

Özel Rapor

TÜRKİYE EKONOMİSİNİN İNŞAAT ÇIKMAZI: KANAL İSTANBUL

Nisan 2020





www.21yyte.org

İÇİNDEKİLER

- 3 Türkiye Ekonomisinin İnşaat Çıkmazı: Kanal İstanbul
- 6 Panama Kanalı
- 13 Süveyş Kanalı
- 18 Kiel Kanalı
- 21 İstanbul Boğazı
- 29 Kanal İstanbul
- 35 Kanal İstanbul ile İstanbul Boğazı ve Seçilmiş Bazı Kanalların Karşılaştırılması

KÜNYE
NİSAN 2020

HAZIRLAYAN
Prof.Dr. Mehmet ALAGÖZ

GRAFİK TASARIM
Nurullah ARI

YÖNETİCİ ÖZETİ

Türkiye ekonomisi öncelikle ulusal ekonomide kronikleşen sorunlardan ve ilave olarak uluslararası alanda yaşanan istikrarsızlıklardan dolayı ekonomik durgunluktan kurtulamamaktadır. Aslında Türkiye ekonomisi 2004 yılı sonrasında uygulamaya koyduğu ve daha sonraki yıllarda da gelen sıcak para akışındaki süreklilikten dolayı vazgeçemediği inşaat sektörü ile büyüme stratejisi, makroekonomik göstergelerindeki sorunlara kalıcı çözümler üretilmemesine neden olmuştur. Ülkeye gelen yüksek miktardaki yabancı sermayenin, inşaat ve gayrimenkul sektörü üzerinden ekonomiye kazandırılması, zaman içerisinde reel katma değeri yüksek yatırımların artış hızını yavaşlatmıştır. Başka bir ifade ile inşaat sektörünün yarattığı katma değer, tarım ve sanayi sektöründeki reel üretim gibi sürekliliği bulunmamaktadır. Bu yüzden özellikle sermaye yetersizliği bulunan ülkeler, kaynaklarını yoğunlukla bu alana yönleltmeleri sonucunda ciddi sorunlar yaşadığı deneyimler ile sabittir. Dolayısıyla bu durum, ürettiğinden daha fazlasını tüketen bir ekonomik yapının oluşmasına zemin hazırlamıştır. 2015 yılından sonra Türkiye ekonomisinde gözle görülen yavaşlama inşaat sektörü ile reel ekonominin ayakta tutulamayacağını göstermiş ve hatta ekonomik oyuncular üretimden uzaklaşarak, tasarruflarını döviz tevdiat hesaplarına yöneltmişlerdir.

Türkiye ekonomisinin bu geçmiş deneyimlerine rağmen Kanal İstanbul gibi yine milyarlarca dolarlık bir yatırımın tekrar gündeme taşınması, döviz ihtiyacı her geçen dönem artan bir ülke için sorunlardan ders alınmadığını göstermektedir. İstanbul Boğazı gibi doğal bir su yolu bulunan Türkiye'nin, bunu daha verimli kullanmak için nelerin yapılabileceğini geliştirmek yerine, milyarlarca dolarlık yeni bir yapay Kanal yapımına karar verilmesi daha çok tartışılacağını göstermektedir. Özellikle küresel ekonomilerin ve ülkemizin salgın bir hastalıkla mücadele ettiği bir dönemde Kanal İstanbul yatırımının ihale sürecinin ilk ayağının yapılması, pek çok sorun ile karşı karşıya olan ülke ekonomisinde krizin derinleşmesine katkı yapacağı muhakkaktır. Bu dönemde siyasal iktidarın yapması gereken temel yaklaşım; elinde bulunan kaynakları Kanal İstanbul, Millet Bahçesi, yeni inşaat yatırımları gibi alanlardan ziyade firmaların, çalışanların, işsizlerin, gençlerin, çocukların ve yaşlıların "nakti ve aynı" ihtiyaçlarını ötelemekten karşılamaktır. Bugün ülkelerin çoğu, sınırları içerisindeki bütün ekonomik unsurların ihtiyaçlarını ötelemekten devlet bütçesinden karşılama çabası içerisinde. Bu sosyal devlet olmanın gereğidir.

Bu raporda, Kanal İstanbul projesinin sadece ekonomik temellerine dayalı bir bakış açısı ile değerlendirmesi yapılmıştır. Bu değerlendirme yapılırken bir taraftan dünyadaki benzer kanalların bazıları diğer taraftan da İstanbul Boğazı ile karşılaştırmaları yapılmıştır. Bu karşılaştırmalar yapılırken avantajlar ve dezavantajlar tespit edilmiştir. Kanal İstanbul'un ekonomik anlamda ülkeye sürekli döviz geliri sağlayan bir su yolu olup olamayacağı sorgulanmıştır.

Türkiye Ekonomisinin İnşaat Çıkmazı: KANAL İSTANBUL

Son günlerde Kanal İstanbul Projesinin yine gündeme gelmesi, tartışmaları da beraberinde getirdi. Kanal İstanbul projesinin bu kadar tartışılmasının asıl sebebi, net bir şekilde neden gerekli olduğunun açıklanmasında zorlanılmasından kaynaklanmaktadır. Aslında projenin gerekliliği, gerekçeleri ile birlikte ortaya konmuş olsa tartışmalar biraz daha doğru bir şekilde gerçekleştirilecektir.

Kamu tarafından yapılan her yatırımın sosyal faydası ile sosyal maliyetinin karşılaştırması yapılarak ve sosyal faydasının daha ağırlık bastığı alternatifler tercih edilerek gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu bağlamda Kanal İstanbul projesinin sosyal maliyetini ve sosyal faydasını tanımlayarak, ülke için her türlü getirisinin net bir şekilde ifade edilmesi kaçınılmazdır. Ancak şuan ki karşıt görüşlere bakıldığında, böyle bir durum görünmemektedir. Çünkü Kanal İstanbul projesinin hangi (Denizcilik, ekonomik, askeri, siyasi, hukuksal, çevresel, vb.) neden/nedenlerden dolayı yapılacağı net değildir. Dolayısıyla bu durum Kanal İstanbul'un avantaj ve dezavantajlarının, insanların sahip oldukları ideolojik taraftarlıkları ile açıklanmasına neden olmaktadır.

Dünyada varolan kanalların önemli bir kısmı insan eliyle yapılmıştır. Bu kanalların yapılmasındaki öncelikli temel amaç ise, büyük/küçük deniz araçlarının gideceği mesafeyi kısaltarak zaman ve maliyet tasarrufu sağlamaktır. Bu bağlamda öncelikle gemilerin gidecekleri mesafeyi kısaltmaları, daha az yakıt kullanımı ve diğer cari giderlerdeki tasarruflar sefer maliyetlerini azaltmakta dolayısıyla karlılıklarının yükselmesine katkı yapmaktadır. Ayrıca gemilerin taşıma maliyetlerinde sağladığı avantajlar ile rekabet üstünlüklerini artırmaktadır. Kanal yapımındaki bir diğer amaç ise, daha önce su yolu ile ulaşılması mümkün olmayan bölgelere ulaşarak, öncelikle olarak bu bölgelerin daha sonra ülkenin ekonomik, sosyal, kültürel, vb. alanlarda gelişimine katkı sağlamaktır. Bunun yanında kanalın bulunduğu ülkeye her anlamda stratejik üstünlük sağlamak gibi alternatif bazı amaçları(denizcilik, gelir, kontrol, askeri, vb) da sağlayabilmektedir.

Dünyada önemli 50'ye yakın kanal(su yolu) bulunmaktadır. Bunlardan bazıları; Süveyş(Mısır),Panama(Panama), Korint(Yunanistan), Kiel(Almanya), White Sea-Baltic(Rusya), Augustow(Polonya-Belarus), Mittellandkanal(Almanya), Khlong(Tayland), Gota(İsveç), Büyük Çin Kanalı(Çin), Le Canal du Midi(Fransa), Erie(ABD), Saimaa (Finlandiya - Rusya), vb. şeklindedir. Bu kanalların bazılarının sahip olduğu özelliklerini inceleyecek olursak;

İlk bölümü **M.Ö. 5. yüzyılda** inşa edilen ve zaman içerisinde yapılan yeni ilave uzatımlarla 1794 km'ye çıkan **Büyük Çin Kanalı**, Hangzhou şehrinden Pekin'e kadar bir su yolunu oluşturmaktadır. Derinliği 40 metre ile 350 metre arasında değişmektedir. **1832 yılında** açılan **İsveç'teki Gota kanalı**, Baltık Denizi ve Kuzey Denizi birbirine bağlayan 614 km'lik bir su yoludur. Kanalin kendi uzunluğu 190 km, 7 ile 14 metre arasında değişen genişliğe ve 3 metre derinliğe sahiptir. **1839 yılında** ilk gemi geçişlerine başlayan **Augustow Kanalı** Polonya ve Belarus'u içine alan Vistula Nehri'yle Neman Nehri'ni birbirine bağlayan 101 km'lik bir su yoludur. Augustow Kanalı 5 metre genişliğinde ve 40 metre uzunluğunda



gemilerin geçişlerine göre inşa edilmiştir. 1869 yılında açılan Süveyş kanalı, Akdeniz'i Kızıldeniz'e 193 km'lik su yolu ile birbirine bağlamaktadır. Afrika'yı dolaşmaya gerek bırakmadan Avrupa'dan Asya'ya deniz yolu ile geçiş imkânı vermektedir. Hindistan'dan Kuzey Avrupa'nın önemli limanlarına (Rotterdam, Antwerp vb.) olan deniz mesafesini 12.500 Mil'den 7.000 Mil'e indirmektedir. Süveyş kanalı, 205 metre genişliğinde ve 11-24 metre arasında derinliğe sahiptir. Kanaldan yıllık ortalama 18.8 binden fazla gemi geçiş yapmaktadır. **1681 yılında** açılan Toulouse ve Seth şehirlerini birbirine bağlayan **Le Canal du Midi Kanalı**, 241 km uzunluğu sahiptir. **1893 yılında** yapımı tamamlanan Ege ve İyonya Denizi'ni birbirine bağlayan **Korint Kanalı**, yaklaşık 700 km deniz mesafesini kısaltmaktadır. Korint kanalı, 6.3 km uzunluğunda, 24 metre genişliğinde ve derinliği ise, yaklaşık 8 metredir. Günde 30 geminin geçiş yaptığı, yıllık ortalama 11 bin doğrudan geçişin sağlandığı bir kanaldır. **1895 yılında** tamamlanan Almanya'daki **Kiel Kanalı**, Kuzey Denizi ile Baltık Denizi'ni birbirine bağlayan 98 km'lik bir su yoludur. Kiel Kanalı ile birlikte gemilerin Danimarka'nın çevresini dolaşmadan, daha kısa mesafe ile Kuzey denizine ulaşmak mümkün hale gelmiştir. Kanal 103 metre genişliğinde ve 11 metre derinliğinde ve günde yaklaşık yaklaşık 90 geminin kullandığı bir kanaldır. Kanaldan yıllık ortalama 33 binden fazla gemi geçiş yapmaktadır. **1914 yılında** tamamlanan **Panama Kanalı**, Atlantik Okyanusu'nu Pasifik Okyanusu'na 81.3 km'lik bir su yolu ile birbirine bağlamaktadır. Panama Kanalı sayesinde New York'tan San Francisco'ya olan deniz mesafesi 13.000 mil'den 5.200 mil'e gerileyerek, 7200 mil kısaltılmıştır. Böylece çok büyük zaman ve maliyet avantajı elde edilmiştir. Panama Kanalı, 91 metre ile 300 metre arasındaki değişen genişliği ve 12.5 metre ile 13.7 metre olan derinliği ile iki okyanusu birbirine bağlamaktadır. Kanaldan yıllık ortalama 13.7 binden fazla gemi geçiş yapmaktadır. **1915 yılında** yapımı tamamlanan **Mittelland Kanalı**, Almanya'nın Ren'i Elbe, Ems, Weser ve Oder Rivers gibi ana su kaynaklarını birleştiren 325.7 km uzunluğundaki bir su yoludur. Kanalin genişliği 325 metre ile 700 metre arasında değişmektedir. **1933 yılında** açılan White Sea-Baltic kanalı, Onega Gölü'nü Beyaz Deniz'e bağlayan 227 km'lik bir su yoludur. Rusya'da bulunan **White Sea-Baltic Kanalı** 36 metre genişliğinde 4 metre derinliğinde olan bir kanaldır.

Dünyada insan yapımı onlarca kanaldan bazıları bunlardır. Bu kanallar incelendiğinde bazılarının yapılma sebebi ekonomik nedenlere dayanırken, bazıları askeri, bazıları ise yapıldığı bölge bakımından pek çok nedenleri beraber barındırmaktadır.

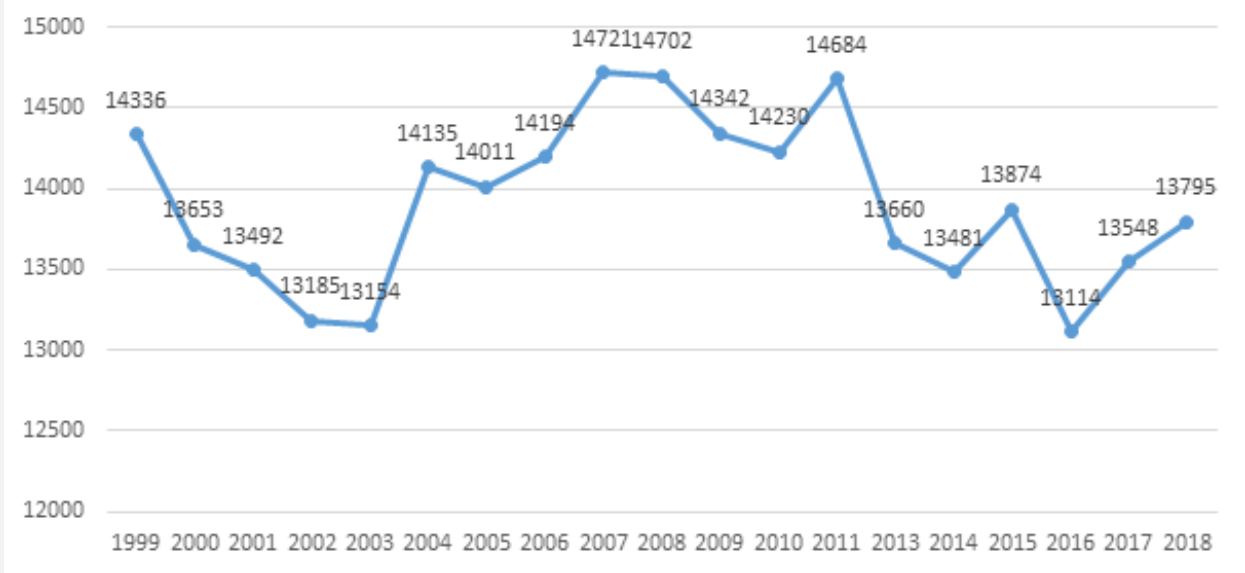
A) PANAMA KANALI

Atlantik ve Pasifik gibi iki okyanusu binlerce kilometre kısaltarak birbirine bağlayan Panama Kanalı, aynı zamanda da Güney Amerika ve Kuzey Amerika'yı birbirinden ayırmıştır. ABD'nin öncülüğünde gerçekleştirilen 81.3 km'lik Panama kanalından gemiler, yaklaşık 9 saat süren ve üç havuzlu bir geçiş süreci ile seyahatlerini tamamlamaktadırlar. Özellikle ABD, kanal sayesinde New York'tan San Francisco'ya olan deniz mesafesi 7200 mil yani 11.5 bin km kısaltarak, zaman ve maliyet avantajı elde etmiştir.

1999 yılından sonra bütün denetim hakkı Panama hükümetine devredilen Panama kanalından gemi geçiş istatistiklerinde de istikrarsız bir durum meydana gelmiştir. Her ne kadar kanaldan geçen gemi sayısında azalmalar meydana gelse de, halen dünya ticaretinin yaklaşık % 5'ine yakın bir kısmı buradan yapılmaktadır.



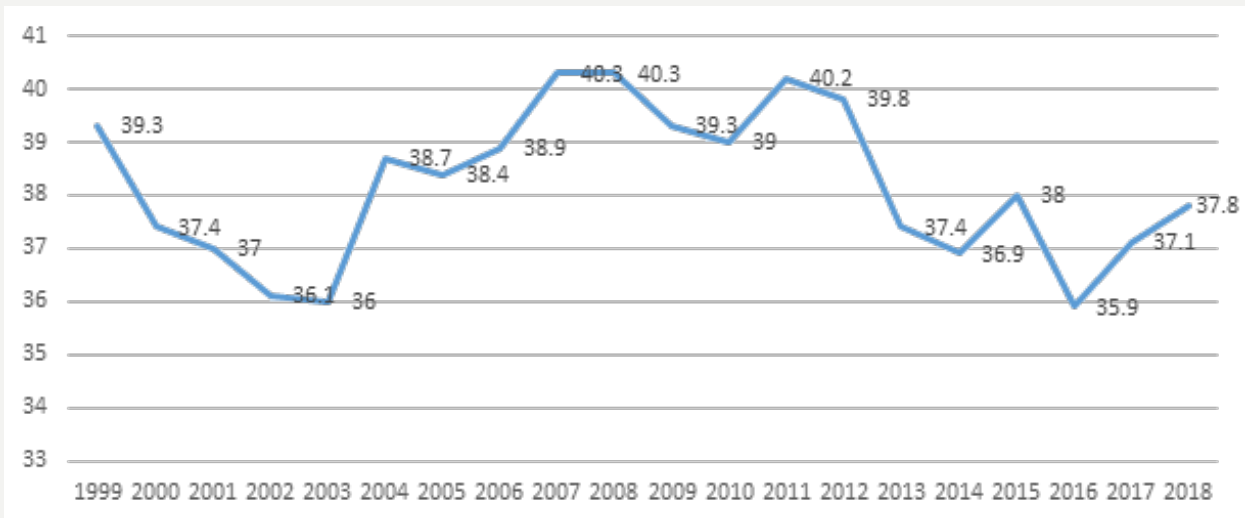
Grafik 1. Panama Kanalı Yıllık Toplam Gemi Geçiş Sayısı



Kaynak: Panama Canal Authority Annual Reports, 2000- 2018

1914 yılında gemi geçişlerine açılan ve 1999 yılına kadar ABD'nin denetimde olan Panama kanalı, Panama hükümetinin kontrolüne geçişi ile birlikte 14.3 bin olan gemi geçiş sayısı 2003 yılına kadar azalarak 13.1 bine gerilemiştir. 2008 yılına kadar kanaldan geçen gemi sayısında artışlar meydana gelse de, küresel kriz ile beraber tekrar istikrarsız bir seyir izlemiş, 2012 yılında 14.6 bin gemi geçişi sağlanırken daha sonraki yıllarda azalmıştır. 2019 yılında kanaldan geçen gemi sayısı 13 bin 785 seviyesinde seyretmektedir.

Grafik 2. Panama Kanalı Yıllar İtibarıyla Ortalama Günlük Gemi Geçiş Sayısı

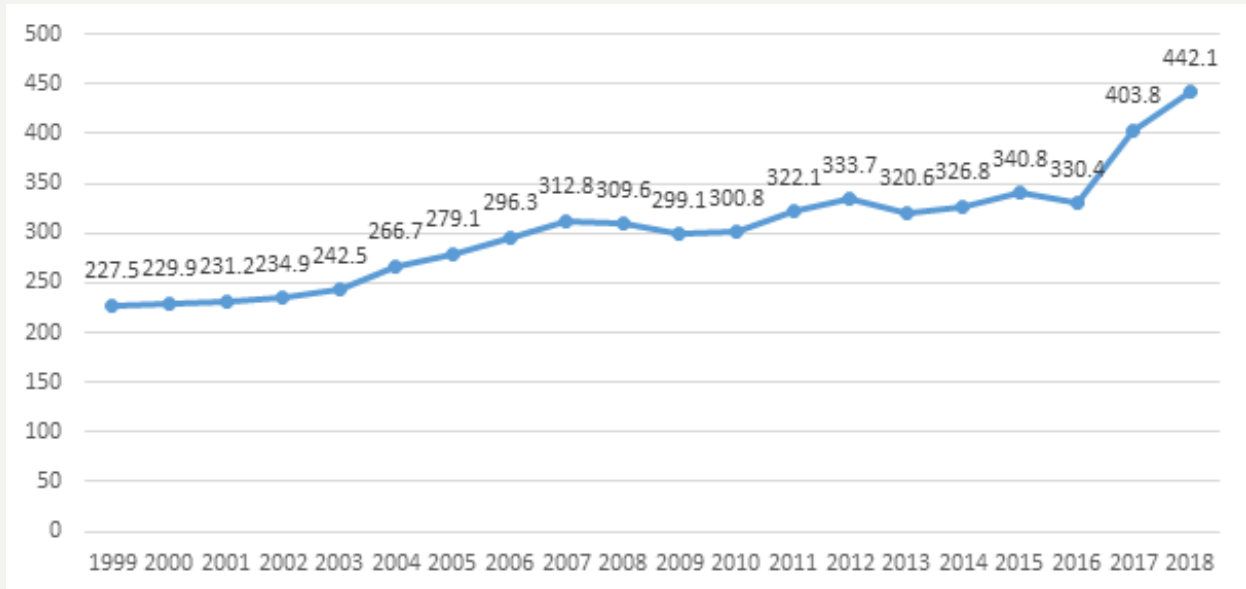


Kaynak: Panama Canal Authority Annual Reports, 2000- 2018

1999-2018 yılları arasında Panama Kanalı'ndan yıllar itibarıyla günlük ortalama geçiş yapan gemi sayılarında da istikrarsızlık açıkça görülmektedir. 1999 yılında kanaldan günde 39.3 gemi geçiş yaparken, 2007 yılında bu rakam 40.3'e çıkmış ancak 2018 yılında ise 37.8'e gerilemiştir.

Ayrıca Panama kanalından geçiş yapan deniz araçlarının genel niteliklerine bakıldığında yıllar itibarıyla değişse de, yaklaşık %89'unun büyük tonajlı gemiler olduğu görülmektedir. 2012 yılında büyük tonajlı gemilerin toplam kanaldan geçen gemilere oranı %89 iken, 2015 yılında bu oran %89 ve 2018 yılında ise yaklaşık %90 olarak gerçekleşmiştir.

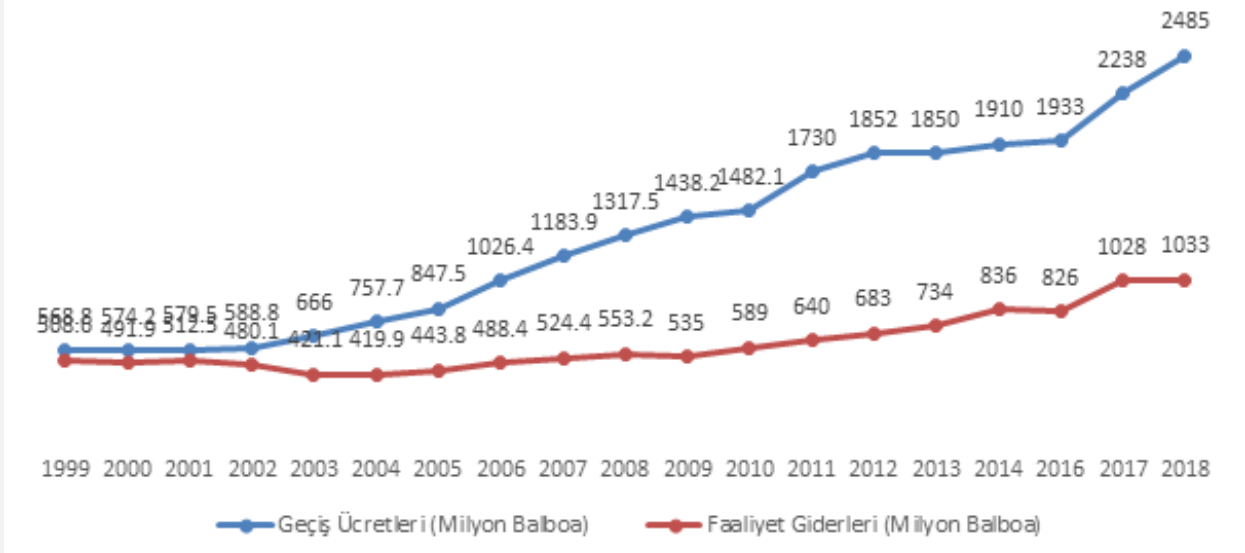
Grafik 3. Panama Kanalından Geçen Gemi Tonajları (Milyon Ton)



Kaynak: Panama Canal Authority Annual Reports, 2000- 2018

Her ne kadar 1999 yılında bu yana gemi geçiş sayıları istikrarsız seyreitse de, kanaldan geçen gemilerin yıllık toplam tonajlarına bakıldığında, 2008 küresel kriz ve sonrası birkaç yıl hariç sürekli olarak arttığı görülmektedir. Bu durum 1999 yılından sonra Panama kanalından geçen gemilerin büyüklüklerinin ve buna bağlı olarak yüklü tonajlarının da arttığını göstermektedir. 1999 yılında kanaldan geçen gemilerin toplam tonajları 227.5 milyon ton iken, 2007 yılında toplam tonaj miktarı 312 milyon tona, 2015 yılında 330 milyon tona ve 2018 yılında ise 442.1 milyon tonaja ulaşmıştır. Bu durum Panama Kanalından geçen gemi sayısının azalmasına veya istikrarsız olmasına karşın, geçen gemilerin tonajlarının arttığına veya eskisine oranla daha fazla yüklü geçiş yapıldığını göstermektedir.

Grafik 4. Panama Kanalı Toplam Geçiş Gelirleri ve Faaliyet Giderleri (Milyon Dolar)*



* 1 Balboa = 1 ABD Dolar

Kaynak: Panama Canal Authority Annual Reports, 2000- 2018

Panama hükümeti denetimine geçtiği 1999 yılından sonra Panama kanalından elde edilen toplam gelir sürekli olarak artmıştır. 1999 yılında 568 milyon dolar olan gelir, yıllar itibariyle sürekli artarak 2019 yılında 2 milyar 592 milyon dolara yükselmiştir. Panama kanalında elde edilen gelir artışında etkili olan nedenlerin başında gemi başına alınan ortalama geçiş ücretlerindeki artışla beraber, kanaldan elde edilen diğer gelirlerinde etkisi bulunmaktadır. Ayrıca bu dönemde kanal için katlanılan maliyetlerde artmıştır. Ancak toplam giderlerdeki artış 1999-2019 döneminde yaklaşık %100 olurken, aynı dönemde toplam elde edilen gelirdeki artış %450 artmıştır. Bu durum Panama kanalının etkin bir şekilde çalıştığını göstermektedir. Yaklaşık yapım ve daha sonra yapılan genişletme maliyetleri ile birlikte bugünkü rakamlara göre yaklaşık 20 milyar dolara mal olduğu tahmin edilen Panama kanalı, sadece 2000 sonrası dönemde elde ettiği gelirler ile katlandığı bu toplam maliyeti karşılaştırmış görülmektedir. Özellikle 2000 yılından sonra kanaldan gemi geçiş ücretlerini yeniden düzenleyerek hem toplam gelirini arttırmış hem de kanaldan elde ettiği toplam gelirler içerisinde geçiş ücretlerinin payını artırmıştır. Bu bağlamda 2000 yılında kanaldan elde ettiği toplam gelirler içerisindeki %69 olan geçiş ücretleri payını, 2005 yılında %70'e, 2010 yılında ise %75'e, 2018 yılında %78.34'e ve 2019 yılında ise %80'e yükselterek gelir artış hızına katkı yapmıştır.

Tablo 1. Panama Kanalı Ortalama Geçiş Geliri

	Geçiş Sayısı	Toplam Gelir(\$)	Gemi Başına Ort. Geçiş Geliri(\$)	Ort. Gemi Başına Geçiş Ücreti(\$)	Kanal Diğer Hizmet Geliri(\$)	Ort. Günde Geçen Gemi Sayısı
1999	14.336	568.800.000	39.676	27.773	11.903	39,3
2000	13.653	574.200.000	42.057	29.019	13.038	37,4
2001	13.492	579.500.000	42.951	29.207	13.744	37,0
2002	13.185	588.800.000	44.657	32.153	12.504	36,1
2003	13.154	666.000.000	50.631	36.961	13.670	36,0
2004	14.135	757.700.000	53.605	38.595	15.009	38,7
2005	14.011	847.500.000	60.488	42.342	18.146	38,4
2006	14.194	1.026.400.000	72.312	49.895	22.417	38,9
2007	14.721	1.183.900.000	80.423	53.883	26.539	40,3
2008	14.702	1.317.500.000	89.614	59.145	30.469	40,3
2009	14.342	1.438.100.000	100.272	73.199	27.073	39,3
2010	14.230	1.481.962.773	104.144	78.108	26.036	39,0
2011	14.684	1.730.052.192	117.819	87.186	30.633	40,2
2012	14.544	1.852.409.775	127.366	92.977	34.389	39,8
2013	13.660	1.849.679.052	135.408			37,4
2014	13.481	1.910.233.817	141.698			36,9
2015	13.874	1.991.295.609	143.527			38,0
2016	13.114	1.932.993.872	147.399	110.549	36.850	35,9
2017	13.548	2.238.035.000	165.193	127.199	37.994	37,1
2018	13.795	2.484.696.000	180.116	140.490	39.625	37,8
2019	13.785	2.592.000.000	188.030	150.424	37.606	37,8

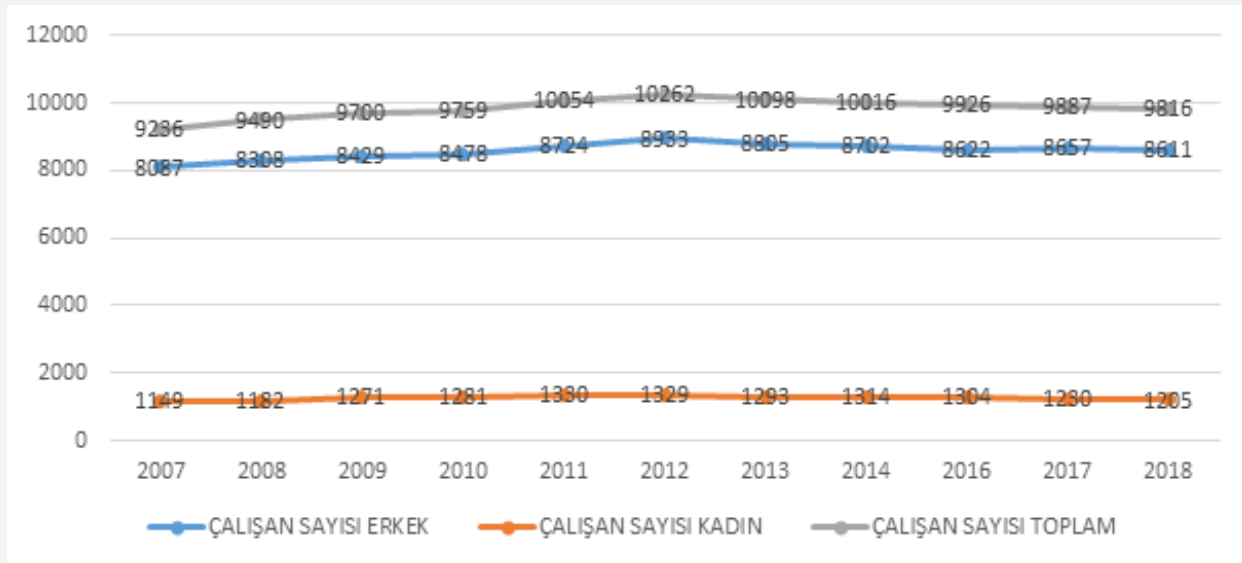
Kaynak: Panama Canal Authority Annual Reports, 2000- 2018

Yukarıdaki tablo incelediğinde 1999 yılında Panama kanalından geçen toplam gemi sayısı 14 bin 336 ve gemi geçişlerinden elde edilen toplam gelir 568.8 milyon dolardır. Bu durum dikkate alındığında Panama kanalından ortalama gemi geçiş maliyeti 39.6 bin dolar civarındadır. Bu ortalama gemi başına geçiş maliyetinin, 27.7 bin doları kanaldan geçiş ücreti iken 11.9 bin doları da kanalın sunduğu diğer hizmet bedellerinden oluşmaktadır.

2010 yılında Panama kanalından geçen toplam gemi sayısının 14 bin 230 ve elde edilen toplam gelirin 1 milyar 481 milyon olduğu görülmektedir. Buna göre 2010 yılında kanaldan geçen gemi başına elde edilen toplam ortalama gelirin yaklaşık 104 bin 144 dolar olduğu görülmektedir. Bu ortalama gemi geçiş maliyetinin 78.1 bin doları geçiş ücreti iken 26

bin doları da kanalın sunduğu diğer hizmet bedelidir. Kanaldan geçen gemi sayısı 2008 sonrası azalmaya devam etmesine karşılık, kanaldan elde edilen toplam gelirden meydana gelen artış, Panama hükümetinin hem geçiş ücretlerinde hemde kanalda sunulan diğer hizmetlerin ücretlerinde önemli artışlar yaptığını göstermektedir. Tablo 1 incelendiğinde 2019 yılında, kanaldan geçen gemi başına elde edilen toplam ortalama gelir yaklaşık 188 bin dolara çıktığı görülmektedir. Bu bağlamda 2019 yılında, Panama kanalından geçiş yapan gemilerin ödedikleri geçiş ücreti ortalama 150.4 bin dolara çıkarken, diğer hizmetler karşılığında ödedikleri ortalama bedel ise 37.6 bin dolara yükselmiştir. Panama hükümeti kanalın denetimini aldığı 1999 yılından sonra sürekli olarak hem gemi geçiş ücretlerini hemde kanalda sunduğu diğer hizmet bedellerini yeniden düzenleyerek kanaldan elde ettiği toplam geliri artırmıştır.

Grafik 5. Panama Kanalı İstihdam Verileri



Kaynak: Panama Canal Authority Annual Reports, 2000- 2018

Panama kanalında 2019 yılı itibarıyla 9701 kişi istihdam edilmektedir. Bu işgücünün %62'si Pasifik okyanusu, %30'u Atlantik okyanusu tarafında istihdam edilirken, %8'si ise Kanal geçiş yolu üzerinde olan Gambia'da istihdam edilmektedir. 2018 mali yılı sonu itibarıyla Panama Kanalı'nda istihdam edilen işgücünün yaş ortalaması 46 ve toplam çalışanın %1.31'i üst düzey yönetici konumundadır. 2012 yılından sonra toplam istihdamda varolan azalma, kanalı yöneten şirketin gönüllü emeklilik planının bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 2. Panama Kanalı İşgücü

	2017	2018	2019
Sürekli	7498	7412	7495
Geçici	2389	2404	2206
Toplam	9887	9816	9701
Kadın	1230	1205	1174
Erkek	8657	8611	8527
Toplam	9887	9816	9701
Lider Pozisyonundaki Kadın İşgücü	146	174	183

Kaynak: <https://www.pancanal.com/eng/general/reporte-anual/2019-AnnualReport-Rev02.pdf>

2007 yılında Panama kanalında çalışan kadın sayısı 1149 kişi ile toplam işgücünün %12'si kadar iken, 2012 yılında 1329'a ve toplam işgücünün %13'üne çıkmıştır. 2019 yılında ise tekrar toplam işgücünün %12'sine gerilemiştir. Kanalda istihdam edilen kadın işgücünün 2017 yılında %19'una karşılık gelen 146 kadın, 2018 yılında 174 kadın çalışan ve 2019 yılında ise 183 kadın çalışan liyakat sisteminin bir sonucu olarak tüm kariyerlere ilerleme fırsatı ve cinsiyet eşitliğinden faydalanarak lider pozisyonlarda görev almıştır (Annual Report. 2018: 42-44).

Tablo 3. Panama Kanalı İş Sağlığı ve Güvenliği

	2017	2018	2019
Kaza Ciddiyet İndeksi	15.86	28.76	18.01
İşle İlgili Ölüm Sayısı	0	2	2

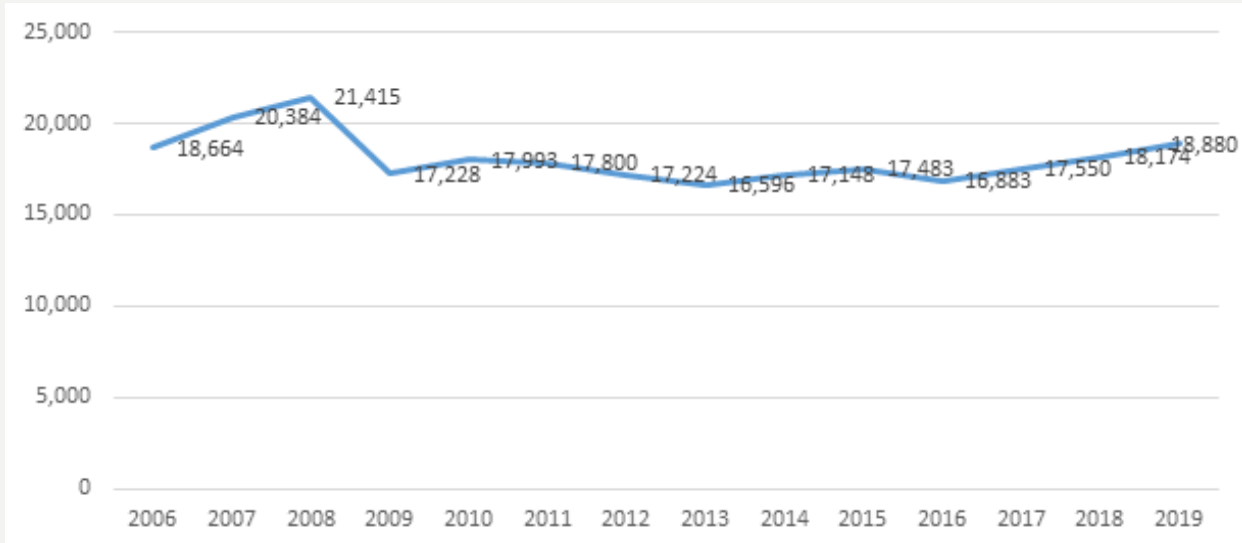
Kaynak: <https://www.pancanal.com/eng/general/reporte-anual/2019-AnnualReport-Rev02.pdf>

Panama kanalında gerçekleşen kazaların %60'ı gemilerin çarpışması veya duvarlara çarpması sonucu gerçekleşirken, %20'si makine hasarından kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda Panama kanalında 1993-2013 yılları arasında 180 gemi kazası meydana gelmiştir. Panama Kanalındaki bu gemi kazalarının bazıları; 2000 yılında 29 kaza, 2005 yılında 12 kaza ve 2006-2007 yılında ise toplam 10 kaza şeklinde beyan edilmiştir. Ancak 2017 yılında kaza sayısı azalırken, 2018 yılında kaza sayısı 28'e yükselmiş ve 2019 yılında ise tekrar 18 adete düşmüştür.

B) SÜVEYŞ KANALI

1869 yılında açılan Süveyş kanalı, Mısır hükümeti tarafından 1956 yılında millileştirilerek denetim hükümetin kontrolüne geçmiştir. Avrupa'dan Asya'ya deniz yolu ile geçiş mesafesini yaklaşık 5.500 mil yani 8.850 km(Rotterdam-Yeni Delhi) veya Londra'dan Karaçi'ye deniz yolu mesafesini 7.520 km ve yaklaşık 15 gün kısaltan Süveyş kanalı, 193 km'lik bir su yoludur. Ayrıca Suudi Arabistan limanları ile Karadeniz limanları arasındaki mesafe Ümit Burnu üzerinden 12 bin mile yakinken Süveyş Kanalı bu mesafeyi 1,700 mile indirmekte yani 16.500 km kısaltmaktadır. Süveyş kanalı, 220 metre genişliğinde ve 11-24 metre arasında derinliğe sahiptir. Süveyş kanalından gemilerin ortalama geçiş süreleri 12 ile 15 saat arasında değişmektedir. Kanaldan yıllık ortalama 18.8 binden fazla gemi geçiş yapmaktadır. Ayrıca Mısır hükümeti, 2015 yılında 4 milyar dolar harcayarak var olan Süveyş Kanalına paralel 35 km'lik yeni bir kanal açmış ve eski kanalın 37 km'lik kısmını da iyileştirmiştir. Böylece kanaldan elde edilecek gelirlerde artış sağlamıştır.

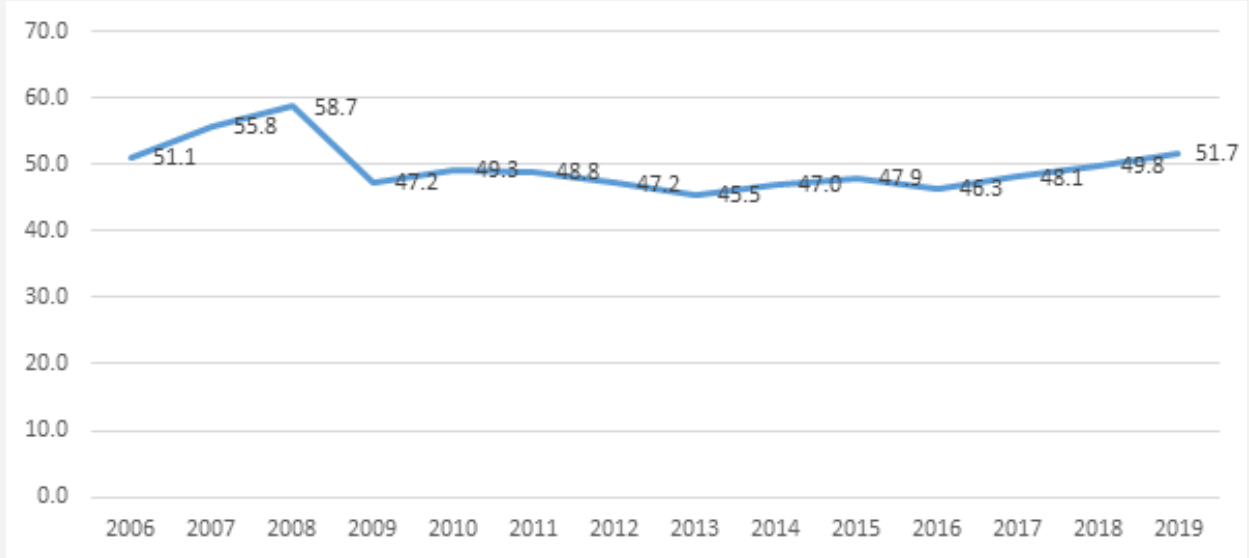
Grafik 6. Süveyş Kanalından Yıllara Göre Toplam Gemi Geçiş Sayısı



Kaynak: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

Süveyş Kanalından geçen gemi sayılarına bakıldığında, 2006 yılında toplam 18.6 bin olan gemi geçiş sayısı, 2007 ve 2008 yıllarında artarak 21.4 bine çıkmıştır. Küresel krizinin etkisi ile 2009 yılında 17.2 bine gerileyen gemi geçiş sayısı, 2011 yılında toplam 17.8 bine çıktığı ve 2013 yılında 16.5 bine gerilediği görülmektedir. Mısır hükümetinin 2015 yılı itibariyle 35 km'lik Yeni Süveyş kanalını gemi geçişine açması ve dünya ekonomisinde görülen artan ticaret hacmi Süveyş kanalından geçen gemi sayısında artışlar meydana getirmiştir. Bu bağlamda 2017 yılında Süveyş kanalından geçen gemi sayısı 17.5 bine, 2018 yılında 18.1 bine ve 2019 yılında ise 18.8 bine yükselmiştir.

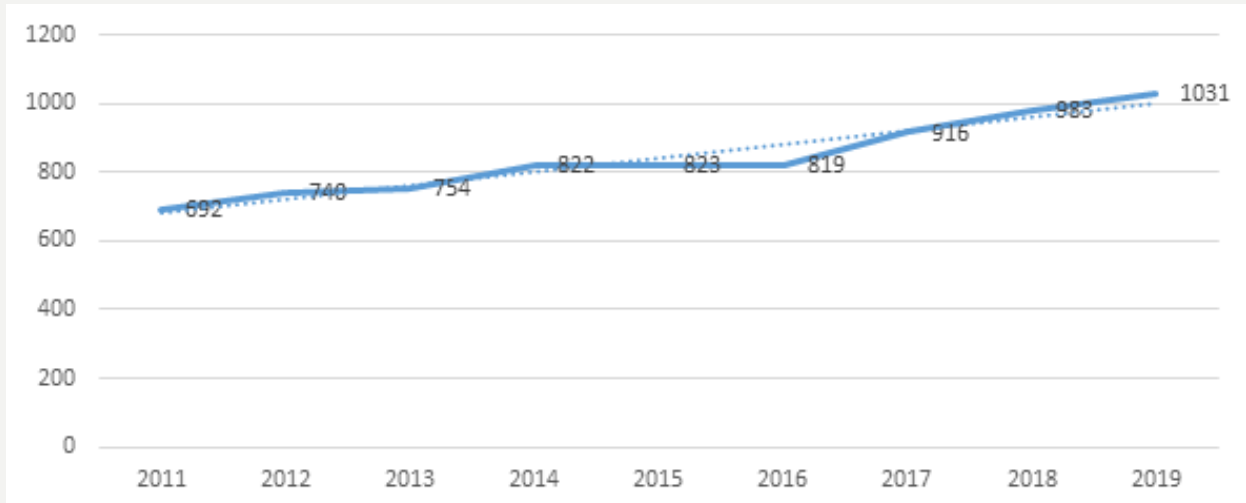
Grafik 7. Süveyş Kanalı'ndan Günlük Ortalama Gemi Geçiş Sayısı



Kaynak: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

2006 yılında Panama Kanalı'ndan geçiş yapan gemi sayısı 51.1 iken, 2007 yılında 55.8'e ve 2008 yılında 58.7'ye çıkmıştır. Yeni Süveyş kanalının yapımının başlaması, 2013 yılında kanaldan gemi geçiş yapan günlük ortalama gemi sayısı 45.5 iken, bu yıldan sonra her yıl artarak 2019 yılında 51.7'lik günlük ortalama bir gemi geçişi sağlanmıştır.

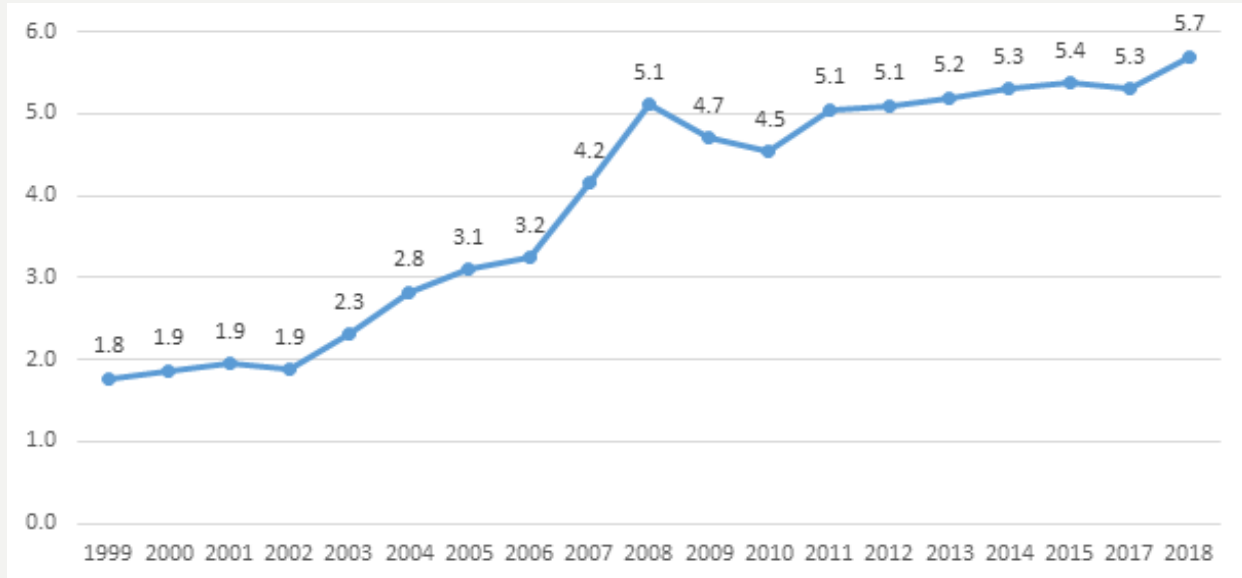
Grafik 8. Süveyş Kanalı'ndan Yıllara Göre Geçen Gemi Tonajları (Milyon Ton)



Kaynak: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

2006-2019 yıllarında Süveyş kanalından geçen gemi sayılarında çok büyük değişiklikler olmasa da, yıllar itibarıyla geçen gemilerin toplam tonajları incelendiğinde sürekli bir artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu durum iki şekilde yorumlanabilir. Birincisi, kanaldan geçen yüklü gemi sayısında bir önceki dönemlere göre artışlar yaşandığı, ikincisi ise her yıl bir öncekine göre daha fazla büyük tonajlı gemilerin geçtiği şeklinde yorumlanabilir. Bu bağlamda 2011 yılında kanaldan geçen gemilerin 692 milyon ton olan toplam yıllık tonaj miktarı, 2015 yılında 823 milyon tonaj miktarına ve 2019 yılına gelindiğinde toplam yıllık tonaj miktarı 1031 milyon ton'a yükselmiştir.

Grafik 9. Süveyş Kanalı Yıllık Toplam Gelir (Milyar Dolar)



Kaynak: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

Mısır hükümetinin Süveyş kanalından gemi geçişlerinden elde ettiği yıllık toplam gelirlerin gelişimi incelendiğinde; 1999 yılından itibaren (sadece küresel krizin yaşandığı ve onu takip eden iki yıl hariç) kanaldan elde edilen toplam gelirin sürekli olarak arttığı görülmektedir. Mısır hükümeti Süveyş kanalından 1999 yılında 1.8 milyar dolar toplam gelir elde ederken küresel krizin yaşandığı 2008 yılına kadar toplam geliri artırarak 5.1 milyar dolara çıkarmıştır. Küresel krizin etkisi ile daralan dünya ticaret hacmi, bir taraftan kanaldan geçen gemi sayısını azaltırken diğer taraftan Somali açıklarında korsanlık faaliyetlerinin artması, Kanal gelirlerini olumsuz etkilemiştir. Bu sebeple kanaldan elde edilen toplam gelir 2009 yılında 4.7 milyar dolara ve 2010 yılında ise 4.5 milyar dolara gerilemiştir. Küresel kriz ve krizin en etkin olduğu bu yıllarda kanaldan gemi geçiş ücretleri ve sunulan diğer hizmet bedellerinde de çok fazla bir değişiklik yapılamaması

toplam gelirin azalmasına neden olmuştur. 2011 yılı ve sonrasında küresel krizin etkisinin yavaşlaması, dünya ticaretinin hareketlenmesi, kanal gemi geçiş ücretleri ile kanalda sunulan diğer hizmet bedellerinin yeniden belirlenmesi, toplam gelirin artmasına katkı sağlamıştır. Bu bağlamda Süveyş kanalından geçen gemilerden elde edilen yıllık toplam gelir, 2011 yılında 5.1 milyar dolara ve 2018 yılında ise 5.7 milyar dolara yükselmiştir.

Tablo 4. Süveyş Kanalı Ortalama Gemi Geçiş Gelirleri

	Geçiş Sayısı	Toplam Gelir (bin \$)	Yıllık Top. Gemi Tonajı(bin ton)	Gemi Başına Ort.Geçiş Maliyeti(\$)	Günde Ort. Geçen Gemi Sayı.
2006	18.664	3.821.000		204.726	51,1
2007	20.384	4.611.000		226.207	55,8
2008	21.415	5.382.000		251.319	58,5
2009	17.228	4.291.000		249.071	47,2
2010	17.993	4.769.000		265.048	49,3
2011	17.800	5.223.000	692.000	293.427	48,8
2012	17.224	5.130.000	746.000	297.840	47,2
2013	16.596	5.111.000	754.000	307.966	45,5
2014	17.148	5.465.000	822.000	318.696	47,0
2015	17.483	5.175.000	823.000	296.002	47,9
2016	16.883	5.005.000	819.000	296.452	46,3
2017	17.550	5.008.000	916.000	285.356	48,1
2018	18.174	5.785.000	980.000	318.312	49,8
2019	18.880	5.800.000	1.031.000	307.203	51,7

Kaynak: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

Süveyş Kanalından geçen toplam gemi sayıları, yıllar itibarıyla dünya ekonomisinde meydana gelen gelişmeler sonucunda azda olsa istikrarsız bir seyir izlemektedir. Ancak her ne kadar bazı yıllarda kanaldan geçen gemi sayısında azalmalar meydana gelse de, takip eden yıllarda hemen artışlar olmuş ve önceki yılların üzerinde bir gemi geçiş sayısına ulaşılmıştır. Tablodan görüldüğü gibi, bazı yıllarda gemi geçiş sayıları azalsa da, geçen gemilerin toplam tonaj miktarları sürekli olarak artmıştır. Kanaldan geçen gemi sayısı azalırken gemilerin toplam tonajlarının sürekli artması; birincisi geçiş sayısındaki azalmaların boş gemilerden kaynaklandığı, ikincisi ise eskiye nazaran daha büyük tonajlı gemilerin kanaldan geçmesinden kaynaklanmaktadır. 2006 yılında Süveyş Kanalından geçiş yapan gemi sayısı 18.6 bin iken elde ettiği toplam gelir 3.8 milyar dolardı. 2007

ve 2008 yıllarında küresel kriz öncesinde hem kanaldan geçiş yapan gemi sayısı artmış hem de elde edilen toplam gelir artarak 5.3 milyar dolara kadar yükselmiştir. 2011 yılında Süveyş Kanalından geçiş yapan gemi sayısı 17.8 bine gerilerken, bu gemilerden elde edilen toplam gelir yaklaşık 5.2 milyar dolara yükselmiştir. 2013 yılında kanaldan geçen gemi sayısı azalarak 16.5 bine düşmesine rağmen bu gemilerden elde edilen toplam gelir ise, yaklaşık olarak 5.1 milyar dolara çıkmıştır. Kanaldan geçen gemi sayısı azalırken elde edilen toplam gelirdeki artışların en önemli nedeni, Mısır Hükümetinin hem geçiş ücretlerinde hemde kanalda sunulan diğer hizmetlerin ücretlerinde önemli artışlar yapmasından kaynaklanmaktadır. Diğer taraftan 2015 ve 2016 yıllarında ise, kanaldan gemi başına geçiş ücretlerinde önceki yıllara nazaran azalmalar meydana gelmiştir. Bunun nedeni ise, Mısır Hükümetinin bu iki yılda hem kanaldan geçişi özendirmek hemde yeni Süveyş kanalı çalışmalarından dolayı oluşan aksaklıkların olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak için geçiş ve diğer hizmet ücretlerinde uyguladığı indirimlerden kaynaklanmaktadır. Ancak 2015 yılında Süveyş Kanalına paralel bir şekilde yapılan Yeni Süveyş Kanalı'nın da açılması ile hem geçiş sayılarında artışlar yaşanmış hemde gemi başına geçiş maliyetleri de 2016 yılında yükselmiştir. Bu bağlamda gemi başına Süveyş kanalıdan geçiş ortalama maliyeti 2017 yılında 285 bin dolara ve 2019 yılında ise, tahmini olarak 307 bin dolara yükseltmiştir. Süveyş kanalıdan geçen gemilerin katlandığı toplam geçiş maliyeti içerisinde, hem geçiş ücretleri hemde geçiş esnasında kanalın sunduğu diğer hizmet bedelleri bulunmaktadır. Sonuç olarak gemi geçişlerine açıldığı 1869 yılından bu yana 150 yıldır Süveyş kanalıdan 1.3 milyondan fazla gemi geçiş yapmış ve bu geçişlerden yaklaşık 135,6 milyar dolar toplam gelir elde edilmiştir.

Tablo 5. Süveyş Kanalı Gemi Kaza Sayıları

	1993-2013
Süveyş Kanalı	505

Kaynak: www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Panama-Canal-Report.pdf

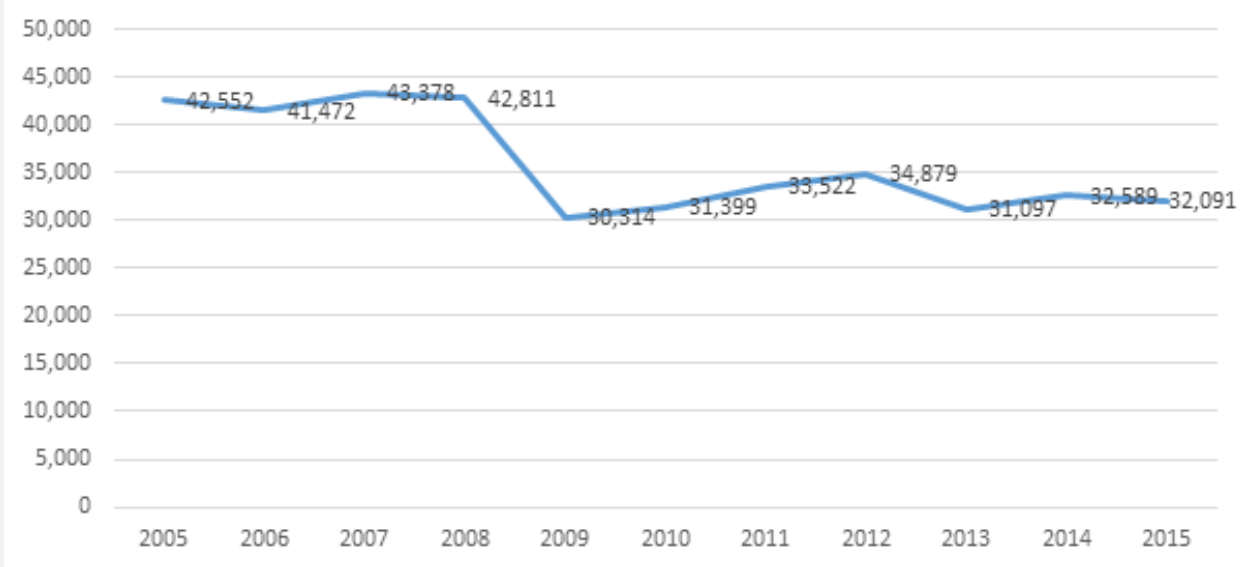
Süveyş Kanalı'nda gerçekleşen gemi kaza istatistik verilerinin tamamını elde etmek mümkün olmasa da 1993-2013 yılları arasında toplam 505 gemi kazasının olduğu tahmin edilmektedir. Bu 11 yıllık süre dikkate alındığında Süveyş kanalı'nda yıl başına ortalama 46 gemi kazası düşmektedir. Ancak Yeni Süveyş kanalı'nın açılması ile birlikte kanaldan geçen gemilere bir takım geçiş kolaylıklarının artması, Süveyş kanalı'ndaki gemi kaza sayısını azalttığı düşünülmektedir.

C) KİEL KANALI

Almanya'daki Kiel Kanalı, 1895 yılında tamamlanıp, gemi geçişine açılan Kuzey Denizi ile Baltık Denizi'ni binlerce kilometre dolaşmadan birbirine bağlayan 98.7 km'lik bir yapay su yoludur. Kiel Kanalı ile birlikte gemilerin Danimarka'nın kuzeyinden dolaşmadan, daha kısa mesafe ile Kuzey denizine ulaşmak mümkün hale gelmiştir. Kiel kanalı, 103 metre genişliğinde ve 11 metre derinliğindedir. 2015 yılı verilerine göre günde yaklaşık 90 gemi geçiş yaptığı bir kanaldır. Ayrıca Kiel kanalı, gemilere 6.5 ile 8 saat arasında bir zaman aralığında kanaldan geçiş imkânı vermektedir. Kiel Kanalı, gemilerin Danimarka'nın kuzeyinden dolaşmadan Kuzey denizine ulaştırdığı için yaklaşık 460 km'lik bir mesafe tasarrufu sağlamaktadır. Örneğin Hamburg'dan Stockholm veya Riga'ya Kiel Kanalı'nı kullanarak giden bir gemi, gideceği mesafeyi 622 km, zaman açısından da 16 saat ve yaklaşık 20.000 Euro'luk bir yakıt tasarrufu sağlamaktadır. Veya Rotterdam üzerinden Klaipeda'ya giden ve Kiel Kanalı'nı kullanan bir gemi, mesafesinden 334 km tasarruf sağlamaktadır.



Grafik 11 . Kiel Kanalı Günlük Ortalama Gemi Geçiş Sayısı



Kaynak: www.ifw-kiel.de ve farklı veri tabanlarından incelemeler sonucu elde edilmiştir.

Kiel kanalında 2005 yılında günlük ortalama gemi geçiş sayısı 116.6 iken, krizi yaşadığı yıl olan 2009 yılında günlük ortalama geçiş yapan gemi sayısı 83.1'e gerilemiştir. 2010 yılı sonrasında ortalama günlük gemi geçiş sayısı artarak, 2012 yılında 95.6 çıkmasına rağmen sonraki yıllarda gerileyerek 2015 yılında 87.9'a düşmüştür. Son on yıllık dönemde kanaldan geçiş yapan günlük ortalama gemi sayısında yaklaşık %30'a yakın bir gerileme söz konusu olmuştur.

Kiel Kanalı gemi geçişlerine açıldıktan bir yıl sonra, kanaldan 1896 yılında toplam 1.848.458 tonaj ağırlığına sahip 19.960 adet gemi geçiş yapmıştır. Kanaldan bu gemi geçişlerinden yaklaşık 50.000 £ gelir elde edilmiştir. 1900 yılına gelindiğinde kanaldan geçen gemi sayısı 29.045'e ve gemilerin toplam tonaj ağırlığı ise 4.282.094'e yükselmiştir. 1913 yılında ise, Kiel kanalından toplam 10.349.929 tonluk ağırlığa sahip 53.382 adet gemi geçişine izin verilmiş ve 235.000 £ gelir elde edilmiştir (<https://www.globalsecurity.org/military/world/europe/de-kiel-canal.htm>). Kiel kanalının yıllık ortalama ne kadarlık bir kanal geçiş ücret geliri elde ettiği konusunda bir veri tabanı bulunamamış veya ulaşılamamıştır. Ancak kanal geçiş ücretleri ile alakalı port of Kiel internet sayfasından sadece şu bilgilere

Tablo 6. Kiel Kanalı Toplam Gemi Sayısı ve Yıllık Tonajı

	Gemi Geçiş Sayısı	Yıllık Top. Gemi Tonajı (bin ton)	Günde Ort. Geçen Gemi Sayı
1896	19.960	1.848	54,7
1900	29.045	4.282	79,6
1903	32.038	4.990	87,8
1913	53.382	10.349	146,3
..	..	..	..
2005	42.552		116,6
2006	41.472		113,6
2007	43.378	99.780	118,8
2008	42.811	105.411	117,3
2009	30.314		83,1
2010	31.399		86,0
2011	33.522		91,8
2012	34.879	103.820	95,6
2013	31.097	94.789	85,2
2014	32.589	99.107	89,3
2015	32.091		87,9

Kaynak: www.ifw-kiel.de ve farklı veri tabanlarından incelemeler sonucu elde edilmiştir.

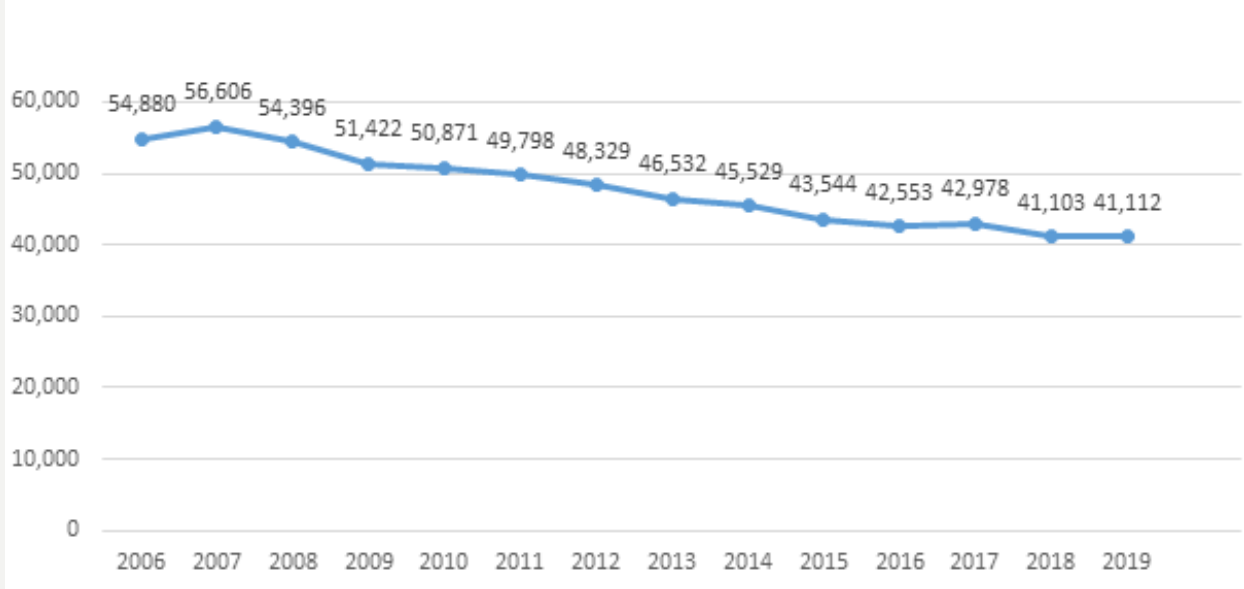
ulaşmıştır. 10.000 tonajlı bir gemi için kanal geçiş ücreti yaklaşık 4000 Euro ve buna pilot, kılavuz ve diğer hizmet maliyetleri ilave edilmektedir. Eğer geçiş yapacak geminin büyüklüğü 40000 dwt'lık ise kanal geçiş ücreti 7401 Euro olmak üzere toplam 11.159 Euro ve diğer maliyetleri kapsamaktadır. Ancak gemi geçiş ücreti belirlenirken; geminin Gross tonajı, kılavuzluk ücreti ve serdümen ücreti gibi üç bileşeni bulunmaktadır. Bunların tamamı geminin geçiş için katlanacağı toplam maliyetleri göstermektedir (Heitmann, Rehdanz and Schmidt, 2011).

Kiel Kanalı'nda 3.884 kişi istihdam edilmektedir. Toplam istihdamın 3.043'ü kanaldaki limanlarda istihdam edilirken, geriye kalan 841 kişi de kanal boyunca diğer hizmetlerin oluşturulmasına katkı sağlamaktadır (www.portofkiel.com/economical-effects.html). Kiel Kanalı, yılda yaklaşık 91 bin üzerinde geminin geçiş yaptığı, çok yoğun bir gemi trafiğine sahip olan bir su yoludur. Buna rağmen kanalda 1993-2013 yılları arasında toplam 272 gemi kazası meydana gelmiştir. Bu 11 yıllık süreçte yılbasına ortalama kaza sayısı 24.7 dir.

D) İSTANBUL BOĞAZI

İstanbul Boğazı, tuzluluk oranları ile su sıcaklıkları birbirinden çok farklı Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayan doğal bir su yoludur. İstanbul Boğazı; 33 km uzunluğunda, 25 metre ile 110 metre arasında derinliği değişen ve 700-3600 metre arasında genişliğe sahip olan ve tahminen ortalama 1.5 saatte geçilen doğal bir su yoludur.

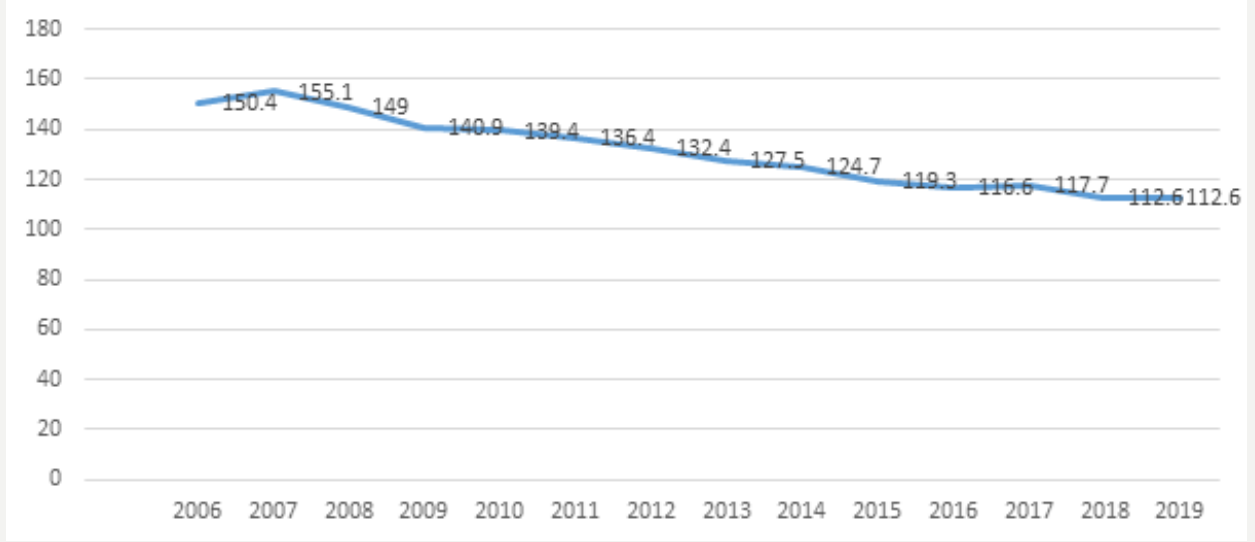
Grafik 12. İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Yıllık Toplam Gemi Sayısı



Kaynak: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx

Kıyı emniyeti genel müdürlüğü verilerine göre 2007 yılından bu yana İstanbul Boğazı gemi trafiği her yıl azalmaktadır. 2007 yılında İstanbul Boğazı gemi trafiği 56.606'dan her yıl azalarak, 2010 yılında 50.871'e, 2015 yılında 43.544'e ve 2019 yılında 41.112'e gerilemiştir. Bu durum son on beş yılda İstanbul Boğazı gemi trafiğinin yaklaşık %25 azaldığını ortaya koymaktadır. İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısındaki azalmanın en temel nedeni; Genel Kargo Gemisi, Yolcu Gemisi, Ro-Ro Gemileri, Türü Belirtilmemiş Tanker ve Gaz Tankeri geçiş sayılarındaki azalmalardan kaynaklanmaktadır.

Grafik 13. İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Günlük Ortalama Gemi Sayısı



Kaynak: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx



İstanbul Boğazından günlük ortalama geçiş sayısı da, 2007 yılından bu yana sistematik olarak azalmaktadır. 2007 yılında İstanbul Boğazından geçiş yapan günlük gemi sayısı 155.1 adet iken takip eden her yıl bu sayı azalmıştır. İstanbul Boğazından günlük geçiş yapan ortalama gemi sayısı 2010 yılında 139.4 âdete, 2015 yılında 124.7 âdete ve 2019 yılında ise, 112.6 adet gemi geçiş yapmıştır. İstanbul Boğazdaki gemi geçişlerindeki bu azalmaların nedenlerinin tespit edilip, daha istikrarlı bir duruma getirilmesi gerekmektedir.

Tablo 7. İstanbul Boğazı'ndan Geçiş Yapan Gemilerin Tipleri ve Yıllara Göre Dağılımı

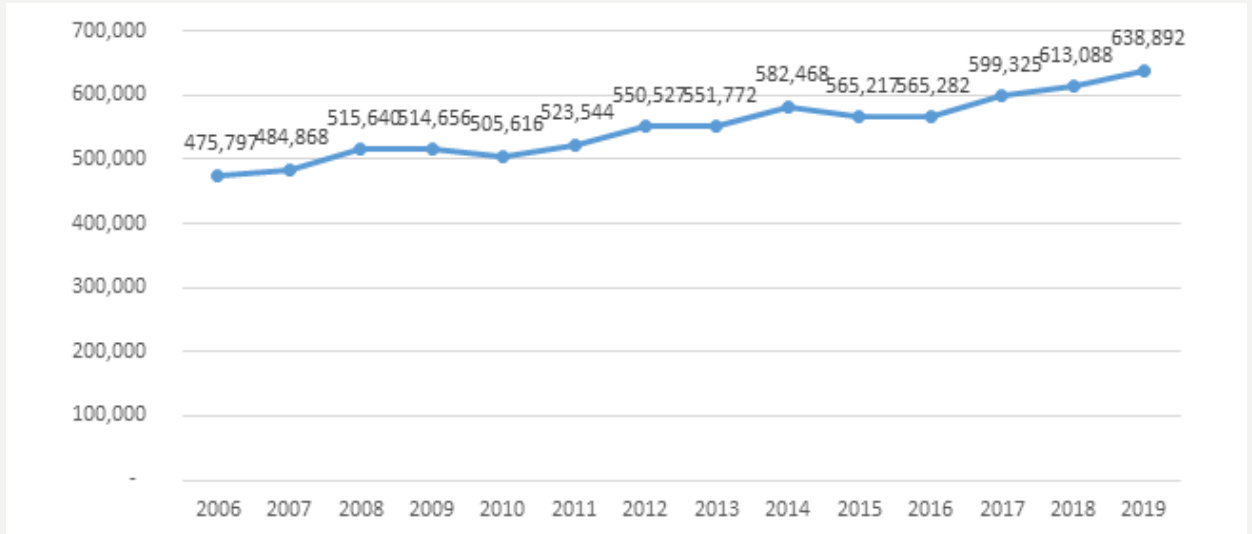
YILLAR	2006	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018
Barç	63	52	28	2	12	17	6	18	3
Dökme Yük Gemisi	5.419	5.978	5.863	7.163	7.263	7.485	7.664	8.206	8.501
Çimento Gemisi	13		3	2	4	8	4	6	12
Konteyner Gemisi	2.401	2.773	2.292	2.707	3.073	2.664	2.734	2.659	2.561
Feribot	4	1	1	1	4	2	1	1	1
Genel Kargo Gemisi	33.082	32.735	30.876	27.126	24.107	22.412	21.344	21.163	19.269
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	141	70	243	390	391	434	585	544	508
Savaş Gemisi	168	200	114	129	237	318	342	237	176
Yolcu Gemisi	1.658	1.147	631	583	649	444	291	336	367
Frigorifik Gemi	908	805	602	248	65	24	40	46	34
Ro-ro Gemi	436	713	457	492	431	377	352	396	245
Türü Belirtilmemiş Tanker	7.659	6.564	6.464	5.912	5.587	5.825	6.033	6.212	6.014
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	1.680	1.975	1.711	1.779	1.618	1.576	1.681	1.878	1.950
Gaz Tankeri	814	764	1.099	1.336	1.540	1.232	989	742	623
Römorkör	294	313	293	274	231	282	237	262	384
Araç Taşıyan Gemi	14	189	42	37	93	17	16	45	88
Diğer	126	117	152	148	224	427	234	227	367

Kaynak: <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Default.aspx?pid=212>

Kıyı emniyeti genel müdürlüğünün verilerine göre; 2006 yılından bu yana İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gaz tankeri, türü belirtilmemiş tanker, Ro-Ro gemileri, Frigorifik Gemi Genel Kargo Gemileri, vb. sayılarında azalmalar dikkat çekicidir. Buna karşılık İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemiler içerisinde; Dökme Yük Gemisi, Canlı Hayvan Taşıyan Gemi, Kimyasal yük taşıyan tanker, Savaş Gemileri, vb. sayılarında artışlar meydana gelmiştir. Özetle yukarıdaki tablo esasında 2006 sonrasında yıllık geçen gemi sayıları azalmış ve bu azalmalar yolcu gemileri, enerji taşıyan tanker ve kargo gemilerin azalmasından kaynaklanmaktadır. Birincisi yolcu gemi geçiş sayısındaki

azalmaların nedeni, Türkiye'nin deniz turizminde bir destinasyon noktası olma özelliğini kaybettiğini göstermektedir. Diğer taraftan İstanbul Boğazı'ndan geçen tanker sayısındaki azalmaların iki nedeni olabilir. *Birincisi Rusya - Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, Mavi Akım Gaz Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı, Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkoneksiyonu, Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Türk Akım Gaz Boru Hattı Projelerinin her geçen gün işlerliğini artırması sonucunda bu tür ürünlerin deniz yoluyla taşınmasını azaltmasıdır. İkincisi bu tür ürünlerin eskiye göre daha büyük tankerler ile taşınmasından kaynaklanabilir. Bu durum tehlikeli maddeleri taşıyan tankerlerin zaman içerisinde İstanbul Boğazı'ndan geçiş sayılarını azaltacak ve Boğaz üzerindeki tehditlerini minimuma düşüreceğini göstermektedir.*

Grafik 14. İstanbul Boğazı'ndan Geçen Gemi Tonajı(Bin Ton)

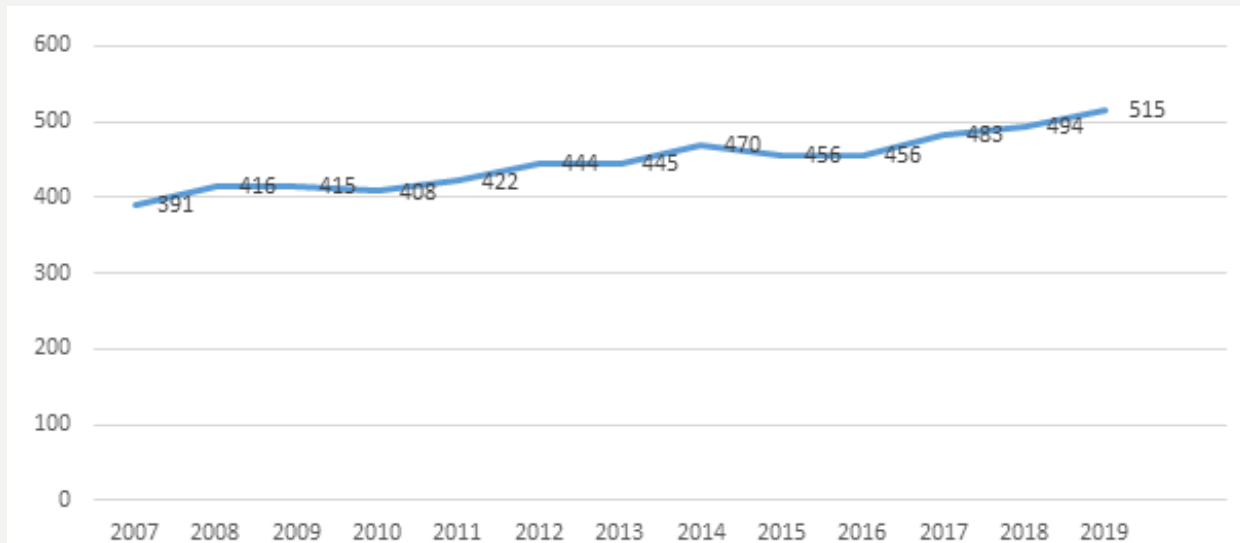


Kaynak: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx

2006 yılı sonrasında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısından her yıl azalmalar olsa da, geçen gemilerin toplam yıllık tonajlarında artışlar meydana gelmiştir. İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısındaki azalmalara rağmen toplam tonaj miktarındaki artışın nedeni; ya yüklü geçen gemilerin sayısındaki artışlardan ya da eskisine göre daha büyük tonajlı gemilerin geçmesinden kaynaklanmaktadır. Grafik 14 incelendiğinde, 2006 yılında 475.7 bin ton olan yıllık toplam tonaj miktarı, her yıl artarak 2010 yılında 505.6 bin tona, 2015 yılında 565.2 bin tona ve 2019 yılında ise 638.8 bin tona yükselmiştir.

Bununla birlikte İstanbul Boğazından geçen gemilerin ödeyecekleri geçiş ücretleri de 1936 yılında imzalanan Türk Boğazları Sözleşmesi'nde açıkça belirtilmiştir. Sözleşmeye göre Türk Boğazlarından geçiş yapan gemiler, ton başına 1 Altın Frank üzerinden geçiş ücreti ödeyecekleri belirlenmiştir. Ancak 1982 yılında Türk Boğazlardan geçiş yapan gemilerin geçiş ücretleri her ne kadar güncellenmiş(!) olsa da, bilahare daha sonra yapılan güncellemeden bakanlar kurulu kararı ile vazgeçilmiştir. Çünkü o dönemde Türk Boğazlardan geçiş yapan gemilerin önemli bir kısmı eski ismi SSCB menşeli gemilerden oluşmaktaydı. Bu gemiler Türk Boğazlarından alınan geçiş ücretlerini ödememekteydiler. SSCB menşeli gemilerden ücretlerin tahsil edilememesi üzerine Bakanlar Kurulu kararı ile tek taraflı olarak ile Türk Boğazlar gemi geçiş ücretleri olması gereken değer çok altında(hem 1 altın Frank'ın hem de 1982 yılı ortak mutabakat ücretinin) bir değere düşürülmüştür. Belirlenen bu düşük değerli gemi geçiş ücreti günümüze kadar aynen alınmaya devam etmiştir. Dünya örnekleri ile karşılaştırıldığında veya altın frank değeri dikkate alındığında çok düşük kaldığı görülmektedir.

Grafik 15. İstanbul Boğazı Yıllık Toplam Ortalama Geçiş Ücretleri(Milyon Dolar)



*Yıllık Tahmini Geçiş Ücreti Toplam Geliri (Tonaj*0,8063 dolar)
Kaynak: Bu veri seti tarafımda oluşturulmuştur.

Yukarıdaki grafik incelendiğinde, dünyadaki birçok örneğine göre daha çok gemi geçişinin yaşandığı İstanbul Boğazından elde edilen yıllık toplam geçiş gelirlerinin artış hızlarına bakıldığında ne kadar düşük düzeyde olduğu açıkça görülmektedir. Buna karşılık dünyadaki gerek boğazlardan gerekse kanallardan ülkelerin elde ettikleri yıllık toplam gelirler ise çok

daha yüksektir. Çünkü ülkeler sahip oldukları bu üstünlükleri, hem artan ticaret ve hem de artan maliyetler çerçevesinden her yıl yeniden değerlendirmekte ve fiyatlandırmaktadır. Ancak Türkiye, Türk Boğazları Sözleşmesinde belirtilen 1 Altın Frank değerlemesine göre bile ücretlendirme yapmamaktadır. Bu anlaşmaya göre, eğer kararlı olunur ise Türk Boğazları gemi geçiş ücretleri tekrar 1 Altın Frank'ın şu anki değerine yükseltilebilir. 2020 yılı İstanbul Boğazı gemi geçiş ücretleri Türk Boğazlar Sözleşmesinden farklı olarak birçok muafiyetler içermekte ve sözleşmede belirtilen ücretin çok altında ücretlendirilmektedir. 2020 yılında İstanbul Boğazından gemi geçişlerinden ortalama gemi başına yaklaşık 6 bin dolar(muafiyetler ve düşük dolar kuru) toplam gelir elde edilmektedir. Ancak Boğazdan geçen gemilerin muafiyetler kapsamında (tonajları, gidecekleri yerler, tabi oldukları ülke, vb.) bir çok bilgi detaylı bir şekilde elde edilemediği için aşağıdaki tablo muafiyetlerin olmadığı varsayımına göre hesaplanıp, hazırlanmıştır. Bu durum altında 2007 yılında toplam 391 milyon dolar olan toplam geçiş gelirleri, 2014 yılında 445 milyon dolara, 2017 yılında 483 milyon dolara ve 2019 yılında da toplam 515 milyon dolara yükselmiştir.

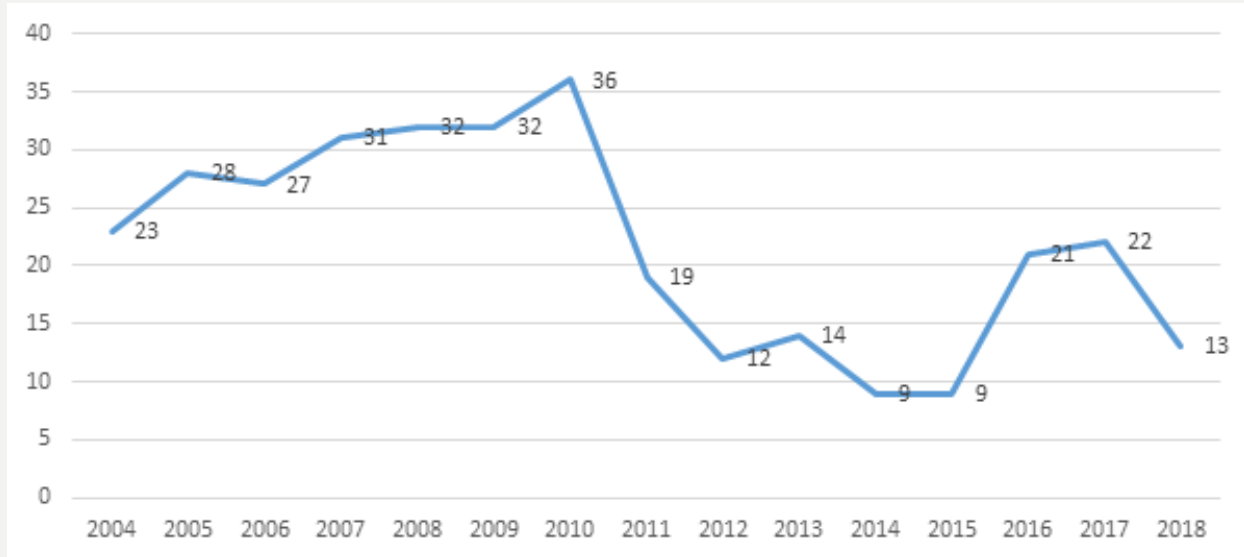
Tablo 8. İstanbul Boğazı Ortalama Gemi Geçiş Geliri

	Geçiş Sayısı	Toplam Gemi Tonajı	Yıllık Tahmini Geçiş Ücreti Toplam Geliri (Tonaj*0,8063 ABD Doları)	Gemi Başına Tahmini Ort. Geçiş Maliyeti (Adet \$)	Ort. Günde Geçen Gemi Sayı.
2006	54.880	475.796.880	383.635.024	6.990	150,4
2007	56.606	484.867.696	390.948.823	6.906	155,1
2008	54.396	515.639.614	415.760.221	7.643	149,0
2009	51.422	514.656.446	414.967.492	8.070	140,9
2010	50.871	505.615.881	407.678.085	8.014	139,4
2011	49.798	523.543.509	422.133.131	8.477	136,4
2012	48.329	550.526.579	443.889.581	9.185	132,4
2013	46.532	551.771.780	444.893.586	9.561	127,5
2014	45.529	582.468.334	469.644.218	10.315	124,7
2015	43.544	565.216.784	455.734.293	10.466	119,3
2016	42.553	565.282.287	455.787.108	10.711	116,6
2017	42.978	599.324.748	483.235.544	11.244	117,7
2018	41.103	613.088.166	494.332.988	12.027	112,6
2019	41.112	638.892.062	515.138.670	12.530	112,6

Kaynak: Kıyı İşletmeleri Genel Müdürlüğü verilerinden tarafımca oluşturulmuştur.

2006 yılında İstanbul Boğazından geçen bir geminin katlandığı geçiş ücreti maliyeti ortalama 6990 dolar iken, 2010 yılında 8014 dolara, 2014 yılında geçiş maliyeti artan gemi tonajlardan dolayı 10.315 dolara ve 2019 yılında ise ortalama 12.530 dolara yükselmiştir. Ancak İstanbul Boğazı geçiş ücretleri daha önce de ifade ettiğimiz gibi, dünyadaki diğer örnekleri ile karşılaştırıldığında en az 12-18 kat daha ucuzdur. Şayet Türkiye, Türk Boğazlar Sözleşmesinde yer almayan muafiyetleri dahi kaldırmış olsa gemi geçişlerinden elde edeceği toplam geliri en az iki katına çıkarmaktadır. Eğer Türkiye, Türk Boğazları Sözleşmesinde belirtilen 1 Altın Frank seviyesine çıkarırsa gemi geçiş ücret gelirleri mevcut durumun 15 katına çıkıp diğer kanallarla aşağı yukarı aynı seviyelere gelecektir.

Grafik 16. İstanbul Boğazı Yıllık Kaza Sayısı



Kaynak: Deniz Ticareti İstatistikleri, www.utikad.org.tr

İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin neden olduğu, başlıca kaza türleri çatışma, kıyıya çarpma, karaya oturma, yangın, çatma, makine arızası, dümen arızası, kullanıcı hatası ve benzeridir. İstanbul Boğazı'ndaki kazaların önemli bir kısmı; insan hataları, kötü hava koşulları, akıntı ve gemi(makine, dümen) arızalanmalarından kaynaklanmaktadır. Ayrıca kaza yapan gemilerin türleri açısından bakıldığında ise, en çok yük gemileri ve daha sonra yolcu gemileri olduğu görülmektedir. İstanbul Boğazı'ndaki yıllar itibarıyla gerçekleşen kaza sayısına bakıldığında 2004 yılında 23 gemi kazası gerçekleşmişken, 2010 yılına kadar kaza sayısı artarak yıllık 36 kazaya yükselmiştir. Bu yıldan sonra ise, azalarak 2015 yılında 9 kaza sayısına gerilemiştir. 2018 yılında ise kaza sayısı 13'e ve 2019 yılının ilk altı ayında ise 9 adet gemi kazası gerçekleşmiştir. İstanbul Boğazındaki kaza

sayısındaki yıllar itibarıyla var olan bu istikrarsız yapının temel nedeni tamamen İstanbul Boğazından geçen gemilerdeki personelinin bilgi-tecrübe yetersizlikleri ve geminin teknik bakımı ile alakalıdır. İstanbul Boğazından geçen gemilerin yaklaşık %40'ına yakını geçiş esnasında daha fazla bedel ödememek için kendilerine geçiş kolaylığı sağlayacak olan diğer boğaz hizmetlerinden faydalanmaktan kaçınmaktadır. Ayrıca İstanbul Boğazından geçen gemilerin yine maliyetlerini azaltmak için sahip oldukları gemilerdeki mekanik ve diğer teknik eksikliklerini gidermemeleri nedeniyle geçiş esnasında yaşadıkları makine arızalarıdır. Dolayısıyla bunların denetlenebilme ve İstanbul Boğazından geçişini kolaylaştıran hizmetlerden faydalanma zorunluluğu ve imkanı bulunmaktadır. Mevcut yasal düzenlemelerin harfiyen uygulanması bu sorunları çözecektir.



E) KANAL İSTANBUL

Kanal İstanbul projesi; Küçükçekmece Gölü'nden başlayıp Sazlıdere Barajı'ndan geçerek Terkos Gölü'nün doğusundan Karadeniz'e ulaşmayı amaçlayan yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20,75 metre derinliğinde ve tabanda 275 metre, su seviyesinde 360 m genişliğine sahip olacağı ve yaklaşık 3-4 saatte geçileceği tahmin edilen bir yapay su yolu olacaktır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca 2018 yılında hazırlanan sunumda Kanal İstanbul'un toplam maliyetinin 20 milyar dolar olacağı öngörülmektedir.

Dünyada yapay su yollarının veya kanalların yapılmasında gereklilikler, temel amaçlar ve beklentiler bulunmaktadır. Dünyada bunun pek çok örneği vardır. Bunlardan bazıları; Süveyş(Mısır), Panama(Panama), Korint(Yunanistan), Kiel(Almanya), White Sea-Baltic(Rusya), Augustow(Polonya-Belarus), Khlong(Tayland), Gota(İsveç), Büyük Çin Kanalı(Çin), Le Canal du Midi(Fransa), vb. şeklindedir. Bunun gibi dünya örneklerine bakıldığında yapılan kanalların ortak amaçları ve beklentileri şu şekildedir; Bu kanalların yapılmasındaki en önemli faktör bölgeler arası veya ülkeler arası ticaret yollarını en kısa mesafeye indirerek taşıma maliyetlerini ve buna bağlı olarak her türlü giderleri minimize etmektir. Bu yüzden dünya örneklerinde görüldüğü gibi yapılan kanallar hem taşıma maliyetleri açısından giderleri azaltmış hem de zaman tasarrufu sağlayarak maliyetin daha da azalmasına ve firmaların piyasada etkin olmasına katkı sağlamıştır. Böylece hem firmalar karlarını maksimize edecek imkânlar elde etmiş hem de ülke ekonomilerindeki sosyo-ekonomik bölgesel farklılıkların azaltılmasına yardımcı olunmuştur. Ayrıca bu yapay kanallar bir taraftan merkezi otoritelerin ülke içi etkin politik matris oluşmasına katkı sağlarken diğer taraftan kanalın jeopolitik avantajlarını kullanarak dünyadaki etkinliklerinin artmasına katkı sağlamıştır. Özetle dünyadaki yapay su yolları, ülke ekonomilerine öncelikle ekonomik, politik, hukuki, askeri, çevre bilimi, vb. alanlarda yeni avantajların elde edilmesine imkan vermiştir.

Bu kapsamda Kanal İstanbul yapay su yolu projesinden Türkiye'nin beklentilerinin ne olduğu/olacağı doğru şekilde analiz edilip ortaya konması gerekmektedir. Kanal İstanbul projesi neden düşünülmektedir.

- Türkiye'nin gemi geçiş gelirini artırması için mi?,
- Türkiye'nin Ekonomisine büyük katkı yapacağı için mi?.
- Türkiye'nin Uluslararası alanda Politik avantaj elde edecek olması için mi?.
- Türkiye'nin Hukuki (Türk Boğazlar Sözleşmesi) anlamda yeni avantajlar elde etmesi için mi?
- Türkiye'nin Askeri anlamda yeni avantajlar elde etmesi için mi?

- Yoksa İstanbul Boğazından geçen gemilerin oluşturduğu kazalardan dolayı İstanbul Boğazını bu tehlikelerden korumak için mi?.

Bu sorulara ilave sorular yapılarak çoğaltılabilir. Öncelikle bir yapay su yolu projesi hayata geçirilmek isteniyorsa, kaynakların etkin kullanımı açısından bunun gerekçeleri doğru şekilde okunmalı ve fayda maliyet analizinin yapılması gerekmektedir. Burada Politik, Askeri, Hukuki veya Ekolojik avantaj ve dezavantajlarından ziyade ekonomik açıdan fayda maliyet analizleri ile İstanbul Boğazı ve dünyadaki bazı kanallar ile karşılaştırmaları yapıp sonuçları ortaya konulmalıdır.

Kanal İstanbul projesinin gerçekleştirilme gerekçesi içerisinde “gelir getirecek düşüncesi” belki de en önemli etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum şu basit soruyu sormamıza neden olmaktadır. Kanalin Ekonomisi mi yoksa Ekonominin Kanalı mı?, olacaktır. Kanal İstanbul projesi ile üçü doğrudan biri dolaylı olmak üzere dört açıdan gelir getireceği düşünülmektedir.



Birincisi; Kanalın inşasıyla birlikte inşaat sektörü canlanacaktır. Kanal inşaatı ile beraber ortaya çıkacak milyonlarca metreküp hafriyat ve kazı malzemesinin büyük bir liman, yeni bir ada yapılacağı; maden ocaklarının bir kısmının bu malzeme ile kapatılarak, bir kısmının göle dönüştürüleceği, üzerine kurulacak köprüler sayesinde kara ve demiryolu ulaşımının kesintiye uğramayacağı söylenmektedir. Bununla beraber proje kapsamında, gemilerin kanala emniyetli girişi için dalgakıranlar, kanal içinde acil durum rıhtımları, acil müdahale merkezleri, kanal giriş ve çıkış yapıları, gemi trafik sistemleri gibi alt ve üst yapılar, yat limanları ve kıyı tesisleri, boru hattı ve enerji hattı gibi altyapı tesisleri de yapılacaktır(WWF, 2015). Ayrıca kanalın çevresinde, kongre, festival, fuar merkezleri, spor tesisleri ve konutlarıyla yeni yaşam merkezlerinin kurulması ve bölgenin bir cazibe merkezi haline getirilmesi düşünülmektedir. Kanal İstanbul ile alakalı bu ekonomik hareketlilik, Türkiye ekonomisinin geçmiş dönemlerinde olduğu gibi inşaat sektörü üzerinden ekonomiye dinamiklik kazandırılması amaçlanmaktadır. Bu durum bölge ve ülke ekonomisinin inşaat sektörüne bağımlı ekonomik büyümesine geçmişte olduğu gibi katkı verecektir.

Türkiye ekonomisini dinamikleştirme beklentisi her ne kadar doğru olsa da, Türkiye ekonomisinin son 15 yıllık inşaat sektörüne bağımlı ekonomik büyüme performansının yetersizlikleri net bir şekilde ortadadır. Son on beş yılda inşaat sektörüne ayrılan kaynaklardan dolayı ülke ekonomisi yerli katma değeri yükselten reel ekonomik yapıdan uzaklaşmıştır. Bu durum yerli katma değer yetersizliği yüzünden tasarruf açığına veya sermaye açığının artmasına dolayısıyla toplam döviz bazlı borçlanmanın(kamu-özel) yükselmesine ve sürdürülebilirliğin kaybedilmesine neden olmuştur. Kanal İstanbul için öngörülen 20 milyar dolarlık maliyetin dış borçlanma ile finanse edileceği düşünüldüğünde, projenin anapara ve faizini içeren toplam harcamanın dış borçlanma ve kur üzerindeki baskıyı artıracığı kesindir. Kanal İstanbul için katlanılan bu parasal maliyetin ne kadarlık bir süre içerisinde geri dönüşünün sağlayacağı da bilinmemektedir. Dolayısıyla bu belirsizlik kanal için katlanılan maliyetin, öngörülenden çok fazla olacağına işaret etmektedir. İnşaat sektörüne bağımlı bir büyüme anlayışının Türkiye’de artık geçerli olmayacağı 2018 ve 2019 yıllarında yaşanan durgunlukla açık bir şekilde tescil edilmiştir. Reel tarım ve sanayi üretiminden uzaklaşan, yerli katma değer üretmekten kaçınan bir ekonominin gelişiminin sürdürülemeyeceği açıkça belli olmuştur. Kanal İstanbul üzerinden tekrar aynı politikaya dönmek veya bu şekilde yabancı sermayeyi ülkeye tekrar getirerek, ülke ekonomisine dış kaynak sağlamak kısa vade sonunda, bir döviz darboğazı ile karşı karşıya gelme ihtimalini kuvvetlendirmektedir. Bu anlamda Kanal’ın ekonomisi açısından, ülkede kısa süreli de olsa paranın bollaşmasına neden olarak ekonomik rahatlıklar sağlayacaktır. Ancak ekonominin Kanalı açısından ise, projenin yatırım tutarı ve katlanılacak faizi, borçlanmanın çevrilmesinde yaşanacak sorunlar, yatırımın geri dönüş süresinin çok uzun olması, kaynak dağılımındaki etkinsizliğin artması, makroekonomik göstergelerin bozulması



gibi nedenlerden dolayı sorunlar içermektedir. Daha öncede bahsettiğimiz gibi, yatırım yaparken özel sektörün önceliği kısa sürede kar maksimizasyonu iken, kamu kesiminde sosyal faydanın maksimize edilmesidir. Başka bir ifade ile kamu, sosyal maliyetinden daha fazla bir sosyal fayda elde etmek zorunluluğu bulunmaktadır. Dolayısıyla, katlanılacak aynı toplam maliyet ile sosyal faydanın maksimize edileceği alternatif yatırımların tekrar değerlendirilme gerekliliği bulunmaktadır.

İkincisi; Kanal İstanbul'dan geçiş yapacak gemilerden ücret tahsil edileceği ve bu ücretin ülkeye döviz katkısı yapması beklenmektedir. Başka bir ifade ile Kanaldan elde edilen geçiş ücretlerinin, ülke ekonomisini güçlendireceği şeklinde bir bakış açısı bulunmaktadır. Kanal İstanbul'dan günde 150-200 geminin geçeceği tahminlerinde bulunmaktadır. Kanal İstanbul'dan geçiş yapacak gemi sayısı ve alınacak geçiş ücreti konusu, tamamen rasyonel olmayan tahminlerden oluşmaktadır. Çünkü günde 200 geminin geçmesi demek yıllık 73 bin gemi; kanaldan günde 150 geminin geçmesi demek ise yıllık yaklaşık 55 bin geminin geçişi anlamına gelmektedir. Bu tahminler gerçekliği yansıtmamaktadır. 2000'li yılların başından itibaren İstanbul Boğazından geçen gemi sayısında büyük azalmalar olmuştur. 2007 yılında 56.6 bin olan İstanbul Boğazından geçen gemi sayısı, yıllar itibarıyla azalarak, 2019 yılında 41.1 bine gerilemiştir. 2007-2019 yılları arasında yani son on iki yılda İstanbul Boğazından geçen toplam gemi sayısında yaklaşık %25'lik bir azalma bulunmaktadır. Yine bahsi geçen yıllar arasında; 2007 yılında İstanbul Boğazından günde geçen 155 olan gemi sayısı da, 2019 yılında günlük 112 geçiş sayısına gerilemiştir. Öncelikle tartışmaya konu olan kanal gemi geçiş sayısı bahsedilenin şuan çok altında bir rakamdır. Ayrıca Kanal İstanbul'un inşaat süresinin yaklaşık 7 yıl olacağı tahmin edilmektedir. Dolayısıyla Kanal İstanbul'un 2027 yılında açılacak olması dikkate alındığında, geçecek gemi sayısının son on iki yıllık trendini dikkate alarak revize edildiğinde tahminen 27-30 bin civarında olacağını göstermektedir. Bu bağlamda yıllık 30 bin gemi geçişi demek, günlük 82 gemi geçişi anlamına gelmektedir. Buda 2027 yılında Kanal İstanbul'dan geçiş yapacak gemi sayısının günlük 82 ve yıllık 30 bin civarında olacağını göstermektedir. Tabi ki, bunun gerçekleşmesi için İstanbul Boğazının tamamen gemi geçiş trafiğine kapatılması ve tüm gemilerin Kanal İstanbul'a yönlendirilmesi gerekmektedir. Bunun nasıl sağlanacağı veya sağlanmasının mümkün olup olamayacağı konusu tamamen hukukçuların tartışma alanına girmekte olup Uluslararası hukuk açısından da mümkün görülmemektedir. Örneğin İstanbul Boğazından geçiş yapan gemilerin bir kısmının yönlendirilebilmesi mümkün olsa da, bu gemi sayısı beklentilerin çok altında kalacağını söylemek yanlış olmayacaktır. Ayrıca Bu gemilerden elde edilmeyi düşünülen geçiş ücretleri ve toplam yıllık gelirden beklenenin çok altında olacaktır. Bu da yapılan yatırımın karlılığını veya rantabilitesini veya geri dönüş süresini uzatarak, makroekonomik göstergeler üzerinde olumsuz baskısını artıracaktır. Bu anlamda Kanalin ekonomisi açısından elde edilecek geçiş ücret gelir beklentisi ortadan

kalkarken, Kanal ekonomisi açısından ise, proje yatırım tutarı ve faizinin ortaya çıkaracağı bütün olumsuzluklardır.

Gemi geçiş ücretleri ile ilgili bir diğer konu ise, gemilerin Kanal İstanbul'dan geçişi esansında ne kadar ücret ödeyecekleridir. Bilindiği gibi İstanbul Boğazı, gemi geçiş ücretleri 1936 yılında Türk Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir, yukarıda bahsedildiği ücretlendirmeler belirlenmiştir. Bu bağlamda Kanal İstanbul geçiş ücretini de buna yakın bir rakamda tutma zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Eğer Kanal İstanbul gemi geçiş ücreti, İstanbul Boğaz gemi geçiş ücretinin çok üzerinde olursa, o zaman gemilerin neden İstanbul Boğazı yerine Kanal İstanbul'u tercih etmesi gerektiğinin ortaya konulması gerekmektedir. Veya gemilerin İstanbul Boğazından geçişini engelleyecek nasıl bir yol ve yöntemin belirleneceğini veya gemilerin neden daha yüksek geçiş ücreti ödeyerek Kanal İstanbul 'dan geçmeyi tercih edeceğini açıklama zorunluluğu bulunmaktadır.

Ayrıca Kanal İstanbul'u tercih eden her gemi, İstanbul Boğazı'nın gemi geçiş ücreti ve diğer hizmet gelirlerini azaltacaktır. Dolayısıyla İstanbul Boğazı toplam gelirlerinde bir gelir kaybı olacaktır. Kanal İstanbul'un geçiş ücretleri belirlenirken, İstanbul Boğazından elde edilen gelirin kaybını da düşünerek hesaplanması gerekmektedir. Örneğin İstanbul Boğazından daha önce geçiş yapan ve ücret ödeyen bir gemi, Kanal İstanbul'u kullanırken aynı ücreti öderse, ülkenin geliri artmaz, aynı kalacaktır. Bundan dolayı Kanalın geçiş ücreti belirlenirken; İstanbul Boğazı geçiş maliyeti, Kanal İstanbul'un yapımı için katlanılan toplam maliyeti (sermaye, faiz ve cari gider toplamı) ve kanal hizmet bedellerini kapsayacak şekilde yapılma zorunluluğu bulunmaktadır.

Üçüncü olarak, Kanal İstanbul çevresindeki arazilerin ve gayrimenkullerin değerlendirilip, önemli bir rant geliri elde edilmesi, kaçınılmaz bir sonuçtur. Küçükçekmece Gölü'nden başlayıp Sazlıdere Barajı'ndan geçerek Terkos Gölü'nün doğusundan Karadeniz'e çıkan Kanal İstanbul proje güzergâhındaki arazi fiyatlarının çok yüksek oranlarda artış göstermesi, oluşan rantı açıkça ortaya koymaktadır. Bunun dışında Kanal İstanbul'un gemi geçişine başladığı ve çevresindeki alt ve üst yapı yatırımlarının tamamlaması süreci ile birlikte bölgede mesken ve işyeri fiyatları da çok yüksek olacaktır.

Dördüncü olarak, İstanbul Boğazında yaşanan gemi kazalarından dolayı oluşan veya gelecekte oluşabilecek maddi veya ekolojik zararların önüne geçilmesi gerekliliğidir. Bu gerekçenin temeli İstanbul Boğazında gemi trafiğinin yüksek düzeylerde olması ve oluşan gemi kazalarının -özellikle petrol, gaz ve kimyasalların- tehlike oluşturmalarıdır. Özellikle petrol, gaz veya kimyasal taşıyan büyük tonajlı gemilerin, İstanbul boğazından geçişi esnasında yaptıkları kazalar sonucu; öncelikle İstanbul boğazı çevresinde yaşayan

insanların hayatını, sudaki yaşayan canlıları etkilemekte ekolojik dengenin bozulmasına ve diğer sosyo-ekonomik faaliyetlerin zarar görmesine neden olmaktadır. İstanbul Boğazı'nın gemi trafiği istatistiki rakamları her yıl azalsa da, bu kazalar gerekli tedbirler ve denetimler alınmadıkça kaçınılmaz olmaya devam edecektir. Ancak bu sebeple Boğaz trafiğinin azalması gerektiğini ve Kanal İstanbul'un yapılmasının zorunluluğunun açıklamaya çalışmak, bilim ve akıl dışı bir hareket tarzı yani hissi bir yaklaşım olacaktır. Çünkü benzer gemi kazalarının tamamının Kanal İstanbul güzergâhında da olabilme ihtimali en az İstanbul Boğazında olma ihtimali kadardır. Hatta Kanal İstanbul'da daha fazla miktarda gemi kazası olma ihtimali bulunmaktadır. Çünkü Kanal, İstanbul Boğazının sahip olduğu bazı teknik ve coğrafi şartlara sahip değildir. O zaman kazaların olumsuz ekonomik ve ekolojik sonuçlarını minimuma indirmenin yolu; yeni bir kanal inşa etmekten ziyade gemi kazalarına neden olan sebepleri ortadan kaldırıcı önlemler almaktan geçmektedir. Gemi kazalarının önemli bir kısmının insan hatası ve makine arızası olduğu gerçeği dikkate alındığında da, bunun yapılabilmesinin daha düşük bir maliyet içerdiği kesindir. Ayrıca alınacak ilave emniyet tedbirlerinin maliyetini, "kirleten öder" prensibinde olduğu gibi "tehlike oluşturan da öder", yönteminin uygulanması bir çözüm stratejisi olarak görülebilir.



F) KANAL İSTANBUL İLE İSTANBUL BOĞAZI VE SEÇİLMİŞ BAZI KANALLARIN KARŞILAŞTIRILMASI

İstanbul Boğazı ile Kanal İstanbul'un şu anda bilinen rakamlarını karşılaştırma yapmak, bu iki su yolunun birbirlerine üstünlük veya eksikliklerini ortaya koymak anlamında önemlidir.

Tablo 9. İstanbul Boğazı ile Kanal İstanbul Karşılaştırması

	İstanbul Boğazı	Kanal İstanbul
Hat Uzunluğu(km)	33	45
Hat Derinliği(metre)	25 - 110	20,75
Hat Genişliği(metre)	700-3600	250-350
Hat Geçiş Ücreti(ABD \$)	12.530	(12.530-198.000 Arası)
Hat Geçiş Süresi(saat)	1,5-2	3-4
Geçiş Yapan Toplam Gemi Sayısı(adet)	41.112	-
Geçiş Yapan Günlük Ort. Gemi Sayısı(adet)	112,6	-

İstanbul Boğazı ve Kanal İstanbul'un hat uzunluğu açısından karşılaştırması yapıldığında, İstanbul Boğazından(33 km) geçen gemilerin Kanalı(45 km) kullanmaları halinde 12 km daha fazla mesafe gitmesine neden olacaktır. Ayrıca Karadeniz'e çıkış noktaları ile ulaşılması gereken limanlar arasındaki mesafeyi de artırmaktadır. Dünya örneklerine bakıldığında, inşa edilen yapay kanallarının neredeyse tamamı, ulaşmak istenen mesafeyi kısaltmakta veya daha önce deniz yolu ile ulaşamayan alanlara ulaşımı mümkün hale getirdiği görülmektedir. Herhalde bu anlamda Kanal İstanbul, ulaşmak istenen mesafeyi daha fazla uzatan ilk kanal özelliğine sahip olacaktır. Bu bağlamda gemiler için gidecekleri mesafenin uzaması, hem geminin harcayacağı yakıt, sigorta ve tüm cari giderlerin artmasına hemde ekstra bir zaman maliyetine katlanmasına yol açacaktır. Bu açıdan İstanbul Boğazı, Kanal İstanbul'a göre daha cazip görünmektedir. Başka bir ifade ile gemiler geçiş yolu olarak Kanal İstanbul'u tercih etmeyecek, İstanbul Boğazını tercih edeceklerdir.

İstanbul Boğazı ile Kanal İstanbul'un hat derinlikleri bakımından karşılaştırıldığında, Kanal İstanbul'un derinliği (20,75 m) tasarlanan tasarım gemileri ve birçok diğer gemiler için çok önemli sorun ve tehlikeler oluşturacağı ihtimali bulunmaktadır. Dolayısıyla İstanbul Boğazından geçiş yapan gemilerin genelinin tasarım gemileri ve benzerlerinden oluşması, sorunların oluşabilme ihtimalini kuvvetlendirmektedir. Bugün dünyadaki örneklerin

bazılarına bakıldığında, İstanbul Boğazdan geçiş yapan bu gemilerin Panama Kanalı (14 metre), Kiel kanalı (11 metre), İsveç'teki Gota kanalı (3 metre), Korint kanalı (8 metre), White Sea-Baltic kanalı (4 metre) gibi kanalları kullanamadıkları bilinmektedir. Bundan dolayı Kanal İstanbul'un sahip olduğu 20,75 metre kanal derinliği tasarlan gemiler için kabul edilebilir bir derinlikte değildir. Ayrıca İstanbul Boğazının daha derin olması(25-110 metre), ona üstünlük sağlamaktadır.

Aynı şekilde İstanbul Boğazı ile Kanal İstanbul'u hattın genişliği açısından karşılaştırıldığında; Kanal İstanbul'un 250-350 metre hat genişliği seviyesi, İstanbul Boğazın 700-3600 metre hat genişliği seviyesinden oldukça daha azdır. Boğaz ve kanal gibi yapay veya doğal su yollarının hat genişliğinin büyük olması, bir taraftan gemilere daha fazla hareket kabiliyeti sağlarken diğer taraftan geçilen su yolundaki trafiğin koordinasyonunu kolaylaştırmaktadır. Bu durum gemiler tarafından kullanılan su yollarında kazalarında azalmasına katkı sağlamaktadır. Başka bir ifade ile su yolunun hat genişliği ne kadar büyük olursa, gemilerin herhangi bir kazaya neden olma ihtimali de zayıflamaktadır. Hat genişliği bu açıdan değerlendirildiğinde İstanbul Boğazının, Kanal İstanbul'a göre daha üstünlüğü ortaya çıkmaktadır.

İstanbul Boğazı ile Kanal İstanbul'u karşılaştırma yapılırken tartışılan en önemli konulardan birisi de, geçiş ücreti konusudur. Her iki örneği gemilerin geçiş yaparken ödeyeceği ücretler açısından değerlendirdiğimizde, daha vahim bir farklılık ortaya çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu bağlamda 2019 yılında İstanbul Boğazından geçen gemilerin ödediği ortalama geçiş ücreti tahminen 12.500 ABD dolarına karşılık gelmektedir. İstanbul Boğazı gemi geçiş ücretleri, 1936 Türk Boğazlar sözleşmesinde açıkça belirlenmiştir;

“Ticaret gemileri, Boğazlarda bir limana uğramaksızın uğraksız geçerlerken Türk Makamlarına Sözleşmenin I sayılı Ekinde belirtilen vergi ve harçları ödemek zorunda olup başkaca bir mali yükümlülüğe tabi değildir. Diğer yandan, kılavuzluk ve römörkörüclük (1938 münakalat vekaletinin yayınladığı yılda böyle tarif edilmiştir) isteğe bağlıdır. Gemiler geçiş esnasında tonajına bağlı olarak 1 Altın Frank ödeyecektir. Altın Frank 900/1000 ayarında 10/31 gram altını içeren Fransız Altın Frankı'dır. **Bu miktar 24 aya döndürüldüğünde 1 Altın Frank; 0,290323 gram saf altına tekabül etmektedir.** Altın Frank'tan maksat, zaten altın paranın içindeki has altın metali miktarıdır” (Demir, 2017).

Yani Boğazlardan geçen gemilerden alınması gereken tonaj başına geçiş ücreti ya 1 Frank Altın ya da ona eş değer olan 0,290323 gram saf altın yada bu saf altına eş değer güncel döviz olması gerekmektedir. Ancak 1973 yılında başlayan ve 1980'li yılların başında

Boğazların gemi geçiş ücreti ABD doları cinsinden tekrar düzenlenmiş ancak bu yeni düzenleme sonrasında Boğazlardan geçiş yapan özellikle SSCB menşeli gemiler yeni belirlenen geçiş ücretini yüksekliğini bahane ederek ödeme yapma konusunda direnç göstermişlerdir. Bundan dolayı 1982 yılında Bakanlar Kurulu toplanarak tek Boğazlardan geçiş yapan gemilerin ödeyeceği ücretler konusunda bir karar almıştır. Alınan Bakanlar Kurulu kararı ile 1983 yılından itibaren 1 Altın Frank(veya 0,290323 gram saf altın) olan gemi geçiş ücreti, bir takım muafiyetler ile birlikte 0,8063 ABD dolarına sabitlenmiştir. Ancak ABD dolarına yapılan bu eşitlemenin hangi hesap veya ilkelere göre yapıldığı konusu günümüze kadar açıklık getirilememiştir. Hatta bu konu çok fazla tartışıla gelen bir konu bile olmamıştır. Aslında ülkemiz için ilave milyarlarca dolar kaybının açıkça görüldüğü bir konunun hiç gündeme getirilmemiş veya hükümetler tarafından düzeltilme çabasına girilmemiş olması da çok enterans bir durumdur.

Durumu daha iyi açıklayabilme adına tekrar gözden geçirmekte fayda bulunmaktadır. Türk Boğazlar Sözleşmesine göre; Boğazlardan geçiş yapan her gemi tonaj başına 1 Frank Altın ödeyecektir. 1 Frank Altın'dan kastedilen içinde 0,290323 gram saf altındır. Buna göre Boğazlardan geçen gemilerden elde edilecek geliri hesaplayalım. 5 Mart 2020 tarihi itibarıyla 1 Altın Frank veya 0,290323 gram saf altın değeri üzerinden karşılığı şu şekildedir.

1 Gram Saf Altın Fiyatı = 320,4620 TL ise

1 Frank Altın = 0,290323 gram saf altın= 0,290323* 320,4620 TL = 93,0374 TL

1 ABD Doları = 6,0882 TL ise

93,0374 TL / 6,0882 TL = **15,28 ABD Doları** (tonaj başına)'na karşılık gelmektedir.

1982 yılında Bakanlar Kurulu düzenlemesi ile boğazlardan geçen gemilerden tonaj başına 0,8063 ABD doları alınması karara bağlanmıştır. Bundan dolayı hala günümüzde boğaz geçiş ücreti gemilerden(muafiyetlerin olmadığı varsayımı ile) tonaj başına 0,8063 ABD dolarıdır. Ancak Türk Boğazlar sözleşmesi gereği alınması gereken gerçek ücret; tonaj başına geçiş ücreti 1 Frank Altın yani günümüze dönüşümü 15,28 ABD doları olması gerekmektedir. Bu bağlamda Türkiye, boğazlardan geçiş yapan gemilerden yaklaşık 18.9 kat daha az geçiş ücreti almaktadır. Türkiye'nin 2019 yılında İstanbul Boğazından geçiş yapan gemilerden aldığı ortalama geçiş ücretinin tahminen 12.500 dolar olduğu göz önüne alındığında, milyarlarca dolar kaybı olduğu görülmektedir.

**Tablo 10. İstanbul Boğazı Gelirleri(tahmini):
1982 Yılı Bakanlar Kurulu Kararı ve Türk Boğazlar Sözleşmesine Göre**

	Geçiş Sayısı	Toplam Gemi Tonajı	Yıllık Tahmini Geçiş Ücreti Toplam Geliri (Tonaj*0,8063 ABD Doları \$) 1	Gemi Başına Tahmini Ort. Geçiş Maliyeti (Adet\$)2	1 Frank Altını = 0,290323 gram saf altın = ABDDoları3	Ana Sözleşmeye Göre Yıllık Tahmini Geçiş Ücreti Toplam Geliri(Tonaj*0,290323 gram saf altın \$)4	Ana Sözleşmeye Göre Gemi Başına Tahmini Ort. Geçiş Maliyeti (Adet \$)5
2006	54.880	475.796.880	383.635.024	6.990	5,2	2.494.320.640	45.450
2007	56.606	484.867.696	390.948.823	6.906	6,6	3.211.484.850	56.734
2008	54.396	515.639.614	415.760.221	7.643	9,5	4.914.764.327	90.352
2009	51.422	514.656.446	414.967.492	8.070	9,5	4.906.068.454	95.408
2010	50.871	505.615.881	407.678.085	8.014	12,2	6.148.962.228	120.874
2011	49.798	523.543.509	422.133.131	8.477	14,3	7.481.393.154	150.235
2012	48.329	550.526.579	443.889.581	9.185	15,9	8.770.871.189	181.483
2013	46.532	551.771.780	444.893.586	9.561	13,6	7.513.650.688	161.473
2014	45.529	582.468.334	469.644.218	10.315	12,1	7.072.800.509	155.347
2015	43.544	565.216.784	455.734.293	10.466	10,6	6.019.346.291	138.236
2016	42.553	565.282.287	455.787.108	10.711	11,4	6.421.484.095	150.906
2017	42.978	599.324.748	483.235.544	11.244	11,9	7.135.989.489	166.038
2018	41.103	613.088.166	494.332.988	12.027	11,3	6.899.114.781	167.849
2019	41.112	638.892.062	515.138.670	12.530	12,8	8.167.988.722	198.677

1. Boğazlar Sözleşmesinin 1982 yılında yeniden düzenlenmiş halindeki toplam geçiş ücreti değeri(Ton 0,8063 \$). Bu rakam sözleşmede belirtilen zorunlu ödenmesi gereken tüm harç ve resimleri kapsamaktadır.
2. 1982 düzenlemesine istinaden alınan geçiş ücretlerinin yıllık tahmini gelirinin geçen toplam gemi sayısına bölünmesiyle elde edilmiştir. Ayrıca Türk Boğazlar Sözleşmesinde yer almayan muafiyetler de dikkate alınmamıştır.
3. Yıllar itibarıyla 0,290323 gram saf altının, yıl bazında ortalama döviz kuru kullanılarak, tonaj başına elde edilen dolar cinsinden değeri
4. 1936 Montrö Boğazlar Ana Sözleşmesine göre geçiş ücreti toplam tonaj başına 1 Frank Altını=0,290323 gram saf altın olarak kalsa idi, yıllık bazda tahmini toplam tahmini geçiş geliri
5. 1936 Montrö Boğazlar Ana Sözleşmesine göre tahmini geçiş ücreti toplam gelirin, yıllık toplam geçen adetine bölünmesiyle elde edilmiştir.

Kaynak: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü verileri ve tarafımızca yapılan hesaplamalar.

Yukarıda tablo hesaplanması yapılırken Türk Boğazlar Sözleşmesi esas alınmıştır. Daha sonraki yıllarda Bakanlar Kurulu tarafından öngörülen sözleşmede belirtilmeyen muafiyetler de dikkate alınmamıştır. Buna göre en son uygulamaya konulan 1982 yılı sonrası için geçerli olan tonaj başına sabit dolar değerinden(0,8063 ABD Doları) gemi geçiş ücretlerinden elde edilen toplam gelirlerin yüksek miktarlarda artmadığı

görülmektedir. Bunun bir sebebi de uygulamaya konulan geniş yelpazeli muafiyetlerdir. Tahmini hesaplanan toplam gelirler, gemi geçiş ücreti ile beraber 1936 yılı Türk Boğazları Sözleşmesinde belirtilen vergi, harç, vb. gelirleri de içermektedir. Buna göre 54.8 bin geminin geçiş yaptığı 2006 yılında yaklaşık 383.6 milyon dolarlık tahmini bir toplam gelirin elde edildiği görülmektedir. 2007 yılını izleyen yıllarda İstanbul Boğazından geçiş yapan gemi sayılarında azalışlar meydana gelse de, gemi tonajlarının artması elde edilen toplam tahmini gelirlerinde artmasına yardımcı olmuştur. Bu bağlamda 2010 yılında toplam elde edilen gelir 407 milyon dolara, 2015 yılında 455 milyon dolara ve 2019 yılında ise elde edilen tahmini toplam gelirin 515 milyon dolara çıktığı görülmektedir. Yine bu dönemde İstanbul Boğazından geçiş yapan gemilerin tahmini ortalama gemi başına ödediği ücret 2006 yılında 6990 dolar iken, yıllar itibarıyla geçiş yapan gemilerin tonajlarında meydana gelen artışlardan dolayı 2010 yılında 8014 dolara, 2015 yılında 10.466 dolara ve 2019 yılında ise tahmini olarak 12.500 dolara yükseldiği görülmektedir. Ancak 1982 yılında İstanbul Boğazı geçiş ücret düzenlenmesi yapılmamış olsaydı veya düzenleme ile sadece sabit bir dolar değerine sabitlenmemiş olsa idi, veya sözleşmede belirtilmeyen ilave muafiyetler verilmemiş olsa idi, İstanbul Boğazından geçiş yapan gemilerin tonaj başına ödeyeceği bedelde indirim yapılmamış olsa idi, şu anki ücretlerin yaklaşık 15 Kat üstünde olacağı açıkça görülmektedir. Böylece milyarlarca dolarlık döviz kazancı ülke döviz stoklarında yer alacaktı.

Sonuç itibarıyla; 1936 Türk Boğazlar Sözleşmesinde belirtilen 1 Altın Frank veya onun içerisinde yer alan 0,290323 gram saf altın değerinin, 1982 yılındaki ABD doları karşılığı yaklaşık 3.22 dolara karşılık gelmektedir. Ancak özellikle Rusya menşeli gemilerin(eski adı SSCB) tonaj başına karşılık gelen bu geçiş ücretini ödememişler ve Bakanlar Kurulu kararı ile bu geçiş ücretinde indirim yapılarak 0,8063 ABD dolarına eşitlenmiş ve Türk Boğazlar Sözleşmesinde yer almayan bir takım ilave muafiyetlerde getirilmiştir. Eğer 1982 yılında böyle bir düzenleme yapılmamış ve ilave muafiyetler getirilmemiş olsa idi yani geçiş ücreti toplam bedelleri 1 Altın Frank ile ödenmeye devam etse idi veya en azından indirim yapılmamış olsa idi, İstanbul Boğazından geçiş yapan gemilerin ödeyeceği toplam bedeller çok daha yüksek olacaktı. Örneğin sözleşmedeki esas ücret ile yeniden düzenlenen geçerli geçiş ücretleri ile elde edilen toplam gelirleri karşılaştırması yapıldığında durumun vahameti ortaya çıkmaktadır. 2006 yılında tahmini olarak geçerli geçiş ücretlerinden elde edilen toplam gelir 384 milyon dolar iken, esas ücret olan 1 Frank Altın üzerinden tahmini gelir toplamı 2.4 milyar dolar olacaktı. 2010 yılında geçerli ücretten toplam elde edilen tahmini gelir yaklaşık 408 milyon dolar iken, esas ücret tahmini toplam geliri 6.1 milyar, 2015 yılında tahmini toplam gelir 456 milyon dolara karşılık, 6 milyar dolardı. 2019 yılında ise 515 milyon dolara karşılık, 8.1 milyar dolarlık boğazdan geçiş geliri elde edilmesi mümkün olacaktı. Tüm bunların ışığında Kanal İstanbul gemi geçiş ücretlerinin

ne olabileceği konusunda bir tahminde bulunmak zor olsa da, Boğazda şuan geçerli olan gemi başına tahmini ortalama gelir olan 12.500 dolar ile 1936 yılı Türk Boğazlar sözleşmesine göre olan ama uygulanmaktan vazgeçilen 198.677 dolar arasında bir geçiş ücreti olacaktır. Tabi ki asıl olan; benzer kanalların geçiş ücretlerinin, Kanal İstanbul yapım maliyetinin, kullanılan sermayeye ödenecek faiz, risk oranları, ortalama geçebilecek gemi sayısı, gibi pek çok değişkeni hesaba katarak geçiş ücretinin tespit edilmesidir. Ancak tahminen bu hesaplamalar sonucunda 100 bin dolar ile 150 bin dolar arasında kanaldan bir gemi geçiş maliyeti olacağı düşünülmektedir. Böyle bir durumda gemiler Kanal İstanbul'un bu geçiş maliyetine katlanmaktan kaçınacaklardır.

İstanbul Boğazı ile Kanal İstanbul'un gemi geçiş süreleri bağlamında karşılaştırması yapıldığında ise; Kanal İstanbul'dan gemiler geçiş süresi bakımından daha uzun bir sürede geçeceklerdir. Bir geminin İstanbul Boğazından Marmara Denizine ortalama geçiş süresi 2 saat iken, Kanal İstanbul'dan Marmara Denizine geçmek isteyen bir gemi 3-4 saatini harcayacaktır. Bu durum Kanal İstanbul'u kullanan gemilere bir takım ek ilave maliyetlere katlanması anlamına gelmektedir. Örneğin, aynı yöne, aynı yere, aynı miktarda ve aynı ürünü taşıyan bir gemi İstanbul Boğazı yerine Kanal İstanbul'u kullanarak Marmara Denizine geçerse(veya tersi), İstanbul Boğazını kullanan gemiye göre daha fazla süre kullanacağı için gemi kira bedeli, personel, cari gider, taşıma sigortası ve yakıt maliyetleri daha fazla olacaktır. Kanal İstanbul'un hat uzunluğunun fazla olması, geçiş yapan gemilere ilave maliyetler getirdiği için dezavantajlı olma halini artırmaktadır. Ayrıca Rusya'nın Novorossiysk Limanı'na gidecek bir geminin; İstanbul Boğazı'nın Karadeniz çıkışından gidiş mesafesi ve süresi ile Kanal İstanbul'un Karadeniz çıkışından aynı limana gidiş mesafesinden yaklaşık 24 km daha kısadır. Sonuç olarak Kanal İstanbul, İstanbul Boğazına göre hem daha uzun bir hatta sahip hem de Karadeniz çıkışından ticaretin yoğun yaşandığı limanlara ulaşmak için daha uzak bir mesafede olduğu açıkça görülmektedir. Bu durumda İstanbul Kanalı'nın, diğer kanallardan beklenen "mesafe" ve "maliyet" faydasını sağlayamadığı söylenebilir. Dolayısıyla mesafeyi uzattığı için Kanal İstanbul tercih edilmeyecektir.

Ve son olarak İstanbul Boğazı ile Kanal İstanbul'dan geçiş yapacak gemi sayıları karşılaştırıldığında, rekabet daha da şiddetlenecektir. 2019 yılında İstanbul Boğazından geçen toplam gemi sayısının 41.112 olduğu düşünüldüğünde, rekabetin boyutunun yüksek olacağı anlaşılmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazından geçiş yapan gemi sayısının son on üç yılda sistematik olarak toplamda yaklaşık %28 azalması, 2027 yılında İstanbul Boğazından geçiş yapan gemi sayısının daha az olacağına işaret etmektedir. Başka bir ifade ile Kanal İstanbul'un tahmini olarak 7 yıl sonra gemi geçişlerine açılacağını varsayarsak; 2027 yılında rekabet edilecek toplam gemi sayısı yaklaşık 30 bin civarında olacaktır.

Bu gemilerin ne kadarı Kanal'dan geçeceği bilinmemektedir. Kanal İstanbul'dan kaç geminin geçiş yapacağı ancak açılışı ile birlikte bilinebilecektir. Çünkü İstanbul Boğazı için hangi kararlar alınabilecek ve uygulanabilecek?, ve gemiler için Kanal'dan geçiş maliyeti toplam ne kadar olacak? soruları şuan cevaplanamamaktadır. Gemileri Kanal İstanbul'dan geçiş yapma tercihine yöneltecek hangi düzenlemeler uygulamaya konulacak?, vb. konular önemini korumaktadır. Bundan dolayı şu anki durum dikkate alındığında Kanal İstanbul; daha az geminin veya hiçbir geminin geçiş yapmayı tercih etmek istemeyeceği için dezavantajlara sahiptir. Bu dezavantajların avantaja, bu tehditlerin fırsatlara nasıl dönüştürüleceğinin tartışılmaya açılması gerekmektedir.

Aslında bu Kanal tartışma sürecinde gözden kaçırılan bir başka önemli nokta bulunmaktadır. İstanbul Boğazından geçiş yapmak isteyen gemiler belli süreler dahilinde izin almakta bundan dolayı bir bekleme süresi ile karşı karşıya kalmaktadır. Kanal İstanbul yapıp gemi geçişine açıldığında, gemiler için bu bekleme süresinin ortadan kalkacağına yönelik söylemler bulunmaktadır. Kanal İstanbul ile bekleme süresinin azalacağı veya tamamen ortadan kalkacağı sonucu, tabi ki gemi sahipleri için çok büyük avantajdır. Ancak gemilerin İstanbul Boğazında geçiş yapmadan bekleme sürelerinin olması, Türkiye açısından hafife alınmayacak bir gelir kapısı görünümündedir. Boğazdan geçiş sırası için bekletilmek zorunda kalınan gemiler, bu zamanın boşa gitmemesi için ihtiyaçları olan her türlü tedarikleri karşılamaya çalışmaktadır. Çünkü deniz taşımacılığında genellikle gemiler saat/gün kiralama yoluyla faaliyetlerini gerçekleştirmektedirler. Bu yüzden zaman kaybı her anlamda bir maliyet olarak görülmekte ve bekletilme süresi içerisinde gemi için gerekli olan tedarikler sağlayarak bu zaman maliyetinden kurtulmaya çalışmaktadırlar. Bu bakış açısı neticesinde, Boğazlardan geçiş sırası bekleyen gemiler, her yıl toplamda milyarlarca dolarlık ihtiyaçlarını Türkiye'den sağlayarak, ülkenin döviz gelirinin artmasına katkı sağlamaktadır. Gemiler boğazdan geçiş sıralarını beklerken yapılan yakıt ikmalleri, kumanya ikmalleri, tamirler, personel değişiklikleri, gibi pek çok tedarik sağlanmakta ve bunların karşılığında 5 milyar dolardan daha fazla bir döviz ülke ekonomisine kazandırılmaktadır. Ayrıca en az 10.000 kişilik bir istihdam grubu bu tedarikler karşılamaya çalışan işletmelerde çalışmaktadır. İstanbul Boğazı veya Kanal İstanbul'da gemilerin bekletilme süresi, her hangi bir şekilde kısaltıldığında veya tamamen ortadan kaldırıldığında, elde edilen bu döviz geliri ve istihdam ordusundan vazgeçileceği bilinmeli ve kayıplar hanesine yazılmalıdır.

Tablo 11. Kanalların Karşılaştırması

	İstanbul Boğazı	Kanal İstanbul	Süveyş Kanalı	Panama Kanalı	Kiel Kanalı
Hat Uzunluğu(km)	33	45	193	81.3	98.7
Hat Derinliği(metre)	25-110	20,75	11-24	12-14	11
Hat Genişliği(metre)	700-3600	250-350	220	150-300	103-214
Hat Geçiş Ücreti(ABD \$)	12.500	(12.000-198.000 Arası)	307.203	150.424	13.390
Hat Geçiş Süresi(saat)	2	3-4	12-15	9	6.5-8
Geçen Gemi Sayısı(adet)	41.112	-	18.880	13.785	45 bin
Günlük Gemi Sayısı(adet)	112.6	-	51.7	37.8	250
Zaman tasarrufu	-	120-180 dk uzuyor	17 gün	21 gün	8 saat
Mesafe tasarrufu(km)	-	12-40 km artıyor	8.850	11.500	460
Yıllık Kaza Sayısı(adet)	13	-	46	12	24.7

Kaynak : Tablo tarafımızca oluşturulmuştur.

Dünyada her yapılan yapay kanalın temel yapılma gerekçesi, deniz yolu ile gidilmesi gereken mesafeyi kısaltmak veya daha önce su yolu ile ulaşım olmayan bölgelere ulaşımı mümkün kılmaktır. Bunun dışında pek çok alt amaçlar olsa da, Kanallar için ana gerekçe öncelikle bunlar olmuştur. Dünyadaki pek çok örneği gibi Süveyş, Panama ve Kiel Kanalları tamamen bu gerekçeleri karşılamak için inşa edilmiştir. Bu üç kanal ve bir boğaz gemiler için hareket limanları ile varış limanlarının farklılıklarına göre gidilmesi gereken deniz yolu mesafesini kısaltmaktadır. Böylece deniz yolu lojistik firmalarına binlerce dolar maliyetten kaçınmalarına yardımcı olmaktadır. Bu maliyetler içerisinde; gemi kirası, yakıt, personel, sigorta, geminin diğer cari diğerlerinin bulunduğu onlarca kalemler bulunmaktadır. Tüm bunların ışığında Kanal İstanbul ise, yapay kanalların temel yapılma gerekçelerine aykırı bir şekilde gidilecek mesafeyi uzatmaktadır. Bu durum gemilere bahsettiğimiz onlarca kalemlerde ekstra maliyetler yüklemektedir. Örneğin 200 metre üstü büyüklükte bir tankerin günlük kiralama kaybının ortalama 120 bin dolar olduğu düşünüldüğünde; Kanal İstanbul'dan geçiş yapan bir geminin hat(12 km) ve çıkıştan sonra kaybettiği zaman(24km) yaklaşık 180 dakika olduğunu varsayarsak, yaklaşık 10.000 dolar daha fazla kiralama maliyetine katlanacaktır. Gemiler için mesafenin kısalması demek, pek çok yapılacak gider kaleminin(kiralama bedeli, yakıt, sigorta, cari gider, amortisman, vb.) azalması anlamına gelmektedir.

Ayrıca bu kanalların ve de dünyada var olan diğer kanalların neredeyse tamamında kendisine rakip olacak başka bir doğal veya yapay su yolu bulunmamaktadır. Bundan dolayı artan ticaret hacmi ve maliyetlere paralel olarak kendilerini yenilemekte, hizmetlerini farklılaştırmakta ve geçiş fiyatlarını her yıl düzenleyebilmektedirler. Ancak Kanal İstanbul açısından durum biraz farklılık arz etmektedir. Çünkü Kanal İstanbul'un kuvvetli bir rakibi bulunmaktadır. Özellikle bu rakip yani İstanbul Boğazı, Kanal İstanbul'la karşılaştırıldığında ekonomik açıdan, zaman ve mesafe açısı gibi her anlamda üstünlüğü bulunmaktadır. Dolayısıyla Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı ile rekabet edebilme şansı bulunmamaktadır. Bu olumsuzluklara bir de, Kanal İstanbul'dan geçiş yapan gemilerin seyir emniyeti olumsuzlukları ilave edildiğinde Kanal İstanbul'un durumu biraz daha zorlaşmaktadır. Bununla birlikte İstanbul Boğazı geçiş ücretlerinin belirlenmesi daha rijit olduğunu için, Kanal İstanbul'un fiyatlandırılması da zorlaşmaktadır. Bu durum Kanal İstanbul için bir tehdit olarak görülmektedir. Kanal İstanbul gemi geçiş ücretlerinin doğru fiyatlandırılması için İstanbul Boğazı gemi geçiş bedellerinin Türk Boğazlar Sözleşmesinde belirlenen fiyatlara geri dönülmesini zorunlu hale getirmiştir. 1982 yılında Türkiye, kendi isteği, imzası ve tek taraflı almış olduğu Bakanlar Kurulu kararı ile İstanbul Boğazı gemi geçiş ücretlerini çok düşük bir ABD dolarına sabitlemiştir. Zaman içerisinde gelen siyasal iktidarların hiç biri bu konu ile ilgili tekrar bir çalışma yapmamıştır. Şimdi Türkiye'nin yeni bir Bakanlar Kurulu kararı ile İstanbul Boğazı gemi geçiş ücretlerini Türk Boğazlar Sözleşmesinde imza altına alınan fiyata yani 1 Frank Altına ya da ona karşılık gelen "0,290323 gram saf altın" değerine getirmek zorundadır. Bu sözleşme hükümleri iki şekilde yeniden düzenlenebilir. Birincisi; Bakanlar Kurulu Kararı ile direkt olarak İstanbul Boğaz geçiş ücreti, sözleşmeye taraf olan ülkelerin belirlediği fiyata(1 Frank Altına ya da ona karşılık gelen "0,290323 gram saf altın" veya saf altın değerine karşılık gelecek dövize) hemen getirilebilir. İkincisi ise, bu gemi geçiş fiyat uyarlamasını kademeli olarak belirli bir zaman diliminde sözleşmede belirlenen 0,290323 gram saf altına eş değer haline getirebilir. Ancak ister hemen isterse belirlenecek çok uzun olmayan bir vadede İstanbul Boğazı geçiş ücretleri eski seviyesine getirilmelidir. Bu hem İstanbul Boğazı geçişlerindeki Türkiye'yi ekonomik anlamda zarara sokan durumdan kurtulmasına katkı sağlayacak hemde Kanal İstanbul gemi geçiş ücretlerinin doğru fiyatlandırılmasına imkân verecektir.

İstanbul Boğazı ve Kanal İstanbul'un aynı anda gemi geçişlerine izin verildiği varsayımından hareketle; Karadeniz'den iki farklı su yolu ile Marmara Denizi'ne gemi geçişi artacağından, gemi trafiğinin hızlanacağını göstermektedir. Marmara Denizi'nden Ege Denizi'ne geçiş ise tek bir su yolundan yani Çanakkale Boğazı'ndan gerçekleşeceği için bir trafik yoğunluğu ortaya çıkacaktır. Bu yoğunluğun oluşturacağı baskı başka sorunların oluşmasına zemin hazırlayacaktır. Bu durum Kanal İstanbul proje tartışmasına, Çanakkale Boğazı'ndan



önce yeni bir kanalın (suyolu) yapılması gerekip gerekmediği tartışmasını da başlatmıştır. Yani Kanal İstanbul sonrası Demirtepe Bolayır üzerinden Saroz Körfezine yeni bir su yolu, yeni bir Kanalın tartışmasını gündeme taşımıştır. Başka bir ifade ile yapılması düşünülen kanallar ve onların ortaya çıkaracağı hukuki, siyasi ve ekonomik sonuçlar çok tartışılan bir durum olmaya devam edeceğinin göstermektedir.

Son söz olarak, Kanal İstanbul Türkiye’de sadece kanalın ekonomisi olarak mı varlığını devam ettirecek yoksa Türkiye Ekonomisinin kanalı olarak mı varlığını devam ettirecek? sorusunu cevaplayarak bitirelim.

Kanal’ın ekonomisi demek, kanal yatırımının daha dar bir çerçevede genel ekonomiye katkısı olmasıdır. Başka bir ifade ile; Kanal yatırımı ile birlikte genel reel ekonominin kısa süreli olarak düşük düzeyde fayda sağlamasıdır. Reel ekonomi içerisinde inşaat ve gayrimenkul sektörünün hareketlenmesi ile kısa süreli yüksek rant sağlanan bir ekonomik ortam oluşturulmasıdır. Bölgede inşaat sektörü ve gayrimenkul sektörü canlanacak, yurtiçi ve kısmen yurtdışı tasarruflar bu bölge ve sektörlerle kayacak, ekonomi bir nebze nefes alacak, rant artacak ve kanal çevresinde yurt içi harcamalar artırılabilecektir. Bu durum reel katma değer üreten sektörlerin kısa süreli hareketlenmesine yol açacaktır. Bu hareketlenme sürekli bir döviz girdisi sağlamaktansa, yurtiçi tasarrufların ülkenin başka bir bölgesinden ve hatta reel sektörlerinden bu alana kaymasına neden olacaktır. Ayrıca Kanal İstanbul gemi geçiş ücretleri, İstanbul Boğazından daha yüksek olamayacağı için, ülkeye ilave döviz sağlama kabiliyeti düşük olacaktır. Çünkü hiçbir gemi daha düşük geçiş sağlayacağı bir su yolu varken, yüksek ücret ödeyerek Kanal İstanbul’dan geçiş yapmayacaktır. Aynı gemi geçiş ücretiyle geçmeye zorunlu bırakıldığında ise, İstanbul Boğazı ve dışsalıklarının oluşturduğu gelirler, bir bölgeden başka bir bölgeye kaydırılacaktır. Bu elde edilen gelirin bir cebimizden alıp, diğer cebimize koymak gibi olacaktır.

Ekonominin kanalı demek ise, sadece Kanal İstanbul projesinin inşaat ve gayrimenkul aşaması değil, aynı zamanda aktif hale geldikten ekonomik ömrü boyunca gemi geçiş ücreti ve hizmet bedellerinden her yıl milyarlarca döviz geliri elde etmektir. Sadece rantın olduğu değil, aynı zamanda yurtiçi reel üretimi tetikleyen bir yapının inşasıdır. Başka bir ifade ile Kanal’ın sadece gemi geçişlerinin ve tüketimin yapıldığı bir yer görünümünden, her türlü reel üretimin yapılabileceği bir alana dönüştürebilmektir. Böylece Kanal İstanbul’un borçlanmayı değil yurt içi tasarruflar ile birlikte yurtdışı tasarrufların geldiği bir üretim alanına dönüştürmektir. Ekonominin kanalı demek, Kanal İstanbul’u ülkeye yüksek döviz girdisi sağlayan ana dinamiklerden biri haline getirmektir. Bu bağlamda şuanki durumlar dikkate alındığında Kanal İstanbul’un ekonomik anlamda ülkeye sürekli

döviz geliri sağlayan, reel üretimi artıran ve yurt içi tasarrufların değerlendirildiği (rant dışında) bir su yolu olamayacağını göstermektedir. Bu durum ülke ekonomik yapısı ve öncelikli yatırım stratejileri gözönüne alındığında, Kanal İstanbul için katlanılacak toplam maliyetler varolan ekonomik sorunlarımızın ötelenerek devam ettirileceği ihtimalini kuvvetlendirmektedir.



www.21yyte.org