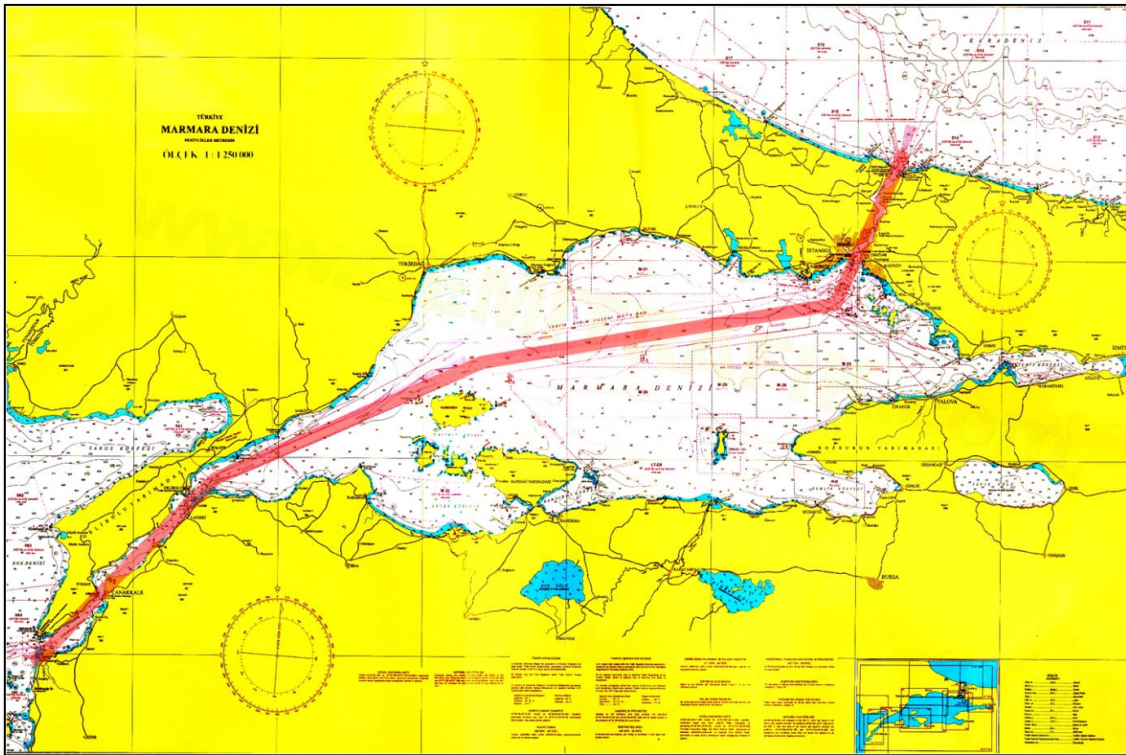


Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Boğazları'nın Önemi Ve Statüsü-1

Salih Barbaros

Türk Boğazlarının Önemi

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazlar Sistemi, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olarak stratejik öneme sahiptir.



Türk Boğazlar Sistemi (Kaynak: <http://www.gemitrafik.com/deniz-haritalari>)

Türk Boğazları, ülkemizin olduğu kadar, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin de gerek ekonomisi gerek askeri güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır. Boğazlar, Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret güzergâhıdır. Deniz taşımacılığı ulaşım yöntemlerinden en etkili ve ucuzu olması sebebiyle kıyıdaş ülkelerin ticari çıkarları için Karadeniz vazgeçilmezdir. Rusya ve Türkiye haricindeki kıyıdaş ülkelerin deniz çıkışları ancak Karadeniz ve dolayısıyla Türk Boğazları ile olur.



Karadeniz ve Türk Boğazların Önemi: Ulusal ve Uluslararası Boru Hatları Haritası

(Kaynak: www.botas.gov.tr)

Türk Boğazları enerji transferi açısından dünyadaki en önemli 7 düğüm noktasından biridir. Dünya petrol ticaretinin yaklaşık %3'ü Türk Boğazlarından yapılmaktadır¹. Dünyanın birçok bölgesine deniz ticareti ile bağlanan Rusya ve açık denizlere tek çıkış yolu Karadeniz ve Türk Boğazları olan diğer bölge ülkeleri için Boğazlar hayati öneme sahiptir. Ayrıca Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan gibi diğer Avrasya ülkeleri için de Karadeniz ve Boğazlar yeni dünya pazarlarına ulaşmak için bir fırsat konumundadır. 2016 yılı itibarı ile yaklaşık 2.9 milyon varil ham petrol ve petrol ürünü Türk Boğazları üzerinden dünya pazarlarına taşınmıştır.²

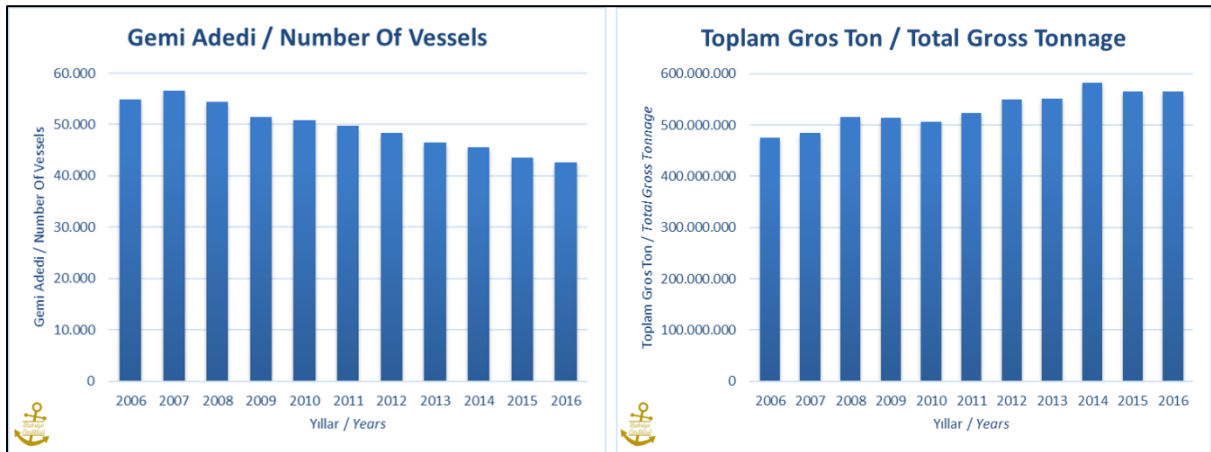


Düğüm Noktaları (Kaynak: U.S. Energy Information Administration analysis based on Lloyd's List Intelligence, Panama Canal Authority, EasternBlocResearch, Suez Canal Authority, and UNCTAD)

¹ Geography in the NewsTM, <http://voices.nationalgeographic.com/2013/10/26/geography-in-the-news-international-shipping-chokepoints/>

² Oil Transit Choke Points, <http://www.businessinsider.com/worlds-eight-oil-chokepoints-2016-4>

İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin yıllara göre dağılımı aşağıdaki şekilde görülmektedir. Yıllık ortalama 50.000 gemi Türk Boğazlarından geçmektedir. İstanbul Boğazından geçen gemiler ve taşıdıkları yükler tonaj olarak incelenecek olursa, yıllık ortalama 550 milyon grostonluk gemi ve yük transferinin gerçekleştiği görülecektir. Bu bilgiler ışığında Karadeniz'in dünyaya açılan tek noktası olan Türk Boğazlarından gemilerle taşınan ticari malların bölge ülkeleri için ekonomik katma değeri ve dolayısıyla Boğazların önemi daha sağlıklı anlaşılabilecektir.



İstanbul Boğazı Yıllık Gemi Geçiş İstatistiği (Kaynak: TÜİK verilerine istinaden Bahriye Enstitüsü tarafından hazırlanmıştır)

Bu çarpıcı istatistiksel veriler sadece günümüzün bilgi ve teknoloji çağına has değildir. Türk Boğazları geçtiğimiz yüzyıllarda da bölgesel ve küresel aktörlerin icraatlarının odağında bulunmuştur. Örneğin, I.Dünya Savaşı ve öncesinde İtilaf Devletlerine karşı kapatılan Boğazlar, müttefiklerinden destek alamayan Rus Çarlığı'nın yıkılmasını hızlandırmıştır³. O dönem itibariyle dünyanın ilk 5 ekonomisi arasında olan Rusya, Boğazların kısa süreli kapatılması neticesinde 1912 yılı ihracat gelirlerinde %30'luk bir kayba uğramış, Ukrayna bölgesinin doğrudan Boğazlar yoluyla Karadeniz üzerinden ithal edilen malzemelere bağımlı ağır sanayisi durma noktasına gelmiştir⁴. 1913 yılına gelindiğinde, Rusya'nın ihracat geliri 2 yıl öncesine nazaran %20 oranında daralmıştır.

Editör Notu: Bu yazının ikinci bölümü olan “Türk Boğazları'nın Tarihsel Süreci Ve Boğazlardan Geçiş Rejimleri” yakında yayınlanacaktır...

³ Barbara JELAVICH, Russia's Balkan Entanglements 1806-1914, Cambridge University Press, s. 205

⁴ A.g.e., s:206

Kaynaklar

Geography in the NewsTM,
<http://voices.nationalgeographic.com/2013/10/26/geography-in-the-news-international-shipping-chokepoints/>

Oil Transit Choke Points, <http://www.businessinsider.com/worlds-eight-oil-chokepoints-2016-4>

Barbara JELAVICH, Russia's Balkan Entanglements 1806-1914, Cambridge University Press, s. 205

U.S. Energy Information Administration analysis based on Lloyd's List Intelligence, Panama Canal Authority, EasternBlocResearch, Suez Canal Authority, and UNCTAD