

Kanal İstanbul Projesinin Proje Döngü Yönetimi Project cycle management of Canal İstanbul Project

Uğur EMEK ^a Ebru Burcu YARDIMCI BOZDOĞAN ^b

^a Başkent Üniversitesi, Ankara, Türkiye. suemek@gmail.com

^b Başkent Üniversitesi, Ankara, Türkiye. eburcuyardimci@baskent.edu.tr

MAKALE BİLGİSİ	ÖZET
Anahtar Kelimeler: Suyolu Kanal İstanbul İhtiyaç analizi ve Türkiye Gönderilme Tarihi 7 Temmuz 2025 Revizyon Tarihi 3 Eylül 2025 Kabul Tarihi 10 Eylül 2025 Makale Kategorisi: Araştırma Makalesi	Amaç – Bu araştırmanın amacı Karadeniz ve Marmara Denizini birbirine bağlayacak yapay su yolunun ekonomik etkilerini analiz etmektir. Yöntem – Kanal İstanbul’un talep tahminini ve ekonomik etkilerini incelemek için açık kaynaklardan paylaşılan veriler kullanılmıştır. İstanbul Boğazının geçmişe yönelik gemi trafik bilgileri, uluslararası deniz taşımacılığındaki gelişmeler ve uluslararası karşılaştırmalarla Kanalın potansiyel maliyeti hesaplanmıştır. Ayrıca Montrö Sözleşmesinin vermiş olduğu haklar çerçevesinde Türkiye’nin fener, tahlisiye ve kılavuzluk hizmeti ücreti tahsil etme hakkı bulunmaktadır. Uygulamada hatalı olarak hesaplanan bu ücretlerin gerçek değeri Montrö Antlaşmasındaki kurallar çerçevesinde yeniden hesaplanmıştır. Bulgular – Kanal İstanbul’un Çevresel Etki Değerlendirme Raporunda İstanbul Boğazından gemi geçiş sayılarının artacağı önerilmektedir. Tarihi veriler gemi geçiş sayılarının düştüğünü göstermektedir. Uluslararası gemi taşımacılığını yansıtan göstergeler, deniz taşımacılığında bir artış eğilimi olmadığını göstermektedir. Ayrıca Kanal İstanbul Dünya’daki yapay su yollarının aksine mesafeleri kısaltmamaktadır. Ayrıca Kanal İstanbul’un bu çalışmada hesaplanan maliyeti resmi metinlerde açıklanan maliyet değerlerinin çok üzerindedir. Tartışma – Proje döngü yönetiminin başlıca kuralı iyi bir ihtiyaç analizi yapılmasını gerektirmektedir. İhtiyaç analizi yaparken projenin amacı ve kapsamı net biçimde belirlenmelidir. Yetkililerin yaptıkları açıklamalardan ve resmi metinlerden Kanal İstanbul projesinin amacı net bir biçimde anlaşılamamaktadır. Yetkililer ilk açıklamalarında İstanbul Boğazındaki gemi trafiğinin arttığını ve bunun da tehlikeli kaza riskine neden olacağı belirttiler. Kanal İstanbul’un Boğazın trafik yükünü azaltacağını iddia ettiler. Yetkililerin açıklamalarının aksine, resmi veriler İstanbul Boğazından geçen gemi sayısının istikrarlı bir biçimde düştüğünü göstermektedir. Kanal İstanbul birden fazla hedefe aynı anda ulaşmayı hedeflemektedir. Bu nedenle de gerçekçi bir maliyet hesabı yapılması kolay değildir. Sonuç olarak proje maliyet etkinsizdir.
ARTICLE INFO	ABSTRACT
Keywords: Waterway Canal İstanbul Needs assessment and Türkiye Received 7 July 2025 Revised 3 September 2025 Accepted 10 September 2025 Article Classification: Research Article	Purpose – The purpose of this research is to analyse the economic impacts of the artificial waterway that will connect the Black Sea and the Marmara Sea. Design/methodology/approach – Open-source data was used to examine the demand forecast and economic impacts of Canal İstanbul. The potential cost of the Canal was calculated using historical vessel traffic information on the Bosphorus, developments in international maritime transportation, and international comparisons. In addition, within the framework of the rights granted by the Montreux Convention, Turkey has the right to collect fees for lighthouses, rescue services, and pilotage services. The real value of these fees, which were calculated incorrectly in practice, was recalculated within the framework of the rules in the Montreux Convention. Findings – In the Environmental Impact Assessment Report of Canal İstanbul, it is suggested that the number of vessels passing through the Bosphorus will increase. Historical data shows that the number of vessels passing has decreased. Indicators reflecting international vessel transportation show that there is no upward trend in maritime transportation. In addition, Canal İstanbul does not shorten distances, unlike artificial waterways around the world. In addition, the cost of Canal İstanbul calculated in this research is much higher than the cost values announced in official texts. Discussion – The main rule of project cycle management requires a good needs analysis. The purpose and scope of the project should be clearly defined when performing a needs analysis. The purpose of the Canal İstanbul project is hardly understood from the statements made by the authorities and official texts. In the beginning, the authorities stated that the vessel traffic in the Bosphorus Strait has increased and that this will cause dangerous accident risks. They claimed that

Önerilen Atıf/Suggested Citation

Emek, U., Yardımcı Bozdoğan, E. B. (2025). Kanal İstanbul Projesinin Proje Döngü Yönetimi, İşletme Araştırmaları Dergisi, 17 (3), 2641-2658.

Canal Istanbul will reduce the traffic load on the Bosphorus. Contrary to the authorities' statements, official data show that the number of vessels passing through the Bosphorus Strait has been steadily decreasing. Canal Istanbul aims to achieve more than one goal at the same time. Therefore, a realistic cost calculation is not easy to be made. Consequently, the project is not economically efficient.

1. Giriş

Demir ve karayollarından önce Dünya ticaretinde tahıllar, kömür ve çimento gibi eşyaları düşük maliyetle taşımak için sadece su yolları kullanılıyordu. Su yollarına kolay erişim önemli bir ekonomik varlıktı. Maliyet etkin su yolları hammaddelerin, gıdaların, petrolün ve yapı malzemelerinin bir araya getirilmesine yardımcı oluyordu. Nehirlerin geliştirilmesinden ve kanalların yapılmasından önce bu yükün taşınması arazi koşullarına bağlıydı. Çünkü On Dokuzuncu Yüzyılın başlarında gelişmiş karayolu ve demiryolu ağları mevcut değildi (Turnbull, 1987).

Su trafiği ölçek ve konum üzerinde büyük etki yaratmış ve böylece ekonominin bütün yapısını değiştirmiştir. İnsan yapımı kanallar doğal su yollarının mesafesini kısaltmakta ve ulaştırma maliyetini düşürmektedir. Bunun sonucunda da üretim maliyetleri ve nihai ürün fiyatları düşmektedir. Sonuç olarak kanallar ulaştırma maliyetini ve süresini düşürerek malların farklı pazarlara güvenli biçimde taşınmasını sağlamaktadır.

Hammaddelerin ve ara mallarının daha düşük maliyetle taşınması üretimin çeşitli aşamalarında maliyetlerin düşürülmesi için çarpan etkisi de yaratmaktadır. Ayrıca, üretimin yapılacağı mekanların çeşitlenmesini de sağlamaktadır. Böylece üretim süreçlerinde sadece yakın bölgelerdeki hammaddeler değil daha uzak bölgelerdeki hammaddeler de kullanılabilir.

Önerilen bu kazanımların elde edilebilmesi için su yollarının taşıma mesafelerini kısaltması gerekmektedir. Süveyş, Korinth, Kieth ve Panama gibi insan yapımı kanallar doğal su yollarının mesafelerini önemli ölçüde kısaltmıştır. Ulaştırma maliyetlerini önemli ölçüde düşürdükleri için de maliyet etkin projeler olarak kabul edilmişlerdir (Zupanovic ve ark. 2019).

Bu çalışma literatüre üç açıdan katkı sağlamaktadır. Tarihsel olarak yapay su yolları mesafeleri kısaltarak gemi trafiğini basitleştirmek için yapılmaktadır. Kanal İstanbul su yolunu kısaltmamaktadır. İstanbul Boğazındaki ve uluslararası gemi trafiği verileriyle karşılaştırıldığında, Kanal İstanbul gemi trafiğinin kolaylaştırılmasına katkı sağlamayacaktır. İkincisi, Kanal Boğazları düzenleyen Montrö Sözleşmesinin işleyişini tartışmalı hale getirecektir. Üçüncüsü, Kanalin uluslararası göstergelere göre hesaplanan maliyeti yetkililerin açıklamalarının çok üzerindedir. Bu yönüyle de kanal ekonomik açıdan etkinsizdir.

Bu çalışmada Kanal İstanbul'un proje döngü yönetimi çerçevesinde ihtiyaç analizi yapılacaktır.¹ İzleyen bölümde Kanal İstanbul'un karvransal çerçevede ihtiyaç analizi yapılacaktır. Üçüncü bölümde yöntemden bahselinep, dördüncü bölümde veri analizine bulgular başlığı altında İstanbul Boğazındaki gerçekleştirmeler ve Dünya deniz ticareti incelenecek ve Kanal İstanbul'un maliyeti tartışılacaktır. Montrö Sözleşmesine göre Türkiye'nin İstanbul Boğazından uğraksız geçen gemilerden Altın Frank üzerinden ücret tahsil etme hakkı bulunmaktadır. Montrö Sözleşmesi'ne göre Türkiye'nin boğazlardan geçen gemilerden vergi ve harç geliri tahsil etme hakkı bulunmaktadır. Ancak mevcut durumda bu gelir olması gerekenden düşük hesaplanmaktadır. Ayrıca yine bu bölümde, Altın Frank uygulamasına göre elde edilecek gelir hesaplanacaktır. Beşinci bölümde çalışma genel bir değerlendirmeye sonuçlanacaktır.

2. Kavramsal Çerçeve

2.1. İhtiyaç analizi

Proje döngü yönetimi çerçevesinde öncelikle ihtiyaç analizinin yapılması gerekmektedir. Altyapı yatırımlarının uzun dönemde etkinlik sağlayabilmesi için doğru yöntem ve proje gerçekleştirilmelidir. Bunun için altyapı projelerinin ihtiyaç analizinin yapılması büyük öneme sahiptir. İhtiyaç analizlerinde bir vizyon geliştirilmeli ve sistemik öncelikler belirlenmelidir. Aksi takdirde bir taftan gereksiz bir proje

¹ Önerilen Kanal İstanbul'un çevre, deprem, İstanbul trafiği ve uluslararası hukuk çerçevesinde tartışılması önemli olmakla beraber yer kısıtı nedeniyle bu çalışmada ihmal gelinecektir. Bu konularda ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. Bilim Akademisi, 2020

gerçekleştirilmiş olacak diğer taraftan da gerekli bir projeden vazgeçilme ihtimali ortaya çıkacaktır (Dolan, 2018).

Herhangi bir proje veya programın düşünce aşamasından, karar aşamasına kadar uzanan birçok yönü vardır. İlgili faaliyetler, stratejik planlama ve projenin faaliyete geçmesi arasındaki süreci kapsamaktadır. Bu süreçlerde olası krizlere göre alınacak önlemler de dikkate alınmalıdır. Stratejik planlama birçok kararı destekleme konusunda önemli bir rol oynasa da sürecin sadece bir parçasıdır. Benzer şekilde, alternatifler arasındaki karşılaştırmalar gibi karar alma süreçleri de sıklıkla sürece dahil edilmektedir. Ancak bunlar kendi başlarına ne gereklidir ne de yeterlidir. Kapasite geliştirme, sıklıkla alınan kararlar için geçerli bir kavramdır. Bu nedenle altyapı projelerini geliştirecek ve analiz edecek kurumların ve kuralların kapasitesi geliştirilmelidir (Watkins, Meiers ve Visser, 2012). Özellikle de Kanal İstanbul gibi mega projelerde kapasitenin geliştirilmesi önemli bir konudur.

Bazen "büyük programlar" olarak da adlandırılan mega projeler, genellikle 1 milyar ABD dolarından fazla maliyeti olan, inşa edilmesi yıllar süren, çok sayıda kamu ve özel sektör paydaşını içeren, dönüşümsel nitelikte olan ve milyonlarca insanı etkileyen büyük ölçekli, karmaşık girişimlerdir. Hedefleri, teslim süreleri, karmaşıklıkları ve paydaş katılımı açısından tamamen farklı proje türüdürler. Sonuç olarak, özel ve farklı bir yönetici türü gerektirirler. Tıpkı ehliyeti olan birinin jumbo jet uçurması söz konusu olmayacağı gibi, geleneksel bir program yöneticisinin de bir mega projeyi yönetmesi söz konusu değildir (Flyvbjerg, 2014).

Altyapı ihtiyaç analizlerinde yapılan önerilerin kredibilitesi analizde kullanılan metodolojik yaklaşımın kalitesine, şeffaflığına ve kapsayıcılığına bağlıdır. Bu nedenle, altyapı yatırımlarının değerlendirmesi süreçleri evrensel ihtiyaç analizi ilkeleriyle uyumlu olmalıdır. Bunun yanı sıra şeffaf, sistemik, esnek ve kapsamlı bir metodolojik çerçeveye desteklenmelidir.

İhtiyaç analizinden sonra projenin gerçekleştirileceği yöntem belirlenmelidir. Örneğin şehir içi trafik sorunu metroyla mı, tramvayla mı veya otobüs taşımacılığıyla mı yapılmalıdır? Uygulanacak projenin kapsamı ve çerçevesi sade ve net biçimde belirlenmelidir. Bundan sonra projenin hangi finansman yöntemiyle yapılmasına karar verilmelidir.

Kanal İstanbul konusunda kamuoyuyla paylaşılan teknik bir ihtiyaç analizi değerlendirmesi bulunmamaktadır. Dönemin Başbakanı Erdoğan 2011 yılında "Türkiye Hazır Hedef 2023" projesi kapsamında İstanbul Boğazının yanı sıra insan yapımı bir Kanal yapılacağını açıklamıştır.²

2013 Yılı Yatırım Programında Kanal İstanbul Bağlantı Yolları Etüt Proje ve Yapımı İstanbul Bölünmüş Yol (150 km) için ödenek tahsis edilmiştir.

2017 Yılı Yatırım Programında Kanal İstanbul Etüt-Proje ve Danışmanlık Hizmetleri için ödenek ayrılmıştır.

2019 yılının sonunda Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu yayınlanmıştır. ÇED Raporuyla benzer sürelerde fizibilite raporu da yapılmıştır.³

Bu süreçlerde Kanal İstanbul konusunda net bir ihtiyaç analizi açıklanmamıştır. Görüldüğü kadarıyla dönemin Başbakanı kişisel görüşünü açıkladıktan sonra kamu görevlileri Kanal İstanbul'u yapılabilir kılmak için fizibilite projesi yapmışlardır.

Yetkililerin değişik tarihlerde yapmış oldukları açıklamalarda Kanal İstanbul projesi şu şekilde tanımlanmaktadır.⁴

- İstanbul Boğazında artan trafik kaza olasılığını artırmaktadır. Bu nedenle de yapılacak Kanal ile İstanbul Boğazı'ndaki trafik yoğunluğu düşürülecek ve kaza riski azaltılacaktır.
- Kanal'ın yanı sıra yat limanları ve lojistik merkezleri inşa edilecektir.
- Kanal'ın her iki yanına iki yeni şehir kurulacaktır.

² Kanal İstanbul olarak isimlendirilen proje kamuoyunda "Çılgın Proje" olarak da bilinmektedir.

³ Fizibilite raporu kamuoyuyla paylaşılmamıştır.

⁴ Kanal İstanbul'un amacı ve faydaları konusunda bkz. <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden> Erişim, 15/08/2023

Bu kadar farklı ve geniş amaçları hedefleyen bir proje, proje döngü yönetiminin temel ilkeleriyle çalışmaktadır. Kanal İstanbul birden fazla hedefe aynı anda ulaşmayı hedeflemektedir. Oysa altyapı yatırım projelerinin kapsamının ve hedefinin anlaşılabilir ve ulaşılabilir olması gerekmektedir (World Bank, 2012 ve Dolan, 2018).

3. Yöntem

Kanal İstanbul projesinin ihtiyaç analizi yapılırken, açık kaynaklarca yayınlanan veriler derlenmiştir. Kanal'ın talep tahmininde, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayıları ve türleri dikkate alınmıştır.

Uluslararası gemi taşımacılığı ticaretinin boyutunu değerlendirmek için Baltık Kuru Yük Endeksindeki gelişmeler incelenmiştir. Endeks Londra'daki Baltık Borsası tarafından yayımlanmaktadır. Endeksin yükselmesi (düşmesi), gemi taşımacılığı talebinin artmasını (düşmesini) göstermektedir. Uluslararası gemi taşımacılığının boyutu için ayrıca Clarkson Research tarafından yayımlanan dünya gemi üretimi sayıları ve ortalama gemi büyüklüğü verileri kullanılmıştır.

Yapay su kanallarındaki ticareti değerlendirmek için Panama ve Süveyş kanallarından geçen gemi sayıları ve bu kanallardan elde edilen gelirler incelenmiştir.

Kanal İstanbul'un maliyeti konusunda yapılan hesaplamada, Panama Kanalı'nın 2007-2016 yılları arasında gerçekleştirilen genişleme yatırımı bilgileri kullanılmıştır. Kanal'ın genişleme maliyeti ve çıkarılan hafriyat üzerinden birim maliyet hesaplanmıştır. Hesaplanan birim maliyet, Kanal İstanbul projesinin maliyetinin hesaplanmasında kullanılmıştır.

Kanal İstanbul'un ilave gelir yaratacağı ileri sürülmektedir. Boğazlar rejimini belirleyen Montrö Sözleşmesine göre Türkiye'nin Çanakkale Boğazından geçip Marmara Denizinde durmadan İstanbul Boğazından Karadeniz uğraksız geçen gemilerden vergi ve harç alma hakkı bulunmaktadır. İdari olarak yapılan teknik bir hata nedeniyle vergi ve harçlar yıllarca düşük hesaplanmıştır. Bu çalışmada Montrö Sözleşmesine göre uğraksız gemi geçişlerinin gerçek ücreti hesaplanmıştır.

4. Verilerin analizi ve bulgular

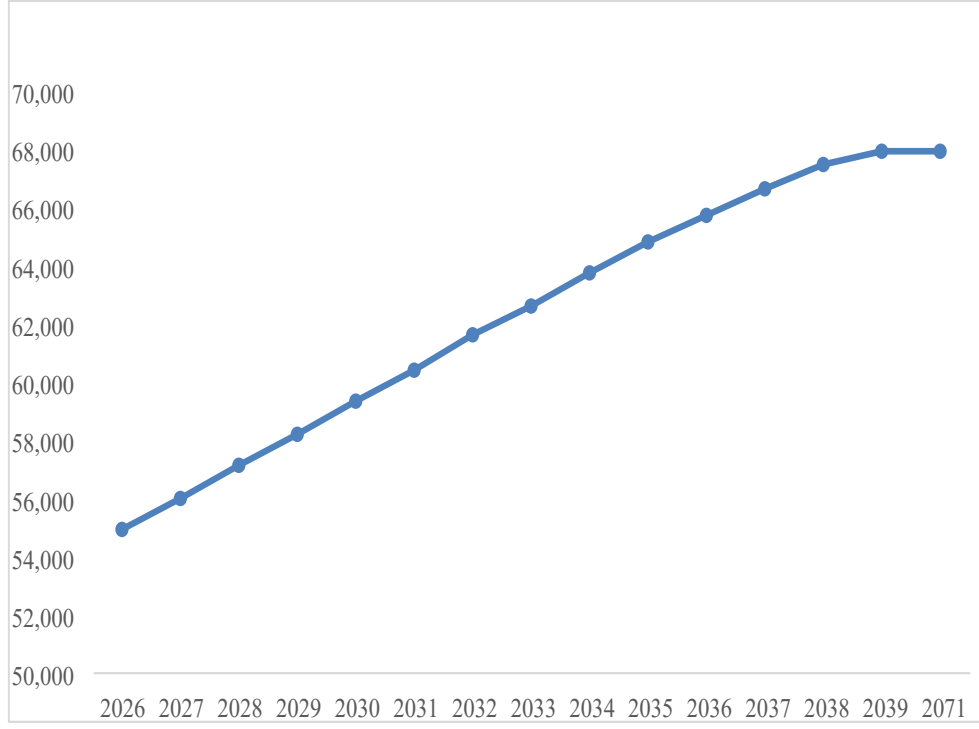
4.1. Boğaz'dan geçen gemi sayıları

Kanal İstanbul'a ilişkin talep tahmini analizi yapılırken iki temel gösterge ele alınacaktır. Birincisi resmi veriler kullanılarak İstanbul Boğazına ilişkin trafik göstergeleri incelenecektir. Daha sonra da Dünya deniz ticaretine ilişkin gelişmelere bakılacaktır. Bu iki alandaki göstergeler analiz edilerek iddia edilen gemi geçiş tahminlerinin gerçekliği tartışılacaktır.

4.1.1. İstanbul Boğazı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının hazırlamış olduğu Kanal İstanbul fizibilite raporunda İstanbul Boğazından geçen gemi sayılarının hızla artacağı öngörülmektedir. Bakanlığın tahminine göre Boğazdan geçen gemi sayısı 2026 yılında 55.000 ve 2039 yılında da 68.000 olacaktır. Geçen gemilerin sayısının 2071 yılına kadar bu seviyede kalacağı öngörülmektedir (Şekil 1).⁵

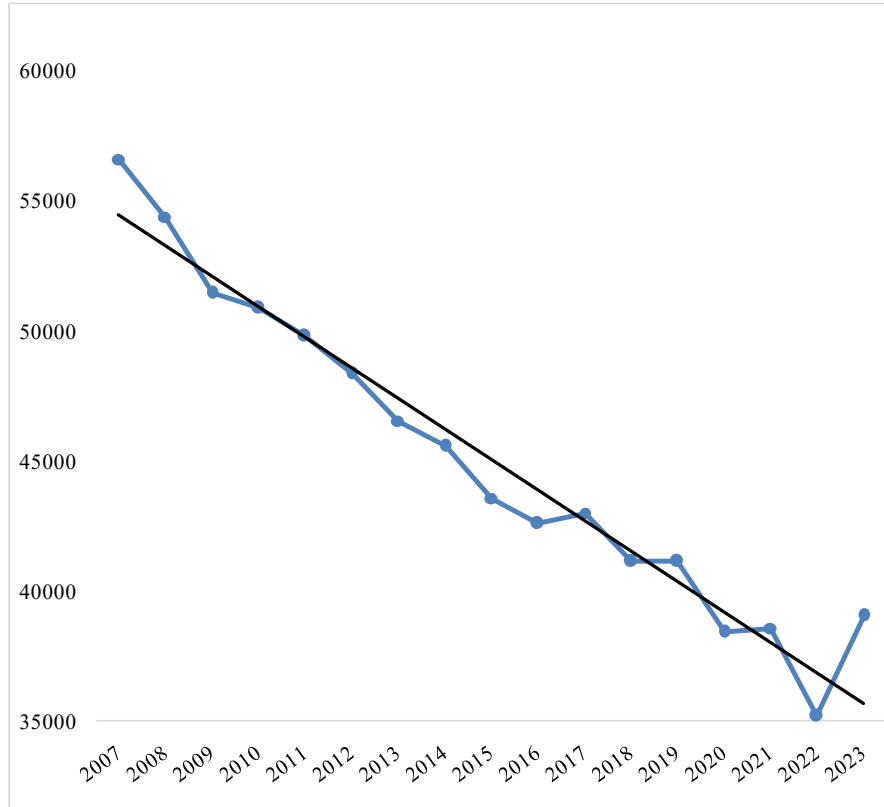
⁵ Fizibilite Raporu Yönetici Özeti'nde ise "Dünya ve bölge ülkelerindeki gelişmelere alındığında 2070'li yıllarda gemi geçişlerinin 86.000 mertebelerine ulaşacağı tahmin edilmektedir" denilmektedir.



Şekil 1. İstanbul Boğazı gemi trafiği talep tahmini (adet/yıl)

Kaynak: Toker, (2021)

Fizibilite raporunda bu tahminin arka planında nasıl bir varsayım setinin bulunduğu bilinmemektedir. Ancak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün (KIYEM) istatistiklerinden Boğazdan geçen gemi sayılarının 2007 yılından itibaren sürekli düştüğü görülmektedir. KIYEM'e göre 2007 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı 56.606'dır. Kovid19 salgınının başladığı 2020 yılından sonra gemi sayıları 40.000'in altına düşmüştür (Şekil 2).

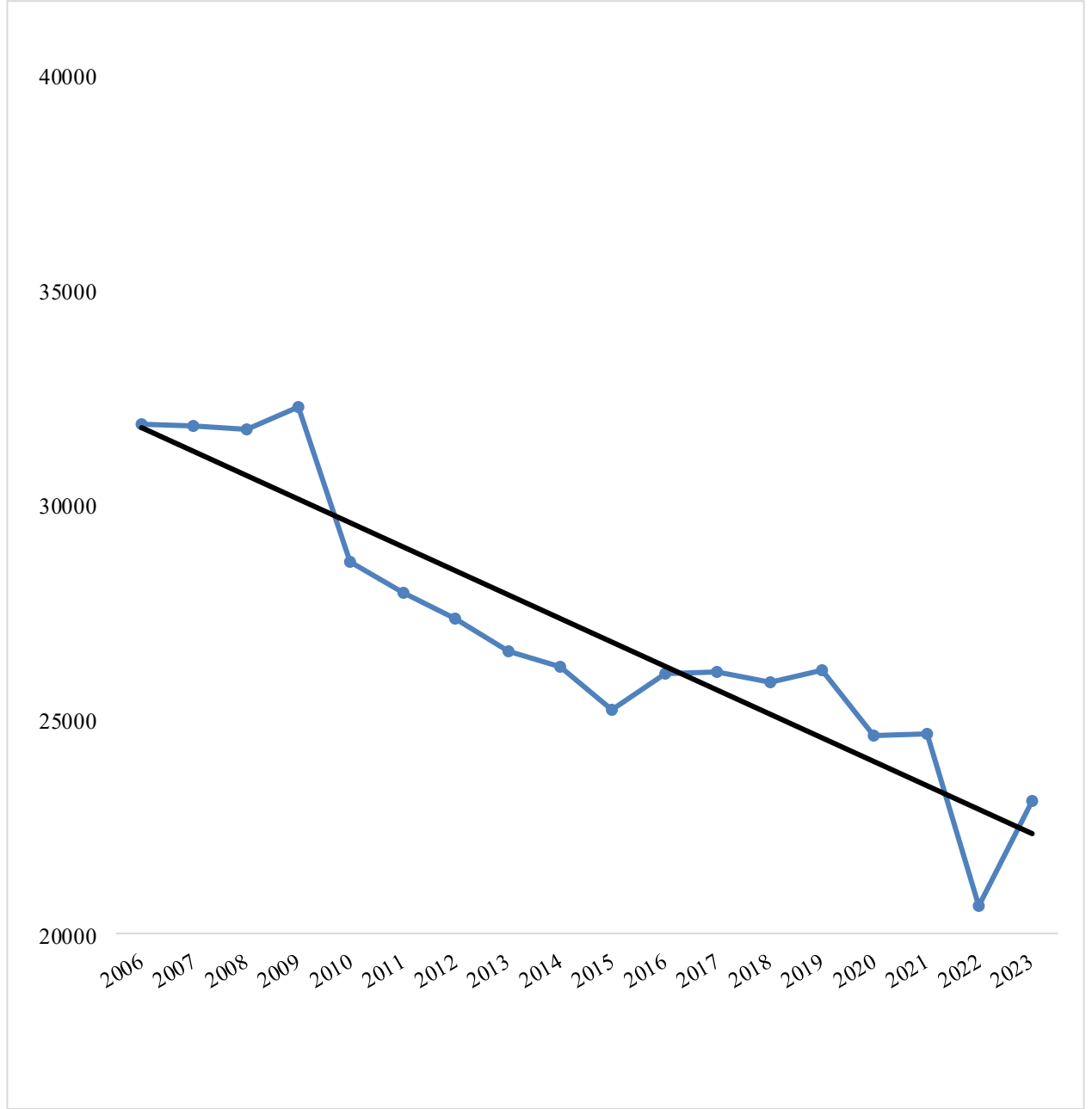


Şekil 2. İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı (Adet/yıl)

*Not: Siyah, eğilim çizgisidir**Kaynak: KIYEM*

Montrö Sözleşmesi Boğazlardan geçen uğraksız gemilerle ilgili düzenlemeler yapmaktadır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'ne göre "seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi", uğraksız geçen gemi olarak nitelendirilmektedir (m. 3/ö). Bu çerçevede Karadeniz'den veya Ege Denizi'nden boğazlara giren bir geminin Marmara Denizi'nde durmaksızın diğer boğazdan çıkması durumunda, bu sefer "uğraksız geçiş" olarak kabul edilmektedir.⁶

İstanbul Boğazından geçen gemilerin sayılarında düşmeye bağlı olarak uğraksız gemi geçişi de düşmektedir. Uğraksız geçen gemi sayısı 2006 yılında 31.880 iken, 2019 yılında 26.138'e düşmüştür (Şekil 3). Uğraksız geçen gemilerin sayısı 2023'te 23.113'dür.



Şekil 3. Boğazlardan geçen uğraksız gemi sayısı (Adet/yıl)

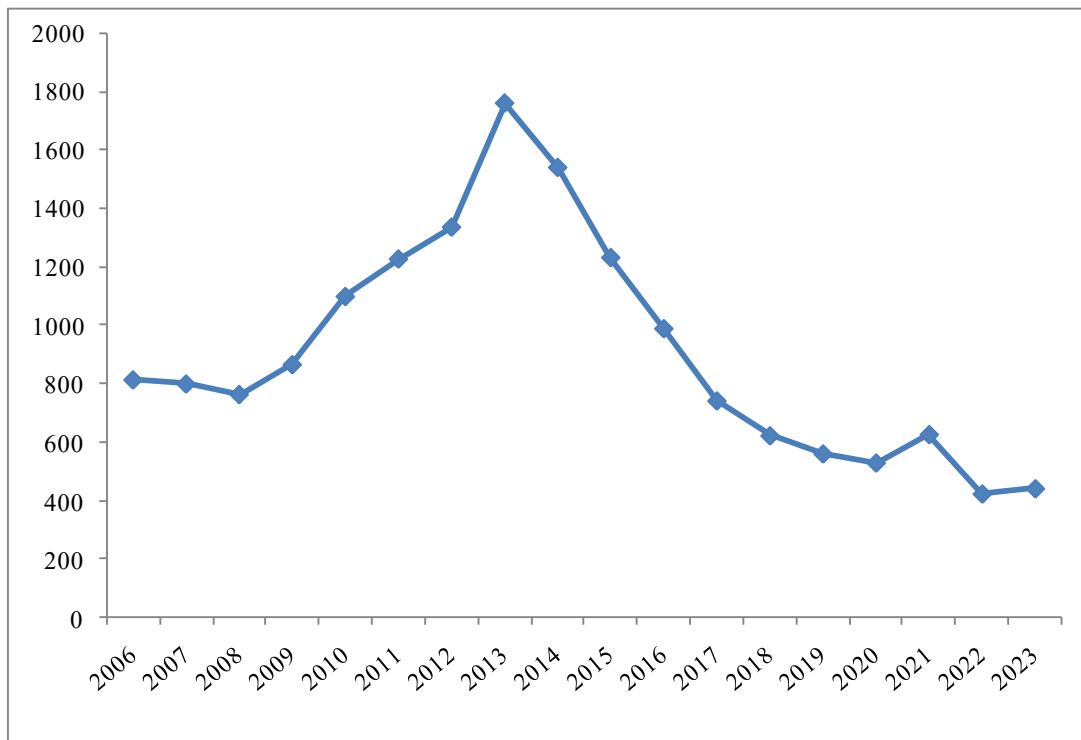
⁶ Montrö Sözleşmesine göre Türkiye boğazlardan uğraksız geçişlerde vergi ve harç tahsil etme hakkına sahiptir. Bu konu 5'inci bölümde açıklanacaktır.

*Not: Siyah, eğilim çizgisidir**Kaynak: KIYEM*

Kanal İstanbul'un gerekliliğine yönelik yapılan açıklamalarda sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) ve sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) taşıyan gemilerin neden olabilecekleri tehlikelerden bahsedilmektedir.

2012 yılından itibaren LNG gemilerinin İstanbul Boğazından geçişlerine kısıtlama getirilmiştir. Bu tarihten itibaren İstanbul Boğazından geçen LNG/LPG gemi sayıları düzenli biçimde düşmüştür. Boğaz'dan geçen LNG/LPG gemilerinin sayısı 2013 yılında 1.760 iken, 2019 yılında 561 olmuştur (Şekil 4). Gemilerin sayısı 2016 yılından sonra 1.000'in ve 2022 yılından sonra ise 500'ün altına düşmüştür.

LNG/LPG gemilerinin sayısında azalmasının bir nedeni de Avrasya bölgesinde ve Türkiye'de inşa edilen petrol ve doğal gaz boru hatlarıdır. Yazıcı'ya (2021) göre "Ceyhan – Bakü boru hattı, yeni devreye alınan Türkakımı ve Rusya petrolünü doğrudan Akdeniz'e ulaştıracak olan ve açılması muhtemel Samsun – Ceyhan boru hatları sayesinde her geçen yıl boğazlardan geçen LNG/LPG tanker sayısı azalacaktır."



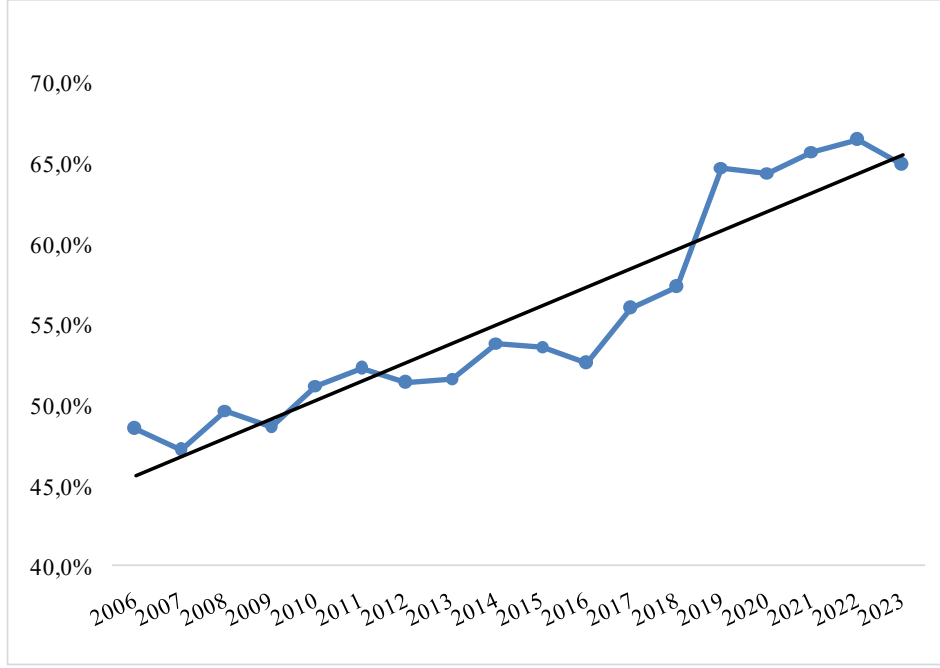
Şekil 4. İstanbul Boğazı'ndan geçen LNG/LPG gemilerinin sayısı (Adet/yıl)

Kaynak: KIYEM

KIYEM denizlerde ve boğazlarda gemilerin ulusal mevzuat ve uluslararası kurallarla belirlenmiş seyir kurallarına uygun seyretmelerini sağlayarak can, mal ve çevrenin korunması amacıyla; gemilerin limana giriş/çıkışlarında, rıhtım/iskelelere yanaşma ayrılma ve ayrılma, şamandıralara bağlamalarında, demirlemelerinde buraları terk etmelerinde veya herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde kılavuzluk hizmeti vermektedir. ⁷ Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilmektedir. Kılavuzluk hizmeti de KIYEM tarafından verilmektedir.

Son yıllarda kılavuzluk hizmeti alan gemilerin sayısı giderek artmaktadır (Şekil 5). 2006 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin % 48,4'ü kılavuzluk hizmeti alırken, bu oran 2023 yılında % 65'e çıkmıştır.

⁷ Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği, m. 28



Şekil 5. İstanbul Boğazında kılavuzluk hizmeti alan gemilerin oranı (yüzde)

Not: Siyah eğilim çizgisidir

Kaynak: KIYEM

İstanbul Boğazındaki olası kazaların bir nedeni olarak gemi boyları gösterilmektedir. KIYEM istatistiklerine göre Boğazdan geçen gemilerin yaklaşık %90'ının boyunun 200 metrenin altında olduğu görülmektedir (Tablo 1). 300 metreden büyük gemilerin sayısı hemen hemen sıfırdır. Boyu 200-250 metre arasında olan gemilerin oranı düşük olmakla beraber sayılarında bir artış gözlemlenmektedir.

Diğer bir deyişle mevcut veriler çerçevesinde İstanbul Boğazı'nda tehlike yaratacak ölçekte büyük gemi geçişi olduğunu söylemek çok isabetli değildir. Büyük gemilerin de kılavuzluk hizmeti almalarıyla tehlike minimize edilebilecektir. Nitekim son yıllarda Boyu 200 metrenin üzerindeki gemilerin tamamı kılavuzluk hizmeti almaktadır. Boyu 150-200 metre arasındaki gemilerin ise %98'ine bu hizmet verilmektedir. Bu bilgiler çerçevesinde, büyük gemi boylarının İstanbul Boğazı'ndan geçişlerinin riskini önemli ölçüde azaltıldığını söylemek mümkündür.

Tablo 1. İstanbul Boğazından geçen gemilerin boyları (Yüzde)

	300 M'den Büyük	250-300 M Arası	200-250 M Arası	150-200 M Arası	100-150 M Arası	100 M'den Küçük
2006	0.00	0.02	0.05	0.13	0.41	0.39
2007	0.00	0.02	0.04	0.12	0.42	0.39
2008	0.00	0.02	0.05	0.15	0.41	0.38
2009	0.00	0.02	0.05	0.16	0.40	0.36
2010	0.00	0.02	0.05	0.15	0.41	0.36
2011	0.00	0.03	0.05	0.17	0.41	0.35
2012	0.00	0.03	0.05	0.19	0.39	0.34
2013	0.00	0.03	0.05	0.20	0.39	0.32
2014	0.00	0.03	0.06	0.22	0.37	0.32
2015	0.00	0.03	0.06	0.24	0.37	0.30
2016	0.00	0.03	0.06	0.24	0.38	0.29
2017	0.00	0.03	0.06	0.26	0.37	0.28
2018	0.00	0.03	0.07	0.28	0.35	0.26
2019	0.00	0.03	0.07	0.29	0.38	0.23
2020	0.00	0.03	0.10	0.28	0.38	0.22
2021	0.00	0,04	0,10	0,27	0,38	0,21
2022	0.00	0,04	0,08	0,26	0,41	0,22

2023	0.00	0,04	0,08	0,27	0,38	0,23
------	------	------	------	------	------	------

Kaynak: KIYEM ve yazarların hesaplamaları

4.1.2. İstanbul Boğazında gemi kazaları

Bu tespit bir başka çalışmadaki vaka analiziyle de doğrulanmaktadır. Yazıcı'ya (2021) göre "Boğaz trafiği eskiden olduğu gibi çift yönlü değil, tek yönlüdür. Günümüzde tankerler boğazlardan sadece gündüz geçebilmektedirler. Bu geçişlerinde ise 250 metrenin üzerindeki tankerlere hem kılavuz kaptan hem de römorkör refakat etme zorunluluğu bulunmaktadır. Bu tedbirlerin neticesinde İstanbul Boğazı'nda 25 senedir trajedik bir kaza gerçekleşmemiştir."

Yukarıda da belirtildiği gibi kazaları önlemek amacıyla İstanbul Boğazında iki yönlü gemi trafiğinden tek yönlü gemi trafiğine geçilmiştir. Ancak, Kanal İstanbul'u tanıtan internet sayfasında "seyir emniyetinin artırılması için uygulanan tek yönlü trafik organizasyonu nedeniyle büyük gemiler için Boğaz'da ortalama bekleme süresi, beklemeye takılan her gemi için yaklaşık 14,5 saattir. Bekleme süresi bazen gemi trafiğine ve hava şartlarına bazen de yaşanacak bir kaza veya arızaya bağlı olarak 3-4 günü, hatta haftayı bulabilmektedir" denilmektedir.⁸

Bekleme süreleri sadece İstanbul Boğazı'nda değil diğer büyük kanallarda da uzayabilmektedir. Panama Kanalı'nda bekleme süresi iki gün civarındadır.⁹ Bazı durumlarda da bu süre 13 güne kadar uzayabilmektedir.¹⁰

Kanal İstanbul'un uzunluğu yaklaşık 45 km, taban genişliği minimum 275 metre ve derinliği 20,75 metre olacaktır. İstanbul Boğazının uzunluğu 29,9 km, en geniş yeri 3,6 km, en dar yeri 698 m, en derin yeri 120 metredir. Genişliği İstanbul Boğazının %40'ı ve derinliği de % 17'si kadar olan Kanal İstanbul'un daha hızlı geçiş hizmeti sunma ihtimali ise ayrıca tartışılması gereken bir konudur.¹¹

4.2. Dünya deniz ticaretindeki gelişmeler

Kanal İstanbul'un fizibilite çalışmalarında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin hızlı bir biçimde artacağı tahmin edilmektedir (Şekil 1) İstanbul Boğazına ilişkin bir talep tahmini yapılırken Dünya gemi ticaretinin yapısına da bakılmalıdır. Dünya deniz ticaretindeki gelişmeleri en iyi Baltık Kuru Yük Endeksi (BKYE) ve Dünya gemi sayıları göstermektedir.

BKYE Londra'daki Baltık Borsası tarafından hazırlanmaktadır. Endeks denizler üzerinden taşınan belirli hammaddelerin taşınma fiyatları için gösterge sağlamaktadır. Endeksteeki yükselme Dünya gemi ticaretinde talebin arttığını, düşüş ise azaldığını göstermektedir. Şekil 6'da 1988-2024 arasındaki endeks değerlerindeki gelişmeler gösterilmektedir.

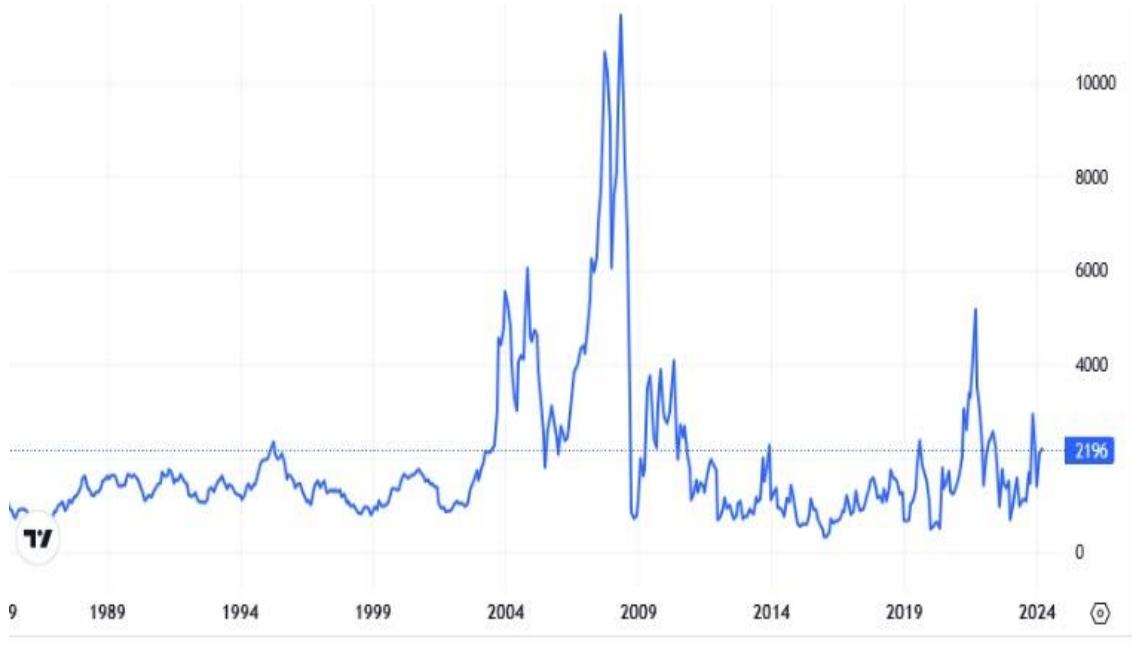
Endeks 2008 ve 2021 yıllarından sonra hızlı bir artış göstermektedir. Bunun temel nedeni 2007/2008 Küresel Finansal Krizinde ticaretin duraklamasıdır. Krizin bitiminde ticaret yeniden canlanmaya başlayınca stoklar dahil emtia taşıması hızla artmış ve endeks değeri de önemli ölçüde yükselmiştir. Benzeri bir gelişme 2020 yılındaki Covid19 salgınından sonra gözlemlenmektedir. Salgın döneminde gerileyen talep, salgın sonrasında yükselişe geçmiştir. Ancak BKYE'deki gelişmeler Kanal İstanbul'un fizibilitesindeki dramatik biçimde artış gösteren gemi sayısı öngörüsüyle uyumlu değildir.

⁸ <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden/projenin-amaci> Erişim, 15/08/2023

⁹ <https://www.freightwaves.com/news/panama-canal-wait-times-back-to-normal> Erişim, 15/08/2023

¹⁰ <https://www.hellenicshippingnews.com/panama-canal-wait-times-rise-for-asia-bound-lng-cargoes-without-reservations/> Erişim, 15/08/2023

¹¹ Bu konuda yapılabilecek en önemli eleştiri İstanbul Boğazı'ndan gemilerin hem dikey hem de yatay yapılan geçmeleridir. Anadolu yakasından Avrupa'ya (veya tersi) yapılan gemi seferleri Boğaz trafiğini olumsuz etkileyebilmektedir.



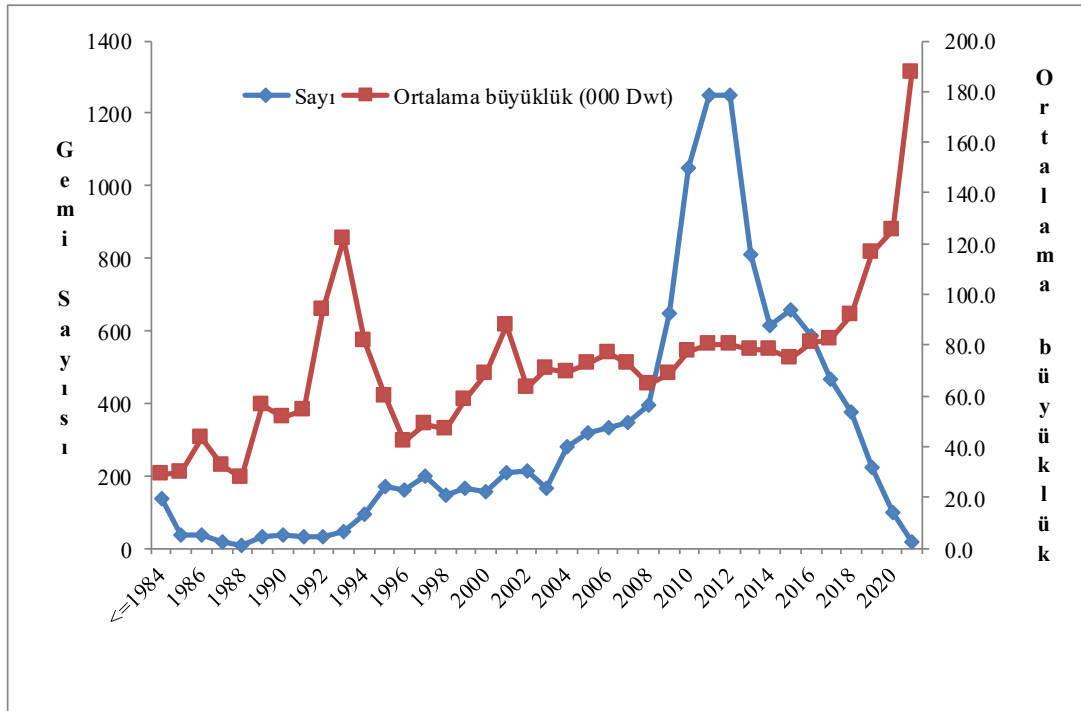
Şekil 6. Baltık Kuru Yük Endeksindeki gelişmeler (1988-2024)

Kaynak: <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic>

BKYE'nin yanı sıra dünya deniz ticaretinin önemli bir göstergesi de inşa edilen gemilerin sayılarıdır. Dünyanın en büyük gemi brokerliği ve entegre nakliye hizmetleri sağlayıcısı olan Clarksons grubunun bir parçası olan Clarksons Research Dünya'da üretilen gemi sayıları hakkında bilgi sağlamaktadır.

Dünya gemi üretiminin en çok olduğu 2010-2012 yılları arasında ortalama 1.183 gemi üretilmiştir. Ancak bu tarihten itibaren üretilen gemi sayısı hızla düşmeye başlamıştır. Üretilen gemi sayıları 2013-2017 ve 2018-2020 yılları arasında ortalama sırasıyla 626 ve 178 olarak gerçekleşmiştir (Şekil 7).

Dünya gemi üretimi düşerken, gemilerin tonajları da büyümüştür. 2010-2017 yıllarında üretilen gemilerin tonajları 79.000 detveyt ton (80.268 ton) iken, 2018-2020 yıllarında 130.000 (132.086 ton) olarak gerçekleşmiştir.



Şekil 7. Dünya gemi sayısı ve ortalama büyüklüğü

Kaynak: Clarkson Research. (2018)

4.3. Panama ve Süveyş Kanalları

Daha önce de belirtildiği gibi insan yapımı kanalların mesafeleri kısaltması beklenmektedir. Böylece ulaşırma süresinin ve maliyetinin düşürölmesi hedeflenmektedir. Denizyolu ulaşırmasının hızlanması sonucunda ticari merkezlele daha kısa sürede hizmet sağlanmaktadır. Böylece gemiler ilave seferler için daha sık kullanılmaktadır. Bu ek seferler, küresel ölçekte daha fazla malın ticaretinin yapılabilmesi olanağıyla birlikte daha sık sevkiyat programlarının gerçekleştirilmesi anlamına gelmektedir (Velta, tarihsiz). Ancak İstanbul Boğazı'nın yanı başına inşa edilecek Kanal İstanbul böyle bir kolaylık sağlamayacaktır. Bu nedenle de Kanal maliyet etkinsiz bir proje olarak değeriendirilmelidir. Oysa Dünyanın önde gelen kanalları bu tür bir tasarruf sağlamaktadır.

Panama ve Süveyş Kanalları sırasıyla 1914 ve 1869 yıllarında açılmıştır. Yukarıda da belirtildiği gibi demiryolu ve karayolu şebekelerinin gelişmediği dönemlerde deniz taşımacılığı dünya ticareti için önemli bir maliyet unsuru olmuştur.

Panama Kanalı'ndan önce Atlantik Okyanusundan Pasifik Okyanusuna geçmek için gemiler Güney Amerika Kıtasını dolaşmıştır. Bu yolun mesafesi 20.900 kilometredir. Panama Kanalı bu mesafeyi 8.370 kilometreye kısaltmış ve 12.530 km. tasarruf sağlamıştır.

Süveyş kanalından önce Atlantik Okyanusundan, Hint Okyanusuna gitmek için Afrika kıtasının etrafının 19.800 km. uzunluğunda dolaşılması gerekmektedir. Süveyş Kanal'ı seyir mesafesini 11.600 km'ye indirmiş ve güzergâhı 8.200 km. kısaltmıştır.

Gemi taşıma maliyetlerinde büyük ölçekte tasarruf sağlayan bu iki kanal sıklıkla kullanılmakta ve bu çerçevede dünya ticaretine büyük katkı sağlamaktadır. 2014 ve 2021 yılları arasında Panama ve Süveyş Kanalından sırasıyla ortalamada 13.579 ve 17.843 adet gemi geçmiştir (Şekil 8).

Mega projeler konusunda dünya genelinde bir veri setine sahip olan Flyvbjerg (2014) bu projelerin %90'ının başarısız olduğunu ileri sürmektedir. Çünkü bu projeler genellikle öngörölün bütçe ve zaman dilimi içerisinde tamamlanamamaktadır. Fizibilitelele yapanlar iyimserlik yanılgısı (optimism bias) veya yanıltıcı beyanlarla (misrepresentation) mega projelerle olduğunu daha etkin olarak gösterebilmektedir. Kanal İstanbul'un fizibilite çalışmaları da bu tespiti gözlemlmek mümkündür.

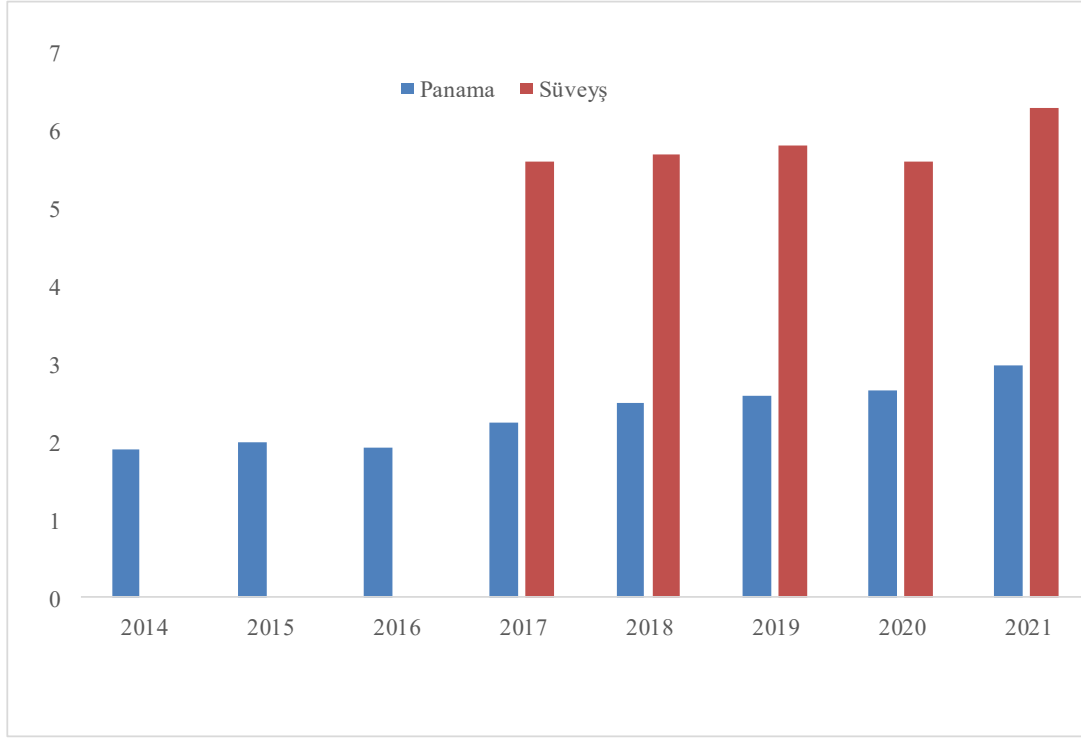
Öncelikle İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı son yirmi yılda istikrarlı biçimde azalmaktadır. Bunun yanı sıra dünyanın en popüler ve en yoğun kullanılan Panama ve Süveyş kanallarında yıllık ortalama geçen gemi sayısı toplamda 30.000'dir. Bu gemi geçiş sayılarıla karşılaştırıldığında, İstanbul Boğazı'ndan yılda 68.000 gemi geçişinin gerçekleştirileceği yönündeki öngörölün aşırı iyimser ya da yanıltıcı bilgi olduğunu söylemek mümkün olacaktır.



Şekil 8. Kanallardan geçen gemi sayıları (adet)

Kaynak: Statista

Şekil 9’da Panama ve Süveyş kanallarının gelirleri gösterilmektedir. 2014-2019 yılları arasında Panama Kanalı ortalama 2,4 milyar dolar, 2017 ve 2021 arasında ise Süveyş Kanalı ise ortalama 5,8 milyar dolar gelir getirmiştir.



Şekil 9. Kanalların gelirleri (milyar ABD doları)

Kaynak: Statista

4.4. Kanal İstanbul’un maliyeti

Yetkililer Kanal İstanbul’un maliyeti konusunda farklı tarihlerde farklı açıklamalar yapmışlardır. Toker (2020) maliyet konusunda dönemin Ulaştırma ve Altyapı Bakanının 25 milyar dolar açıkladığını ve Altyapı Genel Müdürlüğü’nün bir çalışmasında maliyetin 20 milyar dolar olarak hesaplandığını belirtmektedir.

Kanalın ÇED Raporuna göre Kanalın maliyeti 75 milyar TL’dir. Rapor Aralık 2019’da açıklanmıştır. 2019 yılının ilk altı ayında ortalama dolar kuruyla (6,25 TL) Kanalın maliyeti 12 milyar dolardır.

4.4.1 Fizibilite raporu

Fizibilite çalışmasında eklentileriyle birlikte Kanal’ın toplam maliyeti 21,1 milyar ABD doları olarak hesaplanmaktadır (Tablo 2). Kanal İstanbul Fizibilite Raporunun özetinde Kanalın çıplak maliyetinin 15 milyar dolar olacağı belirtilmektedir. Kanal inşaatının yanı sıra entegre tesisler inşa edilmesi ve altyapı şebekelerinin yeniden yapılandırılması hedeflenmektedir.

Tablo 2. Kurum bütçelerine göre Kanal İstanbul’un maliyeti (milyon ABD doları)

Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü	16.690
Karayolları Genel Müdürlüğü	2.255
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	325
TOKİ	850
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	735
Elektrik İşleri Genel Müdürlüğü	205
Toplam	21.060

Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Kanal'ın yanı sıra eklenti yapılardan da (Karadeniz ve Marmara Limanları ile Lojistik Merkez ve Küçükçekmece Yat Limanı) sorumludur. Bu yapıların maliyeti yaklaşık 1,7 milyar dolardır.

Karayolları Genel Müdürlüğü karayolları geçişleri için 2,3 milyar dolar tutarında bir maliyet üstlenecektir. Demiryolu geçişlerinin maliyeti 325 milyon dolardır ve sorumlusu TCDD'dir.

TOKİ mevcut yerleşim yerlerinin değiştirilmesi amacıyla 850 milyon dolar tutarında bir bütçe ayıracaktır.

205 milyon dolar tutarındaki enerji hatlarının deplasmanı işleri Elektrik İşleri Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilecektir.

600 milyon dolar maliyetli karayolu geçişlerinin sorumluluğu İBB'ye ve 24,5 milyon dolarlık İSKİ hatlarının deplasmanı sorumluluğu da İSKİ'ye verilmiştir.

Bu maliyetler içerisinde finansman giderleri bulunmamaktadır.

Yatırımın Yap-İşlet-devret (YİD) yöntemiyle gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

15 milyar dolarlık Kanal İstanbul Maliyetinin 9,75 milyar dolarlık kısmını kamu kesiminin üstlenmesi öngörülmektedir. Özel sektörün üstleneceği maliyet ise 5,25 milyar dolardır.

Bu durumda Kanal inşaatının maliyetinin % 65'ini ve entegre tesislerinin maliyetlerini (6,1 milyar dolar) kamu kesimi üstlenecektir. Kamunun üstleneceği maliyetin toplamı 15 milyar 756 milyon dolardır.

Sonuç olarak üzerinde 13 yıldır çalışılan kanalın maliyeti üzerinde bir mutabakat sağlanamaması, maliyet konusunda ciddi ve tutarlı bir hesaplama yapılmadığına işaret etmektedir. Bu çerçevede izleyen alt bölümde Kanal İstanbul için bir maliyet tahmini yapılacaktır.

4.4.2. Panama Kanalına göre maliyet

Yakın dönemde Panama Kanalı'nın genişleme inşaatı yapılmıştır. İhale 2007 yılında yapılmış ve Pasifik tarafı çalışmaları 2008 yılında ve Atlantik tarafı çalışmaları da 2009 yılında başlatılmıştır. İhaleyi kazanan teklif 3,2 milyar dolardır. Bunun yanı sıra inşaat sürecinde maliyet artışları yaşanmıştır.

İhaleyi yapan Panama Kanal Kurumu mevcut Kanalı da işletmektedir. Bu nedenle Kanalın altyapısı ve işletmesi konusunda tecrübesinin yüksek olması beklenir. Kurum pazarlama ve fiyatlama gibi önemli konularda da bilgi ve tecrübeye sahiptir (Sabonge, 2014). Sonuç olarak genişletme çalışmalarının öngörülen bütçede ve zamanında bitirilmesi beklenir. Ancak inşaat aşamasında hem öngörülen bütçe hem de zaman aşılmıştır ve bu nedenle proje başarısız kabul edilmiştir (Molinski, 2014).¹²

Görevli şirketler Panama yetkililerinin bölgenin jeolojik yapısı hakkında hatalı bilgi verdiklerini ve bunun da projenin zorlukları hakkında hatalı tahminler yapılmasına neden olduğunu ileri sürmüştür. İlave olarak bölgedeki kaya kalitesi ve bürokratik işlemler için uzamasına ve maliyetlerin artmasına neden olmuştur (Maritime Executive, 2017).

Süveyş kanalı hariç Panama, Canal du Midi, Great Lakes ve Kiel gibi büyük kanallarda basamak veya iç suyu yolunu bütün yıl trafiğe açık (navigable) tutabilmek için havuz (lock) sistemi kullanılmaktadır (Biren, 2011). Panama Kanalındaki akıntıyı düzenlemek için gemiler yükseltme alçalma havuzuna alınmaktadır. Çünkü özellikle de gelgitler nedeniyle Pasifik suları Atlantik'e göre çok yüksektir ve bu da akıntılara ve taşmalara neden olabilecektir. Havuz sistemiyle bu akıntılar ve taşmalar düzenlenmektedir.

Panama Kanalına benzer biçimde Karadenizden Marmara Denizine doğru bir akıntı bulunmaktadır (Bilim Akademisi, 2020). Bu akıntının neden olacağı sorunları gidermek için olası bir Kanalın da havuz sistemine sahip olması gerekebilecektir.

Bu varsayımlar altında Panama Kanalının genişleme maliyetini, Kanal İstanbul'un olası maliyeti ile karşılaştırmak mümkün hale gelmektedir (Tablo 3).

¹² Fizibilite çalışmalarında iyimserlik yanılgısı veya yanıltıcı beyan söz konusu olmuştur.

Tablo 3. Kanal İstanbul'un tahmini maliyeti (milyon ABD Doları)

Panama Kanalı'nın maliyeti	7.000,0
Hafriyat miktarı	155,5
Panama Kanalı birim maliyeti (ABD Doları)	45,02
Kanal İstanbul'un hafriyatı	1.155.7
Kanal İstanbul'un maliyeti	52,0
Eklenti, deplasman	9.325,6
Kanal İstanbul Toplam Maliyet	61.3

Kaynak: Yazarların hesaplamaları

Zupanovic et al. (2019) genişletme çalışmalarının nihai maliyetinin 7 milyar dolar olduğunu bildirmektedir. Maritime Executive (2017) ise nihai maliyetin ihaledeki teklifin 3 katı (yaklaşık 9 milyar dolar) olacağını ileri sürmektedir. Önceki çalışmanın daha düşük maliyet bilgisini kullanarak Panama Kanalı'nın genişleme inşaatının nihai maliyetinin 7 milyar dolar olacağını söylemek mümkündür.

Bu maliyet ve hafriyat miktarı üzerinden Panama Kanalı'ndaki çalışmanın birim maliyeti hesaplanabilir.

Panama Kanalı'ndaki kazıdan çıkarılan hafriyat miktarı 155,5 milyon metreküptür (Zupanovic et al. 2019). Bu hafriyat miktarı üzerinden birim maliyet 45,02 dolardır.

ÇED Raporuna göre Kanal İstanbul'da çıkarılması öngörülen hafriyat miktarı 1,2 milyar metreküptür (Bölüm 3.7).

Bu durumda, Panama Kanalı'nın birim maliyetine göre Kanal İstanbul'un çıplak maliyeti 52 milyar dolardır. Bu tutar fizibilite çalışmasında öngörülen maliyetin 3,5 katına yakındır.

Fizibilite raporuna göre İSKİ haricindeki kurumların yapacakları eklenti yapıları, yol geçişleri ve altyapı deplasmanlarının maliyeti 5,9 milyar dolardır.

Fizibilite Raporunda İSKİ'nin yapacağı yatırımların maliyeti 135 milyon dolar olarak öngörülmektedir. Oysa İSKİ'nin kendi hesaplamalarına göre yapacağı harcamanın tutarı 3,4 milyar dolardır.

İSKİ harcamalarını düzelttikten sonra eklenti yapıları, yol geçişleri ve altyapı deplasmanlarının maliyeti 9,3 dolara ulaşmaktadır.

Kanalın çıplak maliyeti ve bu işlerin maliyeti toplandığında; Kanal İstanbul Projesinin maliyeti 61,3 dolara ulaşmaktadır.

4.5. Gelir

Son şekli verilen ÇED Raporu'nda Kanal İstanbul'un gelirleri şu şekilde gösterilmektedir (Bölüm 3-268).

- Gayrimenkul gelirleri (Kanal'ın etrafında imara açılan arazilerden elde edilecek gelirler).
- Kanal kullanım/kiralama gelirleri
- Kanal işletme gelirleri
- Entegre tesis işletme gelirleri (Karadeniz Konteyner Limanı, Marmara konteyner Limanı, Küçükçekmece yat Limanı).

Raporda bu kalemlerden elde edilecek gelir tutarı ise belirtilmemektedir. Fizibilite raporundaki gelir tahmini ise 2019 yılında KIYEM'in uyguladığı vergi ve haç tutarı üzerinden hesaplanmaktadır.

1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi, Türkiye'ye İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan uğraksız/transit geçişlerden ücret tahsil etme hakkı vermektedir. Boğazlardan bir limana uğramaksızın transit geçen gemilerden Sözleşmenin I sayılı Ek'inde öngörülen vergiler ve harçlar alınacaktır. Altın Frank üzerinden belirlenen vergiler ve harçlar Tablo 4'te gösterilmektedir.

Tablo 4. Uğraksız geçişlerde alınacak vergiler ve harçlar

Yapılan hizmetin niteliği	Altın Frank
a) Sağlık denetimi	0,075
b) Fenerler, ışıklı şamandıralar v.s. için	
800 tona kadar	0,420
800 tondan fazlası için	0,210
c) Tahlisiye hizmeti	0,100

Kaynak: Montrö Sözleşmesi I sayılı ek

Bretton Woods sistemiyle kurulan altın para sistemi çerçevesinde üye devletler paralarını altın ve dolar gibi ortak bir ölçüyü esas alarak tespit etmişlerdir. Üye devletler gerektiğinde bu ölçüte göre paralarının değerini yeniden belirlemişlerdir. Altın Frank'ın değeri de böylece ortaya çıkıyordu.

Bu sistemde, ABD 1 ons altını önce 35 daha sonra da 42 dolardan değişebileceğini kabul etmiştir. ABD dolarının altına dönüştürülmesini sürdürememiştir ve 1971 yılında bu uygulamaya son vermiştir. Altına dayalı bu sistem sonlanınca, uluslararası para sisteminin altınla olan ilişkisi de son bulmuştur ve altının fiyatı piyasalarda serbestçe belirlenmeye başlamıştır.

Türkiye IMF'nin yeni ana sözleşmesini 1978 tarihinde onaylamıştır. Böylece, yurt içi piyasalarda bir serbest bir de resmi kur sistemi oluşmuştur. 1981 yılında Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, T.C. Merkez Bankası Kambiyo Genel Müdürlüğünden Altın Frankın Türk Parası karşılığının hesaplama yöntemini sormuştur (Çağa, 1982).

T.C. Merkez Bankası Altın Frank'ın TL karşılığını hesaplarken 1973 yılında sabitlenen 1 ons=42,2222 paritesini kullanmıştır. Bu pariteye göre uzunca yıllar uygulanan bir Altın Frank'ın karşılığı 0,8063 ABD dolarıdır. Oysa altın ve dolar kuru sabit değildir ve sürekli değişmektedir. Bu nedenle de Altın Frankın Türk Parası karşılığı belirlenirken altın/dolar paritesinin güncel değerinin esas alınması gerekmektedir.

Haziran 2025 itibarıyla 1 ons altın (31,10 gram) = 3.351,41 ABD dolarıdır. Bir Altın Frank 0,29 gram altın içermektedir ve karşılığı 31,28 dolardır. Altın Frankın hesapladığımız dolar karşılığına göre 1.000 net ton yük taşıyan bir geminin ödemesi gereken ücret 16.829,9 dolardır (Tablo 5).

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KIYEM) 7 Ekim 2022'ye kadar 1000 net ton yük taşıyan bir ticari gemiden 385,41 dolar tahsil etmiştir.¹³ Bu tutar 2013-2022 arasında Sözleşmeye göre olması gereken ücretin 44'te biri kadardır. Bu tarihten sonra vergi ve harçlar artırılmış ve her yıl temmuz başında bunların güncelleneceği açıklanmıştır.¹⁴ 2024 yılı başı itibarıyla 1.000 net ton yük taşıyan gemiden 2.786,74 dolar tahsil edilmektedir. Diğer bir deyişle güncel altın fiyatlarına göre Boğazlardan alınacak vergi ve harçların Montrö Sözleşmesine göre 6 kat daha artırılması mümkündür.

¹³ 7 Ocak 2011 tarihinde dönemin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı "Altın frank uygulamasını bildiklerini, ücretlerin Altın Frank üzerinden belirlenmesi halinde Boğazlardan geçen gemi sayısının düşeceğini, ancak bunu temenni etmediklerini" belirtmiştir. <https://www.haberturk.com/ekonomi/makro-ekonomi/haber/589251-altin-frank-resti> Erişim, 15/08/2023

¹⁴ <https://www.sondakika.com/ekonomi/haber-bogaz-gecis-ucretleri-zamli-tarifeye-gore-artirildi-16077831/> Erişim, 15/08/2023

Tablo 5. Altın Frank uygulamasına göre alınması gereken vergi ve harçlar (ABD doları)

Yapılan hizmetin niteliği	Montrö Sözleşmesi
a) Sağlık denetimi	1.876,9
b) Fenerler, ışıklı şamandıralar v.s. için	
800 tona kadar	10.510,9
800 tondan fazlası için	1.313,9
c) Tahlisiye hizmeti	3.128,2
Toplam	16.829,9

Kaynak: Yazarların hesaplamaları

Kanal İstanbul'un son şekli verilen Çevresel Etkilendirme Raporuna göre 2016 yılında geçiş yapan gemilerin % 61,2'sinin uğraksız geçiş yaptığı belirtilmektedir (Bölüm 6-155). Bu çerçevede, KIYEM'in gelirlerinin % 61,2'sinin de uğraksız geçen gemilerden tahsil edildiğini kabul edelim. KIYEM'in uzun dönemde ortalama geliri 284,6 milyon dolardır. Bunun % 61,2'si de 174,2 milyon dolardır. 1982-2022 yılları arasında uygulanan resmi ücret yerine Montrö Sözleşmesi uygulanması durumunda yıllık 3,8 milyar ABD doları ilave gelir elde edilebilecekti.

5. Sonuç ve Tartışma

Bu çalışmada 2011 genel seçimleri öncesinde açıklanan Kanal İstanbul projesinin ihtiyaç analizi yapılmıştır. Proje döngü yönetiminin ilk aşaması ihtiyaç analizidir. İhtiyaç analizi iyi yapılmadığında başarısız bir projenin gerçekleştirilmesi veya daha iyi bir projeden vazgeçilmesi mümkün olabilir. İhtiyaç analizinin rasyonel biçimde yapılabilmesi için projenin amacının net biçimde tanımlanması gerekmektedir.

Paylaşılan resmi metinlerde ve yetkililerin açıklamalarında Kanal İstanbul projesinin amacı net biçimde ortaya konulmuş değildir. İstanbul'da doğal bir su yolu varken, neden bir insan yapımı kanala daha ihtiyaç duyulduğu da net biçimde açıklanmamıştır.

Çalışmada yetkililerin iddiaları çerçevesinde Kanal İstanbul için bir ihtiyaç analizi yapılmıştır. KIYEM verilerine ve dünya ticaretine ilişkin göstergelere göre resmi çalışmalarda iddia edilen gemi trafiğinin gerçekleşmesi olası görülmemektedir. Çünkü kara ve demiryolu yük taşımacılığı deniz yolu ulaştırmasına ciddi bir rakip olmuştur. Bunların yanı sıra petrol ve doğalgaz boru hatları da LPG/LNG gemilerine duyulan ihtiyacı düşürmüştür.

İnsan yapımı su yolları ve kanallar mesafeleri kısaltmaktadır. Böylece ulaştırma süreleri ve maliyetleri düşmektedir. Sürelerin düşmesiyle birlikte gemiler sefer sayılarını artırmakta ve böylece ticaret merkezlerine daha sık ve ucuz hizmet verebilmektedir. Bunların sonucunda düşen maliyetler nedeniyle üretime ucuz girdi ve tüketiciye de ucuz ürün sağlanabilmektedir.

Nitekim Panama ve Süveyş gibi büyük kanallar bu işlevlere sahiptir. Ancak önerilen Kanal İstanbul projesi böyle bir katkıya sahip değildir ve bu nedenle de maliyet etkinsizdir. Ayrıca Kanal İstanbul'un maliyeti konusunda da çelişkili açıklamalar yapılmaktadır. Uluslararası göstergeler açısından bakıldığında Kanal'ın maliyetinin açıklanandan çok daha fazla olacağı görülmektedir. Yine uluslararası uygulamalara bakıldığında mega projelerin yapım süreçlerinde maliyet ve süre aşımalarının çok sık yaşandığı gözlemlenmektedir. Bu yönüyle bakıldığında da Kanal İstanbul'un başarısız bir proje olacağını söylemek mümkündür.

İstanbul ve Çanakkale boğazlarının yönetimi Montrö Sözleşmesine göre sürdürülmektedir. Kanal İstanbul'un Türkiye'nin Sözleşmeden kaynaklanan haklarına zarar verebileceği tartışması bir yana, Türkiye Sözleşmeden kaynaklanan gelir tahsil etme hakkını da tam anlamıyla kullanamamaktadır. Bu hata 2022 yılının sonunda fark edilmiş ve uğraksız geçen gemilerden alınacak vergi ve harçlar artırılmıştır. Ancak bu vergileri hala 5 kat artırmak mümkündür. Bu hakkın tam olarak kullanılmaması nedeniyle Türkiye önemli ölçüde gelir kaybı yaşamaktadır.

Kaynakça

- Bilim Akademisi. (2020). Kanal İstanbul Projesi Hakkında Bilim Akademisi Raporu. Bilim Akademisi, <https://bilimakademisi.org/> Erişim, 10/12/2023.
- Biren, F. (2011). Kanal İstanbul. <https://www.dunya.com/gundem/kanal-istanbul-haberi-145844> Erişim, 15/11/2021
- Clarkson Research. (2018). Bulk Carrier Register 2018, larkson Research. 2018. Bulk Carrier Register 2018, <https://www.clarksons.com/research/> Erişim, 12/12/2020
- Çağa, T. (1982). Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair. İdare Hukuku ve İlimler Dergisi, 3(1-3), s. 35-45.
- Dolan, T. (2018). A systemic framework for infrastructure need assessment Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Smart Infrastructure and Construction 171(2): 45–53
- Flyvbjerg, B. (2014). What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. Project Management Journal, 45(2), s. 6-19.
- [https://www.crsi.com/samples/BR-01-E-18-Sample\(3\).jpg](https://www.crsi.com/samples/BR-01-E-18-Sample(3).jpg) Erişim, 15/08/2021.
- <https://www.maritime-executive.com/article/panama-canal-cost-overrun-claim-rises-2-billion> Erişim, 15/08/2021.
- Molinski, D. (2014). Panama Canal Expansion on 'Brink of Failure' Due to Financing Dispute. Wall Street Journal, <https://www.wsj.com/articles/SB10001424052702304181204579364542600420768> Erişim, 15/12/2023.
- Sabonge, R. (2014). The Panama Canal expansion: A driver of change for global trade flows. Economic Commission for Latin America and the Caribbean. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/37039/S1420341_en.pdf Erişim, 15/08/2021.
- Toker, Ç. (2020). Demek 1 milyar dolar için. Sözcü Gazetesi. <https://www.sozcu.com.tr/2020/yazarlar/cigdem-toker/demek-1-milyar-dolar-icin-5568305/> Erişim, 15/08/2021.
- Toker, Ç. (2021). Kanal İstanbul Garantileri. Sözcü Gazetesi, <https://www.sozcu.com.tr/2021/yazarlar/cigdem-toker/kanal-istanbul-garantileri-6367822/> Erişim, 15/08/2021.
- Turnbull, G. (1987). Canals, Coal and Regional Growth during Industrial Revolution. The Economic History Review, 40(4), s. 537-560.
- Velta (International Freight Management). Tarihsiz. The importance of the worlds canals to global trade. <https://www.velta.co.uk/blog/the-importance-of-the-worlds-canals-to-global-trade/> Erişim, 15/08/2023.
- World Bank. (2012). A Guide to Assessing Needs. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/644051468148177268/pdf/663920PUB0EPI00essing09780821388686.pdf> Erişim, 15/08/2021.

- Yazıcı, E. (2021). Kanal İstanbul'da doğru bilinen yanlışlar. Denizcilik Dergisi, <https://www.denizcilikdergisi.com/yazarlar/muh-erdal-yazici/kanal-istanbulda-dogru-bilinen-yanlislar/> Erişim, 15/12/2023.
- Zupanovic, D. Grbic, L.ve Baric, M. (2019). The Impact of the New Panama Canal on Cost-savings in the Shipping Industry. The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 13(3). s.537-541.
- Watkins, R. Meiers, M.W. ve Visser, Y.L (2012). A Guide to Assessing Needs. World Bank: Washington DC