

AZERBAYCAN CUMHURİYETİ EĞİTİM BAKANLIĞI
AZERBAYCAN DEVLET İKTİSAT ÜNİVERSİTESİ
TÜRK DÜNYASI İŞLETME FAKÜLTESİ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER

LİSANS BİTİRME TEZİ

Transit ülke olarak türkiyenin önemi

Hazırlayan
David Aliyev
1417.02030

BAKÜ-2018

AZERBAYCAN CUMHURİYETİ EĞİTİM BAKANLIĞI
AZERBAYCAN DEVLET İKTİSAT UNİVERSİTESİ
TÜRK DÜNYASI İŞLETME FAKÜLTESİ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER

LİSANS BİTİRME TEZİ

TRANSİT ÜLKE OLARAK TÜRKİYENİN ÖNEMİ

Hazırlayan

David ALİYEV

1417.02030

Danışman

Dr. İlhame Gadimova

BAKÜ-2018

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

Kafedra “İqtisadiyyat və İşlətmə

TƏSDİQ EDİRƏM

“ _____ ” _____ 2018

BURAXILIŞ İŞİ ÜZRƏ VERİLMİŞ TAPŞIRIQ

**“Türk Dünyası İşlətmə” fakültəsinin Biznesin İdarəedilməsi
(İşletmə) ixtisası üzrə**

təhsil alan tələbəsi

Alıyev David İslam
(adı, soyadı, atasının adı)

Diplom işinin rəhbəri

İlhamə Qədimova Novruz
(adı, soyadı, atasının adı, elmi adı və dərəcəsi)

1. İşin mövzusu Transit ölkə olaraq Türkiyə'nin önemi

Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti tərəfindən təsdiqlənsin

“ _____ ” _____ 2018 il No
2. Tələbənin sona yetirdiyi işin kafedraya təhvil müddəti: 8 ay

3. İşin məzmunu və həcmi (izahı, hesabı və eksperimental hissəsi, yeni təhlilə ehtiyacı olan müəssisələr) Özet, Giriş, Birinci bölüm, İkinci bölüm, Üçüncü bölüm, Sonuç, Kaynakça,

4. Buraxılış işi üçün lazımi materiallar

Kaynakça

ABANT Platformu, (2003). Savaş ve Demokrasi: 6. Abant Platformu Toplantısı 11-13 Temmuz 2003, Gazeteciler ve Vakıflar Yayınları, Bolu.

AKÇAPAR, Burak, (2007). Turkey's New European Era: Foreign Policy on the Road to EU Membership, Rowman Littlefield Yayınları, Plymouth.

AKDUR, Recep, (2005). Avrupa Birliği ve Türkiye'de Çevre Koruma Politikaları: Türkiye'nin Avrupa Birliğine Uyumunu, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara.

ALEMDAROĞLU, Nusret, (2007). Enerji sektörünün geleceği alternatif enerji kaynakları ve Türkiye'nin önündeki fırsatlar, İTO Yayınları, İstanbul.

AMİNEH, Mehdi Parvizi, (1999). Towards the Control of Oil Resources in the Caspian Region, Saint Martin Press Yayınları, Münster.

ARAS, Osman Nuri, (2008). Azerbaycan'ın Hazar Ekonomisi ve Stratejisi, Derin Yayınları, İstanbul.

ASLAN, Yasin, (1997). Hazar petroleri, Kafkas kördüğümü ve Türkiye, Kişisel Basım, Ankara.

AYBARS, Hikmet, (2014). *Uluslararası taşımacılıkta KDV iadesi*, Okan üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

AYDIN, Çağrı Mustafa ve BEŞ, Erhan, (2006). Deniz havzasında Türkiye, Siyasal Kitabevi, Ankara.

BİLA, Fikret, (2004). Satranç Tahtasındaki Yeni Hamleler: Hangi PKK?, Ümit Yayınları, Ankara.

BUGAJSKİ, Janusz, (2010). Georgian Lessons: Conflicting Russian and Western Interests in the Wider Europe, CSİS Yayınları, Washington.

AYGÜN, A. Can, (2012). *Türkiye ile Avrupa Birliği'nde uygulanan deniz ulaştırma politikaları ve ekonomiye etkileri*, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

ÇAHA, Havva, (2005). “Asya ve Avrupa'yı Birbirine Bağlayan Enerji Koridorunda Türkiye'nin Yeri”, *Akademik Araştırmalar Dergisi*, C. 7, S. 25.

LEON, Dai, (2009). *Origins of the Tarot: Cosmic Evolution and the Principles of Immortality*, Froog Books Yayınları, Berkeley.

DEMİR, M. Faruk, (2007) Enerji Güvenliği, Enerji Ekonomisi, Enerji Diplomasisi, Altinküre Yayınları, Ankara.

DEMİR, Sertif, (2016). Turkey's Foreign Policy and Security Perspectives in the 21st Century: Prospects and Challenges, Brown Walker Press Yayınları, Boca Raton.

DEMİRTEPE ,M. Turgut, (2008). Orta Asya ve Kafkasya'da Güç Politikası, USAK Yayınları, Ankara.

DENİZ TİCARET ODASI, (1995). *Deniz Sektörü raporu*, Türkan Matbaası, İstanbul.

DİNÇER, Osman Bahadır , Özdal Habibe, Necefoğlu Hacali,(2010) *Yeni Dönemde Türk Dış Politikası Uluslararası IV. Türk Dış Politikası Sempozyumu Tebliğleri*, USAK yayınları, Ankara

DOĞANAY, Hayati,(2011) Türkiye ekonomisi coğrafyası, Pegem Yayınları, Ankara.

ERDAL, İnce, (2012). “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım”, *Çağdaş Türkiye tarihi araştırmalar dergisi*, C. 12, S. 24.

EROL, Mehmet Seyfettin ve EFEGİL, Ertan, (2007). Türkiye-AB ilişkileri: dış politika ve iç yapı sorunsalları, Alp Yayınevi, Ankara.

FEİNSTEİN, Stephen, (2010). Marco Polo: Amazing Adventures in China, Enslow Publishers Yayınları, New York.

FRAPPİ, Crappi ve GARİBOV Azad, (2014) The Caspian Sea Chessboard. Geo-political geo-strategic and geo-economic analysis, EGEA Yayınları, Milan.

GANG, Deng, (1999). Maritime Sector, Institutions, and Sea Power of Premodern China, Greenwood Publishing Group Yayınları, Londra.

GİRGİN, Kemal, (2008). Diplomatik Kokteyl, Yeniüzyıl Yayınları, İstanbul.

GÖKÇEGÖZ, Selim, (2007). “Boru Hatları Projelerinin Türkiye’nin Enerji Koridoru Olmasına Etkileri”, *Stratejik Güvenlik Dergisi*, S. 6.

HARTOG, Leo de, (2004) Genghis Khan: Conqueror of the World, Tauris Parke Paperbacks Yayınları, Londra.

HUT, Davut, (2012). Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı, Çamlıca Yayınları, İstanbul.

5. Qrafik materiallarının siyahısı dəqiq göstəricilərlə (vacib cədvəl, çertyojlar, yaxud qrafiklər, nümunələr və s.)

6. Buraxılış işi üzrə məsləhətçinin soyadı, adı, atasının adı, elmi adı və dərəcəsi (diplom işinin ona aid olan hissəsini göstərməklə)

doç. dr. Kadir Bayramlı

7. Buraxılış işinin təqdimi üzrə təqvim planı:

Sıra No	İşin hissələrinin adı	Qurtarma faizi (yerinə yetirilmə)	İşin yerinə yetirilməsi müddəti	
			plan üzrə	faktiki
1.	Bölüm (Ekim 2017– Ocak 2018)			
2.	Bölüm (Şubat 2018 – Nisan 2018)			
3.	Bölüm (Mayıs 2018)			

Buraxılış işinin rəhbəri _____
imza

Məsləhətçi _____
imza

Tapşırığı imza üçün qəbul etdim _____
(tələbənin imzası)

Tapşırığın qaytarılması tarixi “ _____ ” _____ **2018-ci il**

Qeyd 1. Buraxılış işi üzrə verilmiş tapşırıq 2 nüsxədən ibarətdir. Nüsxənin biri tələbəyə verilir, ikincisi kafedrada qalır.

2. Hazırlanmış buraxılış işini tapşırıqla birlikdə tələbə DAK təqdim edir.

BURAXILIŞ İŞİNİN PLANI

ÖZET

GİRİŞ

BİRİNCİ BÖLÜM. TRANSİT KORİDORLARIN TANIMI

- 1.1. Transit koridorların oluşum tarihi
- 1.2. Uluslararası Taşımacılık Koridoru
- 1.3. Hazar transit koridoru
- 1.4. İpek yo99lu transit koridoru

İKİNCİ BÖLÜM. TÜRKİYENİN TRANSİT ENERJİ ÜLKESİ GİBİ ETKİNLİYİ

- 2.1. Türkiyenin enerji politikası
- 2.2. **Petrol ve doğal gaz boru hatları ve projeleri**

2.2.1. Petrol boru hatları

2.2.1.1. Kerkük-Yumurtalık Ham Petrol Boru Hattı (Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı)

2.2.1.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC)

2.2.2. Doğal gaz boru hatları ve projeleri

2.2.2.1. Mevcut boru hatları

2.2.2.1.1. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE)

2.2.2.1.2. Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonektörü (ITG)

2.2.2.1.3. Batı Hattı (Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı)

2.2.2.1.4. Mavi Akım Boru Hattı

2.2.2.1.5. İran – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı

2.2.2.2. Doğal gaz boru hattı projeleri

2.2.2.2.1. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı
(TANAP) Projesi

2.2.2.2.2. TürkAkım Projesi

2.2.2.2.3. Türkiye – Bulgaristan Enterkonektörü (ITB)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM. TÜRKİYENİN TRANSİT ANLAŞMALARININ ÖNEMİ

3.1. Avrupa Birliği ülkeleri ve ABD'yle projeler ve enerji işbirliği

3.2. Rusyanın Türkiye'nin enerji stratejisinin geliştirilmesindeki rolü ve etkisi

3.3. Türkiye'nin enerji stratejisinin temel hükümleri

3.4. Türkiye'nin transit ülke olarak uluslararası işbirliğinin genişletilmesi

SONUÇ

KAYNAKÇA

TRANSİT ÜLKE OLARAK TÜRKİYENİN ÖNEMİ

ÖZET

II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan yeni uluslararası prensipler devletleri önceki yıllarda olduğu gibi yıkıcı savaflara itemedi. Bu yüzden XXI yüz yıl artık ekonomi dönemi olmuştur. Ekonominin kalkınması için en önemli etken fosil kaynaklı enerji alanlarına sahip olma ve bu olmadığı takdirde coğrafi şartlardan uygun bir biçimde faydalanmaktır. Çalışmamızda fosil yakıtlardan yoksun olan ancak buna rağmen jeo-stratejik konumda bulunan Türkiye'nin transit koridoru ile nasıl bir ekonomik yarar sağladığını ve bu faydanın gelecekte hangi perspektifler oluşturma bileceğinden bahs edilmiştir. Bundan başka Kafkasya ve Orta Asya'nın petrol ve doğalgaz kaynaklarının nakliyesinde oluşan rekabette, Türkiye'nin stratejik ve jeopolitik pozisyonu değerlendirilmiştir. Enerji koridoru ve terminali olmaya çalışan Türkiye'nin boru hatlarından temin edeceği avantaj ve karla birlikte ortaya çıkabilecek zararlar belirtilmiştir.

Anahtar kelimeler: transit taşımacılık, enerji koridoru, arz güvenliği, boru hattı, lojistik hizmet.

İÇİNDEKİLER

TUTANAK.....	ii
ÖZET	ix
İÇİNDEKİLER	x
KISALTMALAR LİSTESİ	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TRANSİT KORİDORLARIN TANIMI

1.1. TRANSİT KORİDORLARIN OLUŞUM TARİHİ	4
1.2. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK KORİDORU.....	8
1.3. HAZAR TRANSİT KORİDORU.....	13
1.4. İPEK YOLU TRANSİT KORİDORU	16

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN TRANSİT ENERJİ ÜLKESİ GİBİ ETKİNLİYİ

2.1. TÜRKİYE’NİN ENERJİ POLİTİKASI.....	23
2.2. PETROL VE DOĞAL GAZ BORU HATLARI VE PROJELERİ.....	27
2.2.1. Petrol Boru Hatları.....	27
2.2.1.1. Kerkük-Yumurtalık Ham Petrol Boru Hattı (Irak- Türkiye Ham Petrol Boru Hattı).....	29
2.2.1.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC).....	31
2.2.2. Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri.....	34

2.2.2.1. Mevcut Boru Hatları	34
2.2.2.1.1. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE) ..	34
2.2.2.1.2. Türkiye - Yunanistan Doğal Gaz Enterkonektörü (ITG)	37
2.2.2.1.3. Batı Hattı (Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı) .	39
2.2.2.1.4. Mavi Akım Boru Hattı	40
2.2.2.1.5. İran – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı.....	41
2.2.2.2. Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri	42
2.2.2.2.1. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) Projesi	42
2.2.2.2.2. Türk Akım Projesi	45
2.2.2.2.3. Türkiye – Bulgaristan Enterkonektörü (ITB).....	47

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN TRANSİT ANLAŞMALARININ ÖNEMİ

3.1. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ VE ABD’YLE PROJELER VE ENERJİ İŞBİRLİĞİ.....	50
3.2. RUSYANIN TÜRKİYE’NİN ENERJİ STRATEJİSİNİN GELİŞTİRİLMESİNDEKİ ROLÜ VE ETKİSİ	55
3.3.TÜRKİYE’NİN ENERJİ STRATEJİSİNİN TEMEL HÜKÜMLERİ	58
3.4.TÜRKİYE’NİN TRANSİT ÜLKE OLARAK ULUSLARARASI İŞBİRLİĞİNİN GENİŞLETİLMESİ.....	61
SONUÇ	68
KAYNAKÇA	71

KISALTMALAR LİSTESİ

TRACECA	Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
HPBH	Ham Petrol Boru Hattı
BOTAŞ	Boru Hatları ile Petrol Taşımacılığı Anonim Şirketi
INOGATE	Avrupada Ülkelerarası Petrol ve Gaz İletme Programı
TANAP	Trans Anadolu doğalgaz boru hattı
TÜPRAŞ	Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş

GİRİŞ

Avrupa kıtasında XVIII ve XIX yüzyılda süratle değişen sosyal strüktür ve bir o kadar hızlı gelişen teknoloji, Sanayi Devrimine sebebiyet vermiş ve dünyanın bütün ülkelerinde toplumlar üretim ve tüketim süreçlerinin her evresinde enerjiye ve farklı enerji kaynaklarına gereksinim duyar hale gelmiştir. Yapısı gereği sabit durmayan teknoloji ilmi gün gittikçe gelişerek enerji ve enerji tasarrufunu yaşamın vazgeçilmezi noktasına ulaştırmış, genellikle bu durum enerjiyi savaş bahanesi arasında zirveye taşımıştır.

Enerji kaynakları ülkeler arasında eşit olarak dağılmamıştır. Bazı ülkeler kendi ihtiyaçlarından fazla enerji kaynağına sahipken, bazıları enerjiyi dış kaynaklardan elde etmek zorunda kalmaktadır. Malik olduğu zengin enerji kaynakları sebebiyle dünya enerji pazarında önemli bir faktör olan ülkelere den biri Rusya'dır. Türkiye, Rusya'nın gazına önemli oranda bağımlı olan ülkelere den biri pozisyonunda durmaktadır. Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Soğuk Savaş döneminin sona ermesi ile Rusya-Türkiye ilişkileri yeni bir format kazanmış ve özellikle Vladimir Putin'in iktidara geldiği yıllardan itibaren enerji alanında gelişmeler meydana gelmiştir. Bu sürecin, müteakabil bağımlılık temeline dayalı olduğu söylenilebilir. Gerçekten Türkiye için Rusya, petrol ve doğal gaz ihtiyacını karşıladığı en mühim kaynak niteliğini taşıırken; Rusya için ise Türkiye'nin önemi daha çok jeo-stratejik formatta ortaya çıkmaktadır. Türkiye, Rusya'nın Batı'ya karşı uyguladığı politikaların kilit noktasında yer almaktadır. Başka bir deyişle Türkiye, yerleştiği stratejik pozisyon bakımından Batı'nın bölgede kontrol edilmesine olanak sağlamaktadır. Bu sebeple Rusya, Türkiye'nin enerji noktasında coğrafyada kendisinden bağımsız duruma düşmesini istememektedir. Bu

sebeple sakin bir şekilde Türkiye üzerinden enerji kaynakları olan petrol ve doğal gazını Akdeniz'e indirecek oradan da dünya pazarlarına ulaştırabilecektir.

Enerji ihraçı yapan ve enerji ithali yapan ülkeler arasında köprü pozisyonunda duran Türkiye, boru hatlarının geçiş güzergahındadır. Bu bakımdan jeopolitik konumunu korumaktadır. Dünyanın iki büyük gücü olan Rusya ve ABD, Hazar kıyısında bulunan enerji kaynakları üzerinde hükümranlık mücadelesi vermektedirler. Bir tarafta enerji üretmekle birlikte ürettiği enerjinin naklini de kendi sağlayan bir ülke olarak bunu devam ettirmek isteyen Rusya diğer tarafta Rusya'nın bölgedeki inhisarını kırmak ve arz güvenliğini gerçekleştirmek isteyen ABD bulunmaktadır. Amerik Birleşik Devletleri gibi Sovyetler Birliği'nin dağılmasını takip eden dönemde gerçekleşen ve fosil enerji kaynaklarına sahip olan Orta Asya Devletleri de Rusya'nın petrol ve doğalgaz üzerindeki tekeli kırıkmak istemektedir. Öncesinde Rusya ile enerji pozisyonunda ticari temaslara sahip olan AB ülkeleri, Rusya'nın dengesiz tavırları ve AB üyesi olan eski uydu devletleri ile gergin ve istikrarsız bağlantılarından ötürü seçenekli diğer güzergahlara yönelme ihtiyacı duymuşlardır. Bu ihtiyaç doğrultusunda mevcut enerji kaynaklarının batıya taşınmasında en elverişli istikametlerden biri Türkiye olmuştur. Çünkü Avrupada sadece Türkiye, bağımsız Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile hem tarihsel hem de medeni geçmiş niteliğini taşımaktadır. Coğrafi olarak Asya ve Avrupa arasında bir köprü durumunda olması Türkiye'ye yeni şekillenen dünya düzeni içinde yerini sağlamlaştırma fırsatı tanımıştır.

Çalışmanın hedefi Türkiye'nin enternasyonel enerji projeleri içindeki coğrafi pozisyonundan kaynaklanan yadsınamaz önemini göstermeye çalışmak ve enerji terminali olma yolunda ilerleyen

Türkiye'nin özellikle Rusya ile olmak üzere statik ilkesini gözeterek kurduğu enerji bağlantılarını tetkik etmektir. Çalışmanın sorunsalı, Türkiye'nin enerji sahasında göz önünde bulundurması gereken dengenin karakteristik tarafının sadece Türkiye'nin enerji projeleri tercihleri ile belirlenmiş olmadığı, bunun yanısıra Rusya'nın ve Rusya ile rekabet içinde bulunan ABD ile AB'nin Türkiye'nin yakın etrafındaki çalışmaların belirleyici olacağıdır.

Transit koridorlarının uzak tarihi ile şimdiki dönemdeki konumu incelendiği çalışmanın ilk bölümünde insanlığın kurduğu transit koridorları tarihi hakkında bilgi verilmiş, ayrıca uluslararası koridorların oluşmasında insanoğlunun geçtiği diyalektik yol aktarılmış, bunun yanısıra uluslararası ticaretde İpek Yolu'nun rolü özgün bir biçimde açıklanmıştır. İkinci bölümde Türkiye'den geçen ve geçmesi planlanan, Türkiye için önem arz eden boru hattı projeleri tanıtılmıştır. Bu bölümde Rusya ile olan boru hatlarının yanı sıra alternatif olabilecek boru hatlarına da yer verilmiştir. Yine alternatif bir kaynak olan Doğu Akdeniz derin deniz enerji kaynaklarının paylaşım sorunları ve Türkiye'nin bu kaynakları paylaşırken eksikliklerine değinilmiştir. Son bölümde Rusya, ABD, AB ile Türkiye'nin enerji bağlantıları incelenerek, Rusya ve ABD arasında sıkışan Türkiye'nin enerji koridoru olarak Ortadoğu bölgesine yönelik politikalarında denge unsurunu gözeterek hareket etme çabası ve Rusya'ya enerji konusunda yüksek bağımlılığı bulunan Türkiye'nin bu bağımlılıktan dolayı duyduğu kaygılara değinilmiştir. Bununla birlikte son bölümde Türkiye'nin, Rusya'ya olan enerji bağımlılığını azaltmak için yaptıkları-yapması gerekenler üzerinde durulmuş ve enerji koridoru konumundan iyi şekilde nasıl yararlanacağı ile ilgili değerlendirmeler yapıp öneriler sunularak çalışma sonlandırılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TRANSİT KORİDORLARIN TANIMI

1.1. TRANSİT KORİDORLARIN OLUŞUM TARİHİ

Transit koridorlarının oluşumuyla ilgili fikir edine bilmek için en önce bu kavramı oluşturan ulaşımdan bahsetmek zorundayız. Ulaşım toplumların ve insanların ayakta durarak ilerlemesine direkt etkilerken bu olgunun vasıflı olarak hizmet verebilmesi insanoğluna evrimsel anlamda toplumları değiştirmede büyük ivmeler kazandırmasına sebep olmuştur. Büyük çabaların gösterilmesi, insanların beyinlerinde bağlılıklar yapan içtimai normların ve inançların değişmesi ancak diğer insanlarla ilişki kurarak yapılabilmektedir. Cemiyetler arasındaki bu ilişki ise ulaşım ile yapılmaktadır. Ulaşımın niteliğine göre etkileşim o kadar hızlı ve devamlı olacaktır (Erdal, 2012: 178). Günümüzdeki ulaşım düzeyine zamanla ulaşılmıştır. Milattan önce Yunanlar Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de deniz ticareti yaparak deniz ulaşımında ilki yapmışlardır (Can, 2012: 19). Dünyada ilk transit söyleyebileceğimiz yol Persler tarafından yapılmıştır. Kral Yolu gibi bilinen bu yol Anadoludan başkent Persepolise kadar uzanmıştır. Ayrıca bu dönem de İpek ve Baharat yolları sebebiyle ticaret global seviyeye ulaşmıştır. İpek Yolu, o dönemde bilinen dünyanın neredeyse tümünü kat ederek 12 bin 800 km. lik uzunluğa sahip bir yoldur. Baharat yolu ise İspanya’dan Hindistan şehri Kerala’ya kadar ulaşmaktaydı. Uygarlığın gelişmesiyle teknolojik başarılar kendini ulaşımda da göstermekteydi. Düzenli olarak ilk yolcu arabasına yolculuk 1650 yılında ‘Paris-Saint Brie’ arasında yapılmıştır. 1770 yılında Nicolas Cognot, tarafından buharla çalışan ilk otomobil yapılır. Fakat yolculuğun sonu bir duvarda bittiği söylenmektedir. 1804

yılında ilk kez atın yerini alacak lokomotif İngiliz Richard Trevithick tarafından yapılmıştır. Bu lokomotif kömür madenlerinde vagonların taşınması için tasarlanmıştı. Trevithick, Tram-Waggon ismini taşıyan lokomotifle Cardiff şehrinden üzerinde taşıdığı 70 yolcuyla birlikte 16 km'lik yol kat etmiştir. Buhar makinesi insanlığın teknolojik açıdan gelişmesinde önemli katkılardan birini sağlamıştır. Buhar gücüyle çalışan lokomotifler yapılması raylarda ağır eşyaların taşınmasının mümkün olabilirliliği görülmüştür (Doğanay, 2011:36). Teknolojinin gelişmesi kendisini hava sahasında da göstermiştir. 1919 yılında Fransa'da hava ulaşımında yolcu taşımacılığına başlanmıştır. Kısaca söylemek gerekirse karayolu ulaşımının esası İpek Yolu, demiryolu ulaşımının Tram-Waggon isimli lokomotif, denizyolu ulaşımının gelişmesi 5000 sene önce Mezopotamya ve Hindistan'ın batısındaki İndus nehri civarı, havayolunun gelişiminin (yolcu taşımacılığı olarak) ilk adımı 1919'da Fransa'da ve son olarak da boru hattı taşımacılığının ilk adımı ise Amerika Birleşik Devletleri'nde 1865 yılında Pennsylvania'da yapılan Pithole City-Miller's Farm arasındaki 5 km'lik mesafeyi kat eden ve çapı yaklaşık 5 cm olan borulardan oluşmaktadır.

Ulaşım dizgeleri içerisinde XX. Yüzyılda en çok kullanılan yol karayolu olmuştur. Ülkenin ihtiyaçlarına ve özelliklerine uygun bir yol sistemi ülkenin ilerlemesine sağladığı katkılar görülmüş ve karayolu hareketliliği güçlük kazanmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu hatlarının yıkılmasıyla orduların hareket olanağı problem ortaya çıkınca tüm dünyada karayollarının ülke savunmasında ne kadar önem taşıdığı bir kez daha anlaşılmiş, motorlu taşıtların tasarrufu çoğalmasıyla karayollarının sunduğu uygun ulaşım imkanından yararlanmak istenilmiştir. II. Dünya Savaşı bitimi sonrası çok ülke karayollarını kendi fikirlerine uygun şekilde düzenlemiş ve bu yönde icraat yapmıştır

(Özdemir, 2006: 2). 1765 yılında James Watt tarafından icatı yapılan buhar makinesi, üretim hareketlerinin yanı sıra ulaşım hizmetlerinin de esasını oluşturmuştur. Buhar makinesi sanayide ilk defa İngiltere’de pamuklu dokuma alanında kullanılmaya başladı. XIX yüzyılın başında ise ulaşım kesimine taşınarak önce denizyolu, demiryolu uygulanması ile modern demiryolu sisteminin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Demiryolu ilk kez 1550 yılında Fransanın Alsace bölgesinin Leberthal maden ocaklarında kurulmuştur. XVI yüzyılda Avrupa’da daha geniş maden arazilerinde demiryolu kullanılmaya başladı. 1603 yılından itibaren İngilterede kullanıma girmeye başladı. Madende kullanılan demiryolu vagonları önce insanlar ya da hayvanlar tarafından çekilmekteydi. 1804 yılında İngiliz mühendis Trevithick’in yaptığı buhar gücüyle çalışan ilk lokomotif türünün Galler kömür havzalarında kullanıma girmiştir. Böylece, modern demiryolları ortaya çıkmıştır. Bu lokomotif kırk beygir gücüne tekabül ederek doksan ton ağırlığındaki vagonları çeke biliyordu. Trevitchik’in lokomotifi demiryolu alanında beklentileri artırmıştır.

Dünyada bilinen ilk denizyolu ulaştırması 5000 sene önce Mezopotamya ve Hindistan’ın batısındaki İndus nehirleri arasında olmuştur. O sıralarda Mezopotamyalılar yağa karşılık Hindistan’dan bakır ve fildişi gönderiyorlardı. Ancak Deniz ticaretinin doğup geliştiği en önemli merkez ağırlıklı olarak Akdeniz ve Karadeniz kıyısı bölgeleri olmuştur. Akdenizde Yunanların kültür ve medeni açıdan gelişmesi Eski Yunanistanın bir ticaret merkezi olarak gelişmesine, bu coğrafyada büyük liman şehirlerinin kurulmasına sebep olmuştur. Bilindiği kadarıyla, ilk deniz taşımacılığı Milattan önce 3000 yılında kurulan Eski Mısır’da yapılmıştır. Zamanla denizcilik alanında gelişme en çok kendisini Fenikelilerde göstermiş ve bu halkın Avrupa, Asya ve Afrika

sahillerine ticari amaçlı deniz ulaştırma sistemi şimdilerde bile hayranlıkla izlenilmektedir. Milattan önce 400 yılında Eski Yunanlılar Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de yaptığı deniz ticareti ile büyük bir medeniyet haline gelmiştir. (Aygün, 2012: 19). XV-XVIII yüzyılları arasında pusulanın icadı, haritacılığın gelişimi, astronomi ve gemi tekniklerinin ilerleme kaydetmesi gibi pek çok alanda yeniliklerin ortaya çıkmasıyla bağlı denizcilik anlayışı terkedilerek denizyolu ulaşımında ciddi ilerlemeler kaydedilmiştir.

XVIII yüzyıl sonundan itibaren buharın itme gücünün bulunması ve bunun gemilere uygulanması ile birlikte eskiden deniz ticaretinde kullanılan ahşap yelkenli gemiler yerini, demirden buharlı gemilere bırakmasıyla oluşmuş ve deniz ticaretinde yeni bir dönem başlamıştır. 1811 yılında buhar gücünü gemilere uygulamayı başaran İngilizler, 1820 yılında buharlı gemiler yapmaya başlamışlardı. Bu dönemde 1816 yılında İngiltere ile Fransa arasındaki Manş Denizi ilk kez buharlı gemi ile 22 günde geçilmiştir (Hut, 2012: 107).

İnsanlar ilk çağlardan kuşları imitasyon yapmaya çalışarak kendilerini havada tutma isteklerinin ve çalışmalarının olduğu bilinmektedir. Fransız Clemant Ader Avions adını verdiği iki araçla uçmayı başarabilen ilk kişidir. Öte yandan, Alman Lilianthal vücuduna yapışmış halde gerçek kuşkanatları yaparak 300 metre uçmayı başarmıştır. 20. yüzyılda Avrupa ve Amerika’da benzer denemeler yapılırken, Ohio’nun Dayton şehrinde bir bisiklet imalatçısının oğulları olan Wright kardeşler, iki yüzeyli uçak icat etmişler. Orville ve Wilbur Wright 1903 yılında da motorlu uçakları denemeye başlamışlardır. Wilbur Wright, bu uçuşları Fransa’da tekrarlamış ve 66 kilometre yol alarak tam 1,5 saatlik bir uçuş gerçekleşmiştir. Teknolojinin gelişmesiyle uçak alanında yeni başarılar kazanılmıştır. 1910 yılından itibaren Paris-

Madrid ve Paris-Roma seferleri, 1919 yılında İrlanda Terre-Nevue seferi, 1927 yılında New York-Paris (5.884 km) seferi ve bunu takiben New York-Saxe (6.250 km) seferi yapılmıştır (Sedat, 2010: 49). İkinci Dünya savaşından sonra çok büyük bir ilerleme kaydeden hava taşımacılığı kısa sürede çok süratli teknolojik ve strüktürel tedil gösteren bir ulaştırma sektörü haline gelmiştir. Bilhassa ulaştırmada sağladığı hız sebebiyle yolcu ve yük taşımacılığı önemli bir ilerleme belirtilmiştir.

Boru hatları çoğunlukla su, ham petrol gibi sıvıları taşımak için kullanılır. Ama taşımacılık denildiğinde daha çok iki ya da daha fazla istasyon arasında petrolü iletmeye yarayan taşıma araçları olarak tanımlanmaktadır. Bu taşınan sıvıların önemi yüzünden boru hatları bazen “yaşam hatları” olarak da anılır (Tandoğan, 2003: 1-2).

İlk ham petrol boru hattının ne zaman yapıldığı belirsiz olarak kalmaktadır. Boru hattı taşımacılığını 19. yüzyılın sonlarında Vladimir Shukhov ve Branobel şirketinin geliştirdiği bilinen bir gerçekliktir. Pennsylvania'daki bir petrol sahasından 1860'lı yıllarda Oil Creek'teki bir demiryolu istasyonuna kadar olan mesafe 9.7 km uzunluğu olan boru hattı dünyada ilk petrol boru hattı olarak bilinmektedir. Boru hatları, genellikle, büyük miktarlarda petrol, rafine edilmiş petrol ürünleri veya doğalgazın karadan taşınması için en ekonomik yöntemdir.

1.2. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK KORİDORU

İmalatın çıkış noktasından tüketiciye ulaştığı zamana kadar kusursuz bir lojistik zinciri oluşturabilmek için yükleme birimlerinin, yükleme tesisatlarının ve taşıma belgelerinin standardizasyonu ve birbiriyle uyumu olacak biçimde planlama, denetleme, analiz ve karar verme sistemlerinin hazırlanması son derece önemlidir (Işıkkhan, 2011:

79). Taşımacılık günlük hayatımızın sürekliliğinde rol alan bir hizmet türüdür. Bu yolcuların, eşyaların ve kargoların rastgele bir yerden başka bir yere taşınmasında yardımcı olan araç rolünü taşımaktadır. Artan teknolojik gelişmelerin, ekonominin ve rekabetin hız kazanmasıyla taşımacılık tüm dünyada önemli bir yere sahiptir. Uluslararası taşımacılık sahasıyla ilgili son zamanlar pazarlarda mühim gelişmeler ortaya çıkmaktadır. 1990'lı yıllarda politik çatışmaların çözüme kavuşturulması ve büyük iktisadi ve politik grupların oluşturulması mücadeleleri ile taşıma sistemlerinin sınırlarının genişletilerek birleşme gereksinimini arttırmıştır. Günümüzde uluslararası çevrenin globalleşmesi taşımacılık alanında sitemlerdeki integrasyon, rekabet halindeki ülkelerin sürekliliğine etkisini göstermekte, ekonomik büyüme ve çalıştırma teşekkülünün sürdürülebilmesi için önemli güç sağlamaktadır. Avrupa Birliği ekonomik entegrasyonunu destekleyen taşımacılık entegrasyonu mükemmel bir numune özendirir. Taşımacılığın başlanma noktası ile bitme sınırının iki farklı devlet ülkesinin sınırları içerisinde olmasına uluslararası taşımacılık denilmektedir. Taşımacılık, ürünün ürünü gönderen kişiye devredilmesiyle bitmektedir (Ütücüler, 2015: 34). Uluslararası taşımacılık; mahsul, mamulün işlenmemiş hali, mamulün üretim sürecine girmiş ama daha kullanmaya hazır olmayan hali ve benzer maksata özen gösteren camianın, üretimde tüketilen değerlerin toplamı ve rantabilite sınırları içinde bir yerden başka bir araziye devredilmesidir (Aybars, 2014: 33).

Uluslararası taşımacılıktaki en büyük problem ülkelerarası alınacak metanın türünü açıklayan belgelerden kaynaklanmaktadır. Bazı ülkelerde belgeler kısıtlıdır. Bu kısıtlamalara karşı bazı olanaklar da temin edilmektedir ve bu vaziyetden yararlanan taşıyıcılara ilave olarak bir

tane daha intikal olanağı sağlayan bir belge verilmektedir (Önder, 2007: 46).

Uluslararası taşımacılık; bu şekilde gösterilen taşıma yollarıyla sağlanmaktadır, bu taşımacılık türleri şu şekilde gösterilmektedir:

- Uluslararası karayolu taşımacılığı
- Uluslararası demiryolu taşımacılığı
- Uluslararası havayolu taşımacılığı
- Uluslararası denizyolu taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, ulusal ve uluslararası prensip ve kurumlar, haberleşme, ilerleyen teknoloji, iletişim yapısı ve üreticiden tüketiciye doğru ulaşan zamanda görev anlayışı ve yürütümleri içermektedir. Taşıma sistemleri dışa yönelik faktörlerden gereğinden fazla etkileniyorlar. Uluslararası karayolu taşıma birliği dünya karayolunda bulunan her departmanları benimseyen bir organizasyon niteliği taşımaktadır. Uluslararası karayolu taşıma birliğinin hedefi dış faktörlere karşı duyarlı, emniyetli bir biçimde kargonun ve insanların bir araziden diğer bir araziye ulaştırılmasında yardımcı olmaktır.

XXI yüzyılın başında dünyadaki ekonomik ilerlemeler ve siyasi değişiklikler Pan-Avrupa-TEN-TRACECA ve Trans-Asya gibi demiryolu ulaşımın oluşmasına yardımcı olmuştur. Demiryolu taşımacılığı Avrupa'nın kıta içerisinde entegrasyonunu hedef olarak görürken hali hazırda dünyada ticareti ilişkilerin büyümesiyle, toplu taşımacılığın kendisini her arazide kendisini göstermesiyle Avrasya'yı da kapsayacak kadar büyümüştür. Karayolu taşımacılığı sonucu oluşan çevre kirlilikleri, can ve mal kaybına sebep olabilecek kötü olaylar, trafiklerde çoğu zaman oluşan aksaklıklar, yakıt için harcanan fiyatların gereğinden yüksek olması dünya genelinde karayolu taşımacılığına olan

ilgili azaltmaktadır. Bu yüzden son zamanlarda gelişmiş Avrupa ülkelerinde demiryolu taşımacılığının önemi giderek artmaktadır.

Uluslararası demiryolu taşımacılığı taşıma işleminin çıkış noktasından teslim edileceği yere kadar iki farklı devlet arasında bulunmasıdır. Uluslararası demiryolunda devletler birbiri ile yapacakları taşımada merkezi strüktürlerine ve hangi halka ait olmasıyla ilgilenmeyerek karşılıklı demiryolu kargo taşıma anlaşması uygulaması yapmaktadırlar.

Dünyada havayolu taşımacılık bölümü 1993 yılında başlamış ve 1997 yılına kadar devamlı bir artış göstermiştir. Ancak küresel ekonomik kriz sebebiyle olumsuzluklar yaşanmış ve zaman zaman böyle problemlerin etkisinde kalınmıştır. Son yıllarda havayolu taşımacılık bölümünde süratli ilerlemeler oluştu. Dünyadaki ticaretin ve ekonomik kalkınmanın büyüdüğü bir zamanda uçak firmaları üretimlerini maliyet açısından hesaplı şekilde yaparken havayolu taşımacılık bölümleri kendilerini modern hizmetlere uygun geliştirmeye çalışıyorlar. Bu yüzden havayolu kargo nakliyeciliğinde gönderenler daha fazla havayolları ile direkt irtibat kurmaktan daha çok o alanda tecrübeli bir işletme ile irtibat kurmayı tercih ediyorlar.

Denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ile kıyasda dört defa, karayolu taşımacılığı ile kıyasda göre yedi defa, havayolu taşımacılığı ile kıyasda iyirmi iki defa daha hesaplı olduğu bilinmektedir. Dünyada ticaretin hemen hemen hepsi denizyolu taşımacılığı yapmaktadır. Denizyolu taşımacılığı zamanı yük vapurları, yolcu vapurları, şilep, güvertesiz büyük tekneler kullanılmaktadır. Birleşmiş Milletler Örgütünün uzmanlık bölümlerinden olan uluslararası denizcilik kurumunun çalışma alanı aşağıdakilerden oluşmaktadır.

- Uluslararası deniz gidiş-geliş güvenliği aracılığıyla müsait olan tekniksel önlemlerin alınması ve bununla alakadar uluslararası standartların sıralamasını düzenlemek,
- Deniz işletmeciliğinin rantabilitesi için en tesirli prensipleri teşvik etmek,
- Denizlerin gemiler tarafından kirli olmasını önlemek için uluslararası çalışma ortaklığının gerçekleşmesini temin etmektir.

Hazırda Avrasyada 8 hat üzerinden oluşan uluslararası transit koridoru aşağıdaki gibi sıralanmaktadır.

- Kuzey-Güney koridoru (Doğu Avrupa-Merkezi Avrupa-İskandinavya-Rusyanın Avrupa yakası-Hazar denizi-İran-Hindistan-Pakistan vb.)
 - Transsib (Merkezi Avrupa-Moskova-Yekaterinburg-Krasnoyarsk-Habarovsk-Vladivostok (Nahodka) ve Sankt Peterburg-Kiyev-Novorossiysk-Kazakistan-Moğolistan-Çin-Kore),
 - Kuzeydoğu passajı (Murmansk-Arhangelsk-Kandalakşa-Dudinka)
 - Deniz kıyısı-1 (Harbin-Grodekovo-Vladivostok/Nahodka/Vostoçniy-Pasifik kıyısı limanları)
 - Deniz kıyısı-2 (Hunchun-Kraskino-Posyet/Zarubino-Pasifik kıyısı limanları)
 - Pan-Avrupa koridoru 1 (Riga-Kaliningrad-Gdansk)
 - Avrupa koridoru 2 (Minsk-Smolensk-Moskova-Nijniy Novgorod-Yekaterinburg)
 - Pan-Avrupa koridoru 9 (Helsinki-Sankt Peterburg-Moskova-Kiyev ve Sankt Peterburg-Vitebsk-Vilnius-Kaliningrad)
- (Deniz Ticaret Odası, 1995: 94).

1.3. HAZAR TRANSİT KORİDORU

Hazar denizi kıyısı tarihen önemli transit koridoru önemi taşıyan bir bölge statüsünde olmamıştır. Yaşam alanlarının darlığı ve zorluğu bu denizin batı ve doğusunda yaşam alanlarının çok az olmasına sebebiyet vermiştir. Avrupa ve Asyanın ticaret ve ulaşımı Hazarın güneyinden yapıldığı için transit önemini az taşıyan bu bölgede en önemli transit bölge olarak kuzeyde Sasaniler tarafından kurulan Derbent şehri olmuştur. Kale gibi yapılan bu şehir Ruslarla İranlılar arasında transit koridoru rolünü taşımıştır. 20. Yüzyıla kadar bölgede kayda değer bir gelişme olmamış, yalnız Baküde petrolün bulunması transit bir bölge gibi önem arz etmesine ve çok sayıda insanların yerleşmesine sebebiyet vermiştir. Çarlık Rusyasının yıkılışı sonrası Sovyetlerin kurulması bölgenin içe kapanan siyaseti nedeniyle transit koridor rolünü taşıyamamıştır. Soğuk savaşın sona ermesi ilk büyük etkisini Berlin duvarının yıkılmasıyla göstermiştir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) yıkılmasıyla birlikte 1991 yılında Özbekistan, Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Azerbaycan gibi Türk nüfusun daha fazla bulunduğu yeni Türk devletleri ortaya çıkmıştır. Yalnız yeni kurulan Türk devletlerinin denize kıyısı olmaması ve açık denizlere çıkm imkanı taşımadıkları için (Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan Volga-Don kanalı'yla Karadeniz'e çıkabiliyor ama bu arazi Rusya'nın denetiminde bulunmaktadır) sahip oldukları büyük petrol ve doğal gaz rezervlerini dünya pazarlarına çıkarmalarında problemler oluşturmaktadır (Yavuz, 2010: 363). Kafkasya, Hazar Havzası ve Orta Asya'daki enerji kaynakları artık uluslararası ticaretin de istikametini de değiştirmektedir. 2012 yılı içerisinde Avrupa-Asya demiryolları koridorları arasında yıllık ticaret hacmi 75 Milyar Dolar civarına

yaklaşmıştır. 2012 yılı içerisinde Avrupa-Asya arasındaki mal dönüşümü 2 Trilyon Dolar, ulaştırma payı ise 200 Milyar Dolar'ın üzerindedir. Bu gibi sebeplerle AB Avrupayla Asyayı birleştiren Hazar denizi havzası ülkelerine aynı zamanda enerji, karayolu ve demiryolunun geçtiği mühim bir arazi olarak görmektedir. Özellikle Rusya ile olan siyasal ilişkilerde olan problemler sebebiyle AB Azerbaycan'ı bu bölgede kilit ülke konumunda görmeye başlamıştır. AB'yi bu araziye ulaştıracak TRACECA Projesi, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan bir ticaret yolu olup, AB'nin ulaştırma siyasetinde giderek baş aktör konumuna gelmektedir. Bu proje sebebiyle AB, Türkiye, Kafkasya, Hazar üzerinden Asya'ya açılabilir, uluslararası transit ticaret, çok hızlı ve rahat bir biçimde gerçekleşecektir. Ayrıca, bu proje Orta Asya ülkeleri'nin Uzakdoğu ile yeniden ticari irtibatını temin ederek, mühim bir ticaret yolu haline gelmesinin temelini atacaktır. Fransa'nın Brest şehrinde oluşan ve Kırgızistan'ın İrketşam geçitinde sonlanan, 6200 km'lik uzunluğa sahip olan Avrupa E-yolu E-60 yolu da Azerbaycan'dan (Başkent Bakü'den) geçmektedir. Yolun Romanya-Gürcistan ve Azerbaycan-Türkmenistan bölgesinde deniz yolu olduğu için feribotla geçilmek zorunlu hale gelecektir. Bu Avrupanın en uzun ikinci e-yolu olarak bilinmektedir. Hazar Havzasında üç önemli petrol ve doğal gaz merkezi bulunmaktadır. Bu merkezler, Azerbaycan Petrol yatakları, Kazakistan Tengiz Petrol yatakları ve Türkmenistan doğalgaz yataklarıdır. Hazar Bölgesi son yıllarda en stratejik bölgelerden biri olarak kabul edilmektedir. Hazar Denizinde tahmini ham petrol rezerv miktarı 200 milyar varil olduğu düşünülmektedir. Hazarın tamamı dahil edildiğinde dünya petrol rezervlerinin %25 ve doğal gaz ihtiyatının %50'sine sahip olduğu düşünülmektedir (Çaha, 2005: 25). Ancak Hazar denizinin bölünmesi meselesi tam olarak halledilmediği için bu gaz ve petrol yataklarının

işlenmesi meselesinde zorluklar çıkmaktadır. Hatta Azerbaycanla Türkmenistan “Kepez” isimli doğalgaz yatağı problemi yüzünden savaş eşiğine kadar gelmiştir (Kamer, 2009: 44). Hazar Denizi kıyısında en çok doğalgaz yatağı bulunan Türkmenistan Avrupa’ya doğalgaz sağlamak için önemli avantajlara sahiptir. Ancak Hazar Denizi’nin bölünmesi meselesi ve Azerbaycanla olan ilişkilerde istikrarsızlık Türkmenistanı Asya projelerine daha çok önem vermeye iten sebep olmuştur. Türkmenistan 2009 yılında Özbekistan ve Kazakistandan Çin’e giden ve değeri 6,5 milyar dolar olan doğalgaz projesi yapmıştır. Ayrıca İranla 1997 yılında Korpeje-Kordkuy gaz projesi, 2010 yılında Dauletabad-Sarakhs-Khangiran gaz projesi yapılmıştır (Tagliapietra, 2016: 75). Güvenlik sorunlarına rağmen Türkmenistan Afganistan ve Pakistan üzerinden Hindistan’a doğalgaz hattı yapmaya başlamış ve bu hattan 2017 yılında ilk defa doğalgaz gönderilmesine başlanmıştır. TAPİ olarak bilinen ve değeri 7,9 milyar dolar olan bu projenin açılma törenine Hindistan Cumhurbaşkanı yardımcısı Mohammed Ansari, Pakistan Başbakanı Navaz Şerif, Türkmenistan Cumhurbaşkanı Gurbangulu Berdimuhammedov katılmıştı. Asya yönümlü gaz projelerine rağmen Türkmenistan Avrupaya gaz gönderme planından vaz geçmemektedir. Trans-Hazar projesi ile birlikte bu projelere alternatif olarak 2015 yılında yapılmasına başlanan Doğu-Batı projesi, Özbekistan, Kazakistan ve Rusya ile birlikte yapılan Orta Asya-Merkez boru hattı sistemini örnek olarak söyleye biliriz. Kazakistan da kendi petrol kaynaklarını Trans-Hazar projesi aracılığıyla Avrupaya göndermeyi planlamaktadır (Zhiltsov vd., 2016: 102). Kazakistan ayrıca Çinle de petrol anlaşmaları yapmış ve kendi petrolünü Çine satmaktadır. Azerbaycan Şahdeniz yatağında bulunan doğalgazın miktarı tahmin edildiğinden yüksek olduğu için Avrupaya gazı sadece kendisi

göndermek istegindedir. Bu yüzden Türkmenistan doğalgazını Trans-Hazar projesi ile Avrupaya nakletme meselesinde problemler yaşamıştır. Ancak ileri gelecek için bu proje hayati önemini korumaktadır. Azerbaycan Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Bakü-Supsa petrol hatlarının yapılmasıyla kendi petrolünü Avrupaya taşımayı başarmıştır. Ayrıca Rusya ile yapılan Bakü-Novorossiysk petrol hattı ve Bakü-Novo Filya gaz hattı Azerbaycanın bölgede dengeleme politikasını güttüğünü göstermektedir (Bugajski, 2010: 50). Buna rağmen Azerbaycan ister kara yolu, ister demiryolu, ister enerji kaynaklarının gönderilmesi açısından Avrupa merkezli siyasetine devam etmektedir. Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı, 2018 yılında yapılması planlanan TANAP doğalgaz projesi, demiryolu sektöründe yapılan Bakü-Tiflis-Kars Azerbaycanı Avrupayla olan ilişkilerine verdiği önemi göstermektedir. Ayrıca transit olarak İranla Astara-Reşt-Kazvin demiryolu hattının yapılması devam etmektedir (Amineh, 1999: 120). Azerbaycan'ın petrol hatlarıyla olan ayrıntılı bilgiyi ikinci bölümde vermeğe çalışıcaz.

1.4. İPEK YOLU TRANSİT KORİDORU

İpek Yolu deyimini ilk defa 1877 yılında Alman coğrafyacı Baron Ferdinand von Richthofen, Çin'in batısı ile alakalı bilimsel çalışmasında kullanmıştır (Wood, 2002: 9). Asya ile Avrupa arasında bin yıldan fazla süren ticari ilişkilerden bahsedilirken İpek Yolu deyimini söylenmiştir. İpek Yolu güzergahının tam olarak bilinmesi şimdiye kadar mümkün olmamıştır. Uzun bir süre Çin ve Batı dünyası arasında yalnızca tek bir yolun olduğu biliniyordu ve bu yolun yüzyıllarca değişime maruz kalmadan izlenildiği zannedilmekteydi. Lakin İpek Yolu çizgi biçiminde tek bir yol olmamış, Çin arazisinden Akdeniz bölgesinin doğusuna ve

Güney Rusya topraklarına ulaşmış ve bazı bölgelerde kısımlara ayrılan bir ağ biçimde şekillenmiştir. Umumi olarak Çin arazisinden Batı topraklarına uzanan İpek Yolu, Kuzey ve Güney kısımlarından oluşan iki koldan ve bu kolları birbirine bir araya getiren irtibat yollarından oluşmaktadır. Doğu topraklarından Batı arazilerine doğru başlandığı takdirde, İpek Yolu güzergahlarının başlangıcı, Çin'in o dönem merkezi pozisyonunda olan Changan şehri olmuştur (Hou, 2005: 112). Bu yol Sarı Uygurların yaşadığı Kansu koridorunu izleyerek Takla makan Çölü yanında bulunan budist medeniyeti parçası olan Dunhuang şehrine ulaşmaktadır. Bu arazide kollara ayrılan İpek Yolu kuzeyden Yumen ve Gobi Çölü kenarındaki şimdiki Kumul olarak bilinen Hami arazisinden geçer. Kuzey İpek Yolu Pamir dağlarının kıyısında bulunan Kaşgar şehrine varmadan Gobi ve Taklamakan çöllerinin içindeki mühim iki arazi olan Gaochang (şimdiki Turfan) ve Quci (şimdiki Kuga) şehrinden geçmektedir. Dunhuang vahasından ayrılan Güney İpek Yolu Yangguan bölgesinden başlangıcını alarak Taklamakan çölü, Miran, Khotan ve Yarkand üzerinden geçerek Kuzey İpek Yolu yolu üzerinde bulunan Kaşgar şehrine ulaşmaktadır (Pengfei, Kamiya, 2017: 124). İpek Yolu Kaşgar şehrinde tekrar kollara ayrılmıştır. Burada ayrılan kollardan birisi Marakanda üzerinden Hazar gölü güneyine ve Karakorum üzerinden Hindistan arazisine giderken, diğeri de kuzeyden Çaçkent üzerinden Hazarın kuzey bölgelerine, Yunan ticaret merkezlerinin bulunduğu Kırım yarımadası'na ulaşmaktadır. Hazar gölü'nün güneyinden geçen Güney İpek Yolu Akdeniz arazisi doğusuna Antiocheia'ya kadar ulaşır. Han hanedanlığı'ndan sonra küçük yönetimlere ayrılan Çin Tang hanedanı döneminde tekrar toparlanarak içerideki birliği elde edilmiştir. Tang hanedanlığı döneminde İpek Yolu en görkemli yıllarına ulaşmıştır. İpek Yolunun bu şekilde büyümesinde birçok küçük hanlıkların ortadan

kaldırılarak arazinin düşmanlardan korunmasının büyük önemi vardır. İpek Yolu, sanat ve medeniyet bakımından en ihtişamlı yıllarını Tang hanedanlığı dönemi zamanı sürdürmüştür. İpek Yolu çevresinin başlangıç arazisi ve hanedanlığın baş şehri olan Changan bu ticaretle birlikte zamanla büyüyerek çok milletli bir şehir haline gelmiştir. 742 yılında iki milyon nüfus bulunduran bu şehir, şimdiki Xian şehrinde bile daha büyüktü. XIII yüzyılın sonlarında yapılan bir nüfus sayımında Changan şehrinde beş bin kadar yabancıların bulunduğu ve bu insanlar genellikle Japon, Koreli, Malezyalı olduğu yazılmaktadır (McCool, 2005: 834). Yabancıların büyük çoğunluğu misyoner, tüccar veya kuyumcu olmakla birlikte diğer meslek dallarından insanlar da bulunmaktaydı. Şehirde yerleşen pazarlarda yabancı tüccarlar aracılığıyla getirilen ender bitkiler, ilaçlar, baharatlar ve çeşitli kullanım şeyleri satılıyordu. Tang devrinden sonra İpek Yolu üstünde güzergahla birlikte mabet ve sanat yayınları gibi strüktürlerin yapımı azalmaya doğru gitmiştir. Beş hanedan döneminde Çin içindeki birlik bozulmuş ve komşu bölgelerdeki yağmacıların kervanlara saldırıları tekrar başlamıştır. Çin Song hanedanlığı devrinde kısmen toparlansa da İpek Yolu Tang döneminde önemini yeniden kazanamamıştır.

O dönemlerde batılıların görüşüyle Çin hala meçhul bir yerdi ve ipek imalatının nasıl meydana geldiği üzerine malumat yoktu. Büyük İskender Hindistan'a sefer düzenlediğinde ipek hakkında bir takım malumatlar edinmişse de latince "Seres" ismi ile bilinen, ipek üreten kişilerle irtibat kurulması VII yüzyılda meydana gelmiştir. Bu adımdan sonra ipek üretimi ile alakadar malumatlar İpek Yolu süresince batıya doğru yayılmaya başlamıştır. Bu yıllarda Asya kıtasında İslam dini hızla yayılmaya başlamış, Müslümanlar Çin ile Avrupa arasında bulunan Orta Asyada yerleşmişlerdi. Bu zamandan itibaren Çin ile Avrupa arasındaki

ticareti artık Müslümanlar yapmaya başlamıştır (Whitfield, 1999: 33). Bu hadiselerin yaşandığı devrde Çin deniz yolunu bulmuştur. Sonunda İpek Yolu üstünde ticaretler deniz yoluna göre daha az kazançlı olduğu için İpek Yolu önemini kaybetmeye başlamıştır. Tüm bunlara rağmen, İpek Yolu'na en büyük darbeyi Moğollar vurmuştur.

Müslümanlar ve Hıristiyanlar arasındaki savaşlar İpek Yolu çevresinde yapılan ticareti olumsuz şekilde etkilemiştir. Haçlı seferleriyle Batı dünyası Çin arazisine biraz olsun yakınlaşsa bile Selahaddin Ayyubi kumandanlığı altında toplanan Müslüman ordusu Avrupalıları Orta Asya'ya girmesine izin vermedi. Müslümanlar ve Hıristiyanlar arasında dini ayrımlardan dolayı çatışmalar yaşandığı zaman İslam dininin ulaşamadığı Moğol bozkırlarında okçuluk alanında uzmanlaşmış olan göçebe Moğollar, 1206 yılında “Büyük Kağan” adlandırdıkları Timuçin'i liderleri olarak seçmişlerdi (Hartog, 2004: 33). Çok kısa bir dönem içinde topraklarını genişleten Moğollar, Çin arazisinden İran topraklarına kadar olan tüm Türkistan arazisini kendi iktidarları altına aldılar. İpek Yolu Asya topraklarında Moğol iktidarı altına girmesinden sonra da kullanımı sürdürüldü. Küçük devletler bir araya toplayan Moğol imparatorluğunda ayrı-ayrı ulusların birbirleri ile olan irtibatının ortaya çıkmasında İpek Yolu mühim bir yer edinmiştir. Ticaretin yanında medeniyet ve inanışlar da yol süresince göç etmeyi sürdürmüştür. Farklı fikirlere açık olan Moğol halkı Taoizm ve Budizm gibi dinlerden tesirlenmiştir (Leon, 2009: 95).

Avrupalıların ipek arazisine ilk yolculukları Fransisken tarikatından olan rahipler yapsa da bilinen ve gezdiği yerlerle alakalı araçları olan seyyah İtalyan Marco Polo olmuştur. Venedikli tüccar bir ailede büyüyen Polo, on yedi yaşında babası ve amcasıyla yolculuğa çıkmış, İpek Yolu çevresindeki güney güzergahı üzerinden Kubilay Kağan

sarayının yerleştiği, bugün Pekin olarak bilinen Khanbalık şehrine gitmiştir (Feinstein, 2010: 91). Çin topraklarının birçok yerinde bulunan Marco Polo Endonezyanın Sumatra adası, Hindistan, Hürmüz ve Konstantinopol üzerinden deniz yolu ile Venedik şehrine dönmüştür. Böylece geniş bir alana yayılsa bile Asya topraklarında Moğol iktidarının ömrü çok uzun olmamıştır. Çin milliyetçiliğinin yeniden ortaya çıkmasıyla karşısında tutunamayan Moğol iktidarı mahvoldu. Ayrıca İslam Orta Asya topraklarında Çin arazisine doğru yayılmaya devam ediyordu. 1368 yılında Çin topraklarında iktidarı elinde tutan Ming hanedanlığı Çinde kendi içine kapalı bir politika yürütmeye başladı. Böylelikle, Doğu ile Batı arasındaki engeller yeniden ortaya çıkmaya başladı (Kauz, 2010: 160). İslam dininin Asya arazilerinde yayılması sonucunda İpek Yolu çevresinde ticaret ve kültürel eserler olumsuz taraftan etkilenmiştir. Bilhassa, Budist tapınaklarında yapılan heykellerle medeni ilerleme kaydeden heykeltirlik sanatı İslam dininde yasak olduğundan dolayı tahribata uğramış ve neredeyse yok olmuştur. Tüm bu ilerlemeler haricinde İpek Yolu çevresinin gerilemesinin mühim sebeplerinin başında gelen olay deniz yollarının bulunmasıydı (Swietochowski, 1999: 145). Yüklerin deniz yoluyla taşınması karayoluyla karşılaştırıldığı zaman daha basit ve emniyetliydi.

Daha kuvvetli ve güvenilen gemilerin imalatı hususunda deniz yolu taşımacılığı Güney Asya arazilerinde yeni Pazar yerleri vaat etmeye başladı. Deniz taşımacılığında kasırğa ve deniz korsanları gibi bir takım meseleler çıksa da dönem içinde bu meselelerin üstesinden gelindi. Çini idare eden Ming hanedanının içine kapanık olarak yürüttüğü dış siyaseti, ondan sonra gelen Qing zamanında da sürdürdü (Gang, 1999: 132). Süratle ilerleyen Avrupa'yla Çin'in ilişkilerini koparması ile İpek Yolu gerilemeye başladı. Canlılığını yitiren yol üstünde birçok yerleşme

yerleri terk edildi ve bu arazilerden bir bölümü de Taklamakan ve Gobi çöllerinin kumları altında kaldı.

Geçtiğimiz 20-30 yıl içinde, süratle globalleşen dünya ekonomisinde bir hayli ülke serbest piyasa ekonomisi modeline sahip çıkmış, verimliliklerini çoğaltmıştır. Uluslararası ticari yatırım olanağı sağlayan globalleşme ile geçtiğimiz birkaç yıl içinde dünya ekonomisi takriben %5 oranında genişlemiştir. Aşırı globalleşme hareketlerinden en çok faydalanan ülkelerin başında Çin gelmektedir. Küresel politik yarışta mühim bir güç olması için ülkelerin özellikle ekonomik güçlerini yükseltmeleri icap ettirmektedir. Çin güçsüz bir iktisadi tutumla dünyada söz sahibi olan kuvvetler arasında görünemeyeceğini sezmesi sonrası ekonomik ilerlemeye odaklanmıştır. Çin'deki ekonomik ilerlemeler 1949 yılında Çin'in idaresini değiştirerek Halk Cumhuriyeti biçiminde dönüşmesi sonrası ortaya çıkmıştır. Çin özellikle 1949 yılında yönetim sistemi değiştirmişse de 1980 yıllarına kadar kadar kapalı siyasetini sürdürmüştür. Çin tamamen 1976 yılında Mao Zeodong'un ölümü sonrası değişen ticari siyasetiyle 1980 ve 1990 yıllarında uyanmış ve dünya ekonomisi ortamındaki önemli mevkiye ulaşmıştır. Hali hazırda Çin gittikçe büyüyen ekonomik bir süper güç haline gelmiştir. Tarımsal etkinlikler iyileştirilmekte, altyapıya yöneltilmiş yatırımları sürdürmesi ve en mühimi işleyim ve endüstrileşme genişlemektedir. Çin, 1988 yılından itibaren yıllık %14,8 GSYİH artış oranına sahip olup, 1978 yılında 20,6 milyar dolar olan dış ticaret (Pei, 2006: 3), 2000 yılında 474 milyar dolara çıkmış (Yanrui, 2012: 86) ve 2004 yılında ise 1,65 trilyon dolara ulaşmıştır (Duck, 2007: 65). Yabancı yatırımlar seviyesi sıfır oranından 501,5 milyar dolara yükselmiştir. Uzak doğu arazilerini Avrupa topraklarına bağlayan tarihi İpek Yolu yüzyıllar süresince medeniyetler arasında bir köprü işlevi yapmıştır. Bu yol üstünde yalnızca

ticari mallar değil, bilim, sanat, kültür ve dini inanışlar taşınmıştır. Deniz taşımacılığının meydana çıkmasıyla işlevini yitiren İpek Yolu'na, globalleşen ve ticaret hacmi genişleyen dünyada devletler önceki dönemlerden çok daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır.

Hali hazırda dünyanın fabrikası haline gelen Çin'de üretilen mahsullerin büyük bölümü deniz konteynerleriyle taşınmaktadır. Çin, Avrupa ve Amerika'da bulunan limanlar dünya ticaretinin büyük bir bölümüne sahiplenmektedir. Bunun sonucu, sıkışıklıklar, gecikmeler ve ek taşıma harçlarının meydana gelmesi ve limanı olmayan diğer kara ülkelerinde giderek ticari anlamda çölleşmesi sebebiyle, tarihi İpek Yolu'nun tekrar ortaya çıkarılması, Avrupa arazisinden Uzak Doğu topraklarına karadan irtibatın kurulması mevzusu dünya gündeminde öncelikli bir mesele gibi benimsenmiştir. Modern İpek Yolu Projesi gibi benimsenen TRACECA Projesi, Asya ile Avrupa arazilerini kendine bağlayan bir ticaret yolu olup, Doğu Avrupa ülkelerinden başlayarak, Türkiye topraklarına kadar uzanmaktadır. Karadeniz üzerinden Gürcistanda bulunan Poti ve Batum limanlarına erişilmesi, Kafkasya Ötesi ulaştırma sistemiyle arazileri karayolundan Türkiye topraklarına bağlamaktadır. TRACECA merkezi ofisinin Bakü'de yerleşmesi Azerbaycan'ın "Yeni ipek yolu" projesinde ne kadar önemli bir bölge olduğunu göz önüne sermektedir (Swietochowski, 1999: 119-120). TRACECA, Azerbaycan üstünden Hazar Bakü-Türkmenbaşı feribotuyla Türkmenistan'a ve Bakü-Aktau feribotuyla Kazakistan'a ulaşmaktadır. Bu ülkelerde bulunan ulaştırma ağları Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden Çin ve Afganistan sınırına doğru uzanmaktadır. Ayrıca Orta Asya ülkeleri Uzakdoğu ile tekrar ticari irtibatlarını gerçekleştirerek, mühim bir ticaret yolu haline gelmesine ortam hazırlamaktadırlar.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN TRANSİT ENERJİ ÜLKESİ GİBİ ETKİNLİYİ

2.1. TÜRKİYE’NİN ENERJİ POLİTİKASI

Enerji bölümü, devletlerin gelişme siyaseti içerisinde çok önem taşıyan stratejik bir sektör niteliği taşımaktadır. Enerji sektöründe artan fiyatlar, global ısınma ve iklim değişikliği mevzusunda ortaya çıkan hassasiyet, tükenme meyline dahil olan fosil yakıtlara tabiiyetin süreceği öngörüsü ve enerji teknolojileri mevzusunda gelişmelerin çoğalan talep kotasını tam olarak karşılayamaması, devletlerin enerji itimatı mevzusunda tasaların çoğalmasına sebebiyet vermiştir.

Ulusal güvenlik mevzusunu Türkiye’nin enerji politikası çerçevesinde kıymetlendirildiğinde, hükümetler için enerji emniyetinin temin edilmesini öncelikli olduğunu görebiliriz . Bu yüzden güvenlik konusu stratejik önem teşkil etmektedir. Emniyetli, hijyenik, ulaşılabilir enerji arz kaynakları devletin enerji politikasının ana gayesini oluşturmaktadır.

Türkiye’de tüketilen enerjinin takriben yüzde doksanı fosil yakıtlardan karşılanmakta olup, bilhassa petrol ve doğal gaz siyaseti politik sahada dünyada ortaya çıkan sorunlardan etkilenmektedir (Satman, 2011: 180).

Türkiye’nin enerji kaynaklarını sağlama siyaseti, asli enerji kaynaklarına olan isteği coğrafi avantajlar zarfında gelişmesinden etkilenmektedir. Tedarik siyasetinin aslı, elde bulunan yerli kaynakların aktif bir şekilde tasarrufunu sağlamak ve dış tedarikin yalnız bir kaynağa olan tabiiyet seviyesini minimal seviyede tutacak bir stratejinin meydana getirilmesini hedeflemektedir. Bu yüzden Türkiye hükümeti ekonomik

büyüme ve enerji arz düzeyine göre, enerji kaynakları dış alımını türürlük üzerine geliştirmeyi düşünmektedir.

Türkiye stratejik bir intikal güzergahı ülkesi konumunu korumaktadır. Ayrıca mühim bir enerji pazarı olma yolunda gelişen ülke statüsünü taşıyor. Bu sebeple petrol ve doğal gaz ithalatında kaynak farklılığı, arz emniyeti ve devamlılığın temin edilmesi bakımından , geniş kapsamlı enerji taşıma projelerinin gerçekleşmesi Türkiye için büyük ehemiyet teşkil etmektedir. Orta Doğu ve Hazar bölgesini, Akdeniz ve Avrupa'ya konsolide eden kara ve deniz güzergahlarının az daha bütünü Türkiye'den ve denetleme alanlarından geçmesi ülkenin stratejik önemini ortaya koymaktadır.

Dünyadaki petrol ve doğal gaz rezervlerinin takriben yüzde 72 bölümü Türkiye'nin yakın coğrafyasında bulunmaktadır.(Abant Platformu, 2003: 75) Türkiye, jeopolitik pozisyonu bakımından dünyada kanıtlanmış petrol ve doğal gaz rezervlerinin 3/4'üne sahip bölge ülkeleriyle komşu olup, enerji zengini Kafkasya, Türkistan, Orta ve Yakın Doğu ülkeleri ile Avrupa'daki tüketici pazarları arasında tabii bir "Enerji Köprüsü" olarak pek çok mühim proje içerisinde bulunmaktadır. Dünya asli enerji talebinin 2030 yılına kadar yüzde 40 oranında artması düşünülmektedir. Enerji talebinin mühim bir kısmı içinde bulunduğumuz arazinin kaynaklarından karşılanması öngörülüyor.

Petrol Türkiye'nin ithal ettiği en önemli temel enerji kaynaklarından biridir.Türkiye'nin petrol sağlama politikasında, global enerji pazarlarına giden boru hatlarından yararlanma ve bu boru hatlarının intikal ettiği, enerji kaynaklarının bulunduğu arazilerde, Türkiye'nin kendi petrol üretiminin temin edilmesinde esnekliğin yakın dönemlerde çoğalarak sürdüreceği düşünülmektedir. Türkiye petrol ve

doğal gaz ihtiyacı için en yakın coğrafi arazilere yönelmeye devam etmektedir.

Türkiye'nin esas enerji kaynaklarından olan doğal gaz ihtiyacı daha süratli bir ivme kazanmaktadır. Türkiye'nin enerji bölümünde doğal gaz her zaman mühim bir unsur olmuştur. 1989-2008 döneminde doğal gaz talebi yüzde 14 artmıştır. 2008 yılı tüketimi 37,8 milyar metreküp olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılında 2008 yılında yaşanan küresel kriz nedeniyle tüketim zayıflamış, 34 milyar metreküp olarak gerçekleşmiştir. Doğal gaz tüketimi hızla artış göstermektedir (Satman, 2011: 188).

Doğal gazın Türkiye'de tüketimi giderek artıyor ve hükümet doğal gaz ihtiyacını gidermek için yeni fikirler ortaya atmaktadır. Türkiye'nin dünyanın en zengin doğal gaz rezervlerine sahip Rusya'ya ve dünyanın ikinci en zengin doğal gaz rezervlerine sahip İrana coğrafi komşuluğu ve yine Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan'ın doğal gaz rezervlerine olan yakınlığı, doğal gaz tedarikinde boru hatlarını cazip duruma getirmesine etki etmektedir. Türkiye'nin boru hatlarıyla petrol ve doğal gaz tedarik stratejisi, global enerji pazarlarına nakletme bakımından önem teşkil etmektedir (Demir, 2007: 149).

Türkiye'nin küresel enerji pazarlarındaki pozisyonu, enerji pazarlarının özel kesime açılması ve genişleme potansiyeli ile beraberinde mühim bir mesafe almış vaziyetinde bulunmaktadır. Türkiye'nin enerji ekonomisi, yakın 15-20 yılda toplam ulusal ekonominin yüzde 20'sinden daha fazla bir pay teşkil edeceği düşünülmektedir. Türkiye, enerji piyasasında söz sahibi olmak için, projeler ortaya atmakta ve jeostratejik enerji pazarlarıyla bütünleşmeye çaba harcamaktadır. Global enerji pazarlarındaki ikincil enerji sunma rolü ve enerji kaynaklarına sahip ülkelerle enerji pazarı arasındaki enerji köprüsü rolü, Türkiye'nin enerji borsalarına olan ilgisini

yükseltmektedir. Türkiye'nin yöresel ve global çapta bir enerji borsası meydana getirme potansiyelinin ola bileceği sanılmaktadır. Kısaca enerji arz güvenliği, Türkiye için de ciddiyetini korumaktadır. Son yıllarda Türkiye enerji arz güvenliği konusunda, enerji piyasasının rekabete dayalı ve şeffaf bir piyasa anlayışı çerçevesinde yeniden yapılandırılması, yerli ve yenilenebilir kaynak potansiyelimizin tespiti ve kullanımı, nükleer enerjinin elektrik üretimine dâhil edilmesi, enerji verimliliği ve yeni enerji teknolojilerinden yararlanılması gibi alanlarda önemli aşama kat etmiştir.

Türkiye'nin esas enerji politikaları, maliyet, dönem ve miktar bakımından enerjinin tüketiciler için varılabilir olması, serbest piyasa yürütmeleri içinde kamu ve özel sektör olanağının harekete geçirilmesi, dışa tabiiyetin azaltılması, enerji sektöründe Türkiye'nin yöresel ve küresel etkinliğinin çoğaltılması, kaynak, güzergah ve teknoloji farklılığın sağlanması, yenilenebilir kaynakların maksimum oranda değerlendirilmesinin temin edilmesi, enerji rantabelitesinin yükselmesi, enerji ve tabii kaynakların üretiminde ve kullanımında periferi üzerindeki olumsuz tesirlerin minimal oranda indirilmesi, şeklinde özetlenebilmektedir.

Türkiye, OECD (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı) ülkeleri içerisinde önceki 10 yıllık dönemde enerji talep artışının en süratli meydana geldiği ülke konumunda bulunmaktadır. Bununla birlikte, dünyada 2000 yılından bu döneme kadar elektrik ve doğal gazda Çin Halk Cumhuriyeti'nden sonra en fazla talep artışına sahip ikinci büyük ekonomi konumuna gelmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Enerji Bakanlığı'nca yapılan yeni projeler bu temayülün orta vadede de sürdüreceğini belirtmektedir.

2.2 PETROL VE DOĞAL GAZ BORU HATLARI VE PROJELERİ

2.2.1. Petrol Boru Hatları

Kökeni hayvansal ve bitkisel atıklar olan, 300-400 milyon yıl önce oluşmaya başlayan petrol ve doğal gaz, fosil enerji kaynakları olarak bilinmektedir. Fosil enerji kaynakları dünyadaki enerji kullanımının yaklaşık yüzde 85'ini oluşturmaktadır. Gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye için, bu fosil kaynaklar çok gerekli olup, stratejik öneme sahiptir. Hem dünyada hem de Türkiye'de enerjiye talep hızla çoğalmaktadır. Enerji talebinin projeksiyonları üzerine birçok kuruluş kıymetlendirme yapmakta olup, 2030 yılında dünyadaki enerji tüketiminde yüzde 40-50, Türkiye'de ise yüzde 100'ün üzerinde artma olması düşünülmektedir (Satman, 2011: 180).

Tükettiği enerji kaynaklarının yarısından fazlasını ithal etmekte olan Türkiye Cumhuriyeti'nde uygulanan enerji politikaları, dünya enerji sektörünün genel yapısından büyük oranda etkilenmektedir. Türkiye'de tüketilen enerjinin yüzde 90'ı fosil kaynaklardan ortaya çıkmaktadır. Enerji kaynağına olan talep ise hızla artış eğilimindedir. Enerji tüketiminde ithalatın payı yüzde 70 düzeyindedir. Petrol bağımlılığının beraberinde, doğal gaz ithalatının yüzde 65'i sadece Rusya Federasyonu'ndan yapılmaktadır. Bu durum, enerji güvenliği bakımından kritik sorunlara sebebiyet vermektedir.

Enerji kaynaklarının korunması, arz güvenliğinin teşkil edilmesi ve maliyetlerin minimal düzeyde indirilmesi, ilerleme için olabildiğince mühim gereksinim oluşturmaktadır. Lakin Türkiye 90 milyon ton petrol eşdeğerindeki enerji ihtiyacının ancak 25 milyon ton petrol karşılık kısmını kendi kaynaklarından karşılayabilmektedir. Bugün yüzde 38'i petrol, yüzde 27'si kömür, yüzde 23'ü doğal gaz kaynaklarından elde

edilen enerji ihtiyacının diğer kısmı da hidrolik ve yenilenebilir kaynaklardan sağlanabilmektedir.

Petrol yalnızca sanayi alanını harekete geçirmekle kalmamakta bununla birlikte askeri gücü, hazineyi ve uluslararası politikayı da yn verebilmektedir. Bu durum petrolü tradisyonel arz-talep hudutları içerisinde ithal-ihraç edilen meta olmaktan çıkartabilmektedir (Aras, 2008: 71).

Petrol ve doğal gaz gibi enerji hammaddelerinin, üretim merkezlerinden tüketim ya da işleme merkezlerine nakledilmesinde boru hatları çok önemli bir ulaştırma vasıtasıdır. Bazı uzmanlar, Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılmasına kadar Hazar denizine kıyısı olan ülkelerin dış dünya ile bir ticaret ilişkisinin olmadığını iddia etmekteledir. Bu lkelerin Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında istiklalietini ilan ederek uluslararası piyasalarda yer edinmek için yeni arayışlar içine girdiğini, Hazar Denizi'nin ve bu deniz etrafındaki ülkelerin kapalı bir havza içinde konumlandığından ötürü boru hatları olmadan petrolün tüketiciler ülkelere ulaşımının çok zor olduğunu dşünmekteledir.

Hazar Havzası'nda bulunan enerji kaynaklarının, tüketiciler ülkelere ulaştırılmasında Rusya'nın yanında, Ukrayna, Gürcistan, Ermenistan ve en önemli ülke olan Türkiye de coğrafî uygunluğa sahip ülkelerdir. Türkiye, enerji kaynaklarına yakınlığının yanı sıra, Doğu ile Batı arasında enerji ulaştırma hatlarını barındırabilecek coğrafî özellikleriyle, mevcut ve planlanan yeni projelerde ve enerji hammaddelerinin Batı'ya nakledilmesinde çok önemli bir yere sahiptir. Türkiye içerisinde ve transit olarak yapılan 5 petrol boru hattı mevcuttur.

1. Kerkük-Yumurtalık Petrol Boru Hattı
2. Ceyhan (Yumurtalık)-Kırıkkale Petrol Boru Hattı

3. Batman-Dörtyol Petrol Boru Hattı
4. Kozluk - Batman Petrol Boru Hattı
5. Bakü - Tiflis - Ceyhan Petrol Boru Hattı

2.2.1.1. Kerkük-Yumurtalık Ham Petrol Boru Hattı (Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı)

Irak'ta petrol kuyularının aşağı yukarı tamamı kendiliğinden akan kuyular olup, yıllık kuyu başına beklenen sonuç 600 bin tonu aşmaktadır. Bu sebeple, Kuzey Irak petrolünü Akdeniz bölge hattına ulaştırmak için, Türkiye-Irak arasında yeni hatlar yapılmıştır. Bu hatlardan ikisi Kerkük-Yumurtalık petrol boru hatları olmuştur. Bu hatların yapılmasıyla Kuzey Irak ham petrolü, Akdeniz'in İskenderun körfezinde bulunan Yumurtalık terminali üzerinden, daha güvenli şekilde , Avrupa pazarlarına iletile-bilmektedir. Bunlardan birincisi Kerkük-Yumurtalık boru hattı, 980 kilometre uzunluğuna sahip (640 kilometresi Türkiye'den geçmektedir) olup, 1977 yılında kullanıma girmiştir. Kerkük-Yumurtalık hattına paralel uzanan ve Türkiye'nin Güneydoğu Anadolu bölgesinden geçen ikinci Kerkük-Yumurtalık boru hattı 1987 yılında törenle hizmete girmiştir. Uzunluğu 909 kilometreyi bulan (641 kilometresi Türkiye'den geçmektedir), birinci hatta paralel ve onun güney kısmından geçmektedir (Doğanay, 2004:10). 1990 yılında Saddam Hüseyin liderliğindeki Irak'ın petrol zengini Kuveyt'e saldırması ve ilhak etmesi ile 1991 yılında meydana gelen Körfez savaşı sonucu, Irak'a ekonomik ambargo tatbik edildiği için bu hatlar kapatılmıştır. 1990'lı yılların ikinci yarısında tekrar kullanılmaya başlanan boru hattı, ABD ve müttefiklerinin Mart 2003'de Irak'ı işgalinden sonra, savaşın getirdiği tahribatlar ve kuzey Irakt'aki devlet karşıtı etnik grupların

sabotajları sebebiyle sık sık kullanım dışı kalmıştır. Irak - Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Sistemi yapılmasıyla Irak'ın Kerkük ve ona yakın diğer üretim arazilerinden çıkarılan ham petrol Ceyhan (Yumurtalık) Deniz Terminali'ne gönderilmektedir. Yılda 35 Milyon ton taşıma kapasitesine malik olan boru hattı, 1976 yılında işletmeye alınmış ve ilk tanker yüklemesi 25 Mayıs 1977 yılında gerçekleştirilmiştir. 1983 yılında yapılmasına başlanan ve 1984 yılında sonlandırılan birinci Tevsi Projesi ile hattın kapasitesi yılda 46,5 Milyon tona yükseltilmiştir. Birinci Boru Hattı'na paralel bulunan ve 1987 yılında devreye alınmış İkinci Boru Hattı ile hattın yıllık ham petrol taşıma kapasitesi 70,9 Milyon ton'a kadar yükselmiştir. Körfez Krizi sırasında Birleşmiş Milletler'in (BM) Irak'a tatbik ettiği ekonomik ambargo sebebiyle 1990 yılı Ağustos ayında işletimi durdurulan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, Birleşmiş Milletlerin 14 Nisan 1995 tarih ve 986 sayılı kararına dayanılarak , 16 Aralık 1996 yılında belirli petrol gönderilmesi için tekrar işletmeye alınmış olup, altışar aylık periyot civarında petrol sevkiyatı yapılmasına başlanmıştır. 1991 yılında kurulan Irak'ın kuzeyindeki Bölgesel Kürt Yönetimi Erbil'den çıkardığı petrolü Kerkük-Ceyhan Petrol Boru Hattı vasıtası ile Türkiye üzerinden dünya pazarlarına ihraç etme kararı aldı. Kapasitesi 1,5 milyon varil düzeyinde olan bu hattın şu anda sadece 400 bin varillik bölümü kullanılmaktadır. Irak iç siyasetinde oldukça problemlili bir konu olan petrolün paylaşımı henüz tam anlamı ile netleştirile bilmediği için sorunlar kalmaktadır. Bu proje kapsamında Kerkük ve Erbil bölgelerinden çıkarılan petrolün yüzde 17'sine sahip olacak Bölgesel Kürt Yönetimi, petrol girdilerinin çok büyük bir kısmını Irak Hazinesi'ne vermek zorunda kalacaktır . Irak petrollerinin yıllar sonra Kerkük-Yumurtalık petrol boru hattı ile Türkiye üzerinden dünyaya ulaşması, bu iki ülke arasındaki çıkar

birlikteliklerinin daha da artacağı anlamına geliyor. Türkiye'nin güvenliğinde problem oluşturan PKK dahil tüm sorunlar, yıllık petrol üretimini gelecek dört yıl içinde bir milyon varile yükseltmeyi amaçlayan Irak'ın da hall etmeli olduğu sorun niteliğini taşıyacaktır. Kerkük – Yumurtalık boru hattı, yılda 71 milyon ton petrol taşıma kapasitesine sahip durumda bulunmaktadır (Akçapar, 2007: 46).

Bu BTC'nin mevcut kapasitesinden 20 milyon ton daha fazla petrol anlamına geliyor. Kerkük – Yumurtalık hattı Saddam döneminde (hiç değilse) yarı kapasite ile çalışıp, minimum taşıma garantisi koşulunu yerine getirebiliyordu. Ancak ABD'nin Irak'ı işgali sonrası söz konusu hat yıllarca çalışmadı. Yüzde 18 kapasiteye yeni erişmiş hatta Irak'ın kuzeyindeki bir sabotaj yapılması sebebiyle yeniden durdu. Minimum taşıma garantisi yerine getirilemediğinden, Türkiye'nin Irak'tan 1 milyar dolardan fazla taşıma alacağı toplanmıştır.

2.2.1.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC)

1991 yılında Sovyetlerin dağılmasının sonrası yeni kurulan bağımsız devletler, bir yandan kendi ayakları üzerinde durmaya çalışmış, diğer yandan da buldukları arazide mevcut olan büyük enerji kaynaklarının üretimi ile bunların dünya pazarlarına ulaştırılması konusu ile ilgilenmişlerdir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC HPBH) Projesi ise, böyle bir süreçte gündeme gelen çok önemli bir proje niteliğini taşımaktaydı. Hazar Denizi'nde bulunan zengin enerji kaynaklarının, uluslararası piyasalara ulaştırılması mevzusu, bilhassa 1990'lı yılların başından beri, Türk ve dünya kamuoyunun ilgi duyduğu bir konu haline gelmiştir.

Projenin hayata geçmesinde, 20 Eylül 1994 tarihinde Hazar Denizi'nde yer alan Azeri, Çıracak ve Güneşli sahalarındaki petrolün; arama, üretim ve paylaşımı konusunda Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi (SOCAR) ile yabancı petrol şirketleri arasında, Azerbaycan Petrollerinin Üretim Paylaşım Anlaşmasının imzalanmasının ve böylece Azeri Petrolleri Operasyon Şirketi (AIOC-Azerbaijan International Operating Company)'nin kurulmasının mühim bir önemi bulunmaktadır. Bu anlaşmayla birlikte Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) da %1.75'lik bir pay alarak taraf olması kararlaştırılmıştır. Bu durum akabinde, Türkiye'nin Hazar enerji projelerinde aktif bir rol üstlenmesinin önünü açmasına sebebiyet vermiştir. 7 Şubat 1995 yılında Azerbaycan Petrolleri Konsorsiyumu'na yeni şirketlerin katılmasına, bulunan hissedarlara düşen imal marjının bir daha düzenlenmesine karar verilmiştir. SOCAR kendi marjından yüzde 5'lik bir hissenin daha TPAO payına ilave edilmesi oybirliği ile onaylanmıştır (Kasım,2009:28). Proje'nin resmiyet kazanmasına dair Hükümetler Arası Anlaşma- IGA, 18 Kasım 1999'da, İstanbul'daki AGİT(Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı) Zirvesi'nde Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhurbaşkanı tarafından, ABD Başkanı'nın şahitliğinde imzalanmıştır. Ayrıca, 19 Ekim 2000 yılında Türkiye Cumhuriyeti ile Ev Sahibi Ülke Anlaşması ve Hükümet Garantisi Anlaşması, Boru Hatları ile Petrol Taşımacılığı Anonim Şirketi (BOTAS) ile de Anahtar Teslim Müteahhitlik Anlaşması imzalamıştır.

3 Ekim 2000 tarihinde BTC Projesi'ne katılmak üzere SOCAR, BP, Unocal, Statoil, TPAO, Itochu, Ramco ve Delta-Hess firmalarından oluşan bir Sponsor Grup oluşturulmuş ve 17 Ekim 2000'de bu yeni grubun üyeleri, bir Sponsor Grup Finansman ve İşbirliği Anlaşması imzalayarak Ana İhraç Boru Hattı Katılımcıları adını almıştır

(Sarıkaya,2005:218). Daha sonra Fransız Total, Fina, Elf, Japon Inpex ve Amerikan Conoco Philips firmalarının da katılımıyla destekçi grup içerisindeki şirketler ve hisseleri zaman içerisinde mübadele edilmiştir.

BTC ham petrol boru hattı, dönemin Türkiye Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Gürcistan Cumhurbaşkanı Mikheil Saakaşvili ve Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev'in de bulunduğu törenle 25 Mayıs 2005 yılında hizmete girmiştir (Demirtepe, 2008: 94). Dünya enerji konseptinin 2030 yılına kadar yüzde 60 oranında artmasının düşünüldüğü göz önünde bulundurulduğunda, Hazar petrolerini uluslararası pazarlara aralıksız ve güvenli biçimde taşıyacak BTC boru hattının, Türkiye'ye yöresel, Hazar bölgesine küresel bir değer kattığı açık olarak gözükmektedir.

BTC Boru Hattı Projesinin Türkiye'ye kattığı önem incelenecek olursa, BTC HPBH Direktörlüğüne göre, projeden elde edilen vasıtalı kazançlar bir yana bırakıldığında, Türkiye'nin, bu Proje'den "intikal vergisi ve işletmecilik hizmetleri" karşılığında; 1. ve 16. yıllar arasında 140 milyon dolarla başlayan ve 200 milyon dolara ulaşan, 17. ve 40. yıllar arasında ise, 200 milyon dolar ile başlayıp 300 milyon dolar civarına çıkan, yıllık gelir beklentisi mevcuttur (Kazgan, 2007: 167). Projede Türkiye'yi TPAO temsil etmekte ve pay sahibi olarak bulunmaktadır. Bu durum Türkiye'ye, geçiş hakkından elde edilen ilave gelir yanında, hisse sahibi olarak yatırımlardan da çıkar elde etme olanağı sağlamıştır. Bu proje, Türkiye'nin bölgedeki mevcut stratejik önemini daha da arttırmış ve Türkiye Hazar bölgesi enerji kaynaklarının dünya pazarlarına aktarılmasında kararlı ve güvenilen bir devlet olduğunu izlenimi bir kez daha vermiştir. BTC Projesi'nin sadece sıradan bir petrol boru hattı olmadığı, ilaveten Türkiye'nin, Güney

Kafkasya ve Orta Asya'yı, Türkiye ve Akdeniz'e bağlaması planlanan ve "Doğu-Batı Enerji Koridoru" ile aynı zamanda bölgedeki ülkeler arasında bir emniyet köprüsünün de meydana gelmesine bilgi temin edeceği düşünülmektedir. Enerji arz emniyeti bakımından önemi büyük olan BTC HPBH projesi sayesinde, Türkiye'nin stratejik önemi arttığı gibi, Türk Boğazlarındaki gereğinden fazla trafik yükünden kaynaklanan gemi kazaları risk yüzdesinin düşmesi bakımından da belirgin ve mühim bir üstünlük elde edeceği ifade edilmiştir. BTC hattı, Türkiye ile Türk Dünyası arasında fiili ilişki meydana getirmiştir. Gelişen Azerbaycan-Türkiye ilişkilerinin enerji sahasındaki ilk büyük işbirliğidir. Enerji alanındaki diğer çalışmalarında tabanını oluşturması bakımından da mühim bir proje niteliğini korumaktadır. Azerbaycan Karabağ konusunda bu hat sayesinde siyasi olarak önemli bir koz elde etmiştir.

2.2.2. Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri

2.2.2.1. Mevcut Boru Hatları

2.2.2.1.1. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı (BTE)

Ülkelerin ilerlemesinde, ekonomilerin kalkınmasında büyük paya sahip olan ve ehemmiyeti gün geçtikçe artan birincil enerji kaynakları arasında bulunan doğal gaz; havadan hafif, renksiz ve kokusuz bir gazdır. Yer altında, petrolün yakınında bulunur. Yeryüzüne çıkarılışı petrolle aynıdır, daha sonra büyük boru hatları ile taşınır. Dünyada bulunan doğal gaz rezervlerinin 76 trilyon metreküpü (yaklaşık % 41) Orta ve Yakın Doğu ülkelerinde, 59 trilyon metreküpü (yaklaşık %33) Rusya ve Bağımsız Devletler Topluluğu(Azerbaycan, Kazakistan) ülkelerinde, 31 trilyon metreküpü (yaklaşık %17) diğer dünya ülkelerinin

payına düşmektedir. 2016 yılı sonu itibari ile Türkiye'nin kalan üretilebilir doğal gaz rezervi 18,8 milyar metreküptür.

Bu kapsamda, 2007 yılında 1,6 milyar metreküp kapasiteli Silivri doğal gaz biriktirme kurumunun devreye alınması mevsimlik arz güvenliğinin temin edilmesi bakımından oldukça faydalı olabilmiştir. 2009 yılı Eylül tarihi itibari ile kurumun kapasitesi 2,1 milyar metreküpe çıkarılmıştır. Bundan başka Tuz Gölü Doğal Gaz Yer Altı Depolama Tesisi Projesinin tamamlanması için çalışmalar devam etmektedir. Hazar bölgesi gaz kaynaklarının Türkiye'ye ve Avrupa pazarlarına taşınmasını hedefleyen Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğal Gaz Boru Hattı (Şahdeniz Projesi) faaliyete geçmiştir. 26 Kasım 2006 yılında doğal gaz nakledebilir hale getirilmiş ve Şahdeniz projesi birincil üretimini 15 Aralık 2006 tarihinde ortaya çıkarmaya başlamıştır. Bundan başka, Türkmen ve Kazak kaynakları ile ilişkili olarak Hazar geçişli petrol ve doğal gaz boru hatlarının oluşturulması süreci de diğer projeler ile tamamiyet sunacak şekilde planlanmaktadır. Hazar ve Orta Doğu bölgesi doğalgaz rezervlerini Avrupa Birliği piyasalarına ulaştırılmasını nihai amaç olarak algılayan Güney Avrupa Gaz Ringi (Türkiye-Yunanistan-İtalya Boru Hattı) Yunanistan bağlantısı 2007 yılında tamamlanmıştır. Yıllık 12 milyar metreküp kapasite ile Yunanistan ve İtalya gaz piyasalarında mühim bir paya sahip olacak olan bu proje, Türkiye gaz sisteminin Avrupa Birliği ile bütünleşmesinin ilk adımını oluşturmaktadır. Mısır doğal gaz kaynaklarının Türkiye'ye taşınmasına yönelik Arap Doğal Gaz Boru Hattı Projesi ile ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Azerbaycan Devleti Şahdeniz Sahasındaki doğalgaz yataklarında araştırma, geliştirme ve üretim paylaşımı için aralarında Statoil (Norveç), BP (Büyük Britanya), SOCAR, LUKAcip (Rusya-İtalya) ,

NIKO (İran), Total (Fransa), TPAO (Türkiye) olduğu ortakları ile Şahdeniz Projesini 4 Haziran 1996 yılında imzalandı (Aslan,1997:75). Bakü'nün güney-batı istikametinde 70 km uzaklıkta bulunan ve toplam alanı 860 kilometre kare olan bir yatakta büyük bir doğalgaz rezervi bulununca, üretilecek olan doğalgazın uluslararası pazarlara ulaştırılması için gerekli boru hattının inşasının ihtiyacı ortaya çıktı. Böylelikle Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) doğalgaz boru hattı projesi ortaya atıldı. South Caucasus Pipeline (SCP) olarak da anılan BTE projesi Şah Deniz Sahasındaki doğalgazın Gürcistan'dan geçerek Türkiye-Gürcistan sınırına getirilmesi için tasarlanmıştı. BTC ile aynı güzergahı izleyen BTE Erzurum'da Türkiye doğalgaz dağıtım sistemine bağlanmıştır. 2004 yılında inşasına başlanan projede Gürcistan kısmı 2006 yılından itibaren çalışmaya başlamış, Türkiye'deki inşaatın bitmesiyle birlikte 7 Mart 2007 tarihinden itibaren devamlı gaz sevkine başlanmış ve 3 Temmuz 2007 yılında Erzurum şehrine doğal gaz ulaşmıştır (Dinçer, 2010:164). 691 km uzunluğundaki BTE'nin 443 kilometresi Azerbaycan, 248 kilometresi Gürcistan sınırlarından geçmektedir. İnşaat sorumluluğu BOTAŞ'a ait olan 280 kilometrelik Türkiye'deki kısmı ile beraber proje Şah deniz sahasından çıkan gazın Erzurum'a erişmesi için takribi olarak 980 kilometrelik 42 inçlik borular döşenmiştir. Yıllık 9 milyar metre küplük gaz taşıma kapasitesine sahip BTE'nin kapasitesi 24 milyar metre küpe çıkarılabilmesi mümkün ola bilmektedir. Projenin çevresel ve toplumsal zararlarını azaltmak için BTE Projesinde BTC ile aynı güzergah kullanılmıştır. Projenin kurulması ve idaresi için 7 ortaklı South Caucasus Pipeline Company (SCPC) şirketi oluşturulmuştur. Şirketin idari kontrolünü ortaklardan olan iki şirket tarafından üstlenilmiştir. Teknik operatör olan BP, projenin teknik olarak hem inşasından hem de idaresinden mesul tutulmaktadır. Ticari operatör olan

Statoil ise projenin işletme prosedürü alanında yetkili durumdadır. Değeri 2,3 milyar dolar olan BTE boru hattı projesi taraf devletler için son derece stratejik önemi olan bir projedir (Süleymanov, 2013: 93). Bu projenin de katkısıyla komşu olan üç devlet ve yatırımcı şirketleri arasındaki ilişkilerde birçok alanda iyileşmeler yaşanmaktadır. 22 binden fazla kişinin istihdam edildiği proje taraf ülkelerin ekonomilerine doğrudan katkıda bulunma gücüne sahiptir. Proje ayrıca bölgenin entegrasyonuna çok ciddi oranda fayda sağlamaktadır. Bölgeye uluslararası yatırımları çekmekte önemli bir yer tutan proje sebebiyle Türkiye yöreye BTC projesinden sonra mühim ikinci bir bağ ile bağlanmıştır. Türkiye enerji talebinden dolayı, Azerbaycan ise enerji kaynaklarını ihraç talebinden dolayı proje öncesinde Rusya'ya bağımlı vaziyetde kalınmıştı. Bu proje ile bu bağımlılık önemli kapsamda olmasa bile bir miktar azalmıştır. Enerji kaynakları açısından zengin olan Türkmenistan ve Kazakistan'ın da projenin gerçekleşmesiyle birlikte bölge ülkeleri arasında meydana gelebilecek bir sonraki projelere daha pozitif bakmasına sebebiyet vermiştir. 2017 yılının ilk çeyreğinde günlük 20,5 milyon metreküplük gaz taşıyan BTE boru hattı benzer biçimde Türkiye'nin doğal gazı İran ve Rusya'dan daha makul fiyatlara ithal etme imkanı vermiştir.

2.2.2.1.2. Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonektörü (ITG)

Türkiye ve Yunanistan arasında doğal gaz ağının kombinasyonu ve Güney Avrupa Gaz Ringi'nin ortaya çıkması kapsamında oluşan Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı ile Güney Kafkasya, Ortadoğu ve Türkiye'ye başka kaynaklardan temin edilen doğal gazın Türkiye ve Yunanistan arazisinden Avrupa'ya taşınması

hedeflenmektedir. 1996 yılında Avrupa Birliği'nin maddi desteğiyle Avrupada Ülkelerarası Petrol ve Gaz İletme Programı (INOGATE) kurulmuştur. Programın hedefi gerçekleştirilecek yeni önemli boru hatlarına envestismanları desteklemekten ilave mevcut olan boru hatlarının gelişmesine yol açarak yardımda bulunmaktır. INOGATE ağının bir parçası olan Türkiye - Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı da Temmuz 2000 tarihinde Brüksel şehrinde başlatılmıştır (Gökçegöz, 2007:16). Projenin yapılabirirliliği ve mühendislik raporlarının sonlandırılması akabinde 23 Aralık 2003 tarihinde başkent Ankarada düzenlenen bir organizasyonla doğal gaz alım-satım mukavelesi imzalanmıştır. Anlaşmaya göre, 750 milyon metreküp ile başlayacak nakliye kapasitesi 2012 yılında 11 milyar metreküpe ulaştırılması planlanmışdı. Taşınan doğal gazın yaklaşık 3 milyar metreküpü anlaşmaya göre Yunanistan'a, 8 milyar metreküpü ise İtalya'ya iletilmesi gerekmektedir.Türkiye hudutu içerisinde Bursa'ya bağlı Karacabey ilçesinden başlayan boru hattının uzunluğu, 211 kilometresi Türkiye sınırlarında olmak üzere, takriben 300 kilometre olmuştur. 17 kilometrelik kısmı Marmara Denizi'nin altından geçtikten müteakiben İpsala hudut noktasından Yunanistan'a güzergahına girerek Gümülcine, Komitini'de tamamlanmıştır (Kona, 2005: 586).

Boru hattının Yunanistan'dan müteakiben İtalya'ya gönderilmesi ile alakadar çalışmalar da başlatılmış bulunmaktadır. Türkiye – Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı projesi kapsamında imza atılan doğal gaz alım-satım mukavalesi, projenin İtalya angajmanı için mühim bir basamak niteliğini korumaktadır. Böylece, Türkiye – Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Türkiye – Yunanistan – İtalya Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'ne dönüşmesine sebep olacaktır. Projeye gaz taşıma üstlenmesi ile ilgili herhangi bir gelişme kaydedilme olmamasına rağmen ilerleyen

dönemlerde İtalya bağlantısının gerçekleşe bileceğine müteveccih olanakların oluşabileceği kıymetlendirilmektedir.

2.2.2.1.3. Batı Hattı (Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı)

Türkiye Cumhuriyetinin 12 Eylül 1984 yılında Sovyetler Birliği ile yaptığı ilk doğalgaz anlaşması Türkiye'nin doğalgazla tanışmasını temin etmiştir. Bu antlaşmaya tutunarak yapımı kurulan Batı hattı, 1986 yılında kullanıma açılmıştır. Zamanla hattın kapasitesi 14 milyar metreküp üzerine çıkarılmıştır. Türkiye'ye Bulgaristan hudutu yakınlığında bulunan Malkoçlar köyünden giren ve Hamitabat, Ambarlı, İstanbul, İzmit, Bursa, Eskişehir güzergahını izleyerek başkent Ankara'ya erişen Rusya-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı 845 kilometre uzunluğunda bulunmaktadır (T.C Başbakanlık, 1988: 234). Türkiye Batı hattından 1987 yılından itibaren her yıl gittikçe artan grafik üzeri doğal gaz alımına başlanmış olup, 1993 yılında maksimum miktar olan 6 milyar metreküp kareye ulaşmıştır.

Sonradan yapılan gelişmeler ile hattın kapasitesi yılda 14 Milyar metreküp kareye yükseltilmiştir. Son zamanlarda Batı Hattı aracılığıyla Türkiye'ye yıllık 4 milyar metreküp BOTAŞ tarafından, yıllık 10 milyar metreküp özel sektör eliyle olmak üzere toplamda 14 milyar metreküp miktarında doğal gaz ithal edilmektedir (T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2016: 98). Bu hattan 2009 yılında 7.8 milyar metreküp doğalgaz ithal edilmiştir. Rusya Batı Hattı boru hattı sistemiyle 2016 yılında Doğu Avrupa ülkeleri (Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan) üzerinden ve Mavi Akım hattıyla Karadenizden Türkiye'ye toplam 24,7 milyar metreküp doğalgaz göndermişti. Rusya 2017 yılında Türk Akımı doğal gaz boru hattı projesinin teslimatı yapıldıktan sonra

Türkiye'ye Batı Hattından verilen gaz ihracatını sona erdireceğini resmen belirtti. Buna sebep Ukrayna hükümetiyle transit anlaşmazlıklarının bulunması gösterilmektedir.

2.2.2.1.4. Mavi Akım Boru Hattı

Rusya, İtalya ve Türkiye hükümetleri arasında yapılan ortak anlaşma ile oluşan ve toplam 3 Milyar 339 Milyon Dolarlık yatırım yapılan Mavi Akım Projesi Güney Avrupa'nın doğal gaz ihtiyacını karşılayacak proje niteliğini taşıyor. Toplam 3300 kilometre uzunluğa sahip olan boru hattının 380 kilometresi Karadeniz'in en derin 2140 metre altından devr olunmaktadır (Kona, 2004: 107). Bu hususiyeti ile de günümüzü kadar yeryüzünün en derinde yapılmış boru hattı projesi niteliğini korumaktadır. 3,3 milyar dolara mal olmuş Mavi Akım projesine göre İtalya ve Rusya arasında beraber payı bulunan müşterek TRANSCO isimli bir şirket oluşturulmuştur. Projenin finanse eden Rusya'nın doğal gaz şirketi GAZPROM olmuştur. Yalnız projenin Samsun-Ankara bölümünü (Deniz geçişi dahil 270 Kilometre) Türkiye finanse etmiştir (Yanar, 2002: 153).

Mavi Akım projesinde ilk doğal gaz 30 Aralık 2002 tarihinde pompalanılmasına başlanmıştı. Bununla birlikte aynı gün 25 yıl süreli ve 16 milyar metreküp doğal gaz alımına bağlı doğal gaz alış-satış mükavelesi de imzalanmıştır (Metin, 2004: 247). Bu mukavele 31 Aralık 2025 tarihine kadar meşruluğunu koruyacaktır (Kazgan, 2003: 177). Rusya'dan Türkiye'ye doğal gaz satılmasını kararlaştırıldığı Mavi Akım Projesinin ortaya çıkması, Bakü-Tiflis-Ceyhan hattı mevzusunda Rusya'nın karşı çıkmasını hafifletmeye müteveccih bir adım niteliği taşımaktadır.

Türkiye, Mavi Akım Projesi yapımı devam ettirildiği dönemde boru hattından yılda 3 milyar metreküp doğal gaz alacağını ve bu miktarın her yıl içerisinde 200 milyon metreküp artacağı tahmin ediyordu. 2018 yılında Gazpromdan verilen habere göre, Mavi Akım aracılığıyla toplam 158 milyar metreküp doğal gaz Türkiye'ye ulaştırıldığı belirtildi. 2017 yılında Rusya'dan birincil defa 29 milyar metreküp düzeyinde doğalgaz alan Türkiye'nin gereksiniminin 15,8 milyar metreküpünü yalnız Mavi Akım hattından ulaştırıldı. Böylece, Mavi Akım boru hattı Türkiye doğal gaz ihtiyacının yüzde 55'ini karşılamakla rekor kırdı.

15 Aralık 1997 yılında Rusya ile yapılan Mavi Akım Projesi'nin Türk Cumhuriyetlerinde oluşturduğu negatif düşüncenin sebebi Azerbaycan ve Türkmenistan doğal gazının Türkiye'yi bir pazar olmaktan çıkarmasıyla sonuçlanmıştı. Azerbaycan'ın Şahdeniz sahalarından çıkan doğal gazın Türkiye üzerinden dünya piyasalarına aktarılmasını savunan Amerika Birleşik Devletleri Mavi Akım Projesine pozitif bakmamıştır (Bila, 2004: 88). Bu gidişat Türkiye ve özellikle Amerika'nın ortak olarak sürdürmek istediği paralel petrol ve doğal gaz boru hatlarının meydana getirdiği “Doğu-Batı Enerji Koridoru” stratejisine de kritik darbe vurmuştur.

2.2.2.1.5. İran – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı

Doğu Anadolu Doğalgaz Ana İletim Hattı'nda zaman zaman sıkıntılar yaşanması üzerine İran, sorunun kaynağını Türkiye giden doğalgazın ülke şebekesinden gittiğini belirtmiş ve sorunun çözümü için bağımsız yeni bir hattın yapılmasını önermiştir. Türkiye ve İran 17 Temmuz 2007 yılında yeni hat hakkında uzlaşma anlaşması imzalanmıştır (İnat, 2015: 24). 30 Milyar metreküp doğal gazın Türkiye

üzerinden Avrupa'ya satılması da kararlaştırılmış ve Türkiye'ye Güney Pars Bölgesinde üç arazinin ihale yapılmadan verilmesi kararı alınmıştır. Bu sözleşme ile İran'ın Türkiye'nin yanı sıra Nabucco'ya doğalgaz verme ihtimali ortaya çıkması, Trans-Hazar Projesi'nin karşısını almak için Türkmenistan doğal gazını Kazakistan üzerinden Avrupa'ya taşıma mevzusunda Kazakistan ve Türkmenistan liderleriyle anlaşma imza atan Rusya'nın ve İran'ı her alanda saf dışı bırakmak isteyen Amerika Birleşik Devletleri'nin hoşuna gitmemiştir. İran'ın, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Avrupa'ya enerji koridoruna katılması ABD tarafından sert şekilde engellenmektedir. İran'ın Ermenistan üzerinden Avrupa'ya çıkışı ise Rusya tarafından engellenmektedir. Türkiye ve İran arasında yapılan bu projenin de önündeki en büyük zorluk 40 yıldan fazla devam eden ABD ve İran gerginliği gelmektedir. Bu problem ortadan kalkmadan bu projenin gerçekleşmesi oldukça zor olarak görülmektedir (Karagöl, 2014: 23).

2.2.2.2. Doğal Gaz Boru Hattı Projeleri

2.2.2.2.1. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) Projesi

7 Haziran 2010 tarihinde Türkiye adına Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ) ile Şah Deniz Konsorsiyumu adına Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi (SOCAR) arasında şirketlerarası protokollerin imzalanmasıyla dünyaya duyurulan TANAP doğal gaz boru hattı projesi Kafkasya'dan Avrupa'ya kadar olan arazilerde boru hattı siyasetini tamamen değiştirmiştir. İlk önce BOTAŞ'ın gaz iletim sistemleri kullanılarak Azerbaycan doğal gazının Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması gayesi güdülse de 25 Ekim 2011 tarihinde İzmir'de imzası atılan devletlerarası anlaşma ile üzerinde konuşulan doğal gazın

taşınmasında BOTAŞ'ın iletim sistemlerine seçenek olarak yeni bir boru hattının gerçekleştirilmesi düzenlenmiştir. Bu kapsamda sınırlı boru hattı olarak inşa edilmesi kararlaştırılan ve Anadolu Geçişli Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP) olarak isimlendirilen projeye ilişkin devletlerarası ön anlaşmaya 24 Aralık 2011 tarihinde Ankara'da, hükümetlerarası anlaşmaya ise 27 Haziran 2012 tarihinde İstanbul'da imza atılmıştır (Atasoy, 2006: 139). Nabucco projesi ihtiyacı olan doğal gaz arzını sağlayamadığı anlaşılması üzerine TANAP Türkiye için alternatif bir güzergah haline gelmiştir. Sadece Türkiye için değil Nabucco'nun geçerliliğini kaybetmesiyle enerji alanında Rusya'ya bağımlı kalmak istemeyen Avrupa da bu boru hattına tam destek vermiştir. Bahsi geçen sözleşmelerin tasdiki 6375 sayılı Kanun ile mutabık bulunduğu üzere 17 Ocak 2013 tarihli resmi gazetede açıklanmıştır. 2018 yılında etkinliğe geçmesi planlanan TANAP projesinde 10 milyar metreküpü Avrupa'ya 6 milyar metreküpü Türkiye'ye iletilmek amacıyla 16 milyar metreküp gaz geçmesi planlanmaktadır. 2023 yılında 23 milyar metreküp, 2026 yılında 31 milyar metreküp taşınması hayal edilen gaz Azerbaycan'dan tedarik edilecektir (Frappi ve Garibov, 2014: 128).

Şahdeniz sahasının faaliyete geçmesi ile birlikte doğalgaz ihracatına tekrardan başlayan Azerbaycan 27 Mart 2009 yılında Rusya ile imzaladığı anlaşma çerçevesinde 2010 Ocak ayından itibaren Rusya'ya doğalgaz ihraç etmeye başlamış, ilk aşamada 500 milyon metre küp olan doğalgaz ihracı kademeli olarak 3 milyar metre küpe çıkarılmıştır. Azerbaycan bundan başka 2011 Ocak ayında İran ile imzaladığı anlaşma ile İran'a yıllık 1 milyar metre küp gaz ihraç etme kararı almış ve yapılan anlaşma ile bu miktarın da aşamalı şekilde arttırılabileceği belirtilmiştir. Azerbaycan'ın İran ile yaptığı doğalgaz anlaşması ekonomik önemden

daha çok jeopolitik önem taşımaktadır. Nahçıvan ile kara bağlantısı olmayan Azerbaycan bu anlaşma aracılığıyla ihraç ettiği doğalgaz bedelinde Nahçıvan'a doğalgaz ulaştırılmasını temin etmektedir. Yıllık 4 milyar metre küp gerçekleştirilen doğalgaz ihracatına rağmen Azerbaycan bu ülkeler ile ilişkilerini belli bir seviyenin üstünde çıkarmayı ülkenin menfaatine olmadığı kanaatindedir. Bunun en önemli nedeni bağımsızlığını yeni kazanmış genç bir devlet olan Azerbaycan özellikle Rusya'ya olan bağımlılığını azaltma isteğidir ayrıca İran ile gerçekleştirilecek projelere Batı devletlerinin sıcak bakmaması da önemli bir faktör olarak kendisini göstermektedir. Azerbaycan'ın halihazırda enerji ihracatındaki en önemli ortağı Türkiye'dir. Gerçekleştirilmesi planlanan TANAP projesi ile iki ülke arasındaki doğalgaz alanındaki bağımlılık daha da artacaktır. Tek bir güzergah ülke üzerinden doğalgaz ticaretinin gerçekleştirilmesi Azerbaycan'ın doğalgaz alanındaki enerji politikalarının kırılma noktasını oluşturmaktadır. Azerbaycan yönetimi kardeşlik duyguları ile bağlı bulunduğu Türkiye'ye karşı ekonomik olarak halkının menfaatlerinin korunması için alternatif güzergahlar arayışı içine girebilir. Ancak TANAP projesinin imzalanması ve inşaatına başlanmak üzere olması Azerbaycan'ın kardeş ülke Türkiye ile bu yolda beraber yürüyerek kardeşliklerini, ilişkilerini arttırmak için karşılaşılabilecek sıkıntıları da göze aldığını göstermektedir. Bölgesinde önemli bir güç olan, gerçekleştirdiği atılımlar ile güçlü ekonomisi olan ve Türkiye istikrarlı yapısı ile Azerbaycan'ın kendisine olan güveni yeterince hak ediyor ve Azerbaycan'a enerji alanında önemli bir ortak olabileceği izlenimi vermektedir.

2.2.2.2.2. Türk Akım Projesi

2013 yılında yaşanan Ukrayna Krizi sırasında Rusya'nın, ABD ve AB'ye karşı enerji kozunu kullanması taraflar arasında enerji alanında sorunlar sürebileceği sinyalini vermiştir. Bu bağlamda Rus gazını Karadeniz üzerinden Avrupa'ya taşıyacak olan 'Güney Akım Projesi' kaldırılmıştır. Ortaya çıkan bu politik olaylar Rusya doğal gazının Ukrayna'ya alternatif bir yol Avrupa'ya taşınması olasılığını oluşturmuştur. Nitekim Türk Akımı projesi bu yüzden gündemdekendi yerini almıştır. Türk Akımı ile doğalgaz hattının Rusya doğal gazını Karadeniz üzerinden geçirerek Türkiye'ye bu bölgedense Yunanistan arazisinden Avrupa'ya erişilmesini düşünmektedir. Türk Akımı'nın ilk ayrıntıları Rusya Cumhurbaşkanı Vladimir Putin'in 1 Aralık 2014 tarihinde Türkiye ziyareti esnasında ortaya çıkmıştır (Özdal, 2016: 224). Her biri takriben 15 milyar metreküp kapasiteli 4 hattan oluşacak olan projenin 910 kilometre bölümü Mavi Akım projesinde olduğu gibi Karadeniz'in altından geçmesi planlanmaktadır. Türkiye hududundaki hattın uzunluğunun ise 260 kilometre olması kararlaştırılmaktadır. Boru hattının aşağı yukarı taşıma kapasitesinin 63 milyar metreküp olması beklenilmektedir. Türkiye'nin ise projeden yılda 14 milyar metreküp gaz alması ve 49 milyar metreküp kısmı ise Avrupa'ya taşınması planlanmaktadır. Yapılan sözleşme sonrası proje Mayıs 2015 tarihinde başlamıştır. Proje 24 Kasım 2015 tarihinde Rusya ile Türkiye arasında yaşanan 'Uçak Krizi' sonrası kesintiye uğramıştır. Lakin temasların düzelmesi sonrası Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile Rusya Cumhurbaşkanı Vladimir Putin 10 Ekim 2016 tarihinde 23. Dünya Enerji Kongresi çerçevesinde İstanbul'da görüşmüş ve ilk iş olarak Türk Akımı'nın hızlandırılmasına bağlı sözleşmeye imza atmışlardır. Bu

vaziyet projenin her iki ülke gözetiminde de ne derece kıymetli olduğunun somut bir işaretidir. Proje boyutunda , her biri 15,75 milyar metreküp kapasiteye malik iki boru hattı kurulması planlanmakta ve birinci hattın Türkiye'ye, ikinci hattın ise yapılması gereken güvencenin alınması takdirde Avrupa'ya doğalgaz ulaştırması düşünülmektedir. Yalnız Rusya Dışişleri Bakanlığı temsilcisi Aleksandr Arkadiyeviç Harchenko, Şubat 2017 yılında yaptığı açıklamada Avrupa'dan resmi güvence yapılmadığı takdirde Türk Akımı projesinde ikinci boru hattının inşa edilmesinin planlanmadığını söylemiştir. Buradan ortaya çıktığı gibi enerji projelerinin devamlılığı ekonomik temaslara sadık olduğu kadar politik ve ikili irtibatlar da bağlıdır. Bu yüzden bu projenin ortaya çıkması taraflar için ekonomik katkılar temin ettiği kadar ikili ve politik ilişkilerin ilerlemesine de pozitif katkı sağlayacaktır. Rusya, Avrupa'ya ihraç ettiği doğalgazın takriben yüzde 40'nı Ukrayna üzerinden hayata geçirmektedir. Ama Türk Akımı projesinin gerçekleşmesi durumunda Rusya, bir taraftan aralıksız ekonomik bunalımlar yaşadığı Ukrayna güzergahına zorunluluğu azaltacak diğer taraftan da transit ülkelerin ortadan kalkması ile Avrupa pazarına aracısız ulaşma bilme olanağına sahip olacaktır. Türk Akımı, Türkiye için kısa zaman içinde enerji arz emniyetini artırma ve doğalgaz fiyatlarında düşüş yaşanması gibi somut kazanımlar sağlayabilir. Türkiye son zamanlarda ithal ettiği doğalgazın yüzde 55'ni yani takribi 27 milyar metreküp kadarını Rusya'dan almaktadır. Bu kontekstinde Rusya'dan ithal edilen gazın bir bölümünü güzergahının değişimi ülkenin arz güvenliğini artmasına yardımcı olacaktır. Bundan başka Türk Akımı hattının etkin olması ile birlikte Türkiye, ithal etmekte olduğu Rus gazın tamamını aracısız Rusya'dan almış olacaktır. Bu vaziyet ise Rusya'nın transit ülkeler ile yaşaması mümkün bunalımlar sonrası tehlikeni ortadan kaldırabilir. Bundan başka

transit ücretlerinin ortadan kalması kar payını düşürdüğünden ücret indirimi oluşmasına neden olabilir. Her biri 15 milyar 750 milyon metreküp kapasiteli 4 bölümden oluşacak Türk Akımı'nın 910 kilometrelik kısmı Türkiye'ye Karadeniz'in altından geçerek girecektir (Tagliapetra,2016:52).Trakya istikametinden Türkiye arazisine girecek hattın kara kısmındaki boyutu da 260 kilometre olacaktır. Boru hattının planı yapılan aşağı yukarı taşıma hacmi yılda 63 milyar metreküp olacaktır. Türkiye'nin bu projeden yılda takribi 14 milyar metreküp doğalgaz tedarik etmesi ve diğer kalan 49 milyar metreküp gazın Avrupa'ya ihraç edilmesi düşünülmektedir. Gazprom, Karadeniz sularından geçecek hattın bütünü kendisi yapacaktır. Türkiye topraklarından geçecek sektörün müşterek yapılması planlanıyor.

2.2.2.2.3. Türkiye – Bulgaristan Enterkonektörü (ITB)

Bulgaristanda bulunan tek doğal gaz şirketi Bulgargaz, 2013 yılı Eylülünde Azerbaycanda Şahdeniz Konsorsiyumu ile doğal gaz alımına müteveccih 25 yıllık anlaşmaya imzasını attı. Sözleşmeye göre, 2019 yılından itibaren Bulgaristan Azerbaycandan yıllık 1 trilyon metreküp doğal gaz alımı yapması öngörülmektedir. 77 kilometre uzunluğa malik doğalgaz boru hattı (Bulgaristan topraklarında 75 kilometre ve Türkiye arazisinde 2 kilometre) önce yılda 3 milyar metreküp Azerbaycan doğal gazı taşıyacak (Zhiltsov vd., 2016: 205). Avrupa Birliği üyesi devletler aracılığıyla “Avrupa’yı Birleştirme Mekanizması” fonu kapsamında desteklenen projeler arasında Türkiye-Bulgaristan Enterkonektörü de yer almaktadır.

Türkiye-Bulgaristan Enterkonektörü Projesi Türkiye ve Bulgaristan doğalgaz iletim modellerinin çift taraflı akışa olanak verecek şekilde irtibatının gerçekleşmesi yoluyla bütünleşmeyi arttırmayı ve bilhassa Bulgaristan için hazırlık ve güzergah spektrumu oluşturmayı amaçlamaktadır. Türkiye-Bulgaristan Enterkonektörü Projesi, Güney Gaz Koridoru projeleri içinde kendine yer edinmekte ve Avrupa Komisyonu aracılığıyla müşterek çıkar projeleri (projects of common interest) kapsamında kıymetlendirilmektedir. Proje, Avrupa Birliği'nin 994/2010 sayılı yönergesi kapsamında üye devletlere yaptırılması tavsiye edilen organizasyon mükellefiyeti bakımından (üye ülkelerin komşu ülkeler ile gaz bağlantılarının çift taraflı yapılması ve N-1 kuralı gibi) Bulgaristan için bilhassa önemiyet arz etmektedir. Proje kapsamında, iki devletin bakanlıkları arasında 28 Mart 2014 tarihinde bir ön anlaşma imzası atılmıştır. Söz konusu ön anlaşmaya güvenerek bir ön yapılabirirlik yazanağı ve yol haritası hazırlanması hedefiyle Müşterek Çalışma Grubu teşekkil ettirilmiştir. Müşterek Çalışma Grubu'nun ilk konferansı 20 Mayıs 2014 tarihinde İstanbul şehrinde, ikinci konferansı 21 Ağustos 2014 tarihinde Bulgaristan başkenti Sofya şehrinde, son konferans ise 16-17 Ekim 2014 tarihlerinde Türkiye başkenti Ankara şehrinde yapılmıştır. Avrupa Komisyonu aracılığıyla projenin Bulgaristan bölümü kapsamında gerçekleştirilecek olan yapılabirirlik, esas mühendislik ve “Çevresel Etki Değerlendirilmesi” çalışmaları için 190 bin Euro miktarında maddi destek tahsis edilmiştir. (Bulgartransgaz, <https://www.bulgartransgaz.bg/files/useruploads/files/ITO/118pcis/ITB%20ENG%20032016.pdf>, 2018). Projeye bağlı olarak Bulgaristan'ın ITB üzerinden doğal gaz erişimi için üstlenmekten kaçınması sebebiyle somut bir gelişme kaydedilememiştir. Türkiye Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Berat Albayrak ve Bulgaristan Enerji Bakanı Temenuzhka

Petkova arasında Bakü'de yapılan görüşmede; Petkova aracılığıyla iki ülke arasındaki enterkonektörü Güney Gaz Koridoru'nun bütünleşmiş bir ögesi ve Bulgaristan'ın kaynak spektrumunun anahtarı olarak kıymetlendirdikleri, bu haliyle projeyi yalnızca Bulgaristan değil Avrupa Birliği için de son derece mühim bir tasarı olarak gördükleri, Bulgaristan gaz şirketinin bu konseptiyle çaba harcadığını, Avrupa Birliği Komisyonundan elde ettikleri finansmanla kısa süre evvel neticelendirdikleri yapılabirirlik çalışmasını yakın dönemde Türk yetkililerle paylaşacakları ve Bulgaristan için de takaddüm arz eden bu mevzunun Türkiye-Bulgaristan arasındaki çalışma grubunda değerlendirile bileceği , Türkiye'nin yapılabirirlik yazanağına bağlı fikirlerinin alınması sonrası çalışmaları hızla geliştirmek istedikleri ve hükümetlerinin bu mevzuda istek sahibi olduğunun altını çizmiştir (T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2016: 96).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN TRANSİT ANLAŞMALARININ ÖNEMİ

3.1. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ VE ABD’YLE PROJELER VE ENERJİ İŞBİRLİĞİ

Türkiye, Doğu ve Batı ülkeleri arasında köprü oluşturan bir jeopolitik konumda bulunmaktadır. Kafkasya-Orta Asya Devletleri ve Orta Doğu Ülkeleri’ni, Akdeniz ve Avrupa’ya bağlayan çoğu kara ve deniz güzergâhları Türkiye’den geçmektedir. Türkiye, özellikle Orta Doğu ve Kafkasya olmak üzere, dünyanın ispatlanmış petrol rezervlerinin %72’sinin ve doğalgaz rezervlerinin takriben %73’ünün bulunduğu bir coğrafyada bulunmaktadır. Bu konumuyla Türkiye’ye elinde doğalgaz ve petrol kaynağı buldurmasa bile Orta Asya, Hazar ve Orta Doğu gibi bölgelerin doğal gazını ihtiyaç sahibi Avrupa’ya taşıma üstünlüğüne malik transit ülke olarak bakılmaktadır. 2030 yılına kadar olan periyotda yüzde 50 oranında artması öngörülen dünya enerji kullanımı mühim bir kısmının içinde birlikte yaşadığımız bu bölgeden karşılanması düşünülmektedir. Arz ve talep coğrafyaları arasındaki ayrılık ihraç ülkeleri, piyasalara ulaşarak tabii kaynaklarını ekonomik kar payına dönüştürme ve ithal ülkeleri de tabii kaynaklara ekonomik şartlarda ulaşarak, enerji arzlarını garanti altında tutma arayışlarına yön verilmektedir. Giderek global boyut kazanan çok oyunculu muadele, Türkiye’ye önemli pozisyonu açısından spesiyal bir boyut kazandırmaktadır. Türkiye, bu jeo-stratejik pozisyonunu dinamik değerlendirerek, enerji koridoru ana merkezi dönüşmeyi ve Norveç, Rusya ve Cezayir’den sonra Avrupa’nın doğal gaz tedarikinde dördüncü ana devlet olmayı amaçlamaktadır (Erol, 2007: 105). Avrupa’nın enerji

arzu emniyetine fayda verebilecek olan tamamlanmış ve ortaya çıkarılması gündemde olan mühim boru hattı tasarısı, Avrasya enerji çizgisinde mühim bir transit devlet ve bölgedeki enerji merkezi namına Türkiye'nin oynamakta olduğu rolün ehemmiyetini çoğaltmaktadır. Türkiye, bundan başka geniş Hazar kıyısı ülkeleri tabii kaynaklarının aracısız Batı pazarlarına ulaştırılmasını göz önünde tutan ve XXI Yüzyılın İpek Yolu olarak bilinen Doğu-Batı Enerji Koridoru'nun yapılması çalışmalarına da destek vermektedir. Türkiye'nin Güney Kafkasya, Orta Asya ve Orta ve Yakın Doğu devletleriyle yaptığı enerji gerçekleştirilmesi sözleşmeleri ve boru hatları, Türkiye'nin bu coğrafyada jeopolitik ilişkisine kendi etkisini göstermektedir. Türkiye, enerji kaynaklarının intikal koridoru olmanın yanında enerjinin karını uygulamak için coğrafi, siyasi ve ekonomik bakımından da müsait bir konumda bulunmaktadır.

Enerji kaynaklarının spektrumunu elde etmek Amerika Birleşik Devletleri'nin stratejik amacı haline geldiği için ABD, farklı boru hattı projelerini desteklemekte ve "alternatif boru hatlarını destekleme" siyaseti yapmaktadır. ABD, özellikle Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattı olmak üzere, bir çok Batılı petrol şirketinin bölgedeki investisyonları ve yine Çin ve Hindistan'ın devam eden investisyon projeleri desteklemekte, Rusya'yı seçenek güzergahları mevzusunda devre dışı bırakma politikası yürütmektedir. Hazar Denizi'nin petrol ve doğal gaz kaynaklarının taşınmasıyla alakalı farklı boru hattı projelerine bağlı ABD'nin konumu, 1990'lı yılların sonlarına doğru ortaya çıkmaya başlamıştır. 1998 yılında, ABD yönetimi beş farklı boru hattı projesini desteklediğini kesin olarak belirtmiştir: Tengiz–Novorossiysk, Bakü – Novorossiysk, Bakü – Supsa, Bakü – Ceyhan ve Trans – Hazar Doğal Gaz Boru Hattı (Martin ve Keridis, 2004: 220). Doğal gaz kısmında

petrol boru hatlarında olduğu gibi Rusya'yı devre dışı bırakan (İran ve Çin güzergahları) başarılı projeler hayata geçirilmiştir. Bunlardan en mühimi Türkmenistan – Özbekistan–Kazakistan–Çin doğalgaz boru hattı (Trans–Asya Doğalgaz Boru Hattı) projesidir. Bu boru hattı, ilgili ülkelerin devlet başkanlarının da katılımıyla 2009 yılında Türkmenistan'da resmi bir törenle faaliyete açılmıştır. 2009 yılında yapılan Türkmen enerji konferansında, ABD Dışışleri Bakan Yardımcısı George Krol, Türkmenistan'ın ve bölgenin diğer ülkelerinin enerji ihracat yollarını çeşitlendirmeye devam etmeleri gerektiğini vurgulamıştır (Petersen, 2011: 109). Akabinde 2010 yılında Avrupa Birliği Enerji zirvesinde, ABD Dışışleri Bakanlığı'nın Avrasya Enerji Özel Temsilcisi Richard Morningstar, doğalgaz ve petrolün Batı pazarlarına iletilmesi için “güney koridorun” kapsamlı bir biçimde geliştirilmesini desteklediklerini söylemiştir (Weaver, 2013: 111). Washington, Hazar bölgesinin enerji potansiyelinin süratli pekiştirilmesi gerektiğini ifade ederken, Kazakistan ve Türkmenistan'ın petrol ve doğal gaz kaynaklarını İran üzerinden Avrupa'ya taşıma girişimlerini sürekli engellemiştir. ABD'nin İran karşıtı politikası , Hazar bölgesindeki devletlerin tabii kaynaklarını, dünya pazarlarına çıkarma olanağını hala ciddi bir biçimde sınırlandırmaya devam etmekte ve uzun dönemde de bu durumun Rusya'nın ve Çin'in coğrafyada konumunu sağlamlaştıracakđı iddia edilebilir.

Avrasya'da tekel konumunda bulunan Rusya, Amerika Birleşik Devletleri'nden sonra dünyanın ikinci büyük enerji üreticisi ülkesi niteliğini korumaktadır. Dünyadaki en büyük enerji kaynakları ithalatçısı pozisyonunda bulunan Avrupa Birliği dünyanın ikinci en büyük enerji kaynakları tüketicisi konumuna sahiptir . Rusya için Avrupa Birliği'nin enerji kaynakları, özellikle de doğalgaz bakımından ithalatçı

pozisyonunda bulunması Rusya için çok büyük stratejik önem taşımaktadır. Avrupa ülkelerinin toplam doğalgaz ihtiyacının takriben yüzde 40'ını, ham petrol ihtiyacının yüzde 35'ini, kömür ihtiyacının da yüzde 25'ini Rusya'dan temin etmektedir (Müftüler,2006:26). Diğer taraftan, büyük Rus işadamları Avrupa Birliği ülkelerinde ve bilhassa Almanya ve Fransa'da iş yapmakta devam ediyorlar. Ekonomik açıdan bu ilerlemeler AB-Rusya ilişkilerini etkilemekte devam ediyor. Avrupa ülkelerinde Rusya'ya olan bağımlılığın karşısını almak için Hazar Havzası enerji kaynaklarına ulaşma yolları için müzakereler başlanmıştır. Bu mevzuyla ilgili 2008 yılında Slovakya'da bir araya gelen AB'nin Doğu Avrupa kanadını oluşturan Cumhurbaşkanı, Avrupa Birliği'nin Rus enerji kaynaklarına olan bağımlılığını minimal seviyede tutmak için ve buna acil alternatif kaynak varyasyonu yapılması gerektiğini vurgulamışlardır. Rusya'nın doğal gaz üretiminde en büyük şirket konumunda duran Gazprom'un en büyük dış pazarı şu ana kadar Avrupa olarak kalmaktadır (Girgin, 2008).

AB ve ABD, Türkiye'yi doğu-güney enerji kaynaklarının kendilerine boru hatlarıyla ulaştırılmasında bir geçiş ülkesi olarak görmektedir. Türkiye ise hem kuzey-güney, hem de doğu-batı yönündeki boru hattı projelerinde yer alarak enerji koridoru olmanın yanında enerji terminali olma hedefini gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Böylece Türkiye, boru hatları sayesinde artan enerji ihtiyacının bir kısmını gidermeyi ve arz güvenliğini sağlamayı düşünmektedir. Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasında jeopolitik bir koridor olması ile terminal olması arasında çok mühim farklar vardır. Koridor kelimesi, alınan bir objeyi aynen ileten ve ya iletilen bir yol anlamına geliyor. Bu yüzden koridor sahipleri iletilen objeye mühim bir katkıda bulunamaz ve yalnızca intikal ücreti alıyorlar. Ancak terminal tabirinin daha hususi bir

anlamı bulunmaktadır. Terminal kelimesi, bir ambarlamak, biriktirmek anlamını ifade etmektedir. Türkiye'nin enerji terminali olması için üreticilerin tabii kaynakları olan petrol ve doğal gazını Türkiye topraklarına getirerek buradan pazarlamaları manasına gelmektedir. Transit ülke olarak kalmak yeterli bir stratejik sonuç olmayacağı için Türkiye, Ceyhan'ı Rotterdam benzeri bir yapıya dönüştürmek istemektedir. Enerji bakanlığının belirlediği stratejilerde 2015 yılına Ceyhan'a ulaşan petrol miktarını iki katına çıkarmak en temel amaçlardan biri olarak gösterilmektedir. Bu yüzden, Ceyhan Bölgesi'nin değişik kalite ve spesiyalitelere ham petrolün enternasyönel piyasalara tedarik edilebildiği, rafineri, petrokimya kuruluşları ve sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ihraç terminalinin bulunduğu bütünleşmiş bir enerji merkezi haline getirilmesi hedefi ortaya koyulmaktadır. Ceyhan'ın coğrafi pozisyonu ve fonksiyonel bir alt yapısının bulunması enerji terminali olmasını kolaylaştıran faktörlerdir. Rotterdam Limanı toplam petrol yığı hacmi 170 milyon ton bulunmaktadır. Ceyhan petrol ve doğal gaz yükleme ve yığı yapılabilen altyapısı spesiyalitesi ile Avrupa'da tek liman konumuna sahiptir. Diğer limanlara göre başka bir farklılığı petrolün Ceyhan'a aralıksız boru hatları ile ulaştırılabilmesindedir. BTC'nin işletmeye alınması ile Adana'nın Ceyhan ilçesi bir enerji limanına dönüşmüştür. Ceyhan'ın, Irak petrolünü taşıyan Kerkük-Yumurtalık birinci hattından 70 milyon ton, (Alemdaroğlu, 2007: 46). yeni açılan BTC'den de 50 milyon ton olmak üzere şu anda toplam 120 milyon ton petrol yığı kapasitesi bulunmaktadır. Yeni yatırımların ve 75 milyon tonluk Samsun-Ceyhan hattının tamamlanmasıyla toplam kapasitesi yaklaşık 200 milyon tona ulaşacak olan Ceyhan limanı, Avrupa'nın en büyük enerji terminali olacaktır.

Türkiye, Ceyhan'ın bir enerji terminali olması için alt yapı, kapasite artırımı ve yeni projelerin hayata geçirilmesi vs. gibi çalışmalar yapmaktadır. Ancak Ceyhan'ı bir enerji terminaline dönüştürmek için mühim stratejik atılımların yapılması gerekmektedir. Ayrıca bu terminale ulaşan boru hatlarının geldiği ülkelerdeki istikrar, Ceyhan'ın bir enerji terminali olmasının kaderini tayin edecek önemli bir faktördür. Gelecek yıllarda dünya petrol arzının yüzde 6 ila yüzde 7'sinin Türkiye üzerinden geçmesi ve Ceyhan'ın Doğu Akdeniz'in en büyük enerji dağıtım merkezi ve petrol satış terminali olması beklenmektedir. Bu ilerlemeler dünyanın ekonomik merkezleri ve enerji kaynakları arasındaki Türkiye'nin mühim bir intikal yolu olma iddiası doğrultusunda artan jeo-stratejik önemini göz önüne sermektedir. Türkiye, yakın dönemde Doğu-Batı Enerji Koridoru yanı sıra Kuzey-Güney Enerji Koridoru olmak için ideal pozisyonda bulunmaktadır. Bu yolla Türkiye'nin enerji ihtiyacı ve güvenliği kısmen de olsa güvence altına alınmış olacaktır. Ayrıca Avrupa Birliği ile kurulacak enerji işbirliği, tam üyelik sürecinde Türkiye'nin önemini arttıracaktır.

3.2. RUSYANIN TÜRKİYE'NİN ENERJİ STRATEJİSİNİN GELİŞTİRİLMESİNDEKİ ROLÜ VE ETKİSİ

Rusya-Türkiye ilişkileri işbirliği ve rekabetin bir arada olduğu birbirini tamamlayan ilişkiler niteliğini taşımaktadır. Türkiye-Rusya ilişkileri 1990'lı yılların sonlarından itibaren henüz hiç görülmemiş bir transformasyon süreci içine dahil olmuştur. Bu dönem içinde ekonomik ilişkiler süratle gelişmiştir. Ancak buna rağmen siyasi irtibatların gelişmesini desteklemesine karşın siyasi ilişkilerin geliştiğini söylemek zordur. Sovyetlerin yıkılmasıyla başlayan yeni dönemde Türkiye-Rusya

ilişkileri, 25 Mayıs 1992 tarihinde imzası atılan “Türkiye ile Rusya Federasyonu Arasındaki İlişkilerin Esasları Hakkında Antlaşma” ile yeni bir sürece dahil olmuştur (Aydın ve Beş, 2006: 56). İki ülke bu sözleşme ile mütakabil olarak içişlerine karışmama, toprak bütünlüğüne hürmet ve problemlerin ortadan kaldırılmasında diplomatik ilişkileri ana alan ilkeleri kabul etmiştir. 1992-1999 yılları arasında Türkiye-Rusya ekonomik ilişkilerinde yoğun bir işbirliği süreci yaşanırken, iki ülke politik ilişkilerine ise Kafkasya ve Orta Asya merkezli etki etme çatışmaları hakim olmuştur. 2009 yılındaki Başbakan Vladimir Putin’in Türkiye Ziyareti; Putin’in Rusya Başbakanı olarak gerçekleştirdiği ilk Türkiye ziyaretinde doğal gaz ve petrol alanlarında işbirliği başta olmak üzere, ticaret, teknoloji ve medeni alanlarda işbirliğini öngören 20 protokole imza atılmıştır (Palabıyık, 2010: 41).Yapılan müzakerelerde Mavi Akım projesinin istikbali , Kafkasya ve Orta Asya enerji kaynaklarının Türkiye üzerinden Avrupa’ya taşıyacak olan Nabucco projesi ve Rusya’nın Türkiye’ye alternatif olarak sunduğu Güney Akım projeleri ele alınmıştır. Görüşmeler sonunda Türkiye, Güney Akım’ın Karadeniz geçişine izin vermiştir. Yapılan müzakerelerde Rusya’nın Samsun-Ceyhan Boru hattına petrol vereceğine bağlı resmi açıklamalar yapılmıştır (Sarı, 2016: 114). Mavi Akım’ın güneyi uzatılması projesi olan Mavi Akım 2 ve Rus petrolünün Samsun-Ceyhan hattına verilmesi konularında mutabakat sağlanmıştır.Görüşmelerde ele alınan diğer önemli bir konu ise Türkiye’de (Akkuyu) bir nükleer enerji tesisi kurulması yönündeki işbirliğidir. Ayrıca her yıl hükümetler arası bir toplantının yapılmasına karar verilmesi ikili ilişkilerdeki geline noktayı gösterme açısından önemlidir. Toplantının en büyük sürprizi, Türkiye’nin Samsun-Ceyhan hattına Rus petrolünün taşınması karşılığında Güney Akım’ı desteklemesi olarak algılanmıştır.

12-13 Ocak 2010 Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın Rusya Ziyareti; Ziyarete son yıllarda iki ülke arasında yaşanan olumlu gelişmelerin önemine ve 40 milyar dolara yaklaşan ticaret hacmiyle Rusya'nın Türkiye'nin birinci ortağı konumuna gelmesine vurgu yapılmıştır (Özdal vd., 2013: 10). Samsun-Ceyhan petrol hattı, Türkiye'nin Güney Akım projesine katılması, Türkiye'de nükleer enerji santralinin kurulması, bölgesel ve küresel işbirliğinin güçlendirilmesi ve iki ülke arasında vizelerin kaldırılması gibi konular ele alınmış ve çeşitli işbirliği anlaşmaları imzalanmıştır. İki ülke arasında en büyük alış-veriş konusu petrol ve doğalgazdır. Türkiye, tükettiği doğalgazın 3/2'sini, petrolün ise %29'unu Rusya'dan tedarik etmektedir. Rusya, Türkiye'nin petrol ve özellikle doğalgaz ihtiyacının büyük bölümünü güvenilir bir biçimde karşılamaktadır. Ancak, Türkiye'nin enerji alanında Rusya'ya bağımlılığı tehlikeli boyuta ulaşmaktadır. Bundan başka bu bağımlılık, Türkiye-Rusya dış kar payı dengesinde Rusya lehine önemli bir nüans oluşturmaktadır. İki ülke ayrıca Ceyhan limanında ortak rafineri kurmaya yönelik çalışmalar yapmaktadır. Enerji alanındaki işbirliği artarak devam ederken, Rus iş adamları Türkiye'deki telekomünikasyon ve enerji alanlarındaki özelleştirmeler ile yakından ilgilenmektedir.

2018 yılına girerken Rusya halen Türkiye'nin en büyük ticari ortağı konumu korumaktadır. 40 milyar dolara ulaşan Türkiye-Rusya dış ticaret hacminin daha da artırılması hedeflenmektedir. Türkiye-AB ilişkilerinde, Rusya, Türkiye'nin AB'ye girmesine prensip olarak karşı değildir. Ancak, Türkiye'nin ABD kaynaklı AB politikalarının içinde yer almasını istememektedir.

Rusya; Türkiye-Ermenistan ilişkilerinin normalleşmesinde, Karabağ Sorunu'nda ve Hazar enerji kaynaklarında kilit rol oynamaya çalışırken, Batı'nın bölgeye müdahalesini olabildiğince asgari düzeyde

tutmaya çalışmaktadır. Türkiye ise bölgeyle ilgili politikalarında Türk kuşağı kurulmasından korkan Rusya'nın hassasiyetlerine dikkat ederken bölge ile ilişkilerini kültürel işbirliği altında canlı tutmaya çalışmaktadır.

3.3. TÜRKİYE'NİN ENERJİ STRATEJİSİNİN TEMEL HÜKÜMLERİ

Türkiye'nin enerji tüketiminin yarıya yakını petrole dayalı kaynaklardan karşılanmış durumdadır. Bu, Türkiye'ye önemli bir yük teşkil etmektedir. Türkiyede işletme ve maliyet açısından kömüre dayalı termik santraller verimliliğini kaybetmektedir. Türkiye'nin, Avrupa Birliği'nin Enerji Politikası'na entegrasyonu enerji kaynaklarının çeşitliliğinin ve kalitesinin artırılması açısından son derece önemli yere sahiptir. Türkiye'nin jeo-stratejik pozisyonu, Türkiye'yi, Avrupa'ya petrol ve doğalgaz taşınması için geçit koridoru bir ülke haline getirmektedir. Türkiye'nin enerji stratejisi yerel, bölgesel ve küresel parametreler üzerine kurgulanmalıdır. Zira Türkiye; hem coğrafi hem de jeopolitik konumu nedeniyle Balkanlar, Orta Doğu ve Orta Asya'nın açılım havzasının üzerinde bulunmaktadır. Balkanlar yönünde gittikçe alıcı olan gelişmiş piyasalar, Orta Doğu ve Trans-Kafkasya ile Orta Asya Yönünde gidildikçe ise üretici ve satıcı piyasalar ortaya çıkmaktadır. Böyle mühim bir coğrafyada, Türkiye'nin enerji koridoru olmanın avantajlarını en üst düzeyde tutarak, kazanımlarını artırması yararlı olacaktır. Türkiye, bütün bu faktörleri dikkate alarak ve özgüven içerisinde politika geliştirmek durumundadır ve bu doğrultuda da önemli adımlar atılmaya başlanmıştır.

Konuyu enerji bağlamına indirgemek gerekirse, coğrafi konumun verdiği avantajla, Türkiye'yi doğu ve batı arasında bir enerji koridoru ve

bir enerji terminali yapmayı hedefleyen politika doğrultusunda, Hazar Bölgesi'nde üretilen hidrokarbonun dünya pazarlarına istikrarlı, güvenilir, ekonomik ve çevreye uyumlu güzargahlar üzerinden nakledilmesi için geliştirilen projelere öncelik verilmesi gereği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Bu yolla Türkiye'nin enerji ihtiyacı ve arz güvenliği de kısmen garanti altına alınmış olacaktır.

Türkiye, içinden geçtiğimiz dönemde bir yandan dünya ile, öte yandan da Avrupa Birliği normları ile bütünleşmek suretiyle iktisadi gelişmesini sürdürme yolundadır. Bunun artık ayrılmaz bir parçası haline gelen bir husus da, enerji sektörünün rekabete açılmasıdır. Zira yeni piyasa yapısı, enerji fiyatlarının tüketicilere dünya ile rekabet edilebilir seviyelerde yansımalarının sağlanmasını ve piyasa faaliyeti ile doğrudan ilişkisi olmayan maliyet unsurları ile çapraz sübvansiyonların fiyatlara dahil edilmemesini öngörmektedir. Böylelikle, kompetitif ve saydam bir pazar yapısı ortaya çıkacak, çapraz destekleme ve bunun sonucu olan haksız rekabet önlenerek yeni investisyonlara temel hazırlanacaktır. Türkiye, AB istikrar paktının da desteği ile oluşturulmaya çalışılan Güney Doğu Avrupa Enerji Pazarı çalışmalarına aktif olarak katılmaktadır. Bu kapsamda hazırlanan ülkelerarası mutabakat zaptı, 8 Aralık 2003 tarihinde Yunanistan'da Türkiye'nin başkanlığında toplanan Bölge Bakanları Toplantısı'nda imzalanmıştır (Akdur, 2005: 285). Bu mutabakat zaptına dayanarak, bölge ülkeleriyle AB'nin taraf olduğu enternasyonal bir anlaşma imzalanması ve böylelikle uluslararası bir enerji topluluğu oluşturma çalışmaları sürdürülmektedir. Böylece topluluğa üye ülkelerin elektrik, doğalgaz ve çevre konularında AB müktesebatına uyum sağlamaları hedeflenmekte ve anlaşmaya taraf ülkeler arasında, elektrik ve doğalgaz ticaretinin, kısıtlamaya tabi olmadan yapılması amaçlanmaktadır. Örneğin, TÜPRAŞ'ın

özelleştirilmesi girişimi, Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu'nun oluşturulması, akaryakıt alanında fiyat serbestisinin sağlanması gibi düzenlemelerle, serbestleşme/özelleştirme sürecinin başlatılmış olması, bu alanda belli bir ivmenin kazanıldığını göstermektedir. Türkiye enerji sektöründe, Avrupa Birliği müzakere sürecinde rantabilite, çevre standartları, serbestleşmenin tamamlanması, tam rekabet koşullarının ortaya çıkması ve içtimai önceliklerin muhafazası konularında oldukça önemli ve ağır bir mevzuatla karşı karşıya bulunmaktadır. Avrupa Birliği'ndeki enerji iç pazarına entegrasyon yapılabilmesi için enerji bölümünde bir daha yapılanmasında önceliğin serbestleşme ve yabancı yatırımlara verileceği anlaşılmaktadır. Esasen bu durum ilerleme raporunda, Türkiye'ye verilen bir vizyon olarak öne çıkmaktadır. Bu süreçte ihmal edilmemesi gereken en önemli hususlardan biri de toplumsal alana yöneliktir. Enerji sektöründe AB'ye uyum sürecinde rekabetçi enerji piyasalarının ikamesi ile enerji arz güvenliğinin temini son derece gerekli iki konudur. Öte yandan Türkiye'nin enerji alanında AB'ye uyumun önündeki en önemli iki engel, mevcut yüksek enerji üretim maliyetleri ile, reform çalışmalarının yavaş ilerlemesi olarak görülmektedir.

Türkiye'nin uzun dönem enerji stratejisi, Enerji Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın öncülüğünde Devlet Planlama Teşkilatı, Hazine müsteşarlığı, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun katılımı ile yapılmaktadır. Strateji belirlerken, enerji güvenilirliği bakımından dışa bağımlılığın kabul edilebilir seviyede tutulmasının ve bu bağımlılığın da olabildiğince çeşitlendirilmiş kaynaklardan sağlanması, ana bir unsur olarak belirginleşmektedir. Bu kontekstde amaç, enerjinin ekonomik büyümeyi sağlayacak ve sosyal gelişme atılımını destekleyecek şekilde, zamanında, yeterli, güvenilen, rekabet edilebilir meta değerinden ,

yöresel etki de göz önüne alınarak yapıla bilmesi olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca; “Türkiye’nin mukayeseli üstünlüklerinin harekete geçirilmesi” gereğinin de altı çizilmektedir. Geliştirilen enerji istek gösterimine göre, Türkiye’nin birincil enerji talebinin 2020 yılında yüzde 29’unun, 2030 yılında ise yüzde 30’unun yerli kaynaklardan karşılanması amaçlanmaktadır. Türkiye’nin enerji stratejisinin niteliği kısaca aşağıdaki unsurlardan oluşmaktadır:

- Enerji kullanımında verimliliği ve kullanımı artırmak,
- Yeni teknolojilerle enerji yapımını çeşitlendirmek,
- İnsan ve çevre sağlığını dikkate alarak alternatif enerji kaynaklarını da artırmak suretiyle sürdürülebilir enerji arzını sağlamak,
- Avrasya diye ifade edilebilecek ve daha çok Orta Asya-Kafkasya ve Orta Doğu bölgesini ihtiva eden doğunun zengin enerji kaynaklarının Batı piyasalarına iletilmesi döneminde bir köprü pozisyonunda bulunmak. Bunu yaparken de ülkenin gereksinim duyduğu enerjiyi temin etme yönünde Türkiye’yi bir “Enerji Koridoru” ve “Enerji Terminali” pozisyonuna getirmek.

Belli ki, Türkiye’nin enerji stratejisi aynı zamanda Avrupa Birliği normlarını da içermek zorunluluğu taşımaktadır (MÜSİAD, 2006:22).

3.4. TÜRKİYE’NİN TRANSİT ÜLKE OLARAK ULUSLARARASI İŞBİRLİĞİNİN GENİŞLETİLMESİ

Türkiye’nin dış politika bağlantılarında belirleyici bir öge her zaman petrol ve doğal gaz ithalatından yüksek seyreden cari açık olmuştur. Türkiye bu kapsamda etrafındaki enerji kaynakları yönünden zengin ülkelerle irtibatını yüksek düzeyde tutmaya çalışmaktadır. Enerji ihtiyacını ithalatla karşılayan Türkiye’nin, kendisiyle komşu olan Rusya,

İran, Irak gibi ülkelerle petrol ve doğalgaz ticareti mevzusunda mühim sözleşmeler yapmaktadır. Enerji sektöründe bulunan irtibatın yanı sıra son zamanlarda enerji siyasetinde kendisine “enerji merkezi” olma gayesi koyan Türkiye, coğrafi pozisyonunun getirdiği kazanımla enerji arz ve isteği bulunan devletleri birbirine sıkı olarak bağlamaktadır. Türkiye’nin son zamanlarda üstlendiği görev Güney Gaz Koridoru (GGK) bağlamında TANAP (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline) tasarısıyla somutlaşırken; bu tasarı bununla birlikte Türkiye’ye global enerji haritasında bulunmak isteyen diğer ülkelerle işbirliği yapma vesilesi imkanı ortaya çıkarmıştır. Türkiye enerji sektöründe attığı bu adımlarla enerji ihracatı yapan ülkeler ile enerji ithalatı yapan ülkeleri bir araya getirerek global enerji ilişkilerinde arz güvenliğini temin eden devletlerden biri olma niteliğini taşımaktadır. “Türkiye'nin Enerjide Merkez Ülke Olma Arayışı” adlı yazanağında Türkiye’nin bulunduğu jeo-stratejik bölgedeki enerji kaynakları bakımından zengin olan devletlerle ilişkileri incelendi. Dünyada enerji isteği süratli artan ülkelerin başında gelen Türkiye, son dönemlerde bölgesindeki devletlerle enerji merkezi olma yolunda ortaklıklarını artırarak kendi pozisyonunu ortaya koymaktadır. Bu tutanak Türkiye’nin Rusya ile 2015 yılında yaşadığı uçak krizi öncesinde ve sonrasında bağlantılarını ve geliştiren dönemdeki olabilecek senaryoları tetkik ederken, diğer taraftan ABD tarafından uygulanan ambargoların ortadan kaldırılması sonucunda yabancı piyasalara açılmaya hazırlanan İran ile ilişkilerindeki değişimi gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

Bununla birlikte tutanak, son dönemlerde yapılan atılımlarla birlikte farklı bir ivme kazanan Irak, Azerbaycan, Türkmenistan, Doğu Akdeniz ve seçenekli kaynak spektrumunda önemi her geçen gün artan LNG gereksinimi karşılanmasında Katar ve diğer LNG ihracı yapan

devletlerle irtibatın durumu ve gelecek dönemlerde nasıl bir yol izleyebileceği mevzusunda görüngen sunmayı hedeflemektedir. Diğer bakımdan , Türkiye'nin enerji merkezi olma yolunda mühim hamleler yaptığı bu dönemde bölgesindeki devletlerle olan enerji irtibatının daha iyi bir şekilde anlaşılması, bu amaçga gidilmesinde kilit bir rol oynamıştır. Enerjinin, içinde yaşadığımız yüzyılda dünyadaki politik gelişmelerin ve global çatışma arazilerinin zaman ilerledikçe daha çok parçası haline geldiği izledildiğinde, bu irtibatın daha iyi anlaşılması Türkiye'nin eneternasyonel konumunun da daha aydın bir biçimde belirlenmesine katkı yapacaktır. Enerjide transit bir devlet olmanın ilerisinde enerjinin merkezi olabilme sisteminde kendi milli menfaatlerine göre yola çıkması Türkiye'nin yararına olacaktır.

Enerji kaynağından mahrum olmasının dezavantajlarını yıllardır yaşayan bir devlet olan Türkiye'nin malik olmadığı petrol ve doğalgaz kaynaklarının toplandığı ve dış pazarlara ihraç edildiği bir enerji merkezi olması, Türkiye'yi enerji pazarında mühim bir pozisyona getirecektir. Diğer taraftan enerji ticaretinde de bir üs olma doğrultusu içerisinde bulunan Türkiye'de 12 Mart 2015 tarihinde kurulan Enerji Piyasaları İşletme A.Ş (EPIAŞ) ile “enerji pazarlarının etkili, saydam, güvenilen ve pazar ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düşünülmesi, kurulması, geliştirilmesi ve işletilmesi” nihai amaç olarak uygulanmıştır (Karagöl, 2016: 16). Buna ek olarak pazar bilgisinin yansız biçimde benimsenerek güvenilen kaynak fiyat oluşumunun gerçekleşmesi amaçlanmaktadır. Bununla birlikte, oluşturulan ve oluşturulacak olan enerji ortaklıklarında amaç olarak İngiltere, İtalya, Avusturya ve Hollanda'da bulunan doğal gaz merkezlerinin aynısının ortaya çıkması mümkün olabilir. Bu yüzden doğal gazda dış piyasalara olan bağımlılığın sebep olduğu problemlerin minimal seviyeye indirilmesi için doğal gaz stoklama sistemlerinin

geliştirilmesi hedeflenmektedir. Arz-talep istikrarsızlıkları denetlenmesinin temin edilmesi, fiyat dalgalanmalarının denetlenmesine, olası problemlere karşı tedbirlerin alınması ve doğalgaz açığının yok edilmesi yönünde fayda sağlayan yeraltı doğal gaz depolarının Türkiye'deki sayısının artırılması önem teşkil etmektedir.

Türkiye'nin enerjide merkez devlet olabilmesi için atması gerektiği girişim şu şekilde sıralanmıştır:

- Türkiye'nin enerji ithalatında büyük miktarda bağımlı yapısının değiştirilmesi adına enerji siyasetinin ana çizgisini ülke farklılığı sağlanması oluşturmalıdır. Türkiye petrol ithalatında devletler arasında dengeli bir dağılımı ortaya koymuştur. Bu stratejik hamlenin bir benzerini doğalgaz alanında da ortaya koymak gerekmektedir. Doğal gaz ithalatında Rusya, İran ve Azerbaycan'ın ellerinde bulundurduğu payın dengelenmesi için Türkiye enerji diplomasisini bu alanda etkili potansiyeli bulunan Türkmenistan ve Irak gibi devletlere teksif edilmelidir. Bu kapsamda söz konusu devletlerin mevcut Güney Gaz Koridoru'nun bir parçası olabilmeleri veya aynı tasarılar da yer almaları sağlanmalıdır.
- Türkiye'nin bugününü ve geleceğini tayin edecek TANAP'ın sadece bir enerji transferi tasarısı olarak görülmesinden daha çok intikal güzergahındaki devletlerle Türkiye arasındaki iktisadi, politik ve medeni ilişkilerin ilerlemesinde bir aracı öge olarak kullanılması, Türkiye'nin coğrafyada rolünün daha da artmasına ve enerjide merkez ülke olmasına katkı yapacaktır.
- Türkiye'nin enerji tasarılarında hissedar ismiyle yer alması enerji merkezi olma hedefinin ortaya koyulmasındaki bir diğer mühim unsurdur. Türkiye'nin, TANAP projesinde hissedar olarak bulunması

ciddi bir önem taşıırken benzer bir vaziyetin gelecekte oluşturulacak projelerde de bulunması önemli bir faktör niteliğini taşımaktadır .

- Enerjide merkez devlet olma amaçlarının tartışıldığı son zamanlarda enerji arz emniyetinin temin edilmesinde Türkiye'nin elinde bulunan potansiyeli göz önünde bulundurulmalıdır. Enerji arz güvenliğine problem sağlayabilecek tehdit öğelerinin yok edilmesinin Türkiye'nin enerji arz emniyetinde global kapsamda güvenilirliğinin temin edilmesi adına mühim bir tesir yapacaktır.

- Türkiye'nin enerjide aynı zamanda transit ve merkez ülke olması, Doğu ile Batıyı bir birine bağlaması sebebiyle çok daha gelişme istikrarına elde ettiğinden ihtiyaca dayanarak kurulan Enerji Borsası sürecinin hızlandırılarak fonksiyonellik kazanması gerçekleştirilmelidir.

- Türkiye, yalnızca enerji kaynaklarının üzerinden güzergah olarak geçtiği bir ülke statüsünde bulunmaması için enerji stoklama çalışmalarına dikkat edilmelidir. Enerji merkezi olma yolunda Türkiye'nin etrafındaki devletlerle yakın dönemlerde daha sıkı bir ortaklık yapacağı düşünüldüğünde son zamanlardaki stoklama tesisleri gereksinimi karşılamak açısından yetersiz kalmaktadır. Türkiye'nin enerji stoklama mevzusundaki kapasitesinin artırılması bununla birlikte Türkiye'nin enerji arzında sorun yaşadığı vaziyetlerde de elinin güçlenmesine yardım edecektir.

- Türkiye'nin doğal gaz aktarmasında ilk karşıya çıkan Rusya, İran gibi devletlere olan bağımlılığının azaltılması için sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) ticaretine daha çok ilgi göstermesi icap etmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin seçenekli piyasa arayışlarında LNG alanında güçlü potansiyeli bulunan Katar, Cezayir gibi devletlerle ortaklığının güçlenmesi doğal gazda az ülkeye tabi strüktürü ortadan kaldıracaktır.

- LNG alanında potansiyel devletlerle oluşturulacak ortaklığın beraberinde Türkiye'nin atması icap eden bir başka adım da elde ettiği LNG terminali hacmini çoğaltmak olmalıdır. Son zamanlarda her biri 6 milyar metreküp kapasite imkanları bulunan Marmara Ereğli ve Aliğa'da yerleşen LNG terminallerinin beraberinde Türkiye'nin enerji ihtiyacını karşılamaya orantılı yeni LNG terminallerinin yapılması gerekmektedir (Demir, 2016: 207).
- Avrupa Birliği'nin enerji kaynaklarında dışa bağımlılığı ve bu kavramda güzergah olarak Türkiye'ye olan ihtiyacı, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyelik döneminin ilerlemesinde büyük etki edecektir. Türkiye'nin bu kapsamda Avrupa Birliği diplomasisinde enerji kartından daha etkili olarak değerlendirmesi gerekmektedir.
- Türkiye'nin, enerji arz güvenliğinin temin edilmesinde çözümün bir parçası olma niteliği taşımakla birlikte enerji kaynaklarını ithal ettiği piyasalardan iskonto edilmesini talep etmesi, Türkiye'de cari açığın azalmasına, büyüme oranının devam edilmesine ve üretimin artırılmasına büyük yardım gösterecektir.
- Türkiye ticari bağlamında olduğu kadar enerji mevzusunda da çizgi genişlemesi yaşarken devletleri birbirine karşı kullanmaya çalışmamalıdır. Enerji pazarındaki yeri her geçen gün artan Türkiye'de, enerji sahasında daha ayrıntılı çalışmalar ve çözümler yapabilecek mükemmel kurumsal strüktürlere gereklilik duyulmaktadır. Bu anlamda Türkiye'nin enerji sahasında alacağı önemli kararlarda, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (ETKB) vasıtasıyla yapılacak olan araştırma merkezleri veya Düşünce kuruluşları benzeri yapılar mühim bir rol oynayacaktır.
- Enerji fiyatlarının Türkiye yararına işlediği bu zamanlarda, strüktürel transformasyon reformlarının uygulanması öncesinde Türkiye

piyasaşının manevra sahasını büyüten bu dönemin iyi kıymetlendirilmesiyle, dönüşüm pratiği için gerekli koşulların ortaya çıkması sağlanabilir.

- Türkiye, enerji pazarında etkili rol alma adına, doğalgaz ve petrol yataklarının bulunduğu arazilerde arama-tarama ve araştırma çalışmalarında kapasitesini ve dinamikliğini artırma yolunda gitmelidir.

SONUÇ

Bir devletin ticarete vasıtalık yapması ve bundan ticari kar kazanmasının ikinci yolu transit taşımacılıktan geçmektedir. Transit taşıma, bir devletten diğerine yollanan metanın yol üzerinde üçüncü devlet hudutları arasından geçmesidir. Transit nakliyecilik kara, deniz ve demiryolu gibi taşıma sistemlerinden her hangi birisiyle veya birkaçı ile toplu şekilde yapılabilmektedir. Bundan başka Ro-Ro gemileri, konteyner nakliyeciliği, boru hattı ile sıvı ve başka eşyaların taşınması biçimindeki metodlar da, bir çok farklı devletlerde tatbik edilen transit şekillerinden biridir.

Nitelikli nakliye ve lojistik hizmetleri vakit ve maddi harcamaları düşürerek dış ticaretin teshil edilmesinde önemli tesirlere sahiptir. Daha nitelikli nakliye ve lojistik hizmetleri daha fazla dış ticaret, daha çok ticaret ise daha nitelikli ve iyi nakliye ve lojistik hizmeti istemini çoğaltmakta ve böylece kendi kendini pekiştiren pozitif bir döneme yol açmaktadır. Buna ilave olarak globalleşme ve sayısalleşme sonucu dış hizmet tasarrufunun artması, metanın önce hammadde veya ara malı daha sonra ise son meta olarak birden fazla hudutların intikal edilmesini sağlamış ve dış ticaretin daha da artmasına sebebiyet vermiştir. Artan sınırlar ötesi ticaret daha dinamik liman, nakliye, gümrük ve lojistik hizmetlere olan gereksinimi çoğaltmıştır. Niteliği yüksek nakliye ve lojistik altyapısı dış alımdan çok dış satım için önem taşımaktadır. Rantabilitesi yüksek olan bir lojistik sistemi nakliye ve lojistik fiyatların düşmesiyle ihracatçıların rekabet gücüne katkı sağlayacaktır.

Günümüze kadar Türkiye coğrafi pozisyonu bakımından dünya ticaretinde önemli transit yollardan biri olmuştur. Mesela, tarihi İpek Yolu, Türkiye üzerinden geçmektedir. İpek Yolu binlerce yıl üzerinden

geçtiği ülkelere ekonomik bakımdan birçok yarar sağlamıştır. Hali hazırda Türkiye her açıdan birbirine ihtiyaç duyan devletlerin bulunduğu üç kıtanın merkezinde yer alan stratejik bir ülkedir. Ayrıca, İpek Yolu güzergahı üzerindeki devletler içerisinde en büyük karayolu taşıma filosuna malik olan Türkiye, deniz havzasına çıkışı kapalı olan Orta Asya ve Kafkasya devletlerinin Karadeniz ve Akdeniz limanları ile tüm Avrupa ve dünya piyasalarına angaje edilmesinde kilit bir rol oynayacak potansiyele sahiptir. Aynı biçimde Türkiye bölgedeki enerji kaynaklarının tüketici pazarlara iletilmesinde de stratejik bir fonksiyon yapabilecektir.

Türkiye'nin dış ticaret kar payı transit ticaret bakımından değerlendirildiğinde mevcut potansiyeli gerektiği kadar kıymetlendirememesi nedeniyle olması gerekenden daha az olduğunu söylemek mümkündür. Ama velakin Türkiye, karayolunda iki ve deniz yolunda iki olmak üzere dört mühim nakliye koridoru üzerinde yer almaktadır. Karayolundaki koridorlardan biri Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarının (TEN) dördüncü koridoru olan Berlin-Nürnberg-Prag-Budapeşte-Köstence-Selanik-İstanbul koridorudur. Diğer koridor ise Batı Avrupa ile Asya'yı birbirine tamamlamak için sağlanan TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia/Avrupa-Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru)'dır .

Deniz yolunda bulunan seçeneklerden biri Yunanistan'ın güneyinden başlayan Avrupa, Afrika, Asya ve Amerika'ya; bir başkası ise Doğu Akdeniz'den başlayarak Süveyş Kanalı vasıtasıyla Afrika, Asya ve Uzakdoğu'ya kadar geçişi temin eden koridordur. Ama Türkiye, birden fazla nakliye aracı kullanılarak taşımacılık mevzusunda zayıf hareket etmektedir. Çünkü, Türkiye daha, vergi tenzilatı ve destekleme şemaları gibi, intermodal taşımacılığı sağlamlaştırmak için Batı Avrupa

devletlerinde kullanılan parasal ve yönetim özendirmelere malik değildir. Bu özendirmeler "kamu hizmeti" gibi yapılan intermodal nakliyecilik ve terminal ameliyatı için envestisman ve giriş işletim maliyetine katkı vermektedir. Bu vaziyetin tek ayrı yanı Marmara Denizi'nde muntazam yolculuk yapan RO-RO gemilerinin akaryakıt tüketim vergisinden serbest bırakılmasıdır.

KAYNAKÇA

ABANT Platformu, (2003). **Savaş ve Demokrasi: 6. Abant Platformu Toplantısı 11-13 Temmuz 2003**, Gazeteciler ve Vakıflar Yayınları, Bolu.

AKÇAPAR, Burak, (2007). **Turkey's New European Era: Foreign Policy on the Road to EU Membership**, Rowman Littlefield Yayınları, Plymouth.

AKDUR, Recep, (2005). **Avrupa Birliği ve Türkiye'de Çevre Koruma Politikaları: Türkiye'nin Avrupa Birliğine Uyumunu**, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara.

ALEMDAROĞLU, Nusret, (2007). **Enerji sektörünün geleceği alternatif enerji kaynakları ve Türkiye'nin önündeki fırsatlar**, İTO Yayınları, İstanbul.

AMİNEH, Mehdi Parvizi, (1999). **Towards the Control of Oil Resources in the Caspian Region**, Saint Martin Press Yayınları, Münster.

ARAS, Osman Nuri, (2008). **Azerbaycan'ın Hazar Ekonomisi ve Stratejisi**, Derin Yayınları, İstanbul.

ASLAN, Yasin, (1997). **Hazar petroleri, Kafkas kördüğümü ve Türkiye**, Kişisel Basım, Ankara.

AYBARS, Hikmet, (2014). *Uluslararası taşımacılıkta KDV iadesi*, Okan üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

AYDIN, Çağrı Mustafa ve BEŞ, Erhan, (2006). **Deniz havzasında Türkiye**, Siyasal Kitabevi, Ankara.

BİLA, Fikret, (2004). **Satranç Tahtasındaki Yeni Hamleler: Hangi PKK?**, Ümit Yayınları, Ankara.

BUGAJSKİ, Janusz, (2010). **Georgian Lessons: Conflicting Russian and Western Interests in the Wider Europe**, CSİS Yayınları, Washington.

AYGÜN, A. Can, (2012). *Türkiye ile Avrupa Birliği'nde uygulanan deniz ulaştırma politikaları ve ekonomiye etkileri*, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

ÇAHA, Havva, (2005). “Asya ve Avrupa'yı Birbirine Bağlayan Enerji Koridorunda Türkiye'nin Yeri”, *Akademik Araştırmalar Dergisi*, C. 7, S. 25.

LEON, Dai, (2009). **Origins of the Tarot: Cosmic Evolution and the Principles of Immortality**, Froog Books Yayınları, Berkeley.

DEMİR, M. Faruk, (2007) **Enerji Güvenliği, Enerji Ekonomisi, Enerji Diplomasisi**, Altinküre Yayınları, Ankara.

DEMİR, Sertif, (2016). *Turkey's Foreign Policy and Security Perspectives in the 21st Century: Prospects and Challenges*, Brown Walker Press Yayınları, Boca Raton.

DEMİRTEPE ,M. Turgut, (2008). **Orta Asya ve Kafkasya'da Güç Politikası**, USAK Yayınları, Ankara.

DENİZ TİCARET ODASI, (1995). *Deniz Sektörü raporu*, Türkan Matbaası, İstanbul.

DİNÇER, Osman Bahadır , Özdal Habibe, Necefoğlu Hacali,(2010) *Yeni Dönemde Türk Dış Politikası Uluslararası IV. Türk Dış Politikası Sempozyumu Tebliğleri*,USAK yayınları, Ankara

DOĞANAY, Hayati,(2011) **Türkiye ekonomisi coğrafyası**, Pegem Yayınları, Ankara.

ERDAL, İnce, (2012). “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım”, *Çağdaş Türkiye tarihi araştırmalar dergisi*, C. 12, S. 24.

- EROL, Mehmet Seyfettin ve EFEGİL, Ertan, (2007). **Türkiye-AB ilişkileri: dış politika ve iç yapı sorunsalları**, Alp Yayınevi, Ankara.
- FEİNSTEİN, Stephen, (2010). **Marco Polo: Amazing Adventures in China**, Enslow Publishers Yayınları, New York.
- FRAPPİ, Crappi ve GARİBOV Azad, (2014) **The Caspian Sea Chessboard. Geo-political geo-strategic and geo-economic analysis**, EGEA Yayınları, Milan.
- GANG, Deng, (1999). **Maritime Sector, Institutions, and Sea Power of Premodern China**, Greenwood Publishing Group Yayınları, Londra.
- GİRGİN, Kemal, (2008). **Diplomatik Kokteyl**, Yeniüzyıl Yayınları, İstanbul.
- GÖKÇEGÖZ, Selim, (2007). “Boru Hatları Projelerinin Türkiye’nin Enerji Koridoru Olmasına Etkileri”, *Stratejik Güvenlik Dergisi*, S. 6.
- HARTOG, Leo de, (2004) **Genghis Khan: Conqueror of the World**, Tauris Parke Paperbacks Yayınları, Londra.
- HUT, Davut, (2012). **Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı**, Çamlıca Yayınları, İstanbul.
- İŞIKHAN, Fatih, (2011). *İntermodal taşımacılık ve lojistik köylerin AB ve Türkiye uygulamaları*, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- İNAT, Kemal, (2015). “Ekonomik İşbirliği Örgütü’nün 30. Yılında Türkiye-İran Ekonomik İlişkileri”, *Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı Makalesi*, S. 132.
- KAMER, Kasım, (2010) **Soğuk savaş sonrası Kafkasya**, Usak Yayınları, Ankara.
- KARAGÖL, Erdal Tanas, ATEŞ, Seyithan Ahmet, KIZILKAYA, Mehmet, KAYA, Salihe, (2016). **Türkiye’nin Enerjide Merkez Ülke Olma Arayışı**, SETA Yayınları, Ankara.

KARAGÖL, Erdal Tanas ve KAYA, Salihe, (2014).”Energy Supply Security and the Southern Gas Corridor”, SETA Makalesi, Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı, S. 10.

KAUZ, Ralph, (2010). **Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea**, Otto Harrassowitz Verlag Yayınları, Wiesbaden.

KAZGAN, Gülten, (2003). **Dünden bugüne Türkiye ve Rusya: Politik, Ekonomik ve Kültürel İlişkiler**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

KAZGAN, Gülten,(2007) **Türkiye-Rusya İlişkilerinde İhtilafli Konular ve Çözümleri**, Türk Dünyası Araştırmaları Yayınları, Ankara.

KONA, Gamze Güngörmüş, (2004). **Orta Doğu Orta Asya ve Kesişen Yollar**, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul.

KONA, Gamze Güngörmüş, (2005). **Uluslararası Çatışma Alanları ve Türkiye'nin Güvenliği**, Okumuş adam yayınları, İstanbul.

MARTİN, G. Lenore ve KERİDİS, Dimitris, (2004). **The Future of Turkish Foreign Policy**, The MIT Press Yayınları, Londra.

McCOOL R. W., (2005) *Encyclopedia of World Geography*, Facts on file press yayınları, New York

METİN, Meftun, (2004). **Politik ve Bölgesel Güç-Hazar**, IQ Kültür-Sanat Yayınları, İstanbul.

MÜFTÜLER, Meltem Baç, (2006). **Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerine Güvenlik Boyutundan bir Bakış**, TESEV Yayınları, İstanbul.

MÜSİAD, (2006). **Türkiye'nin Enerji Ekonomisi ve Petrolün Geleceği**, Tavaslı Yayınları, İstanbul.

- ÖZDAL, Habibe, SELİM, Özertem Hasan, HAS, Kerim, DEMİRTEPE, M. Turgut, (2013). **Türkiye-Rusya İlişkileri: Rekabetten Çok Yönlü İşbirliğine**, USAK YAYINLARI, Ankara.
- ÖZDAL, Habibe, (2016). **Sovyetler Birliği'nin Dağılmasından Kırım'ın İlhakına Rus Dış Politikasında Ukrayna**, USAK Yayınları, Ankara.
- ÖZDEMİR, Nuray, (2006). *Cumhuriyet dönemi karayolu politikası (1923-1960)*, Ankara universitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara.
- PALABIYIK, Hamit, YAVAŞ, Hikmet, AYDIN, Murat, (2010). **Nükleer Enerji ve Sosyal Kabul**, USAK Yayınları, Ankara.
- PEI, Minxin, (2006). **China's Trapped Transition**, Harvard University Press Yayınları, Londra.
- PENGFEEI, Ni, Marco Kamiya, Ruxi Ding, (2017). **Cities Network Along the Silk Road: The Global Urban Competitiveness Report 2017**, Springer Yayınları, Beijing.
- PETERSEN, Alexandros, (2011). **The World Island: Eurasian Geopolitics and the Fate of the West**, Praeger Yayınları, Santa Barbara.
- HOU, Renzhi, (2005). **Symposium on Chinese Historical Geography**, Springer Yayınları, Londra.
- SARI, İbrahim, (2016). **Büyük Ortadoğu Projesi**, Net Medya Yayınları, İstanbul.
- SARIKAYA, Yalçın, (2005). **Uluslararası mücadelenin yeni odağı Karadeniz**, Platin Yayınları, Ankara.
- SATMAN, Abdurrahman, (2011). Türkiye'nin Fosil Kaynakları ve Değerlendirme Potansiyeli, *SAREM dergisi*, İstanbul.

SEDAT, Murat, Şahin Levent, (2010). **Dünden bugüne İstanbul'da ulaşım**, İTO yayınları, İstanbul.

SÜLEYMANOV, Elçin ve HASANOV, Fahri, (2013). “Azerbaycan’ın Türkiye’nin enerji sektörüne yatırımlarının Azerbaycan-Türkiye ekonomik ilişkilerindeki rolü”, *Avrasya Strateji Dergisi*, S. 2, Çankırı.

SWIĞTOCHOWSKI, Tadeusz ve COLLİNS, C. Brian, (1999) **Historical dictionary of Azerbaijan**, Scarecrow Press Yayınları, New York.

ŞEKER, Kudbettin, (2006). *Türk vergi sisteminde katma değer vergisi istisna ve iadelerin uluslararası taşımacılık uygulaması*, Süleyman Demirel üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.

TAGLIAPETRA, Simone, (2016). **Energy Relations in the Euro-Mediterranean: A Political Economy Perspective**, Palgrave Macmillan yayınları, Cenevre.

TANDOĞAN, Beril Pınar, (2003). *Boru hattıyla gaz ve akaryakıt taşımacılığında kusursuz sorumluluk halleri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

T.C. BAŞBAKANLIK, (1988). **Gelişen Türkiye'de Hükümet'in Beş Yıllık İcraatı**, T.C. Başbakanlık Yayınları, Ankara.

T.C. ENERJİ ve TABİİ KAYNAKLAR BAKANLIĞI, (2016). “Dünya ve ülkemiz, enerji ve tabii kaynaklar görünümü”, *Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayın Dergisi*, S. 13, Ankara.

ÜTÜCÜLER, Ümran Mer, (2015). *Uluslararası taşımacılık yapan lojistik işletmesinin taşıma türünün analitik hiyerarşi yöntemiyle seçimi: Vestel beyaz eşya A.Ş.de uygulama*, Uşak Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Uşak.

WEAVER, Carol, (2013). **The Politics of the Black Sea Region: EU Neighbourhood, Conflict Zone or Future Security Community?** Routledge yayınları, Londra.

WHITFIELD, Susan, (1999). **Life Along the Silk Road**, Kaliforniya Press yayınları, Los Angeles.

WOOD, Frances, (2002). **The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia**, Kaliforniya üniversitesi yayınları, Los Angeles.

YANAR, Savaş, (2002). **Türk-Rus İlişkilerinde Gizli Güç; Kafkasya, IQ Kültür-Sanat Yayınları**, İstanbul.

YANRUI, Wu, (2012). **Understanding Economic Growth in China and India**, World Scientific yayınları, Singapore.

YAVUZ, Celalettin, (2010). **Avrasya'da Türk Jeopolitiği**, Berikan yayınları, Ankara.

ZHILTSOV, Sergey S., ZONN Igor S., KOSTIANOY, Andrey G. (2016). *Oil and Gas Pipelines in the Black-Caspian Seas Region*, Springer yayınları, İsviçre.

İNTERNET KAYNAKLARI

BULGARTRANGAZ resmi sayfası,

<https://www.bulgartransgaz.bg/files/useruploads/files/ITO/118pcis/ITB%20ENG%20032016.pdf> (Erişim tarihi: 19 Şubat 2018).

DOĞANAY, Hayati, Irak'ın Başlıca Coğrafi Özellikleri Ve Petrol Yatakları, https://www.researchgate.net/publication/321081782_IRAK'I_N_BASLICA_COGRAFI_OZELLIKLERI_VE_PETROL_YATAKLARI_-

[_Main_Geographical_Characteristics_and_Petroleum_Deposits_in_the_Iraq](#) (Erişim tarihi: 15 mart 2018).

“South Caucasus Pipeline”, British Petroleum,
http://www.bp.com/en_az/caspian/operationsprojects/pipelines/SCP.html
(Erişim tarihi: 26 Şubat 2018).