



Ekonomik kriz unutturdu ancak...

KANAL İSTANBUL AÇILDIKTAN SONRA NELER OLACAK

Emekli Deniz Kurmay Albay Ahmet Çınarıılmaz yazdı

Kanal İstanbul açıldıktan sonra neler olacak

10 Ocak Perşembe 2019 23:11



“Kanal İstanbul” Projesi, maalesef sivil toplum kuruluşları ve muhalefet partilerince de yeterince gündemde tutulmamaktadır.

AKP iktidarınca olmazsa olmaz bir proje olarak kamuoyuna duyurulan ve son ekonomik krize rağmen adım adım ilerleyen, ülkeyi yönetenlerin hayati bir gerekçe gösteremediği ve konu ile ilgili bir teknik analizin kamuoyuna takdim edilemediği “Kanal İstanbul” Projesi, maalesef sivil toplum kuruluşları ve muhalefet partilerince de yeterince gündemde tutulmamaktadır.

Halihazırda ülkemiz derin bir ekonomik krizin içinde iken, kimine göre 20 milyar, kimine göre 30 milyar euro’dan daha fazla yatırım bedeli olduğu ifade edilen “Kanal İstanbul” projesi; hayati bir gereklilik midir? Bu proje verimli midir? Kanal açıldıktan sonra siyasi etkileri ne olacaktır, Türkiye Cumhuriyeti’nin güvenliğine katkısı nedir ? yazının konusudur. Konunun en önemli ayağı olan, “Çevre Felaketi” ile ilgili hususlar ise, incelemenin dışında tutulmuştur.

Anadolu Ajansı (AA)’nın haberine göre; 2017 yılında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından toplam 87.593 adet ticari gemi transit geçiş yapmıştır. İstanbul Boğazı’ndan geçen ticari gemi sayısı ise 42.978’dir. İstanbul Boğazı’ndan geçen gemilerin 13.732 adeti LNG, LPG ve ham petrol taşıyan gemilerdir. Bu gemilerden 24.146’sı “Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü”nün “Kılavuz Kaptan” hizmetinden yararlanmıştır. Yani “Kılavuz Kaptan” hizmeti alanlar bir nevi geçiş ücreti veren gemi grubunu oluşturmaktadır.

2017'de her iki boğazdan transit gemi geçişlerinde verilen; fener, tahliye ve kılavuzluk hizmetlerinden 312 milyon 11 bin 630 lira gelir elde edilmiştir. **Merkez Bankası** verilerine göre; 2017'de 1 euro ortalamasının 4,13 türk lirası olduğu dikkate alındığında, her iki boğazdan elde edilen toplam gelir, 75 milyon 547 bin 610 euro'dur.

İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı Çanakkale Boğazı'ndan geçen ticari gemilerden bir miktar az olmasına rağmen, akılda kolay tutulması için İstanbul Boğazı ticari gemi geçişlerinde gelirin 40 milyon euro olarak belirleyelim. Eğer 2017'de "Kanal İstanbul" Projesi hizmete girmiş olsa idi, 40 milyon euro'dan fazlası elde edilebilir miydi? Sorunun cevabı kesinlikle **"Hayır"** olurdu. **Montrö Sözleşmesi** gereği, İstanbul Boğazı uluslararası deniz ticari trafiğine kapatılmıyacağı için, bahse konu gelir mümkün değildir. Yani kaba bir hesapla, **20-30 milyar** Euro'nun üstünde yatırım yapılacak bir projeden, senede **40 milyon Euro** kazanmanın hiç bir mantıklı açıklaması bulunmamaktadır. Bu durumda ne yapılacaktır. Türk bandıralı ticaret gemilerine suni bir kanal olan İstanbul Kanaldan geçme zorunluluğu getirilerek, gelirin bir miktar daha mı artması hedeflenmektedir. Hükümet temsilcilerinin belirttiği gibi, Montrö Sözleşmesi'nin bir kısmı değiştirilecek midir? Bu konunun daha sonra inceleneceğini belirterek, aşağıdaki sorulara cevap arayalım.

"Kanal İstanbul" Projesi bugün için verimli bir proje olmayabilir, gelecek 50-100 yılda karlı olabilir mi? Boğazlardan geçen gemi sayısında radikal bir artış olabilir mi? ilave olarak, Boğaz'da bir kaza olması durumunda amaç İstanbul'un güvenliği mi?

AA'ya göre her iki boğazdan transit geçen ticari gemi sayısının son 10 yılı incelendiğinde; 2007 yılında geçen gemi sayısı 106.519 iken, 2006 yılında Bakü-Ceyhan boru hattının hizmete girmesi ile bu sayı 2017'de 87.519'a gerilemiştir. Daha önce belirttiği gibi, 2017'de İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı 42.978 adet olup, bunların 13.732 adeti ham petrol, LPG vb. gemilerdir. Kaba bir hesapla, 2017'de İstanbul Boğazı'ndan saatte 5 gemi geçmiştir.

Gelecek 50-100 yıl içinde İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı ve yük muhteviyatına etki edebilecek ana başlık konularının neler olabileceğini incelediğimizde,

- Karadeniz'e sahildar ülkelerin ekonomik büyüme kapasiteleri ve bunun deniz ticaretlerine etkileri,

- Gelecekte alternatif enerji kaynaklarının(güneş, rüzgar, hidrojen vb.) günlük hayatımızdaki yeri ve bunun İstanbul Boğazı ticari trafiğine etkileri nelerdir,

olarak belirlenebilir.

- Ayrıca alt başlıklar olarak, yapay zeka, nano teknoloji, genetik ilmi ve insanların tüketim alışkanlıklarının ne olacağı vb. konular bugün için direk olarak konuyu etkilemese de gelecekte dolaylı olarak büyük etkilerinin olabileceği bilim insanlarınca incelenmelidir.

"İstanbul Kanal" Projesi ile ilgili birbirini tamamlayan onlarca doktora tezi yapılabilecek olup, amaç; kamuoyunu ve devlet ilgililerini daha kapsamlı ve sağlıklı düşünmeye sevk etmektir.

Karadeniz'e sahildar ülkelerin ekonomik büyüme kapasiteleri ve bunun deniz ticaretine etkileri,

Orta ve küçük büyüklükte bir ekonomik gücü olan ve kısıtlı kaynaklara sahip olan Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan gibi ülkelerin son 10 yıldaki Gayri Safi Milli Hasılabüyüme oranları % 2-4 olup, gelecekte de anılan ülkelere ait deniz taşımacılığında radikal artışların olmayacağı değerlendirilmektedir.

Ancak Rusya Federasyonu (RF) bunun dışındadır.RF'nin en önemli ihraç kalemleri ham petrol ve doğalgazdır.2006'da Bakü-Ceyhan petrol boru hattının hizmete girmesi ile boğazlardan geçen gemi sayısında önemli düşüşler olduğu dikkate alındığında,yakın zamanda hizmete girmesi planlanan "Mavi Akım" projesi (RF'den Türkiye üstünden orta Avrupa'ya kadar doğalgaz akışı) ile de, gemi sayısında bir miktar daha azalma olacağı düşünülmektedir.

Hali hazırda dünyadaki iklim değişiklikleri a'dan z'ye herşeyi etkilemeye başlamıştır. RF iklim değişikliği nedeniyle, yazın 3 ay süresince "Kuzey Kutup Denizi"ni deniz ticaretine açmıştır. RF, dev buz kırıcı gemiler ile yılın 12 ayı anılan denizi deniz taşımacılığına açmayı planlamaktadır.Böylece, farklı okyanus ve denizlerdeki birçok limana çok daha kısa sürelerde ulaşılabilir.Bu da, RF'nin kuzey kutup bölgesinde yeni ve sürekli büyüyen ticari liman merkezleri oluşması demektir.Akademik yayınlarda belirtildiği gibi, 40-50 yıl sonra alternatif enerji kaynaklarının günlük hayatımızdaki yerinin genişlemesi ve petrol, doğalgaz vb. ürün rezervlerinin dünyada azalması nedeniyle, RF'den kaynaklı gemi sayısında büyük bir artış olmayacağı değerlendirilmektedir.

Ayrıca taşıma maliyetlerini azaltmak amacıyla az personel ile çalışan büyük tonajlı gemiler inşa edilmektedir. Bunun anlamı aynı yükün daha az gemi ile boğazlardan geçişi demektir.

Gelecekte alternatif enerji kaynaklarının (güneş, rüzgar, hidrojen, gelgit, nükleer fizyon vb.) günlük hayatımızdaki yeri ve bunun İstanbul Boğazı ticari trafiğine etkileri nelerdir,

Alternatif enerji kaynaklarının gelecekte kullanımı ile ilgili kapsamlı çalışmalar artan süratle yapılmakta olup, arabaların kullanacağı yakıttan, evleri ısıtan enerjiden, elektrik üretimi yapan santrale kadar her türünde artan oranda alternatif enerji kaynaklarının, petrol, doğalgaz ve kömürün yerini alacağını ifade etmek kehanet sayılmaz.Kısa süre önce dizel yerine

hidrojen ile çalışan tren Almanya’da hizmete girmiş olup, bilim ve teknolojiadaki gelişmeler günümüzde çok hızlı iken, gelecekte bu süratin katlamalı olarak daha da ivmeleneceği kesindir.

Bu kapsamda önümüzdeki 50 yılda tehlikeli madde taşıyan gemi sayısında radikal bir artış olmayacağı, aksine bir azalma olacağı düşünülmektedir.

BOĞAZ GEÇİŞ EMNİYETİ

Ayrıca, “Kanal İstanbul” projesini yapma gerekçesi olarak, Boğaz’ın emniyeti gösterilebilir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO); Gemi Dizaynı ve Donanımı, Yangından Korunma, Personel Eğitimi, Dökme Sıvılar ve Gazlar ile ilgili standart ve kriterleri sürekli yenilemekte, daha güvenli bir taşımacılık hedeflemekte ve bu hususlar liman otoritelerince sıkı olarak denetlenmektedir. Yine de Allah korusun bir kaza olması durumunda, kanalın çevresindeki meskun mahallenedeniyle, tahribat yine olacaktır.

Yukarıda belirtilen hususlar kapsamında, önümüzdeki yıllarda boğazlardaki transit ticari trafikte büyük bir artış beklenmemektedir. Büyük bir artış olsa bile, Boğazlarda günün şartlarına uygun geçiş düzenlemeleri yapılarak ki, yapılmaktadır, bu trafiğin emniyetle geçişi sağlanabilecektir.

Gemi sahibi olan armatörler açısından konu incelendiğinde; ticari gemi sahipleri için en önemli husus maliyetleri düşürmektir. Bu nedenle gemilerini ucuz olan boğaz/kanaldan geçireceklerdir. Yazımımızın başında belirtildiği gibi, Montrö Sözleşmesi yürürlükte kaldığı müddetçe elde edilecek gelir; 40 milyon euro bile değildir.

Eğer Türk bandıralı ticari gemilere “İstanbul Kanal”dan geçme zorunluluğu getirilirse, Türk armatörler yabancı bandıralı gemilere kapatılmayacak olan İstanbul Boğazından masrafsız geçmek için gemilerini yabancı bandıraya dönüştürerek, bu yaptırımdan kurtulacaktır.

Ayrıca “Kanal İstanbul” a yapılacak alt yapı yatırımlarının 50-100 yıl içinde yenilenmesi/modernize edilmesi de büyük bir sorundur. “Kanal İstanbul” ülkenin kıstıtlı kaynaklarını heba etme projesidir.

“KANAL İSTANBUL” PROJESİNİN TÜRKİYE CUMHURİYETİ GÜVENLİĞİNE ETKİLERİ

“Kanal İstanbul” gerçekleşirse, İstanbul’un avrupa yakasında büyük bir alan suni ada olacak, bu suni adada yaşan yaklaşık 8-10 milyon insan; deniz ve hava limanlarına ilaveten, “Kanal İstanbul”, İstanbul Boğazı üstünden olan ve kurulacak olan köprüler vasıtasıyla ana kara arasında bağlantı sağlanacaktır. Olası bir savaşta örneğin kürt devletini aleni olarak kurmak isteyen ABD ile bir sıcak çatışma olduğunda, binlerce kilometre öteden fırlatılabilen ve sıfır hata ile hedefini vurabilen güdümlü mermiler ile bu köprüler hedef olarak seçilebilecek, Trakya ile İstanbul’daki suni adanın irtibatı sargari maliyetle kesilebilecektir.

Bir harpte, TSK; ihtiyaç olduğunda Trakya’dan birliklerini geri çekmesi durumundaciddi sorunlar ile karşılaşacaktır. Kuzey Suriye’de ABD himayesindeki kürt bölgesi nedeniyle ABD ile gerginlik yaşanırken, 2018 yılında Karadeniz’e çıkış yapan ABD donanmasına ait “USS CARNEY” in başüstünde çekilen ve basına servis edilen fotoğrafta geminin pruvasındaki güdümlü mermi lançeri ve Yavuz Sultan Selim köprüsünün aynı karede buluşturulması anlamlıdır. Bu tip gemilerdeki güdümlü mermiler GİRİT açıklarından bu köprüleri vurabilecek menzile ve vuruş hassasiyetine sahiptir.

İlave olarak, İstanbul’un avrupa yakasının bir suni ada durumuna gelmesi, Montrö Sözleşmesi’nin bütünüyle ortadan kaldırılmasına kadar olan süreci tetikleyecek bir mekanizmayı hareketlendirebilecektir.

MONTRÖ SÖZLEŞMESİ’NİN DEĞİŞTİRİLMESİNİN TÜRK DIŞ POLİTİKASINA ETKİLERİ

“Kanal İstanbul” projesi için 1936’da imzalanan Montrö Sözleşmesi’nin ilgası/tadil edilmesi kimin menfaatlerine hizmet eder ile ilgili yakın tarihte Türkiye’de neler olduğunu hatırlatarak, bazı anılarımı da paylaşmak istiyorum.

2000’li yılların başından itibaren Deniz Kuvvetleri Komutanlığı personeli öncülüğünde vücut bulan politikaları ile (Blackseaför-Karadeniz Uyum Harekatı) Karadenize sahil dar olan ülkelerin (RF, Ukrayna, Romanya ve Gürcistan) uyum içinde ilişkilerini geliştirdiği, özellikle ABD-NATO donanmasının hareketlerinin sınırlandırıldığı bir deniz olmuştur.

2004-2008 yılları arasında Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargahında kurmay subay olarak Kuvvet Plan Proje subayı ve 3 sene de şube müdürü olarak görev yaptım. Görevlerimden biri de, NATO Kuvvet Yapılanma Süreci idi. NATO karargahında icra edilen toplantılarda, müttefik!! ülke uzmanlarının şu sorusu ile birkaç kez karşılaştım. “Montrö Sözleşmesini nasıl by-pass ederiz de, Karadeniz’de uzun süreli daha büyük ve kapsamlı bir deniz gücü bulundururuz.

Yani daha “Kanal İstanbul” projesi AKP iktidarınca gündeme getirilmemiş iken, NATO planlama uzmanları Montrö Sözleşmesimaddelerinden olan Karadeniz’e sahil dar olmayan ülke donanmalarının en fazla 21 gün süre ile anılan denizde kalması, toplam harp gemisii tonajının 45.000 ton ile sınırlandırılmasını kullanışsız hale getirme niyetlerini beyan ediyorlardı.

Ayrıca 1952’de NATO’ya üye olan Türkiye Cumhuriyeti’nden 52 yıl sonra 2004 yılında NATO üyesi olan Bulgaristan ve Romanyadeniz gücü toplamı, Türk donanması savaş gücünün %10’u bile etmezken, ABD liderliğindeki NATO yetkili kurullarınca, Karadeniz’in Komuta-Kontrol sorumluluğunun Türk Deniz Kuvvetleri’ne verilmemesi dikkate değerdir

Önemli bir not olarak da, o yıllarda NATO silah kabiliyetlerini planlama sürecinde; en çok çalışılan konular çöl ve sıcak iklim şartlarında hareket icra edilmesi idi. Silah sistemleri Afrika vb. coğrafyalarda hareket icra edebilecek şekilde geliştiriliyordu.

Birkaç yıl sonra batılı devletlerce arap baharı geliyor, Büyük Ortadoğu Projesi ülkelere refah ve demokrasi getirecek denmiş, Libya ve Suriye kan gölüne dönmüş, askerler eli ile iktidarlar değiştirilmiştir.

Bugüne kadar olan olaylar göstermiştir ki, Balyoz ve Ergenekon vb. davalar ile Deniz Kuvvetlerinin seçkin subaylarının tasviye edilmesi, 15 Temmuz FETÖ darbe girişimi, Büyük Ortadoğu projesi kapsamında, Türkiye'den de toprak kopartılarak kurulacak bir kürt devleti ile Türk donanmasına Karadeniz'de Komuta Kontrol sorumluluğunun verilmemesi, Montrö Sözleşmesi'nin değiştirilmesi gayreti, aynı resmin birer parçalarıdır.

2002 yılında; Suriye'de ABD himayesinde bir kürt bölgesinin tesis edileceği ifade edilse idi, herhalde büyük çoğunluğun alay konusu olurdu. Bugünden geçmişe baktığımızda, AKP iktidarında SURİYE sınırındaki mayınlı sahaların bir İSRAİL firmasına temizletilmek istenmesi, Rus savaş uçağının Türk

F-16'sınca düşürülmesi, aynı büyük resimdeki birbirine bağlı olaylardır. Bu coğrafyada müttefiğimiz olsun olmasın, başka devletlerce verilen sözlerin tutulmayacağı, hatta kandırılabilenimiz unutulmamalıdır.

Montrö Sözleşmesi esnetildiği veya ortadan kaldırıldığı takdirde, yeni durumda; Karadeniz, ABD, İngiliz ve müttefik donanmaları ile RF'nin rekabet alanına dönecek, Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politikadaki manevra alanı ciddi olarak kısıtlanacaktır.

Sonuç olarak, "Kanal İstanbul" projesinin ülkeye katma değer sağlayan, milli ve yerli bir proje olması mümkün değil iken, milletin sınırlı kaynaklarını heba etme projesidir. Diğer yandan, milli menfaatlerimize hizmet etmek bir yana, bulunduğumuz coğrafyada; dış politikamızın insiyatif kaybetmesine ve aşırı bedeller ödemesine sebep olurken, Türkiye Cumhuriyeti'nin güvenliğine katkı sağlamak bir yana, mili bekamızın korunmasında ciddi sorunlara neden olacak bir projedir.

Ne yapmalıyız? Anılan projenin her açıdan zararlarının anlatıldığı bir imza kampanyası başlatılmalıdır. Emekli büyükelçiler, bilim adamları, sanatçılar vesivil örgütlerden (GREENPEACE vb.) destek istenmeli, bu konunun sadece İstanbul'un meselesi olmadığı, Türkiye'nin çok büyük bir sorunu olduğu her platformda ifade edilmelidir.

Ahmet Çınaryılmaz (Emekli Deniz Kurmay Albay)

Odatv.com

kanal istanbul

arşiv

İletişim

Haber Merkezi: 0 216 449 32 00

Faks: 0 216 449 32 00

Mail: info@odatv.com

İletişim

Künye

Gizlilik Sözleşmesi ve Koşullar

Mobil Uygulamalar



Reklam

Reklam: 0 216 449 32 00

reklam@odatv.com

© 2021, Oda TV. Tüm haklar saklıdır.



ANA SAYFA

YAZARLAR

VIDEO

FOTO GALERİ

ARŞİV

KATEGORİLER

