

HAZAR BORU HATLARI, BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN HAM PETROL BORU HATTI PROJESİ VE TÜRKİYE

Dr. Cenk PALA*

In this article, a historical overview of the developments that have lead to the launch of the Baku-Tbilisi-Ceyhan Crude Oil Pipeline Project is given, including major milestones and significant events that have shaped the formation of the project. The rationale behind the construction of a main export pipeline intended to transport Caspian oil to the western markets and the importance of the Baku-Tbilisi-Ceyhan route among the other options are discussed. The progress achieved in the realization of the Turkish section of the project by the Baku-Tbilisi-Ceyhan Crude Oil Pipeline Project Directorate of BOTAŞ (sponsored by a group of stakeholder companies of the Azeri-Chirag-Guneshli oil fields of Azerbaijan, partnered as Main Export Pipeline (MEP) Participants under the leadership of BP) is explained in detail.

I. Giriş

Marco Polo, 'Seyahatler' adlı kitabında, 1271-1273 tarihlerinde ziyaret ettiği Kuzey İran'ı anlatırken, 'neft'in, Bakü'de, o zamanın koşullarına göre ticarî bir ölçekte işletilmekte olduğundan bahseder ve Bakü'deki bu ticaretin büyüklüğünden ne kadar etkilenmiş olduğunu kayda geçer.

Günümüzden tam üç yüzyıl önce, Bakü'nün kuru topraklarından sızan, tutuşabilme özelliğine sahip bu garip madde, deriden keselerle develere yüklenip tüm Kafkasya boyunca uzaklara taşınmaktaydı. İran ve Arap dillerinde rastladığımız 'neft' sözcüğü, yüzyıllar önce aydınlatmada, ipek ve diğer dokumaların temizlenmesinde, tıpta ve savaşta kullanılan, bugünün 'ham petrol'ünden başka bir şey değildir.

Rus ordusuna tüfek yapımı için ceviz ağaçları aramak üzere 1873 yılında Bakü'ye gelen Robert Nobel, 'neft'in, Hazar Denizi kıyısında ilkel yöntemlerle çıkarıldığına şahit olur. Görmüş oldukları, asıl geliş amacını bir kenara bırakıp petrol işine girmesine yetecektir. Aynı yıl, Rus Çarı'ndan aldıkları imtiyazla ilk rafinerilerini kurarak Bakü'deki petrol

* BOTAŞ, Dış İlişkiler ve Strateji Geliştirme Daire Başkanı, cenk.pala@botas.gov.tr
Avrasya Dosyası, Kazakistan-Kırgızistan Özel, Kış 2001-2002, Cilt: 7, Sayı: 4, s. 231-252.

.....
: **Hazar Bölgesi'nin yeni bir**
: **Orta Doğu olmadığı**
: **ancak, yakın gelecekte**
: **rezervlerini tüketmesi**
: **beklenen ve stratejik**
: **açından Batı'nın elindeki**
: **en önemli petrol sahası**
: **olan Kuzey Denizi'nin**
: **yerini almaya aday**
: **olduğu bilinmektedir.**
.....

Petrol tarihinde her zaman önemli bir rol üstlenmiş olmasına rağmen, Hazar'da büyük ölçekli hidrokarbon üretimi ve dünya pazarlarına taşınması konusu, Sovyet güdümünden kurtulan yeni bağımsız devletlerin kendi ayakları üzerinde durmaya çalıştıkları günümüze rastlamıştır. İşte, Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı (BTC HPBH) Projesi de, bu sürece hız kazandıracak en önemli taşıma projelerinden biri olmaya çok yaklaşmıştır.

II. HAZAR PETROL VE DOĞAL GAZ BORU HATLARI KİME NE YARAR SAĞLAYACAK?

Hazar ve Orta Asya Bölgesi'nde yer alan Azerbaycan, İran, Kazakistan, Özbekistan, Rusya Federasyonu ve Türkmenistan, günümüzün en büyük enerji üreticileri arasında sayılmaktadır. Buna rağmen, Hazar Bölgesi'ndeki petrol ve doğal gaz rezervlerinin büyük bir kısmı henüz geliştirilememiş ve hatta Bölge'nin önemli bir kısmında rezerv tespiti dahi tamamlanamamıştır.

Genel olarak ele alındığında, Hazar Bölgesi'nin yeni bir Orta Doğu olmadığı ancak, yakın gelecekte rezervlerini tüketmesi beklenen ve stratejik açıdan Batı'nın elindeki en önemli petrol sahası olan Kuzey Denizi'nin yerini almaya aday olduğu bilinmektedir. Mevcut durumda, Hazar Bölgesi'nin belirlenen petrol ve gaz rezervleri, Kuzey Denizi'nin petrol rezervleri ve Kuzey Amerika'nın gaz rezervleri ile mukayese edilebilecek durumdadır. Ancak, bölgenin tahmini petrol rezervlerinin Suudi Arabistan rezervlerine, tahmini doğal gaz rezervlerinin ise İran rezervlerine eşit olduğuna inananlar da bulunmaktadır.

Bugün Azerbaycan, İran, Kazakistan, Rusya, Türkmenistan ve Özbekistan Hazar Bölgesi'ndeki temel enerji üreticisi ülkelerdir. Ancak, dünyanın önde gelen ham petrol ve doğal gaz üreticilerinden Rusya Federasyonu ve İran'ın, Hazar kıyısında önemli sayılabilecek bir petrol rezervi bulunmamaktadır.

Esasen, Kafkasya ve Orta Asya Bölgesi'ne ait toplam rezerv rakamları, en önemli 4 ülke olan Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan rezervlerinden oluşmaktadır. Hazar Dörtlüsü olarak da adlandırılan bu ülkelerin kesin olmayan hidrokarbon rezerv potan-

siyelinin, 15-200 milyar varil ham petrol ve 6,5-18 trilyon m³ doğal gazdan oluştuğu tahmin edilmektedir. Bu rakamlar, dünya petrol rezervlerinin sırasıyla yüzde 2,17'sine, dünya doğal gaz rezervlerinin ise yüzde 5,12'sine tekabül etmektedir. Bu rezervin ekonomik değerinin günümüz ham petrol fiyatlarıyla (Dolar/varil) 4-5 trilyon Dolar civarında olduğu hesaplanmaktadır.

Tablo 1: Hazar Bölgesi Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri

	Ham Petrol (Milyar varil)		Doğal Gaz (trilyon m ³)	
	İspatlanmış	Muhtemel	İspatlanmış	Muhtemel
Azerbaycan	6,9	27	0,85	0,99
Kazakistan	8	85	1,84	2,49
Türkmenistan	0,5	32	2,86	4,5
Özbekistan	0,6	1	1,87	0,99

Kaynak: BP Statistical Review of World Energy 2001

2000 yılı itibariyle bölge ülkelerinin ispatlanmış ham petrol ve doğal gaz rezervlerine bakıldığında, ham petrol rezervleri açısından Kazakistan, doğal gaz rezervleri açısından ise Türkmenistan'ın en zengin ülkeler olduğu gözlenmektedir.

Tablo 2: Hazar Dörtlüsü'nün Son Beş Yıl İçindeki Petrol Üretimi
(milyon ton)

	1996	1997	1998	1999	2000	1996/2000 Artış Oranı
Azerbaycan	9,1	9,2	11,4	13,8	14,9	% 63,7
Kazakistan	23,0	25,8	25,9	30,1	35,3	% 53,5
Türkmenistan	4,4	5,4	6,4	7,1	7,4	% 68,2
Özbekistan	7,6	7,9	8,2	8,1	7,5	- % 1,33
Toplam	44,1	48,3	51,9	59,1	65,1	% 47,6

Kaynak: BP Statistical Review of World Energy 2001

Hazar Dörtlüsü'nün son beş yıldaki petrol üretim seviyesine bakıldığında ise; Kazakistan'ın en büyük üretici olduğu görülmekte; üretim artışında ise % 68,2'lik bir oranla ilk sırayı alan Türkmenistan'ı, % 63,7'lik artışla Azerbaycan ve % 53,5 ile de Kazakistan izlemektedir. Bu ülkelerin tersine, aynı dönemde, Özbekistan petrol üretiminin ise, % 1,3 oranında bir gerileme kaydedildiği anlaşılmaktadır.

Tablo 3: Hazar Dörtlüsü'nün Son Beş Yıl İçindeki Doğal Gaz Üretimi

(Milyar m³)

	1996	1997	1998	1999	2000	1996/2000 Artış Oranı
Azerbaycan	5,9	5,6	5,2	5,6	5,3	-%10,2
Kazakistan	6,1	7,6	7,6	9,3	10,7	%75,4
Türkmenistan	32,8	16,1	12,4	21,3	43,8	%33,5
Özbekistan	45,7	47,8	51,1	51,9	52,2	%14,2
Toplam	90,5	77,1	76,3	88,1	112,0	%23,8

Sözkonusu dört ülkenin doğal gaz üretimlerine bakıldığında ise; en büyük üreticinin Özbekistan olduğu görülmekle birlikte, üretim artışında Kazakistan'ın % 75,4'lük büyümeyle ilk sırada yer aldığı, bu ülkeyi sırasıyla, % 33,5'lik artışla Türkmenistan ve % 14,2'lik oranla Özbekistan'ın izlediği; buna karşılık Azerbaycan doğal gaz üretiminde ise % 10,2 oranında bir düşüş olduğu görülmektedir.

Uluslararası Enerji Ajansı'nın 'iyimser senaryosu'na göre, Hazar Bölgesi toplam ham petrol üretimi, 2010'da 194 milyon ton ve 2020'de 308 milyon ton düzeyine çıkacaktır. Üretim artışına paralel olarak, bölgenin ham petrol ihracatının da hızla artarak, 2010 yılında 117 milyon ton ve 2020 yılında ise 180 milyon ton civarına ulaşması beklenmektedir.

2000 yılında toplam 112 milyar m³ olan bölgenin doğal gaz üretiminin 2010 yılında 200 milyar m³'e yükselmesi beklenmektedir. Buna paralel olarak, bölgenin doğal gaz ihracatının da hızla artması ve 2010 yılında 84 milyar m³'e yükselmesi beklenmektedir.

Yukarıda ele alınan petrol ve doğal gaz değerlerine bakıldığında, önümüzdeki 20 yıl içinde, Hazar Bölgesi ham petrol ve doğal gaz ihracat potansiyelinin hızla artacağı anlaşılmaktadır.

Günümüzde, ham petrol üretiminin yaklaşık yüzde 45'ini, doğal gaz üretiminin ise sadece yüzde 9'unu ihracata ayıran Hazar Bölgesi'nde, sözkonusu oranların 2010 yılı itibarıyla sırasıyla yüzde 60 ve yüzde 40'lara ulaşması beklenmektedir. İhracata ayrılacak bu yüksek oranlar, bölgenin, 21. yüzyıl dünya enerji dengelerinde çok stratejik bir yere sahip olacağına da işaretlerini vermektedir.

Bölgenin boru hattı sistemi Sovyetler Birliği zamanında inşa edilmiş olup, çoğunlukla Rusya Federasyonu'na hizmet vermektedir. Ancak, mevcut haliyle Hazar Bölgesi'nde veya bölgenin yakınında bulunan boru hatlarının, özellikle bakımsızlık nedeniyle oldukça eskidiğini ve

Hazar Dörtlüsü'nün ihracat gereksinimini karşılamaktan uzak olduğunu belirtmek gerekir.

Ayrıca, Rusya Federasyonu'nun 65 bin km'lik petrol boru hattı şebekesini kontrol eden "Transneft" şirketi, Eski Sovyetler Birliği devletlerine kendi taşıma ağundan daha fazla ihracat kotası ayırma konusunda hiç de istekli değildir. Benzer şekilde, 145 bin km'lik doğal gaz boru hattı ağının da Rus "Gazprom" şirketinin kontrolü altında olması nedeniyle, özellikle Türkmenistan kendi gazını Rusya üzerinden ihracat etme konusunda çok zorlanmaktadır. Üstelik, tıpkı bugünkü gibi Gazprom kendi gazını Batı Avrupa'daki önemli piyasalara ihracat ederken, Türkmen gazını, Ukrayna ve Gürcistan'a yönlendirmek, bu ise Türkmenistan'ın zaten ödenmemiş gaz faturaları nedeniyle borç batağına batmış ülkelere yapılan bu tip satışlar nedeniyle kazançlı çıkmasını engellemektedir.

Yukarıda değinilen üretim ve ihracat projeksiyonlarına göre, özellikle Kazakistan ve Azerbaycan'ın yeni taşıma seçeneklerine şiddetle gereksinim duyacakları anlaşılmaktadır. Mevcut durumda, Rusya'nın Hazar Dörtlüsü tarafından kullanımına izin verdiği boru hattı kapasitesi Druzhba (Dostluk) Boru Hattı ile Baltık Denizi'ne gönderilen 160.000 varil/gün (8 milyon ton/yıl) Tengiz petrolü, Novorossisk'e gönderilen 100.000 varil/gün (5 milyon ton/yıl-hâlihazırda Çeçenistan'daki olaylar nedeniyle bu hattan petrol akışı durdurulmuştur) ve Supsa'ya gönderilen 100.000 varil/gün (5 milyon ton/yıl) Azeri petrolü ile sınırlı bulunmaktadır.

Türkmenistan'dan yapılması plânlanan ihracat, gelecekte de Azerbaycan ve Kazakistan ihracatının bir parçası olacakmış gibi görünse de, Türkmenistan'ın kendi petrolü için ayrı bir ihracat güzergâhı bulmak için çabalayacağı anlaşılmaktadır. Mevcut durumda Türkmenistan, yaklaşık 20.000 varil/gün ya da 1 milyon ton/yıl düzeyindeki ham petrol ihracatı için İran ile 'takas' (swap) yöntemini kullanmaktadır. Ancak, bu, ülkenin 2010 yılında ulaşılması beklenen 5 milyon ton/yıl'lık ihracat kapasitesi için çok da pratik bir seçenek oluşturamamaktadır. Hazar Dörtlüsü içinde özellikle Türkmenistan, piyasalara açılma bakımından en kötü konumda bulunan ülkedir. Boru hattı güzergâhlarının büyük bir kısmının muhtemel rakiplerin topraklarından geçmesi gerekmektedir. İran üzerinden geçecek güzergâhın ise, günümüz koşullarında politik olarak savunulması imkansızdır.

Bölge'nin ihracat potansiyeline cevap verebilmek için, bölgede faaliyette bulunan uluslararası enerji şirketleri ve hükümetler, çeşitli alternatif boru hattı güzergâhları araştırmakta ve önermektedirler. Daha önce de tartışıldığı gibi, bazı seçenekler politik olarak tercih edilmele-

.....
 : **Analizler, inşa edilecek**
 : **ilk boru hattının, en az**
 : **40 yıl boyunca "Ana İhraç**
 : **Boru Hattı" olarak**
 : **kullanılma ihtimalini**
 : **gözönünde bulundurarak**
 : **sürekli yenilenmektedir.**
 : **Bu durum, bölgedeki**
 : **siyasî ve iktisadî**
 : **belirsizliği bir kat daha**
 : **arttırmaktadır.**
 :

rine rağmen ekonomik yönden zayıf projelerdir. Enerji şirketlerine daha cazip gelen bazı seçeneklerin ise politik yönden yapılabilirliği söz konusu değildir.

Yapılan analizler, Hazar Bölgesi ile ilgilenen pek çok Batılı ülke açısından en önemli faktörlerden birisinin, kapalı enerji havzalarında yer alan hidrokarbon kaynaklarını büyük piyasalara taşıyacak, makul fiyatlı ve uygun bir boru hattı sisteminin bulunabilirliği olduğunu göstermektedir.

Söz konusu sistemin inşa edilmesi bir yandan büyük miktarda sermaye gerektirmesi öte yandan bölgenin karmaşık jeo-politiği nedeniyle hiç de basit bir mesele değildir. Analizler, inşa edilecek ilk boru hattının, en az 40 yıl boyunca "Ana İhraç Boru Hattı" olarak kullanılma ihtimalini gözönünde bulundurarak sürekli yenilenmektedir. Bu durum, bölgedeki siyasî ve iktisadî belirsizliği bir kat daha arttırmaktadır. Özellikle Rusya ile Türkiye arasında büyük gürültü kopmasına neden olan durum budur.

Şu bir gerçek ki, hangi boru hattı inşa edilirse edilsin, bundan en büyük zararı OPEC görecektir. OPEC düşük petrol fiyatları ile mücadele etmekle birlikte, Hazar Bölgesi'nden gelecek ilave petrolün dünya petrol fiyatları üzerinde büyük bir baskı oluşturacağı aşîkârdır. Bu nedenle, OPEC'in en güçlü ülkesi olan Suudi Arabistan'ın, çok uluslu şirketlerin bu ülkeye geri dönmelerini kolaylaştıracak birtakım adımlar atması kuvvetle muhtemel gözükmemektedir. Bu yönde bir yaklaşım, kuşkusuz, Hazar Bölgesi'ne yönelik beklentilerin tamamıyla değişmesine neden olacaktır.

Temel olarak aynı nedenden dolayı, Avrupa Birliği, petrol ithal eden bölge veya ülke olarak daima kazanan tarafta yer almaktadır. Petrol piyasasının küresel yapısından ötürü, petrolün nereden gönderildiğinin hiç bir önemi bulunmamaktadır. Petrol, örneğin en dinamik piyasalardan biri olan Güney Doğu Asya piyasalarına, Çin üzerinden veya İran Körfezi'nden gönderilse bile, dünya petrol fiyatları mevcut koşullar ve önceden tahmin edilen piyasa dinamikleri nedeniyle düşecektir.

Bir OPEC üyesi olan İran için, bu kötü geleceği paylaşmakla birlikte, kendi üzerinden geçecek bir boru hattının sağlayacağı vergi gelirleri ve

ekonomik kalkınma, düşük petrol fiyatları nedeniyle uğranılacak kayıpları belirli ölçüde de olsa telafi etmesini sağlayacaktır. İran'ın, Kazakistan-Türkmenistan-İran (KTI)- İran Körfezi boru hattı seçeneğinde kazanan tarafta olmasının nedeni de budur.

Dünyadaki en önemli petrol oyuncusu olan ABD ise, Hazar petroleri dünya piyasalarına ulaştığı zaman petrol ithal eden ülkelerle birlikte, bu olumlu geleceği paylaşacaktır. Burada tek istisna, ABD'nin politik nedenlerden ötürü karşı çıktığı İran boru hattıdır. Mevcut durumda yumuşamaya başlayan ABD-İran ilişkileri böyle devam ettiği taktirde ABD'nin tutumunda bir değişiklik beklemek mümkündür. İşte bu nedenle Türkiye, Bölge'deki tüm kritik gelişmeleri dikkatle takip etmektedir ve özellikle BTC HPBH gerçekleşene kadar da sürekli teyakkuzda olmaya mecburdur.

Ancak, buradaki kritik nokta, ABD'nin sorunlu Basra Körfezi'ne bağımlı olmak istememesidir. Yapılan bir hesaplama göre, ABD, Basra'dan yapılan ithalatın güvenliğini sağlamak için varil başına 55 Dolar civarında bir askerî harcama yapmak durumundadır. Böylece, ABD için Basra'dan bir varil petrol ithal etmenin maliyeti, 55 Dolar + 20 Dolar (petrol fiyatı), yani 75 Dolar civarındadır.

Kazakistan, özellikle ham petrolünü satmak için batıya uzanan alternatif bir güzergâh bulduğu takdirde, halihazırda tartışmalı olan Kazakistan-Çin Ham Petrol Boru Hattı Projesi'nin gerçekleşme olasılığı daha da azalacaktır. Son dönemde Kazakistan'ın BTC HPBH Projesi'ne göstermiş olduğu ilgi de bunun işaretlerini vermektedir.

Bakü-Novorossisk Ham Petrol Boru Hattı Projesi'nde ise Novorossisk'in iskele kapasitesine bağlı olarak, tesislerin Azerî petrolü ihraç eden şirketlerle paylaşılması zorunluluğu, Kazakistan açısından sorun yaratabilecek bir husustur. Bu durumda, Kazakistan sadece Bakü-Novorossisk boru hattının olması halinde kaybeden tarafta olacaktır. Tengiz petrolünü taşımak üzere tasarlanan Caspian Pipeline Consortium (CPC) hattının açılmış olması ise Kazakistan için yeni bir fırsat yaratacakmış gibi gözükse de, hem sorunlu Novorossisk limanını kullanacak olması ve ayrıca Rusya'nın da bu hattan kendi petrolünü taşımak istemesi hem de Türk Boğazları'ndaki durum nedeniyle Kazakistan'ın uluslararası piyasalara çıkış problemine net bir çözüm getiremeyeceği açıktır. Böylece, BTC HPBH Projesi'nin Kazakistan açısından da en kuvvetli seçenek olacağı anlaşılmaktadır.

İnceleme kapsamında bulunan diğer üç ülke de herhangi bir boru hattı alternatifinden kazançlı çıkmaktadır. Boru hatlarının inşası Türkmenistan'a takas yolu veya boru hatları ile kendi petrolünü

taşıması için yedek kapasite sağlayacağından, hangi boru hattı inşa edilirse edilsin, Türkmenistan kazanan tarafta bulunmaktadır. Özbekistan ham petrol ihracatı açısından önde gelen bir ülke olmamakla birlikte, fazlalık olduğu takdirde, Hazar'ın doğusundaki petrolü taşıyacak herhangi bir boru hattı inşa edildiği zaman Özbekistan da kazanan tarafta yer alacaktır. Üstelik, böyle bir ihtimal, coğrafi avantajından dolayı Özbekistan'a kendi petrolünü Kazakistan ve Türkmenistan ile mübadele etme şansı da vermektedir. Hazar'ın batısındaki boru hatlarının Özbekistan'ın dengesi üzerine de çok fazla etkisi bulunmamakla birlikte, batı boru hatları Kazakistan ve Türkmenistan'ın kârlılığını arttırabilmektedir. Özbekistan'ın doğu ve güney piyasalarındaki rekabet gücü ise diğer piyasalara göre biraz daha fazla olacaktır.

Petrol boru hatlarının durumunun ardından denizlere kapalı olan bölgenin doğal gaz ihracat olanaklarına bakıldığında, bölgenin temel uluslararası pazarlara olan uzaklığı en fazla dikkat çeken faktördür. Esasen, daha önce sözü edilen petrol boru hattı güzergahlarının karşı karşıya bulunduğu zorluklar, doğal gaz boru hatları için de geçerlidir. Mevcut tek çıkış yolu Rusya Federasyonu'nun kontrolündeki eski boru hattı sistemidir. Rusya Federasyonu bu sistemden sadece Bağımsız Devletler Topluluğu'na gaz ihracına olanak tanımakta, onlar da ekonomik sistemlerini henüz iyileştiremedikleri için borçlarını ödeyememektedirler.

Gelecekteki muhtemel talep nedeniyle Avrupa, Pakistan, Hindistan ve Güneydoğu Asya'ya boru hatları yapılması gündeme gelebilecektir. Pakistan ve Hindistan'a yapılması planlanan doğal gaz ihracatı, yıllardır iç savaşın şiddetle devam ettiği ve bugün de ABD ve Batı ülkeleriyle savaşın ardından yeni bir denge oluşturulmaya çalışılan Afganistan üzerinden olabilecektir. Ancak, savaşın ardından güvenli ve istikrarlı bir ülke yaratılması ve boru hatları için gereken anlaşmaların tamamlanması için en azından bir 10 yıl geçmesi gerekmektedir. Dolayısıyla, Pakistan ve Hindistan pazarları hızla gelişse bile, Afganistan güzergâhının içinde yer aldığı bu tip boru hattı projelerinin gerçekleşme şansı, değindiğimiz nedenlerden ötürü, kısa ve orta vadede mümkün gözükmemektedir. Doğu Türkistan üzerinden Çin'e ihracı düşünülen doğal gazın ise uzun bir mesafe katetmesi gerekmektedir.

Diğer ihraç güzergâhı ise Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanmaktadır. Burada çeşitli güzergah alternatifleri vardır. Türkiye'ye doğal gaz ya İran, ya da Hazar Denizi'nden geçecek bir hat ile ulaşabilecektir. Gerçi, Doğu-Batı Enerji Koridoru politikasını savunan ABD tercihini ikinci seçenekten yana kullanmıştır. ABD'nin İran'a uyguladığı yaptırımlar ve Hazar'ın statüsünün belirlenmemiş olması özellikle Türkmen doğal

gazının Türkiye'ye taşınması konusunda önemli engellerdir. Bu engele Türkmenistan'ın olumsuz tutumunu da eklemek gerekir. Fakat her şey bu kadar olumsuz değildir. Eğer Azerbaycan, Türkiye, Gürcistan, Türkmenistan ve kuşkusuz ABD biraraya gelerek Azeri gazını Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşıyacak Şah Deniz Projesi'ni, Hazar geçişli boru hattının ilk basamağı olarak görürler ve ortak bir çözüm üretirlerse kanımızca sunî nitelikteki tüm sorunlar rahatlıkla çözümlenir. Böylece, 2010'dan sonra Avrupa'ya Türkiye üzerinden yaklaşık 100 milyar m³ düzeyinde Hazar gazı sevk etmek mümkün olabilir.

Buraya kadar ele alınanları kısaca toparlarsak, günümüzde, Rusya'nın sahip olduğu atıl durumdaki boru hatlarının taşıma kapasiteleri, bölge rezervlerinin nakliyesini kaldıracak durumda ve yeterlilikte değildir. Bu konudaki diğer bir sınırlama ise, mevcut Rus ham petrol ihraç hatlarının büyük bir bölümünün, Karadeniz'deki Novorosisk Limanı'nda son bulması ve buradan yükleme yapan tankerlerin Akdeniz'e, yani pazara açılabilmesi için fazlaca kalabalık, ekolojik ve politik olarak da hassas olan Karadeniz ve Türk Boğazları'nı katetmek zorunda olmalarıdır.

Önümüzdeki 20 yıl içinde Hazar Bölgesi ham petrol ihracat potansiyelinin hızla artacağı anlaşılmaktadır. Bölgedeki üç büyük uluslararası ortak girişim olan Azerbaycan'daki AIOC (Azeri-Çirak-Güneşli), Kazakistan'daki Tengizchevroil (Tengiz) ve Agip KCO (Kaşağan) benzeri konsorsiyumların faaliyetleri sayesinde, 21. yüzyılın ilk çeyreğinde üretimin 3.5-4 milyon varil/gün ve ihracatın 2.5-3 milyon varil/gün'e ulaşması beklenmektedir. Bu rakam aynı dönem için 95 milyon varil/gün dolayında olması beklenen dünya toplam ham petrol üretiminin yüzde 4'ünü oluşturacaktır.

Bu da gösteriyor ki, Hazar Bölgesi yeni bir Orta Doğu olamasa da, 4-6 milyon varil/gün üretim kapasitesine sahip; üstelik, stratejik açıdan Batı'nın elindeki en önemli petrol sahası olan Kuzey Denizi'ne yaklaşık eşit bir kapasiteyi dünya enerji piyasalarına sunacaktır. Bu sayede enerji arz güvenliğine çok büyük önem veren Batı, sorunlu Orta Doğu Bölgesi'ne bağımlılıktan kaynaklanabilecek olası arz kesintileri karşısında Hazar Havzası petrolleriyle çok kritik bir denge sağlamış olacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti olarak, yürütülmekte olan çeşitli uluslararası projelerin desteklenmesine ilişkin politikalarımızda, ülkemiz ihtiyaçları ve çıkarları vazgeçilmez faktörler olarak yer almakla birlikte; Hazar Bölgesi'nde üretilecek olan petrol ve doğal gazın üçüncü ülkelere taşınmasını da teşvik etmek büyük önem taşımaktadır ve Türkiye bu amaçla çok yoğun bir çaba içindedir.

Kuşkusuz, geride bıraktığımız son üç yılda, bunca seçeneğin arasında ekonomikliğini çoktan kanıtlamış Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi ile öncelikle Azeri ardından Türkmen gazlarını ülkemize, buradan da Avrupa'ya sevketmeye yönelik doğal gaz boru hattı projelerimiz bir adım öne çıkmıştır. Özellikle BTC ile birlikte "Doğu-Batı Enerji Koridoru"nu tesis edecek Şah Deniz projesi, sadece Hazar boru hatları denklemini Türkiye lehine değiştirmekle kalmayacak, ileride bu Koridor'un önemli bir diğer parçası olacak Hazar Geçişli Doğal Gaz Boru Hattı'nın da ilk ayağını da oluşturacaktır.

III. BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN HAM PETROL BORU HATTI PROJESİ VE GELİŞİMİ

Hızla küreselleşen dünyamızda, artan enerji ihtiyacının farkında olan Türkiye, hidrokarbon rezervleri açısından zengin Hazar Bölgesi'nden çıkarılacak petrol ve doğal gazın, ekonomik, güvenilir ve çevresel açıdan uygun taşıma sistemleriyle Batı'ya ulaştırılmasını amaçlayan çeşitli enerji projelerini gerçekleştirmek için yoğun bir çaba içinde olmuştur. İşte, geçtiğimiz yıl Ekim ayı içinde nihai imzaları atılarak resmiyet kazanan "*Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi*" de, bu gayretli ve verimli çabaların en önemli ürünüdür.

Bilindiği üzere, Hazar Denizi'nin soğuk suları altında yatan "zengin" hidrokarbon rezervlerinin, uluslararası enerji piyasalarına ulaştırılması meselesi, yaklaşık 10 yıldır, Türk ve dünya kamuoyunun merakla ve dikkatle takip ettiği bir meseledir. Daha kesin bir ifadeyle, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi, 1991 yılından bu yana Türkiye'nin gündemindedir.

Bugüne kadar, Türkiye Cumhuriyeti olarak ülke ekonomisine büyük yararlar getireceğine inandığımız bu stratejik Proje'nin geliştirilmesine azami önem verilmiştir. Bu açıdan, nihai imzalara kadar Proje kapsamında meydana gelen önemli gelişmeleri kısaca aktarmak faydalı olabilir.

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

Söz konusu Anlaşma'ya göre, TPAO'nun da %1.75'lik bir pay alarak taraf olması kararlaştırılmış ve böylece Türkiye'nin Hazar enerji projelerinde aktif bir rol üstlenmesinin önü açılmıştır. 7 Şubat 1995 tari-

hinde Azerbaycan Petrolleri Konsorsiyumu'na yeni şirketlerin katılmasına ve mevcut ortaklara düşen üretim paylarının yeniden düzenlenmesine karar verilmiş ve SOCAR hissesinden %5'lik bir payın daha TPAO hissesine ilâve edilmesi hususu oybirliği ile onaylanmıştır.

Ana İhraç Boru Hattı inşasının uzun bir süre gerektireceğini gözönünde bulunduran AIOC Konsorsiyumu üyeleri, Haziran 1995 tarihinde, ilk yıllarda üretilecek ham petrolün (Erken Petrol) mevcut altyapının kullanımı yoluyla ihraç edilmesine karar vermiştir.

Türkiye, Ağustos 1995'de, ham petrolün "Batı güzergahı" üzerinden Supsa İhraç Terminali'ne (Gürcistan) ulaştırılmasını kapsayan bir teklif sunmuştur. Ancak Konsorsiyum, Ekim 1995'de, "Erken Petrol Üretimi"nin, Batı ve Kuzey güzergâhları kullanılarak, iki hat halinde ihraç edilmesini kararlaştırmıştır. Bu karar doğrultusunda, 1998 yılı itibarıyla her iki güzergâhtan 5 Milyon ton/yıl düzeyinde ham petrol sevkiyatına başlanmıştır.

Ancak özellikle Çeçenistan ile yaşanan sorunlar nedeniyle Kuzey Hattı bir kaç kez kesintiye uğramış; nihayet Temmuz 1999'da hattın saldırıya uğraması sonucu bu hattın taşımacılık tamamen durmuştur. Bugün, Rusya Federasyonu Dağıstan üzerinden geçen bir by-pass hattı inşa ederek Kuzey Hattı'nı yeniden canlandırmaya çalışsa da; hattın güvenliği meselesi nedeniyle tüm üreticilerin ve enerji dünyasının dikkati ve ilgisi bir anda güvenli, ekonomik bir boru hattı alternatifi sunan BTC Projesi'ne yönelmiştir.

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

Hazar Petrolleri'nin Akdeniz'e çıkışına imkan veren "Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Ana İhraç Boru Hattı Projesi" ile ilgili olarak Dünya Bankası finansmanı ile müşavir PLE firmasına hazırlatılan fizibilite raporu, 1997 yılı sonunda tamamlanmış ve Ağustos 1998'de Banka tarafından onaylanmıştır. Sözkonusu fizibilite etüdünde, Proje'nin teknik ve ekonomik yapılabilirliği irdelenmiş; bunun yanı sıra finansal ve hukukî yapılanmaya yönelik çeşitli model önerilerine de yer verilmiştir. Ayrıca detaylı bir Çevresel Etki Değerlendirme Etüdü de hazırlanmıştır. Bu arada, ABD hükümetine bağlı TDA kuruluşu, Proje ile

ilgili danışmanlık hizmetlerinde kullanılmak üzere Türkiye Cumhuriyeti'ne 1.323.000 ABD Dolar'ı tutarında bağışta bulunmuştur.

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

BTC Projesi'nin kronolojisini şöyle özetlemek mümkündür:

- **MUHTELİF GÖRÜŞMELER** **1992-1997**
- **İSTANBUL MUTABAKAT ZAPTI** **Mayıs 1998**
Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye
- **ANKARA DEKLARASYONU** **Ekim 1998**
Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Kazakistan, Özbekistan Devlet Başkanları
(ABD Enerji Bakanı şahit)
- **İSTANBUL PROTOKOLÜ** **Nisan 1999**
Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye (ABD yetkilisi şahit)
- **BTC IGA'nın İMZALANMASI** **Kasım 1999**
Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Devlet Başkanları (ABD Başkanı şahit)
- **İSTANBUL DEKLARASYONU** **Kasım 1999**
Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Türkiye Devlet Başkanları
(ABD Başkanı şahit)
- **BTC HGA'nın İMZALANMASI** **Ekim 2000**
Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye
- **BTC TA'nın İMZALANMASI** **Ekim 2000**
- **BTC HÜKÜMET GARANTİSİ'nin İMZALANMASI** **Ekim 2000**
- **BTC TEMEL MÜHENDİSLİK** **15 Kasım 2000 - 15 Mayıs 2001**
- **BTC DETAY MÜHENDİSLİK** **19 Haziran 2001-**

Son imzalara kadar geçen bir yıllık dönem boyunca görüşmeler yoğun şekilde devam etmiştir. Proje'ye taraf olan devletlerin, ABD'nin ve kuşkusuz ülke çalışma gruplarının ısrarlı çabaları meyvesini vermiş ve geçtiğimiz Ekim ayı içinde Proje açısından hayati öneme sahip, kritik imzalar atılmıştır.

Bu süreci özetleyecek olursak; 3 Ekim 2000'de Azerbaycan, BTC Projesi'ni desteklemek üzere bir "Sponsor Grup" meydana getirmiştir. 17 Ekim 2000'de, AIOC üyesi 8 şirketten {SOCAR (Azerbaycan), BP (İngiltere), Unocal (ABD), Statoil (Norveç), TPAO, Itochu (Japonya), Ramco (İngiltere) ve Delta-Hess (Suudi Arabistan-ABD)} oluşan bu yeni grubun üyeleri, bir "Sponsor Grup Finansman ve İşbirliği Anlaşması" imzalamışlardır. Sponsor Grup üyeleri Ana İhraç Boru Hattı (MEP) Katılımcıları olarak da anılmaktadır.

Kurulan Sponsor Grup içerisindeki şirketler ve payları zaman içerisinde değişmiş olup; son olarak pay dağılımı aşağıdaki gibidir:

Tablo 4: BTC Sponsor Grup Üyeleri ve Paylar

SOCAR	% 45.00
BP Exploration (Caspian Sea) Ltd.	% 25.72
Unocal BTC Pipeline Ltd.	% 7.74
Statoil BTC Caspian As	% 6.45
TPAO	% 5.08
ENI	% 5.00
Itochu Oil Exploration (Azerbaijan) Inc.	% 2.96
Delta - Hess (BTC) Ltd.	% 2.05

İtalyan ENI şirketinin 18 Ekim 2001 tarihinde katılım kararı almış olması, BTC HPBH Projesi'nin geleceği için önemli bir dönüm noktası olmuştur. İlk kez AIOC üyesi olmayan, yani taşınacak petrolün sahibi olmayan bir firma MEP Katılımcısı ünvanını almıştır. ENI'nin katılımının en büyük özelliği BTC hattının Kazak petroleri için kullanımının önünün açılmış olmasıdır. ENI'nin alt kuruluşu olan Agip Kazakistan'daki dev Kaşagan sahasının operatörü konumundadır. ENI'yi, daha önce de Proje'ye olan ilgisini belirtmiş olan Chevron'un ve Kazakistan'da iş yapan diğer petrol şirketlerinin izlemesi beklenmektedir.

8 Şubat 2001 tarihinde, ABD firması Chevron Overseas Petroleum Inc., Detay Mühendislik Aşaması'ndan itibaren Sponsor Grup içinde yer almak istediği beyan etmiştir. Bu şirketin Texaco ile birleşmiş olması ise BTC hattıyla taşınacak potansiyel miktarın daha da artması anlamına gelmektedir. Şirket ChevronTexaco adıyla BTC Projesi'ne katılım isteğini yinelemiş olup, katılımı sonuçlanacağına inandığımız bu konudaki görüşmeler olumlu şekilde sürmektedir. İşte rakip ülkeler, şirketler ve kişileri korkutan manzara da budur. BTC HPBH Projesi her türlü engellemeye rağmen gerçekleşecektir.

Son dönemde BTC Projesi kapsamında yaşanan çok önemli bir gelişme ise Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan ve ABD devlet temsilcileri arasında yapılan toplantı neticesinde; 1 Mart 2001 tarihinde, Kazakistan'ın Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH Projesi'ne katılması hususunu içeren Mutabakat Zaptı'nın imzalanmış olmasıdır.

Ayrıca, Kazakistan'da iş yapan petrol şirketlerinin, Proje'nin ikinci aşaması olan Detay Mühendislik çalışmalarından itibaren katılımlarını sağlamak amacıyla ilgili Proje Anlaşmaları üzerinde çalışılması kararlaştırılmıştır. Böylece, başta Kaşagan olmak üzere, Kazak petrolünü MEP sistemine dahil etmek mümkün olacaktır. Bu, Proje'nin gerçeğe dönüşmesi yolunda atılmış en önemli adımlardan biridir.

MEP Katılımcıları, 17-18 Ekim 2000 tarihlerinde sırasıyla Azerbaycan ve Gürcistan ile "Ev Sahibi Ülke Anlaşmaları"nı tamamlamış; 19 Ekim 2000 tarihinde ise Türkiye Cumhuriyeti ile "Ev Sahibi Ülke Anlaşması" ve "Hükümet Garantisi Anlaşması"nı, BOTAŞ ile de "Anahtar Teslim Müteahhitlik Anlaşması"nı imzalamıştır. Böylece, bir "Dünya Projesi" haline de dönüşen bu önemli boru hattı projesinin realize edilmesinin önündeki tüm engeller ortadan kalkmış ve BTC hattı için onay alınmıştır.

Anahtar Teslim Anlaşması çerçevesinde müteahhit olarak görevlendirilen BOTAŞ, her biri Proje'nin ana aşamalarını da temsil eden, "Temel Mühendislik" çalışmalarını 6 ay, "Detay Mühendislik" çalışmalarını 12 ay ve nihayet "Arazi ve İnşaat" çalışmalarını ise 32 ay içerisinde bitirmekle yükümlü kılınmıştır.

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

Kuşkusuz Rusya ile ilişkilerimizin yeni bir boyut kazanmasına yol açacak en önemli gelişme, 2001 yılı sonunda Rus LUKoil ve Yukos şirketleri tarafından yapılan BTC Projesi'ne katılımı yakından ilgilendiklerine dair açıklamalardır. Bu konuda görüşmeler devam etmekte olup, DUMA ile Enerji Bakanlığı arasındaki görüş ayrılığına son verilir verilmez, LUKoil ve Yukos, BTC Sponsor Grubu'nun yeni üyeleri olacaktır. Bu, hem BTC Projesi'nin ekonomikliğinin bir kez daha kanıtlanması hem de Bölge ülkelerinde siyasi ve ekonomik istikrarın daha da artması anlamına gelecektir. Türkiye, bu katılımlarla, ne kadar uygun bir proje geliştirmiş olduğunu kanıtlayacaktır.

IV. BOTAŞ BTC HPBH PROJE DİREKTÖRLÜĞÜ FAALİYETLERİ

Yeri gelmişken, BTC HPBH Proje Direktörlüğü'nün faaliyetlerinde de kısaca sözetmek faydalı olacaktır. BTC HPBH Projesi'ni yürütmek üzere, BOTAŞ Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak "Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi Direktörlüğü" ihdas edilmiş ve Direktörlük Ocak 2000 tarihi itibarıyla resmî olarak çalışmaya başlamıştır. Bunun yanısıra ISO/TSE sertifikasının alınması amacıyla çalışmaları yürütmek üzere yine BOTAŞ Genel Müdürlüğü'ne bağlı bir kurul oluşturulmuştur.

3 Kasım'da, MEP Katılımcılarından, "İşe Başlama Bildirimi" alınmış ve Anahtar Teslim Müteahhitlik Anlaşması uyarınca, ilk aşama olan "Temel Mühendislik" çalışması, 15 Kasım 2000 tarihinde başlatılmıştır. Yine 14 Kasım 2000 tarihi itibarıyla da, BOTAŞ ile sözkonusu çalışmayı yürütecek PLE şirketi arasında "Temel Mühendislik Anlaşması" imzalanmıştır.

1.5 yıllık yoğun çalışma döneminin en önemli ürünleri arasında, kuşkusuz, alınan uluslararası sertifikaların da çok ayrı bir yeri vardır. Proje'nin Türkiye kesiminden sorumlu olan BTC Proje Direktörlüğü, 21 Mart 2001'de, ISO 9001 "Kalite Yönetim Sistemi", ISO 14001 nolu "Çevre Yönetim Sistemi" ve OHSAS 18001 nolu "İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi" sertifikalarını almış bulunmaktadır. Böylece, Direktörlüğümüz, hem bu üç önemli uluslararası sertifikaya sahip ilk kamu kuruluşu hem de dünya çapında bu üç sertifikayı aynı anda elinde bulunduran ilk kuruluş ünvanını almıştır.

MEP Katılımcılarının anlaşma ile hükme bağlanan değerlendirme döneminin ardından 6 Haziran 2001 tarihinde MEP Katılımcılarından alınan "İş Tamamlama Belgesi" ile, 15 Kasım 2000 tarihinde başlatılan Temel Mühendislik çalışması 15 Mayıs 2001 tarihinde resmî olarak sonuçlandırılmıştır. Bu çok önemli bir başarı olarak kayıtlara girmelidir. Çünkü bu işin dünya standardı 1 yıldır.

Temel Mühendislik aşaması resmen tamamlandıktan sonra, MEP Katılımcılarının devam kararını verip vermeyeceklerinin belli olacağı yaklaşık bir ay sürmesi öngörülen bir bekleme sürecine girilmiştir. MEP Katılımcıları, 19 Haziran 2001 tarihinde göndermiş oldukları "İşe Başlama Bildirimi" ile bekleme süresi sona ermiş ve Proje'nin ikinci aşaması olan Detay Mühendislik çalışması resmen başlatılmıştır.

Detay Mühendislik çalışmalarını yürütecek ve BOTAŞ'ın ana müteahhidi olacak mühendislik firması olarak, Alman kökenli, genel merkezi Münih kentinde bulunan, ILF Consulting Engineers seçilmiş ve Detay Mühendislik Anlaşması, ILF firması ile BOTAŞ arasında 22 Haziran 2001 tarihinde, Ankara'da imzalanmıştır.

Çevre Etki Değerlendirme Raporu kapsamındaki çalışmalarını yürütmek üzere ise yerli bir firma olan ENVY (Enerji ve Çevre Yatırımları A.Ş.) ve İngiliz kökenli bir firma olan ERM (Environmental Resources Management) görevlendirilmiş olup ilgili sözleşmeler sırasıyla 22 Haziran ve 26 Haziran 2001 tarihlerinde imzalanmıştır. Ayrıca, proje yönetimi danışmanlık firması olarak Universal Ensco (Amerikan) ile, güzergâh üzerindeki arkeolojik alanlarda gerekli inceleme ve çalışmaları yürütmek üzere ise Orta Doğu Teknik Üniversitesi'ne bağlı TAÇDAM ile birlikte çalışılmaktadır.

Detay Mühendislik çalışması sırasında, üçüncü ve son aşama olan "Arazi Temin ve İnşaat" aşamasına yönelik çalışmalar da başlatılmıştır. "Arazi Temin ve İnşaat" aşamasının ihale çalışmaları son aşamaya gelmiş olup, kısa süre içinde gerek inşaat gerekse teslimi uzun süren malzemeler için ihaleye çıkılacaktır.

V. BTC BORU HATTI PROJESİ'NİN TEKNO-EKONOMİK ÖZELLİKLERİ VE TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ

Her şeyden önce, genel hatlarıyla, Devletimiz tarafından Proje kapsamında verilen, kuşkusuz, Proje'nin hayata geçirilmesini kolaylaştırma amacını taşıyan çeşitli garanti ve teşvikleri özetlemek gereklidir:

- Petrolün serbest geçişinin sağlanması;
- Akan petrol veya Proje tesisleri üzerinde hak talep edilmemesi;
- Proje'nin değerinin korunması;
- Proje Katılımcılarının Ekonomik Dengesinin muhafaza edilmesi;
- Gerekli olan tüm izinlerin zamanında verilmesi;
- Boru hattının ve çalışanlarının güvenliğinin sağlanması.
- Proje Katılımcılarına verilebilecek zararların tazmin edilmesi.

Proje'nin teknik ve ekonomik özelliklerini ise aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür:

Proje'nin Teknik Özellikleri

Maksimum Kapasite	50 Milyon ton/yıl (1 Milyon varil/gün)
Toplam Uzunluk	1,730 km
Türkiye Kesimi	1,070 km
Çıkış Noktası	Sangachal (Bakü-Azerbaycan)
Varış Noktası	Ceyhan Terminali, Türkiye
Boru Çapı	42" ve 34"
Dizayn Basıncı	100 Bar
Pompa İstasyonu	10-12
Türkiye	4
Petrol Gravitesi	330 API
Sistemdeki Petrol Miktarı	2 milyon m ³
Boru Hattında	1 milyon m ³
Ceyhan Terminali'nde	1 milyon m ³

Proje Yatırım Maliyeti

PLE Mühendislik firması tarafından yapılan fizibilite etüdünde Proje'nin toplam sistem için yatırım maliyeti *2.4 milyar dolar* olarak hesaplanmıştır. Türkiye kesiminin tahmini maliyeti ise kamulaştırma dahil *1.4 milyar dolar* düzeyindedir.

Türkiye kesiminin tüm finansmanı, Türkiye tarafından değil; bizzat projeye iştirak eden şirketlerce karşılanacak olup; işin zamanında bitirilmesi durumunda Proje, Türkiye'ye hiç bir maliyet getirmeyecektir.

Türkiye, *1.4 milyar dolarlık* Türkiye kesimi yatırım maliyetinin aşılması durumunda, devreye girme koşulları MEP Katılımcıları ile karşılıklı anlaşmaya bağlı olarak tespit edilecek *300 milyon dolar* tutarında Hükümet Garantisi sağlamış bulunmaktadır.

Proje Süresi

Esas süre *40 yıl* olmakla birlikte, Proje Katılımcılarının talep etmesi durumunda, *10'ar yıllık* dönemler halinde iki kez uzatılması mümkündür.

Proje'den Sağlanacak Gelir

BTC Projesi'nden sağlanacak dolaylı kazançlar bir yana bırakılırsa, Türkiye'nin, bu Proje'den "geçiş vergisi ve işletmecilik hizmetleri" karşılığında, *1-16. yıllar* arasında yılda ortalama *200 milyon dolar* ve *17-40. yıllar* arasında ise yılda ortalama *300 milyon dolar* civarında bir

gelir elde etmesi beklenmektedir. Özellikle son rakam, Irak hattından gerek 50 milyon ton gerekse 71 milyon ton petrol taşındığı dönemlerde elde edilen gelirin üzerindedir. Bu, BTC'nin Türkiye açısından önemini somutlaştırmaktadır.

Bu örnekten itibaren Proje'nin Türkiye'ye sağlayacağı diğer bazı önemli avantajlara geçebiliriz:

Enerji üretim merkezleri ile talep yoğun Batı ülkeleri arasında doğal bir köprü konumunda bulunan Türkiye, günümüzde Irak, İran, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan gibi ülkelerdeki zengin petrol ve doğal gaz rezervlerinin dünya pazarlarına akıtılmasını sağlayacak büyük boru hattı projelerinde, her zaman "önemli geçiş ülkesi" olarak tanımlanmaktadır.

Ülkemiz, çok yakın bir gelecekte, sahip olduğu yaklaşık 200 milyar varil ham petrol ve 18 trilyon m³ doğal gaz rezerv potansiyeli ile yeni yüzyılın gözde enerji üretim merkezlerinden biri olmaya aday Hazar Bölgesi'nin, başta Avrupa olmak üzere dünyanın önde gelen enerji pazarlarına açılmasında çok büyük ve önemli bir rol üstlenecektir.

Bölgeye komşu konumdaki Türkiye, maden kaynakları açısından zengin olmasına rağmen petrol ve doğal gaz rezervleri açısından önemli bir potansiyele sahip değildir. Sınırlı yerli üretim imkanları, Türkiye'yi, enerji ihtiyacının % 64'ünü ithalatla karşılayan bir ülke konumuna getirmiştir. Önümüzdeki 20 yıl içinde, dış enerji kaynaklarına bağımlılığın artan oranda devam etmesi ve enerji tüketiminin karşılanma oranının hızla artarak 2010'da % 72'ye ve 2020'de ise % 76'lara yükselmesi beklenmektedir.

Bu durum, gelecekte güvenilir bir enerji arz sistemi yaratmak isteyen Türkiye açısından, enerji taşımacılığına ve özellikle de boru hattı taşımacılığına çok önemli ve kritik bir görev düşeceği anlamına gelmektedir. "Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Ana İhraç Boru Hattı Projesi"ne bu perspektiften de bakmak mümkündür.

Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH Projesi, siyasi, ekonomik, stratejik ve çevresel açılardan, Türkiye'nin yürüttüğü en önemli enerji projelerindedir. Ekonomik etkileri kısaca gözden geçirilirse; her şeyden önce hattın gerçekleşmesi durumunda, Türkiye için ucuz ham petrol temin edilmesi mümkün olacaktır. Bunun önemli bir nedeni taşıma maliyetlerinin minimuma indirilecek olmasıdır. Bir diğeri ise finans maliyetlerinin azaltılmasıdır. Gerçekten de, BTC hattı, rafineriye 15 günde ulaşan Basra Körfezi petrolü ile karşılaştırıldığında, sadece 1-2 günde ülkemize, rafinerilerimize getirilecek Hazar petrolü ile büyük bir maliyet avantajı sağlayacaktır.

50 milyon ton/yıllık maksimum kapasiteye ulaşıldığında Türkiye, bu petrolün 15-20 milyon tonunu almayı planlamaktadır. Türkiye petrol ithalatının 2010'da 48 milyon ton ve 2020'de 74 milyon ton düzeyine ulaşacağı hatırlanırsa; yakın gelecekte petrol tüketiminin % 99'unu ithalatla karşılayacak ülkemiz için Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH'ndan alınacak petrolün, arz güvenliği ve fiyat açısından önemi çok daha iyi kavranacaktır.

Üstelik, Türkiye adına TPAO, üretici şirketlerin oluşturduğu AIOC konsorsiyumunda %6.75'lik paya sahiptir. Böylece, geçiş hakkından kaynaklanacak ek gelir imkânının yanında, hisse sahibi olduğumuz yatırımlardan da kazanç sağlama gibi önemli bir avantaj doğmuş olmaktadır. Açıktır ki Proje, sadece sahalardaki payımız açısından değil, hattın yapılması durumunda gerekecek teçhizat, malzeme ve işçilik gibi, Türk özel sektörü için yeni iş ve ek istihdam imkânlarının yaratılması yönüyle de ekonomimize katkıda bulunacaktır.

Hattın son bulunduğu Ceyhan Limanı'nın, hem Kafkas hem de Orta Doğu petroleri açısından "yakınlık", "elverişli yükleme", "olumlu iklim koşulları" ve "terminal işletme tecrübesi" gibi çok kritik bazı nedenlerle dünyanın önemli petrol terminallerinden biri olması beklenmektedir. Buna bağlı olarak ve tüm bölge ekonomisine katkı yapacak şekilde, Mersin ve İskenderun limanlarının canlanması da çok kuvvetli bir ihtimaldir.

Hattın gerçekleşmesi ekonomik gücümüzü bir kat daha arttıracaktır. Hemen ekleyelim ki, Irak-Türkiye HPBH'nin ambargo nedeniyle kapalı kalmasından dolayı Türk ekonomisinin şu ana kadarki toplam zararı 40 milyar doları aşmış bulunmaktadır. Bu durum, böyle bir enerji sisteminin ülke ekonomisi açısından ne derece önemli olduğunu göstermektedir.

BTC Projesi ile Türkiye, Güney Kafkasya ve Orta Asya'yı, Türkiye ve Akdeniz'e bağlaması planlanan ve "Doğu-Batı Enerji Koridoru" olarak adlandırılan sağlam bir güvenlik koridoru oluşturmayı ve bu sayede Batı'nın çok önem verdiği bir mesele olan "enerji arz güvenliği" açısından sağlam bir temel atılmasını garantilemiş olmaktadır. BTC ile jeopolitik gücünü sağlamlaştıracak Türkiye, ayrıca, Türk Boğazları'ndaki aşırı trafik yükünden kaynaklanan geçiş risklerinin en aza indirilmesi açısından da açık ve önemli bir avantaj sağlayacaktır.

Aslında dolaylı ekonomik kazançlar arasında yer alan, ancak siyasi ve teknolojik açıdan da Türkiye'nin stratejik önemini pekiştirebilecek bir diğer husus da, Türk Cumhuriyetleri'nin özellikle sınai ürünlerimiz için potansiyel birer pazar olmasıdır. Bu açıdan ele alındığında Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH Projesi, daha geniş bir odaya açılan bir kapıdır.

Çeşitli ulusal ve uluslararası platformlarda da pek çok kereler vurgulandığı üzere, hattın geçeceği güzergah Doğu ile Batı arasında bir enerji köprüsü oluşturacak ve her şeyden önemlisi bu Proje, Bölge ülkelerinden dünya pazarlarına ham petrol ve doğal gaz nakledecek diğer boru hattı projelerine de öncülük edecektir.

Son olarak, belirtmek isterim ki, bu tip uzun soluklu projelerin yaratacağı etkilerin, günlük ya da spekülâtif amaçlarla değerlendirilmesinin bilimsel açıdan tutarlı hiç bir yanı bulunmadığı gibi, ülkemize faydası da yoktur. Başka bir şekilde ifade edersek, pek çok yansıması olan bu tip projelerin yaratacağı etkilerin, "mikro" yaklaşımlardan kurtarılması

ve daha bütüncül bir değerlendirme imkanı veren “makro” bir bakış açısına kavuşturulması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- *BP Statistical Review of World Energy 2001.*
- *Cambridge Energy Research Associates-CERA (1998), “New Bridges to Turkey’s Hydrocarbon Future”, Private Report, April.*
- ENGÜR, Emre (2001) “Hazar’dan Daha Çok Petrol: Kazakistan”, *PetroGas*, Sayı 24, Temmuz-Ağustos, Ankara: 42-6.
- International Energy Agency-IEA (1998), *Caspian Oil and Gas-The Supply Potential of Central Asia and Transcaucasia*, OECD/IEA Pub., Paris.
- NELAN, B. (1998), “The Great Oil Grab”, *TIME*, 29 Haziran.
- PALA, Cenk (1999) “21. Yüzyıl Dünya Enerji Dengesinde Petrolün ve Hazar Petrollerinin Yeri ve Önemi”, *PetroGas*, Sayı 11, Mart-Nisan, Ankara: 20-5.
- PALA, Cenk (2000) “Boru Hattı Taşımacılığının Geleceği ve Türk Boğazları’nın Durumu”, *SDD Dergisi*, Sayı 15, Ocak, İstanbul.
- PALA, Cenk (2000) “Kafkasya Boru Hattı Oyununda Yeni Perde: Rusya ve İran’ın Muhtemel Tepkileri Üzerine Bir Deneme”, *İşletme ve Finans*, Sayı 171, Haziran, Ankara: 38-49.
- PALA, Cenk (2001), “Boru Hattı Oyununda Bitmeyen Senfoni: Hazar’ın Hukuki Statüsü”, *PetroGas*, Sayı: 23, Mayıs-Haziran, Ankara: 43-8.
- PALA, Cenk (2001) “Afganistan Savaşı’nın Hazar Boru Hattı Projelerine Etkisi: Kırmızı Kalem Bu Kez Kimin Elinde”, *PetroGas*, Sayı 26, Kasım-Aralık, Ankara: 38-43.
- PALA, C. ve ENGÜR, E. (1998), “Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatlarının Bugünü, Geleceği ve Türkiye’nin Genel Stratejisi”, *Enerji Dünyası, Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi Bülteni, Türkiye Cumhuriyeti’nin 75. Yılı ve Enerji*, Sayı 20, Ekim, Ankara: 13-5.
- PALA, C. ve ENGÜR, E. (1998), “Kafkasya Petrolleri: 21. Yüzyılın Eşiğinde Hazar Havzası ve Türkiye”, *İşletme ve Finans*, Sayı 152, Kasım, Ankara: 21-39.
- TANÖREN, Sinan (2001) “Kazak Petrolü Karadeniz’e Ulaştı: Peki Bundan Sonra?”, *PetroGas*, Sayı 25, Eylül-Ekim, Ankara: 26-30.
- *The Economist, “A Caspian Gamble”, A Survey of Central Asia*, 7 Şubat 1998.
- *US Energy Information Administration (EIA), “Caspian Sea Region”, Şubat 2002.*
- *US Energy Information Administration (EIA), “Country Information on Azerbaijan”, Mayıs 2001.*
- *US Energy Information Administration (EIA), “Country Information on Iran”, Ekim 2001.*
- *US Energy Information Administration (EIA), “Country Information on Kazakhstan”, Ocak 2002.*
- *US Energy Information Administration (EIA), “Country Information on Russia”, Ekim 2001.*