

## **Hazar denizi'nin jeopolitik önemi**

### **Anahtar kelimeler:**

Orta Asya, Hazar Denizi, uluslararası hukuk, jeopolitik, jeoekonomi

Sovyetler döneminde uluslararası ekonomi-politik dengeleri bakımından uluslararası paylaşım mücadelesine sahne olmayan bölgeler, uluslararası ekonomi-politik rekabete açılınca yeni paylaşım subjeleri haline gelmişlerdir. Söz konusu bölgelerin başında Orta Asya gelmektedir. Soğuk Savaş süresince Doğu Bloğu ve SSCB içinde yer alan Orta Asya devletleri, o dönemde kapitalist ekonomi-politik alanın dışında kalıyordu. Soğuk Savaş'ın bitmesiyle uluslararası ekonomi-politik alanın büyük oyuncularını Orta Asya'da özellikle Hazar bölgesi enerji paylaşımında söz sahibi olmak istemeleri, bölgeyi çıkar çatışması alanı haline dönüştürmüştür.

Rekabete açılan bölgelerin başında Hazar gelmektedir. Hazar sorunu birçok sorunlardan oluşmakta ve bu sorunlar büyük ölçüde jeopolitik, jeoekonomik ve uluslararası hukuki öğelerden oluşmaktadır. Bilindiği gibi, havza bölgesindeki olayların bugünkü gelişimini belirleyen temel etken bölgede büyük miktarda stratejik enerji hammadde rezervlerinin- petrol ve gaz bulunmasıdır. Hammadde Hazar bölgesine jeostratejik önem yüklemektedir<sup>1</sup>.

Kazakistan ve Azerbaycan'ın başından beri Hazar meselesi konusunda çeşitli konferansların yapılması ve havza statüsü verilmesi konusunda Konvansiyonun bir an önce kabul edilmesi için aktif girişimlerde bulunmuşlardır. 1993'te Kazakistan bir anlaşma tasarısı önermiş, bu anlaşmaya göre Hazar orta çizgi yöntemiyle sektörlere bölünmeliydi [5]. Azerbaycan söz konusu projenin birçok maddesini desteklemiştir, fakat Rusya ve İran kabul etmemiştir. Türkmenistan beklemeyi tercih etmiştir. 1994'te Kazakistan tarafından anlaşma tasarısı sunuldu, buna göre BM'in 1982 Konvansiyonu'nun deniz hukuku temel alınıyor, hususen vurgu kapalı ve yarı açık denizler hakkındaki Konvansiyon'un 122.maddesine yapılmaktadır<sup>2</sup>. Kazakistan projesinde Rusya ve İran'ı tedirgin eden Konvansiyon'un 10.maddesine atıf olmuştur<sup>3</sup>. Kazakistan'ın uluslararası

---

<sup>1</sup> 1991- 2001 dönemi için Hazar enerji kaynakları etrafındaki jeopolitik ve jeoekonomik hareketliliğin belirli (tabi, nihai değil) neticesini şimdiden ortaya koymak mümkündür. 1991-1993 dönemi aslında hazırlık dönemi idi; o zaman taraflar- Orta Asya, Kafkas ülkeleri, Rusya, Türkiye, İran, ABD ayrıca bir dizi ülke daha - gözlemliyor ve kurulmakta olan jeopolitik oyun alanındaki kendi imkanlarını değerlendirmekteydiler. Doğal olarak, farklı ülkelerce gözetilen çıkarlar doğrultusunda tutumların oluşturulması ve ortaya konması süreci yaşanmıştır. Yeni Hazar havzası devletlerinin tercihleri nihai olarak belirlenememiştir. Bu sırada Astana, Bakü ve Aşkabat mevcut ve oluşmakta olan oyun alanını gözlemlemektedirler.

<sup>2</sup> Ülke sınırları 12 mil karasular genişliğinde çizilmekte, havzanın kalan kısmı ise her ülkenin kendi su dibindeki kaynaklarda özel ekonomik haklar ile sektörlere bölünecektir. Bkz.: Gizzatov B. Kaspîy doljen stat'morem mira, dobrososedstva I sotrudniçestva. Vnesnjaja politika Kazahstana. Almatı-Moskva, 1995. S.188-189,

<sup>3</sup> Söz konusu madde Rusya'daki Volga-Baltık ve Volga-Don kanalları ve İran'ın iletişim sistemleri üzerinden Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan'ın açık denize serbest çıkışlarını öngörmektedir.

hukukta bu kadar aktif olması Hazar'daki partnerlerine anlaşılır geliyordu; sektörel bölünme durumunda bu ülke havzanın en büyük kısmına sahip olacaktı.

Rusya ve İran'ın stratejik çıkarlarını, onların Hazar'a başka devletlerin girmesi ve ekolojik sorunlar konusundaki endişelerini göz önünde bulundurarak Kazakistan, bu iki ülkenin bazı girişimlerini destekledi. İran, Rusya ve Kazakistan liderlerinin konuya ilişkin açıklamalarında Hazar'da sadece ona çıkışı olan ülke bandıralı gemiler yüzebilecekler denmektedir. Astana'nın resmi bildirimlerine göre Kazakistan, Hazar'daki doğal kaynakların kullanımında, ayrıca çevre koruma alanında, balıkçılık ve gemicilikte Hazar havzası ülkelerinin özel çıkarlarını göz önünde bulundurmaya hazır. Kazakistan için Hazar'ın deniz ya da göl statüsü elde etmesi prensip olarak çok önemli değildir<sup>4</sup>. Kazakistan'ın tutumundaki temel etken, Hazar'ın ihtiva ettiği doğal kaynaklarını kendi sektöründe özerk ekonomik kullanım haklarıdır.

Azerbaycan'ın ilk görüşü, Hazar'ın bir çeşit "katı ayırım" biçimidir. Bakü'nün çıkış noktasını havzanın sınır gölü olması oluşturmakta ve uluslararası pratikten hareketle havza milli sektörlere ayırılmalı, ülke sınırı orta çizgiden geçmelidir.

Rusya ilk projesinde Hazar'ın deniz değil iç göl olduğundan, kıyı ülkeleri arasında paylaştırılmaz, fakat Hazar havzası ülkeleri tarafından ortaklaşa kullanılması gerektiğinden hareket etmekteydi. Projede, Hazar doğal kaynakları çalışmalarında yabacıların katılımı meselesinde özel kaygı vardı. Moskova da Hazar kıyı ülkeleri olmayan devletlerin görüşme sürecine karışmalarına kesinlikle karşı olmuştur. 1995–1997 yıllarındaki Rusya Dışişleri Bakanlığının açıklamalarına göre denizin içi ve doğal kaynakları tüm Hazar kıyı ülkelerine aittir; Hazar, Hazar kıyı ülkelerinin stratejik çıkarlar bölgesidir. Moskova'nın bu açıklamaları ile açıkça Rusya'nın öncelikle jeostratejik çıkarları gözetilmekteydi. 1991–1996 yılları arasından Çeçenistan'daki askeri hareketlerini bitimine kadar Moskova aslında yeni bağımsız devletler konusunda, büyük ihtimalle onların elverişsiz jeopolitik durumlarının ona kendi durumunu koruma ve güçlendirme imkanı vereceğini varsayarak sert tutum içindeydi.

Moskova uzun süre Tahran'ın ortağıydı; fakat 1998'de Rus yaklaşımında bir dönüşüm yaşanmıştır. Rusya'nın tutumu uzun süre ikililikle tanımlanıyordu, bir taraftan Dışişleri Bakanlığı havzanın sektörel bölünmesine sert bir şekilde karşı çıkıyordu, diğer taraftan ise çeşitli Hazar konsorsiyumlarına katılan büyük Rus petrol şirketlerinin temsilcileri diplomatların pozisyonlarını tekzip ettiler. Öyle ya da böyle, Moskova kendi dış siyaset platformunu reel ekonomik duruma götürerek, Astana'nın sunduğu seçeneği kabul etti. Buna uygun ikili anlaşmalara varılmıştır. Anlaşmaların özü aslında resmi Bakü'nün yaklaşımlarını tam yansıtmasa da, Azerbaycan yine de bu tutuma eğilmektedir. Askabad pratikte sektörel ayırım prensiplerini gerçekleştirmektedir. Onun tutumu şaşkınlık uyandıran "doğrulukla" dikkat çekmektedir. Bunun anlamı, sunulan projelerin hangisi daha üstünse Türkmenistan ona katılacaktır<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Kasenov, U. Kaspiyskaya neft i Mejdunarodnaya Bezopasnost, Tsentralnaja Azija Dergisi, 1997, No:5, s.60.

<sup>5</sup> Tarafsızlık statüsü dışında Aşkabat'ın tutumunu Türkmenistan'ın, üzerinden doğalgaz ihraç ettiği Rus ulaşım sistemine bağımlı olması gerektirmiş olabilir; Tahran ile ise Aşkabat'ın İran toprakları üzerinden ihraç petrol boru hatları

Moskova'da imzalanan Azeri-Rus "Kapaz" petrol madeni ortak çalışmaları anlaşmasından sonra Temmuz 1997'de Türkmen – Azeri ilişkilerinde gerilim yaşanmıştır. 5 Temmuz 1997'de Türkmenistan Dışişleri Bakanlığı maden yataklarının Türkmenistan'a ait olduğunu sebep göstererek bu anlaşmaya karşı çıktı<sup>6</sup>. Daha öncesinde 1997 Mayıs'ında EİT (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) ülkeleri liderleri toplantısında Turkmenbaşı Azerbaycan lideriyle "sınır" bölgesindeki diğer iki maden yataklarının aidiyeti konusunda tartışmıştı. Söz konusu tartışma Hazar bölgesinde toprak ilişkilerine petrolün etkilerinin birinci büyük emsali olmuştur. Fakat bu olay gösteriyor ki, Askabad'ın esnek tutumu pratikte yine de sektörel ayırım seçeneğine meyletmektedir [4].

Şu anda sektörel ayırımı karşı çıkan tek Hazar kıyı ülkesi İran'dır. Tahran, Hazar ve kaynaklarının ortak kullanıma açık olmasında, ancak 12 millik bölgenin balıkçılık ve deniz dibindeki kaynaklar üzerinde haklarla kıyı ülkelerin kullanımına verilmesinde, havzanın ortasında kalan kısmın ise kıyı ülkelerinin ek anlaşmalarıyla kullanılmasında ısrar ediyor. İran özellikle Hazar'ın ekolojik sisteminin korunmasında durmaktadır. İran'ın Hazar statüsü projesinde ekolojik yön şeffaf çizgilerle ortaya çıkmaktadır.

Düşünülür ki, Hazar'ın hukuki meselelerinin düzenlenmesi Tahran için Hazar jeopolitiğinde stratejik anlamda öncelikli mesele değildir. Prensip olarak bu tutum anlaşılabilir, hukuki rejimin şeffaflığı ve dolayısıyla Hazar'a üçüncü devletlerin sızması İran'ın çıkarlarına uymamaktadır, Tahran ilk sırada Orta Asya ve Kafkas bölgesinde kendi rekabet imkanlarını sınamaktadır. Orta Asya ülkelerinin ve Azerbaycan'ın Hazar konusunda Konvansiyon'un bir an önce kabul edilmesi istediklerini göz önünde bulunduran İran ekonomik enstrümanları ve hukuki ayrılıkları kullanarak söz konusu bölgede kendi siyasi ve jeopolitik nüfuzunu azami ölçüde genişletmeye çalışmaktadır<sup>7</sup>.

23 Temmuz 2001'de Azeri ve İran sektörünün sekli ayırım çizgisinde İİC'nin (İran İslam Cumhuriyeti) silahlı güvenlik botlarının karıştığı ve Azerbaycan jeolojik araştırmalar gemisini engelleyen bir olay meydana gelmişti. Tahran'ın son yıllarda seklini değiştiren stratejilerini göz önünde tutarsak (eski Cumhurbaşkanı Hatemi'nin medeniyetler diyalogu konsepti ve aslında İİC'nin uluslararası tecritten çıkmak için çok büyük propogandist, diplomatik ve diğer faaliyetleri) bu olay bir kere daha İran için Hazar bölgesinin önem derecesini göstermektedir. Tahran'ın daha sonra askeri "gücünü" göstermesi- İran Hava güçlerinin Azerbaycan toprakları üzerinde uçması- koruma amacıyla İİC için bu problemi engelleme çabalarından dolayı olmuştur. Objektif olarak Hazar havzası dışındaki oyuncular arasından Ankara ve Washington'un sert tepkilerini çeken bu hareketler aslında onların yaklaşımlarına karşı yapılmıştı. Bu kesit, ilk olarak

---

inşaatı anlaşmaları vardı. Bunun dışında, bağımsızlığının başlangıç dönemlerinde Aşkabat ihracat stratejilerinde genel olarak karada çıkarılan doğalgazın satışına yönelmiş durumdaydı. Ayrıca, Astana ve Baku'nün aktif jeolojik araştırmalar ve havza içinde sondaj çalışmaları yaptığını göz önünde bulundurarak Aşkabat da bu sürece dâhil olmayı gerekli gördü.

<sup>6</sup> Ukaz soç.S.62-63

<sup>7</sup> 1998'de Tehran, varılan Kazak-Rus anlaşmaları konusunda memnuniyetsizlik gösterdi. Astana'nın tepkisi resmi görevliler tarafından yapılan Kazakistan'ın bununla çok ilgilenmediğini, çünkü onun milli sektörü İran sektörüyle kesişmemekte ve bu anlaşma iki ülke arasındadır, açıklamalarıyla ortaya kondu.

oyunun kuvvet mekanizmalarını pratikte deneyen Tahran'ın Hazar stratejisinin yeni daha aktif döneme geçtiğini bildirmektedir.

Yukarıda bahsedilen Azeri-Türkmen tartışmasından sonra İran-Azeri olayı, Hazar'ın sorunsuz çözülmesine engel olmaktadır. Böylece, birçok kombinasyonu deneyen bütün Hazar ülkeleri şu anda de-facto olarak, isteseler de istemeseler de Hazar'ın sektörel bölünmesini herkes kendince anlamaktadır. Kazakistan, Rusya ve Azerbaycan, orta çizgi prensibinde karar kıldılar. İran ise, her ülkeye %20'den 5 eşit kısma bölünmesi taraftarı. 12 mil kıyı bölgesine yanı sıra 25 millik şeridi ülkelerin ekonomik çıkarlarına tahsis edilmesini teklif eden Türkmenistan, aslında "üçlü"nün tutumu ile İran arasında tereddüt etmekte, aynı zamanda Azerbaycan'dan petrol ve doğalgaz boru hattına hak iddia etmektedir (Azeri versiyonu Kapaz, Türkmen versiyonu ise Serdar).

Rusya ve İran, potansiyel "büyük Hazar petrolünün" dünya pazarlarına ihracata objektif olarak ikili bakmaktadırlar. İkilinin pozisyonların taktik meselelerde ayrılmasına karsın stratejik meselelerde – bölgede üçüncü ülkelerin, yani, özellikle Washington'un, artan nüfuzunu sınırlandırmak istenmiştir. Teorik olarak, İran pozisyonunun kabul edilmesi durumunda Moskova ve Tahran, Hazar hammaddelerinin önemli kısmının kullanımına erişimleri olurdu ve böylece bölgede jeoekonomik ve jeostratejik konumlarını güçlendirebilirdi. Kıyaslanamayacak kadar büyük ekonomik potansiyele ve enerji kaynaklarını işleme deneyimine sahip olan Rusya ve İran, Hazar'ın diğer ülkelerinden daha erken zamanda gölün altındakileri işleyebilecek kapasiteye sahiptir.

Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan için Hazar'ın milli sektörlere paylaştırılması, sahil kıyısına sahip olmaktan yakın gelecekte somut getiriler sunmaktadır. Bu ülkelerin öz sermayeleri ve modern teknolojileri yoktur, bundan dolayı onlar çalılara diğer ülkeleri, özellikle ABD basta olmak üzere batılı ülkeleri, katmak istemektedirler. Söz konusu strateji, güç dengesi oluşturma ve bağımlılık faktörlerinin azaltılmasında doğal eğilimdir.

Moskova ve Astana arasındaki anlaşmalara gelince, Rusya ve Kazakistan'ın Hazar'da modifiye edilmiş orta çizgi çekilmesi konusundaki ön anlaşmaları daha pratiğe geçirilmeli ki, bunu gerçekleştirmek oldukça zordur, çünkü deniz dibinde özel ekonomik bölge sınırlarının çizilmesi doğal zorluklara bağlıdır. İleride daha, diğer Hazar kıyısı ülkeleri ile anlaşmak gerekmektedir. Belli ki, Bakü, Hazar havzasında uluslararası ilişkilerin düzenlemelerinin harfiyyen yerine getirilmesi konusunda ısrar edecektir. Azerbaycan, Hazar'ın mineral kaynaklarının ilk ve aktif üreticilerinden biridir ve onun için denizin işlenmesinin nispeten "şeffaf" rejimi en az istediği şeydir.

Post-Sovyet Orta Asya ülkeleri için, bölge ulaşım altyapısının eski SSCB ulaşım ağı ile sıkı bir şekilde bağlantılı olduğu için, nakliye yolları sorunu en zayıf noktalardan biridir. Bölgenin ana ulaşım yolları, iletişim hatları ve diğer iletişim hatları, galiba, doğrudan toprak sorunları ve çatışmalar ile bağlantılı olamaz. Sınırı geçen iletişim hattının sahipliği meselesi, bir ülke için kendi sınırları ile sınırlıdır. Devlet sınırlarından geçen yolların, doğal gaz ve petrol borularının değişik kısımları hangi ülkenin topraklarındaysa hukuki olarak o ülkeye aittir. Sözüm ona "ulaşım koridorları", transit nakliyeler, devlet sularının geçilmesi ve

diğer meseleler ikili, çok taraflı ve uluslararası anlaşmalarla düzenlenmektedir. Diğer bir soru, toprak, kanal, demir veya karayolunun kiralanmasının şu anda geçerli olan uluslararası pratiğini ilgilendirmektedir<sup>8</sup>. Modern dünyada ulaşım yolları için mücadele büyük ölçüde “jeopolitik oyun” alanında yapılmaktadır. Toprak sorunları ulaşım yolları mücadelesi ile ortaya çıksa bile bu doğrudan ilgili değildir.

Orta Asya ve Hazar bölgesinde ana ulaşım yolları şu anda sıklıkla yeni bağımsız devletleri etkileme enstrümanı olmaktadır. Bölge devletlerinin deniz ulaşımına doğrudan çıkışlarının olmamasını kullanarak, dış oyuncular, uluslararası iliksiler alanında manipule etmek için kendi transit imkanlarını kullanmak istemektedirler. Transit yollarının seçimi büyük ölçüde Hazar havzası ülkelerinin reel enerji kaynaklarının rezervleri ile bağlantılıdır. Kazak petrolü rezervlerine gelince, onun kaynakları tespit etmek oldukça zordur, çünkü onun büyük bir kısmı Hazar denizi kayalıklarında toplanmıştır. Hükümet ve yerel uzmanların saptamasına göre, Kazakistan’da toplam petrol ve doğalgaz rezervleri 23 milyar tondur, bunun 13 milyar tonu Hazar kayalıklarında toplanmıştır. Tespit edilmiş rezervlerin mevcudiyeti ülkeyi dünyada 13. sıraya çıkarmaktadır. Elde etme miktarı açısından ise ancak 26. sıradadır. En iyimser tahminlerle ülkenin kaynak potansiyeli yıllık 120-140 milyon ton petrol çıkarımını mümkün kılmaktadır. Kazakistan, BDT’de Rusya’dan sonra en büyük ikinci ve Orta Asya ülkeleri arasında birinci petrol üreticisidir. Batılı uzmanların değerlendirmelerine göre Kazakistan, Azerbaycan, Türkmenistan 100 milyar varil petrole sahiptir ki, bu durum Hazar havzasını Körfez ve Sibirya’dan sonra global ekonominin üçüncü büyük petrol rezervuarı yapmaktadır [1]. Bugün, yabancı sermaye, Kazakistan’ın hammadde yatakları islemesi, arama keşif çalışmaları, rafine fabrikalarının yeniden yapılandırılması, petrol ve doğalgaz nakliyesi ile ilgili 27 büyük ölçekli projelerinde çekilmiştir. Sektörde 19 ortak kuruluşlar oluşturulmuştur. Petrol ve doğal gaz sanayisinde ortak yabancı yatırımlar 1996 yılı itibariyle 1.88 milyar \$ (ABD)dır. Halihazırda yabancıların katılımıyla yürütülmekte olan projelere potansiyel yatırım 40 milyar \$(ABD)’dan fazla olarak hesaplanmaktadır [2].

Yine de, dünyanın bütün önde gelen petrol ihracatçılarını etkileyen aşırı üretim krizi, Kazak petrol ve doğalgaz kompleksi için ağır darbe olmuştur. 1997’de Kazakistan, Milli İstatistik Ajansı verilerine göre, ülke için önemli sayılacak üretim miktarına ulaşmıştır – yaklaşık 25 milyon ton petrol. OPEC’in Kazakistan’a baskı yapmaya çalışmamasına rağmen, 1998’de petrol şirketleri petrol miktarını azaltmak zorunda kalmışlardır. Oluşan durum Kazak petrol ihracatçılarının büyük ölçüde zayıf teknolojik temele ve yüksek maliyetlere bağlı rekabet yeteneğinin düşük olduğunu açıkça göstermiştir. Kriz aynı zamanda, yüksek teknoloji kullanan

<sup>8</sup> Örneğin, dünya ekonomisi için çok önemli olan Panama ve Süveyş kanalları, her zaman içi büyük devletlerin kendi aralarında olduğu kadar, kanalın geçtiği toprakların sahipleri ülkeler ile anlaşmazlıkların konusu olmuştur. Su anda Panama kanalı Panama’dan kiralanmış ve bu önemli kanalın stratejik kontrolü Washington tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu kanalın öneminin açık delili, Panama’nın bazı yöneticileri tarafından kiralama anlaşmasının bitirilmesine ilişkin yapılan bir dizi açıklamalardan sonra Beyaz Sarayın anında kanal bölgesine deniz kuvvetlerini ve müdahale timlerini göndererek, Panama yönetimini her seferinde kiralama süresini uzatmaya mecbur bırakmıştır. Öte yandan, Mısır’ın Süveyş kanalının kamulaştıracağı açıklamasından sonra bu meselenin silah yoluyla çözümü başlamıştır. Konu ilr ilgili daha fazla bilgi için bkz.: Muhammed Heykel, 3. Petrol Savası: Körfez Savasının Perde Arkası, Çeviri: Ahmet Asrar, İstanbul: Pınar, 1993

birkaç yabancı kuruluş dışında (nispeten olumlu örnek –Shevron), ülkenin petrol ve doğalgaz kompleksinde üretim kuruluşlarının büyük çoğunluğu aslında çok eskimiştir. Yabancı şirketlerin çoğunluğu, yönettikleri kuruluşların üretim altyapısının kalite düzeyini yükseltmede etkili olamamışlar, mevcut donanımı işletmeye yöneltmişlerdir. Genel olarak dünya konjoktürü BDT'nin bağımsızlık yolunun başlangıcından beri uygundu. Irak ve Lübnan'ın batıyla çatışması, İran'ın Washington ile gergin ilişkilerde olması, Yakın ve Ortadoğu'nun diğer bölgelerindeki çatışmalar, gelişmiş sanayi ülkelerini değişik enerji kaynakları rezervleri ve onları nakliye yolları arayışına itmektir.

Petrol boru hatları hakkındaki haberlerin yanında petrolün piyasa değerleri ve üretim miktarları, yeni anlaşmaların imzalanması vs ile ilgili bilgiler flaş haber olmuştur ve yeni Hazar havzası ülkeleri kamuoyu söz konusu mesele ile yakından ilgilenmektedir. Dünya petrol fiyatlarının ani artısını göz önüne alarak, gelişmiş ülkelerin, yeni petrol ihracatçılarının (YPI) dünya piyasalarına sunmayı planladıkları enerji kaynakları miktarını tüketemeyecekleri çıkarımını yapabiliriz. Amerikan enerji ajansına göre 2015 yılına doğru petrol tüketimi %50 artacaktır. Birçok Avrupalı uzmana göre, “Arap petrolüne alternatif olarak Hazar denizi hammaddesi Avrupa için büyük önem taşır, fakat bu, Kuzey Denizi'nden elde edilen petrol miktarı azalınca ve Eski Kıta'nın ihracatı artırması gerektiği 2010 yılına doğru olur. Ama, bunun gerçekleşmesi için, o zamana kadar Körfez ülkelerinden, dahası Rusya'dan bağımsız nakliye ulaşım yolları kurulmuş olmalıdır”<sup>9</sup>. Fakat, hiç kimse yeni Hazar enerji ihracatçılarına, oluşmakta olan nis talebin aslan payını onların malı olacağını garanti edemez<sup>10</sup>. Kazakistan, Hazar kayalıklarındaki petrol çıkarma çalışmalarında basta gelenlerden biridir ve su anda ülkenin en önemli meselelerinden biri enerji kaynaklarının tüketici piyasasına ulaşım hatlarıdır. Boru hatlarının tespiti hususunda su ya da bu projeye onay vermeden önce, Ortadoğu, Rusya, ABD, batılı ülkeler hatta son zamanlarda Uzakdoğu ülkelerinin de çeşitli çıkarlarını ve tezatlarını göz önünde bulundurmaları gerekmektedir. Hazar havzasındaki her oyuncu, stratejik figürleri konumlandırmada rakibini geçmeye çalışarak, kendi oldukça karmaşık jeopolitik kombinasyonunu oluşturmaya çalışmaktadır. Rusya'nın, Orta Asya bölgesine ve Kazakistan'a etkisi su anda oldukça güçlü, ve bunun nedenlerinden biri de bölgenin nakliye bakımından hala Rus ulaşım yolları ağına bağlı olmasıdır. Hazar petrolünün nakliyesi projelerinin zikzakları yeterince açıktır, ve su anda iktisadi fayda mı jeopolitik çıkar mı olduğunu bilmek büyük ölçüde zordur. Türk proje planlamacıları, rakiplerinin karşı argüman getirmelerine karşın, her seferinde proje maliyetini düşürmektedirler. 1997–1998 yıllarında dünya petrol fiyatlarının düşüşü Amerikan yönetimini, batılı ÇPS arasında söz konusu projedeki reklam giderlerini kısmak zorunda bıraktı. 1999'da ters süreç başladı- bu projeyi destekleyen yeni

<sup>9</sup> Cichoki Jacek. Nie wszystko zależy od ropy, RZECZPOSPOLITA ,1998. s.5

<sup>10</sup> Bununla birlikte, Merkez Asya ülkeleri ve Azerbaycan'ın yeni ulaşım yollarına olan özel ilgiyi dikkate alırsak, bölgesel ve küresel çaptaki devletler “boru hatları oyunları”ni kendi taktik ve stratejik meseleleri ile sıkıca bağlayarak aktif bir şekilde kullanmaktadırlar. Bu durumda Yeni Petrol Üretici Ülkeleri (YPÜ) enerji kaynakları, planlanan petrol boru hatları dolayısıyla çatışma konusu olabilecek bölge oluşturabilir.

lobi faaliyetlerini. Belli ki, ne kısa ne de uzun vadede Hazar petrolünün çıkarılması ve taşınması dünya siyasetinin etkisinden kurtulamayacaktır.

Batılı şirketlerin teklif ettiği ve Washington'un lobi desteği sağladığı neredeyse bütün büyük boru hatları döşeme projeleri Astana, Baku ve Aşkabat'ta desteklenmektedir. Aslında, topografik koşulları, ekonomik maliyetleri ve en önemlisi jeopolitik gerçekleri dikkate alırsak, fazla seçenek yoktur. Batılı şirketlerin sunduğu potansiyel büyük boru hatlarının yönleri, genelde Rusya ve İran topraklarını es geçmektedir. Yine de, Hazar Boru hattı Konsorsiyumu (HBK) Tengiz-Novorossiysk Ekim 2001'de faaliyete sokuldu. HBK'da aslan payı Rusya ve Rus petrol şirketlerindedir<sup>11</sup>. Bu şekilde, Moskova boru hattı üzerinde stratejik kontrolü elinde bulundurmaktadır. Bu durum, belli ki, ne Hazar ihracatçılarına ne de Washington'a güvenlik garantisi vermektedir. Hazar konsorsiyumları katılımcıları arasında mevcut olan belirgin tezatlarla rağmen, birçok kilit nokta konusunda Washington, Ankara, Astana, Bakü ve Aşkabat'ın tutumlarını birbirine yakındır. Bunu büyük ölçüde etkileyen, büyük hazar petrolünü taşımak isteyen aday ülkelerin coğrafyası gittikçe genişlemekte olmasıdır. Petrol ihracatından büyük finansal getiri elde etme planlarını sadece mineral hammaddenin ihracatçıları değil, aynı zamanda hammadde üreticisi ve tüketicisi arasında bir çeşit köprü oluşturan ülke grupları (transit ülkeler) da kurmaktadır. "Büyük oyunun" ikinci devresi, transit ülke gruplarının jeopolitik konumlandırmaları üzerinde oynanmaktadır. Öyle ya da böyle, yukarıda bahsi geçen büyük oyuncuların dışında, Hazar petrol jeopolitiği etki alanına değişik şekillerde Gürcistan, Ermenistan, Türkiye, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Afganistan, Pakistan çekilmektedir. Bütün bu ülkeler büyük miktardaki hidrokarbonun nakliyesine adaydır. Nakliye jeopolitiğinde, oluşabilecek ulaşım ağlarındaki güvenlik ortaklığı sistemlerine özellikle onların tutuları büyük etkisini göstereceği düşünülmektedir. Batı Kazakistan'dan Baku'ye Hazar altından petrol boru hattı döşenmesi projesi görüşülmektedir. Kasım 1997'deki Cumhurbaşkanı Nazarbaev'in ABD ziyareti sırasında söz konusu proje ve aynı zamanda Baku-Ceyhan projesi desteklenmiştir. Bununla ilgili olarak, Baku-Ceyhan petrol boru hattının siyasi çıkış yolunun Azerbaycan ve Kazakistan'ın tutumlarının yaklaşması durumunda artacağı yolundaki düşünceye katılabiliriz. Amerikalı lider ise, "Hazar denizi statüsü konusunda Kazakistan'ın tutumu bizim de tutumumuzdur" diye beyan etmiştir. Esasında, iki ülke arasında karşılıklı taviz verme gerçekleşmiştir<sup>12</sup>. Beyaz Saray'ın desteklediği "Türk güzergahları" birçok AB ülkesini tatmin etmeyebilir. Birçok AB ülkesi Türkiye'yi henüz kendi aralarında görmek istemiyor ve Ankara'nın, enerji kaynakları nakliyesi ile Avrupa işlerine katılarak pozisyonlarını güçlendirmesi, bu ülkeler tarafından ters karşılanabilir. Gürcistan, Moldova'ya, Ukrayna ve Azerbaycan' bir araya getiren GUAM örgütünü kurulması büyük

<sup>11</sup> Kazahstanskaya pravda. 1996. 30 Nisan. s.1

<sup>12</sup>Bilindiği gibi, 1996'da Gürcistan toprakları boyunca Baku-Batum-Supsa petrol boru hattının inşaatı anlaşması imzalanmıştı. Tiflis, boru hattının kendi topraklarından geçmesi konusuna özel ilgi göstermekte çünkü Hazar petrolünün nakliyesinden alınması tahmin edilen gelirler, ayrıca Gürcistan'a enerji kaynaklarının kesintisiz sağlanacak olması, ülkenin yıkılan ekonomisini kalkındırılmasında önemli rol oynayacağı düşünülmekteydi. Bu proje, ne Ankara ne de Baku tarafından esas proje olarak ele alınmamakta, fakat böyle bir ara güzergâh Moskova'yı tatmin etmektedir.

ölçüde nakliye meselelerini çözmeye yöneliktir. Bilindiği gibi bu örgüt kurulduğundan beri Rusya'nın bu eski SSCB bölgeleri üzerindeki jeopolitik nüfuzun kırılmasına yöneliktir. Bu örgüt sadece ekonomik anlam taşımamakta, katılımcıların büyük siyasi hedefleri onu sıkı tutmaktadır. Grubun bütün üye ülkeleri BDT ve kurumlarının etkisizliğinden dolayı memnuniyetsizliklerini bildirmektedir. Söz konusu ülkeler, Moskova'nın nüfuz enstrumanları olarak gördüğü bazı BDT kurumlarından uzak durmaya çalışmaktadır. Buna örnek Özbekistan'ın BDT ülkeleri Kolektif Güvenlik Anlaşması'ndan çıkmış olması ve Azerbaycan'ın da üyeliğini askıya almış olmasıdır. Daha da ötesi, 1999 yazında GUAM üye ülkeleri Savunma Bakanları bir araya gelerek nakliye ağının güvenliğini ortaklaşa sağlama meselesini görüşmüşlerdir. Bu örgütün hedefleri, AB ve NATO'nun destek verdikleri Batı projesi Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) ile büyük ölçüde örtüşmektedir. Kilit noktasını petrol boru hatlarının oluşturduğu trans-Avrasya ulaşım ağına büyük ilgi gösteren Beyaz Saray da benzer jeostratejik hedeflerin peşindedir. 1999 başında ABD Kongresi'nde Washington'un Kafkasya, Orta Asya ve Hazar havzası bölgelerindeki hedefler kompleksini içeren "İpek yolu Hakkında" özel kanun kabul edilmişti. Enerji kaynaklarına ulaşım Beyaz Saray'ın yegane stratejik hedefi değildir. Enerji kaynaklarından doğacak temettüleri, SSCB dağılmadan önce ABD için tamamen kapalı olan Avrasya'nın uzak iç bölgelerindeki jeostratejik dinamikleri yönetme aracı olarak kullanılmaktadır. Amerikalı jeopolitik Zbigniew Brzezinski bütün Avrasya'yı ifade ettiği Büyük Satranç Tahtası kitabında Amerikan stratejisini açıkça göstermiştir. Orta Asya, Kafkas, onlara sınırı olan Rusya toprakları, Yakın ve Ortadoğu ülkeleri Amerikan analistine göre "Avrasya Balkanları"dır ve bu geniş coğrafyaya nüfuz etmek global denetimin anahtarıdır. Burada en önemlilerinden biri Hazar bölgesidir. "Barış adına işbirliği" programı, NATO'nun yeni Doğu Avrupa üyelerinin GUAM'a olan ilgileri, periyodik olarak ortaya çıkan NATO barış birliklerinin Azerbaycan Hazarı'nda konumlandırılması bir bütün olan maksatlı stratejinin-bu geniş coğrafyanın global yapıya askeri ve siyasi olarak yeniden yönlendirilmesi ve ekonomik entegrasyonu zincirleridir.

Petrol faktörünü yeni post-Sovyet devletlerinin kendi bağımsızlıklarını güçlendirme isteklerini kullanarak, ustalıkla değişik yaklaşımları kombine ederek Washington emin adımlarla kendi hedefleri doğrultusunda ilerlemektedir. Bu geniş coğrafyanın etnik çeşitliliği potansiyel bölgesel ve uluslararası çatışmaların, ayrıkçılığın ve irredentizmin tetikleyicisi olacak niteliktedir. Öyle ya da böyle, Kürt ve Çeçen ayrılıkçılığı, Abhazya ve Dağlık Karabag sorunu, Afganistan'da uzayan iç savaşın petrole bakan yönleri vardır, bu da bir kere daha yeni ihracatçıların bağımsız petrol politikalarının göreceliğini ispatlamaktadır. Değişik petrol boru hatlarının söz konusu sorunlu bölgelerin topraklarında kurulması planlanmaktadır. "Avrasya Balkanları" denmesinin bir diğer nedeni de hem ülkeler arası hem de bölgede bulunan etnikler arası büyük düzeydeki uzlaşmazlıklardır. Ayrıca buradaki sorun, dış devletlerin, bölgesel ve etnik sorunları yönetme yetenekleri olduğu kuruntusu oluşabilir. Perspektifte ise bu süreçlerin kontrolünün kaybedilmesi ancak büyük ulaşım ağlarının çoğunluğunun hidrokarbon



çiftliklerinden bloke edilmesini getirebilir<sup>13</sup>. Gerçekten de, Beyaz Saray'ın tutumu İran üzerinden herhangi bir büyük nakliye yolundan kaçınmak- çok serttir. Tahran ise, Hazar petrolünün nakliyesi konusunda birçok değişik seçenek sunmaktadır. Söyle bir seçenek vardı: Hazar petrolünün belirli bir miktarı İran'ın kuzey limanlarında kabul ediliyor ve lokal fabrikalarda isleniyor, buna karşın aynı miktardaki petrol Basra körfezindeki limanlardan ihracatçıya verilecektir. Aslına bakılırsa Kazakistan bu şekilde hareket etmektedir, fakat İran; Hazar'da elde edilmesi planlanan potansiyel ihraç hidrokarbon miktarını sağlamakta yetersizdir. Washington'un İran güzergahına olan tutumu değişse bile, İran'ın ihraç hattının kurulmasında aktif rol alacağını düşünmek için elimizde bir şey yok. Tahran, İran ve Azerbaycan arasındaki nakliye akımını büyütmek ve geliştirmek için acele etmiyor. Bu tür karşılıklı duhuller, Tahran'a göre, büyük ihtimalle zamanla Güney Azerbaycan'da ayrılıkçı eğilimlerin artmasına neden olabilir. Yine de, düşünülür ki, yeni bağımsız devletler için dünya pazarlarına ulaşmada İran perspektifte en önemli kapılardan birisidir. Bir diğer önemli güzergah Batı Kazakistan-Batı Çin boru hattı da benzer sorunlarla karşı karşıyadır. Dev petrol hattı inşaatının müthiş planı başlangıçta birçok uzmanlar tarafından kuşkuyla karşılanıyordu. Eylül 1997'de Çin Milli Petrol Şirketi ve Kazakistan'ın hükümet uzmanları tarafından imzalanan anlaşmadan sonra iki sene boyuca projenin teknik ekspertizleri gerçekleştirildi. 1999 ortalarına doğru Çin tarafı projenin kısa vadede ekonomik olarak rantabl olmadığına karar verdi. Bir taraftan Asya krizinin bu kararı etkilemiş olması muhtemel. Diğer taraftan ise, petrol hatlarının geçeceği topraklarda, özellikle de Çin'in kendisinde, güvenlik ve istikrarın sağlanamamış olmasıdır. Petrol hattının, Sincan'ın bağımsızlığı taraftarlarının elinde Pekin ile mücadelede siyasi enstrüman ve oldukça etkili araç olarak kullanılması da ihtimal dahilindedir. 1995'ten beri geliştirilmekte olan bir diğer potansiyel büyük Orta Asya- Hint okyanusu güzergahının faaliyete geçirilmesi, Türkmenistan Devlet Başkanı Saparmurat Niyazov ve Pakistan eski Başbakanı Benazir Bhutto tarafından imzalanması gününden itibaren, gittikçe uzamaktadır. Bilindiği gibi, petrol hattı üç ülke topraklarından geçecekti- Türkmenistan, Afganistan ve Pakistan. Afganistan'daki askeri hareketlerin petrol ile bağlantısı artık herkes tarafından bilinmektedir; sorun başkadır. Acaba, gelecekteki Afganistan hükümeti uluslararası ulaşım ağının güvenliğini sağlayabilecek mi? Sorunun etnik boyuta indirgenmesi [3] ve ülkenin sürekli jeopolitik bölünmesi merkez hükümetin dayanıklılığını belirli perspektifte geçici kılmaktadır. En iyi ihtimalle konfederatif prensipler üzerinde istikrarsız barış sağlanabilir. Bu durumda, petrol boru hatları konusunda anlaşılan taraflar sayısı artacaktır. Buna ihtiyaç olacaksa bile, büyük ihtimalle kısa vadede bile değil. Bu örnek, çatışmaları yönetmenin ne kadar hassas bir konu olduğunu bir kere daha ispat etmektedir. Görünen o ki, Hazar havzası ülkeleri inşaatı bitmemiş ya da bloke edilmiş petrol boru hatları ağı ve "etnik mayınlar ve kapanlar" kuşağı perspektifleri ile ilgilenmezlik edemezler. Küçük devletler daha çok jeopolitik

---

<sup>13</sup> Örneğin, Hazar petrolünün İran topraklarından nakliyesi seçeneği her zaman uzmanlar tarafından ele alınmıştır. Ekonomikliği, göreceli siyasi stabilite bu söz konusu güzergah için önemli faktörlerdir, fakat bilindiği gibi, uzmanların çoğunluğu bu rotanın Washington tarafından bloke edildiği yönünde düşünme eğilimindedir.

yönlendirmenin araçları olarak ortaya çıkmakta, sorumluluğun büyük kısmını ise büyük devletler taşımaktadır – ABD, Rusya, İran, Çin vs.

Diyebiliriz ki, farklı olayların gelişme ihtimallerini hesaba katan çok seçenekli planlar henüz geliştirilmemiş ve petrol, global ekonominin ve siyasetin en büyük faktörü olarak, 21.yy. da etkili jeopolitik araç olarak kalacaktır. Burada en öncelikli meselelerden biri, bölgenin bütün devletlerinin dünya deniz yollarına direk çıkışlarının olmamasından yola çıkarsak, uluslararası nakliye ve iletişim ağlarının azami çeşitlendirilmesi stratejisidir. Nakliye ve iletişim alanında entegrasyon, düşünülür ki, ilgili oyuncuların bölge devletlerine jeopolitik baskı olanaklarını ortadan kaldırmaya bile büyük ölçüde azaltacaktır. Bu strateji, Hazar'ın hukuki statüsü ve bütün bölge için Aral denizi felaketinin sonuçlarını yumuşatma gibi iki büyük bölgesel meselelerin sonuçlanmasına ortak tesir etme olanakları ile sıkı bir şekilde örtüşmektedir. Siyasi açıdan bu faktörler Orta Asya devletlerini ayırt etse bile, yine de her iki havza Araştırmacıya göre Orta Asya devletlerinin önemli doğal (coğrafi) bütünleştiricisidir.