

**Türkiye'nin İnan Transit Rotasında Rolü Ve Hazar Petrol Pazarından Payı**

<sup>1</sup>Rasoul NAGHILI HOKMABADI <sup>2</sup>Çiğdem ÖZARI

**ÖZ**

Türkiye Cumhuriyeti 1991 yılında Orta Asya ülkelerinin bağımsızlık ilanından sonra, derhal bağımsızlıkların tanıdı. Ve yeni hükümetlerle diplomatik ilişkiler kurdu. Enerji konusunda Türk hükümetinin ve Türkiye'nin Orta Asya ve bir bütün olarak Kafkasya'da rolü üç aşamaya ayrılabilir. Maksatlı faaliyetlerle bu cumhuriyetlerin bağımsızlık ve dünya alanında siyasi, ekonomik, kültürel önemini diğer ülkelere belirletmesidir. Türk Cumhuriyetleri'nde petrol ve doğal gaz araştırma ve bölgenin petrol ve doğal gaz kaynaklarının işletilmesinde bazı konsorsiyumlara katılmasıdır. Bölgedeki petrol ve doğal gazı ihracı için boru hatları yapımında ciddi varlığını ortaya koymuştur ve uzun vadede bölgedeki gaz ve petrolü, boru hatlarla Türkiye topraklarından geçirerek güvenli halde bölgeden taşınmasını planlamıştır. Üzerinde dayandığımız temel konu petrol transitinde İnan ve Türkiye arasında petrol taşımacılığında var olan altyapıları önceden tanıtmak ve bu potansiyel varlıklara kar sağlamasıdır. Bu makalede İnan üzerinden Boru hat bağlantısı, Kara yol ve Demir yol bağlantısı ve petrol ürünlerinin taşınması, ele alınarak anlatılmaktadır.

**Anahtar kelimeler:** Petrol; Kara Yolları; Demir Yolları; Boru Hatları

**The Role Of Turkey In The Iran Transit Route And The Share Of Hazar Petroleum**

**Abstract**

After the declaration of the independence of Central Asian countries in 1991, the Republic of Turkey immediately recognized their independence. And was established diplomatic relations with the new governments. The role of the Turkish government and Turkey in Central Asia and the Caucasus as a whole can be divided into three stages. With the intentional activities, these republics are expected to have political, Economic, cultural importance to other countries. Oil and natural gas exploration in the Turkish Republics and participation of some of the consortia in operating the oil and natural gas resources of the region. They have demonstrated his serious presence in pipeline construction for exporting oil and natural gas in the region and has been able to supply gas and oil, Plans to move through the territory of Turkey with pipelines and to move safely in the region. The main issue on which we base our oil transit is to pre-introduce the infrastructure existing in oil transport between Iran and Turkey and to profit from these potential assets. In this article, Pipeline connection via Iran, Road and Railway connection and transportation of petroleum products are explained.

**Keywords:** Oil; Road;, Railways; Pipelines

---

<sup>1</sup> İstanbul Aydın Üniversitesi, [rasoul.naghili@gmail.com](mailto:rasoul.naghili@gmail.com)

<sup>2</sup> İstanbul Aydın Üniversitesi

## Giriş

Türkiye Cumhuriyeti 1991 yılında Orta Asya ülkelerinin bağımsızlık ilanından sonra, derhal bağımsızlıkların tanıdı. Ve yeni hükümetlerle diplomatik ilişkiler kurdu. Orta Asya’da, bölgesel aktörlerin (Amerika, NATO, Çin, İsrail, vs.) kendi çıkarları için faaliyet göstermeleri, Türkiye'nin oynayacağı önemli role sahip olmasını ortaya koydu. Sovyetler Birliği'nin çöküşünden bu yana, Türkiye, Orta Asya ve Hazar bölgesinde soydaş gruplarla olan bağlarını daha güçlendirmeye çalıştı. Orta Asya’da Türkiye’nin etkisini artırmak, Türk dış politikasının temel amacı olmuştur. Aslında Türkiye de çok ilgi çeken yer, Hazar bölgesinin gelişimini kolaylaştırmak için katkıda bulunmasıdır. Diğer önemli konuda, bağımsız ülkelerin enerji sektöründe yatırım yapmak ve bu imkânlarından faydalanmasıdır. (1)

Amerika'nın bölgedeki stratejik ortağı olarak tanınan Türkiye, diğer bir deyişle doğu ve batı (NATO) arasında Türkiye'nin stratejik pozisyonu, Batı ve doğu blokları arasında Soğuk Savaş'ın sona ermesi Türkiye'nin bir bağlantı olarak yeni göreve getirilmesine yol verdi. Hazar bölgesinde Türk dilli cumhuriyetlerin gelişiyle birlikte seviyesi yükseltilmiş bu gelişmeler sonrasında Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri arasında uluslararası siyasi, ekonomik ve kültürel bağları hızla artmıştır. Ulaştırma, haberleşme, inşaat, madencilik, petrol ve gaz sektörlerinde çeşitli projelerde Türk firmaları çalışmağa başladı. Türk hükümeti ‘de Türk okulları ve üniversiteleri kurmağa girişti. Ama diğer sektörlerden daha fazla bölgenin petrol ve gaz sektörünün politik ve ekonomik önem taşıması ve kalkınma gücü, Türk hükümetinin ve Türkiye’nin Orta Asya ve bir bütün olarak Kafkasya’da rolü üç aşamaya ayrılabilir. (2)

- 1) Maksatlı faaliyetlerle bu cumhuriyetlerin bağımsızlık ve dünya alanında siyasi, ekonomik, kültürel önemini diğer ülkelere belirletmesidir.
- 2) Türk Cumhuriyetleri'nde petrol ve doğal gaz araştırma ve bölgenin petrol ve doğal gaz kaynaklarının işletilmesinde bazı konsorsiyumlara katılmasıdır.
- 3) Bölgedeki petrol ve doğal gazı ihracı için boru hatları yapımında ciddi varlığını ortaya koymuştur ve uzun vadede bölgedeki gaz ve petrolü, boru hatlarla Türkiye topraklarından geçirecek güvenli halde bölgeden taşınmasını planlamıştır.

Elbette açıktır ki Türkiye’nin bu pratik aşamalarında bölgedeki iki güçlü komşu, yani İran ve Rusya ile rekabet çatışması ortaya çıkmasıdır. Aynı zamanda muhtemelen tüm bu üç aşamada,

## **Türkiye'nin İran Transit Rotasında Rolü Ve Hazar Petrol Pazarından Payı**

Batı ve Amerika'nın özverili desteği Türkiye'nin başarısının temel nedeni ve önemli bir faktördür. (3)

1990 yılına kadar, Irak, Türkiye'nin komşusu, Türkiye'nin petrol arzının ana merkezi ve aynı zamanda uluslararası ticareti için önemli bir role sahip ülke dürümündeydi. Ağustos 1990 yılında Kuvvet'te, Irak saldırısından sonra ambargo ve yaptırımlar yoluyla Ceyhan'a petrol akışı yumurtalı boru hattından kesildi. Birleşmiş Milletler 'in uyguladığı Gıda programına göre Irak'a ihracat sınırlı olmuş ve sadece alınacak gıda miktarında petrol ihracatı sağlanmasını mümkün kıldı. Türkiye bu dürümden en zarar çeken ülke oldu. (4)

Türkiye Hazar Denizi'nin önemin, petrol ve gaz kaynaklarının kendi ihtiyaçlarını temininde daha fazla anladı. Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) Eylül 1994 yılının başından bu yana Azerbaycan ve Kazakistan'da faaliyet gösteren yabancı petrol konsorsiyumu üyesi ve petrol alanların geliştirmesinde varlığın sürdürmektedir. 1995 den beri Türkiye Hazar bölgesindeki Doğu ve Batı yeni enerji hattının yolunun gelişiminde merkezi bir aktör olmuştur. Türkiye'nin bu bölgeye girdiği andan kuzey boru hattı kesintili olarak çalışmaktadır. Sovyetler Birliği döneminden miras kalan ve şimdi Rusya kontrolünde olan bu hatta petrol sevkiyatı azalmakta ya da ortadan kaldırılmaktadır. Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan petrol ve gaz boru hatların Türkiye toprakları üzerinden geçirilmesi son derece ilgiye neden olmuştur.

29 Ağustos 1995 tarihinde, Kırgızistan'ın başkenti Bişkek'te, Türkiye Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in Türk dilli ülkelerin zirvesinde açıklaması bu sürecin hızlanmasına sebep oldu. Onun görüşüne göre, bu politika sadece Türkiye'nin ekonomik çıkarlarını içermez aynı zamanda Hazar Denizi çevresindeki ülkelerin Rusya'nın ekonomik ve siyasi ablukasından çıkarmasına ve etkisinin azaltılmasına sebep olacaktır. (5)

Aslında, Türkiye'nin petrol ve gaz boru hatlar politikasının ve davranışının bu bağlamda değerlendirilmek olur. Türkiye'nin kendi kaynakları enerji ihtiyacını karşılamada yeterli değildir, diğer taraftan, dünyanın ispatlanmış petrol ve doğal gaz rezervlerinin dörtte üçü Türkiye'nin çevresindedir. Yani uluslararası sistemde Türkiye'nin enerji transferinde gelecekteki rolünü, değişmez ve karşılığı olmayan dürümü belirleyecektir. Bu dürümden yararlanan Türkiye, Hazar bölgesinin petrol ve gaz kaynaklarını elde etmeye çalışır. Ve uluslararası siyasi ilişkilerde ülkenin pazarlık gücü artırır. Üzerinde dayandığımız temel konu petrol transitinde İran ve Türkiye arasında petrol taşımacılığında var olan altyapıları önceden tanıtmak ve bu potansiyel varlıklara kar sağlamsıdır.

## BORU HAT BAĞLANTISI

İran ve Türkiye arasında sadece doğal gaz boru hattı mevcuttur. Ancak petrol boru hattı Tebriz rafinerilerine kadar ham petrolü aktarmaktadır. Bu konuda İnan colfa serbest bölgesine Tebriz'den petrol borusunun varmasının işlemleri bitmiştir. Yani Türkiye sınırının 50 kilometre mesafesindedir ve BTC boru hattı ile yaklaşık 300 kilometre uzaklıkta durmaktadır. Bakü ve Tebriz arasındaki petrol boru hattının projesi başlanmış ve 2017 de bitmesi beklenir. Bu hat Bakü yataklarından petrolü Tebriz'in ikinci rafinerisine aktaracaktır. Bu petrol boru ana hattın BTC boru hattına bağlamak mümkündür çünkü kapasite boşluğu göresinmektedir. Bu o demektir ki Neka'da boşaltılan Türkmenistan ve Kazakistan petrolü Ceyhan'a en üçüz fiyata pompalamasını mümkün kılmasıdır. Ve ayrıca Azerbaycan'ın ikinci alternatif petrol aktarma yolu olması beklentisidir. Hesaplanmış veri çıktılarına göre Türkiye ve İnan'ın bu transite 6,5 dolar ton başı kar etmeleridir. (6)



şekil İnan Ve Türkiye Arasında Mevcut Ve Yapılacak Boru Hatlarının Haritası

**Kaynak:** Derleme (*SmartDraw* program ile çizilmiştir.)

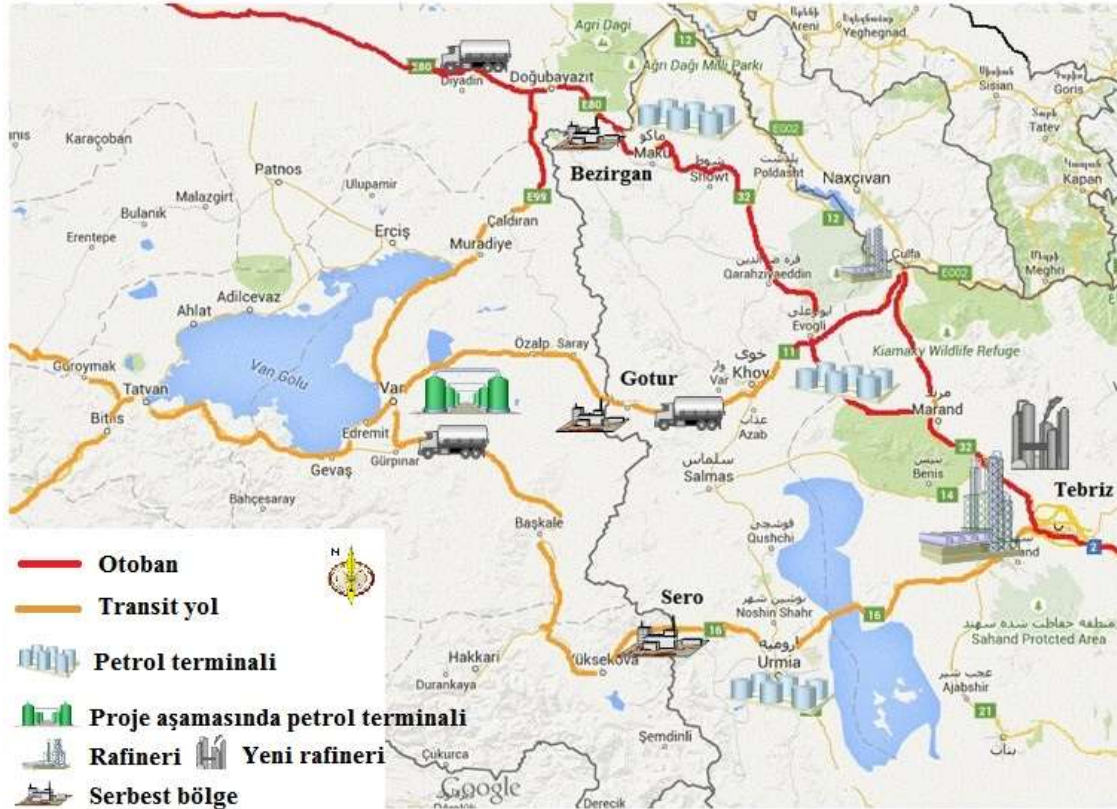
## KARA YOL BAĞLANTISI VE PETROL ÜRÜNLERİNİN TAşIMASI

Maku serbest bölgesinin açılması ve petrol terminallerinin kurulması kara yollarda petrol ürünlerinin transitinin gelecekte hız kazanmasının göstergesidir. Bir ara 2004 yılında kara yol

## Türkiye'nin İran Transit Rotasında Rolü Ve Hazar Petrol Pazarından Payı

üzerinden petrol ürünlerinden mazot ve gazoil transiti İran ve Türkiye arasında yapılmış ve bu ticaretin büyük bir kapsamda iki tarafın sınır bölgelerinin gelişmesine ve kazancına sebep olmuştur. Bakü ve Tebriz rafinerilerinin arıtma kapasitelerinin 2 kata artışı kara yol transitinin yakın gelecekte petrol ürünlerinin taşınmasında önemli rol oynamasını mümkün kılar.

Kara yolar Türkiye'nin doğu bölgesindeki nüfusun ve tesislerin yanacak ve yakıt ihtiyacını karşılaması ve yeni iş yerlerinin açılmasına sebep olacaktır.



Şekil İran Ve Türkiye Arasında Mevcut kara yol Haritası

**Kaynak:** Derleme (SmartDraw program ile çizilmiştir.)

Arınmış petrol ürünlerinin bölgede dünya fiyatının altında olması Türk ekonomisinin karlı çıkaracaktır. Verilerin sonuçlarına göre ton başı 12 dolar üzerinde Türkiye bu işlemle karlı olacaktır. İran ve Azerbaycan tarafı kendi ülkelerinde tesislerin kurmaktadır. (7)

## DEMİR YOL BAĞLANTISI VE PETROL ÜRÜNLERİNİN TAŞIMASI

İran -Türkiye demiryolu Gotur sınırında birbirlerine bağlanırlar. Batı ve doğu hattının bağlandığı yer petrol ve petrol ürünlerinin taşımada stratejik durumdadır. Bu demir yol bağlantısı Türkmenistan ve Kazakistan'ın doğu bölgelerindeki petrolü Serhs sınırından bu rotaya vardiymasının en düşük maliyetle sağlamaktadır. Bu iki ülkenin doğularındaki petrol taşıma kurgularından uzak olduğu için alt fiyata satılmaktadır. Petrol teminatların kurulması ve tanker vagonlarının artırması ile ham petrolü Ceyhan'da satışa çıkarmak mümkündür. Veri sonuçlarına göre terminal depolamasından ton başı 8 dolar ve transiti için 6 dolar ve Ceyhan'da satışı için 6 dolar ton başı gelir elde etmek mümkündür.



Şekil Türkiye - İran – Türkmenistan Demir Yol Haritası

Kaynak: Derleme (SmartDraw program ile çizilmiştir.)

## Türkiye'nin İran Transit Rotasında Rolü Ve Hazar Petrol Pazarından Payı

### Sonuç

Türkiye'nin İran transit rotasındaki rolü ve hazar petrol pazarındaki payı İran'ın uzun dönem enerji politikasında yer almakta ve transit ülke konumundadır. Türkiye Cumhuriyeti 1991 yılında Orta Asya ülkelerinin bağımsızlık ilanından sonra, derhal bağımsızlıklarını tanıdı ve yeni hükümetlerle diplomatik ilişkiler kurdu. Sovyetler Birliği'nin çöküşünden bu yana, Türkiye, Orta Asya ve Hazar bölgesinde soydaş gruplarla olan bağlarını daha güçlendirmeye çalıştı. Aslında Türkiye'nin, *Hazar bölgesinin gelişimini kolaylaştırmak için katkıda bulunması ilgi çekicidir. Diğer önemli konuda, bağımsız ülkelerin enerji sektöründe yatırım yapması ve bu imkânlarından faydalanmasıdır.* Irak savaşından sonra Türkiye Orta Asya'nın değerini kendi enerji temininde daha fazla anladı ve enerji politikalarını bu rotada güçlendirmeye başladı. Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan petrol ve gaz boru hatlarının Türkiye toprakları üzerinden geçirilmesi son derece ilgiye neden olmuştur. Üzerinde durduğumuz temel konu petrol transitinde İran ve Türkiye arasında petrol taşımacılığında var olan altyapıları önceden tanıtmak ve bu potansiyel varlıklara kar sağlamasıdır. Bunlardan, *Boru hat bağlantısı, Karayolu bağlantısı, demiryolu bağlantısını* saymak mümkündür.

Sonunda bu bilgilerden elde ettiğimiz verilere göre Hazar Denizi'nde taşıma araçlarının az olduğu ve üretilen petrolün ve petrol ürünlerinin git gide artan üretimi bu pazarda sermaye yatırımının ve girişimci boşluğunun olduğunu göstermektedir ve bölge ülkelerinin enerji politikalarından yaratılan durum petrol ve transit üzerinde sektör çalışmasını ortaya koymaktadır. En önemlisi orta boylu şirketlerin ve hatta küçük kurumların bu sektöre girmesini mümkün kılan etkenler bulunmaktadır. Bölge ülkelerinin ve bunlardan Türkiye ve İran başta olmak üzere gelişme ve kalkınmalarına özellikle sınır bölgelerinde neden olması beklenir. İktisadi faaliyetler emniyet ister bu bakımdan sınır toplumları bu gelir kaynağını akışta saklamak için kimsenin bozmasına izin vermeyeceklerdir. Böylece çevre dışı güçler de her ne kadar etkin olsalar da bu ekonomik yönetim politikasının önünü almakta başarısız olacaklar zira sonunda bu petrol ve onların da herkesten çok ihtiyaç duyduğu maddedir. Bu ekonomik sistemin iki kat olması 2020 yılına kadar yükselmesi üste gelmiş ve bu konuda söz gitmiştir. Şimdilik 2,5 milyon varil günlük petrolün boru hatlarında taşındığını göz önünde bulundursak ve bu miktarın günlük 5.200 milyon varil olduğunu ve yakın geleceğe ulaştığını bilmemiz taşımacılık sektörünün büyümesini kaçınılmaz hale getirir. Petrol miktarının maksimum beşte üçü boru hatlarında taşınabilir. İyimser halde İran boru hattının BTC petrol borusuna bağlanmasıyla 1,2 milyon varil petrolü aktarması mümkün sayılır. Bu da günde 880 bin varilin

demiryolunda ve karayolunda taşınması gerektiği anlamına gelmektedir. Para akışına bakılırsa günlük bu transit rotasında 57,2 milyon dolar bir pazara ulaşması mümkündür. Transit ve yükleme karını en az yani %12 varsayarsak toplam 6.864 milyon dolar kar elde edilecektir. Uluşılan bu pazardan 2,50536 milyar dolar yıllık net kar beklenmektedir. Bu verilerde sadece ham petrol transitinden söz edilmiştir, petrol ürünlerinin taşınması da günlük 500 bin varili bulacaktır. Girişimcilerin ve bu sektörün yöneticilerinin Őimdiden pazar incelemeleri yapması ve bu sektörde hangi kola odaklanacaklarını belirlemeleri gerekmektedir. Bölgemizde petrol taşımacılığında önceki siyasi ve ekonomik kuralların dengeleri soğuk savaşın bitmesi ile ve büyük Orta Doğu projesinin başlaması ile değişime uğramaktadır. Dünyanın enerji kalbi (Heart land) iki büyük ülke yani Türkiye ve İnan içinde ve çevresinde yer aldığı için ve jeopolitik, jeostatejik konumları dengelerin belirlenmesinde büyük etkileri görülür olması tüm ekonomik ve siyasi glere bellidir. Temel olarak iki devlet sınırlarda serbest iktisadi bölgelerin petrole göreli yapılması ve yapılmış olanlarda petrol terminallerinin kurulması için değişime gedilmesin başlamalıdır. nemli olan diğer başlıkta para akışının düzenli olmasını bu sektörde sağlamasıdır. İki lke yasalarında iktisadi ve yasal işlemleri rahatlanması için değişime gedilmesi lazımdır. (8)

Girişimciler, sermaye ve sektör yöneticileri üstte söz gittiği sektör ağlarında çalışmaları n görülmektedir.

- 1- Transit araçlar üzerinde yatırım yapmaları: Hazar denizinde petrol gemi boşluğu, tanker vagonları ve kamyon tankerinin çok sayıda az olması bu kolda sermaye yatırımın verimli kılacaktır.
- 2- Depolama tesisler üzerinde yatırım yapmaları: hazar limanlarında ve sınır giriş serbest iktisadi bölgelerde terminallerin kurulması önerilir. Her ton başı petrol depolaması 3 ila 6 dolar getirisi söz konusudur.
- 3- Petrol teknik mühendislik Şirketlerin üzerinde yatırım yapmaları: Petrol taşınması ve depolaması özel araçlar ve tesisler yapılıp ve kullanılması ile mümkün olur. Bu yüzden petrol teknik mühendislik Őirketlerinin getirisi yüksek olur.
- 4- Petrol donanım yönelik fabrikalar üzerinde yatırım yapmaları: Bu fabrikalarda üretilen ürünler çoğu yüksek teknoloji içeren, paslanmaz ve kıvılcım önleyici illikten olduğu için diğer ürünlerle karşılandığında % 45 getiri payı çoktur.



## Türkiye'nin İran Transit Rotasında Rolü Ve Hazar Petrol Pazarından Payı

### Kaynakça

- (1) **Gerami A.**, Rus Petrolü [Kitap] / dü. abaspour afshin / çev. naghili rasoul. - tebriz : pppce, 2014. - 1 : Cilt 1 : 1 : s. 201.
- (2) **Hamadi.**, Petrol Üzerinde Oyunlar [Kitap] / çev. naghili rasoul. - ahvaz : nevisendegan, 2014. - 2014 : Cilt 1 : 1 : s. 57-59.
- (3) **B. Naghili**, Enzeli Petrol Depolama Terminali [Rapor] / ekonomik bölümü ; pppce. - tebriz : pppce, 2006. - s. 101. - çevri rasoul naghili.
- (4) **Naghili R.**, Orta Asya Petrolü [Kitap] / dü. razi akber / çev. naghili rasoul. - tebriz : pppce, 2014. - 1 : Cilt 1 : 1 : s. 83.
- (5) **PPPCE Cölfa Mum Rafenerisi** [Rapor] : tekniksel / 3. - tebriz : pppce, 2007. - s. 43.
- (6) **Tebrizi Araz** Azerbaycan Ve İranın Enerji Üzerinde Ortak Çıkarları [Kitap] / çev. naghili rasoul. - tebriz : pppce, 2014. - 1 : Cilt 1 : 1 : s. 142-148.
- (7) **Hamadi.**, Petrol Üzerinde Oyunlar [Kitap] / çev. naghili rasoul. - ahvaz : nevisendegan, 2014. - 2014 : Cilt 1 : 1 : s. 70-71.
- (8) **Hamadi.**, Petrol Üzerinde Oyunlar [Kitap] / çev. naghili rasoul. - ahvaz : nevisendegan, 2014. - 2014 : Cilt 1 : 1 : s. 79-82.