beş kıyı devletin onayı olmadan paylaşılamayacağı ve tüm bağımsız yeni cumhuriyetlerin eski Sovyetler Birliğinin yapmış olduğu anlaşmaya uymaları gerektiğini vurgulamıştır. İran, Rusya'nın yapmış olduğu politik değişiklik ile sahnede yanlı kaldı.

1.3.3.2. Rusya'nın Hazar'a Yaklaşımı

Rusya için Hazar'ın iki devlet arasındaki (Sovyetler Birliği-İran) paylaşım şartlarını kaybetmek oldukça zordur. Hazar kıyısında yeniden oluşmuş bu ülke kendini Sovyetler Birliği'nin halefi ilan etmiştir. Rusya kendini 1921 ve 1940 senelerinde Sovyetler Birliği –İran anlaşmalarının devamacısı gibi görmektedir. Yani şimdilik yeni anlaşmalar imzalanmadığından dolayı Rusya'ya göre Hazar'daki işlemlerin mevcut anlaşma şartlarına uygun olarak yapılması gerekmektedir.

Rusya Federasyonu'nun esas yaklaşımı Hazar Denizi'ndeki kaynakların ortak(condomnium) paylaşılması görüşünü herkese kabul ettirmek ve bu konuda kıyıdaş devletlerle ortak çalışmalar yapmaktır. Bu düşüncenin de gerçekleşmesi için her türlü yola başvurmaktadır. Azerbaycan'ın 1994 senesinde "Asrın Anlaşması"nı imzaladığı andan itibaren Rusya onu kabul etmediğini ve Hazar'ın uluslararası göl olduğu için kaynaklarının tüm kıyıdaş devletlerarasında ortak paylaşılması gerektiğini ileri sürmüştü. Rusya Hazar'la ilgili döneme göre farklı politik yollar izlemektedir. Yaklaşımı üç dönem ile incelenebilir:³⁵

1992- 1995 Post-empyralist yaklaşım: Bu dönemde Rusya kıyıdaş devletlerin kendi self alanlarındaki kaynakları benimsemelerini engelleyici politika yürütmekteydi. Bölgesel problemlerin çözümünde güç kullanımı gözükmekteydi. Statüyle ilgili olarak Rusya'nın tutumu ilk önce 12 veya 20 millik kıyı şeridi dışındaki su kütesinin ve deniz tabanının ortak kullanılacağı şeklindeydi.1982 senesindeki Deniz Hukuku Sözleşmesinin Hazar'a uygulanamayacağını belirtmekteydi.

³⁵ Memmedov, s. 62.

1996–1998 Pragmatik Yaklaşım: Bu dönemde daha önce kullanmaya çalıştığı güç metotlarından vazgeçmektedir. Hazar’ın statüsü ile ilgili bazı konularda komşu ülkelerin görüşlerine sıcak bakmaktadır. 12 Kasım 1996’dan itibaren 40–45 millik kıyı şeridi dışındaki alanın ortak kullanımı şeklindeki tezi savunmaktadır.³⁶ Sonuç olarak kıyıdaş devletlerin kıyı şeridindeki kaynakların benimsenmesi ile ilgili çalışmalarına uyguladığı engeli kaldırarak bu kaynakların dünya pazarına çıkarılması ve hatların Rusya arazisinden geçirilmesiyle tekel oluşturmak düşüncesindeydi.

1997–2000 Entegrasyoncu Yaklaşım: Bu dönemde Hazar petrolünün nakliyesinin başlanmasıyla tekelci yaklaşımından vazgeçmektedir. 9–10 Şubat 1998’de Kazakistan ile yapmış olduğu uzlaşma metni ile Hazar’ın sektörel bölünmesi görüşünü kabul etmiştir. Bu anlaşmaya göre deniz tabanını eşit uzaklık ilkesine göre paylaşmışlar, su kitlesini ise ortak kullanıma bırakmışlar. Fakat kıyıdaş devletlerin hazar üzerinde sahip olacakları ulusal sektörler ile ilgili bir açıklama yapmamışlar.

1.3.3.3. Türkmenistan’ın Hazar’a Yaklaşımı

Türkmenistan’ın yaklaşımı çok karmaşıktır ve son yıllarda birkaç defa değişmiştir. Daha önceleri İran gibi Hazar’ın dâhili bir göl olduğunu savunmaktaydı ve onun bir deniz gibi değerlendirilerek sektörlere bölünmesinin kabul edilemeyeceğini bildirmekteydi. 1993’te Türkmenistan kıyıdaş devletlerarasında ilk defa devlet sınırları ile ilgili kanun çıkardıktan uluslararası deniz hukukunun şartlarına uygun olarak 12 deniz millik alan ve istisnai bölgeleri belirleyerek Hazar’ın geniş alanında kendi kıyı sınırlarını belirledi.

Türkmenistan cumhurbaşkanı S. Niyazov ve Dış İşler Bakanı B.Şıhmuradov defalarca İran ve Sovyetler Birliği arasında yapılmış anlaşmaların bugüne kadar geçerli olduklarını vurgulayarak, yeni anlaşmalar imzalanana kadar eski anlaşmaların geçerli olacağı rejimin kabul edilmesini belirtmişler. 1996 senesinde Aşgabat’ta İran, Rusya ve Türkmenistan Hazar’ın petrol kaynağının kullanılması ile ilgili bu üç devletin birlikte

³⁶ Croissant, A.g.e., s.35.

kurdukları Uluslararası Konsorsiyum ile ilgili memorandum imzalandı. Nihayet, Türkmenistan 1997 senesinde Azerbaycan'ın "Azeri" ve "Çıraq" petrol yatakları ile ilgili yapmış olduğu anlaşmaya itiraz ederek dolaylı yolla Hazar'ın sektörlere bölünmesini onaylamış oldu.³⁷

Bakû Temmuz 1997'de Serdar/Kepez'in geliştirilmesi ile ilgili Rosneft ve Lukoil ile anlaşma yaptı, fakat Aşgabat'ın protestosundan birkaç hafta sonra iki Rusya şirketi de geri adım atmak zorunda kaldılar. Daha sonra Eylül 1997'de Türkmenistan Serdar/Kepez'de iddiacı olmaya başladı, bu durum da Azerbaycan tarafından illegal olarak değerlendirildi.³⁸

Ve sonuç olarak Türkmenistan'ın görüşü Azerbaycan ve Kazakistan'ın Hazar'ın sektörlere bölünmesi ile ilgili görüşlerine çok yakınlaşmıştı.

1.3.3.4. Kazakistan'ın Hazar'a Yaklaşımı

Kazakistan Hazar statüsü konusunda Şubat 1998' e kadar Azerbaycan ile benzer görüşleri benimsemişti. Bu ülkenin yaklaşımı BMDHS'nin deniz kanunları çerçevesinde Hazar'ın kapalı deniz gibi değerlendirilmesi görüşüdür. Devlet sınırları arazi sularının eni ile belirlenir ve aynı zamanda her bir devletin ekonomik bölgesinin sınırları çizilir³⁹

Kazakistan ve Azerbaycan'ın görüşleri karşılaştırıldığında, Azerbaycan'ın Hazar'ın tümüyle ulusal sektörlere bölünmesini savunurken, Kazakistan'ın ise deniz yatağının paylaşılması, deniz sularının ise belirli bir münhasır yetki alanı dışında ortak kullanımını benimsediği görülmektedir.

Kazakistan ile Azerbaycan arasındaki bu farklılık Temmuz 1998'de Kazakistan ile Rusya arasında yapılan anlaşmaya yön vermişti. Kazakistan deniz tabanının tamamen bölünmesini kabul ederken su kütlelerinin ortak kullanılmasını kabul etmekle

³⁷ Memmedov, A.g.e. , s. 65.

³⁸ Fuller, A.g.e. , s. 2.

³⁹ Memmedov, A.g.e. , s. 66.

Hazar'a bir sınır gölü olarak yaklaştığı izlenimi vermektedir. Hazar'ın kaynaklarının benimsenmesinde Azerbaycan ve Kazakistan aynı zamanda bir-birilerinin ve diğer kıyıdaş devletlerin Hazar'ın çeşitli sektörlerinde haklarını kabul etmişler. Sonuç olarak Azerbaycan ve Kazakistan Hazar denizinde kendi milli sektörlerini belirlemişler.

1.3.3.5. Azerbaycan'ın Hazar'a Yaklaşımı

Azerbaycan'ın görüşüne göre Hazar Denizi uluslar arası sınır gölüdür ve uluslararası gölün bölünmesi tecrübesine göre 5 kısma bölünmelidir. Bundan dışında kıyı devleti Hazar Denizi'nin uygun sektöründe bağımsızlık hakkına sahip olmalıdır. Azerbaycan Anayasası'nın 11. maddesinde şöyle belirtilmektedir: "Azerbaycan Cumhuriyeti'nin dâhili suları, Hazar Denizi'nin (gölünün) Azerbaycan'a ait olan bölümü, Azerbaycan Cumhuriyeti'nin üzerindeki hava alanı Azerbaycan Cumhuriyeti'nin sınırları dâhilinde sayılmaktadır".⁴⁰

Karşı sınır komşusu olan Türkmenistan Azeri ve Kepez yatakları ile ilgili olarak Azerbaycan tarafının araştırma yapmasını protesto etmekteydi. Ama buna rağmen denizin bölünmesiyle ilgili olarak Türkmenistan Azerbaycan'ın görüşünü kabul etmekteydi. Rusya'nın Azerbaycan ve Kazakistan ile memorandum imzalamasından sonra Türkmenistan Rusya'nın yaklaşımını destekledi.⁴¹

Hazar'ın statüsü ile ilgili olarak Azerbaycan'ın yaklaşımı çok nettir: Hazar Denizi- uluslararası sınır gölüdür ve uluslararası gölün bölünme şartlarına uygun olarak 5 hisseye bölünmelidir. İlk önceleri Kazakistan ile Azerbaycan'ın yaklaşımları çok yakındı. 1998 yılında Kazakistan ile Rusya arasında imzalanan anlaşmadan sonra Rusya'nın da tutumu bu görüşe çok yaklaşmıştır.

⁴⁰ Memmedov, s. 67.

⁴¹ Lavrov, A.g.e., s. 2.

İKİNCİ BÖLÜM

HAZAR PETROLLERİNİN ULUSLARARASI PAZARLARA TAŞINMASI VE BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN HAM PETROL BORU HATTI

2.1. HAZAR PETROLLERİNİN BÖLGELERE GÖRE TAŞINMASI

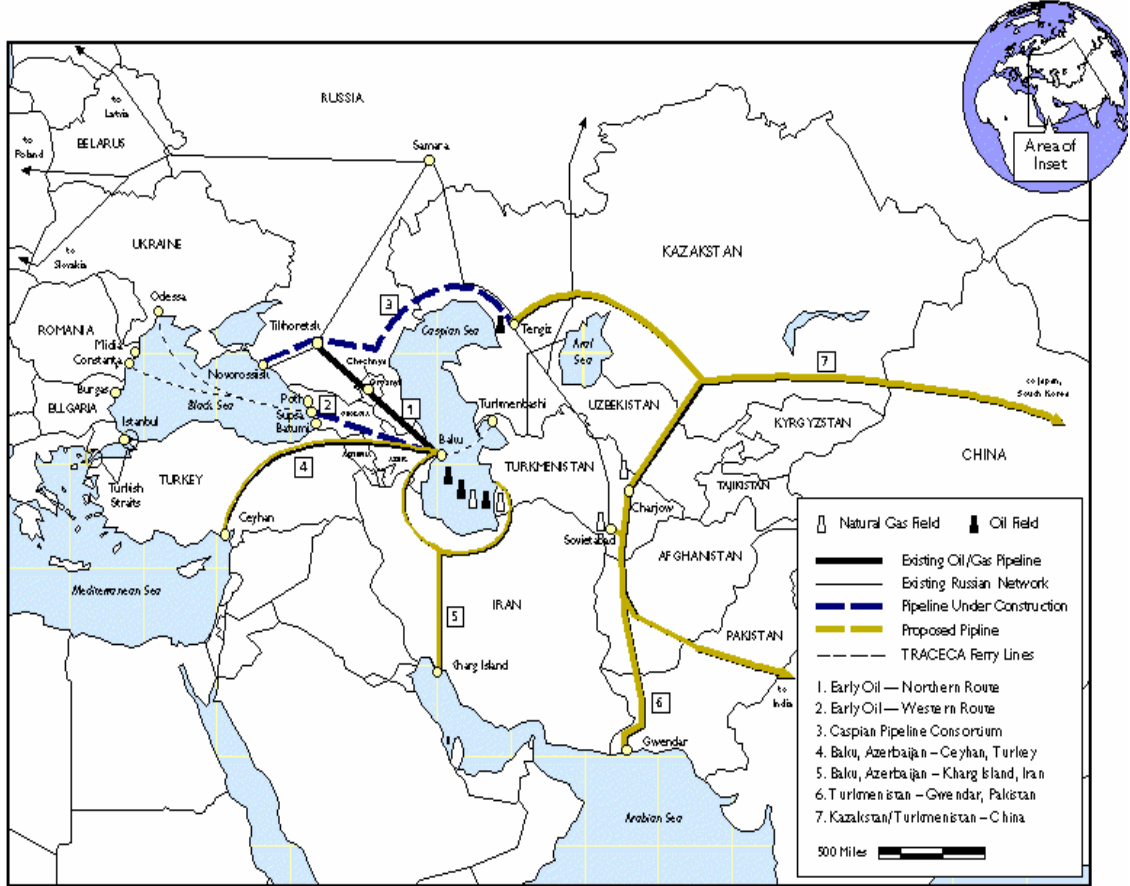
Hazar Bölgesi, Deniz ve onu çevreleyen devletler de dâhil, gelecek 10 yılda petrol ve doğal gaz ile ilgili en iyi ihracatçı konumunu yakalamak için sahip olduğu potansiyelden dolayı dünya enerji pazarında en önemli yere sahiptir. Bölgenin, Orta Doğu ve Rusya'dan sonra dünyada üçüncü yere sahip olduğu söylenmektedir. Yalnız, yeterli ihracat yapabilme yapısının olmaması, yeni ihracat güzergâhları arasındaki anlaşmazlıklar ve bölgedeki ikili sınır sorunları gibi bölgenin potansiyelini tehdit eden bazı faktörler mevcuttur.

Bu bölge geçmiş Sovyetlerin Birliği'nin güney kısmında keşfedilmemiş petrol ve doğal gaz yataklarıyla odak noktasına çevrildi. 2005 senesinin yazında Hazar'ın güneyinden BTC Petrol Boru Hattı vasıtasıyla pompalanan petrol Türkiye'nin Ceyhan limanına ulaşacaktır. Batı sermayesinin, teknolojisinin ve diplomasisinin 15 senelik çabası Orta Doğu üzerindeki güveni azaltmayı amaçlıyor. Yalnız son yıllarda Hazar Bölgesi 1990 senesinden bu tarafa beklenen performansı tam olarak göstermemiştir. 2015 senesinde üretim kapasitesinin 4 milyon varil/güne yükselmesi öngörülmüyor.⁴²

Şu anda Hazar Bölgesi devletleri ekonomik ve politik muamelelere maruz kalan ve onlarla mücadele eden dünyanın nispeten küçük çaplı petrol ve doğal gaz üreticileridir. Sovyetler Birliği'nin bölünmesiyle bölgesel ticaretin çökmesiyle bu devletlerin ekonomileri kötü döneme girdi.

⁴² Michael Cohen, **Caspian Sea Region**, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/caspian.html> (Erişim: 19.02.05) s 1,

Harita – 6: Hazar Petrollerinin Dünya Pazarına Taşınma Yolları



Kaynak: <http://www.treemedia.com/cfrlibrary/library/policy/cohenmaps.html>(20.02.05)

Hazar Bölgesindeki tahmin edilen ham petrol rezervleri ile ilgili veriler kaynaktan kaynağa değişiklik göstermektedir. EIA'nın tahminine göre Hazar Bölgesindeki petrol rezervi 17 ile 33 milyar varil arasındadır. 2003 senesinde bölgenin günlük petrol üretimi 1,5 – 1,7 milyon varile ulaşmıştı. Araştırmacıların tahminlerine göre 2010 senesinde Hazar Bölgesinde günlük üretim kapasitesi 2,4 ile 5,9 milyon varil arası olacaktır.

Hazar Petrollerinin uluslar arası pazarlara taşınması konusu ele alınırken dünyada en fazla petrol tüketimi olan Avrupa, Amerika ve gelecekte önemli petrol ihtiyacı doğacak olan Çin ve Japonya dikkat çekmektedir. Bu petrolerin dünya pazarına taşınması için çeşitli alternatif güzergâhlar üzerinde çalışmalar yapılmaktadır.

Tablo - 3: Hazar Bölgesindeki Esas Petrol İhracat Güzergâhları

<i>İsim/Yer</i>	<i>Güzergâh</i>	<i>Hammadde Kapasitesi</i>	<i>Uzunluk</i>	<i>Tahmini maliyet / Yatırım</i>	<i>Durum</i>
Atyrau-Samara Boru Hattı	Atrau (Kazakistan)'dan Samara (Rusya)'ya, 1 Rusya boru hattı sistemine bağlanıyor	310,000 vrl/g	432 mil	Maliyetdeki tahmini artış \$37,5 million	Pompalama ve ısıtma istasyonlarının ilave olunması ile mevcut boru hattın kapasitesi artırılmıştır.
<u>Bakü-Ceyhan ("Esas İhracat Boru Hattı")</u>	Bakü (Azerbaycan) , Tbilisi (Georgia)'den geçerek Ceyhan Limanı (Türkiye)'na kadar uzanıyor	Planlanan: 1 milyon vrl/g	Tahminen 1,038 mil	\$2.9 milyar	1 senelik mühendislik çalışmaları 2002 Haziranda bitti. Türkiye bölümündeki çalışmalar 2002 Haziranda başladı. Tüm projenin 2004 senesinde bitmesi hedeflenmiş.
Bakü-Supsa Boru Hattı (AIOC "Erken Petrol" Batı Güzergahı)	Bakü'den Supsa (Gürcistan)'ya, Karadeniz supsa limanında bitiyor.	En son veriler 115,000 den 145,000 vrl/g yükselmişti; tahmini değişiklik 300,000 vrl/g den 600,000 vrl/g yükselecektir	515 mil	\$600 milyon	İhracat Nisan 1999 da başlamış; 2001 senesinde bu hatla tahminen 115,000 vrl/g ihracat yapılmıştır
Bakü-Novorossiysk Boru Hattı (Kuzey Güzergahı)	Bakü ve Çeçenistan'dan geçerek Novorossiysk (Rusya)'e kadar uzanıyor, Karadeniz'in Novorossiysk Petrol limanında bitiyor.	Kapasitesi 100,000 vrl/g ; olası artış 300,000 vrl/g	868 mil; 90 millik kısım Çeçenistan'dan geçiyor	300,000 vrl/g bir artış için \$600 milyon	İhracat 1997 yılı sonlarında başlamış;2001 senesinde ortalama ihracat 50,000 vrl/g.

Bakü-Novorossiysk Boru Hattı (Çeçenistan baypası, Mahaçkale bağlantılı)	Bakü'den Dagestan vıstasıyla Tikhoretsk (Rusya)'den geçerek Karadeniz Novorossiysk petrol terminalinde	Şu anda: 120,000 vrl/g (demiryolu ve boruhattı); 160,000 vrl/g); Planlanan: 360,000 vrl/g (2005 için)	204 mil	\$140 milyon	Nisan 2000 de bitmiş. Baypas 11 millik ek hat ile Rusya'nın Hazar'daki limanı olan Mahaçkale ile birleştiriliyor.
Hazar Boru Hatları Konsorsiyumu (CPC) Boru Hattı	Tengiz petrol sahasını (Kazakistan) Karadeniz petrol terminali olan Novorossiysk ile birleştiriyor.	Şu anda: 565,000-vrl/g; Planlanan: 1.34-milyon vrl/g (2015senesi için)	990 mil	1 Safha kapasitesi için \$2,5 milyar; bittiğinde toplam \$4,2 milyar olacak.	İlk tanker Novorossiysk'te yüklenmiş(10/01); 2002 sonunda ihracat 400,000 vrl/g olacak
Orta Asya Petrol Boru Hattı	Kazakistan, Türkmenistan ve Afganistan'dan geçerek Guadar (Pakistan)'da bitiyor.	Öngörülen: 1 milyon vrl/g	1,040 mil	\$2.5 milyar	Anlaşma Memorandumu devletler tarafından imzalanmış; proje bölgesel sorunlar ve finansal yetersizlikten dolayı askıya alınmıştır.
İran-Azerbaycan Boru Hattı	Bakü'den Tebriz (Iran)'e	Öngörülen:200 ,000 vrl/g 400,000 vrl/g arası	N/A	\$500 milyon	TotalFinaElf tarafından öngörülmüştür.
İran Petrol Trampa Boru Hattı	Neka (Iran)'dan Tehran (Iran)'a kadar	175,000 vrl/g'den 370,000 vrl/g'e yükseliyor	208 mil	\$400 milyon ile \$500 milyon arası	Tadilat yapılıyor; Petrol Neka'ya transfer edilerek İran'ın Basra Körfezi sahilinde aynı miktar ile trampa yapılacak.
Kazakistan-Çin Boru Hattı	Aktubinsk (Kazakistan)'ten to Xinjiang (Cin)'a	Öngörülen 400,000 vrl/g 800,000 vrl/g arası	1,800 mil	\$3 milyar ile \$3,5 milyar arası	Anlaşma 1997; fizibilite çalışmaları 1999 de durduruldu çünkü Kazakistan gelecek 10 sene için yeterli petrol öne süremedi.
Kazakistan-Türkmenistan-Iran Boru Hattı	Kazakistan ve Türkmenistan'dan geçerek Basra Körfezi'ndeki Kharg Adasına kadar uzanıyor	Öngörülen: 1milyon bbl/g	930 mil	\$1.2 milyar	Fizibilite çalışmaları TotalFinaElf tarafından yapılmış; tahminen 2005'te bitecek.

Khaşhuri-Batumi Boru Hattı	Dubendi (Azerbaycan)' den başlayarak Khaşhuri (Gürcistan) vasıtasıyla Batumi'ye uzanıyor	İlk başlarda 70,000 vrl/g, 140,000 vrl/g-160,000 vrl/g'ye yükseliyor	Dubendi'den Khaşhuri'ye kadar demir yolu, daha sonra Khaşhuri'den Batumi'ye 105 millik boru hattı.	Boru hattının yenilenmesi için \$70 milyon.	ChevronTexaco mevcut boru hattı ile ilgili yeniden yapılandırma ve genişletme planlarını durdurdu.
Trans- Hazar (Kazakistan İkiz Boru Hatları)	Aktau (Hazar'ın kıyısındaki batı Kazakistan)'dan dan Bakû'ye; Ceyhan'a kadar genişletilebilir.	N/A	Bakû'ye kadar 370 mil	\$2 milyar ile \$4 milyar arası (eğer Ceyhan'a uzanırsa)	Fizibilite çalışmaları anlaşması Aralık 1998'te Royal/Dutch Shell, Chevron Texaco, Exxon Mobil, ve Kazakistan arasında imzalanmış; Haar Denizi hukuki statüsünden dolayı proje askıya alınmıştır.

Kaynak: <http://www.eia.doe.gov/cabs/casprph.html> (26.03.05)

Bölgedeki üretilen petrolün ihraç potansiyelini karşılamak için, bu bölgede faaliyet gösteren şirketleri ile hükümetler alternatif boru hattı güzergâhları konusunda araştırma yapmakta ve öneriler sunmaktalar.

Ancak şimdiye kadar önerilen güzergâhların kabul edilmesi ve gerçekleştirilmesi konusunda birden çok faktör devreye girmektedir. Bazı seçenekler politik olarak tercih edilirken, ekonomik yönden maliyet yüksek görülmekte, bazıları ise ekonomik bulunsa bile politik yönden tercih sebebi olmaktan çıkmaktadır⁴³

Petrol şirketleri siyasi risklere diğer sektörlerde faaliyet gösteren şirketlerden daha duyarlı oldukları için Hazar petrolünün uluslararası pazarlara taşınmasında daha dikkatli davranmaktadırlar. Çünkü petrol ihracatı fiyat, üretim ve alıcıların talepleri doğrultusunda ve özellikle büyük riskler taşıdığı için uzun süren projeler üzerinde kurulmaktadır.

⁴³ Gökhan Yıldırım, "Boru Hatlarının Kesişme Noktası Türkiye'dir", **Yeni Avrasya**, Cilt I, Sayı:5, Kasım 2000, s.33.

Hazar bölgesindeki araştırma ve geliştirme bölgedeki üretimin daha çok artmasına sebep olmaktadır. İkili sınır devletleri ihracat için daha çok petrol ve doğal gaz kapasitesine sahip olmaktadır. Bundan elde edilen döviz ve yabancı şirketlerin yatırımlarıyla bölgenin gelişimi sağlanmaktadır. Yalnız Sovyetler Birliği'nin dağılmasında sonra kalan teçhizatlar bu tür gelişmelerin sağlanması imkânsızdı. Farklı güzergâhlarda yeni boru hatları çalışmaları yapılarak bu gelişmeye bir ivme kazandırıldı.

2.1.1. Batı Güzergâhı

Enerji akımının daha önce Güney- Kuzey yönünde Rusya istikametli olduğu halde, bağımsız devletlerin elde etmiş oldukları gelişmelerden biri de bu güzergâhın Doğu- Batı istikametini alarak enerjinin Avrupa'ya yönlendirilmesini sağlamış olmalarıdır. Bölgenin en büyük boru hattı projeleri sayılan Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu Projesi(CPC), Bakû- Tiflis-Ceyhan (BTC) ve Güney Kafkasya doğal gaz boru hattı projesi bu anlamda Rusya'ya olan bağımlılığı azaltacaktır. Yalnız Rusya ve onu petrol şirketler halen de bu projelerde esas rolleri oynamaktalar ve bu şirketler de söz konusu projelerden elde edilecek gelirlerden önemli ölçüde paya sahip olacaklar.⁴⁴ CPC projesi Kazakistan'ın Hazar Denizi'ndeki petrol yataklarını Rusya'nın Karadeniz'deki limanı olan Novorossiysk ile birleştirecektir. Novorossiysk limanında yüklenecek olan petrol tankerler vasıtasıyla dünya pazarına çıkarılacaktır. CPC boru hattının Rusya ile işbirliği içerisinde yürütülmesine rağmen ilk adımda bu boru hattı Hazar Bölgesi ve Kazakistan için Rusya'nın dominant olduğu kuzey güzergâhına(Atrau-Samara) bir alternatif oldu.

Hazar Petrolünün ihracatı ile ilgili CPC güzergâhı İstanbul Boğazı'na olan talebi biraz daha artıracak ve daha önce de tankerlerin geçtiği bu Boğaz'da tanker trafik yoğunluğuna yükselecek. Çünkü Rusya'daki boru hatlarının çoğu Novorossiysk'te sonuçlanıyor ve dünya pazarlarına taşınması için Boğaz'a ciddi ihtiyaç vardır.

⁴⁴ Cohen, A.g.e. , s. 5.

Tablo - 4: İstanbul Boğazı Bypass ve Karadeniz Güzergâhları

<i>İsim/Yer</i>	<i>Güzergâh</i>	<i>Hammadde Kapasitesi</i>	<i>Uzunluk</i>	<i>Tahmini maliyet / Yatırım</i>	<i>Durum</i>
Adria-Druzhba Entegrasyonu	Rusya'nın Durzhba ihracat boru hattı Adria boru hattı ile birleşiyor, Omisali(Hırvatistan)'de son buluyor	Operasyonun ilk yılında 100,000 vrl/g idi; 300,000 vrl/g artıyor	Toplam 1,987 mil	Adria'nın abatlştırılması, boru hatlarının entegrasyonu için \$20 milyon	Yukos çalışmaları ile Omisali'den bütünleşmiş boru hatları ile 2002 sonu ihracat başlatılıyor
Arnavutluk, Makedonya, Bulgaristan (AMBO) Petrol Boru Hattı	Burgus(Bulgaristan) ve Makedonya'dan geçerek Adriatik sahillerindeki Vlore(Arnavutluk) ye kadar uzanıyor	750,000 vrl/g (1-milyon vrl/g'e çıkarılabilir)	560 mil	\$850 milyon ile \$1,1 milyar arası	İnşası geç kalmış(2001-2002 için öngörülmişti), maliye konusu hallolunduğu için 2004-2005 senesi için öngörülmektedir
Burgas Aleksandropolis (Trans-Balkan Petrol Boru Hattı)	Burgas'tan Ege Denizi sahillerindeki Alexandropoulis (Yunanistan)'e	Öngörülen: 600,000 vrl/g ile 800,000 vrl/g arası	178 mil	\$600 milyon	İlk anlaşma 1997 senesinde Bulgaristan, Yunanistan ve Rusya arasında imzalanmış. Proje ertelenmiş.

Kaynak: <http://www.eia.doe.gov/cabs/caspgrph.html> (26.03.05)

Batı pazarı ihracatı üstlenen diğer bir güzergâh Bakü- Tiflis – Ceyhan(BTC) Boru Hattı'dır. Bu boru hattıyla Azerbaycan petroleri(ve olası Kazakistan petroleri) Bakü'den başlayarak yaklaşık 1040 millik yol kat ederek Türkiye'nin Ceyhan limanına kadar taşınacaktır.

2.1.2. Doğu Güzergâhı

Avrupa'nın Hazar Petrolleri için en uygun pazar olup olmadığı sorusu cevaplanmamış soru olarak kalmaktadır. Gelecek 10 ile 15 yıl içerisinde Avrupa'daki petrol talebi 1 milyon vrl/g'den bir az daha artacaktır. Diğer taraftan Doğu'ya yapılacak

petrol ihracatı gelecek 10 ile 15 yıl süre zarfında 10 milyon vrl/g'nün üzerine çıkararak Asya pazarını önemli ölçüde ele geçirecektir. Özellikle Çin'deki petrol talebinin önemli bir ölçüde artacağı bekleniyor. Kazakistan'ın kuzey-batısındaki Atasu'dan Çin'in kuzey-batısındaki Xinjiang bölgesine kadar 613 millik mesafede uzanan ve maliyeti 850 milyon dolar olan bu boru hattı bu talebi karşılamak için atılan ilk adımdır. 2005 yılının Aralık ayında bitirilmesi öngörülüyor.

2.1.3. Güney ve Güney-Batı Güzergâhı

Hazar Bölgesi ihracatçıları için ilave güzergâh Asya talebini karşılamak için petrolerin İran vasıtasıyla Basra Körfezine veya güney batı vasıtasıyla Afganistan'a taşınması yollarıdır. Afganistan seçeneği ile ilgili olarak Türkmenistan ilgilenmekte ve kurulacak olan boru hatları savaş görmüş Afganistan toprakları üzerinden petrolün Pakistan ve Hindistan'a taşınmasını sağlayacaktır. 2001 yılındaki Taliban rejiminden dolayı öngörülen Trans- Afganistan boru hattı tehlikeye girmişti. Öngörülen boru hattı Türkmenistan'daki Dauletabad doğal gaz sahası ile Pakistan, Kandahar(Afganistan) ve Hindistan arasında bir köprü işlevini görecekti. Yalnız daha önce Hindistan bu projeden biraz uzak durmak kararı arak komşusu Pakistan ile ikili ilişkilerin de gerginleşmesine sebep olmuştu. 2002 yılının Aralık ayında Türkmenistan, Pakistan ve Afganistan tahmini 2,5 -3,5 milyar dolarlık maliyeti finanse edilmesi için yatırımcı aranması ile ilgili üçlü anlaşma imzalamışlardı. Yalnız 2003 yılının Temmuz ayında Trans- Afgan doğal gaz boru hattının destekleyicilerinden biri olan Asya Gelişme Bankası ilave fizibilite çalışmaları için projenin ertelenmesine sebep olmuştu.

İran vasıtasıyla Güney kısımdaki boru hattının geliştirilmesi ile ilgili İran ile Libya arasındaki anlaşmazlıktan dolayı problemlili durumdaydı, ve bu da ABD menşeli olmayan yatırımcıların teşvikini empoze etmekteydi. ABD menşeli şirketlerin kanunlar gereği İran'a yatırı yapmaları yasaklanmıştı. Yalnız 1997 senesinde Türkmenistan ile İran arasında 190 milyon dolarlık maliyet ile kurulan Korphezei-Kurt Kui boru hattı iki devlet arasında bağlantıyı sağlamaktadır.

Türkmenistan ve Kazakistan düşük kapasitede İran ile petrol takası yapmaktalar. Tankerlerle petrolü İran'ın kuzeyindeki bir bölgeye taşıyarak Basra Körfezinden elde

edilen aynı hacimde bir ham petrol ile takas yapmaktalar. 2004 senesinde İran bu takas kapasitesinin hacmini günlük 50 000 varilden 170 000 varile çıkarmak için dâhildeki ağ dağılımını biraz daha geliştirdi. Yalnız 2004 yılının son dönemlerinde bu iki ham petrol arasındaki fiyat farkından dolayı bu takas işlemleri yazın yapılan işlemlere nispeten daha az ekonomik olmaya başladı. Bundan dolayı Rusya ve Hazar bölgesi üreticileri petrolü İran'a göndermek yerine batıya doğru Avrupa'ya gönderdiler. Daha önce İran ham petrolü Hazar Denizi'ndeki sahip olduğu Neka limanına getirerek takas işlemlerini burada yaparak Basra Körfezindeki aynı tutardaki petrolü değerlendiriyordu. 2004 yılının Aralık ayında yaz aylara nispeten bu oran %75 azalarak günlük 35 000 varile düşmüştü.⁴⁵

2.1.4. Kuzey ve Kuzey-Batı Güzergâhı

Rusya çok boru hatlı bir güzergâh öngörerek mevcut ve olası altyapıları daha faydalı hale getirdi. Kısaca bağımsızlıktan sonra iki yeni kuzeybatı güzergâhlı boru hattı kuruldu; “Kuzey” ve “ Batı” Erken Petrol Boru Hatları. Bunlardan biri Bakû'den Novorossiysk(Rusya)'e diğeri ise Bakû'den Supsa(Gürcistan)'a uzanıyor. Yaklaşık olarak günlük 245 000 varil bileşke kapasiteleri var. Aynı zamanda kuzeyde mevcut olan ek bir boru hattı olan Kazakistan'ın Atrau bölgesinden başlayarak Rusya'nın Samara eyaletine kadar uzanan diğeri bir boru hattının geliştirilmesi için yatırımlar yapımlı, ama bu hattın CPC kadar önemli boyutta olacağı beklenmiyor. Yalnız, bağımsızlıklarını yeni kazanan eski Sovyetler Birliği'ne bağlı olan kıyı devletlerinin ihracatlarını yapmak için Rusya'ya güvenip güvenmeyecekleri hala bir soru olarak kalmaktadır. Çünkü bölge üreticileri ihracat seçeneklerinin geliştirilmesi için gerekli işlemlerin yapılması ile ilgili isteklerini belirtmişlerdi.

⁴⁵ Cohen, s. 7.

2.2. BAKU-TIFLIS-CEYHAN (BTC) PETROL BORU HATTI

Harita -7: BTC HPBH Haritası



Kaynak: <http://www.caspiandevlopmentandexport.com/ASP/Home.asp>

2.2.1. Projenin Mahiyeti ve Oluşumunu Etkileyen Faktörler

2.2.1.1. Amaç

Bu proje ilk olarak 1992 yılında Türkiye tarafından önerilerek gündeme oturmuş ve aynı dönemlerde Azerbaycan hükümeti tarafından büyük bir istekle kabul edilmiştir. Ancak bazı siyasi ve konjonktürel gelişmeler sonucu Azerbaycan'da yönetimin değişmesinden sonra bu proje ile ilgili yapılan anlaşmalar iptal edilmiştir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı projesinin temel bugünkü haliyle yeniden biçimlendirilmesi ise 1994 yılına kadar dayanmaktadır.⁴⁶ Türkiye tarafından Hazar petroleri Batı pazarlarına taşımak üzere ortaya konulan bu projenin bazı stratejik temel ilkeleri şunlardır:

⁴⁶ Kadir Dikbaş, "Hazar Petrolleri ve Avrasya Enerji Koridoru, Hazar'da Dans", **Diyalog Avrasya**, Cilt I, Sayı:1, İlkbahar 2000, s. 14.

a) - Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan başta olmakla bölgedeki Hazar bölgesindeki ülkelerin petrol hacimleri 2005- 2010 yılları arasında mevcut Rus boru sistemleriyle ihraç edilemeyecek kapasiteye ulaşacaktır.

b) - Gerek Kazakistan petrolleri gerekse Azerbaycan petrolü için önerilen bu proje, diğer alternatifleri savunan ülkelerin stratejilerine dokunmayacak bir yaklaşıma sahiptir. Bu yaklaşım tarzı sadece Rusya için geçerli değil İran için de geçerlidir. Burada Türkiye batılı ülkelerin İran'a karşı politikalarında değişikliklere uyum sağlayabilecek esnek bir yaklaşım göstermiştir. Yine Rusya ile başlangıçtan beri kamuoyunda yansıyan aksine işbirliğine dayalı bir strateji izlemektedir.⁴⁷

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi, Azerbaycan'da üretilen ham petrolün boru hattı ile Gürcistan üzerinden Ceyhan'daki bir deniz terminaline, buradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılmasını amaçlamaktadır.

Hazar Denizi'nin soğuk suları altında yatan "zengin" hidrokarbon rezervlerinin uluslar arası enerji piyasalarına ulaştırılması meselesi, 10 yılı aşkın bir süredir Türk ve dünya kamuoyunun yakından, merakla ve dikkatle takip ettiği çok önemli bir gündem maddesidir. Daha kesin bir ifadeyle, Bakü-Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi 1991 yılından bu yana Türkiye'nin gündemindedir.⁴⁸

2.2.1.3. Gelişim

Proje'nin hayata geçtiği bugünlere gelinmesinde, Hazar Denizi'nde yer alan Azeri, Çırac ve Güneşli sahalarındaki petrolün arama, üretim ve paylaşımı konusunda Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi "SOCAR" ile yabancı petrol şirketleri arasında, 20 Eylül 1994 tarihinde, Bakü'de "Azerbaycan Petrollerinin Üretim Paylaşım Anlaşması" imzalanmasının ve böylece AIOC'nın kurulmasının çok kritik bir rolü vardır.

Söz konusu Anlaşma'ya göre, TPAO'nun da %1.75'lik bir pay olarak taraf olması kararlaştırılmış ve böylece Türkiye'nin Hazar enerji projelerinde aktif bir rol

⁴⁷ A. Necdet Pamir, "Dünyada ve Türkiye'de Enerji Güvenliği", **Stratejik Analiz**, Cilt I, Sayı:15, Nisan 2001, s. 34-35

⁴⁸ BTC, Projenin **Amacı**, <http://www.btc.com.tr/proje.html> (Erişim 25.01.05)

üstlenmesinin önü açılmıştır. 7 Şubat 1995 tarihinde Azerbaycan Petrolleri Konsorsiyumu'na yeni şirketlerin katılmasına ve mevcut ortaklara düşen üretim paylarının yeniden düzenlenmesine karar verilmiş ve SOCAR hissesinden %5'lik bir payın daha TPAO hissesine ilave edilmesi hususu oybirliği ile onaylanmıştır.

Proje'nin resmîyet kazanmasına yönelik çerçeve anlaşması niteliğindeki "Hükümetler arası Anlaşma-IGA", 18 Kasım 1999'da, İstanbul'da yapılan son AGİT Zirvesi'nde bir araya gelen Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhurbaşkanları tarafından, ABD Başkanı'nın da şahitliğinde imzalanmıştır. Ayrıca, "Ev Sahibi Ülke Anlaşması-HGA", "Anahtar Teslim Müteahhitlik Anlaşması-TA" ve "Hükümet Garantisi Anlaşması-GG" da bu tarihte parafe edilmiştir.

AGİT zirvesinde yapılan bu anlaşmada Hazar petrollerinin 2004 yılında Ceyhan'a akıtılması, Türkmen gazının da Hazar üzerinden ve Bakû Ceyhan boru hattı aracılığı ile 2002 yılında Türkiye'ye ulaşmasını öngören hükümler kabul edilmiştir. Yine aynı görüşmelerde Kazakistan da herhangi bir boru hattıyla taşıma konusunda anlaşma yapmadığı fazladan üreteceği petrolerin Bakû Ceyhan hattıyla taşınması için taahhütte bulunmuştur.⁴⁹

3 Ekim 2000'de Azerbaycan, BTC Projesi'ni desteklemek üzere bir "Sponsor Grup" meydana getirmiştir. 17 Ekim'de, AIOC üyesi 8 şirketten (SOCAR, BP, Unocal, Statoil, TPAO, Itochu, Ramco ve Delta-Hess) oluşan bu yeni grubun üyeleri, bir "Sponsor Grup Finansman ve İşbirliği Anlaşması" imzalayarak Ana İhraç Boru Hattı (MEP) Katılımcıları adını almıştır. MEP Katılımcıları, 17-18 Ekim 2000 tarihlerinde sırasıyla Azerbaycan ve Gürcistan ile "Ev Sahibi Ülke Anlaşmaları"nı tamamlamış; 19 Ekim 2000 tarihinde ise Türkiye Cumhuriyeti ile "Ev Sahibi Ülke Anlaşması" ve "Hükümet Garantisi Anlaşması"nı, BOTAŞ ile de "Anahtar Teslim Müteahhitlik Anlaşması"nı imzalamıştır. Böylece, artık bir "Dünya Projesi" haline de dönüşen bu önemli boru hattı projesinin gerçekleştirilmesi önündeki tüm engeller ortadan kalkmış ve BTC hattı için onay alınmıştır.⁵⁰

⁴⁹ Dikbaş , A.g.e. ,s.15.

⁵⁰ BTC, **Projenin gelişimi**,
<http://www.btc.com.tr/proje.html> (Erişim 25.01.05)

Buna göre Kazakistan petrolü Hazar Denizi'nin altında Bakü'ye, oradan da Ceyhan'a taşınacaktır. Bu hattın Kazakistan'dan Bakü'ye kadarki uzunluğu 590km., maliyeti yaklaşık 4 milyon dolardır. Taşıma kapasitesi ise 50 milyon ton/yıl petroldür.⁵¹ Kazakistan'da çok etkin bir şirket olan ENI'nin (İtalya) 18 Ekim 2001 tarihinde BTC HPBH(Bakü- Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı) projesine katılması bu projenin geleceği açısından önemlidir. ENI aynı zamanda AIOC üyesi olmayan MEP katılımcısı tek yabancı şirkettir. Kazak petrolünün bu güzergâha dâhil edilmesi yolunda çok önemli bir adım ise 1 Mart 2001 tarihinde Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve ABD devlet temsilcileri arasında yapılan toplantıda Kazakistan'ın da projeye katılımını içeren mutabakat zaptının imzalanmasıdır. Ayrıca, Kazakistan petrol taşıma şirketi KAZAKTRANSOIL ile BOTAŞ arasında gerekli teknik çalışmaların başlatılması için 24 Eylül 2000 tarihinde “Koordinasyon Protokolü” imzalanmıştır.⁵²

BTC HPBH Projesi kapsamında, Bakü'den başlayıp, Ceyhan'da son bulacak bir boru hattı ile başta Azeri petrolü olmak üzere Bölge'de üretilecek petrolerin Ceyhan'a taşınması ve buradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılması planlanmaktadır. Bu kritik proje, petrolün uluslararası piyasaya ihracı için kullanılacak emniyetli bir taşıma sisteminin tesis edilmesini amaçlamaktadır. Kaldı ki, söz konusu proje ile hem ekonomik açıdan uygun hem de çevresel açıdan sürdürülebilir bir taşıma sistemi kurulmuş olacaktır.

Tüm hattın tamamlanması ve devreye alınması için hedeflenen tarih ise 2005 yılı başlarıdır. Gerek Enerji Bakanlığı, gerekse BOTAŞ Genel Müdürlüğü bünyesinde oluşturulan Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH Proje Direktörlüğümüz, Proje'nin planlanan tarihte bitirilmesi için büyük bir gayretle çalışmaktadır.

2.2.1.3. Katılımcılar

3 Kasım 2000 tarihinde Projeyi desteklemek üzere sekiz şirketten oluşturulan Sponsor Grup 17 Ekim 2000'de Sponsor Grup Finansman ve İşbirliği Anlaşması'nı

⁵¹ DPT, Sekizinci Kalkınma Planı, “Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri ve Bölge Ülkeleri ilişkileri”, s.193

⁵² BOTAŞ, “**Bakü- Tiflis- Ceyhan Boru Hattı Etüdü**”,
<http://www.botas.gov.tr/projeler> (Erişim 15.10.04)

imzalamıştır. Sponsor Grup üyeleri Ana İhraç Boru Hattı (MEP) Katılımcıları olarak anılmaktadır.

Projenin, Fransız TotalFinaElf, Japon Inpex ve Amerikan ConocoPhillips firmalarının da katılımıyla Sponsor Grup içerisindeki şirketler ve payları zaman içerisinde değişmiş olan 11 ortak tarafından geliştirilmiştir. Kurulmuş bu ortaklarla geliştirilmesi planlanan bu boru hattı ile ilgilenecek şirket Bakû-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı Şirketi (BTC Co) olarak adlandırılmıştır.

BTC ortakları :

SOCAR (Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi) - 25%

BP (İngiltere) - 30,1%

TPAO (Türkiye) – 6,53%

Statoil (Norveç) – 8,71%

Unocal (ABD) - 8,9%

Itochu (Japonya) – 3,4%

Amerada Hess (ABD) - 2,36%

Eni (İtalya) - 5%

TotalFinaElf (Fransa) - 5%

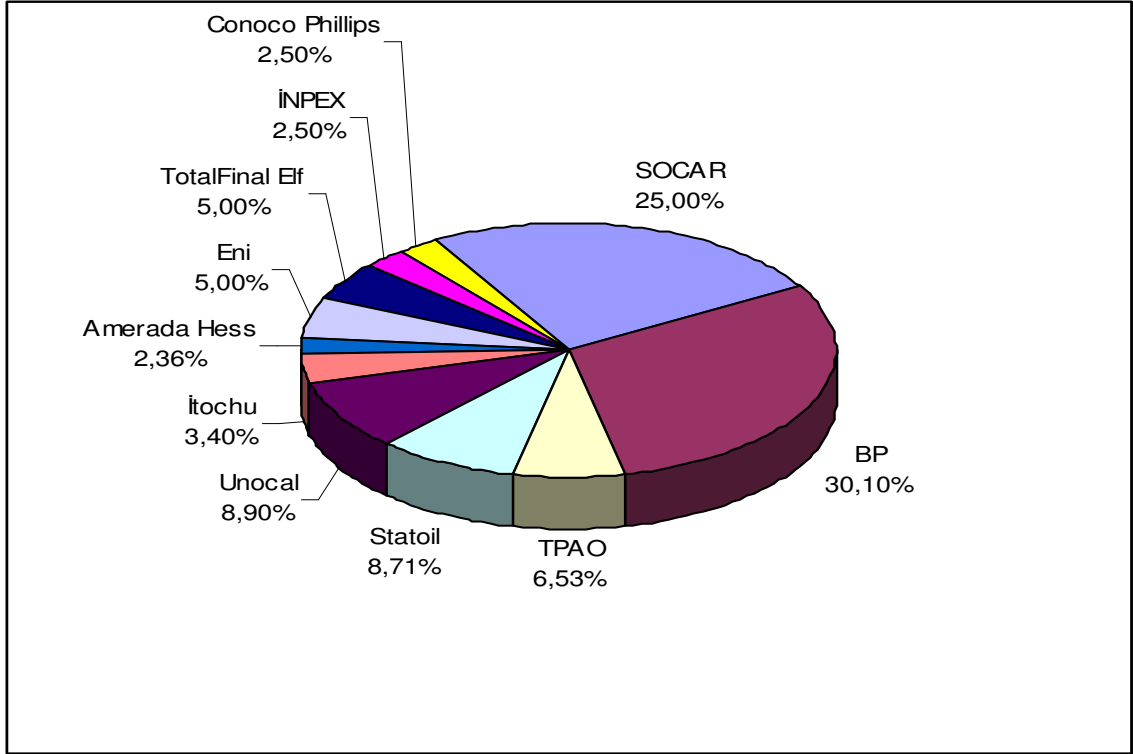
INPEX (Japonya) – 2,5%

ConocoPhillips (ABD) – 2,5%

BP bu projede en fazla paya sahiptir ve aynı zamanda çizim ve yapı safhalarıyla ilgili öncülük yapmaktadır.⁵³

⁵³ BTC, **Proje ortakları**,
http://www.caspiandevlopmentandexport.com/ASP/BTC_ProjectParticipants.asp (Erişim 15.03.05)

Tablo – 5: BTC Projesinin Ortakları ve Sahip Oldukları Hisseler



Kaynak: <http://www.caspiandevlopmentandexport.com>

2.2.2. Projenin Özellikleri

2.2.2.1. İnşası ve Maliyeti

MEP katılımcıları 19 Ekim 2000 tarihinde Türkiye ile Hükümet Garantisi anlaşması ve BOTAŞ ile de Anahtar Teslim Müteahhitlik anlaşması imzalanmıştır. Böylece bir dünya projesi haline gelen bu önemli boru hattı projesinin gerçekleşmesi için tüm engeller kalkmış ve yasal olarak ilgili ülkeler nezdinde onaylanmıştır.⁵⁴ BOTAŞ, Temel Mühendislik aşaması için Essen’de kurulu bir Alman şirketi olan PLE (Pipeline Engeneering) firması ile 14 Kasım 2000 tarihinde anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmaya göre PLE, BTC’nin fizibilite çalışmasını BOTAŞ adına üstlenmiştir. Temel Mühendislik çalışması 15 Mayıs 2001 tarihinde başarıyla tamamlanmıştır. Son olarak ta

⁵⁴ BOTAŞ, A.g.e. , s.2.

iş bitirme sertifikası 6 Haziran 2001 tarihinde MEP katılımcılarına ve BTC proje yönetimine teslim edilmiştir.⁵⁵

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi'nin tamamlanan "Temel Mühendislik" çalışmalarının hemen ardından başlayan "Detay Mühendislik" çalışması ise 18 Haziran 2002 tarihinde tamamlanmıştır. Bu çalışmaları Münih'te bulunan Alman şirketi İLF firması yürütmüştür. Detay Mühendislik aşamasında Londra kökenli ERM şirketi ve Türk firması olan ENVY görev almıştır.

18 Eylül 2002'de Bakü'deki Sangaçal terminalinde BTH HPBH'nı temeli atılmıştır. Temel atma töreninde yer alanlar arasında Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhuriyetinin devlet başkanları bulunmuştur.⁵⁶

Seçilen inşaat müteahhitleri aşağıdakilerdir:⁵⁷

- Boru Hattı LotA: Tepe-Nacap JV(Nacap-Hollanda)
Gürcistan sınırı, Posof'dan Erzurum-Pasinler'e
- Boru Hattı LotB: Streicher-Haustadt&Timmermann-Günsayıl-Alarko JV
(Streicher ve Haustadt&Timmermann-Almanya)
Erzurum-Pasinler'den Sivas-Altınyayla'ya
- Boru Hattı LotC: Punj Lloyd-Limak (Punj Lloyd-Hindistan)
Sivas-Altınyayla'dan Ceyhan Terminaline
- Pompa İstasyonları: Tepe
4 pompa istasyonu ve bir basınç düşürme istasyonu (IPT)
PT1: Ardahan-Posof
PT2: Erzurum-Pasinler
PT3: Erzincan-Çayırılı

⁵⁵ Baku-Tbilisi-Ceyhan Directorate, "The Turkey Agreement"
<http://www.btc.com.tr/project.turkey> (Erişim 05.10.04)

⁵⁶ Vagif Şarifov, "Büyük Petrolün Eşiğinde", **World of Azerbaijan**, Sayı 4,(Aralık 2004), s 23

⁵⁷ BOTAŞ, Bakü-Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı
<http://www.botas.gov.tr/projeler/tumprojeler/btc.asp> (Erişim 20.02.05)

PT4: Sivas-Altinyayla

IPT: Kahramanmaraş-Göksun

- Ceyhan İhraç Terminali: Tekfen

Yapım maliyeti: Proje planlaması safhasında boru hattının kullanıma sunulması aşamasına kadar yapılan harcamalardır.

İşletme maliyeti: Boru hattının faaliyete başlamasında projenin ekonomik ömrünün bitimine kadar yapılan harcamalardır.

Türkiye'nin boru hattının 2,4 milyar doları aşan kısmının karşılamayı taahhüt ettiği, ama şirketlerin bununla yetinmedikleri, petrol üreticisi ülkelerinde meydana gelebilecek aksaklıkların faturasını da Türkiye'nin ödemesini istemişler.⁵⁸ Yani örneğin Azerbaycan'da işçiler greve giderse şirketler görecekları zararı Türkiye'den tahsil edeceklerdi. Pazarlığın bu aşamasında BP Amoco da BTC'nı desteklediğini açıkladı.

BTC HPBH'nin Türkiye bölümündeki maliyeti tahminen 1,4 milyar dolar olmak üzere toplam yaklaşık 2,9 milyar dolar olarak tahmin ediliyordu. 25 Mayıs 2005 tarihinde pompalanması başlayan, Azerbaycan'ın yanı sıra Kazakistan petrollerini de taşıyacak olan BTC HPBH'nin maliyeti son verilere göre 3 milyar doları aşmaktadır.⁵⁹

⁵⁸ BTC, **The Economist**, Ekim 1999, s. 8.

⁵⁹ Orhan Coşkun, **Reuters**,

<http://www.isbank.com.tr/reuters-haber-detay.asp> (Erişim 25.05.05)

2.2.2.2. Boru Hattı ile Nakledilecek Petrolün Miktarı

Tablo – 6: Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı ile Nakledilecek Petrol Miktarı

YIL	VARİL/GÜN	TON/YIL
2005	360.493	18.000.000
2006	500.684	25.000.000
2007	640.876	32.000.000
2008	781.068	39.000.000
2009–2043	901.232–1.001.369	45.000.000–50.000.000

Kaynak: BOTAŞ-Ankara

Yukarıdaki tabloda belirtilen tahmini rakamlar üretim hacmi ve Pazar durumuna bağlıdır ve ilk naklin 2005 yılında 18 000 000 ton olması bekleniyor. Bu miktar her yıl doğrusal olarak artacak ve 2008 yılında hat %87 kapasiteyle çalışacak.

2.2.2.3. Teknik Özellikleri

Projenin İşletim süresi: Esas süre 40 yıl olmakla birlikte, Proje Katılımcılarının talep etmesi durumunda 10’ar yıllık dönemler halinde iki kez uzatılması mümkündür.⁶⁰

Kapasite: Maksimum kapasite 50 Milyon ton/yıl(1 Milyon varil/gün). İstanbul Deklarasyonunda Rus ve Kazak petrolerinin ek katkısı ile kapasitenin yıllık 50 milyon tona çıkabileceği vurgulanmıştır. Dördüncü yıl kapasitenin 36 milyon olacağını varsayarak beşinci yıldan sonra kapasitenin 45–50 milyona varabileceği öngörülmektedir. Boru hattı sisteminde ilave kapasiteye ihtiyaç duyulması durumunda, kimyasal işlemler vasıtasıyla sistemin kapasitesi 65 milyon ton/yıl’a ulaşacaktır.

⁶⁰ BTC, **Projenin İşletim Süresi**,
<http://www.btc.com.tr/proje.html> (Erişim 25.01.05)

Toplam uzunluk: Boru Hattının toplam uzunluğu 1774 km, Azerbaycan kesimi 440 km, Gürcistan kesimi 260 km ve Türkiye kesimi ise toplam 1074km'dir.

Boru Hattı Güzergâhı: BTC Ham Petrol Boru Hattı, Azerbaycan'ın başkenti Bakü yakınlarındaki Sangachal terminalinden başlayarak Azerbaycan arazisinde Elet, Gazi Memmed, Kürdemir, Gence, Agstafa güzergâhlarını takip etmektedir. Gürcistan'da Kafkas dağlarının yamacıyla ilerleyerek başkent Tiflis'ten geçerek batıya yönelmekte ve Marneuli ile Ahılkelek arasında demir yoluna paralel gelerek Çıldır gölünün doğusundan Türkiye arazisine dâhil olmaktadır. Erzurum, Erzincan, Sivas, Pınarbaşı ve Kozan üzerinden geçerek Ceyhan terminalinde son bulmaktadır.

Boru Ölçüleri: Projeye göre hattın 1618 km'si 42 inç(106,68 cm), 156km'si ise 34 inç(86,36sm) olacaktır. Farklı çaptaki borular farklı kısımlarda kullanılacaktır. Bunun nedeni düz ovalarla karşılaştığımızda, tepe ve yüksekliklerden ağaşıya doğru akarken boru hattındaki petrolün daha hızlı hareket etmesidir.

Pompa İstasyonları: Ham petrolü Bakü'dan Ceyhan'a ulaştıracak bu boru hattı için toplam 10 pompalama istasyonu tesis edilmiştir. Bu istasyonların 3'ü Azerbaycan arazisinde, 2'si Gürcistan arazisinde ve 4'ü de Türkiye arazisinde bulunmaktadır.

Ölçüm istasyonları: Normalde tüm boru hattı sistemleri yükleme noktalarındaki satışlar kadar depoya giren ve çıkan petrol hacmini ölçmek için seyyar sayaçlar kullanılır. Boru hattındaki akışlar yüksek olduğundan büyük ve kesin ölçüm istasyonları kullanılıyor. Bakü- Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı'ndan nakledilen petrol hacmini ölçmek ve kontrol etmek amacıyla hat üzerinde kurulan 4 ölçüm istasyonu son model teknolojiyle donatılmıştır.

Temizleme istasyonları: Bur hattı üzerinde 12 adet temizleme ve kontrol amaçlı ekipmanları boru hattına gönderme ve geri alma hizmeti verecek istasyon bulunmaktadır.⁶¹

⁶¹ Projenin Teknik Özellikleri, **Dünya Enerji Dergisi** , (Kasım-1999), s.16.

Projeye ilgili seçilmiş malzeme tedarikçisi şirketler:⁶²

Hat Boruları:

- 1- Noksel-Mannesmann-Ümran-Mitsui Konsosiyumu(Mitsui-Japonya)
- 2- Salzgitter International (Almanya)+Europipe (Almanya)

Hat Vanaları: MSA (Çek Cumhuriyeti)

Pompalar: Wartsila (Finlandiya)

Ölçüm Sistemler: FMC (Norveç)

Fiber Optik Kablo: Corning Kablo

İskele Kazık Boruları ve Teçhiz Boruları: Noksel-Mannesmann-Ümran Konsorsiyumu

Fabrikasyon Boru Dirsekleri: Salzgitter

2.2.2.4. Telekomünikasyon

Telekomünikasyon sistemi boru hattı çalışması için gerekli olan çok önemli haberleşme araçlarıyla donatılmıştır. Sistemde üç transfer istasyonu yapılmış ve boru hattının işletimi sırasında gerekecek ses ve veri haberleşmesi, boru hattıyla birlikte döşenmiş fiber optik kablo ve uydu sistemleri aracılığıyla yapılacaktır. Gerekli önlemlerin alınabilmesi için petrol sızıntısı ve patlama gibi herhangi bir sorun ortaya çıktığında çok kısa bir süre zarfında kontrol merkezine bildiriliyor. Telekomünikasyon sistemi projeye göre aşağıdaki iletişim teçhizatına sahiptir:

- Telefon, teleks, faks ve diğer haberleşme araçları
- Alarm, boru hattı donanımının kontrol ve ölçümü

⁶² BOTAŞ, Bakü-Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı
<http://www.botas.gov.tr/projeler/tumprojeler/btc.asp> (Erişim 20.02.05)

Pompalama istasyonları, temizleme ve ölçüm istasyonlarının denetlenmesi telekontrol sistemi yardımıyla yapılmaktadır. Sistemi kullanan operatör boru hattını pompalama, temizleme ve ölçüm istasyonları ile kontrol edebilir. Bu şekilde operatör boru hattındaki durum ile ilgili anında bilgiye sahip olarak ve acil durumlarda gereken mercilere iletmektedir.

2.2.2.5. Ceyhan Terminali

Ham Petrol Depolama Tankları: Ham petrol depolama tankları, yüklenecek tanker bulunmaması durumunda veya yükleme işlemini karşılayacak petrolü depolamak için kullanılmaktadır. Ceyhan terminalinde 9 adet 130 000m³ hacimli ham petrol depolama tankeri ve 2 adet 10 000 m³'lük nöbetçi tanker bulunmaktadır. Körfez Savaşı'ndan sonra Irak-Ceyhan petrol boru hattının faaliyetinin durdurulması nedeniyle bu tankerler yaklaşık %50 veya daha düşük kapasiteyle çalışmaktalar. Hazar petrollerinin de buraya eklenmesinin önemli derecede bir soruna neden olmayacağı düşünülüyor, çünkü burada yeni depolama tankerleri inşa etme gereksinimi bulunmamaktadır. Hat, tam kapasiteye ulaştığında Ceyhan Terminali'nde bazı kapasite artırıcı çalışmalara ihtiyaç duyulsa bile bunun maliyeti çok düşük rakamlarla ifade edilecektir.

Liman Tesisleri: Ceyhan Terminali'ndeki liman tesisleri aşağıdaki 5 ana unsurdan oluşmaktadır: 1.900 m uzunluğunda bir iskele; her birinde iki tam teşekküllü demirleme yeri, yükleme makineleri buluna iki platform; platformdaki yükleme araçlarını otomatik olarak idare etmek için iki kontrol odası; yangın söndürme platformu; ham petrol transfer hatları; içecek su hattı; iskele üzerinde yürüme koridoru; bir adet tekne barınağı; çekici botlar ve hizmet kayıkları.

Liman 300 000 DWT kapasiteli tankerlerin yanaşmasına uygundur. Ceyhan terminali yıllık 120 milyon ton yükleme kapasitesine sahiptir ki, bu da yılda ek olarak 45 milyon ton Hazar petrolü için yeni bir tesis kurma veya kapasite artırmaya gereksinim olmadığını göstermektedir.

2.2.3. Projenin Katkıları

2.2.3.1. Enerji Sektörüne Katkısı

Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi ile Türkiye, Güney Kafkasya ve Orta Asya'yı, Türkiye ve Akdeniz'e bağlaması planlanan ve "Doğu-Batı Enerji Koridoru" olarak nitelendirilen sağlam bir güvenlik koridoru oluşturmaktadır. Böylece Batı'nın çok önem verdiği bir konu olan "enerji arz güvenliği" açısından sağlam bir temel atılmasını garantilemektedir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi ile jeopolitik gücünü sağlamlaştıracak Türkiye, ayrıca, Türk Boğazları'ndaki aşırı trafik yükünden kaynaklanan geçiş risklerinin en aza indirilmesi açısından da son derece büyük bir öneme sahiptir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH'nin gerçekleşmesi durumunda Türkiye için ucuz ham petrol ithal edilmesi mümkün olacaktır. Boru hattından 45 milyon ton/yıl petrol taşındığında Türkiye bu petrolün en az 1/3'ünü yani 15 milyon tonunu almayı planlamaktadır.

Tablo -7: Türkiye'nin İthalat Kaynakları (milyon ton/yıl)

İthalat Kaynakları	Körfez Krizi Öncesi	Körfez Krizi Sonrası	2000'li yıll.
Irak	9	3	10
Akdeniz	3	10	10
Basra Körfezi	8	10	7
Hazar	0	1	20
Yerli Üretim	(31)	(3)	(2)
TOPLAM	23	27	49

Kaynak: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ankara, 2001

Hazar Bölgesi'nden sağlanan petrol ile Türkiye'nin ithalat kaynakları arasındaki yerini büyük ölçüde artıracaktır

Petrolün daha ucuza mal edilecek olmasının nedeni; taşıma maliyetlerinin minimuma indirilmesi, yükleme, boşaltma, gerek duyulmaksızın yurt içindeki boru hatları kullanılarak dağıtımının yapılabilmesidir. Türkiye'nin petrol ithalatının 2010 yılında 48 milyon ton ve 2020 yılında ise 74 milyon tona çıkacağı hesaplandığında ve yine aynı dönemlerde tüketimin %98'nin ithalata dayalı olduğu düşünüldüğünde BTC HPBH'nin önemi daha iyi kavranmaktadır.⁶³

BTC HPBH ile Türkiye Hazar petrollerine talip olduğundan kendisine kaynak çeşitlendirmesi zemini oluşturmaktadır. Yani Ortadoğu petrollerine alternatif bir kaynak olarak Hazar petroleri Türkiye'nin enerji güvenliği açısından büyük bir avantajdır. Ayrıca Türkiye'nin kendi ulusal şirketi olan TPAO'nun satın alınacak petrolün üretiminden, boru hattının inşasına kadar her alanda payının ve ortaklığının olduğu düşünüldüğünde bu durumda Türkiye'nin sadece ithalatçı bir ülke değil ticari ortak olduğu görülmektedir. Dolayısıyla BTC HPBH, Türkiye'nin pay kontrol sahibi olduğu güvenilir bir kaynak çeşitliliğine ulaşmayı sağlayacaktır.⁶⁴

Petrol sahibi ülkeler olan Azerbaycan ve Kazakistan açısından da BTC HPBH, var olan enerji kaynaklarını güvenli, kesintisiz ve karşılıklı hukuka dayalı bir şekilde dünya pazarlarına sunmaları açısından hayati bir önem taşımaktadır. Çünkü boru hatları her zaman siyasi oyunların ve terör olaylarının hedefi haline gelebilir. Uzun yıllar SSCB'nin hegemonyasında kaynakları sömürülen Türk Cumhuriyetleri bağımsızlıktan sonra da SSCB'nin tabii varisi konumundaki Rusya'nın yeni sömürgecilik hedefi haline geldikleri bir gerçektir. Bu sebeple boru hatları ile Türk Cumhuriyetlerinin enerji kaynaklarını kontrol altında tutmaya çalışan Rusya, HPBH'ye başından beri şiddetle karşı çıkmıştır.⁶⁵

⁶³ Cenk Pala, Emre Güngör , “Kafkasya Petrolleri; 21. Yüzyılın Eşiğinde Hazar Havzası ve Türkiye”, **İşletme ve Finans**, Sayı: 152, Kasım 1998, s. 20–25

⁶⁴ Pamir, A.g.e. , s. 82.

⁶⁵ Nesrin Sarıahmetoğlu, “Hazar Petrol Boru Hattının Güzergâhı ve Güvenliği Meselesine Bir Bakış”, **Avrasya Etüdüleri**, Sayı: 17, İlkbahar-Yaz 2000, s 75.

Bu yönüyle ele alındığında BTC HPBH, Türk Cumhuriyetleri içinde güvenli bir ihracat rotasıdır. Çünkü Türkiye, hem Azerbaycan ve Gürcistan'la güçlü siyasi, kültürel ve ekonomik ilişkilere sahiptir. Ayrıca bu boru hattını herhangi bir saldırıya karşı garanti etmiştir.

Kısacası BTC HOBH, Türkiye için hem enerji güvenliği hem de enerji ihtiyacı açısından ne kadar önem arz etmekte ise üretici ve ihracatçı Azerbaycan ve Kazakistan açısından da güvenli ihracat rotası olması dolayısıyla o kadar önem arz etmektedir.

2.2.3.2. BTC'nin Açılışı ve Uluslararası Petrol Pazarına Etkisi

Bakü –Tiflis- Ceyhan HPBH 25 Mayıs 2005 tarihinde açıldı, ve Batı'yı Orta Doğu Petrolüne bağımlı olmaktan kurtardı. Hiçbir şey onun önünü kesemedi.⁶⁶

Toplam 10 milyon varillik ham petrol Bakü'nün yakınlığındaki Sangachal terminalinden başlayarak Gürcistan arazisinden geçerek Türkiye'nin Ceyhan Terminalinde son bulan 1770 km uzunluğundaki boru hattını dolduracak. Petrol Hazar Denizi'nin Azerbaycan'a ait bölümündeki Azeri-Çırac-Güneşli (ACG) petrol yataklarından gelecektir. Petrolün pompalanmasıyla boru hattı ile naklolunacak petrolün tahminen 6 ay sonra hattın sonuna varacağı ve Ceyhan Terminalindeki ilk tanker yüklemesinin 2005 yılı sonlarında olması bekleniyor.⁶⁷

Günlük çıktınının 1 milyon varile ulaşması bekleniyor- dünya üretiminin %1'den fazla. Müteahhitlerin iddialarına göre bu hat ABD ve Avrupa için 50 senelik enerji ihtiyacını karşılayacak, gaz kullanımını azaltacak ve aynı zamanda Suudi'lere olan bağımlılığı azaltacak.

Projenin esas amacı, bu hattın Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'den geçirilerek Batı'nın OPEC'e daha az bağılı olmasını sağlamak ve daha ucuz petrol elde etmektir. Orman savunucularından tutmuş işçi kanunlarına ve farklı protestoculara kadar,

⁶⁶ Daniel Howden, Philip Thornton, "The Pipeline That Will Change The World" <http://news.independent.co.uk/world/asia/story> (25.05.05)

⁶⁷ BTC Boru Hattının açılışı 25 mayıs 2005, ANS <http://www.uyduhaber.net/site/modules> (25.05.05)

herkesin söylediği bir şey var: bu şimdiye kadar yapılmış olan en çok maliyeti olan ve en büyük boru hattıdır.

Türkiye, petrol ve doğal gaz rezervleriyle zengin olan Rota Doğu ve Orta Asya ile dünyanın petrol ve doğal gaz tüketiminde ağırlığı bulunan Avrupa arasında coğrafi konum itibariyle önemli jeostratejik üstünlüğe sahiptir. SSCB'nin dağılmasıyla bağımsızlıklarını elde etmeleriyle sahip oldukları enerji kaynaklarını dünya piyasasına çıkarmayı hedefleyen Hazar Havzası ülkeleri olan Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan çeşitli projeleri değerlendirme yoluna gitmişlerdi. Diğer yandan petrol ve doğal gaz bakımından Avrupa'nın siyasi istikrarsızlıklarla çalkalanan Basra Körfezi'ne Bağlı bulunmaktan kurtaran BTC projesi ve Hazar Bölgesindeki kaynakların kullanılmasını sağlamıştı.

Uzun vadeli yatırımlar olarak derlendirilen petrol boru hatları, elbette geçtiği ülkelerin coğrafi konumu, siyasi istikrarı, tüketim düzeyi, güvenli işletme garantisi gibi faktörlere ihtiyaç duymaktadır. Bu faktörlere duyulan ihtiyaç, rota Doğu, Hazar ve Orta Asya'dan üretilen petrol ve doğal gazın depolanması, kullanımı ve Avrupa'ya ihtiyaç açısından Türkiye'yi en güvenilir ve en uygun bir uluslararası petrol pazarı haline getirmektedir.

2.2.3.2. Ekonomik Katkıları

Boru hatlarında uzun vadeli olarak transit geçiş ücretleri önemli ekonomik getirilerdendir. BT HPBH'nin tam kapasite ile çalışması durumunda 50 milyon ton/yıl Türkiye'ye yıllık 150 milyon dolar transit geçiş ücreti getirisi olacağı hesaplanmaktadır. AIOC tarafından yapılacak boru hattından taşınacak her varil petrol için 0,4–0,5 dolar geçiş ücreti tespit edilmiştir. Bu durumda ton başına Türkiye'ye ödenecek transit geçiş ücreti ortalama 3–3,5 dolar civarında olacaktır.⁶⁸ Ancak, BTC HPBH'nin getirileri bu cüzi miktardaki transit geçiş ücretlerinden ibaret olarak düşünülmemelidir.

⁶⁸ Anthonhy Cordesman, "The US Government View of Energy Developments in the Caspian Region, Central Asia and İran", <http://www.eia.doe.gov> (05.10.04)

BTC HPBH'nin gerekleŖmesi ile birlikte Hazar petrollerine sahip ülkeler, enerji kaynaklarını güvenli, kesintisiz ve değerinde ihraç edebilme imkânlarına sahip olacaklarından, ekonomik olarak kalkınacaklardır. Bu ülkelerin kalkınması durumunda da Türkiye ile çok yönlü ticaret imkânları artacaktır. Dolayısı ile baŖta Gürcistan ve Azerbaycan Türkiye'den yüksek oranda ithalat yapacaklardır. Bu da Türkiye'nin ihracat hacminin yükselmesini sağlayacaktır.⁶⁹

Irak-Türkiye arasındaki petrol boru hattı, yapımından 1990 yılındaki BM ambargo kararına kadar gayet randımanlı iŖletilmiŖ ve her iki ülke ekonomisine katkılar saęlamıŖtır. Ayrıca, bu boru hattından elde edilen gelirler, karŖılıklı ticaretin geliŖmesine de katkı saęlamıŖtır.⁷⁰ Irak'a uygulanan ekonomik ambargo kararından sonra ise Türkiye'nin yalnız Kerkük- Yumurtalık petrol boru hattından 40 milyar dolar zarara uğradığını dŖndęmz zaman böyle bir enerji sisteminin Türkiye'nin ekonomisi için ne kadar öneme sahip olduğu daha iyi anlaŖılmaktadır.

Bu hat Azerbaycan'a büyük yararlar sağlayacaktır. Fakat bazı grŖlere göre Hazar Havzasındaki petrol rezervlerinin abartılmasından dolayı ekonomik olarak Bak-Ceyhan karlı değildir. Buna göre projede sermayenin geri dnŖ süresi 15 yıldan aŖaęı değildir. İlaveten hattın sismik olarak hareketli bölgelerden geçmesi baŖka bir dezavantaj olarak ileri sürülmektedir. BTC hattının Azerbaycan petrollerinin taŖınması için ana hat olarak seçilmesinde petrol Ŗirketlerinin bu maliyete katlanmalarının bir nedeni ise ABD ve İnan arasındaki iliŖkelerin ılımlaŖması halinde en ekonomik alternatif olan petrolün İnan üzerinden nakledilebileceği alternatifinin dŖnlmesidir.⁷¹

BTC petrol boru hattının kâra geçebilmesi için günde en az 1 milyon varil petrol pompalaması gerekiyor. Bu kapasiteyi yakalamak için Azeri, ıracak ve GneŖli yataklarının yanı sıra diğer yataklarda elde edilecek petrolün de BTC yoluyla dünya Pazarına taŖınması gerekiyor. ABD bu yüzden Kazakistan'ın Tengiz yatağındaki

⁶⁹ Aydın Aydın, "Orta Asya Petrolü zerine Zor Bir Senaryo : Hazar-Akdeniz Mega Projesi" **Yeni Türkiye**, Yeni Türkiye Medya Hiz Yay., (Türk Dünyası zel Sayısı), sayı 15, s 146

⁷⁰ Mehmet Kocaoğlu, **Petro- Strateji**, İstanbul, Harp Akademisi Komutanlığı Yay., Mart 1996, s 164

⁷¹ N. Nesipli , **Azerbaycan Geopolitikasında Neftin Yeri**, Bak, Hazar Üniversitesi Yayınları, 1999, s. 47.

petrollerine önem veriyor. Amerikan Chevron firması Tengiz petrollerini işletme amacıyla Kazakistan ile 20 milyar dolarlık bir anlaşma yapmak zorunda kalmıştır.⁷²

BTC hattının tehlikeli olduğunu devamlı olarak dile getiren Rusya, Türkiye’de ki PKK terörünü uluslararası bir mesele olarak göstermek için tüm yollara başvurdu. Azerbaycan ile ise ekonomik ilişkileri zayıflatarak ülkede enflasyona neden oldu.

2.2.3.3. Boğaz ve Çevre Güvenliği

Bakü- Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı’nın Türkiye ekonomisine faydalı etkilerinden biri de Boğazlardaki (İstanbul ve Çanakkale) tanker trafiğinin azalmasına, en azından artmasına sebep olacaktır. Bu katkı önemli ve dolaylı olarak istikbale yönelik bir yatırımdır; parasal girdisi yoktur, fakat sağlayacağı fayda bakımından ülke bütçesine yük olabilecek ekstra harcamaların karşısını alacak ve bazı gelir kaynaklarını artıracaktır.

Boğazlardaki gemilerin geçiş rejimi ile ilgili düzenlemeler 20 Temmuz 1936 yılında imzalanan Mondros Antlaşması ile yapılmıştır. Bu antlaşma, Türkiye’nin egemenlik haklarını garanti altına almış ve barış dönemlerinde diğer ülkelere ait yük gemilerine herhangi bir gecikme veya düzenleme olmaksızın Boğazlardan serbest geçme hakkı verilmiştir.

Geçen 66 yıl süre zarfında Boğazlardan geçen gemi ve tanker sayısı 1936 yılındaki gemi sayısının 1000 katına çıkmıştır. Şu anda Boğazlardan yılda yaklaşık 50 000 gemi geçmektedir. Gemi sayısındaki artışa paralel olarak teknolojik gelişime sonucu gemi boyut ve tonajları manevra yeteneğini azaltacak şekilde büyük ölçeklere ulaşmış, geçiş yapan gemilerin büyüklükleri 300 DWT, uzunlukları 400 metreye çıkmıştır.

Gemi taşımacılığı diğer taşıma araçlarına oranla daha az maliyetli olduğu için, Karadeniz’e kıyısı bulunan ülkeler bu vasıta türünü daha çok tercih etmektedirler. Gemi taşımacılığında ham petrol, petrol ürünleri ve kimyasal maddeler taşıyan gemi ve tankerler önemli bir yere sahiptirler. Özellikle Sovyetler Birliği’nin parçalanmasıyla ve

⁷² F. İsmayılov, **Hazar Petrolleri**, Bakü, 2000, s 15

Hazar Bölgesi'nde zengin petrol yataklarının bulunmasıyla Boğazlardan geçen petrol ve petrol ürünlü tankerlerin sayısı önemli miktarda artmıştır.

İstanbul Boğazı'ndan geçen her petrol tankeri 15 milyonluk nüfusa sahip ve Türkiye'nin en önemli sanayi ve turistik şehri olan İstanbul için ciddi bir tehlike arz etmektedir. 1994 yılında kazaların artmasını sebep göstererek Türkiye Devleti "Türk Boğazları Tüzüğü"nü çıkarmıştır. 1998 senesinde geniş ölçüde yenilenen "Türk Boğazlar Tüzüğü" ile aşağıda belirtilmiş önlemler alınmıştır:

- Trafik şeritleri oluşturulmuş
- Trafik Kontrol merkezi kurulmuş
- "Vehicle Traffic System" (VTS) kurmak için yoğun çalışmalar yapılmış
- İstanbul Boğazı'nda yangına ve çevre kirlenmesine karşı acil önlemler alacak örgüt kurulması kararlaştırılmış
- Boğaz'dan geçecek gemilerin kendileri hakkında bilgi vermelerini ve güzergâh hakkında bilgi almalarını sağlayacak bir bilgi iletişimi öngörülmüş

Alınan önlemlerle Boğaz'daki kazalar nispeten azalmış, fakat kaza riski tam olarak ortadan kalkmamıştır. İstanbul Boğazı'nda kazaya sebebiyet veren faktörler genel olarak aşağıdakileridir:

- Gemilerde kılavuz kaptanların bulunmaması
- Gemi mürettebatının bölgesel bilgiden yetersiz olması
- Boğazların coğrafi ve fiziki yapısını tehlikeli oluşu
- Kar, yağmur ve sisin görüş mesafesini aşırı derecede düşürmesi
- Boğazlarda çok kuvvetli akımların ve değişik yönlü ters akımların mevcut olması

- Kazalara neden olan gemilerin teknik açıdan yetersi olması
- İstanbul şehir içi vapur trafiğinin yoğun olması

Türkiye'nin Boğazlarda kazalara neden olan faktörleri azalma yolundaki çalışmalara rağmen, giderek artan tanker geçişlerini tamamen durdurma yetkisine sahip değildir. Bu anlamda geliştirilmiş olan BTC projesi, Hazar Havzası'ndan çıkarılacak petrolün Karadeniz ve Boğazlardan değil, karadan ve çok daha güvenli bir yolla dünya pazarına taşıyacaktır.

AIOC'de en önemli hisseye sahip olan BP'nin Deniz Taşımacılığı Genel Müdürü Linda Amandy bu konuda düşüncelerini şöyle ifade etmektedir:⁷³

“... Türk Boğazları'nda Hazar'daki arama ve geliştirme çalışmalarından, Karadeniz ticaretinden ve petrol dışı artan trafikten kaynaklanan ek tanker geçişlerinin yaratacağı risk mevcuttur. Dolayısıyla, Bakü- Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı üzerinde çalışırken BP'nin, Türkiye'nin ve diğer ilgili tarafların bu önemli suyolunun korunmasına yönelik tedbirleri de göz önünde bulundurlmaları gerekmektedir... Boğazlardaki taşımacılıkta ciddi bir kaza riski, ortalama olarak iki yılda birdir, bu risk kabul edilemeyecek kadar yüksektir....”

Hazar Bölgesi'nden yapılacak petrol ihracatının kapasitesi 2010 yılında tahmini olarak 120 milyon ton civarında olacaktır. Yani, İstanbul Boğazı'ndaki tanker trafiğinin üç misli artmasıdır. Tanker trafiğinin artmasıyla tehlike de aynı oranda artacaktır. Herhangi bir tankerin infilak etmesi durumunda 30 km çapındaki bir alan etkileneceği tahmin ediliyor. Sadece Nassia ve Shipbroker gemilerinin sebep oldukları kazaların çevreye verdikleri zararın 400 milyon dolar olduğu tahmin ediliyor. BTC HPBH'nın faaliyete geçmesi ile Boğazlardaki trafiğin emniyetinin sağlanması sonucunda doğaya, çevreye ve ekonomiye büyük kayıplar getirebilecek kazaların karşısı önemli ölçüde alınmış olacaktır.

⁷³ “BP'ye göre Boğazlar'dan Petrol Taşımanın Riski Çok Yüksek”, **Dünya Enerji Dergisi**, Sayı 9 (Temmuz 2001) , s. 42-43

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAZAR PETROLLERİNİN BÖLGEYE EKONOMİK ETKİSİ VE UYGULANAN STRATEJİLER

3.1. PETROL ÜRETİMİ VE İHRACATININ BÖLGEYE EKONOMİK ETKİSİ

3.1.1. Yatırımlar

Hazar Bölgesinin sahip olduğu enerji potansiyelinden dolayı yabancı yatırımcılar Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra buraya önemli ölçüde yatırım yaptılar. Öngörülen enerji rezervleri fırsatını kaçırmak istemeyen büyük petrol şirketleri kıyıdaş devletlerle anlaşmalar imzalayarak gelecek 10–15 yıla ilgili planlarını kurdular.

Tablo - 8: Devletlere Göre Hazar Bölgesindeki Başlıca Yabancı Yatırım Projeleri

Devletler	Projeler	İspatlanmış Rezervler	2004 Üretimi	Projeksiyonlar
Azerbaycan	ACG Mega-Y (BP v.s)	5.4 milyar Varil	144 000 Varil/gün	2005: 460 000 vrl/g 2008–9: 1 milyon vrl/g
	Şah Deniz (BP ve. s)	2.5 milyar varil 14 trilyon Kübik kadem	Üretilmiyor	2006: 296 milyar Kübik kadem

Kazakistan	Tengiz (Chevron Texaco v.s.)	6-9 milyar Varil	290 000 Varil/gün	2006: 450 000 vrl/g 2010: 700 000 vrl/g
	Karaçaganak (BG,Agip,v.s.)	2.4 milyar Varil	210 000 Varil/gün	2008: 240 000 vrl/g
	Kaşagan (ENİ-Agip, BG, v.s.)	7-9 milyar Varil	Üretilmiyor	2008: 75 000 vrl/g
Türkmenistan	Çeleken (Dragon Oil)	0.6 milyar Varil	10 000 Varil/gün	2003: 11 000 vrl/g
	Nebit Dag (Burren Energy)	0.1 Milyar Varil	10 000 Varil/gün	2003: 12 000 vrl/g
Özbekistan	Merkezi Ustyurt ve Güney-Batı Gissar (Trinity Energy)	Geliştirme aşamasında	Geliştirme aşamasında	2006: 1600 vrl/g 71 Milyar kübik kadem

Kaynak: <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/caspian.html>

Şu anda Hazar Bölgesindeki devletler çeşitli ekonomik ve politik zorluklarla mücadele eden dünyanın nispeten küçük petrol ve doğal gaz üreticileridirler. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bölgedeki ticaretin çöküşü ile bu devletlerin ekonomileri de zor döneme girdi. 1990'lı yıllarda kıyıdaş devletlerin GSYİH değeri düşük seviyede idi. Bu rakam yabancı yatırımcıların yapmış olduğu yatırımlar sayesinde yükseliş trendine girdi.

Bu bölgede yapılan yatırımların en önemlisi 20 Eylül 1994 tarihinde yapılmış olan "Asrın Anlaşması"dır. Bu anlaşmayla kurulmuş olan Konsorsiyum tarafından üretim yapılacak alanlarda 30 yıllık bir sürede 8 milyar dolar yatırım yapılması planlanmıştır.⁷⁴ Bunun yanı sıra sekiz anlaşma daha imzalanmıştır ki; toplam dokuz anlaşma sonucunda Azerbaycan'a yapılacak toplam yatırımın 30 milyar doları geçmesi beklenmektedir.

"Asrın Anlaşması" genel olarak şöyle özetlenebilir:

- Yatakların geliştirilmesinde Azerbaycan kurumları, malları ve şirketleri için önemli harcamalar yapılacaktır,
- Yatırımların %60 Azerbaycan'da harcanmaktadır.
- Başlangıçtan sonraki ilk beş yıl içinde tüm profesyonel işçilerin %90'i ve tüm yatırımcı işçilerin %95'i Azerbaycanlı olacaktır.
- SOCAR(ADPŞ) diğer yatırım şirketlerinin %20'lik paylarını alma hakkına sahiptir.
- Tahminleri üzerinde çıkarılan petrolün %88'i Azerbaycan'a bırakılacak, tahmin edilen 100 milyar dolar karın 78 milyar doları Azerbaycan'a kalacaktır. Vergilerle düşünüldüğünde nihai karın %80'i Azerbaycan'a %20'si ise yabancı şirketlere kalacağı hesaplanmaktadır.

Bölgenin diğer bir yatırım bölgesi de Kazakistan'daki Tengiz, Karacaganak ve Kaşagan petrol sahalarıdır. Bunlardan en önemlisi ise yapılan yatırımların büyük bir kısmını üzerinde yoğunlaştıran Tengiz petrol sahasıdır. Hazar Denizi'nin kuzey-doğu

⁷⁴ Aydın, A.g.e., s. 870.

bölgesinde yerleşmektedir. Chevron-Texaco tarafından yapılan araştırmalar göre tahminen 6–9 milyar varil ham petrol rezervine sahiptir. Tengiz yatağının geliştirilmesi 1993 senesinde Tengizchevroil(TCO) işbirliği ile başlatılmış (Chevron Texaco %50, Exxon Mobil %25, Kazmunaigaz %20, LukArco %5), ve 2002 senesinde şirketler birliği günlük 290 000 varil petrol üretmiştir, bu da Kazakistan'ın günlük petrol üretiminin tahminen %25'ni oluşturmaktaydı. Ocak 2003'te Kazakistan devleti ile yaptığı anlaşma sonucunda TCO şirketler birliği üyeleri üretim kapasitesini 2006 senesinde 450 000 varil/güne ulaştırmak için 3 milyar dolarlık bir ek yatırım yapmışlar. Chevron Texaco'nun hesaplamalarına göre Tengiz yatağı 2010 senesinde günlük tahminen 700 000 varil üretim yapabilme potansiyeline sahiptir. Bu sahada üretilen petrolün günlük tahminen 271 000 varili CPC projesi vasıtasıyla Rusya'nın Karadeniz'deki Novorossisyk limanına taşınmıştır.⁷⁵

Bu esas yatırımların yanı sıra Türkmenistan'daki Çeleken sahasında Dargon Oil şirketinin ve Nebit Dağ sahasındaki Burren Energy şirketinin yatırımlarını da gösterebiliriz. Bu sahalarda rezerv yüksek gösterge vermediğinden yapılan yatırımlar da önemli ölçüde değildir.

3.1.2. İstihdam Açısından Katkısı

Hazar Bölgesinde yapılan yatırımlar sonucunda bağımsızlıklarını yeni elde etmiş ve ekonomik kriz dönemlerini yenice atlatan kıyıdaş devletlerde organize edilmiş projeler kapsamında önemli oranda istihdam ortamı oluşturulmaktadır. Yabancı şirketlerin yaptığı yatırımlar sonucunda ilke dönemlerde kendi ülkelerinde getirilen kalifiye elemanlar ve işçiler çalışsa da sonraki dönemlerde projelerin yürütülmesi için yerel kadrolardan istifade edilmeye başlanmıştır.

Bu bölgedeki en önemli projelerden biri olan BTC projesinin yapım ve işletim aşamalarında önemli miktarda emek istihdamı oluşturulmuştur. Yeni iş ve ek istihdam imkânı ile kırsal nüfusun şehirlere akması engellenirken hızlı kentleşmenin getirdiği

⁷⁵ Cohen, A.g.e., s. 3.

sorunlar da ortadan kalkmaktadır. Bu durum bölgesel gelişim farkının azalmasına ve belki de ortadan kalmasına katkıda bulunacağı gibi ekonomik refahın elde edilmesinde de rolü büyük olacaktır.

3.1.3. Enerji Sektörüne Etkisi

Hazar Havzası'nda yapılan yatırımlar sonucunda kıyıdaş ve diğer devletlerin enerji sektörüne de büyük ölçüde katkıda bulunmaktadır. İmzalanan anlaşmalarda devletler hem uluslararası hem de milli hukuku dikkate alarak uluslararası enerji prensiplerine uygun olarak sektörü teminat altına alma mekanizması oluşturmaktadırlar. Azerbaycan başta olmakla bu devletlerin yabancı şirketlerle imzaladıkları anlaşmalarda aşağıdaki maddelere dikkat edilmektedir⁷⁶:

- Enerji kaynakları üzerinde devletin hakları
- Yabancı yatırımcıları kabul eden devletin ekonomisine zarar verilmemesi
- Çevrenin korunması ve enerji etkisi
- Enerji kaynaklarının kullanımında sosyal yapının dikkate alınması
- Yabancı yatırımların korunması ve verilen zarara göre tazminat
- Enerji kaynaklarının kullanımında uluslar arası işbirliği
- Daha uygun bir rejim
- Milli rejim
- Tercih
- Özgürlük

⁷⁶ Efser Sadiqov, "Enerji Resurslarının İstismarı Sferasında Huqüq Qaydası", **Neft- Qaz Hasilatı ve Azerbaycan'ın Davamlı İnkişafı**, Bakı, 2001, s.21.

3.1.4. Uluslararası Pazar Oluşturması

Hazar Bölgesindeki ilk petrol taşınması Azerbaycan'daki petrol yataklarından yapılmıştır. İlk petrol boru hattı demiryollarıyla Azerbaycan petrolünün Gürcistan'ın Batumi liman şehrine taşınmasıyla birlikte kurulmuştu.

Sovyetler Birliği döneminde Bakü'de üretilen petrol demiryolları vasıtasıyla Gürcistan'a, Rusya'ya ve aynı zamanda demiryolları ve tankerlerle İran'a taşınmaktaydı. 1991 senesinden sonra bu durum tamamen değişmişti ve Azerbaycan başta olmak üzere diğer bağımsız devletler de kendi petrolerini taşımak için çeşitli alternatif yollar aramaya başlamışlar. ABD ve Batı devletlerinin de katkılarıyla Hazar petrollerinin dünya pazarına çıkarılması için çeşitli yollar bulunmuş ve hâlihazırda bu projeler üzerinde çalışmalar yapılmaktadır

Bugüne kadar Türkiye'de yeterince değerlendirilmesi yapılmayan konulardan birisi de Hazar petrolünün uluslararası pazarda olası payıdır. Bu petrolün kalitesi, hangi ülkelerde pazar payının olduğu, uluslararası pazarda mevcut hangi petrolün ve ne ölçüde yerini alabileceği gibi hususlarda Türkiye tarafınca bugüne kadar yeterince çalışma yapıldığını söylemek mümkün değildir.

Hazar petrolünün öncelikle Novorossiysk'ten ihraç edilmekte olan Batı Sibirya kökenli ham petrol ile rekabet edeceği değerlendirilmesi yapılmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nde 1996–2010 yılları arasında toplam talep artışı ise günde 70 000 varil (yaklaşık 35 milyon ton) olarak öngörülmektedir. Bugünkü politik ortam itibarıyla İran Körfezi veya Afganistan-Pakistan yolu ile Asya Pasifik pazarı “kapalı” görünmektedir. Bundan da önemlisi siyasi ortamda bir yumuşama olması halinde bile İran güzergâhı, Azerbaycan açısından stratejik ve ekonomik yönden tercih edilir bir yol değildir. Zira zaten bir arz fazlası olan petrol pazarında kükürt oranı düşük olan Azeri petrolünün rekabet edeceği ve pazardaki mevcut payını almayı hedefleyeceği petrol, öncelikle İran ve daha sonra da genel olarak, Orta Asya Bölgesi petrolüdür. Bu durumda Azerbaycan'ın petrolün İran üzerinden piyasaya arz çalışması çok akılcı ve ekonomik açıdan da tercih edilen bir yol değildir. İran'ın gerek AIOC ve gerekse Kazak ve

Türkmen petrolüne yönelik “takaslama” dâhil, ihraç senaryosu teklifleri bölge petrol ve gazının stratejik önemine yönelik güç mücadelesinin doğal manevralarıdır. Ancak burada İran’ın mevcut petrol sektörü altyapısının, rekabet açısından da bir avantaj olduğunu da belirtmek zorundayız. İran’ın petrol üretim sahaları genelde ülkenin güneyinde ve Körfez’e yakın bölgelerdedir. İran, Hazar Bölgesi petrolü için “Biz sizin petrolünüzü Hazar’ın güneyindeki, yani İran’ın kuzeyindeki bir limandan alalım. Bunun karşılığında ise eşdeğer hacimdeki İran petrolünü size Körfez’den teslim edelim” demektedir(takaslama).Böylece her iki taraf ta karlı çıkmaktadır. Taşıma mesafeleri ve buna bağlı olarak ta taşıma masrafları da azalmaktadır. Bu durum AIOC ve diğer şirketler açısından tercih edilebilir. Ancak, Azerbaycan için daha önce de belirtildiği gibi İran ve Orta Doğu petrolü pazarda rekabet edeceği bir meta olduğundan, bu yol stratejik açıdan tercih edilir değildir. Çok pahalı bir yatırım olmakla birlikte Kazak petrolünün Kazakistan üzerinden Çin’e ihracı da olası diğer bir yol olarak ortaya çıkmaktadır. Bu projeler gerek milyarlarca dolarlık maliyetleri, gerekse her birini ayrı-ayrı dolduracak miktarda petrolün de henüz Hazar Bölgesi’nde üretilmiyor olması tümünün birlikte gerçekleştirilmesine olanak tanımamaktadır. Mücadele, bu aşamada daha ziyade “öncelik” sorunu olarak ortaya çıkmaktadır.⁷⁷

Hazar petrolünün pazar olanağı bulabileceği bölgelere ve bu bölgelerdeki ülkelere biraz daha ayrıntıda bakmakta yarar vardır.

3.1.4.1. Karadeniz Bölgesi

Bu bölgede pazarı Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Gürcistan oluşturmaktadır. Bölgenin 2010 yılında yaklaşık 31 milyon ton; 2020 yılında ise 39 milyon ton petrol tüketilmesi beklenmektedir. Bu rakamlar bölgenin 1985 yılı tüketimi olan 46 milyon tonluk değerle kıyaslandığında bölgede yaşanan ekonomik darboğaz daha iyi anlaşılabilir.

65 milyon ton toplam kapasiteli 7 adet rafinerisi ile Ukrayna gereksiniminin büyük kısmını (yılda 13–14 milyon ton) Rusya’dan (boru hattı ile) temin etmektedir. Tüketimi ise ekonomik sorunlar nedeniyle son derece düşüktür(yaklaşık 18 milyon ton).

⁷⁷ A.Needet Pamir, **Bakü-Ceyhan Boru Hattı: Orta Asya ve Kafkaslar’da Bitmeyen Oyun**, Ankara, ASAM, 1999, s. 48

Odessa limanı ve Odessa rafinerisi Azeri petrolü için bir pazar olanağı sunmaktadır. Ukrayna kendi gereksiniminin yanı sıra Druzhba(Dostluk) Hattı ile de Avrupa rafinerileri ve Venetspis limanına gönderilmek üzere petrol aldığı not edilmektedir. Gürcistan da sınırlı kapasitede olsa da bir Pazar potansiyeli arz etmektedir. Rusya ve Libya'dan alına petrolün yerine Azeri petrolünün alınması olasıdır.

Romanya petrol endüstrisinde köklü bir geçmişi ve ülke içinde de önemli bir petrol potansiyeli ile modern olmasa da köklü bir petrol sanayi alt yapısına sahip ülkedir. Toplam kapasitesi 32 milyon ton olan 10 rafinerisi vardır. Ancak, mevcut tüketimi ve bu tüketimin artma eğiliminin yüksek olmadığı (2020'de yılda 23 milyon ton) rapor edilmektedir. Romanya bu kapsamda Hazar petrolü ile ilgilenmekte, ayrıca kullanılmayan rafineri kapasiteleri Avrupa'ya ihraçta kullanılabilir atıl boru hattı kapasiteleri ve nehir ulaşım olanakları ile Hazar Bölgesi ülkeleri ile geniş kapsamlı işbirliği olanakları aramaktadır.

3.1.4.2. Doğu Akdeniz Bölgesi

Bu pazarda Yunanistan, Türkiye, İsrail ve Makedonya önemli Pazar potansiyeli arz eden ülkelerdir. Suriye kendisi petrol ihraç ettiğinden bu sıralamada yer almamıştır. Kıbrıs Rum Kesimi de yıllık 1 milyon tonluk tüketimi ile çok sınırlı bir pazardır. Batı Akdeniz'de 2010 yılında tüketimin yılda 85 milyon ton; 2020 yılında ise 100 milyon ton olacağı hesaplanmaktadır. Bu miktarın 2010 yılında yaklaşık 61 milyon ton; 2020 yılında ise yaklaşık 68 milyon tonunun ithal yolu ile karşılanacağı hesaplanmaktadır.

Türkiye'nin söz konusu yıllardaki rakamlarını Türkiye 1. Enerji Şurası verilerine göre düzeltirsek; 2010 yılında yukarıdaki ithalat miktarlarına bir başına Türkiye'nin yaklaşık 26 milyon ton, 2020 yılında ise yaklaşık 48 milyon ton ek kapasite katması söz konusu olmaktadır.⁷⁸

Yunanistan yılda yaklaşık 15 milyon ton petrol ithal etmektedir. Bu rakamın 2020 yılında 20 milyon ton olması beklenmektedir. Rafinerilerinde genelde düşük

⁷⁸ TUSİAD, 21. Yüzyıla Girerken Türkiye'nin Enerji Stratejisinin Değerlendirilmesi, <http://tusiad.org.tr/turkish/rapor/enerji/pdf/index.html>

kükürt oranlı ya da kükürtsüz petrol elde eden Yunanistan Hazar petrolü için iyi bir pazardır. Hazar petrolünün burada halen kullanılan İran ve S. Arabistan petrolünü devre dışı bırakması gerekmektedir. İsrail'in yıllık tüketimi ise y13 milyon ton civarındadır ve o da kükürtsüz ve düşük kükürt oranlı petrol almaktadır. Kükürtsüz petrolü yaptığı uzun süreli bir anlaşma gereği Mısır'dan temin etmektedir.

3.1.4.3. Doğu Avrupa Bölgesi

Bu pazarda İtalya, Avusturya, Arnavutluk, Hırvatistan, Sırbistan ve Slovenya belli başlı ülkelerdir. Bölgede 2010 yılı tüketiminin 105 milyon ton, 2020 yılında ise 110 milyon ton olması beklenmektedir. Aynı yıllar için ithalat rakamları ise sırasıyla 100 milyon ton ve 107 milyon tondur. Yer üretim çok azdır. Mevcut durumda Orta Doğu ve Kuzey Afrika petrolü, bu pazarda en önemli Pazar paylarını ellerinde tutmaktadırlar. 2010 ve 2020'lerde Kuzey Afrika petrolünün lojistik avantajı ile, mevcut ihraç miktarını az bir artışla koruması, Orta Doğu petrolünün tamamen değilse de bir miktar azalması, Azeri ve Kazak petrolünün ise kısmen Rus petrolünün yerini alması, ancak daha çok Batı Afrika petrolünün yerini de alarak, artacak talebi büyük oranda karşılaması beklenmektedir. Bölgenin 1995'de 85 milyon ton olan ithalatının 2025 yılında 110 milyon tona yükselmesi ile ortaya çıkacak yıllık 25 milyon tonluk talep artışının büyük oranda Azeri ve Kazak petrolü ile karşılanacağı düşünülmektedir. Bu ülkeler arasında en önemli tüketici İtalya'dır. Bölgenin 100 milyon tonluk petrol ithalatının 33 milyonu Orta Doğu'dan, 31 milyon tonu Kuzey Afrika'dan karşılanmaktadır. Rus ve BDT ülkeleri ise pazarda 20 milyon tonlu paya sahipler.⁷⁹

3.1.4.4. Batı Avrupa Bölgesi

Bu bölgedeki esas ülkeler İspanya, Fransa, Almanya ve İsveç'tir. Bu bölgeye 1998 yılı itibarı ile yılda yaklaşık 106 milyon ton petrol ithal edilmiştir. Bu ithalatta en önemli payı Orta Doğu petrolü almaktadır.

Kuzey Afrika ve Batı Afrika kaynaklı petrol ise iki ve üçüncü sıradadır. Rusya dâhil BDT ülkeleri yılda 16 milyon tonla Batı Afrika ile başa baş durumdadır. İthalatın

⁷⁹ Pamir, A.g.e.,s. 52.

hızla artması ve 2010 yılında 120 milyon tona, 2020’de 130 milyon tona çıkması beklenmektedir. Azeri, Kazak ve Rus petrolünün toplam ihrac miktarının ise 2020 yılında 50 milyon tona 2025 yılında ise 60 milyon tona ulaşması beklenmektedir. Kükürtsüz petrole yönelik Avrupa’daki talep artışı da Azeri ve Kazak petrolü için Pazar şansını artıran faktörlerdir. Fransa’nın güneyinde yer alan ya da buradan boru hattı ile beslenen 6 rafinerisi kükürtsüz Azeri petrolü için ideal bir pazardır.

3.1.4.5. Uzak Doğu Bölgesi

Bu bölgedeki pazar da son yıllarda hızla artan tüketim eğilimi nedeniyle sıkça gündemde olan büyük bir pazardır. Burada özellikle Çin’in genel enerji talebinin önümüzdeki 25 yıllık dönemde yılda ortalama %4,5’lik bir artış yapacağı hesaplanmaktadır. Yıllık petrol talebinin ise bundan da yüksek oranda (%8) artması beklenmektedir. Çin’in enerji tüketiminde en önemli yeri kömürün almasına rağmen gelişen şehirleşme oranı, otomobil kullanım oranlarındaki hızlı artış ve sanayileşmeye paralel olarak petrol kullanım oranlarındaki hızlı artış öngörülmektedir. Çin’in ithalatının 2010 yılında 100 milyon ton olacağı öngörülmektedir. İran üzerinden bu aşamada kapalı görünen Hazar petrolü ihrac yollarının Kazak petrolünü Çin’e (Xinjiannng) taşımayı hedefleyen CNPC(Chinese National Petroleum Company) projesi ile Çin’e bir çıkış yolu bulması, en azından kuramsal planda mümkündür. Başlangıç kapasitesi 20 milyon ton olarak planlanan bu hattın daha sonra 40 milyon ton taşınması hedeflenmektedir.⁸⁰

3.2. HAZAR BÖLGESİNDEKİ STRATEJİLER

3.2.1. Kıyıdaş Ülkelerin Stratejileri

Sovyetler Birliği dağılmadan önce bölgede Hazar Denizi’ne kıyıdaş olan iki devlet bulunmaktaydı; Sovyetler Birliği ve İran. Sovyetler Birliği İran’a göre Hazar Denizi’nin enerji kaynakları üzerinde daha çok ağırlıklı bir hâkimiyet kurmuştur. Ancak 1991’lerden sonra bağımsızlığını kazanan yeni Türk Cumhuriyetlerinden Azerbaycan,

⁸⁰ Pamir, A.g.e., s.54.

Kazakistan ve Türkmenistan'la birlikte Hazar Denizi'ne kıyıdaş ülkelerin sayısı beşe çıkmıştır. Hazar'daki enerji kaynaklarının dünya kamuoyuna girmesiyle birlikte yeni beklentiler ve bununla birlikte yeni stratejiler ortaya çıkmıştır.

3.2.1.1. İran

Bölgedeki coğrafi konumu ve kültürel bağlarından dolayı sıkı işbirliğine çabalayan İran, ideolojisini ihraç etmek yerine ekonomik ilişkilere dayalı politikalar geliştirmiştir. İran'ın Hazar Bölgesi devletleriyle siyasi ilişkilerini geliştirmek istemesinin en önemli sebeplerinden biri de uluslar arası arenada yalnızlık ve soyutlaşmışlık durumundan kurtulmak istemesidir.

İran'ın Ekonomik yaklaşım yönünden Sn. Haşemi'nin cumhurbaşkanlığı döneminde somut adımlar atmıştır. Batı'nın İran'ı Orta Asya ve Kafkaslarda dini faaliyetler yürütmekle suçlamasına rağmen, İran komşularıyla ekonomik ve sosyal ilişkilerin geliştirilmesinde çabalar harcamıştır. Bu anlamda İran tarihsel bağlara ve bu bağımsız devletlerin liderleriyle olan yakın ilişkilerine dayanarak bunu sağlamaya çalışıyordu. 1992 senesinde Azerbaycan, İran, Kazakistan ve Türkmenistan liderlerinin katılımıyla oluşturulan Hazar'a Kıyıdaş Devletler Organizasyonunu oluşturdular. Rusya'nın Tahran'daki büyükelçisi de bu zirveye katılmıştı.⁸¹

Hazar Havzası'nda yatırım yapabilecek güçlü ekonomiye sahip olmayan İran, daha çok jeo-ekonomik fonksiyonunu öne çıkararak ilişkilerini geliştirmeyi hedeflemiştir. Ana petrol boru hattı projelerine ABD'nin karşı çıkmasından dolayı Türkmen gazı, Azerbaycan ve Kazakistan petrollerini takas (takaslama) yöntemiyle ihraç sistemini geliştirmiştir.

3.2.1.2. Rusya

1990'ların başında Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla bağımsızlıklarını kazanan yeni Türk Cumhuriyetleri'ne karşı Rusya kendini Sovyetlerin tabii mirasçısı olarak

⁸¹ Maleki,A.g.e., s. 2.

görerek bu bölgeleri yakın bölge(near abroad) sayarak enerji kaynaklarını denetleme politikaları geliştirmiştir.⁸²

Eski Rusya Devlet Başkanı Boris Yeltsin'in ortaya attığı “yakın çevre”, “barış oluşturma” gibi kavramlar Rusya'nın stratejilerini belirleyen kavramlar olarak ortaya çıkmıştır. 1995 yılı Eylül ayında, Rusya Federasyonu'nun “BDT Üyesi Ülkelere Yönelik Stratejik Politikasının Kabulü” başlıklı kararnamesinde Başka Yeltsin, gayri resmi olarak Rus İmparatorluğu'nun sürdürülebilir bir şekilde devam edeceğini vurgulamıştır. Bu politikanın temel hedefi Hazar petrol ve doğal gaz kaynaklarını kontrol altında tutmaktır. Yine Rus şirketlerinin Avrasya enerji kaynakları üzerinde kontrolünü güçlendirecek BDT içi gümrük birliği anlaşması 1996 yılının Nisan ayında bölge ülkeleriyle imzalanmıştır.⁸³

Rusya'nın Hazar Petrollerine yönelik stratejileri şu üç noktayla özetlenebilir:

- Hazar Bölgesi Petrol Piyasasına girme
- Yeni Petrol yataklarının geliştirilmesine katılma
- Doğu-Batı trans-kıtasal enerji iletişimini geliştirmeye katılma ve birleşmiş bir petrol ulaşım ağını organize ederek elinde bulundurma.⁸⁴

Rusya'nın petrol güzergâhlarını etkileyen bölgesel çatışmaları da her zaman için istihbarat servisleri, ordusu ve sivil bürokrasisi aracılığıyla yönlendirdiği gözlenmiştir. Buna en iyi örneklerden biri; Gürcistan'daki çatışmaların arka planındaki etkileyici güç olan Rusya, Gürcistan'ı zayıflatarak Türk ve Batı nüfuzunu azaltmak ve Hazar Petrollerinin Gürcistan yerine kendi topraklarından geçmesini sağlamaya çalışmak olmuştur. Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki savaşta da Karabağ'ın bölünmesi,

⁸² Kocaoğlu, A.g.e.,s. 106.

⁸³ Ariel Cohen, “Yeni Büyük Oyun: Avrasya'da Boru Hattı Siyaseti”, **Avrasya Etüdüleri**, Cilt III, Sayı: 1, İlkbahar 1996, s. 3.

⁸⁴ Resul Guliyev, **Petrol ve Politika**, Çev: Fatma Feran, İstanbul, Medya Hizmetleri Yayınları,1997, s. 95.

Kafkasya'nı istikrarsız ve güçsüz kılınması, buna bağlı olarak ta boru hattının Türkiye'ye yönelmesini engelleme çabaları görülmüştür.

Diğer taraftan Rusya Hazar Denizi'nin paylaşımı konusunda sınırların çizilmeden ortak iletişimini savunarak üretilecek petrolün kendi topraklarından geçmesini kabul ettirmek istemektedir. Burada Bakü- Tiflis- Ceyhan Boru Hattı'na itiraz ederek Hazar'ın statüsünü dayanak olarak göstermektedir.⁸⁵

Rusya'nın dış politikasında hâkim olan Neo-Emperyalist eğilim olarak adlandırılan görüşe göre Rusya'nın bölge stratejileri şöyle özetlenebilir:

- Rusya bölgede güçlü kalmak, güç kullanmak ve BDT üzerinde kontrolü devam ettirmek istemektedir.
- Üretim- paylaşım anlaşmalarında yer alarak Orta Asya petrolerinde yabancıların söz sahibi olmasını önlemek ve kendisini hâkim kılmak istemektedir. Ayrıca bu bölgelere gelen batı sermayesini Rusya'ya yöneltmek stratejisi uygulanmaktadır.
- Eski Sovyet nüfuzunu devam ettirebilmek için kendisinden ayrılan ülkelerin güçlenmesini ve istikrara kavuşmasını önleyerek onları Moskova kalkını altında yeniden birleştirmeyi düşünmektedir.
- Jeopolitik açıdan ABD, NATO ve bütün batının çıkarlarının aksine olarak Rusya'nın çıkarlarına dayalı Avrasya kıtasal bloğuna dayalı yapılanmaya gitmek.⁸⁶

Rusya'nın Hazar bölgesine yönelik stratejilerinin daha somut örneği petrol boru hatları konusunda görülmektedir. Rusya Türkiye'den geçecek olan hatları her zaman için kendisine yönelik bir tehdit olarak görmektedir. Bu yüzden Bakü- Tiflis –Ceyhan Boru Hattı'na açıktan destek vere ABD'yi güneyde kargaşa çıkarmakla suçlayıp kendisinin gelir ve saygınlık kaybına uğratıldığını ileri sürmektedir. Bu yüzden BTC

⁸⁵ Ariel Cohen, “ Rusya'nın Yeni Kafkasya Politikası”, **Avrasya Etütleri**, Türk Cumhuriyetleri Özel Sayısı, Yaz 2001, s.114.

⁸⁶ Güliyev, A.g.e.,s. 98.

boru hattı konusunda İstanbul’da yapılan anlaşmaların ardından “Trans- Hazar Projeleri Hazar’daki çıkarlarımızı zedelemektedir. Hazar’ın statüsü belirlenmeden boru hattı döşenemez⁸⁷” açıklamasını yaparak tepkisini en üst düzeyde dile getirmiştir.

Benzer tepkiyi Türkmenistan doğal gazı konusunda da ortaya koyarak diğer yandan Türkmenistan gazını alarak Türkiye’ye satmak için Mavi Akım olarak adlandırılan projeyi geliştirmiş ve Türkiye ile bu konuda bir dizi anlaşmalar imzalamıştır. Bu proje Türkiye’de kamuoyunda büyük tartışmalara konu olmuştur.

3.2.1.3. Azerbaycan

1990’ların başında SSCB’nin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan Türk Cumhuriyetleri başlangıçta uzun bir arayış ve yeniden yapılanma sürecine girmişleridir. Zengin hammadde kaynakları, dinamik nüfus gibi olumlu imkânlarla sahip olmalarına rağmen ekonomik yapının Sovyetlere bağımlı olması, Pazar ekonomisinden uzak, kapalı ve zayıf bir ekonomiye sahip olunması, haberleşme, ulaşım, hizmet sektöründeki zafiyetleri, hukuki sorunlar, yönetim sorunları, geri kalmış sanayi, sosyal güvenlik eksikliği bağımsızlıktan sonra bu ülkeleri yeniden yapılandırma sürecine yöneltmiştir.⁸⁸

Zengin kaynaklara sahip olan Azerbaycan bağımsızlığını kazandıktan sonra karşısında çıkan politik engellere rağmen ekonomik açıdan olumlu adımlar atmaya başlamıştır. 20 Eylül 1994 yılında imzalanan “Asrın Anlaşması” ile petrol stratejisi ile ilgili bazı olumlu gelişmeler olmuştur. 1994 yılından başlayarak şimdiye kadar dünyanın çeşitli ülkelere mensup 32 petrol şirketi ile 21 anlaşma imzalamıştır. Bu yıllardan başlayarak petrol üretiminde önemli artışlar göze çarpmaktaydı.

⁸⁷ Dikbaş, A.g.e., s. 18.

⁸⁸ Sabahattin Zaim, **Türk ve İslam Dünyasının Yeniden Yapılanması**, İzmir, Nil Yay., 1997, s22-26

Tablo - 9: Azerbaycan'ın Yıllara Göre Petrol Üretimi (milyon ton)

Yıllar	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Deniz ve Kara	11,7	11,2	10,2	9,5	9,2	9,1	9,1	11,4	13,8	14,0

Kaynak: Azerbaycan İstatistik Komitesi, 2002

Yalnız üretilen bu enerji kaynaklarının uluslararası pazarlara sunulmasında en ciddi sorun ulaşımdı. Çünkü Hazar bölgesi petrolün açık denizlere kapalı bir havzasıdır. Daha önce bu havzada üretilen petrol SSCB'nin kendi çıkarları doğrultusunda kurmuş olduğu boru hatları ile ihraç edilmekteydi. Azerbaycan bu anlamda BTC boru hattı üzerinde Gürcistan ile birlikte Türkiye ile anlaşma yapmıştır. Bu adımla Rusya'ya bağımlı olmaktan kurtulan Azerbaycan aynı zamanda Kazakistan için de bir kapı açmış oldu.

Azerbaycan'ın sahip olduğu enerji kaynaklarından dolayı uluslararası kamuoyunda prestiji yüksek olsa da yakın çevresiyle ilişkilerinde zorlu bir dönemden geçmekteydi. Çünkü bugün Azerbaycan nüfusunun yaklaşık üç katı kadar Azeri Türkü Güney Azerbaycan olarak nitelendirilen İran topraklarına yaşamaktadır. Bu anlamda İran ile Azerbaycan arasında hassas siyasi ilişkiler vardır. Azerbaycan Türkiye'yi kendisine en yakın devlet olarak görmekte, ancak Türkiye ile Karabağ sorunu yüzünden coğrafi sınırları Nahçıvan dışında bulunmamaktadır. Bu sorun aynı zamanda kendisine bağlı olan Nahçıvan'ı da kara bağlantısı olarak kendisinden ayırmıştır. Ayrıca Ermenistan ile yapılan savaştan dolayı yaklaşık 1 milyon Azerbaycan vatandaşı yurtlarından olarak sığınmacı durumuna düşmüşler. Başlangıçta ABD devleti Ermenistan'ın yanında açık bir şekilde yer alarak Azerbaycan'a yönelik ekonomik ambargo uygulamıştır. Azerbaycan'ın önünde aşılması gereken en ciddi sorunlardan biri yurtlarından edilen bu 1 milyonluk göçmen ve topraklarının yaklaşık 20 %'ni oluşturan ve şu anda Ermenistan işgalinde olan bölgelerin geri alınmasıdır.

3.2.1.4. Kazakistan

Diğer önemli devletlerden biri olan ve bağımsızlığını kazanmış Kazakistan da SSCB döneminde kendinden daha çok ortak hareket ettikleri Birliğe gelir sağlamıştır. Bağımsızlığını kazandıktan sonra aynı tarz ilişkiyi devam ettirmek istemeyerek enerji kaynağı için alternatif aramaya başlamıştır.

2001 senesinde CPC boru hattının inşasına kadar Kazakistan hemen-hemen bütün petrol ihracatını Atyrau- Samara güzergâhı ile yapmaktaydı. Rusya'nın transit bağımlılığından kurtulan Kazakistan alternatif güzergahları geliştirme yoluna gitti.

Kazakistan'ın daha çok yoğunlaşmayı planladığı güzergâh Kazakistan-Çin Petrol Boru hattı projesidir. Çin'in artan enerji ihtiyaçlarını karşılamak için Hazar petrolünü Çin'e ihraç etmeyi planlıyor. Bu hattın yapımı 2004 Eylül ayında başladı. Kazak ve Çin firmaları ortak olarak bu projeyi finanse etmekte. Proje tamamlandıktan sonra Çin şirketleri bu boru hattını doldurmakla yükümlü olacaklar. Bu boru hattıyla arz edilecek petrol miktarı yine de Çin'in talebi çerçevesinde öngördüğü toplam miktarın 5%'i kadarlık bir kısmını ancak karşılayacaktır.⁸⁹

Kazakistan için diğer önemli boru hatlarından biri de BTC HPBH projesidir. Hazar'ın statüsü konusunda da Azerbaycan'la yakın görüşleri paylaşan bu devlet Hazar petrollerinin BTC vasıtasıyla dünya pazarına taşınması projesine olumlu bakmış ve tankerlerle Azerbaycan'ın Sangachal limanına taşıyacağı petrolün bu boru hattıyla dünya pazarına taşınmasını sağlamıştır. Böylece BTC boru hattı ile Kazakistan'ın Tengiz yatağındaki petrolün bir kısmı da taşınacaktır.

Diğer taraftan Kazakistan, İran ile takas (takaslama) ham petrol alış-verişi de yapmaktadır.

⁸⁹ Michael Cohen, A.g.e. , s.3.

3.2.1.5. Türkmenistan

Kıyıdaş devletlerden bir diğeri olan Türkmenistan, statü konusunda sergilemiş olduğu tarafsız tavırlarını petrol ihracatı konusunda da bazen göstermektedir.

Kazakistan, Türkmenistan ve Afganistan'ın arazilerinden geçecek olan Orta Asya Petrol Boru Hattı ile ilgili olarak, Memorandumun imzalanmasına rağmen bölgesel sorunlardan dolayı proje askıya alınmıştır.

Ocak 1997'de Türkmenistan Cumhurbaşkanı Saparmurat Türkmenbaşı Azeri ve Çıracak petrol sahalarının Azerbaycanlılarca konulan isimlerini değiştirmiş ve kendi adını vermişti.⁹⁰ Petrol sahaları yüzünden başlangıçta ortak görüşleri paylaşan Azerbaycan ile Türkmenistan arasında görüş ayrılıkları başlamıştı.

3.2.2. ABD'nin Bölgedeki Stratejisi

Dünyanın her yerinde etkisi görülen ve çeşitli stratejiler uygulayan ABD, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Kafkaslar ve Hazar Bölgesi'ni de etkisi altına alma politikaları uygulamaktadır. ABD dünyanın en fazla petrol tüketen ülkesidir ve ihtiyaç duyduğu bu enerji kaynağını Ortadoğu'dan temin etmektedir. Ancak geçmişteki yaşanan petrol krizlerinden dolayı ABD ve batılı müttefikler çeşitli sıkıntılar yaşamışlardır. Bundan dolayı ABD kendi enerji kaynaklarını garanti altına almak için zengin rezervlere sahip Hazar Bölgesi'ne yoğun ilgi göstermektedir.

ABD'nin bölge stratejilerindeki diğer bir dayanak ise; Hazar Bölgesi'nde yeni bağımsızlığa kavuşan ülkeler ile ekonomik ve stratejik işbirliği yaparak hem Rusya'nın yeni yayılmacılık politikalarını hem de İran'ın bölge ülkeleri ile canlandırmaya çalıştığı ilişkileri engelleme düşüncesidir.⁹¹

ABD'nin Hazar petrolerinde önemli bir dayanağı da bu bölgedeki Amerikan şirketlerinin faaliyetlerini kolaylaştırmak ve çıkarlarını korumaktır. Daha 1990'ların başlarından itibaren bölgedeki petrol arama, işletim ve ihraçlarına yönelik kurulan

⁹⁰ G.Nugman, "Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü", *Avrasya Etütleri*, İlkbahar 1998, s 25

⁹¹ Dikbaş, A.g.e., s. 17.

konsorsiyumlarda Amerikan petrol şirketleri önemli yatırımlar yapmış ve en büyük paylara sahip olmuşlardır.⁹²

Bağımsızlıklarını ilan ettikten sonra ekonomik bağımsızlık için de hayli çaba sarf eden Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan gibi ülkeler ABD politikaları karşısında çoğu zaman zor duruma düşmüşlerdir. Çünkü ABD'nin ilk dönemlerde “önce Rusya” diye sembolleşen bölge politikaları, Rusya'nın hegemonik stratejilerinin altında ezilen bu ülkelerin “zincirlerini kırabilmelerine” yardımcı değil engelleyici olmuştur. ABD'nin bu politikasında bölgede faaliyet gösteren petrol şirketlerinin çıkarlarını koruma hedefleri etkili olmuştur. Örneğin Kazakistan'da dev yatırımlar yapan CHEVRON'un ürettiği petrolün ihracatı için Rusya güzergâhına ihtiyaç duyması belki de bu iyi ilişkileri zorunlu kılmıştır.⁹³

ABD'nin Rusya ile ilişkilerinde; gerçekte yeni bir Rus İmparatorluğu'nun oluşmasına engel olmak istediği kadar Rusya'yı da tamamen dışlayacak yaklaşımlardan kaçındığı gözlenmektedir. Öte yandan ABD, boru hattı projelerinde Türkiye'nin tezi olan Bakü-Tiflis- Ceyhan Projesini desteklemiştir. Ancak ABD 1995'lerden itibaren “çoklu boru hattı” tezi dâhilinde bu projeyi desteklemiştir. Aslında çoklu boru hatları (Multiple Pipe Lines) söylemi bugüne kadar sadece Rusya üzerinden geçen ihraç yollarının yanı sıra birden çok güzergâhtan ihracını savunan bir görüştür.

ABD'nin başından beri “çoklu boru hatları” tezi kapsamında Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattına Rusya'nın da katılmasını istemiştir. Fakat Rusya kendisine karşı bir tehdit unsuru olarak algıladığı bu projeye sıcak bakmamıştır.

Hazar Bölgesi'ne yönelik ABD'nin tehdit algılamaları ve bölgesel güvenlik konularındaki stratejileri ise Kazakistan ve Özbekistan'ı SSCB döneminden kalan nükleer silahlardan ve nükleer güç reaktörlerinden arındırmaktır. 1994 yılında yapılan Rus-ABD zirvesi ve Rusya ile Kazakistan arasında anlaşma sonucunda Kazakistan'daki nükleer silahlar ve bu silahların yapımında kullanılan uranyum madenleri Rusya'ya

⁹² Patrick Clawson, “Enerji Güvenliği, İran Körfezi ve Hazar Havzası”, **Stratejik Analiz**, Cilt I, Sayı:2, Haziran 2000, s.71.

⁹³ Pamir,A.g.e.,s. 22-23.

nakledilmiştir. ABD'nin güvenlik endişeleri sadece nükleer silahlarla kalmayarak Özbekistan'da bulunan nükleer araştırma ve güç reaktörlerini de kapsamaktadır.⁹⁴

3.2.3. Diğer Ülkelerin Bölgedeki Stratejileri

Hazar Bölgesi ülkeleri ile güçlü bir ilişki kurmak isteyen diğer bir ülke de Çin'dir. Çin'in ilişkiler kurmadaki esas amacı bağımsızlıklarını pekiştirmeye yönelik Rus egemenliğinin Orta Asya 'da tekrarlanmasının önüne geçmektir. Ekonomik hedefleri ise büyüyen enerji ihtiyacını karşılamak ve yeni Türk Cumhuriyetlerini sürdürmeye çalıştığı dünya çapında ticaret kapsamına dâhil etmektir. Çin'in politik hedeflerinden biri de batısında yer alan Uygur Türklerinin yaşadığı Sincan bölgesinin kontrolünü kaybetmemeye yöneliktir.⁹⁵

Çin, Doğu Türkistan'da bağımsızlık için mücadele eden Uygur Türklerinin yeni Türk Cumhuriyetlerinden desteğini kesmeye yönelik politikalar uygulamaktadır. Temmuz 1998'de Şangay Beşlisi'nin Almaata'da yaptığı zirve sonrası yayınladığı deklarasyonda “karşılıklı toprak bütünlüğüne ve egemenliğe saygı” konularını bildiriye katarak hedefine ulaşmıştır.⁹⁶ Diğer taraftan Çin ekonomik olarak işbirliğini geliştirmek için Kazakistan Petrollerinin Doğu Güzergâhı yoluyla ülkesine ve Uzakdoğu'ya taşınması için projeler geliştirmiştir.

Türk Cumhuriyetlerinin doğal kaynaklarından yararlanma ve ticari işbirliğini geliştirmeye yönelik AB ülkelerinin de somut politikaları vardır. Bu amaçla TACIS (Bağımsız Devletler Topluluğu'na Teknik Yardım), INOGATE (Petrol ve Gazın Avrupa'ya Uluslar arası Nakli) ve TRACECA (Avrupa – Kafkasya- Asya Ulaştırma Koridoru) gibi projeler geliştirerek uygulamaya konulmuştur.

TACIS; AB'nin Türk Cumhuriyetleri diğer BDT ülkeleri ve Moğolistan'a yönelik piyasa ekonomisine geçmelerini, demokratikleşmelerini sağlamak amacıyla

⁹⁴ Bülent Aras-İhsan Çolak, “Amerika Orta Asya İlişkileri”, *Avrasya Etüdüleri*, Cilt III, Sayı: 3, Sonbahar 1996, s. 67.

⁹⁵ A.Necdet Pamir, “Hazar Bölgesinde Enerji Politikaları ve ABD'nin Konseptleri”, <http://www.avsam.org.turkce/analizler>

⁹⁶ John Calabrese, “Çin'in Orta Asya Politikası: Yenileme ve Üslenme”, *Avrasya Etüdüleri*, Cilt III, Sayı:16, Sonbahar-Kış 1999, s 83.

uyguladığı, Kafkasya'dan Orta Asya'ya kadar olan geniş bir coğrafyayı, AB'ye yarar sağlar hale getirmektedir.

TRACECA; Avrupa'dan başlayarak Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya kadar uzanan ulaştırma koridorudur. Bu hattın gayri resmi adı İpek Yolu'dur. 1993 senesinde Avrupa Birliği Konferansında kabul edilmiştir. TRACECA, Karadeniz üzerinden Kafkasya içinden geçerek Avrupa'ya gidecek Doğu-Batı Taşıma Koridorunun geliştirilmesini teşvik etmektedir. Eylül 1998'de 12 ülke; bölgede güven ve istikrarın oturtulması, ulaşımın geliştirilmesi, üyeler arasındaki ekonomik entegrasyonunu sağlayacak taşıma koridorunu geliştirmek amacıyla Bakü Deklarasyonu'nu imzalamışlardır. Bu çok taraflı, Doğu-Batı Ulaştırma Koridoru anlaşması; hava, kara, boru hattı, demiryolu ve denizyolu dâhil tüm ulaşım birimlerini kapsamaktadır.⁹⁷

INOGATE; AB'nin düzenlemiş olduğu bir program olup, Hazar Bölgesindeki enerji kaynaklarını değerlendirme ve Avrupa pazarlarına taşıma amacına yönelik işlevler yapmaktadır.

⁹⁷ Cordesman, A.g.e. s.2.

SONUÇ

XX yüzyılın sonlarına doğru Sovyetler Birliği'nin parçalanması dünyadaki güç dengesinde önemli değişiklikler meydana getirerek uygulanan yeni politikalar ile birlikte ekonomik savaşları da beraberinde getirdi. Bağımsızlıklarını kazanan Hazar kıyısındaki yeni Türk Cumhuriyetleri olan Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan, kendilerini bir anda ekonomik bir çatışmanın ortasında buldular. Bu ekonomik savaşın başlıca nedeni petrol başta olmak üzere bu bölgenin sahip olduğu doğal zenginliklerdi. Hesaplamalara göre bu bölgenin sahip olduğu toplam petrol rezervi yaklaşık 226 milyar varildir.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra mevcut petrol kaynaklarıyla ilgili çok kısa müddette yeni projeler ortaya atılarak bu petrolerin dünya pazarına çıkarılması için somut adımlar atılmaya başlandı. Bu adımlardan en önemlisi 1994 senesinde SOCAR ile yabancı şirketler arasında imzalanan "Asrın Anlaşması"dır. Çünkü bu anlaşma ile daha önce pasif volkan karakteri taşıyan Hazar Denizi'nin statü sorunu aniden yükselmeye başladı. Yabancı şirketler ile yapılan ortak çalışmalardan rahatsız olan Rusya ve İran, Hazar'ın ortak bölünmesi(condomnium) ilkesini ortaya atarak statü sorununun alevlenmesi için bir nevi katalizör rolü oynadılar.

Bu adımın en önemli katılımcılarından biri olan Rusya 1994 senesindeki anlaşmaya kadarki dönemde Hazar petrollerinin taşınması için kullanılan boru hatlarının büyük bir kısmında tekel politikası uygulamaktaydı. Bu şekilde alternatiflerin ortaya çıkarılarak onun sahip olduğu mevcut boru hatlarına rakip oluşturulması Rusya için önemli bir tehdit unsuruydu. Dolayısıyla Hazar Denizi bölgesel kriterlere göre milli sektörler çerçevesinde paylaşıldığında Rusya'nın payına düşecek oranın az olmasından dolayı ve diğer sahalarda etkin güç konumunu kaybetmemek için ortak paylaşım görüşünü savunanlardan biriydi. Ama bu görüş 1998 senesinde Kazakistan ile yapılan ikili anlaşmada nispeten ihlal edilmiş ve sektörel bölünmeye daha da yaklaşılmıştı. Böylece Rusya İran ile birlikte savunmakta olduğu ortak paylaşım görüşünden uzaklaşmaya başlamıştı. Çünkü eski görüş üzerinde daha fazla ısrar ederek elde edeceği

çok fazla bir şey yoktu. Yapılan anlaşmalarla artık bu süreç başlatılmış ve Rusya da bundan kendine düşen payı almak için uğraşmaktadır.

Azerbaycan, 1994 senesinde yapmış olduğu somut adımla bölge kaderinin Rusya'ya bırakılmaması gerektiğini ispatlamış ve kendi milli sınırları çerçevesinde sahip olduğu petrol sahalarının dünya pazarına çıkarılmasını sağlamıştır. Bu adımla sadece kendi petrollerini değil daha sonra projelendirilmesi yapılacak olan BTC Boru Hattı ile aynı zamanda Kazakistan petrollerinin büyük bir kısmının da dünya pazarına çıkarılmasını kolaylaştıracak bir yol açmıştı. Kazakistan, 2004 senesindeki günlük 1 milyon varil ihracatı ile bölge petrolünün nakli bakımından gelecekte Azerbaycan ile birlikte ortak projelere imza atabilir. BTC projesi ile taşınacak Kazakistan petrollerinin bir kısmı Bakü'deki terminale tankerlerle taşınacaktır. Yalnız tanker maliyetini de azaltarak daha kapsamlı bir proje olarak düşünülen Hazar Denizi'nin derinliklerinden çekilmesi öngörülen Deniz Dibi Boru Hattı projesi bu petrol naklini çok daha kolaylaştıracak. Dolayısıyla ABD petrol şirketlerinin, özellikle de CHEVRON şirketinin Kazakistan'ın Tengiz petrol sahasında yapmış olduğu 20 milyar dolarlık bir yatırım ileride bu boru hattının gerçekleştirilmesindeki en önemli adımlardan biri gibi değerlendirilebilir. Bu bölgenin en çok petrol rezervlerine sahip iki Türk Cumhuriyetinin bu fırsatı en iyi bir şekilde değerlendirmesi gerekmektedir. Böylece bu güzergâhla taşınacak petrol Bakü'deki Sangachal terminaline gelerek BTC projesi vasıtasıyla dünya pazarına çıkarılacaktır.

BTC Ham Petrol Boru Hattı projesinin hayata geçirilmesiyle Rusya'nın Hazar petrollerinin ihracı ile birlikte planlamış olduğu Neo Rus Emperyalizmi, yani ihracat yollarının %90'ını elinde bulundurma çabaları boşa çıkmıştır. Projenin sonuna kadar bile onu kabullenemeyen Rusya bölgedeki etkisinin eskisi gibi olamayacağını anlamak istemese de batı devletlerinin desteği ile bu proje 25 Mayıs 2005 tarihinde ilk petrolünü pompalamaya başladı. Bu anlamda küresel bir güç olan ABD, Rusya ve Hazar Havzası politikalarında değişken bir yol izlemiştir. ABD başlangıçta "Önce Rusya" politikası izlemiş, ancak Rusya'nın "Yakın Çevre" stratejileri karşısında bölge politikasını değiştirerek, Hazar enerji kaynaklarının taşınması için "Çoklu Boru Hatları" tezini savunmaya yönelmiştir. Bu çerçevede ABD BTC projesini tam olarak desteklemeye

başlamıştır. ABD'nin bu projeyi desteklemesindeki diğer bir etken de İran'ın bölgedeki etkinliğini kırma çabalarıydı. Bu projenin gerçekleşmesiyle ABD bu planını da nispeten gerçekleştirmiş oldu.

Projenin bir diğer yanı ise “Doğu- Batı Koridoru” görevini üstleneceği ve aynı zamanda “İpek Yolunun Canlandırılması” olarak ta nitelendirileceğidir. Bu anlamda Türkiye'nin istikbali için de önemli bir konuma sahiptir. Transit olarak geçtiği bu bölgeye sağlayacağı ekonomik faydanın yanı sıra diğer Türk Cumhuriyetleriyle arasındaki kültürel bağı güçlendirecektir. Kazakistan ve Azerbaycan'dan geçecek petrol Türkiye aracılığıyla dünya pazarına çıkacaktır. Bağımsızlıklarını yenice kazanan bu devletler bir nevi petrollerini dünya pazarına çıkarırken Türkiye gibi sağlam bir kardeş ülkenin ellerine teslim edeceklerdir. Transit geçiş rolü oynamasına rağmen bölge ekonomisinin gelişimi ve istikrarının sağlanması açısından Türkiye'nin bu projedeki konumu çok önemlidir.

Hazar Havza'sındaki diğer stratejik bir konu ise İran'ın Kuzeyindeki “Güney Azerbaycan” bölgesidir. Bu anlamda Türk nüfusunun yaşadığı bu bölge Hazar'ın güney kıyısını kapsamakta ve buradaki petrol kaynakları da bu bölgeye aittir. İleride bu bölge üzerinde uygulanacak politikalar Türkiye ve Azerbaycan açısından hem ekonomik hem de etnik anlamda önem arz etmektedir. Bu projelerin sonucunda Türkiye'yi direk Orta Asya'ya bağlayacak bir koridor oluşacaktır. Bunun da sağlanabilmesi için Hazar Bölgesi üzerinde oynanan stratejik oyunlar yakından takip edilmeli ve Türk Cumhuriyetleri arasında gerekli ortak çalışmalar yapılmalıdır.

Dünyanın tanınmış petrol şirketlerinin katıldığı bu ekonomik oyunda kıyıdaş devletler, özellikle de bağımsızlıklarını yeni kazanmış Türk Cumhuriyetleri kendilerine sağlam basamaklar elde etmelidir. Bölgenin istikbali için yapılan yatırımlar ve projelerden maksimum fayda sağlayarak istifade edilmesi ve bu devletlere yarar sağlaması açısından bu dönemde yapılacak işler ile ilgili bu bağımsız devletlere çok büyük yükümlülükler düşmektedir. Sahip oldukları fırsatları en iyi şekilde değerlendirerek bölgenin istikbalini ellerinde bulundurmalarıdır.

KAYNAKÇA

Aliyev,Ş. , *Hazar Denizi Tarihi Haritalarda* , Bakı, 1973, s.130.

Aras, Bülent- Çolak, İhsan “Amerika Orta Asya İlişkileri”, *Avrasya Etütleri*, Cilt III, Sayı: 3, Sonbahar 1996, s. 67.

Avrasya Dosyası , “*Caspian Center Group*” , sayı 107, (Eylül 1998), s. 2

Aydın Aydın, “Orta Asya Petrolü Üzerine Zor Bir Senaryo : Hazar-Akdeniz Mega Projesi” *Yeni Türkiye*, Yeni Türkiye Medya Hiz Yay., (Türk Dünyası Özel Sayısı), sayı 15, s 146, 870-871.

Azerbaycan Tarihi Üzre Kaynaklar, Bakı, 1989, s.119–280.

Azerbaycan Tarihi, I cilt, Bakı, 1958, s. 448.

Bakû-Tbilisi-Ceyhan Directorete, “*The Turkey Agreement*”
<http://www.btc.com.tr/project.turkey> (Erişim 05.10.04)

BOTAŞ, “*Bakü- Tiflis- Ceyhan Boru Hattı Etüdü*”, <http://www.botas.gov.tr/projeler> (Erişim 15.10.04)

BOTAŞ, Bakü-Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı
<http://www.botas.gov.tr/projeler/tumprojeler/btc.asp> (Erişim 20.02.05)

BOTAŞ, Bakü-Tiflis- Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı
<http://www.botas.gov.tr/projeler/tumprojeler/btc.asp> (Erişim 20.02.05)

BP’ye göre Boğazlar’ dan Petrol Taşımanın Riski Çok Yüksek, *Dünya Enerji Dergisi*, Sayı 9 (Temmuz 2001) , s. 42–43

BTC Boru Hattının açılışı 25 Mayıs 2005, ANS, <http://www.uyduhaber.net/site/modules> (25.05.05)

BTC, *Projenin gelişimi*, <http://www.btc.com.tr/proje.html> (Erişim 25.01.05)

BTC, *Proje ortakları*,
http://www.caspiandevlopmentandexport.com/ASP/BTC_ProjectParticipants.asp (Erişim 15.03.05)

BTC, *Projenin Amacı*, <http://www.btc.com.tr/proje.html> (Erişim 25.01.05)

BTC, *Projenin işletim süresi*, <http://www.btc.com.tr/proje.html> (Erişim 25.01.05)

BTC, *Projenin Teknik Özellikleri*, *Dünya Enerji Dergisi* (Kasım–1999), s.16.

Calabrese, John, “Çin’in Orta Asya Politikası: Yenileme ve Üslenme”, *Avrasya Etüdleri*, Cilt III, Sayı:16, Sonbahar-Kış 1999, s 83.

Clagett, B., “ Ownership of the Seabed and Soboil Resources in the Caspian sea under the Rules of İnternational Law”, *Caspian Crossroad*, No.3 , Summer-Fall, 1995 , s 8

Clawson, Patrick, “Enerji Güvenliği, İnan Körfezi ve Hazar Havzası”, *Stratejik Analiz*, Cilt I, Sayı:2, Haziran 2000, s.71.

Cohen, Ariel, “ Rusya’nın Yeni Kafkasya Politikası”, *Avrasya Etütleri*, Türk Cumhuriyetleri Özel Sayısı, Yaz 2001, s.114.

Cohen, Ariel, “ Yeni Büyük Oyun: Avrasya’da Boru Hattı Siyaseti”, *Avrasya Etüdleri*, Cilt III, Sayı: 1, İlkbahar 1996, s. 3.

Cohen, Michael, Azerbaijan , Country Background <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/azerbaijan.html> (Erişim:19.02.05)

Cohen, Michael, *Caspian Sea Region*, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/caspian.html> (Erişim: 19.02.05) s 1,

Cohen, Michael, Kazakistan, Country Background <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/kazak.html> (Erişim:19.02.05)

Cohen, Michael, Russia , Country Background, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/russia.html> (Erişim:19.02.05)

Cordesman, Anthony “The US Government View of Energy Developments in the Caspian Region , Central Asia and İnan”, <http://www.eia.doe.gov> (05.10.04)

Coşkun, Orhan, *Reuters*, <http://www.isbank.com.tr/reuters-haber-detay.asp> (Erişim 25.05.05)

Croissant, M. , “ Hazar Denizi Statüsü Sorunu: İçeriği ve Yansımaları”,*Avrasya Etüdleri*, 1996–1997,Kış, s.24–35.

Dabiri, M., “ A New Approach to the Legal Regime of the Caspian Sea as a Basis for Peace and Development”, *The İranian Journal of İnternational Affairs*, Vol 6, No 1-2, Spring-Summer, 1994, s. 46.

Dikbaş, Kadir, “Hazar Petrolleri ve Avrasya Enerji Koridoru, Hazar’ da Dans”, *Diyalog Avrasya*, Cilt I, Sayı:1, İlkbahar 2000, s. 14–18.

DPT, Sekizinci Kalkınma Planı, “ *Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri ve Bölge Ülkeleri ilişkileri*”, s.193

Economist, “BTC” ,Ekim 1999, s. 8.

Feld, Lowell, İnan, Country Background , <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/iran.html> (Erişim:19.02.05)

- Fuller, Liz, “*Still No Decision On Caspian Sea*”,
http://www.parstimes.com/news/archive/2005/rfe/caspian_future.html (Erişim 10.02.05)
- Guliyev, Resul, *Petrol ve Politika*, Çev: Fatma Feran, İstanbul, Medya Hizmetleri Yayınları,1997, s. 95–98.
- Gündüz, A., *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Metinler*, İstanbul, Beta,1994, s. 319-330.
- Howden, Daniel, Thornton, Philip, “*The Pipeline That Will Change The World*”,
<http://news.independent.co.uk/world/asia/story> (25.05.05)
- İsmayılov,F., Hazar Petrolleri, Bakü, 2000, s.15
- Kocaoğlu, Mehmet, *Petro- Strateji*, İstanbul, Harp Akademisi Komutanlığı Yay., Mart 1996, s 106-164
- Lavrov,Dmitrij “*The Caspian Sea Legal Status*”,
<http://www.newenergyanalytics.com/reports/index.phtml>. (Erişim:28.12.2004)
- Maleki, Abbas, “*The Legal Status of the Caspian Sea: Discussion of Different Iranian Views*”, *İnsitute of Caspian Studies*, April 2001,
<http://www.caspianstudies.com/article/Maleki-legal.htm> (Erişim: 25.01.05).
- Memmedov, R. “*Hezer’in Beynelhalq-Huquqi Statusu*”, *Bilgi*, sayı 8–12, 2001, s.60–67.
- Memmedov, Ramiz, “*Hezer Denizi’nin Seciyesi*”, *Bilgi*, sayı 8–12, 2001, s. 3–10
- Memmedov, Ramiz, *İzmenchivost Gidrofizicheskix Poley i Rasprostraneniye zagrizniteley v Kaspiyskom More*, Bakı, Elm,2000, s. 5.
- Nesipli, N., *Azərbaycan Geopolitikasında Neftin Yeri*, Bakü, Hazar Universtesı Yayınları, 1999, s. 47.
- Nugman, G., “*Hazar Denizi’nin Hukuki Statüsü*”, *Avrasya Etütleri* , İlkbahar 1998, s 25
- Onica,Timur, “*Optimism increases for caspian sea agreement*”, *Business & Economics*,
<http://www.eurasianet.org/departments/business/articles/eav041904.shtml> (Erişim 25.01.05)
- Pala, Cenk ve Güngör, Emre, “*Kafkasya Petrolleri; 21. Yüzyılın Eşiğinde Hazar Havzası ve Türkiye*”, *İşletme ve Finans*, Sayı: 152, Kasım 1998, s. 20–25
- Pamir, A. Necdet, *Bakü-Ceyhan Boru Hattı: Orta Asya ve Kafkaslar’da Bitmeyen Oyun*, Ankara, ASAM, 1999, s. 22- 48
- Pamir, A.Necdet, “*Dünyada ve Türkiye’de Enerji Güvenliği*”, *Stratejik Analiz*, Cilt I, Sayı:15, Nisan 2001, s. 34–82
- Pamir, A.Necdet, “*Hazar Bölgesinde Enerji Politikaları ve ABD’nin Konseptleri*”,
<http://www.avsam.org.turkce/analizler>
- Sadiqov, Efser, “*Enerji Resurslarının İstismarı Sferasında Huquq Kaydası*”, *Neft- Qaz Hasilatı ve Azərbaycan’ın Davamlı İnkişaftı*, Bakı, 2001, s.21.

Sariahmetoğlu, Nesrin, “ Hazar Petrol Boru Hattının Güzergâhı ve Güvenliği Meselesine bir Bakış”, *Avrasya Etüdleri*, Sayı: 17, İlkbahar-Yaz 2000, s 75.

Schofield,C., Pratt,M. , “ Claims to the Caspian Sea”, *Jane’s Intelligence Review*, February 1996, s. 75-78.

şarifov, Vagif ,“Büyük Petrolün Eşiğinde”, *World of Azerbaijan*, Sayı 4,(Aralık 2004), s 23

TUSİAD, 21. Yüzyıla Girenken Türkiye’nin Enerji Stratejisinin Değerlendirilmesi, <http://tusiad.org.tr/turkish/rapor/enerji/pdf/index.html>

Yergin, Daniel, *Petrol, Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, **İstanbul**, Kültür,1991,s.178.

Yıldırım, Gökhan, “Boru Hatlarının Kesişme Noktası Türkiye’dir”, *Yeni Avrasya*, Cilt I, Sayı:5, Kasım 2000, s.33.

Yusifov,Y., *Qedim şerq Tarihi*,Bakı,1993, s. 496.

Zaim, Sabahattin, *Türk ve İslam Dünyasının Yeniden Yapılanması*, İzmir, Nil Yay.,1997, s.22-26