



Karadeniz Satrancında En Stratejik Hamle : “Kanal İstanbul “

*Büyük sıçrayışı gerçekleştirmek
isteyen, birkaç adım geriye gitmek zorundadır.
Bertolt Brecht*

Dursun Yıldız
HPA Başkanı
dyildiz@hidropolitikakademi.org

22 Ocak 2018

ÖZET

Son günlerde güzergahı belirlenen ve bu yıl içinde inşaatına başlanacağı belirtilen Kanal İstanbul Projesi aslında partiler üstü ,hükümetler üstü, finansman zorluğu olmayan, uzun yıllar önce Bülent Ecevit'in de gündeminde olan uluslararası bir projedir. Projenin Montrönün revize edilmesine ve Batının Karadeniz'e açılmasına yönelik stratejik ağırlığı ekonomik getirisinden çok fazladır. Ancak projenin, büyük bir ekonomik hareketliliğe ortam hazırlayacağı da açıktır.

Proje, bugüne değin jeostratejik konumunun uluslararası ilişkilerde sadece sıkıntısını yaşayan ancak son dönemde bu kozunu kullanmaya başlayan Türkiye'nin Karadeniz Hamlesi olarak kabul edilebilir.

Önce 1990 yılında dönemin Enerji Bakanlığı Müşaviri Yüksel Önem tarafından Tubitak'ın Dergisinde sözü edilen proje daha sonra 1994 Yılında DSP Genel Başkanı Bülent Ecevit'in Yerel Yönetim Seçimlerinde İstanbul Belediyesi için seçim vaadi olmuştur. **DSP'nin Kanal Projesi** adıyla seçim broşürlerinde yerini alan bu proje daha sonra AKP tarafından gündeme tekrar getirilmiştir.

Bu kapsamda 2011 yılında Başbakan R. Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan proje 2018 yılında Cumhurbaşkanı R. Tayyip Erdoğan tarafından temeli atılmak üzere hazırlıklar tamamlanmıştır.

İnşaatına başlanmak üzere olan proje, stratejik, ekonomik ekolojik, uluslararası ilişkiler açısından birçok eleştiriye uğramış ancak yine de sürdürülmüştür. Bu makalede projenin bugünkü siyasi ve uluslararası ilişkiler konjonktüründe Orta Asya Enerji Yolları ve Karadeniz Güvenlik Mimarisi açılarından bir analizi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kanal İstanbul, Karadeniz, Rusya ,Boru Hatları,

1. Giriş

Kanal İstanbul, siyasi fizibilitesi ekonomik fizibilitesinden çok daha fazla olabilecek ve bazı devletlerin Karadeniz'e giriş-çıkış ve hareket yeteneklerini arttırarak, Kafkasya ve Orta Asya enerji kaynaklarına müdahale kolaylıkları arama olanaklarını arttırabilecek uluslararası önem ve öncelikte bir projedir. Bir süredir başta ABD olmak üzere bazı Avrupalı devletlerin bölgede müdahale olanaklarını aradıkları uluslararası gözlemcilerin de bildikleri bir gerçektir. Ukrayna ve Gürcistan'daki renkli devrimler bunu anlamamıza yetmektedir.

Kanal İstanbul Projesinin siyasi parti ve hükümet ayırımı olmadan son 23 yıldır gündemden düşmemiş olması , bir anlamda bu konudaki uluslararası istek ve desteği de ortaya koymaktadır. Bu nedenle projeye verilen bu desteğin amacının “**Montrö Sözleşmesinin** diplomasi masasına gelmesi için doğal şartları hazırlamak ve bu Sözleşme'nin **Karadeniz'e** kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine getirdiği kısıtlamaları kaldırmaktır.” şeklindeki değerlendirmeler artmıştır(2).

Ayrıca biz bundan 5 sene önce yazdığımız “Doğu Akdeniz'de Küresel Satranç “ kitabımızda Kafkasya ve Orta Asya petrol ve doğalgazı talebinde artış olacağı ve Kanal İstanbul projesinin Kafkasya ve Orta Asya petrol ve doğalgazını taşıyan boru hatlarına taşımacılık bakımından bir seçenek oluşturabileceği tespitinde bulunmuştuk.(1).

Orta Asya Akdeniz'e mi Bağlanıyor ?

2011 yılında Başbakan R. Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan enerji ve ulaşım amaçlı yaklaşık 45 km uzunluğundaki kanal ile Karadeniz'in Marmara'ya bağlanması amaçlanmıştır. Aslında bu bağlantı Hazar Denizinden Karadeniz'e ulaşım zincir politikasının bir halkası olup bu durumda orta vadede 4 ülkenin (Türkmenistan, İran Kazakistan, Azerbaycan) Akdeniz'e açılması imkanı doğacaktır. Bunun dışında Karadeniz'e kıyısı olan diğer 7 ülkenin ticari deniz yolu rahatlığı da sağlanmış olacaktır (Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Azerbaycan, Moldova, Romanya , Bulgaristan). Bu nedenle projenin ekonomik açıdan en temel amacı, yakın gelecekte İstanbul Boğazının kaldırmakta zorlanacağı deniz ulaşımı yükünü azaltıp Orta Asya-Akdeniz su yolu güzergahını masanın üzerine çıkartmak olarak ele alınabilir.



Yeni Su Yolu : Hazar,Don Volga,Karadeniz ,Kanal İstanbul,Akdeniz

Mevcut Don-Volga Kanalı

1948 yılında Sovyetler Birliği tarafından gemi taşımacılığı amacıyla inşaatına başlanan Don - Volga Kanalı 1952 yılında tamamlanmıştır. Don ve Volga Nehirleri'nin aşağı kesimlerini birbirine bağlayan 101 km uzunluğundaki kanal ile Hazar Denizi Azak Denizi'ne dolayısıyla Karadeniz'e bağlanmıştır. Kanal esas olarak taşımacılık amacıyla kullanılmakta, fakat tarımsal sulama için de bu kanaldan su çekilmektedir.

Volga Nehri ile Don Nehri'ni en kısa mesafe ile bağlayan 101 km'lik su yolunun 45 kilometrelik kesiminde çaylar ve suni göller yer almaktadır. 91 adet havuzu bulunan bu



1952 Yılında İşletmeye Açılan Don -Volga Kanalı



Kanalın genişliği 17 m ile 30 m arasında değişmekte ve kanal 5000 Gross tonluk yük gemilerinin geçmesine imkan tanımaktadır(5).



Don Volga Arasındaki Kanalin Güzergahi

Bu kanalla ilgili tarihi kayıtlara geçen ilk çalışma Sokullu Mehmet Paşa tarafından 1569 yılında yapılmıştır. Daha sonra bu kanalın inşaatına ilişkin birkaç girişim daha yapılmış ama kanal inşa edilememiştir.

Orta Asya Akdeniz su yolu zincirinde Don-Volga Kanalının petrol tankerlerinin geçişini sağlayacak şekilde genişletilmesi veya başka bir kanal inşa edilmesi ile büyük kuru yük

gemileri ve petrol tankerleri için de Akdeniz'e açılan yol tamamlanmış olacaktır. Bu nedenle Kanal İstanbul Projesi , Batı'ya sağlayacağı Karadeniz'e stratejik çıkış olanağının yanısıra Akdeniz'e çıkan uluslararası su yolu zincirinin Marmara'ya geçişte gemi trafiğini rahatlatacak önemli bir halkası olacaktır.

"İkinci Don - Volga Kanal'ı Projesi"

Don - Volga Kanalı'nın, 1952 yılında işletmeye açılan mevcut gemi taşımacılığı kapasitesi, 1970'li yılların sonlarına gelindiğinde ihtiyacı karşılamadığı için bu kanala alternatif olarak Sovyetler Birliği tarafından "İkinci Don - Volga Kanalı Projesi" ortaya atılmıştır. Bu ikinci paralel kanal ile Don - Volga arasındaki yıllık taşıma miktarı 16.5 milyon tondan 30 milyon tona çıkacaktı. 1980 yılında inşaatına başlanan bu ikinci kanalın inşaatı 1990 yılında Sovyetlerin dağılması ile birlikte yaşanan mali sorunlar sebebiyle durdurulmuştur. Projede inşaatı durdurulana kadar, toplam proje maliyetinin %40 kadar bir harcama yapılmıştır(1).



Hazar Denizi Karadeniz arasındaki Kanal alternatifleri

2007 yılının ortalarına gelindiğinde ise Rus makamları tarafından Hazar ve Karadeniz arasındaki taşımacılık kapasitesinin artırılması amacıyla 2 fikir ortaya atılmıştır. Bunlar;

1. 1990 yılında inşaatı durdurulan "İkinci Don - Volga Kanalı" tamamlanacak veya
2. Mevcut Don - Volga Kanalı'nın güneyinde yer alan Kuma ve Manych Nehirleri Vadisi boyunca doğrudan Hazar ve Karadeniz'i birbirine bağlayacak Avrasya Kanalı inşa edilecektir. Avrasya Kanalı'nın uzunluğu aşağı yukarı 700 km olarak hesaplanmaktadır. Kuma ve Manych Nehirleri Vadisi Asya ve Avrupa'yı birbirinden ayıran vadi olduğu için bu kanal projesi Avrasya Kanalı olarak adlandırılmıştır(1).

Bu iki kanal projesinin mutlak müşterisi olan Kazakistan, paralel Don - Volga Kanalı'na nazaran 2. proje olan **Avrasya Kanal Projesi**'ni daha fazla desteklemektedir. Avrasya Kanal Projesi'sinde birinci seçeneğe kıyasla daha az kanal havuzu olacaktır. Dolayısıyla gemiler daha hızlı bir şekilde seyrir edeceklerdir. Yani Avrasya Kanal Projesi ile Hazar ve Karadeniz (Azak Koyu - Azak Denizi) arasında daha doğrudan bir bağlantı kurulacaktır.

Kanal İstanbul'a Yunanistan'dan İlk Yorum

2011 yılında Atina'da yayımlanan yüksek tirajlı Ethnos gazetesi, Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın, Karadeniz ile Marmara Denizi arasında kanal açılmasıyla ilgili projesinin, *"Türkiye'yi, Montrö Antlaşması'nın yükümlülüklerinden kurtararak, Orta Asya petrollerinin Akdeniz'e taşınmasında kontrolü tamamen kendine ait alternatif yeni bir yol açacağını"* yazmıştır¹.

Ethnos, "Üç Denizin Kanalı–Erdoğan'ın Firavunca Planı Korkutuyor" başlıklı haber yorumunda, "tankerlerin kanaldan geçişlerinin uluslararası denizcilik alanındaki dengeleri değiştireceğini ve Ege'yi büyük miktarda petrolün geçtiği sıkışık bir yol konumuna getireceğini" belirterek Türkiye'nin Orta Asya'dan enerji ürünlerinin taşınmasındaki stratejik öneminin artacağına vurgu yapmıştır.(1).

İstanbul Boğazı'nın Gemi trafiği ve Kanal İstanbul

İstanbul Boğazı coğrafi özellikleri bakımından çok riskli bir yapıya ve stratejik öneme sahip olup, Hazar petrolünün dünya pazarlarına ulaştırılmasında önemli bir enerji koridorudur. İstanbul Boğazı'ndan 2016 yılında 8703'ü tanker olmak üzere 42553 gemi geçiş yapmıştır.

2016 yılında Boğazdan geçen gemilerin yaklaşık yarısı Klavuz kaptan almamıştır².

10 yıl önceye göre 2016 yılında geçen toplam gemi sayısında %22 azalma olmuş ancak geçen gemilerin toplam tonajı %16 oranında artmıştır.

Yine İstanbul Boğazından geçen savaş gemisi adedi 10 yıl önceye göre 2 kattan daha fazla artmıştır. ABD Enerji İdaresi tarafından yayınlanan (3) "Danimarka ve Türk Boğazları Avrupa'nın ham petrol ve petrol ticareti için kritik önem taşıyor" başlıklı raporda Danimarka Boğazları ve Türk Boğazları, birlikte 2016 yılında günde 5 milyon varilden fazla geçişin yapıldığı boğazlar olarak, Avrupa'nın ham petrol ve petrol sıvılarının arzı için önemli noktaları olduğu vurgulandı.(3).

Raporda, 2015 yılında günde yaklaşık 59 milyon varillik küresel petrol ve diğer sıvı petrol ürünlerinin deniz yolu ile taşındığı, bunun 2,4 milyon varil / gün'lük bölümünün de İstanbul Boğazından geçtiği yer almıştır. Raporda Rusya'nın ham petrol ihracatını Karadeniz'den Baltık limanlarına kaydırmasıyla hacmin düştüğü, ancak ardından Azerbaycan ve Kazakistan'dan gelen üretim ve ihracat artışlarının Türk Boğazı'ndan yapılan sevkiyatı arttırdığı belirtilmiştir. Raporda Kazakistan'ın ham petrol üretimi arttıkça ve Karadeniz üzerinden daha fazla ham petrol ihraç ettikçe bu miktarın artabileceği de yer almıştır(3).

Uluslararası Enerji Ajansı'nın verilerine göre; Hazar Bölgesi toplam ham petrol üretiminin, 2020'de 308 milyon/yıl ton ve 6,5 milyon varil/gün düzeyine çıkacağı ve bu miktara yakın petrol eşdeğeri doğalgaz üretileceği belirtilmektedir. Bölgenin ham petrol ihracatının da hızla artarak, 2020 yılında 180 milyon ton civarına ulaşması beklenmektedir³.

¹ <http://www.ntvmsnbc.com/id/25208365/> 30 Nisan 2011.

² Uzun yıllar istatistiklerine bakıldığında boğazdan geçen gemilerin sadece % 37'sinin klavuz kaptan aldığı ortaya çıkmaktadır.

³ Pala, C., (2002), "Avrasya Dosyası, Kazakistan-Kırgızistan Özel", Cilt: 7, Sayı: 4, s.231-252.

Türk Boğazları'nda şimdiye kadar can, mal ve çevre güvenliğini tehlikeye sokan ve petrol kirliliğine neden olan birçok kaza meydana gelmiştir⁴. Hazar Bölgesi petrollerinin ve doğal gazının Avrupa ve dünya pazarlarına Türkiye'nin Boğazları üzerinden taşınması, Boğazların ekonomik ve stratejik önemi ile birlikte kaza riskini de arttıracaktır. Ayrıca, Tuna-Ren, Tuna-Main Main-Volga-Baltık, Don-Volga iç su yolu ve kanallarının açılmasıyla trafik yoğunluğunun ve Boğaz kullanıcılarının sayılarının artması da boğaz trafiğine ilave yük getirecektir.



Proje Yeni Değil. Teori 1990 da , Öneri :1994 de

Türk Boğazları'ndaki artan gemi özellikle tanker trafiğini azaltmak için boru hatları ve su yolları projeleri geliştirilmesi çalışmaları Cumhuriyet döneminde düşünce olarak 1960'lara kadar gider

Hatta ondan da önceye uzanır İstanbul Boğazı'ndaki tanker kazaları riskini azaltmak için alternatif diğer bir yol, 1890'larda bir Rus bilimadamı tarafından ortaya atılan geçmişte de gündeme gelmiş İzmit Körfezi, Sapanca Gölü, Sakarya üzerinden Karadeniz'i Marmara'ya bağlayan bir su yoludur.

Karadeniz kökenli midye (molluskların) İzmit Körfezinde bulunması, söz konusu su yolunun var olduğunu kanıtlamakta olup ayrıca, bu hipotez 1995 yılında Türk bilim adamlarınca da kanıtlanmıştır. Bu proje ile İzmit-Sapanca hattında bir su yolu açılarak tehlikeli madde taşıyan gemilerin Boğaz hattından ya da tersi, tek yönlü olarak Karadeniz'e çıkabileceği ileri sürülmüştür⁵.

⁴ İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında yılda ortalama 7 adet kaza meydana gelmektedir.

⁵ Meriç , E., "Alternatif Geçiş: Sakarya-Sapanca Bağlantısı", *Seminer*, İstanbul, 59-62 (2000).

Tanker trafiğini ve gemi beklemelerini azaltmak ve İstanbul Boğazı'nın emniyetini arttırmak amacıyla yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi daha önce 1994 yılı Yerel Yönetimler seçimi öncesinde DSP Genel Başkanı Bülent Ecevit tarafından "Mega Proje" olarak açıklanmış ve projenin finansman bulma zorluğu olmayacağından da söz edilmişti. Aynı açıklamanın 2011 yılında da yapılmış olması proje finansmanını sağlanmayı düşünen kesimlerin gözünde projenin öneminin azalmamış olduğunu ortaya koymaktadır.

Proje'nin 1994 yılında bugünkü önemi ve ilgiyi görmeyişi o dönemin siyasal ve ekonomik konjonktürel yapısı ve Türkiye'nin siyasi ve ekonomik istikrarı ile doğrudan bağlantılı olmuştur. Ancak değişen konjonktür ve ABD 'nin Karadeniz'e olan ilgisindeki artış aynı projenin bugüne taşınmasında etkili olmuştur. Burada dikkati çeken en önemli husus projenin zamanla rafa kalkmamış olması ve boğaza alternatif petrol boru hatları yapılmasına rağmen gündemdeki yerini korumuş olmasıdır.



Kaynak: Milliyet Gazetesi 18 Ocak 1994 Sayfa 11.

Hazar petrollerinin dünya pazarlarına çıkışını sağlayan Boğaza alternatif bir petrol taşıma yolu olan 1 774 km. uzunluğundaki Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) boru hattının kapasitesi 50 milyon ton'dur. (günde 1 milyon varil).

Hazar Havzası'nda çıkarılan doğalgazı Avrupa'ya taşıyan diğer bir hat Bakü-Ceyhan-Erzurum Boru Hattı (Güney Kafkasya Doğalgaz Boru Hattı) olup toplam uzunluğu 970 km, yıllık kapasitesi 30 milyar m³'dür. Boru hattının inşasına 2004 yılında başlanmış ve 2006 yılının sonunda tamamlanmıştır.

Ayrıca, 555. km uzunluğunda ve 1,5 milyon varil/gün kapasiteye sahip Samsun Ceyhan (Trans Anadolu) projesinin gerçekleşmesi halinde mevcut durumda Boğazlar'dan geçecek tanker yükünün yılda 50 milyon ton azalabileceği belirtilmektedir.

Karadeniz Güvenlik Mimarisi

Karadeniz'in güvenlik mimarisinin oluşumu ve istikrar ve barış ortamının tesisinde 1936 tarihli **Montrö Sözleşmesi**'nin sağladığı iklimin büyük önemi vardır. **Soğuk Savaş** döneminin en zorlu günlerinde bile **Karadeniz**, iki süper gücü karşı karşıya getiren bir mücadeleye sahne olmamasında **Montrö Boğazlar Sözleşmesi**'nin **Karadeniz**'in güvenliği için tesis ettiği ortam ve **Türkiye**'nin bunun üzerine inşa ettiği dengeli dış politika önemli rol oynamıştır. Ancak Soğuk Savaş döneminin sona ermesi ve dünyanın yeni düzeninin oluşması döneminde hem Orta Asya hem de Karadeniz uluslararası sisteme daha çok açılmış ve farklı güç dengelerinin etkisini yaşamaya başlamıştır.

Orta Asya ülkelerinin dışında Türkiye ve Rusya hariç olmak üzere, **Karadeniz**'in diğer kıyıdaş ülkeleri (Romanya, Bulgaristan, Ukrayna ve Gürcistan) dış dünya ile yegâne irtibatlarını **Karadeniz ve Türk Boğazları** ile yapmaktadır. Bunun anlamı, **Türk Boğazları ve Karadeniz** yalnızca **Karadeniz**'e kıyıdaş devletlerin değil; Orta Asya ülkelerinin de dünya ile irtibatını sağlamaktadır. **Karadeniz Avrupa ve Asya**'yı doğu-batı ekseninde birleştirmektedir. **Avrasya**'nın merkezini de **Akdeniz**'e ve dolayısı ile **Afrika**'ya kuzey-güney istikametinde birleştirmektedir.

Karadeniz'in bu jeopolitik ve jeostratejik konumunun artışıyla soğuk savaş döneminin sona ermesi önemli bir rol oynamıştır. **Karadeniz** özellikle son 25 yılda, Avrasya'nın küresel ekonomiye entegrasyonu konusundaki etkisi çok büyük olmuştur.

Hidrokarbon kaynakları bakımından zengin olan **Rusya**'nın kuzey limanlarının dört mevsim ulaşımına imkan vermemesi nedeniyle, petrol ve doğal gazının dünya pazarlarına çıkış yeri, ağırlıklı olarak **Karadeniz** havzası ve limanlarıdır.

Sonuç olarak, **Karadeniz** ve onun dış dünya ile irtibatını sağlayan kapısı konumundaki **Türk Boğazları**; küresel ve bölgesel güç dengeleri ve güvenlik stratejileri açısından büyük öneme sahiptir. Bu nitelikleri nedeniyle, küresel ve bölgesel güçler, günümüzde **Karadeniz**'e olan ilgisini daha da arttırmışlardır.

ABD'nin Karadeniz Vizyonu

Soğuk Savaş sonrasında oluşan tek kutuplu dünya düzeninin lideri olan **ABD**; küresel liderliğini sürdürmek için **Avrasya** bölgesinde Rusya'nın, **Asya Pasifik** bölgesinde ise Çin'in bölgesel gücünü zayıflatma hamleleri planlamakta ve uygulamaktadır. Dünyanın ekonomik, siyasi ve askeri güç merkezi, artık güneye ve doğuya doğru kaymaktadır. **ABD** güç merkezindeki kayışı durdurabilmek için **Çin**'i kuşatmaya ve sıklet merkezini **Ortadoğu**'dan **Asya Pasifik** bölgesine kaydırmaya başlamıştır.

ABD'nin küresel liderliğini devam ettirebilmek için, askeri üstünlüğünü sürdürmesi gerekmektedir. Bu askeri üstünlüğü sağlayacak güç içinde **ABD Deniz Kuvvetleri**, başat bir role sahiptir.

Yerkürenin yüzde 70'ini kapsayan ve yaklaşık olarak 361 milyon kilometre kare olan dünya denizlerini kontrol eden **ABD Deniz Kuvvetleri**'nin serbestçe giremediği tek yer,

Karadeniz'dir. Dünya denizlerinin binde birinden bile daha küçük olan **Karadeniz**'e, **Montrö Boğazlar Sözleşmesi**'nin **Karadeniz**'e kıyıdaş olmayan ülkelerin savaş gemilerine getirdiği kısıtlamalar nedeniyle, **ABD Deniz Kuvvetleri** burada istediği gibi konuşlanamamaktadır(2). Örneğin; 2008 **Gürcistan Krizi** sırasında, **ABD**'nin **Karadeniz**'e göndermek istediği hastane gemisi bile, **Montrö**'nün tonaj kısıtlamasına takılmıştır. **ABD**'nin **Montrö Boğazlar Sözleşmesi**'nin **Karadeniz**'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine getirdiği kısıtlamalardan memnun olmadığı, **III. Deniz Hukuku Sözleşmesi**'nin getirdiği "Transit geçiş rejimi"nin serbestliğini burada da en geniş şekilde kullanmak istediği bilinmektedir(2).

Özellikle 11 Eylül sonrası gelişmeler üzerine, **Karadeniz** üzerindeki bu yaklaşımları daha da belirginleşmiş olan **ABD**, **Karadeniz**'de uçak gemileri ve nükleer denizaltıları da dahil olmak üzere, hiçbir sınırlamaya tabi olmadan, devamlı olarak konuşlanmak istemektedir.

Sonuç olarak **ABD**; **Montrö Boğazlar Sözleşmesi**'nden memnun değildir ve değişmesini istemektedir. Bu maksatla uygun ortamı kovalamaktadır(2).

Bu anlamda Kanal İstanbul Projesi **Montrö Sözleşmesinin** diplomasi masasına gelmesi için doğal şartları hazırlayacak ancak beklendiği gibi bu sözleşme'nin **Karadeniz**'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine getirdiği kısıtlamaları kaldırması kolay olmayacaktır(2). Burada Türkiye bu sürece iyi hazırlanabilmesi halinde ,eline çok stratejik bir koz geçirmiş olacak ve bölgede etkisini arttırmak , barış ve istikrarın anahtarını elinde bulundurmak avantajlarını yakalayabilecektir.

Montrö Tartışılır Mı ?

Montrö Sözleşmesi hem Türk Boğazlarından geçiş yapmak isteyen yabancı bayraklı ticaret gemilerinin geçiş haklarını hem de Karadeniz'e giriş yapmak ve kalmak isteyen savaş gemilerinin hukuki haklarını belirleyen dünyadaki tek sözleşmedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 75 yıllık süreçte bölge ve dünya barışına önemli katkıları olmuştur. Yeni bir su yolu olan Kanal İstanbul'un hayata geçirilmesi durumunda hukuki statüsüne Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi hükümleri veya paralel bir düzenleme önerisi getirmesi gerekecektir. Ancak bu düzenlemenin Türkiye'nin uygulayacağı veya uygulamak zorunda kalacağı politikalara bağlı olarak Karadeniz'de konuşlanan yabancı savaş gemileriyle bölgenin güç dengelerinde değişiklikler oluşturması riski de vardır.

Montrö Sözleşmesi'nin uygulama alanı sadece İstanbul Boğazı değil boğazlar bölgesidir; Bu nedenle sözleşme İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından oluşan bir su yolunu tanımlar. Sözleşmenin düzenlediği konu da Ege Denizi ile Karadeniz arasındaki deniz ulaşımıdır. Kanal İstanbul ise bu sözleşmenin sadece bir kısmına ilişkin bir konu olmasına rağmen sözleşmenin ana düzenini etkileyeceğinden yeniden ele alınma şartlarını doğuracaktır.

Rusya'nın Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerde genişleme çabaları ve Orta Asya'nın artan önemi gibi nedenlerle ABD Kanal İstanbul Projesi üzerinden Montrö'nün yeniden ele alınması önerisi ile ortaya çıkma fırsatı kollamaktaydı. ABD uzun zamandır Karadeniz'de NATO tatbikatı yapmak ve Karadeniz'e savaş gemisi çıkarıp Montrö'nün şartlarını esnetmek için Türkiye'yi ikna etmeye çalışmış ve 2 yıl önce bu konuda bir aşama kaydetmiştir. Bu nedenlerle proje ekonomik olmaktan daha çok Jeopolitik önem taşıyan projedir.

Türkiye'nin kazanacağı stratejik avantaj nedeniyle Kanal İstanbul Projesine başta Rusya olmak üzere çeşitli itirazların olması ve Montrö Sözleşmesi'nin değiştirilmesi talebinin

gündeme getirilmesi mümkündür. Bu nedenle Projenin inşası kadar proje ile ortaya çıkacak yeni durumda Karadeniz'in Güvenlik Mimarisinin yeniden inşası da önem taşıyacaktır.

Projenin gerçekleşmesi durumunda kanalın Türkiye tarafından sadece ticaret gemilerine açılması ve savaş gemilerinin tümünün Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan devletler için Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazlardan geçişinin süreceğinin bildirilmesi Türkiye'nin elini rahatlatacaktır.

Sonuç Yerine

Orta Asya'da Petrol ve Doğalgaz kaynaklarının çıkartılması üzerine başlayan ekonomik hareketlenme batıya doğru enerji ve ticaret yolları arayışını arttırmıştır. Bu durum enerji ve ticaret yollarını kontrol altında tutma gelenekleri olan küresel güçleri uyarmıştır. Rusya'nın Karadeniz'e kıyısı olan çevre ülkelere karşı giriştiği askeri hareketlerin de başlamasıyla ABD başta olmak üzere Batı'nın da Karadeniz'de daha çok bayrak gösterme niyeti görünür olmuş ve son 20 yılda Karadeniz üzerine yapılan stratejik planlar artmıştır. Bir başka deyişle Karadeniz diplomasi ve ekonomi bakımından batının ilgi alanı olmuştur.

Karadeniz'in önemindeki bu artışta , bu deniz yolu ile enerji kaynağı ve yük taşımacılığının artma potansiyeli taşınması da etkili olmaktadır. Bu nedenle İstanbul Boğazı'ndaki özellikle tanker kazaları riskini azaltmak ve çevre güvenliğini sağlamak için boru hatları, iç su yolları gibi projelere ihtiyaç vardır.

Bu amaca yönelik olarak da fonksiyon gösterecek olan Kanal İstanbul projesi daha çok Montrö Sözleşmesinin delinmesi, ekolojik olarak da doğal dengenin bozulması riskleri taşıdığı gerekçeleriyle tartışılmaktadır. Montrö Sözleşmesi'nin ticaret gemileri için barış ve savaş zamanlarında bazı farklarla öngördüğü, herhangi bir ödeme yapılmadan geçiş serbestliği ilkesine dayanılarak yeni kanalın İstanbul Boğazından geçmek isteyenlere empoze edilemeyeceği ileri sürülmektedir. Ancak, bu görüş bazı koşullarda İstanbul Boğazı'ndan geçişin gecikmeli yapılması durumlarında ekonomik kayıplarını hesaba katan gemilerin yeni “yola” yönelmesi talebi ve olasılığını da ortadan kaldırmaz. Bu talebin Avrasya'dan ve bölgeden dünyaya olan ticaretin artışıyla daha da artması mümkün görünmektedir.

Diğer taraftan Montrö'nün savaş gemileri için getirdiği şartlar konunun en stratejik noktasını oluşturmaktadır. Bu nedenle Kanal İstanbul'dan hangi gemilerin geçeceği, zorunlu kılavuzluk ve alınacak ücretlerin Montrö'ye etkilerinin hukuki ve teknik boyutları ile çok detaylı bir şekilde ele alınması ve gerekli hazırlıkların yapılması şarttır. Çünkü Türkiye Kanal İstanbul için de, Montrö Sözleşmesi'nin savaş gemileri için koyduğu kuralları aynen benimsemesi konusundaki talepleri dikkate almak durumunda olacaktır. Bu talepleri baskıya dönüşmeden sönümleme stratejisini çok iyi uygulamak zorunda kalacaktır

Kanal İstanbul tabiki ulusal egemenlik alanımızın içinde ve ulusal yasalarımıza bağlı olacaktır. Ancak Türkiye Karadeniz'i kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri ile dolduracak bir ulusal düzenleme yapmayacaktır. Bölgede güç dengelerini dikkate alan bir jeopolitik uygulamaya tarihi boyunca zorunlu olan Türkiye, bu hamle ile Rusya ve Kafkasya'nın güvenliği açısından elini güçlendirmiş olacaktır. Ancak Türkiye bu jeostratejik üstünlüğü Doğu Akdeniz'deki gelişmeleri ve bölge dengelerini de dikkate alarak çok iyi kullanmalıdır.

Kanal İstanbul projesi siyasi anlamda Karadeniz'in yanısıra Doğu Akdeniz'in güvenlik mimarisinde de etkili olacak bir proje olarak ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda Doğu Akdeniz bu Kanal'dan geçecek petrol tankeri, yük gemisi ve /veya savaş gemilerinin güzergahlarını kontrol ve denetim altında tutma olanağını sağlayan bir su yolu olacaktır. Projenin stratejik olarak çeşitli açılardan değerlendirilmesi yapılabilir ancak öncelikle açılması planlanan bu kanalın, Marmara ve Karadeniz'de oluşturacağı ekolojik etkilerin birçok olumsuz senaryoya göre saptanması gereklidir. Çünkü gelecekte bu etkilerin ortaya çıkmasıyla oluşacak olumsuzluklar, projenin sağlayacağı jeopolitik avantajı bile gölgede bırakabilir.

Kaynaklar

[1] Yıldız D., Yaşar D. 2012 “Doğu Akdeniz’de Küresel Satranç” Truva Yayınları .İstanbul

[2] Türker Ertürk: Kanal İstanbul'un altından ne çıktı.Oda Tv 07 02 2016.

[3] ABD Enerji İdaresi: “Türk Boğazları petrol ticareti için kritik önem taşıyor”
<http://enerjienstitusu.com/2017/08/22/danimarka-turk-bogazlari-ham-petrol-petrol-ticareti-icin-onem-tasiyor/>

[4] Kanal İstanbul’ projesi Montrö’yü nasıl etkiler? <http://www.milliyet.com.tr/kanal-istanbul-projesi--siyaset-2594226/> 20 01 2018 .

[5] Volga-Don Shipping Canal <http://www.imcbrokers.com/blog/overview/detail/volga-don-shipping-canal>