

**KAZAKİSTAN'IN EKONOMİK
KALKINMASINDA PETROL
KAYNAKLARINI KULLANMA
STRATEJİLERİ**

Ashat KESİKBAYEV
(Yüksek Lisans Tezi)

Eskişehir, 2001

**Anadolu Üniversitesi
Merkez Kütüphane**

**KAZAKİSTAN'IN EKONOMİK
KALKINMASINDA PETROL
KAYNAKLARINI KULLANMA STRATEJİLERİ**

Ashat KESİK BAYEV

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İktisat Anabilim Dalı
Danışman: Prof.Dr.Rıdvan KARLUK**

**Eskişehir
Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Ağustos-2001**

YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZÜ

KAZAKİSTAN'IN EKONOMİK KALKINMASINDA PETROL KAYNAKLARINI KULLANMA STRATEJİLERİ

Ashat KESİKBAYEV

İktisat Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ağustos 2001

Danışman: Prof.Dr. Rıdvan KARLUK

Bu çalışmada Orta Asya Türk cumhuriyetlerinden Kazakistan'ın bağımsızlık sonrası ekonomik gelişimi ve politikaları incelenmektedir. İhtiva ettiği millet yelpazesıyla Kazakistan'ın, öncelikli hedefler arasında dünya toplumu içinde kendine has kültürüyle bağımsızlığını pekiştirmek, barış ve huzur içinde refaha ulaşmak, bilinçli, özgür, adil ve asil bir toplum yetiştirmek meseleleri yer almaktadır.

Bulunan yeni petrol rezervleri Kazakistan'ı dünyanın önde gelen petrolcüleri arasına yerleştirdiği gibi dikkatlerin de bölgede odaklanmasına yolaçmıştır. Araştırmacı Kazakistan'ın petrol rezervlerini, üretim kapasitelerini ve ihracat güzerhahlarını incelemekte, bölgedeki politik ve stratejik oluşum çerçevesinde Rusya'nın savunduğu Tengiz-Novorossiysk petrol boru hattı ile Türkiye ve ABD'nin destekledikleri Aktau – Bakü – Ceyhan petrol boru hatların teknik ve ekonomik özelliklerini incelemekte, her iki boru hattının stratejik ve politik getiriler ve götürülerini değerlendirmektedir. Ayrıca, Kazakistan'ın enerji kaynakları bağlamında dünyanın başlıca siyasal ve ekonomik güç merkezleriyle ilişkileri irdelenmektedir.

ABSTRACT

For POSTGRADUATE STUDY THE STRATEGIES FOR USING PETROLEUM RESOURCES IN ECONOMICAL DEVELOPMENT OF KAZAKHSTAN

Ashat KESIKBAYEV

Department of Economics

Anadolu University, Social Sciences Institute, August 2001

Adviser: Prof.Dr. Rıdvan KARLUK

In this study economical development and policies of Kazakhstan, one of Central Asia Turkish Republics, following the independent period was examined. Kazakhstan's precedence targets as possessing various nations include making sure her independent place in the world's community, reaching to a standard of life in peace, and growing up conscious, free, fair and gentle community.

Finding new petroleum resources led Kazakhstan to be at the first raw of petroleum producers as well as took all the attention to the area. Kazakhstan's petroleum resources, production capacity, export routes were examined. Considering the political and strategic situation, the comparable technical and economical specifications between the Tengiz - Novorossiysk petroleum pipeline advocated by Russia and Aktau-Baku-Ceyhan line advocated by Turkey and USA was studied. Positive and negative aspects of both lines from strategical and political view were evaluated. Kazakhstan's relations with world's political and economical powers were also studied from Kazakhstan's energy resources point of view.

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Ashat KESİKBAYEV'in "Kazakistan'm Ekonomik Kalkınmasında Petrol Kaynaklarını Kullanma Stratejileri" başlıklı tezi **14 Eylül 2001** tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, **İktisat (Uluslararası İktisat) Anabilim Dalında**, yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza, _____

Üye (Tez Danışmanı) : Prof.Dr.S.Rıdvan KARLUK
Üye : Prof.Dr.Nüvit OKTAY
Üye : Yrd.Doç.Dr.Kemal BİÇERLİ

Prof.Dr. Çiğdem ZİLHİTİ/ALP
Azadollu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ÖNSÖZ

Kıymetli Hocam ve danışmanım Prof.Dr. S.Rıdvan Karluk'un çalışmamın bütün safhalarındaki yardım ve desteği her türlü teşekkürün fevkindedir.

Uzun ve yorucu çalışmamın boyunca yardımlarını gördüğüm ve teşekkürü borç bildiğim şahıs ve müesseselerinin hepsini burada saymam mümkün değildir.

Bununla beraber bunların bir kısmını şöyle sıralayabilirim:

Kazakistan Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği Başkâtibi Sayın Kuralbay Bukharbayev, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği Kapt. Atilla Kocataş, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Genel Sekreteri Kapt. Cahit İstikbal, Anadolu Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Merkezi mensuplarının sıcak ilgilerini daîma muhabbetle hatırlayacağım.

Ashat Keskikbayev

Ağustos 2001

Eskişehir

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT.....	iii
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
ÖZGEÇMİŞ.....	vi
TABLolar LİSTESİ.....	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
HARİTALAR LİSTESİ.....	xi
GİRİŞ.	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KAZAKİSTAN EKONOMİSİNE GENEL BAKIŞ

1. KAZAKİSTAN'IN COĞRAFİK KONUMU.....	7
2. KAZAKİSTAN EKONOMİSİNİN YAPISI.....	10
2.1. Doğal Yeraltı Zenginlikleri	10
2.2. Ulaşım ve Haberleşme.....	11
2.3. Kazakistan'ın Ekonomik Potansiyeli.....	11
2.4. Kazakistan'ın Dış Ticaret faaliyetleri.....	12
2.5. Kazakistan'ın Dış Ekonomik Gelişme Koşulları.....	14
2.6. Kazakistan'da Yatırım Faaliyetleri.....	16
2.7. Kazakistan'da Özelleştirme.....	22
2.8. Ekonomik Gelişme.....	23
2.9. Kazakistan Ekonomisinin Son Durumu.....	24
4. PİYASA EKONOMİSİ ALT YAPI SİSTEMLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ.....	25

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA ENERJİ KAYNAKLARI VE PETROLÜN ÖNEMİ

1.	GENEL OLARAK ENERJİ KAYNAKLARI.....	27
2.	DÜNYADA MEVCUT VE KULLANILAN ENERJİ KAYNAKLARI.....	27
3.	PETROLÜN ÖNEMİ.....	30
4.	DÜNYADAKİ PETROL KAYNAKLARI.....	32
5.	DÜNYADA PETROL ÜRETİMİ VE TÜKETİMİ.....	33
	5.1. Üretim.....	33
	5.2. Tüketim.....	34
6.	GELECEKTE ENERJİ İHTİYACI.....	34
7.	HAZAR BÖLGESİ VE KAZAKİSTAN'IN PETROL VE DOĞAL GAZ KAYNAKLARI.....	36
	7.1. Hazar Bölgesi'nin Enerji Kaynakları.....	36
	7.2. Kazakistan'ın Birincil Enerji Kaynakları.....	37
8.	HAZAR PETROLLERİNİN KULLANIM BÖLGELERİNE ULAŞTIRILMASI.....	39
9.	HAZAR DENİZİ HUKUKİ STATÜSÜNÜN BELİRSİZLİĞİ.....	40

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAZAKİSTAN'IN EKONOMİK KALKINMASINDA PETROL KAYNAKLARINI KULLANMA STRATEJİLERİ

1.	KAZAKİSTAN'IN GELİŞME STRATEJİSİ : PROGRAM-2030.....	45
2.	PETROL ÜRETİMİ VE İHRACATI.....	46
	2.1. Kazakistan'da Petrol Üretimi.....	46
	2.2. Ekonomik Kalkınmada Petrol İhracatının Rolü.....	49
	2.3. Kazakistan'ın Mevcut Taşıma Hatları ve Sorunları.....	52

2.3.1. Kuzey İstikameti.....	52
2.3.2. Doğu İstikameti.....	54
2.3.3. Batı İstikameti.....	54
3. DÜNYADA KULLANILAN PETROL TAŞIMA TÜRLERİ.....	54
3.1. Petrolün Tankerlerle Taşınması ve Deniz Kirliliği.....	55
3.2. Türk Boğazlarının Durumu.....	56
3.2.1. Boğazların Tarihî Süresi.....	56
3.2.2. Lozan ve Montrö Anlaşmaları.....	57
3.2.3. Boğazlarda Trafik Düzeni.....	58
3.2.4. Trafik Gözetleme İstasyonları.....	62
3.2.5. VTS Sisteminin Bölge İçin Önemi.....	63
3.2.6. VTS ile Birlikte Alınacak Önlemler.....	64
3.3. Boru Hatları ile Petrol Taşınması.....	68
4. PETROL İHRACATI GÜZERGAH PROJELERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ..	69
4.1. KTK Tengiz – Novorossiysk Boru Hattı.....	69
4.1.1. Novorossiysk (Rusya) – Burgas (Bulgaristan) Hattı.....	72
4.1.2. Romanya Güzergahı – Köstence Limanı.....	72
4.1.3. Odessa – Brody – Gdansk Boru Hattı.....	72
4.2. Aktau – Ceyhan Petrol Boru Hattı.....	74
4.2.1. Bakü – Tiflis – Ceyhan Boru Hattı Sistemi.....	74
4.2.2. Bakü – Tiflis – Ceyhan Hattı'nın Teknik Özellikleri.....	75
4.2.3. Projenin Türkiye Kanadı.....	76
4.3. Aktau Petrollerinin Bakü – Ceyhan Sistemine Katılması.....	77
4.4. Kazakistan Petrollerinin Basra Körfezi'ne Ulaştırma Yolları.....	79
4.5. Batı Kazakistan – Çin Boru Hattı Projesi.....	84
4.6. Yatırım İhtiyaçları Bağlamında İlgili Sektöre Yabancı Sermaye Yatırımlarının Durumu ve Gelecekteki Yatırım İhtiyaçları.....	89

5. PETROL İHRACATININ STRATEJİK ÖNEMİ.....	92
5.1. Hazar Bölgesinin Jeopolitik Durumu.....	92
5.2. Rusya – Kazakistan İlişkilerinde Enerji Faktörü.....	100
5.3. Enerji Kaynakları Çerçevesinde Çin – Kazakistan İlişkileri.....	103
5.4. ABD – Kazakistan İlişkileri.....	104
5.5. AB Ülkeleri – Kazakistan İlişkileri.....	108
6. DÜNYADA 20-30 YIL SONRA BEKLENEN ENERJİ KRİZİ BAĞLAMINDA KAZAK PETROLLERİNİN İHRACATI.....	109
7. KAZAKİSTAN’IN DÜNYANIN ÖNDE GELEN PETROL ÜRETİCİLERİ ARASINA GİRMESİ.....	110

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KAZAKİSTAN – TÜRKİYE EKONOMİK İLİŞKİLER ÇERÇEVESİNDE ENERJİ SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELER

1. TÜRKİYE’NİN KAZAKİSTAN’DAKİ YATIRIMLARI.....	114
1.1. Kazakistan’daki Türk yatırımları.....	114
1.2. Yatırımlarının Dağılımı.....	115
2. KAZAKİSTAN – TÜRKİYE ARASINDA ENERJİ SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELER	116
2.1. KAZAKTURKMUNAY (KTM)	116
2.2. TEPCO LLC. (TEMİR PROJESİ)	118
2.2 TEKFEN CONSTRUCTION AND INSTALLATION.....	118
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	119
EKLER.....	121
KAYNAKÇA.....	147

TABLolar LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
<i>Tablo 1 , Kazakistan 'da Renkli Metal Üretimi (2001).....</i>	10
<i>Tablo 2 , BDT ve Baltık Ülkeler 'in Temel Makroekonomik Göstergelerin Dağılımı..</i>	15
<i>Tablo3 , Dünya Ticarî Borsalarında Fiyat Değişimleri</i>	16
<i>Tablo 4 ,Hazar Bölgesi Ham Petrol Rezervleri</i>	37
<i>Tablo 5 , Kazakistan 'ın İhracat Göstergesi.....</i>	50
<i>Tablo 6 , Petrol Ürünlerinin İhracat Dinamiği ve Yabancı Yatırımlar Göstergeleri (1996-1999).....</i>	54
<i>Tablo 7 , Dünya Petrol Piyasalarının Genel Durumu.....</i>	86
<i>Tablo 8 , Çin 'de Ham Petrol İhracat ve İthalatı, (1985-2000).....</i>	86
<i>Tablo 9 ,Çin 'de Petrol Üretim ile Tüketimin Karşılaştırılması (1999-2000).....</i>	87
<i>Tablo 10 , Kazakistan 'daki Türk Şirketlerinin Yaş Dağılımı.....</i>	116

SEKİLLER LİSTESİ

<i>Şekil 1 , Fosil Yakıt Üretim ve Tüketimin Bölgelere Göre Dağılımı.....</i>	28
<i>Şekil 2 , Dünyada Kanıtlanmış Doğal Gaz Rezervlerinin Bölgelere Göre Dağılımı.....</i>	29
<i>Şekil 3 , Dünyada Kanıtlanmış Fosil Rezervlerinin Kullanabilme Süreleri(1997).....</i>	29
<i>Şekil 4 , Kazakistan 'ın İhracat Göstergeleri.....</i>	30
<i>Şekil 5 , Toplam İhracat İçinde Petrol Ürünleri İhracatın Payı Yıllara Göre Dağılımı.....</i>	51

HARİTALAR LİSTESİ

<i>Harita 1 , İstanbul Boğazı.....</i>	66
<i>Harita 2 , Trans Balkan Boru Hatları Projeleri.....</i>	73
<i>Harita 3 , Aktau – Bakü – Ceyhan Boru Hattı Projesi.....</i>	79
<i>Harita 4 , Planlanan Batı Kazakistan – Çin Boru Hattı.....</i>	84
<i>Harita 5 , Batı Kazakistan 'dan Dünya Piyasalarına Boru Hatları.....</i>	99

GİRİŞ

1991 yılında SSCB’de ekonomi ve siyasetin çökmesiyle başlayan çözülme süreci sonucunda dünya arenasına çeşitlilik gösteren etnik ve ekonomik yapılarıyla Orta Asya’da beş ve Kafkaslarda üç bağımsız cumhuriyeti meydana getirmiş ve bölgede ekonomik, politik değişmelere yol açmıştır.

Orta Asya cumhuriyetlerinin geçiş sürecinde aynı liderler tarafından yönetilmeleri de ulus devlet olma ve bağımsızlıklarını pekiştirebilmeleri açısından fayda sağladığı gibi, bu ülkelerin istikrarına da yardımcı olmuştur.

Orta Asya cumhuriyetlerinin sosyal, etnik ve ekonomik yapıları farklılık göstermekle birlikte, ortak ve öncelikli hedefleri vardır. Bunlar; dünya toplumu içinde kendilerine has kültürleriyle bağımsızlığını pekiştirmek, barış ve huzur içinde refaha ulaşmak, bilinçli, özgür, adil ve asil bir toplum yetiştirmektir.

Kazakistan’ın bu doğrultuda gelişmesi ve büyümesi için öncelikle, yeni nesli hedef alarak gerekli altyapı oluşturulmalıdır. Sosyal, siyasal ve bilimsel altyapı olmadan bağımsız, hür düşünen ve bilgi üreten toplum yaratılamaz. Bu bağlamda özellikle Kazakistan dışında öğrenim gören ve ülkemizi en iyi şekilde temsil etme şerefine sahip olan öğrenciler, tüm güçlerini hem kendilerini mükemmel düzeyde yetiştirmelerine hem de Kazakistan’ı en iyi şekilde temsil etme çabasına vermelidirler.

Yukarıda sözü edilen hedeflere ulaşma sürecinde Kazakistan ve Hazar Bölgesinin istikrarı için temel dayanak, bir bakıma ulusal güçlerini teşkil eden ve son zamanlarda dünyanın yoğun ilgisini çeken petrol kaynakları üretimi ile ihracat yollarıdır.

Bir buçuk asırlık zaman içinde hep kendinden söz ettiren, savaflara ve krizlere neden olan petrolün gerçek önemi nedir ve bugünlere petrol serüveni nereden gelmiştir? Daniel Yergin¹ petrol serüveninin başlangıcını şöyle anlatıyor:

¹ Yergin,Daniel.**PETROL; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü** (İkinci basım, Ankara:1999)
Çeviren: Kâmuran Tuncay ,s.5.

... 1854 yılında Amerika'da bir grup yatırımcı Yale Üniversitesi'nde bir kimya profesörüne başvurarak, kendisini yörede bulunan ve kayalardan sızan "kayayağı" denilen bir yağın aydınlatıcı ve yağlayıcı olarak incelemekle görevlendirilir. Profesör kayayağı analizine girişirken "sonucunun beklentilere cevap vereceğini ve bu maddenin değerini ortaya çıkaracağını" söyledi. Bundan üç ay sonra araştırmanın bitimine az kala heyecan ve coşkuyla raporunda şu satırları yazdı: "Damıtılmış kayayağı üretiminde bu ürünün kullanımı konusunda beklenmedik büyüklükte başarı sağlandı..."

Böyle başlıyor ticari petrolün ilk keşfi. Arada geçen 150 yıllık zaman diliminde petrol konusu dünya arenasında hep kendinden söz ettirmiştir.

Petrolü milli stratejiler ve dünya politikaları ile içiçe olan bir mal olarak görebiliriz. Birinci Dünya Savaşı'nda kullanılan "içinden patlamalı" makineler artık atların ve kömürle çalışan lokomotiflerin yerini alınca, petrol milli gücün bir simgesi haline gelmiştir. Gerek Uzakdoğu gerekse Avrupa'da İkinci Dünya Savaşı'nın çıkışı ve gelişmesinde petrol en önemli etken olmuştur. Nitekim, Japonlar Pearl Harbour'a, Doğu Hint Adaları'ndaki petrol kaynaklarına el koyan ordularını korumak amacıyla saldırmıştır. Hitler'in Sovyetler Birliği'nin işgal etmesindeki en önemli stratejik hedef yine Kafkaslardaki petrol kaynakları ele geçirmektir.

1956 yılında Süveyş Krizi büyük ölçüde petrol nedeniyle meydana gelmiştir. 1979'lu yılları petrol gücünün nüfuz yönünden en etkin ve hissedilir yıllar olarak adlandırabiliriz ..

Bu durum, endüstriye ağırlık vermiş ve ekonomik kalkınmalarını petrole dayanmış ulusların arasında birbirine karşı "derin bir güvensizlik" oluşturmuştur. Petrol , 1990'ların Soğuk Savaş sonrası ilk bunalımında (Kuveyt'in işgalinde) can damarı konumundaydı.

Enerji politikaları, özellikle petrolün keşfinden ve petrolün Ortadoğu ülkelerindeki yoğunluğunun belirlenmesinden sonra bütün dünya ülkelerini ilgilendiren bir konu olmuştur. Konu ile ilgili araştırmalar, politikalar ve stratejiler üzerinde durulmuş, gerek ulusal gerekse uluslararası platformlarda çeşitli kurum ve kuruluşlarca birleşmeler yoluna gidilmiştir. Bu durum günümüzde öyle bir hal almış ki, petrol gibi enerji kaynağına sahip olan ülkelerle birlikte enerjinin geçiş güzergahında bulunan ülkeler de ulusal güçlerine büyük katkılar sağlamışlar. Bu ülkeler artan milli güçlerinin etkisiyle diğer ülkeler üzerinde baskı ve egemenlik kurmaya çalışmışlardır.

Orta Asya ve Hazar Denizi Havzası, büyük enerji kaynaklarının keşfiyle, Yirmi birinci Yüzyılda enerji üretiminin esas noktası olarak görülebilir. Gerek Batı Avrupa Devletleri'nin gerekse ABD ve Japonya gibi ülkelerin enerjiye olan ihtiyaçları gelecekte de bugünden daha az olmayacağı hesaplanmaktadır. Bu açıdan yukarıda söz edilen üretim bölgelerine komşu olan ve bir köprü görevi üstlenmiş bulunun Türkiye'nin de boru hattı taşımacılığı konusunda geliştireceği politikaların ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Hazar kıyılarını paylaşan beş ülkeden birisi olan Kazakistan geniş topraklara ve zengin yer altı kaynaklarına sahiptir. Bunlar arasında altın, gümüş, uranyum, demir, kömür, krom, bakır, kurşun, çinko ve daha pek çok maden sayılabilir. Ama en medyatığı ve göze çarpanı, hem denizde hem de karada büyük petrol yataklarıdır.

Bulunan yeni rezervler Kazakistan'ı dünyanın önde gelen petrolcülerine arasına soktuğu gibi dikkatlerini de bölgede odaklanmasına yol açmıştır. Bunun sonrasında Hazar bölgesinde oynanan oyunlar daha da yoğunlaşır.

Kazakistan'ın dünya piyasalarına doğal çıkışı yoktur. Kazakistan'ın enerji kaynaklarını dışa satabilmesi için açık denizlere çıkışı sağlamalıdır. Bu da, boru hatlarının inşasını gerektirir. *Bölgede ekonomik ve siyasi hesapların yapıldığı, çetin pazarlıkların sürdürüldüğü konulardan biri, boru hatlarının izleyecekleri güzergahlar ve üzerinden geçecekleri ülkelerdir.* Boru hatları taşımacılığında dikkate alınacak önemli hususlar sayılırken, gerek fiziksel, gerek sosyal etkenler birbirlerinden ayrılmayan önemli birer parça olarak dikkate alınmalıdır.

Teknik olarak bir projenin olabilirliği ispatlansa bile dünyadaki güç dengelerini, politik oyunlar hesaba katılmaksızın hiçbir ilerleme sağlanamaz. Türkiye – Kazakistan petrol boru hattı projesi görüşmeleri esnasında sadece Türkiye ve Kazakistan'ın bu konuda istekli olmalarının projenin gerçekleşmesine yetmediği açıkça görülmektedir. Böylesi uluslararası projelerde güçler dengesi iyi kurulmayınca beklenmedik sonuçların olması muhtemeldir. Öyle görülüyor ki, önümüzdeki yıllarda finans açısından güçlü olan şirketler ve ülkeler, bu zenginlikleri ipotekleri altına almada söz sahibi olacaklar. Bu açıdan baktığımızda finans sorunu çözümlenmiş kaynakların önünde en büyük engel, güvenli ve en ekonomik güzergahı belirlemek kalmaktadır.

Kazakistan şu anda -Azerbaycan üzerinden yapılan satışları saymazsak- Rusya üzerinden Batı Avrupa piyasasına ulaşmaktadır². Fakat bu hat, transit geçiş ücreti, taşıma kapasitenin düşüklüğü ve tamire muhtaç olması, Kazakistan'ın Rusya Federasyonu'nun *ekonomik ve siyasi nüfuzundan* kurtulma isteği, satılan petrol ve gazın gerçek değeri üzerinden zamanında tahsil edilememesi gibi sebepler yüzünden Rusya Federasyonu ile tartışmalara konu olmaktadır. Nitekim, kendisi de bir petrol ihracatçısı olan Rusya, taşıyacağı Kazak petrolüne kota -geçiş sınırlaması- uygulamaktadır. Rusya'nın uyguladığı kotanın uluslararası petrol fiyatlarının gerilediği dönemlerde yükselmesi, yükseldiği dönemlerde de azalması dikkat çekicidir. Ancak son zamanlarda sergilediği olumlu yaklaşımın ardında, Kazakistan'ın diğer alternatiflere yönelmesini engelleme niyetinin olduğu açıktır.

29 Ekim 1998 tarihinde Ankara'da bir araya gelen Türkiye – Türkmenistan – Azerbaycan – Kazakistan – Özbekistan – Kırgızistan ve Gürcistan Devlet Başkanları, hazırlanan Ortak Bildiriye Amerikan Enerji Bakanlığı'nın gözleminde Bakû – Ceyhan Hattı için ilk imzayı atmışlardır. Altı maddeden oluşan Bildirinin en önemli özelliği devlet başkanları düzeyinde ilk kez bir arada böyle bir Bildiriye imzalamaları - Türkmenistan hariç - ve siyasi desteklerini tam olarak Hazar- Akdeniz yönünde kullanmalarıdır. Kazakistan Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev bu projenin **Bakû-Ceyhan** değil **Aktau – Ceyhan** olarak adlandırılmasını istemektedir. Çünkü bu proje, Kazakistan'ın batısındaki Aktau Bölgesindeki petroleri ile ekonomik açıdan anlam kazanmaktadır. Kazak petrolü için bundan başka Çin, İran ve daha başka alternatifler de söz konusudur. Her bir projenin avantajları ve dezavantajları, siyasi ve ekonomik getirisi, götürüsü vardır³. Bu bağlamda bugün için tek alternatif gözükken Tengiz - Novorossiysk Güzergahı'na (**CPC-Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu**), kapalı Hazar havzasından çıkış için *geçici bir çözüm* olarak bakılmalıdır. Dolayısıyla, ulaşım pazarları doğru seçilip, öncelik “çok yönlü“ güzergahlar seçiminde olmalıdır. Çalışmanın Üçüncü Bölümü'nde “Aktau-Bakû-Ceyhan“ Boru Hattı, diğer alternatifleri ile karşılaştırılarak stratejik ve ekonomik önemi konusunda durulacaktır.

² Dikbaş, Kadir. “Kazakistan Cumhurbaşkanı N.Nazarbayev’le röportaj“, **Aksiyon Dergisi**, Sayı no 312 (25 Kasım 2000), s.33.

³ **Ön.ver.**

Hazar Denizi'nin hukuki statüsünün hala belirlenmemiş olması, Hazar altından geçecek boru hatları için kendi başına bir engel teşkil etmektedir.

Bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölüm'de Kazakistan ekonomisinin yapısı ve bulunduğu bölge itibariyle coğrafi konumu incelenmiş, sahip olduğu kaynaklar ve bugünkü potansiyeli anlatılmıştır.

İkinci Bölümde Hazar Bölgesi'nin enerji kaynakları konusu, dünyadaki enerji kaynakları incelenmiştir. Bu veriler doğrultusunda Hazar Bölgesi enerji kaynaklarının dünya petrol rezervleri içindeki yeri saptandı. Bölge ekonomileri için önem arz eden Hazar Denizi'nin hukuki statüsü hakkında bilgi verilmiştir. Hazar Denizi'nin hukuki statüsü meselesi karmaşık tarihî ve strateji unsurları içerdiğinden ve günümüze kadar bir çözüm bulunmadığından mesele sadece genel hatlarıyla anlatılmıştır.

Üçüncü Bölümde, Kazakistan'ın ekonomik kalkınmasında petrol kaynaklarını kullanma strateji araştırma çalışması yer aldı. Kazakistan coğrafi olarak Avrasya kıtasının dünya denizlerine çıkışı olmayan bir ülke konumundadır. Dolayısıyla, “zengin kuyunun fakir bekçisi” durumundan kurtulması için Kazakistan bugünlerde dünya piyasalarına petrol taşıma güzergahları arayışındadır. Kazakistan petrollerinin dünya piyasalarına ulaştırılması petrol tankerleri ve boru hattı sistemleri ile taşınma meseleleri tüm ayrıntılarıyla araştırılarak bu bölümde ortaya konulmuştur. Konuya paralel olarak günümüzde hem Türkiye hem de Kazakistan için büyük önem taşıyan Türk Boğazları'ndan petrol tankerlerinin geçme meselesi araştırılmıştır.

Çalışmanın ilerleyen kısımlarında, gelişme yolunda olan ülkelerin ekonomik kalkınmalarında ihracat sektörünün (petrol ihracatı) yeri ve önemi üzerinde durulacak, petrol ihracatının ekonomik kalkınma üzerindeki etkileri ve ne gibi şartların varlığını gerektirmesinden söz edilecektir.

Bu gelişmeler kapsamında bölge ülkeleri, dünyanın büyük ekonomik güçlerinin ilgi alanlarına girdiklerinden, özellikle Kazakistan'ın petrol ulaşımı konusunda alacağı kararları çok önemlidir.

Dördüncü Bölümde, Kazakistan ile Türkiye arasında gittikçe artan ekonomik ilişkiler ele alınmıştır. Bu kapsamda Türkiye'nin Kazakistan'daki yatırımlar incelenerek, petrol sektöründeki gelişmeler araştırıldı.

Kazakistan'ın yurt içinde ve dünyada çevre ve ekoloji konularında hassas ülke olarak Karadeniz'in mevcut durumu ile büyük bir kirlilik altında iken, gelecekte de petrol taşımacılığının bu deniz üzerinden yapılmasının ne kadar büyük bir tehlike arz edeceği hususunda farkında olmalıdır. Ayrıca, tankerlerle taşıma yerine boru hattı taşımacılığının en uygun ve en ekonomik çözüm olduğu ifade edilmektedir. Karadeniz'in bölge petrollerinin taşınması için kullanılması durumunda Türk Boğazları'nın bu yükü kaldıramayacağı ve bir çevre felaketine sebebiyet vereceği de ortadadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAZAKİSTAN EKONOMİSİNE GENEL BAKIŞ

1. KAZAKİSTAN'IN COĞRAFİK KONUMU

Yüzölçümü 2,717,300 km² olan Kazakistan, toprak büyüklüğü açısından dünyada Rusya, Çin, ABD, Arjantin, Brezilya, Kanada, Hindistan ve Australya'dan sonra 9.ncü sırada yer almaktadır. Birleşik Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleri içerisinde ise bu değerlemede 2.nci sıradadır. Kazakistan toprakları 12 Avrupa Birliği ülkesinin toplam kapsadığı alandan büyüktür.

Kazakistan ile sınırı olan ülkeler ve sınır uzunlukları: Çin Halk Cumhuriyeti – 1,460 km, Kırgızistan – 980 km, Türkmenistan – 380 km, Özbekistan – 230 km, Rusya Federasyonu – 6,467 km. Toplam sınır uzunluğu 12,187 km'dir. Kazakistan toprakları batıda Volga nehrinin aşağı akıntısından doğuda Altay dağlarının eteklerine kadar 3,000 km alanında yayılmıştır; kuzeyde Batı Sibiry Çukurluğu'ndan ve güneyde Kızılıkum çölleri ve Tyan-Shan Dağları zinciri olmak üzere 2,000 km'lik iki coğrafik saat dilimi kapsamaktadır. Kazakistan nüfusu 14,953,000 (1999 sayımı itibarıyla) kişi ve nüfus yoğunluğu 1 km²'de 6 kişi şeklindedir.

Kazakistan'da küçük ve büyük nehir sayısı yaklaşık 8.5 bini bulunmaktadır ki yedisinin uzunluğu 100 km aşmaktadır. Kazakistan'da küçük ve büyük olmak üzere 48,000 çeşit göl bulunmaktadır. Bunların içerisinde en büyükleri – Aral Gölü, Balkaş, Zaysan, Alaköl, Tengiz, Seletengiz. Dünya'nın en büyük gölü olan Hazar Denizi'nin Kuzey bölgesinin büyük kısmı ve Doğu kısmının yarısı Kazakistan sınırları içindedir. Kazakistan'a ait Hazar kıyıların uzunluğu 2,340 km'dir.

Kazakistan topraklarının %26 – steplerden oluşmaktadır. 167 milyon hektarlık alan – çöller (%44) ve yarı çöller (%14), ormanlar ise 21 milyon hektardır.

Kazakistan topraklarında 155 çeşit memeli hayvan, 488 – kuş, 150 – balık ve 250 tür şifalı bitkilerin olduğu bilinmektedir.

Kazakistan'ın dünya ile entegrasyonunda ilk faktör tartışmasız - ekonomidir. Kazakistan'ın dış politikasının oluşmasında bir diğer faktör - Asya ile Avrupa'nın

kesişme noktasındaki jeopolitik durumudur. Burada, Kazakistan Rusya ve Çin'i, Rusya ve Orta Asya Cumhuriyetlerini ve oradan da Orta Doğu ve Güney Asya Cumhuriyetleriyle bağlayıcı halka rolü üstlenmektedir. Kazakistan, bir yandan büyük ekonomik potansiyele sahip olması ve diğer yandan, Avrasya kıtasında coğrafi durumuyla BDT'nin önder ülkelerinden biri pozisyonundadır. Rus ve Batılı analistlere göre Kazakistan eski Sovyet Cumhuriyetleri içerisinde Rusya'ya rakip olabilecek ülkeler arasında yer almaktadır.

Bu durumda Kazakistan önemli ekonomik avantajlara sahip olmaktadır. Gelecekte Kazakistan, Avrupa'dan Güney-Doğu Asya'ya transit ülke rolünü üstlenebilir, çünkü bu yol en kısa olanıdır. Bu durum herşeyden önce hava taşımacılığıyla ilişkindir. Bununla birlikte, Kazakistan Avrasya kıtasının ortasında yer aldığından açık denizlere çıkışı bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Kazakistan'ın komşu ülkeleriyle dostluk ilişkilerin sürdürmesi halinde dünya ulaşımına çıkış garantisini sağlayabilecektir. Kazakistan'ın Avrasya kıtasındaki jeopolitik durumu sadece komşu ülke ve bölgeler için değil, nisbî olarak uzakta olan ABD için de çekici ve ekonomik olarak elverişli gözükmektedir⁴. Kazakistan, Avrasya'nın merkezinde yer alan bir devlet olarak Avrasya Birliği'ni oluşturma inisiyatifini göz önümüze aldığımızda, Kazakistan'ın yakın gelecekte Avrasya Birliği'nin temeli olması muhtemel beklentiler arasındadır⁵. "Avrasya merkezindeki bugünkü politik durum itibariyle kıtanın farklı bölgeleri birleşmeye itmektedir, ve Kazakistan'ın öncelikli amacı jeoekonomik alanın oluşmasında öncü olmaktadır. Bunun için Kazakistan, komşu bölgelerle ilişkilerde bulunabilecek ve bunları tek üretim kompleksine bağlayabilecek kapasitede bütünleşik sistemi temsil etmelidir."⁶

Avrasya Birliği fikri uluslararası ilişkilerin gelişmesinde oldukça yeni bir kavramdır. Global politikada bu kavrama önemli bir yer verilmektedir. Öncülüğü Kazakistan Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev'e ait olan bu yeni fikrin ortaya çıkmasının sebepleri olarak, Kazakistan'ın dünyanın farklı uçlardaki ülkelerle olan ikili

⁴ Kydyrbekuly, Doulatbek. **ABD'nin Dünya Siyasetindeki Rolü: Kazakistan'a Etkileri** (Kazak-Amerikan Üniversitesi, 1999),s.35.

⁵ Ön.ver.

⁶ **Kazahstanskaya Pravda Gazetesi** (27 Eylül 1995).

ve çoklu ilişkilerin gelişmesi, uluslararası ve bölgesel örgütlere katılması ve Avrasya kıtasının merkezinde yer alması olarak gösterilebilir. Coğrafi durumu itibariyle Kazakistan sadece bir Asya ülkesi olarak sayılmamalıdır, zira ülkenin batı bölgesi Ural(Jaik) nehrinin sağ kolu Avrasya kıtasının Avrupa kısmındadır. Kazakistan Asya ve Avrupa'nın kesişme noktasındadır. Her iki kıtayı birleştiren büyük araziye sahip olan Kazakistan hakkıyla Avrasya ülkesi sayılmaktadır⁷. “Sovyet İmparatorluğu'nun dağılmasından sonra bölgede yeni bir jeopolitik durum oluşmuştur. Kazakistan bu anlamda dış politik ve stratejik olarak Avrupa'yı Asya-Pasifik bölgesiyle birleştiren bir mihver olarak karşımıza çıkmaktadır.”⁸

Kazakistan dünya ile entegrasyonu ve gelişmişlik düzeyi yakalama süreci aşağıdaki jeopolitik faktörler doğrultusunda gerçekleşmektedir:

1. Kazakistan Avrasya Birliği'ni oluşturan birim olarak tanımlanmakta.
2. Kazakistan Batı ile Doğu, Kuzey ile Güney arasında bir köprü niteliğinde ve farklı kültürlerin milli ve dünya değerlerin kesişme eksenidir. Bozkır demokrasisi, düzen ve bireye saygısı, misafirperverlik, açık gönüllülük, farklı inançlara liberal yaklaşması, yazılı ve sözlü sanata ve bilime yönelmesi Kazak mentalitesini göçebe halkı olarak dünya kültürüne entegre olması önceden kestirilmektedir.
3. Dünya okyanuslarına tabii çıkışları olmayan Kazakistan için petrol ihracatı hayati bir önem taşımaktadır. Dünya politikasında Petrol Oyunları ateşle oynamaya benzetilmektedir. Petrol yataklarının önemli bir kısmı Hazar'ın altında ve kıyılarındadır.
4. Dış ticaret, iş ve kültür değişmelerin aracılığıyla Kazakistan doğal olarak BDT gibi bölgesel birliklerde yer almaktadır.
5. Kazakistan, dünyanın gelişmiş ülkelerin dikkatini çeken, Hazar denizi kaynaklarını kullanan ülkeler çemberine girmektedir.

⁷ Kydyrbekuli, Doulatbek. a.g.e., s.36.

⁸ Nazarbaev, Nursultan. **Strategiya Stanovleniya I Razvitiya Kazahstana Kak Suverenogo Gosudarstva**, (Almaty:1992),s.49.

2. KAZAKİSTAN EKONOMİSİNİN YAPISI

2.1. Doğal Yeraltı Zenginlikleri

Kazakistan çeşitli yeraltı zenginliklere sahiptir. Mendeleyev Kimyasal Tablosu'nun bilinen 105 elementin Kazakistan'da 99 çeşidi keşfedilmiş, 60 elementin üretimi gerçekleşmektedir. Kazakistan keşfedilmiş çinko, volfram ve barit rezervleri bakımından dünyada ilk sırayı almakta, gümüş, kurşun ve kromit rezervleri bakımından – ikinci , bakır ve flüorit – üçüncü, molibden – dördüncü ve altın üretiminde – altıncı sıradadır.

Tablo:1 Kazakistan'da Renkli Metal üretimi (2001)⁹

Renkli Metaller Üretimi	Ocak, 2001	Aralık, 2000	Ocak, 2000
<i>Rafine edilmiş bakır, ton</i>	<i>31,421</i>	<i>33,335</i>	<i>34,801</i>
Bir önceki aya oranı	-5.7	-6.8	+3.6
Bir önceki yıla oranı	-8.0	+5.6	+17.3
<i>Boksitler, ton</i>	<i>290,500</i>	<i>292,700</i>	<i>268,000</i>
Bir önceki aya oranı	-0.8	-8.0	-4.2
Bir önceki yıla oranı	+8.4	+4.6	+8.1
<i>Kil üretimi ton</i>	<i>106,081</i>	<i>102,279</i>	<i>102,684</i>
Bir önceki aya oranı	+3.7	-3.2	+1.7
Bir önceki yıla oranı	+3.3	+1.3	+5.0
<i>Rafine edilmiş altın, kg</i>	<i>1,001</i>	<i>1,222</i>	<i>839</i>
Bir önceki aya oranı	-18.1	+55.1	-26.9
Bir önceki yıla oranı	+19.3	+15.3	+22.5
<i>Rafine edilmiş gümüş,</i>	<i>77,003</i>	<i>82,350</i>	<i>65,492</i>
Bir önceki aya oranı	-6.5	+57.8	+7.6
Bir önceki yıla oranı	+17.6	+35.1	+27.3

Açıklama: (+) Üretimdeki Artış, (-) Üretimdeki Azalış

Kazakistan BDT ülkeleri arasında yeraltı kaynakları rezervleri bakımından krom filizleri ve kurşun üretiminde – birinci sırada, petrol rezervleri, gümüş, bakır ,

⁹ Askarov, Tulegen. "Proizvodstvo tsvetnix metallov v yanvare 2001", **Kontinent Dergisi**. Sayı no 6(44), (29 mart-11 nisan 2001), s.2.

marganets, çinko, nikel ve fosfor hammaddesi rezervlerinde – ikinci, doğal gaz, kömür, altın ve kalay'da – üçüncü sıradadır. Kazakistan'ın 2000-2001 yıllarında gerçekleşen bazı renkli metal üretimleri tablo:1'de gösterilmiştir .

Kazakistan'ın batı bölgesi büyük petrol ve doğal gaz yataklarına sahiptir. Bu da Kazakistan'ın dünyanın büyük petrol üreticileri arasında yer almasına sebep olmuştur.

Kazakistan'ın sahip olduğu yeraltı kaynakların jeoekonomik değerlendirme sonuçlarına göre en büyük ekonomik katkısı olanlar – kömür, petrol, bakır, demir, kurşun, çinko, kromitleri, altın ve marganets madenleridir.

3.2. Ulaşım ve Haberleşme

Kazakistan'ın Avrasya kıtasının merkezinde olması, ülkenin belirgin ulaşım ve iletişim potansiyelini transit taşımacılık alanında ortaya koymakta ve dünyanın çeşitli ülkelerinin ilgisini çekmektedir. Kazakistan'ın ulaşım ve iletişim kompleksi demiryolları, hava yolları, deniz, nehir, boru hatları, otoyol ağı ve telekomünikasyon sistemlerinden oluşmaktadır.

Demiryollarının toplam uzunluğu 14.5 bin km'dir. Yük taşımacılığın büyük kısmı demiryolları ile gerçekleşmektedir. Otoyol uzunluğu umumi kullanım için – 83.3 bin km, bunların 17.7 bin km'si ulusal öneme sahiptir. Deniz taşımacılığı Hazar Denizi'nde gerçekleşmekte olup deniz limanları – Aktau ve Bautino, İran ve Azerbaycan'a doğrudan çıkış niteliğindedir. Hava taşımacılığı sektöründe ulusal taşımacılık şirketi "Air Kazakhstan" ve çeşitli diğer hava taşımacılığı şirketleri oluşturmaktadır. Kazakistan'ın Telekomünikasyon sistemi "KAZTELECOM" şirketi tarafından temsil edilmektedir¹⁰.

3.3. Kazakistan'ın Ekonomik Potansiyeli

Kazakistan'ın gelişmesini sürdürebilmesi için tüm imkanlar mevcuttur. Kazakistan zengin yeraltı kaynakları, geniş tarıma elverişli arazisi, eğitilmiş işgücü ve küçümsenmeyecek sanayi potansiyeline sahiptir.

¹⁰ <http://www.president.kz>, Analysis and Strategic Research Center (ASRC) of the Administration of the President of the Republic of Kazakhstan, 23 Şubat 2001.

Bugün sanayi malları üretimi 2,700 fabrika tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu fabrikalarda 812,000 kişi istihdam edilmekte, bu da üretim sektöründe istihdam edilenlerin 1/3 'dür¹¹.

Sanayi üretimi malları bakımında yüksek kalite ve rekabet edebilirlik niteliklerinden dolayı Kazak Bakır, Çinko, Kurşun ve Kadmiy global piyasada talep edilmektedir .

Kazakistan bölgede büyük enerji sanayi kompleksine sahiptir. Kazakistan'da bugün 172 petrol, 42 kondensat ve 94 doğal gaz yatakları mevcut olup, keşvedilmiş ve üretilebilir petrol ve kondensat kapasitesi – 2.8 milyar ton, doğal gaz – 1.9 trilyon m³'dur.

Petrol rafinerilerine Kazak petrollerini, büyük sanayi komplekslerine doğal gazı ulaştırmak için petrol ve gaz boru hatlar sisteminin geliştirilmesinin hızlandırılması, Kazakistan petrollerini dünyaya pazarlamak için boru hatların inşa edilmesi, petrol üretimini 1995 yılında 20 milyon ton'dan 2000 yılında yaklaşık 40 milyon ton ve 2014 yılında 120-170 milyon tona kadar artmasını sağlayacaktır.

3.4. Kazakistan'ın Dış Ticaret Faaliyetleri

Kazakistan'da bugün dünyaya açılmak için büyük ölçüde elverişli bir ortam sağlanmıştır : siyasi istikrar, doğal yeraltı kaynakları, gelişmiş sanayi, yeterli düzeyde eğitilmiş vasıflı işgücü, elverişli jeopolitik ortam, BDT ülkeleri ile oldukça geniş ticari bağlantıları dış ekonomi faaliyetleri geliştirilmesinde önemli faktörlerdir.

Kazakistan'da dış ekonomik faaliyetlerinin hukuki temelleri kurulmuş ve sürekli güncellenmektedir. Bunlar dünyaca kabul edilen uluslararası hukuk kuralları temelinde kurulmuştur (GATT normatifleri , Dünya Ticareti Örgütü (WTO)'nun gümrük geliştirme kurulu çerçevesinde) .

Kazakistan'ın dış ticaret faaliyetleri, devlet tarafından katı kontrol sisteminden bugünlerde mevcut olan liberal dış ticaret sistemine geçmiştir.

¹¹ Ön.ver.

Kazakistan büyük ölçüde dış ticaret liberalizasyonu gerçekleştirilmiştir :

- ihracat malları kotası kaldırılmış ;
- lisans gerektiren ürünleri listesi oldukça azaltılmış;
- tüm malların gümrük resimleri iptal edilmiştir , buğday, petrol, doğal gaz ve metalürji ürünleri hariç
- gümrük ve vergi kolaylığı uygulaması kaldırılmış;
- Serbest Ekonomik Bölgeler oluşturulmuş;
- düşük kaliteli malların ülkeye girişini önlemek için teknik, sıhhi ve diğer kontrol mekanizmaları geliştirilmektedir.

Kazakistan'ın dış ticaret hacmi,

1994 yılında - 6,727.0 milyon USD dolar,

bunun içinde mal ve hizmet ihracatı – 3,233.0 milyon dolar,

mal ve hizmet ithalatı – 3,494.0 milyon dolar iken

1995 yılında - 7,228.6 milyon dolar ,

bunun içinde mal ve hizmet ihracatı – 3,833.2 milyon dolar,

mal ve hizmet ithalatı – 3,495.0 milyon dolar,

1997 yılında - 10,641 milyon dolar ,

bunun içinde mal ve hizmet ihracatı – 6,366 milyon dolar,

mal ve hizmet ithalatı – 4,275 milyon dolar,

2000 yılında – 14,191.6 milyon dolar ,

bunun içinde mal ve hizmet ihracatı – 9,139.5 milyon dolar,

mal ve hizmet ithalatı – 5,052.1 milyon dolar¹².

Kazakistan'ın 2000 yılı için dış ticaret hacmi ülkeler bazında EK-G' da ayrıntılı olarak verilmiştir.

Kazakistan'daki üreticilerin uluslararası ticarete adaptasyonu neticesinde Avrupa Birliği ülkeleri ile dış ticaret hacmi 1997'de 1996 yılına göre %53.7 artış göstermiştir. Avrupa Birliği ülkelerine ihracat %47.4 artış gösterirken, ithalat %67.2 artış göstermiştir¹³.

¹² Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Ajansı, 2001.

¹³ Ön.ver.

Kazakistan'ın uluslararası ticaretin norm ve kurallarına riayet edilmesi ülkenin Ocak 1996 yılında Dünya Ticaret Örgütü ve GATT üyeliğine başvurması açısından çok büyük önem taşımaktadır. Dış ticaretin mevcut hukuki yapısının uluslararası norm ve prensiplerine uygun şekle getirilmesi çalışmaları devam edilmekte olup dış ticaret partner ülkeleri ile dış ticarete konu olan mal ve hizmetlerin giriş-çıkışlar hususunda iki ve çoktarafli görüşmeler yapılmaktadır. Kazakistan'ın dış ticaret rejimi memorandum çalışmaları sürdürülmektedir¹⁴.

3.5. Kazakistan'ın Dış Ekonomik Gelişme Koşulları

1999 yılında Kazakistan ekonomisinin gelişmesi dünya finans ve ticari piyasaların olumlu koşullarda olduğu dönemde gerçekleşmiştir : dünya üretim artış temposunun hızlanması (dünya ekonomik büyüme % 3 artmıştır), dünya finans piyasaların yükselişi, Kazakistan'da üretilen ihracata konu olan hammaddelerinin dünya fiyatlarının artması olumlu ortam yaratmıştır.

Dünya ekonomisinin büyümesine sebep olan etkenler arasında ABD ekonomisinin belirgin artış göstermesi (%3.7) ve EURO'nun gevşemesine rağmen Avrupa'nın ekonomi büyümesi istikrarını korumsudur (% 2). Bunun dışında, ekonomide izlenen 2 yıllık sürekli düşüşün ardından Japonya adım adım ekonomik büyüme yolunu yakalamaktadır. Derin düşüş döneminden sonra 1999 yılında hemen hemen tüm Güney-Doğu Asya ülkelerinde ekonomik aktivite artışı kaydedilmekte ve olumlu büyüme oranları gözlenmektedir¹⁵. 1999 yılında dünya finans piyasasının kriz döneminden çıkış sürecinin başlangıcı açık olarak gözlenmektedir.

1999 yılında BDT ülkelerin büyük bir kısmında ekonomik durumun iyileşmesi Kazakistan ekonomisine olumlu etkiye yol açmıştır. İlk önce, Kazakistan'ın en önemli ticari partneri olan Rusya'nın nispeten makroekonomik ve finans istikrarı görülmektedir (Tablo:2).

¹⁴ **Ön.ver.**

¹⁵ Kazakistan Merkez Bankası yıllık raporları, "1999 Yılı Faaliyet Raporu",

<http://www.nationalbank.kz/Information.htm>

Tablo:2 BDT ve Baltık ülkelerin Temel makroekonomik göstergelerinin dağılımı,%(1999)

Ülkeler	GSMH	Enflasyon Oranı	Yerli Paranın USD doları oranı
Rusya	0,0	36,5	30,8
Ukrayna	-0,4	19,2	52,1
Belarus	1,5	155,0	199,1
Moldova	-5,0	30,0	39,3*
Kırgızistan	0,0	40,0	53,7
Azerbaycan	3,7	2,0	12,5
Gürcistan	3,0	9,5	7,2
Ermenistan	4,0	8,0	0,1
Tacikistan	5,0	55,0	7,3*
Latvia	1,5	2,1	2,5*
Litvanya	0,0	2,5	0,0
Estonya	0,0	36,5	30,8

Kaynak: <http://www.nationalbank.kz/Information>, Kazakistan Merkez Bankası

* - resmi kura göre

1999 yılı ilk yarısında olumsuz dış ticaret koşullarına rağmen (dünyadaki hammadde fiyatlarının sürekli düşüşü ve partner ülkelerin yerli paraların devalüasyonu) bir yıl içinde olumsuz faktörler Kazakistan ekonomisine etkisini büyük ölçüde azaltılmıştır. Dalgalı döviz kuru rejimine geçilmesi ve 1999 Şubat ayında Kazakistan ihracatına konu olan malların dünya fiyatlarının artması neticesinde Kazakistan üreticilerinin rekabet edebilme olanaklarını arttırmış ve ülkenin ekonomi durumun düzelmesine yol açmıştır (Tablo:3'te).

Kazakistan ekonomisinde gözlenen olumlu gelişmelerin temel faktörü, ham ürünlerin ihraç kalemlerinin tüm gruplarında dünya fiyatlarının artması olmuştur (petrol, renkli metaller).

Tablo:3 Dünya ticari borsalarında fiyat değişimi (bir önceki seneye göre % değişimi)

Sanayi malları	1998	1999
Petrol	-34,5	140,2
Bakır	-15,6	26,8
Çinko	-16,3	35,1
Kurşun	-4,9	-4,3
Alüminyum	-18,1	30,5
Gümüş	-16,1	7,5
Altın	-0,7	0,5

Kaynak: <http://www.nationalbank.kz/Information>, Kazakistan Merkez Bankası

3.6. Kazakistan'da Yatırım Faaliyetleri

Kazakistan'da yatırım faaliyetlerini üretimin iç ve dış finansman kaynakları neticesinde iyileştirilmesi ve geliştirilmesine karar verilmiştir. Çeşitli kolaylıkları ve teşvik sistemleri uygulayarak dış yatırımcıları ülkeye çekmeye çalışılmaktadır.

Bu görüşü her fırsatta dile getiren Kazakistan Başkanı Nursultan Nazarbayev, şunların altını çizmektedir:“ Bizim görevimiz – Kazakistan’ı dünya ülkelerine yatırımlar için çekici bir alan olarak göstermek ve dış yatırımcıları ekonomimizin önemli sektörlerine çekebilmektir”.

Yabancı şirket temsilcileri, özel müteşebbisler Kazakistan'da dış yatırımcılar için sağlanan koşulları olumlu değerlendirmektedirler. Zengin yeraltı kaynakları, tarım ve sanayi potansiyeli, kalifiye elemanları ve ucuz eğitilmiş işgücü potansiyeli, jeopolitik durumun avantajları, ülkedeki siyasi ve etnik istikrar unsurlarının büyük önemi vardır.

Kazakistan'da yabancı sermaye akışını sağlamak öncelikli hedefler arasında yer almış ve Kazakistan dünya topluluğuna entegrasyonunda ve serbest piyasa ekonomisi geçişi için uygar ve hukuki temellerin kurulmasında gereken adımları atmaktadır.

Bu bağlamda Yabancı Yatırımlar Hakkında, Doğrudan Yabancı Yatırımlara Devlet Desteği gibi kararnameler ve yasalar onaylanmıştır. 1997 yılında Kazakistan Cumhurbaşkanı Doğrudan ve Dış Yatırımcıların Teşviki için Kazakistan Cumhuriyeti

Öncelikli Ekonomi Sektörlerin Belirlenmesi Hakkında ve Çeşitli Teşvik ve Tercih Sistemleri Ve Bunların Dış Yatırımcılarla Yapılan Anlaşmalarda Uygulanacak Düzenin Genel Vaziyetinin Onaylanması Hakkında kararname çıkarıldı.

1997 yılında Kazakistan'ın ulusal ve uluslararası hukuk ve yasal normatlara yeni bir yasa eklenmiş oldu: Kazakistan Cumhuriyeti Doğrudan Yatırımlar İçin Devlet Desteği Hakkında, Menkul Kıymetler Piyasası Hakkında, Kıymetli Evraklar Akitlerin Tescili Konusunda Yasalar kabul edildi.

Bununla birlikte yatırımların teşviki ve korunması hakkında hükümetlerarası düzeyinde çeşitli anlaşmalar imzalanmıştır.

Genel olarak yabancı yatırımcıları çekme ve koruma prosedürleri bugün 20'den fazla hukuki ve yasal aktarla düzenlenmektedir.

Kazakistan ekonomisine büyük ölçekli yabancı yatırımları çekme ve bu yatırımların rasyonel ve etkin kullanımı gereksinimleri gözönüne alınarak, Cumhurbaşkanı kararnemesi doğrultusunda yabancı yatırımları kullanımı hususunda tek yetkili kurum oluşturulmuştur – **Dış Yatırımlar Devlet Komitesi**.

Kazakistan'da belirlenen ekonominin öncelikli sektörlere doğrudan yabancı yatırımları çekmek için tanıtım çalışmaları sürdürülmektedir.

Haziran 1997 yılında Almaty şehrinde “Kazakh Investment Summit” - Kazakistan Yatırımcılar Toplantısı gerçekleşmiştir. Bu toplantıya 17 ülkeden 52 şirketin ve 2 uluslararası örgütün temsilci ve yöneticileri katılmışlardır. Eylül 1997 yılında İngiltere'nin başkenti Londra'da “Kazakistan'da Yatırımlar” adlı konferans düzenlenmiş; bu konferansın ana amacı yabancı yatırımcılara Kazakistan'ın yeni yatırım cazibelerinin anlatılmasıdır.

18-19 Kasım 1997 tarihinde Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev'in Amerika Birleşik Devletleri 'ne yaptığı resmi ziyaret çerçevesinde Washington DC'deki Gallodet Üniversitesinde “Kazakistan'ın Ticari ve Yatırım Olanakları ve Kazakistan'ın Jeostratejik Önemi” adlı konferansa Amerika'nın önde gelen şirket ve uluslararası holdinglerin temsilci ve yöneticiler iştirak etmişlerdir.

27 Kasım 1997 tarihinde Frankfurt-On-Main şehrinde(Almanya) “Kazakistan – Ticaret ve Yatırımlar” konulu Konferans düzenlenmiştir.

4 Haziran 1999 tarihinde Almaty şehrinde 3.Uluslararası “Almaty Investment Summit” adlı Forum düzenlenmiştir. Bu Forum’a 22 ülkeden 160 şirket temsilcileri katılmıştır¹⁶.

1999 Haziran ayında Londra’da Kazakistan ve ITE Şirketler Grubu’nun ortaklaşa organize ettikleri “Kazakistan – Yeni Binyılın Yeni Başkenti” adlı Uluslararası Konferans-summit gerçekleştirilmiştir. Bu konferansa Amerika ve Avrupa’dan yaklaşık 250 delege iştirak etmiştir.

Çıkarılan yasalar, organize edilen çalışmalar Kazakistan ekonomisine yabancı yatırımcıların artışı sağlamıştır. Kazakistan ekonomisine bugün itibariyle 40 ülke yatırım yapmaktadır. Devlet yatırımlar hususunda doğrudan yatırımlara odaklanmaktadır.

1996 yılında doğrudan yatırım akışı yaklaşık 1,220.2 milyon dolar, ki bu 1995 yılına göre 2 kat fazladır, dış krediler – 508.8 milyon dolar, bunun 135.2 milyon doları IMF kredileridir. 1997 yılında kullanılmış doğrudan yabancı yatırımlar tutarı 1,830.8 milyon dolardır.

1998 doğrudan yabancı yatırım hacmi 1.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbaev “Diğer BDT ülkeleri içerisinde bu en büyük rakamdır. 6 yıl ardarda Orta Asya’ya doğrudan yatırımların akışı gözlenmekte olup 1997 yılında Batı Asya’yı 1.5 kat aşmıştır. Bu yatırımların 755’i Kazakistan ve Azerbaycan’a gelmekte“ açıklamada bulunmuştur¹⁷.

Gerçekleşen dış yatırımlar değerlendirilmesinde BDT ülkeleri arasında Kazakistan Rusya’dan sonra 2. sıradadır. BDT ülkelerine yapılan yabancı yatırımların hacmine göre liste aşağıdaki gibidir :

¹⁶ <http://www.president.kz>, 23 Şubat 2001.

¹⁷ **Ön.ver.**

Rusya – 9.201 milyar dolar, Kazakistan – 5.129 milyar dolar, Azerbaycan – 3.233 milyar dolar, Ukrayna – 2.696 milyar dolar, Türkmenistan – 762 milyon dolar, Gürcistan – 512 milyon dolar, Özbekistan – 423 milyon dolar, Beyaz Rusya – 346 milyon dolar, Moldova – 342 milyon dolar, Kırgızistan – 309 milyon dolar, Ermenistan – 265 milyon dolar, Tacikistan – 87 milyon dolar.

Kazakistan BDT ülkeleri arasında kişi başına düşen yabancı yatırımlar konusunda tartışılmaz liderliği sürdürmektedir. 1993 – 1997 yıllar arasında gerçekleşen doğrudan yabancı yatırımlar kişi başına yaklaşık 400 dolardır.

1990 yılından itibaren Kazakistan'da yerli ve yabancı sermaye ortak kuruluşlar (Joint Venture) ve tamamen yabancı sermayeli şirketlerin kurulması artış göstermiştir. . 1990 yılında sadece 15'i bulan bu tip şirketlerin sayısı 1996 yılında 1,227'ye yükselmiştir (bunların içinde Ortaklıklar – 732 , Yabancı Şirketler – 395). Kuruluş sermayeler toplamı 37.2 milyar Tenge'dir.

Bu tip şirketlerin kuruluşlarında 74 ülkenin şirketleri yer almış, bunların içinde 11'i eski SSCB ülkesi şirketleridir. 1995 yılından itibaren Ortaklık ve Yabancı Şirketlerin toplam yatırım pastasındaki payları 9.1 kat artış göstermiştir. Kazakistan'da yabancı şirket ve ortakları Rusya, Türkiye, Almanya ve ABD'nin Holdingleri tarafından kurulmuştur.

Kazakistan'ın sosyo-ekonomik politikalarının ana hatları çerçevesinde yatırım politikaları aşağıdaki prensipler bağlamında gerçekleşmektedir :

- Özelleştirmeden elde edilen finansman doğrultusunda üretici şirketlere devlet desteğinin geri dönüşü olmayan finansman türünden ağırlığını geri dönüşümlü “bedelli” kredileme usulüne kaydırılması. Geri dönüşümsüz, bütçeden sağlanan finansmanı tercihen sosyal önem taşıyan, ticari olmayan (kâr gütmeyen) ve öz-f finansman kaynaklarına sahip olmayan birimlere uygulanmasıdır.
- “Devlet-Özel Teşebbüs” ortaklığı şeklinde yatırım projelerinin finansman uygulamasının genişletilmesi ve özellikle yabancı sermayenin katılımının sağlanmasıdır. Bu tip uygulamalar devlet yatırım programlarının gerçekleştirilmesi için yetersiz finansmanın karşılanması, bir kısım yatırım

kredilerinin daha efektif ve kısa dönemde geri dönüşümü olan yatırım projelerinin gerçekleştirilmesini ve küçük ölçekli işletmelerin kurulmasını sağlamaktadır. Yerel ve yabancı sermayenin yatırım sektörlerine çekmesini kolaylaştıracak hukuki ve normatif zeminin geliştirilmesi.

- Yatırım alanlarına devlet bütçesinden geri dönüşümsüz finansman ve kredileme şeklinde yapılacak harcamalarına devlet kontrolünün sıklaştırılması. Kazakistan Cumhuriyeti'nin banka ve işletmeler tarafından çekilecek yabancı kredi hacimlerinde bir sınırlama bulunmamaktadır.

1997 yılında Kazakistan, uluslararası finans kuruluşlar tarafından Doğu Avrupa ülkeleri arasında en çok Doğrudan Yabancı Yatırımlarını çeken ülke olarak yerini almış vaziyettedir.

1997 yılında İngiltere başkenti Londra'da gerçekleşen "Orta Asya – Rusya – Çin: Avrasya'da Jeopolitikadan Jeoekonomiye" adlı konferansta belirtildiği gibi, Kazakistan eski Sosyalist ülkeleri içinde Macaristan'dan sonra fert başına düşen yabancı sermaye yatırımlar değerlendirilmesine göre ikinci sıradadır.

"Kazakistan, yabancı yatırımcılar için Avrasya ve Doğu-Avrupa ülkeleri arasında en elverişli ülkeler arasına girmektedir", diyor Daniel A. Weatt, Uluslararası Vergi ve Yatırım Merkezi Başkanı¹⁸.

Dünyanın önde gelen firmaların ve Çok Uluslu Şirketler (ÇUŞ) Kazakistan ekonomisinin çeşitli sektörlerinde yatırım faaliyetlerinde bulunmaktadır.

"Philipp Petroleum" ve Japon "Inpex" şirketleri Hazar'ın en büyük ve dünyanın sayılı petrol yataklarından olan Kaşagan 'ın 1/7 payı için 500 milyon dolar tutarında ön ödeme yapmışlardır.

Çin Ulusal Petrol ve Gaz Şirketinin Batı Kazakistan (Uzen ve Aktobe) petrol yataklarının 3 petrol proje çalışmaları için toplam tutarı olan yaklaşık 9.5 milyar dolarlık yatırım öngörülmektedir (bunların içinde "UzenMunayGaz" projesi için 4

¹⁸ Ön.ver.

milyar dolar, boru hatları inşaatları için - 3.5 milyar dolar ve “Aktübinskneft” projesi için - 1.1 milyar dolar)

1998 Eylül ayında Kazakistan Ulusal Petrol ve Gaz Şirketi olan “Kazakhoil” “Kazakhstan-KaspiyShelf”, “Japon Ulusal Şirketi”, ”Philips Petroleum” şirketleri ile yeni petrol yatakları keşif çalışmaları için anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmanın tutarı – 2 milyar dolardır.

Japonya Kazakistan’a 1 milyar ABD doları tutarında bir “yumuşak” kredi sağlamaktadır.

Japon Şirketi olan “ Marubeni” Sağlık ve Nükleer Sanayi alanlarında projelerini gerçekleştirmektedir. Söz konusu şirket Kazakistan’ın tekstil sanayinin geliştirilmesi, Aktöbe vilayetinde yeni demiryolu şebekesinin inşaatı ve Almaty’da Uluslararası havalimanı inşaatı için çeşitli tekliflerde bulunmaktadır.

Kazakistan’ın ulaşım-komünikasyon kompleksinin geliştirilmesi için yatırım gereksinimleri 2000 yılı için 3 milyar dolar; 2005 yılına kadar- 6 milyar dolar; 2030 yılına kadar ise 25 milyar dolar olarak belirlenmektedir¹⁹.

1998’de gelen toplam doğrudan yatırımlarının tutarı 1.2 milyar dolar olmuştur. Bu yatırımlarının %65 ‘i petrol ve gaz sektörüne yönlendirilmiştir. Bununla birlikte 1999 yılında gerçekleşen yatırımlarının büyük payı üretim komplekslerinin altyapı sistemlerine ve hammadde işleme sanayi sektörüne yapılmıştır.

1998 yılında Kazakistan ekonomisinin öncelik arz eden sektörlerde 275.3 milyon dolar tutarında toplam 76 anlaşma imzalanmıştır. 1999 yılının ilk 9 ay içerisinde Kazakistan Yatırımlar Komitesi tarafından yatırımcılarla 118 anlaşma imzalanmış, bunların 55’i ekonominin öncelikli sektörlerde, diğer 63’ü de yeraltı kaynakları işleme sanayi sektörüdedir.

¹⁹ Ön.ver.

Kazakistan ekonomisine yatırımları gerçekleştiren ülkeler dağılımında, toplam doğrudan yatırımlar üzerinden , % 73 – ABD, %4.7 – İngiltere, %4 – Çin, %3.7 – Türkiye, %2 – Almanya .

3.7. Kazakistan’da Özelleştirme

Kazakistan’da özelleştirme 1991 yılında piyasa ekonomisine geçişi ve geliştirme reformlarıyla birlikte aynı zamanda başlamıştır.

Özelleştirme’nin Yasal temelini oluşturan kanunlar Özel Mülkiyet Hakkında ve Özelleştirme Hakkında Kanunlarıdır .

1991 yılına kadar devlet mülkiyeti %90’ı aşmakta iken, bugün ekonomide özel sektör ağırlıkta ve özel işletme ve fabrikaların ekonomideki ağırlığı %80 oranındadır²⁰. Ekonominin tüm sektörlerinde (ağır Sanayi, ulaşım ve iletişim sektörleri haricinde) özel teşebbüsün ağırlığı hissedilir boyutundadır. Gayri Safi Yurt. İçi Hasıla’da özel sektörün payı %50’dir²¹.

1991-1998 yıllar arasında toplam 17,070 tesis, Anonim Şirket ve ticari ortaklıkların %65’i (yaklaşık 3,276 birim), sosyal tesislerin 2606 birimi özelleştirildi.

1999-2000 Yılları İçin Özelleştirme ve Devlet Mülkü İdare Programı çerçevesinde ekonomide strateji öneme sahip ulusal şirketlerde devlet iştirakini sürdürmektedir. Tüm ulusal şirketler Anonim Şirket statüsüne geçmektedirler. Bu uygulamalar çerçevesinde “Kazakistan Demir Yolları” devlet işletmesi konumundan Anonim Şirketi statüsüne geçilecek ve gelecekte reorganizasyon ve demonopolizasyona gidilecektir.

Kazakistan Hükümeti 2000 yılı sonuna kadar elinde bulunduran aşağıda listelenmiş sanayi devlerinin hisse senetlerinin tamamını satışa çıkarmıştır:

²⁰ Ön.ver.

²¹ Ön.ver.

“ MangistauMunayGaz”(Mangistau Petrol ve Gaz Şirketi),
“AktöbeMunayGaz”(“Aktöbe Petrol ve Gaz” Şirketi),
“Ust-Kamenogorski Titano-Magneviyi Kombinatsionnoye Ob’edineniye”(“Öskemen Titan ve Maznezyum İşletmesi”)

“ KazakhMys” (“Kazakistan Bakır Fabrikaları”)

“ KazKhrom” (“Kazakistan Krom Fabrikaları”)

“ KazCink” (“ Kazakistan Çinko Fabrikaları”)

“ Alüminiyi Kazakhstana” (“ Kazakistan Alüminyum Fabrikaları”)

“ Sokolovo-Sarbaykoye Grono-Proizvoditelnoye Ob’edineniye” (“Sokolovo-Sarbayk Maden Ortaklığı Teşebbüsü”)

“ KazakhTelecom” ve “ Kazakistan Halk Bankasının” Hisse Senetlerinin bir kısmı özel programlar çerçevesinde satışa sunulmuştur.

2000 yılı sonunda Özelleştirme Programı neticesinde Kazakistan hükümeti 400 milyon dolar elde etmeyi planlamaktadır.

3.8. Ekonomik Gelişme

Yerli ve yabancı yatırım aktivitesinin artması, devlet mülkiyetinin özelleştirilmesi Kazakistan ekonomisinin büyümesine neden olmuştur.

Kazakistan ekonomisi de dünya finans krizinden etkilenmiş, fakat 1999 yılı ikinci çeyreğinde bir kısım temel sosyo-ekonomik göstergeler iyileşme göstermeye başlamıştır.

1999 yılının ilk 6 ayında bir önceki yılın aynı dönemle kıyaslandığında gaz kondensatı üretiminde %21.7, renkli metalde - %11.5 , ham petrol ve gaz - %5, kağıt, karton ve matbaai ürünlerde -%14.6, kimya sanayisinde - %5.4 , tekstil sektöründe - %0.8 oranlarında artış kaydedilmiştir²².

Renkli metallerin temel çeşitlerinin üretimi arttırılmıştır: gümüş, kurşun, çinko, rafine edilmiş bakır ve kil maddeleri.

²² Ön.ver.

1999 Haziran ayında bir önceki yılın aynı dönemle kıyaslandığında maden sanayi üretim sektöründe üretim hacmi % 104.1, ham petrol ve yan gaz üretimi - %118.4 , renkli metal filizi - % 112.7, doğal gaz üretimi - % 193.9 , elektrik ve elektronik teçhizatların üretimi - % 140.5 , enerji sektörü için materyal üretimi - %109.4, ayakkabı üretimi - % 181.9 , kimya sanayinde - % 103.6 , metal olmayan mineraller- % 120.6, metalürji ve metal işleme sanayinde - % 120.6 , renkli metal üretiminde - % 111.9 artış göstermiştir²³.

Dalgalı kur rejimine geçişi ile planlandığı gibi 1999 Temmuz ayında üretim düşüşü durdurulmuştur .

1999 yılı Ocak-Temmuz döneminde tarım sektörünün üretim hacmi 1998 yılının aynı dönemle kıyaslandığında % 104.1 olarak artış göstermiştir. Haberleşme hizmetleri sektöründe ise bu oran % 111.2 dir.

3.9. Kazakistan Ekonomisinin Son Durumu

Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Ajansı verilerine göre 1999 yıl sonu itibariyle Kazakistan ekonomisinde belirgin bir canlanma başlanmıştır.

Bu gelişme petrol ve renkli metallerin dış piyasasında oluşan olumlu konjektür neticesinde olmuştur.

En çok üretim artışı gerçekleşen sektörler arasında ağır sanayi sektörü yer almıştır. Bununla beraber artış hızı yüksek olan ham petrol ve yan gaz üretimi, doğal gaz ve renkli metal filizi üretim sektörleri olmuştur.

Kazakistan'ın ana ihracat kalemlerinden olan enerji kaynaklarının üretim artışının temel sebepleri bu ürünlerin dünya fiyatlarının artmasıdır. Mart 1999 yılında OPEC petrol üretici kartelinin petrol üretim hacminin ve ihracatının azaltma kararı petrol dünya fiyatlarının 2 kattan daha fazla bir artışa yol açmıştır.

Dünyadaki petrol fiyatlarının artışı ile beraber Kazakistan'da petrol üreticilerinin ihracat hacminin arttırılmasına neden olmuştur.

²³ Ön.ver.

Petrol ihracatı dünya fiyatlarının artış gösterdiği koşullarda gerçekleşmekteydi. 1999 yılında petrol ihracat hacmi bir önceki yıla göre %16 artışla gerçekleşmiş ve yıl sonunda petrol anlaşma fiyatları % 32.9 oranında artmıştır.

1999 yılında ülkedeki petrol üretim hacmi 1998 yılına göre % 12 artış göstermiştir²⁴.

Tarım sektöründe 1999 yılında rekoltede beklenmeyen bir artış gerçekleşmiştir. Ekilen sahaların azaltmasına rağmen, hububat üretimi 2.2 kat artmış, ihraç edilen buğday fiyatı da % 10.3 oranında azaldığından tarım sektörünün gelişmesi GSMH göstergesinde olumlu etki yapmıştır. 1999 yılında GSMH değeri 1,893.5 milyar Tenge olarak hesaplanmış veya % 101,7 oranında 1998 yılına göre artış göstermiştir.²⁵

Tarım Bakanlığı'nın açıkladığı rakama göre 2000 yılı eylül sonunda 11 milyon ton beklenen rekolte, 11.5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu, bir önceki yılın 9.4 milyon tonluk rekolteye kıyasla daha iyi bir rakamdır.

4. PİYASA EKONOMİSİ ALT YAPI SİSTEMİ'NİN GELİŞTİRİLMESİ

Son yıllarda Güney-Doğu Asya'yı Avrupa ile birleştiren stratejik altyapı sistemi ülkede büyük önem kazanmıştır. Bu alanda en büyük gelişmeyi Türkmenistan, İran, Türkiye topraklarından geçecek olan "Büyük İpek Yolu" (başka bir deyişle TransAsya Demir Yolu Hattı) Projesi göstermiştir. Çin'de başlayacak olan bu ulaşım koridoru, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve son nokta olarak Avrupa'ya çıkışı olan İstanbul'dur. Hattın bir kısmı (Tedjen- Siraks – Meşhed Demiryolu hattı) 1996 yılında açılmıştır. Bu hattın, Japonya ile Basra Körfezi ülkeleri arasında bir ticari taşıma hattını açacağını düşünülmektedir. Atlas Okyanusu, Hint Okyanusu ve Arap Denizi üzerinden geçen deniz yolu yerine ticari yük taşımacılığını Çin, Kazakistan-Türkmenistan üzerinden İran'a, İran'dan Basra Körfezi'ne yapılabilecektir.

²⁴ Ön.ver.

²⁵ Ön.ver.

Bu çalışmalar bağlamında TRACECA programı (Avrupa-Kafkasya-Asya ulaşım koridoru oluşturma programı) uygulanmaktadır. Programın amacı Avrupa'dan başlayıp Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya uzanan bir Doğu-Batı ulaşım koridoru tesis etmektir. Bu programı İpek Yolunu yeniden canlandırma çabası olarak adlandırmak mümkündür. Program, 1993 yılında Brüksel'de AB ile Kazakistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Gürcistan ve Ermenistan arasında imzalanan Avrasya Koridoru Anlaşması ile varlık kazanmıştır. Bu Projenin teknik destek ve finansmanını TACIS programı gerçekleştirmektedir (TACIS programı Devlet teşkilatının revize edilmesi, özel sektörün geliştirilmesi, mülkiyeti devlete ait işletmelerin özelleştirilmesi, ulaşım, haberleşme gibi altyapı yatırımlarının tamamlanması, ve ayrıca çevre koruma ve nükleer güvenlik gibi alanlarda yoğunlaşmaktadır). 1991-1997 yılları arasında AB tarafından TACIS programı çerçevesinde 2500 proje finanse edilmiş ve bu amaçla 3 milyar 390 milyon ECU harcanmıştır. ²⁶Telekomünikasyon alanında en büyük proje olarak Fiber Optik Hat Projesidir (TAEVOLS) .

Orta Asya'da altyapının tamamlanmasında AB'nin dışında Birleşmiş Milletler de destek vermektedirler. BM'nin bu amaçla Asya Karayolu Altyapısını Geliştirme Programı(ALTİD) adıyla bilinen bir çalışması vardır. Bu proje Asya'nın kuzeyi ve güneyi arasında kara ve demiryolu ağını geliştirmeyi amaçlamaktadır. ALTİD programının 2.etabında ise Avrupa'nın Bender Abbas limanı üzerinden Asya'ya ve Çin'e bağlanması planlanmaktadır.

AB'nin INOGATE programı ise Orta Asya Cumhuriyetlerinin enerji kaynaklarını Batı Avrupa ülkelerine taşıma, potansiyel enerji yataklarını değerlendirme, arama faaliyetlerinde bulunma amacı taşımaktadır. Projeye katılan ülkeler Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan Türkmenistan, Azerbaycan, Ukrayna, Rusya, Belarus, Romanya, Bulgaristan, Moldova ve Ermenistan'dır. INOGATE'nin 4 yıllık bütçesi 46 milyon ECU'dur.²⁷

²⁶ Toykenov, Kayrat. "Avrupa Birliği ve Türk Cumhuriyetleri", *Yeni Avrasya Stratejileri Dergisi*, s.38.

²⁷ Toykenov, Kayrat. *a.g.e.*, s.39.

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA ENERJİ KAYNAKLARI VE PETROLÜN ÖNEMİ

1. GENEL OLARAK ENERJİ KAYNAKLARI

İnsanlık, tarım toplumu olma özelliğini Orta Çağın içerisinde bıraktığı gibi, sanayi toplumu sürecini de tamamlamak üzeredir. Günümüzde 1990'lı yıllarında başlamış olan bilgi toplumu olma özelliğimiz, yarınlarda vazgeçemeyeceğimiz bir hayat tarzı olarak karşımıza çıkacaktır. Dolayısıyla, günümüzde olduğu gibi, gelecekte de, gittikçe artan bir gereklilikle, bilgi teknoloji çarkına çevirecek ve hatta süreklilik gösterecek enerjiye ihtiyaç duyulacaktır. Hal böyle olunca, ülkelerin kişi başına tükettikleri enerji miktarı, günümüzde olduğu gibi gelecekte de o ülke insanların gelişmişliklerinin bir göstergesi olarak değerlendirilecektir.

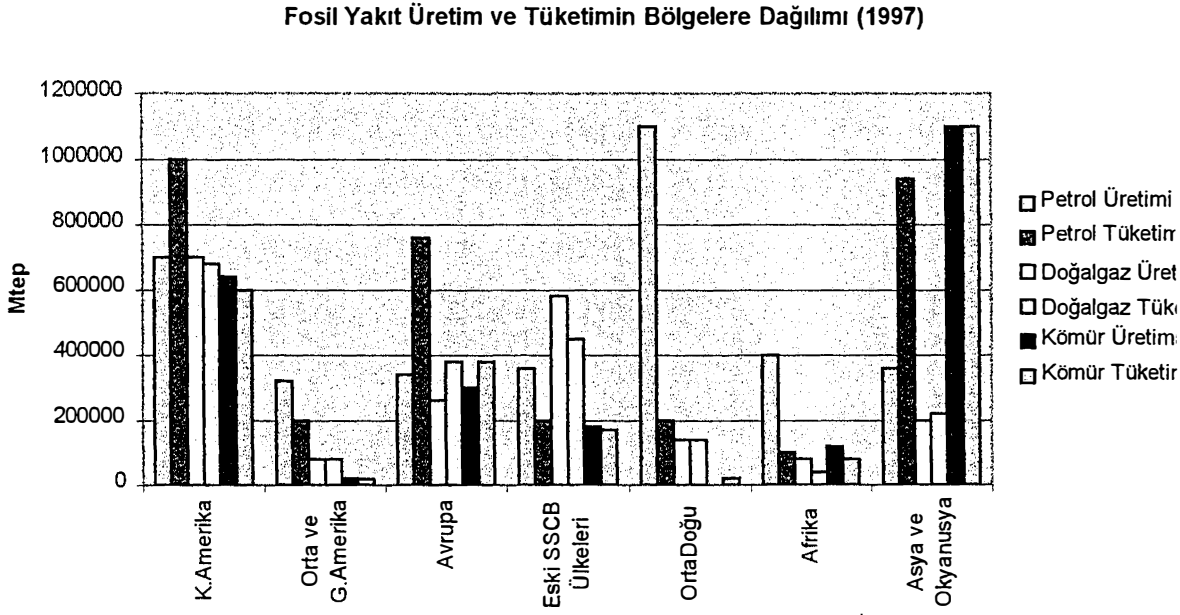
2. DÜNYADA MEVCUT VE KULLANILAN ENERJİ KAYNAKLARI

Dünyanın nüfusu 1900 yılında 1,6 milyar iken, birinci derecede enerji tüketimi yaklaşık 1 000 MTep (Milyon Ton Eşdeğer Petrol), 1997 yılında nüfus 6,5 milyara ulaştığında, birinci derece enerji tüketimi 8,639.6 Mtep düzeyine çıkmıştır. Böylece bir yüzyıl içinde dünyanın birinci derecede enerji tüketimi, 8 katın üzerinde artış göstermiş bulunmaktadır²⁸.

Günümüz dünyasında tüketilen enerjinin yaklaşık %85'i doğrudan satış amacıyla üretilen "ticari enerji" olup, kömür, petrol ve doğal gaz dünya enerji ihtiyacının, yaklaşık dörtte üçünü karşılamaktadır. Kalan dörtte biri nükleer, hidrolik, odun, bitki ve hayvan artıkları gibi klasik biomas, yeni ve yenilenebilir kaynaklar ile karşılanmaktadır. Enerji bütçelerinin ağırlıkla fosil yakıtı dayanması nedeniyle, fosil yakıtı üretici ve satıcı ülkeler ile fosil yakıt alıcı ülkeler arasındaki ilişkiler, dünya stratejik dengesinin

²⁸ AYDIN, Nehir. Orta Asya-Hazar-Cevhan Boru Hattı Ve Milli Güce Etkileri (Harp Akademileri BasımEvi, 1999),s.11.

önemli unsurları olmuştur. Fosil yakıt üretim ve tüketimin bölgelere göre dağılımı Şekil: 1'dedir²⁹.



Şekil: 1 Fosil Yakıt Üretim Ve Tüketimin Bölgelere Göre Dağılımı

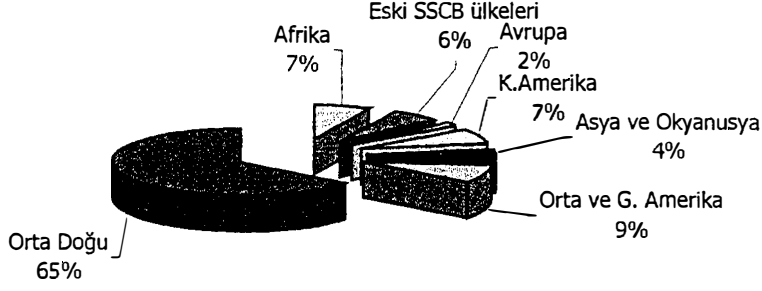
İçinde bulunduğumuz dönemde dünyada enerji talebinin karşılanması açısından, rezerv veya potansiyel kaynak yetersizliği sorunu olmayıp, arz kaynakları yeterli düzeydedir. Dünya fosil yakıtlarının kanıtlanmış toplam rezervi 720 000 Mtep kadardır.

Kanıtlanmış değerler ise

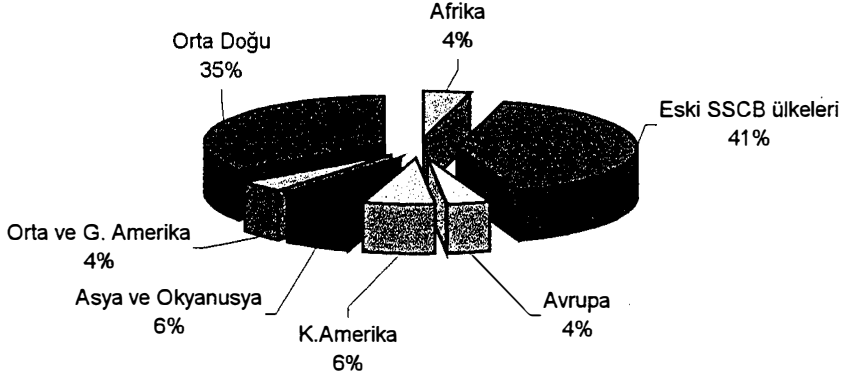
petrol	: 140.9 milyar ton ,
doğal Gaz	: 144.8 trilyon m3
taşkömürü	: 519.4 milyar ton
linyit	: 512.2 milyar ton düzeyindedir.

Kanıtlanmış petrol rezervleri dünya bölgelerine göre dağılımı Şekil:2'de, kanıtlanmış doğal gaz rezervlerinin dünya bölgelerine dağılımı da Şekil:3'te grafiksel olarak görülmektedir.

²⁹ Ön.ver.



Şekil: 2 Dünya Kanıtlanmış Petrol Rezervlerinin Bölgelere Dağılımı (1997)

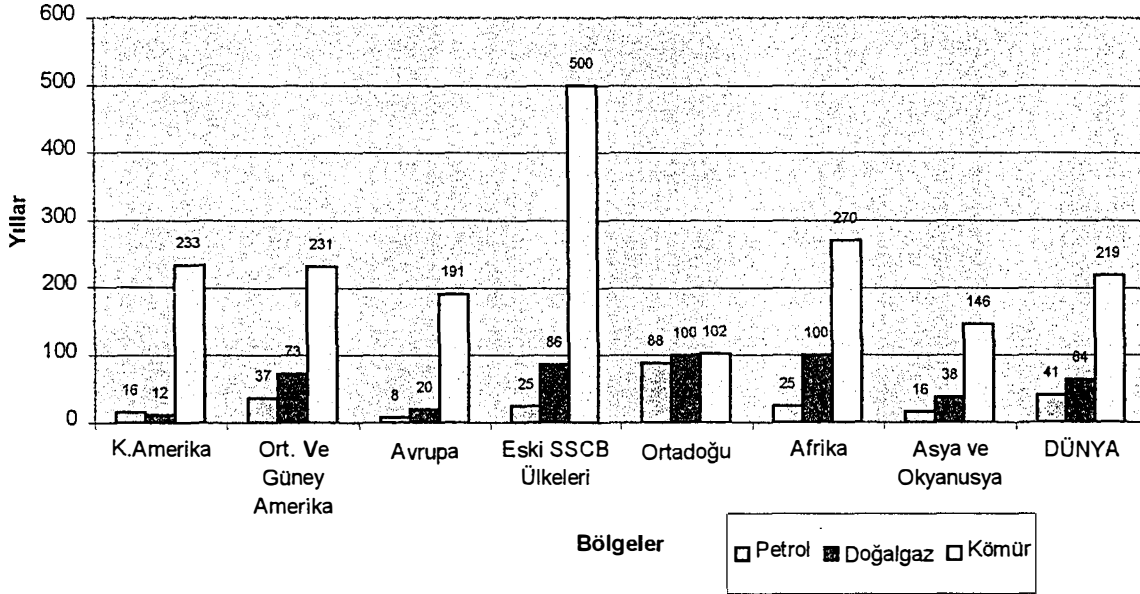


Şekil : 3 Dünya Kanıtlanmış Doğal Gaz Rezervlerinin Bölgelere Dağılımı (1997)

İnsanlık gereksinmelerini yanıtlamak için kanıtlanmış boyutu ile 210 yılın üzerinde yetebilecek kömür rezervi varken, üretilebilir petrol rezervlerine 41 yıl, üretilebilir doğal gaz rezervlerine 64 yıl ömür biçilebilmektedir. Ancak öyle görülüyor ki, Orta Asya petrol ve doğal gaz rezervleri bu hesapları değiştirebilecektir. Üretilebilir rezervin artması beklenmektedir. Örneğin, 1986 – 1997 yılları arasında dünya kanıtlanmış petrol rezervinde %43 oranında artış gerçekleşmiştir. Üretim olanaklarına göre kanıtlanmış fosil yakıt rezervlerinin dünya bölgeleri bazında olası ömürleri şekil 4’deki diyagramda verilmiştir.

Yerini alacak başka bir enerji kaynağı bulununcaya kadar, petrol en çok kullanılan enerji kaynağı olma özelliğini koruyacaktır.

Dünya Kanıtlanmış Fosil Rezervlerinin Kullanılabilir Süreleri(1997)



Şekil:4 Dünya Kanıtlanmış Fosil Rezervlerinin Kullanılabilir Süreleri (1997)

3. PETROLÜN ÖNEMİ

Petrol, insan hayatının her döneminde ve her safhasında tartışmasız bir madde olarak kullanılmıştır. Özellikle 1850'lerden sonra ticari amaçlı rafinerilerin kurulması ile petrol için verilen mücadeleler, bu konuyu açıkça ortaya koymuştur. Petrol milyonlarca yıl önce yaşamış hayvan ve bitki kalıntılarının ayrışmasından türemiş değişik karbon ve hidrojen bileşiklerinden meydana gelmiştir³⁰. Petrol; katı, sıva ve gaz halinde çıkarılan her cins karbonu kapsar. Katı olarak; bitüm, asfalt ve mum malzemesini, sıva olarak petrolü, gaz olarak da doğal gazı ihtiva eder.

Petrol modern anlamdaki tarihi gelişmesi on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında başlamasına karşın, tam anlamıyla etkilediği ve değiştirdiği yüzyıl, yirminci yüzyıl olmuştur.

³⁰ TPAO, **Petrol; Dünyada ve Türkiye'de Petrol Sanayinin Gelişimi**, (Ankara: Temmuz 1993).

Petrol ilk defa Çin'liler tarafından aydınlatma amacıyla kullanılmıştır.1859 yılında, ticari amaçlı petrol işleyen rafineyi ABD kurmuştur³¹.

Yirminci Yüzyılın teknik ilerlemede petrolün oynadığı rol inkar edilemez. Petrol, Yirminci Yüzyılın en kıymetli maddesidir ve dünya ekonomisi üzerinde erişilmesi çok güç olan etkisini daima koruyacaktır.

Hidrojen ve karbon esas bileşenleri nedeniyle petrol sözcüğü yerine “hidrokarbon” sözcüğü de kullanılmaktadır.

Önemli bir enerji hammaddesi olan petrolün 1 kg'nin yanmasından meydana çıkan enerji 10,500 kcal civarındadır. Bu takriben 3 kg. linyit, 3.5 kg iyi kalite odun, 1.5 kg taş kömürünün verebileceği enerji miktarıdır³².

Ham petrol ısıtıldığı rafineride, sıcaklığın kontrol edilmesi suretiyle içinden değişik molekül ağırlığındaki ürünler buharlaştırılabilir ve bu buharlar dışarıda yoğunlaştırılarak çeşitli petrol ürünleri elde edilir.

Başlıca petrol ürünleri ve kullanıldığı yerleri şunlardır; *LNG* yada sıvı petrol gazı (evlerde ve sanayide ipragaz, aygaz, mobilgaz şeklinde kullanılır), nafta (petro kimya ve gübre sanayi hammaddesi) , benzin, gazyağı, motorin, fueloil, solvent, asfalt, makine yağları, parafin (kozmetik, kablo, bobin vs. yapımında kullanılır)dir.

Ham petrol sıvı halinde farklı serilerden hidrokarbonların bir karışımıdır. İlave olarak az miktar da oksijen, nitrojen ve kükürt içerir.

Doğal gaz; tek başına veya sıvı haldeki ham petrol ile birlikte bulunabilir. Başlıca parafin serisinin uçucu üyeleri olan metan, eton, proton ve buton'dan oluşur. İlve olarak farklı miktarlarda karbondioksit, nitrojen, hidrojen sülfür, helyum ve su buharı içerebilir.

³¹ Güney Doğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı, **Kafkasya ve Orta Asya Petrollerinin Akdeniz'e Ulaştırılması ve NATO Güvenliğine Etkileri**, (İzmir: 1977).

³² AYDIN,Nehir. **a.g.e.** ,s.30

Günümüzde petrol, insanın doğayı kendi çıkarlarına uygun olarak kullanmasında en büyük rolü oynamıştır. Bu nedenle savaşta ve barışta olduğu gibi , tüm uluslararası ilişkilerde önemli rolü olmuştur. Her ülke ve toplum, petrolün sunduğu nimetleri kapma ve bizatihi petrolün kendisine sahip olma yarışına girmiştir.

Petrol; ekonomik, politik ve askeri olarak en kolay şekilde paraya ve güce çevrilebilen hammaddedir.

Petrol kaynaklarına sahip olan veya kontrolünü elinde bulunduran devletler, kendi sanayi ihtiyacı olan enerji sorununu daha ucuz olarak çözümleyebilmekte ve petrol ihracatı sayesinde döviz rezervlerini arttırmaktadırlar.

Petrole ve petrol endüstrisine sahip olma ve kontrol etme isteği, ülkeler arasında refah farkına sebep olmakta, ekonomik mücadeleler petrol üzerinde toplanmaktadır.

4. DÜNYADAKİ PETROL KAYNAKLARI

1987 yılında 899.7 milyar varil olan dünya petrol rezervi (yaklaşık 123.2 milyar ton) 1998 yılı sonu itibariyle 1,052.9 milyar varile (yaklaşık 143.4 milyar tona) ulaşmıştır. Bu petrol rezervlerinin dünya bölgelerine göre dağılımı aşağıdaki gibidir³³ :

Kuzey Amerika	% 8.0
Orta ve Güney Amerika	% 8.5
Avrupa	% 2.0
Eski SSCB ülkeleri	% 6.3
Orta Doğu	% 64.0
Afrika	% 7.0
Asya Pasifik Ülkeleri	% 4.2

	%100

³³ BP, *Statistical Review of World Energy*, http://www.bp.com/centres/world_stst_rev/1999.

BDT'nın kanıtlanmış petrol rezervi değişik kaynaklarda farklı rakamlara rastlanmakla birlikte 9.1 milyar ton (65.4 milyar varil) ile dünya rezervinin % 6.3'ünü teşkil etmektedir. Rezervin ülkelere göre dağılımı ise aşağıdaki gibidir³⁴.

Rusya Federasyonu	6.7 milyar ton (48.6 milyar varil)
Kazakistan	1.1 milyar ton (8.0 milyar varil)
Azerbaycan	1.0 milyar ton (7.0 milyar varil)
Özbekistan	0.1 milyar ton (0.6 milyar varil)
Diğerleri	0.1 milyar ton (0.6 milyar varil)

Dünya kanıtlanmış petrol rezervlerinin ülkelere göre dağılımı **EK-A** 'da gösterilmiştir.

5. DÜNYADA PETROL ÜRETİMİ VE TÜKETİMİ

5.1. Üretim

Bugün dünyada yaklaşık 70 üretici ülke bulunmakla birlikte üretimin önemli bölümü birkaç ülke tarafından sağlanmaktadır. 1998 yılı sonu itibariyle önemli petrol üreticisi ülkeler ve gerçekleştirdikleri üretim miktarı EK-B' de verilmiş olup üretimin bölgelere göre dağılımı aşağıdaki gibidir.³⁵

Orta Doğu	: % 30.1
Kuzey Amerika	: % 19.2
Afrika	: % 10.8
Bağımsız Devletler Topluluğu	: % 10.5
Asya Pasifik Ülkeleri	: % 10.5
Orta ve Güney Amerika	: % 9.5
Avrupa	: % 9.4

Birleşik Devletler Topluluğu (BDT) 1998 yılı sonu itibariyle dünya petrol üretiminin % 10.5'ini oluşturmaktadır. Bu üretimin ülkelere göre dağılımı aşağıdaki gibidir³⁶:

³⁴ Ön.ver.

³⁵ Ön.ver.

³⁶ Ön.ver.

Rusya Federasyonu	: 304.3 milyon ton
Kazakistan	: 25.9 milyon ton
Azerbaycan	: 11.4 milyon ton
Türkmenistan	: 8.1 milyon ton
Özbekistan	: 6.1 milyon ton

5.2. Tüketim

1988'de 3,037.5 milyon ton olan Dünya petrol tüketimi, düzenli sayılabilen bir artışla 1998 yıl sonunda 3,389.0 milyon tona yükselmiştir. Dünya petrol tüketiminin ülkelere göre dağılımı EK-C' de olup, bölgelere göre dağılımı ise aşağıdaki gibidir³⁷:

Kuzey Amerika	% 30.1
Asya Pasifik Ülkeleri	% 26.4
Avrupa	% 22.4
Orta ve Güney Amerika	% 6.4
BDT	% 5.4
Orta Doğu	% 6,0
Afrika	% 3,3

Tüketim ve Üretim oranları karşılaştırıldığında Kuzey Amerika, Avrupa, Asya Pasifik ülkeleri ürettiklerinden daha fazla tükettikleri görülmektedir.

6. GELECEKTE ENERJİ İHTİYACI

2020 yılında dünya nüfusu 7.9 milyara ulaşacak olması, nüfusun %85'i gelişmekte olan ülkelerde bulunması tahmin edilmektedir. Nüfus artışının yanı sıra ekonomik büyüme nedeni ile enerji kullanımı da artacak, buna bağlı olarak talebi de artış gösterecektir.

Dünya Enerji Konseyi'nin araştırmalarına göre, bugünlerde 3.3 milyar ton olan yıllık petrol arzı, 2020 yılına kadar 0.8 – 1.6 milyar ton artış beklenmektedir.

³⁷ Ön.ver.

Modern biomas, güneş enerjisi, rüzgar enerjisi, hidrojen enerjisi alanında yeni buluşlar gerçekleşmiş, maliyetlerin düşürülmesi ve teknolojinin iyileştirilmesinde gelişmeler kaydedilmiş olmakla beraber, gelişmenin hızlı olduğu söylenemez.

2025 yılına kadar olan süreçte kömür, petrol ve doğal gaz talebinde artış sürecektir, dünya enerji ihtiyacının çoğu yine fosil yakıtlardan sağlanacaktır.

Geleceğin enerji sistemlerinin daha temiz ve daha çok yönlü teknolojilerle karakterize edilmesi beklenmektedir. Enerji kullanımında verimlilik artışı, kaynak tüketimi ve çevresel bozulmayı azaltıcı en hızlı en kapsamlı ve maliyeti etkileyici bir fırsat olarak görülmektedir.

ABD Enerji Bakanlığı tahminlerine göre, 2020 yılında dünya enerji talebi yüzde 65 artacaktır. Bu talebin karşılanmasında da en önemli unsur petrol olmaya devam edecektir. Bu da dünyadaki petrol üretiminin 110 milyon varile çıkacağını göstermektedir. Uzmanlara göre, Kuzey Denizi kanalıyla petrol akışının azalması nedeniyle Avrupa için Arap petrollerinden ziyade Hazar petroleri daha çok önem kazanacaktır.

Böyle olunca petrolü taşıyan hatlar da önemli hale geliyor. Dolayısıyla, bu hatlar ne Basra Körfezi ülkelerine ne de Rusya'ya bağımlı olması gerekmektedir. Batı Avrupa'da 2000 yılı Eylül ayında³⁸, 2001 yılın ilk çeyreğinde ABD Eyaletlerinde (özellikle Kaliforniya'da) yaşanan enerji darboğazları bu konunun ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Öte yandan, Kazakistan petrollerinin alternatif pazarlar olarak Çin ve Doğu Asya bölgelerine yönelmesi planlanmaktadır. Çin ve buradan da Güney-Doğu Asya Kaplanları potansiyel pazar noktaları olması bakımından dikkat çekicidir. Oxford Economic Research Associated (Oxera) tarafından hazırlanan ve 15 Eylül 1997 tarihli Financial Times'da geniş ayrılan bir rapora göre, mevcut enerji tüketim düzeylerini sürdürmeleri halinde, Asya ülkeleri dünyanın en çok enerji tüketen ülkeler

³⁸ Dikbaş, Kadir. "Kazakistan Cumhurbaşkanı N.Nazarbayev'le Röportaj ", **Aksiyon Dergisi**, Sayı:312, (25 Kasım 2000), s.33.

sıralamasında zirvede olacaklardır. 2020 yılında, ABD'nin ardından sırasıyla Çin, Japonya, Hindistan, Güney Kore, Tayland ve Endonezya en büyük enerji tüketicileri olarak karşımıza çıkması beklenmektedir.

7. HAZAR BÖLGESİ VE KAZAKİSTAN'IN PETROL VE DOĞAL GAZ KAYNAKLARI

7.1. Hazar Bölgesi'nin Enerji Kaynakları

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Hazar Havzası'nda yer alan Orta Asya Cumhuriyetleri hızla serbest piyasa ekonomisi kurallarını uygulamaya başlamışlardır. Ekonomik bağımsızlığı kazanılmaksızın, tam anlamıyla bir siyasi bağımsızlıktan da söz edilmesi mümkün değildir. Bunun farkında olan Orta Asya Cumhuriyetleri ellerindeki en büyük kozu oynamaya karar vermişlerdir. Bu koz, Hazar Havzası'nı gelecek yüzyılın en önemli enerji ihracatçıları arasına taşıyacak olan, 200 milyar varil düzeyindeki dev hidrokarbon rezervleridir.

Rusya, İran, Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan ve Özbekistan hal-i hazırda Hazar Bölgesindeki temel enerji üreticisi konumunda olan ülkelerdir. Enerji üretim kapasitesinin genişlemesi ise, teknolojik gelişmeler ve yeni yatırımların yanı sıra, yeni ve güvenli ihraç yollarının ortaya çıkmasına bağlıdır.

18.5 ila 35 milyar varil düzeyinde olan Hazar bölgesi ispatlanmış petrol rezervini, 30 milyar varillik ABD ve 17 milyar varillik Kuzey Denizi petrol rezervleri ile karşılaştırdığımızda, petrol şirketlerinin bu bölge ülkeleri ile niçin bu kadar fazla ilgilendikleri, daha belirgin olarak ortaya çıkmaktadır (Tablo:4)

Hazar Bölgesi'nden yapılacak ihracatın hedef pazarı ise, petrole olan ihtiyacı daha çok Akdeniz üzerinden yapan Avrupa ülkeleri ve Kuzey Amerika kıtasıdır. Bu bölgelerden çıkartılan ham petrolerin, Avrupa Birliği çevre standartlarına uygun olması, Avrupa Devletleri'ni bu kaynaktan beslenmeye yöneltirken, çıkan ham petrol için de, pazar arama zahmetini ortadan kaldırmaktadır. Kaldı ki, rafineri kapasitelerinden hareketle yapılan bir hesaplama göre, Avrupa genelinde Azeri ve

Kazak petrolünün piyasa bulabileceği toplam 322 milyon ton'luk bir pazar söz konusudur³⁹.

Tablo:4 Hazar Bölgesi Ham Petrol Rezervleri

(Milyar Varil)

Ülke	Kanıtlanmış ham petrol rezervi	Muhtemel ham petrol rezervi	Toplam
Azerbaycan	3.6-12.5	32	36-45
İran *	0.1	15	15
Kazakistan	10-17.6	92	102-110
Rusya *	2.7	14	17
Türkmenistan	1.7	80	82
Özbekistan	0.3	2	2
TOPLAM	18.4-34.9	235	253-270

Kaynak: Energy Information Administration of USA.

(*) - Hazar kenarındaki bölgeler dahil edilmiştir.

7.2. Kazakistan'ın Birincil Enerji Kaynakları

21. Yüzyılın en stratejik bölgelerinden olacağına kesin gözüyle bakılan Hazar-Orta Asya Havzaları'ndaki teknolojik gelişmeler nedeniyle, rezervlerin hemen her gün yenilenmesine bakılacak olursa, ham petrol üretim ve ihracat potansiyeli açısından dikkati çeken ülke Kazakistan olarak görülmektedir.

Hazar kıyılarını paylaşan beş ülkeden biri olan Kazakistan geniş topraklara ve zengin yer altı kaynaklarına sahiptir. Kazakistan'ın orta kesiminde ve Kuzey Doğu Hazar sahilinde, **toplam 202 büyük sahada kanıtlanmış 2.2 milyar tonluk bir dev ham petrol, 0.7 milyar ton gaz kondensatı ve 1.8 trilyon m3 doğal gaz rezervine sahip olduğu hesaplanmaktadır.**

Bulunan yeni rezervler Kazakistan'ı dünyanın önde gelen petrolcülerini arasına soktuğu gibi dikkatlerini de bölgede odaklanmasına yol açtı. Hazar bölgesinde oynanan oyunlar daha da yoğunlaştı. Nitekim, kanıtlanmış petrol üretiminde Kazakistan dünya

³⁹ Aydın, Nehir. a.g.e.,s.30

13'sü, hidrokarbon üretici ülkeler arasında Kazakistan 26. sıradadır.⁴⁰ Kazakistan'ın petrol ve türevlerinin üretimi bölgeler itibarıyla EK-D' de gösterilmiş olup 2000 yılında üretici şirketler bazında üretilen petrol miktarı EK-E' de verilmiştir.

Kazakistan, eski Sovyetler Birliği Cumhuriyetleri arasında; petrol üretiminde ikinci ve doğal gaz üretiminde üçüncü sırada yer almaktadır⁴¹. Petrol ve doğal gaz ihracatının büyük bir kısmını,- üretim kaynaklarının, boru hatlarının ve taşıma yollarının bağımlılığı dolayısıyla,- Rusya Federasyonu üzerinden gerçekleştirmektedir. Kazakistan'ın Kuzey Bölgelerindeki en büyük rafinerileri (Pavlodar) Rusya'dan ithal edilen petrole bağımlı rafinerileridir.

Ekonomide ilerlemeler sağlamak amacıyla Kazakistan Hükümeti yabancı yatırımcıları çekmek için geniş teşvik programını sunmaktadır. Sadece Tengiz ve Karaşaganak sahalarının geliştirilmesi bile Kazak ekonomisine tek başına büyük katkılar sağlayacaktır. Petrol ve doğal gaz sektöründe beklenen atılımları yapmak ve ihraç boru hatları inşasını gerçekleştirmek şu anda hükümetin öncelik verdiği yatırımların başında gelmektedir. Kazakistan Hükümeti dünya topluluğu ile entegrasyonu ve serbest piyasa ekonomisine geçişi sağlamak için uygar ve hukukî temellerin kurulmasında gereken adımları atmaktadır.

Bu bağlamda Yabancı Yatırımlar Hakkında, Doğrudan Yabancı Yatırımların Devlet Desteği yasaları çıkarılmıştır. 1997 yılında ise Kazakistan Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev tarafından Doğrudan Yatırım ve Dış Yatırımcıların Teşviki İçin Kazakistan Cumhuriyeti Öncelikli Ekonomi Sektörlerin Belirlenmesi Hakkında ve Çeşitli Teşvik ve Tercih Sistemleri ve Bunların Dış Yatırımcılarla Yapılan Anlaşmalardaki (Uygulanacak) Düzenin Genel Vaziyetinin Onaylanması Hakkında kararnameler çıkarılmıştır.

⁴⁰ Maslov, Dmitry. "Bolshaya neft Kazakhstana", **Kontinent Dergisi**, Sayı :4(5) (1-14 Eylül,1999).

⁴¹ BOTAŞ, **Hazar-Akdeniz-Ham Petrol Boru Hattı Projesi (Kazakistan)**, (Ankara:1998).

8. HAZAR PETROLLERİNİN KULLANIM BÖLGELERİNE ULAŞTIRILMASI

1991 yılı öncesinde dünya piyasalarıyla serbest bir bağlantıları olmayan Hazar ve Orta Asya devletleri, günümüzde kendilerini dışarıya bağlayan yollar, kapılar, köprüler aramaktadırlar. İspatlanmış rakamların çok üstünde olduğu tahmin edilen enerji rezervleri ve 2015 yılında 120 milyon tona varacak üretim hedeflerine sahip olacağı düşünülen bölge ülkeleri, kapalı bir havza içerisindedir. Boru hatları olmaksızın söz konusu üretimin hiç bir anlam ve faydası yoktur. Bu enerji kaynağının, uluslararası serbest dolaşıma girebilmesi için, prensip olarak en kısa yoldan açık denizlere çıkması gerekmektedir. Denize çıkışı olmayan Kazak petrollerinin, dünya üzerinde hangi yönde ve nereye açılacakları konusunda bir rekabet yaşanmaktadır. Tüketici ülkeler ise, kolaylıkla alabilecekleri en yakın dağıtım merkezlerine akıtılmasını talep etmektedirler.

Hazar bölgesinin dünya pazarlarına uzaklığı, rezervleri kadar dikkate değer bir konudur. Mevcut tek çıkış yolu, Rusya Federasyonunun kontrolündeki eski boru hattı sistemidir. Bugün ülkeler beş ayrı coğrafi bölgeye petrolü çekebilmek için adeta birbirleri ile yarışmaktadırlar. Bu bölgeler: Karadeniz, Akdeniz, Basra Körfezi, Hint Okyanusu ve Çin Denizidir. Bu beş temel coğrafya içerisinde Karadeniz ve Akdeniz ön plandadır. Akdeniz'i Hazar Denizi'nin Azeri petroleri, Karadeniz'i ise Hazar Denizi'nin doğusundaki Kazak petroleri ön plana çıkarmaktadır. Ancak, Karadeniz dünyaya açılan bir çıkış noktası değildir, bir ara bölge ve bir geçiş yoludur. Ulaşılması istenen deniz, dünya petrolünün 1/6'sını taşıyan Akdeniz'dir. Petrolü üretecek kuruluşlarca petrolün Akdeniz'e indirilmesi konusunda uzlaşmaya varılmış gibi görünmektedir.

Esas tartışma konusu ise, Akdeniz'e incek petrolün Türkiye'nin doğusundaki boru hatları ile mi, yoksa Karadeniz'den ve Türk Boğazları'ndan tanker taşımacılığı ile mi ulaştırılacağı hususudur.

Kazakistan petrol ve doğal gazının dünya pazarlarına ulaştırılması için ortaya çıkan engelleri kısaca şu şekilde sıralayabiliriz:

- Hazar'ın hukukî statüsünün belirlenmemiş olması,

- Bölgesel karışıklıklar,
- Ülkelerarası boru hatlarının geliştirilmesi,
- İran'a uygulanan yaptırımlar.

9. HAZAR DENİZİ HUKUKİ STATÜSÜNÜN BELİRSİZLİĞİ

1991'e kadar Hazar Denizi'ni sadece iki ülke paylaşıyordu: SSCB ve İran. Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Hazar Denizi kıyıdaş ülkeler sayısı beşe yükselmiştir: Rusya Federasyonu, İran, Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan. Hazar Bölgesi zengin petrol yatakları içermesi meseleye ayrı bir ivme kazandırmıştır. Denizin altında ve kıyılarında muazzam petrol ve doğal gaz yatakları mevcuttur. Bugünlerde en aktüel soru Hazar Denizi'nin hukuki statüsüdür: Hazar bir deniz midir yoksa göl müdür ?

Hazar Denizi'nin statü belirsizliği problemi 10 yıldan beri bölgede tartışma konusunu oluşturmaktadır. Hazar'ın hukukî statü sorunu çok kapsamlı ve detaylı bir araştırma gerektirir. Burada ise konuyu genel hatları ile sorunun nedenlerini ve bugüne gelinen noktaları arz edilecektir.

Hazar Denizi'nin hukukî statüsünü belirleyen yeni düzenlemenin çıkması kaçınılmazdır. Çünkü Hazar Denizi ile ilgili önceki anlaşmalar 1921 ve 1940 yıllarında Sovyetler Birliği ve İran arasında düzenlenmiştir. Bu Anlaşmalar daha çok deniz mahsulleri paylaşımı haklarıyla ilgiliydi⁴².

Statü sorunları sınır paylaşımı ile sonuçlanmakta, sınırların belirlenmesi ise etki alanların paylaşımına neden olduğundan söz konusu sorun büyük diplomatik oyunlara neden olmaktadır. Hazar mirasının paylaşılmasına, enerji politikaları ile birlikte Batılı petrol ve doğal gaz şirketlerinin de katılımıyla sorun gittikçe global bir yapıya doğru ilerlemektedir. Nitekim, Rusya'nın Hazar üzerinde eski hakimiyetini koruma isteğinde, Batı devletleri ise güvenli ve kolay yollarla gelecekte ihtiyaç duyacakları Hazar

⁴² Bekturganova, M.M, **Problemi Opredeleniya Pravovogo Statusa Kaspiya**, KazGU, (Almaty:1998).

petrollerini taşıma ile ilgilenmektedirler, yeni bağımsızlıklarını kazanan ülkeler ise kendi haklarını koruma amacındadır.

Hazar'a kıyısı olan 5 devletin Dışişleri Bakanları; Yevgeni Primakov(Rusya), Boris Şıhmıradov (Türkmenistan), Ali Ekber Vilayeti (İran), Kasımcomart Tokaev (Kazakistan), Hasan Hasanov(Azerbaycan) Hazar'ın statüsünü çözmek için ilk kez 12 Kasım 1996 tarihinde Aşkabat'ta bir araya geldiler.

Toplantı, özellikle Azerbaycan'ın taviz vermemesi sonucu herhangi bir anlaşma imzalanmadan sadece Sonuç Bildirisiyle sona erdi. Bildiride, ilgili ülkelerin Hazar'a çözüm bulmak için çaba gösterdikleri vurgulandı. Ayrıca, iki gün planlanan toplantı, tarafların sert tutumlarıyla bir gün devam etmiştir. Aşkabat'ta Dış İşleri Bakanları seviyesinde yapılan zirvede alınan tek somut karar, özel bir çalışma grubunun oluşturulmasına karar verilmesiydi.

Oluşturulan çalışma grubu, Aralık 1996'da Kazakistan'ın eski başkenti Almaty'da bir araya gelerek ilk çalışmasına başlamıştır. Ardından ikinci kez Rusya'nın başkenti Moskova'da 1998 yılında bir araya gelen söz konusu ülkelerin Dış İşleri Bakanları, yaptıkları müzakerede Hazar konusunda herhangi bir sonuca varamamışlardır. Bölge devletleri arasında yapılan üst düzey ziyaretlerde Hazar'ın statüsü her zaman gündeme gelmiştir. Fakat bugüne kadar taraflar çıkarlarını korumak amacıyla bir türlü anlaşmaya yanaşmamışlardır⁴³.

Hazar'a kıyısı olan devletler, bir yandan Hazara statü ararken diğer yandan Türkmenistan ile Azerbaycan arasında paylaşılmayan doğal gaz ve petrol yatakları yüzünden iki ülke ilişkileri bir türlü düzelmemektedir. Bakû'nün SSCB döneminde işlettiği Kepez ile Serdar doğal gaz ve petrol yataklarında, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra hak iddia eden Aşkabat, söz konusu petrol ve doğal gaz yataklarının kendilerine ait olduğunu öne sürmektedirler.

İran, Hazar konusunda Rusya'nın deniz gücü bulundurma isteği dışında bu ülkenin bütün tezlerini savunuyor. İran, Hazar'ın statüsünden ziyade, Hazar geçişi

⁴³ Ertan, Fikret. "Hazar'ın Durumu", **Zaman**, (12 Mayıs 2001), s.13.

petrol ve doğal gaz boru hattı projelerine karşı çıkıyor. Rusya ile bu konuda hemfikir olan İran, Hazar geçişli enerji boru hatlarının hayata geçmesiyle Hazar'da yaşayan canlı türlerinin yok olacağını öne sürmektedir.

İlgili ülkeler arasında bu tartışma sürerken, Batılı petrol ve doğal gaz şirketleri de konuyu yakından takip ediyorlar. Çünkü, birçok petrol şirketinin Hazar'da kıyı ülkeleriyle anlaşmaları mevcuttur. Rusya, Orta Asya ve Kafkaslarda askeri gücünü kaybetmemek için Hazar'da deniz gücünü bulundurma fikrinden ise hiç taviz vermemektedir.

Nisan 2001 tarihinde İstanbul'da yapılan Türk Dili Konuşan Ülkeler Zirvesi sırasında ikili bir görüşme yapan Türkmenbaşı ile Aliyev, bu sorunu diyalog yolu ile çözüme konusunda karara varmışlardır. Bu kararın ardından Türkmenistan'ın başkenti Aşgabat'ta bir araya gelen Azeri ve Türkmen yetkilileri, yaptıkları 3 günlük toplantının ardından anlaşmaya varamamışlardır. 1998'de iki ülke arasında oluşturulan Hazar heyeti bir kaç kez bir araya geldiyse de herhangi bir somut karar alamamışlardır⁴⁴.

Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin 9-10 Ocak 2001'de Azerbaycan'a yaptığı önemli ziyaret Hazar'ın statüsünün devlet başkanları seviyesinde konuşulduğu en son fırsattı bu hususta. Putin ve Aliyev, ziyaretin son günü Hazar Denizinde İşbirliğinin İlkeleri başlıklı Ortak Bildiri'ye imza atmışlar, böylece dünyaya Hazar'ın statüsü konusunda yakınlaştıkları intibamı vermişlerdir. Bu Ortak Bildiri'de Hazar'ın bir barış ve dostluk denizi olması, denizin yeni hukukî statüsünün kıyıdar ülkelerce tespit edilmesi ve bu tespitin bütün kıyıdar ülkelerce kabul edilmesi halinde geçerli olması gerektiğine işaret ediliyordu. Bildiri'de ayrıca her iki tarafın Hazar Denizi'nin deniz yatağının ortalama hat boyunca beş kıyıdar ülke arasında bölünmesi hususunda mutabık oldukları belirtilirken (taraflar deniz sularının ortak kullanımında kalmasını desteklerler) şeklinde çok önemli bir tespite de yer verilmekte ve her kıyıdar ülkenin kendi bölgesindeki maden kaynakları üzerinde münhasıran hak sahibi olduklarına da vurgu yapılmaktadır.

⁴⁴ Temir, Ahmet. "Paylaşılmalı Miras - HAZAR", *Zaman*, (12 Mayıs 2001),s.13.

Bu son vurgu, Rusya'nın 2000 yılında savunduğu bir tezden vazgeçtiğine işaret etmektedir. Rusya 2000 yılı yazında yaptığı bir teklifte, hidrokarbon kaynaklarının mülkiyeti konusunda iki kıyıdar ülkenin herhangi bir sebeple ihtilafa düşmeleri halinde bu ülkelerin ihtilafı kaynakları ortak kullanmalarını teklif edilmiştir. Türkmenistan ile ihtilafı bulunan Azerbaycan, Rusya'nın bu teklifini daha önceleri reddetmiştir. Ortak Bildiri'deki "Her kıyıdar ülke kendi bölgesindeki maden kaynakları üzerinde münhasıran hak sahibidir" cümlesi Rusya'nın eski teklifinin artık söz konusu olmaktan çıktığını göstermektedir.

Bakû Zirvesi'nden bu sonuçlar çıkarken Zirveyi uzaktan kaygıyla izleyen Türkmenistan Devlet Başkanı Saparmurat Türkmenbaşı, Zirvenin son günü bir çağrı yaparak Aşkabat'ta Mart ya da Nisan ayında bir Hazar Zirvesi yapılmasını teklif etmiştir. Bu teklif ilgili ülkelerce önce kabul edildi; fakat İran zirvenin bir ay ertelenmesini talep etmiştir; zirve Nisan ayına ertelendi; oysa bu defa Türkmenbaşı ile Putin'in 7 Nisan'da yaptıkları telefon görüşmesi sonucu ikinci defa ertelenmiştir. Bugünlerde bu zirvenin ne zaman yapılacağına dair kesin bilgiye sahip olmamakla birlikte, en olumlu tahminlere göre Eylül 2001'de yapılması ihtimal dahilindedir. Zirveyi ilk ertelettiren İran, Hazar'ın hukuki statüsü konusunda 5 kıyıdar ülkenin mutlaka ortak bir mutabakata varmalarını savunuyor ve kaynakların eşit şekilde paylaşımını istemektedir. Nitekim, defalarca dile getirdiği bu tezlerini 12 Kasım 2000 tarihinde bir kere daha açıklamıştır⁴⁵.

Kazakistan Rusya tezine yakın durumdadır. 1998 yılında Boris Yeltsin ve Nursultan Nazarbayev Moskova'da Rusya ve Kazakistan'ın Hazar'da kendilerine düşen deniz yatağı bölgelerini eşit olarak paylaşmayı, deniz yüzeyini ise ortak kullanmayı öngören bir mutabakata varmışlardır.

Rusya, Hazar'ın deniz yatağının her kıyıdar ülkenin sahil şeridi uzunluğu esas alınmak kaydıyla milli sektörler halinde paylaşılmasını, denizin üstünün, yani deniz sularının ise denize kıyıdar 5 ülke tarafından ortak kullanılmasını istemektedir. İran ise

⁴⁵ "Hazar'ın Durumu", *Zaman*, (12 Mayıs 2001), s.13.

Rus görüşüne karşı çıkmakta, hem deniz yatağının hem de deniz üstünün 5 kıyıda ülke arasında eşit şekilde paylaşılmasını savunmaktadır.

Bu durumda, Rusya, Kazakistan ve Azerbaycan Hazar'ın hukukî statüsü konusunda hemen hemen aynı safta yer almaktadırlar. Türkmenistan'ın durumu ise tam belli değildir. İran ise tabiatıyla karşı safta bulunmaktadır⁴⁶.

⁴⁶ Ashat Kesikbayev'in Kazakistan Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği Birinci Müsteşarı ile yaptığı görüşmeden alıntı (Ankara: 13 Temmuz 2001).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAZAKİSTAN'IN EKONOMİK KALKINMASINDA PETROL KAYNAKLARINI KULLANMA STRATEJİLERİ

1. KAZAKİSTAN'IN GELİŞME STRATEJİSİ : PROGRAM-2030

Kazakistan ekonomisi henüz 10 yıllık bir geçmişe sahiptir. Rusya baskısı ve daha sonra Sovyet döneminde Kazakistan'daki ekonomi merkezî yönetimin isteklerine bağlı olarak SSCB'nin gelişmiş bölgelerine hammadde göndermekten ibaretti. Kremlin'in çaresizlikten taşıyamadığı bir kaç fabrika sayılmazsa, Kazakistan SSCB'den çökmüş bir ekonomi devralmıştır.

Bu ağır şartlardan kurtulmak ve gelişebilmek için Kazakistan'a bir yakıt gerekmektedir. Bunun için Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev Kazakistan'ın önüne 30 yıllık yeni bir hedef koymuştur: "Kazakistan-2030". Kazakistan 2030 yılında Asya'nın kar leoparı olacaktır. Asya kaplanlarından sonra, kalkınma ve sanayî devi olmakta yeni bir mucize ortaya koyan ülke olacaktır. 1990 yılından itibaren Kazak yöneticiler piyasa ekonomisine geçişte hızla gerekli tedbirleri alma yoluna gitmişler ve ekonomik ve sosyal hayatın birçok boyutuna ilişkin olarak yüz elliden fazla kanun kabul edilmiştir⁴⁷.

Mayıs 1992 'deki Amerika seyahatinden önce Nursultan Nazarbayev, "Egemen Bir Devlet Olarak Kazakistan'ın Geleceği ve Kalkınmasına Yönelik Bir Strateji" başlıklı önemli bir Bildiri yayınlamıştır. Bildiri'nin en önemli kısmını ekonomik programa ilişkin bölüm oluşturmaktadır. Bu bölümde piyasa ekonomisinin uygulamaya konulması, her vatandaşın ekonomik faaliyette bulunma özgürlüğüne yönelik şartların belirlenmesi, ulusal bir paranın yürürlüğe konulması, dünya piyasası imkanlarının yakalanması, tüketim malları piyasasının doygunluğa ulaştırılması, yabancı sermayenin çekilmesi ve etkinliklerinin artırılması gibi hedefler yer almaktadır.

⁴⁷ Avşar, Z ve Tosun, S. "2030:Asya'nın Kar Leoparı Kazakistan", **Stratejik Araştırmalar Dosyası**, (Haziran 2001) , s.54.

Kazakistan-2030 Programı *yedi aşamadan* oluşmaktadır. Birincisi; Milli Güvenlik Konuları, yani Kazakistan'ın kalkınma ve gelişme sürecinde, iç ve dış güvenliği sağlamaktır. İkinci aşama, siyasî istikrar ve toplum konsolidasyonudur. Üçüncü aşamada yerli ve yabancı yatırımların önünü açmak, serbest piyasa ekonomisini yerleştirmektir. Dördüncü aşamada, Kazakistan vatandaşlarının sağlık, eğitim ve refah düzeylerinin yükseltilmesi öngörülmektedir. Beşinci aşamada, petrol ve gaz üretimini arttırmak, enerji kaynaklarını etkin bir şekilde kullanmak ve elde edilecek geliri topluma yansıtmaktır. Altıncı aşama ise, yatırım için gerekli altyapıyı geliştirmek, iletişim ve telekomünikasyon problemini ortadan kaldırmayı öngörmektedir. Yedinci aşamada ise profesyonel devlet kadrosunu oluşturma hedefleri belirlenmektedir.

Kalkınma Programının Beşinci aşamasında enerji kaynaklarının etkin kullanımı, boru hatlarının güzergah projeleri belirlenmektedir. Programda 2001'de KTK Tengiz – Novorossiysk Petrol Boru Hattı'nın tamamlanması ve 2004-2005 yıllarında Çin Halk Cumhuriyeti'ne uzanan boru hattının inşaatı öngörülmektedir. Bunların yanında Akdeniz'e, Basra Körfezi ve Umman Denizi'ne uzanan alternatif boru hatları finansmanı ve inşaatı planlanmaktadır. Söz konusu kalkınma programında Hazar kıyısının Kazakistan bölgesinde yabancı hükümet ve şirketleriyle Hazar petrollerinin keşif çalışmaları ve üretimi için çeşitli sözleşme ve anlaşmalar öngörülmektedir⁴⁸.

2. PETROL ÜRETİMİ VE İHRACATI

2.1. Kazakistan'da Petrol Üretimi

Kazakistan'da kanıtlanmış ve muhtemel petrol ve doğal gaz yatakların büyük bir kısmı Batı Kazakistan bölgesindedir. Bu rezervler çeşitli kaynaklara göre farklılık göstermekle birlikte yaklaşık 7.7 – 11.5 milyar ton olarak bilinmektedir.

Tengiz bölgesindeki en son keşfedilen Kaşagan petrol alanı rezervlerini dikkate alındığında birçok analistlere göre, Kazakistan, Hazar-Orta Asya Bölgesinin en büyük enerji kaynak potansiyeline sahiptir.

⁴⁸ Nazarbayev, Nursultan, Kazakistan Cumhurbaşkanı, Kazakistan Halkına Mesaj Bildirgesi'nden alıntı, (Almaty:1997).

Kazakistan BDT ülkeleri içerisinde enerji arama ve üretim sektöründe Batılı firmalarla işbirliği kuran ilk ülkelerden biri durumunda, sektörün öncü rolü Kazakistan Milli Petrol Şirketi Kazakhoil üstlenmektedir. Bölgede Kazakhoil'in gerçekleşen tüm arama ve üretim projelerinde hisse payları %25 ila %85 arasında değişmektedir.

1998 yılı ortalarında Kazakistan Hükümeti, Kazakhoil şirketinin %85 -%90 olan payını özelleştirme kararı almıştır. Yabancı firmalar Hazar bölgesinin hemen hemen tüm karbonhidrat üretimi projelerine katılmaktadır.

Bölgenin en büyük petrol üretim alanlarında ve toplam Tengiz petrol yataklarında Amerika'nın Chevron, Mobil ve Rusya'nın LukOil gibi dünya devi şirketleri arama ve üretim çalışmalarını sürdürmektedirler.

Tengiz'de petrol üretimi 1993 yılında 1 milyon ton iken 1997 yılında 7 milyon ton'a kadar artmıştır. TengizChevroil Ortaklığı (*Chevron %50, ExxonMobil %25, Kazakistan %20 ve Lukarko(Rusya) %5*), keşif bedeli 20 milyar dolar olan *Tengiz Petrol Yatakları'nda* Nisan 2001 tarihinde jeofizik sondaj faaliyetlerini sonuçları açıklamışlardır. Bu açıklamaya göre Tengiz petrol yataklarında kanıtlanmış rezervi **2 milyar 700 milyon ton** olup, bu kapasite Tengiz rezervlerini dünyada bilinen en büyük yer altı petrol yatakları içerisinde yer almasını sağlamıştır. Dünyada tanınmış uzmanlarca da bu değerler kanıtlanmıştır⁴⁹.

Hazar Bölgesi'nin Kazakistan sınırlarında 6 yıllık petrol arama hakkı **OKIOC** (*Offshore Kazakhstan International Operating Company*) Konsorsium'a aittir. Bu konsorsiyuma üye şirket ve ülkeler dağılımı aşağıda verilmiştir⁵⁰:

⁴⁹ "Khabar" Haber Ajansı, www.khabar.kz, (14 Nisan 2001).

⁵⁰ OKIOC resmi internet sitesi: <http://www.okioc.com>.

OKIOC Hissedarları**Katılım payları**

▪ Agip	(14.29%)
▪ BP Amoco Kazakhstan Ltd.	(9.5%)
▪ British Gas International	(14.29%)
▪ Inpex Nors Caspian , Ltd.	(7.14%)
▪ Exxon Mobil Kazakhstan	(14.29%)
▪ Philips Petroleum Kazakhstan, Ltd	(7.14%)
▪ Shell Kazakhstan Exploration BV	(14.29%)
▪ Statoil	(4.8%)
▪ TotalFinaElf	(14.29%)

Kazakistan'da petrol alanında faaliyetleri sürdüren şirketler dünyanın dev petrol şirketleridir. Bu da Tengiz petrolünün dünya petrol piyasasında ne kadar önem taşıdığını açık bir şekilde göstermektedir. BBC Ajansı kaynaklı bilgilere göre dünyanın en büyük petrol şirketler sıralamasında, birinci sırada *Exxon Mobil* (ABD, sermayesi 315 milyar dolar), ikinci sırada *Royal Dutch/Shell* (Hollanda, sermayesi 221 milyar dolar), üçüncü - *BP-Amoco* (Britanya, 209 milyar dolar), dördüncü – *TotalFina Elf* (Fransa, 113 milyar dolar), *Chevron-Texaco* (ABD, Ekim 2000'de *Chevron, Texaco* şirketini satın almıştı) beşinci sırada (sermayesi \$90 milyar dolar) ve İtalyan *ENI* şirketi - 45 milyar dolarlık sermaye ile altıncı sıradadır.

Tengiz'in deniz uzantısı olan Kaşagan fosil yataklarında arama ve keşif çalışmaları devam etmektedir. İlk belirlemelere göre Kaşagan'da tahmini rezervler 3.4-6.8 milyar ton eşdeğer petroldür. Bu alandaki kuyu çalışmaları için lisans sahibi Kuzey Hazar Konsorsiyumu'dur. Bu konsorsiyumun üyeleri *Mobil Oil, AGIP, British Gas, BP-Statoil, Shell, Total gibi dünya devi şirketleridir*. Konsorsiyum tarafından Tengiz'de 26 bin km² alanında 3D-seysmik çekimler gerçekleştirilmiştir.

1997 yılında Kazakistan ve Çin arasında imzalanan anlaşmaya göre Kazakistan'ın Batı bölgesindeki Uzen Petrol Yatakları'ndaki üretim faaliyetlerini China National Petroleum Corporation (*CNPC*) (şirketin yatırılan bedeli – 4.38 milyar dolar) üstlenecek olup Aktöbe vilayetinde Zhanazhol ve Kenkiyak petrol yataklarını da işleme hakkına sahip olmaktadır (1.1 milyar dolar).

Bundan önce *CNPC* şirketi 325 milyon dolar değerinde AktobeMunayGaz gibi dev petrol rafinerisinin %60 hissesini satın almıştır. Şirket rafineriye 20 yıl zaman

zarfında 4milyar dolar yatırım yapma ve 10 milyar dolar da çevre koruma faaliyetlerine harcama taahhüdü vermiştir.

1998 başında Kazakistan'da petrol ve doğal gaz arama ve üretim faaliyeti için 19 uluslararası grup oluşturulmuş olup toplam 71 bin km²'lik alanda (42 kanıtlanmış petrol yatağıyla) arama izni ve lisanslar verilmiştir. Kazakistan'da 2000 yılı içinde toplam 30,611.5 bin ton ham petrol üretimi gerçekleşmiştir.

2.2. Ekonomik Kalkınmada Petrol İhracatının Rolü

Bir ekonomide dış ticaret, özellikle ihracat sektöründeki gelişmenin ekonomik kalkınma üzerinde yaratmış olduğu etkileri iktisatçılar tarafından başlıca iki model içinde ele alınıp incelenmektedir: dış ticaretin diğer bir deyişle ihracat sektörünün, ekonomik kalkınmada öncü (leading) sektör olması veya geri bıraktıracı (lagging) sektör olmasıdır. Kazakistan durumunda dış ticaret yani ihracat sektörünün öncü sektör olması nedeniyle, ekonomik kalkınmada dış ticaretin öncü sektör olduğu model uygulanmaktadır.

Bu modelde, ekonomide ihracat sektöründe meydana gelen gelişmeler, ekonomik kalkınma üzerinde olumlu etkiler yaratarak gelişmeyi uyarıcı bir rol oynar. İhracat artışı, milli gelir seviyesini yükseltir ve ihracatın genişlemesine bağlı olarak bu kesim ekonomide öncü sektör olarak diğer sektörlerin de gelişmesine katkıda bulunur. Eğer ihracat sektörü üretiminde bir gelişme olursa, üretimdeki girdi katsayılarına bağlı olarak diğer kesimlerde de üretim artar. İhracatın genişlemesi üretim maliyetlerinin düşmesine sebep olur ve ekonomide reel gelir yükselir.

Ekonomide ihracat artışının yukarıda belirtildiği gibi ekonomik gelişme üzerinde uyarıcı bir rol oynayabilmesi, ekonomide bazı olumlu şartların varlığını gerektirir. Bu şartları şu şekilde özetlemek mümkündür: ekonomide yüksek bir ihracat artış hızı, ihracat sektöründeki gelişmenin istihdam ve reel gelir üzerinde dolaysız ve olumlu bir etki yaratması, ihracat ile sağlanan gelirin daha az bir kısmının tüketime gitmesi, ihracat gelirlerinden daha fazlasının prodüktif yatırımlara ayrılması, ihracatın genişlemesinin üretim fonksiyonları üzerinde olumlu değişiklikler yaratması, ihracat sektörünün ekonominin diğer sektörel ile önsel (forward) ve gerisel (backward) bağımlılıklarının fazla olması ve ihracattan sağlanan gelirin uzun bir süre dalgalanmadan kalabilmesidir.

Burada belirtilen şartların ne kadarı yerine getiriliyorsa, o ekonomide ihracat artışının ekonomik kalkınmayı uyarması da o kadar fazla olacaktır. Bununla beraber, günümüzde bir asırlık hızlı gelişen ihracat sektörüne sahip olan birçok gelişme yolunda olan ülkenin bulunması, ihracat artışının ekonomik kalkınmada tek başına yeterli olmadığını kanıtlamaktadır⁵¹.

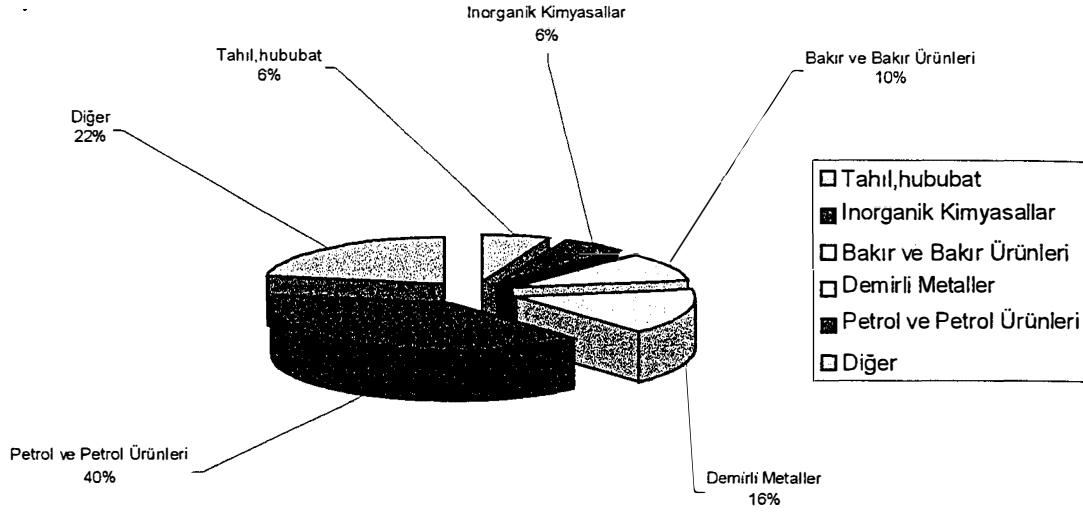
Kazakistan için sadece petrol ihracatı söz konusu olmadığına vurgulanması gerekmektedir. Nitekim, önemli ihracat kalemlerini oluşturan sektörler aşağıdaki tabloda ve şekilde gösterilmiştir.

Tablo:5 Kazakistan İhracat Ürünleri (1999)

İhracat Ürünü	Toplam İhracatta Payı
Tahıl, hububat	6%
Inorganik Kimyasallar	6%
Bakır ve Bakır Ürünleri	10%
Demirli Metaller	16%
Petrol ve Petrol Ürünleri	40%
Diğer	<u>22%</u>
	100%

Kaynak: Dünya Bankası resmi internet sitesi <http://www.worldbank.com>

⁵¹ Karluk, S.Rıdvan. **Uluslararası Ekonomi**, (Beşinci baskı, İstanbul:1998), s.112.



Şekil:5 Kazakistan İhracat Ürünleri

Program-2030’da ekonomi kalkınması ve gelişmesinde petrolün yanı sıra eğitim sisteminin güncellemesi, teknoloji ve know-how teknolojilerin üretilmesi, ekonomik ve siyasi istikrar v.b. gibi olguların da beraberinde geliştirilmesi ve önem verilmesi gerekmektedir.

Petrol üretiminin bu denli büyük olması, Kazakistan’ın kalkınma sürecinde büyük rol oynayacağı kesin gözüyle bakılmakta ve ülkenin ihracat kalemlerinin en büyük kısmı petrol ve doğal gaz ihracatı yer almaktadır. (EK-F’ de Kazakistan’ın petrol ve doğal gaz ihracat hacmi gösterilmiştir)

Kazakistan’ın İstatistik Ajansı’na göre Kazakistan’ın petrol ihracatının toplam ihracatın içindeki yeri ve enerji sektörüne (bilhassa petrol sektörüne) yapılmış yabancı yatırımların oranı Tablo:5’te gösterilmiştir⁵².

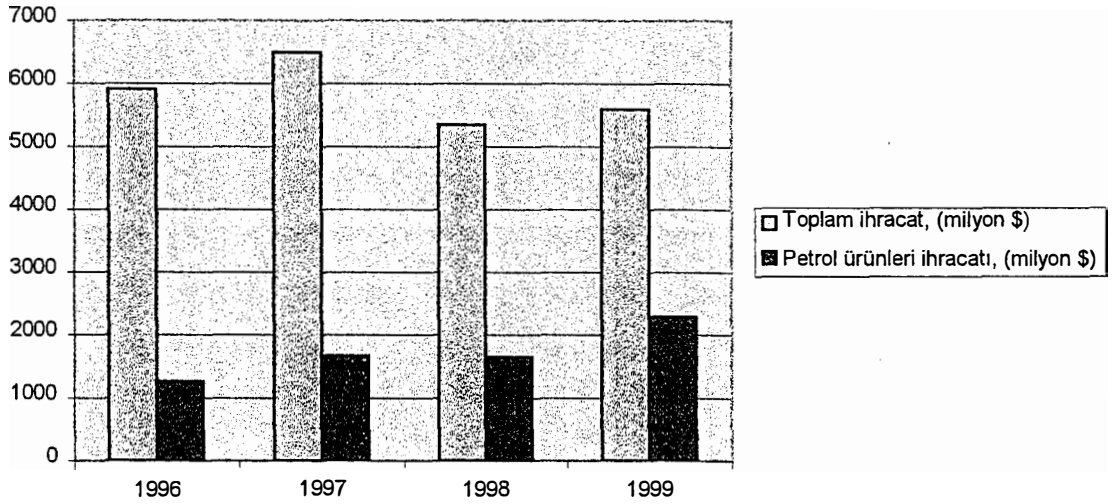
⁵² Okshantaeva, Nurgül. "Export Kazakhstanskoy Nefti", **Delovoy Mir Dergisi**, Sayı:5(10), 2000, s.12.

Tablo:6 Petrol Ürünlerinin İhracat Dinamiği Ve Yabancı Yatırımlar Göstergeleri (1996- 1999)

	1996	1997	1998	1999
Toplam ihracat, (milyon \$)	5911.0	6497.0	5338.9	5592.2
Petrol ürünleri ihracatı, (milyon \$)	1257.3	1971.1	1650.4	2287.7
Toplam ihracatta petrol ürünleri ihracatın yeri, %	21.3	25.7	31	40.1
Petrol ve Doğal gaz sektöründe yabancı yatırımların toplam yatırımlar içinde yeri, %	15	18	66.6	62*
Tarım sektöründe yabancı yatırımların yüzdesi, %	0.8	2.4	8	3*

Kaynak: *Kazakistan İstatistik Ajansı, 2000*

*- 1999 yılı ilk 9 ay verilerine göre



Şekil:6 , Toplam İhracat İçinde Petrol Ürünleri İhracatın Payı

Şekilde görüldüğü gibi Kazakistan'ın toplam ihracat içindeki petrol ihracatının payı büyüktür.

2.3. Kazakistan'ın Mevcut Taşıma Hatları ve Sorunları

Bugün Kazakistan petrollerinin ihracatı coğrafi anlamda aşağıdaki gibidir.

2.3.1. Kuzey İstikameti

Mevcut olan ihracat yollarından Kuzey güzergahı –Rusya'dan geçmekte ve içine birkaç boru hattı sistemini içermektedir. Bunlardan, Atyrau-Samara yılda 12

milyon ton geçiş kapasiteli (2003'te 15 milyon ton/yıl olarak arttırılması planlanmakta) petrol boru hattıdır. Petrol, Rusya rafinerilerine ve Transneft sistemi üzerinden BDT dışı űlkelere pazarlanmaktadır. “**Zhanazhol-Kenkiyak-Orsk**” Boru Hattı 7.7 milyon tonluk toplam geçiş kapasitesiyle Aktöbe petrollerini Orsk(Rusya) rafinerilerine ulaştırmaktadır. Boru hattı geçiş tarifesi ise 7.44 dolardır.(Kazakistan'da bazı istikametlere uygulanan taşımacılık tarifeleri EK-L'de verilmiştir). İlk bakışta düzenli görünen bu güzergahlar, Kazak petrolleri ihracatı bu istikametlerde birtakım sorunlarla karşılanmakta, ki bu problemler etrafında bugün tartışmalar hala günceliğini korumaktadır.

- Rusya tarafından Kazak petrollerine uygulanan kotalar;
- Transit geçişte yüksek geçiş komisyonları;
- Geçiş kapasitenin kısıtlılıđı⁵³

Temel sorun – petrolün geçişine uygulanan kotalar ve Rusya üzerinden transit olarak yapılan Kazakistan petrollerinin re-exportudur. 1991-1998 tarihleri arasında Kazakistan'ın Transneft sistemi üzerinden BDT içi ve dış pazarlara kotası sabitti ve 3.5 milyon ton/yıl geçmemekteydi. 1998 yılında transit geçiş kotası 5 milyon ton (Rusya Federasyonu ile varılan anlaşmayla yaklaşık 8 milyon ton petrol geçmiştir), 1999 yılında – 7.5 milyon ton, ve 2000 'de geçiş kotası 14 milyon tona yükselmiştir. Bir bakıma büyük bir ilerleme var gibi gözükabilmektedir. Fakat, bu sorunun iki uzantısı mevcuttur. **Birincisi**, kota artışı veya azalışı problemine ekonomik tarafından ziyade politik yönünden yaklaşmaya yarar vardır, ve bu büyük ölçüde Rusya-Kazakistan ilişkilerine bağlı olduğu gibi Kazakistan ve Rusya'nın ilgili kurum ve bakanlıkların yetkililerin birbirlerine olan özel sempati ve antipatilerden kaynaklanabilmektedir. **İkincisi**, Petrolün re-export'u söz konusu olduğundan, bu çerçevede hem Rusya'da hem de Kazakistan'da da tartışmalara sebep olmaktadır. Kazakistan'da bu sorun, büyük ölçüde re-export'tan elde edilen gelirin tahsil edilememesi ve petrol üretici şirketlerin elde edilen karların vergilerini kaırmalarıdır. Rusya'da ise – Rus şirketlerin Kazakistan petrollerinin re-export'undan kaynaklanan zararlarıdır.

⁵³ Brazhnikov, Mikhail. “Marshruty, kotorie mi vibiraem”, **Kontinent Dergisi**, Sayı:10(23) (17-30 Mayıs 2000).

Kazak petrollerinin re-export'u sonucunda Rusya bütçesi son iki yılda 550 milyon dolar zarar etmiş ve zararın artması geçiş kotası artışıyla doğru orantılıdır (175 milyon ve 375 milyon dolar⁵⁴).

Rusya bu zararlara rağmen Kazak petrollerinin re-export'una gidiyorsa, ekonomik çıkarlar ikinci planda olduğu kolayca anlaşılmaktadır.

2.3.2. Doğu istikameti⁵⁵

Demir yolu ile "Druzhba" istasyonu üzerinden Çin güzergahıdır. 2000 yılı için bu güzergah üzerinden AktobeMunayGaz, Hurricane-Kumkol ve TengizChevroil şirketlerinin planlanan ham petrolü taşıma hacmi 1.5 milyon tondur.

2.3.3. Batı istikameti

Kafkaslardan transit geçiş: Aktau limanından Bakû'ye tankerlerle, oradan Bakû-Supsa boru hattı ve devamı olarak Karadeniz üzerinden Novorossiysk veya İlyichevsk limanlarına; Mahachkala'ya ve devamı olarak boru hattı ile Novorossiysk limanına (2000 için kota – 2 milyon ton ham petrol). Bakû-Supsa boru hattı faaliyetine nisan 1999 yılında başlamıştır. Bu hat, Kazakistan petrolünün taşınması için perspektif olmasına rağmen, bir çok politik sorunları içermektedir⁵⁶. *Birinci*, Rusya'nın dışından geçen bu hat Azerbaycan, Gürcistan ve Ukrayna'yı birleştirmekte ve Rusya'nın çıkarlarına ters düşmektedir. *İkinci* nedene geçince, bilindiği gibi petrolün stratejik önemi, boru hattın denize ulaştığı noktada doğmaktadır; dolayısıyla Gürcistan, Ukrayna ve Rusya devletlerinden her biri petrol vanasının başında olmak ister ve aralarında zaman zaman anlaşmazlıklar çıkmaktadır.

3. DÜNYADA KULLANILAN PETROL TAŞIMA TÜRLERİ

Bugün itibariyle Kazakistan petrollerinin Akdeniz'e ulaştırılmasına ilişkin dünya petrol piyasası gündemini uzunca bir süredir işgal eden iki ham petrol nakli güzergahı söz konusudur. Rusya'nın savunduğu **Tengiz–Novorossiysk Boru Hattı** (Novorossiysk

⁵⁴ Ön.ver.

⁵⁵ Ön.ver.

⁵⁶ Ön.ver.

terminalinden tankerlere ilk petrol yüklemesi Eylül 2001'de gerçekleşecektir) ve Türkiye'nin desteklediği **Aktau – Bakû – Tiflis - Ceyhan** Ham petrol boru hattıdır (2004 yılında faaliyete geçirilmesi planlanmaktadır). Çalışmanın ilerleyen kısımlarında söz konusu iki hattı objektif olarak ekonomik, ekolojik ve stratejik açısından mukayesesi yapılacaktır⁵⁷.

Mevcut dünya ve bölgesel güç dengeler dikkate alındığında, ayrıca Orta Asya'da büyük enerji kaynaklarının keşfedilmesiyle, Avrasya bölgesinin, Amerikan stratejist Z.Brzezinski sözleriyle, “...*üzerinde küresel öncelik mücadelesinin sürdürüleceği bir satranç tahtası*” olduğuna göre, her güzergahın Kazakistan'a ve bölge ülkelerine sağlayacağı fayda ve sakıncaları nispetinde titizlikle değerlendirilmeye alınmalı ve *günübirlik ekonomik çıkarlar uğruna uzun dönemli stratejik öneme sahip petrol nakli güzergahları da ihmal edilmeden desteklenip savunulmalıdır*. Her ne kadar petrol üretici şirketler yabancı menşeli olsalar da, güzergah seçimi gibi ülkenin stratejik konularından ve gelecek nesilleri de etkileyeceğinden kesinlikle taviz verilmemelidir.

Petrol nakliyesi konusuna gelince, dünyada geçerli olan iki çeşit petrol taşımacılığı mevcuttur: denizlerden tankerlerle petrol taşımacılığı ve karadan boru hattı ile ham petrol nakliyesidir.

3.1. Petrolün Tankerlerle Taşınması ve Deniz Kirliliği

Ekonomilerini sanayileşmeye, sanayileşmelerini ise petrole dayandıran ülkelerle, petrol üreten ülkeler arasında denizlerin yer alması nedeniyle petrolün denizaşırı tüketici ülkelere güvenli ve ekonomik biçimde nakli her zaman çok önemli bir sorun olmuştur. Özellikle ölçek ekonomilerden kaynaklanan maliyet düşüklüğü, çoğuna büyük petrol şirketlerinin sahip olduğu tankerlerle denizden petrol taşınmasını diğer taşıma alternatiflerine göre daha çok tercih edilen bir nakliye türü haline gelmiştir.

Bugün dünya petrol taşımacılığının yaklaşık %55'i, çoğu büyük petrol şirketlere ait olan tankerlerle yapılmakta ve dünya denizlerindeki tanker trafiğinin %50'sinden fazlasını petrol taşımacılığı oluşturmaktadır. Bu gelişmenin doğal sonucu olarak, denizlerdeki petrol kirlenmesi de artan petrol talebi ve üretime paralel bir şekilde hızla

⁵⁷ Aydın, Nehir. a.g.e. ,s.110.

büyümüŒ; özellikle Hazar bölgesi petrollerinin dünya piyasalarına hangi taşıma sistemiyle ulaştırılacağı konusunun tartışıldığı günümüzde ise çok kritik bir önem kazanmıştır.

Önemle belirtilmesi gerekir ki, dünyada mevcut uluslararası kanallardan olan Süveyş ve Panama kanalları sunidir ve söz konusu kanalların yapım nedeni de tankerlerle petrol taşımacılığı ve üzerinde dev petrol tankerlerin geçişine uygun olarak tasarlanmıştır. Türk Boğazları ise sunî değil, doğal kanal olmakla yanı sıra her iki yakasında eşsiz tarihi eserleri içermekte ve en önemlisi yoğun yerleşim alanı olarak geçmektedir.

Petrolle kirlenme çok sık görülen bir hadise olup, her limanda ve her yerde devamlı olarak meydana geldiğini uzmanlarca bilinmektedir. Geçmişte devletler bu konuya büyük önem vermişler, hukuki ve fiziksel bazı önleyici tedbirler almaya çalışmışlardır⁵⁸.

Bu bağlamda, Karadeniz'e kıyısı olan petrol-ihracatçısı ülkelerin dünya piyasalarına çıkışı sadece Türk boğazlardan gerçekleşmektedir. Bugün Türk Boğazları deyince, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden meydana gelen bir bütün olarak anlaşılmaktadır.

3.2. Türk Boğazlarının Durumu

3.2.1. Boğazların Tarihi Süreci

Genel olarak Türk boğazları olarak bilinen ve İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan su yolu, yüzyıllardır kuzeyden güneye ve güneyden kuzeye savaş gemileri ile ticaret gemilerinin geçmesi açısından her dönemde hayati önemi haiz olmuştur. Boğazların denetimi, egemenlik hak ve yükümlülükleri açısından Osmanlı dönemi ile Cumhuriyet döneminde farklılıklar göstermiştir.

Boğazlar Osmanlı egemenliğine ilk olarak İstanbul'un fethinden sonra girmiştir. Fatih, Çanakkale Boğazı'nın her iki tarafına yaptırdığı Çanakkale ve Kilitbahir kaleleri

⁵⁸ Aydın, Nehir. a.g.e. ,s.119.

ile boğazlar bölgesinde hakimiyeti tamamen kontrol altına almıştır. Karadeniz'in tamamen bir Türk gölü haline gelmesi ise Kırım Hanlığı'nın Osmanlı egemenliğini kabul etmesiyle olmuştur. 1740 kapitülasyonları ile Fransa ve İngiltere gibi bazı devletlerin gemilerine her ne kadar boğazlardan geçiş izni verilmişse de Karadeniz'in yabancı gemilere açılması için izin yetkisi de sonuçta Osmanlı Devleti'nin iradesinde idi. Rusya ile yapılan 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti buradaki egemenliğinden vazgeçmek zorunda kalmıştır. 1807'de Rusya'ya savaş ilan edilince Osmanlı Devleti boğazları tamamen kapatmıştır. 1829'da yapılan Edirne Barış Antlaşması'ndan sonra boğazlar tüm ticaret gemilerine açılmıştır⁵⁹.

3.2.2. Lozan ve Montrö Anlaşmaları

1923'te imzalanan Lozan Antlaşması'nda boğazlar ve yakın çevresinde Türk Devleti'nin egemenliğinin önemli ölçüde sınırlandığı görülmektedir. Lozan'ın bir parçası olan Boğazların Rejimine Dair Sözleşme'ye göre boğazların yönetimi uluslararası bir komisyona bırakılmış, boğazlar ve çevresinde belli bazı bölgelerin askerden arındırılması prensibi kabul edilmiştir. Lozan Barış Antlaşması esas itibariyle savaş ve barışta geçiş özgürlüğü prensibini getirmiştir. Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nin 3 millik bir kıyı şeridinin kontrol ve denetiminin uluslararası bir komisyona bırakılması bu bölgenin Misak-ı Milli hudutları dışında tutulması anlamına gelmektedir. Bu Sözleşme 13 yıl sürmüştür.

1930'lu yılların uluslararası ortamının büyük ölçüde değişmesi üzerine Türkiye'nin girişimleri ile İsviçre'nin Montrö şehrinde bir konferans toplandı. 24 Temmuz 1936'da imzalanan sözleşme ile;

- Boğazlar Komisyonu kaldırılarak yetkileri Türkiye'ye devredilmiş,
- kıyıların askerden arındırılması prensibi kaldırılmış,
- gemilerin boğazlardan geçişi Türkiye'nin güvenliği de dikkate alınarak barış ve savaş durumuna göre düzenlenmiş,

⁵⁹ Gürsoy, Özcan. "Boğazların Güncel Sorunları ve Güvenliği", **Zaman**, (1-2 Mart 2001) .

- Türkiye'nin kendisini yakın bir savaş tehdidi altında görmesi veya savaşan taraf olması durumunda savaş gemilerinin geçişleri Türkiye'nin inisiyatifine bırakılmış,
- barışta savaş gemilerinin geçişlerinde tonaj kısıtlamaları ve önceden bildirim zorunluluğu getirilmiştir. Ticaret gemilerine ise bayrağı ve yükü ne olursa olsun gece ve gündüz Türk boğazlarında geçiş özgürlüğü sağlanmış,
- Kılavuz ve römorkaj hizmeti ise isteğe bağlanmıştır⁶⁰.

Montreux (Montrö) Anlaşmasının tam metni EK-H'de verilmiştir. Şüphesiz Montrö Anlaşması ile Türkiye'nin boğazlar üzerindeki kontrol ve denetimi Lozan'a göre daha etkili bir duruma getirilmiştir. Ancak Boğaz geçişlerinde kılavuz ve römorkaj hizmetlerinin isteğe bağlı olması prensibi Türkiye'nin lehine olmayan bir istisna teşkil etmektedir.

Montrö'nün kabul edildiği yıllarda boğazlardan yılda 4-5 bin civarında gemi geçerken şimdi bu rakam 50 bin civarındadır. Gemilerin tonajları da değişmiş ve o yıllarda boğazlardan geçmesi muhtemel gemi tonajı 5 bin ton civarında iken bugünlerde bu rakam yüz binlerle ifade edilen tonajlara ulaşmıştır⁶¹. Gelecek yıllarda, Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler tarafından yapılacak ham petrol ve likit gaz sevkiyatında önemli artışlar olacağı, ayrıca Tuna Nehri Projesi ile Avrupa ülkelerinden boğazlar bölgesine yoğun bir trafiğin akacağı tahmin edilmektedir.

Genel olarak diplomatik bir başarı olarak nitelendirilen Montrö Sözleşmesi'ne Türkiye 65 yıldır titizlikle uymuştur. Ancak, Montrö'nün kılavuzluk ve römorkör hizmetleri ile ilgili hususları düzenleyen hükümlerinin günümüz şartlarına göre yeniden düzenlenmesi kaçınılmaz olmuştur.

3.2.3. Boğazlar'da Trafik Düzeni

Türk boğazları deniz ulaşımı için çok riskli bir su yoludur. Adeta bir nehir gibidir ve dünyanın en dar su yollarından biridir. 31 km uzunluğundaki İstanbul Boğazı, 71 km uzunluğundaki Çanakkale Boğazı ve 224 km uzunluğundaki Marmara Denizi'nden

⁶⁰ Ön.ver.

⁶¹ Ön.ver.

oluşan toplam 325 km'lik Türk boğazları, emniyetli seyrüsefer için uygun olmayan bir morfolojik yapıya sahiptir. İstanbul Boğazı'nın genişliği Rumelihisarı ile Anadoluhisarı arasında 700 m'ye kadar düşmektedir⁶². Kız Kulesi, Bebek ve Dikilikaya adacıkları da Boğaz seyirinde gemiler için tehlike oluşturan banklardır. İstanbul Boğazı'nda hakim hava hareketinin Boğaz'a paralel olarak kuzeydoğu-güneydoğu doğrultusunda olması, Eylül başından itibaren artan ve özellikle Ocak aylarında yoğunluk kazanan fırtınalar sebebiyle oluşan su hareketleri, akıntılar ile sis ve yağışlar Boğaz seyri için önemli risk unsurlarıdır⁶³.

İstanbul Boğazı'ndan 1999 yılı rakamlarına göre 47 bin 906 gemi geçiş yapmıştır (günlük ortalama 131). Bu gemilerden 5 bin 504 adedi tehlikeli yük taşıyan gemiler olup, bunların 4 bin 452'si ham petrol, 475 adedi LPG, 577 adedi ise kimyasal yük taşıyan tankerlerdir.

Son 50 yılda boğazlarda 500'den fazla ciddi kaza meydana gelmiş, bu kazalarda toplam 152 kişi hayatını kaybetmiştir. 1988 ve 1990'daki kazalar sonucu boğazlar ve Marmara'da büyük ekolojik felaketler yaşanmıştır.

Halen Boğaz sularında batık durumda 22 geminin bulunduğu bildirilmektedir. Yüksek maliyet sebebiyle (ortalama 1 milyon dolar) bu batıkların çıkartılması yapılamamaktadır. Geçen/batan gemilerin çoğunun sigortası yoktur ve kaza/batık durumunda Türk makamları çoğu zaman karşılarında muhatap/yetkili bir sigorta kulübü bulamamaktadırlar.

Bölgede birbirine ters yönde ilerleyen altlı üstlü iki akıntı sistemi mevcuttur. Karadeniz ve Marmara arasında 25 cm'lik bir seviye farkı vardır. Bu yükseklik farkının da etkisiyle rüzgarın yıldız ve poyrazdan estiği durumlarda İstanbul Boğazı'ndaki yüzey akıntısının saatteki hızının bazen 7-8 mile kadar çıktığı bilinmektedir. Özellikle lodosun kuvvetli esmesi durumlarında "orkoz" adı verilen ters akıntılar oluştuğunda, Boğaz'ın güney ağzında üst ve alt akıntı arasındaki seviye farkı da yükselmektedir. Derin su

⁶² **Ön.ver.**

⁶³ Ashat Kesikbayev'in Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Genel Sekreteri Kaptan Cahit İSTİKBAL ile yaptığı görüşmeden alıntı (İstanbul: 25 Temmuz 2001).

çekimli gemiler bu durumdan olumsuz etkilenmektedirler. Boğazda ana akıntılara karşı duran koy ve burunların kıvrımlarına giren suların oluşturduğu "anafor"lar da boğaz seyirinde zaman zaman tehlikeler oluşturmaktadırlar.

Boğazlarda bugüne kadar olan kazalar incelendiğinde kazaların büyük ölçüde yukarıda belirtilen doğal şartların yanında insan hataları ile makine, dümen ve seyir cihazları arızaları gibi teknik sebeplerden kaynaklandığı görülecektir. Bu olumsuzluklar bazen bir araya geldiğinde boğazlarımız daha dar olan dünyadaki diğer su yollarından daha tehlikeli hale gelmektedir.

İstanbul Boğaz'ında seyir yapan bir gemi en az 12 kez rota değiştirmek zorunda kalıyor. Kandilli ile Yeniköy Burnu arasındaki dönüşte çoğu zaman gemiler arka taraflarını görememekte ve bazen buralarda ters yönde oluşan akıntılar özellikle uzun boylu gemilerin savrulmalarına sebep olmaktadır. Akıntı ile geminin aynı yönde olması durumlarında geminin hızı artacağı için bu bölgelerde karaya oturmalar ve karşı yönden gelen gemilerle çatışma tehlikeleri de artmaktadır.

Boğazdaki yüksek gerilim hatları bile (Bebek-Kandilli ve Rumelikavağı-Anadolukavağı arasında) seyrüseferi etkilemektedir. Bu hatlardaki yüksek gerilimin gemilerin radarlarında oluşturduğu yalancı ekolar geminin pruvasında bir başka gemi varmış gibi algılanabilmektedir. İstanbul'un her iki yakasında her gün deniz yoluyla 1 milyondan fazla insan gidip gelmektedir. Yolcu taşıması yapan deniz trafiği de boğaz seyri için önemli risklerdir.

Boğaz'dan transit geçen büyük gemilerden teknik donanımları uluslararası standartların altında olanlarla, tehlikeli yük taşıyan süper tankerler, Boğaz'ı, giderek bir kaos ortamına doğru götürmektedir. Tuna-Ren su yolunu kullanarak Karadeniz'e açılan Doğu Avrupa ülkelerine ait nehir tipi gemiler de trafiği yoğunlaştırmışlardır.

Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazların gemi trafiğine açık tutulması Türkiye'nin bir sorumluluğu ise de bu sorumluluk Türkiye'ye aynı zamanda boğazlarda trafiğin düzenli akışı için düzenlemeler yapma yetkisi de vermektedir. Bu maksatla 1990 yılında bir komisyon kurularak çalışmalara başlanmış ve çalışmalar sonucunda 1994 yılında Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük

yayımlanarak yürürlüğe konmuştur. Tüzüğün uygulanması maksadıyla da aynı yıl Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü bünyesinde Deniz Trafik Düzen Başkanlığı ve trafik kontrol istasyonları kurularak faaliyete geçirilmiştir⁶⁴.

Türkiye bu tüzükle boğazlarda trafik ayırım düzen/şeritleri (TAD) uygulamasını başlatmıştır. Karayollarında bulunan gidiş-geliş şeritlerine benzeyen bu sistemin tesisinden sonra kaza oranlarında önemli azalmalar olmuştur. BM'nin bir uzmanlık kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) de tüzükle getirilen TAD'lara onay vermiştir.

Tüzükle bir rapor sistemi geliştirilmiş, ayrıca trafik kontrol istasyonlarına konan radarlarla deniz trafiği kontrol edilmeye başlanmıştır. Tüzük yürürlüğe girdikten sonra özellikle Rusya, tüzük devam ettiği sürece Türkiye'nin tek taraflı bir düzenlemeye gidemeyeceğini belirterek tüzüğe itiraz etmiştir. Ancak bilinmelidir ki tüzüğün amacı 1. maddesinde de belirtilen "Türk boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamak maksadıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek"tir.

Rusya ve bazı tanker işletmeleri ile petrol şirketleri, tüzükle getirilen düzenlemelerin petrol taşımacılığını daha pahalı hale getirdiğini ve yapılan gemi bekletmelerinin zaman kayıplarına yol açtığını söylemektedirler. Rusya Başbakanı bile Türkiye'ye yaptığı son ziyaret sırasında İstanbul Boğazı'nın durumunu gördükten sonra şaşkınlığını gizleyememiştir.

Türkiye, Boğazlar Tüzüğü ile çok önemli bir hükümlerlik yetkisini kullanmıştır. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi de kıyı devletine boğazlarda bir trafik düzeni kurma yetkisini vermektedir⁶⁵.

3.2.6. Trafik Gözetleme İstasyonları

VTS (Vessel Traffic System) sistemi başta radar cihazları olmak üzere meteorolojik ve hidrografik algılayıcılar, İstanbul bölgesinde 8, Çanakkale bölgesinde 5

⁶⁴ Gürsoy, Özcan. a.g.m., *Zaman*, (28 Şubat-1 Mart-2 Mart 2001).

⁶⁵ Ashat Kesikbayev'in Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Genel Sekreteri Kaptan Cahit İSTİKBAL ile yaptığı görüşmeden alıntı (İstanbul: 25 Temmuz 2001).

adet olmak üzere 13 adet insansız trafik gözetleme istasyonu (TGI) hassas mevki belirleme cihazları, kameralar, haberleşme cihazları ile tüm bilgilerin kayıt altına alındığı kayıt ve denetim teçhizatlarıyla birlikte çağdaş teknolojik imkanlarla donatılmış olarak tesis ve idame ettirilecektir. TGI'lerden gelen bilgilerden;

- liman başkanlıkları,
- gemi acenteleri,
- gemi kaptanları,
- kılavuzluk ve römorkaj hizmeti veren birimler,
- yargı kuruluşları,
- askeri birlikler,
- sahil güvenlik, sahil sıhhiye, deniz polisi, Dışişleri Bakanlığı

gibi ilgili kurum ve kuruluşlar yararlanacak ve bu kuruluşlarla Denizcilik Müsteşarlığı arasında koordinasyon maksadıyla bilgi aktarımı sağlanacaktır.

Radarların konuşlanacağı insansız 13 adet TGI'den 8 adedi İstanbul Boğazı'nın Yomburnu, Garipçe, Rumelikavağı, Beykoz, Kanlıca, Kandilli, Üsküdar ve Ahırkapı mevkilerine, 5 adedi Çanakkale Boğazı'nın Zincirbozan, Gocukburnu, Aktaş, Kepez ve Kumkale mevkilerine tesis edilecektir. İstanbul Boğazı'ndaki trafik kontrol merkezi (TKM) İstinye'de, Çanakkale Boğazı'ndaki TKM Aktaş mevkiine konuşlanacaktır⁶⁶.

Denizcilikten sorumlu Türkiye Cumhuriyeti Devlet Bakanı Ramazan Mirzaoğlu, proje maliyetinin önceki dönemlerde 120 milyon dolar civarında hesaplandığını, kendilerinin ise bugün 25–30 milyon dolar civarında bir maliyetle bu projeyi gerçekleştirebileceklerini belirtmektedir.⁶⁷

3.2.5. VTS Sisteminin Bölge İçin Önemi

Bu proje yalnız Türkiye için değil, bölge ve dünya ülkeleri için de bir teknolojik güvence unsurudur. Ancak, bu sistemle Türk Boğazları'nın tamamen

⁶⁶ Gürsoy, Özcan. a.g.m., *Zaman*, (28 Şubat-1 Mart-2 Mart 2001).

⁶⁷ **Ön.ver.**

güvenceye kavuşacağı ve bundan böyle kazaların artık tarihe karışacağı sanılmamalıdır. Şüphesiz ki sistemden beklenen önemli sayılabilecek faydalar vardır. Mevcut trafik ayırım şeritleri içerisinde daha düzenli bir trafik olacak, bu da beraberinde bir seyir güvenliği getirecektir. Gemi hareketleri devamlı izlenecek ve kaza ihtimaline karşı gemiler anında ikaz edilebilecektir.

Ancak, boğazların fiziki yapısı, mevcut trafik yoğunluğu, akıntı vb. etkenler göz önüne alındığında kaza riski de her zaman için bir tehdit olarak devam edecektir. Sistemin sağlayacağı en büyük fayda, gemi hareketlerinin elektronik ortamda izlenip kayıt altına alınması ve toplanan gemi trafiği ve deniz ortamı bilgilerinin ilgili ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşların istifadesine sunulabilme imkanı olacaktır.

VTS projesi boğazlarda seyir güvenliğine yönelik yapılan yatırımların en önemlisidir. Sistem ile boğaz trafiği düzenlenecek, güvenlik artacaktır.

Bilindiği gibi boğazlara seyir güvenliği maksadıyla yapılan fener ve sinyalizasyon sistemi Osmanlı döneminden, 1890'lı yıllardan kalmaz. Yaklaşık yüz yıldır boğaz trafiğindeki yoğunluğun geldiği bugünkü ortam ve çok sayıda kazadan sonra artık bu proje hayata geçiriliyor. Sistem faaliyete geçtiğinde⁶⁸;

- boğaz trafiğini düzenleyecek,
- seyir güvenliğini artıracak,
- can, mal ve çevre korumaya katkı sağlayacak,
- gemi hareketleri izlenerek kaza ihtimaline karşı anında ikaz yapılabilecek,
- ihtiyaç duyulan bilgiler gemi kaptanlarına verilebilecek,
- toplanan trafik ve ortam bilgilerinin isteyen kurum ve kuruluşlara dağıtılması sağlanacak,
- kaza anında acil tedbirlerin alınmasını sağlayacaktır.

3.2.7. VTS projesi ile Birlikte Alınacak Önlemler.

Boğazlarda mevcut fener ve sinyalizasyon sistemleri ve seyir yardımcıları da gözden geçirilerek iyileştirilmelidir.

⁶⁸ Ön.ver.

Kıyı emniyeti ve gemi kurtarma işletmelerinin imkanları, acil müdahale römorkörleri, helikopterler, bariyerler, cankurtarma amaçlı tahlisiye botları gibi modern gemi/insan kurtarma ve teçhizatlarıyla artırılmalıdır.

Römorkör/kılavuz mecburiyeti mutlaka getirilmelidir. Montrö'nün engel teşkil eden bu husustaki maddeleri uluslararası ikili anlaşmalarla aşılabilir. Ancak bu hizmeti yapan TDI'nin yeterli römorkörü olmadığı da bir gerçektir. Gerekirse römorkör kullanma yetkisi TDI'den alınarak bir devlet kuruluşu olan Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri'ne verilmeli ve bu hizmet devlet eliyle yapılmalıdır. Ama mutlaka kılavuzluk hizmetleri çağdaş hale getirilmelidir.

Gemilerin seyir, can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden faktörleri en aza indirmeyi amaçlayan bir kontrol mekanizması olan liman devleti kontrolü etkin olarak uygulanmalıdır. Standartlara uymayan gemiler kontrol edilerek gerekirse limanlara sokulmamalıdır. Ancak bu mekanizmanın da işlemesi, denetlemeyi yapacak yeteri kadar uzman personel bulunmasına bağlıdır. Bu nedenle uzmanlık gerektiren görevlere yapılan atamalar, mutlaka siyasi kaygıların dışında tutulmalıdır.

Ayrı ayrı kurumlar tarafından yürütülen denizcilik hizmetlerinin tek bir çatı altında toplanması ve kurumlararası koordinasyon ihtiyaçlarının en aza indirilmesi maksadıyla güçlü bir denizcilik bakanlığının kurulması da mutlaka sağlanmalıdır. Osmanlı döneminde bile "Bahriye Nazırlığı"nin olduğu dikkate alındığında, Cumhuriyet döneminde Türkiye'de bir "denizcilik bakanlığı"nın bulunmamasını, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke için anlaşılmaz bir olgudur⁶⁹.

2000 yılında Türk Boğazları yoluyla taşınan petrol miktarının 91 milyon ton olduğu açıklanmıştır. Bu, önceki yıla göre yüzde 9.6 'lık bir artışı göstermektedir. Boğazlar'dan yüzde 10'u tanker olmak üzere yılda yaklaşık 50 bin gemi geçmektedir. Bu gemilerin %56'sı uğraksız(transit) geçiş yapmakta, yüzde 60'ı kılavuz kaptan

⁶⁹ Ön.ver.

almadan geçmektedir. Kazaların yüzde 85'i kılavuz kaptan almayan gemiler tarafından yapılmaktadır.⁷⁰

Gerek insan sağlığı, gerekse ekolojik denge açısından sakıncaları son derece büyük olan petrol kirlenmesi, bugün denizlerde önemli boyutlarda ulaşmıştır. Tanker taşımacılığında kaynaklanan ve çoğu zaman eko-sistemde geri dönülemez etkiler bırakan çevresel riskler nedeniyle, günümüzde petrolün, aralarında boru hattının da bulunduğu alternatif taşıma yöntemleriyle nakli konusu büyük bir önem kazanmış bulunmaktadır.

⁷⁰ Ashat Kesikbayev'in Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Genel Sekreteri Kaptan Cahit İSTİKBAL ile yaptığı görüşmeden alıntı (İstanbul: 25 Temmuz 2001).

- c) kılavuzluk hizmeti veren kurumların gelişmiş ülkelerdeki uygulama standartlarına ulaşamaması,
- d) mevcut tesislerde vardiyacı kılavuz kaptanların istirahati için ayrılmış bölümlerin yetersizliği,
- e) liman çevresindeki yerleşim alanlarının büyümesi sonucu ve Türk Boğazları gibi önemli su yollarındaki ışıklı seyir yardımcılarının görünürlüğü, yerleşim alanları ve trafikten kaynaklanan aşırı ışık kaynakları nedeniyle önemli ölçüde azalmıştır. Bunların karakterlerinin değiştirilmesi ve görünürlüklerinin artırılması uygun mütalaa edilmektedir.⁷¹

Yukarıda sözü edilen sorunların çözülmesi Boğazlar'dan geçen tankerlerin yaşı ile artan bakım-tutum gereksinimleri ve yenilenmesi gereken teçhizat ve donanımlarıyla ilgili tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Çalışmada araştırmacının Türk Boğazları'nın inceleme esnasında, 2001 yılının ikinci yarısında Kazakistan petrollerinin süpertankerlerle Türk Boğazları üzerinden geçişi esnasında meydana gelebilecek ekolojik sorunlar ve paralel olarak devletlerarası ilişkilerin zedelenme tehlikesini önlemek için Türkiye tarafından alınması gereken önlemler tespit edilmiştir. Aynı yöndeki çalışmaları Kazakistan tarafı da yürütmekte ve Boğazları by-pass edecek güzergahlar projeleri incelenmektedir. Söz konusu boru hatları hakkında bu bölümün ilerleyen kısımlarında açıklanacaktır.

Aktau-Ceyhan ana ihraç boru hattı açılrsa bile Türk Boğazları'ndan geçen tanker trafiği devam edecektir. Ama tabii ki beklenen dramatik artış gerçekleşmeyecektir. Türk Boğazları'nı by-pass edecek alternatif rotaların gerçekleşmesi alternatifsiz bir çözümdür. KTK Tengiz-Novorossiysk petrol boru hattı'nin faaliyete geçmesine kesin gözüyle bakılmakta ve Kazakistan için bugün dünya piyasasına tek çıkış noktası olduğundan, Novorossiysk'ten gelen petrol tankerlerin Boğazlar'dan geçişi ancak Türk yetkililerince şu ek önlemlerin hızla alınması gerekmektedir:

⁷¹ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "Kıyı ve Deniz Güvenliği: 2.Ulusal Denizcilik Şurası, Kıyı ve Deniz Güvenliği Çalışma Grubu (7.Grup) / Öneri ve Değerlendirmeler", (İstanbul, 28-30 Eylül 2000).

1. Kılavuz kaptan alan gemi sayısı arttırılmalıdır. Bu konuda Türk Kaptanlar Derneği'nin geliştirdiği projeler mevcuttur. Bu projeler değerlendirilirse Montreux Sözleşmesi'ne dokunulmadan kılavuz kaptan alan gemi sayısı arttırılabilir.
2. Türk Boğazları'nda özel üretilmiş refakat römorkörlerin tehlikeli yük taşıyan gemilerce kullanılması konusunda bir fizibilite araştırması yapılmalı, ne tip römorkörler kullanılacağı ve etkinliği konusunda bir proje hazırlanmalı, buna göre refakat römorkörü kullanılması konusunda gerekli adımlar atılmalıdır.
3. Kurulacak Gemi Trafik Yönetimi Bilgi Sistemi'nde kılavuz kaptanların gemilere tavsiyede bulunma ve trafiğin yönetilmesi birimlerinde dönerli olarak mutlaka görev almaları sağlanmalıdır.

VTS sistemleri, esas olarak açık denizden limanlara yaklaşan gemilerin trafiğini yönetmek için planlamışlardır. Oysa, İstanbul Boğazı gibi dar, değişken ve zor hidrolojik ve morfolojik özellikleri olan bir boğazda gemilere bilgi ve tavsiye verecek olan uzmanların mutlaka bu özellikleri yaşamaları ve gemilerin tepkilerini bilmeleri gerekmektedir. Bu sorunu Almanya gibi ülkeler VTS merkezlerinde kılavuz kaptanlara dönerli bir sıra halinde görev vererek çözmüşlerdir. Türkiye'de de benzer bir uygulama yapılmalıdır⁷².

3.3. Boru Hattı ile Petrol Taşınması

Petrol'ün boru hattı ile karadan nakli, en güvenilir taşımacılık sistemlerinden biri ve ekonomikliği taşınacak kapasiteye bağlı olan bir nakliye türüdür. Özellikle taşımacılıktan kaynaklanan çevresel etkiler açısından boru hattı taşımacılığı, günümüzde diğer alternatiflerin bir adım önüne geçmiş bulunmaktadır. Boru hattı projelerine gerekli kredinin sağlanabilmesi için Çevresel Etki Değerlendirme analizinin şart koşulması nedeniyle, tasarım, inşaat, işletmeye alma ve işletme sırasında karşılaşılabilecek hemen hemen tüm risk faktörleri dikkatle incelenmekte ve teknik çalışmalar da bu esasa dayandırılmakta; malzeme seçiminden, güzergah tayinine, personel eğitim ve dokümantasyonundan boru hattı sisteminin kontrolüne kadar gerek

⁷² İstikbal, Cahit. "Türk Boğazları Üzerindeki Petrol Yükünün Artması ve Son Gelişmeler", **Denizcilik Dergisi**, Sayı:3, (Mart-Nisan 2001),s.40.

insan, gerekse sistem kaynaklı risk yaratabilecek çeşitli olasılıklar detaylı bir şekilde ele alınmaktadır⁷³. Ayrıca, yaşanan tanker facialarının neden olduğu geri dönülemez çevresel bozulma, boru hattı ile tanker taşımacılığının karşılaştırılmasına da farklı bir boyut katmaktadır.

Boru hattı çevresel risk analizi çok derinlemesine yapılan bir incelemedir. Hat boyunca olumsuz etkilenebilecek, başta flora ve fauna olmak üzere, yerleşik insanların karşılaşabileceği çeşitli sağlık problemleri de dikkate alınmaktadır. Üstelik hattın geçeceği yerlerde bölgenin ekonomik geçim yapısını bozacak bir güzergahın seçiminden kaçınılmaktadır.

Nihayet, özellikle deniz taşımacılığında hava koşulları, akıntı düzeyi, kaptanın tecrübesi ve hatta bazı kazalardan hatırlanacağı üzere “ruh hali” dahi belirleyici olurken, boru hattı taşımacılığında teknoloji ve yardım alınan bilim dalları ile çevresel risk hem kontrol edilebilir bir sınırdaki tutulmakta, hem de çevresel zararları minimize edebilecek bir güvenlik sisteminin desteğinde çalışılmaktadır.

4. PETROL İHRACATI GÜZERGAH PROJELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Boru hatlarının tanker taşımacılığına göre daha sağlıklı ve güvenilir olduğunun nedenleri yukarıda getirilmiştir. Bundan sonraki kısımlarda her iki güzergahın (Aktau-Ceyhan ve Tengiz- Novorossiysk) ekonomik, stratejik ve politik yönleri incelenmektedir.

4.1. KTK Tengiz – Novorossiysk Boru Hattı

1992 yılında dönemin Kazakistan Başbakanı S.Tereşenko ve Rusya'nın Petrol ve Doğalgaz Sanayi Bakanı V.Çernomırdin'in katılımlarıyla **Hazar Petrol Boru Hattı Konsorsiyumu-Caspiy Pipeline Consortium (CPC – KTK)** kurulmuştur. 1999 yılında ise üzerinde çok çalışılan bu boru hattının (KTK) inşaatı başlanmış ve böylece bu proje diğer alternatiflere göre daha erken ortaya atılmıştı ve dolayısıyla diğerlerinden daha erken gerçekleşmektedir.

⁷³ Aydın, Nehir . a.g.e. ,s.120.

KTK Konsorsiumu oluşturan ülke ve şirketler : *Rusya, Kazakistan, Oman, Chevron Caspian Pipeline Consortium, Lukarko, Rosneft-Shell Caspian Ventures, Mobil Caspian Pipeline, Agip International, BG Overseas Holding, Kazakhstan Pipeline Ventures, ve Oryx Caspian Pipeline.*

2001 yılının ikinci yarısında ilk dolun faaliyeti başlanacak olan Tengiz – Novorossisk Boru Hattı'nın toplam uzunluğu 1,580 km ve birinci etap toplam maliyeti 2.1 milyar dolar olup, ham petrol geçiş kapasitesi yılda 28 milyon ton, bu güzergahın 2. etap inşası 4 milyar dolar, geçiş kapasitesi 67 milyon ton ve faaliyete geçme tarihi ise 2010-2014 olarak belirlenmektedir. Ham petrol taşıma tarifesi 25\$/ton, planlanan 40 yıllık faaliyet süresince Tengiz-Novorossiysk boru hattı projesinden çeşitli vergi ve pay gelirleri olarak Rusya bütçesine 23.3 milyar dolar, Kazakistan'a ise 8.2 milyar dolar sağlanacağı hesaplanmaktadır. Bunun dışında her iki ülke ham petrol ihracatından ek gelir elde edecekler⁷⁴.

Diğer yandan, akla şu sorular gelmekte: bu hat bugünlerde istikrarsız olan Kafkas bölgesinden geçeceğinden, kullanımı ne kadar güvenli olacaktır? Kafkaslar'daki olaylar Tengiz-Novorossisk hattını etkileyebilecek mi? Çünkü bu hat iç karışıklıklar devam eden Çeçenistan ve Grozni üzerinden geçmektedir. Bir çok gözlemciler bu özerk Cumhuriyet'teki savaş ile Hazar petrollerinin taşıma projeleri aralarında çok sıkı bağlantıları görmektedirler. Bu görüşü Fransa'nın saygın "Mond" gazetesi de desteklemektedir. Rusya ile Azerbaycan'ın imzaladıkları ilk petrol antlaşmasından sonra iki ay geçmeden Rusya Çeçenistan'a askerlerini sokmuştu. 1995 yılında Moskova'da Bakü-Grozni-Novorossisk petrol boru hattı projesinin imzalanma gününde Şamil Basaev birlikleri Budenevsk kasabasında bir Hastaneyi ele geçirmişlerdir. Bunun gibi bir çok rastlantılı olaylar mevcut ve bu olaylar zincirinin Tengiz – Novorossisk hattına da sıçramayacağına bir garanti varmıdır? Bundan dolayı bu hat için Kafkas'lardaki olaylar endişe verici ve güvenlik kriterlerinde bu yönde boru hatlarının döşemesi en elverişli yol değil , ama her harikulade seçim yapılmıştır.

⁷⁴ <http://www.opec.com>, "Kazakh Prime Minister Opens :Tengiz-Novorossiisk Oil Pipeline" (27 Mart 2001).

Bu soru ile ilgili devletimizin politikası 1997 sonbaharında Kazakistan-2030 programında açık ve net bir şekilde yer almaktadır:“ *Ancak çok yönlü ihracata yönelmemiz bizi tek bir komşuya olan bağımlılığımızı ve tek bir tüketici ülkenin tek elci fiyata olan bağımlılığından kurtarabilir*”. 1997 yılının Kasım ayında Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev ABD ziyareti esnasında Kazakistan’ın petrol ihracatında çok yönlü politikanın uygulanacağından söz etmektedir. 1998 yılı Nisan ayında dönemin Kazakistan Cumhuriyeti Enerji , Sanayi ve Ticaret Bakanı A. Zhabagin “Petrol İhracat Yollarının Geliştirme Problemleri” konulu Uluslararası Konferans konuşmasında “çok yönlü” deyiminin rakamsal ifadesini açıklamıştır. Bakanın hitabında 2015 yılına doğru Kazak petrolünü dünya pazarlarına taşımada altı farklı projeyi değerlendirilmektedir.

1992 yılında dönemin Kazakistan Başbakanı S.Tereşenko ve Rusya’nın Petrol ve Doğalgaz Sanayi Bakanı V. Çernomırdin’in katılımlarıyla Hazar Petrol Boru Hattı Konsorsiyumu (CPC – KTK) oluşturulmuştur. 1999 tarihinde ise üzerinde çok çalışılan bu boru hattının (KTK) inşaatı başlanmıştır. Bu proje diğer projelere göre daha erken ortaya atılmıştı ve dolayısıyla diğerlerinden daha erken gerçekleşmektedir.

Rusya’dan geçecek güzergahların tüm dezavantajlara rağmen, Kazakistan boru hatları seçiminde Rusya monopolüne düşmeden, öte yandan Rusya ile mevcut stratejik, siyasi ve ekonomik bağlardan dolayı Rusya üzerinden KTK hattın geçeceği bir gerçektir. Bununla birlikte Kazakistan bu hattı kendi avantajına çevirmeli ve bölgedeki mevcut jeopolitik durumu zedelemeyen, diğer güzergahları “büyük petrol” üretimi başlayacak tarihine doğru (2005) diğer alternatif hatlar hazır olmalıdır (Akdeniz’e – Aktau-Bakü-Ceyhan, Basra Körfezi ve Uman Denizi’ne – Güney Güzergah, Çin ve Uzakdoğu’ya – Doğu güzergahı)...

Diğer yandan, Novorossisk’e pompalanacak Kazak petrolünün 2001 ikinci yarısında başlaması, doğal olarak Türk yetkilileri de düşündürmektedir ki yılda boğazlardan geçen tanker sayısı artabilecek ve zaten tam kapasite çalışan boğazlara aşırı derece yüklenme olacaktır. KTK hattı iptali söz konusu olmadığına göre, Novorossisk limanından Türk boğazları by-pass eden güzergah seçimi yapılmalı, diğer bir deyişle

Transbalkan Güzergah projelerine de başlatılmalı. Söz konusu Transbalkan güzergahları aşağıda ayrıntılı bir şekilde sunulmuştur.

4.1.1. Novorossisk (Rusya) – Burgas (Bulgaristan) hattı⁷⁵

Kazakistan'ın Batı Bölgesindeki Tengiz petrolerini mevcut KTK Hattı üzerinden Novorossisk limanından Bulgaristan'daki Burgas limanına petrol taşımacılığı öngörülmektedir. Burgas terminalinden 320-400 km'lik boru hattıyla Ege Denizi'ndeki Alexandropolis(Yunanistan) limanına yıllık 30-40 milyon ton kapasiteli boru hattın inşası ilk değerlendirmelere göre 0.7-1 milyar dolar dolayındadır. Hattın Akdeniz'deki Augusta Limanı'na kadar oldukça yüksek olan (ton başına 45 dolar) taşıma maliyeti, rentabl olması için üzerinden hem Rus hem de Hazar petrolerinin geçmesi gerekecektir. Bu güzergahın tanıtımı Atina'da 1998 yılında Chevron, AGIP, Mobil, RosNeft ve Lukoil şirketlerin katılımıyla gerçekleşmiştir. Bu şirketler güzergahın ekonomi tarafını uygun gördüklerinde petrolerini bu hat üzerinden göndermeye hazır olduklarını belirtmişlerdir.

4.1.2. Romanya Güzergahı – Köstence Limanı

Romanya bu konuda, TRASECA (Kafkaz koridoru) ve INOGATE adlı petrol ve gazın Avrupa pazarına güvenli taşıma anlaşmaları çerçevesinde Kazakistan tarafına Boğazlar sorunu için kısmen sorunu çözme yolunu önermektedir. Köstence limanından Romanya, Sırbistan, Slovenya ve Hırvatistan üzerinden Adriyatik Denizi'ndeki Triest limanına (İtalya) boru hattı döşemesi önerilmektedir. Triest limanından güzergahı diğer tüketici ülkelere devam ettirilebilmektedir. Hattın teknik ve ekonomik analizi ENI İtalyan şirketi tarafından yapılmaktadır. Boru Hattının inşaa maliyeti yaklaşık 1.2 milyar dolar tutarında olup, geçiş kapasitesi yıllık 40 –50 milyon tondur. Bu projede AGIP, British Gas, Texaco ve Lukoil yer almaları beklenmektedir.

4.1.3. Odessa- Brody-Gdansk

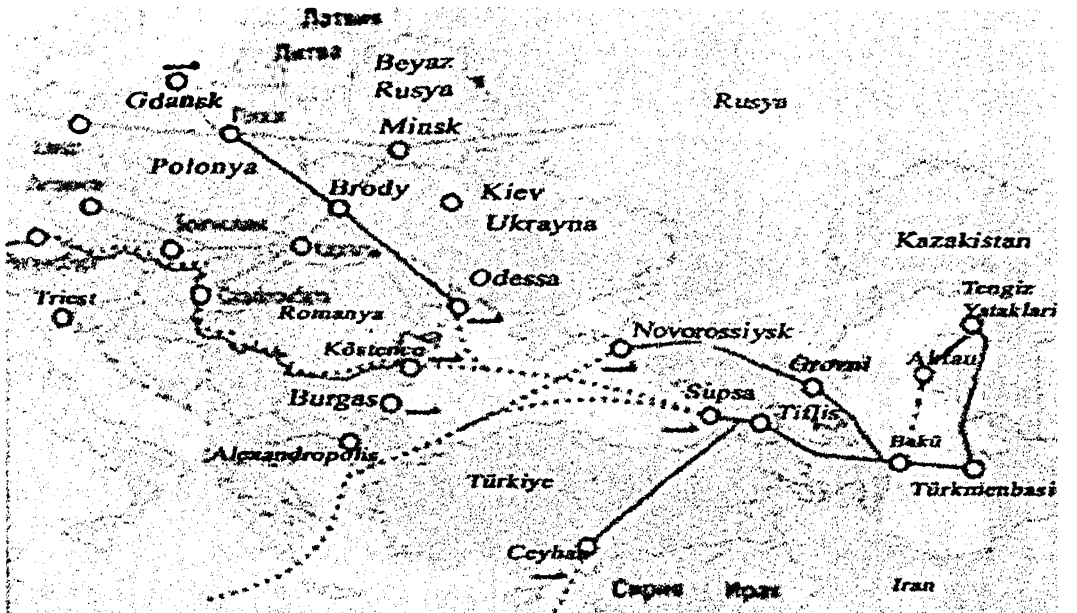
Türk Boğazları by-pass edecek projelerde Ukrayna da aktif rol oynamaktadır. Hazar petrolerini taşıma konusunda Odessa-Brody-Gdansk boru hattını

⁷⁵ Brazhnikof, Mikhail . “Export Kazakhstanskoy Nefti: Tengiz Novorossisk,dalee vezde...?”, **Kontinent Dergisi** (11-24 Nisan 2001), s.11 .

önermektedir. Söz konusu hattın Odessa-Brody kısmının inşaatı 2000 sonunda bitmişti ve Ukrayna tarafı Hazar petrollerini Supsa ve Novorossiysk limanlarından 12 milyon tonunu Polonya, Macaristan ve Slovakya Rafinerilerine taşımaya hazır olduğunu bildirmiştir. İkinci etapta ise bu hattın Druzhba Petrol Boru Hattı ile birleşmesi, kapasitenin yıllık 40 milyon tona kadar artırılması, petrolün Gdansk (Polonya) ve Rostok (Almanya) limanlarına ulaştırılması ve devamı olarak Almanya, Fransa, Britanya ve diğer Kuzey-Batı Avrupa ülkelerine taşınması öngörülmektedir.

Her şeye rağmen, Tengiz-Novorossiysk Hattı Kazakistan petrolünün dış pazara ulaştırmasında ilk ve bugün itibarıyla Hazar hinterlandından tek çıkış yoludur. Sovyet Birliği döneminden süregelen enerji sektöründeki ortak çalışmalar ve özellikle boru hatları sisteminin oturturulmuş olması, bu hattın kısa dönem içerisinde hayata geçirilmesine neden olmuştur. Nursultan Nazarbayev'in deyişiyle bu proje "Kazakistan'ın enerji stratejisinin, politikasının bir parçasıdır. Bu proje en azından binlerce Kazakistanlıya iş ve aş imkanı sağlayacak. Ülkemizin ekonomik ve sosyal yönünden gelişmesine katkıda bulunacak. Hazineye 2000 yılında 100 milyon dolar girerken, bu rakam 2001 itibarıyla 1.3 milyar dolara çıkacak".

Kazakistan-Rusya ekonomik ve siyasi ilişkileri zedelemeyen yukarıda tespit edilen güzergah seçenekleri Kazak petrolünün Türk Boğazları'na ek yük getirmeden Karadeniz akvatoryasından çıkışı sağlanabilir.



Harita:2 TransBalkan Boru Hatları Projeleri

4.2. “Aktau – Ceyhan” Petrol Boru Hattı

Petrol üretimindeki artış, doğal olarak satışı ve satış için de boru hatlarını gerektirir. Doğu Kaşagan’da yeni keşfedilen yataklarda yaklaşık 7 milyar ton petrol rezervinin olduğu tahmin ediliyor. Mevcut şartlarda 2015 yılında Kazakistan’ın petrol üretimi 150 milyon tona ulaşacağını ve beklenen ham petrol ihracat potansiyeli yıllık 100 milyon ton dolaylarında olduğunu dikkate aldığımızda, KTK “Tengiz-Novorossiysk” hattı sadece Tengiz petrollerinin taşıma sorununu çözmekte, dolayısıyla Kazakistan “Bakû-Tiflis-Ceyhan” boru hattına katılmalı, çünkü son belirlemelere göre sadece Azerbaycan petrolü bu proje için yetersiz kalmaktadır. Bu yüzden boru hattına “Aktau-Bakû-Ceyhan” denilmesi daha doğru olacaktır.

“Aktau-Bakû-Ceyhan” güzergahı projesini analiz edilebilmesi için, sırasıyla önce 1995’ten beri süregelen “Bakû-Ceyhan” Boru Hattı’nın bugünkü durumu ve “Aktau-Bakû” güzergahlar incelenmelidir.

4.2.1. “Bakû – Tiflis – Ceyhan” Boru Hattı Sistemi

Bu hattın ortaya çıkması 1995 yılına dayanmaktadır. 1995’in başlarında Türkiye ile Azerbaycan arasında “Bakü-Ceyhan” boru hattı anlaşması imzalanmıştır. 29 Ekim 1998 tarihinde de, Ankara’da biraraya gelen Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Gürcistan Devlet Başkanları ortak bir Bildiri imzalayarak Bakü-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi’ne siyasal destek verdiklerini ilan etmişlerdir. Bakü-Ceyhan ham petrol boru hattı, Bakü yakınlarındaki Sangachal terminalinden başlayarak, Gürcistan üzerinden Erzurum-Erzincan-Kayseri güzergahını takip ederek Ceyhan’da son bulacaktır. Toplam 1,730 kilometre uzunluğunda planlanan hattın, 468 kilometresi Azerbaycan, 225 kilometresi Gürcistan ve 1,037 kilometresi Türkiye topraklarında olacaktır. Projenin Türkiye ayağı ile ilgili arazi çalışmalarına erken başlanması için Azerbaycan Milli Petrol Şirketi SOCAR ve TPAO’nun niyet mektubu Botaş’a ulaşır ulaşmaz, Botaş projenin fizibilite çalışmalarını yapan Alman PLE firmasıyla bir anlaşma imzalayarak, 24.08.2000’de Türkiye’deki arazi çalışmalarına başlanmıştır.

Arazi çalışmaları için Botaş 740,000 dolar kendi kaynaklarından para tahsis etmiştir. Ancak bu rakam daha sonra proje için oluşturulacak konsorsiyumdan gelecek

paradan tahsil edilecektir. Projeye Ocak 2000'de başlanması beklenirken, gerekli finans anlaşmalarının imzalanmamış olması nedeniyle işe başlayamayan ve bu nedenle zamanı gittikçe azalan Botaş'ın temel mühendislik çalışmaları için 6 ay, detay mühendislik çalışmaları için de 12 ay süresi bulunmaktadır.

Zamanın az olmasının nedeni ise 2004 yılının sonlarına doğru Azerbaycan'da **Faz-1** denilen bir petrol yatağının üretime geçmesi, Kazakistan'da ise OKIOC konsorsiumunun taahütlerine göre yeni petrol yataklarından 2004 sonunda ilk petrol üretimi gerçekleşecek olması nedeniyle, bu tarihe kadar **Bakü-Tiflis-Ceyhan** ham petrol boru hattı tamamlanamazsa bu petrol Novorossisk veya İran gibi başka bir hattan gidecektir. Bir kere bu alternatif yol açılınca da projenin gerçekleşme 4-5 yıl gecikebilecektir⁷⁶.

Söz konusu nedenlerden dolayı Türkiye çok sıkı çalışacağını beyan ederek projeyi 2004 yılı sonunda bitireceğini taahhüt etmiştir.

BOTAŞ tarafından Dünya Bankası'ndan sağlanan kredi ile yaptırılan projenin Fizibilite Etüdü, Çevresel Etki Değerlendirme Etüdü ve Detaylı Güzergah Etüdü daha önce tamamlanmış, boru hattının kapasitesi **50 milyon ton/yıl** olarak planlanmıştır.

Alman *PLE* firmasına yaptırılan fizibilite çalışmalarına göre, Bakü-Ceyhan ham petrol boru hattı projesi, finansman giderleri ve içini dolduracak ham petrol hariç **2.4 milyar dolara mal olacaktır**. Petrol taşıma tarifesi **\$2.58** dolar/varil olarak hesaplanmaktadır⁷⁷.

4.2.2. Bakü-Tiflis-Ceyhan Hattı'nın Teknik Özellikleri

Projenin teknik özellikleri ise aşağıdaki gibidir. Proje için çeşitli boru çapları üzerinde durulmuştur. Ancak yıllık 45-50 milyon tonluk alternatif için optimizasyon yapılarak, çeşitli boru çapları belirlenmiştir. Buna göre, 1,613 kilometresi

⁷⁶ "Bakü-Ceyhan'da ilk adım atıldı..." , **Zaman** , (25.08.2000) .

⁷⁷ Kadir Dikbaş'ın araştırmacıya yazdığı "Kazakistan ve Azerbaycan Petrolleri" konulu mektup (11 Nisan 2001).

42 inch (106.68 santimetre) olacak hattın 114 kilometresi 34 inch (86.36 santimetre), 3 kilometresi de 48 inch (121.92 santimetre) olarak hesaplanmıştır.

Boru hattı üzerinde biri Bakü, diğeri Ceyhan'da olmak üzere 2 kontrol ve kumanda merkezi ile Tiflis'te bir gözlem merkezi önerilmektedir.

Sistemde 3 transfer istasyonu planlanırken, boru hattının işletimi sırasında gerekecek data ve ses haberleşmesinin, boru hattıyla birlikte döşenecek fiber optik kablo ve uydu sistemleri aracılığıyla gerçekleştirilmesi de yer almaktadır.

Boru hattı üzerinde 2'si Azerbaycan, 3'ü Gürcistan, 4'ü de Türkiye'de olmak üzere toplam 9 pompa istasyonu inşaaı öngörülmüştür.

Bakü-Ceyhan boru hattı üzerinde 85 hat vanası ve 12 adet temizleme ve kontrol amaçlı ekipmanları boru hattına gönderme ve geri alma hizmeti verecek istasyon bulunacaktır. Hat vanalarının tamamı, uzaktan kumandayla kapatılacak şekilde tasarlanmıştır⁷⁸.

4.2.3. Projenin Türkiye Kanadı

Anlaşmaya göre Türkiye, ilk 16 yıl, varil başına 55 cent transit geçiş ücreti alacaktır. Bunun içinde 20 centlik vergi dahildir.

Projenin belli bir geri ödeme dönemi ve tam kapasiteye geçiş süresi vardır. 16 yıl'a kadar boru hattı yüzde 50 kapasite ile çalışmaya başlayacak ve artarak devam edecek, bundan sonra kapasite yüzde yüz olacaktır. Bu sürenin bitiminden sonra normale dönülerek yatırımcıyı çekmek için verilen teşvikler geri alınacak ve sonraki 24 yıl, 37 cent'i vergi, 80 cent'ten tam kapasite ile çalışmaya devam edecektir.

Projenin Türkiye kesimindeki boru hattı ve Ceyhan terminalini Botaş anahtar teslimi olarak **1 milyar 307 milyon** dolara gerçekleştirecektir.

Bu güzergahla ilgili son olarak şu husus da belirtilmeli: Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı projesine Kazakistan'da faaliyet gösteren petrol şirketleri de dahil oluyor. Nitekim, dünyanın önde gelen petrol firmalarından ABD sermayeli Chevron, Bakü-

⁷⁸ Anadolu Ajansı, (Ankara 24.08.2000).

Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı projesi ve mühendislik çalışmasına katılmak istediğini bildirmiştir. T.C.Başbakanlık Basın Merkezi'nden yapılan açıklamaya göre, Chevron firması 08.02.2001'de Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'na bir mektup yazarak, Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı projesi ve mühendislik çalışmalarına katılma niyetinde olduğunu duyurmuştur. Bunun için Azerbaycan Devlet Petrol Şirketi (*SOCAR*) ile gerekli görüşmelere başlatmak istediğini de belirtmiştir.

Öte yandan 02.03.2001'de Kazakistan başkenti Astana'da yapılan toplantıda Kazak yetkilileri ile Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye ve ABD'den gelen üst düzey yetkililer arasında Aktau-Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Taşıma Sistemi Anlaşış Muhtırası imzalanmıştır. Sonuçta, proje gerçekleşir, Kazak petrolünün de boru hattı üzerinden aktarımı sağlanırsa, stratejik ve mali kazanç bir kat daha artmış olacağını belirtilmelidir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan Hattı projesinde bugün *SOCAR*(Azerbaycan), *BP*(İngiltere), *Statoil*(Norveç), *Unocal*(ABD), *TPAO*(Türkiye), *ITOCHU*(Japonya), *Ramco*(İngiltere) ve *DeltaHess*(ABD-Suudi Arabistan) şirketler yer almaktadır.

4.3. Aktau Petrollerinin Bakü-Ceyhan Sistemine Katılması

Kazak petrolü Batı pazarlarına Hazar Denizi üzerinden Aktau limanı'ndan tankerlerle Bakü'ye ulaştırılmaktadır. Bakü'den Supsa'ya boru hattıyla ve Supsa'dan Karadeniz üzerinden Novorossisk veya İlichevsk limanlarına tankerlerle ulaşılmaktadır. Kaşagan petrol yataklarının işletilmeye başlayacağı 2005 tarihinden itibaren bu yataklardaki petrolü en uygun yolu Aktau'dan Bakü' ye Hazar Denizi altından petrol boru hattını döşemek ve Bakü-Ceyhan sistemine eklemek olacaktır. Aktau limanından Bakü' ye boru hattı döşemek zor değil, ve oldukça kısa dönemde gerçekleşecektir.

Öte yandan, Azerbaycan Petrol Şirketi *SOCAR* Başkan yardımcısı Ahmet Zeynellov "... iki Hazar şehri arasına boru hattı döşemeye hazır olduklarını" açıklamıştır. Azerbaycan *SOCAR* şirketinin deniz dibine boru döşeyen iki gemisi vardır: "İsrafil Huseynov" ve "Süleyman Vezir". Hollanda'da yaptırılan gemilerden biri denizin 200 metre dibine kadar döşeme yapabilmektedir . Finlandiya'da yaptırılan diğer gemi ise 300 metreye kadar inebilmektedir. Bir geminin günde 2,500 metre boru

döşeme yapabilmektedir. Aktau – Bakû hattı takribî uzunluğu 300 kilometredir. Söz konusu şirket ise daha önce 101 günde 230 km hat döşeme yapmıştır.

Bu bilgiler doğrultusunda Aktau – Bakû boru hattın döşenmesi zor olmamaktadır. Buna ilaveten AMOK Başkanı David Woodward'un sözleri önem arz etmektedir: "Bakû-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı'na Kazak petrollerinin de aktarılması hattın ekonomik göstergelerini olumlu yönde etkileyecektir".

Petrolün boru hattı ile taşınmasının ekonomikliği taşınacak kapasiteye bağlı olan bir nakliye türüdür. Dolayısıyla, Aktau-Ceyhan hattının ekonomik tarafını ele aldığımızda, hattın taşınacak petrol kapasitesi önem taşımaktadır.

Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev'in bu konuda Mart 2001 tarihinde yaptığı basın açıklamasında, Kazakistan ilk etapta bu projenin başlangıç kapasitesi yıllık 10 milyon ton olarak öngörülmekte ve ham petrol Aktau limanından Bakû' ye deniz yolu ile tankerlerle taşınacaktır.

Aktau – Bakû Boru Hattı Hazar Denizinin altından geçeceğinden bugün hâlâ çözümlenemeyen bir engele takılmaktadır: Hazar Denizinin Hukuki Statüsüdür. İkinci bölümde bu konuyla ilgili açıklamalar getirilmiştir. Aşağıdaki haritada Tengiz-Novorossiysk Petrol Boru hattı (yeşil çizgi) ve Proje halinde olan Aktau-Ceyhan Petrol Boru Hattı (kırmızı çizgi) sistemleri gösterilmiştir.



Harita: 3. Aktau-Bakü-Ceyhan Boru Hattı Projesi

4.4. Kazakistan Petrollerinin Basra Körfezi'ne Ulaştırma Yolları

Kazakistan petrollerinin dünya piyasalarına ulaştırmanın alternatif güzergahlardan İran üzerinden Basra Körfezi ve Umman Denizi'ne giden hatlardır. 11 Mayıs 1996 tarihinde Kazakistan Cumhuriyeti ile İran arasında Ticari İlişkilerin Geliştirilmesi ve Derinleştirilmesi Bildirisine istinaden, Aktau limanından (Batı Kazakistan) – Hazar Denizi İran bölgesinde Nekka limanına kadar tankerlerle SWAP (değişim) sistemi çerçevesinde Kazak petrollerinin karşılığında eşdeğer miktarda İran petrollerinin Basra Körfezi Harg adasında alımı öngörülmekteydi.

Nitekim, bu sistem çerçevesinde 1997 yılının Ocak – Temmuz ayları arasında İran'a 63,000 ton petrol ihracatı yapılmıştır. Fakat, Kazak petrollerinin merkaptan (petrolde kimyasal element) karışım oranının yüksek olduğundan (İran'ın hiçbir petrol rafinerisi bu tip petrol işleme teknolojisine sahip değildir) ve fiyat ve değişim mekanizmasındaki prensip anlaşmazlıklardan dolayı petrol taşımacılığı durdurulmuştur.

Bu sebeplerin yanı sıra, dış faktörlerin etkileri de yok değildi – Güney-Doğu Asya'daki kriz ve dünya petrol fiyatlarındaki olumsuz konjoktür İran güzergahı taşımacılığın durdurulmasında önemli rolü olmuştur. SWAP (değişim) operasyonlar çerçevesinde petrol taşımacılığının hakkı “MangistauMunayGaz A.O.” Anonim Şirketi'nin %60 hisse payına sahip olan “Central Asia Petroleum” şirketine aittir⁷⁹. Son zamanlarda İran tarafı Kazak petroleri alımı için SWAP çerçevesinde yılda 2 milyon ton almaya hazır olduklarını bildirmiştir.

Kazak petrollerinin İran'a ulaştırmak için Atyrau limanı belirli bir rekonstrüksiyon yapıldıktan sonra kapasitesi arttırılmış olarak kullanılabilir. Rekonstrüksiyon için takriben 100 milyon dolara gerekmektedir. Taşıma hacmi 2 milyon tondan 8 milyon tona ulaşabilir, ekonomik kazanç bu halde Aktau limanını kullanımıyla karşılaştırıldığında ton başına yaklaşık 15 dolar daha avantajlı olmaktadır (Demiryolu taşımacılığı ortadan kalkacağından ortaya çıkan maliyet düşürülmesi) .

Bununla beraber, güney güzergahı (İran üzerinden) perspektifte, 15 – 20 milyon ton geçiş kapasiteli Basra Körfezi Terminallerine çıkışlı Kazakistan–Türkmenistan–İran petrol boru hattıyla gerçekleştirilebilir. Hattın uzunluğu 2,080 km olup projenin tutarı yaklaşık 1.5 milyar dolar, gereken petrol taşıma kapasitesi yıllık 15-20 milyon ton ve takriben 4 ile 8 dolar değerinde varil başına ekonomikliği sağlamaktadır⁸⁰. Türkmenistan 2001 yılında gaz üretimini 120 milyar m³'e ve petrol üretimini de 28 milyon tona kadar arttırmayı planlamaktadır. Dolayısıyla, Türkmenistan da bu hat üzerinden kendi petrolünü dış pazara ulaştırabileceğinden söz konusu hattın inşası konusunda istekli olmaktadır.

Hazar petrollerinin dünya piyasalarına Basra Körfezi üzerinden nakletmek, Kazakistan'ın bölgenin oluşmuş tarihi jeopolitik hırsların rehini durumuna düşme riski yükselecektir. Nitekim Batı, Orta Doğu kaynaklı petrollerden ziyade alternatif bölgelerden petrol alabilme planları üzerinde durmaktadırlar. Dolayısıyla, birçok analistlere göre eğer Hazar bölgesinde tahmin edilen muazzam enerji kaynakları doğrulanırsa, İran yolu en son düşünülen güzergah durumuna düşebilecektir.

⁷⁹ Bekturganova, M. a.g.e.

⁸⁰ Brazhnikof, Mikhail. a.g.m.

Kazakistan bağımsızlığını elde ettiğinden beri ihracat yollarının çok alternatifli olması gerektiğini savunmaktadır. Kazakistan'ın batısında üretilen petrol ve doğal gaz kaynakları ülke kalkındırılmasında temel taşı oluşturmakta ve döviz gelirlerinin önemli kısmı petrol ihracatından elde edilmektedir. Bunun için, Kazakistan'ın kıta içinde "hapsedilmiş" bir ülke olarak "Büyük Petrol"ün üretimi başladığı andan itibaren petrol ihracat yolları çok büyük önem kazanacaktır.

Fakat bu sorun aynı zamanda söz konusu petrol tüketicileri ve hatları üzerinden geçecek transit ülkeleri de aynı ağırlıkta ilgilendirmektedir. Çünkü petrol hatlarının transit ülkelere geçmesi her zaman ekonomik temellere dayanmaz – politik ve stratejik önem ağır basmaktadır. Böyle projelerin geri dönüşümü yıllar almakta, dolayısıyla ortak ülkelerin güvenliliğinin önemi artmakta, bilindiği gibi, enerji kaynaklarına ulaşımı her zaman stratejik unsur olmuştur.

Bununla beraber, son zamanlarda Kazakistan'dan İran istikametine boru hatlarının inşası belirli bir ivme kazanmaktadır. Kazakistan Petrol Enformasyon Ajansı bilgilerine göre söz konusu proje üzerinde çalışma grubu oluşturulmuş olup, bu grubun üyeleri aşağıdaki gibidir: Kazakistan Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı , Kazakistan Enerji ve Mineral Kaynakları Bakanlığı ve Devlet Petrol Taşıma Şirketi "KaztransOil" uzmanları yer almaktadır.

İran hattının tahmini uzunluğu – 1,500 kilometre olup toplam değeri 1,200 milyon ABD doları olarak hesaplanmaktadır⁸¹.

İran'ın petrol cazibesini , her ne kadar ABD ve BM ambargolar uygulasa da, dünyanın büyük petrol şirketleri mıknatıs gibi çekmektedir: nitekim, 1999 yılında Avrupa'nın petrol devleri "Shell", "Total", "Perotrans", "Gazprom" gibi şirketler İran tarafından toplam değeri 8 milyar dolar olan 43 petrol projesi ihalelerine katılma isteklerini belirtmişlerdir. ABD, Avrupa Birliği ile konfrontasyona gitmemek için "Elf Akiten", "Total" ve "Eni" şirketlerine karşı Mart 1999 'da İran'daki milyarlarca dolar tutarında petrol yataklarını işletme kontratları gerçekleştirdiğinden herhangi bir cezai uygulamalar yaptırmamıştır.

⁸¹ www.caapr.kz , Kazakhstan Center of Information & Analitic Research Web site.

Büyük enerji tüketici bölgesi olan Güney Asya 'nın yakınlığı, İran petrollerinin düşük maliyetle üretimi (yaklaşık varil başına 1 ABD doları), yabancı yatırımcılara sağlanan kolaylıklar ve yatırımların yüksek rantabilitesi (%15-20) göz önüne alındığında birçok ABD şirketi bile İran pastasından büyük payları koparmak niyetleri yok değildir.

İran güzergahı projelerinden bir diğeri “Kazakistan-Türkmenistan-İran (Tahran Rafinerisi ve sonraki aşama olarak Neka-Tahran boru hattına ilavesi)” boru hattı sistemidir. Geçiş kapasitesi günlük bazda 1 milyon varil olarak belirlenmektedir.

Söz konusu güzergah uzunluk bakımından diğ er alternatiflere nazaran daha kısa mesafeli olup toplam uzunluğu Basra Körfezi'ne kadar 1,650 km, bunun 200 km'si Kazakistan topraklarından geçmektedir . Projenin tahmini değeri 1.5-1.8 milyar ABD doları olarak hesaplanmakta, bununla beraber İran'daki mevcut alt yapı göz önüne alındığında proje tutarı 1-1.3 milyar ABD dolara kadar düşmesi beklenmektedir. Gerekli yıllık petrol geçiş kapasitesi – 20 milyon ton , petrol geçiş tarifesi – ton başına yaklaşık 25 dolardır.

Bir diğ er alternatif “Kazakhstan Pipeline Company S.A” tarafından geliştirilmiştir. Türkmenistan ve İran üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşan bu boru hattı kısmen Hazar Denizi dibinden geçmekte, devamında ise Denizin doğu ve güney-doğu tarafından geçerek, Tahran ve İsfahan üzerinden Basra Körfezi'ne çıkmakta. Boru hattının toplam uzunluğu – 2,080 km, gereken yatırım – 41.6 milyar ABD doları, geçiş kapasitesi – yıllık 15 milyon tondur (gelecekte boru hattının çeşitli teknik çözümler bazında 20, 30 ve 45 milyon ton kapasite artırımını düşünölmektedir).

Projenin finansmanı Fransa, Almanya ve Japon ihracat kredilerinden sağlanması, ki bunun için Fransız-Alman-Japon şirketlerinden meydana gelen bir konsorsiyumun oluşması düşünölmektedir(“Sofresid”, “Usinor”, “Cegelec”, ”MAN Group”, “Mitsui Group”) . KPC (Kazakhstan Pipeline Company) şirketinin ön hesaplamalara göre boru hattının tutarı yıllık 10 milyon ton için 150 milyon dolar hesabından yola çıkarak, takriben ton başına 15 dolar veya bir varil başına 2 dolar olarak belirlenmektedir.

Tüm diğer mevcut boru hatları alternatifleri içerisinde ekonomik bakımdan bu projenin en ucuz proje olması yanı sıra iki faktör engel teşkil etmektedir.

Birincisi, hala Hazar havzasındaki Kazakistan ve Türkmenistan'ın kesin petrol rezerv rakamlarının açıklanmamasıdır. İkincisi ise, ABD 'nin İran'la ilişkilerindeki hassaslığıdır. ABD'nin jeopolitik özel formülasyonunda “İran'ın dünya arenasında gelecekte beklenmeyen hareketleri” önlemek amacıyla çeşitli baskıların uygulanmasıdır. Prensipte ABD, Hazar ülkelerinin İran'la SWAP konusunda itiraz etmemekle birlikte, petrol taşımacılığı konusunda ise ilgili ülkelerin İran'la işbirliğine girmesine kesinlikle karşı çıkmaktadır.⁸²

Basra Körfezi çıkışlı projelerin durumları böyle iken, perspektifteki bir başka proje, Umman Denizi çıkışlı 1,700 km uzunluğunda olan Trans-Asya Petrol Boru Hattı, **Kazakistan-Türkmenistan-Afganistan-Pakistan** güzergahıdır. Bu hat için düşünülen kapasite – 50 milyon ton ve boru çapı 42 inç olarak belirlenmektedir.⁸³

Dünya Bankası uzmanlarınca gerçekleşen hesaplamalara göre, söz konusu güzergahtan gerçekleşecek taşımacılık Karadeniz üzerindeki güzergaha nazaran Batı Sibirya petroleri taşımacılığı için takriben ton başına 14 dolar ve Batı Kazakistan petrol üreticileri için de 7 dolar kadar ekonomikliği sağlamaktadır. Ekonomik avantajları yanı sıra bu güzergahın bölge siyaseti için de olumlu gelişmelere yol açabilecektir. Afganistan'daki siyasi istikrarı sağlayarak bölgenin ekonomik gelişmesine de yardımcı olacaktır. Bunun sonucunda Orta Asya'nın göbeğindeki “Güney Sorunu” ortadan kalkmış olacaktır.

Söz edilen güzergahın avantajlı olmasına rağmen, projenin gerçekleşmesi bir takım sorunları içermektedir. Afganistan ve Pakistan üzerindeki güzergahı Afganistan'da siyasi istikrarın sağlanmadan ve halk desteğinin yanı sıra projenin

⁸² “Poezd Tronulsa”, **Kontinent Dergisi**, No 10(23) (17-30 Mayıs 2001) .

⁸³ Bekturganova, M. a.g.e., s.20

Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC) 1998 yılında Çin Petrol ve Gaz Bakanlığı reorganizasyonu neticesinde meydana gelen bir petrol şirkettir. 1995 yılı sonunda bu şirket tarafından 142 milyon ton petrol ve 17 milyar m³ doğal gaz üretimi gerçekleştirilmiştir. Bu göstergelere istinaden söz konusu şirket petrol üretiminde dünyada beşinci sıradadır. CNPC bünyesinde 329 petrol ve 82 doğal gaz yatakları içermektedir. Bunların arasında Datsin petrol yataklarında yıllık 56 milyon ton petrol üretilmektedir. CNPC şirketinin ana faaliyetleri daha çok ülke içinde yoğunlaşmaktadır⁸⁶.

Belirlenen ilk planlara göre iki petrol boru hattı inşası öngörülmekteydi: ana hat ve ek hat. Ana hat, Kazakistan'ın Batı bölgesinden Çin'in Batı sınırlarına kadar uzanan yaklaşık 3,000 kilometrelik dev boru hattını ifade etmektedir. Ek hattın güzergahı Batı Kazakistan'dan Türkmenistan ve İran topraklarından geçecek (Kazakistan'daki hat uzunluğu – yaklaşık 250 km'dir). Ne var ki, İran'la ilişkiler konusunda ABD'nin negatif tutumu nedeniyle bu güzergah doğmadan ölmüş sayılır.

Kazakistan'daki Çin yatırımlarının toplam tutarı aşağı yukarı 9 milyar dolar olarak öngörülmektedir (bunun içinde 4.28 milyar doları - Üzen petrol yatakları ve 1.1 milyar doları – Aktöbe petrol yatakları rehabilitasyonu, 3.5 milyar dolar ise Çin'e uzanan petrol boru hattının inşası için). Dünya piyasalara ulaşım zorluğu çeken Kazakistan için bu hattın inşaatı ve faaliyete geçmesi sadece Çin'e değil Pasifik Bölgesi gelişen ekonomilere sahip olan ülkelere de ulaşmasını sağlıyordu.

Çin'in Kazakistan Petrol sektöründe bu denli aktifleşmesi, doğu komşunun hızlı tempoyla yükselen ekonomisini besleyecek enerji kaynaklarına gereksinimlerin artmasına bağlanabilmektedir.

⁸⁶ “Kitayskii Put Dlya Aktyubinskoy Nefti”, *Oil and Gas of Kazakhstan Dergisi* No 5, 1997,s.103.

Tablo:7 Dünya petrol piyasaları genel durumu

Dünya Petrol Piyasaları	milyon ton/yıl			
	1995	2000	2005	2010
Kuzey-Batı Avrupa	-174	-167	-210	-280
Orta ve Doğu Avrupa	-53	-63	-74	-80
Akdeniz	-247	-214	234	-234
Pasifik Asya Bölgesi	-420	-582	-748	-911
Basra Körfezi	660	720	872	1053
Atlantik Havzası	-363	-341	-368	-431

Kaynak :1997, Eylül. Avrupa ve Yeni Bağımsızlıkları Kazanan ÜlkelerBürosu, Enerji ve Altyapı Departmanı Çalışma grubu raporu (İthalat(-), İhracat(+))

Çin içindeki kanıtlanmış petrol rezervlerinin azalması ve yeni kaynaklarının olmayışı, öte yandan iç piyasada enerji kaynaklarının artan tüketim gereksinimleri nedeniyle, Çin 1990 yılları başlarında enerji kaynakları yetersizliğiyle baş başa geldi. Çin’de yıllık petrol ürünleri tüketim artışı 1992’den 1996’ya kadar %7.5 olmuştur. 1993 yılında Çin ilk defa ham petrolü ithal etmek zorunda kalmıştır.

Tablo:8 Çin’de Ham Petrol İhracat ve İthalatı , 1985-2000**(milyon varil/gün)**

	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	2000
İhracat	0,6	0,52	0,4	0,19	-	-	-	-
İthalat	-	-	-	-	0,2	0,9	0,35	2,06

Kaynak: BP, 'Statistical Review of World Energy', 1994; 'China Energy Study 1995' East-West Center, Honolulu, HI,1988; OPEC, Annual Statistical Bulletin, 1990.

Çin’in keşfedilmiş petrol rezervleri 24 milyar varil (3.3 milyar ton) olup toplam keşvedilmiş ve potansiyel rezervler de tahmini 215 milyar varil (29.3 milyar ton) dolaylarındadır. Bunların 147 milyar varili Sindzyan-Uygur Özerk Bölgesindeki (Doğu Türkistan) “Tarım” petrol yataklarında, 39 milyar varil Çin sahillerinde ve 29 milyar varil – çevreleyen denizlerdedir⁸⁷. Dünyanın en az araştırılan petrol yatakları özelliğine sahip olan Tarım yataklarında potansiyel petrol rezervleri 147 milyar varil (20 milyar ton), yani bugün Çin’de keşvedilen tüm petrol rezervlerini yaklaşık 6 kat aşmaktadır.

⁸⁷ Mamdu, J.Salame. “Kitay, Neft i Risk Regionalnogo Konfliktka” // Survival, 1996, s.100.

Bununla beraber, Çin bu rezervlerinin sadece %2'sini üretebilmektedir. Bu denli küçük üretim sebepleri arasında ağır iklim şartları, zemin yapısının karmaşıklığı ve petrol üretim-nakliye altyapısının gelişmemişliği gösterilmektedir.

Çin denizlerindeki potansiyel (muhtemel) petrol rezervleri ise aşağıdaki gibi tasnif edilebilir: Doğu-Çin Denizi'nde – 12 milyar varil, Güney-Çin Denizi'nde (Tayvan Körfezi dahil)- 8 milyar varil, Çin Denizi ve Bohayvan Körfezinde 4.5'er milyar varildir⁸⁸. Fakat devam eden jeofizik araştırma çalışmaları hâlâ olumlu neticeleri vermemiştir⁸⁹.

Böylece, Çin petrol rezervleri, yıldan yıla artan talebi karşılayamadığından, yeni kaynaklara gereksinim duymaktadır. Çin, ekonomisindeki %10 dolaylarında olan yüksek artış tempoları koruyabilmesi için yıllık 451 milyon varil (61.4 milyon ton) petrole ihtiyaç duymaktadır, yani yıllık %14.2 oranında tüketim artışı söz konusudur. Diğer bir deyişle, Gayri Safi Yurt İçi Hasıla'nın %1'lik artışı %1.42 oranında petrol tüketimi aynı paralelde gitmektedir⁹⁰.

Tablo: 9 Çin'de petrol üretim ile tüketimi karşılaştırılması 1990-2000

(milyon varil/yıl)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	2000	1990-2000 arasında, % değişimi
Petrol üretimi	2,79	2,81	2,85	2,9	2,91	2,89	2,47	-11,5
Petrol tüketimi	2,27	2,41	2,66	2,98	3	3,24	4,53	100
Balans	0,52	0,4	0,19	-0,2	-0,09	-0,35	-2,06	-

Kaynak: British Petroleum (BP), 'Statistical Review of World Energy', 1994; 'China Energy Study 1995' East-West Center, Honolulu, HI, 1988. Not: 2000 yılı değerleri tahminidir.

Günümüzde Çin'e petrol nakliyesi Druzhba Terminali'nden demir yoluyla gerçekleşmektedir. 2000 yılı için AktöbeMunayGaz, Hurricane-Kumkol ve TengizChevroil şirketleri tarafından 1.5 milyon ton petrol nakliyesi gerçekleşmiştir.

⁸⁸ Ön.ver.

⁸⁹ Ön.ver.

⁹⁰ Ön.ver.

Perspektifte “Büyük Proje” çerçevesinde (Batı Kazakistan-Batı Çin) yıllık taşıma kapasitesi 40 milyon tona kadar genişlemesi planlanmaktadır⁹¹.

Krizden önce Asya Pasifik Bölgesinde petrol tüketim artışı yıllık %3 olarak gerçekleşmekteydi. Krizin aşılmasına müteakip petrol tüketim artışının aynı düzeye ulaşılması beklenmektedir. Tüm bu verileri değerlendirildiğinde, petrol ihracatı konusunda Kazakistan için bundan daha olumlu bir konjunktür gösterilemez. Bir diğer önemli nokta ise Kazakistan ile Çin arasında herhangi bir “ara ülkenin” bulunmaması da büyük avantaj sağlamaktadır.

Bununla beraber, söz konusu projenin birtakım sorunları da mevcuttur; Kazakistan ile Çin arasında boru hattı proje çalışmalarında işbirliği nitelikleri hâlâ netlik kazanmış değildir. İlk görüşme sürecinde taraflar herhangi bir uzlaşmaya varamamışlardır. Kazakistan, Kazak özel şirketleri içeren bir Konsorsiyum’un kurulmasını teklif etmiştir. Burada güdülen amaç, böyle bir konsorsiyumun kurulmasıyla, Astana boru hattı inşasında ve gelecekte petrol taşımacılığında belirli bir kontrolü sağlamış olacaktır. Böylece, Kazakistan için tarife politikasının kontrolü daha önemli hale gelmektedir.

Öte yandan Çin, kendisi için daha uygun olan boru hattının tamamına sahip olma alternatifinde ısrar etmektedir. Savundukları projede, boru hattının inşası Çin tarafından finanse edilecek ve güzergah 10-15 yıl işletme süresinden sonra Kazakistan tarafına devredileceği öngörülmektedir.

Almaty’da gerçekleşen Petrol Konferansı’nda KazTransOil Şirketinin [Kazakistan] Başkan Yardımcısı Kairgeldi Kabyldin tarafından açıklanan Proje’nin toplam tutarı 2.6 milyar dolar, sözkonusu boru hattı üzerinden geçecek azami petrol hacmi 20 milyon ton ve bir varil petrol başına 4.27 dolar geçiş tarifesi hesaplanmıştır. Gececek petrol hacminin artmasıyla, geçiş tarife tutarı azalacaktır. Hattın uzunluğu 3,000 kilometredir⁹².

⁹¹ http://www.niurr.gov.ua/ru/conference/sevastopol_conf/tazhutov.htm, Ahas Tajutov, Başbakan Yardımcısı açıklamalarından.

⁹² Bekturganova, M. a.g.e.,s.21

Güzergahın uzunluğu ve coğrafik nedenlerden dolayı (Batı Kazakistan ile Doğu Çin arasında seviye farkı sözkonusu) pompalama masrafları artmaktadır. Nitekim, bu projenin gerçekleşmesi ve yapılan tüm giderlerin geri dönüşmesi için bu hattın taşıma kapasitesi en az yıllık 20 milyon tonu geçmesi gerekir. Dolayısıyla, yakın zamanda bu hattın gerçekleşmesi beklenmemektedir.

4.6. Yatırım İhtiyaçları Bağlamında İlgili Sektöre Yabancı Sermaye Yatırımlarının Durumu Ve Gelecekteki Yatırım İhtiyaçları

Son yıllarda, Kazakistan, petrol sanayisini geliştirmek için yabancı sermayeyi çekmede nispeten başarıya ulaşmış durumdadır. Amerika'nın dördüncü büyük petrol şirketi olan Chevron Corporation ile dört yıl süren görüşmelerden sonra, Kazakistan Hükümeti 1992 Mayıs'nda Hazar Denizi yakınındaki Korolev ve Tengiz alanlarında bir ortak girişime yönelik bir niyet mektubunu imzalamıştır. Bir yıl sonra da nihaî anlaşma imzalanmıştır. Böylece, Chevron 4,000 kilometrekarelik alanda sondaj için 1.5 milyar dolarlık bir yatırımı üstlenecek, Kazakistan ise petrol gelirinin yüzde 80 'lik payını alacaktır.

Yapılan anlaşmaya göre başlangıçta günde 60,000 varil çıkarılacaktır. Bu arada Tengiz'de doğal gaz üretimini ikiye katlamak amacıyla bir doğal gaz işleme tesisi kurulmuştur⁹³. Chevron'la yapılan anlaşma, Batılı petrol şirketleri arasında büyük bir ilgi patlamasına yol açmıştı. Eski SSCB'nin parçalanmasından sonra serbest kalan büyük enerji kaynakları, göreceli istikrarlı siyasal ortamı ile Orta Asya ülkeleri içinde ekonomiyi özelleştirmeye yönelik en kararlı hükümete sahip olmasıyla, Kazakistan Batılı yatırımcıların gözünde yeni bir Asya kaplamı olmuştur.

“Önümüzdeki beş-on yıl içinde, en fazla batı sermayesi Kazakistan'ın enerji sektörüne akacaktır; çünkü orada her yerden fazla istikrar var, “ diyor British Gaz'ın Dış İlişkiler Müdürü Jack Van Wagner⁹⁴. Eylül 1993 yılında British Gaz ile İtalyan devlet kuruluşu AGIP , Kazakistan 'la yüzyılın anlaşmasını imzalamışlardır; anlaşmaya göre Kazakistan'ın batısındaki Urallar bölgesinde bulunan Karaçaganak petrol ve gaz

⁹³ Raşid , Ahmed. ” The Next Frontier” *Far Eastern Economic Review*, (4 Şubat 1993).

⁹⁴Raşid , Ahmed. *Orta Asya'nın Dirilişi/ İslam mı Milliyetçilik mi?*, (Cep kitapları, Birinci Baskı, 1996, İstanbul), s.151.

alanlarında tahmini 5 milyar dolarlık bir yatırımla sondaj ve üretim yapılacaktır. Fransız petrol şirketi Elf Aquatana'la da Orta Kazakistan'ın 19,000 kilometrekarelik bir alanında araştırma yapmak üzere anlaşma imzalanmıştır.

1993 yılında Kazakistan Enerji Bakanlığı Petrol ve Gaz Departmanı Başkanı Uzakbay Karabalin, "Dünyanın her yerindeki petrol şirketleriyle yoğun görüşmeler yapıyoruz. Bu ülkelerin deneyimine ihtiyacımız var," demektedir ; "sosyalizmden piyasa ekonomisine geçiş döneminin zorluklarının tamamen farkındayız, fakat hızla ilerliyoruz."⁹⁵

Kazakistan 1992 yılında , bir yıl öncesine göre 2 milyon ton fazlasıyla , 28 milyon ton petrol üretmiştir; bu da eski SSCB'deki ekonomik gerileme göz önünde tutulursa kayda değer bir başarıdır.

Almaty'nın otel odaları , birden şık takım elbiseli , Houston'lu petrol şirketleri yöneticileriyle dolmuştur. Boş vakitlerinde ordu helikopterlerini kiralayarak Tyan-Şan dağlarında ayı avına yada kaymaya giden bu Çok Uluslu Şirket temsilcileri, Kazaklarla pazarlığın o kadar kolay olmadığını gördüler. Ulusal kaynakların yabancılara ucuza kaptırıldığından kuşkulanan kamuoyunun ve üst düzey yetkililer arasında büyük rüşvetler ve yolsuzluklar döndüğü yolundaki söylentilerin yoğun baskısını hisseden Kazakistan Hükümeti, açık ihalelerde en iyi teklifi verenleri tercih etmektedir. Tüm ortak girişimlerde, Kazakistan Hükümeti yabancı şirketlerin sosyal sektöre yatırım yapmasında ısrar etmektedir. Hem Chevron hem de British Gaz ; çevre, konutlandırma, içme suyu şebekesi, telekomünikasyon ve Kazak teknik işgücünün eğitime harcanacak büyük fonları içeren finans paketleri sunmak zorunda kalmışlardır. Başka hiçbir Orta Asya cumhuriyeti bu tür koşulları ileri sürüp, pazarlıktan kazançlı çıkmış değildir.

Kazakistan'da yatan ganimet sayısız yabancı şirketi çekmiştir. 1990'lı yılların ilk çeyreğinde madencilik, gıda ve enerji sektörlerinde üç yüz kadar ortak girişim anlaşması imzalanmıştı. Amerikan şirketlerinin ardından Alman, Türk, Kore ve İsviçre şirketleri de yatırıma hevesli olduklarını göstermişlerdir. Uluslararası Para Fonu (IMF)

⁹⁵ Ahmed Raşid, a.g.e, s.152.

Almatı'da sürekli bir temsilcilik açarak, 1992'de hükümetle üç yıl içinde kullanılacak 1.2 milyar dolarlık bir kredi anlaşması için görüşmelere oturmuştur. Bu kadar küçük nüfuslu bir ülke için çok büyük bir yatırım anlamına gelen bu anlaşma, batılı şirketler açısından, IMF'nin bu ülkenin rejimini istikrarlı ve reforma eğilimli bulunduğunu göstermektedir.⁹⁶

Kazakistan'ın bir diğer çekici yanı, geniş çaplı piyasa reformları uygulayan ilk BDT cumhuriyeti olmasıdır. Ana özelleştirme yasası 1991 Aralığı'nda çıkarılmıştır. Yurttaşların konut veya işyeri olarak gayrimenkul edinmesini sağlayan sistem, Rusya'dan bir yıl önce yürürlüğe girmiştir. Aynı sistemle sanayi tesislerinin hisselerini almak da mümkündür. Yabancı sermayenin girişini ve kârını transfer etmesini kolaylaştıran yasalarla, petrol arama ve çıkarma imtiyazları, toprakaltı rezervlerinin işletilmesi ve petrol sektörünün geliştirilmesi için zorunlu diğer mevzuatla ilgili yasalar birbiri ardına parlamentodan çıkarılmıştır.

1993 yılından bu yana , Kazakistan'a 7 yıllık süreçte 10 milyar dolarlık yabancı sermaye yatırımı söz konusudur. Bu rakam bazı Avrupa ve eski SSCB ülkeleri arasında en yüksek rakamdır. Dünya Bankası verilerine göre, Kazakistan en çok yabancı sermaye çeken ilk 20 ülke arasındadır. Bu yatırımların oranına gelecek olursak, birinci sırada ABD, ikinci sırada İngiltere, Türkiye ise 1.5 milyar dolarlık yatırım hacmi ile üçüncü sırada yer almaktadır. Nursultan Nazarbayev'in belirttiği gibi, Türk işletmelerinin en yoğun bulunduğu ülkenin Kazakistan olduğu doğrudur⁹⁷.

2000 yılı itibariyle Atrau Bölgesindeki petroleri işletilmesi için de yüksek miktarda kaynak ihtiyacı vardır. "Hazar Bölgesinde toplam 150 milyar dolarlık yatırıma ihtiyacımız var. Sadece arama ve sondaj için gereken para 10 milyar dolar dolayındadır. Son iki yılda petrol ve gaz sektörüne gelen yabancı yatırım tutarı 2.7 milyar dolar olmuştur," diyor N.Nazarbayev. Söz konusu yabancı yatırımların büyük bir kısmı (yaklaşık %75'i) Enerji sektörüne yapılmıştır⁹⁸.

⁹⁶ Raşid, Ahmed. a.g.e., s.152.

⁹⁷ Dikbaş, Kadir. "Büyükleriniz Nerede?...", *Zaman* , (16 Ekim 2000), s.9 .

⁹⁸ Dikbaş, Kadir. "Asya'nın Kuveyt'i:KAZAKISTAN", *Aksiyon Dergisi*, Sayı No:312, (25 Kasım 2000), s.34 .

5. PETROL İHRACATININ STRATEJİK ÖNEMİ

5.1. Hazar Bölgesinin Jeopolitik Durumu

Kazakistan, açık denizlere çıkışı olmayan ülkeler arasında yer almaktadır. Bu faktör ülkenin çeşitli dünya piyasalarına ulaşmada birçok problemlere yol açmaktadır. Kazakistan'ın öncelikli problemler arasında dünya pazarlarına karbonhidradların taşıma yollarının olmamasıdır. Petrol ve taşıma güzergahları Hazar bölgesinde Kazakistan için çok önemli bir jeopolitik faktör durumundadır. Hazar statüsü problemi ise sadece hukuki sorundan ziyade büyük ölçüde denizin mineral kaynaklar yüzünden ortaya çıkmaktadır.

“Hazar'ın coğrafik rolü büyük petrol ve gaz rezervleriyle son zamanlarda jeopolitik anlam kazanmaktadır. Hazar havzasının petrol ve gaz rezervleri, dünya piyasalarına ulaştırma güzergahları, petrol işletilmesi konuları dünyanın dikkatlerini üzerine yoğunlaştırmış, çeşitli ülkelerin sözkonusu bölgenin enerji kaynakları üzerinde kontrol sağlama uğrunda gizli ve bazen da açık “çatışmalara” yol açmaktadır”⁹⁹, bu sözler zamanın Kazakistan Dış İşleri Bakan Yardımcısı V.Gizatov tarafından ifade edilmiş ve bâriz bir şekilde Hazar'daki durumu açıklamaktadır. Meşhur ifade olan “Büyük Petrol – Büyük Politika” en iyi şekilde durumu karakterize etmektedir.

Sovyetler Birliği'nin çöküşü bölgede büyük bir jeopolitik karışıklık yarattı. Sovyetler Birliği'nin yaklaşan çözülmesinden dış dünyadan genel olarak daha az haberdar olan Rus halkı bir gecede, kıtalar ötesi bir imparatorluğun artık egemenleri olmayıp Rusya'nın sınırlarının Kafkasya'da 1800'lerin başındaki, Orta Asya'da 1800'lerin ortalarındaki ve –daha dramatik ve acı verici olarak-batı'da yaklaşık 1600'lerde, Korkunç İvan'ın hükümrancılığının sonrasındaki konuma geri döndüğünü öğrenmişlerdir. Kafkasya'nın kaybı yeniden dirilen Türk etkisi hakkındaki stratejik korkuyu canlandırmış; Orta Asya'nın kaybı bölgenin anormal enerji ve maden kaynaklarıyla ilgili eksiklik duygusu yaratırken bir yandan da potansiyel bir İslamî meydan okuma hakkında endişe yaratmıştır. Jeopolitik boşluk Rusya'nın toplumsal

⁹⁹ Gizatov, V. “Kaspii dolzhen stat morem mira, dobrososedstva I sotrudnichestva”, **Vneshnyaya politika Kazakhstana**,(Almaty-Moskva, 1995), s.182 .

krizinin derecesiyle daha da büyüyordu. En yetenekli ve girişimci bireylerin sayıları milyonları bulan, çok büyük bir kesimi GULAG denilen kamplarda öldürülmüş yada yok olmuştur¹⁰⁰.

SSCB'nın dağılmasıyla, Güneydoğu bölgesinde jeopolitik başkaldırı Hazar Denizi havzasında ve daha genel olarak Orta Asya'nın statüsünde benzer biçimde önemli bir değişiklik doğurmuştur. Hazar Denizi Sovyetler Birliği'nin çöküşünden önce, güneyde İran'ın bölgesine düşen küçük bir bölüm haricinde fiilen bir Rus gölüydü. Hırslı Batılı petrol yatırımcılarının etkisinin pekiştirmesiyle bağımsız ve güçlü biçimde Azerbaycan'ın ve benzer biçimde bağımsız Kazakistan ve Türkmenistan'ın ortaya çıkışıyla Rusya Hazar Denizi havzasının zenginliklerinden hak iddia eden 5 ülkeden yalnızca birisi durumuna gelmiştir. Artık Rusya güvenle bu kaynakları tek başına kullanabilme iddiasında bulunamamaktadır. Yeni devletler şimdi, yabancı çıkarları cezbetmesi beklenen muazzam maden ve enerji kaynaklarını kontrol etmektedirler.

Dünyanın enerji tüketiminin gelecek yirmi yada otuz yılda büyük ölçüde artması beklenmektedir. ABD Enerji Bakanlığı tahminlerine göre dünya çapında talep 1993'le 2015 arasında yüzde 50'den fazla artacak; tüketimdeki en önemli artış ise Uzakdoğu'da gerçekleşecektir. Asya'nın ekonomik gelişim hızı, şimdiden yeni enerji kaynaklarının araştırılması ve kullanımı için yoğun baskılar yaratmakta ve Orta Asya bölgesiyle Hazar Denizi havzasının, Kuveyt, Meksika Körfezi ve Kuzey Denizi'ndekileri açık farkla geride bırakacak doğal gaz ve petrol rezervlerine sahip olduğu bilinmektedir. Bu kaynağa erişme ve onun potansiyel zenginliğini paylaşma, ulusal özelemleri alt üst eden, ortak çıkarları yönlendiren, tarihsel iddiaları yenileyen, yayılcı özelemleri yeniden canlandıran ve uluslararası rekabeti kızıştıran hedefleri temsil etmektedir. Buradaki ülkelerin her birisinin ciddi iç zorlukları vardır: tümünün sınırları ya komşularının tehdidindedir ya da bir etnik çatışma kuşağında; pek azı ulusal olarak homojen; bazıları şimdiden ülkesel, etnik yada dinsel şiddete bulaşmıştır¹⁰¹.

Bölgenin bu denli önem kazanması neticesinde Kazakistan için Hazar Denizi'nin hukuki statüsü, petrol ve doğal gaz boru hatlarının problemleri, mineral kaynakların

¹⁰⁰ Brzezinski, Zbigniew. **Büyük Satranç Tahtası**, (Sabah Kitapları, 1998, İstanbul), s.83.

¹⁰¹ Brzezinski, Zbigniew. a.g.e., s.114.

üretim koşulları, bunların yanı sıra bölgede başlanan jeopolitik çıkar çatışmalarının son derece aktüel olmaktadır. Petrol'ün bir diğer adı olan "Kara altın" artık ekonomik ürün olmakla birlikte 20.ci yüzyılın politik fenomene dönüşmektedir. Orta Doğu'ya yakınlığı nedeniyle yüzyıllardan beri Türkiye, İran, Rusya, İngiltere gibi ülkelerin çatışma arenası olmuştur. Strateji öneme sahip Orta Doğu bölgesi ise dünya ülkeleri arasında rekabetçi çatışmalara genellikle petrol kaynakları nedeniyle olmuştur.

Petrol Boru hatlarının jeopolitik bağlantılarına gelince, Türkiye üzerinden geçecek boru hattı projesine büyük önem arz etmekte ki, Türkiye'nin güneyindeki Ceyhan terminali eksik kapasite ile çalışmaktadır. Yılda 3-4 milyon ton petrol üretimi gerçekleştiren Türkiye'nin yıllık ihtiyacı 20 milyon tondan fazla olarak hesaplanmaktadır. Doğal gaz kaynakları ise hiç yoktur. Türkiye, savunduğu boru hattı projesi ile Rusya ve İran'la rakip duruma düşmektedir. Söz konusu durumda, Türkiye'ye boru hattı projesi konusunda en büyük destekçisi –bir yandan da Irak'a karşı uygulanan ambargo etkisini telafi etmek amacıyla- ABD'dir. Bununla birlikte, ABD'nin amaçlarından İran'ı tamamen projelerin dışında tutmak, Rusya'ya karşı güdülen politika ise onun jeopolitik çıkar alanını azaltarak, kendi nüfuz alanlarını arttırmaktır¹⁰².

Kazakistan'da -Rusya ile ilişkilerin soğuduğu dönemde- Atyrau-Astrahan-Grozni-Bakü ve devamı olarak Türk limanına uzanan Rusya'yı by-pass eden boru hattına büyük ilgi gösterilmiştir. Söz konusu güzergah üzerinden yıllık 5-15 milyon ton petrol taşınması öngörülmekteydi. İşin ilginç tarafı, 1994 yılı sonunda Çeçenistan'da bir ihtilaf ateşlenmekte ve transit boru hatlarının düğüm noktası olan Çeçenistan'ın başkenti Grozni de bu ihtilafın merkez üssü durumuna düşmektedir.

Çeçen ihtilafının doruk noktasına geldiği 1995 yılı Kazakistan ekonomisinin petrol ve gaz sektöründe aktivitenin düşmesiyle ve Kazakistan hükümeti ile dev petrol şirketlerinin arasındaki anlaşmazlıklarıyla tanımlanabilir. Chevron şirketi yatırımların kısıtlama yoluna gideceği açıklamaları yapmıştı, Caspiy Pipeline Concern (CPC) - Tengiz-Novorossisk petrol boru hattı çalışmaları dondurmuştur. Öte yandan, Hazar bölgesinin diğer ülkesi –İran– Kafkaslar ve Orta Asya'da faaliyetlerini gittikçe

¹⁰² Bekturganova, M. a.g.e. ,s.23.

arttırmaktadır. İran, yeni devletlere empoze etmek istediği ideolojik modelinin bu devletler tarafından reddedildiğini kabullenerek, sözkonusu ülkeler ile ekonomik ilişkilerini kuvvetlendirme çabasındadır. Jeopolitik durumu nedeniyle İran'ın etkisini en çok hisseden ülke Türkmenistan oldu.

Üç milyondan biraz fazla olan nüfusuyla, Türkmenistan eski SSCB'nin doğal gaz rezervlerinin %10'una sahiptir. Türkmenistan Cumhurbaşkanı S.Niyazov-Türkmenbaşı Moskova, Tahran, Ankara ve Bakü arasında çeşitli manevralar yaparak, bağımsız bir oyun sergilemeye çalışmaktadır. Türkmenistan, 1992'den beri enerji kaynakları ticaretinden doğan kârları Rusya ile ilişkisi bulunmayan New-York Bankası'na yatırmaktadır¹⁰³. İki yıl içerisinde (1990-1992) İran ile Türkmenistan arasında Türkmen petrol ve gaz üretimi ile ilgili 9 anlaşma imzalanmıştır. Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbaev İran'ın resmi temsilcileri ile gerçekleştirdiği görüşmelerde Hazar ticaretinin genişletilmesi konusunda ve Tengiz petrolünün İran'a taşınması hususlarından söz etmiştir¹⁰⁴. Fakat, İran'ın ABD ve Batı ile gergin ilişkiler içinde olması nedeniyle İran üzerinden geçecek herhangi bir boru hattı projelerinden Kazakistan vazgeçmek zorunda kalmıştır. Batı ülkeleri ile ABD, Hazar bölgesinde İran ve Rusya'ya karşı dengeleyici unsur olarak Türkiye'yi görmektedirler¹⁰⁵.

Sovyetler Birliği'nin çöküşüne kadar Hazar Bölgesine giriş Moskova'nın tekelindeydi. Tüm Demiryolu ulaşımı, gaz ve petrol boru hatları ve hatta hava yolculuğu merkezden geçmektedir. Rus jeopolitikacıları, bölgeye erişimi kim kontrol eder yada egemen olursa olasılıkla onun jeopolitik ve ekonomik ödülü kazanacağını bildikleri için bunun böyle kalmasını istemektedirler. Boru hatları konusunda Hazar Denizi havzasıyla Orta Asya'nın geleceğine böylesine merkezî kılan bakış açısı budur. Eğer bölgeye giden ana boru hatları Rus topraklarından geçip Karadeniz'deki Rus limanı Novorossiysk'e gitmeye devam ederse, açıkça Rus iktidar oyunları olmasa bile bu koşulun siyasal sonuçları kendini hissettirecektir. Bölge siyasal olarak bağımlı kalmaya devam edecek, Moskova da bölgenin yeni zenginliğinin nasıl bölüşüleceğinin

¹⁰³ Olcott, M.B. *Srednyaya Asia: Kapitulirovaniye i nezavisimost // Oboronnaya Politika. Politika Obespecheniya Mira i Bezopastnosti*, (Kiev:1992), s.92.

¹⁰⁴ Olcott, M.B. *a.g.e.*, s.76.

¹⁰⁵ Bekturganova, M.M. *a.g.e.*, s.24.

belirlenmesinde güçlü bir konumda olacaktır. Tersine, eğer bir başka boru hattı Hazar Denizi'ni geçip Azerbaycan'a ve oradan da Türkiye üzerinden Akdeniz'e ulaşırsa ve bir başkası Afganistan üzerinden Umman Denizi'ne ulaşırsa ulaşım üzerinde hiçbir güç tekel sahibi olmayacaktır.

Şaşırtıcı olan, Rus siyasal seçkin sınıfından bazı unsurların, eğer Rusya erişim üzerinde tamamen kontrol sahibi olmazsa bölgenin kaynaklarının hiç geliştirilmemesini isterlermiş gibi davranmalarıdır. Eğer öteki seçenek, yabancı yatırım yabancı ekonomik ve dolayısıyla siyasal çıkarların daha doğrudan temsil edilmesine yol açacaksa bırakınız zenginlikten yararlanılmasını¹⁰⁶. Bu mülkiyetçi tutumun kökleri tarihtedir ve değişmesi zaman ve dışarıdan baskı gerektirecektir.

Çarlık yönetimlerinin Kafkasya ve Batı Türkistan'a (şimdiki Orta Asya bölgesi) genişlemesi yaklaşık üç yüz yıllık bir dönemde gerçekleşti, fakat yakın dönemdeki sonu, şok edecek kadar anî olmuştur. Osmanlı Devleti gücünü kaybetmeye başlayınca Rus İmparatorluğu güneye, Hazar Denizi kıyıları boyunca İran'a inmeye başlamıştır. O, Astrahan hanlığını 1566'da ele geçirmişti ve 1607'de İran'a ulaşmıştır. Kırım'ı 1774 – 1874 arasında fethetmiş, sonra 1801'de Gürcistan krallığını ele geçirip 1800'lerin ikinci yarısında Kafkasya dağları tepesindeki kabileleri dize getirmiştir, Ermenistan'ı da 1878'de ele geçirmiştir. Özbekistan ve Kazakistan 1801-1881 yılları arasındaki bir dizi askeri seferin sonucunda ele geçirilirken, Türkmenistan 1876-1876 arasındaki seferlerde çökertilip Rusya'yla birleştirilmiştir¹⁰⁷.

Sovyetler Birliği'nin çöküşü dramatik bir tarihsel tersine çevrilmeye yol açmıştır. Aralık 1991'de birkaç hafta içinde Rusya'nın Asya'daki alanı birden bire yüzde 20 gerilemiştir; Rusya'nın Asya'daki kontrol ettiği nüfus 75 milyondan yaklaşık 30 milyona düşmüştür. Ek olarak Kafkasya'daki 18 milyonluk bir diğer nüfus da Rusya'dan kopmuştur. Bu gerilemeleri Rus siyasal seçkinler sınıfı için daha da acı hale getiren, bu bölgelerin ekonomik potansiyellerinin, yakın zamana kadar yalnızca

¹⁰⁶ Brzezinski, Zbigniew. a.g.e. , s.127.

¹⁰⁷ Yalçınkaya, Alâeddin. **Sömürgecilik&Panislamizm Işığında TÜRKİSTAN(1856'dan günümüze)**, (Timaş Yayınları, 1997), s.49-53.

Rusya'nın erişebildiği kaynaklara yatırım yapacak, geliştirecek ve yararlanacak mali olanaklara sahip yabancı çıkarlar tarafından hedef alınmasıdır¹⁰⁸.

Rusya'nın, Türk ve İran varlıklarını sınırlamak, yeni devletlerin birincil rakiplerine doğru kaymalarını önlemek, gerçekten bağımsız bir Orta Asya bölgesel işbirliğinin oluşması yolunda engeller çıkarmak ve yeni egemen başkentlerde Amerikan jeopolitik etkisini sınırlamaya çalışırken yeni yayılcılık sonrası gerçeklikle bir şekilde uzlaşma yolu bulmak zorundadır. Söz konusu olan İmparatorluğun yeniden inşası değildir –bu çok pahalı olurdu ve ateşli bir direnişle karşılaşırdı- ama yeni devletleri sınırlayacak ve Rusya'nın egemen jeopolitik ve ekonomik konumunu saklı tutacak yeni bir ilişkiler ağını yaratma sorunudur. Rusya bu hedefe ulaşmak için yeni devletlerin kendi ordularını kurmalarının, (Kiril alfabesinin yerine Latin alfabesini koydukları) kendi farklı dillerini kullanmalarının, yabancılarla yakın bağlar kurmalarının ve Umman Denizi ya da Akdeniz'e doğrudan varan yeni boru hatları geliştirmelerinin önüne geçmektedir. Eğer bu politika başarılı olursa, Rusya o zaman sözkonusu devletlerin dış ilişkilerine egemen olabilir ve gelir paylaşımını belirleyebilir.

Bölgede gerçekleştirilebilecek azami derecede Rus siyasal ve ekonomik etkisinin restorasyonu genel hedefken ve BDT'nin güçlendirilmesi bunun elde edilmesi için birincil mekanizma iken, Moskova'nın siyasal itaatkârlık için birincil hedeflerinin Azerbaycan ve Kazakistan olduğu anlaşılmaktadır.

Rusya için Kazakistan özellikle çekici bir birincil hedef oluşturmakta; etnik hassasiyet, Kazak Hükümetinin Moskova ile açık bir çatışmada üstün gelmesini olanaksız kılmaktadır. Moskova aynı zamanda Kazakistan'ın, Çin'in büyüyen dinamizminden tedirginliğini ve Çin'deki komşu Singziyang eyaletinin Çinlileştirilmesinden öfke duyması olasılığından yararlanmaktadır. Kazakistan'ın kademeli olarak bağımlı hale getirilmesi, Kırgızistan'la Tacikistan'ın hemen hemen otomatik olarak Moskova'nın kontrol alanına çekilmesi gibi bir jeopolitik etki yaratırken hem Özbekistan'ı hem de Türkmenistan'ı daha dolaysız bir Rus baskısına maruz bırakacaktır.

¹⁰⁸ Brzezinski, Zbigniew. a.g.e. , s. 128.

Kaynak zengini Orta Asya devletleri ve onlarla birlikte Azerbaycan, kendi topraklarındaki Amerikan, Avrupalı, Japon ve son olarak da Kore sermayesini en üst düzeye çıkarmak, böylece de kendi ekonomik kalkınmalarını büyük ölçüde hızlandırmak ve bağımsızlıklarını sağlamlaştırmak istemektedirler. Bu açıdan Rus gücüne bir karşı ağırlık ve günaydeki büyük İslam dünyasına bir köprü olarak gördükleri Türkiye ve İran'ın artan rollerini olumlu karşılamaktadırlar.

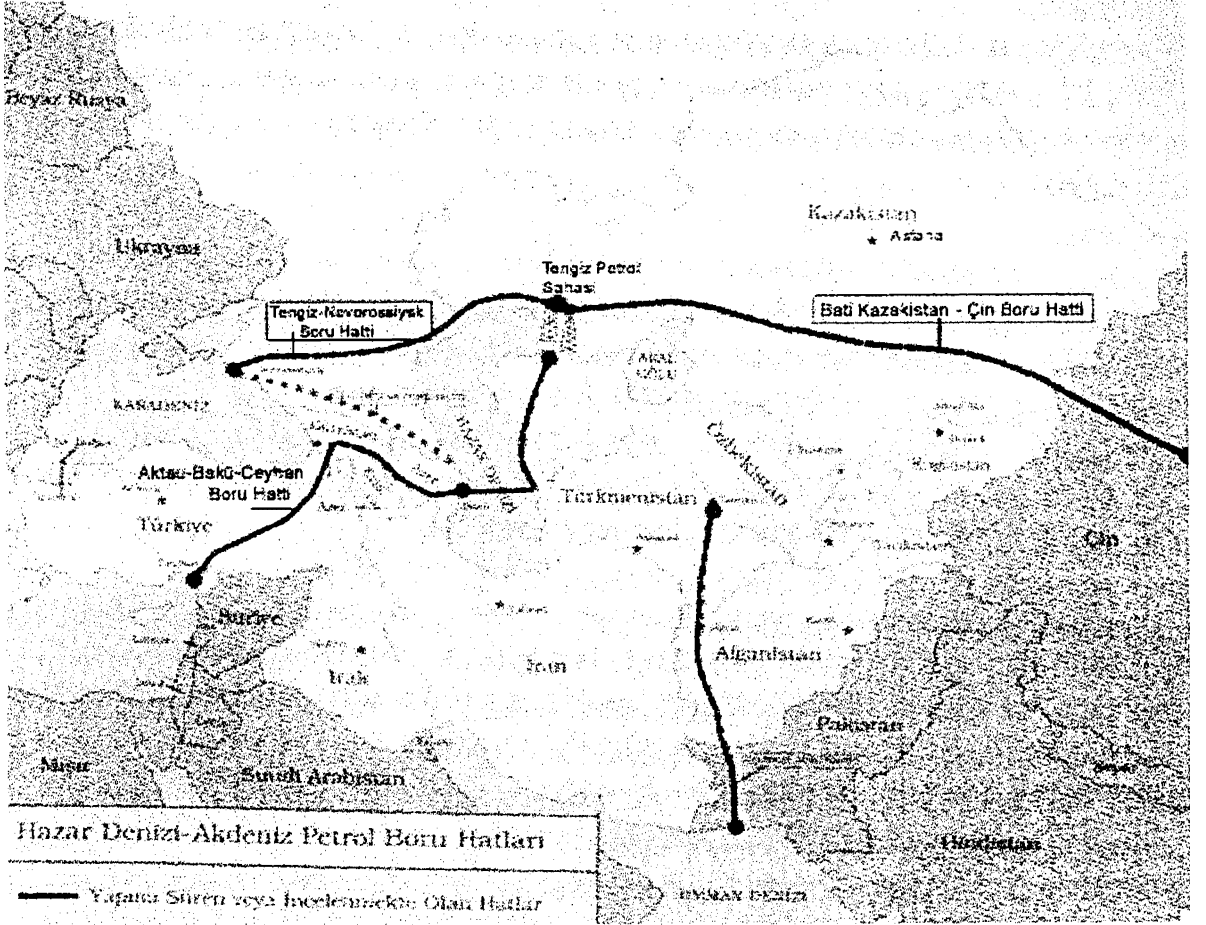
Hem Türkiye ve hem de Amerika tarafından cesaretlenen Azerbaycan böylece yalnızca askerî üs konusundaki Rus taleplerini reddetmekle kalmayıp aynı zamanda Karadeniz'deki Rus limanına gidecek tek boru hattı hakkındaki Rus taleplerini hiçe saymış ve onun yerine Gürcistan üzerinden Türkiye'ye gidecek ikinci bir hattı içeren ikili bir çözümden yana olmuştur.

Kazakistan da Rus baskılarına tepki olarak kendi petrol akışı için ikinci bir Rusya dışı rotayı tercih etme aşamasına gelmiştir. Kazakistan Devlet Başkanı'nın Danışmanı Umirserik Kasenov bunu şöyle izâh etmektedir :

Kazakistan'ın alternatif boru hatları araması, Kazakistan petrolünün Novorossiysk'e ve Tyumen petrolünün Pavlodar[Kuzey Kazakistan] Rafinerisi'ne sevkiyatının sınırlandırılması gibi Rusya'nın kendi eylemleri tarafından beslenmiştir. Türkmenistan'ın, İran'a bir gaz hattının inşasını destekleme gayretleri kısmen, BDT ülkelerinin dünya fiyatının yalnızca yüzde 60'ını ödemeleri, ya da hiç ödememeleri gerçeğinden kaynaklanmaktadır¹⁰⁹.

Türkmenistan yine aynı nedenle kuzeye, Kazakistan ve Özbekistan'a ve güneye, İran ve Afganistan'a giden yeni demiryolları bağlantılarının hummalı bir biçimde inşasının yanı sıra Afganistan ve Pakistan'dan Umman Denizi'ne giden yeni bir boru hattının inşasını etkin bir şekilde incelemiştir. Kazakistan Hükümeti, Çinliler ve Japonlar arasında Orta Asya'dan Çin Denizi'ne uzanacak iddialı bir boru hattı projesiyle ilgili başlangıç ve araştırma niteliğinde görüşmeler yapılmıştır. (bkz.Harita 3.)

¹⁰⁹ Nezavisimaya Gazeta ,“What Russia Wants in the Transcaucasus and Central Asya”, 24 Ocak 1995.



Harita 5, Batı Kazakistan'dan Dünya Piyasalara Boru Hatları

Kazakistan'ı bekleyen jeopolitik resifler(reef) genç cumhuriyet için oldukça tehlikeli görünmektedir. Kazakistan, petrol zenginliklerinden verimli bir şekilde istifade edebilmesi için Kafkasya'daki olayların çözülmesi şartlı koşullarından biridir¹¹⁰.

Kazakistan'ın bölgede önemli birincil enerji ihracatçılarında biri olması nedeniyle, Avrasya kıtasında oynanan jeopolitik ve jeostratejik oyunlar içerisinde buluvermiştir kendisini. Bölgede, jeostratejik "oyuncular" arasında olan Rusya, ABD, Avrupa Birliği devletleri ve bir bakıma Çin gibi ülkeleriyle Kazakistan'ın enerji kaynakları çerçevesinde ilişkilerinin incelenmesi önem arz eden konulardandır.

¹¹⁰ Bekturganova, M.M. a.g.e.

5.1. Rusya – Kazakistan İlişkilerinde Enerji Faktörü

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile iki kutuplu ideolojik mücadele dönemi yerini temelde ekonomik çıkar rekabetinin egemen olduğu, ilişkilerin ekonomik faktörlerle belirlendiği ve ülkelerin dış politikalarında ekonomik unsurlarının öne çıktığı bir uluslararası ilişkiler ortamına bırakmıştır. Bu ekonomik unsurlar içerisinde enerji unsuru özellikle öne çıkmaktadır.

Rusya Başkanı Vladimir Putin'in iktidara gelişine tekabül edilen yeni ulusal güvenlik ve dış politika doktrinlerinde ekonomik çıkarlara öncelik verilmesi hedefinin belirtilmesi ile Rus dış politikasında daha programatik anlayışa sahip enerji lobisi avantajlı duruma geçirmiştir. Rus dış politikasında enerji faktörünün başat faktör olarak kullanılmaya başlanmasını birkaç iç ve dış nedene bağlamak mümkündür.

SSCB'nin çöküşünün ardından serbest ekonomiye dönüşüm sürecinde zor günler yaşayan ve toplam 178,898 milyar dolara ulaşan borcu bulunan Rusya için ihracat gelirlerinin %45'ini sağlayan ve devlet bütçesine de %39 oranında ekonomik katkı yapan enerji sektörü, en önemli güç durumundadır. Bu ekonomik etkinliğinin farkında olan Rusya Enerji Bakanlığı , RAO EES Rossii, Gazprom, LukOil ve Rosneft gibi güçlü kurumların başını çektiği enerji çevreleri, devlet karar verme mekanizmasında, özellikle enerji projeleri nedeniyle, dış politika alanında ciddi bir etkinlik sağlamak çabasıdadır.

Rusya Başkanı Vladimir Putin, iktidara geldiği zaman, ülke içindeki oligarşiyi (bu kavram, devlet içinde etkin olan yarı özel ve özel ekonomik güçleri olan kurum ve kişileri içerir)¹¹¹ siyaset alanının dışına itmek için mücadele başlatacağını ilan etmiştir. Yeni Başkan bu konuda kendine sorun çıkarabilecek güçlü enerji aktörlerine dış politikada etkinlik sağlamak olanağı vermesiyle bu kuruluşların iç siyasal sistemdeki etkinliklerini dışa yöneltmektedir. Putin böylece bir yandan devletin içteki etkinliği arttırırken, öte yandan Rus dış ulusal çıkarlarını koruma yolunda enerji unsuru gibi güçlü bir aracı etkin kullanma olanağına kavuşmaktadır.¹¹² Dış nedenlere gelince, yeni Rus ulusal güvenlik ve dış politika doktrinleri de, ekonomik çıkar rekabetini temel

¹¹¹ Cafersoy, Nazım. "Enerji Diplomasisi: Rus Dış Politikasında Stratejik Araç Değişimi", **Stratejik Analiz Dergisi**, Sayı:8, (Aralık 2000), s.52

¹¹² Cafersoy, Nazım. **a.g.m.** , s.53.

101

arak, jeostrateji'den jeoekonomi'ye doğru değişimi benimsemiştir. Eski SSCB mekânında geleneksel etkinliğini yeniden kurma yolunda enerjinin temel mücadele objesi olarak öne çıkması bir başka dış nedendir. Yeni Rus Ulusal Güvenlik Doktrini, öncelikli alan olarak eski SSCB mekânını ortaya koymaktadır. Etkinlik kurma yolunda en keskin mücadelelerin sürdüğü alan bugünkü ifadesiyle Hazar Bölgesi'dir. Son dönemlerde Orta Asya ve Kafkaslar bölgelerini ifade için Hazar Bölgesi kavramı kullanılmakta ve bu coğrafyada yeni büyük (petrol ve doğal gaz üzerinde) oyun oynanmaktadır.

Hazar Bölgesi'nde etkinlik kurma girişimlerinin ekonomik alanda ve özünde Enerji bağlamında tezahür edilmesi, Rusya'nın bölgesel etkinlik mücadelesinde enerji faktörünü ve Rus petrol şirketlerini öne çıkarmasını sağlamıştır.

Bu tür etkinlik girişimi, Batı'dan geleneksel askeri etkinlik sağlama kadar tepki almamakta, ekonomik anlamda Rusya'ya getirilerin yanısıra, Kazakistan, Türkmenistan ve hatta Azerbaycan gibi ülkeler tarafından ekonomik işbirliği yapma anlamında daha fazla rağbet görmektedir.

Enerji alanında eski SSCB mirası yapılanmanın sağladığı avantajlar dikkate alınması gereken bir diğer etkidir. Eski SSCB döneminden kalma enerji sektöründeki üretim , dağıtım ve işletme sistemi, bağımsızlıklarını yeni kazanan, büyük petrol ve doğal gaz rezervine sahip Kazakistan ve diğer devletlere zorluklar çıkarırken , Rusya'ya Batılı rakiplerine oranla avantaj sağlamaktadır.

Rus dış politikasında enerji faktörünün en önemli unsur haline geldiği ve Rusya Devlet Başkanı Putin'in 21 Nisan 2000'deki Rusya Güvenlik Konseyi toplantısının ardından yaptığı açıklama ile açıkça ortaya çıkan Rusya'nın Ulusal Güvenlik Doktrini ilanını takip eden dönem içerisinde attığı adımlar çerçevesinde daha net olarak görmek mümkündür. Putin toplantı sonucunda yaptığı açıklamada "Partnerlerinin Hazar Bölgesi'nde çok aktif olduklarını ve kendilerinin de benzeri bir aktivite sergileyeceklerini" ifade etmiştir¹¹³. Bu sürede Rusya ilk önce yer yer bazı eski SSCB

¹¹³ Cafersoy, Nazım. "Eyalet merkez Düzeyinden Eşit Statü'ye: Azerbaycan-Rusya ilişkileri(91-2000)", **Ankara Çalışmaları**, (ASAM, Ekim 2000,Ankara),s.35.

cumhuriyetlerine karşı, örneğin Ukrayna'ya (2 milyar dolar) ve Gürcistan'a karşı enerji alacağı kozunu kullanmıştır¹¹⁴. Gazprom'un Ukrayna'yı by-pass ederek, Beyaz Rusya, Polonya ve Slovakya üzerinden Avrupa'ya ulaştırmayı öngördüğü 600 km uzunluğunda, 60 milyar m³ kapasiteli ve 2 milyar dolar tutarında doğal gaz boru hattı da, bu baskı anlayış çerçevesinde değerlendirilebilmektedir. Putin'in açıklamasını takiben 31 Mayıs 2000'de Enerji eski bakanı Viktor Kalyujni, Dış İşleri Bakan Yardımcısı ve Devlet Başkanının Hazar Temsilcisi sıfatıyla Rus Dış Politikası karar verme mekanizması içinde yerini almıştır¹¹⁵.

Böylece, enerji faktörü, Rusya'nın Orta Asya cumhuriyetlerine yönelik politikasında temel yeri almış; V.Putin'le Türkmenistan devlet başkanı S.Niyazov arasında doğal gaz anlaşması imzalanmış; V.Putin'in Kazakistan ziyaretinde enerji konusunda üç protokol imzalanmıştır¹¹⁶; Rusya'dan geçecek Kazakistan petrolünün iki yılda üç misline çıkarılması anlamına gelen uzlaşma sağlanmış ve Hazar'ın statüsü konusunda Ortak İrade Bildiri'si imzalanmıştır.

Öte yandan Kazakistan'ın dış ticaret hacmi bakımından en büyük partneri yine Rusya'dır (Rusya ile 2000 yılında gerçekleşen toplam dış ticaret hacmi 1,793.9 milyon ABD doları tutarındadır¹¹⁷). Kazakistan'ın ülkelere göre dış ticaret hacmi EK-G'da verilmiştir.

Kazakistan'ın sosyal yapısını bakımından 18 milyonluk nüfusun % 34'ü Rus etnik grubu oluşturmaktadır. Kazakistan'ın Kuzey-batı ve Kuzey-doğu bölgeleri ağırlıklı Rusların yoğun yaşadıkları bölgeler ve Kazakistan-Rusya ilişkilerinin kötüleşmesi halinde Kazakistan'ın toprak bütünlüğünün bozulması tehlikesiyle karşılaşılması sözkonusu olabilmektedir.

¹¹⁴ Reuters Haber Ajansı, 17 Ekim 2001.

¹¹⁵ www.interfax.ru INTERFAX haber ajansı internet sitesi, 16 Ekim 2000.

¹¹⁶ www.ng.ru ,Nezavisimaya Gazeta, internet sitesinden, 28 Kasım 2000.

¹¹⁷ Kazakistan İstatistik Ajansı, Ocak-Aralık 2000 yılı Sosyo-Ekonomik İstatistiksel Kılavuz (Almaty,2001) .

5.2. Enerji Kaynakları Çerçevesinde Çin – Kazakistan İlişkileri

Çin, gelişmekte olan en büyük ülke olarak ekonomik kalkınmayı ön plana koymaktadır. Çin'in ekonomik kalkınmanın üç aşamalı strateji planında 2050 yılında orta düzeydeki bir ülke haline gelmek arzusundadır¹¹⁸. Dolayısıyla, 2050 yılına kadar Çin'in siyaseti ve dış politikası hep ekonomisini kalkındırmak için hizmet etmektedir. Kendi iç ve dış güvenliği korumak için siyasi, dış politika, askeri faktörler yanısıra enerji kaynakları rezervleri ve stokları fevkalade önem kazanmaktadır.

Bu bağlamda Çin, ABD'ye karşı tek gücü olan çok kutuplu yeni dünya düzenini ortaya koyması, deniz güvenliğini (kaynak ve ekonomik giriş-çıkış yolu) sağlamak için deniz ve okyanusa yönelmesi, kuzeybatı sınırının güvenliğini oluşturmak için Shanghai Beşlisi'nin tesis edilmesi, egemenliğine taviz vermeyen Çin'in Dünya Ticaret Örgütü(WTO)'ne girmesi, uluslararası bütün ekonomi-ticari işlerine iştirak etmesi, tarihte olduğu gibi bölgesel bir güç olması, ekonomisinin hızlı büyümesi, en önemlisi BM Güvenlik Konseyinde veto etme hakkı olan beş üye ülkenin biri olması ve bundan dolayı dünyada söz sahibi olan bir ülke olması nedeniyle bazı ülkeler için cazibe olurken, bazı ülkeler için tehdit oluşturmaktadır.

Çin, 2050 yılına hazırlanmak için bugünden temelini oluşturmaya çalışmaktadır. Bir yandan ABD gibi Çin'in büyümesine menfi bakan ülkeleri dengelemek için siyasi ve dış politikalarda gayret gösterirken, diğer yandan ekonomisinin büyümesi için güç sarf etmektedir.

1998 yılında yapılan Çin Komünist Partisi'nin 15. Genel Toplantısının 2. Oturumunda Başkan Jiang Zemin, Çin'li işadamlarına yaptığı konuşması Çin stratejisini aydınlatmaktadır. Jiang Zemin: "İhracatı hızlandırmakla birlikte, koordineli, aşamalı olarak gücü olan firmaların yurt dışında gelişmesi teşvik ve organize edilmelidir. Bu firmalar yurt dışına çıkmalıdır, özellikle Orta Asya, Afrika, Orta Avrupa, Güney Amerika ülkelerinde yatırım yaparak fabrikalar kurmalı(...), bu Batı Bölge Büyük Kalkınma Projesi'yle aynı amacı taşır, yine ülkemizin gelişmesi ve geleceği ilgilendiren

¹¹⁸ <http://www.mingpaonews.com/20001010/caa2.htm>, Ming bao Gazetesi, (Pekin:10 Ekim 2000).

büyük stratejik planıdır”¹¹⁹, diye konuşarak, Çin’in Orta Asya’ya olan stratejik planını açıkça gözler önüne sürmektedir.

Çin’in enerji tüketimi, ülke içi üretimi fazlasıyla aşan bir oranda artmaktadır. Bu fark her durumda, fakat özellikle de Çin’in büyüme oranı çok yüksek olmaya devam ederse artacaktır. Aynı şey gıda için de söz konusudur¹²⁰.

Ekonomik değerlendirmeler de Çin’in bölgesel hırslarının hamlesini etkileme durumundadır. Bu açıdan, hızla artan yeni enerji kaynakları talebi Çin’i şimdiden, Güney Çin Denizi’ndeki deniz dibi kaynaklarının herhangi bir bölgesel kullanımında belirleyici rol edinme konusunda ısrarlı yapmıştır. Aynı nedenle, Çin’in enerji zengini Orta Asya devletlerinin bağımsızlığına giderek artan bir ilgi göstermeye başladığını söyleyebiliriz. Çin tarafından “Kazakistan’ın bağımsızlığını, egemenliğini ve toprak bütünlüğünü savunmaya yönelik çabalarını “ desteklemek yönünde güvenceler verdiği belirtildi. Bu, Çin’in, Orta Asya’nın jeopolitikasına karıştığının bir işaretiydi.

Kazakistan ile Çin arasında 2000 yılında gerçekleşen dış ticaret hacmi Kazakistan Ulusal İstatistik Ajansı’na göre şöyle gerçekleşmiştir:

ihracat tutarı - 670.3 milyon ABD doları, Kazakistan’ın Toplam ihracatın % 7.3, ithalat tutarı - 154.0 milyon ABD doları, Toplam ithalatın % 3.0 ına tekabül etmektedir¹²¹.

5.4. ABD – Kazakistan İlişkileri ¹²²

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) BDT ve özellikle Kazakistan’a gösterilen yoğun ilgi hangi gerekçelerle ifade edilmektedir? Kazak stratejist ve uluslararası ilişkiler uzmanı Umirserik Kasenov (1945-1998) konuyla ilgili dört faktörü öne çıkarmakta : küresel ve bölgesel güçlerin jeopolitik rekabeti, bölgenin enerji ve

¹¹⁹ H.EKREM, Nuraniye. “Çin-Afrika işbirliği Forumu...”, **Stratejik Analiz Dergisi**, Cilt:1, Sayı:8, (Aralık 2000).

¹²⁰ Brzezinski, Zbigniew. a.g.e. , s.145.

¹²¹ **Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Ajansı** (güncelleme: Ocak, 2001).

¹²² Kıdırbekuli, Doulatbek. “Rol Ameriki v Mirovoy Politike: Vliyaniye na Kazakhstan”, **Kazahsko-Amerikanskii Universitet**, (Almaty, 1999),s.45.

mineral kaynaklara sahip olması, nükleer teknoloji ve uranyum ocakların bulunması, fundamental ekstremistlerin güneyden bölgeye sızma tehlikesidir¹²³.

Dolayısıyla, Hazar Denizi sorunları ile ilgili Amerikan politikaların artan trend izlemesi yukarıda arz edilen faktörlerle doğrudan doğruya ilgisi olduğundan bölgede ABD'nin ilgi alanlarında anahtar rolü oynamaktadır. Nitekim, “Kazakistan’ın Hazar Denizi statüsündeki pozisyonu – bizim pozisyonumuz”, demekte ABD eski Başkanı Bill Clinton¹²⁴.

ABD'nin Avrasya politikası, SSCB dağılmasından sonra köklü değişime uğramasına rağmen, kökleri Soğuk Savaş döneminde yatmaktadır. Dolayısıyla, NATO'nun Doğu'ya genişlemesi yeni jeopolitik realitelerden kaynaklanmakta, ABD Rusya'yı bir bölgesel güç durumuna getirmekle beraber Çin'in etki alanı genişletme çabalarını durdurmaktadır¹²⁵.

1992 yılı sonunda Beyaz Saray'dan ayrılırken ABD'nin eski başkanı G.Bush: “Son yıllarda, Sovyet imparatorluğu ölüm döşeginde iken, bölgede çeşitli ihtilaf ve kriz tehlikesi sözkonusu iken, Amerika'nın liderlik rolü üstlenmesi zorunluuydu... Başarıyı elde edebilmesi için, Amerika kararlılığı ve vizyonu, askeri ve ekonomik gücü sergilemelidir”¹²⁶, açıklamasını yapmıştı.

SSCB “enkazları” üzerinde ABD yeni dünya düzeni uygulama sorumluluğu üstlemiş olmaktadır. Önceki Başkan B.Clinton ABD'nin 21. Yüzyıl Ulusal Güvenlik Stratejisi'nde üç önemli noktayı vurgulamaktadır; şöyle ki, *diplomasi ve askeri güçlerin etkinliğin arttırılması, Amerikan ekonomisinin refah düzeyinin korunması ve Amerika dışında demokrasinin uygulanmasıdır*¹²⁷.

¹²³ Kasenov, Umirserik T. *Bezopastnost v Tsentralnoy Azii*, (Almaty:Universitet "Kaynar", 1998), s.55.

¹²⁴ *Delovaya Nedelya Dergisi*, (28 Kasım 1997), s.7.

¹²⁵ Bakaev,L.K. ve Urpekov, N.O. *Voennaya I vneshnyaya bezopastnost Kazakhstana na poroge XXI Veka*, (1998,Almaty),s.81-82.

¹²⁶ *Kazakhstanskaya Pravda Gazetesi*, (24 Aralık 1992).

¹²⁷ “A National Security Strategy for a New Century”, *The White House*, (May 1997) .

Ulusal Güvenlik Stratejisi çerçevesinde ABD'nin söz konusu bölgeye bakış açısı şöyle değerlendirilebilir : “Kafkaslar ile Orta Asya'nın istikrarlı ve refah düzeyine ulaşmış olmaları Akdeniz'den Çin'e kadar olan bölgede istikrar ve güvenliğin tesisinde yardım edecek, hızlı gelişmelerine neden olabilecektir; bununla beraber, Hazar'ın muazzam petrol ve doğal gaz kaynaklarının dünya piyasalarına, ABD'nin ekonomik katılımıyla, taşınması için bölgede istikrarın sağlanması kaçınılmazdır”¹²⁸.

ABD, birtakım özel şirket ve kuruluşlarıyla Orta Asya'da jeopolitik etkinliğini arttırmaktadır. Şöyle ki, Amerikan “Chevron Overseas Petroleum Co.” Şirketi Kazakistan hükümeti ile Tengiz bölgesinde 40 yıllık petrol üretimi anlaşması imzalamıştır. ¹²⁹

Kazakistan-ABD ilişkilerinin gelişmesi her alanda, özellikle dış ticarete, kendini göstermektedir. Amerika iş dünyası Kazakistan piyasalarına büyük ilgi göstermektedir. Kazakistan için ikili ilişkilerin önemli hususları içerisinde Amerikan yatırımcıların Kazakistan ekonomisinin çeşitli sektörlere yatırım faaliyetlerde bulunmalarındır.

Nitekim, 1993 yılı ilk çeyreğinde Kazakistan hükümeti ile Amerika'nın dev şirketi “Chevron” arasında Tengiz petrol alanlarının ortak işletilmesi konusunda “Asrın Anlaşması” imzalanmıştır.

Kazakistan, aynı zamanda, ABD partnerliğine kapılarını maksimum düzeyde açarak, Amerika'nın ülkede geniş çapta kültür, ideolojik ve propaganda etkisi siyasi ve ekonomik getirileri minimum düzeye indirmektedir.

Hâlâ Moskova'nın buyruğundan tam anlamıyla kurtulmayan Kazakistan, ABD'nin “uydu”su da olmamakla birlikte bu olasılık da yok değildir. Dolayısıyla, böyle durumlara düşmemek için Kazakistan yöneticileri tarafından ABD, Rusya ve Çin gibi küresel ve bölgesel güçleri ile dengeli siyaset ve politikalar yürütmektedir.

1992-1999 yılları arasında Kazakistan Başkanı N.Nazarbaev ABD'ye dört resmi ziyaret gerçekleştirmiştir. İlk ziyaret Mayıs 1992'de gerçekleşmişti ve ekonomi ve

¹²⁸ Kıdırbekuly, Doulatbek. a.g.e., s.23.

¹²⁹ Ön.ver.

politika alanlarında beş hükümetlerarası anlaşma imzalanmıştır: Ticari İlişkiler Hakkında Anlaşma, Yatırımların Teşviki ve Çift Taraflı Koruma Hakkında Anlaşma, İşbirliği Kolaylıklarının Sağlanması Hususunda Anlaşma, Kazakistan Cumhuriyeti Hükümeti ile Amerika Birleşik Devletleri Arasında Karşılıklı Anlayış Bildirgesi ve Çifte Vergi Uygulamalarından Kaçınma Sözleşmeleridir.

Bunların yanısıra, Nursultan Nazarbayev'in ikinci ve üçüncü resmi ABD ziyaretlerinde, Kazakistan ve ABD arasında imzalanan önem arz eden anlaşmalar arasında Kazakistan Hükümeti ile ABD Hükümeti Arasında Bilim ve Teknik Konularında İşbirliği Anlaşmaları, Teknik Enformasyon Değişimi ve Nükleer Güvenlik Alanında İşbirliği Anlaşması, Kazakistan ile ABD EXIMBANK'ı Arasında Proje Destekleme Protokolleri, INMARSAT-3 Uydusu İle İlgili Teknolojik Güvenceler Hakkında Kazakistan, Rusya ve ABD Arasında İmzalanan Anlaşmalar gösterilmesi mümkündür.

Amerika Birleşik Devletleri'nin ekonomik alanda yatırım ve finans işbirliği faaliyetlerinde ulaşım, enerji, inşaat, maden ağır sanayî ve telekomünikasyon sektörlerinde tercihler gözlenmektedir. ABD'ye ihracatın ana kalemleri arasında ham ürünler ağırlıktadır – petrol, maden ve kıt yeraltı madenleridir. İthalat kalemlerini ise büyük ölçüde tüketim malları ve teknik teçhizat oluşturmaktadır. Bugün Kazakistan'da takriben 180 Kazak-Amerikan ortak işyerleri ve 80'i aşan Amerikan şirketlerin temsilcilikleri bulunmaktadır.

Bugünlerde Kazak-Amerikan işbirliği gelişmeleri jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik faktörleri üzerinde koşullandırılmış ve kararlılıkla sürdürülmektedir.

1997 Kasım ayında Washington'a yaptığı üçüncü resmi ziyareti sırasında N.Nazarbaev : " Hazar Bölgesi ve özellikle Kazakistan gittikçe küresel ve bölgesel güçlerin ilgi alanlarına girmektedir. Bölgede uzun vadeli istikrar ve güvenliğin sağlanması, dinamik ekonomik gelişmesi için güç odaklarının akıllı dengelenmesi şarttır. Kazakistan'da, ekonomik, politik, askeri ve finans açılarından dünya lideri

ABD'nin bulunması, güç dengeleri dağılımına uzun vadede sağlam bir temel oluşturmaktadır"¹³⁰.

Ünlü stratejist Z.Brzezinski ABD'nin Avrasya stratejileri konusunda :”Amerika Birleşik Devletleri'nin Avrasya satranç tahtasındaki birincil jeostratejik oyuncuları nasıl hem manipüle edip hem de uzlaştırdığı ve Avrasya'nın kilit jeopolitik mihverlerini nasıl idare ettiği, bu ülkenin küresel önceliğinin süresinin uzunluğu ve istikrarı için vahim ölçüde önemli olacaktır... Öte yandan Rusya'nın güneyindeki bölgeyi kapsayan “Avrasya Balkanları” etnik çatışma ve büyük güç rekabetinin kaynama kazanı olmaya aday bir tehdit unsurudur”¹³¹ değerlendirme yapmaktadır.

Kazakistan ve bölge ülkeleri bu sözleri iyi tetkik ve tespit etmelidir. Nitekim, nispeten genç olan Hazar bölgesi nüfuzunda Avrupa, Rusya ve Çin gibi devletler birbirlerinin rakipleri olmuştur ve aralarında sürekli etki alanları paylaşım mücadeleleri süregelmiştir. Dolayısıyla, bölge ülkeleri birbirleriyle çatışma ve ihtilaflara düşmeden, çeşitli hırs ve fitneî faaliyetlerden uzak durmalıdır.

5.5. AB Ülkeleri – Kazakistan İlişkileri

Avrupa Birliği, 19921 yılında SSCB'nin dağılmasının hemen ardından bağımsızlık kazanan yeni cumhuriyetlerle ilişkilerini sağlam temele oturtmak için müşahhas politikalar geliştirdi ve bunları hemen uygulamaya koyulmuştur. AB'nin amacı, Türk Cumhuriyetleri başta olmak üzere BDT Cumhuriyetlerinin doğal zenginliklerine en kısa yoldan ulaşmak, bu ülkelerdeki enerji kaynaklarından pay almaktır. Bu amaçla TACİS, INOGATE, TRACECA gibi projeler geliştirildi; yeni cumhuriyetlere ekonomik ve teknik yardım yapılmıştır. Bu faaliyetlerinin mali yükü ise Avrupa İmar ve Kalkınma Bankasından karşılanmaktadır¹³².

Avrupa Birliği ile Türk Cumhuriyetleri ilişkilerini ortaklık ve işbirliği anlaşması imzalayarak yürütmektedir. Avrupa Birliği ile Kazakistan arasında diplomatik ilişkiler

¹³⁰ Kazahstanskaya Pravda Gazetesi, 20 Kasım 1997.

¹³¹ Brzezinski, Zbigniew. a.g.e., s.127.

¹³² Batı Avrupa Birliği Asamblesi 43.Oturum, Doküman 1586:“Orta Asya ve Kafkasya'daki Durum ve Avrupa Güvenliği” Raporu, Çeviren Prof.Dr. Ersan Bocutoğlu (KTÜ, Trabzon,1998) .

1992 yılında kurulmuştur. 25 Şubat 1995 tarihinde iki taraf arasında ortaklık ve işbirliği anlaşması imzalanmış, bugün AB Kazakistan'ın en büyük ticaret ortağıdır.

1997 yılı itibarı ile Kazakistan ihracatının % 26.8, ithalatının ise %21.6 Avrupa Birliği ülkeleri ile gerçekleşmektedir. Kazakistan 'ın 1999 yılında AB ile ticari ilişkiler ise daha gelişmiştir. 1999 yılında Kazakistan ihracat ve ithalattaki AB'nin oranı sırasıyla % 22.9 ve % 25.3 olarak gerçekleşmiştir.

Kazakistan'daki yabancı sermaye yatırımlarının içerisinde AB'nin payı da yıldan yıla artmaktadır. Halen Kazakistan'daki yabancı sermaye stokunun yüzde 27'si AB kökenlidir. AB ülkeleri içinde %12.6 ile ilk sırayı İngiltere alırken, onu %2.6 ile Hollanda, %2 ile Almanya, %1.7 ile İtalya izlemektedir. İkili ticaretin dışında AB ile Kazakistan arasında Avrupa Uzay Ajansı çerçevesinde Baykonur uzay üssünün ortak kullanımı planlanmaktadır.

AB, 1991-1998 yılları arasında Kazakistan'a TACİS programı çerçevesinde orta ve küçük ölçekli işletmelere destek, özelleştirme ve sosyal hizmetlerin geliştirilmesi için 130 milyon ECU yardım yapmıştır. Ayrıca 2000-2002 yılları için 24 milyon EURO tahsisat ayrılmıştır. Avrupa İmar ve Kalkınma Bankasının Kazakistan'da kullandığı kredi miktarı ise 1999 sonu itibarıyla 223 milyon EURO'ya ulaşmıştır.

Kazakistan'ın AB ilişkileri TACİS ve İNOGATE dışında 1994 yılından beri uygulamaya konulan TEMPUS (AB eğitim yardımı), İNTAS (BDT bilim adamlarına destek programı), Kopernikus, Europartnership gibi programlar çerçevesinde de devam etmektedir¹³³.

6. DÜNYADA 20-30 YIL SONRA BEKLENEN ENERJİ KRİZİ BAĞLAMINDA KAZAK PETROLÜNÜN İHRACATI

ABD Enerji Bakanlığı'nın tahminlerine göre, 2020 yılında dünya enerji talebi yüzde 65 oranında artış gösterecek, bu talebin karşılanmasında da en önemli unsur petrol olmaya devam edecektir. Bu da dünyadaki günlük petrol talebinin 110 milyon varile çıkacağını göstermektedir. Bu bilgiler ışığında Petrol İhracatçı Ülkeler Birliği

¹³³ Toykenov, Kayrat. a.g.e.,s.54.

olan OPEC üyelerinin önemi de artacaktır. Uzmanlara göre, Kuzey Denizi kanalıyla petrol akışının azalması nedeniyle Avrupa için Arap petrolerinden ziyade Hazar petroleri daha çok önem kazanacaktır. Böyle olunca petrolü taşıyan hatlar da önemli hâle geliyor. Ve bu hatların da ne Basra ülkelerine ne de Rusya'ya bağımlı olması gerekir.

Batı Avrupa'da 2000 yılı Eylül ayndan yaşanan enerji darboğazı, bu konunun ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Kazakistan petrolü bol bir ülke ve Avrasya kıtasının ortasında bulunmaktadır. Bu nedenle gelecek 20-30 yıl içerisinde Kazakistan petrolerinin önemi dünya arenasında daha da artacaktır.

7. KAZAKİSTAN'IN DÜNYA'NIN ÖNDE GELEN PETROL ÜRETİCİLERİ ARASINA GİRMESİ.

Kazakistan, bağımsızlığının ilk gününden bugüne, Soviyet döneminde târumâr edilen kaynakları verimli halde işletebilmek için bir takım adımları atmış durumdadır. Bu adımlardan birisi de Hazar petrolerinin ortak işletilmesi konusunda Chevron'la yapılan uzun vadeli anlaşmadır. Bu, petrolü halkın istifadesine sunma yönünde, bağımsızlığını kazandıktan sonra yapılan ilk ve en önemli anlaşmadır.

Batı Kazakistan'daki rezervleri işletebilmek için kaynaklar gerekmektedir. Hazar Bölgesi'nde toplam 150 milyar dolarlık yatırıma ihtiyaç var. Sadece arama ve sondaj işleri için gereken miktar 10 milyar dolar dolayındadır. Son 2-3 yılda petrol ve gaz sektörüne gelen yabancı yatırım tutarı 2.7 milyar dolar olmuştur.

Hedefe ulaşmak için yapılan çalışmalarda, Hazar petrolerinin işlenmesi ve taşınması dünyaca önem arzeden projeler listesinin ilk sıralarında yer almıştır. Şimdi Kazakistan dünya ekonomisinin aktif bir üyesi olarak petrolde ilk beş ülke arasına girmiş ve Hazar petroleri dünya siyasetine etki eden faktörlerden birisi olabilecektir.

2001 yılının ilk çeyreğinde Kazakistan OPEC kartelinde gözlemci statüsünü kazanmıştır. Üstelik, Kazakistan en son OPEC üyeleri Dış İşleri Bakanları düzeyinde gerçekleşen konferansa söz konusu statü çerçevesinde katılmıştır. OPEC'te aynı statüye Oman, Angola, Rusya, Norveç ve Meksika gibi ülkeler de sahiptir.

Öte yandan, Kazakistan Enerji, Endüstri ve Ticaret Bakanı Vladimir Şkolnik OPEC kartline sürekli üyeliliği Kazakistan Hükümetinin gündeminde olmadığını belirtmektedir.

Nursultan Nazarbaev'in açıklamalarından Kazakistan'ın OPEC karteline gözlemci statüyle katılma ihtiyacın en büyük nedenini görebiliyoruz: "Sadece Kaşagan petrol yataklarında 7 milyar ton petrol mevcuttur ve bu olay Kazakistan'ı petrol rezervleri bakımından dünyada Suudi Arabistan, Irak ve Kuveyt'ten sonra dördüncü sıraya yerleştirmektedir".

Kazakistan uzmanları OPEC'e girme sebeplerinin arkasında şu düşüncelerin olduğu vurgulanmaktadır:

"Bugün Kazakistan'ın ihracat potansiyeli büyük olmamakla birlikte gelecek 5-10 yıl sonra "siyah altın" üretimi ve ihracatında dünya liderleri arasına girme olasılığı çok yüksektir".

Kazakistan Ulusal Petrol Şirketi Kazakhoil ve ilgili sektörün uzmanlarına göre Kazakistan için OPEC'in sürekli üyesi olmaksızın gözlemci statüsü Kazakistan için en optimal seçimdir. Bugün OPEC'e tam üyeliği kazanmak için Kazakistan'da bir takım engeller mevcuttur. Birincisi, Kazakistan bugün dünya piyasasına doğrudan çıkışa sahip değildir; ikincisi, Kazakistan'ın toplam petrol üretiminde devletin payı düzeydedir; üçüncüsü, OPEC normlarının kabulüyle Kazakistan yasasında değişikliklere yol açacaktır, çünkü mevcut anayasa OPEC kotaları bağlamında petrol ihracatının kısıtlanmasını öngörmemektedir. Bu da yabancı petrol şirketlerine verilen taahhütlerin yerine getirmemek anlamına gelecektir. Oysa, bugün ülkenin petrol sektörü büyük yabancı yatırımlara ihtiyaç duymaktadır.

Gözlemci statüsü OPEC'te alınacak karar, strateji ve politikaları anında izleyebilme ve buna göre kendi politikasını değerlendirme olanağını tanımaktadır. OPEC ise bundan sonra ham petrol piyasasını daha yakından takip edebilecektir¹³⁴.

¹³⁴ Muhamedyarova, Altynay. http://www.caapr.kz/viewinfo_kz.php?kza1602-02.htm , "Chto stoit za zhelaniem vstupit Kazakhstana v OPEC?"

OPEC kartelinde gözlemci statü niteliğinde yer almak, şüphesiz Kazakistan için olumlu bir gelişmedir. Kazakistan, OPEC kurumunun ve özellikle kartel üyesi ülkelerin tutumları ve pozisyonları hakkında daha ayrıntılı bilgi sahibi olabilecektir. Diğer yandan, kartelin üretim politikalarında söz sahibi olamayacağı gibi, kartelin üretim kısıma kotası gibi sorumlulukları da üstlenmeyecektir.¹³⁵

Petrol ve doğal gaz üretimi Kazakistan ekonomisindeki rolü gittikçe artmaktadır. Bu bakımdan, diğer sektörlerle yeterince önem verilmezse, Kazakistan hammadde ihracatçısı konumuna düşme ihtimali yüksektir. Yalnızca petrol ihracatına dayalı ekonomi politikası trajik sonuçlar doğurabilmektedir. OPEC üye ülkeleri bunların açık örnekleridir. Nijerya'da zengin petrol yataklarına sahip bir vilayet ayrı Cumhuriyeti (Biafra Cumhuriyeti) kurma kararı aldığı anda, ülkede iç savaşa neden olmuş, ülkenin 1970'lerden itibaren petrol ihracatından elde edilen 100 milyar dolar tutarındaki gelir böylece erimiştir. Suudi Arabistan dünyanın en büyük petrol yataklarına sahip ve 19 milyon nüfuslu bir ülkedir. Petrol zengini olmakla beraber bu devlet gelişmişlik açısından Kosta-Rika gibi petrol üreticisi olmayan ülkelerin de gerisindedir. Suudi Arabistan'ın kişi başına gelir de pek etkileyici değildir-6,510 dolar (1997 verilerine göre), Nijerya'da ise – 383 dolar (1994).

Petrol bir anlamda büyüleyici illüzyon yaratmaktadır. Bu da haliyle devlet düzeyinde aşırı harcama ve kötü yönetime yol açmaktadır. Bir çok petrol ihracatçı ülkeler aşırı maliyetli projelere el atmaktadır. Gabon'da (eski OPEC üyesi) balta girmemiş ormanlara demir yolları döşenmiş fakat bugüne kadar hiç kullanılmamıştır. Birleşmiş Arap Emirlikleri'nde uluslararası klasmanda birbirinden 30 dakikalık mesafede havalimanları inşa edilmiştir. Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri büyük silah ithalatçılarıdır. Petrol üretimini kontrol edenler zengin sınıfa girerken, petrol ihracatından elde edilen gelir ekonomiye kazandırılmadığından, büyük gelir dengesizliğine yol açmaktadır. Bu ülkelerde ayaklanmalara ve protestolara hergün tanık olmaktadır. Nijerya örneği yukarıda anlatılmıştı; Suudi Arabistanda halk protestoları herkesce bilinmektedir. Milli gelirin eşitsiz dağılımı da aristokratik yönetime yol

¹³⁵ İbadildin, Nigmet. "Kazakhstan v OPECe", <http://www.globe.kz> ,20 Nisan 2001.

açabilmektedir. Nitekim, OPEC ülkelerin büyük çoğunluğunda yönetim şekli ya krallık veya sultanlık ya da diktatörlük şeklindedir.

Kazakistan'ın yakın gelecekte OPEC'e üye olması realiteden uzak olmakla beraber teoride bu mümkün ve hem Kazakistan hem de OPEC için bir takım artılar ve eksileri getirecektir. OPEC doğal olarak, kendi kontrolünde olmayan ve fiyatları düşürebilen bir petrol üreticisini istememektedir. Petrol fiyatları yüksek düzeyde olduğu sürece Kazakistan için avantajlı sayılmaktadır. Ancak, Kazakistan petrol üretimini ve satış hacmini makul bir düzeye çıkarttıktan sonra OPEC'in öngördüğü üretim kontrol kotalarına katılabilecektir.

Şu açıktır ki, gözlemci niteliğinde OPEC'e kabul edilmesi bile dünya arenasında Kazakistan petrol ihracatçı ülke statüsünü kazanmış olmaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KAZAKİSTAN – TÜRKİYE EKONOMİK İLİŞKİLER ÇERÇEVESİNDE ENERJİ SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELER

1. TÜRKİYE’NİN KAZAKİSTAN’DAKİ YATIRIMLARI

1.1. Kazakistan’da Türk Yatırımları

Türk firmalarının Kazakistan’daki toplam yatırımları 1,176 milyar dolara ulaşmıştır. Yatırımcı 116 firma içerisinde 12 firma toplam yatırımların yüzde 90.4’ünü gerçekleştirmiş, geri kalan 104 firma ise 113 milyon dolarlık (toplam %9.4) yatırım yapmıştır¹³⁶.

Yatırımların sektörel dağılımında da aynı toplulaşma görülmektedir. Kazakistan’daki Türk yatırımlarının üçte-birine yakın kısmı petrol sektöründedir. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)’nun toplam yatırımı 380 milyon dolardır. Petrol sektörünü telekomünikasyon, eğitim, otelcilik, ticaret ve bankacılık izlemektedir. 204 milyon dolar tutarındaki bu yatırımların ağırlıklı olarak otelcilik, bankacılık ve gıda sektörlerine tahsis edilmiştir.

Kazakistan’daki toplam Türk yatırımlarının yüzde 80-90 gibi çok büyük kısmının 5 sektörde (petrol, telekomünikasyon, eğitim, otel ve bankacılık) toplandığı görülmektedir. Türk firmalarının 2000 yılı ortası itibarıyla gerçekleştirdikleri toplam yatırımları saptamak amacıyla birisi Kazak-Türk İşadamları Derneği (KATİAD), diğeri DEİK-KATİAD işbirliği ile iki anket çalışması sonuçlarına göre Türk firmalarının, özellikle gıda, kimyasal maddeler, inşaat malzemeleri, plastik malzemeler, tekstil, deri, ilaç, elektrikli ev aletleri, temizlik malzemeleri gibi yaygın tüketimi söz konusu malların üretimine girmemiş olmaları dışa açılmada daha yolun başında olduklarını göstermektedir. Türk firmaları Kazakistan’da 9,907 kişi istihdam etmektedir. İstihdam edilen kişilerin %14.5’i Türk, %85.5’i yerel elemandır. İnşaat sektörü dışarıda bırakılırsa bu oranlar yerel eleman lehine daha da değişmekte, yüzde 11.1- yüzde 88.9

¹³⁶ “Kazakistan’da Türkiye’nin ne kadar yatırımı var?”, *Ekonomik Forum Dergisi*, Sayı no:1 (TOBB yayınları, 15 Ocak 2001),s.34.

olmakta. Başka bir ifadeyle, istihdam edilen her bir Türk vatandaşına karşılık 8 Kazak vatandaşı işe kavuşmuş durumdadır. Toplam istihdamın % 22.7'sini inşaat firmaları, %18'ini eğitim kurumları, %11.6'sını ticaret sektörü firmaları sağlamaktadır. İnşaat firmaları hariç Türk firmalarının çalışan başına ortalama yatırımları 153,467 dolar düzeyindedir¹³⁷.

1.2. Yatırımlarının Dağılımı

Kazakistan'daki Türk yatırımlarının aşırı toplulaşma özelliği dikkat çekmektedir. 100 milyon dolardan daha büyük 4 büyük yatırım toplam yatırımlarının 2/3'ünden fazlasını oluşturmaktadır. 10 milyon dolar sınırı alındığında dengesizlik daha da açık olarak görünmektedir. 12 firmaya ait 10 milyon doların üzerindeki yatırımlar toplam yatırımların % 94.5'ini teşkil etmektedir. Yatırımcı 116 firmanın 88'i 1 milyon doların altında küçük yatırımlar yapmışlardır. Bu 88 firmanın gerçekleştirdiği toplam yatırım miktarı sadece 16.9 milyon doları düzeyindedir. Başka bir ifadeyle, firma başına yalnızca 191,797 dolarlık bir yatırım düşmektedir. 11 inşaat firması dışarıda tutulursa, Kazakistan'da faaliyette bulunan 105 Türk firmasının yarısına yakınının (47 adedi) 100,000 doların altında bir yatırımla faaliyetlerini sürdürdüklerini görülmektedir.

Sonuç olarak, Kazakistan'daki yatırımların 1.2 milyar dolar gibi ciddi bir düzeye ulaşması tamamen büyük yatırımlardan kaynaklanmaktadır. Küçük ve orta ölçekli yatırımlar bakımından Türk firmalarının Kazakistan'daki mevcudiyeti çok zayıf durumdadır. Türk firmalarının Kazakistan'a ilgisi son 3-4 yılda artmıştır. 1997 öncesinde yılda 7-12 civarında firma kurulurken, son 3-4 yılda bu rakam 20-28 düzeyine çıkmıştır. Kazakistan'da faaliyette bulunan 116 Türk firmasının 69'u (%60) 1-3 yaş arasındaki piyasaya yeni girmiş genç firmalardan oluşmaktadır.

¹³⁷ Ön.ver.

Tablo:10 Kazakistan'daki Türk Firmalarının Yaş Dağılımı

Firma Yaşı	Firma Sayısı	% Dağılımı	% Birikimi
1	20	17.2	17.2
2	28	24.1	41.3
3	21	18.1	59.4
4	12	10.3	69.7
5	9	7.7	77.4
6	13	11.2	88.6
7	6	5.2	93.8
8	7	6.0	100.0
TOPLAM	116	100	

Kaynak: DEİK/Türk-Kazak İş Konseyi ve KATIAD tarafından hazırlanmıştır,

Kasım 2000

Kazakistan'da faaliyet gösteren Türk firmalarının yatırım ve istihdam verileri EK-K'de gösterilmiştir.

2. KAZAKİSTAN-TÜRKİYE ARASINDA ENERJİ SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELER

Kazakistan'da Petrol yatakları araştırma, sondaj ve üretim çalışmalarında batılı şirketlerin yanısıra Türk petrol şirketleri de aktif faaliyetlerini sürdürerek Kazakistan ve Türkiye ekonomilerine katkılarda bulunmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti'ni petrol üretim alanında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı temsil etmektedir.

TPAO, Kazakistan'daki faaliyetlerini Kazak-TürkMunay Ltd. (KTM) ve TEPCO LLC. kanalı ile yürütmektedir.

2.1. KAZAKTURKMUNAY LTD (KTM)

1993 yılında TPAO ile Kazakistan Milli Petrol Şirketi olan Kazakhoil'in ortaklığıyla Kazak-Türk Munay Petrol Şirketi kurulmuştur. Kazak Türk Munay Şirketi hisse payının % 51'i Kazakistan'a, %49'u ise Türkiye'ye aittir.

Arama ve üretime yönelik faaliyetlerine Batı Kazakistan'daki Precaspian Baseni'nde yer alan Uralsk, Aktübinsk, Atırau ve Aktau Bölgeleri'ndeki 7 ruhsatta ve 26,000 km²'de başlayan KazakTürkMunay Ltd. perspektif gözükmeyen alanların terkenden sonra 1999 yılı sonu itibariyle 3 ruhsatta 6.764 km²'lik alanda teknik değerlendirme ve üretim faaliyetlerini sürdürmektedir. Proje süresi, 11 yılı arama 25 yılı üretim olmak üzere toplam 36 yıldır. İlk 4 yıllık arama dönemi Şubat 1997'de sona ermiştir. Projenin başlangıcından beri 7.443 km 2D, 1.180 km² 3D sismik çalışması ve 109 adet kuyuda 216,537 m sondaj yapılmıştır. Bu çalışmalar sonucu keşif yapılan sahalardan Aktau bölgesindeki Batı Yelemez ve Doğu Saztöbe sahaları 3,000 varil/gün, Aktübinsk bölgesindeki Laktibay sahası ise 1,500 varil/gün ile sürekli üretime alınmıştır. KTM Ltd. ortak şirketinin 1999 sonu kümülatif petrol üretimi 281,763 tondur.

KTM şirketinin ekonomikliliği konusunda, şirketin Kazak Genel Müdürü Baktıhoca İzmuhambetov'un açıklamalarına göre Kazak-Türk Munay Ltd'ye yatırılan paraların geri dönüşünün başladığını ve 2001 yılı sonuna kadar 15 milyon dolar geleceğini belirtmiştir. 2000 yılı sonu itibariyle Türkiye'ye gönderilen rakam tahminlerinin üzerinde gerçekleşti ve 19 milyon 85 bin dolar olmuştur. 200 bin ton beklenen üretim de 218 bin ton olarak gerçekleşmiştir. Geri ödemeyi 2005 yılı sonuna kadar tamamlamayı hedeflediklerini belirten B.İzmuhambetov,"2001 yılı içinde de 25-30 milyon dolar civarında bir geri ödeme yapabileceğimizi umuyorum." açıklamasını yapmıştır. KTM'nin 2000 yılı üretimi, Kazakistan'ın toplam petrol üretimi olan 35.2 milyon tonun yüzde 0.6'sini teşkil ettiği gibi, TPAO'nun Türkiye'de ürettiği petrolün de yüzde 10'una denk gelmektedir. KTM genel müdürü B.İzmuhambetov'un açıklamalarına göre, şirket bugün Güney Karatöbe bölgesinde bulunan kuyuların test işlemleri ve deneme üretimlerini tamamlayarak gelecek yıl daha fazla üretim düşünülmektedir. Aktöbe Laktibay bölgesindeki 4 kuyudan elde edilen günlük üretim 250 metreküptür. Bölgenin rezervi ön çalışmalarda 35 milyon varil olarak hesaplanmıştır. Şirketin bunlardan ayrı Yelemez-Saztöbe sahasında da işler vaziyette 11 kuyusu bulunmaktadır. KTM'nin arama izni 2004 yılında sona ermektedir¹³⁸.

¹³⁸ Dikbaş, Kadir. "KTM'den TPAO'ya 19 milyon \$", **Zaman Gazetesi**, (09 Ocak 2001) .

2.2. TEPCO LLC. (TEMİR PROJESİ)

7 Ekim 1997 tarihinde Kazakistan ile imzalanan Arama, Geliştirme ve Üretim Paylaşımı Anlaşması çerçevesinde Aktübinsk Bölgesi Merkez Bloğu'ndaki çalışmalarının BP Amoco ile birlikte yürütülmesi için Ortak İşletme Şirketi-TEPCO LLC.(BP Amoco %50 - TPAO'nun iştiraki olan TPOC, Ltd.,Turkish Petroleum Overseas Company %50) 1998 yılında kurulmuştur. 1998'de 670 km 2D sismik saha çalışması yapılmış ve diğer jeolojik ve jeofizik verilerin değerlendirilmesinden sonra 7 Temmuz 1999 tarihinde sondajına başlanan C.Yakut-1 arama kuyusu 11 Ekim 1999 tarihinde petrol “emareli kuru kuyu” olarak terk edilmiştir. Arama yükümlülüğünün bitmesi nedeni ile ruhsatın ilk arama dönemi sonunda terk edilmesi için çalışmalara başlanmıştır¹³⁹.

2.3. TEKFEN CONSTRUCTION AND INSTALLATION

2000 yılı Nisan ayında Kazakistan tarafından planlanmış beş global kontratlardan biri olan, toplam değeri 60 milyon dolar olarak hesaplanan, Tengiz-Novorossiysk boru hattının Kazakistan topraklarındaki kısmının modernizasyonu çalışma anlaşması imzalanmıştır.

Çalışmayı üstlenecek şirketler ihalesini boru hatları inşaatında uzman olan Tekfen İnşaat Ve Donanım şirketi kazanmıştır. Söz konusu Anlaşma Tengiz'de bir pompalama Terminali'nin inşası ve Tengiz'den Rusya sınırına kadar uzanan boru hattının ve yüksek gerilim hatlarının onarım çalışmaları öngörülmektedir¹⁴⁰.

¹³⁹ www.tpa.gov.tr.

¹⁴⁰ Abramenko, Tatyana. “Zametki po povodu bolshih proektov”, **Kontinent Dergisi**, Sayı : 7(20), (5 – 18 Nisan 2000).

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Hazar kıyılarında yeni petrol yataklarının keşfedilmesi, Sovyetler Birliği dağılmasından sonra sosyal yaşantıları toparlama çabası içinde olan Kazakistan ve bölge ülkelerin ekonomileri kalkınmasında, çok büyük ivme kazandıracığı kesindir. Bununla birlikte, ülke ekonomisinin gelişmesi ve kalkınmasında petrol ve yeraltı zenginliklerinin yanısıra -ve hatta büyük ölçüde - yeni teknolojiler üretimine, Sovyet Birliği döneminde altın çağını yaşayan tarım sektörünün geri kazanılmasına önem verilmeli, ve en öncelikli hedefler içerisinde - eğitilmiş, hür düşünen, bilinçli bir toplum yetiştirilme konusu olmalıdır.

Bu hedefler doğrultusunda bilim yuvalarının teşvik edilmesi, geliştirilmesi ve devlet nezdinde her tür yardımların oluşturulması; kalkınma ve büyüme'nin temel unsuru olan sosyal hizmetlerin, adalet sisteminin gözden geçirilmesi ve bugünkü şartlara göre güncellenmesi gerekmektedir.

Kalkınma süreci içinde petrol üretimi, yeraltı zenginliklerin işletilmesi yanısıra büyük potansiyele sahip olan tarım ve turizm sektörlerine de büyük ölçüde önem verilmelidir. Kazakistan'da eşi görülmeyen turizm alanları mevcuttur ve gereken tanıtım kampanyaları yapıldığı takdirde Kazakistan turizmi dünya turizm sektöründe yerini alacağından şüphelerin olmaması gerekmektedir.

Ekonomik ve coğrafik gerçekler var ve insan kendi yaşadığı tabii çevrenin sahibi de olabilmekte, kölesi de. Örneğin, yeraltı zenginlikleri bol, dünya petrol üretiminde büyük paya sahip Orta Doğu ülkeleri durumu ile yeraltı kaynaklardan yoksun, sınırlı toprak alanına sahip olmasına rağmen gelişmiş, ekonomik refaha kavuşmuş, teknoloji ve bilim üreten Japonya'nın durumu farklıdır.

Yukarıda belirtilen öncelikli hedeflere ulaşma sürecinde Kazakistan sahip olduğu bol enerji kaynaklarından iyi istifade edilmelidir. Bu bağlamda, ilgili sektörde gerçekleştirilecek yatırımlar için yabancı yatırımcılara büyük teşvik programlarının sunulması ve desteklenmesi gerekmektedir. Üretilen petrol ve doğaz gaz ihracatı konusunda ise bölge huzurunu bozmadan, stratejik ve siyasi dengeleri lehinde tutarak petrolü dünyaya taşıma yolları kurulmalıdır.

Tengiz petrol yataklarının dünya piyasalarına taşınmasında Novorossiysk limanının kullanılması ve Tengiz petrollerini taşıyan tankerlerinin Türk Boğazlarından geçmesi Kazakistan Hükümetinin bölgede mevcut siyasi ve strateji olgulardan dolayı alınan karardır. Öte yandan, Kazakistan yetkilileri, özellikle Kazakistan Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Türk Boğazların ekolojik dengelerin bozulmaması ve olası tehlikelerin meydana gelmemesi için büyük uğraş içindedirler.

Kazakistan Rusya ile coğrafik olarak diğer ülkelere nazaran en büyük sınıra sahip olmasının yanısıra, tarihi ve ekonomik bağlardan dolayı birçok konularda Rusya ile ortak hareket etmek zorundadır. Öte yandan enerji sektöründe Sovyet Birliği döneminden süregelen ortak çalışmalar ve özellikle zamanında kurulan boru hattı sisteminin oturturulmuş olması, Tengiz-Novorossiysk Boru Hattı'nın kısa dönem içerisinde hayata geçirilmesine büyük bir etkisi olmuştur. Bununla birlikte; bir yandan Kazakistan mevcut jeostratejik oluşum çerçevesinde bu boru hattına bağlı kalmaması için, diğer yandan keşfedilen yeni petrol yataklarının üretimine geçeceğinden mevcut boru hatları yetersiz kalacağından, başka güzergah alternatiflerini değerlendirilmesi gerekir. "Tengiz-Novorossiysk" güzergahından sonra en perspektif olan "Aktau-Bakü-Ceyhan" boru hattıdır. Bugünlerde söz konusu güzergahın mühendislik çalışmaları ve finansal hesaplar yapılmaktadır. 2005 yılında faaliyete geçmesi planlanan "Aktau-Ceyhan" hattı hem Kazakistan ve bölge ülkeleri hem de Türkiye için vazgeçilmez ve jeostrateji anlamda önem taşıyan bir güzergahtır.

Kazakistan Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev'in sürekli dile getirdiği "petrol ihracat güzergahları çok vektörlü olması gerektiği" ifade doğrultusunda planlanmakta olan diğer alternatifler de sözkonusudur: Basra Körfezi yönlü ve Çin güzergahlarıdır.

Kazakistan ekonomisinin kalkınmasında yabancı yatırımların payı yüksek olup, özellikle Türk yatırımcılarının Kazakistan ekonomisindeki yeri büyüktür.

Bununla beraber, Kazakistan Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev Türk yatırımcılara " Büyük Firmalarınız niçin gelmiyor?" ifadesiyle, Türk Firmalarının yeri hem manevi hem maddi açıdan Kazakistan ekonomisinde her zaman yüksek olduğunu göstermektedir.

EKLER

	<u>Sayfa</u>
A. Dünya Kanıtlanmış Petrol Rezervlerinin Ülkelere Göre Dağılımı.....	122
B. Dünyada Petrol Üretimi.....	123
C. Bölgelere Göre Petrol Tüketimi	125
D. Kazakistan 'da Petrol ve Türevlerinin Üretimi.....	126
E. Ocak-Şubat 2001 Kazakistan 'da Petrol Üretimi.....	130
F. Kazakistan 'ın Petrol ve Doğal Gaz İhracat ve İthalat Göstergeleri, Ocak- Aralık200.....	131
G. Kazakistan 'ın Bazı Ülkelerle Dış Ticaretin Göstergeleri.....	133
H. Montrö Antlaşması (İngilizce).....	134
K. Kazakistan 'da Türk Şirketlerin Yatırım ve İstihdam Verileri.....	145
L. Bazı İstikametlere Göre Petrol Taşıma Tarifeleri.....	146

EK-A
DÜNYA KANITLANMIŞ PETROL REZERVLERİ
(ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI)

1998 sonu itibarıyla

Kanıtlanmış Rezervler	Milyar varil	Milyar ton	Dünya üretiminde,%
ABD	30,5	3,8	2,9
Kanada	6,8	0,8	0,6
Meksika	47,8	6,9	4,5
Toplan Kuzey Amerika	85,1	11,5	8,0
Argentina	2,6	0,4	0,2
Brasilya	7,1	1,0	0,7
Kolumbiya	2,6	0,4	0,2
Ekuador	2,1	0,3	0,2
Peru	0,8	0,1	0,1
Trinidad & Tobago	0,5	0,1	0,1
Venezuela	72,6	10,5	6,9
Diğer K. & Orta Amerika	1,2	0,2	0,1
Toplam Kuzey ve Orta Amerika	89,5	13,0	8,5
Danimarka	0,9	0,1	0,1
İtalya	0,6	0,1	0,1
Norveç	10,9	1,4	1,0
Romanya	1,4	0,2	0,1
Birleşmiş Krallıklar	5,2	0,7	0,5
Diğer Avrupa ülkeleri	1,7	0,2	0,2
Toplam Avrupa	20,7	2,7	2,0
Azerbaycan	7,0	1,0	0,7
Kazakistan	8,0	1,1	0,8
Rusya Federasyonu	48,6	6,7	4,6
Türkmenistan	0,5	0,1	*
Özbekistan	0,6	0,1	0,1
Diğer Post-Sovyet Cumhuriyetler	0,7	0,1	0,1
Toplam Post-Sovyet Cumhuriyetler	65,4	9,1	6,3
İran	89,7	12,3	8,5
İrak	112,5	15,1	10,7
Kuveyt	96,5	13,3	9,2
Oman	5,3	0,7	0,5
Katar	3,7	0,5	0,4
Suudi Arabistan	261,5	35,8	24,8
Sürye	2,5	0,4	0,2
Birleşik Arap Emirlikleri	97,8	12,6	9,3
Yemen	4,0	0,5	0,4
Diğer Orta Doğu Ülkeleri	0,2	*	*
Toplam Orta Doğu Ülkeleri	673,7	91,2	64,0
Cezayir	9,2	1,2	0,9
Angola	5,4	0,7	0,5
Kongo Cumhuriyeti	1,5	0,2	0,1
Mısır	3,5	0,5	0,3
Gabon	2,5	0,3	0,2
Libya	29,5	3,9	2,8
Nijerya	22,5	3,1	2,1
Tunus	0,3	*	*
Diğer Afrika Ülkeleri	1,0	0,2	0,1
Toplam Afrika	75,4	10,1	7,0
Australiya	2,9	0,4	0,3
Brunei	1,4	0,2	0,1
Çin	24,0	3,3	2,3
Hindistan	4,0	0,5	0,4
İndonezya	5,0	0,7	0,5
Malezya	3,9	0,5	0,4
Viyetnam	0,6	0,1	0,1
Diğer Pasifik Asya Ülkeleri	1,3	0,1	0,1
Toplam Asya Pasifik Ülkeleri	43,1	5,8	4,2
TOPLAM DÜNYA	1052,9	143,4	100
Bunların içinde; OECD ülkeleri	107,2	14,4	10,2
OPEC ülkeleri	800,5	108,8	76,0
OPEC-dışı ülkeler	187,1	25,3	17,8

Oil: Production*

Million tonnes	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Change	1999 share of total
												1999 over 1998	
USA	429,5	417,1	423,4	413,5	397,5	388,0	384,0	382,5	380,4	368,6	354,7	-3.8%	10,3%
Canada	92,1	92,3	92,7	96,6	101,7	106,1	111,5	115,1	120,3	124,7	120,3	-3.5%	3,5%
Mexico	143,8	147,1	154,5	154,5	154,6	155,2	151,3	163,4	170,6	174,4	166,1	-4.8%	4,8%
Total North America	665,5	656,5	670,6	664,7	653,8	649,2	646,9	661,0	671,3	667,7	641,1	-4.0%	18,6%
Argentina	24,7	25,9	26,3	29,6	31,6	35,1	38,1	41,6	44,1	44,9	42,7	-4.9%	1,2%
Brazil	30,8	32,6	32,2	32,4	33,0	34,3	35,5	40,2	43,1	49,9	56,3	13,0%	1,6%
Colombia	20,8	22,7	22,0	22,6	23,4	23,5	30,2	32,4	33,9	39,3	42,5	8,2%	1,2%
Ecuador	14,6	14,9	15,7	16,8	18,0	19,8	20,2	20,1	20,2	19,6	19,5	-0.5%	0,6%
Peru	6,6	6,6	5,9	5,9	6,4	6,5	6,2	6,1	6,0	6,0	5,5	-7.9%	0,2%
Trinidad & Tobago	7,6	7,7	7,5	7,2	6,7	7,0	7,0	6,9	6,6	6,5	6,6	1,1%	0,2%
Venezuela	103,7	115,9	129,3	129,6	134,0	142,0	152,4	162,2	171,4	181,0	160,5	-11.3%	4,7%
Other S. & Cent. America	3,6	3,6	3,6	3,6	4,0	4,3	4,7	4,8	5,6	6,0	6,6	9,5%	0,2%
Total S. & Cent. America	212,4	229,8	242,4	247,7	257,0	272,4	294,2	314,3	330,9	353,2	340,2	-3.7%	9,9%
Denmark	5,5	6,0	7,0	7,8	8,3	9,1	9,2	10,1	11,4	11,4	14,5	26,5%	0,4%
Italy	4,6	4,7	4,3	4,5	4,6	4,9	5,2	5,5	6,0	5,6	5,6	-	0,2%
Norway	74,5	81,7	93,3	106,9	114,1	129,4	138,5	155,5	156,9	150,0	149,1	-0.6%	4,3%
Romania	9,6	8,1	7,0	6,8	6,9	7,0	7,0	6,9	6,8	6,6	6,4	-2.3%	0,2%
United Kingdom	91,7	91,6	91,3	94,3	100,2	126,5	129,9	129,7	128,2	132,6	137,1	3,4%	4,0%
Other Europe	25,5	25,3	24,7	24,1	22,4	22,9	21,4	19,9	18,8	18,1	16,7	-7.7%	0,5%
Total Europe	211,5	217,5	227,5	244,4	256,6	299,8	311,2	327,5	327,9	324,3	329,4	1,6%	9,6%
Azerbaijan	13,2	12,5	11,7	11,1	10,3	9,6	9,2	9,1	9,2	11,4	13,8	20,8%	0,4%
Kazakhstan	25,4	25,8	26,6	25,8	23,0	20,3	20,6	23,0	25,8	25,9	30,0	15,7%	0,9%
Russian Federation	552,2	515,9	461,9	398,8	354,9	317,6	310,8	302,9	307,4	304,3	304,8	0,1%	8,8%
Turkmenistan	5,8	5,7	5,4	5,2	4,4	4,2	4,1	4,4	5,4	6,4	7,4	15,6%	0,2%
Uzbekistan	2,7	2,8	2,8	3,3	4,0	5,5	7,6	7,6	7,9	8,2	8,1	-0.9%	0,2%
Other Former Soviet Union	8,0	7,9	7,4	7,0	6,6	6,5	6,2	6,4	6,4	6,2	6,0	-3.7%	0,2%
Total Former Soviet Union	607,2	570,6	515,9	451,2	403,1	363,7	358,4	353,3	362,0	362,5	370,0	2,1%	10,7%
Iran	142,3	161,4	173,4	174,7	182,2	182,6	182,7	183,8	184,1	187,8	175,2	-6.7%	5,1%
Iraq	138,5	105,1	13,7	25,9	22,6	25,2	27,3	29,9	58,0	105,2	125,5	19,4%	3,6%
Kuwait	68,6	46,9	9,2	54,7	97,5	104,1	105,3	105,8	105,7	108,1	99,3	-8.2%	2,9%
Oman	32,2	34,4	35,5	37,2	38,9	40,6	43,0	44,5	45,1	44,9	45,2	0,7%	1,3%
Qatar	19,2	20,6	19,9	23,0	21,3	20,8	21,3	26,4	32,5	35,0	33,4	-4.4%	1,0%

Saudi Arabia	270,1	341,3	426,7	440,7	431,1	426,1	426,7	434,6	442,1	442,8	411,8	-7.0%	11,9%
Syria	17,7	21,1	24,5	26,9	29,5	29,4	31,1	30,6	30,1	30,1	29,0	-3.4%	0,8%
United Arab Emirates	92,7	104,9	121,1	115,3	111,3	113,1	113,6	120,0	119,5	122,0	111,4	-8.7%	3,2%
Yemen	8,5	8,7	9,4	8,7	9,9	16,4	16,6	16,8	17,6	18,0	18,8	4,6%	0,6%
Other Middle East	2,5	2,4	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	-	0,1%
Total Middle East	792,2	846,8	835,9	909,6	946,8	960,8	970,0	994,8	1037,1	1096,2	1052,0	-4.0%	30,5%
Algeria	54,7	57,5	57,7	56,6	56,7	56,4	56,8	59,3	60,2	58,9	56,5	-4.0%	1,6%
Angola	22,6	23,4	24,5	27,2	24,8	27,4	31,2	35,4	36,5	36,0	38,5	6,9%	1,1%
Cameroon	8,1	7,8	7,2	6,8	6,6	5,8	5,4	5,6	6,3	5,3	4,8	-9.7%	0,1%
Rep. of Congo (Brazzaville)	8,0	8,0	8,1	8,6	9,5	9,6	9,3	10,4	11,6	13,6	14,6	7,0%	0,4%
Egypt	44,5	45,5	45,4	46,0	47,5	46,5	46,6	45,1	43,8	43,0	41,4	-3.7%	1,2%
Equatorial Guinea	-	-	-	0,1	0,2	0,2	0,3	0,9	3,0	4,1	4,5	9,7%	0,1%
Gabon	10,2	13,5	14,7	14,5	15,2	16,8	17,8	18,3	18,2	16,9	17,0	0,9%	0,5%
Libya	55,7	68,3	69,0	70,8	67,2	68,6	69,0	69,6	71,1	70,7	68,0	-3.8%	2,0%
Nigeria	85,1	89,8	93,7	96,9	97,8	97,6	98,1	105,4	113,4	106,5	99,9	-6.2%	2,9%
Tunisia	5,0	4,6	5,2	5,2	4,7	4,4	4,3	4,2	3,8	3,9	4,0	1,4%	0,1%
Other Africa	1,8	1,8	1,7	1,5	1,8	2,1	2,5	3,3	3,6	3,4	5,9	71,3%	0,2%
Total Africa	295,7	320,1	327,2	334,1	332,0	335,4	341,2	357,5	371,4	362,3	355,0	-2.0%	10,2%
Australia	24,5	28,4	26,9	26,5	24,9	26,9	25,4	26,6	28,8	27,4	24,5	-10.7%	0,7%
Brunei	7,3	7,4	8,0	9,0	8,6	8,8	8,6	8,1	8,0	7,7	8,9	16,4%	0,3%
China	137,6	138,3	141,0	142,0	144,0	146,1	149,0	158,5	160,1	159,9	159,3	-0.4%	4,6%
India	35,0	34,8	33,1	30,2	29,0	33,2	37,1	36,2	37,1	36,4	36,2	-0.6%	1,0%
Indonesia	69,2	71,9	78,3	74,1	74,3	74,3	73,9	74,1	73,1	71,6	68,2	-4.7%	2,0%
Malaysia	28,3	29,9	31,1	31,7	31,1	31,7	34,0	34,4	35,0	36,6	36,6	†	1,1%
Papua New Guinea	-	-	-	2,5	5,9	5,7	4,7	5,0	3,6	3,8	4,5	18,3%	0,1%
Thailand	2,2	2,7	3,1	3,4	3,5	3,6	3,5	4,0	4,7	4,9	4,9	1,0%	0,1%
Vietnam	1,5	2,7	4,0	5,5	6,3	7,1	7,7	8,9	10,1	12,1	14,6	20,7%	0,4%
Other Asia Pacific	6,3	6,7	7,0	7,4	7,3	6,7	6,3	6,8	7,3	6,6	6,6	0,2%	0,2%
Total Asia Pacific	311,9	322,9	332,4	332,4	334,8	344,0	350,1	362,5	367,8	367,0	364,5	-0.7%	10,5%
TOTAL WORLD	3096,3	3164,1	3151,9	3184,1	3184,2	3225,2	3272,0	3370,9	3468,5	3533,1	3452,2	-2.3%	100,0%
Of which: OECD	889,4	892,2	917,4	927,7	927,5	968,2	975,7	1008,2	1021,8	1013,0	989,1	-2.4%	28,7%
OPEC	1099,7	1183,5	1191,9	1262,4	1295,8	1310,9	1327,0	1371,1	1431,2	1489,7	1409,9	-5.4%	40,8%
Non-OPEC‡	1389,4	1410,0	1444,2	1470,6	1485,3	1550,7	1586,6	1646,5	1675,2	1680,9	1672,3	-0.5%	48,4%

*Includes crude oil, shale oil, oil sands and NGLs (natural gas liquids – the liquid content of natural gas where this is recovered separately).

as coal derivatives.

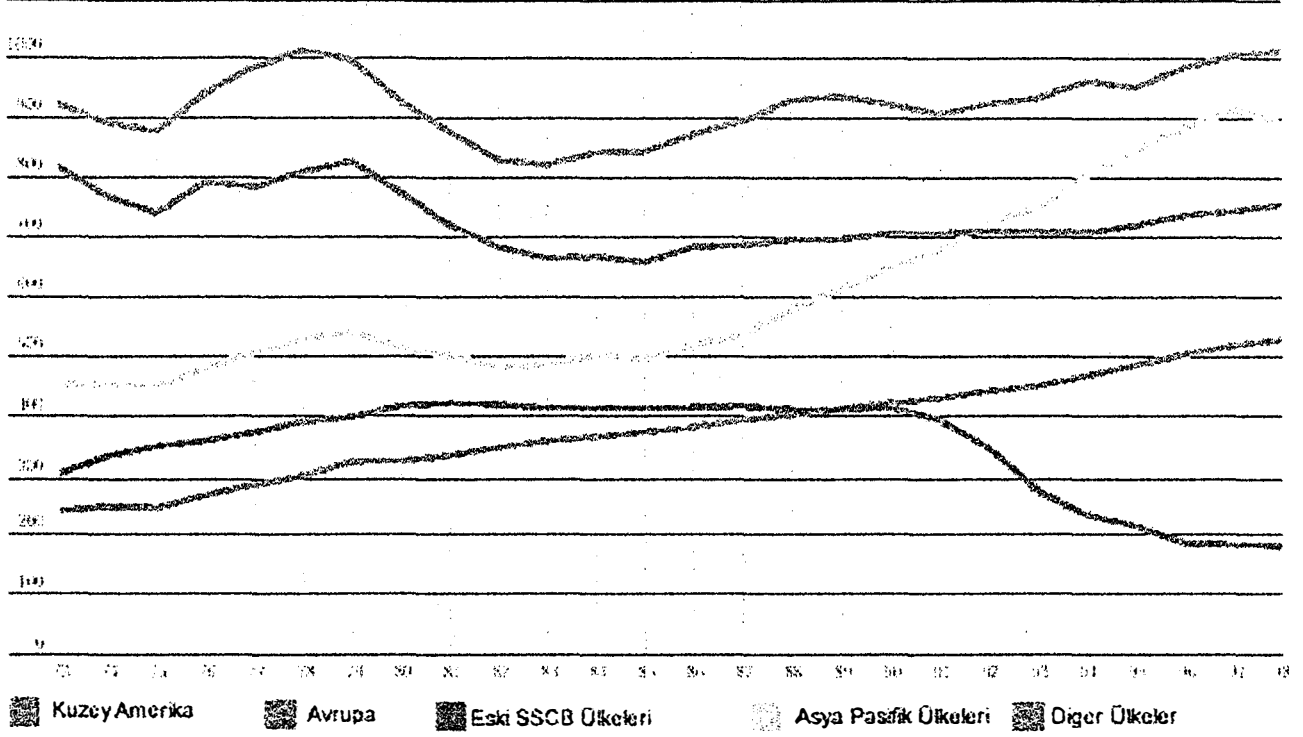
†Less than 0.05.

‡Excludes Former Soviet Union.

Kaynak: BP World Energy Research, 1999

EK-C BÖLGELERE GÖRE PETROL TÜKETİMİ,1999

Bölgelere göre tüketim
Milyon Ton



Kaynak: BP World Energy Research, 1999

EK - D

Kazakistan'da Petrol ve Türevlerinin Üretimi,

Ocak-Aralık 2000

Petrol, bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak-Haziran 1999'a göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Toplam Üretim								
Kazakistan	2799,4	2901,6	30611,5	2328,8	26724,9	103,7	124,6	114,6
Atkıtole Vilayeti	240,1	240,9	2701,6	214,4	2315,8	100,3	112,4	116,4
Atyrau Bölgesi	1294,7	1349,3	13432,4	1005,0	12359,3	104,2	134,3	108,4
MagyylOrda Bölgesi	462,6	472,9	5338,9	428,4	3928,1	102,2	110,4	135,4
Mangistau Bölgesi	802,0	838,5	9138,6	681,0	8121,7	104,6	123,1	112,4

Gaz Kondensatı, bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak-Haziran 1999'a göre
Toplam Üretim								
Kazakistan	461,3	488,8	4667,7	400,3	3394,6	106,0	122,1	135,4
Batı Kazakistan Bölgesi	458,1	485,6	4628,5	396,6	3356,3	106,0	122,4	135,4
Mangistau Bölgesi	3,2	3,2	39,2	3,7	38,3	100,0	86,5	108,4

Doğal Gaz, milyon m3	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak-Haziran 1999'üne göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Toplam Üretim								
Kazakistan	1052,4	1160,2	11499,8	948,6	9945,4	110,2	122,3	115,1
Aktöbe Bölgesi	27,8	27,4	356,7	34,7	331,1	98,6	79,0	107,1
Atyrau Bölgesi	454,6	528,8	5079,2	363,4	4590,3	116,3	145,5	110,1
Batı Kazakistan Bölgesi	449,0	478,1	4675,8	415,4	3624,0	106,5	115,1	129,1
KyzylOrda Bölgesi	5,4	5,8	62,6	5,7	62,5	107,4	101,8	100,1
Mangistau Bölgesi	115,6	120,1	1325,5	129,4	1337,5	103,9	92,8	99,1
Ticari Üretim								
Kazakistan	751,9	802,0	8111,7	690,5	6584,6	106,7	116,1	123,1
Aktöbe Bölgesi	17,9	15,7	236,2	22,9	194,0	87,7	68,6	121,1
Atyrau Bölgesi	184,9	202,2	2069,4	150,0	1630,0	109,4	134,8	127,1
Batı Kazakistan Bölgesi	443,0	471,4	4602,6	412,0	3562,6	106,4	114,4	129,1
Mangistau Bölgesi	106,1	112,7	1203,5	105,6	1198,0	106,2	106,7	100,1

Sıvılaştırılmış Gaz, bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak-Haziran 1999'üne göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Toplam Üretim								
Kazakistan	4,0	4,4	52,3	2,2	33,4	110,0	200,0	156,1
Mangistau Bölgesi	4,0	4,4	52,3	2,2	33,4	110,0	200,0	156,1

İşlenmiş Petrol ürünleri, bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak-Haziran 1999'üne göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Toplam Üretim								
Kazakistan	511,9	445,3	5579,4	526,2	5488,0	87,0	84,6	101,1
Atyrau	197,1	106,4	1826,0	153,8	1715,7	54,0	69,2	106,1
Batı Kazakistan	-	-	0,5	7,9	24,5	-	-	2,1
Pavlodar Bölgesi	121,3	90,2	955,0	74,5	641,8	74,4	121,1	148,1
Güney Kazakistan	193,5	248,7	2797,1	290,0	3106,0	128,5	85,8	90,1

unun içinde:

Benzin ,(uçak yakıtı dahil), Bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak Haziran 1999' göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Toplam Üretim								
Kazakistan	97,0	108,3	1254,4	117,6	1297,7	111,6	92,1	96,0
Atyrau	22,4	23,7	290,5	30,0	260,8	105,8	79,0	111,0
Pavlodar	47,7	36,7	344,0	17,1	240,2	76,9	214,6	143,0
Güney Kazakistan	26,9	47,9	619,9	70,5	796,7	178,1	67,9	77,0

Kerosin, Reaktif Yakıt dahil, Bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak Haziran 1999' göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Toplam Üretim								
Kazakistan	9,9	5,0	64,9	9,2	71,4	50,5	54,3	90,0
Atyrau	0,5	0,1	8,4	1,3	16,7	20,0	7,7	50,0
Pavlodar	6,0	2,3	36,9	5,0	41,0	38,3	46,0	90,0
Güney Kazakistan	3,4	2,6	19,6	2,9	13,7	76,5	89,7	143,0

Gazoil, bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak Haziran 1999' göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Toplam Üretim								
Kazakistan	145,8	160,5	1951,4	161,0	1829,8	110,1	99,7	100,0
Atyrau	51,9	43,6	756,7	50,9	651,7	84,0	85,7	110,0
Pavlodar	39,9	38,4	337,8	32,5	216,7	96,2	118,2	150,0
Güney Kazakistan	54,0	78,5	856,9	77,6	961,4	145,4	101,2	80,0

Mazut, bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak-Haziran 1999'a göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Toplam Üretim								
Kazakistan	228,1	150,9	2150,9	223,3	2133,1	66,2	67,6	100
Atyrau	91,2	18,4	613,6	64,4	652,4	20,2	28,6	94
Almatı Kazakistan	-	-	0,3	-	2,6	-	-	11
Avlodar	27,7	12,8	236,3	19,9	143,9	46,2	64,3	164
Güney Kazakistan	109,2	119,7	1300,7	139,0	1334,2	109,6	86,1	97

Koks, Bitüm ve diğer petrol üretimi artıkları, bin ton	Gerçekleşen					%		
	Kasım 2000	Aralık 2000	Ocak-Aralık 2000	Aralık 1999	Ocak-Aralık 1999	Kasım 2000	Kasım 1999	Ocak-Aralık 2000'in Ocak-Haziran 1999'a göre
	1	2	3	4	5	6	7	8
Kazakistan	6,5	9,6	88,6	7,1	55,5	147,7	135,2	159
Atyrau	4,9	5,5	55,3	4,4	34,2	112,2	125,0	161
Mangistau	0,1	0,1	0,3	-	0,3	100,0	-	100
Avlodar	1,4	4,0	28,7	2,7	19,0	285,7	148,1	151
Almatı şehri	0,1	-	4,3	-	2,0	-	-	215

Kaynak : <http://www.oilreview.kz/stst.html> ,güncellenme 6.02.2001.

OCAK – ŞUBAT 2001 KAZAKİSTAN’DA PETROL ÜRETİMİ (ŞİRKETLERE GÖRE DAĞILIMI)

Ocak-Şubat 2001, Petrol Üretimi .	
Şirket	Üretilen Petrol Hacmi
KAZAKHOIL” grubundaki şirketler [Toplam]	997 bin 825 TONH
"UzenMunayGaz" Şirketi	628 bin 230 ton
"KazakhOil-Emba" A.Ş.	369 bin 595 ton
"KAZAKHOIL" katılımıyla petrol üreten şirketler [Toplam]	2 milyon. 230,4 bin ton
"TengizChevroil"	2 milyon 50,3 bin ton
"MangistauMunayGaz" A.Ş.	687 bin 650 ton
"AktöbeMunayGaz" A.Ş.	442 bin 4 ton
"Karachaganak Petroleum Operating Co."	878 bin 172 ton
"Harrikein-Kumkol LTD."	546 bin 993 ton

Kaynak: Interfax Ajansı

EK - F

Kazakistan'ın Petrol ve Doğal Gaz İhracat ve İthalat Göstergeleri

Ocak – Aralık, 2000

Ürün , Ülke adı	İhracat		İthalat	
	ton	tutar, bin dolar	ton	tutar, bin dolar
Petrol ve Petrol Ürünleri	24,222,735.2	3,957,116.4	1,009,638,0	79,930.0
BDT	3693189.7	414,716.6	1,009,638,0	79,930.3
Rusya Federasyonu	1981666.0	206,948.1	1,009,638,0	79,930.3
Ukrayna	1711523.7	207,768.5	-	-
Diğer Ülkeler:	20,529,545.5	3,542,399.8	-	-
Arjantin	-	0.7	-	-
Bermud Adaları (Britanya)	7,195,333.6	1358087.2	-	-
Virjin Adaları (Britanya)	5,872,269.0	1015753.9	-	-
Büyük Britanya	746,053.2	120936.0	-	0.2
Almanya	1,109,404.1	179255.7	-	-
Danimarka	-	0.1	-	-
İtalya	2,814,795.8	434779,1	-	-
Çin	714,409.5	104570,8	-	-
Hollanda	209,502.7	36385,5	-	-
Panama	157,063.8	22148,2	-	-
Polonya	455,258.2	65844,9	-	-
Singapur	169,151.0	29953,4	-	-
Slovakya	132,379.8	24065,9	-	-
Solomon Adaları	9,890.3	1255,0	-	-
ABD	134,635.2	21429,5	-	-
Finlandiya	50,878.4	6855,5	-	-
Türkiye	5871.2	1156,3	-	-
Oman	0.1	0,1	-	-
İsviçre	735014.2	118434,4	-	-
Petrol ve Petrol Ürünleri (Gaz Kondensatı Dahil))	657098.4	86564,9	-	-
BDT	273956,8	24382,4	-	-
Azerbaycan	2856,3	460,5	-	-
Rusya Federasyonu	119267,5	5772,3	-	-
Ukrayna	151833,0	18149,6	-	-
Diğer Ülkeler	383141,6	62182,5	-	-
Virjin Adaları (Britanya)	283222,6	45553,6	-	-
Büyük Britanya	49862,2	8010,4	-	-
Almanya	12967,0	2172,2	-	-
ABD	17144,1	2762,3	-	-
İsviçre	19945,7	3684,0	-	-

Likid Doğal Gaz	4506,2	432,9	8,8	3,0
BDT	3551,8	339,7	8,8	1,0
Kırgızstan	97,3	12,2	-	-
Moldova	515,6	69,4	-	-
Rusya Federasyonu	1731,7	121,2	8,8	1,0
Ukrayna	1207,2	136,9	-	-
Diğer Ülkeler	954,4	93,2	-	2,0
Büyük Britanya	0,4	1,7	-	-
Norveç	-	-	-	2,0
Finlandiya	954,0	91,5	-	-
Doğal Gaz, bin m3	5220750,0	37567,2	4218232,9	119928,5
BDT	5220750,0	37567,2	4218232,9	119928,5
Ermenistan	255184,0	2598,6	-	-
Gürcistan	271672,0	2728,2	-	-
Rusya Federasyonu	4662600,0	31927,5	1219108,0	33324,6
Türkmenistan	-	-	1526411,7	36251,9
Özbekistan	-	-	11472713,2	50352,0
Ukrayna	31294,0	312,9	-	-

Kaynak: www.oilreview.kz

Kazakistan'ın Ükelere Göre Dış Ticaret Hacmi (2000)

Ülkeler	Milyon ABD doları		%	
	ihracat	ithalat	ihracat	ithalat
Toplam				
Bunun içinde:				
Bermud Adaları	1,358.1	-	14.9	-
Büyük Britanya	231.0	219.4	2.5	4.3
Virgin Adaları	1,061.3	0.2	11.6	0.0
Almanya	566.6	333.7	6.2	6.6
İtalya	891.9	155.0	9.8	3.1
Çin	670.3	154.0	7.3	3.0
ABD	211.0	276.9	2.3	5.5
Türkiye	64.3	142.6	0.7	2.8
Rusya	1,793.9	2,459.8	19.5	48.7
Ukrayna	266.6	79.8	2.9	1.6

Kaynak: Kazakistan İstatistik Ajansı, "Kazakistan'da Sosyo-Ekonomik Gelişmeler", İstatistik Rapor, Ocak, 2001, <http://www.kazstat.asdc.kz>

EK-H

TRADUCTION - TRANSLATION CONVENTION REGARDING THE REGIME OF THE STRAITS SIGNED AT *MONTREUX*, JULY 20 TH, 1936¹

French official text communicated by the Permanent Delegate of Turkey to the League of Nations. The registration of this Convention took place December 11th, 1936.

HIS MAJESTY THE KING OF THE BULGARIANS, THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC, HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA, HIS MAJESTY THE KING OF THE HELLENES, HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN, HIS MAJESTY THE KING OF ROMANIA, THE PRESIDENT OF THE TURKISH REPUBLIC, THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS, AND HIS MAJESTY THE KING OF YUGOSLAVIA.

Desiring to regulate transit and navigation in the Straits of the Dardanelles, the Sea of Marmora and the Bosphorus comprised under the general term "Straits" in such manner as to safeguard, within the framework of Turkish security and of the security, in the Black Sea, of the riparian States, the principle enshrined in Article 23 of the Treaty³ of Peace signed at Lausanne on the 24th July, 1923;

Have resolved to replace by the present Convention the Convention⁴ signed at Lausanne on the 24th July, 1923, and have appointed as their Plenipotentiaries:

HIS MAJESTY THE KING OF THE BULGARIANS:

Dr. Nicolas P. NICOLAEV, Minister Plenipotentiary, Secretary-General of the Ministry of Foreign Affairs and of Cults;

M. Pierre NEICOV, Minister Plenipotentiary, Director of Political Affairs at the Ministry of Foreign Affairs and of Cults;

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC:

M. PAUL - BONCOUR, Senator, Permanent Delegate of France to the League of Nations, former President of the Council, former Minister for Foreign Affairs, Chevalier of the Legion of Honour, Croix de Guerre;

M. Henri PONSOT, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the French Republic at Angora, Grand Officer of the Legion of Honour;

HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA:

FOR GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND ALL PARTS OF THE BRITISH EMPIRE WHICH ARE NOT SEPARATE MEMBERS OF THE LEAGUE OF NATIONS;

The Right Honourable Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Parliamentary Secretary to the Admiralty;

FOR THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA:

The Right Honourable Stanley Melbourne BRUCE, C.H., M.C., High Commissioner for the Commonwealth of Australia in London:

HIS MAJESTY THE KING OF THE HELLENES:

M. Nicolas POLITIS, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Greece in Paris, former Minister for Foreign Affairs;

M. Raoul BIBICA ROSETTI, Permanent Delegate of Greece to the League of Nations;

HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN:

¹ www.turkishpilots.org.tr internet sitesinden

M. Naotake SATO, Jusammi, Grand-Cordon of the Order of the Rising Sun, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary in Paris;

M. Masa-aki HOTTA, Jushii, Second Class of the Order of the Order of the Rising Sun, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Berne;

HIS MAJESTY THE KING OF ROUMANIA:

M. Nicolăș TITULESCO, Minister Secretary of State for the Department of Foreign Affairs;

M. Constantin CONTZECO, Minister Plenipotentiary, Delegate of Roumania to the European and International Commissions of the Danube;

M. M. Vespasien PELLA; Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at The Hague:

THE PRESIDENT OF THE TURKISH REPUBLIC:

Dr. RÜŞTÜ ARAS, Minister for Foreign Affairs, Deputy for Smyrna:

M. Suad DAVAZ, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Turkish Republic in Paris:

M. Numan MENEMENCIOğLU, Ambassador of Turkey, Secretary-General of the Ministry for Foreign Affairs;

M. Asim GÜNDÜZ, General Commariding an Army Corps, Deputy Chief of the General Staff;

M. Necmeddin SADAK, Permanent Delegate of Turkey to the Legue of Nations, Deputy for Sivas, Rapporteur for the Commiflee of Foreign Affairs;

THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:

M. Maxime LITVINOFF, Member of the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, People's Commissar for Foreign Affairs;

HIS MAJESTY THE KING OF YUGOSLAVIA:

M. Ivan SOUBBOTITCH, Permanent Delegate of the Kingdom of Yugoslavia to the League of Nations;

Who, after having exhibited their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions:

Article 1.

The High Contracting Parties recognise and affirm the principle of freedom of transit and navigation by sea in the Straits.

The exercise of this freedom shall henceforth be regulated by the provisions of the present Convention.

SECTION I.

MERCHANT VESSELS.

Article 2.

In time of peace, merchant vessels shall enjoy complete freedom of transit and navigation in the Straits, by day and by night, under any flag and with any kind of cargo, without any formalities, except as provided in Article 3 below. No taxes or charges other than those authorized by Annex I to the present Convention shall be levied by the Turkish authorities on these vessels when passing in transit without calling at a port in the Straits.

In order to facilitate the collection of these taxes or charges merchant vessels passing through the Straits shall communicate to the officials at the stations referred to in Article 3 their name, nationality, tonnage, destination and last port of call (provenance).

Pilotage and towage remain optional.

Article 3.

All ships entering the Straits by the Aegean Sea or by the Black Sea shall stop at a sanitary station near the entrance to the Straits for the purposes of the sanitary control prescribed by Turkish law within the framework of international sanitary regulations. This control, in the case of ships possessing a clean bill of health or presenting a declaration of health testifying that they do not fall within the scope of the provisions of the second paragraph of the present Article, shall be carried out by day and by night with all possible speed, and the vessels in question shall not be required to make any other stop during their passage through the Straits.

Vessels which have on board cases of plague, cholera, yellow fever exanthemic typhus or smallpox, or which have had such cases on board during the previous seven days, and vessels which have left an infected port within less than five times twenty-four hours shall stop at the sanitary stations indicated in the preceding paragraph in order to embark such sanitary guards as the Turkish authorities may direct. No tax or charge shall be levied in respect of these sanitary guard and they shall be disembarked at a sanitary station on departure from the Straits.

Article 4.

In time of war, Turkey not being belligerent, merchant vessels, under any flag or with any kind of cargo, shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits subject to the provisions of Articles 2 and 3.

Pilotage and towage remain optional.

Article 5.

In time of war, Turkey being belligerent, merchant vessels not belonging to a country at war with Turkey shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits on condition that they do not in any way assist the enemy.

Such vessels shall enter the Straits by day and their transit shall be effected by the route which shall in each case be indicated by the Turkish authorities.

Article 6.

Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war, the provisions of Article 2 shall nevertheless continue to be applied

except that vessels must enter the Straits by day and their transit must be effected by the route which shall, in each case be indicated by the Turkish authorities.

Pilotage may, in this case, be made obligatory but no charge shall be levied.

Article 7.

The term "merchant vessels" applies to all vessels which are not covered by Section II of the present Convention.

SECTION II.

VESSELS OF WAR

Article 8.

For the purposes of the present Convention, the definitions of vessels of war and of their specification together with those relating to the calculation of tonnage shall be as set forth in Annex II to the present Convention

Article 9

Naval auxiliary vessels specifically designed for the carriage of fuel, liquid or nonliquid, shall not be subject to the provisions of Article 13 regarding notification, nor shall they be counted for the purpose of calculating the tonnage which is subject to limitation under Articles 14 and 18, on condition that they shall pass through the Straits singly. They shall, however, continue to be on the same footing as vessels of war for the purpose of the remaining provisions governing transit.

The auxiliary vessels specified in the preceding paragraph shall only be entitled to benefit by the exceptional status therein contemplated if their armament does not include: for use against floating targets, more than two guns of a maximum calibre of 105 millimetres: for use against aerial targets, more than two guns of a maximum calibre of 75 millimetres.

Article 10.

In time of peace, light surface vessels, minor war vessels and auxiliary vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, and whatever their flag, shall enjoy freedom of transit through the Straits without any taxes or charges whatever, provided that such transit is begun during daylight and subject to the conditions laid down in Article 13 and the Articles following thereafter.

Vessels of war other than those which fall within the categories specified in the preceding paragraph shall only enjoy a right of transit under the special conditions provided by Articles 11 and 12.

Article 11.

Black Sea Powers may send through the Straits capital ships of tonnage greater than that laid down in the first paragraph of Article 14, on condition that these vessels pass through the Straits singly, escorted by not more than two destroyers.

Article 12.

Black Sea Powers shall have the right to send through the Straits, for the purpose of rejoining their base, submarines constructed or purchased outside the Black Sea, provided that adequate notice of the laying down or purchase of such submarines shall have been given to Turkey.

Submarines belonging to the said Powers shall also be entitled to pass through the Straits to be repaired in dockyards outside the Black Sea on condition that detailed information on the matter is given to Turkey.

In either case, the said submarines must travel by day and on the surface, and must pass through the Straits singly.

Article 13.

The transit of vessels of war through the Straits shall be preceded by a notification given to the Turkish Government through the diplomatic channel. The normal period of notice shall be eight days, but it is desirable that in the case of non-Black Sea Powers this period should be increased to fifteen days. The notification shall specify the destination, name, type and number of the vessels, as also the date of entry for the outward passage and, if necessary, for the return journey. Any change of date shall be subject to three days' notice.

Entry into the Straits for the outward passage shall take place within a period of five days from the date given in the original notification. After the expiry of this period, a new notification shall be given under the same conditions as for the original notification.

When effecting transit, the commander of the naval force shall without being under any obligation to stop, communicate to a signal station at the entrance to the Dardanelles or the Bosphorus the exact composition of the force under his orders.

Article 14.

The maximum aggregate tonnage of all foreign naval forces which may be in course of transit through the Straits shall not exceed 15,000 tons, except in the cases provided for in Article 11 and in Annex III to the present Convention.

The forces specified in the preceding paragraph shall not, however, comprise more than nine vessels.

Vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, paying visits to a port in the Straits, in accordance with the provisions of Article 17, shall not be included in this tonnage.

Neither shall vessels of war which have suffered damage during their passage through the Straits be included in this tonnage; such vessels, while undergoing repair, shall be subject to any special provisions relating to security laid down by Turkey.

Article 15.

Vessels of war in transit through the Straits shall in no circumstances make use of any aircraft which they may be carrying.

Article 16.

Vessels of war in transit through the Straits shall not, except in the event of damage or peril of the sea, remain therein longer than is necessary for them to effect the passage.

Article 17.

Nothing in the provisions of the preceding Articles shall prevent a naval force of any tonnage or composition from paying a courtesy visit of limited duration to a port in the Straits, at the invitation of the Turkish Government. Any such force must leave the Straits by the same route as that by which it entered unless it fulfils the conditions required for passage in transit through the Straits as laid down by Articles 10, 14 and 18.

Article 18.

(1) The aggregate tonnage which non-Black Sea Powers may have in that sea in time of peace shall be limited as follows:

(a) Except as provided in paragraph (b) below, the aggregate tonnage of the said Powers shall not exceed 30.000 tons;

(b) If at any time the tonnage of the strongest fleet in the Black Sea shall exceed by at least 10.000 tons the tonnage of the strongest fleet in that sea at the date of the signature of the present Convention, the aggregate tonnage of 30.000 tons mentioned in paragraph (a) shall be increased by the same amount, up to a maximum of 45,000 tons. For this purpose, each Black Sea Power shall, in conformity with Annex IV to the present Convention, inform the Turkish Government, on the 1 st January and the 1st July of each year, of the total tonnage of its fleet in the Black Sea; and the Turkish Government shall transmit this information to the other High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations;

(c) The tonnage which any one non-Black Sea Power may have in the Black Sea shall be limited to two-thirds of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (a) and (b) above;

(d) In the event, however, of one or more non-Black Sea Powers desiring to send naval forces into the Black Sea, for a humanitarian purpose, the said forces, which shall in no case exceed 8.000 tons altogether, shall be allowed to enter the Black Sea without having to give the notification provided for in Article 13 of the present Convention, provided an authorisation is obtained from the Turkish Government in the following circumstances: if the figure of the aggregate tonnage specified in paragraphs (a) and (b) above has not been reached and will not be exceeded by the despatch of the forces which it is desired to send, the Turkish Government shall grant the said authorisation within the shortest possible time after receiving the request which has been addressed to it; if the said figure has already been reached or if the despatch of the forces which it is desired to send will cause it to be exceeded, the Turkish Government will immediately inform the other Black Sea Powers of the request for authorisation, and if the said Powers make no objection within twenty-four hours of having received this information, the Turkish Government shall, within forty-eight hours at the latest, inform the interested Powers of the reply which it has decided to make to their request.

Any further entry into the Black Sea of naval forces of non-Black Sea Powers shall only be effected within the available limits of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (a) and (b) above.

(2) Vessels of war belonging to non-Black Sea Powers shall not remain in the Black Sea more than twenty-one days, whatever be the object of their presence there.

Article 19.

In time of war, Turkey not being belligerent, warships shall enjoy complete freedom of transit and navigation through the Straits under the same conditions as those laid down in Article 10 to 18.

Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not however, pass through the Straits except in cases arising out of the application of Article 25 of the present Convention, and in cases of assistance rendered to a State victim of aggression in virtue of a treaty of mutual assistance binding-Turkey, concluded within the framework of the Covenant of the League of Nations, and registered and published in accordance with the provisions of Article 18 of the Covenant.

In the exceptional cases provided for in the preceding paragraph, the limitations laid down in Article 10 to 18 of the present Convention shall not be applicable.

Notwithstanding the prohibition of passage laid down in paragraph 2 above, vessels of war belonging to belligerent Powers, whether they are Black Sea Powers or not, which have become separated from their bases, may return thereto.

Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not make any capture, exercise the right of visit and search, or carry out any hostile act in the Straits.

Article 20.

In time of war, Turkey being belligerent, the provisions of Articles 10 to 18 shall not be applicable; the passage of warships shall be left entirely to the discretion of the Turkish Government.

Article 21.

Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war she shall have the right to apply the provisions of Article 20 of the present Convention.

Vessels which have passed through the Straits before Turkey has made use of the powers conferred upon her by the preceding paragraph, and which thus find themselves separated from their bases, may return thereto. It is, however, understood that Turkey may deny this right to vessels of war belonging to the State whose attitude has given rise to the application of the present Article.

Should the Turkish Government make use of the powers conferred by the first paragraph of the present Article, a notification to that effect shall be addressed to the High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations.

If the Council of the League of Nations decide by a majority of two-thirds that the measures thus taken by Turkey are not justified, and if such should also be the opinion of the majority of the High Contracting Parties signatories to the present Convention, the Turkish Government undertakes to discontinue the measures in question as also any measures which may have been taken under Article 6 of the present Convention.

Article 22.

Vessels of war which have on board cases of plague, cholera, yellow fever, exanthematic typhus or smallpox or which have had such cases on board within the last seven days and vessels of war which have left an infected port within less than five times twenty-four hours must pass through the Straits in quarantine and apply by the means on board such prophylactic measures as are necessary in order to prevent any possibility of the Straits being infected.

SECTION III.

AIRCRAFT

Article 23.

In order to assure the passage of civil aircraft between the Mediterranean and the Black Sea, the Turkish Government will indicate the air routes available for this purpose, outside the forbidden zones which may be established in the Straits. Civil aircraft may use these routes, provided that they give the Turkish Government, as regards occasional flights, a notification of three days, and as regards flights on regular services, a general notification of the dates of passage.

The Turkish Government moreover undertake, notwithstanding any remilitarisation of the Straits, to furnish the necessary facilities for the safe passage of civil aircraft authorised under the air regulations in force in Turkey to fly across Turkish territory between Europe and Asia. The route which is to be followed in the Straits zone by aircraft which have obtained an authorisation shall be indicated from time to time.

SECTION IV

GENERAL PROVISIONS

Article 24.

The functions of the International Commission set up under the Convention relating to the régime of the Straits of the 24th July, 1923, are hereby transferred to the Turkish Government.

The Turkish Government undertake to collect statistics and to furnish information concerning the application of Article 11, 12, 14 and 18 of the present Convention.

They will supervise the execution of all the provisions of the present Convention relating to the passage of vessels of war through the Straits.

As soon as they have been notified of the intended passage through the Straits of a foreign naval force the Turkish Government shall inform the representatives at Angora of the High Contracting Parties of the composition of that force, its tonnage, the date fixed for its entry into the Straits, and, if necessary, the probable date of its return.

The Turkish Government shall address to the Secretary-General of the League of Nations and to the High Contracting Parties an annual report giving details regarding the movements of foreign vessels of war through the Straits and furnishing all information which may be of service to commerce and navigation, both by sea and by air, for which provision is made in the present Convention.

Article 25.

Nothing in the present Convention shall prejudice the rights and obligations of Turkey, or of any of the other High Contracting Parties members of the League of Nations, arising out of the Covenant the League of Nations.

SECTION V.

FINAL PROVISIONS

Article 26.

The present Convention shall be ratified as soon as possible.

The ratifications shall be deposited in the archives of the Government of the French Republic in Paris.

The Japanese Government shall be entitled to inform the Government of the French Republic through their diplomatic representative in Paris that the ratification has been given, and in that case they shall transmit the instrument of ratification as soon as possible.

A *procès-verbal* of the deposit of ratifications shall be drawn up as soon as six instruments of ratification, including that of Turkey, shall have been deposited. For this purpose the notification provided for in the preceding paragraph shall be taken as the equivalent of the deposit of an instrument of ratification.

The present Convention shall come into force on the date of the said *procès-verbal*.

The French Government will transmit to all the High Contracting Parties an authentic copy of the *procès-verbal* provided for in the preceding paragraph and of the *procès-verbaux* of deposit of any subsequent ratifications.

Article 27.

The present Convention shall, as from the date of its entry into force, be open to accession by any Power signatory to the Treaty of Peace at Lausanne signed on the 24th July, 1923.

Each accession shall be notified through the diplomatic channel, to the Government of the French Republic, and by the latter to all the High Contracting Parties.

Accessions shall come into force as from the date of notification to the French Government.

Article 28.

The present Convention shall remain in force for twenty years from the date of its entry into force.

The principle of freedom of transit and navigation affirmed in Article 1 of the present Convention shall however continue without limit of time.

If, two years prior to the expiry of the said period of twenty years, no High Contracting Party shall have given notice of denunciation to the French Government the present Convention shall continue in force until two years after such notice shall have been given. Any such notice shall be communicated by the French Government to the High Contracting Parties.

In the event of the present Convention being denounced in accordance with the provisions of the present Article, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference for the purpose of concluding a new Convention.

Article 29.

At the expiry of each period of five years from the date of the entry into force of the present Convention each of the High Contracting Parties shall be entitled to initiate a proposal for amending one or more of the provisions of the present Convention.

To be valid, any request for revision formulated by one of the High Contracting Parties must be supported, in the case of modifications to Articles 14 or 18 by one other High Contracting Party, and, in the case of modifications to any other Article, by two other High Contracting Parties.

Any request for revision thus supported must be notified to all the High Contracting Parties three months prior to the expiry of the current period of five years. This notification shall contain details of the proposed amendments and the reasons which have given rise to them.

Should it be found impossible to reach an agreement on these proposals through the diplomatic channel, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference to be summoned for this purpose.

Such a conference may only take decisions by a unanimous vote, except as regards cases of revision involving Articles 14 and 18, for which a majority of three-quarters of the High Contracting Parties shall be sufficient.

The said majority shall include three-quarters of the High Contracting Parties which are Black Sea Powers, including Turkey.

In witness whereof, the above-mentioned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Montreux the 20th July, 1936, in eleven copies, of which the first copy, to which the seals of the Plenipotentiaries have been affixed, will be deposited in the archives of the Government of the French Republic and of which the remaining copies have been transmitted to the signatory Powers.

(L. S.) N. P. NICOLAEV (L. S.) Pierre NEICOV (L.S.) J. PAUL-BONCOUR
(L.S.) H. PONSOT (L. S.) STANLEY (L.S.) S. M. BRUCE
(L. S.) N. POLITIS (L. S.) Raoul BIBICA ROSETTI

The undersigned, Plenipotentiaries of Japon, declare, in the name of their Government, that the provisions of the present Convention do not in any sense modify the position of Japon as a State not a member of the League of Nations, whether in relation to the Covenant of the League of Nations or in regard to treaties of mutual assistance concluded within the framework of the said Covenant, and that in particular Japon reserves full liberty of interpretation as regard the provisions of Articles 19 and 25 so far as they concern that Covenant and those treaties.

(L. S.) N. SATO (L. S.) Massa-aki HOTTA (L. S.) N. TITULESCO.
(L. S.) Cons. CONTZESCO (L. S.) V. V. PELLA (L. S.) Dr. R. ARAS
(L. S.) Suad DAVAZ (L.S) N. MENEMENCIOGLU (L.S.)Asim GÜNDÜZ
(L. S.) N. SADAK (L. S.) Maxime LITVINOFF (L. S.) Dr. I. V. SOUBBOTITCH

ANNEX I.

1. The taxes and charges which may be levied in accordance with Article 2 of the present Convention shall be those set forth in the following table. Any reductions in these taxes or charges which the Turkish Government may grant shall be applied without any distinction based on the flag of the vessel:

Amount of tax or charge to be levied on each ton of netregister tonnage Francs gold

(a) Sanitary Control Stations 0.075

(b) Lighthouses, Light and Channel Buoys: Up to 800 tons 0.42
Above 800 tons 0.21

(c) Life Saving Services, including Life-boats, Rocket Stations,
Fog Sirens, Direction-finding Stations, and any Light
Buoys not comprised in (b) above, or other similar
installations 0.10

2. The taxes and charges set forth in the table attached to paragraph I of the present Annex shall apply in respect of a return voyage through the Straits (that is to say a voyage from the Aegean Sea to the Black Sea and return back to the Aegean Sea or else a voyage through the Straits from the Black Sea to the Aegean Sea followed by a return voyage into the Black Sea); if, however, a merchant vessel re-enters the Straits with the object of returning into the Aegean Sea or to the Black Sea, as the case may be, more than six months after the date of entry into the Straits for the outward voyage, such vessel may be called upon to pay these taxes and charges a second time, provided no distinction is made based on the flag of the vessel.
3. If, on the outward voyage, a merchant vessel declares an intention of not returning, it shall only be obliged as regards the taxes and charges provided for in paragraphs (b) and (c) of the first paragraph of the present Annex, to pay half the tariff indicated.
4. The taxes and charges set forth in the table attached to the first paragraph of the present Annex, which are not to be greater than is necessary to cover the cost of maintaining the services not be increased or added to except in accordance with the the provisions of Article 29 of the present Convention. They shall be payable in gold francs or in Turkish currency at the rate of exchange prevailing on the date of payment.
5. Merchant vessels may be required to pay taxes and charges for optional services, such as pilotage and towage, when any such service shall have been duly rendered by the Turkish authorities at the request of the agent or master of any such vessel. The Turkish Government will publish from time to time the tariff of the taxes and charges to be levied for such optional services.
6. These tariffs shall not be increased in cases in the event of the said services being made obligatory by reason of the application of Article 5.

ANNEX II

A. STANDARD DISPLACEMENT

- (1) The standard displacement of a surface vessel is the displacement of the vessel, complete, fully manned, engined, and equipped ready for sea, including all armament and ammunition, equipment, outfit, provisions and fresh water for crew, miscellaneous stores and implements of every description that are intended to be carried in war, but without fuel or reserve feed water on board.
- (2) The standard displacement of a submarine is the surface displacement of the vessel complete (exclusive of the water in' non-watertight structure), fully manned engined and equipped ready for sea, including all armament and ammunition equipment, outfit, provisions for crew, miscellaneous stores and implements of very' description that are intended to be carried in war, but without fuel, lubricating oil, fresh water or ballast water of any kind on board.
- (3) The word "on" except in the expression "metric tons" denotes the ton of 2.240 lb (1.016 kilos).

B. CATEGORIES

- (1) Capital ships are surface vessels of war belonging to one of the two following sub-categories:
 - (a) Surface vessels of war, other than aircraft-carriers, auxilliary vessels, or capital ships of sub-category (b) the standard displacement of which exceeds 10.000 tons (10.160 metric tons) or which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm.);
 - (b) Surface vessels of war, other than aircraft-carriers, the standard displacement of which does not exceed 8.000 tons (8.128 metric tons) and which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm.).
- (2) Aircraft-Carriers are surface vessels of war, whatever their displacement, designed or adapted primarily for the purpose of carrying and opel The wording of the present Annex is taken from the London Naval Treaty of March 25th, 1936. rating aircraft at sea. The fitting of a landing-on or flying-off deck on any vessel of war, provided such vessel has not been

designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea, shall not cause any vessel to be fitted to be classified in the category of aircraft-carrier.

The category of aircraft-carrier is divided into two sub-categories as follows:

(a) Vessels fitted with a flight deck, from which aircraft can take off, or on which aircraft can land from the air;

(b) Vessels not fitted with a flight deck as described in (a) above.

(3) Light Surface Vessels are surface vessels of war other than aircraft-carriers, minor war vessels of auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 ton (102 metric tons) and does not exceed 10,000 tons (10,160 metric tons), and which do not carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (103 mm.).

The category of light surface vessels is divided into three subcategories as follows:

(a) Vessels which carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm.);

(b) Vessels which do not carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm.) and the standard displacement of which exceeds 3,000 tons (3,048 metric tons);

(c) Vessels which do not carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm.) and the standard displacement of which does not exceed 3,000 (3,048 metric tons).

(4) Submarines are all vessels designed to operate below the surface of the sea.

(5) Minor War Vessels are surface vessels of war, other than auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons) and does not exceed 2,000 tons (2,032 metric tons), provided they have none of the following characteristics:

(a) Mount a gun with a calibre exceeding 6.1 in (155 mm.);

(b) Are designed or fitted to launch torpedoes;

(c) Are designed for a speed greater than twenty knots.

(6) Auxiliary Vessels are naval surface vessels the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons), which are normally employed on fleet duties or as troop transports, or in some other way than as fighting ships, and which are not specifically built as fighting ships, provided they have none of the following characteristics:

(a) Mount a gun with a calibre exceeding 6.1 in (155 mm.);

(b) Mount more than eight guns with a calibre exceeding 3 in (76 mm.);

(c) Are designed or fitted to launch torpedoes;

(d) Are designed for protection by armour plate;

(e) Are designed for a speed greater than twenty-eight knots;

(f) Are designed or adapted primarily for operating aircraft at sea;

(g) Mount more than two aircraft-launching apparatus.

C. OVER-AGE

Vessels of the following categories and sub-categories shall be deemed to be "over-age" when the undermentioned number of years have elapsed since completion:

(a) Capital ships 26 years;

(b) Aircraft-carriers 20 years;

(c) Light surface vessels, sub-categories (a) and (b):

(i) If laid down before 1st January, 1920 16 years;

(ii) If laid down after 31st December, 1919 20 years;

(d) Light surface vessels, sub-category (c) 16 years;

(e) Submarines 13 years;

ANNEX III

It is agreed that, of the three over-age training ships, as indicated below, belonging to the Japanese Fleet, two units may be allowed to visit ports in the Straits at the same time. The aggregate tonnage sidered as being equivalent toof these two vessels shall in this case be con-15,000 tons.

9.240 IVx20 mm.

Asama 20-X-1896 18-111-1899

Xlix 150 mm. IV x 200 mm.

Yakumo I-IX-1898 20-VI-1 900 9.010

Xlix 150 mm.

9.180 IV x 200 mm.

iwale II-XI-1 898 18-111-1901

XIV x 150 mm.

ANNEX IV.

1. The categories and sub-categories of vessels to be included in the calculation of the total tonnage of the Black Sea Powers provided for in Article 18 of the present Convention are the following:

Capital Ships:

Sub-category (a); Sub-category (b);

Aircraft-Carrier:

Sub-category (a); Sub-category (b);

Light Surface Vessels:

Sub-category (a); Sub-category (b); Sub-category (c);

Submarines:

As defined in Annex II to the present Convention.

The displacement which is to be taken into consideration in the calculation of the tonnage is the standard displacement as defined in Annex II. Only those vessels shall be taken into consideration which are not over-age according to the definition contained in the said Annex.

2. The notification provided for in Article 18, paragraph (b), shall also include the total tonnage of vessels belonging to the categories and subcategories mentioned in paragraph I of the present Annex.

PROTOCOL

At the moment of signing the Convention bearing this day's date, the undersigned Plenipotentiaries declare for their respective Governments that they accept the following provisions:

(1) Turkey may immediately remilitarise the zone of the Straits as defined in the Preamble to the said Convention.

(2) As from the 15th August, 1936, the Turkish Government shall provisionally apply the régime specified in the said Convention.

(3) The present Protocol shall enter into force as from this day's date.

Done at Montreux the 20th July, 1936.

N. P. NICOLAEV

H. PONSOT

N. POLITIS

Massa-aki HOTTA

(ad referendum)

Suad DAVAZ

N. SADAK

Pierre NEICOV

STANLEY

Raoul BIBICA ROSETTI

N. TITULESCO

V. V. PELLA

N. MENEMENCIOLU

M. LITVINOFF

J. PAUL-BONCOUR

S. M. BRUCE

N. SATO (ad
referendum)

Cons. CONTZESCO

Dr. R. ARAS

Asim GÜNDÜZ

EK-K

Kazakistan'da Türk Şirketlerinin Yatırım Ve İstihdam Verileri(2000 Yılı Ortası)

Sektör	Firma Sayısı	Yatırım Tutarı		İstihdam			
		bin \$	%	Türk	Yerel	Toplam	%
Petrol	2	380,819	32.4	28	231	259	2.6
Telekomünikasyon	3	238,100	20.2	33	295	328	3.3
Çok sektörlü (Holding)	2	204,000	17.3	80	1,550	1,630	16.5
Eğitim	3	144,97	12.3	380	1,407	1,787	18
Otelcilik	2	97,000	8.2	25	375	400	4
Ticaret-Pazarlama	27	41,676	3.5	111	1,038	1,149	11.6
Bankacılık	4	35,230	3	16	313	329	3.3
Gıda	9	6,729	0.6	53	626	676	6.9
Taşıma	2	6,500	0.6	8	15	23	0.2
Plastik Malz.	3	3,340	0.3	19	107	126	1.3
Kimyasallar	2	3,025	0.3	3	156	159	1.6
Gıda amb.	1	3,000	0.3	2	25	27	0.3
Elektrik Malz.	3	2,188	0.2	8	66	74	0.7
İmalat	5	1,655	0.1	7	72	79	0.8
Restaurant-kafe	10	1,605	0.1	24	219	243	2.5
Basın yayın	1	1,600	0.1	6	35	41	0.4
İnşaat-taah.	11	1,565	0.1	583	1,668	2,251	22.7
Temizlik mal.	2	1,515	0.1	6	40	46	0.5
Mobilya	4	490	0	7	4642	49	0.5
Diğer Hizm.	3	460	0	2	4919	21	0.2
Halı	1	250	0	3	9	12	0.1
Deri	1	200	0	3	10	13	0.1
Reklamcılık	3	191	0	4	69	73	0.7
Tekstil	2	160	0	3	15	18	0.2
İnşaat malz.	4	130	0	11	47	58	0.6
Oto yedek parç.	2	35	0	3	10	13	0.1
Optik saat	1	25	0	1	7	8	0
Bilgisayar	1	25	0	2	4	6	0
Haber ajansı	1	10	0	1	2	3	0
İlaç	1	10	0	1	2	3	0
TOPLAM	116	1,176,508	100.0	1433	8,474	9,907	100.0

Kaynak: "Ekonomik Forum" Dergisi, TOOB yayınları, 15 Ocak 2001, Yıl:8 Sayı:1, s.37

EK-L

7 Temmuz 2000 г.

Bazı İstikametlere Göre Petrol Nakliye Tarifeleri

Güzergh	Tarife (\$/ton) KDV hariç	Tarife (\$/тонна) KDV dahil
179.km – Atyrau Rafinerisi	0,40	0,48
Atyrau (demiryolu tankerlerin dolumu)	0,49	0,59
Atyrau – Samara	8,00	9,60
Atyrau- Atyrau Rafinerisi	0,7	0,84
Dossor (Boru)	0,50	0,60
Dossor – Makat (demiryolu tankerlerin dolumu)	1,20	1,44
Zhanazhol – Bestamak	3,40	4,08
Zhanazhol – Orsk Rafinerisi	6,20	7,44
Zhetybay – Atyrau Rafinersis	11,60	13,92
Zhetybay – Samara	19,50	23,40
Kalamkas – Samara	24,40	29,28
Kalamkas – Atyrau	3,90	4,68
Kalamkas - Aktau (demiryolu tankerlerin dolumu)	5,30	6,36
Kalamkas – Atyrau Rafinersis	16,50	19,80
Karazhanbas – Aktau (demiryolu tankerlerin dolumu)	4,40	5,28
Karazhanbas – Atyrau Rafinerisi	15,60	18,72
Karazhanbas – Samara	23,50	28,20
Karaton – Atyrau Rafinerisi	3,80	4,56
Karaton - Samara	11,80	14,16
Kenkiyak – Bestamak	2,70	3,24
Kenkiyak – Orsk Rafinerisi	5,40	6,48
Kisimbay – Atyrau Rafinerisi	4,10	4,92
Kisimbay – Samara	12,00	14,40
Komsomolsk – Makat (demiryolu tankerlerin dolumu)	1,40	1,68
Korsak – Samara	9,80	11,76
Kosshygył – Atyrau Rafinerisi	2,90	3,48
Kulsary – Atyrau Rafinerisi	2,60	3,12
Makat (demiryolu tankerlerin dolumu)	0,70	0,84
Martıshı – Atyrau Rafinerisi	2,00	2,40
Martıshı – Atyrau (demiryolu tankerlerin dolumu)	1,79	2,15
Martıshı – Samara	9,30	11,16
Aktau (demiryolu tankerlerin boşaltması)	0,70	0,84
Orıskazgan – Atyrau Rafinerisi	4,70	5,64
Oryskazgan - Samara	12,70	15,24
Aktau Limanı (Tanker Dolumu)	1,40	1,68
Prorva – Samara	12,20	14,64
Prorva – Atyrau Rafinerisi	4,20	5,04
Prorva - Atyrau (demiryolu tankerlerin dolumu)	4,69	5,63
Uzen – Atyrau Rafinerisi	10,60	12,72
Uzen – Samara	18,50	22,20
Karakuduk (195.km) – Atyrau Rafinerisi	8,20	9,84
Karakuduk (195. km) –Samara	15,50	18,60
200.km - Aktau (Tankerlere Dolum)	2,40	2,88
200.km – Samara	21,50	25,80

KAYNAKÇA

Kitaplar:

- Aydın, Nehir. **Orta Asya-Hazar-Ceyhan Boru Hattı Ve Milli Güce Etkileri.** Ankara: Harp Akademileri BasımEvi, 1999.
- Bakaev, L.K. ve Urpekov, N.O. **Voennaya I vneshnyaya bezopastnost Kazakhstana na poroge XXI Veka.** Almaty,1998.
- Bekturganova, M.M. **Problemi Opredeleniya Pravovogo Statusa Kaspiya.** Almaty: KazGU Yayınları, 1998.
- J.Salame, Mamdu. **Kitay, Neft i Risk Regionalnogo Konfliktı.** Survival:1996.
- Karluk, S.Rıdvan. **Uluslararası Ekonomi.** 5.Basım, İstanbul,1998.
- Kasenov, Umirserik.**Bezopastnost v Tsentralnoy Azii.** Almaty: Universitet "Kaynar",1998.
- Kydirbekuly,**Doulatbek. Rol Ameriki v Mirovoy Politike: Vliyaniye na Kazakhstan.** Almaty,1999.
- Nazarbaev, Nursultan. **Strategiya Stanovleniya I Razvitiya Kazahstana Kak Suverennogo Gosudarstva.** Almaty,1992.
- Olcott, M.B. **Srednyaya Asia: Kapitulyrovaniye i nezavisimost // Oboronnyaya Politika. Politika Obespecheniya Mira i Bezopastnosti.** Kiev,1992.
- Raşid, Ahmed. **Orta Asya'nın Dirilişİ/İslam mı Milliyetçilik Mı?.** Birinci Baskı, İstanbul,1996.
- Yalçınkaya, Alâeddin. **Sömürgecilik&Panislamizm Işığında TÜRKİSTAN (1856'dan günümüze).** İstanbul:Timaş Yayınları,1997.
- Yergin, Daniel. **PETROL;Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü.** Çeviren: Kâmuran Tuncay. İkinci Basım. İstanbul:Türkiye İşBankası Kültür Yayınları, 1999.
- Zbigniew Brzezinski, **Büyük Satranç Tahtası.** Çeviren: Ertuğrul Dikbaş. İstanbul: Sabah Kitapları. 1998.

BOTAŞ. **Hazar-Akdeniz-Ham Petrol Boru Hattı Projesi (Kazakistan)**. Ankara,1998

TPAO. **Petrol, Dünyada ve Türkiye’de Petrol Sanayinin Gelişimi**. Ankara,1993.

DERGİLER:

Abramenko, Tatyana. “Zametki po povodu bolshih proektov”, **Kontinent Dergisi**,
Sayı: 7(20), 5 - 18 Nisan 2000.

Avşar,Z. ve Tosun,S,“2030:Asya’nın Kar Leoparı Kazakistan”, **Stratejik
Araştırmalar Dosyası**, Haziran 2001.

Askarov, Tulegen.”Proizvodstvo tsvetnix metallov v yanvare 2001”, **Kontinent
Dergisi**. Sayı:6(44), 29 Mart-11 Nisan 2001.

Brazhnikov ,Mikhail. “Marshruty, kotorie mi vibiraem”, **Kontinent Dergisi**,
Sayı:10(23),17-30 mayıs 2000.

_____ . “Export Kazakhstanskoy Nefti: Tengiz Novorossisk,dalee
vezde...?” , **Kontinent Dergisi** , 11-24 Nisan 2001.

Cafersoy,Nazım.”Enerji Diplomasisi: Rus Dış Politikasında Stratejik Araç Değişimi”,
Stratejik Analiz Dergisi, Sayı:8, Aralık 2000.

_____ . “Eyalet merkez Düzeyinden Eşit Statü’ye: Azerbaycan-Rusya
ilişkileri(91-2000)”, **Ankara Çalışmaları**, ASAM, Ankara:2000.

Dikbaş, Kadir. “Kazakistan Cumhurbaşkanı N.Nazarbayev’le Röportaj“, **Aksiyon
Dergisi**, Sayı:312, 25 Kasım 2000.

_____ . “Asya’nın Kuveyt’i:KAZAKISTAN”, **Aksiyon Dergisi**, Sayı:312, 25
Kasım 2000.

Ekrem, Nuraniye. “Çin-Afrika işbirliği Forumu...”, **Stratejik Analiz Dergisi**,
Sayı:8, Aralık 2000.

Gizzatov, V. “Kaspîi dolzhen stat morem mira, dobrososedstva I sotrudnichestva”,
Vneshnyaya politika Kazakhstana, Almaty-Moskva, 1995 .

Güney Doğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı, **Kafkasya ve Orta Asya Petrollerinin Akdeniz'e Ulaştırılması ve NATO Güvenliğine Etkileri**, İzmir, 1977.

İstikbal, Cahit. "Türk Boğazları Üzerindeki Petrol Yükünün Artması ve Son Gelişmeler", **Denizcilik Dergisi**, Sayı:3, Mart-Nisan 2001.

"Kitayskiy Put Dlya Aktyubinskoy Nefti", **Oil and Gas of Kazakhstan Dergisi**, Sayı:5, 1997.

Maslov, Dmitry. "Bolshaya neft Kazakhstana", **Kontinent Dergisi**, Sayı:4(5), 1-14 Eylül 1999.

Okşantayeva, Nurgül. "Kazakistan Petrollerinin İhracatı", **Delovoy Mir Dergisi**, No:5(10) 2000.

"Poezd Tronulsya", **Kontinent Dergisi**, Sayı: 10(23), 17-30 Mayıs 2001.

Raşid, Ahmed, "The Next Frontier", **Far Eastern Economic Review**, 1993.

Toykenov, Kayrat. "Avrupa Birliği ve Türk Cumhuriyetleri", **Yeni Avrasya Stratejileri Dergisi**, 1998.

Delovaya Nedelya Dergisi, 28 Kasım 1997.

Başbakanlık Müsteşarlığı Yayınları:

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "**Kıyı ve Deniz Güvenliği: 2.Ulusal Denizcilik Şurası, Kıyı ve Deniz Güvenliği Çalışma Grubu (7.Grup) / Öneri ve Değerlendirmeler**," İstanbul, 28-30 Eylül 2000.

Gazete:

"A National Security Strategy for a New Century", **The White House**. May 1997.

Anadolu Ajansı . 24 Ağustos 2000.

"Bakü-Ceyhan'da ilk adım atıldı...", **Zaman** . 25.08.2000.

Dikbaşı, Kadir. "Büyükleriniz Nerede?...", **Zaman** . 16 Ekim 2000 .

_____. "KTM'den TPAO'ya 19 milyon Dolar," **Zaman** . 09 Ocak 2001.

Ertan, Fikret. "Hazar'ın Durumu", **Zaman**. 12 Mayıs 2001.

Georgian Oil Corporation President . "U.S.Backes Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline
Construction," **TCA** . Ocak, 28 .

Gürsoy, Özcan. "Boğazların Güncel Sorunları ve Güvenliği," **Zaman**. 1 - 2Mart, 2001.

Kazahstanskaya Pravda . 27 Eylül 1995.

Kazahstanskaya Pravda . 20 Kasım 1997.

Kazahstanskaya Pravda . 24 Aralık 1992.

Reuters Haber Ajansı. 17 Ekim 2001.

Temir, Ahmet. "Paylaşılamayan Miras - HAZAR," **Zaman**. 12 Mayıs 2001.

"What Russia Wants in the Transcaucasus and Central Asya," **Nezavisimaya Gazeta**,
24 Ocak 1995.

İnternet yayınları:

<http://www.president.kz> , Kazakistan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Analiz ve Stratejik
Araştırmalar Merkezi, 23 Şubat 2001.

<http://www.nationalbank.kz/Information>, Kazakistan Merkez Bankası Yıllık Raporlar,
1999.

http://www.bp.com/centres/world_stst_rev/1999, BP Statistical Review of World Energy, 1999.

<http://www.oilreview.kz>, Kazakistan Petrol ve Gaz internet dergisi,2001.

<http://www.khabar.kz>, Khabar Haber Ajansı, 14 Nisan 2001.

<http://www.okioc.com>, OKIOC resmi internet sitesi.

<http://www.opec.com>, “Kazakh Prime Minister Opens :Tengiz-Novorossiisk Oil Pipeline”, 27 Mart 2001.

www.caapr.kz, Kazakhstan Center of Information & Analitic Research Web site, 2001

http://www.niurr.gov.ua/ru/conference/sevastopol_conf/tazhutov.htm, Ahas Tajutov, Başbakan Yardımcısı Açıklamaları.

www.tpa.gov.tr, TPAO resmi web sitesi .

http://www.caapr.kz/viewinfo_kz.php?kza1602-02.htm, Altynay Muhamedyarova, “Chto stoit za zhelaniem vstupit Kazakhstana v OPEC?”, 2001

<http://www.globe.kz>, Nigmat Ibadildin, ”Kazakhstan v OPEKe”, 20 Nisan 2001.

www.interfax.ru, 16 Ekim 2000.

www.ng.ru, 28 Kasım 2000.

<http://www.mingpaonews.com/20001010/caa2.htm>, 10 Ekim 2000.

Görüşme ve Demeçler :

Araştırmacının Kazakistan Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği Birinci Müsteşarı ile yaptığı görüşme. 13 Temmuz 2001.

Araştırmacının Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Genel Sekreteri Cahit İstikbal ile yaptığı görüşme, 25 Temmuz 2001 .

Nazarbayev, Nursultan. Kazakistan Cumhuriyeti, "Kazakistan halkına Mesaj Bildirgesi", 1997

İstatistik Ajansı :

Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Ajansı , Ocak 2001.