T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
COĞRAFYA ANABİLİM DALI
COĞRAFYA BİLİM DALI

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN STRATEJİK ÖNEMİ

Yüksek Lisans Tezi

SORAN OMER RASHID

İSTANBUL, 2022

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
COĞRAFYA ANABİLİM DALI
COĞRAFYA BİLİM DALI

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN STRATEJİK ÖNEMİ

Yüksek Lisans Tezi

SORAN OMER RASHID

DANIŞMAN

Doç. Dr. HALİL KURT

İSTANBUL, 2022

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAY BELGESİ

COĞRAFYA Anabilim Dalı COĞRAFYA Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi 560219921 no'lu SORAN OMER RASHID'in ***"HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN STRATEJİK ÖNEMİ"*** adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun ..... tarih ve ..... sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi ...../...../.....

Öğretim Üyesi Adı Soyadı			**İmzası**
1	Tez Danışmanı	Doç. Dr. HALİL KURT	
2	Jüri Üyesi		
3	Jüri Üyesi		

ABSTRACT

The Strait of Hormuz connects the Persian Gulf with the Indian Ocean. Iran is located in the north of the strait and Oman in the south. The Strait of Hormuz is approximately 167 km long and varies in width from 39 to 96 km. The stratigic importance of the Strait of the Hormuz has started to be seen since ancient times and continues to increase today.

With the discoveries in the 20th century, it was determined that the Persian Gulf coast has the richest oil and natural gas reserves in the world. Increasing oil prices after 1970 increased oil and natural gas production of the Gulf Countries. Due to the increasing trade volume every year, the number of tankers passing through the Strait of Hormuz is also increasing. 20.7 million barrels of oil per day passed through the Strait of Hormuz in 2018. This accounts for about 21% of the world's oil flow and 40% of the oil transported by sea. Approximately 200-300 tankers pass through the Straiyt daily, that means, one tanker every 6 minutes. Only 14 of these tankers are loaded with oil, while the others are empty or carrying commodities.

The Strait of Hormuz has strategic importance in terms of energy security on the global scale. Political tensions that arise between the countries bordering the Persian Gulf affects countries in the region and the whole world. When the economic and political sanctions of the UN and the USA are taken against Iran, Iran uses the closure of the Strait of Hormuz as a threat in response. Gulf Countries, which are dependent on the strait for their exports and imports, are looking for alternative ways to avoid such threats.

In this study literature analysis approach was used as the research method. Through literature study, obtained sources were synthesized as a result of reading and examination. Furthermore, the statistical data achieved on oil and natural gas resources were evaluated in Excel and GIS (Geographical Information Systems) software, and graphics, tables, and cartographic materials were created.

Keywords: Strait of Hormuz, strategic importance, Persian Gulf, Economy, Oil, Natural Gas.

ÖZET

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN STRATEJİK ÖNEMİ

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi ile Hint Okyanusu'nu birbirine bağlamaktadır. Boğazın kuzeyinde İran, güneyinde Umman yer almaktadır. Hürmüz Boğazı yaklaşık 167 km uzunluğunda ve genişliği 39 - 96 km arasında değişmektedir. Boğazın antik çağlardan itibaren görülmeye başlayan önem ve etkisi günümüzde de artarak devam etmektedir.

20. yüzyılda yapılan keşiflerle Basra Körfezi kıyıları dünyanın en zengin petrol ve doğal gaz yataklarını sahip olduğu tespit edildi. 1970'ten sonra artan petrol fiyatları Körfez Ülkelerinin petrol ve doğal gaz üretimini artırdı. Her geçen yıl artan ticaret hacmine bağlı olarak Hürmüz Boğazından geçen tanker sayası da artmaktadır. Nitekim, 2018 yılında günlük 20.7 milyon varil petrol Hürmüz Boğazı'ndan geçmiştir. Bu dünyadaki petrol akışının yaklaşık % 21'ine ve deniz yoluyla taşınan petrolün % 40'ına tekabül etmektedir. Boğazdan günlük yaklaşık 200-300 tanker yani her 6 dakikada bir tanker geçmektedir. Bu tankerlerin sadece 14 tanesi petrol yüklü olup, diğerleri boş ya da emtia taşımaktadırlar.

Hürmüz Boğazı küresel ölçekte enerji arz güvenliği bakımından stratejik öneme sahiptir. Basra Körfezine kıyısı olan ülkeler arasında zaman zaman çıkan siyasi gerginlik ve çatışmalar sadece bölge ülkelerini değil, bütün dünyayı da etkilemektedir. BM ve ABD'nin İran'a yönelik ekonomik ve siyasi yaptırım kararları alındında, İran devleti Hürmüz Boğazı'nı geçişlere kapatmayı bir tehdit olarak kullanmaktadır. İhracat ve ithalatlarında boğaza bağımlı olan Körfez Ülkeleri de bu tür tehditlerden etkilenmemek için alternatif yollar aramaktadır.

Yüksek lisan tezi olarak yapılan bu çalışmada, literatür taraması neticesinde, elde edilen bulgular, analiz ve sentez metodu ile mevcut durum tespit edilmeye çalışıldı. Ayrıca, petrol ve doğal gaz kaynaklarına ilişkin elde edilen sayısal veriler Excel ve GIS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) ortamında değerlendirilerek şekil, tablo ve haritalar oluşturulmuştur.

Anahtar kelimeler: Hürmüz Boğazı, stratejik önem, Basra Körfezi, Ekonomi, Petrol, Doğal Gaz.

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Hürmüz Boğazı'nın siyasi ve ekonomik önemi ile Basra Körfezi kıyılarındaki ülkelerin petrol ve doğal gaz kaynaklarının ekonomik ve siyasi coğrafya açısından incelenmesi amacıyla ortaya konulmuştur. Basra Körfezi'ndeki tek deniz çıkışı olan Hürmüz Boğazı'nın tarihsel ve aynı zamanda bölgede petrol ve doğal gazın keşfinden sonraki döneminin stratejik önemi anlatılmıştır. Araştırmanın bir diğer bölümünde ise bölgedeki uluslararası çatışma, gerilim, Hürmüz Boğazı'nın kapatılma ihtimali ve bunun Basra Körfezi ülkeleri üzerindeki olumsuz etkisi, Hürmüz Boğazı'nın muhtemel alternatifleri ortaya konulmaya çalışıldı.

Tez konusunun belirlenmesi ve araştırmanın her bir aşamasında görüşleriyle beni destekleyen, samimiyetini her zaman hissettiren danışman hocam Doç. Dr. Halil KURT'a, bana Türkiye'de Yüksek Lisan yapma fırsatı tanıyan Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı'na (YTB), desteğini ve yardımlarını esirgemeyen Marmara Üniversitesi Coğrafya Bölümü öğretim üyelerine sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca tez yazma aşamasında hem dil hem de kaynak konusunda yardım eden bütün arkadaşlarıma, eğitim hayatım boyunca beni destekleyen aileme, her anımda yanımda olan değerli eşime teşekkürü borç bilirim.

SORAN OMER RASHID

İstanbul, 2022

İÇİNDEKİLER

ABSTRACT ..... **I**
ÖZET ..... **II**
ÖNSÖZ ..... **III**
İÇİNDEKİLER ..... **IV**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **IX**
HARİTALAR LİSTESİ ..... **IX**
KISALTMALAR ..... **XI**
GİRİŞ **1**
I. BÖLÜM **5**
HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN GENEL FİZİKİ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ **5**
1-1-Hürmüz Boğazı'nın Coğrafi Konumu **5**
1-1-1 Matematik Konum 5
1-1-2 Özel (Stratejik) Konum 6
1-2- Hürmüz Boğazı'nın Genel Fiziki Coğrafya Özellikleri **8**
1-2-1 Hürmüz Boğazı'nın Genel Jeoloji ve Jeomorfolojisi 8
1-2-2 Hürmüz Boğazın'nın yakın çevresindeki Adalar 9
1-2-2-1 Musandam Yarımadası 9
1-2-2-2 Hürmüz Adası 11
1-2-2-3 Keşm Adası 12
1-2-2-4 -Lark Adaası 13
1-2-2-5 Hingam Adası 14
1-2-2-6 Ebu Musa Adası 15
1-2-2-7-Büyük Tunb Adası 16
1-2-2-8 Küçük Tunb adası 16
II. BÖLÜM **19**
HÜRMÜZ BOĞAZININ GENEL BEŞERÎ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ **19**
2-1 Hürmüz İsminin Menşei (Etimoloji) **19**
2-2-Hürmüz Boğazı'nın tarihçesi **20**
2-2-1 Petrolden Önceki Tarihçesi 20
2-2-2 Roma ve Fars Döneminde Hürmüz Boğazı. 20
2-2-3 İslam Döneminde Boğaz 20

2-2-4 Hürmüz Sultanlığı- Dünyanın Kalbi. 1301-1622 21
2-2-4-1 Eski Hürmüz Sultanlığı 21
2-2-4-2 Yeni Hürmüz Krallığı 21
2-2-5 Portekiz İstilası 22
2-2-6-Osmanlı- Portekiz Çatışmaları 24
2-2-7-Anglo-Fars İttifakı 24
2-2-8 Hollandalıların İngilizlerle Anlaşmazlığı 24
2-2-9 Körfez'deki Fransız-İngiliz Çatışması 24
2-2-10 İngiltere ve Doğu Hindistan Şirketleri 25
2-3 Petrolden Sonraki Tarihçesi 26
2-3-1 Ebu Musa, Büyük ve Küçük Tunb Adaları'na İran Tarafından El Konulması 29
2-3-2 Tanker Savaşı 29
2-3-3 Praying Mantis Operasyonu 30
2-3-4 İran Hava Yolları'nın 655 Sefer Sayılı Uçuşu 30
2-3-5 2008 ABD-İran Deniz Çatışması 30
2-3-6 USS Hartford ve USS New Orleans Arasındaki Çarpışma 31
2-3-7 2011–12 Hürmüz Boğazı Anlaşmazlığı 31
2-3-8 İran'ın Boğaz'ı Kapatma Tehdidi 31
2-4 Hürmüz Boğazı'nın Ekonomik Coğrafya Özellikleri 32
2-4-1 İnciler 33
2-4-2 Hürmüz Boğazında Balıkçılık 34
III. BÖLÜM 36
BOĞAZLAR VE ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU 36
3-1 Boğazlar 36
3-1-1 Ulusal Boğazlar 36
3-1-2 Uluslararası Boğazlar 36
3-2 Uluslararası Deniz Hukuku 37
3-3 Örf ve Âdet Hukukunda Boğazlardan Geçişe İlişkin Kurallar 38
3-4 Transit Geçiş Hakkının Tanımı 39
3-4-1 Geçiş Yapan Gemilerin Yükümlülükleri 40
3-4-2 Kıyıdaş Devletin Hak ve Yükümlülükleri 41
3-5 Hürmüz Boğazı, Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Rejimleri 42

IV.BÖLÜM **45**
HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN STRATEJİK ÖNEMİ **45**
4-1 İRAN **47**
4-1-1 İran Demografisi **47**
4-1-2 İran'ın Genel Ekonomisi 49
4-1-2-1 İran'da Petrol ve Gaz 51
4-1-2-2 Ham Petrol Akışı ve Petrol Yatakları 52
4-1-2-3 İran Petrol İhracatı 52
4-1-2-4 Doğalgaz 53
4-1-3 İran Petrol Terminalleri 55
4-1-3-1 Kharg Adası 55
4-1-3-2 Lavan Adası Terminali 55
4-1-3-3 Sirri Adas Limanı 56
4-1-3-4 Assaluyeh Terminali 56
4-1-3-5 Keshm Petrol Terminali 56
4-1-3-6 Neka Terminali 56
4-1-3-7 Jask Petrol Terminali ve Beraberindeki 620 Millik Goreh-Jask Petrol Boru Hattı Projesi. 56
4-1-3-8 Bandar Mahşahr ve Abadan 57
4-1-3-9 Banddar Abbas Terminali 57
4-1-4 İran ve Hürmüz Boğazı 59
4-1-4-1 Amerika Birleşik Devletleri Yaptırımları ve İran'ın Hürmüz Boğazı'nı Kapatması 59
4-1-4-2 Hürmüz Boğazı'nın Kapatılmasına Yönelik İran'ın Perspektifi 60
4-2 IRAK **62**
4-2-1 Irak Demografisi 63
4-1-3 Irak Ekonomisi 66
4-1-3-1 Irak'taki Gaz ve Petrol Rezervleri 67
Kaynak: Worldmeters, countries by proven oil reserves,2020. 69
4-2-2-2 Irak Petrol Üretimi 69
4-2-2-3 Irak Petrol İhracatı 71
4-2-3 Irak Cumhuriyeti'nin Deniz Limanları 73
4-2-3-1 Umm Qasr Limanı (UQL) 73

4-2-3-2 Khor AL Zubair Limanı (KZL) 74
4-2-3-3 ABU FLUS Limanı (AFL)..... 74
4-2-3-4 AL MAQIL Limanı (AML) 75
4-2-3-5 Al Basrah Petrol Terminali (ABOT)..... 75
4-2-4-3-6 Khor Al-Amaya Petrol Terminali (KAAPT)..... 75
4-2-3-7 Büyük Al-Faw Liman Projesi 75
4-2-4 Hürmüz Boğazı ve Irak 76
4-3 KUVEYT 77
4-3-1 Nüfus ve İş Gücü Yapısı 77
4-3-2 Kuveyt Ekonomisi..... 79
4-3-2-1 Kuveyt'te Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı..... 79
4-3-2-2-Kuveyt'in Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi ve İhracatı 82
4-3-3 Kuveyt ve Hürmüz Boğazı 84
4-4 SUUDİ ARABİSTAN..... 86
4-4-1 Suudi Arabistan nüfusu..... 86
4-4-2-1 Suudi Arabistan'daki başlıca petrol yatakları..... 88
4-4-2-2 Suudi Arabistan'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri 91
4-4-2-3 Suudi Arabistan'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi 92
4-4-2-4-Suudi Arabistan'ın Petrol ve Doğal Gaz İhracatı 93
4-4-3 Suudi Arabistan'daki Deniz Limanlar...... 94
4-4-3-1 Kral Abdülaziz Limanı. 94
4-4-3-2 Cidde İslam Limanı..... 94
4-4-3-3 Jubail'deki Kral Fahad Sanayi Limanı. 95
4-4-3-4 Yanbu'daki Kral Fahd Sanayi Limanı..... 95
4-4-3-5 Jubail Ticaret Limanı. 95
4-4-4 Suudi Arabistan ve Hürmüz Boğazı..... 96
4-5 BAHREYN KRALLIĞI 98
4-5-1 Bahreyn Nüfusu 98
4-5-2 Bahreyn Ekonomisi..... 99
4-5-2-1 Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı ve Rezervleri 100
4-5-2-2 Ham Petrol, Doğal Gaz Üretimi ve İhracatı..... 102
4-5-3 Bahreyn ve Hürmüz Boğazı 103

4-6 KATAR 105
4-6-1 Katar Nüfusu 105
4-6-2 Katar Ekonomisi 106
4-6-2-1 Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı 106
4-6-2-2 Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri 111
4-6-2-3 Katar'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi 112
4-6-2-4 Petrol ve Doğal Gaz İhracatı 113
4-6-3 Katar ve Hürmüz Boğazı 115
4-7 BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ (BAE) 116
4-7-1 BAE Nüfusu 116
4-7-2 BAE Ekonomisi 117
4-7-2-1 BAE Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı ve Rezervleri 118
4-7-2-2 Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi 121
4-7-2-3 Ham Petrol ve Doğal Gaz İhracatı 122
4-7-3 BAE ve Hürmüz Boğazı 123
4-8 Umman Sultanlığı 125
4-8-1 Umman Nüfusu 125
4-8-2 Umman Ekonomisi 126
4-8-2-1 Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı 127
4-8-2-2 Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi ve İhracatı 130
4-9 HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN ULUSLARARASI GÜÇLER İÇİN STRATEJİK ÖNEMİ: ABD BİR ÖRNEK OLARAK 134
4-9-1 Amerika Birleşik Devletleri'nin Körfez Bölgesi'ndeki Askerî Üsleri: 136
4-9-1-1 Bahreyn 136
4-9-1-2 Kuveyt 136
4-9-1-3 Katar 136
4-9-1-4 Suudi Arabistan 137
4-9-1-5 Birleşik Arap Emirlikleri 137
4-9-1-6 Umman Sultanlığı 137
4-10 Hürmüz Boğazının Alternatifleri 138
4-10-1 Suudi Arabistan Üzerinden Stratejik Alternatifler: 139
4-10-2 Birleşik Arap Emirlikleri Üzerinden Stratejik Alternatifler: 139
4-10-3 Irak'ın Stratejik Alternatifleri 139

SONUÇ **141**
KAYNAKÇA **146**

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: İran etnik grupları 48
Şekil 2: İran'ın Ham Petrol Üretimi 1975-2020 (G/Mv) 51
Şekil 3: İran'ın Varış Noktasına Göre Ham Petrol ve Sıvılaştırılmış Petrol Gazı İhracatı, 2020 53
Şekil 4: İran'ın doğalgaz boru hattı ithalat ve ihracatı (milyar fit küp) 54
Şekil 5: Irak Nüfusunun Artışı 64
Şekil 6: Irak Nüfus Piramidi 65
Şekil 7: Yıllara Göre Irak'taki Petrol Rezervi Değişimi. 68
Şekil 8: Irak toplam petrol ve diğer petrol sıvılar üretimi ve tüketimi. 70
Şekil 9: Irak'ın 2019 yılında varış noktasına göre deniz yoluyla petrol ihracatı 72

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1. Hürmüz Boğazı'n Lokasyon Haritası 7
Harita 2: Musandam Yarımadası Haritası 10
Harita 3: Hürmüz Boğazı Adalarının Haritası 18
Harita 4: Basra Körfezinde Petrol Rezerve Coğrafi Dağılımı 28
Harita 5: Goreh-Jask Petrol Boru Hattı. 57
Harita 6: Kuveyt'te Petrol ve Doğal gaz Yataklarının Dağılım Haritası 82
Harita 7: Suudi Arabistan'da Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Dağılım Haritası 90
Harita 8: Bahreyn'de Petrol Yataklarının Dağılım Haritası 101
Harita 9: Katar'da Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Dağılım Haritası 110
Harita 10: BAE'de Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Dağılım Haritası 120
Harita 11: Umman'da Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Dağılım Haritası 129

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: (21 Mayıs 1981- 4 Ağustos 1988) İran ve Irak tarafından saldırılan gemi ve tanker sayısı. 30
Tablo 2: Umman'ın balık üretiminin ve ihracatının geliştirilmesi 35
Tablo 3: İran'da balık üretimi 1999-2008 35
Tablo 4: Dünya Boğazları ve kanallarından ve Ümit Burnu'ndan taşınan ham petrol ve petrol ürünlerinin hacmi, 2011-16 (milyon varil/gün) 46
Tablo 5: (1956-2016) İran nüfus sayım sonuçları 48
Tablo 6: İran'ın Temel Ekonomik Göstergeleri 49
Tablo 7: İran'ın en büyük petrol yatakları 52
Tablo 8: Irak nüfusunun yıllara göre cinsiyet ve artış oranı 63
Tablo 9: 2020 Petrol rezervine sahip olan başlıca dünya ülkeleri 69
Tablo 10: Ülkelerin 2020 Petrol üretimine göre sıralaması. 70

Tablo 11: 1960-2020 Kuveyt Nüfus Özellikleri 78
Tablo 12: Kuveyt Petrol ve Doğal Gaz Yatakları 80
Tablo 13: Yıllara Göre Kuveyt'in Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri. 81
Tablo 14: Yıllara Göre Kuveyt'in Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim ve İhracat Miktarı. 84
Tablo 15: 1960-2020 Suudi Arabistan nüfus özellikleri 87
Tablo 16: Suudi Arabistan'daki Bazı Petrol Yataklarının Üretim Kapasiteleri 89
Tablo 17: Yıllara Göre Suudi Arabistan'ın Kanıtlanmış Ham Petrol Rezervleri ve Doğal Gaz Rezervleri. 91
Tablo 18: Yıllara Göre Suudi Arabistan'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim Miktarı 92
Tablo 19: Yıllar İtibariyle Suudi Arabistan'ın Ham Petrol İhracatı (Gün/Bin varil) 93
Tablo 20 : 1960-2020 Bahreyn Nüfus özellikleri 99
Tablo 21 : Yıllara Göre Bahreyn'in Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri 100
Tablo 22 : Yıllara Göre Bahreyn'in Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim ve İhracat Miktarı 102
Tablo 23 : 1960-2020 Yılları Arası Katar Nüfus Özellikleri 106
Tablo 24: Katar'daki Petrol Yataklarının Özellikleri ve Üretim Kapasiteleri 108
Tablo 25 : Petrol ve Doğal Gaz Yatakları. 109
Tablo 26: Yıllara göre Katar'ın kanıtlanmış ham petrol ve doğalgaz rezervleri. 111
Tablo 27: Yıllara göre Katar'ın ham petrol ve doğal gaz üretim miktarı (Gün/Bin Varil) 113
Tablo 28: Yıllar itibariyle Katar'ın ham petrol ve doğal gaz ihracatı (Gün/Bin varil) 114
Tablo 29: 1960-2020 Yılları Arası BAE Nüfus Özellikleri 117
Tablo 30: BAE'de Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Keşif ve Üretim Tarihi 119
Tablo 31: Yıllara Göre BAE'nin Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri. 119
Tablo 32: Yıllara Göre BAE'nin Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim Miktarı (Gün/Bin Varil) . 121
Tablo 33 : Yıllar İtibariyle BAE'nin Ham Petrol ve Doğal Gaz İhracatı. 123
Tablo 34 : 1960-2020 Yıllar Arasında Umman'ın Nüfus Özellikleri 126
Tablo 35: Petrol ve Doğal Gaz Yatakları 128
Tablo 36: Yıllara Göre Umman'ın Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri. 128
Tablo 37: Yıllara Göre Umman'ın Ham Petrol Üretim ve İhracat Miktarı (Gün/Bin Varil) 131

KISALTMALAR

ABD: Amerika Birleşik Devletleri.

ABOT: Al Basrah Petrol Terminali

ABOT: Al Basrah Petrol Terminali

AFL: ABU FLUS Limanı

AML: AL MAQIL Limanı

BAE: Birleşik Arap Emirlikleri.

BM: Birleşmiş Milletler

BP: British Petroleum

BMDHS: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

DEİK: Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu.

ECI: Ekonomik Karmaşıklık Endeksi

EIA: U.S. Energy Infromation Administration- ABD Enerji Bilgi Kurumu.

FAT: Free Trade Area - Serbest Ticaret Bölgesi.

GAFTA: Greater Arab Free Trade Area- Büyük Arap Serbest Ticaret Bölgesi.

GATT: General Agreement on Tariffs and Trade- Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması.

GCC-STAT: Gulf Cooperation Council Statistical Cenrter - Korfez İşbirliği Konseyi İstatistik Merkezi.

GCFC: Gas Exporting Countries Forum- Gaz İhraç Eden Ülkeler Forumu.

IMO(UDÖ): Uluslararası Denizcilik Örgütü

IPŞ: Irak Petrol Şirketi

IKBY: Irak Kürt Bölgesel Yönetimi

KAAPT: Khor Al-Amaya Petrol Terminali

KİK: Körfez İş birliği Konseyi.

KOEP: Joint Comprehensive Plan of Action- Kapsamlı Ortak Eylem Planına

KBBS: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

LNG: Liquefied Natural Gas – Sıvılaştırılmış Doğalgaz.

MENA: Middle East and North Africa - Ortadoğu ve Kuzey Afrika

MEB: Münhasır Ekonomik Bölge

OAPEC: The Organization of Arab Petroleum Exporting Countries - Petrol İhraç Eden Arap Ülkeleri Örgütü.

OECD: Organisation for Economic Cooperation and Development- Ekonomik Kalkınma ve İş birliği Örgütü.

OEC:The Observatory of Economic Complexity- Ekonomik Karmaşıklık Gözlemevi.

OPEC: The Organization of the Petroleum Exporting Countries - Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü.

PNZ: Partitioned Neutral Zone – Tarafsız Bölge.

PPP: Purchasing Power Parity- Satın alma gücü paritesi.

SSCB: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği

UQL: Umm Qasr Limanı

KZL: Khor AL Zubair Limanı

GİRİŞ

Nüfus, ekonomik faaliyetler ve hızla değişen jeopolitik dengeler sebebiyle Coğrafi çalışmalardaki karmaşık konuların en başında Siyasi Coğrafya gelir. Siyasi coğrafya sadece coğrafyanın siyasete etkisini değil, siyasetin de coğrafya üzerindeki etkisini gösterir.

Havacılık, uzay ve iletişim teknolojisi çağının ortaya çıkması ve teknolojiye paralel jeopolitik değişimler, dünyanın bildiği ideoloji ve uluslararası ilişkilerde yeni kavramların oluşmasında önemli rol oynamıştır. Bu değişikliklerle birlikte siyasi coğrafya teorileri değişmiş ve uluslararası arenada ülkeler arasındaki sınırlar, su yolları, coğrafi konumlar gibi yeni tür pratik sorunlarla karşı karşıya kalmıştır.

Son yüzyılda, su yolları ve boğazlar her zamankinden daha fazla stratejik önem kazanmıştır. Bu stratejik su yollarına ilk örnek, İkinci Dünya Savaşı'nda Alman orduları ile İngiliz kuvvetleri arasındaki İngiliz Dover Boğazı'dır. Bir diğer örnek, Sicilya Adası'nı İtalyan ana karasından ayıran Messina Boğazı'dır.

Küresel stratejik öneme sahip olan su yolları arasında Endonezya'yı Sumatra Adaları'ndan (Malezya) ayıran Malakka Boğazı ile Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazları yer almaktadır. Arap Körfezi'ni Umman Körfezi'nden ayıran ve araştırmamızın konusu olan Hürmüz Boğazı da antik ve modern tarih boyunca stratejik bir rol oynamıştır.

İki kara arasında kalan ve iki denizi birleştiren dar deniz parçalarına boğaz denir. Boğazlar, denizleri ve okyanusları birleştiren; deniz araçlarının zorunlu yolları ve coğrafi konumda ağır basan fiziki su yollarıdır. Geçitleri, boğazlar ve kanallar meydana getirmiş; uluslararası ticaret, siyaset ve askerî stratejik ilişkilerde geçmişten günümüze kadar büyük bir role sahip olmuştur (Günel, 2008: 121). Boğazlar, deniz ulaşımı için çok önemlidir. Dünyada birçok boğaz vardır. Ancak bazılarının diğer boğazlara göre daha büyük bir önemi vardır. Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi ile Hint Okyanusu'nu birbirine bağlamaktadır. Boğazın kuzeyinde İran, güneyinde Umman yer almaktadır. Çalışma konusu yaptığımız Hürmüz Boğazı, stratejik önemi nedeniyle dünyadaki boğazlar sıralamasında başlarda yer almaktadır. Büyük önem taşıyan ve sıkça gündem konusu yapılan diğer boğazlar ise sırasıyla: Babülmendep, Malakka, Cebelitarık, Macellan, Dover ve Bering'dir.

Boğazların önemi mesafe, zaman ve maliyetle ölçülür. Ayrıca bahsi geçen kriterler deniz ulaşımında güzergâhların belirlenmesi için belirleyici unsurlar arasında yer almaktadır. Maliyeti düşürerek, en kısa mesafeden hedef noktasına erişmek için bu seçenek diğer birçok alanda tercih edildiği gibi deniz ulaşımında da sıklıkla tercih edilmektedir (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 498).

Dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i hâlâ deniz yoluyla yapılmaktadır. Günümüzde ulaşım, birden fazla duruma bağlı olarak gelişmekte ve değişmektedir. Ulaşımın gelişmesini ve değişmesini etkileyen durumlar, ekonomik, toplumsal ve siyasal faktörlere bağlıdır (Tümertekin ve Özgüç, 2007: 498-505).

Küreselleşen dünyada yük ve yolcu taşımacılığı, uluslararası denizlerde ve farklı ülkelerin sınırları içerisinde bulunan boğazlar ya da ülkelerin inşa ettiği suni kanallar üzerinden yapılmaktadır. Dolayısıyla limanlar, boğazlar ve kanallar deniz taşımacılığında stratejik bakımdan birer güç kaynağıdır. Geçmişte ortaya atılan ve "Denizlere hâkim olan bir devlet, dünyaya hâkim olur" görüşü vardı. Bu görüşe dayanan "Deniz Hakimiyet Teorisi" temelleri de Osmanlı Devleti'nin en güçlü olduğu dönemde, Türk Amirali Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın "Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur" sözünden ortaya çıkmıştır. Barbaros Hayrettin Paşa'nın bu sözü yaklaşık 400 yıl sonra ABD Deniz Akademisi mezunu Amiral Alfred T. Mahan (1840-1914) tarafından geliştirilmiştir (Özey, 2014: 118).

Siyasi coğrafyayla ilgili jeopolitik bir kavramdır. Bu kavram, jeo (yer) ve politik(siyaset-siyasi) kelimelerinin bir araya gelmesi sonucu oluşmuştur. Bu kavram, siyasi coğrafyanın alternatifi olarak incelenen jeopolitik olayların mekânla ilişkisini analiz etmektedir. Jeopolitik kavramı, güç merkezlerinin, doğal kaynaklarının ve iletişim hatlarının coğrafi dağılımı tanımlar. Jeostrateji kavramı ise, jeopolitik kavramının bir yorumu olmakla beraber jeopolitiğin bir sonucu değildir. Coğrafi değişimler büyük zaman dilimleriyle ölçülür ancak jeostratejik değişiklikler; günler, aylar ve yıllar gibi kısa sürelere bağlı olarak değerlendirilir. Jeopolitik konum, ulaşım yolları ve bu yolların rotalarındaki değişimlerle ilgili bir bölgedeki doğal kaynakların tespiti, bu kaynakların kullanımındaki artış veya azalışa bağlı olarak değişmektedir. Jeostratejide hızlı ve esnek bir değişim meydana gelmektedir (Akengin, 2012: 7-10).

Jeostrateji, bir ülkenin veya bir bölgenin coğrafi özelliklerinin strateji üzerindeki etkilerini inceleyen ve bu etkilerden sonuçlara ulaşan bir bilim dalıdır. Jeostratejik konum ise bir ülkenin veya bir bölgenin stratejilerine göre yerinin belirlenmesidir. Jeostratejik konumun belirlenmesinde jeostratejik ölçütler ele alınmaktadır. Jeostrateji, jeopolitiğin politik açıdan yaptığı işi stratejik olarak yapar; milli strateji tayini ve bu stratejinin uygulanması için coğrafi faktörlerin ortaya çıkaracağı etkileri inceleyen bir bilimdir (Özey, 2012: 176).

Stratejik önemi büyük olan boğazlara sahip ülkelerin dünya politik güçler dengesinde etkin rol oynaması ve bununla beraber birçok avantajlara da sahip olması kaçınılmazdır. Ayrıca deniz ulaşımının diğer ulaşım yollarına göre ekonomik açıdan daha kazançlı olması ve bu ulaşım türünün günden güne yaygınlaşması boğazların önemi de her geçen gün daha da arttırmaktadır. Yeryüzünde bulunan ve stratejik öneme sahip boğazların sayısı yaklaşık olarak 200 kadardır. Genişliği 24 deniz milinin altındaki boğazların sayısı 109'dur. Derinlik ve denizaltı faaliyetlerine uygun olması vb. özellikler boğazların stratejik değerini büyük ölçüde etkiler. Deniz ulaşımının yoğunluğu ve stratejik önemi büyük olan boğazların günlük gemi geçiş sayısı birbirinden farklıdır. Örneğin: Dover Boğazı günde 350 gemi, Cebelitarık Boğazı 200, Malakka

Boğazı 140, Hürmüz Boğazı 80 ve Babülmendep Boğazı günde 50 gemi geçişine sahiptir. Son yıllarda Hürmüz, Babülmendep, Süveyş ve Cebelitarık boğazlarının stratejik önemi daha da artmıştır. Bunun sebebi de dünya petrol ihtiyacının büyük bir bölümünün bu boğazlardan dış pazarlara sunulmasıdır (Zeki Koday, Saliha Koday,2017: 3).

Boğazlardaki geçiş özellikleri, jeopolitik ve jeostratejik açıdan önemli coğrafi unsurlar olmasından dolayı ülkelerin tarihlerindeki savaşlar, yapılan antlaşmalar, ulusal ya da uluslararası hukuk ile belirlenmiş önemli maddelere sahiptir. Boğazlardaki geçişlerle ilgili düzenlemeler "Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar" başlığı altında incelenmiştir. 1982 yılının aralık ayında, Jamaika'nın Montego Bay şehrinde imzaya açılan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde boğazlar konusuna yer verilmiştir. Bu sözleşme 10 Aralık 1982 yılında imzalanmış olmasına rağmen 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de geçiş özellikleriyle ilgili belli başlı konulara yer verilmiştir (Vank, 1998: 86-87). Uluslararası boğazlardan geçiş özelliklerini düzenleyen bir diğer önemli sözleşme ise 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'dir. Zikredilen antlaşma incelendiğinde; serbest geçiş, "adhoc" (özel) geçiş, zararsız geçiş ve transit geçiş olmak üzere dört çeşit geçiş olduğu anlaşılmaktadır. Bahsi geçen geçitler uluslararası hukuk çerçevesinde mümkün olan geçiş rejimleridir (Demir, 2014: 121-122).

Bu çalışmanın temel konusu olan Hürmüz Boğazı, dünyanın en önemli boğazlarından biridir. Çalışmada sözü edilen boğazın coğrafyası, tarihi ve stratejik önemi ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Bu çalışmada, öncelikle Hürmüz Boğazı'nın coğrafi ve stratejik özellikleri üzerinde durulacak, sonrasında ise Basra Körfezi'ne bakan ülkelerin boğaz hususunda sahip olduğu avantajlar tartışılacaktır. Boğazdan geçiş hakkına ilişkin uluslararası hukuk düzenlemelerine kısaca değinildikten sonra, İran'ın boğazı bloke etmek için başvurabileceği yöntemler ve bunun yaratabileceği muhtemel sonuçlar incelenecektir.

Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı uluslararası öneme sahip su yollarının stratejik önemini göstermek ve özellikle Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemini açıklamaktır. Konunun seçilme sebebini şu şekilde söyleyebiliriz: Hürmüz Boğazı'nın, Basra Körfezine kıyısı olan ülkelerin siyasi ve ekonomik politikalarını nasıl etkilediğini ortaya koymaktadır. İkinci olarak da boğazın kapatılması durumunda ortaya çıkabilecek muhtemel eylem ve tepkileri açıklamaktır.

Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada literatür inceleme yöntemi kullanılmıştır. Bu bağlamda çalışma üç aşamadan oluşmuştur. Önce literatür taraması yapıldı. Literatür taramasında, Hürmüz Boğazı ve Basra Körfezi ülkeleri hakkında yayınlanan tezler, kitaplar, makaleler, yıllık raporlar, petrol ve gaz verileri konusunda

daha önce yapılmış araştırmalar, enerji kaynakları konusunda resmî otorite tarafından yayınlanan doğal kaynaklar ve web siteleri kullanıldı. İkinci adımda, başvurulan kaynaklar öncelikle sınıflandırılarak okunup, analiz edilerek sentezlendi. Üçüncü adımda petrol ve gaz kaynaklarına ilişkin elde edilen veriler Excel ve GIS (Coğrafi Bilgi Sistemi) ortamlarında değerlendirilerek çizelge, tablo ve kartografik dokümanlar oluşturuldu**.**

Araştırmanın Yöntemi

Araştırma dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Hürmüz Boğazı'nın genel fiziki coğrafya özellikleri, genel jeoloji ve jeomorfolojisi ve boğazdaki adalara değinilmiştir. İkinci bölümde, Hürmüz Boğazı'nın genel beşerî coğrafya özellikleri, etimolojisi, petrolden önceki ve petrolden sonraki tarihçesi ile Hürmüz Boğazı'nın Ekonomik Coğrafya özellikleri ele alınmıştır. Üçüncü bölümde, genel olarak Boğazlar ve uluslararası deniz hukukuyla ilgili açıklamalar yapılmıştır. Aynı bölümde Boğazların tanıtımı, denizlerde kullanılan geçiş rejimleri ile Hürmüz Boğazı'nda uygulanan geçiş rejimi açıklanmıştır.

Araştırmanın dördüncü bölümünde, Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemine odaklanılmıştır. Basra Körfezi kıyılarında yer alan ülkeler bazında petrol ve doğal gaz yataklarının coğrafi dağılımından bahsedildikten sonra bu kaynakların kanıtlanmış rezerv miktarları, günlük ve yıllık üretimi, ihracatı ve iç tüketimi gibi konulara odaklanılmıştır. Bu bağlamda, petrol ve gazla ilgili veriler kullanılarak analiz edilmiş, veriler çoğunlukla (EIA, OEC, Fanack, World Meters, CIA The World Factbook vb.) resmî kuruluşlardan alınmıştır.

Bu araştırmanın son bölümünde açıklanan bir diğer konu ise Hürmüz Boğazı'nın Basra Körfezi ülkeleri (İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan, Bahreyn, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri ve Umman) için stratejik önemidir. Boğazın kapatılmasının Basra Körfezine kıyısı olan ülkelerin ekonomilerini ve siyasi yaşam tarzlarını nasıl etkileyeceği de açıklanmıştı. Aynı zamanda Hürmüz Boğazı'nın uluslararası önemini göstermek için ABD'nin Basra Körfezi'ndeki rolünden bir örnek olarak bahsedilmiştir. Sonuç olarak, Boğazı bypass etmede kullanılacak mevcut ve muhtemel alternatif yollar değerlendirilmiş ve analiz edilmiştir.

I. BÖLÜM

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN GENEL FİZİKİ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ

1-1-Hürmüz Boğazı'nın Coğrafi Konumu

Coğrafi etütlerde konum (lokasyon), diğer incelemelerin başında gelmektedir. Zira coğrafi konum siyasi ve bölgesel birlikleri doğrudan etkileyebilecek güçtedir. Coğrafi konum, bir yandan siyasi birimin kendi varlığına göre ağırlığının tespitinde, diğer yandan da siyasi birim ibrelerinin tahmininde önemli bir etkiye sahiptir. Konum doğrudan veya dolaylı olarak devletin politikasını etkiler, hatta savaş ve barış dönemlerinde, ülkenin uluslararası ilişkilerdeki olumlu ya da olumsuz rolünü de açıkça ortaya koymaktadır. Konum, karada ve suda tespit edilebilir; bu da bulunulan alanın diğer yerler arasındaki noktasını göstermektedir. Bir bölgenin stratejik olup olmadığını belirleyen en önemli unsurlardan biri coğrafi konumdur. Mevzubahis kavram, Makunder'in kıtaların kalbi teorisinde de yer almaktadır (Husein Al Remawi,1998: 88-89). Konum, öğelerin doğası misali sabittir. Zira, konum toprağa sabitlenmiştir. Ancak siyasi ve stratejik değeri, zamansal ve teknolojik değişimlere bağlı olarak farklılık göstermektedir.

Coğrafi konum, yer avantajı unsurlarından biri olarak, birçok teoriyle ilişkilendirilmiştir. İklim koşullarının çeşitliliği ve buna bağlı olarak doğal kaynakların, ilgili insan faaliyetlerinin çeşitliliği açısından potansiyeli, tarihin her aşamasında ortaya çıkan kültürel ve ekonomik etkileşimler uluslararası güç dengelerinin belirlenmesinde etkileyen faktör olmuştur (Khalaf Al Jitawi,1989:6).

Hürmüz Boğazı'nın coğrafi konumu, rakip uluslararası veya bölgesel güçlerin analiz edilmesinde tarih boyunca büyük bir önem arz etmiştir. Hürmüz Boğazı'nın çevresinde, dünyanın en büyük petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip olan ülkeler bulunmaktadır. Bu bağlamda, dünya petrol ve sıvılaştırılmış doğalgaz ticaretinin neredeyse % 40'ı söz konusu boğazdan geçmektedir. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı dünyadaki en önemli deniz koridorlarından biri olarak nitelendirilmektedir. Mevzubahis boğaz, Basra Körfezi'nin yarı kapalı sularını Hint Okyanusu'na bağlayan bir kıstak pozisyonundadır.

1-1-1 Matematik Konum

Matematik konumun önemi, iklimsel özelliklerin yeryüzündeki bir noktanın başka bir nokta ile olan iklim farklılaşmasında yatmaktadır. Bu da yeryüzü ve insan aktivitesini etkiler. Enlemler iklim koşullarının çeşitliliğini belirler; enlemler arasındaki iklim farklılığı insanların ekonomik ve sosyoekonomik olarak yer tercih edebilmelerine imkân tanır. Ancak boylam, ilk etapta zamanı belirlemekten başka önemli bir coğrafi önem belirtmez. Hürmüz Boğazı kuzeyde 27 ° -25 ° enlemler arasında ve 55 ° -57 ° doğu boylamlar arasında yer almaktadır (Abdulwahab AL Qasab,2000:6).

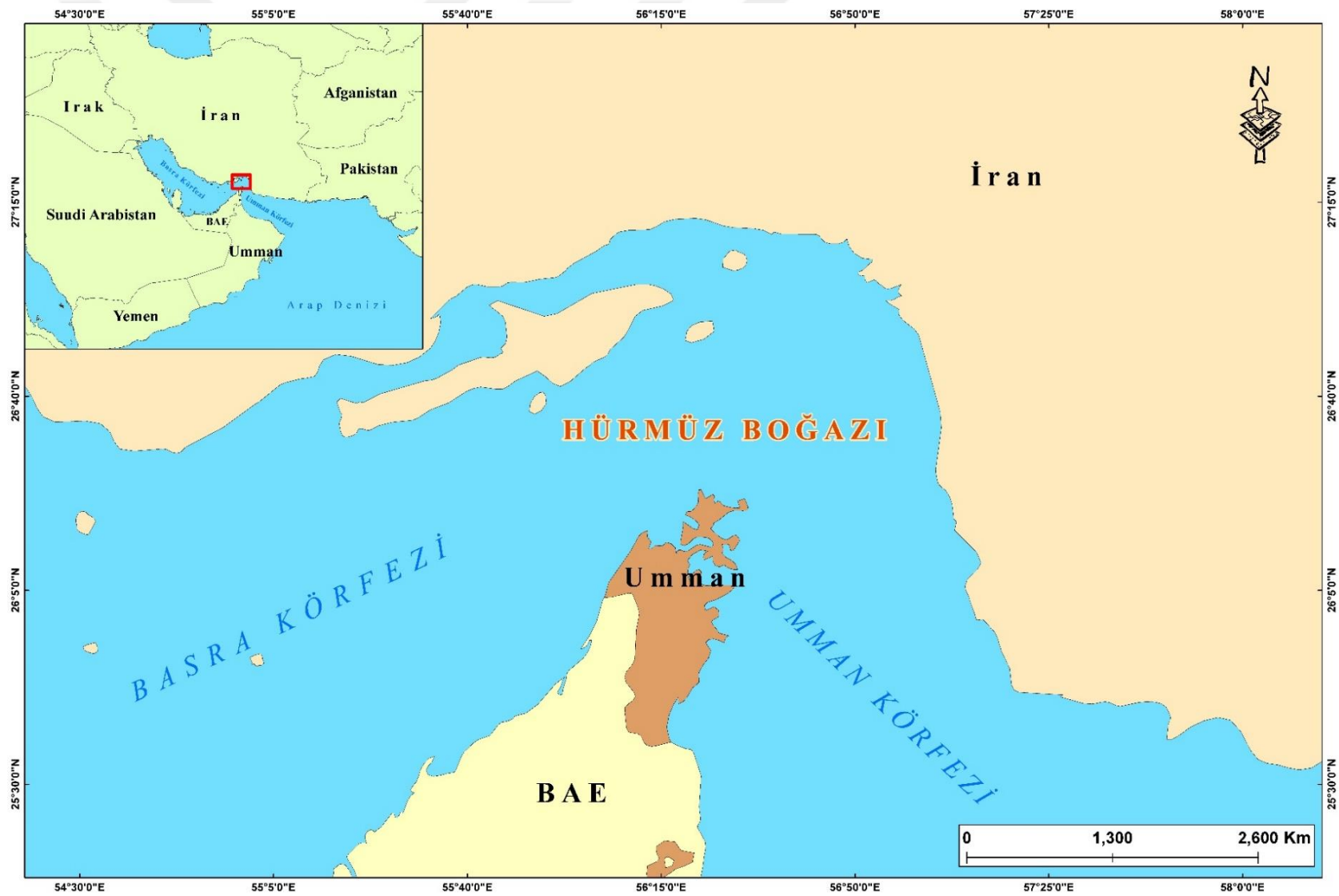
Hürmüz Boğazı iki hat arasında sınırlıdır. Bu hatlardan biri, onu, Basra Körfezi'nden ayırır. Bu hat Musandam'ın Umman Yarımadası'ndaki Sheikh Mesut Burnu'ndan uzanıp, İran'ın Hangam Adası'nın batısında, Keşm Adası'ndan İran kıyılarına uzanan bir mesafe kateder. Bu, hattın uzunluğunu 28 deniz miline* çıkarmaktadır. Diğer hat onu Umman Körfezi'nden ayırır ve Emirlikler kıyısındaki Dibba Burnu'ndan İran kıyısındaki Damaja'ya kadar uzanır. Uzunluğu 25 deniz milidir. Hürmüz Boğazı Umman Körfezi'nin kuzey sınırını ve uluslararası sulardan Basra Körfezi'nin güney girişini oluşturur. Hürmüz Boğazı tropik kuşaktaki konumu, sıcak ve kurak iklim şartları nedeniyle yıl boyunca ulaşıma elverişli durumdadır. İklim faktörleri nedeniyle ticari malların doğudan batıya taşınması için küresel bir su yolu olma özelliğine sahiptir (Muhammed Mahmud,1983:265).

1-1-2 Özel (Stratejik) Konum

Hürmüz Boğazı kuzey ve kuzeybatıda İran'a, güneyde ise Umman'a sınır komşudur. Kuzey kıyıları Keşm, Lark ve Hingam Adalarının doğu kısmıyla komşudur. Güney kıyıları Umman'ın en kuzeyindeki Musandam Yarımadası'nın batı ve kuzey kıyılarından oluşur. Stratejik konum, komşu sınırları ilgilendiren ve coğrafi konumun bu yerler arasındaki ilişkileri üzerindeki etkisiyle ilgili bir tanımdır; aynı zamanda bir yerin siyasi konumdaki yeri anlamına gelir. Onları ayıran, siyasi sınırları paylaşan devletleri gösterir. Devletlerin komşuluk ilişkileri birbirlerinin hem barış hem de savaş zamanlarındaki ilişkilerini etkiler (Ramazani R,1984:10). Göreli konumun yer üzerindeki olumsuz etkisi, siyasi ve entelektüel olarak kendisinden farklı konumlarla çevrili olması durumunda komşu ülkeler arasındaki statülerini etkileyebilir. Bu durumda siyasi veya ekonomik olarak güçlü olan ülkenin zayıf ülkeler üzerinde baskı yaratmasına neden olabilir. Bu da o konumun en güçlülere yenik düşmesine ya da maruz kalmasına yol açabilir (Nafi Qasab ,2001:19).

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'nin yarı kapalı denizini, açık bir deniz olan Umman Körfezi'ne bağlar ve Basra Körfezi, Hint Okyanusu'nun Arap Yarımadası ile İran arasında uzanan bir deniz dilimindedir. Coğrafi olarak, boğaz Basra Körfezi'yle çevrilidir. Basra Körfezi'ne kıyısı olan sekiz ülkenin ikisi doğrudan Hürmüz Boğazı'na bakmaktadır. Geri kalan altı ülke bir şekilde Hürmüz Boğazı'na bitişiktir ve bu bitişik ülkeler, kapladıkları alanlar açısından farklılık gösterirler. İran'ı Umman'dan ve diğer bölge ülkelerinden ayıran neden iki başlıkta toplanabilir. İran, kıyıları Basra Körfezi'nin doğu yakasında yer alan tek ülke olurken, aynı zamanda Rusya'ya da sınır komşudur. Kısacası Hürmüz Boğazı iki ülke ile sınır komşudur. İran, Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'na bakan Arap olmayan tek ülkedir. Umman, Umman Denizi ve Basra Körfezi'yle sınır komşusu olan tek kıyı ülkesidir (Latif Al Jabri,2008,64).

* Bir deniz mili 1825 metredir.



Harita 1. Hürmüz Boğazı'n Lokasyon Haritası

Kaynak: Google Earth verilerinden faydalanılarak CBS arayüzünde hazırlanmıştır.

1-2- Hürmüz Boğazı'nın Genel Fiziki Coğrafya Özellikleri

1-2-1 Hürmüz Boğazı'nın Genel Jeoloji ve Jeomorfolojisi

Basra Körfezi, Hint Okyanusu'nun karaya nüfuz eden bir deniz koludur. Doğu Arap dünyasında doğu ve batı arasındaki kara mesafesini birbirine bağlar. Bu deniz kolu iki büyük koydan oluşur: Umman Körfezi (dış koy), Basra Körfezi (iç koy). Kapalı bir göl veya iç deniz olan Basra Körfezi, Musandam Yarımadası'nda bulunan dağ bariyeri Basra Körfezi'ni kapatıp Hint Okyanusu'ndan ayırmaktadır. Bu körfez daha sonraki jeolojik zamanlara kadar okyanusa bağlanmamıştır. Miyosen* jeoloik çağında olduğu gibi Musandam'ın yer küreye doğru eğimine yol açan göçük ve erozyon faktörleri nedeniyle güçlü bir yer hareketi meydana getirmiştir. Böylece iki körfezi birbirine bağlayan Hürmüz Boğazı'nın açılmasını sağlamıştır. Bu iki körfez bir yandan İran kıyılarını, diğer yandan Arap kıyılarını ayırır. Bu iki körfez aslında Hint Okyanusu'nun bir parçası olan Umman Denizi'nin bir uzantısıdır. Dahası, iki körfezi birbirine bağlayan Hürmüz Boğazı'nın dibi her adımda farklı derinliklere sahiptir. Bu da Basra Körfezi'nden Umman Körfezi'ne deniz akıntılarının akışını ve bunun tam tersi olan hareketini meydana getirmiştir. En derin kısımlar Hürmüz Boğazı yakınlarında bulunduğundan, Basra Körfezi'nin ucundan Hürmüz Boğazı'na doğru ilerlerken derinlik artar. En derin bölge hattı Arap Yarımadası sahilinin yakınında yer almaktadır, en sığ nokta kuzey kısımlarında bulunur. Sığ yerler büyük bir enine genişleyen çamur bariyerinden oluşur (Kayvan Orang & Hossein Motamedi,2018,3-6).

Genel olarak, Basra Körfezi'nin jeoloji yapısı ve tektonik özellikleri, bir foredeep havzasıdır* ve geç Senozoyik'te oluşmuştur. Basra Körfezi havzası kuzeydoğuda Zagros Deformasyonel Ön (Zagros Deformational Front) (ZDF)* ile sınırı vardır. Havzanın güneydoğu sınırı Umman Dağları'na paraleldir. Tektonik bir plaka bağlamında Basra Körfezi, Arap plakasının kuzeydoğu kesiminde yer almaktadır. Basra Körfezi sığ bir depresyondur (ortalama derinliği 36 m) ve yaklaşık 920 km uzunluğundadır. Havza kuzeybatı ve güney kıyılarında sığdır. İran kıyılarına yakın ve Hürmüz Boğazı'nda maksimum 90-145 m derinliğe ulaşır. Güney tarafına doğru, havza minimum 10-20 m derinliğe sahiptir (Kassler, P, 1973:115).

Hürmüz Boğazı'nı genel jeomorfolojik özellikleri bir şekilde tarif edersek şunu görebiliriz: Hürmüz Boğazı'nın her iki sahili genellikle kayalıktır ve yükseklikleri kıyıya diktir. Kayalık sırtlar sahile parmaklar gibi uzanır ve taşkın yatakları bu kayalık sırtları keser. Bu ovaların en önemlisi, kenarına yakın bir yerde Minab Nehri'ne bağlanan Rodan Nehri tarafından sulanan "Minab Ovası"dır. Bu ovalar alüvyon ovalardan oluşurlar. Minab Ovası meyve ve asma yetiştiriciliğiyle tarihî bir üne sahiptir. Hürmüz sahili, Hürmüz

* Miyosen, Senozoyik çağın Nieojen döneminde dahil olan ve jeolojik zamanda 23.03 ile 5.5 milyon yıl önce arasında yer alan bir jeolojik devirdir. (bit.ly/3mjAXZS)

* foreland (foredeep)havzası, bir dağ kuşağına bitişik ve paralel olarak gelişen yapısal bir havzadır.

* ZDF, Zagros dağının Basra Körfezi havzasına giren güney kısmıdır.

Tepelerinin bir parçası olan ve daha sonra yer kabuğunun hareketleri sonucu ondan ayrılan kayalık Keşm Adası'na paraleldir. Kıyıdaki yayla dikeyleri, içerideki Hürmüz sahilinin limanlarında açıklıkların bulunmasına yardımcı olmuş ve bu limanları birbirine bağlayan araba yolları inşa edilmiştir. Sahilin en önemli limanı İran topraklarında bulunan Bandar Abbas'tır (Muhemmet Mutevella,1993:75-76).

Hürmüz Boğazı orta çizgisinde 104 deniz mili uzunluğundadır. Genişliği, güney girişinde 52,5 deniz miliyle İran tarafındaki Lark Adası ile Umman tarafındaki Queen Adası arasındaki kuzeydoğu ucunda 20,75 deniz miliyle değişkenlik gösterir. Bu yarımada ile Keşm Adası'nın doğu kıyısı arası 13 kilometre uzaklıktadır. Keşm, İran kıyılarına paralel olarak bulunan dar ve karmaşık bir boğaz olan Clarence Boğazı ile kıyıdan ayrılan bir adadır (R.K. Ramadani,1984:137).

1-2-2 Hürmüz Boğazın'nın yakın çevresindeki Adalar

1-2-2-1 Musandam Yarımadası

Etimolojik olarak Musandam (bir şey üzerine hâkim olmak) Basra Körfezi'ne girişi kontrol eden Arap Yarımadası olması ve nakliye hattının yakınından geçmesi nedeniyle Musamdam ismini almıştır. Musandam Yarımadası 26 ° -27 ° kuzey enlemleri ve 56 ° -57 ° doğu boylamları arasında yer almaktadır (Salm Sadun,1981:79).

Musandam Yarımadası, Arap Yarımadası'nın kuzeydoğu noktasını oluşturan bir yarımadadır. Musandam Yarımadası, Hürmüz Boğazı'nın güneyinde, Basra Körfezi ile Umman Körfezi arasında yer almaktadır. Körfez İş Birliği Konseyi üyesi olarak Umman tarafında Musandam ili içerisinde kontrol edilmektedir. Musandam Yarımadası'nın geneli, 2.000 metre yükseklikteki dağlardan ve güneye doğru uzayarak genişleyen Ras al-Khaimahta yer alan dar bir kıyı ovasından oluşmaktadır (Mohammed Al Suweydi,1981,1983:194).

Musandam ili dört bölgeden oluşmaktadır. Bunlar: Khasab bölgesel merkezi, Buhara, Dibba Al-Bay'ah ve Medha bölgesidir.

Musandam ili aynı zamanda Umman'ın geri kalanından Birleşik Arap Emirlikleri tarafından ayrılmış bir eksklavdır (siyasi bağı olup da coğrafi bağı bulunmayan topraklar). Bu yarımada yüz ölçümü olarak 1.800 km² alana sahiptir. 2010 yılında yapılan konut ve inşaat nüfus sayımı sonuçlarına göre il nüfusu 31.425'tir. Temmuz 2016 istatistiklerine göre 42.865 olup Temmuz 2019 istatistiklerine göre ise il nüfusu 45.605 kişi olarak artış göstermiştir (bit.ly/3cB8A3U).

Harita 2: Musandam Yarımadası Haritası

Kaynak: Metindeki bilgilerden yararlanılarak CBS ortamında hazırlanmıştır.

1-2-2-2 Hürmüz Adası

Basra Körfezi'nin en güneydoğusunda, İran kıyılarına yakın bir konumda yer alan bu ada, kuzeyde 27° enlem ve doğuda 56° -57° boylamları arasında yer almaktadır. İran kıyılarından 8 kilometre (5 mil) uzakta, idari olarak İran'ın Hürmüzgan Eyaleti'ne bağlıdır.

Hürmüz Adası yüz ölçümü olarak 42 km^2'lik bir alana sahiptir. Yüzeyi tortul kayaçlar ve volkanik madde katmanlarıyla kaplıdır. Adanın en yüksek noktası deniz seviyesinden yaklaşık 186 metre yüksekliktedir. Yağışın yetersiz olduğu bu adanın toprağı ve suyu tuzludur. Yeteri kadar tatlı su ihtiyacı karşılanamadığı için, İran hükûmeti ana karadan bir su boru hattı inşa etmiştir (Ibrahim Mashhadani,1995:43).

Adanın plajlarında yerliler tarafından Golak olarak adlandırılan kırmızımsı aşı boyası, [*] bulunur. Doğal topraktan elde edilen bu boya sanatsal ve dekoratif mutfak işleri için kullanılmaktadır. Bu doğal toprak aynı zamanda turistlerin de yoğun ilgisini çekmektedir. Aşıboyasının ihtiyaçtan daha fazla kullanımı nedeniyle İran Çevre Bakanlığı gereksiz kullanımın önüne geçmek için birtakım karar ve önlemler almıştır (shawqi Osman,1990:179).

Eski Yunancada Organa ve İslami dönemde Jarun olarak bilinen bu ada, "Hormuz" adını, boğazın her iki tarafında küçük bir krallığın merkezi olan 60 km uzaklıktaki önemli bir liman şehri Hürmüz'den (Ormus) almıştır. Şehrin prensliği, Moğol yönetimindeki İlhanlılara[*] haraç ödeyerek deniz ticaretinde önemli bir gelir kaynağı elde etmiştir. Bir dönem sonra şehrin hükümdarı, 1300 yılı dönemlerinde Moğol gruplarının iç saldırılarından kaçmak için yerleşim alanlarını adaya kaydırmaya karar vermiştir. Bunun akabinde krallık, İlhanlılarla barış antlaşması yapmıştır.

Jarun Adası'nın kuzey ucunda, ana karadaki eski şehir harabeye dönene kadar yaklaşık birkaç yıl içerisinde adada Yeni Hürmüz olarak adlandırılan yeni bir şehir inşa edilmiştir. Zamanla yeni şehrin adı ada için de kullanılmaya başlanmıştır (Iranicaonline, 2020*, bit.ly/3FDxWKT*).

Ada yaz aylarında sıcaklığı 43 ° C'nin üzerine çıkabilen kurak bir bölgede yer almaktaydı. Bu nedenle, ana karadan su da dahil olmak üzere tüm ihtiyaçların karşılanabilmesi ve bir krallığın başkenti olabilmesi için ideal bir yer değildi. Ancak konumu, adaya birkaç yüzyıl boyunca büyük bir ticaret limanı olarak büyümesine izin veren stratejik bir önem kazandırdı.

[*] Aşı boyası veya toprak boya, sarı ya da kırmızı demir cevherinden elde edilen doğal bir boyadır.

[*] Cengiz Han'ın torunu Hülâgû Han tarafından, merkezi Tebriz olmak üzere Azerbaycan'da kurulan Moğol Devleti'dir (1256).

Marco Polo Seyahatnamesi'nde açıklandığı üzere Hürmüz'e 1290 yılı civarında kara yolu ile seyahat etmiştir (John Murray,1903:98-99). Bunun yanı sıra İbn Battuta da 1330 yılında adayı ziyaret etmiştir (Mackintosh Smith,2003:157).

1505'te Portekiz Kralı I. Manuel, Afrika ve Batı Asya'da Portekiz'i genişletme politikası oluşturdu. Bu politika neticesinde 1507 yılında Portekiz dükünün (Afonso de Albuquerque) Hint Okyanusu'na doğru genişleme girişimleri, adayı ele geçirmeleriyle sonuçlanmış ve Portekiz İmparatorluğu'na dahil edilmiştir. Portekizliler, potansiyel işgalcileri caydırmak için adada bir kale inşa etmiş ve bu kaleyi Gebe Kadınımızın Kalesi olarak adlandırmışlardır. Bu ada, Goa, Gujarat ve yakındaki Kishm Adası'na seyahat eden Portekiz gemileri için acil bir mola noktası olmuştur (Salm Sadun,1981: 119).

Daha sonra Osmanlılar 1552'de amiral ve kartograf Piri Reis komutasında adayı kuşatmışlardır. 1622'de ada, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi için Anglo-Farsi birleşmiş gücü tarafından ele geçirilip, Portekizlilerden alınmıştır (Ertuğrul ÖNALP-2010-7).

Birinci Şah Abbas yerel nüfusa güvenmeyip adayı bir ticaret merkezi veya askerî bir üs olarak geliştirmeyi düşünmeyip, bunun yerine yakındaki ana kara limanı Bander Abbas'ı geliştirmiştir. Bu durumla beraber Hürmüz Adası stratejik ve sosyoekonomik olarak düşüşe geçmiştir. Ada sakinlerinin çoğu mevsimsel olarak ana karadaki eski Hürmüz çevresindeki tarlalarına ve meyve bahçelerine taşınmıştır. Adada daimî olarak ikamet eden sadece balıkçılar kalmıştır. Ada, yelkenli gemiler için balast taşı olarak kullanılan küçük miktarlarda kaya tuzu ve demir oksit topakları ihraç etmeye devam etmiştir. 2016 İran turizm bakanlığı verilere göre adanın yaklaşık olarak nüfusu 6900 kişidir. Nüfusu mevsimsel olarak değişkenlik gösterirken, kışın bu sayı yaklaşık 6900 civarlarında yazları ise nüfus azalma göstermiştir ((Iranicaonline, 2020, *bit.ly/3FDxWKT*).

1-2-2-3 Keşm Adası

Keşm, Hürmüz Boğazı'nda balık şeklinde bir İran adasıdır. Bu yüzden bazı bölgelerde Balık Adası olarak adlandırılır. Ada İran ana karasından Clarence Boğazı* ile ayrılmıştır ve Basra Körfezi'ndeki en büyük adadır. Konum olarak İran'ın güney kıyılarına paralel olarak, Hürmüz Boğazı'nda, 27° kuzey enlemi ile 56° doğu boylamı arasında yer almaktadır.

Keşm Adası, İran'ın güney kıyılarının birkaç kilometre açığında, Bandar Abbas ve Bandar Khamir Liman kentlerinin karşısında yer almaktadır. 300 kilometrekarelik serbest bölge yetki alanına ev sahipliği yapan ada, 135 km uzunluğundadır ve stratejik olarak Hürmüz Boğazı'na bağlıdır. Umman'ın Khasab

* Clarence Boğazı, İran'ın Keşm Adasını İran ana karasından ayıran dar bir boğazdır. Hürmüz Boğazı'ndan çok daha küçüktür, Boğazın yöresel adı Khuran veya Şirin Boğazı'dır.

Limanına sadece 60 kilometre ve BAE Limanı Rashid'e yaklaşık 180 kilometre uzaklıktadır. Adanın en geniş noktası adanın merkezine yakın bir konumda yer almaktadır. Yaklaşık 40 kilometrelik bir alana yayılın adanın en dar noktası yaklaşık olarak 9,4 kilometreye kadar inmektedir. 1.491 kilometrekarelik bir yüz ölçüme sahip olan ada, Bahreyn ülkesinin 2,5 katı büyüklüğündedir (Amri Kazemi,2009:20-23).

Adada ortalama sıcaklık yaklaşık 27 °C olup, en sıcak aylar Haziran-Ağustos aylarıdır. Adanın en soğuk ayları ise Ekim-Ocak ayları içerisinde hissedilmektedir. Adanın ortalama yağış miktarı 183.2 mm'dir.

2016 nüfus verilerine göre Keşm Adası üç şehir ve 57 köye sahiptir. Keşm Adası'nda yaklaşık 148.993 kişi yaşamaktadır. İnsanların en büyük iş olanakları ticaret ve balıkçılıktır. Yerel halk ise geçimini jeoturizm faaliyetleri ile sağlamaktadır. Yerel halk adanın en büyük geçim kaynağı olarak görülen bu sürdürülebilir ve çevre dostu faaliyetlerin süreklilik sağlayabilmesi için büyük bir duyarlılık ile bu kaynakların korunabilmesine özen göstermektedirler (UNESCO bit.ly/3HGKK53).

Keşm'deki insan varlığının en eski kanıtı Paleolitik Dönem'e kadar uzanır. Paleolitik taş aletler Bam-e Keşm'de bulunmuştur. Fakat Keşm Adası'yla ilgili tarihî kayıtlar İslam öncesi dönemin çok öncesine dayanmaktadır.

Keşm, Keshm, Kish ve Tunb olarak adlandırılan isimler, İlamidlerin bölgede birkaç yüzyıl boyunca kaldığını işaret etmektedir. 2. yüzyılda Ptolemy tarafından Aracia, 4. yüzyılda da Ammianus Marcellinus tarafından İskenderiye olarak adlandırılmıştır. Basra Körfezi'nin ağzına yakın stratejik ve jeopolitik durumu nedeniyle, Elamiler (Elamites), Emevîler ve Abbâsîlerin yanı sıra Portekiz ve İngiliz işgalciler tarafından da sıkça saldırıya uğramıştır (bit.ly/3r4TuvU).

Balıkçılık, ada sakinlerinin geçimlerini sağlayabilmesi için en önemli iş kollarından biridir. Adada her ne kadar ekili arazi az olsa da en önemli tarımsal faaliyetlerini hurma ve kavun yetiştiriciliği oluşturur. Adanın güneydoğu kıyılarında tuz çıkarılmaktadır. Bölge, Keşm (Hara Deniz ormanları) gibi çok çeşitli eko turist cazibe merkezleriyle ünlüdür. Çevrecilere göre, dünya kuşlarının yaklaşık % 1,5'i ve İran'da bulunan kuşların % 25'i her yıl İran'daki ilk ulusal jeopark olan Keşm Adası'nın ormanlarına göç etmektedir[*] (Abdollah Yazdi,2013:405-411).

1-2-2-4 -Lark Adaası

Larak Adası, 1987 yılından bu yana İran'ın önemli petrol ihracat noktalarından biri olarak Basra Körfezi'nde ve İran açıklarında yer almaktadır. Hürmüz Boğazı'nın en dar kısmında ve 39 km mesafedeki bu ada Lark Adası ile Umman'a ait Quoin Adası arasında bulunmaktadır. Matematiksel konum olarak 26°

[*] Keşm Adası'nda Hara ağaçlarından oluşan ormanlar vardır, bu ağaçlar üç ila sekiz metre yüksekliğe kadar büyür ve parlak yeşil yaprak ve dallara sahiptir. Ağaç, genellikle yüksek gelgitlerde su altında kalan bir tuzlu su bitkisidir.

kuzey enlemi ile 56° doğu boylamı arasında yer almaktadır. "Lark" isminin kelime anlamının Arak ağacından geldiği bilinmektedir. Deniz kıyısında ve tuzlu yerlerde yetişen, kuraklığa dayanıklı, mevsimlik bir ağaçtır. Müslümanlar da bu ağaçtan misvak yapmaktadır. Bu ismin İslami fetihler zamanından geldiği söylenir (Joyner, Christopher C, 1998:3).

Lark Adası 7.5 deniz mili uzunluğunda ve 4.4 deniz mili genişliğindedir. Keşm Adası'ndan 4.5 deniz mili, Hürmüz Adası'na 12 deniz mili ve Bandar Abbas'a 24 deniz mili uzaklıkta yer almaktadır. Kıyısındaki suyun derinliği 20-25 metre arasındadır. Lark Adası'nın yüzeyi çöl ve kayalıklardan oluşurken, çok küçük bir bölümü hariç topraksız bir yer olarak bilinmektedir. Bu verimli olan kuzey bölümleri hariç, yaklaşık 81 kilometrekarelik bir alana ve 2.000 kişilik bir nüfusa sahiptir. Adada Larak Shahri ve Larak Kuhi olmak üzere iki yerleşim yeri vardır, Larak Shahri , 466 kişilik nüfusu ve 98 ailesiyle bu iki yerleşim yerinden büyük olanıdır (Yosuf Yazdani, Mohammed Raza Khani, 2015:55).

1-2-2-5 Hingam Adası

Hengam Adası, Basra Körfezi'ndeki Keşm Adası'nın güneyinde yer alan bir İran adasıdır. Matematiksel konumu 26°-36′ kuzey enlemleri ile °55-55′ doğu boylamları arasında yer almaktadır. Ada yaklaşık olarak 9 km uzunluğa ve 6 km genişliğe sahiptir. Yaklaşık 50 km² olarak tahmin edilen bir alanı kaplayan Hengam Adası'nın kıyı sularının derinliği 12-16 metre arasında değişmektedir (Samimi Kaveh,2010:8-9).

Ada genellikle kalkerli (Kireç taşı) ve alçaktır. Adanın en yüksek noktası olan Nakas Dağı yaklaşık 106 metredir. Ada, diğer adalar gibi yüksek neme ve sıcak bir iklime sahiptir. Ada sakinleri yağmur mevsiminde depoladığı yağmur suyundan içme ve tarımsal faaliyetlerinde yararlanır. Aynı zamanda daha az su ile daha fazla tarımsal faaliyet sağlayabilmelerinin bu kuyuların içerisinde bulunan su miktarına bağlı olduğunun bilincindedirler.

Hingam Adası daha önceleri önemli bir nüfusa sahipti, 1925'te 5.000'den fazla nüfusu ile kayıtlara geçmiştir. Ancak geçmişte merkezi hükûmetin yeterli ilgiyi göstermemesi nedeniyle, ada sakinleri Bahreyn ve BAE'ye göç etmişlerdir. Son nüfus sayımına göre adada yaklaşık olarak 700 - 1.000 kişi yaşamaktadır. Adada, 1868 yılında British Telegraph kurulmuştur. British Telegraph deniz donanmacılığı için bir üs, aynı zamanda da kömür tedarik etmek için bir istasyon olarak kullanılır (Yosuf Yazdani, Mohammed Raza Khani, 2015:55).

1-2-2-6 Ebu Musa Adası

Ebu Musa, Basra Körfezi'nin doğusunda, Hürmüz Boğazı'nın girişi yakınlarında, İran'ın Hürmüzgan eyaletine bağlı bir adadır. Ada, Şarika Emirliği kıyılarında, 39 deniz mili uzaklıkta yer almaktadır. İran kıyılarına yaklaşık 43, Hürmüz Boğazı'na yaklaşık 87 deniz mili uzaklıktadır.

Ada, Basra Körfezi'nin doğusunda, Hürmüz Boğazı'nın girişine yakın 12.8 kilometrekarelik bir adadır. Denizin derinliği nedeniyle petrol tankerleri ve büyük gemiler Ebu Musa ile Büyük ve KüçükTunbs arasından geçmek zorundadır. Bu da adaları Basra Körfezi'nin en stratejik noktalarından biri hâline getirir. Ada, Hormozgan eyaletinin bir parçası olarak İran tarafından yönetilmektedir ancak Birleşik Arap Emirlikleri tarafından Sharjah (Şarika veya Şarca) Emirliği'nin bir bölgesi olarak da ifade edilmektedir (Pirouz Mojtahed-Zadeh ,2007: 305).

Ebu Musa'nın İranlı sakinleri, bu adayı Farsça'da "büyük yeşil yer" anlamına gelen "Gap-sabzu" olarak adlandırırlar.

Eski Farsça haritalarda adaya şöyle denmektedir:

-Farsça'da "Su toprağı" anlamına gelen "Boum-Ouw" veya "Boum-Ouf".

-"Boum-Souz" " Farsça'da "Yeşil Toprak" anlamına gelir (https://bit.ly/37W49yD).

Araplar, "Ebu Musa" isminin MS 643'te Perslerle savaşmadan önce adada kalan Hz. Muhammed'in sahabesi Ebû Mûsâ el-Eş'arî'den geldiğini iddia etmektedirler.

Ebu Musa adası Bandar-e Shenas'ın 70 kilometre güneyinde ve 59 kilometre Sharjah'ın kuzey-kuzeybatısında yer almaktadır, Ebu Musa Hormozgan eyaletinin 14 adası arasında İran kıyılarına en uzak olan adadır.

En yüksek noktası 110 metre yüksekliğindeki Helva Dağı'dır. Ebu Musa şehri adanın merkezidir. Adada hava sıcak ve nemlidir. Ancak Basra Körfezi adalarına kıyasla Ebu Musa daha iyi bir iklime ve çeşitlilik gösteren bir ekosisteme sahiptir. Çiftçilik için uygun toprak ve sudan yoksundur. Bu nedenledir ki balıkçılık yerel halk için ana endüstri hâlini almıştır.

1908'de İngiltere, Basra Körfezi'ndeki diğer İngiliz adalarıyla birlikte adayı kontrol etmiştir. 1960'ların sonlarında İngiltere, adanın yönetimini daha sonra BAE'nin oluşturacağı yedi Emirlikten biri olan, İngilizlerin atadığı Sharjah'a emirliğine (Şarika veya Şarca) devreder.

İngiltere'nin 1968'de Basra Körfezi'ndeki idari ve askerî pozisyonlarına son vereceğini açıklamasının ardından İran, adayı siyasi olarak ana karaya yeniden bağlamak için harekete geçer. 30 Kasım

1971'de (BAE'nin resmen kurulmasından iki gün önce), İran ve Sharjah bir "Mutabakat Zaptı" imzalamışlardır. Mutabakat zaptına eklenen haritaya göre Şarika'nın yerel bir polis karakoluna ve İran'ın adaya asker göndermesine izin vermeyi kabul ettiği belirtilir (Erdbrink, Thomas, https://cutt.ly/5lCAXdh).

BAE, Ebu Musa ve iki Tunb Adası üzerindeki egemenlik iddiasını 9 Aralık 1971'de Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi toplantısına götürür. O toplantıda, "bu konunun ileri bir tarihe ertelenmesine" karar verilmiş, ardından Irak (Ahmed Hasan el-Bekir dönemi), Kuveyt, Cezayir, Güney Yemen ve Libya topraklarının BAE'ne ait olduğunu açıklamıştır. O zamandan beri, BAE sürekli olarak ya ikili müzakereler için ya da konuyu Uluslararası Adalet Divanı'na (ya da başka bir uluslararası tahkim biçimine) havale ederek kamuoyuna açıklama çalışmaları başlatmıştır (Fred M. Shelley, 2013:457).

1-2-2-7-Büyük Tunb Adası

Büyük Tunb, Basra Körfezi'nin güneyindeki Hürmüz Boğazı takımadalarını oluşturan altı adadan oluşan bir adadır. Bugün, İran'ın Hürmüzgan Eyaleti'nde yer almakta ve Birleşik Arap Emirlikleri tarafından bu adanın kendi topraklarına ait olduğu, bütün sınır ve idari yönetimin BAE'ne geçmesi talep edilmektedir. Yaklaşık 9 km²'lik 700 kişinin yaşadığı bir alana sahiptir. Hürmüz Boğazı girişinde bulunan, Ras Al Khaimah Emirliği'ne 75 ve Basra Körfezi'nin doğu kıyısına 50 kilometre uzaklıktadır. Ada yaklaşık 12 kilometre uzunluğunda ve 7 kilometre genişliğindedir (Karstn Nibur, 2007:138-167).

Büyük Tunb Adası, Birleşik Arap Emirlikleri'nin kurulmasından önce Resü'l-Hayme'ye* ait bir adadır. Britanya'nın Basra Körfezi'ndeki kolonilerini dağıtma planlarında yer alan tüm kolonilerin bağımsız olarak idare edilmesi ve bu kolonileri komşu ülkelere olan talep ve stratejilerine dayanarak paylaştırma çalışmaları yapılırken, ada 1971'de İran tarafından işgal edilmiştir. Birleşik Arap Emirlikleri, adanın kökeninin Arap olduğuna dair tarihî kanıtlara dayanarak İran'ın Büyük Tunb Adası'ndan çekilmesini talep etmiştir. Körfez İş birliği Konseyi (KİK), Tahran'ın adada iki ofis açmasının ardından BAE adalarındaki İran işgalini "İsrail'in Arap topraklarını işgaline" benzetmiştir (Muhammed Khalid, Khald Shnikat, 2012,62-67).

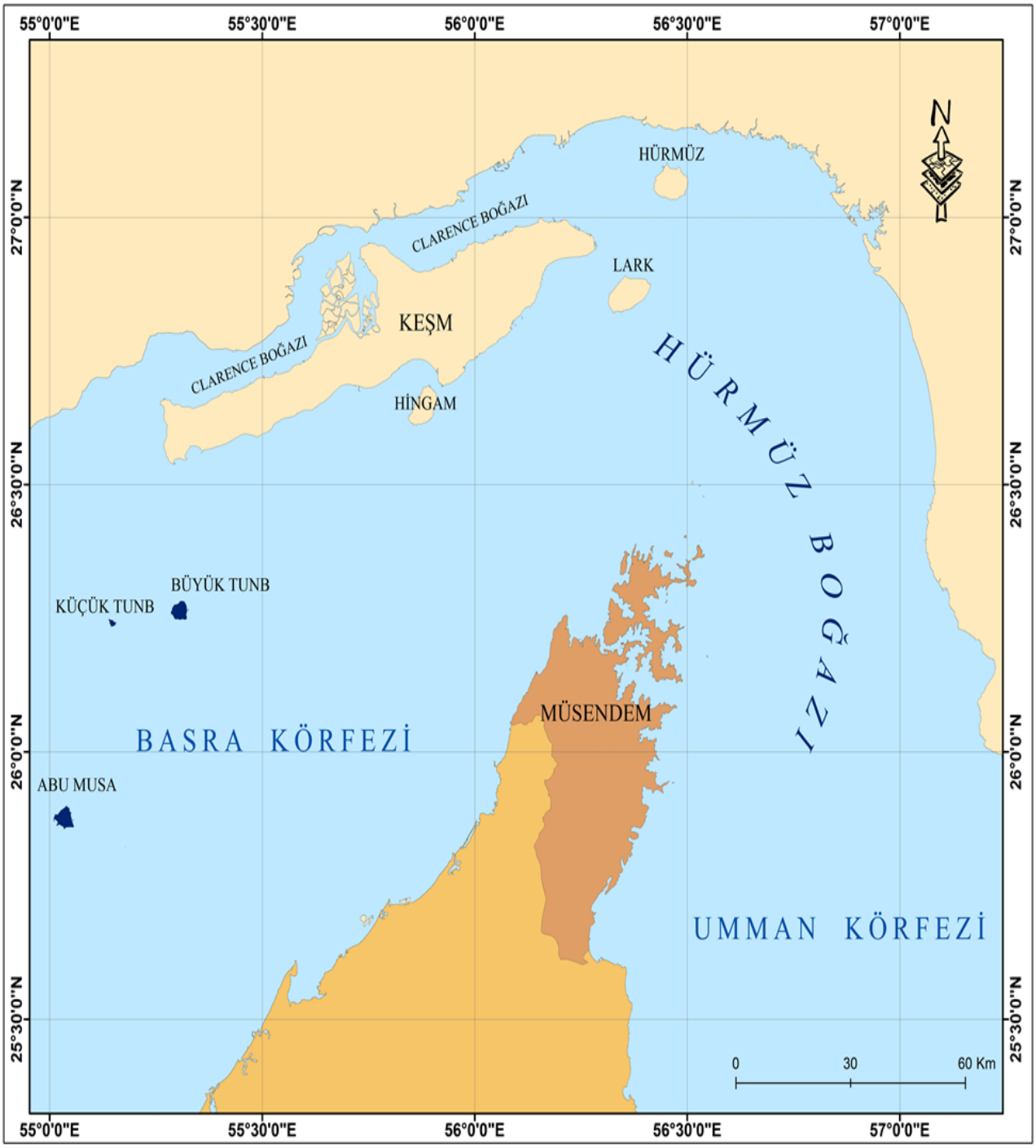
1-2-2-8 Küçük Tunb adası

Ada 2 km²'lik bir alana sahiptir. Küçük bir havaalanı, liman ve yerleşik İran askerî birliği dışında ıssız denilebilecek bir adadır. Bazı kaynaklarda Nabiu Adası olarak bilinen Küçük Tunb Adası, Büyük Tunb Adası'nın 10 kilometre batısında bir konuma sahiptir. Ada bir kilometre uzunluğunda, 700 metre genişliğinde bir üçgen şeklindedir. Adanın arazisi maksimum 116 metre yüksekliğe sahip tepeler şeklinde kayalıktır. Balıkçılar, rüzgârların kuvvetli ve dalgaların yüksek

* Birleşik Arap Emirlikleri'ni (BAE) oluşturan yedi emirliklerden biridir.

olduğu zamanlarda konaklama yeri olarak kullanırlar. Birleşik Arap Emirlikleri'nin kurulmasından önce Resü'l-Hayme'ye ait olan bu ada 1971'de İran tarafından işgal edilmiştir (Nofan EL swaryah & Ibrahim EL Sharaa, 2005:246-252).

Hürmüz Boğazı ve Basra Körfezi'nden dolayı bu adalar çok büyük bir stratejik ve ekonomik önemi sahiptirler. Ayrıca, Büyük Tunb Adası ile Küçük Tunb Adası, Basra Körfezi içinde ve Hürmüz Boğazı'nın girişinde yer almasından dolayı da önemli bir konuma sahiptir. Bu nedenle İran'ın adaları ele geçirmesi, Körfez girişi üzerindeki kontrolünü pekiştirmesini sağlayacaktır. Aynı zamanda Boğaz ve Körfez'deki uluslararası nakliye hatlarını gün geçtikçe daha fazla kontrol altına alabilmekte ve isterlerse önlerini kesmekle tehdit edebilmektedirler. Bu konu önümüzdeki bölümlerde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.



Harita 3: Hürmüz Boğazı Adalarının Haritası

Kaynak: Metindeki bilgilerden yararlanılarak CBS ortamında hazırlanmıştır.

II. BÖLÜM

HÜRMÜZ BOĞAZININ GENEL BEŞERÎ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ

2-1 Hürmüz İsminin Menşei (Etimoloji)

Hürmüz Boğazı, 1.yüzyılda Periplus Maris Erythrae* adlı deniz rehberinde tanımlanmış ancak herhangi bir isim verilmemiştir.

Bu Calaei adalarının üst ucunda Calon adı verilen bir dağ yelpazesi vardır; çok uzak olmayan bir yerde, inci midyesi için çok fazla dalışın olduğu, Basra Körfezi'nin ağzını takip eder. Boğazın solunda Asabon adı verilen büyük bir dağ vardır. Bunun sağında da Semiramis adı verilen yuvarlak ve yüksek görünümde başka bir dağ yükselir. Aralarında boğazdan geçiş yaklaşık altı yüz stadiadır* *(* Periplus of the Erythraean Sea,1912, Chapter 35).

10.- 17. yüzyıllarda boğazın adını almış olduğu düşünülen Ormus Krallığı da burada bulunuyordu. Âlimler, tarihçiler ve dil bilimciler yerel Farsça dilinde "Ormuz" isminin Hur-mogh kelimesinden geldiğini düşünüyorlardı. "Hur-mogh" kelimesinin hurma ağacı anlamına geldiği söylenmektedir. Hurmoz bölgesinde ve Minab'ın yerel lehçelerinde bu boğaz hâlâ Hurmogh olarak adlandırılır. Çeşitli kaynaklarda bu kelimenin Zerdüşt tanrısı Hormoz (Ahura Mazda'nın bir varyantı) adıyla olan benzerliği nedeniyle, ilişkili olduğuna dair popüler inanışlara neden olmaktadır. Ayrıca Jodocus Hondius, 1606'daki Osmanlı İmparatorluğu haritasında Basora fretumunu olarak ("Basra Boğazı") etiketlemiştir (Al Chetron, 2018).

Ancak tarihçiler, Sasaniler zamanında Hormuz veya Hormizd (İranlıların büyük tanrısı Ahura Mazda'nın Pehlevi formu) adlı birçok şehir ve yer olduğu konusunda ısrarcı olup; bu yer isimlerinin de buradan gelmiş olduğunu, kökenlerini Hormoz ismine dayandırarak iddia etmektedirler (Mohammad Bagher Vosoughi, 2009:89-104).

* İçerisinde Hindistan ve Kuzey Afrika limanlarının yanı sıra, bu bölgelerdeki ticari ilişkiler hakkında da bilgiler barındıran Periplus, Doğu Afrika ve Asya'nın ekonomi tarihi ve coğrafya araştırmalarında kullanılması elzem bir kaynaktır.

* Eski bir Roma veya Yunan boy ölçüsü (yaklaşık 185 metre, bir stadyum uzunluğunda).

2-2-Hürmüz Boğazı’nın tarihçesi

2-2-1 Petrolden Önceki Tarihçesi

Boğaz, doğudan batıya bağlanan bir deniz yolu ağının ortasındadır. Doğu'daki Hindistan ve Doğu Asya ile Akdeniz'i ve Batı'daki ülkelerini birbirine bağlar. Basra Körfezi'nden, Şattülarap’tan geçerek Akdeniz'e doğru inen ve daha sonra gemiyle Avrupa ülkelerine giden karavanların oluşturduğu bir güzergâha sahip olan bu boğaz bu nedenle de çok önemli bir stratejik değer ifade etmiştir. Boğaz, MÖ birinci yüzyıla kadar doğudan batıya bağlanan ticaret alanı olmaya devam eder. Romalılar Suriye ve Mısır'ın kontrolünü ele geçirdiklerinde ticareti Kızıldeniz rotasına dönüştürmeyi başarmışlardır.

2-2-2 Roma ve Fars Döneminde Hürmüz Boğazı.

Tarih bize, Körfez bölgesi ile Hindistan ve Çin İmparatorlukları arasındaki ticaret hareketinin, Roma döneminde çok aktif olduğunu ve Körfez limanları boyunca tarım ürünleri, hurma, süs eşyası, mücevher ve baharat ticaretinin geliştiğini gösterir.

Roma İmparatorluğu'nun zayıflaması, Doğu ve Batı olmak üzere iki devlete bölünmesi, üstünlüğünü doğuya kaptırmasına sebep oldu. Sasani İmparatorluğu'nun yükselişi ve gelişmesiyle, kara ve deniz kontrolünü kazandı ve Körfez'de seyrüseferi teşvik etti. Bu dönemde Sasaniler, Deniz limanları kurup, MS 7. yüzyılda İslam'ın gelişine kadar Hürmüz bölgesinde ticareti geliştirmiştir (Khury Ibrahim &Ahmad Jalal, 200:209).

2-2-3 İslam Döneminde Boğaz

Arap-İslam Devleti'nin Batı'nın Atlantik kıyılarında, Hint Okyanusu üzerinden doğuda Orta Asya'ya kadar uzanmasıyla, özellikle Abbâsîler döneminde; gerilemekte olan Boğaz ticareti ve önemi yeniden eski gücüne kavuşmuştur. Abbâsî halifeliği MS 10. yüzyılda zayıfladığında, bu imparatorluk boyunca, nominal olarak Bağdat'la ilişkilendirilen ve aslında bağımsız siyasi oluşumlara daha yakın olan çok sayıda ayrılıkçı hareket ortaya çıkmış; sonraki üç yüzyılda da ekonomik ve stratejik olarak gelişimini sürdürmeye devam etmiştir. Ta ki Hülâgû Han 1258'de el-Mutasım Billâh'ı ortadan kaldırıp öldürene kadar.

Hürmüz Sultanlığının kuruluş biçiminden söz edecek olursak, Hürmüz Sultanlığı, Abbâsî hilafetinin bölünmesinden sonra meydana gelen sultanlıklardan biridir.

2-2-4 Hürmüz Sultanlığı- Dünyanın Kalbi. 1301-1622

Hürmüz Sultanlığı söz konusu olduğunda, Eski Hürmüz Sultanlığı ve Yeni Hürmüz Sultanlığı olmak üzere iki ayrı dönemde ele alınmalıdır. Eski Hürmüz, Basra Körfezi'nin doğu kıyısındaki orijinal ana karada yer almaktadır. Eski Hürmüz, döneminin en önemli ve en güçlü siyasi-ticari sultanlıklarından biriyken, Yeni Hürmüz, Hürmüz Boğazı'ndaki Hürmüz Adası'nda kurulmuştur (Sadun Khalid,2012:27-35).

2-2-4-1 Eski Hürmüz Sultanlığı

Eski Hürmüz Sultanlığı, 11. yüzyılda Basra Körfezi'nin doğu kıyılarında kurulmuş, ticaret ve zenginliği ile ün salmıştır. Sultanlık, aynı zamanda Kerman (Kirman) ve Sistan Bölgesi'nin limanı olmuştur. Tarihte çok önemli zenginlik sembolü olarak ifade edilen krallık atları da buradan Hindistan'a ihraç edilmiştir. Ticaretteki güçleri 12. yüzyıla kadar bu şekilde devam etmiştir. Ünlü İtalyan gezgin Marko Polo, bölgeden; deniz kenarında, büyük ve asil bir şehir olarak bahsetmiştir. Ayrıca; "Bu ülkede çok sayıda büyük at var, insanlar pahalı oldukları için onları Hindistan'a satmaya götürüyorlar. Ayrıca dünyanın en iyi eşekleri de burada bulunur. Çünkü büyük ve hızlıdırlar; nadir hafiflik ile karakterizedirler. Tüccarlar Hindistan'dan ipek, altın ve kumaş yüklü gemilerle buraya gelir; getirdikleri malları Hürmüz tüccarlarına satar, Hürmüz halkı da bunları yeniden satılmak üzere dünyanın her yerine taşırlar. Aralıksız devam eden baskınlardan sonra 1301'de Moğollar şehri yok eder ve ele geçirirler (bit.ly/3FROGyv).

2-2-4-2 Yeni Hürmüz Krallığı

Moğol akınları, Hürmüz Krallığı sakinlerinin ana karadaki şehirlerinden adasına, ardından Giron adasına terk etmesine sebep oldu. Giron, Hürmüz Adası'nın antik adıdır. Bu krallık zamanla eski Hürmüz'ün ihtişamını yeniden kazanmasına sebep olur. Yeni Hürmüz Krallığı büyür ve Basra Körfezi bölgesinde şimdiye kadar tanık olunmuş en büyük siyasi ve ticari organizasyonun başkenti olur. Basra Körfezi'nin doğu kıyılarının bazı kısımlarını içeren, batı kıyıları ve idari nüfusu bazı dönemlerde Basra'ya kadar uzanan krallık, Portekiz sömürgeciliği tarafından ele geçirilene kadar yaklaşık iki yüz yıl varlığını sürdürür.

Orijinal ana karada kurulan Eski Hürmüz Krallığı'nın ve aynı zamanda Boğaz'daki Hürmüz Adası'nda kurulan yeni Hürmüz Krallığı'nın refahı, Boğaz'ın uluslararası ticaret hareketinde stratejik konumundan kaynaklanmaktadır (Khury Ibrahim &Ahmad Jalal,200:209).

Seyyah İbn Battuta bu refah ve ticari statü hakkında şöyle yazmıştır: "Sonra Umman'dan Hürmüz topraklarına seyahat ettim ve Hürmüz, (Moghstan olarak da adlandırılan) deniz kıyısında yer alan bir şehirdir. Eski Hürmüz ile denizdeki yeni Hürmüz arasındaki mesafe üç Fersahtır.[*] Sonra Yeni Hürmüz'e

[*] Fersah, 12.000 adıma veya 1 saatlik yola denk geldiği kabul edilen eski ölçü birimidir.

vardık. Adanın ana şehrinin adı Groen'dı ve burası büyük, güvenli bir şehirdi. Kalabalık bir pazarı vardı. Hindistan ve Sindh'den gelen tüccarların atları, Hint mallarını Irak, İran ve Horasan'a taşıyorlardı."

İbn Battuta, krallık halkını, krallarını, yaşam biçimlerini ve ekonomik durumlarını Seyahatname'sinde anlatmıştır. 1325'ten 1349'a kadar kendini yeniden toparlamasında ve refahının en yüksek seviyelerinde olmak üzere iki defa Hürmüz'ü ziyaret etmiştir (Mackintosh Smith,2003:200).

2-2-5 Portekiz İstilası

Doğu-Batı ticareti eski zamanlardan beri iki rotadan geçiyordu. Birincisi Kızıldeniz ve Mısır yolu, ikincisi ise Basra Körfezi, Irak ve Şam yolu. İkisi de Müslümanların kontrolü altındaydı. Siyasi sorunlar ve anlaşmazlıklar bazen bunlardan birini veya her ikisini de kapatır, bu durum gerçekleştiğinde de Küçük Asya'dan geçen zorlu ve güvensiz bir güzergâh üzerinden ulaşımın sağlanmak zorunda olmasına neden olurdu. Doğu'nun Avrupa'ya gelen değerli malları kesintiye uğrardı. Ayrıca bu malların fiyatları o kadar yüksekti ki, çoğu Avrupalı birçok kez gümrük vergileri, nakliye ve boşaltma ücretleri nedeniyle bunları karşılayamıyorlardı. İstanbul'un 1453'te Osmanlı'nın eline geçmesiyle küçük Asya yolu Osmanlı'nın kontrolü altına geçmiştir (Mohammed Hameed Salman,2004:130-210).

Yeni bir rota arayışı Avrupa Devletleri için acil bir görev hâline gelmiştir. Avrupa devleti olarak ekonomik ve dinî faktörler tarafından yönlendirilen Portekiz, en büyük çabalarını bu rotayı aramaya adadı. Portekiz siyasi koşullarının istikrarına sahipti ve gezginleri kral tarafından teşvik ediliyordu. Portekizliler Afrika kıtasının kuzey ve kuzeydoğu kıyılarına doğru gitmeye başladılar. Gemici Henrique 1415'te Fas'ın Cebelitarık Boğazını kontroleden Ceuta'ya, diğerleri de Batı Afrıka'daki Yeşilburun Adalarına (Cape Verde)'ye gelmiştir. Bartlemore Diaz yolculuğunu, 1487'de Hindistan'a varmak amacıyla Batı Afrika kıyılarında yapılmıştır.

Hürmüz'ün ele geçerilmesi, 1505'te Hint Okyanusu'ndaki Müslüman ticaretini bozmak için tasarlanan Portekiz Kralı I. Manuel'in planının bir sonucuydu. Plan, İskenderiye üzerinden ticareti bozmak için Aden'i işgal etmek ve Beyrut üzerinden ticareti engellemek; Çin ile ticareti kontrol etmek için Hürmüz'ü işgal etmekti. Tristão da Cunha liderliğindeki bir filo, 1507'te Kızıldeniz'in girişini kontrol etmek için Sokotra'daki* kaleyi işgal etmek üzere gönderildi. Filonun geri kalanı Hindistan'a gitti ve birkaç gemi Alfonso de Albuquerque komutası altında kaldı.

4 Kasım 1509'da Alfonso de Albuquerque, Dom Francisco de Almeida'nın yerine Portekiz'in Indos eyaletinin valisi oldu. Portekizli Mareşal Dom Fernando Coutinho'nun Hindistan'a gelişinden sonra, Kral

* Dört adadan ve Arap Yarımadası'nın 350 km kadar güneyinde Hint Okyanusu'ndaki Yemen' e bağlı adacıklardan oluşur.

Manuel tarafından organize edilerek, mevcut valiyi görevden almak için gönderilmiş ve yerine Albuquerque göreve başlatılmıştır. Albuquerque, Almeida'nın aksine; Portekizlilerin, Aden, Hürmüz ve Malaka şehirleri olmak üzere üç stratejik noktayı kontrol ederek Hint Okyanusu ticaretinde Müslümanların üstünlüğünü kırmada daha aktif rol alabileceğini düşünüyordu. Albuquerque ayrıca, sadece müttefik yöneticilerin verdiği topraklarda değil, doğrudan Portekiz tacı tarafından kontrol edilen bölgelerde de operasyonel bir üs kurmaları gerektiğini düşünüyordu (Ghoncheh Tazmini,2017:271-292).

Portekizliler 1507'de Körfez kıyısına geldikleri dönemde, burada çok zengin bir ticaret ülkesi bulunmaktadır. Bu da askerî gücü ve savaş deneyimi olmayan, Körfez'in girişindeki Fars sahiline yaklaşık 19 kilometre mesafedeki Hürmüz Krallığı'dır. Hürmüz Valisi Seyfeddin adında genç bir çocuktur. Danışmanı Şeyh Attar, krallığı onun adına yönetiyordu. Albuquerque liderliğindeki Portekizliler 1507'de Hürmüz Adasını işgal etmeye başladı. Ancak Hürmüz Krallığı, Portekiz işgalini püskürtmeye hazırdı. Ordu, 4.000 şövalye de dahil olmak üzere yaklaşık 30.000 askerden oluşurken, bu püskürtmeye karşılık olarak 400 gemi ile limanda toplanmıştır.

Komutanları Albuquerque tarafından yönetilen Portekizliler, dört yüz altmış asker ve ellerinde sadece yedi kadar savaş gemisi bulunan bir ordu ile gelmişti. Tüm bu uyumsuzluklara rağmen, Albuquerque adayı ele geçirme hedefine ulaşma gayesinden geri adım atmadı. Belki de Albuquerque'nin intihar ruhu, taşıdığı sofistike gemiler, kullandığı toplar ve Hürmüz kuvvetlerinin kaosları adanın ele geçirilmesine neden olan faktörlerdi.

Portekiz topçu bombardımanı devam ederken, Seyfeddin'e müzakere istemekten başka çare kalmamıştı. Bu müzakere diplomatik nezakete uymayan kavgalı bir atmosferde gerçekleşir. Albuquerque, Şeyh Attar'ı, konuşurken aniden bıçaklayarak öldürür. Müzakereler, Seyfeddin'nin Portekiz egemenliği altında Hürmüz valisi olarak görevde kalması, Portekiz kralına yıllık haraç olarak 15.000 Zraven ödemesi ve Portekizlilerin ülkede askerî tesisler kurmasına izin verilmesinin yanı sıra gümrük vergisinden de muaf tutulması dahil olmak üzere sert şartların kabulüyle uzlaşma sonuçlanmıştır.

Hürmüz'ün işgaliyle Portekizliler bölgenin kontrolünü tamamen ele geçirirler. Albuquerque, Portekizli yetkililerden izin almadan herhangi bir geminin Körfez'de keşif çalışmasını yasaklayan bir kararname yayınladı. Bu dönemde Safeviler, kuzeyde fetihlere yönelerek Osmanlı'yla savaşmaktaydılar. Şah İsmail, Körfez'e pek ilgi göstermemekte, çoğu zaman güney kıyı bölgelerini yarı bağımsız yöneticilere bırakmaktaydı (Mohammed Hameed Salman,2004:130-210).

2-2-6-Osmanlı- Portekiz Çatışmaları

1547'de Amiral Piri Reis, Hint Okyanusu'ndaki Osmanlı-Mısır filosunun başında, 26 Şubat 1548'de Aden'i başarıyla geri aldı. 1552'de Maskat Limanı'nı ele geçirdi. Ancak Piri Reis, Portekizlileri Hürmüz Boğazı'nda yenemedi. Portekizliler bu olayların ardından Hürmüz'e büyük takviye göndererek ertesi yıl Hürmüz Boğazı Muharebesi'nde Osmanlı donanmasını mağlup etti. 1554'te Portekizliler, Seydi Ali Reis liderliğindeki Osmanlı filosunu Umman Körfezi savaşında yenilgiye uğrattı. 1557'de Osmanlılar Massawa Limanı'nı ele geçirdiler. Osmanlılar 1521'de Portekizliler tarafından işgal edilen ve o zamandan beri dolaylı olarak yönetilen Bahreyn'i kuşattı (1559). Ancak kuşatma başarısız oldu. Bu gelişmelerden sonra Portekizliler, Hürmüz Boğazı'nı ellerinde tutarak Basra Körfezi gemi trafiğini kontrol ettiler (Nelida Fuccaro,2009:60).

2-2-7-Anglo-Fars İttifakı

Portekiz İmparatorluğunu Körfez'den çıkarmak için bir Anglo-Fars ittifakı kuruldu. Amaç doğu-batı ticaretinin deniz yolunu kontrol etmekti. Şah Abbas, Safevilerin Portekiz gibi köklü bir deniz devleti ile savaşacak kadar deniz gücüne sahip olmaması nedeniyle, Hürmüz'ü kontrol etmek için İngiliz Doğu Hindistan Şirketi aracılığıyla İngilizlerle uzlaştı. Şah, 1619'da Araplarla iş birliği yaparak Portekizlileri Gülfer'den kovmayı başardı ve Körfez'deki Portekiz gücünü zayıflattı. İngilizler, Hürmüz Kalesi'nin kalıcı olarak tutulması karşılığında Şah ile ittifak kurdular ve onlara Cemron (Bandar Abbas) Gümrüğü'nün gelirlerinin yarısını verdiler. Portekiz kuvvetlerinin komutanı, 21 Nisan 1622'de ateşkes talebiyle Hürmüz Kalesi'nin surlarında mahsur kaldıktan sonra teslim oldu (shorturl.at/ekyFV).

2-2-8 Hollandalıların İngilizlerle Anlaşmazlığı

17. yüzyılda, Hollanda, ticaret ve deniz yollarını kontrol etti ve Bandar Abbas'ta bir ticaret merkezi inşa ettiler. Hollandalılar, İngiliz ve Persleri dışlayan, çok sert bir siyasete ve anlaşmazlıkları çözmek için güç kullanan bir politikaya sahiplerdi. 17. yüzyıldan itibaren İngilizlerle çeşitli dönemlerde birçok çatışma çıkmıştır. Ancak bu, Körfez'de hayatta kalmalarını, ipek, baharat ve inci ticareti üzerindeki kontrollerini engellemedi. Büyük bir güce sahip olan Hollandalılar 1765'te bölgede maruz kaldıkları birçok saldırıdan sonra Körfez'i terk ettiler. Bu duruma rağmen, bölgedeki yaşayan insanlarla olan ticari bağları devam ediyordu (Willem Floor, 2011:3-7).

2-2-9 Körfez'deki Fransız-İngiliz Çatışması

Hollandalıların Körfez'i terk etmesiyle, Britanya'nın egemenliği ve denizcilik gücü için büyük bir siyasi yol açıldı. Fransa, İngiltere'nin geleneksel rakibi olarak Körfez'de kendine yer bulmaya çalışmak için harekete geçti. Fransa'nın körfez limanlarındaki deniz emelleri, bölgesel ve yerel güçlerle yapılan anlaşmalarla ortaya çıkmıştır. Fransa'nın stratejisi, Hindistan'ın ticaret faaliyetlerini kontrol etmek için

İngiltere'nin deniz yolunu kesmekte idi. Napolyon Bonapart önderliğinde Mısır'ın Fransız egemenliği İngilizlerin kaygılarını arttırdı. Bu da İngilizlerin Hindistan ticaret yolundaki egemenliğini kaybetmesine yol açacaktır.

İngiltere faaliyetlerine başlayarak yerel güçlerle birçok anlaşma imzaladı. Başta 1798'de Maskat Sultanı ile yapılan anlaşmanın ardından 1801'de İran şahı ile şahın İngiltere'ye olan eğilimini doğrulayan bir antlaşma yapıldı. 1811'de İngiltere, Mauritius Adası'nı Fransızların elinden aldı ve 1900'lerin sonlarından itibaren Hint Okyanusu'nda deniz egemenliğine sahip olacağını açıkça belirtti.

Hindistan, İngiliz ordusunun insan kaynağını güvence altına aldı ve Britanya İmparatorluğu'nun ekonomik ihtiyaçlarını karşıladı. Hürmüz Boğazı da dahil olmak üzere Körfez, İngiliz piyasalarını temel mallarla besleyen bu kaynaklara ana kapı ve en önemli keşif rotalarından biri olmuştur (bit.ly/3xdF3Xx).

2-2-10 İngiltere ve Doğu Hindistan Şirketleri

İngilizlerin Körfez politikası iki ana kola yöneldi: Bir yandan Körfez'deki yerel güçlere karşı askerî seferler, diğer yandan onlarla yapılan anlaşmalar. Bu da 19. yüzyıldan 20. yüzyılın başına kadar İngiliz siyasetini karakterize ediyordu.

Portekiz Doğu Hindistan Şirketi aracılığıyla Portekizlilerin büyük kârlar elde ettiği açıktı. Bu yüzden Avrupalı burjuva güçler, Portekiz'in Doğu ticareti üzerindeki tekelini kırmak için Doğu Hindistan Şirketlerini kurdular.

İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, 1600 yılında İngilizlerin Hindistan'ı işgalinin başlangıcında kuruldu. Şirket, Hindistan ve komşu bölgelerde serbest ticaret ve tekel sahibiydi. Basra Körfezi, özellikle Portekizlilerin Hürmüz'den sürülmesinden sonra Körfez bölgesinde birçok merkez kuran ve geniş avantajlar elde eden bu şirketin etki alanı içindeydi.

Fransız Doğu Hindistan Şirketi 1604'te kuruldu. Ancak 1770'te stratejik görüşlerini değiştirdi, Fransa'nın Hindistan'daki ticaretine son verdi ve Çinhindi'ne* taşındı. Şirket, 1789 Fransız Devrimi sırasında görevlerini kalıcı olarak sona erdirdi.

20. yüzyılın başından 1971'e kadar, bölge prensleriyle yapılan bir dizi anlaşma sonucunda, İngiltere Basra Körfezi'nde önemli bir rol oynamaya devam etti. Körfezde petrolün bulunmasıyla, Hürmüz Boğazı'nın, petrolü taşıyan bir koridor olarak tarihte önemli bir dönüm noktası olma yolundaki rolünü açığa çıkardı (Mohammed Hameed Salman,2004:150-165).

* Fransız Çinhindi ya da Fransız Hindiçini, Fransız Sömürge İmparatorluğu'nun Güneydoğu Asya'daki bir parçasıydı.

2-3 Petrolden Sonraki Tarihçesi

Petrol, ilk petrol kuyusunun 1859'da Edwin Drake* tarafından delindiği günden bu yana sürekli olarak daha kullanışlı ve değerli hâle geldi. İlk büyük petrol sahaları Pennsylvania ve Ohio'da keşfedildi. 1901'de Teksas ve Oklahoma'da büyük grevler yapıldı (to.pbs.org/3E65LUS). Kısa bir süre sonra, İran'daki ilk petrol imtiyazları verildi ve Orta Doğu petrolü rekabeti başladı. O dönemden günümüze kadar Basra Körfezi ile Hürmüz Boğazı büyük bir küresel ekonomik ve stratejik konuma sahip olmuştur. Bu stratejik önem, petrol keşfi ve ihracatına başlandıktan sonra artmıştır. Orta Doğu'da petrolün keşfi modern toplum ve siyaset üzerinde derin bir etkiye sahiptir. Petrol büyük servetler ve endüstriyel imparatorluklar yarattı. Dünya savaşlarının nedenlerinden biri olan bu güç, petrolün yaygın kullanımını teşvik etti ve OPEC'in kurulmasına neden oldu. Yirminci yüzyıl siyaset nizamını yeniden belirledi ve siyaset ötesi güçlerin doğmasına neden oldu. Orta Doğu'da bulunan devasa rezervlerin, yaşadığımız dünyanın şekillenmesinde son derece önemli bir rol oynadığını söylemek doğru olur (OER Service, bit.ly/3cwtpO6).

1901'de İngiliz iş adamı William D'Arcy, Pers hükûmetini- 20.000 sterlin ve 60 yıla kadar kârın % 16'sı karşılığında- kendisine petrol arama, çıkarma ve satış için bir imtiyaz vermeye ikna etti. İflasın eşiğinde bulunan D'Arcy İngiliz hükûmetinden yardım istedi; aksi takdirde imtiyazı Rusya gibi yabancı bir ülkeye satabileceği korkusuyla ona yardım etmeyi kabul ettiler. O dönemde hâlâ büyük bir güç olan İngiltere de Orta Doğu'da siyasi varlığını sürdürmek istiyordu. İngiliz hükûmeti, mevcut bir İngiliz petrol şirketi olan Burmah Oil'e 1905'te D'Arcy'ye ihtiyacı olan mali yardımı vermesi için baskı yaptı; kısa bir süre sonra, büyük miktarda petrol bulundu (Randy Alfred,2000, bit.ly/3FzxQnJ).

İlerleyen yıllarda, Orta Doğu'da birçok yerde petrol keşfedildi: Arap Yarımadası'nda, Hazar Denizi'nin altında, Irak (Kerkük) ve diğer birçok bölgede petrol bulundu. 1944'te, tanınmış bir petrol jeoloğu Everette DeGolyer, ABD hükûmetine, Orta Doğu ülkelerinin en az 25 milyar varil ham petrolün üzerinde oturduğundan ve bunların en az 5 milyarının Suudi Arabistan'da bulunduğundan emin olduğunu bildirdi. O zamanlar, üçte biri Suudi Arabistan'ın altında olduğunu düşündüğü 300 milyar varile kadar petrolle ilgili resmî olmayan tahminleri de bildirmedi. De Golyer'in ekibi, ABD Dışişleri Bakanlığı'na verdiği bir raporda, "Bu bölgedeki petrol, tüm tarihin en büyük ödülüdür" açıklamasında bulundu (Roger Denison,2005:66-73).

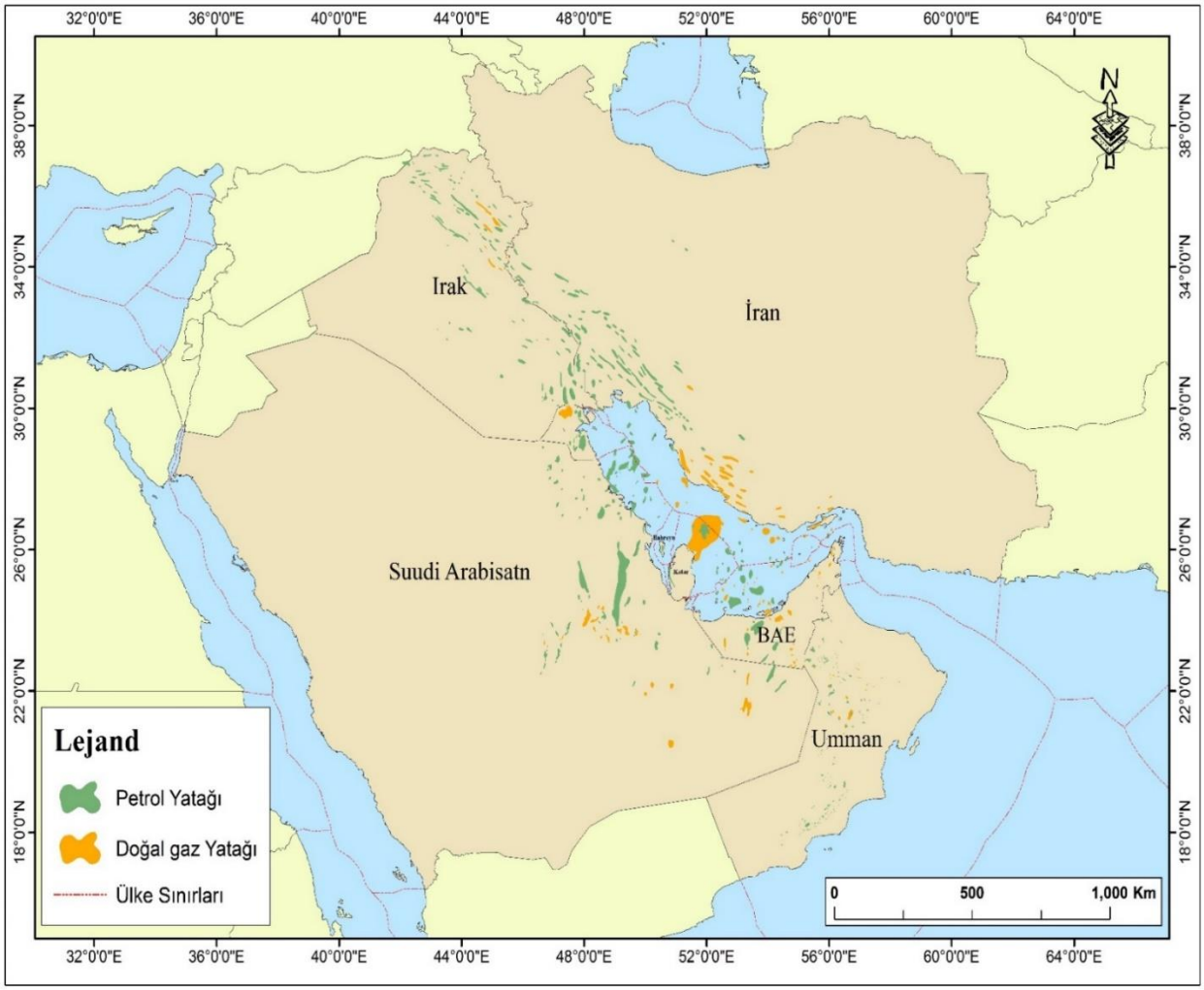
İran'da, 1908'de petrol üretildi ve Irak'ta imtiyaz 1927'de yabancı şirketlere verildi ve ilk petrol 1934'te ihraç edildi. Bahreyn'de petrol 1934'te keşfedildi ve ihracatı 1935'te başladı. Suudi Arabistan petrolünün ilk sevkiyatı 1938 tarihinde yapıldı ve özellikle başta El-Hasa'da olmak üzere ülkede büyük bir

* 29 Mart 1819- 9 Kasım 1880), Albay Drake olarak da bilinir.
ABD'li bir iş adamı ve başarılı bir şekilde petrol sondajı yapan ilk Amerikalıydı.

petrol stoğunun bulunduğu ortaya çıktı. Aynı yıl Kuveyt'te de petrol keşfedildi ancak İkinci Dünya Savaşı olayları nedeniyle üretim 1946'ya kadar başlamadı. 1939'da Abu Dabi Emirliği'nde petrol keşfedildi ancak ticari miktarlarda ihracat 1962'de yapıldı. Daha sonra 1974 yılında Sharika Emirliği'nin petrolü ihraç edilmiştir. 1937'de Umman'da petrol arayışı başladı ancak bir türlü bulunamayan petrol 1964 yılında bulunup 1967'de ihraç edildi. Katar ise 1949'un başlarında petrol üretti(bit.ly/3xbdX3p).

Körfez ülkelerinin petrol gelirlerinin hızla artmasından sonra, balıkçılık ve gemi inşası gibi geleneksel üretim kaynaklarını ihmal ettiği unutulmamalıdır. Diğyer sektörlere göre çok daha fazla önemli olan petrolün bu ülkelerdeki ana gelir kaynağı olması doğaldı. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra petrol, barış sırasında uygarlıkların ilerlemenin bir nedeni olmaya, aynı zamanda savaş için bir yakıt olarak kullanılmaya başlanılmıştır (Ibrahim Alomar,2006,2-10).

Basra Körfezi bölgesindeki petrol üretim alanları kıyı ovalarında, karasularında veya açık deniz sularında yoğunlaşmıştır. Basra Körfezi bölgesindeki petrol sahalarının coğrafi dağılım haritasının gözlemlenmesinde, üretim yapan petrol sahaları, güney-doğuya uzanan, neredeyse birbirine bağlı bir yay şeklinde gösterilmiştir (harita 4). Basra Körfezi bölgesi ve Hürmüz Boğazı bu nedenle sömürgeci güçlerin politikalarında büyük öneme sahip olmuş, çeşitli yollarla Boğaz ve Körfez üzerinde nüfüz elde etmeye başlanmıştır. Petrolün keşfinden sonraki yıllarda üretimin artmasına paralel olarak gelirlerin artmasına ve böylece yoksulluktan refaha geçmesine sebep olmuştur.



Harita 4: Basra Körfezinde Petrol Rezerve Coğrafi Dağılımı

Kaynak: Metindeki bilgilerden yararlanılarak CBS ortamında hazırlanmıştır.

Petrolün keşfiyle birlikte Hürmüz Boğazı'nın önemi her geçen gün artmış ve bu stratejik önem tüm dünyadaki büyük güçlerin Boğaz'a odaklanmasına sebep olmuştur. Bölgede çok sayıda uluslararası ve bölgesel gücün varlığı, aralarında çok sayıda siyasi rekabete ve askerî çatışmaya yol açmıştır. Petrol keşfinden ve ihraç edildikten sonra Hürmüz Boğazı'nda meydana gelen en önemli siyasi gelişmeler aşağıda başlıklar halinde ifade edilmeye çalışıldı.

2-3-1 Ebu Musa, Büyük ve Küçük Tunb Adaları'na İran Tarafından El Konulması

1964'te İngiltere'nin (İşçi Hükûmeti) Başbakanı Harold Wilson, Süveyş'in doğusundaki bir İngiliz askerinin Ren Nehri'ndeki bin İngiliz askerinden daha değerli olduğunu öne sürer. Yine de Wilson'un görüşü, 15 Ocak 1968'de dünyaya İngiltere'nin 1971'in sonuna kadar Süveyş'in doğusundaki tüm güçlerini geri çekeceğini açıkladığında neredeyse tam tersi olarak değişmiş görünüyordu (Masoumah Al-Mubarak,1976,35-37).

Tunb ve Ebu Musa Adaları, Portekiz tarafından işgal edildikleri 1330'dan 1507'ye kadar Hürmüz krallarının hâkimiyetindeydi. Portekizliler, Şah Abbas tarafından sınır dışı edildikleri 1622 yılına kadar adayı işgal ettiler. Adalar 1622'den 1921'e kadar çeşitli Pers güçlerinin bir kolonisi hâlindeydi. 7 Haziran 1921'de İngiliz İmparatorluğu tarafından işgal edilir ve Sharjah Emirliği'nin yönetimine bırakılır. 1971'de, İngiliz himayesinin sona ermesinden ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin kurulmasından önce İran; Sharjah ile ortak yönetim anlaşmasıyla Ebu Musa'nın kısmi kontrolünü üstlenir. İran ile Şarjah Emirliği arasında "Mutabakat Zaptı" imzalanır. Bakanlar, "Mutabakat Muhtırası"na eklenen haritaya göre Sharjah'ın yerel bir polis karakoluna, İran'ın da adaya asker göndermesine izin vermeyi kabul eder. İran ve Şarjah Emirliği'nin her biri belirlenen alanlarda tam yetkiye sahip olacak ve adada her iki devletin da bayrakları bulunacaktı. Petrol dağıtımının eşit olacağı anlaşma mutabakatında yer alırken, bu duruma rağmen 30 Kasım 1971'de İran adaları ele geçirir ve onları kontrol altına alır (Pirouz Mojtahezadeh, 2007,137-144).

2-3-2 Tanker Savaşı

Tanker Savaşı, İran-Irak Savaşı sırasında 1984-1988 yılları arasında Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'ndaki ticaret gemilerine karşı çatışmaları ifade eden bir terimdir. Tanker Savaşı Baasçı Irak Yönetimi tarafından başlatılır. Saddam Hüseyin'in İran petrol tankerlerine saldırmadaki amacı, diğer unsurların yanı sıra, İranlıları aşırı önlemlerle misilleme yapmaya kışkırtmaktı. Irak, İran'ın Hürmüz Boğazı'nı tüm deniz trafiğine kapatmasını ve böylece Amerikan müdahalesini getirmesini ister (Ibrahim Alomar,2006,2-10).

İran misilleme saldırılarını Irak ticaret gemleri ile sınırlayarak boğazı açık bırakır (Efraim Karash,2002,23-29). Irak Hava Kuvvetleri, Körfez'deki tek petrol arteri ve açık deniz limanı olan Faw Limanı'nı kaybettikten sonra, İran'ın petrol ihracatını engellemek amacıyla İran'daki petrol limanlarının çoğunu hedef alır. İran'ın deniz ve hava saldırıları, Körfez Arap ülkelerinin Irak'ı desteklediğini açıklamasıyla Körfez petrol tankerlerine odaklanılır. Kayıpların çoğu Kuveyt petrol tankerlerinden olup, bu da Kuveyt hükûmetini 1 Kasım 1986'da tankerleri için uluslararası koruma talep etmeye sevk eder. 1985'in başında Sovyetler Birliği tarafından tankerlerinin Kuveyt Petrol Şirketi'ne kiralandığı onaylanır. Ancak bu, iki Sovyet tankerini hedef alan İran deniz botlarının saldırılarını durduramaz. Sovyet varlığı,

ABD'yi 7 Mart 1987'de Amerikan bayrağını dalgalandırmak zorunda olan Kuveyt tankerlerini korumak için deniz kuvvetlerine müdahale etmeye sevk eder. Bu savaştan kaynaklanan kayıpların milyarlarca dolar olduğu tahmin ediliyordu. Savaş birçok çevresel, insani ve maddi hasara yol açarken, araştırmacılar, savaşın 259'u petrol tankeri gemisi veya petrol ürünleri tankeri olmak üzere 546 ticaret gemisini hedef aldığını ve saldırılarda yaklaşık 430 sivil denizcinin öldüğünü belirtmektedirler (Ibrahim Alomar,2006,2-10).

Tablo 1: (21 Mayıs 1981- 4 Ağustos 1988) İran ve Irak tarafından saldırılan gemi ve tanker sayısı.

Ülke	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	Toplam
Irak	5	22	16	53	33	66	88	283
İran	0	0	0	18	14	45	91	168

Kaynak: Ronald O Rourke,1988, Naval Institute, proceedings Magazines.

Tablo 1, her iki ülkenin gemi saldırısı sayısı hakkında Amerika Birleşik Devletleri'nin yayınlanan sayımında belirtilmiştir. Kümülatif olarak, savaş sırasında Irak, saldırıların yaklaşık beşte üçünü oluşturur.7 yıl süren "Tanker Savaşı'ndan sonra, Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nda, ilk kez 1987'de İran, tankerlere ve gemilere Irak'tan daha fazla saldırır.

2-3-3 Praying Mantis Operasyonu

18 Nisan 1988'de ABD donanması, boğaz ve çevresindeki İran güçlerine karşı bir günlük bir savaş yürüttü. ABD tarafından Praying Mantis Operasyonu olarak adlandırılan savaş, USS Samuel B. Roberts'ın 14 Nisan 1988'de İran tarafından kanala döşenen bir mayının çarpmasına misilleme olarak başlatıldı. Operasyonda ABD kuvvetleri bir firkateyn, bir gambot ve altı adet silahlı sürat teknesi batırdı. Tarihçi Bradley Peniston'a göre, ABD'nin saldırısı İran'a o yaz Irak ile ateşkesi kabul etmesi için baskı yapmasına sebep oldu ve Basra Körfezi komşuları arasındaki sekiz yıllık çatışmayı sona erdirdi (bit.ly/3xnnGUx).

2-3-4 İran Hava Yolları'nın 655 Sefer Sayılı Uçuşu

3 Temmuz 1988'de Tahran'dan kalkan İran Hava Yolları'na ait Airbus A300 B2-203, ABD donanması tarafından savaş uçağı zannedilerek iki güdümlü füzeyle "yanlışlıkla" vurulduğu iddia edilir. Uçaktaki 290 kişiden tamamının hayatını kaybettiği olay İran'ın Boğaz'a yakın Bandar Abbas Limanı'nda gerçekleşir (bit.ly/3oSOhoB).

2-3-5 2008 ABD-İran Deniz Çatışması

Aralık 2007 ve Ocak 2008'de Hürmüz Boğazı'nda İran sürat tekneleri ile ABD donanması savaş gemileri arasında bir dizi deniz çatışmasını ifade eder. Amerika Birleşik Devletleri'nin ilk raporlarında, İran botlarının ABD savaş gemilerini çembere almaya devam ettiği ve birkaç içinde ne olduğu bilinmeyen paketi

suya düşürdüğü görüldüğü için, ABD gemilerinin tehditleri ciddiye almak ve savunma duruşunu sürdürmekten başka seçeneği olmadığı belirtilir.

Pentagon yetkilileri, İran botları çekildiğinde Amerikan gemilerinin ateş açmak üzere olduğunu açıklar ama Destroyer USS Hopper komutanı, Amerikan gemilerinin ateş açmak üzere olduğunu açıkça reddeder. Olayın İran'ın karasularında mı yoksa Umman'da mı yaşandığı belli değildir (bbc.in/3HFjhkh).

2-3-6 USS Hartford ve USS New Orleans Arasındaki Çarpışma

20 Mart 2009'da Amerika Birleşik Devletleri donanması Los Angeles sınıfı denizaltı USS Hartford, San Antonio sınıfı AMFİBİ nakliye rıhtımı USS New Orleans ile Boğaz'da çarpışır. Çarpışmada gemideki 15 denizci hafif yaralanır. Olay 25.000 galon (95 m^3) dizel yakıtın denize dökülmesine neden olur (bit.ly/3cBcM3M).

2-3-7 2011–12 Hürmüz Boğazı Anlaşmazlığı

2011–12 Hürmüz Boğazı anlaşmazlığı, Koalisyon ülkeleri (ABD, Birleşik Krallık, Fransa, Avusturya) ile İran arasında devam eden bir anlaşmazlıktır. 27 Aralık 2011'de İran Cumhurbaşkanı Yardımcısı Mohammad-Reza Rahimi, Hürmüz Boğazı'nı kapatmakla tehdit ettiğinde bu anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Nisan 2019'un sonlarında İran, eğer stratejik su yolunu kullanması yasaklanırsa ABD yaptırımları karşısında bütün nakliye yollarını engelleyeceğini söyler. Ardından, İran tarafından bir dizi deniz tatbikatı ve füze testi yapılır. Koalisyon ülkeleri, İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatma girişimini caydırmak için savaş gemileri filosu göndererek yanıt verir ve İran'ı alenen boğazı kapatmaması için mektuplarla uyarır (bit.ly/3qYXoH0). Anlaşmazlık, İran'ı, nükleer programına devam etmekten caydırmak amacıyla 23 Ocak 2012 tarihinde, İran'dan Avrupa'ya petrol ihracatını yasaklayan Avrupa Birliği yaptırımı ile durdurulur. Petrol ihracatı, İran kamu gelirinin yaklaşık % 80'ine katkıda bulunurken, kabaca % 20'si Avrupa'ya ihraç edilmekteydi. İran'ın petrol ihracatının % 26'sını oluşturan Japonya ve Güney Kore gibi Asya ülkeleri, İran'dan petrol İthalatını azaltma isteklerini belirtirler (bbc.in/30J2kVJ).

2-3-8 İran'ın Boğaz'ı Kapatma Tehdidi

İran, Hürmüz Boğazı'nı birçok kez kapatma tehdidinde bulunmuştur. En önemli kapatma tehditleri 2008, 2012, 2018 ve 2019 yıllarındadır. Geleneksel olarak, tehditlerin testi, ABD'nin provokasyonlarına bir tepki ve ABD tarafından İran petrol piyasasını hedef alan bir dizi ekonomik yaptırım olmuştur. Boğaz'ın kapatılmasının küresel petrol piyasalarına zarar vereceği ve enerji güvenliğine ciddi bir tehdit oluşturacağı yaygın olarak kabul edilmektedir. Ek olarak, Boğaz'ın kapanması İran'ın kendisi için de ciddi sonuçlar doğuracaktır. Ekonomik olarak İran, tıbbi ürünler ve gıda gibi ana gider başlıklarını petrol gelirleri ile karşılamaktadır. Uluslararası görüşmeler, Boğaz'ın kapatılması tehdidi, İran'ın kendileriyle ekonomik olarak ilgilenen devletlerle ilişkilerini belirlemesi gerekliliğine neden olur. İran'ın Boğaz üzerinden deniz

trafiğini engelleme fikri, uluslararası normlara olan aykırılığı ve küresel ekonomiye etkisi nedeniyle ABD'nin de İran'a karşı tavır alıp Irak'a uluslararası desteklerin doğmasına neden olur. İran'ın Hürmüz Boğazı avantajlarını kullanma fikri, Boğaz'ın stratejik önemini belirlemek için önemli bir tehditti (Ratner, Michael,2018:139-150).

İran'ın engelleme metotları içerisinde bir dizi seçeneği mevcuttu. Hürmüz Boğazı, küresel petrol piyasaları için büyük bir tehdittir. Boğaz'ın kapatılması fikrinin muhtemelen petrol fiyatlarında da büyük bir artışa yol açacağı düşünülmektedir. 1980'lerde İran-Irak Savaşı'nda görüldüğü gibi tanker trafiğinin taciz edilmesi ve altyapısının hasar görmesi eylemi enerji güvenliği ve boğazdan düzenli petrol akışı için bir risk olacaktır. Sonuç olarak bu durumda İran, ABD yaptırımlarına yanıt olarak Boğaz tehditlerine devam edebilir veya deniz kuvvetlerinin gücünü göstererek daha fazla deniz tatbikatı yapabilir (Pham, J. Peter,2010:64-74).

2-4 Hürmüz Boğazı'nın Ekonomik Coğrafya Özellikleri

Hürmüz Boğazı'nın ekonomik önemi sadece önemli bir ticaret koridoru olması değildir. Aynı zamanda bu ekonomiyi destekleyen kendi doğal zenginliklerinin de büyük bir katkısı vardır. Bu sessiz denizin dibi, doğu ve batı ülkelerine değerli inci ve mücevherler sağlayan dünyanın en iyi inci çıkarma kaynaklarından biriydi.

İncilerin dünyadaki birçok denizden çıkarıldığı açıktır ancak iyileri Hürmüz Boğazı'nda bol miktarda bulunmaktaydı.

Hiç şüphe yok ki, özellikle petrolün keşfinden sonra, bölgeye tüm bu uluslararası ve küresel önemi veren unsur, ekonomik önemdir. Çünkü Hürmüz Boğazı stratejik bir konumu yanında aynı zamanda da petrol rezervleri ve finansal yetenekleri sayesinde muazzam ekonomik güce sahiptir. Ekonomik hayat sosyal ve siyasal yaşamın temelidir; ekonomik refah olmadan sosyal ilerleme kaydedilemez (Husain Ali Al msry,1982,239).

Siyasi iktidarların bir ülkeyi yönetebilmesinde ona en fazla kolaylık sağlayacak unsurların başında doğal kaynaklar gelir. Bu kaynakların rezervi ne kadar bol, çeşidi ne kadar fazla olursa yönetenlerin işleri de o kadar rahat olur.

Sanayi, tarım ve ticaretin genel ekonomik faaliyetleri, büyüme ve gelişmelerini ölçmek için, doğal kaynaklara bağlıdır. Bu nedenle hammadde varlığının sağlanması endüstrilerin kuruluşlarında en önemli faktörleri garanti etmektedir.

Doğal şartlar (su sıcaklığı gibi) Hürmüz Boğazı'nın en zengin deniz alanlarından biri olmasına yardımcı olmaktadır. Bu özellik, bölgeyi birçok mikroorganizma, yumuşakça, kabuklu deniz hayvanı ve

kabukluların üremesi ve büyümesi için uygun hâle getirmektedir: Karides, kaplumbağa, dugong benzeri hayvanlar ve yunuslar gibi.

Aynı zamanda bölgede kuğular, Ghaf ve beyaz kazlar da dahil olmak üzere kuşların bir karışımı vardır. Araştırmacılara göre bu boğaz ve yakın çevresindeki sulak alanlara her yıl bir milyon ila iki milyon arasında kuş göç etmektedir (Jasim Abbas,2008,30-37).

2-4-1 İnciler

Petrolün keşfinden önce Basra Körfezi kıyılarında yaşayan göçebe kabileler hayvacılık ve inci avcılığı ile geçimlerini temin etmekteydiler.

Su zenginliğini düşündüğümüzde akla bu dünyanın en güzel ve en değerlilerinden biri olan inciler gelir. İnci, denizin en önemli kaynaklarından biridir ve eşsizliği ile büyük bir değere sahiptir. Beyaz, siyah, yeşil, kahverengi ve mavi renklileri vardır.

Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı eski çağlardan beri değerli incileriyle bilinir. İnciler, dalış sürecini teşvik eden miktarlarda istiridyelerin bulunduğu al-Maghas adı verilen alanlardan çıkarılmaktadır. 1930'dan önce bölge ekonomisinin temel dayanağıydı. Büyük ve verimli inci plajları Basra Körfezi'nin Arap kıyılarına yakındır. Ancak İran kıyılarının yakınındaki inci plajları Langa Limanı ile Kharj Adası arasında, 32 inci havuzu boyunca uzanmaktadır. İran'ın inci rezervleri ve üretimleri Arap Yarımadası kıyıları kadar zengin değildir ve sadece üç dört yılda bir inci toplanabilmektedir (Ibrahim Mashhadani,1995:161).

İnci endüstrisi 19. yüzyılın sonunda Basra Körfezi'nin toplam ihracatının % 75'ini oluşturuyordu. İnci avcılığı Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nda büyük önem arz etmekle beraber, Basra Körfezi'nin siyasi sorunlarının da nedeniydi. Bölgedeki kabilelerin şeyhleri 1853'de aldıkları tartışmalı bir kararla Basra Körfezi'yle ilgili inci plajlarını belirleme anlaşması yaptı.

Birleşik Arap Emirlikleri şeyhleri arasında dalış düzenlemek ve çıkarıldığı alanları belirlemek amacıyla, inci avcılığının düzenlenmesine ilişkin anlaşmalar yapmaya devam etti. O zamanlar serbest dalış, inci toplamanın tek yoluydu ve istiridye aramak için dört aylık yolculuklara çıkmayı gerektiriyordu. Ancak 1930'larda inci yetiştiriciliğinin gelişmesi, diğer ülkelerin pazarı ele geçirmesine izin verdi ve endüstri Körfez'de neredeyse yok oldu. Günümüzde bir kısım insanlar geleneklerini kaybetmemek için eski inci dalışı yöntemini uygularlar (Muhammad Muawalla,1993,342,347).

2-4-2 Hürmüz Boğazında Balıkçılık

Hürmüz Boğazı'ndaki balıkçılık, Basra Körfezi'ne kıyısı olan ülkelerin milli üretimine büyük katkı sağlar. Petrolü keşfetmeden önce Arap ülkelerinin çoğunun ekonomisi daha çok balıkçılığa dayanıyordu. Hürmüz Boğazı'nın suları birçok balık türü bakımından zengindir. Özellikle de büyük boy karidesler bulunmaktadır. Balıkçılık modern ve teknik yollarla sağlanır; bu da endüstrisini ve pazarlamasını Avrupa ülkelerine ve Amerika Birleşik Devletleri'ne tanıtmasını sağlamaktadır.

Balıkçılığa olan asıl yatırım 1950'li yıllar ile 1960'ların başında başladı. Hürmüz Boğazı ve Basra Körfezi'ndeki toplam balık üretiminin 40-50 bin tona ulaşmış olmasının yanında, Umman karasularındaki Demersal balık (dip balığı) miktarının yılda 750 bin ton, sardalya avlanma oranının 40 bin ton olarak tahmin edilmesiyle beraber Umman Körfezi'nde de en az 100 bin ton balık yakalanmaktaydı.

Arap ülkeleri arasında Umman, yıllık 120.000 ton üretimle Hindistan ve Pakistan'a kurutulmuş balık ihraç eden ilk ülkelerden biridir. Umman, Umman Körfezi, kuzeyde Hürmüz Boğazı ve Umman Denizi'ne bakan Yemen sınırı üzerinde 249 deniz mili kıyıya sahiptir. Bu avantaj Umman'ı balık üretimi açısından KİK ülkelerinin zirvesine taşır ve balıkçılıkla uğraşanların sayısının 2003 yılında toplam tarımsal üretim iş gücünün % 18.75'ine eş değer olan 30.000 kişi olduğu tahmin edilmektedir (Jasim Abbas,2008,40-47).

Umman genelinde balık üretimi 1990 yılında 134.000 ton iken, 2002 yılında 143.000 tona yükselmiş ve Tablo 2'de gösterildiği gibi % 90'ı geleneksel, geri kalanı ticari balıkçılık şeklinde olmuştur. İhracat söz konusu olduğunda, 1990 yılında ihracat 34.000 ton iken 2000 yılında 48.000 tona yükseldi. Umman'ın 2018 yılı toplam balık üretimi yaklaşık 553.000 ton ile 2017'ye göre % 59'luk rekor bir büyüme sağlamıştır. Umman'ın, iyi balık türlerinin bulunmasının yanında Demersal balıkları ile yüzey balıkları, uluslararası üne sahiptir. En ünlü türleri Hamour, Erişte, Sardalye, Ton balığı, Zubeidi ve benzerleridir. Bu balıklar KİK ülkelerinin yanı sıra Avrupa, Asya ve Amerika Birleşik Devletleri gibi uluslararası pazarlara ihraç edilmektedir.

Tablo 2: Umman'ın Balık Bretiminin ve İhracatının Geliştirilmesi

Yıl	Üretim (1000 Ton)	İhracat (1000 Ton)
1990	132	34
1995	139	59
2000	120	46
2005	147	60
2010	190	96

Kaynak: Umman Tarım, Balıkçılık ve Su Kaynakları Bakanlığı (https://www.maf.gov.om/MediaCenter/NewsDetails/5345)

İran hükûmeti, Basra Körfezi'ne bakan ve Hürmüz Boğazı'nın kenarlarına yakın bölgelerde balıkçılık yapmaktadır. 1999-2008 yılları için balıkçılık üretimi Tablo 3'te gösterildiği gibi 220.7 tondan 322.1 tona yükselmiştir.

Tablo 3: İran'da Balık Üretimi 1999-2008

Yıl	(Üretim)1000 Ton
1999	220.7
2000	229.6
2001	250.7
2002	255.9
2003	263.3
2004	292
2005	308
2006	334.4
2007	368.5
2008	322.1

Kaynak: Journal of Fisheries Sciences(bit.ly/3pbKOme)

III. BÖLÜM

BOĞAZLAR VE ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU

3-1 Boğazlar

Boğaz, coğrafik açıdan, iki kara parçası arasında bulunan ve iki deniz alanını birleştiren doğal dar su yoludur. Boğazları insan yapımı olan kanallardan ayıran özellik doğal su yolları olmalarıdır. Boğazlar, ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır.

3-1-1 Ulusal Boğazlar

Ulusal boğazları, yalnızca bir devletin aynı denize kıyısı olan ve genişliği o devletin karasuları genişliğinin iki katından az olan, başka bir ifadeyle tümüyle kıyıdaş devletin karasularına dahil olan ve açık denize veya kapalı denize bağlayan doğal ve dar su yolları oluşturmaktadır. Ulusal boğazlara verilebilecek en iyi örnek, Kerç Boğazı'nın (Karadeniz'i Azak Denizi'ne bağlar) dağılan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği (SSCB) dönemindeki durumudur. Kuzey Deniz'i ile Baltık Deniz`i arasında yer alan Danimarka Boğazları`ndan Büyük Belt de, tümüyle Danimarka'da bulunan ulusal bir boğazdır. Ulusal boğazlar kıyıdaş devletin egemenliği altında bulunmakta ve aksine bir antlaşma yoksa anılan boğazlardan geçiş rejimi bu devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir. Ancak bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliklerini gösterse bile, eğer bir anlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz niteliği kazanmaktadır (A.G.L. Martín, 2010).

3-1-2 Uluslararası Boğazlar

İki ya da daha çok devletin kıyıdaş, tamamen bu devletlerin karasularına dahil olan ve uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı boğazlar, uluslararası boğazlar olarak nitelendirilmektedir. Uluslararası Adalet Divanı 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası kararında bildirdiği gibi bu tür boğazlarda coğrafi durum ve uluslararası seyrüsefer için kullanılmakta olması belirleyici öğe olmaktadır. Buna karşılık, bir su yolunun kullanılmasının zorunlu veya ihtiyari olması, onun uluslararası boğaz olması konusunda herhangi bir ölçüt değildir. Bu durum, bir su yolunun deniz ulaşımı açısından zaruri bir yol olması uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesini etkilediğinin göstergesidir. Uluslararası boğazlardan genel geçiş özgürlüğü üzerinde inşa edilmiştir (International Court of Justice,1949:28-29).

Coğrafi yapıları birbirinden çok farklı özellikleri olan uluslararası boğazları; tek bir devletin kıyıdaş bulunduğu boğazlar ve birden fazla devletin kıyıdaş bulunduğu boğazlar şeklinde gruplandırmak mümkün olduğu gibi; geçiş rejimleri özel bir anlaşma ile düzenlenmiş boğazlar ve geçiş rejimleri özel bir anlaşma ile düzenlenmemiş boğazlar şeklinde gruplandırmak da mümkündür (Seven Toluner,1996:153).

3-2 Uluslararası Deniz Hukuku

Uluslararası boğazların insanlığın iletişimine çok geniş kapsamlarda katkıları bulunur. Bu katkı alanlarını ticaret, ulaşım ve turizm olarak gruplandırabilir ve sıralayabiliriz. İnsanların bu alanlarda daha iyi faaliyet gösterebilmesi ve gelişim sağlayabilmesi için, söz konusu alanları düzenleyen bir hukuk mekanizması ve kurallar bütününe ihtiyaç kaçınılmazdır.

Uluslararası deniz hukukunun günümüze erişebilmesinde, kıtalararası iletişimin artması ve insanların değişen ihtiyaçlarının fazlasıyla etkisi vardır. Bu artan ihtiyaçlar ticaret ve değişik alanlarda ilerlemeyi sağlamıştır. Bu ilerleme ve gelişmeye paralel olarak, bir hukuk alanı ve mevzuat ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bilindiği üzere, bütün ülkelerin uluslararası sulara açılan bir boğazı bulunmamaktadır.

Uluslararası sulara ulaşmakta ciddi anlamda büyük bir önemi olan boğazlar, tarih boyunca hep tartışma konusu olmuştur. Boğazların hangi ülkenin veya ülkelerin egemenliği altında olması gerektiği ya da bu boğazlardan kimlerin yararlanabileceği tartışıla gelmiştir. Boğazlar, ekonomik ve coğrafi yapıları bakımından kıyı devletinin egemenliğinde olduğu için ekstra önem arz eder.

1894 ve 1906 tarihlerinde Uluslararası Hukuk Derneği ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından uluslararası boğazlar rejimine ilişkin ilk çalışmalar yapılmış fakat bu çalışmalardan tatmin edici bir sonuç alınamamıştır. Boğazlar rejimi 1930 tarihli La Haye Konferansı'nda da görüşülmüş ve yine herhangi bir sonuca ulaşılamamıştır. İlerleyen zamanlarda uluslararası boğazlar, I. Deniz Hukuku Konferansı'nın hazırlıklarını yürüten Uluslararası Hukuk Komisyonu'nda ele alınmıştır (Hüseyin Pazarcı,2005:329).

Uluslararası Hukuk Konferansı çalışmaları sırasında Korfu Boğazı Davası'ndan önemli derecede etkilenilmiş ve 1956'da yapılan II. toplantıda Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulu'nda, deniz hukuku konularını ayrıntılı olarak ele alacak bir konferans toplanması önerisinde bulunulmuştur. I. Deniz Hukuk Konferansı, 24 Şubat 1958 tarihinde Cenevre'de toplanmış; 27 Nisan 1958 tarihinde sonuçlanan söz konusu konferansta dört ayrı sözleşme kabul edilmiştir.

Karasuları genişliğini 12 mile çıkarma yolundaki girişimler, 1970'li yıllarda deniz hukukundaki en önemli gelişmedir. Kıyı devletleri karasuları genişliklerini 12 mile çıkarmak, bu yolla egemenlik alanlarını genişletmek isterlerken, bu durumun sonucunda uluslararası boğazlardaki açık deniz alanlarının karasuları hâline gelecek olması ve geçişlerin zararsız geçiş hakkına tâbi olması denizci devletleri rahatsız etmekteydi. Karasuları genişliğini 12 mile çıkarma isteklerinin fazlasıyla artması, denizci devletler bakımından bambaşka bir boğazlar rejimi geliştirme zorunluluğunu ortaya çıkardı.

BM bünyesinde toplanan III. Deniz Hukuku Konferansı'nda, denizlerle ilgili hukuki konuların yanı sıra ekonomik, mali ve teknik konular da incelenmiştir. Bu konuların yanında uluslararası boğazlara ilişkin sorunlar, deniz ve denizcilikle ilgili olarak, daha önceki dönemlerde olmadığı kadar ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Bu konular "Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar" başlığı altında incelenmiş ve Aralık 1992'de Jamaika'nın Montego Bay şehrinde imzaya açılmıştır. "Açık denizin veya Münhasır Ekonomik

Bölge'nin(MEB) bir bölümü ile açık denizin veya Münhasır Ekonomik Bölge'nin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara" şeklindeki hüküm ile hangi boğazların uluslararası boğaz olarak tanımlanacakları sorusuna açıklık getirilmiştir. Ayrıca bu sözleşmede uluslararası hukuk açısından boğazlarda uygulanabilecek geçiş rejimleri de "Transit Geçiş" ve "Zararsız Geçiş" şeklinde düzenlenmiştir (Somayah Fallahi,2015).

3-3 Örf ve Âdet Hukukunda Boğazlardan Geçişe İlişkin Kurallar

Açık denizin bir bölümü ile bu açık denizin diğer bölümü arasında yer alan ve uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş, ilk kez Korfu Boğazı Davası'nda konu olmuştur. Bu tür boğazlardan zararsız geçiş hakkına değinen tek önemli karar Uluslararası Adalet Divanı'nda görülen Korfu Boğazı Davası'dır. Bu davanın konusu İngiltere ile Arnavutluk arasında, İngiliz savaş gemilerinin Korfu Boğazı'ndan geçişinden kaynaklanan uyuşmazlıklardır. Bu davada açık denizin iki bölümü arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan savaş gemilerinin barış zamanında zararsız geçiş haklarının olduğu yargısına varılmıştır.

Uluslararası Adalet Divanı bu davada, savaş gemilerinin barış zamanında önceden izin almak zorunda olmadan zararsız olmak koşulu ile geçiş hakkına sahip olmaları kuralını kaynağından örf ve âdet niteliğinde bir kural olarak kabul etmiştir. Statüsü herhangi bir antlaşma ile düzenlenmemiş olan boğazlardan, zararsız olmak koşulu ile geçiş hakkı, ticaret gemisi veya savaş gemisi ayırımı olmaksızın bütün gemilere verilmiştir.

Bu kural zamanla bir yapılageliş kuralı olarak kabul edilmiş ve bu temel ilke 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinden ilki olan Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde (KBBS) onaylanmıştır. Sözleşmede karasularından zararsız geçiş ile boğazlardan zararsız geçiş, bir istisna dışında aynı hukuki esaslara tâbi tutulmuştur. Bu istisnai durum, bahsedilen sözleşmenin 16'ncı maddesinin 4'üncü fıkrasında yer alan, açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardaki zararsız geçiş hakkının ertelenmeyeceği ilkesidir (United Nation Treaty Series, Cilt 516, s. 205).

Buna karşılık sözleşmenin 16. maddesinin 3. fıkrasında belirtildiği üzere, kıyı devleti karasularından zararsız geçiş hakkını süreli olarak askıya alabilmektedir. Ancak kıyı devletinin geçiş yapan gemiler arasında hiçbir ayrım yapmaması ve gemilerin güvenliğini sağlaması gerekmektedir. Geçiş özgürlüğünün kullanılmasındaki koşullar 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ile 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'ni (KBBS) birbirinden ayırmaktadır. BMDHS'de iki tür uluslararası boğaz için iki farklı geçiş türü yer almaktadır. Açık denizin veya Münhasır Ekonomik Bölge'nin bir bölümüyle diğer bir bölümü arasında yer alan boğazlar ile bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin Münhasır Ekonomik Bölgesi'ne bağlayan boğazlar arasında ayırıma gidilmektedir (United Nation Convention on of the Law Sea,1982:126).

BMDHS'nin 3. maddesi devletlere karasularını 12 deniz miline kadar tespit etme hakkı tanımaktadır. Sözleşmenin öncesinde ulaştırmanın serbestçe yapılabildiği bir açık deniz kesimine sahip olan 100'den fazla boğaz sularının tümü kıyı/kıyıdaş devletlerin karasuları ile kaplanan boğazlardan geçiş rejimi, bu sözleşmenin uluslararası ulaştırma için kullanılan boğazlar başlığı altında "Zararsız Geçiş (md.45) ve Transit Geçiş (md.37-44)" olarak düzenlenmiştir.

Uluslararası deniz ulaştırması bakımından karasularının büyük önemini deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ortaya çıkarmaktadır. Bu durum uluslararası hukuk tarafından kıyı devletinin yetkilerinin sınırlanmasını ve düzenlenmesini gerektirmektedir. Bu sınırlamalar, zararsız ve transit geçiş hakkı ile karasularında yargı yetkisinin kullanmasına ilişkin sınırlamalardır.

3-4 Transit Geçiş Hakkının Tanımı

Boğazlar öğretide ulusal ve uluslararası boğazlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. 1982 tarihli BMDHS'de, Münhasır Ekonomik Bölge kavramının kabul edilmesiyle birlikte sözleşmenin 37. maddesinde bir açık deniz kesimi ile bir devletin Münhasır Ekonomik Bölge'si su yolları ile aynı ya da iki ayrı devletin Münhasır Ekonomik Bölgelerini birleştiren su yolları olarak tanımlanmıştır.

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında (1973-1982) büyük denizci devletler uluslararası boğazlardan sınırsız geçiş ve uçuş hakkının yeni sözleşmede yer almasını savunmuşlardır. Buna karşılık kıyı devletleri ise boğazlar için 1958 tarihli KBBS' de belirtilen zararsız geçiş hakkının aynı şekilde devam etmesi gerektiğini savunmuşlardır (Hüseyin Pazarcı, 2005:341).

Geçiş özelliklerinin düzenlendiği 1982 tarihli BMDHS'de boğazlar iki farklı grupta yer almış ve birbirinden farklı değerlendirilmiştir. Bunlardan birincisi; bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan ve adanın açık deniz tarafında veya Münhasır Ekonomik Bölgesi'nde ulaşıma eşit uygunlukta başka bir yolun da var olduğu boğazlardır. 1982 tarihli sözleşmenin 38/1 ve 45/1-a maddelerinde birinci grup boğazlar için zararsız geçiş özelliğinin uygulanacağı düzenlenmiştir. İkinci grupta yer alan boğazlar ise, bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin Münhasır Ekonomik Bölgesi'ne bağlayan boğazlardır.

Transit geçiş hakkı, açık denizin veya MEB'in bir bölümü ile açık denizden veya MEB'in diğer bölümü arasında ulaşım için kullanılan boğazlarda, tüm gemi ve uçaklar tarafından kullanılacaktır. Transit geçiş kavramı, kullanılabilecek uygun boğazlardan devamlı ve hızlı bir geçiş amacı ile ulaşım ve bu saha üzerinden uçuş serbestisinin kullanılmasıdır. Yani, transit geçiş özelliği uygulanan boğazlarda hem su üstü hem de denizaltı gemileri ile uçaklar herhangi bir engele takılmadan direkt geçiş hakkından faydalanabilirler. Bu geçiş hakları da ne olursa olsun geçici bir süre için bile olsa engellenemez (Malcom Evans,2010:678).

Uluslararası ulaşım için kullanılan boğazlardaki transit geçiş hakkına sahip gemi ve uçaklar, sürekli ve hızlı bir geçiş dışındaki her türlü faaliyetlerden kaçınmak durumundadırlar. Kıyıdaş ülkenin giriş şartları

saklıdır. Geçişin devamlı ve hızlı olma zorunluluğu kıyıdaş ülkeye giriş, ülkeden çıkış veya ülkeden tekrar hareket etme amacı boğazdan geçiş durumunu engellemez.

Bu kuralın uygulanmasında bir istisna vardır. Bir devletin ana karası ile adası arasında kalan boğazlarda, adanın açık deniz tarafında hidrografik özellikleri eşit uygunlukta bir yol var ise bu hak kullanılamaz. Ancak uzun süredir uygulanan uluslararası Konvansiyonlarla geçiş rejimleri düzenlenmiş olan boğazlar, alternatif bir su yolunu kapsayan boğazlar, ada ötesi boğazlar ve bir devletin karasuları ile açık denizi ya da Münhasır Ekonomik Bölge'nin bir kısmı arasındaki boğazlar transit geçiş özelliklerine bağlı değildir (Somayah Fallahi,2015:7-10).

3-4-1 Geçiş Yapan Gemilerin Yükümlülükleri

Transit geçiş hakkına sahip gemi ve uçaklara bu hakları kullanmasının yanında uyması gereken bazı yükümlülükler de vardır. Bu yükümlülükler şöyledir: gemilerin veya uçakların boğazı geçişleri gecikmesiz olacak veya uçaklar boğazın üzerinden uçacaklardır. Kıyıdaş ülkenin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına herhangi bir tehdit veya kuvvete yer başvurulmayacaktır. BM Antlaşması'nda yer alan uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlarda bulunmayacaklardır.

Normal ulaşım usullerine göre sürekli ve hızlı geçişin gerekleri dışında zorunlu ve yardım gerektiren durumlar dışındaki her türlü faaliyetler yasak kabul edilecektir. Bununla birlikte, transit geçiş yapan gemiler, denizlerdeki çatışmalara engel olma, denizdeki güvenlik ve gemilerin sebebiyet verdiği kirliliğin engellenmesi gibi konularda uluslararası kural, usul ve uygulamalara uygun davranışlar göstereceklerdir (BMDHS,1982, md.39/1, a, b, c.).

Transit geçişle ilgili uyulması gereken ve uluslararası kabul gören kurallar Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından düzenlenmektedir. Bu standartların en önemlisi "Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarına Ait Konvansiyon (COLREG- 1972)"dur. Ayrıca transit geçiş sırasında gemilerin Denizde Can Güvenliğine İlişkin Uluslararası Komisyon faaliyetlerine göre, gece ve gündüz gösterececkleri işaretler ve farklı durumlara göre hareket biçimleri de belirlenmiştir. Bu işlemlerin amacı bütün dünyada ortak bir uygulama oluşturmaktır.

Konvansiyon (SOLAS-1974) ve 'Gemilerden Gelecek Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyon'(MARPOL73/78) boğazlardan yapılan ve yapılacak olan geçişler için güvenlik ve kirlenme açısından kıyı devletini koruyan en önemli belgelerdir (SOLAS ,1974).*

Transit geçiş yapan sivil uçaklar, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün kabul ettiği havacılık kurallarına uymak zorundadırlar. Devlet uçakları ise bu kurallarda belirtilen güvenlik tedbirlerine normal

* Türkiye bu konvansiyonu 1980 yılında onaylamıştır. Konvansiyon gemi tasarımı, teçhizatı ve harekâtı hakkında asgari uluslararası standartların belirlenmesini amaçlamaktadır (Resmi Gazete, 24 Haziran 1990, sayı:20558).

olarak uygun hareket ederler. Bununla birlikte uçuşları sırasında seyir güvenliğini de dikkate alırlar (BMDHS,1982, md. 39/3/a, b.).

3-4-2 Kıyıdaş Devletin Hak ve Yükümlülükleri

Kıyıdaş devletler, boğazdaki gemilerin güvenliğinin sağlanması gibi durumlarda, kabul görmüş uluslararası kurallara uygun bir şekilde geliş-gidiş yollarının tespiti ve trafik ayrım şemalarına uyulması için talepte bulunabilecektir. Bununla birlikte duyuru yaparak gidiş-geliş yollarında değişiklikler de yapabilecektir. Bu gibi durumlarda istek yapmadan önce bu istekleri yetkili uluslararası kuruluşlara bildirmelidir. Yetkili kuruluş ve kıyıdaş devletin anlaşarak onayladığı yollar ya da şemalar uygulamaya geçebilecek, kıyıdaş devletler yeniden düzenlenen trafik yolları ya da şemalarını deniz haritalarına göstereceklerdir (BMDHS, 1982, md. 41).

Boğaz devletinin yapacağı düzenlemelerde, boğazı kullanan gemi ve uçakların kayıtlı olduğu limanın bulunduğu ülkeler yine uluslararası mesuliyete sahip olacaktır. 42.maddede boğaz devletine tanınmış olan yetki emredicidir. Kuralları ihlal edilen devlet transit geçiş hakkıyla ilgili inkârda bulunamaz, yalnızca hukuki yola müracaat edebilir. Ancak bunun bir istisnası vardır; egemen bağışıklığı elinde bulundurmayan gemiler üzerinde, gemilerin sebep olduğu deniz kirliliğiyle ilgili durumlarda, boğaz devleti zorlayıcı tedbir alabilir (BMDHS, 1982, md. 42).

Boğaza kıyıdaş devletler transit geçişe mâni olmayacak, boğaz ve hava sahasındaki seyrüsefer uçuş ile alakalı bütün tehlikeleri gerekli bir biçimde duyuracaktır. Transit geçiş hakkı kullanımı geçici bir müddet ile durdurulamayacaktır (EVANS,2010,678).

Boğazlarda, kıyıdaş devletler ve boğazlar bakımından potansiyeli en yüksek tehlike şüphesiz gemilerin sebep olduğu kirliliktir. Transit geçiş yapan gemilerin, "denizde gemilerin sebep olduğu kirlenmenin önlenmesi" kurallarının zıddı bir biçimde hareket etmesi hâlinde 'Boğaz devletlerinin transit geçişle alakalı kanun ve nizamları' başlıklı kurallarına, ayrıca Konvansiyon'un 'deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına ilişkin bölümüne göre değerlendirme yapılacaktır. Bu doğrultuda kıyı devleti, kirlenme ile alakalı talimatlar ve normlara uygun bir biçimde olan düzenlemelerden birini ihlal etmesi hâlinde, bu ihlal ile bağlantılı olarak gemide fiziksel denetleme ya da araştırma sonucunda yeterli kanıt elde edilmesi hâlinde geminin alıkonulması da dahil olmak üzere her türlü muamele yapılabilecektir (Somayah Fallahi, 2015:53-54).

Ancak bu yalnızca karasularında yaşanan ihlallere ilişkindir. Bunun dışında Konvansiyon zorlama tedbirlerinin; ulaştırma güvenliği, deniz trafiğinin düzenlenmesi ve kirliliğin azaltılması ile ilgili kanun ve hükümlere aykırı olarak kullanılması ile sınırlamaktadır (BMDHS,1982. XIII.).

Uluslararası ulaştırmada kullanılmakta olan boğazlardaysa bu sınırlamaların kullanımının hukuki rejime etki etmeyeceği vurgulanmıştır. Bu sebeple, kıyıdaş devletin gereği zorlama tedbirlerine müracaat edebilmesi geçiş yapan geminin kıyıdaş devletin kanunlarını ihlal eder nitelikte davranması ve bu durumun

çevresinde temel zararla neticelenmesi arasında ilişki bulunması durumuna bağlıdır. Buna bağlı olarak kıyıdaş devletlerin uygun zorlama tedbiri alabilmesi mümkün olacaktır. Savaş gemileri ve devlete ait ticari amaçlar kullanılan gemilere herhangi bir zorlama tedbirin uygulanması ise söz konusu değildir (Somayah Fallahi,2015:53-54).

3-5 Hürmüz Boğazı, Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Rejimleri

1982 BMDHS'nin iki açık deniz ya da MEB'yi birbirine bağlayan ve tamamıyla kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olan boğazların geçişiyle ilgili kuralları incelendiğinde, uygulanmakta olan rejimin esas olarak *"transit geçiş"* olduğu görülmektedir.

Ancak bu tür bir boğaz için transit geçiş hakkının kullanılması noktasında belli şartlar vardır. Sözü edilen boğazların statülerinin özel bir antlaşma ile düzenlenmemiş olması ilk şarttır. Hukuki statüleri uzun bir geçmişi olan uluslararası bir antlaşma ile düzenlenmiş boğazlardan geçiş hakkı kendi özel statülerine tâbidir. İkinci şart, uluslararası ulaştırmada kullanılmakta olan boğaz sularının tamamıyla kıyı ya da kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olması olarak sayılabilir. Bir boğazın suları tamamıyla kıyı ya da kıyıdaş devletlerin karasularına dahil edilmiş değilse, bununla beraber karasuları dışında kalan geçişe elverişli bir açık deniz kesime mevcutsa, bu tür boğazlara uygulanacak rejim, kıyı/kıyıdaş devletlerin karasuları dışından geçişte "açık deniz rejimi" bir başka söyleyişle "serbest geçiş rejimi" olacaktır (Edward Brown,1994:86).

Bu gibi durumda olan bir boğazın kıyı ya da kıyıdaş devletlerin karasularına giren bölümlerden geçişleri "zararsız geçiş" rejimine tâbi olacaktır. Son olarak, sözü edilen boğazların bir devletin kıta ülkesi ve bir adası arasında, adanın başka bir tarafında benzeri geçiş için olanaklı açık deniz veya MEB mevcut durumdaysa bu boğazların geçişleri için de "zararsız geçiş" rejimine tabiiyet söz konusu olacaktır (James Kraska, 2013:330).

1958 KBSS, bu tür boğazlardan geçişten "boğazlardan zararsız geçiş" diyerek söz etmiş, bununla beraber böyle bir geçişe engel konulamayacağı kuralı dışında, "karasularından zararsız geçiş" rejimine tâbi kılmıştır. 1982 BMDHS ise, bu gibi boğazların geçişi için "transit geçiş" rejimi şeklinde değerlendirmiş ve "karasularından zararsız geçiş" rejiminden ayrı tutmuştur (Edward Brown,1994:96).

Açık denizin ya da MEB'nin bir bölümü ve açık denizin ya da MEB'nin bir başka bölümü arasında bulunan ve tamamıyla kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olan bir boğazın geçiş rejimi yukarıda incelenen "transit geçiş" rejimi olarak değerlendirilebilir. Bununla birlikte, bu gibi bir boğaz aynı devlete ait olan bir kıta ülkesi ile bir ada sebebiyle oluşmuş durumdaysa ve adanın bir başka tarafında ulaştırmaya olanaklı bir biçimde bulunan bir açık deniz ya da MEB kesimi mevcut durumdaysa, bu gibi bir boğazın geçişinde "zararsız geçiş" rejimi uygulanması söz konusudur (James KRASKA,2013:330).

Bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne ya da bir başka devletin MEB'ye bağlayan boğazlardan geçiş için de "zararsız geçiş" rejimi aynı biçimde uygulanacaktır. Bununla beraber,

boğazlara has “zararsız geçiş” ile karasularındaki “zararsız geçiş” arasında bazı farklılıklar söz konusudur. Bu bağlamda, 1958 KBSS’de kabul edildiği gibi, boğazlardan zararsız geçiş hakkının, karasularındakinden ayrı tutularak, kıyı devleti tarafından askıya alınması imkânı mevcut değildir. Öte yandan açık denizin ya da MEB’nin bir bölümü ile bir başka bölümü arasında duran bir ada sebebiyle oluşmuş olan ve kıyıları aynı devletin egemenliğine tâbi bulunmayan boğazların durumu 1982 BMDHS’de düzenlenmiş durumda değildir.

Bir başka deyişle oluşumuna bir adanın sebep olduğu ve kıyıları farklı devletlere ait olan boğazlar, 1982 BMDHS’de zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar içinde değerlendirilmemektedir. Bu tür boğazlardan geçişte “transit geçiş” rejiminin uygulanması söz konusudur (Somayah Fallahi,2015:91).

Hürmüz Boğazı’nın iki açık denizi birbirine bağlamasından dolayı bu boğazdan geçişler için transit geçişlerin yapılması gündem konusu olmuştur. Bu bölgeden Körfez’e giriş-çıkış yapmak isteyen bir gemi iki açık deniz arasındaki geçişi Hürmüz Boğazı bölgesinden geçiş yapma mecburiyetinde olarak gerçekleştirebilmektedir. Bu bölgeden aynı mesafede farklı bir deniz yolu üzerinden geçiş yapmaya yardımcı olacak başka bir alternatif deniz yolu yoktur. Dolayısıyla 1982 tarihli BMDHS hükümleri de göz önüne alındığında Hürmüz Boğazı üzerinden yapılan geçişlerde transit geçişlerin yapılması için gerek koşulların oluştuğu değerlendirilmektedir (Demir,2014,107-140).

Hürmüz Boğazı’na kıyısı olan ülkelerden biri olan Umman, BMDS’yi imzalamıştır. Bu boğaza kıyısı olan diğer ülke İran ise BMDS’yi imzalamış ancak meclis onayından geçirmemiştir. Dolayısıyla İran için yasal herhangi bir yükümlülük bulunmamaktadır. Buna rağmen İran prensipte bu sözleşmeye bağlı hareket ederek sözleşmedeki transit geçiş haklarının sadece bu sözleşmeyi imzalayan ülkeler için geçerli olacağını savunmaktadır. İran açısından bu durum, sözleşmeyi imzalamayan ABD için de geçerli değildir (Bahman AGHAI DIBA,2014:7).

Sözleşmeyle ilgili tartışma konusu olan bir diğer husus ise sözleşmenin imzalandığı sırada savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş haklarıdır. Bu husus sözleşme imzalandıktan sonra da tartışılmaya devam etmiştir. Bu konuyla ilgili hem 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nde hem de 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde açık bir düzenleme yoktur. Bu konu, İran açısından savaş gemilerinin karasularından geçişlerinde önceden bildirim yapılması gerektiği ve zararsız geçiş için gerekli olan koşulların da geçerli olduğu ortadadır (KRASKA,2014:330).

Hürmüz Boğazı bulunduğu bölgedeki diğer devletlere göre hem ekonomik ve coğrafi özellikler bakımından hem de petrol rezervlerindeki zenginliğinden dolayı uluslararası ticarette çok büyük önem taşımaktadır. Bundan dolayı bu boğazın güvenliğinin sağlanması ve bu boğaz için yapılan hukuki düzenlemeler, petrol üreticileri ve tüketicileri, sanayi sahipleri, deniz taşımacıları ve sigorta firmaları gibi birçok farklı kesim için önem arz etmektedir

Hürmüz Boğazı'nın bu kadar öneme sahip olmasının bir diğer nedeni de dünyadaki petrol ihtiyacının gün geçtikçe artması ve bunun sonucu olarak bu boğazın daha çok kullanılmasının sonucunda dünyadaki büyük güçler için çok hassas bir noktaya ulaşmasıdır (Alan PETZET,2013,17).

Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı için deniz güvenliği; boğazlardan ve su yollarından transit geçiş kanununa göre balıkçı gemileri, ticari gemiler, savaş ve petrol gemileri için sağlanmaktadır (Jasjit SINGH,2013:2).

Bu düzenlemeyle gemi güzergâhları İran iç sularına, kuzey rotada Umman Denizi'nden Basra Körfezi'ne, Ebu Musa, Büyük Tonb ve Küçük Tonb Adalarının kuzey tarafında kalarak, yerleşmiştir (Jafari Valdani,1997:38).

Bu üç ada (Ebu Musa, Büyük Tonb ve Küçük Tonb) tartışmalı bir konu olmuştur. Eğer İran bu üç adada egemenliğini kaybederse, bölgedeki hukuki ayrıcalığını da kaybolmuş olacaktır. Böyle bir sonuç ortaya çıkarsa ABD ve İngiltere resmî olmayan bir şekilde bölgedeki stratejik yolları ve petrol rezervlerini ele geçirebilecek duruma gelebilecektir (Ahmad Jalinust,2007:17).

IV.BÖLÜM

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN STRATEJİK ÖNEMİ

Daha önceki bölümlerde de değinildiği üzere, Hürmüz Boğazı'nın stratejik konumu, ilk çağlardan bugüne dek bölgesel ve uluslararası güçlerin dikkatini çekmiştir. Ayrıca, Körfez'deki Arap ülkelerinin kendi komşu ülkeleri ile yapmış oldukları ticaretin büyük bir kısmı Hürmüz Boğazı'nın üzerinden gerçekleşmesi gerekmekteydi. Ayrıca, bahsi geçen boğazın önemi coğrafi keşifler döneminde daha da artmıştır. Bu da Hürmüz Boğazı'nı kontrol etmeye çabalayan ülkelerin arasındaki rekabetin sertleşmesine neden olmuştur. Daha önce belirtildiği gibi, Portekizler, Hollandalılar, Fransızlar ve İngilizler 'in hem Körfez Bölgesi hem de Hürmüz Boğazı'nı kendi hegemonyası altına almak için epey gayret sarf etmişlerdir. Bu durum ise bölgede ikamet eden nüfusu, sürekli bir yoksulluk ve yabancı güçlerin kontrolü altında yaşamaya mahkûm etmiştir.

Üstelik, 19. Yüzyılın ilk yarısında Körfez Bölgesi'nde petrolün keşfedilmesi, Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemini olumlu yönde etkilemiştir. Bu bağlamda, dünyadaki büyük güçlerin küresel petrol ticaretinin en önemli kilit noktalarından biri olan Hürmüz Boğazını kontrol etmeye yarışmaya başlamışlardır.

Arap Yarımadası'nda yer almakta olan ülkelerin neredeyse tamamı temel ihtiyaç maddelerini ithal eden tüketici devletlerin kategorisine girmektedirler. Bahsi geçen devletlerin günlük ihtiyaçlarının büyük bir kesimi denizyolu (Hürmüz Boğazı) vasıtasıyla kendi ülkelerine ulaştırabilmektedirler. Lakin, bu çalışmada daha çok petrol, doğalgaz ve petrol ürünleri nakliyesi konusundaki Hürmüz Boğazı'nın oynadığı role odaklanmıştır. Zira bilindiği gibi dünyanın en büyük petrol ve doğalgaz üreticileri Körfez Bölgesi'nde bulunmakta ve bu devletler kendi ekonomilerini iyileştirmek ve halkın refah düzeylerini yükseltmek için fosil enerji ihracatından elde edilen gelirlere dayanmaktadırlar.

ABD Enerji Enformasyon Kurumu'na (EIA) göre 2018 yılında günlük 20.7 milyon varil petrol Hürmüz Boğazı'ndan geçmiş, bu da dünyadaki petrol akışının yaklaşık % 21'ine ve deniz yoluyla taşınan petrolün % 40'ına tekabül etmektedir. Tablo 4'te anlaşıldığı üzere yıllara göre petrol akışının ortalamasında değişiklik meydana gelmiş, bunun sebebi ise bölgede yaşanan siyasi olaylar ve askeri çatışmalardır. Fakat burada üzerinde önemle durulması gereken husus şu ki, siyasi ve askeri hadiselere rağmen genel olarak Hürmüz Boğazı'ndan geçen yıllık petrol miktarı sürekli bir artış eğiliminde olmuştur(EIA,2019,bit.ly/3orMYN9).

Tablo 4: Dünya Boğazları ve kanallarından ve Ümit Burnu'ndan Taşınan Ham Petrol ve Petrol Ürünlerinin Hacmi, 2011-16 (milyon varil/gün)

Konum	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hürmüz Boğazı	17.0	16.8	16.6	16.9	17.0	18.5
Malakka Boğazı	14.5	15.1	15.4	15.5	15.5	16.0
Süveyş Kanalı	3.8	4.5	4.6	5.2	5.4	5.5
Babu'l-Mendeb	3.3	3.6	3.8	4.3	4.7	4.8
Danimarka Boğazları	3.0	3.3	3.1	3.0	3.2	3.2
Türk Boğazları	2.9	2.7	2.6	2.6	2.4	2.4
Panama Kanalı	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9
Ümit Burnu	4.7	5.4	5.1	4.9	5.1	5.8
Toplam	50	52.2	52	53.3	54.3	57.1
Dünya toplam petrol ve diğer sıvı tedariki	88.8	90.8	91.3	93.8	96.7	97.2

Kaynak: ABD Enerji Enformasyon Kurumu,US Energy Information Administration(EIA 2017) bit.ly/32btnJp

Hâlihazırda bölgedeki ülkelerin petrole dayalı olan mevcut ekonomik durumunu sürdürebilmesi ve bu bağlamda Hürmüz Boğazı'nı bay pas etmesi için başka bir alternatif bulamamaktadırlar. Çünkü, bölgedeki petrol boru hatlarının taşma kapasitesi çok sınırlı olup, petrol ihraç eden ülkelerin günlük ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Örneğin; 2018 yılında bölgede bulunan petrol boru hatlarının ham petrol taşıma kapasitesi 6 milyon 8 yüz bin varil olmuştur. Ancak, bahsi geçen miktarın sadece % 44'ü (3 milyon varil) Hürmüz Boğazı'nı kullanmadan petrol boru hattı ile tüketici ülkelere gönderilmiştir. Bu konuyla alakalı olarak, bölgede sadece Suudi Arabistan, kendi ham petrolünün yaklaşık % 12'sini boru hattı ile nakledebilmekte ve geri kalan % 88'ini Hürmüz Boğazı vasıtasıyla küresel piyasaya sunmaktadır. Bunun dışında, Irak, İran ve BAE'nin petrol sevkiyatının neredeyse % 98'ini Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleştirebilmektedirler. Buna ilaveten Katar, Kuveyt ve Bahreyn'in başka alternatifi olmadıkları için kendi petrol sevkiyatının % 100'ü Hürmüz Boğazı üzerinden dünya petrol pazarına göndermektedirler. Buna karşılık coğrafi konumu sayesinde Hürmüz Boğazı'na pek çok ihtiyaç duymayan bölgedeki tek ülke Umman'dır. Zikredilen ülkenin kuzey ve kuzey batısı Arap Yarımadası'na ait olup, doğu ve kuzeydoğu kısmı ise Umman Körfezi ve Arap Denizi'ne bakmaktadır.

Basra Körfezi çevresinde yer alan ülkeler (İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan, Katar, Bahreyn, BAE, Umman) ekonomilerini Petrol ve Petrol Ürünleri üzerine inşa etmektedir. Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemini daha iyi anlamak için araştırmamızın bir sonraki bölümünde bu ülkelere ve ekonomik işleyişine odaklanacağız.

4-1 İRAN

Resmî adıyla İran İslam Cumhuriyeti olarak bilinen İran, Orta Doğu ve Asya'nın güneybatısında bulunan bir ülkedir. Yüzölçümü 1.648.195 km^2 olan İran alan bakımından dünyanın en büyük 17., Suudi Arabistan'dan sonra Orta Doğu'nun en büyük ikinci ülkesidir (The World Factbook,2020, bit.ly/3ADHKBT). Başkenti ve en büyük şehri Tahran olan İran kuzeybatıda Ermenistan ve Azerbaycan, kuzeyde Hazar Denizi, kuzeydoğuda Türkmenistan, doğuda Afganistan, güneydoğuda Pakistan, güneyde Basra ve Umman Körfezi, batıda ise Türkiye ve Irak ile çevrilidir. Worldmeters verilerine göre İran'ın 2021'deki nüfusu 85 milyondur (Worldmeters, 2021).

İran, MÖ 4000'lere dayanan tarihi ve yerleşimleriyle dünyadaki en eski ve sürekli uygarlıklardan birine ev sahipliği yapmaktadır. Tarih boyunca İran Avrasya'daki merkezî konumu nedeniyle hep jeostratejik öneme sahip olmuş bir bölgesel güçtür (Britannica, 2020).

4-1-1 İran Demografisi

İran'ın nüfusu 20. yüzyılın ikinci yarısında çarpıcı bir şekilde artmıştır. 1956 nüfus sayımına göre nüfus 18.9 milyon iken 2016 yılına kadar yaklaşık 79.9 milyona ulaştı ve bu sayı 2021'de 85 milyona yükseldi. (OECD/Dünya Bankası istatistiklerine göre, 1990'dan 2008'e kadar İran'da nüfus artışı 17.6 milyon ve % 32 idi.)

1966 nüfus sayımı, nüfus artışının 3.13 olduğunu göstermektedir. Ancak son yıllarda İran'da doğum oranları önemli ölçüde düşmektedir. Araştırmalar, İran'ın nüfus artış hızının, 2050 yılına kadar 100 milyonun üzerinde olacağı ve istikrar kazanana kadar yavaşlamaya devam edeceğini göstermektedir. İran'ın son zamanlarda 1.6'ya düşen doğurganlığı Küresel Toplam Doğurganlık Oranı olan 2.5'un çok altında olduğunu gösteriyor. Okuryazarlık oranı ise 2002'de % 80, 2016'da % 85 idi) (İran İstatistik Merkezi https://www.amar.org.ir/).

Tablo 5: İran Nüfus Sayım Sonuçları (1956-2016)

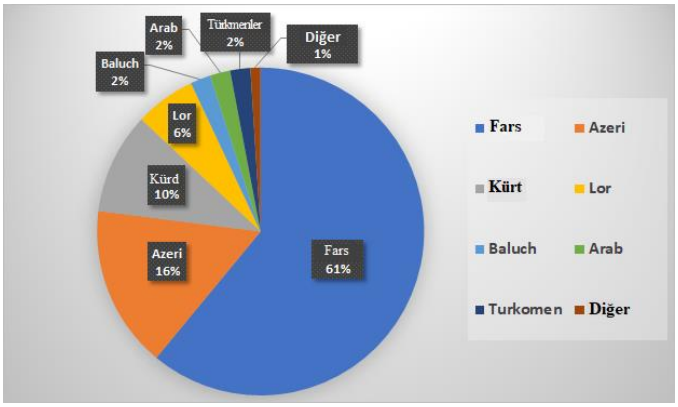
Sayım Tarihi	Nüfus	Toplam Doğurganlık Oranı	Nüfus Yoğunluk/km²	Kentsel Oran (%)
01\11\1956	18.954.704	.	12	31.4
01\11\1966	25.785.210	3.13	16	37.5
01\11\1976	33.708.744	2.71	20	47.0
22\11\1986	49.445.010	3.91	30	54.0
01\11\1996	60.055.488	2.0	37	61.0
01\11\2006	70.495.782	1.62	43	68.5
01\11\2011	75.149.669	1.29	46	71.4
01\11\2016	79.926.270	1.24	49	74.0

Kaynak: İran İstatistik Merkezi (https://www.amar.org.ir/)

Tablo 5'te gösterildiği gibi İran'ın nüfus yapısı genç olarak tanımlanabilir. Nüfusun % 49'u 30 yaşın altında, % 24'ü 0-14 yaş grubunda olan nüfusun yaklaşık % 70'i 15 ila 64 yaş arasındayken yalnızca % 6,1'i 65 yaş ve üstündedir.

İran etnik çeşitlilik bakımından zengin bir ülkedir. Ülkede 75 yerli dil bulunmakta ve Dilsel Çeşitlilik Endeksi'nde 0,797 puan ile genele nispeten çok dillilik anlamında yüksek bir yer tutmaktadır. (Türkiye'de 34 farklı dil bulunmaktadır ve dilsel çeşitlilik endeksi puanı 0,289'dur (UNESCO World Report, Investing in Cultural Diversity and Intercultural Dialogue, 2009). Şekil (1)'e bakarsak İran'daki başlıca etnik grupların şunlar olduğu görülür: Farslar (% 61), Azerbaycan Türkleri (% 16), Kürtler (% 10), Lorlar (% 6), Araplar (% 2), Beluçlar (% 2), Türkmenler (% 2), Ermeniler, Asuriler ve Gürcüler (% 1). Anayasaya göre İran'ın resmi dilî Farsça'dır. Diğer yerel dillerin basın ve medyada kullanımı ve okullarda öğretimi serbesttir (The World Factbook,2016).

Şekil 1: İran etnik grupları



Kaynak: The World Factbook 2016 (CIA World Factbook).

(İran'ın % 98'i Müslümandır (% 90 Şiî, % 8'i Sünnî). Mevcut diğer dinler Hristiyanlık (esas olarak Ermeniler ve Süryaniler, 300.000'den fazla takipçisi vardır), Bahai inancı (en az 250.000), Zerdüştlük (yaklaşık 32.000) ve Yahudiliktir (yaklaşık 30.000). Anayasaya göre İran'ın resmî dini İslam'dır. İslam dışında Zerdüştlük, Hristiyanlık ve Yahudilik azınlık dinleri olarak kabul edilmiştir ve takipçileri kendi ayinlerde serbesttir (The World Factbook,Iran , 2021).

4-1-2 İran'ın Genel Ekonomisi

İran'ın ekonomisini tarım turizm ile doğal gaz ve petrol ihracatı oluşturmaktadır. Dünyanın bilinen petrol rezervlerinin % 10'u ve doğal gaz rezervlerinin % 15'ine sahip olan İran, enerji devi olarak anılmaktadır. Ülkenin ihracat gelirinin önemli bir bölümünü petrol ve doğal gaz ihracatı oluşturmaktadır.

Geçiş ekonomisi olarak sınıflandırılan İran' ekonomisinde kamu harcamaları ekonominin önemli bir kısmını karşılamaktadır. Ekonominin % 60'ı kamu planlaması denen devletçi sistemle yönetilmektedir.

Satın alma gücü paritesine (Purchasing Power Parity) (PPP) göre dünyanın on sekizinci büyük ve brüt gayri milli üretim gücüne göre de dünyanı yirmi dokuzuncu büyük ekonomisidir. Ülke, yüksek kalkınma potansiyeliyle dikkat çekmektedir.

Dünya Bankası'nın 2020 yılı mayıs ayında yaptığı değerlendirmeye göre; 2019 yılı itibarıyla tahminen 463 milyar dolar büyüklüğündeki İran ekonomisi, hidrokarbon, tarım ve hizmet sektörlerinin yanı sıra imalat ve finansal hizmetlerde gözle görülür bir devlet varlığıyla tanımlanmaktadır ((T.C. Ticaret Bakanlığı, Iran Ülke Raporu,2020).

Tablo 6: İran'ın Temel Ekonomik Göstergeleri

	Birim	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
GSYİH (SAGP)	Milyar dolar	1.549	1.637	1.586	1.491	1.411	1.483
GSYİH büyüme hızı	%	12,5	3,7	-5,4	-7,6	-6	3,1
Kişi başı GSYİH büyüme	%	11	2,5	-6,5	-8,6	-7	2,1
Enflasyon (tüketici fiyatları ort)	%	9	9,6	31	41	34	33,5
Kamu dengesi /GSYİH	%	-2,3	-1,8	-1,9	-5,6	-9,8	-7,7
İşsizlik oranı (aktif iş gücü içinde)	%	12,4	12	12	13,5	16,3	16,7
Cari Hesap Dengesi / GSYİH	%	4	3,8	2,1	-0,1	-4,1	-3,4

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü 2020 Temmuz.

İran ekonomisi; geliri esas itibarıyla petrol ve doğalgaz ihracatına bağlı, aşırı düzenleyici çerçeveye sahip, içe dönük ve kapalı, kısıtlı rekabetin olduğu, vergilemenin etkili bir şekilde çalışmadığı, sübvansiyonların yaygın bir şekilde bulunduğu, düşük faktör verimliliğine sahip kamunun baskın olduğu bir ekonomik görünüm sunmaktadır. Öte yandan, ekonominin petrole dayalı yapısının kırılarak sanayi üretiminin çeşitlendirilmesi kalkınma hedefleri arasındadır. Bu çerçevede, son yıllarda özelleştirmeler de yapılmak suretiyle, özel sektör de gelişme göstermektedir.

Kamu ağırlıklı ekonomide devletin sosyal politikaları da etkindir. Temel mallar veya enerji tüketimi başta olmak üzere halkın geniş kesimine farklı dönemlerde büyük ölçekli sübvansiyonlar sağlanmaktadır. Bu sübvansiyonlar doğrudan mal ve hizmet yardımları veya nakit şeklinde olabilmektedir. Örneğin su, elektrik, telefon, şehir içi ulaşım gibi hizmetlerin ise piyasa fiyatının altında sağlandığı görülmektedir.

Ayrıca hem hane halkı hem de şirketlere sübvansiyonlu enerji sağlanmaktadır. Öte yandan, ülkedeki sigorta sisteminin nüfusun % 65'ini kapsadığı yetkililerce açıklanmıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, Iran Ülke Raporu,2020).

1980'li yıllardan beri maruz kaldığı uluslararası yaptırımlar/ambargolar ülke ekonomisinin potansiyel gelişmesinin önüne geçmiştir. Söz konusu ambargolar, geçmiş dönemde İran riyalinin aşırı değer kaybetmesine, resmî kur ile piyasa kuru arasındaki farkın büyümesine yol açmıştır. Döviz kurlarındaki yükselme, fiyatların genel düzeyinde artışı da beraberinde getirmiştir. Döviz kurundaki yükselme büyük ölçüde ithal girdiyle çalışan İran imalat sektöründe maliyet artışına ve enflasyona sebep olmuştur. Ekonominin petrol ve doğalgaz gelirlerine bağımlı olmasının da etkisiyle, ambargoların yol açtığı ticaretteki gerileme ekonomik zayıflamayı da beraberinde getirmiştir. Ayrıca, bankacılık sektörünün küresel bankacılık sistemi ile entegrasyonunun gecikmesi de, iktisadi kalkınma için ihtiyaç duyulan yabancı sermaye yatırımlarının ve dış ticaretin gelişmesini engellemiştir. Bu çerçevede, ekonominin öncelikleri arasında; yüksek enflasyonun kontrol altına alınması, işsizliğin düşürülmesi, mali disiplin ve döviz kurunda istikrarın sağlanması (ve resmî ve piyasa döviz kuru arasındaki farkın azaltılması), (özellikle yabancı sermaye için) yatırım ortamının iyileştirilmesi, finansal kaynaklara /kredilere ulaşımın kolaylaştırılması, özel sektörün ekonomideki payının arttırılması, özel sektör yatırımlarının geliştirilmesi suretiyle ekonomik büyümenin (makro-ekonomik istikrarın) sağlanması ve böylelikle sosyal koşulların da düzeltilmesi yer almıştır. Ancak son olarak ABD'nin 2018 yılında Nükleer Anlaşma'dan çekilmesinin ardından ABD yaptırımları 2018 yılının Ağustos ve Kasım aylarında olmak üzere iki aşamada tekrar yürürlüğe konmuştur. İran'dan sıfır petrol ihracatı politikasının esas oluşturduğu yaptırımlarla belirli sektörler ve şahıslar hedef alınmıştır. Yabancı yatırımlar durma noktasına gelmiş, 2016-2018 döneminde ülkeye giren yabancı firmaların birçoğu ülkeden geri çekilmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, İran Ülke Raporu, 2020).

4-1-2-1 İran'da Petrol ve Gaz

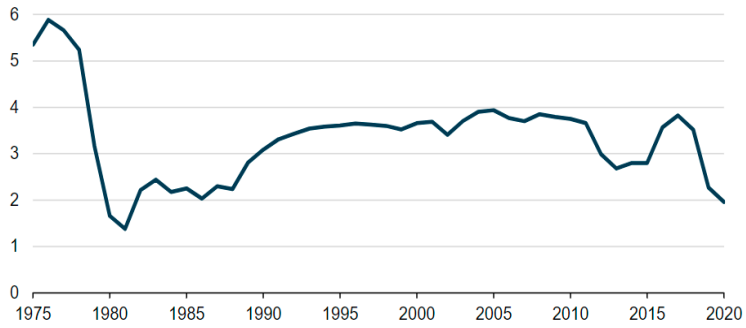
İran petrol ve gaz sektörü, çalkantılı onlarca yıllık devrim, savaş ve uluslararası yaptırımlara maruz kaldı. İslam Devrimi ve İran-Irak Savaşı'nın ilk aşaması, 1978 ve 1981 yılları arasında ham petrol üretiminde 3.9 milyon varil/gün düşüşle sonuçlandı. Bu kayıp üretimin çoğu, başta Kuveyt ve Suudi Arabistan olmak üzere diğer OPEC üyelerinden gelen üretim artışlarıyla dengelendi.

İran ve Irak arasındaki düşmanlıklar nihayet Ağustos 1988'de ateşkesle sona erdi. 1976'da günde yaklaşık 6 milyon varil ile zirve yapan İran'ın ham petrol üretimi, savaşın sonunda 2.3 milyon varil/güne düşmüştü. ABD, AB ve BM yaptırımlarının bir sonucu olarak, üretim 2010'da ortalama 3.7 milyon varil/gün ve 2011'de 3.6 milyon varil/gün seviyesinden 2013'te ortalama 2.68 milyon varil/güne düştü (EIA, 2021).

İran, 2020'de OPEC'teki en büyük beşinci ham petrol üreticisi ve 2019'da dünyanın en büyük üçüncü doğalgaz üreticisiydi. Bugün ise dünyanın en büyük kanıtlanmış petrol ve doğalgaz rezervlerinden bazılarına sahiptir. 2020'de İran petrol rezervlerinde üçüncü büyük ülkeydi ve hâlen dünyanın en büyük ikinci doğalgaz rezerv sahibi olarak tanımlanmaktadır. 2020'nin sonunda İran, Orta Doğu'daki petrol rezervlerinin % 25'ini ve dünyadaki petrol rezervlerinin % 12'sini oluşturuyordu. Bol rezervlerine rağmen, İran'ın ham petrol üretimi, petrol sektörünün birkaç yıldır yetersiz yatırım ve uluslararası yaptırımlara maruz kalması nedeniyle 2017'den bu yana düştü.

2020'de, EIA analizine göre İran'ın üretim seviyelerinde neredeyse 40 yılın en düşük seviyesi olan günde 2 milyon varilden az ham petrol üretimi gözlenmiştir (Şekil 2). İran'ın 2020'deki düşük ham petrol üretimine çeşitli faktörler etkili oldu. COVID-19 salgını ve İran'ın ham petrol ihracatını sınırlayan ham petrole yönelik uluslararası yaptırımlardan kaynaklanan küresel ekonomik düşüş örnek gösterilebilir (EIA.2020)

Şekil 2: İran'ın Ham Petrol Üretimi 1975-2020 (G/Mv)



Kaynak: U.S. Energy Information Administration (EIA) ABD Enerji Enformasyon Kurumu 2020.

4-1-2-2 Ham Petrol Akışı ve Petrol Yatakları

İran'ın ham petrol üretiminin çoğu, ülkenin güneybatı kıyı bölgesinden çıkarılmaktadır. Bu alan, 2019 yılında İran'ın toplam ham petrol üretim kapasitesinin yaklaşık % 88'ini oluşturuyordu. Başka bir deyişle en büyük petrol yatakları İran'ın güneybatısında Basra Körfezi'ne yakın bölgelerde yer alırlar. Ahvaz, Marun, Aghajari, Gachsaran, Karanj başlıca yataklardandır (Tablo7).

Tablo 7: İran'ın en Büyük Petrol Yatakları

Sıralaması	Yatak (Saha) İsmi	Konum	Rezervler (Milyar varil)	Üretme Günde bin varil
1	Ahvaz Petrol Sahası	Huzistan Eyaleti (Ahvaz şehri)	25.5	945
2	Marun Petrol Sahası	Huzistan Eyaleti (Ramhürmüz şehri)	21.9	520
3	Agacari Petrol Sahası	Huzistan Eyaleti (Agacar şehri)	17.4	200
4	Gachsaran Petrol Sahası	Kohgiluye ve Buyer Ahmed Eyaleti (Doonbadan şehri)	16.2	560
5	Karanj Petrol Sahası	Huzistan Eyaleti (Ahvaz şehri)	5.7	200

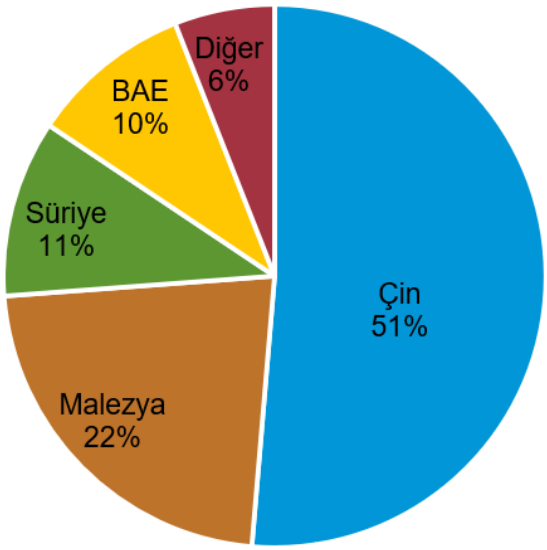
Kaynak: İran Petrol Bakanlığı Yıllık Petrol Raporu, 2019.

4-1-2-3 İran Petrol İhracatı

İran 2017 yılında Avrupa ve Asya'daki çeşitli ülkelere ham petrol ve sıvılaştırılmış petrol gazı ihraç etmiştir. Enerji Bilgi Yönetim İdaresi (EIA) tahminlerine göre ABD'nin yeni yaptırımları uygulamadan bir yıl önce, İran'ın ham petrol ve sıvılaştırılmış gaz ihracatı 2017'de 2.5 milyon varil/gün'den 2020'de ortalama 0.4 milyon varil/gün'ün altına düşmüştür. Kasım 2020'de ise İran'ın ihracatı artmaya başladı ve İran'ın Çin'e daha fazla ham petrol göndermesiyle yılın son iki ayında ortalama 0.7 milyon varil/gün'e ulaştı. Clipper Data'ya dayanan tahminler, İran'ın petrol ihracatının günlük ortalama 0.5 milyon varilden fazla olduğunu gösteriyor. 2021'in ilk aylarında endüstri analistleri ve ticaret basını 2021'in ilk çeyreğinde İran'ın petrol ihracatı için 0.6 milyon varil/gün'ün altından günde 0.8 milyon varil/gün'ün üzerine kadar olan tahmin aralıklarında farklılık gösterdiğini ortaya koymuştur. İran 2020 yılında ham petrol ve sıvılaştırılmış petrol gazı ihracatının neredeyse tamamını Hürmüz Boğazı'ndan geçirerek sırayla Çin % 51, Malezya% 22, Suriye % 11, BAE % 10 ve diğer ülkelere % 6 oranlarında ihraç etmiştir (Şekil 3). Ama endüstri analistleri, birkaç ülkeye yapılan petrol sevkiyatlarının gemiden gemiye aktarıldığını ve ürünlerin Çin'e gönderilmeden önce İran menşeli olmayan ham petrol dereceleriyle karıştırıldığını değerlendiriyor. ClipperData'dan yapılan bir analize göre, İran'dan Çin'e gönderilen petrolün çoğu, gümrük makamlarının tespitinden ve

yaptırımlara uyulmasından kaçınmak için Malezya, Singapur, Birleşik Arap Emirlikleri, Irak ve Umman gibi ülkelerde yeniden etiketlenmiştir (EIA 2021).

Şekil 3: İran'ın Varış Noktasına Göre Ham Petrol ve Sıvılaştırılmış Petrol Gazı İhracatı, 2020.



Kaynak: ABD Enerji Enformasyon Kurumu U.S. Energy Information Administration (EIA)

İran, ABD yaptırımlarından kurtulmak için gemiden gemiye (STS) transferleri kullanmaya bağımlı olmakla birlikte gemi dışı kimlikleri değiştirmeye çalışarak yaptığı ham petrol ihracatını takip etmeyi zorlaştırmaktadır.

4-1-2-4 Doğalgaz

Oil & Gas Journal'a göre, İran'ın tahminî kanıtlanmış doğalgaz rezervleri Aralık 2020 itibariyle 1.200 trilyon fit küp (Tcf) olup Rusya'dan sonra ikinci sırada yer almaktadır. İran, dünyanın kanıtlanmış doğalgaz rezervlerinin % 16'sına ve OPEC rezervlerinin neredeyse yarısına sahiptir. İran, 2019'da ABD ve Rusya'dan sonra dünyanın üçüncü büyük kuru doğalgaz üreticisiydi. Kuru doğalgaz üretimi 2009 ve 2019 yılları arasında neredeyse iki katına çıkarak 8.4 trilyon fit küpe (Tcf) yükselmiş durumdaydı.

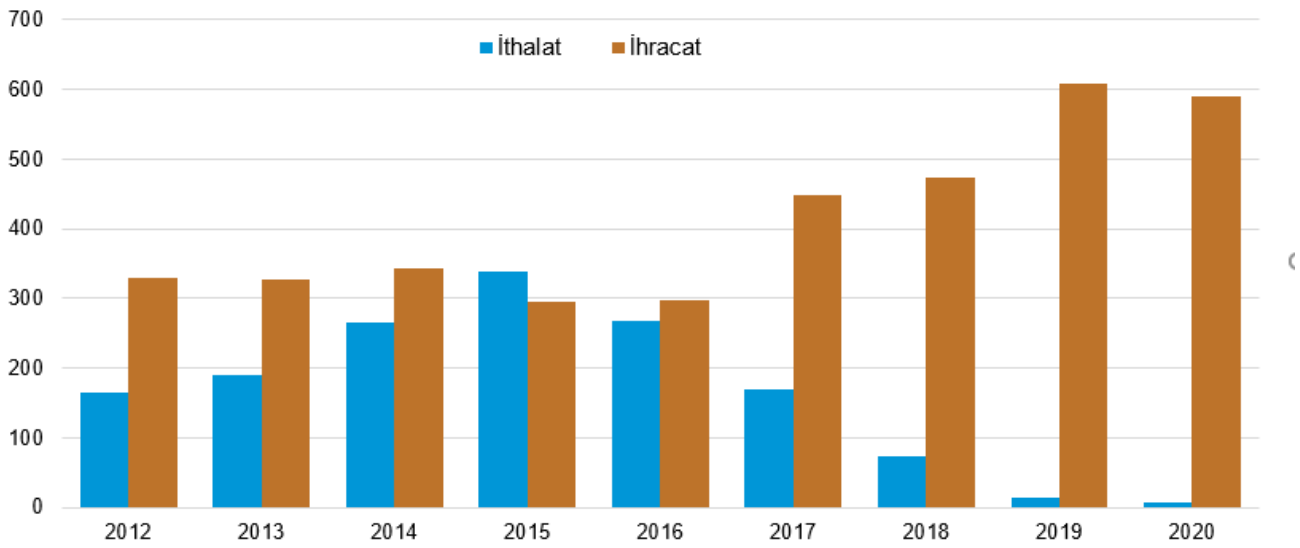
Tüketim açısından 2019 yılında ABD, Rusya ve Çin'den sonra dünyanın dördüncü en büyük doğalgaz tüketicisi olan İran'da, doğalgaz üretiminin çoğu yurt içinde tüketiliyor. İran'ın 2019'da ortalama 7.8 Tcf olan doğalgaz tüketimi, 2018 seviyesinden yaklaşık % 2 daha yüksekti.

İran, boru hattıyla Türkiye, Ermenistan, Azerbaycan ve Irak'a doğalgaz ihraç etmektedir. Buna karşılık Azerbaycan'dan ise doğalgaz ithal etmektedir. 2020'de İran, boru hatları yoluyla yaklaşık 590

milyar fit küp (Bcf) ihraç etmiş ve 7 milyar fit küp (Bcf) doğalgaz ithal etmiştir (ABD Enerji Enformasyon Kurumu Raporu,2021).

İran'ın doğalgaz ithalatı 2015'ten sonra önemli ölçüde azalmıştır. Ancak İran'ın 2014'ten bu yana yeni Güney Pars projelerinden doğalgaz üretimini ve Irak'a ihracatını arttırması nedeniyle ihracat keskin bir şekilde artmıştır. İran, daha yüksek üretim ve daha fazla boru hattı kapasitesinin, yerel kaynakların kuzeydoğu bölgesine ulaşmasını mümkün kıldığı için 2019'da Türkmenistan'dan doğalgaz ithal etmeyi durdurmuştur (Şekil4). 2020'de Irak ve Türkiye, İran'ın doğalgaz ihracatının sırasıyla % 64 ve % 33'ünü oluşturmuştur. Irak'a doğalgaz ihracatı, ticaret sözleşmelerinin 2017 yılının ortalarında uygulanmasından bu yana önemli ölçüde artmıştır. Irak, enerji sektörünü beslemek için İran'dan gelen elektrik ve doğalgaz ihracatına giderek daha fazla ihtiyaç duymaktadır. İran'ın Türkiye'ye ihracatı, İran-Türkiye doğalgaz boru hattındaki bir patlamanın birkaç ay boyunca akışı durdurması nedeniyle 2020'de düşmüştür. İran'ın Ermenistan ve Azerbaycan'a ihracatı nispeten küçük hacimlidir ve uzun vadeli anlaşmalarla işlem görmektedir.

Şekil 4: İran'ın doğalgaz boru hattı ithalat ve ihracatı (milyar fit küp)



Kaynak: ABD Enerji Enformasyon Kurumu U.S. Energy Information Administration (EIA).

İran her ne kadar doğalgaz kaynaklarının ithalat ve ihracatında önemli bir yere sahip olsa da bu gazı daha rahat aktarabilmek için gazı sıvılaştırma ihtiyacı duymuştur. İran'ın 1970'lere dayanan bir sıvılaştırma tesisi inşa etme isteklerine rağmen, İran'da sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) ihraç veya ithal edecek hiçbir altyapı yoktur. Geçtiğimiz yıllarda İran Ulusal Petrol Şirketi, bir LNG ihracat tesisi inşa etmek için inşaat projelerine başladı ancak çalışmaların çoğu şu anda durdurulmuştur (David Ramin Jalilvand,

2013**)**. On yıllardır devam eden uluslararası yaptırımlardan kaynaklanan teknoloji eksikliği ve yabancı yatırım eksikliği, dış finansman sağlamayı ve gerekli teknolojiyi satın almayı zorlaştırmıştır. İran Ulusal Petrol Şirketi, Assaluyeh şehri yakınlarındaki Tombak'ta İran LNG projesini geliştirmek için 2 milyar doların üzerinde harcama yapmıştır.

Bu tesisin tasarım kapasitesi yılda 520 milyar fit küp Bcf'dir ancak yaptırımlar bu proje üzerinde çalışmaya devam edilmesini de engellemiştir. İran Ulusal Petrol Şirketi, projeyi bitirmek amaçlı yabancı yardımı için mülkiyette hisse teklif etmiştir. Bu büyük ölçekli LNG projelerine ek olarak, 2017 yılında küçük ve orta ölçekli LNG santralleri inşa etme planları vardı. Ancak ilgili şirketlerin sözleşme şartları ve doğalgaz fiyatları üzerinde anlaşamaması nedeniyle geliştirme ilerlememiştir.

4-1-3 İran Petrol Terminalleri

Basra Körfezi'nde bulunan Kharg, Lavan ve Sirri Adalarındaki terminaller İran'ın ham petrol ihracatının neredeyse tamamını gerçekleştirmekle beraber Cyrus ve Bahregansar'da iki küçük ham petrol terminaline sahiptir. İran, Güney Pars doğalgaz sahasından Assaluyeh terminali aracılığıyla LPG kondensat (Sıvılaştırılmış petrol gazı) ihraç etmektedir. İran'daki en önemli petrol terminalleri aşağıdaki terminallerdir (EIA, 2020, bit.ly/3sIk8vr).

4-1-3-1 Kharg Adası

Basra Körfezi'nin kuzeydoğu kesiminde yer alan İran'ın en büyük ihracat terminalidir. İran'ın ham petrol ihracatının çoğu, ana terminali ve dört rıhtımı (üçü faal olan) içeren Kharg Terminali aracılığıyla yapılmaktadır. Terminal, Foroozan Petrol Sahası'ndan tüm karasal üretimi ve açık deniz üretimini işlemektedir. İran Ulusal Petrol Şirketi NIOC, terminali 7 milyon varil/gün maksimum yükleme kapasitesini kaldıracak şekilde yükseltmiş durumda olup 2012 yılında İran ham petrolünün % 98'i bu terminal aracılığıyla ihraç edilmiştir (ITE Transport and Logistics ,2016, bit.ly/3BESYHx).

4-1-3-2 Lavan Adası Terminali

Çoğunlukla açık deniz alanlarından sağlanan Lavan petrolünün ihracatını gerçekleştirmektedir. Lavan, 2018'de yaklaşık 115.000 varil/gün üretim hacmiyle İran'ın en yüksek kaliteli ihracat sınıfı (35.4° API, % 1.67 kükürt) olan en küçük yükleme merkezlerinden biridir. Lavan'ın depolama kapasitesi 5.5 milyon varil ve yükleme kapasitesi 200.000 varil/gün'dür(EIA Yearly Report,2021).

4-1-3-3 Sirri Adas Limanı

Açık deniz alanlarında üretilen orta ağırlıkta, yüksek kükürtlü Sirri karışımı için bir yükleme limanı olarak hizmet vermektedir. Depolama kapasitesi 4,5 milyon varildir(bit.ly/3BESYHx).

4-1-3-4 Assaluyeh Terminali

Assaluyeh Terminali, Güney Pars bölgesinde bulunan kondensat gazı başta Çin, Hindistan, Japonya, Güney Kore ve BAE'ye ihracat için yüklendiği yerdir. Liman, kondensatın yanı sıra sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), kükürt ve petrokimya ürünlerinin yüklendiği bir noktadır. (EIA, 2021, bit.ly/3JpTfCJ).

4-1-3-5 Keshm Petrol Terminali

Hürmüz Boğazı yakınlarındaki Qeshm Adası'nda bulunan Qeshm Petrol Terminali, ham petrol, kondensat veya petrol ürünleri için 3.2 milyon varil depolama kapasitesiyle 2020 yılının ortalarında faaliyete geçmiştir. 2021'in sonlarında 3.2 milyon varil daha depolama kapasitesi eklemek için ikinci bir aşamayı planlamaktadır (Ministry of road and Urban development:2021).

4-1-3-6 Neka Terminali

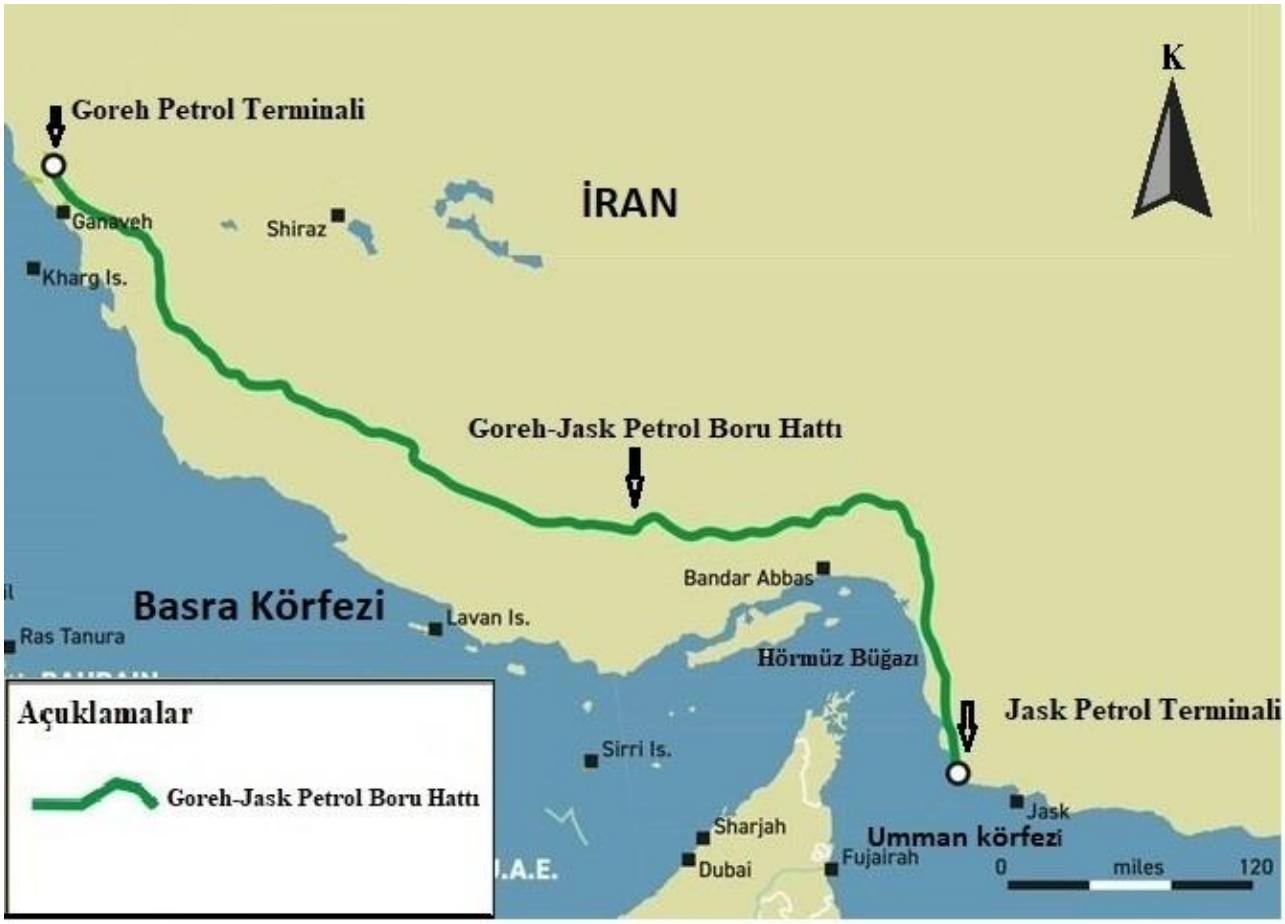
Neka, 2003 yılında Hazar Bölgesi ülkelerinden takas anlaşmaları kapsamında ham petrol ithalatı yapmak için inşa edilen İran'ın Hazar Denizi'ndeki limanıdır. Limanın yükleme kapasitesi yaklaşık 150.000 varil/gün'dür. Terminal, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan ile takas anlaşmalarını kolaylaştırmaktadır. Bu anlaşmalar kapsamında, Kazakistan, Türkmenistan ve Azerbaycan'dan gelen petrol tanker veya mavna ile İran'ın Neka Hazar Limanı'na giderken İran, körfezde eş değer miktarda petrol ihraç etmektedir. İran'a yönelik yaptırımların 2018'de başlamasıyla terminal operasyonları durdurulmuştur (The World Bank,2019).

4-1-3-7 Jask Petrol Terminali ve Beraberindeki 620 Millik Goreh-Jask Petrol Boru Hattı Projesi.

Goreh-Jask Petrol Boru Hattı, Jask'ta yeni bir petrol ihracat terminalinin geliştirilmesiyle birlikte İran için stratejik bir projedir. Yeni boru hattı, Körfez'deki Bushehrport kentindeki Goreh'ten Umman Denizi'ndeki Jask'taki yeni bir petrol terminaline günde bir milyon varile kadar ham petrol aktarma kapasitesine sahip olacaktır. Bu proje İran'ın petrol ihracatı için Hürmüz Boğazı'nı atlayabilmesine izin verecektir. Bu petrol terminali, İran'ın Hürmüz Boğazı'nın doğusundaki ilk petrol ihracat tesisi olacak ve ülkenin Basra Körfezi'nde meydana gelebilecek herhangi bir aksamayı atlatmasına yardım edecektir.

Başlangıçta, terminalde en az 2 milyon varil depolama, 1 milyon varil yükleme kapasitesi bulunacak ve Goreh-Jask Petrol Boru Hattı'nın 2022 yılına kadar devreye alınması planlanmaktadır. Nihayetinde İran, projede toplam 2 milyon varil yükleme ve 20 milyon varil depolama kapasitesi kurmayı

planlamaktadır (EIA YearlyReport,2021 bit.ly/3xL4sZb). Harita 5'te Goreh-Jask Petrol Boru Hattı gösterilmiştir.



Harita 5: Goreh-Jask Petrol Boru Hattı.

Kaynak: Tehran Times, 2021 (https://www.tehrantimes.com)

4-1-3-8 Bandar Mahşahr ve Abadan

Abadan rafinerisinin yakınındaki ihracat terminalleri Bandar Mahşahr ve Abadan (Bender İmam Humeyni olarak da bilinir), Abadan rafinerisinden rafine ürünler ihraç etmek için kullanmaktadırlar (bit.ly/3FXVRFn).

4-1-3-9 Banddar Abbas Terminali

İran'ın Hürmüzgan Eyaleti'nin yönetim merkezi olan Bender Abbas, Basra Körfezi'nin girişinde oldukça stratejik bir konumda yer alır. İran Deniz Kuvvetleri'nin ana üssü bu şehirdedir. Hürmüz Boğazı'nın

kuzey ucuna yakın bir yerde bulunan Bender Abbas Terminali, İran'ın akaryakıt ihracatı bir kısmı bu terminalde yapılmaktadır (Ministry of road and Urban development,2021).

Aynı zamanda Bender Abbas Şehrinde Şehit Recayi Limanı'da bulunmaktadır. Hürmüzgan Limanlar ve Denizcilik Genel Müdürü Alirıza Muhammedi Kereci, İRNA'ya bu konuda yaptığı açıklamada, 'Şehit Recayi Limanı, İran'ın en önemli limanlarından biri ve ülkeye ithal ve ihraç edilen malların tedarik zincirinin ana halkalarından biri olarak, burada yaklaşık 100 milyon ton mal boşaltılır ve yüklenir' diye belirtti. Ülkenin en büyük konteyner limanı ve İmam Humeyni limanından sonra konteyner dışı ikinci büyük liman olan ve ülkenin deniz ticaretinde önemli bir paya sahip olan Şehit Recayi Limanı, 'Bu liman tek başına İran'ın ihracat ve ithalatının %55'inden fazlasına sahip ve ülke limanlarının transitinden yüzde 70'ini oluşturmakta ve ayrıca ülkenin konteyner yüklerinin yükünün %90'ı burada boşaltılır' diye konuştu (İslam Cumhuriyeti Haber Ajansı, 2021).

4-1-4 İran ve Hürmüz Boğazı

Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemi İran'ın Körfez'deki hâkimiyetinden ve stratejik ehemmiyetinden bahis açıldığında akla gelen ilk husus hep "Hürmüz Boğazı" olmuştur. Zira İran, kendisine yöneltilen tehditlere karşı ültimatom vermek istediğinde genellikle bu kartını öne sürmüştür. Yakın geçmişe baktığımızda, İran-Irak Savaşı ve Körfez Savaşlarında Hürmüz Boğazı'nın stratejik öneminin ön plana çıktığı durumları hatırlamak mümkündür (shorturl.at/iBGX4).

Bildiğimiz üzere, Hürmüz Boğazı'nın en dar noktasında, kuzeyde İran, güneyde Umman olmak üzere Basra Körfezi 34 mil genişliğe kadar daralır. Hürmüz'den geçen her tanker, İran ve Umman topraklarını doğal olarak kullanmış olur. İran kıyı şeridi ise; tanker ve nakliye yollarının İran ana kıtasına çok yakın geçmesi, Körfez'de İran kontrolü altında olan adalar (Larak, Qeşm Ebu Musa, Küçük Tunb, Büyük Tunb ve Hürmüz Adaları) ve belli başlı deniz üsleri nedeniyle ayrı bir önem arz etmektedir.

İran'ın ekonomisi büyük ölçüde ticarete bağlıdır. Çünkü İran'ın petrol ihracat terminallerinin ve büyük limanlarının neredeyse tamamı Basra Körfezi'nde bulunmakta ve bu da İran'ın ekonomik refahının Hürmüz Boğazı'na bağlı olduğu anlamına gelmektedir.

Diğer Basra Körfezi ülkeleri gibi, İran'ın ekonomisi de büyük kısmı Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol ihracat gelirlerine bağlıdır. İran günde yaklaşık 0.7 milyon varil petrol ihraç etmekte ve petrol ihracat gelirleri İran hükûmetinin tüm gelirlerinin yaklaşık % 85'ini oluşturmaktadır. Yetersiz yurt içi rafinaj kapasitesi nedeniyle İran günde 400.000 varil olarak tahmin edilen benzin ithalatı için de büyük ölçüde Boğaz trafiğine muhtaç durumdadır (Husain Wahid, 2019:452,456).

İran'ın petrol ihracatının yaklaşık % 90'ı her yıl Hürmüz Boğazı'ndan geçerek tüm İran ihracatının yaklaşık % 83'ünü temsil etmektedir. İran'ın petrol ihracat tesislerinin tamamı Basra Körfezi'nde bulunduğu için İran'ın petrol ihracatının tamamına yakını Boğaz'dan geçmektedir.

4-1-4-1 Amerika Birleşik Devletleri Yaptırımları ve İran'ın Hürmüz Boğazı'nı Kapatması

8 Mayıs 2018'de ABD Başkanı Trump, ABD'nin Kapsamlı Ortak Eylem Planına (KOEP)* katılmayacağını ve Kapsamlı Ortak Eylem Planı'nı uygulamak için askıya alınan tüm ABD ikincil yaptırımlarının maksimum 180 gün sonrasında yeniden başlatılacağını duyurdu.

* (İran ile Avrupa Birliği Almanya, Fransa ve İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Çin, Rusya Federasyonu (RF), 14 Temmuz 2015'te Viyana'da Kapsamlı Ortak Eylem Planı'nı (KOEP) (Joint Comprehensive Plan of Action) imzaladılar. KOEP temel olarak İran'ı nükleer silah (NS) geliştirme eşiğinden uzak tutmayı amaçlamaktadır. 2016 yılında yürürlüğe giren bu detaylı plan hedefine ulaştığı

Yeniden yürürlüğe giren ABD yaptırımları, İran'ın tüm temel ekonomik sektörlerini hedef alıyordu. ABD yönetimi, yabancı hükûmetlerin veya şirketlerin bu tarihten sonra İran ile iş yapmaya devam etmeleri hâlinde cezalardan kaçınmalarına izin verecek muafiyet taleplerine olumlu bakmayacağını belirtmiştir.

ABD'nin KOEP'dan tek taraflı çıkışına dayanan eski ABD yaptırımlarının İran ekonomisine, küresel toplumun İran'a baskı yapma konusunda uyumlu olduğu 2012-2015 döneminde yaptığı yaptırımlar kadar zarar verip vermeyeceği belirsizdi (Birleşmiş Milletler, 2018, bit.ly/3rlWXXr).

Bu zaman diliminde İran ekonomisi yılda % 9 küçüldü, ham petrol ihracatı günde yaklaşık 2.5 milyon varilden yaklaşık 1.1 milyon varile düştü ve İran yurt dışındaki bankalarda tutulan 120 milyar dolarlık İran rezervini geri getiremiyordu.

2015 yılında KOEP* yaptırımlarının hafifletilmesi, İran'ın petrol ihracatını neredeyse yaptırım öncesi seviyelere çıkarmasına, döviz rezerv fonlarına yeniden erişim sağlamasına ve uluslararası finansal sisteme yeniden entegre olmasına, yıllık yaklaşık % 7 ekonomik büyüme sağlamasına ve kilit sektörlerde yabancı yatırım çekmesine imkan sağlamıştır.

2018'de ABD'nin ikinci yaptırımlarının yeniden başlatılması, çok sayıda büyük şirketin ABD tarafından cezalandırılma riskinden ziyade İran pazarından çıkma kararlarını duyurması nedeniyle İran ekonomisine zarar vermeye başladı. Etkilerin bir göstergesi olarak, İran para biriminin değeri Haziran 2018'de keskin bir düşüş yaşadı ve ekonomik temelli bazı iç huzursuzluklar birlikte alevlendi (Michael Ratner,2018:2-7).

4-1-4-2 Hürmüz Boğazı'nın Kapatılmasına Yönelik İran'ın Perspektifi

ABD'nin yaptırım tehditleri İran'ın petrol ihracat gelirlerini azaltabileceği için İran'ında Hürmüz boğazını kapatma tehdidine başvurmasına sebep olmuştur. Tarihsel olarak, Birleşmiş Milletler ve çok taraflı yaptırımlar, İran'ın enerji sektörünü geliştirme kabiliyetini baltalayarak, yatırım ve finansal bağlantıları hedefleyerek İran'ın nükleer programını geliştirme kabiliyetini azaltmaya çalışmıştı ancak İran'ın petrol ihraç etme kabiliyetini doğrudan hedef almıyordu ama bu strateji 2012'de değişmiştir.

İran'ın Boğaz üzerinden ticarete olan bağımlılığı nedeniyle, Hürmüz Boğaz'ını kapatma girişiminde bulunma ihtimali düşük olabilir. Petrol ihracatı, İran hükûmetinin mali dengesi sağlığı ve bir bütün olarak İran ekonomisi için hayati önem taşımaktadır. İran, sadece 2018'in ilk yarısında günde yaklaşık

* (İran ile Avrupa Birliği Almanya, Fransa ve İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Çin, Rusya Federasyonu (RF), 14 Temmuz 2015'te Viyana'da Kapsamlı Ortak Eylem Planı'nı (KOEP) (Joint Comprehensive Plan of Action) imzaladılar. KOEP temel olarak İran'ı nükleer silah (NS) geliştirme eşiğinden uzak tutmayı amaçlamaktadır. 2016 yılında yürürlüğe giren bu detaylı plan hedefine ulaştığı takdirde, nükleer silahlanmayı önlemede yaptırımların askerî yöntemlerden daha etkili olduğu tezine güçlü bir destek sağlayabilecektir.

2.2 milyon varil ortalama petrol ihracatı için değil aynı zamanda ihtiyaç duyulan bazı gıda ve tıbbi ürünlerin ithalatı için de Boğaz'a bağımlıdır.

Ancak birçok uzman İran'ın Hürmüz Boğazı'yla ilgili uyarılarını petrol ihracatını savunmak için uzun süredir devam eden konumunun bir tekrarı olarak görmektedir. Bu yaptırımlar eğer İran'ın petrol ihracatını tamamen durdurursa, İran'ın Boğaz'ı kapatma girişiminde bulunma ihtimalinin artacağı anlamına gelmektedir (Ali Nasir,2013:77-83).

Şunu belirtmek önemlidir ki, İran, Boğaz'dan geçen trafiği tehdit ederek komşuları ve müşterileri de dahil olmak üzere, neredeyse tamamı ABD'nin KOEP'dan çıkmasına karşı çıkan ve hâlâ İran'la ekonomik olarak ilişki kurmak isteyen diğer ülkeleri yabancılaştırma riskiyle karşı karşıya kalabilir. İran dahil Basra Körfezi'nden gelen petrolün çoğu Asya ülkelerine giderken İran'ın en büyük petrol ihraç ettiği ülkeler Çin ve Hindistan'dır.

2019 yıllında İran'ın ihracatına bakarsak: Ham Petrol % 49.4 (dolar12.3 Milyar), Etilen Polimerler % 10,5(dolar2.63 Milyar), Asiklik Alkoller % 4.36(dolar1.09 Milyar), Demir Cevheri % 4.24 (1.06 Milyardolar) B) ve Kuruyemiş % 2.52 (630 milyon dolar) şeklinde olmuştur. İran'ın varış noktasına göre ihracatı çoğu Hürmüz boğazından geçerek şu şekildeydi: Çin % 48,3 (12.1 Milyar dolar), Hindistan % 12.1 (3.03 Milyar dolar), Güney Kore % 7.58(dolar1.89 Milyar), Türkiye % 6 (1.5 Milyar dolar) ve Birleşik Arap Emirlikleri % 4.56 (1,14 milyar dolar) (OEC, 2019).

Amerika Birleşik Devletleri'nin KOEP'dan çekilmesinden ve yaptırımları yeniden uygulama niyetini belirtmesinden birkaç hafta sonra, Hindistan Dışişleri Bakanı Sushma Swaraj, "Hindistan, herhangi bir ülkenin tek taraflı yaptırımlarını değil, yalnızca BM yaptırımlarını uygulamaktadır. Ayrıca Çin, ABD'nin İran'dan tüm ithalatı durdurma talebine uymayabileceğini belirtmiştir. İran'ın dördüncü en büyük petrol ve gaz ithalatçısı olan Türkiye de ABD'li yetkililere yaptırımlara uymayacağını açıklamıştır* (Husain Wahid,2019:452,456).

Bu konu için sonuç olarak şunu söyleyebiliriz: Tarihe baktığımızda İran'ın bazen uluslararası yaptırımlar nedeniyle petrol ve petrol bazlı ürünlerini ihraç edemediğinde boğazı kapatacağını ilan ettiğini görmemiz mümkündür. Bu gerçekler ışığında da Hürmüz Boğazı'nın İran'ın en stratejik noktası olduğunu söylemek imkân dahilindedir. İran kaçınılmaz bir çatışma ile karşı karşıya olduğundan emin olmadıkça da bu eyleminin, ekonomisini mahvedeceğini bile bile boğazı asla kapatmaya çalışmayacaktır.

* ABD'nin ambargo tehdidi ve bu yönde aldığı kararlar BM Kararları değildir.

4-2 IRAK

Irak, Asya'nın güneybatısında ve Orta Doğu diye tanımlanan coğrafyanın doğudaki son veya Arap dünyasının kuzeydoğu kesiminde yer alan bir Arap ülkesidir. Kuzeyde Türkiye, doğuda İran, batıda Suriye ve Ürdün, güney kısmında da Kuveyt ve Suudi Arabistan gibi Basra Körfezi'ne komşu ülkeler yer almaktadırlar. Irak matematik konum olarak da 29° - 37° kuzey enlemleri ile 39° - 48° doğu boylamları arasında yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, Irak ülke Profili, 2021).

Irak'ın toplam sınırı 3.631 km uzunluğundadır. Basra Körfezi'nin kuzeybatı kıyısına olan sınır uzunluyu 58 km'dır. Başka bir deyişle Irak sınırlarının sadece % 1,6'lık bir kısmı Arap-İran Körfezi'nde yer almakta ve bu da ülkeye jeopolitik açıdan kırılgan bir zemin sunmaktadır.

Çoğu coğrafyacılar, ülkenin coğrafyasını dört ana bölgeye ayırır: Batıda ve güneybatıda çöl bölgesi, yukarı Dicle ve Fırat nehirleri arasında yer alan yaylalar ve kuzey- kuzeydoğudaki dağlık ve Dicle-Fırat'ın aktığı alüvyon ova bölgeleri. Bunun yanında Irak'ın resmî istatistik raporları, toplam arazi alanını 438.446 km^2 olarak verirken, ABD Dışişleri Bakanlığı yayını, alanı 434.934 km^2 olarak vermektedir (Library of Congress – Federal Research Division, 2-7.2006).

Stratejik konum olarak, Irak Asya'nın güneybatı kesiminde ve Arap ülkelerinin kuzeydoğusunda yer almaktadır; bu konum stratejik anlamda büyük bir öneme sahiptir. Çünkü üç kıtayı Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayan kara köprüsü gibidir. Aynı zamanda Hint Okyanusu ve Akdeniz'i birbirine karadan bağlar. Yani karada güney ve doğuda Asya'dan Avrupa'ya giden en kısa yolun Irak'tan geçtiğini söyleyebiliriz.

Dicle ve Fırat olmak üzere iki büyük nehir, kuzeyden güneye Irak üzerinden geçer ve Basra Körfezi yakınlarındaki Şattülarap'ta birleşirler. Bu nehirler Irak'a önemli miktarda verimli topraklar sağlamaktadırlar. Dicle ve Fırat nehirleri arasındaki bölge, tarihsel anlamda Mezopotamya olarak bilinmektedir. Mezopotamya medeniyetin beşiği olarak bilinir. İnsanoğlu ilk olarak burada okumaya, yazmaya, bilim, sanat ve yasalar yaratmaya ve örgütlü bir devlet altında şehirlerde yaşamaya başlamışlardır (Salma Adnan,2009,35-37).

Bugün Irak olarak bilinen ülke, 20. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun bölünmesine kadar imparatorluğun bir bölgesiydi. Üç vilayetten, Musul, Bağdat ve Basra'dan oluşan Irak Nisan 1920'de Milletler Cemiyeti'nin himayesinde İngiliz Mezopotamya Mandası olarak kuruldu. Bu vilayetleri tek bir krallıkta birleştiren İngiliz destekli bir monarşi, 1921'de Irak Kralı I. Faysal yönetiminde kuruldu. Irak Haşimî Krallığı, 1932'de İngiltere'den bağımsızlığını kazandı. 1958'de monarşi devrildi ve Irak Cumhuriyeti kuruldu. Irak 1968'den 2003'e kadar Arap Sosyalist Partisi BAAS tarafından kontrol edilmekteydi.

4-2-1 Irak Demografisi

Irak Planlama Bakanlığı tarafından açıklanan resmî nüfus sayımı sonuçlarına göre, Irak'ın nüfusu 2021 yılında 41 milyon 156 bin kişiye ulaşmıştır. Cinsiyet nüfus dağılımı % 50,61 erkek ve % 49,39 kadın olup, cinsiyet oranı her 100 kadın için 102.48 erkek şeklindedir (Tablo 8).

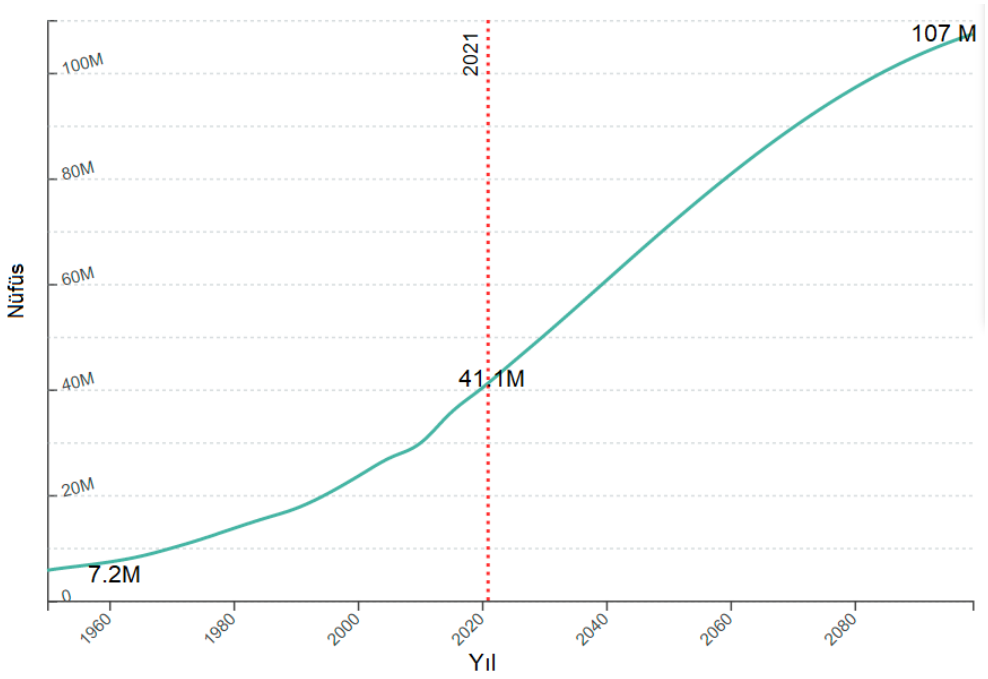
Tablo 8: Irak Nüfusunun Yıllara Göre Cinsiyet ve Artış Oranı

Yıl	Nüfus Miktarı	Erkek %	Kadın %	Artış Oranı %
1955	6.502.657	50	50	2.24
1975	11.684.590	51.02	48.98	3.29
1995	20.149.338	50.42	49.58	3.12
2000	23.497.585	50.44	49.56	3.05
2010	29.741.976	50.51	49.49	2.65
2015	35.572.261	50.56	49.44	3.37
2016	36.610.632	50.57	49.43	2.92
2017	37.552.781	50.58	49.42	2.57
2018	38.433.600	50.59	49.41	2.35
2019	39.309.788	50.6	49.4	2.28
2021	41.156.416	50.61	49.39	2.32
2025	45.187.256	50.65	49.35	2.36
2035	55.342.596	50.66	49.34	1.97
2040	60.583.723	50.64	49.36	1.83

Kaynak: worldometers, 2021.

Tablo 8'e görüldüğü üzere 1955 yılında Irak'ın nüfusunun 6.5 milyon olarak tahmin edildiği görülürken, bu sayı 2021'de 41 milyona yükselmiştir. Aynı zamanda 10 milyondan fazla Iraklı diasporada yaşamaktadır. Irak nüfusunun % 2,3'ü olan artış oranına göre 2040 yılına kadar 60 milyon nüfusa ulaşacağı tahmin edilmektedir (Şekil 5).

Şekil 5: Irak Nüfusunun Artışı



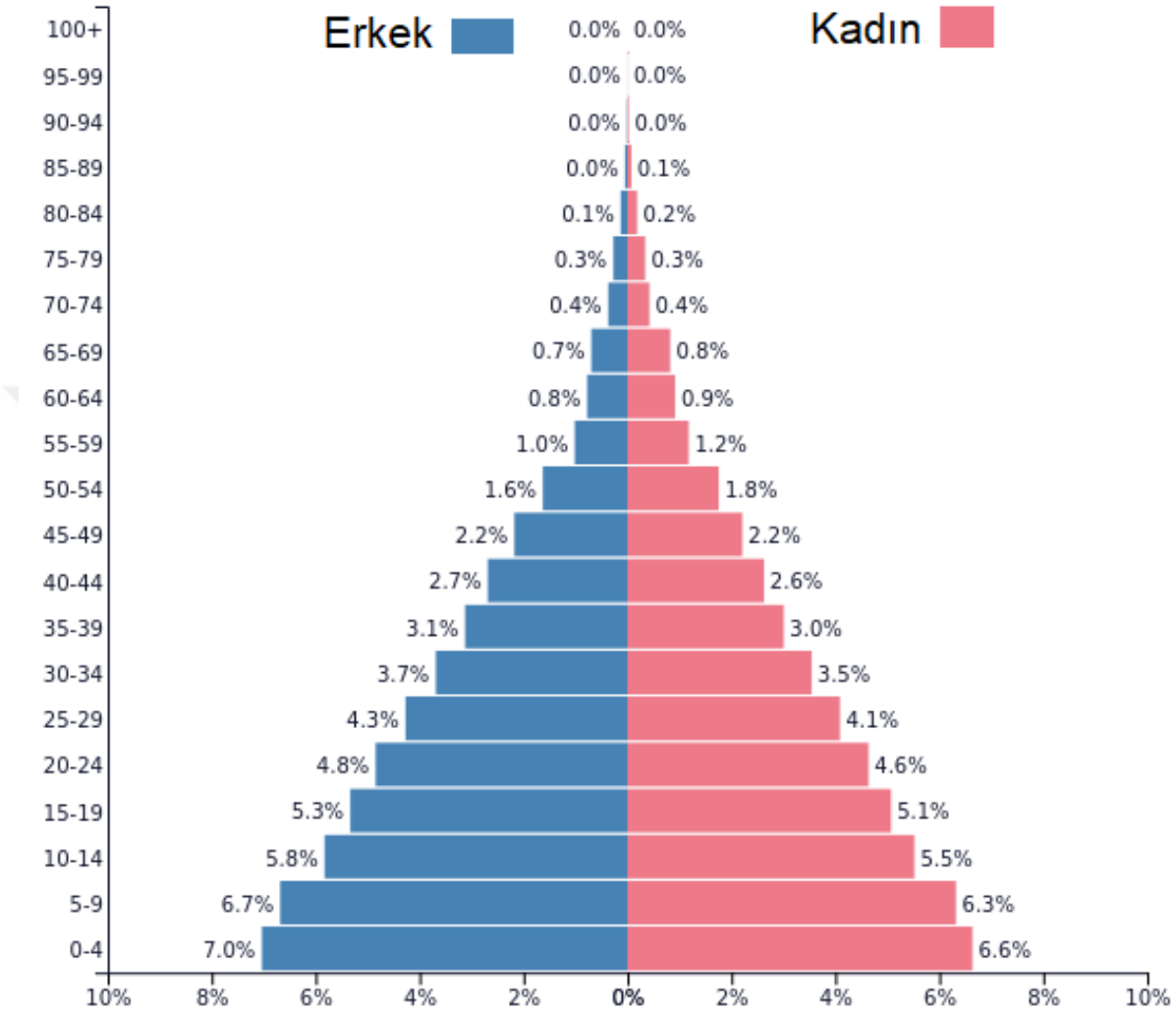
Kaynak: (worldometers, Irak, 2021)

Mevcut projeksiyonlara göre, Irak'ın nüfusu 21. yüzyılın geri kalanında artmaya devam edecek ve 2085'in sonunda 100 milyonu aşacaktır. Bu yüzyılın sonunda Irak'ın nüfusunun 107.33 milyona ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Irak'ta artan ölüm oranlarına ve mültecilerin göçüne neden olan devam eden çatışmalara rağmen, nüfus artmaya devam etmektedir. Bu da Irak'ta kadın başına % 3,5 olan doğurganlık hızı ve bebek ölüm oranının düşüşüyle açıklanmaktadır.

Irak toplumu genç bir toplum olarak kabul edilmektedir. Şekil 6'ye bakıldığında görülecektir ki 2019 yılında toplam nüfusun % 40,4'ü 15 yaşın altındadır. Ekonomik olarak aktif nüfus (15-64) yaş grubu ülke toplam nüfusunun % 56,5'ine tekabül ederek yaş grupları arasında en yüksek oranı oluşturan gruptur. Yaşlı denebilecek yaş grubu (65 yaş ve üzeri) oranı ise toplam nüfusun sadece % 3,1'ini oluşturmaktadır.

Şekil 6: Irak Nüfus Piramidi



Kaynak; World Population Pyramid, https://www.populationpyramid.net/iraq/2019.

Iraktaki Etnik Gruplar ve Konuşulan Diller ise, ABD Merkezi İstihbarat Ajansı Factbook'a göre, Irak'ta Müslümanlar toplam nüfusun % 95-98'ini (Şiîler % 64-69, Sünnîler % 29-34), Hristiyanlar % 1'ini (Katolikler, Ortodokslar, Protestanlar ve Doğu'da Süryani Kilisesi) ve diğer yerel dinler % 1 ile % 4 arasında bir oranı oluşturmaktadır.

Irak, çok etnikli bir ülkedir. Federal hükûmet, dinî mezhep veya etnik kökenle ilgili herhangi bir veriyi istatistiklerine dahil etmemeyi tercih etse de uluslararası kurumlara göre mezhep ayrımı yapmadan Arapların oranı toplam nüfusun % 75-80'ini oluşturmaktadır. Kürtler % 15-20, diğer etnik kökenler ise (Türkmenler, Yezidiler, Şebekler, Kakailer, Bedeviler, Ermeniler, Asuriler, Çerkezler, Mandaean Sabiiler, Persler dahil) % 5'i oluşturmaktadırlar.

Irak Cumhuriyeti'nde konuşulan diller şunlardır: Arapça ve Kürtçe resmî dillerden sayılmakla beraber Türkmence, Süryanice (yeni Aramice) ve Ermenice dilleri bu dillerin konuşulduğu ve nüfusun çoğunluğunu oluşturduğu bölgelerde resmîdirler) (CIA world-factbook,2020).

4-1-3 Irak Ekonomisi

Irak'ın ekonomisi 1950'lere kadar neredeyse tamamen tarıma dayalıydı ancak 1958 devriminden sonraki ekonomik büyüme 1958 öncesine göre oldukça dikkat çekicidir. Bu büyümenin en büyük nedenlerinden biride petrolün ekonomiye sağladığı katkıdır. 1980'de Irak, Suudi Arabistan'dan sonra Arap dünyasının en büyük ikinci, Orta Doğu'nun üçüncü büyük ekonomisine sahipti; devletin egemen olduğu karma, merkezi ve planlı bir ekonomi gelişmişti.

Ancak, İran-Irak Savaşı sırasında ekonomi, özellikle petrol ihracatı zarar gördü ve gayri safi yurt içi hasıla (GSYİH) bazı yıllarda düştü. Kuveyt'in işgali, Irak'ın Basra Körfezi Savaşı'ndaki yenilgisi ve 1990'da başlayan BM ambargosu ise ekonomide ciddi sorunlar yarattı ve Irak'ın mali sistemine çok büyük bir darbe indirdi (Mohammed Lehmis, 2008,377-380). Irak'ta yaşanan tüm çatışma ve huzursuzluklardan Şekil 8'te görüldüğü gibi ülkedeki petrol üretimi etkilenmiştir.

1990'dan sonra Irak ekonomisi hakkında çok az somut veri var ancak mevcut tahminler, Körfez Savaşı'nı takip eden yılda GSYİH'nın önceki seviyesinin dörtte birinden daha azına düştüğünü gösteriyor. BM ambargosu altında Irak ekonomisi beş yıl boyunca küçüldü ve Irak hükûmetinin 1997'de BM'nin gıda karşılığı petrol programını uygulamasına* kadar Irak'ın GSYİH'si yeniden pozitif yıllık büyüme yaşamaya başladı (Gıda karşılığı petrol programı genal bürosu, 2011).

Irak Savaşı'nın ilk aşamasının (2003) ardından, gıda karşılığı petrol programı sona erdi, yaptırımlar kaldırıldı ve ABD tarafından Irak'ı yönetmek üzere atanan sivil yöneticilerden oluşan Geçici Koalisyon Yönetimi (GKY)* kuruldu. Uluslararası bağışçılar, Ekim 2003'te Madrid'de düzenlenen bir bağış konferansında Irak'ın yeniden inşası için milyarlarca dolarlık yardım sözü verdiler. Irak'ın büyük ölçüde Saddam Hüseyin dönemindeki ağır savaş harcamaları yoluyla biriken devasa dış borcu, 2004 yılında 19

* (Petrol karşılığında Gıda Programı, 1990 yılı Ağustos ayında Irak'ın Kuveyt'i işgal etmesinin ardından ambargo altına alınan Irak'ta halkın temel gıda ve sağlık ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi 986 numaralı kararı ile gelir sağlayabilmesi için Irak hükûmetinin petrol satmasına izin veren programdır).

* (Geçici Koalisyon Yönetimi, Irak'taki Saddam Hüseyin iktidarının yıkılmasından sonra 21 Nisan 2003 - 28 Haziran 2004 tarihleri arasında bu ülkeyi yönetmiş olan çokuluslu güç. ABD ve İngiltere dışında 32 ülkenin daha katkı yaptığı geçici koalisyon yönetimi bu süre zarfında Irak'taki yasama, yürütme ve yargı işlemlerini uyguladı.)

zengin alacaklı ülkeden oluşan Paris Kulübü'nün Irak'ın 40 milyar dolarlık borcunun yüzde 80'ini iptal etmeyi kabul etmesiyle azaldı (Hideki Matsunaga,2019,35-44).

Petrol üretimi ve ekonomik kalkınma, 2003 Irak Savaşı'nın başlamasından sonra geriledi. Ekonomi, devam eden şiddetin olumsuz etkisi, yüksek enflasyon oranı da dahil olmak üzere ciddi sorunlarla karşı karşıya kaldı. Yedek parça kıtlığı, eskimiş üretim yöntemleri ve modası geçmiş teknoloji, yüksek işsizlik oranı, ciddi şekilde bozulmuş altyapı ile modern piyasa uygulamalarında deneyimi olmayan bir özel sektörün engellediği bir petrol sektörüyle karşı karşıyaydı (Nwar Jalil Hashim, Amjad Zen Aabddin, 2016,12-17).

GKY, bu zorluklarla başa çıkmak için büyük ölçüde hazırlıksızdı. Kötü yönetim, kötü planlama ve israf nedeniyle Irak ekonomisi başarısızlığa uğradı. Ancak beraberinde Amerikalı yöneticilerin liberal reformları hızla uygulamaya yönelik çabaları, Iraklıların koşullarını iyileştirmeye çalışmaları ABD güçlerine karşı büyüyen bir isyanı yatıştırmak için yeterli değildi.

GKY'nin Haziran 2004'te dağılmasından sonra iktidara gelen Irak yönetimlerinde yeniden yapılanma dengesiz bir şekilde biçimlenmekteydi. Kuzey bölgesi gibi nispeten güvenli bölgeler hızlı ilerleme kaydederken, ülkenin çoğu yüksek işsizlik, temel mal fiyatlarındaki artış ve hizmetlere yetersiz erişimden mustarip olmaya devam etmekteydi. 2007'de şiddetin azalmaya başlamasıyla kısmi olarak iyileşme belirtileri görülmeye başlamıştı. Enflasyon o yıl yönetilebilir, 2009'da da petrol ihracat gelirleri savaş öncesi seviyelere döndü. Ancak çökmekte olan altyapı, şiddet ve yolsuzluk, Irak'ın toparlanmasını olumsuz etkilemeye devam etmekteydi (Hideki Matsunaga, 2019).

4-1-3-1 Irak'taki Gaz ve Petrol Rezervleri

Petrol, Irak'ın en değerli yeraltı kaynağıdır. Ülke, dünyanın bilinen en büyük rezervlerinden birinin payına sahiptir ve İran-Irak Savaşı'ndan önce Irak, dünyada en büyük ikinci petrol ihraç eden ülke durumundaydı. Petrol üretimi bugün GSYİH'nın en büyük kısmını oluşturmakta ve Irak'ın ihracatının neredeyse tamamını kapsamaktadır. Irak, Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü'nün (OPEC) kurucu üyesi olmakla birlikte üretim kotaları ve dünya petrol fiyatları konusundaki anlaşmazlıklar, Irak'ı sık sık diğer OPEC üyeleriyle karşı karşıya getirmektedir. Petrol ilk olarak 1927 yılında Kerkük yakınlarında Türk Petrol Şirketi tarafından keşfedilmiş, 1929 yılında ise bu şirketin ismi Irak Petrol Şirketi (IPŞ) olarak değiştirilmiştir (https://usiraq.procon.org).

Musul ve Basra'da petrol aramaları başlaması ve 1940 ile 1950'lerde birçok yeni saha keşfedilmesi ile büyük üretime geçildi. Hâlen yeni alanlar keşfedilmeye ve geliştirilmeye de devam edilmektedir.

IPŞ, 1975'te tüm yabancı petrol şirketleri gibi 1972'de kamulaştırıldı ve Irak petrol endüstrisi bu olaydan sonra Irak Ulusal Petrol Şirketi ve yan kuruluşları aracılığıyla hükûmet tarafından kontrol edilmeye başlandı.

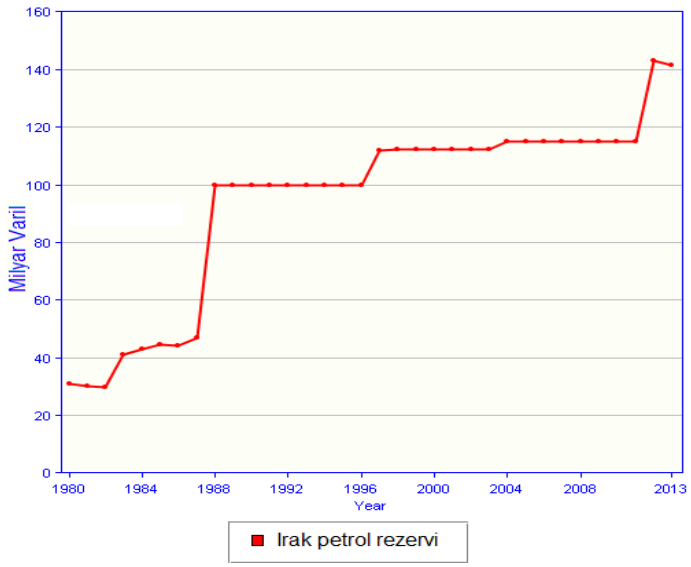
ABD- Enerji Bilgi Yönetimi'ne göre, Irak'ın kanıtlanmış petrol rezervleri 145 milyar varildir (Şekil7). Ancak bu istatistikler 2001'den beri yenilenmemiş ve büyük ölçüde yaklaşık otuz yıl öncesine ait iki boyutlu sismik verilere dayanmaktadır. Jeologlar ve araştırmacılar, batı ve güney çöllerindeki nispeten keşfedilmemiş toprakların, tahminî ek 45 ila 100 milyar varil petrol içerebileceği tahmin etmektedirler.

Bugün Irak'ın petrol sektörünü geliştirmesinin önündeki en büyük zorluk kaynakların mezhepsel-demografik hatlar arasında eşit olarak bölünememesidir. Bilinen hidrokarbon kaynaklarının çoğu, güneydeki Şiî bölgelerinde ve etnik olarak Kürt olan kuzeyde yoğunlaşırken, çok az kaynak Sünnî azınlığın kontrolünde bulunmaktadır. Irak'taki bilinen petrol ve gaz rezervlerinin çoğu, ülkenin doğu kenarı boyunca uzanan bir kuşak oluşturmaktadır.

Irak, devasa olarak kabul edilen 9 saha (5 milyar varilin üzerinde) ve bilinen 22 büyük sahaya (1 milyar varilin üzerinde) sahiptir. Bağımsız araştırmacılara göre, Güneydoğu Irak'taki devasa saha kümeleri, dünyada bilinen en büyük petrol konsantrasyonunu oluşturmakta ve ülkenin kanıtlanmış petrol rezervlerinin % 70 ila % 80'ini içermektedir (ABD- Enerji Bilgi Yönetimi) (EIA) (t.ly/IY5I).

Petrol rezervlerinin tahminî % 20'si Irak'ın kuzeyinde, Kerkük, Musul ve Khanaqin yakınlarında bulunuyor. Rezerv hakları üzerindeki kontrol, bölgedeki etnik gruplar arasında bir tartışma ve bazen çatışma kaynağıdır.

Şekil 7: Yıllara Göre Irak'taki Petrol Rezervi Değişimi.



Kaynak: ABD- Enerji Bilgi Yönetimi (EIA), (https://www.eia.gov/international/data/world)

Dünyanın en zengin petrol rezervine sahip ilk 7 ülkesinin 5 tanesi Basra körfezine kıyısı olan ülkelerdir (Tablo 9).

Tablo 9: 2020 Petrol Rezervine Sahip Olan Başlıca Dünya Ülkeleri

Ülke	EIA	OPEC	British Petrolüm	Üretim	Rezervde üretim yıllar kapasite
Venezuela	303,806	302,809	300,900	831.1	366
Suudi Arabistan	258,600	266,260	266,000	3,818.1	68
İran	208,600	208,600	155,600	1,452.9	144
Kanada	170,300	4,421	172,200	1,336.8	127
Irak	145,019	147,223	143,100	1,624.8	96
Kuveyt	101,500	104,000	104,000	1,067.2	95
BAE	97,800	98,630	98,630	1,133.7	86

Kaynak: Worldmeters, countries by proven oil reserves,2020.

Tablo 9'de görüldüğü gibi Irak 140 Milyar varil rezervi ile dünyada 5. Sırada yer alır ve oransal olarak da % 8.7 paya sahiptir.

4-2-2-2 Irak Petrol Üretimi

Irak, açıkladığımız gibi Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü'ne (OPEC) mensup Suudi Arabistan'dan sonra en büyük ikinci ham petrol üreticisidir. Orta Doğu'daki kanıtlanmış rezervlerin % 17'sini ve küresel rezervlerin % 8'ini temsil eden 145 milyar varil ile dünyanın en büyük beşinci kanıtlanmış ham petrol rezervine sahiptir. Irak'ın tamamı karada bilinen başlıca sahalarının çoğu üretimde veya geliştirme aşamasındadır.

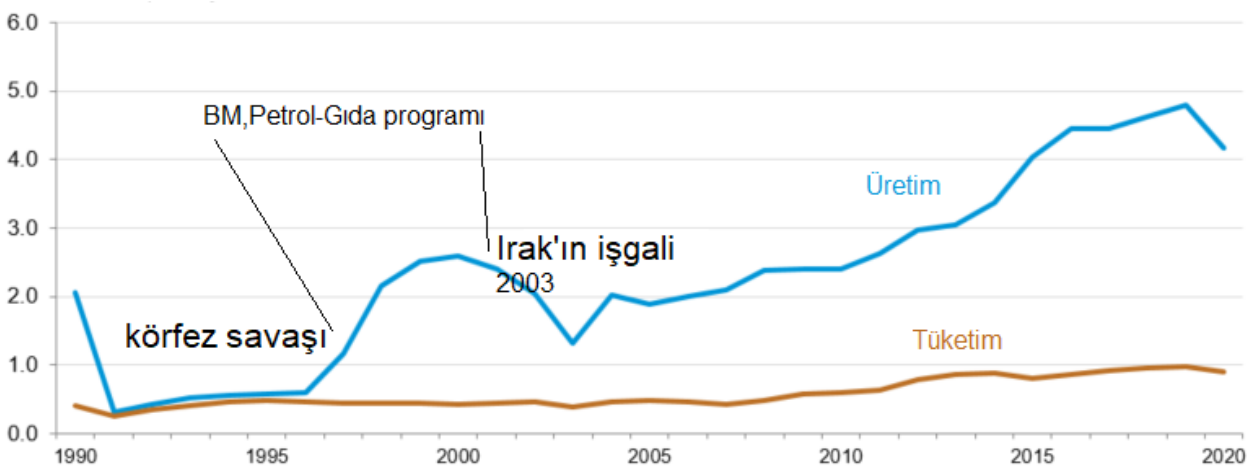
Irak'ın ham petrol üretimi 2013'ten 2019'a kadar tedrici bir şekilde artarak günlük ortalama yaklaşık 300.000 varilden 4.7 milyon varile ulaştı. 2020'nin ilk yarısında Irak'ın ham petrol üretimi ortalama 4.4 milyon varil/gün olarak gerçekleşti. Irak, OPEC+ Anlaşmasına uymak için 2020'nin ikinci çeyreğinde gönüllü olarak ham petrol üretimini azalttı (ABD- Enerji Bilgi Yönetimi) (EIA).

Şekil 8'te gösterildiği gibi, Irak'ın ham petrol üretimi 2019'da günlük ortalama 4.7 milyon varil/gün ile 2018 üretim seviyesinden 100.000 varil/gün daha fazladır. Bağdat'taki merkezi hükûmet altında 4.2 milyon günden fazla üretildi ve şu anda IKBY tarafından işletilen kuzey sahalarında (Baba, Jambur ve Habbaz petrol sahaları) yaklaşık 450.000 varil/gün üretim yapmaktadır. Basra Light, Irak'ın en büyük ham petrol akışı olup, toplam Irak üretiminin yaklaşık 3.1 milyon varil/gününü oluşturmaktadır.

Irak, 2019'de 716,386 varil/gün petrol ve diğer petrol sıvılarını tüketmekteydi. Irak'ta petrol sıvıları tüketimi son on yılda, ortalama yıllık % 4 arttı. Yerli rafineriler Irak'ın petrol tüketim ihtiyacının çoğunu

karşılamaktadır. Ancak Irak, başta benzin olmak üzere bazı petrol ürünlerinin ithalatını yapmaktadır. Irak ayrıca elektrik enerjisi üretimi için ham petrol kullanmasına karşılık doğrudan yakma için kullanılan ham petrol 2016'da 169.000 varil/gün iken 2019'da yaklaşık 28.000 varil/güne geriledi (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü, OPEC).

Şekil 8: Irak toplam petrol ve diğer petrol sıvılar üretimi ve tüketimi.



Kaynak: ABD- Enerji Bilgi Yönetimi (EIA) (shorturl.at/stMN5)

Tablo 10'da gösterildiği 2020'de Dünyanın en fazla petrol üreten ilk 10 ülkesinin 5 tanesi Basra körfezine kıyısı olan ülkelerdir. Tabloda görüldüğü gibi Irak 4.7 milyon varil rezervi ile dünyada 5. sırada yer alır.

Tablo 10: Ülkelerin 2020 Petrol Üretimine Göre Sıralaması.

Ülke	**Üretim Milyon Varil/Gün**
ABD	11,307,560
Rusya	9,865,495
Suudi Arabistan	9,264,921
Kanada	4,901,101
Irak	4,702,311
Çin	3,888,989
BAE	3,138,249
Brezilya	2,939,950
İran	2,665,809
Kuveyt	2,625,145

Kaynak: : ABD- Enerji Bilgi Yönetimi,2020 (EIA) bit.ly/3FdHmwm

4-2-2-3 Irak Petrol İhracatı

Irak ekonomisi, daha önce de açıkladığımız gibi, neredeyse tamamen petrol ihracatına bağlıdır. Irak'ın petrol ihracatının % 98'i Hürmüz Boğazı ve Kerkük Yumurtalık boru hattıyla Türkiye'de bulunan Ceyhan Terminali'nden petrol tankerleriyle yapılmaktadır. Clipper Data tarafından yayınlanan tanker sevkiyatlarına göre, Irak'ın toplam deniz yoluyla taşınan ham petrol ihracatı 2020'da günde ortalama 3.5 milyon varil civarında olduğunu civarındadır.

2019'da Irak'ın deniz yoluyla ihracatının yaklaşık % 80'i Basra Körfezi'ndeki güney terminalleri ve limanlarından sevk edilmekteydi. Irak'ın kuzey bölgesinden gelen ham petrol ise, boru hattı ile Türkiye'nin Adana ilinin Ceyhan ilçesindeki limana gönderilmektedir. Asya (Hindistan, Çin ve Güney Kore liderliğindeki), Irak'ın ham petrolünün ana bölgesel varış noktasıydı ve 2019'da Irak'ın ham petrol ihracatının % 62'si bu bölgeye ihraç edildi (Şekil 9). Çin ve Hindistan, Irak'tan günde yaklaşık 1 milyon varil ham petrol ithal etti (Irak'ın toplam ihracatının yaklaşık yarısı), bu da onları yıl boyunca Irak'ın ham petrolünün en büyük alıcıları hâline getirdi (EIA,2019).

Asya dışında, ABD 331.000 V/G ile Irak'tan en fazla ham petrol ithal eden ülke oldu (Irak'ın toplam ihracatının % 8'i). ABD ham petrol ithalatı, esas olarak Venezuela'dan azalan ABD ham petrol ithalatını kısmen dengelemek için 2017'de yıldan yıla 180.000 varil/gün arttı. Ancak, Irak'ın ABD'ye petrol ihracatı, yüksek ABD ham petrol üretimi ve ABD'nin Kanada'dan ağır petrol sahalarından yaptığı yüksek ithalat nedeniyle 2018 ve 2019'da düştü. Aynı yılda, tüm Avrupa ülkeleri Irak'ın ham petrol ihracatının % 24'ünü ithal etmiştir.

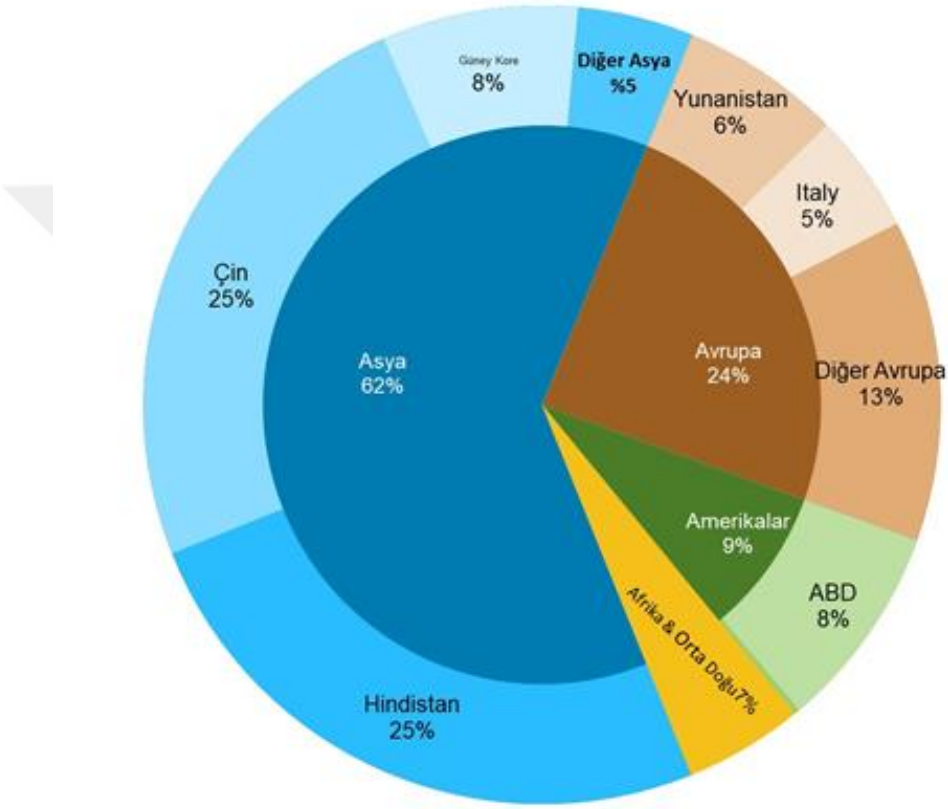
Irak, IKBY'nin(Irak Kürt Bölgesel Yönetimi) bağımsızlık referandumu ve ardından kuzeydeki ham petrol üretim kesintilerinden bu yana daha da acil hâle gelen bir konu olan Kerkük-Yumurtalık Ceyhan boru hattı kuzey ihracat kapasitesini genişletmek için çeşitli seçenekleri değerlendirdi.

Irak'ın daha önce kapalı olan kuzey üretiminin bir kısmını serbest bırakmasına izin veren taşıma kapasitesini genişletmek için, Irak, Kerkük sahalarını Baiji Rafinerisi'ne bağlayan boru hattını onardı ve rafinerinin ilk ünitesini 2018'in ortalarında tekrar devreye aldı. İkinci üniteyi ise Ocak 2021'de devreye alabilmek için çalışma başlattı. Irak Petrol Bakanlığı, diğer Baiji birimlerini 2023 yılına kadar eski hâline getirmeyi hedeflemekle beraber bütçe kısıtlamaları bu süreci daha da geciktirebilir. Kerkük sahaları ayrıca IKBY ve Kuzey Irak'taki küçük yerel rafinerilere de hizmet vermektedir (EIA,2021).

Irak'ın kuzeyinden çıkarılan ham petrolü için geçici olarak kurduğu bir diğer çıkış noktası 2017'de imzalanan İran ile takas anlaşmasıydı. Irak, Kerkük sahalarından İran'a günde yaklaşık 30.000 varil ham petrol sevk etti ve İran da Kharg terminalinden Basra'ya eş değer hacimde ham petrol sevk etti. Ancak bu

düzenleme, ABD yaptırımlarının İran aleyhine yürürlüğe girmesiyle Kasım 2018'de sona erdi (Ahmed Mehdi,2018,15-21).

Şekil 9: Irak'ın 2019 yılında varış noktasına göre deniz yoluyla petrol ihracatı*



Kaynak: ABD Enerji Enformasyon Kurumu,US Energy Information Administration(EIA)

* NOT: 2019 yılında ihracatı 4.0 milyon varil/gün olmuştur. İhracat sadece deniz yoluyla ticareti yapılan ham petrolü içermektedir

4-2-3 Irak Cumhuriyeti'nin Deniz Limanları

Irak'ın Basra Körfezi'nde tek bir deniz çıkışı vardır; 58 km sahil uzunluğuyla Irak'ın güneyinde Basra vilayetinde yer alır ve bu da 3.809 km olan Irak Cumhuriyeti'nin toplam sınırlarının % 1,6'sını temsil eder. Irak'ın tüm önemli limanları, Basra vilayetinin Zübeyr ve Al-Faw ilçeleri idari sınırları içinde yer almaktadır. Irak'ın ayrıca Dicle, Fırat ve Şattülarap nehirlerinin kıyı şeridinde bazı küçük limanlara sahiptir. Irak, büyük Faw Limanı'nın kurulması ve mevcut limanlardaki rıhtımların arttırılması yoluyla taşıma kapasitesini arttırmaya çalışmaktadır.

4-2-3-1 Umm Qasr Limanı (UQL)

Umm Qasr Limanı, Irak-Kuveyt sınırına yakın Umm Qasr Bölgesi'ndeki Basra vilayetinde bulunan en büyük Irak limanı olup Irak limanları Genel Şirketi (ILGŞ) tarafından yönetilmektedir. Umm Qasr Limanı, Basra Körfezi'nin önemli bir bölümüne hâkim olan en iyi Irak limanlarından biridir. Bahsettiğimiz gibi konum olarak Umm Qasr Limanı, Kuveyt sınırına yakın, Khor Al Zubayr Nehri'nin batı kıyısında, Basra Körfezi'nin girişine yakın bir yerde bulunmaktadır. UQL, Basra şehrinin güney girişinden de 75 km uzaklıkta yer almaktadır (Amy Myers,2007).

26 Mart 1961'de eski Cumhurbaşkanı Abdul Karim Qassem, o zamanki Limanlar Genel Müdürü ve bir dizi üst düzey yetkilinin eşlik ettiği Umm Qasr Limanı'nın bugüne kadarki en önemli Irak limanlarından biri hâline gelmesi için temelleri attılar. O zamanlar Umm Qasr Limanı'nı kurmanın maliyeti 18 milyon Irak dinarıydı ve 1967'de direğine Pakistan bayrağını çeken "Makran" adlı ilk ticari gemi karaya yanaştığında büyük bir Seylan çayı sevkiyatı yüküne sahipti. 2011 verilerine göre Umm Qasr, Irak'ın dış ticaretinin % 70'inden fazlasının gerçekleştiği Irak'ın ana ticaret limanlarından biridir ve bu nedenle önemli bir hayati arterdir. Irak ekonomisinin Umm Qasr'dan ithal edilen her türlü gıda, sanayi ve ekipman ihtiyaçlarının finansmanının büyük ölçüde dış ticarete bağlı olması, limanın Irak'taki en önemli ve en güvenli ticaret yolu olduğuna işaret etmekle beraber diğer yollar riskler içermektedir. 1976 yılında limanda mal almak için sadece 3 rıhtım vardı ve ticari olarak ihracat miktarının ülke geneline göre % 10'unu geçememişti (Salem J. Hussein, 2013).

Umm Qasr'da 1978'de 18 rıhtım olana kadar genel mallar için yoğun genişletme çalışmaları yapıldı ve 1979'un sonunda 3 rıhtım daha eklendi. Ardından İran ile savaş başladı ve limanın gelişiminin durmasına neden oldu. Umm Qasr' ın tanık olduğu en bilinen olgular arasında 1980-1988 yılları arası Irak-İran Savaşı, 1990'ların başında Irak Kuveyt'i işgali (birinci körfez savaşı) ve ardından ülkeye uygulanan ve limanı tamamen durduran ekonomik kuşatma sayılabilir (Amy Myers,2007).

Liman, Birleşmiş Milletler 'in Irak'a yönelik olarak uyguladığı (Petrol-Gıda Programı), gıda ve ilaç ithalatına belirli bir düzeyde izin veren mutabakat muhtırasının ardından 1997 yılında faaliyete yeniden başlamış ve 2002 yılına kadar nispeten daha iyi bir düzeyde faaliyetini sürdürmüştür. 2003 yılında ABD'nin Irak'ı işgali başladığında, limanda şiddetli çatışmalar yaşanmıştır. ABD ve koalisyon güçlerinin kontrolünü ele geçirmesiyle daha çok askerî bir kışlaya dönüşmüş ve Basra şehrinin işgaline açılan ana kapı olmuştur (Iraq Limanlar Genal Şirketi Raporu,2012).

4-2-3-2 Khor AL Zubair Limanı (KZL)

(KZL), Basra şehrinin merkezine 60 km, Basra Körfezi'nin kuzey ucundan 105 km ve UQL'den 12 deniz mili uzaklıkta yer almaktadır. 1975'ten 1980'e kadar inşa edilen KZL, Basra ve çevresindeki endüstriyel gelişmeleri destekleyen bir serbest ticaret bölgesi ve sanayi limanı olarak faaliyet gösterdi. 2003 yılında savaşın sona ermesinden kısa bir süre sonra, genel kargo rıhtımları iki yıl boyunca Danimarka Maersk Sealand Line tarafından yönetilmekteydi. Limanın yönetimi 3 Mart 2005'te ILGŞ'ye devredildi.

Khor Al Zubair Limanı, Iraklı tüccarlar için ticari malzemeler ve Irak hükûmeti tarafından ithal edilen malzemeler taşıyan gemileri kabul etmektedir. Limanda, üçü petrol yüklemeye, diğerleri ise her türlü mal ve emtia yükleme ve boşaltmaya ayrılmış dokuz rıhtım bulunmaktadır (Enviromentan and Social Impact Assessment, 2014).

4-2-3-3 ABU FLUS Limanı (AFL)

Abu Flus Limanı, nispeten küçük bir liman olup üç genel kargo rıhtımından oluşmaktadır. Bu liman, mevcut limanların yoğunlaşmasını ve aşırı kalabalıklaşmasını azaltmak amacıyla 1974 yılında yapımına başlanmış ve 1975 yılında tamamlanmıştır. Abu Flus Limanı'nın tesisleri, Irak-İran savaşı (1980~1988) sırasında meydana gelen ağır hasarlardan tahrip olmuştur ve ardışık ekonomik yaptırımlar, limanın işlevlerinin geri kazanılmasını yasaklamaktadır.

Tam ölçekli liman rehabilitasyonu 2008 yılından beri uygulanmakta olup hâlen devam etmektedir. 1 nolu rıhtımın rehabilitasyonu henüz yapılmamıştır. 2 numaralı rıhtım ve 3 numaralı rıhtımın bir kısmının rehabilitasyonu tamamlanmış olup, liman işletmeciliği için hizmete açılmıştır. Rehabilitasyon çalışmaları devam etmekte olup, tamamlanan alanda kısmi rıhtım çalışmaları devam etmektedir.

Liman çeşitli genel malların ihracat ve ithalatında kullanılmaktadır. Liman bugün normal şekilde çalışmakta ve (ILGŞ)'nin iş gereksinimlerinin karşılanmasına etkin şekilde katkıda bulunan bir gelir elde edilmektedir. (ILGŞ)'nin verilerine göre limanın kapasitesi şu anda yıllık 750.000 ton olduğu tahmin edilmektedir (Adnan Farhan Aljawareen, 2020,104-107).

4-2-3-4 AL MAQIL Limanı (AML)

Bu liman, Basra ilinin merkezinde Şattülarap kıyısında yer almakta ve Körfez Bölgesi'ndeki en eski limanlardan biri olarak kabul edilmektedir. 1919 yılında kurulmuştur. 1980 yılında İran-Irak Savaşı'nın başlamasından önce, çeşitli malları aldığı Irak'ın ana limanıydı. Liman şu anda tasarım kapasitesinin yıllık 2.750 milyon ton, depolama kapasitesinin de 750 bin ton olduğu tahmin edilen 11 rıhtımdan oluşmaktadır. Ülkenin içinde bulunduğu şartlar sebebiyle liman neredeyse tamamen kapalı durumdadır. Limanın tam kapasite ile yeniden faaliyete geçirilmesi, il merkezinde olması nedeniyle ildeki ekonomik hareketliliği canlandıracak ve genel olarak Irak ve özelde Basra için büyük önem taşıyan işsizliğin azaltılmasına katkıda bulunacaktır.

Toplam kargo hacmi diğer limanlara kıyasla küçüktür. 2011 yılı kayıtlarına göre bu limandan yapılan ithalat 500.000 ton/yıl civarındaydı ve ihracat neredeyse sıfırdı (Ahmed Rateb Khaleefah & Anhar Mohammed shakir,2016,25-38).

4-2-3-5 Al Basrah Petrol Terminali (ABOT)

Genel olarak (ABOT) şeklinde anılan Al Basrah Petrol Terminali, Basra Körfezi'ndeki Al-Faw Yarımadası'nın yaklaşık 50 km güneydoğusunda stratejik açıdan kritik bir noktada, açık ve derin denizde yer alan bir ham petrol yükleme terminalidir. Basra terminali Khor al-Amaya Petrol Terminali'yle (KAAOT) birlikte 2009 itibariyle Irak'ın gayri safi yurt içi hasılasının % 80'inden fazlasının ve Güney Basra rafinerisinden gelen petrolün tamamının ana ihracat noktasını sağlamaktadırlar. ABOT tesisleri, süper tanker rıhtımlarının dördü de maksimum kapasitede çalıştığında günde 3 milyon varile kadar petrol transfer edebilmektedir (Irak Limanları Genel Şirketi, 2016).

4-2-4-3-6 Khor Al-Amaya Petrol Terminali (KAAPT)

Khor Al-Amaya Petrol Terminali, Basra Petrol Limanı'yla birlikte tamamına yakını ham petrol ihracatı yapılan bir Irak petrol limanıdır. Basra Körfezi bölgesinde, Al-Faw Yarımadası'nın güneydoğusunda yer alır. Basra Terminali'nden daha eskidir. Khor al-Amiya'nın dört yükleme platformu (rıhtım) ve her platformun dört yükleme kolu vardır. İran-Irak Savaşı'nda ikisi yıkılmış ve ikisi ayakta kalmıştır. Irak Petrol Bakanlığı yönetiminden 2003 sonrasında Irak donanmasına devredilene kadar ABD donanması ve o zamanki uluslararası koalisyon tarafından korunmaktaydı (bit.ly/2XJfgJp).

4-2-3-7 Büyük Al-Faw Liman Projesi

Irak hükûmeti, mevcut Al Faw Limanı'nın yerini alacak yeni bir Al Faw Limanı planladı. Al Faw Limanı Basra vilayetinin güneyinde, Al-Faw Yarımadası'nda yer alan Irak limanlarından biridir. Projenin maliyeti yaklaşık 4.6 milyar Euro'dur. Limanın kapasitesinin yıllık 99 milyon ton olduğu tahmin edilirken,

Basra Körfezi'ndeki en büyük ve dünyanın onuncu limanlarından biri olması beklenmektedir. Bu projenin temeli 5 Nisan 2010'da atılmış ve proje hâlâ devam etmektedir. Amaçlanan lokasyon, Körfez Ülkeleri ve Kuzey Hint Okyanusu'nu Orta Asya'ya ve ayrıca Avrupa'yı Suriye veya Türkiye üzerinden demiryolu ile bağlayacak büyük bir uluslararası limana dönüştürülecek kapasiteye sahiptir (Robert Tollast & Mina Aldroubi, 2021, bit.ly/3hSR5iy). 2028 yılına kadar, yaklaşık 36 milyon ton konteynerli yük (yaklaşık 4 milyon 20 ft eşdeğeri konteyner) ve yaklaşık 22 milyon ton kuru yük taşıyabilecek. 2038 yılına kadar bu rakam, 7,5 milyon konteynere ve 33 milyon ton kuru yüke ulaşacak (David Rogers,2021).

4-2-4 Hürmüz Boğazı ve Irak

Önceki kısımlarda da belirttiğimiz gibi petrol, Irak Devleti'nin ana gelir kaynağı olup, dünyadaki beşinci petrol rezervinin sahibidir ve OPEC'te dördüncü sıradadır. Irak petrol kaynaklarının 145 milyar varilden fazla olduğu tahmin edilmektedir ve bu veriler üretim yapmayan 74 sahadan sadece 15'inden alınmıştır. Buna ek olarak 220 milyar varil askıya alınmış ve bir kısmı Irak'ın karşı karşıya olduğu uzun yıllar süren savaş nedeniyle henüz keşfedilmemiştir. Irak'taki petrol stoku küresel rezervlerin % 8,7'sini temsil etmekte ve yaklaşık 96 yılda bir süre için yeteceği tahmin edilmektedir. Bununla beraber petrolünün % 80'i Hürmüz Boğazı'ndan ihraç edilmekte ve bu nedenle Irak, Hürmüz Boğazı'nda seyrüsefer serbestliğini tehdit etmekle herhangi bir İran tacizine izin vermemekte veya Umman'ın bu stratejik boğazı kontrol etmesine imkân tanımamaktadır.

Irak Devleti'nin stratejik zayıflıklarından biri çok yakın deniz limanlarının varlığı ile dar deniz açıklığı (58 km) ve petrol sahalarının sadece Basra ve Kerkük olmak üzere iki bölgeyle sınırlı olmasıdır. Ayrıca Lübnan' da Trablus'a ve Suriye'de Banias'a ulaşan Irak petrol boru hatları şu anda askıya alınmış durumdadır. Bu petrol boru hatlarının varlığı Irak dışında, Irak siyasetinin zayıf yönlerinden biri olarak kabul edilmektedir.

Irak, Basra Körfezi'ne kıyısı olan Arap ülkelerinden biri olarak Hürmüz Boğazı'nı açık denizlerdeki çıkarlar açısından tek çıkış ve önemli geçiş noktası olarak görmektedir. Körfez Bölgesi'nin bilinen ekonomik tarihine baktığımızda boğazın önemi her gün artmaktadır. (Hürmüz Boğazı'nın uluslararası gemi trafiğine kapatılması ihtimali Basra körfezine kıyısı bulunan ve devasa miktarda petrolü Hürmüz Boğazı vasıtasıyla dünyaya ihraç eden ülkelerin ekonomileri için hayati önemdedir). Elbette Irak ekonomisinin petrole bağımlı olduğu düşünülürse boğazın herhangi bir nedenle kapanma ihtimali Irak petrol ihracatının % 80'ine gölge düşüreceği bilinmektedir.

Petrol taşıma hattının zayıflığı ve güvenlik durumları nedeniyle Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasının en kötü yansımaları Irak'ın payına etki edecektir. Aynı zamanda devlet bütçesinin finansmanı ve yaşamın sürdürülebilirliği petrol ihracatına bağlıdır; Körfez, Irak petrolünün ihracatının ana çıkış noktasıdır. Ve

petrol ihracatı çoğunlukla Irak'ın güney illerinden (Basra, Al-Amarah Al-Nasiriyah) yapılmaktadır. Bunların en bilinenleri Basra'daki Rumaila, Garp Al-Qarni ve Mecnoon sahalarıdır.

4-3 KUVEYT

Kuveyt Basra Körfezi'nin kuzeyinde yer almaktadır. Kuveyt ile Suudi Arabistan arasındaki tarafsız bölgedeki 2.590 km^2'lik alan da dâhil edildiğinde toplam 17.818 km²'lik yüz ölçüme sahip olan Kuveyt'in kara komşuları Irak ve Suudi Arabistan olup, Irak'la 240 km, Suudi Arabistan'la 222 km sınıra sahiptir. Kuveyt'in toplam kıyı uzunluğu ise 499 km'dir. Boubiyan Adası'nda yer alan bataklık alanlar dışında, Kuveyt'in tamamına yakını düz ve çöl alanlardan oluşmaktadır. Ülkenin en yüksek noktası 306 m olup, dağ, akarsu ve benzeri fiziksel yapılar bulunmamaktadır. Boubiyan ve Failaka Adaları dışında bazı küçük adalar bulunmaktadır.

Kuveyt 1961 yılında bağımsızlığını kazanarak 1963 yılında Birleşmiş Milletlere üye olmuştur. Jeopolitik konumu nedeniyle etrafındaki istikrarsızlıklardan olumsuz olarak etkilenen Kuveyt sekiz yıl süren İran Irak Savaşı sonrası Ağustos 1990 tarihinde Irak tarafından işgal edilmiş ancak ABD'nin öncülüğünde çeşitli ülkelerin oluşturduğu askerî güçlerin ortak harekâtı sonucunda Şubat 1991 tarihinde yeniden bağımsızlığına kavuşmuştur. Kuveyt'in yönetim biçimi anayasal monarşi olup, Kuveyt Anayasası Kuveyt'i sadece Şeyh Mübarek Al Sabah'ın soyundan gelenlerin başa geçebileceği bir emirlik olarak tanımlamaktadır. İktidar müteveffa Şeyh Ahmad Al-Jaber'in (1921-1950) iki oğlunun aileleri arasında paylaşılmaktadır. Kuveyt emirinin ölümünden (Ocak 2006) sonra veliaht prens Saad Al jabar Kuveyt emiri olmuş ancak sağlık gerekçesiyle 9 gün sonra tahtını hâlen görevdeki Sabah Al Ahmad Al Jabar Al Sabah'a devretmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı,2020, Kuveyt).

4-3-1 Nüfus ve İş Gücü Yapısı

Mevcut olan verilerine göre Kuveyt'in nüfusu 2020 yılı itibariyle tahminen 4 milyon 270 bin olup, nüfusun sadece 1,1 milyonu Kuveyt vatandaşıdır. Göçmen nüfusunun büyük çoğunluğunu Asyalılar oluşturmaktadır. Kuveyt vatandaşlarının sayısı 1 milyon 365 bin, bu da toplam nüfusun % 30,6'sı anlamına gelir ve Kuveytli olmayan nüfus yaklaşık % 69,4'tür. Yabancı işçiler nüfusun çoğunluğunu Arap olmayan Asyalılar % 40,3, diğer Araplar % 27,4, Afrikalılar % 1 ve diğer vatandaşlar (Avrupa, Kuzey Amerika, Güney Amerika ve Avustralya dâhil) % 9 oluşturmaktadır.

Erkekler nüfusun % 49,6'sını oluşturuyor ve bu, Kuveyt vatandaşları arasındaki erkek sayısına göre Kuveytli kadın sayısında 10,213'lük bir artışa işaret ediyor. Kuveytli olmayan nüfus erkeklerden oluşmaktadır çünkü birçok yabancı işçi Kuveyt'e aileleri olmadan gelmektedir. Yabancı işçilerin yaklaşık % 52,5'i 30 ile 50 yaş arasındaki yaş grubundadır. 2020'de Kuveyt Merkez İstatistik Bürosu'na göre nüfusun % 20,7'sinin 15 yaşın altında, % 10,7'sinin 15-24 yaş grubunda olduğu, % 56,62'sinin ise 25 ila 54 yaş

arasında olduğu ve (55-64) yaş grubunun % 8,7, 65 yaş ve üzerinin ise sadece nüfusun % 3,28'ini oluşturduğu anlaşılmaktadır (Fanack,2020, Kuveyt).

Diğer bölge ülkelerinde olduğu gibi genç nüfus oldukça fazladır. Kuveytli iş gücünün % 90'ından fazlası kamuda çalışmakta olup, özel sektörde de çalışma imkânına da sahiptirler. Bununla beraber Kuveytliler özel sektörde çalışmaya pek rağbet etmemektedirler. Ülkede bulunan yabancı vasıfsız işçilerin aylık 20-30 Kuveyt Dinarı* ücretlerle çalıştıkları bilinmektedir. İşsizliğin önlenmesi ve Kuveytli nüfusun özel sektörde çalışmasını teşvik etmek amacıyla "Kuwaitization" isimli bir proje başlatılmış ve özel sektör firmalarına belirli oranda Kuveytli çalıştırma zorunluluğu getirilmiştir. Bu kotalar, sektörlere göre % 2 gibi rakamlardan başlayarak, bankacılık gibi finans alanlarında % 50'ye kadar çıkabilmektedir. Sektörler arasında farklılık gösteren asgari Kuveytli çalışan oranlarını sağlayamayan firmaların kamu ihalelerine katılmaları engellenebilmekte ve cezai işlemlere tâbi tutulabilmektedirler. Ancak Kuveytlilerin yabancılara göre daha yüksek ücretle çalışmaları, özel sektörün yabancı işçilerin yerine Kuveytli çalıştırmaları maliyet artışına neden olmaktadır. Ayrıca, kamuda çalışma gün ve saatlerinin daha az oluşu, kamu çalışanlarının ikinci bir işle iştigal etmeleri, Kuveytlilerin özel sektör tarafından aranan niteliklere sahip olmayışı gibi nedenler, özel sektörde çalışan Kuveytli sayısının arttırılmasını sınırlandıran (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020, Kuveyt).

Tablo 11: 1960-2020 Kuveyt Nüfus Özellikleri

Yıl	**Nüfus Miktarı**	**Medyan Yaş**	**Doğurganlık**	**Şehir Nüfusu**	**Şehir Nüfus Oranı %**
1960	269,029	23.4	7.2	201,926	75.1
1980	1,368,677	20.5	5.3	1,300,693	95.0
2000	2,045,123	27.8	2.8	2,030,234	99.3
2020	4,270,571	36.8	2.0	4,270,571	100

Kaynak: 1- Worldometer (2021), https://bit.ly/3tAfQUX.
2- United Nations, World Population Prospects -2019, https://bit.ly/2OcemQR.

* 1 Kuveyt Dinarı: 3.31 Dolar (Ocak 2020)

4-3-2 Kuveyt Ekonomisi

Kuveyt ekonomisi petrole dayanmaktadır. GSYH'nin yaklaşık % 50'sini petrol ve petrole dayalı sektörler oluşturmaktadır. GSYH'nin yaklaşık % 4,8'ine tekabül eden imalat sanayiinin önemli bir kısmı yine petrole dayalı rafineri ve petrokimya endüstrisinden oluşmaktadır. Petrol ve petrol ürünlerinin ihracatından elde edilen gelirin toplam ihracat içerisindeki payı % 90'a yaklaşmakta, petrol gelirlerinin toplam kamu gelirleri içerisindeki payı ise % 90'ın üzerine çıkmaktadır. Önceki yıllarda, petrol fiyatlarında yaşanan artışlar, Kuveyt ekonomisini olumlu etkilemiş ve pek çok büyük proje uygulamaya konulmuştur. Önemli ölçüde likidite sağlamış, bu da ülkenin yeniden inşa ve yapılanma dönemine girmesine imkân vermiştir. Bu durum istihdamın son on yılın en yüksek rakamlarına ulaşmasına ve zaten yüksek olan tüketim harcamalarının artmasına da yol açmıştır. Özel sektör hem tüketim harcamalarındaki artıştan hem de kamu alım ve ihalelerindeki artıştan büyük ölçüde fayda görmüştür. Son dönemlerde petrol fiyatlarındaki düşüşlerin de ekonomi üzerinde olumsuz etkileri görülmüştür. Kuveyt Devleti bazı temel girdi fiyatlarına sübvansiyonlar uygulamaktadır. Su, elektrik, akaryakıt, et, un, ekmek, demir-çelik ve çimento gibi ürünlere uygulanan sübvansiyonlar ile düşük fiyatlarla satılması, yurtiçi telefon görüşmelerinin ücretsiz sağlanması, bütçe giderlerini arttırmakta ve sübvanse edilen ürünlerin tüketiminde gereksiz artışlara ve kaynak israfına neden olmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı,2020, bit.ly/3czI7nl).

4-3-2-1 Kuveyt'te Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı

Kuveyt'in petrol ve doğal gaz yataklarına bakıldığında, yatakların çoğunun ülkenin kuzey ve orta kesimlerinde bulunduğu görülmektedir. Kuveyt'te toplam 12 tane geliştirilmiş petrol yatağı bulunmakta ve onlar da Kuzey, Güney, Doğu ve Batı olmak üzere dörde ayrılmaktadır (The Oxford Institute For Energy Study, 2020: 10). Kuveyt'i küçük coğrafi yüz ölçümüne rağmen 2015'te petrol ve diğer sıvıların üretiminde Suudi Arabistan, Irak, İran ve BAE'den sonra bölgede 5. sırada yer almaktadır (EIA, 2016: 1). OPEC yıllık istatistik bültenine göre, 2016 yılında Kuveyt 101,5 milyon varil kanıtlanmış ham petrol ve 1,784 milyar m^3 doğal gaz rezervine sahiptir (Tablo 13). Bu ham petrol miktarı ile dünyadaki petrol rezervlerinin % 6'sı Kuveyt'te bulunmuş olup, dünyanın en büyük petrol üreticisi ülkeler arasında altıncı sırada yer almıştır. Kuveyt'in güneyinde bulunan Burgan petrol yatağı 1938 yılında keşfedilmiş ve 1946 yılında faaliyete geçmiştir (Tablo 12) (Kuwait Institute for Scientific Research, 2019: 26). Burgan petrol yatağı dünyanın ikinci en büyük petrol yataklarından biri olarak kabul edilmiştir. (Suudi Arabistan'daki Ghawar petrol yatağı, Burgan petrol yatağından daha büyüktür.) Burgan petrol yatağı, Kuveyt'in toplam petrol üretiminin neredeyse yarısını oluşturmaktadır. Günlük 1,7 milyon varil petrol, 14,2 milyon metreküp bağlı gaz (Associated) ve 11,3 bağımsız gaz (Non-Associated) üretebilme kapasitesine sahiptir (The Oxford Institute For Energy Study, 2020: 10). Kuveyt Petrol Şirketi, Burgan petrol yatağının kapasitesini deniz suyu ve

karbondioksit enjeksiyonu gibi gelişmiş petrol geri kazanım yöntemleriyle arttırmayı planlamaktadır (Kuwait Institute for Scientific Research, 2019: 26).

Burgan petrol yatağının yanı sıra Kuveyt'in ikinci büyük petrol üretim kaynağı Raudhatain petrol yatağıdır. Raudhatain petrol yatağı, 1955 yılında keşfedilmiş ve 1960 yılında petrol üretimine geçmiştir. Bahsi geçen yatağın günlük 350 ila 400 bin varil petrol üretim kapasitesi vardır. Dahası, Raudhatain petrol yatağının yanında olan Sabriye petrol yatağından günde 100 bin varil ham petrol üretilmekte ve Kuveyt-Irak sınırında Rumaila formasyonun güney uzantısı olarak tanımlanan Ratka ve Abadali petrol sahaları bulunmaktadır. Ratka yatağı günlük 45 bin varil üretim kapasitesine sahiptir ve Abadali yatağından günde 30 bin varil üretilmektedir (EIA, 2016).

Üzerinde önemle durulması gereken başka bir husus, Kuveyt ile Suudi Arabistan arasındaki Tarafsız Bölge'dir. Adı geçen bölge 1922 yılında, Kuveyt ile Suudi Arabistan arasındaki toprak anlaşmazlığını sona erdirmek için kurulmuştur. Bu iki ülke arasındaki Tarafsız Bölge, 5.770 km²'lik bir alanı kapsamaktadır. Ayrıca, bu bölgede 5 milyar varil ham petrol ve 20 milyar metreküp doğal gaz olduğu tahmin edilmektedir. Tarafsız Bölge'nin en büyük petrol yatağı Wafra'dır. Bahsi geçen yatak 3,4 milyar varil kanıtlanmış petrol rezervine sahiptir. Wafra yatağı 1954 yılında petrol üretimine geçmiştir. Sözü edilen Tarafsız Bölge'deki petrol yataklarından günde 600 bin varil ham petrol üretilmektedir. Bu bölgede üretilen ham petrol eşit bir şekilde Kuveyt ile Suudi Arabistan arasında paylaşılmaktadır (EIA, 2013: bit.ly/3rckkm3).

Tablo 12: Kuveyt Petrol ve Doğal Gaz Yatakları

Yatak Adı	Keşif Tarihi	Üretim Tarihi
Burgan	1938	1946
Al Ahmadi	1952	1953
Al Raudhatain	1955	1960
Bahra	1956	1969
Al Sabriye	1957	1967
Al Minagiş	1959	1961
Umm Kadir	1962	1964

Kaynak: 1- U.S. Energy Information Administration-EIA (2017), Country Analysis Brief: Saudi Arabia.
2- Shammas, P. (2000), Saudi Arabia: Petroleum Industry Review, SAGE Journals.
3- Obaid, F. Kern, N. (2005), Saudi Arabia's Upstream and Downstream Expansion Plans for the Next Decade, CSİS.

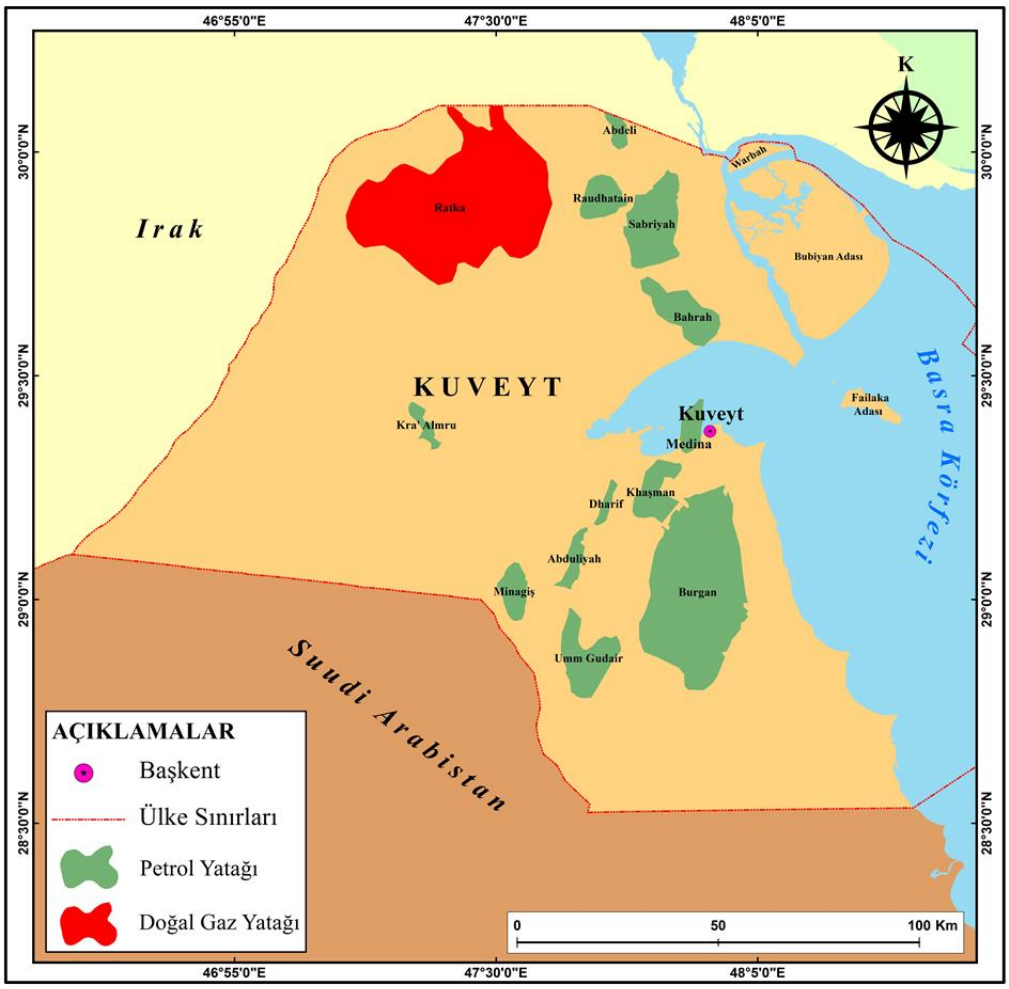
Halihazırda Kuveyt'in ham petrol üretiminin tamamı karadaki petrol yataklarından sağlanmaktadır. Kuveyt Petrol Şirketi (Kuwait Petrolum Corporation), 2020 yılına kadar ham petrol üretim miktarını günde

4 milyon varile çıkarmayı planlamış olup, ek üretim kapasitesinin ağır petrol yataklarından gelmesi beklenmektedir. Buna göre Kuveyt, Jura devrinde oluşmuş olan ağır petrol yataklarının geliştirilmesi amacıyla uluslararası petrol firmalarıyla teknik servis anlaşmalarına imza atmıştır. Üstelik, 2016 yılının sonunda kuzey Umm Nka petrol yatağından günde yaklaşık 25 bin varil ağır petrol üretmek amacıyla, Erken Üretim Tesisleri Şirketi (Early Production Facilities) görevlendirildi, diğer ağır petrol üretim faaliyetler ise Ratka petrol-gaz yatağında gerçekleştirilmektedir. Ratka yatağının geliştirilmesi sebebiyle 2019 yılının sonunda ağır petrol üretim miktarının günde 60 bin varile çıkacağı öngörülmüştür. Dolayısıyla, Kuveyt'in toplam ağır petrol üretiminin günde 80 bin varile ulaşması beklenmektedir (Sharikat Naft Alkuayit, 2014: 38-39). Harita 6'da Kuveyt'teki petrol ve doğal gaz yatakları gösterilmiştir.

Tablo 13: Yıllara Göre Kuveyt'in Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri.

Yıl	**Ham Petrol Yıl / Milyon Varil**	**Doğal Gaz Yıl/Milyar M^3**
1981	67.730	1.046
1986	94.522	1.167
1991	96.500	1.500
1996	96.500	1.489
2001	96.500	1.557
2006	101.500	1.780
2011	101.500	1.784
2016	101.500	1.784

Kaynak: 1- Organization of Arab Petrolum Exporting Countries-OAPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/35YGo8M. 2- Arab Monetary Fund, (2020, 25 December), Joint Arab Economic Reports 2000-2019, https://bit.ly/39bLIYs. 3- GCC-STAT (2019), Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017, Aladad: 3, Saltanat Ûmman. 4- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2**.**



Harita 6: Kuveyt'te Petrol ve Doğal gaz Yataklarının Dağılım Haritası

Kaynak: Middle East Oil and Gas Infrastructure verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

4-3-2-2-Kuveyt'in Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi ve İhracatı

Kuveyt 2016 verilerine göre günlük 3 milyon varil ham petrol üretmiştir (Tablo 14). Kuveyt'in 1981 ile 2016 yılları arasında, en düşük günlük ham petrol üretimi 1991 yılında 185 bin varil olarak gerçekleştirilmiştir. Ülkenin 1986 yılına göre ham petrol üretimi 1991 yılında % 84 oranında azalmıştır. Ham petrol üretiminde yaşanan bu düşüşün sebebi, Kuveyt'ten çekilirken Irak askerî birlikleri tarafından ülkedeki petrol kuyularının yakılması ve Kuveyt Petrol Şirketi tesislerinin tahrip edilmesidir. Irak işgalinden Kuveyt'in kurtarılmasından birkaç ay sonra Kuveyt Petrol Şirketi yine ham petrol üretimine başlamış ve şirketin üretim kapasitesi kademeli bir şekilde normale dönmüştür (Kuwait Oil Company, 2020, https://bit.ly/3ayNrri). Bu bağlamda, Kuveyt, 2015 yılında dünyanın en büyük 10. ham petrol üreticisi olmuş (EIA, 2016: 1), 2016 yılında ise BAE'nin ardından 9. sırada yer almıştır (World Oil Review, 2017: 8). Aynı yılda Kuveyt'in ham petrol üretim miktarının KİK'in toplam ham petrol üretim miktarı içindeki payı % 16,3 olmuştur

Körfez ülkeleri arasında Bahreyn ve Kuveyt, KİK'in en küçük doğal gaz üreticileridir. Kuveyt'in yerli doğal gaz üretimi sınırlı olduğundan özellikle de elektrik sektöründeki artan talebi karşılamak için sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ithal etmektedir (Sartori, 2018: 9). Kuveyt, doğal gaz üretim miktarını arttırmak amacıyla 2006 yılında ülkenin kuzeyinde keşfedilmiş olan Ratka bağımsız doğal gaz yatağındaki doğal gaz üretim kapasitesini genişletmeyi planlamaktadır. Bahsi geçen yatak, Kuveyt için gelecekte doğal gaz üretimindeki büyümenin en umut verici kaynağı olarak görülmektedir. Kuveyt'in diğer doğal gaz üretim kaynağı Tarafsız Bölgede (PNZ) yer alan açık denizdeki Dorra yatağıdır. Söz konusu gaz yatağı Kuveyt, Suudi Arabistan ve İran arasında ortak kullanılmaktadır. Başlangıçta Suudi Arabistan ve Kuveyt 2017 yılında Dorra yatağından doğal gaz üretmeyi planlamışlardır. Ancak, Kuveyt ile Suudi Arabistan arasında yaşanan kaynak tahsisi ve taşıma konusundaki anlaşmazlıklar nedeniyle Dorra yatağında doğal gaz üretim projesi ertelenmiştir (EIA, 2016: 10-11).

Basra Körfezi'nde yer alan ülkeler arasında Kuveyt, ham petrol ihracatı açısından Suudi Arabistan, Irak ve BAE'den sonra dördüncü sırada yer almaktadır. Söz konusu ülkenin 2016 yılında günlük ham petrol ihracat miktarı 2 milyon 117 bin varil olarak gerçekleşmiş ve bunun % 88'i Asya-Pasifik ülkelerine, % 8'i ABD'ye, % 3'ü Afrika ülkelerine ve % 1'i de Avrupa ülkelerine ihraç edilmiştir. Kuveyt'te üretilen ham petrolün büyük bir kesimi yurt dışına deniz yoluyla ve Hürmüz Boğazı üzerinden ihraç edilmektedir.

Kuveyt'in ürettiği doğal gazın büyük çoğunluğu iç tüketimde kullanılmaktadır. Kuveyt, elektrik üretmek, suyun tuzdan arındırılması ve petrokimya üretiminin yanı sıra petrol üretimini arttırmak için geliştirilmiş petrol geri kazanımı (EOR) teknikleri için büyük miktarda doğal gaza ihtiyaç duyulmaktadır. Bu tür faaliyetlere gaz sağlamak için Kuveyt'in daha fazla gaza ihtiyacı vardır. Bu nedenle 2016 yılında Kuveyt (3.1 milyon M^3) doğal gaz ithal etmiş ve ana LNG kaynağı Katar olmuştur.

Tablo 14: Yıllara Göre Kuveyt'in Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim ve İhracat Miktarı.

Yıl	Ham Petrol Üretim G/B Varil	Ham Petrol İhracatı G/B varil	Doğal Gaz Yıl/Milyon M^3	Doğal Gaz İhracatı
1981	1.130	814	4.684	0
1986	1.174	756	5.730	0
1991	185	85	500	0
1996	2.006	1.224	9.302	0
2001	1.947	1.214	9.500	0
2006	2.665	1.723	12.410	0
2011	2.699	1.816	13.533	0
2016	3.000	2.117	17.291	0

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2. 2- GCC-STAT (2018), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2016*, Aladad: 2, Masqat- Saltanat Eamaan. 3- GCC-STAT (2019), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017*, Aladad: 3, Masqat- Saltanat Eamaan.

Tablo 14'te görüldüğü üzere Kuveyt petrol üretimi ve ihracatı 1981-2016 arası dönemde sürekli artış göstermektedir. Nitekim 1981 de 814 bin varil olan günlük petrol ihracatı 1996'da 1 milyon 224 bin varile, 2006'da 1 milyon 723 bin varile ve 2016'da ise 2 milyon 117 varile yükselmiştir. Mevcut ihracatın tankerler ile ve deniz yoluyla yapıldığı dikkate alındığında Hürmüz Boğazı'nın Kuveyt ekonomisi için hayati önemi her geçen yıl daha da artmaktadır.

4-3-3 Kuveyt ve Hürmüz Boğazı

Kuveyt Diğer Basra Körfezi ülkeleri gibi ekonomisini petrol üretimi ve ihracatı üzerine inşa etmiştir. Ülkede 1938'de petrol keşfedildiğinden beri, Kuveyt ekonomisi çok keskin bir şekilde büyümüştür. Kuveyt, toplam petrol üretiminin sadece % 29'unu tüketiyor ve % 71'ini ihraç ediyor (Worldometers, bit.ly/3oCDuys). 2016'nın EIA verilerine göre Kuveyt günde yaklaşık 2.117 milyon petrol varil ihracat yapıyor ve bunun günde yaklaşık 1.9 milyon varili Hürmüz Boğazı'ndan geçiyor. Bu, Kuveyt'in petrol ihracatının % 90'ının boğazdan geçmesi gerektiği anlamına geliyor (EIA, 2016, bit.ly/3kIjdGx).

Kuveyt'in petrol ihracatının neredeyse % 100'ü Basra Körfezi'ndeki petrol tankerleri kullanılarak gerçekleştiriliyor. Bu petrolün % 10'u Katar, BAE, Irak, Suudi Arabistan gibi komşu ülkelere ihraç edilmiştir. Petrolün kalan % 90'ı ise Hürmüz Boğazı'ndan Uzak Doğu Asya ülkelerine gitmiştir. Bir Basra Körfezi ülkesi olarak Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemini (Kuveyt için) daha iyi anlamak için Kuveyt'in mal ve hizmet ihraç ve ithal ettiği ülkeleri gözden geçirmemiz gerekiyor.

OEC'ye göre 2019'da Kuveyt'in en büyük ihracatı şöyledir: Ham Petrol % 69,7 (41,7 milyar dolar), Rafine Petrol % 10,6 (6,36 milyar dolar), Uçak, Helikopter ve Uzay Aracı % 4,3 (2,41 milyar dolar), Petrol Gazı % 3,61 (2,16 milyar dolar) ve Döngüsel Hidrokarbonlar % 1,4 (863 milyon dolar). Aynı yıl Kuveyt'in ihracatı daha çok Doğu Asya ülkelerine olmuştur. Kuveyt'ten petrol ve diğer malları ithal eden ülkeler: Çin % 20,2 (12,1 milyar dolar), Güney Kore % 16 (9,58 milyar dolar), Hindistan % 14,7 (8,81 milyar dolar), Japonya % 10,2 (6,12 milyar dolar) ve Tayvan 6,4 (3.83 milyar dolar), Birleşik Arap Emirlikleri % 3,55(2.12 milyar dolar), Singapur % 3,28 (1.96 milyar dolar), Hollanda % 2,9 (1.73 milyar dolar), ABD, Tayland, İngiltere ve Mısır vd.dir (OEC,2019, Kuwait, bit.ly/3FloUlU).

2019'da Kuveyt'in en büyük ithalatı, Otomobil % 9,61 (3.17 milyar dolar), Yayın Ekipmanı % 2,78 (917 milyon dolar), Petrol Gazı % 36 (779 milyon dolar), Paketlenmiş İlaçlar % 2,12 (699 milyon dolar) ve Mücevher % 1,87 (617 milyon dolar) olmuştur. Kuveyt çoğunlukla bu ülkelerden mal ve hizmet ithalatı yapmaktadır. Çin % 14,4(4.76 milyar dolar), Birleşik Arap Emirlikleri % 11,6 (3.83 milyar dolar), Amerika Birleşik Devletleri % 9,79 (3.23 milyar dolar), Suudi Arabistan % 6,1 (1.98 milyar dolar), Japonya % 5.65 (1.86 milyar dolar), Almanya % 4,94 (1.63 milyar dolar), Hindistan % 4,85 (1.6 milyar dolar), İtalya % 3,51 (1.16 milyar dolar), İngiltere % 2,33 (770 milyar dolar) ve Katar % 2,6 (678 milyar dolar) (OEC,2019, Kuwait bit.ly/3FloUlU).

Kuveyt'in toplam dış ticareti ihracat ve ithalatının tamamını yakını Basra körfezindeki limanları ve petrol terminalleri vasıtası ile gerçekleştirilmektedir. Kuveyt'in ham petrol ihracatı için ana limanı Mina al-Ahmadi'dir. Kuveyt ayrıca Mina Abdullah'ta, Shuaiba'da ve Mina az-Zour olarak bilinen Mina Saud'da operasyonel petrol ihracat terminallerine sahiptir. Kuveyt, mal ve hizmet ithalatı için çoğunlukla Doha ve Shuwaikh limanlarını kullanmaktadır(bit.ly/3kKMGjn).

Sonuç olarak, ülke ekonomisini inceler ve değerlendirirsek, Kuveyt'in ekonomisini sürdürebilmesi için ihracata, özellikle petrol ihracatına bağımlı olduğunu görebiliriz. Ülkenin coğrafi konumunu gözlemleyerek, Kuveyt'in petrol tüketicileri ve mal ve hizmet ithal ettiği ülkelerle bağlantı kurabildiği tek suyolunun Hürmüz Boğazı olduğunu söyleyebiliriz.

4-4 SUUDİ ARABİSTAN

Kuzeyinde Ürdün, Irak ve Kuveyt; doğusunda Basra Körfezi, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri, güneyinde Yemen, güneydoğusunda Uman ve batısında Kızıldeniz'in bulunduğu ülkenin resmî adı Suudi Arabistan Krallığı (el-Memleketü'l-Arabiyyetü's-Suûdiyye), yüz ölçümü 2.149.690 km^2, 2021 yılındaki nüfusu 35.543.357 kişidir. Başşehri Riyad (4.205.961), diğer önemli şehirleri Cidde (2.867.446), Mekke (1.323.624), Medine (1.300.00), Demmâm (768.602), Tâif (530.848), Tebük (455.450), Büreyde (391.336), Hüfûf (293.179), Müberrez (30290.802) ve Hâil'dir (267.005) (bit.ly/3qkO2VE).

4-4-1 Suudi Arabistan nüfusu

Suudi Arabistan nüfusu hızlı artan ülkeler arasındadır. Bilinen rakamlar 1950'de 3.201.000 iken 1975'te 7.251.000'e, 2000'de 20.663.843'e, 2008'de 25.000.000'a ve bunun paralelinde şehirleşme oranı da 1950'de % 21,3 iken 1970'te % 48,7'ye ve 2006'da % 81'e ulaşmıştır. Ayrıca ülkede petrokimya ve hizmet sektörlerinde çalışan 5 milyondan fazla Afrika ve Asya kökenli işçi bulunmaktadır. Yüz ölçümünün büyüklüğünden dolayı nüfus yoğunluğu azdır ve kilometrekareye ortalama on üç kişi düşer. Etnik yapıyı % 90 Araplarla, % 10 Afrikalı ve Asyalılar oluşturur; halkın tamamına yakını Müslümandır (bit.ly/3qkO2VE).

Suudi olmayanların (Yabancı işçiler) sayısının 2017'de 12.14 milyon veya toplam nüfusun % 37,3'ü olduğu, 2016'da 11.40 milyon olan Yabancı işçilerin toplam nüfusun % 36,2'sini oluşturduğu tahmin ediliyor (bit.ly/3F5EmCh).

Suudi Arabistan da nüfusunun yaş yapısı inceliğinde, 0-15 yaş arasındaki çocuk nüfus oranının % 24,84, çalışma çağındaki faal nüfus oranının %71.53 ve 65 üstü yaşlı nüfus oranının ise % 3.63 oluğu görülmektedir. Yaşlı nüfus oranının %3.63 gibi düşük bir değyerde olmasına rağmen 55-64 yaş arası nüfus oranının %5.95 olması gelecekte ülkenin yaşlı nüfus oranının artacağını bir göstergesidir (The World Factbook, 2021, bit.ly/3c5bi1A).

Ülkenin resmî dili Arapçadır. Araplar toplam nüfusun % 90'ını, Afro-Asyalılar kalan % 10'unu oluşturur. İslam, Krallığın resmî dinidir ve Suudi vatandaşları arasındaki Sünnî Müslümanlar % 85 ile % 90, Şiî Müslümanlar % 10-15 arasında değişmektedir. Az sayıda Hindu, Budist ve hırstıysan nüfus da mevcuttur (bit.ly/3c5bi1A). Tablo (15) 1960-2020 Suudi Arabistan nüfus özellikleri göstermektedir.

Tablo 15: 1960-2020 Suudi Arabistan Nüfus Özellikleri

Yıl	Nüfus Miktarı	Medyan Yaş	Doğurganlık	Şehir Nüfusu	Şehir Nüfus Oranı %
1960	4.086.539	18.5	7.2	1.277.054	31.3
1980	9.691.476	19.5	7.1	6.415.124	66.2
2000	20.663.843	21.3	4.1	16.579.826	80.2
2020	34.813.871	31.8	2.2	29.255.576	84.0

Kaynak: 1- Worldometer, Saudi Arabia Population, 2021.
2- United Nations, World Population Prospects , 2019.

Tablo 15'te görüldüğü gibi 1960-2020 arası 60 yılık dönemde Sudi Arabistan'ın nüfus sayısı 8 kattan fazla artmıştır. Medyan yaş (Ortalama yaş) 18.5ten 31.8'e yükselmiştir. Kadın başına ortalama çocuk sayısı 7.2'den 2.2'e düşmüştür. Şehir nüfus oranı ise 31.3 ten 84.0 yükselmiştir.

4-4-2 Suudi Arabistan Ekonomisi

Suudi Arabistan ekonomisi dünyanın en büyük yirmi ekonomisinden biridir ve Arap dünyası ile Ortadoğu'nun en büyük ekonomisine sahiptir. Suudi Arabistan G20 üyesidir. Toplam 34.4 trilyon dolar değerindeki Suudi Arabistan, dünyanın en değerli ikinci doğal kaynaklara sahiptir. Ülke, kanıtlanmış ikinci en büyük petrol rezervine sahiptir ve dünyanın en büyük petrol üreticilerinden bşrşdşr. Aynı zamanda kanıtlanmış en büyük beşinci doğal gaz rezervi bulunan süper enerji gücü olarak kabul edilir. Suudi Arabistan ekonomisi büyük ölçüde petrole bağımlıdır ve OPEC'e üyedir. 2016 yılında Suudi Hükûmeti, ülkenin petrole bağımlılığını azaltmak ve ekonomik kaynaklarını çeşitlendirmek için Suudi Vizyon 2030'u başlattı. 2019'un ilk çeyreğinde, Suudi Arabistan 2014'ten bu yana ilk defa bütçesinde fazlalık verdi; bu 10.40 milyar dolarlık bütçe, petrol ve petrol dışı gelirlerin artması nedeniyle sağlandı.

Suudi Arabistan'daki petrol ve doğal gaz yataklarının coğrafi dağılışına gelindiğinde, petrol ve doğal gaz yataklarının çoğu, ülkenin doğusunda yer alan ve Basra Körfezi kıyısına yakın Al-Ahsa bölgesinde bulunduğu görülmektedir (Al-Hamdanî, Sanat Alnashr Ghayir Maerufa: 18). Suudi Arabistan'da 80'den fazla geliştirilmemiş petrol ve doğal gaz yatağı bulunmaktadır. Bu yatakların çoğu ülkenin kara kısımlarındaki Jura rezervuarlarında yer almaktadır. Geliştirilmiş petrol ve doğal gaz yataklarının 12 tanesi Suudi Arabistan Milli Petrol Şirketi olan "Aramco Oil Company" tarafından işletilmektedir. Bahsi geçen yataklar, ülkenin hidrokarbon rezervlerinin çoğunu içermekte ve bu yataklarda yaklaşık 1.450 petrol kuyusu bulunmaktadır (Shammas, 2000: 21).

Suudi Arabistan'da petrol üretimi (daha önce belirtildiği gibi) 1939 yılında, Dammam petrol yatağında başlamıştır. Dammam petrol yatağı Suudi Arabistan'ın doğusunda, Basra Körfezi kıyısında bulunmaktadır. Yataklar günlük üretim kapasitelerine göre şöyle tasnif edilmiştir:

4-4-2-1 Suudi Arabistan'daki başlıca petrol yatakları

4-4-2-1-1 Ghawar: 1948 yılında, Suudi Arabistan'ın doğusunda yer alan Al-Hasa bölgesinde keşfedilmiştir. Dünyanın en büyük petrol yatağı olarak kabul edilmektedir. Suudi Arabistan'ın petrol üretiminin % 50'si Ghawar yatağında gerçekleştirilmektedir. Ghawar petrol yatağı, kuzeyden güneye başta Ain Dar, Shedgum, Al Hawiyah, Al Othmaniyah ve Haradh olmak üzere beş bölgeye ayrılmıştır. Ghawar'da üretim maliyetleri çok düşük olduğu için ham petrol üretiminde zirve yapmıştır. 1981 yılında Ghawar yatağının günlük üretimi 5.7 milyon varil iken 2001 yılında 4.9 milyon varile inmiştir (Zubada, 2016: 26). Ghawar, 2017 yılında yine günlük kapasitesi 5.8 milyon varile çıkmıştır (EIA, 2017a: 6). Gawar yatağında, petrol üretiminin yanı sıra hem bağımlı doğal gaz (Associated Natural Gas) hem de bağımsız doğal gaz (Non-Associated Natural Gas) üretilmektedir. Ayrıca, Ghawar yatağının doğal gaz üretim kapasitesi devamlı bir şekilde genişletilmektedir (Shammas, 2000: 23-24).

4-4-2-1-2 Safaniya: Suudi Arabistan'ın açıklarında yer almakta, dünyanın en büyük açık deniz petrol yatağı ve Suudi Arabistan'ın ikinci en büyük petrol yatağı olarak kabul edilmektedir. 1951 yılında Suudi Arabistan'ın kuzeydoğusunda keşfedilmiş olan Safaniya yatağının genişliği 15 km, uzunluğu ise 55 km'dir. Safaniya yatağında petrol üretimi ilk defa 1957 yılında gerçekleştirilmiştir. Safaniya'nın üretim miktarı günlük yaklaşık 1 milyon 2 bin varile ulaşmış ancak 1988 yılında günlük üretimi 630 bin varile düşmüştür (Zubada, 2016: 26). Son yıllarda ise günlük üretim kapasitesi 1.2 milyon varil civarında olmuştur (EIA, 2017a, 6).

4-4-2-1-3 Abqaiq: Suudi Arabistan'ın doğusunda, Dammam ve Ghawar yatakları arasında yer almaktadır. Abqaiq petrol yatağı 1940 yılında keşfedilmiştir. Abqaiq yatağının genişliği 6 km, uzunluğu 56 km'dir. Bahsi geçen yatak, Jura devrinin erken ve orta dönemlerinde oluşmuştur. Üretim açısından, Suudi Arabistan'daki en büyük petrol üreten yataklar arasında yer almaktadır. Abqaiq'in petrol üretim kapasitesi günlük 600 bin varildir. Aynı zamanda Suudi Arabistan'ın en büyük petrol rafinerilerinden biri de Abqaiq yatağında bulunmaktadır (Zubada, 2016: 26).

4-4-2-1-4 Berri: 1964 yılında keşfedilen bu yatak karadan denize doğru uzanmaktadır. Başka bir ifadeyle, Berri petrol yatağının bir kesimi karada, diğer kesimi ise denizde bulunmaktadır. 1991 - 1992 yılları arasında, Berri yatağının günlük üretim kapasitesi 700 bin varil iken 1995 - 2000 yılları arasında günlük üretim kapasitesi 1.150 bin varile çıkmıştır (Shammas, 2000: 24).

4-4-2-1-5 Shaybah: Suudi Arabistan'ın güneydoğusunda, Rûbülhâli Çölü'nde, 1968 yılında keşfedilmiştir (Alfaraj, Nebrija, Ferguson, 1998: 209). Shaybah petrol yatağının üretim kapasitesi günlük 600 bin varildir (Zubada, 2016: 27). Ancak 2016 yılının son aylarında günlük üretim miktarı 1 milyon varile ulaşmıştır (EIA, 2017: 6).

4-4-2-1-6- Zuluf: 1968 yılında, Suudi Arabistan'ın açıklarında keşfedilmiştir. Bahsi geçen yatak 8 milyar varil kanıtlanmış petrol rezervine sahiptir. Günlük üretim kapasitesi 500 bin varildir. Dahası, Suudi Arabistan'ın Milli Petrol Şirketi (Aramco Oil Company), Zuluf yatağının günlük üretim kapasitesini 1.2 milyon varile çıkarmayı planlamıştır (Shammas, 2000: 26). Ancak 2016 yılının sonlarında üretim miktarı 680 bin varile ulaşmıştır (EIA, 2017). Anılan petrol yatakları, günlük üretim açısından Suudi Arabistan'ın en verimli petrol yataklarıdır (Tablo16). Sonuç olarak denilebilir ki Suudi Arabistan'daki petrol yataklarının çoğu 1948-1968 yılları arasında keşfedilmiştir. Ayrıca, söz konusu Suudi Arabistan'daki petrol yataklarının günlük ham petrol üretimi bakımından birbirinden farklıdır. Örneğin; Ghawar petrol yatağından günlük 5.8 milyon varil ham petrol üretilirken Abqaiq petrol yatağından sadece 400 bin varil ham petrol üretilebilmektedir.

Tablo 16: Suudi Arabistan'daki Bazı Petrol Yataklarının Üretim Kapasiteleri

Petrol Yatağı	Keşif Tarihi	Üretim (Gün/Milyon Varil)
Ghawar	1948	5.80
Safaniya	1951	1.20
Khurais	1957	1.20
Berri	1964	1.10
Shaybah	1968	1.00
Manifa	1957	0.90
Zuluf	1968	0.68
Marjan	1967	0.57
Qatif	-	0.50
Khursaniyah	1956	0.50
Abqaiq	1940	0.40
Harmaliya	1950	0.18

Kaynak: 1-U.S. Energy Information Administration-EIA (2017), Country Analysis Brief: Saudi Arabia. 2- Shammas, P. (2000), Saudi Arabia: Petroleum Industry Review, SAGE Journals.3- Obaid, F., Kern, N. (2005), Saudi Arabia's Upstream and Downstream Expansion Plans for the Next Decade, CSİS. 4- Zubada, A. (2016), Mustaqbal Altnmya fi Almumalakt Alarabiya Alsaeudaya Baed Nudhub Alnaft (Aldarasa fi Aljughrafya Altanmiya), Risalat Majster, Saudiya, Jamiat Alnajah Alwutanaya, Kuliyat Aldirasat Alealya, Qism Aljaghrafya, Ghayir Manshura.

Harita 7: Suudi Arabistan'da Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Dağılım Haritası

Kaynak: Middle East Oil and Gas Infrastructure verilerinden yararlanılarak CBS ortamında hazırlanmıştır.

4-4-2-2 Suudi Arabistan'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri

Küresel açıdan Venezuela'nın ardından Suudi Arabistan en büyük ham petrol rezervine sahiptir. OPEC'in 2020 yıllında yayımlanmış olduğu verilere göre 2016 yılında Suudi Arabistan'ın ham petrol rezervi 266 milyar 208 milyon varil olmuş, bu miktarla sadece dünyanın en büyük petrol rezervi sahibi Venezuela'yı takip etmiştir. Aynı yılda, KİK'in kanıtlanmış ham petrol rezervinin % 53,64'ünü oluşturmuştur.

Doğal gaz rezervleri açısından Katar'dan sonra Suudi Arabistan, Basra Körfezi ülkeleri arasında ikinci sırada yer almaktadır. Ayrıca, Suudi Arabistan 2016 yılında 8 trilyon 619 milyar metreküp doğal gaz rezerviyle küresel sıralamada ABD'den sonra 5. sırada yer almıştır. Suudi Arabistan'ın sahip olduğu doğal gaz rezerviyle KİK'in toplam doğal gaz rezervinin % 20,7'sini oluşturmuştur. Tablo 17'te Yıllara Göre Suudi Arabistan'ın Kanıtlanmış Ham Petrol Rezervleri ve Doğal Gaz Rezervleri gösterilmiştir.

Tablo 17: Yıllara Göre Suudi Arabistan'ın Kanıtlanmış Ham Petrol Rezervleri ve Doğal Gaz Rezervleri.

Yıl	Ham Petrol Rezervleri (Yıl / Milyon Varil)	Doğal Gaz Rezervleri (Yıl / Milyon $M^{3)}$
1981	167.850	3.346
1986	169.744	4.021
1991	260.936	5.221
1996	261.444	5.693
2001	262.697	6.456
2006	264.251	7.154
2011	265.405	8.151
2016	266.208	8.619

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2**.** 2- Organization of Arab Petrolum Exporting Countries-OAPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/35YGo8M. 3- GCC-STAT (2019), Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017, Aladad: 3, Masqat- Saltanat Ûmman. 4- Arab Monetary Fund, (2020, 25 December), Joint Arab Economic Reports 2000-2019, https://bit.ly/39bLIYs.

4-4-2-3 Suudi Arabistan'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi

2016 verilerine göre Basra Körfezi'nde yer alan ülkeler bazında ham petrol üretiminin coğrafi dağılımına bakıldığında, en fazla ham petrol üreten ülkeler arasında Suudi Arabistan'ın ilk sırada yer aldığı görülmektedir (GCC-STAT, 2018b: 45). Küresel açıdan da, ABD'den sonra Suudi Arabistan dünyanın en büyük ham petrol üretim kapasitesine sahiptir (EIA, 2017a: 1-5). Suudi Arabistan'ın 2016 yılında günlük ham petrol üretimi 10.500 bin varil olmuş ve bu miktarla KİK'in günlük ham petrol üretiminin % 56,9'unu oluşturmuştur (OPEC, 2020). Aynı yılda dünyanın en büyük ham petrol üreten ülkeler arasında 2. sırada yer almıştır (World Oil Review, 2020: 7).

Suudi Arabistan Doğal gaz üretimi bakımından, Katar'dan sonra KİK'in en büyük ikinci doğal gaz üreten ülkesidir. Eldeki verilere göre Suudi Arabistan 2006 yılına kadar KİK'in en büyük doğal gaz üreticisi olmuş ama o tarihten sonra yerini Katar'a bırakmıştır. 1981- 2016 yılları arası dönemde Suudi Arabistan'ın doğal gaz üretimi artma eğilimine girmiştir. 1981 yılına kıyasla 2016 yılında Ülkenin doğal gaz üretimi % 398 oranında artış göstermiştir (Hawbash AHMED,2021). 2016 yılında Suudi Arabistan'ın doğal gaz üretiminin neredeyse % 60'ı Ghawar, Safaniya, Berri ve Zuluf yatağında yapılmıştır (EIA, 2017a: 12). Söz konusu yılda Ülkenin doğal gaz üretimi 110 milyar 860 milyon metreküp olarak gerçekleşmiş ve KİK'in toplam doğal gaz üretiminin % 27,2'sini oluşturmuştur. Tablo 18 de Yıllara Göre Suudi Arabistan'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim miktarı gösterilmiştir.

Tablo 18: Yıllara Göre Suudi Arabistan'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim Miktarı

Yıl	**Ham Petrol Üretim (Gün/Bin Varil)**	**Doğal Gaz Üretim (Yıl/Milyon M^3)**
1981	9.808	22.245
1986	4.784	25.200
1991	8.118	35.170
1996	8.102	44.510
2001	7.889	53.690
2006	9.208	73.461
2011	9.311	92.260
2016	10.500	110.860

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2. 2- GCC-STAT (2018), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2016*, Aladad: 2, Masqat- Saltanat Eamaan. 3- GCC-STAT (2019), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017*, Aladad: 3, Masqat- Saltanat Eamaan.

4-4-2-4-Suudi Arabistan'ın Petrol ve Doğal Gaz İhracatı

Suudi Arabistan, 2016 yılında günde 7 milyon 463 bin varil ham petrol ihracatı gerçekleştirmiş, bu miktarla KİK'in toplam ham petrol ihracatının % 55'ini oluşturmuştur (Tablo 19). Aynı yılda Suudi Arabistan, ham petrol ihracatının % 73'ü Asya- Pasifik ülkelerine, % 11'i Avrupa ülkelerine, % 8'i ABD'ye, % 4'ü Ortadoğu ülkelerine, % 3'ü Afrika ülkelerine ve % 1'i de Latin Amerika ülkelerine yapılmıştır.

Suudi Arabistan doğal gaz ithal veya ihraç etmemektedir, bu nedenle tüm tüketimin yerli üretimle karşılanması sağlamaktadır. Suudi Arabistan'ın doğal gaz üretimi ve tüketimi 2016 yılında 3.9 trilyon metreküpe ulaştı.

Tablo 19: Yıllar İtibariyle Suudi Arabistan'ın Ham Petrol İhracatı (Gün/Bin varil)

Yıl	Petrol İhracatı
1981	9.018
1986	3.266
1991	6.526
1996	6.109
2001	6.036
2006	7.029
2011	7.218
2016	7.463

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries - OPEC (2020), World Crude Oil Exports, https://bit.ly/2IXB9O2. 2- GCC-STAT (2020), Energy Statistics Data Portal, Crude Oil Exports (2010-2018), https://bit.ly/3qRCgzU. 3- GCC-STAT (2018), Nashrat 'Iihsa'at Alttaqa Lidual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia 2010-2015, Aladad: 1, Masqat - Saltanat Ûmman.

4-4-3 Suudi Arabistan'daki Deniz Limanlar.

Suudi Arabistan Krallığı, dünyanın petrol ihraç eden en büyük ülkesidir. Uluslararası odaklı sanayi ihracatıyla Ortadoğu'daki en büyük ve en çeşitlendirilmiş ekonomiye sahiptir.

Suudi Arabistan coğrafi olarak üç tarafından denizlerle çevrilidir. Ekonomik faaliyetlerini sürdürebilmesi için çok sayıda deniz limanına ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle ülkenin hem Basra Körfezi'nde hem de Kızıldeniz'de çok sayıda deniz limanına sahip olduğunu görüyoruz.

Kral Abdülaziz Limanı, Jubail Ticaret Limanı, Ras Tanura Limanı, Ras Al Ghar Limanı, Jubail'de Kral Fahd Sanayi Limanı, Zuluf Limanı, Ras al Mishab Limanı, Ras al Khafuiji Limanı Basra Körfezi'nde bulunmaktadırlar.

Cidde İslam Limanı, Yanbu'da Kral Fahd Sanayi Limanı, Jizan Limanı, Qadimah Limanı, Rabigh Limanı, Yanbu Ticaret Limanı, Dhiba Deniz Limanı, Duba Limanı ülkenin batı tarafındaki Kızıldeniz'de yer almaktadırlar. Suudi Arabistan'daki en önemli limanlar şunlardır:

4-4-3-1 Kral Abdülaziz Limanı.

Dammam Limanı olarak da bilinen Kral Abdülaziz Limanı, Suudi Arabistan'ın Dammam şehrinde bulunmaktadır. 19 bin hektarın üzerinde bir alanı kaplayan Basra Körfezi'ndeki en büyük ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika (MENA) bölgesinin Cidde İslam Limanı'ndan sonra üçüncü en büyük ve en işlek limanıdır. Kral Abdülaziz Limanı, petrol endüstrisi için önemli bir ihracat merkezi ve aynı zamanda ülkedeki büyük kara şehirleri, özellikle de Dammam'a demiryolu hattıyla bağlanan Riyad gibi illerin başkentleri için önemli bir dağıtım merkezidir.

2011 yılında Kral Abdülaziz Limanı'na gelen yüklere gıda ve gıda maddeleri (6.5 milyon ton) ve inşaat malzemeleri (6.1 milyon ton) hâkimdi. Ayrıca Kral Abdülaziz Limanı'na 2.6 milyon ton tüketim malı, 3.7 milyon ton çeşitli kargo ve 576.7 bin ton araç yüklendi. 2011 yılında Kral Abdülaziz Limanı'na giden ana kargo petrokimya (4.3 milyon ton) oldu. Bunu bir milyon tonun üzerinde sanayi ürünleri izledi. Diğer giden kargolar arasında boş konteyner ve şase (620.6 bin ton), geri dönüşüm malzemesi (286.5 bin ton), muhtelif kargolar (73,2 bin ton), gıda ve gıda maddeleri (60.9 bin ton), rafine ürünler (29,5 bin ton) ve taşıtlar izlemiştir (yedi bin ton) (bit.ly/3wA4odV).

4-4-3-2 Cidde İslam Limanı

Cidde İslam Limanı, Kızıldeniz kıyısındaki Cidde'de, Süveyş Kanalı üzerinden doğu ve batı arasında uluslararası bir nakliye yolunun ortasında bulunmaktadır. Arap dünyasının ikinci en büyük ve en yoğun limanıdır (Dubai, BAE'deki Jebel Ali Limanı'ndan sonra). Cidde şehri, Suudi Arabistan'ın (başkent Riyad'dan sonra) ikinci büyük şehridir ve Suudi Arabistan'ın ticari başkentidir.

Liman Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz kıyısında yer almaktadır. Mekke ve Medine gibi kutsal şehirlere hizmet veren başlıca limandır. Liman, Suudi Arabistan'ın deniz yoluyla yaptığı ithalatın % 65'inin gerçekleştirildiği ticaret merkezlerine hizmet veriyor. Suudi Arabistan modern bir ülke hâline gelirken Cidde Limanı'nın önemi arttı ve maksimum sınırına ulaştı.

Müslümanların Halifesi Osman İbn Affan, Cidde İslam Limanı'nı Mekke'ye hac yapan Müslüman hacılar için bir kapı olarak kurdu (647). Liman, bugün hizmet veren 62 rıhtımıyla 12 kilometrekarelik bir alanı kaplar ve derin su rıhtımları, maksimum 16 metre draftla toplam 11.2 kilometre yanaşma uzunluğu sağlar. Liman, 19.800 YAEB (Yirmi ayak eş değer birimi)* kapasiteli yeni nesil büyük konteyner gemilerini barındırabilir(bit.ly/3khGKy3).

4-4-3-3 Jubail'deki Kral Fahad Sanayi Limanı.

Kral Fahd Sanayi Limanı, Basra Körfezi'nde Suudi Arabistan'ın Jubail şehrinde bulunan bir limandır. Liman 1974 yılında Jubail sanayi şehrine hizmet vermek üzere kurulmuştur ve şu anda dünyanın en büyük sanayi limanlarından biri olarak kabul edilmektedir.

Jubail'deki Kral Fahad Sanayi Limanı, yılda 70 milyon ton kapasiteli 34 rıhtıma sahiptir. Limanda beş adet terminal bulunmaktadır (Genel Kargo Terminali, Deniz Ekipmanları, Dökme Kargo Terminali, Petrokimya ve Petrol Ürünleri Terminali ve Açık Deniz Tankeri Terminali) (bit.ly/3koqEm9).

4-4-3-4 Yanbu'daki Kral Fahd Sanayi Limanı

Kral Fahd Sanayi Limanı Kızıldeniz'deki ham petrol, rafine ürünlerin ve petrokimyasalların yüklenebileceği en büyük liman olarak kabul edilir. Bu liman, sanayi ürünleri sağlamak, petrol ve yan ürünleri ihraç etmek içindir. Aynı zamanda ülke ekonomisini kolaylaştıran sanayilerin ihtiyaç duyduğu ekipman ve makineler ithal edilmektedir. Yıllık 130 milyon ton elleçleme kapasitesine sahiptir. 34 rıhtımıyla liman konteynerler gibi genel kargo, kükürt ve ham petrol dâhil dökme yüklerle ilgilenmektedir. Liman, büyük ham petrol taşıyıcıları aldığı için, rıhtımlarının çoğunu bu ürüne ayırmıştır (bit.ly/3wwkNjs).

4-4-3-5 Jubail Ticaret Limanı.

Jubail Ticaret Limanı, Jubail'deki Kral Fahd Sanayi Limanı'nın yaklaşık 14 kilometre güneydoğusunda, Basra Körfezi'nde Suudi Arabistan'ın doğu orta kıyısında yer almaktadır. Jubail Ticaret

* Kargo kapasitesi kesin olmayan konteyner gemileri ve konteyner terminallerinin kapasitesini tanımlamak için kullanılan bir birimdir.[1] Bu birim sayesinde konteynerler, 20 ayak uzunluğunda (6,1 m.) metal bir kutu hacmine dayandırılır ve böylelikle kolay bir şekilde tren, kamyon ve tekne gibi farklı ulaşım türleri arasında transfer edilebilirler.

Limanı, önceleri bir balıkçı limanıydı. Jubail Ticaret Limanı, Suudi Arabistan'ın doğu eyaletinde okyanustan yapılan ithalat ve ihracat ticaretini desteklemek için kuruldu. Üretim merkezlerinin ve büyük planlı sanayi bölgesinin yakınında yer almaktadır. Jubail Ticaret Limanı, 1976'da Kral Halid ibn Abdülaziz Al-Suud tarafından açıldı ve tesis inşaatı 1979'da tamamlandı. Jubail Ticaret Limanı, yaklaşık 44 kilometrekarelik bir alanı kaplayarak, kazanılmış arazi üzerinde dünyanın en büyük insan yapımı limanlarından biri hâline gelmektedir. Limanın konumu, Arap Körfezi'ndeki doğal olarak derin komşu suları nedeniyle seçilmiştir (bit.ly/3mW5nlv).

2008 yılında Jubail Ticaret Limanı, 2.5 milyon tonu ithalat ve 1.7 milyon tonu ihracat olmak üzere toplam 4.2 milyon ton yük elleçledi. Bu toplamın 1.9 milyon tonu dökme katı, 1.3 milyon tonu genel kargo, 982.1 bin tonu konteynerli kargo ve 18.7 bin tonu dökme sıvı (ham petrol hariç) olarak gerçekleşti.

4-4-4 Suudi Arabistan ve Hürmüz Boğazı

Suudi Arabistan dünyanın en büyük ham petrol ihracatçıları arasında ilk sırada yer almaktadır. Rezerv miktarı bakımından da zengin bir ülkedir. Bu devletin petrol yataklarının büyük bir kısmı ülkenin doğu ve kuzeydoğusunda bulunmakta, yani petrol sahalarının neredeyse tamamı Basra Körfezi'nin kıyısında yer almaktadır. Bu noktadan hareketle Basra Körfezi'ni Umman Körfezi'ne, Arap Denizi'ne ve sonra da Hint Okyanusu'na bağlayan tek bir yol Hürmüz Boğazı'dır. Bu sebeple de Basra Körfezi'nin kıyısında petrol ihracatını kolaylaştırmak maksadıyla birkaç liman inşa edilmiştir. Bu çerçevede, Suudi Arabistan'ın ham petrol ihracatının takriben % 88'i Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bundan bağımsız olarak, OEC organizasyonuna göre 2019 yılında Suudi Arabistan'dan ham petrol ithal eden ülkelerin başında sırasıyla; Çin % 20,1, Hindistan % 11, Japonya % 10,8, Güney Kore % 8,5, ABD % 5,3, Singapur % 3,4 ve Fransa % 3 gelmektedir. Ayrıca, Pakistan, Malezya ve Endonezya gibi ülkeler de ham petrol ihtiyaçlarını Suudi Arabistan'dan ithal etmektedirler (OEC, 2019, Saudi Arabi bit.ly/3kBQ4g9).

Buna karşılık olarak, Suudi Arabistan tüketici bir devlet olduğu için ülkenin iç ihtiyaçlarını, örneğin; motorlu taşıtlar, inşaat malzemeleri, elektrik-elektronik aletler, gıda ve tarım aletleri yurt dışından ithal yoluyla karşılamaktadır. Bu kapsamda söz konusu devletin Asya ülkelerinden ithal ettiği malların büyük bir kesimini Hürmüz Boğazı'ndan geçerek kendi limanlarına ulaştırabilmektedir. Suudi Arabistan'ın en fazla ithalat yaptığı ülkelerin başında Çin (% 17,8), ABD (% 9,1), Almanya (% 4,7), Japonya (% 4,4), Hindistan (% 4,2), Güney Kore (2,6) ve Türkiye (% 2,3) gelmektedir. Bahsi geçen bu ülkelerin dışında İtalya, İngiltere, Hollanda, Tayland ve Singapur'dan da ithalat yapılmaktadır (OEC,2019, Saudi Arabibit.ly/3kBQ4g9)

Bölgedeki diğer ülkelere kıyasla Suudi Arabistan ayrı bir özelliğe sahiptir. Zira, söz konusu ülkenin Kızıldeniz'e 2.000 kilometrelik uzunluğunda bir kıyısı bulunmaktadır. Daha önce belirtildiği üzere Suudi

Arabistan tarafından Kızıldeniz'in doğu kıyısında birkaç büyük liman inşa edilmiştir. Böylece, zikredilen ülkenin ham petrolünün bir kısmı boru hattıyla Kızıldeniz kıyısında bulunan limanlara taşınmakta ve oradan da tankerlerle tüketicilere nakledilmektedir. Ancak bahsi geçen limanlar Suudi Arabistan için henüz Hürmüz Boğazı'nın yerine geçmemiştir. Bu çerçevede, İran tarafından Hürmüz Boğazı'nı kapatmakla tehdit edilirse ya da tamamen kapatılırsa, Suudi Arabistan'ın ham petrol ihracatında çok ciddi aksaklıklar meydana gelir ve böyle bir durumda ülkenin ithalatında da çok ağır sorunlar yaşanabilir; zira söz konusu devlet, ithal ettiği malların büyük bir kısmını Hürmüz Boğazı üzerinden kendi limanlarına ulaştırmaktadır.

Hürmüz boğazı Suudi Arabistan ekonomisini adeta nefes borusu gibidir. Toplam yüzölçümünün taamına yakını çöllerle kaplı olan başta temel gıda maddeleri olmak üzere, ülkenin ihtiyaç duyduğu bütün araç gerek ve ekipmanların tamamına yakını ülke dışından ithalat yoluyla temin edilmektedir. Suudi Arabistan'ın baştan doğu Asya ülkeleri olmak üzere bütün dünyadan yaptığı ithalatın büyük kısmı Hürmüz Boğazı üzerinden Basra körfezindeki limanlara gelmektedir.

Hürmüz Boğazı Suudi Arabistan ekonomisi için hem ihraç etti ham petrolün dünya pazarlarına ulaştırılması, hem de petrol karşılığı elde ettiği gelirler ile dünyadan yaptığı ithal malların ülke ulaşmasında hayati derce de önemli stratejik bir geçiş noktasıdır. Kızıl deniz üzerinden yapılan ticaret ülke toplam ihracat ve ithalatındaki payı oldukça düşüktür bu sebeple Suudi Arabistan için Hürmüz boğazı vazgeçilmez bir öneme sahiptir.

4-5 BAHREYN KRALLIĞI

Bahreyn Krallığı, Basra Körfezi'nde yer alan bir ada ülkesidir. Bahreyn'in güneydoğusunda Katar, batısında Suudi Arabistan yer alır. "Bahreyn" Arapça bir kelime olup "iki denizin arasında" demektir. Kuzeybatıda, Ortadoğu'daki bütün Körfez ülkelerinde olduğu gibi hızla gelişmektedir.

1971 yılında, İngiltere egemenliğinden kurtularak bağımsızlığını kazanmıştır. 2002 yılında ülkenin rejimi anayasal monarşi olarak değişmiştir. Yeni sistemde 'Temsilciler Meclisi' ve 'Şura Konseyi'nden oluşan iki kamaralı bir parlamentosu vardır. Temsilciler meclisi dört yılda bir seçimle gelmektedir. Şura Konseyi ise kral tarafından doğrudan atanmaktadır. Temsilciler meclisi kanun önerebilmekte fakat kanun çıkaramamaktadır. Ancak bütçede değişiklik yapma ve reddetme hakkına sahiptir (Mapnall, http://www.mapnall.com/tr/Harita-Bahreyn_287841.html bit.ly/32uoWcN).

4-5-1 Bahreyn Nüfusu

Bahreyn, 1.5 milyon nüfusu ve 778 km²'lik yüz ölçümüyle Körfez'in en küçük ülkesidir. Fakat Ortadoğu ve Afrika standartları düşünüldüğünde oldukça zengindir ve tüketici talebi güçlüdür. Nüfusun 712.4 bini yani, % 47,4'ü Bahreyn vatandaşı Araplardır. Kalan nüfusun büyük kısmı Hintli, Pakistanlı ve Bangladeşlilerden oluşmaktadır. Az sayıda Batılı göçmen çalışanlar da bulunmaktadır. Ülke nüfusunun % 70,2'si Müslümanlardan, % 10,2'si Hristiyanlardan, % 0,21'i Musevilerden ve kalanı Hindu, Budist ve diğer dinlerin mensuplarından oluşmaktadır (T.C. Manama Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, 2021, Bahreyn Ülke Raporu,).

Resmî veriler, yabancı uyrukluların sayısının artmaya devam ettiğini göstermektedir. Sadece 2017'de 64.000'den fazla yabancı ülkeye geldi ve nüfus yüzde 8,4 arttı. Genel olarak, nüfus artış hızı, 2015 ve 2016 yılları arasında yüzde 3,9 iken, 2016 ve 2017 yılları arasında yüzde 5,3'e yükseldi. Verilere göre, Bahreynlilerin toplam nüfus içindeki oranı 2007'de % 50,1'den 2017'de % 45'e düştü. Vatandaş olmayanların artması ve ülkeye göçmen işçi akışının devam etmesi, Körfez kimliği üzerine demografik yapı ve etkisi hakkında soruları gündeme getirmektedir (Fanack, 2020, Bahrain).

Bahreyn nüfusunun yaş yapısı nispeten dengelidir. 2020 tahminlerine göre, nüfusun yaklaşık % 90'ından fazlası 55 yaşın altındadır. Bunların % 18,45'i 15 yaş altı, % 15,15'i 15-24 yaş ve % 56,14'ü 25-54 yaş arasındadır. Sadece % 3,36'sı 65 yaş ve üzerindedir. 2020'de doğurganlık hızı kadın başına 1,9 ve ortalama yaşam süresi 2021'de 79,76 yıl (Erkekler için 77,39, kadınlar için 82,02 yıl) idi (Fanack,2020, Bahrain).

Tablo 20 : 1960-2020 Bahreyn Nüfus özellikleri

Yıl	Nüfus Miktarı	Medyan Yaş	Doğurganlık	Şehir Nüfusu	Şehir Nüfus Oranı %
1960	162.427	19.6	7.0	133.710	88.3
1980	359.888	22.3	4.9	309.868	86.1
2000	664.611	26.6	2.8	587.336	88.4
2020	1.701.575	32.5	1.9	1.519.595	89.3

Kaynak: 1- Worldometer (2021), Saudi Arabia Population. 2- United Nations (2019)**,** World Population Prospects.

4-5-2 Bahreyn Ekonomisi

Bahreyn ekonomisi büyük ölçüde petrol ve gaza bağımlıdır. Ancak 20. yüzyılın sonlarından bu yana Bahreyn, bankacılık ve turizm sektörlerine büyük yatırımlar yaptı. Ülkenin başkenti Manama, birçok büyük finansal yapıya ev sahipliği yapıyor. Bahreyn'in finans sektörünün çok başarılı olduğunu söylemek gerekiyor. 2008 yılında Bahreyn, Londra şehrinin Küresel Finans Merkezleri Endeksi tarafından dünyanın en hızlı büyüyen finans merkezi seçildi. Bahreyn Dinarı, dünyanın en değerli ikinci para birimidir. Bahreyn'in bankacılık ve finansal hizmetler sektörü, özellikle İslamî bankacılık ve petrol talebinin yönlendirdiği bölgesel patlamadan yararlandı. Petrol, 2017 yılında ihracat gelirlerinin % 60'ını, devlet gelirlerinin % 70'ini ve GSYH'nin % 11'ini oluşturan Bahreyn'in en çok ihraç edilen ürünüdür. Alüminyum çok ihraç edilen ikinci ürün olup, onu finans ve inşaat malzemeleri izlemektedir. 2020 Ekonomik Özgürlük Endeksi'ne göre Bahreyn, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesinde dördüncü en özgür ekonomiye sahiptir ve dünyanın en özgür 63. Ekonomisidir (Fanack, 2021, Economy of Bahrain).

Diğer bölge ülkeleri gibi, Bahreyn de petrol ve gaz rezervlerinin sonunda tükeneceği için hidrokarbon gelirlerinin uzun vadeli sürdürülebilirliği konusunda endişeliydi. Bu durum, hükûmetin Bahreyn ekonomisini çeşitlendirmek için stratejiler geliştirmesine yol açtı. Bahreyn Ekonomik Kalkınma Kurulu'na göre, 2019'da yeni şirketlerin yatırımları daha çok finansal hizmetler, bilgi teknolojisi, iletişim teknolojisi, sanayi, lojistik, gayrimenkul, turizm, eğitim ve sağlık hizmetlerine odaklandı. 2019'da Bahreyn bütçe gelirlerinin % 85'ine katkıda bulunan petrol ve gaz, 2020'de % 22 ve 2021'de % 23 gerileyerek iki yılda toplam bütçe gelirlerinin sırasıyla % 63 ve % 62'sini oluşturdu(bit.ly/3c1DlyC).

Petrol ve gaz bağımlılığını azaltmak için verilen tüm bu mücadelenin yanı sıra, Bahreyn'in ekonomisini sürdürmek için hâlâ petrole bağlı olduğunu görebiliyoruz.

4-5-2-1 Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı ve Rezervleri

Bahreyn'in, komşu ülkelere kıyasla petrol ve doğal gaz kaynaklarının sınırlı olduğu anlaşılmaktadır. Bahreyn'in ham petrol üretim kaynağı Awali ve Abu-Safah petrol yataklarıdır (Hawbash Ahmed, 2021).1963 yılında açık denizde keşfedilen Abu-Safah petrol yatağı, başlangıçta Bahreyn ile Suudi Arabistan tarafından ortak işletilmekteydi (Netherlands Entreprise Agency, 2019: 9-10). Ancak 1987 yılında, Abu Safah petrol yatağı Suudi Arabistan Milli Petrol Şirketi (Aramco Oil Company) tarafından kapatılmıştır. Bahsi geçen yatak son yıllarda yeniden açılmış ve tüm üretimi Bahreyn'e verilmiştir (Shammas, 2000: 26). Awali petrol yatağı Bahreyn adalarının ortasında yer alır ve tarihi açısından Körfez Bölgesi'ndeki en eski petrol yatağıdır. Bu iki petrol yatağının üretim kapasiteleri incelendiğinde, Bahreyn petrolünün büyük bir kısmı açık denizdeki Abu-Safah petrol yatağından üretildiği anlaşılmaktadır (Mills, Ibrahim, 2020: 34). Eldeki verilere göre 2007 yılında Abu-Safah yatağından günlük 149 bin 890 varil, Awali yatağından da 34 bin 389 varil üretilmiştir (Mamlkat Albahrayin, Alhayyat Alwatania Lilnaft Walghaz, 2007: 14). 2017 yılında ise Abu-Safah'ın günlük üretim miktarı 152 bin 913 varile ulaşırken, Awali'nin üretim miktarı 44.234 varile çıkmıştır (The National Oil and Gas Authority of Bahrain, 2017: 12). Harita 8'de Bahreyn'deki petrol yatakları gösterilmiştir. Tablo 21 de gösterildiği gibi 2016 yılında genel olarak Bahreyn 120 milyon varil petrol ve 224 milyar m^3 doğal gaz rezervine sahiptir.

Tablo 21 : Yıllara Göre Bahreyn'in Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri

Yıl	Ham Petrol Yıl / Milyon Varil	Doğal Gaz Yıl/Milyar M^3
1981	209	243
1986	195	198
1991	122	167
1996	210	132
2001	130	92
2006	120	92
2011	120	200
2016	120	224

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2**.**
2- Organization of Arab Petrolum Exporting Countries-OAPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/35YGo8M.
3- GCC-STAT (2019), Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017, Aladad: 3, Masqat-Saltanat Ûmman.
4- Arab Monetary Fund, (2020, 25 December), Joint Arab Economic Reports 2000-2019, https://bit.ly/39bLIYs.

Tablo: 21'deki verilere göre Bahreyn'in 1981 – 2016 arası dönemde mevcut petrol ve doğalgaz rezervlerin azaldığı dikkati çekmektedir. Nitekim 1981'de 209 milyon varil olan ham petrol rezervi 2016'da 120 milyon varile gerilemiştir. Benzer durum doğalgaz için de geçerlidir.

Harita 8: Bahreyn'de Petrol Yataklarının Dağılım Haritası

Kaynak: Middle East Oil and Gas Infrastructure verilerinden yararlanılarak CBS ortamında hazırlanmıştır.

4-5-2-2 Ham Petrol, Doğal Gaz Üretimi ve İhracatı

2016 verilerine göre Bahreyn günlük 45 ila 203 bin varil ham petrol üretimiyle Basra Körfezi bölgesinde en küçük ham petrol üreticisi konumunda yer alır. Aynı yılın verilerine göre yıllık 15.226 milyon metreküp doğal gaz üretilmiştir. Bahreyn'de üretilen doğal gazın üçte biri petrol yataklarının üretim kapasitelerini arttırmak ve petrolün son damlasına kadar çıkarabilmek amacıyla petrol rezervuarlarına enjekte edilmekte, geri kalanı ise yurt içinde kullanılmaktadır.

Bahreyn Basra Körfezi'nde yer alan ülkeler arasında en küçük ham petrol ihracatçısı konumunda yer almıştır. Açıklandığı gibi Bahreyn'de üretilmekte olan doğal gazın üçte biri petrol yataklarının üretim kapasitelerini arttırmak ve mevcut petrol rezervini azami ölçüde çıkarabilmek amacıyla petrol rezervuarlarına enjekte edilmekte, geri kalanı ise yurt içinde kullanılmaktadır. (Hawbash Ahmed, 2021). Doğal gaz, Bahreyn'in bütün enerji santrallerini besliyor. Ülkenin enerji sektörü, EIA verilerine göre toplam doğal gaz talebinin yaklaşık % 50'sini, sanayi sektörü ise yaklaşık % 33'ünü tüketiyor. Bahreyn'in Sitra Petrol Rafinerisi de ülkenin toplam gaz talebinin yaklaşık % 10'unu tüketen ağır bir doğal gaz tüketicisidir(bit.ly/3ngYZpm). Tablo 22'de Yıllara Göre Bahreyn'in Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim ve İhracat Miktarı gösterilmiştir.

Tablo 22 : Yıllara Göre Bahreyn'in Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim ve İhracat Miktarı.

Yıl	Ham Petrol Üretim Gün/Bin Varil	Ham Petrol İhracatı Gün/Bin varil	Doğal Gaz Yıl/Milyon M^3	Doğal Gaz İhracatı
1981	45	39	3.601	0
1986	42	37	5.254	0
1991	108	31	5.910	0
1996	174	0	7.423	0
2001	182	2	9.129	0
2006	183	0	11.309	0
2011	191	150	13.295	0
2016	203	154.9	15.226	0

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2. 2- GCC-STAT (2018), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2016*, Aladad: 2, Masqat- Saltanat Eamaan. 3- GCC-STAT (2019), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017*, Aladad: 3, Masqat- Saltanat Eamaan.

4-5-3 Bahreyn ve Hürmüz Boğazı

Basra Körfez Bölgesi ülkeleri arasında Bahreyn en küçük ülkedir ve bölgede en az ham petrol üretim ve bölgede en az ham petrol ihracat yapan ülkesi konumunda yer almaktadır. Ancak aynı zamanda başta Körfez ülkeleri olmak üzere Körfez ülkelerinin çoğuna refah getiren mevcut petrol, Bahreyn'i ekonomisi iyi olan ülkelerden biri hâline çıkartmıştır. Bahreyn Krallığı 2020'de dünya çapında tahmini 7.9 milyar dolar değerinde mal sevk etmiştir. Aynı yılda Bahreyn'in GSYH'si yaklaşık 34.73 milyar ABD dolarıydı. Bu da toprak ve nüfustaki oranına kıyasla çok büyük bir miktardır (Worldometers, 2021, Bahrain).

Bahreyn petrolünün çoğunu deniz yoluyla ve Basra Körfezi'nin tek suyolu olarak Hürmüz Boğazı'ndan ihraç eder. Petrol, ihracat gelirlerinin % 60'ını, devlet gelirlerinin % 70'ini ve GSYH'nin % 11'ini oluşturur. Hürmüz Boğazı'nın Bahreyn için stratejik önemini belirtmede Bahreyn'in ihracat ve ithalatının miktarını, varış noktasına göre ne kadar olduğunu bilmek gerekir.

OEC verilerine göre, 2019 yılında Bahreyn ürünlerinin başlıca ihracatı şu şekilde olmuştur: Rafine Petrol % 41,6 (5.51 milyar dolar), Ham Alüminyum % 14 (1.85 milyar dolar), Ham Petrol % 5,1 (675 milyon dolar), Demir Cevheri % 3,76(498 milyon dolar) ve Alüminyum Kaplama % 2,48 (329 milyon Dolar). Aynı yılda Bahreyn'in varış noktasına göre ihracatı şu şekilde olmuştur: Birleşik Arap Emirlikleri % 30,5 (4.04 Milyar dolar), Suudi Arabistan % 12,3(1.63 Milyar dolar), Japonya % 7,93(1.05 Milyar Dolar), Amerika Birleşik Devletleri % 7,61(1.01 Milyar dolar) ve Güney Kore % 3,6(477 Milyar dolar) (OEC,2019, Bahrain).

Önceki verileri analiz ederek, Bahreyn'in üretiminin % 30'unu BAE'ye ihraç ettiğini görebiliriz. OEC'ye göre bu oranın % 68,4'ü rafine petrol olmuştur. Suudi Arabistan'a ihraç edilmiş ürünlerin oranı % 12,3'tür, bu yüzdenin % 22,6'sı rafine petroldür. Demek ki Bahreyn rafine petrolünün % 42'sini Basra Körfezi'nden çıkmadan ve Hürmüz Boğazı'nı kullanmadan komşu ülkelere ihraç etmiştir (OEC,2019, Bahrain).

Bir önceki örneğin amacı, Bahreyn'in küçük bir ülke olduğunu ve ürünlerini çoğunlukla komşu ülkelere ihraç etmeye çalıştığını göstermekti. Ancak aynı zamanda bu, Hürmüz Boğazı'nın Bahreyn için stratejik bir öneme sahip olmadığı anlamına gelmiyor. Verilerine göre, Bahreyn boğazdan Japonya, Güney Kore, Hindistan, İngiltere ve Fransa'ya büyük miktarda ham ve rafine petrol ihraç etmektedir.

Bahreyn'in Hürmüz Boğazı'ndan ihraç ettiği bir diğer ürün ise ham alüminyumdur. Bahreyn, dünyanın en büyük ikinci alüminyum izabe tesisine ev sahipliği yaparak, dünyanın alüminyum üretiminin % 2'sinden fazlasını üretiyor. 1971 yılında faaliyete geçen Aluminium Bahreyn (Alba), bugün yıllık 1.5 milyon metrik tondan fazla kapasiteye sahiptir.

2019’da Bahreyn'in ham alüminyum ihraç ettiği başlıca ülkeler şunlardır: Amerika Birleşik Devletleri % 16,5, Suudi Arabistan % 8,46, Türkiye % 8,23, Malezya % 7,41, İspanya % 7,2, Güney Kore % 5,42, Tayvan % 5,25, İtalya % 4,91 ve diğer ülkeler (Tayland, Japonya, Hindistan, Polonya, İsviçre, Almanya, Güney Afrika). Bahreyn'in bazı bölge ülkeleri dışında alüminyumunu Hürmüz Boğazı üzerinden Asya ve Avrupa ülkelerine ihraç ettiğini de belirtmek gerekir.

Aynı zamanda Bahreyn, iç ihtiyaçlarını uluslararası pazarlardan sağlamak için Hürmüz Boğazı'ndan yararlanmaktadır. 2019'da Bahreyn 13.2 milyar dolarlık ithalatta bulunarak dünyanın 89 numaralı ticaret destinasyonu oldu (bit.ly/3wV3Shu). Bahreyn'in ithal ettiği başlıca ürünler şunlardır: Arabalar (848 milyon dolar), Demir Cevheri (805 milyon dolar), Mücevherat (724 milyon dolar), Altın (445 milyon dolar) ve Gaz Türbinleri (384 milyon dolar) (OEC, 2019, Bahrain).

Bahreyn'in ürün ithal ettiği başlıca ülkeler: Birleşik Arap Emirlikleri % 26,7(3.54 milyar dolar), Çin % 11,2 (1.48 milyar dolar), Suudi Arabistan % 6,6(881 milyon dolar), Amerika Birleşik Devletleri % 5,45 % (723 milyon dolar) ve Brezilya % 5,11(677 milyon dolar). Japonya % 4,62, Hindistan % 4,59, Güney Kore % 2,18 ve diğer ülkeler (İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya vb.) (OEC, 2019, Bahrain).

Sağlanan veri analizlerine göre, Basra Körfezi ülkelerinin çoğu gibi Bahreyn'in de ürünlerini ihraç etmek ve ihtiyaç duyduğu ürünleri ithal etmek için çoğunlukla Hürmüz Boğazı'na bağlı olduğunu anlayabiliyoruz. Bu süreci sürdürmek için Bahreyn Khalifa bin Salman Limanı, Sitra Limanı, Manama Limanı ve Mina Sulman Limanı gibi birçok önemli liman inşa etmiştir.

4-6 KATAR

Katar gerek nüfusu gerek yüz ölçümü açısından en küçük Körfez ülkelerinden bir tanesidir. Arap Yarımadası'nın doğu kıyısında yaklaşık 11.521 km²'lik bir alana sahiptir. Kıyı şeridi 550 km, kara sınırı ise 60 km olup, Suudi Arabistan'la komşudur (Fanack,2020, Qatar).

Doha, Katar'ın başkentidir ve Körfez'e bakan Katar Yarımadası'nın doğu kıyısında yer almaktadır. Katar nüfusunun beşte birinden fazlası Doha şehri sınırları içinde yaşamaktadır. Doha, modern mimarinin, yeni ofis binalarının, alışveriş merkezlerinin ve konut bileşiklerinin bir karışımına sahiptir.

Ülkede Osmanlı egemenliği 1871 yılında başlamış olup, I. Dünya Savaşı sırasında Osmanlı İmparatorluğu'nun Arap Yarımadası'ndan çekilmesiyle birlikte, Birleşik Krallıkla imzalanan anlaşmayla (1916) Katar'ın savunma ve dışişleri Birleşik Krallık tarafından üstlenilmiştir. Birleşik Krallığın bölgeden çekilmesiyle birlikte Katar Eylül 1971'de bağımsızlığını ilan etmiştir. Katar aynı tarihlerde Birleşmiş Milletlere ve Arap Birliği'ne, 1981 yılında da Körfez İş birliği Konseyi'ne üye olmuştur (Türkiye Müteahhitler Birliği, 2019, Katar Devleti).

4-6-1 Katar Nüfusu

Katar Planlama ve İstatistik Kurumu'na göre 2020 yılı sonunda Katar Devleti'nin 2 milyon 684 bin olan nüfusunun 1milyon 936 bin erkek, 748 bin 115 yüzü kadındır. 2015 yılı resmî nüfus sayımı sonuçlarına göre, Katar Devleti'nin toplam nüfusu yaklaşık 2 milyon 642 bin'e ulaşmış ve 2010 sayımı ile 2015 nüfus sayımı arasındaki dönemde ortalama yıllık büyüme oranı % 6,9 olmuştur. Erkeklerin oranı % 75,6, kadınların oranı ise % 34,4'tür. Bu fark, yabancı işçilerin çoğunun aileleri olmadan çalışmak için Katar'a gelen genç erkekler olması nedeniyle ortaya çıkmıştır. Birleşmiş Milletler verileri, 2017 yılının ortalarında nüfus karışımındaki "Katarlı olmayan" yabancı işçiler sayısının 1 milyon 721 bine ulaştığı ve toplam nüfusun % 65,5'ine tekabül ettiği tahmin ediliyor. Ülkeye giriş yapan her 521 erkek yabancı işçiye karşılık 100 kadın yabancı işçi giriş yapmıştır. Yani yabancı işçilerin oranı % 83,9 erkek, % 16,1'i kadın idi. 2015 yılında aile sayısı 201.432'ye ulaşmış olup, ortalama aile büyüklüğü 4.7 kişiden oluşmaktadır (Fanack, 2020, Qatar).

Katar'daki resmî dil Arapça olmakla birlikte ülkede çok sayıda yabancı olduğu için İngilizce yaygın şekilde ikinci dil olarak kullanılmaktadır. 2010 tahminlerine göre, toplam nüfusun yaklaşık % 67,7'sini Müslümanlar, % 13,8'ini Hristiyanlar, % 13,8'ini Hindular ve % 3,1'ini Budistler oluştururken, geri kalanları herhangi bir dine bağlı olmayan diğer azınlıklarıdır (The World Factbook, 2021, Qatar).

Tablo 23 : 1960-2020 Yılları Arası Katar Nüfus Özellikleri

Yıl	Nüfus Miktarı	Medyan Yaş	Doğurganlık	Şehir Nüfusu	Şehir Nüfus Oranı %
1960	47.384	19.4	6.9	40.407	85.3
1980	223.632	23.4	5.8	199.973	89.4
2000	592.468	30.5	3.2	570.417	96.3
2020	2.881.053	32.3	1.8	2.684.115	96.2

Kaynak: 1- Worldometer (2021), Saudi Arabia Population.
2- United Nations, World Population Prospects -2019, https://bit.ly/2OcemQR.

4-6-2 Katar Ekonomisi

Petrol rezervlerinin keşfedilmesinden önce Katar ekonomisi balıkçılık ve inci avcılığına bağlıydı. 1940'larda petrol rezervlerinin keşfiyle ülkenin tüm ekonomisi değişime uğradı. Bu değişim yüksek yaşam standartları ve büyük ülkelerin vatandaşlarına sunduğu sosyal hizmetleri de beraberinde getirdi.

Katar, dünyadaki en çok gaz rezervlerine sahip ülkeler arasındadır. Bu büyük etken ülke vatandaşlarının refah seviyesini en üst basamaklara taşımıştır. Ülkede hemen hemen hiçbir tüketim maddesi üretilmemekte ve dışarıdan ithal edilmektedir. Fakat ülkedeki oldukça az olan vergi oranları ve enerjinin çok ucuz olması bu mallardaki fiyatı oldukça düşük tutulması beklentisi doğursa da gıda benzeri tüketim malzemeleri ucuz değildir; elektrik ve elektronikte ucuzluk kendisini hissettirmektedir. Bir tanesi karada, altısı açık denizde olmak üzere toplam 7 adet doğal gaz üretim noktası vardır. Ülkenin körfeze bakan kısmında Ras Laffan isimli bir endüstri şehri kurulmuştur. Petrolün varlığı ülkede gübre ve çimento sanayiinin gelişmesine de katkıda bulunmuştur.

4-6-2-1 Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı

Katar'ın petrol hikâyesi 1939 yılında Dukhan yatağının keşfedilmesiyle başlamıştır. Dukhan petrol yatağına ilk sondaj 1938 yılında vurulmuş ancak 1939 yılının son haftasında, üst jura devrinde oluşan Zekrit formasyonunda petrolün varlığı tespit edilmiştir (Sorkhabi, 2010: 45). Katar da bulunan petrol ve doğal gaz yataklarının coğrafi dağılışına gelince, Ülkede toplam 11 tane petrol ve doğal gaz yatağı bulunmakta, bunların birisi karada, diğerleri de açık denizde yer almaktadır. Karada yer alan petrol yataklarının en bariz örneği Dukhan petrol yatağıdır. Dukhan Katar'ın kara kısmındaki yegâne petrol yatağıdır. Dukhan, Katar Yarımadası'nın batısında bulunmaktadır (Hawbash Ahmed, 2021). Kuzeyden güneye başta Khatiyah, Fahahil, Jaleha ve Diyab olmak üzere dört sektöre bölünmüştür. Bu yatakta petrol rezervuarlarının yanı sıra

"Permian Khuff" diye bir doğal gaz rezervuarı da bulunmaktadır (Qatar Petrolum, 2018: 19). Dukhan'da petrol üretimi ilk olarak 1949 yılında gerçekleştirilmiştir (QGPC, 1992: 10). Dukhan petrol yatağı, günlük 335 bin varil ham petrol üretim kapasitesine sahiptir (Qatar Petrolum, 2007: 18). 2016 yılında Dukhan yatağından günlük olarak ortalama 174.3 bin varil ham petrol ve 5.7 milyon metreküp doğal gaz üretilmiştir. Adı geçen yataktan üretilen petrol ve doğal gaz daha fazla işlemek ya da diğer ülkelere ihraç edilmek üzere boru hattıyla Mesaieed'e taşınmaktadır.

Açık denizdeki petrol ve doğal gaz yataklarının üretim kapasiteleri incelediğinde, ilk olarak, 1964 yılında Idd El-Shargi petrol yatağında petrol üretimi yapılmıştır (QGPC, 1992: 11). Idd El-Shargi yatağı, Doha'nın yaklaşık 85 km doğusunda, açık denizde yer almaktadır. Idd El-Shargi petrol yatağı iki alt sahaya ayrılır: Kuzey Kubbe (North Dome) ve Güney Kubbe (South Dome). Bahsi geçen bu iki sahadan günlük ortalama 84.1 bin varil ham petrol ve 2.07 milyon metreküp doğal gaz üretilmektedir (Qatar Petrolum, 2007: 18). Katar açıklarındaki başka bir petrol yatağı Al-Shaheen'dir. Bu yatak, Katar kıyılarından 80 km uzaklıkta yer almaktadır. Al-Shaheen petrol yatağı, dünyadaki en büyük petrol yatakları arasında yer alır ve Katar'ın en büyük yatağıdır. Ülkenin günlük petrol üretiminin üçte birinden fazlası bu yatakta gerçekleştirilmektedir (Qatar Petrolum, 2015: 31). 2016 yılında Al-Shaheen petrol yatağının günlük ham petrol üretim kapasitesi 263.6 bin varilken, günlük doğal gaz üretim kapasitesi 4.6 milyon metreküp olmuştur. Bunu takip eden yatak ise Bul Hanine Petrol sahasıdır. Bu yatak 1965 yılında keşfedilmiş ve 1972 yılında petrol üretimine başlamıştır. Bul Hanine yatağı, Katar sahil şeridinin yaklaşık 120 km doğusunda yer almaktadır. Anılan yatağın günlük üretim kapasitesine bakıldığında, 2016 yılında Bul Hanine yatağından ortalama günlük 29.2 bin varil ham petrol ve 0.62 milyon metreküp doğal gaz üretildiği anlaşılmaktadır. Açık denizde bulunan başka bir büyük petrol yatağı, Maydan Mahzam petrol yatağıdır. Adı geçen yatak 1963 yılında keşfedilmiş ve 1965 yılında üretime geçmiştir. Maydan Mahzam petrol yatağı, Katar kıyılarının yaklaşık 110 km doğusunda ve Halul Adası'nın yaklaşık 16 km güneydoğusunda bulunmaktadır (Hawbash Ahmed,2021). 2016 yılında, Maydan Mahzam prtrol yatağının günlük ham petrol üretim kapasitesi 20 bin varilken, doğal gaz üretim kapasitesi 0.91 milyon metreküp olmuştur. Yukarıda söz edilen yataklar dışında, Katar'da birkaç tane daha petrol yatağı bulunur, onlar; Al Rayyan, Al Khalij, El Bunduq, Al Karkara ve A-Structur'dur. Tablo 24'te Katar'da bulunan petrol yataklarının genel özelliklerine dair bilgi verilmiştir.

Tablo 24: Katar'daki Petrol Yataklarının Özellikleri ve Üretim Kapasiteleri

Petrol Yatağı	Keşif Tarihi	Üretim Tarihi	Petrol Üretimi (Gün/ Varil)	Doğal Gaz Üretimi (Gün/ M3)
Dukhan	1939	1949	174.300	5.787.963
Al Shaheen	1970	1994	262.620	4.649.626
Idd El-Shargi- North	1960	1964	75.774	1.972.552
Idd El-Shargi- South	1961	1964	8.349	112.135
Bul Hanine	1965	1972	29.267	625.802
Maydan Mahzam	1963	1965	20.066	914.634
Al Khalij	1991	1997	18.466	113.267
El Bunduq	1965	1975	12.018	1.132.674
Al Karkara & A-Strucrure	1988	1990	6.068	243.525
Al Rayyan	1976	1996	5.013	7.646

Kaynak: Qatar Petrolum (2018), Annual Review verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 24'ten anlaşıldığı üzere, Katar'daki petrol yataklarından hem petrol hem de doğal gaz (Associated) üretilmektedir. Bunun dışında, Katar'da dünyanın en büyük bağımsız doğal gaz yatağı (Non-Associated Gas Field) bulunmaktadır. Katar, doğal gaz rezervi açısından dünyanın en büyük doğal gaz rezervine sahip olan Rusya ve İran'dan sonra üçüncü sırada yer almaktadır. 1997 yılında Katar'ın doğal gaz rezervi dünyanın toplam gaz rezervinin yaklaşık % 5,6'sını temsil etmekteydi. (Abi-Add, 1998: 4). Katar'ın en büyük bağımsız doğal gaz yatağı, Kuzey Doğal Gaz Yatağıdır (North Field). Bahsi geçen yatak 1971 yılında Katar açıklarında keşfedilmiştir (QGPC, 1992: 15) (Tablo 25). Jeolojik açıdan, Kuzey Gaz Yatağının oluşumu Jura devrine dayanmaktadır. Bu yatağın rezervuarı yaklaşık 3 bin metre derinliktedir. Bu derinlikte oluşmakta olan Permian Khuff formasyonundaki kireçtaşı tabaklarında doğal gaz birikmiştir (Hawbash Ahmed, 2021).

Kuzey Gaz Yatağı, Katar Yarımadası'nın kuzeydoğu kıyılarından İran'a doğru uzanmaktadır. Bu yatak, yaklaşık 600 km²'lik bir alanı kaplamaktadır. Bu da Katar yüz ölçümünün neredeyse yarısına tekabül etmektedir. Anılan yatak 25.48 trilyon metreküp rezerviyle dünyanın en büyük bağımsız doğal gaz yatağı olarak kabul edilmektedir (Qatar Petrolum, 2007: 23). Kuzey Yatağı geliştirme projesinin birinci aşaması faaliyete geçene dek, Katar'ın doğal gaz üretimi hem karadaki hem de denizdeki petrol yataklarından gerçekleştirilmekteydi (Abi-Add, 1998: 6). Kuzey Yatağının keşfinden 20 yıl sonra, ticari amaçlı arama çalışmalarının birinci aşaması, Qatar Petrolum'un "North Field Alpha" projesinin devralmasıyla başlamıştır. North Field Alpha (NFA), Katar'ın kuzeydoğu kıyılarına yaklaşık 80 km uzaklıkta yer almaktadır. Kuzey Yatağından hem doğal gaz hem de kondensat üretilmektedir. 2016 yılında North Field Alpha'dan günlük

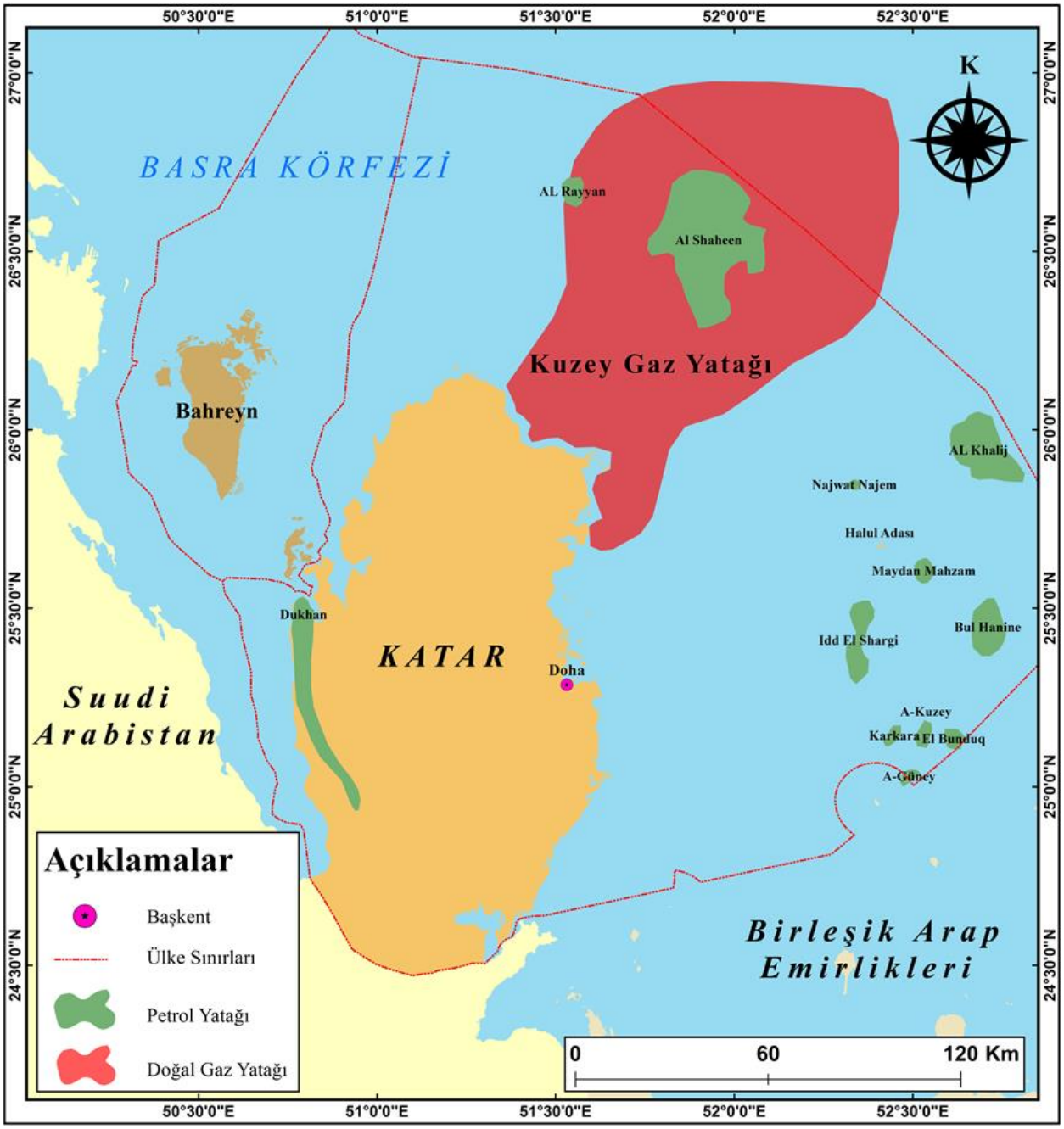
22.25 milyon metreküp doğal gaz ve 29 bin varil kondensat üretilmiştir (Qatar Petrolum, 2018: 28). Sonuç olarak denilebilir ki, Katar'daki ham petrol ve doğal gaz yataklarının tamamı Jura devrinde oluşmuş olan arazilerde bulunmaktadır. Tarihsel olarak da, Katar'ın doğal gaz ve petrol yataklarının çoğu 1939 - 1991 yılları arasında keşfedilmiştir. Üretim tarihi bakımından ise ilk olarak 1939 yılında Dukhan petrol yatağından ham petrol ve doğal gaz üretmeye başlamış, son olarak 1997 yılında Al Khalij petrol yatağı üretime geçmiştir. Eldeki verilere göre, Katar'daki petrol yataklarının günlük üretim kapasiteleri 262.6 ile 5 bin varil arasındadır. Doğal gaz üretimi açısından ise günlük üretim kapasiteleri 5.7 milyondan 7.6 bin metreküpe değişmektedir. Harita 9'da Katar'ın petrol ve doğal gaz yatakları gösterilmiştir.

Tablo 25 : Petrol ve Doğal Gaz Yatakları.

Yatak Adı	Keşif Tarihi	Üretim Tarihi
Dukhan	1939	1949
Idd Al-Shargi	1960	1964
Maydan Mahzam	1963	1965
Kuzey Gaz Yatağı	1971	1991

Kaynak: 1- U.S. Energy Information Administration-EIA (2017), Country Analysis Brief: Saudi Arabia.

2- Shammas, P. (2000), Saudi Arabia: Petroleum Industry Review, SAGE Journals. 3- Obaid, F., Kern, N. (2005), Saudi Arabia's Upstream and Downstream Expansion Plans for the Next Decade, CSİS. 4- Zubada, A. (2016), Mustaqbal Altnmya fi Almumalakt Alarabiya Alsaeudaya Baed Nudhub Alnaft (Aldarasa fi Aljughrafya Altanmiya), Risalat Majster, Saudiya, Jamiat Alnajah Alwutanaya, Kuliyat Aldirasat Alealya, Qism Aljaghrafya, Ghayir Manshura.



Harita 9: Katar'da Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Dağılım Haritası

Kaynak: Middle East Oil and Gas Infrastructure verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

4-6-2-2 Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri

Katar 25.244.000.000 varil kanıtlanmış petrol rezervine sahip olarak dünyada 13. sırada yer alıyor ve 1.650.585.140.000 varil olan dünya toplam petrol rezervinin yaklaşık % 1,5'ini oluşturuyor (Worldometers,2020 Qatar.).

Katar dünyanın en büyük üçüncü ve Ortadoğu'nun en büyük ikinci konvansiyonel doğal gaz rezervlerine sahiptir (Krane, Wright, 2014: 2). 2016 yılında, Katar'ın doğal gaz rezervi, küresel doğal gaz rezervinin % 12'sini teşkil eder iken, KİK'in toplam doğal gaz rezervinin % 58'ini oluşturmuştur. Bir başka deyişle, KİK'in doğal gaz rezervinin yarsından fazlası Katar'da bulunmaktadır. Katar, 24 trilyon 73 milyar metreküp doğal gaz rezerviyle KİK tüm üye ülkelerinin önünde yer almaktadır. Tablo 26'da yıllara göre Katar'ın kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri gösterilmiştir.

Tablo 26: Yıllara Göre Katar'ın Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğalgaz Rezervleri.

Yıl	Ham Petrol Yıl / Milyon Varil	Doğal Gaz Yıl/Milyar M^3
1981	3.450	2.830
1986	4.500	4.440
1991	2.993	6.428
1996	3.700	8.500
2001	15.207	25.783
2006	26.185	25.636
2011	25.382	25.110
2016	25.244	24.073

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2**.** 2- Organization of Arab Petrolum Exporting Countries-OAPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/35YGo8M. 3- GCC-STAT (2019), Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017, Aladad: 3, Masqat- Saltanat Ûmman. 4- Arab Monetary Fund, (2020, 25 December), Joint Arab Economic Reports 2000-2019, https://bit.ly/39bLIYs.

4-6-2-3 Katar’ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi

Katar, Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü'nün (OPEC) üyesi olmasına rağmen, ülke 12 üyeli grup arasında ikinci en küçük ham petrol üreticisi konumundadır. Katar 2016’da günlük 650 bin varil ham petrol üretmiştir. Bir önceki hükûmet, 2015 yılında ham petrol üretim kapasitesini 1 milyon 200 bin varil/güne çıkarmayı planlamıştı ancak bu hedefe ulaşılamadığı açıktır. Qatar Petroleum'un (QP) ham petrol üretimini arttırmaya yönelik geliştirme planları vardır. Uluslararası yatırımcılara göre, Katar'daki ham petrol projelerine daha fazla yatırım yapılması mevcut fiyat durumundan dolayı ekonomik değildir (EIA,2015, bit.ly/30E9jz4).

Basra Körfezi’nde yer alan ülkeler arasında İran’ın ardından Katar’da en büyük doğal gaz üretilmektedir. Daha önce belirtildiği gibi, Katar’da hem bağlı doğal gaz hem de bağımsız doğal gaz üretilmektedir. 1991 yılına kadar bağlı doğal gaz, açık denizdeki petrol yataklarından üretilirken, bağımsız doğal gaz karada bulunan Dukhan yatağındaki Khuff doğal gaz rezervuarından üretilmekteydi (Qatar General Petroleum Corporation, 1992: 14). Fakat 1991 yılından bu yana, Katar’ın doğal gaz üretiminin büyük bir kısmı Kuzey Gaz Yatağında (North field) yapılmaktadır (EIA, 201, bit.ly/30E9jz4). Eldeki verilere göre, 1981- 2016 yılları arasında Katar’ın doğal gaz üretim miktarı yıldan yıla artış göstermiştir. Özellikle 1991 yılından sonra Kuzey Gaz Yatağının devreye girmesinin etkisiyle daha önce benzeri görülmemiş bir doğal gaz üretim artışına tanık olmuştur. Örnek vermek gerekirse, 2016 yılında Katar’ın doğal gaz üretim miktarı 171 milyar 638 milyon metreküpe ulaşmıştır. Oysa, bu miktar 1981 yılında Katar’da üretilen doğal gaz miktarının yaklaşık 40 katıdır. Üstelik, bahsi geçen 2016 yılındaki üretilen doğal gaz miktarı ile KİK’in doğal gaz üretiminin % 42,1’ini teşkil etmiştir. Tablo 27’de yıllara göre Katar’ın ham petrol ve doğal gaz üretim miktarları gösterilmiştir.

Tablo 27: Yıllara göre Katar'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim Miktarı (Gün/Bin Varil)

Yıl	Ham Petrol (Gün/Bin Varil)	Doğal Gaz Yıl/Milyon M^3
1981	415	4.323
1986	320	5.800
1991	394	7.630
1996	487	13.700
2001	681	27.000
2006	816	50.700
2011	734	145.271
2016	650	171.638

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2.
2- GCC-STAT (2018), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2016*, Aladad: 2, Masqat- Saltanat Eamaan.
3- GCC-STAT (2019), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017*, Aladad: 3, Masqat- Saltanat Eamaan.

4-6-2-4 Petrol ve Doğal Gaz İhracatı

Katar'ın doğal gazı, enerji talebinin çoğunu karşıladığı için ülke, ham petrol ve petrol ürünü üretiminin çoğunu ihraç ediyor. Katar günlük 505 bin varil ham petrol ihracatı yapmaktadır. (Tablo 28) Katar'ın ham petrol ihracatının KİK'in toplam ham petrol ihracatı içindeki payı; % 4 olmuştur (OPEC, 2020). Katar'ın en çok ham petrol ihraç ettiği bölgeler ise Asya ülkeleri, özellikle de Japonya'dır. OPEC tahminlerine göre, Katar'da rafine edilmiş olan ham petrol ürünlerinin % 60'ından fazlası Japonya'ya gönderilmektedir (EIA, 2015, bit.ly/30E9jz4).

Doğal gaz ihracat konusuna gelindiğinde, Basra Körfezi'ndeki Arap ülkeleri arasında yalnızca Katar, BAE ve Umman'ın doğal gaz ihracatı yaptığı anlaşılmaktadır.

Katar, doğal gaz ihracatı bakımından KİK ülkeleri arasında ilk sırada yer alır ve dünyanın en büyük ikinci doğal gaz ihracatçısıdır. 2014 yılında elde edilen doğal gazın % 83'ünü sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) olarak ihraç eden Katar, 2006 yılından bu yana dünyanın en büyük LNG ihracatçısı konumundadır (EIA, 2015, bit.ly/30E9jz4). Bunun dışında, Katar'ın yapmış olduğu uzun vadeli sözleşmeler nedeniyle doğal gaz ihracatının büyük bir kısmı ABD, Asya ve Avrupa ülkelerine yapılmaktadır (Bouoiyour, RefkSelmi, 2019: 3). Ayrıca, Dolphin boru hattıyla az miktarda BAE ve Umman'a doğal gaz ihraç etmektedir (EIA, 2015: 12). OPEC verilerine göre, 2001 ile 2016 arası 15 yıllık dönemde Katar'ın doğal gaz ihracatı olağanüstü şekilde artmıştır. Eldeki verilere göre, bahsi geçen yılda Katar tarafından 16 milyar 540 milyon metreküp doğal gaz ihracatı yapılmıştır. 2006 yılında Katar'ın doğal gaz ihracatı 2001 yılına

göre % 88 oranında artmıştır (OPEC, 2020). 2011 yılında ise Katar'ın doğal gaz ihracatı, 5 yıl öncesine kıyasla 4 katına çıkmıştır. Son olarak, 2016 yılında Katar'ın doğal gaz ihracatı 130 milyar 324 milyon metreküp olarak gerçekleştirilmiştir. Bahsi geçen miktarın % 30'u Avrupa ülkelerine kalanı ise Asya ülkelerine özellikle Japonya, Kore ve Hindistan'a gönderilmiştir. Aynı yılda, küresel doğal gaz ihracatında Katar'ın payı yaklaşık % 12 olmuş, bunun yanı sıra dünyanın en fazla sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ihraç eden ülke konumunda yer almıştır (Hyun Kim vd., 2020: 2).

Katar ham petrol ithalatı yapmamakta, ülkenin üretim ve rafinaj sektörleri iç talebi fazlasıyla karşıladığı için sadece ara sıra petrokimya ürünleri ithal etmektedir. Katar'ın, petrol ve petrol ürünleri ihracatında bulunduğu limanlar şunlardır: Umm Said (Mesaieed), Halul Adası ve Ras Laffan Terminali. Qatar Petrolume Company'nin açık deniz boru hattı, ham petrolü açık deniz petrol sahalarından petrolün ihracat için işlenebileceği Halul Adası'na getirmektedir. Ama karada, petrolün çoğu rafinaj veya ihracat için Mesaieed (Umm Said) terminaline gönderilmektedir (EIA,2015 bit.ly/30E9jz4).

Tablo 28: Yıllar İtibariyle Katar'ın Ham Petrol ve Doğal Gaz İhracatı (Gün/Bin varil)

Yıl	Ham Petrol Gün/Bin varil	Doğal Gaz Yıl/Milyon M^3
1981	391	-
1986	297	-
1991	337	-
1996	367	-
2001	606	16.540
2006	620	31.100
2011	588	113.551
2016	505	130.324

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries - OPEC (2020), World Crude Oil Exports, https://bit.ly/2IXB9O2.
2- GCC-STAT (2020), Energy Statistics Data Portal, Crude Oil Exports (2010-2018), https://bit.ly/3qRCgzU.
3- GCC-STAT (2018), Nashrat 'Iihsa'at Alttaqa Lidual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia 2010-2015, Aladad: 1, Masqat - Saltanat Ûmman.

4-6-3 Katar ve Hürmüz Boğazı

2019 yılında Katar ekonomisi, GSYİH açısından dünyanın 53. sırada, toplam ihracatta 42. ve ithalatta 64. sırada yer almıştır. Ekonomik Karmaşıklık Endeksi'ne (ECI) göre karmaşık ekonomi uygulayan ülkeler arasında 72. sırada bulunmaktadır.

Katar'ın Hürmüz Boğazı'na bağımlılığını anlamak için, ihraç ettiği ürünlerin miktarına, varış noktasına, mal ve hizmet ithal ettiği ülkelere bakmak gerekmektedir.

Katar'ın 2019 yılında ihraç ettiği başlıca ürünler şunlardır: Petrol Gazı % 57,7 (44,2 milyar dolar), Ham Petrol % 20(15,4 milyar dolar), Rafine Petrol % 10,7 (8,24 milyar dolar), Etilen Polimerler % 2,5(1,92 milyar dolar) ve Azot Gübreler % 1,68 (1.29 milyar dolar). Aynı yıl, varış noktasına göre ihracat şu şekilde olmuştur: Japonya % 17,1 (13.1 milyar dolar), Güney Kore % 15,6 (12 milyar dolar), Hindistan % 13,6(10.5 milyar dolar), Çin % 13,4(10.3 milyar dolar) ve Singapur % 7,5 (5.42 milyar dolar) (bit.ly/3wXJohr). Katar, Dolphin projesi kapsamında uzun deniz ve kara boru hatları aracılığıyla BAE ve Umman'a, günde yaklaşık iki milyar fit küp (Bcf/d) doğalgaz ihraç etmektedir. Boğaz kapanırsa eğer, Katar, ihracat gelirlerinin % 70'inin daha fazlasından mahrum kalacaktır.

Katar 2019 yılında iç ihtiyaçları karşılamak için 33.9 milyar değerinde mal ve hizmet ithal etmiştir. Katar'ın ithal ettiği başlıca ürünler şunlardı: Uçaklar, Helikopterler ve Uzay Araçları % 10,5 (3,57 milyar dolar), Gaz Türbinleri % 8,1 (2,74 milyar dolar), Arabalar % 5,4(1,71 milyar dolar), Mücevherat % 4,4(1,49 milyar dolar) ve Büyük Demir Borular % 1,59 (538 milyar dolar). Katar'ın ithalat yaptığı ülkeler: Amerika Birleşik Devletleri % 14,6 (4.95 milyar dolar), Fransa % 12,7(4.32 milyar dolar), Birleşik Krallık % 9,35 (3.17 milyar dolar), Çin % 56(2.9 milyar dolar) ve Almanya % 5,6(1.71 milyar dolar) (OEC, 2019, Qatar).

Petrol ve doğal gaz, Katar ekonomisinin temel taşlarıdır; hükûmet gelirlerinin % 70'inden fazlasını, gayri safi yurtiçi hasılasının % 60'ından fazlasını ve ihracat gelirlerinin yaklaşık % 85'ini oluşturmaktadır. Daha önce de belirttiğimiz gibi Katar petrolünün ana tüketicileri çoğunlukla Asya ülkeleridir. Katar ürünlerinin ihracattaki tek yolu Hürmüz Boğazı'dır. Bu noktada Hürmüz Boğazı'nın Katar için stratejik önemi çok daha büyüktür.

Katar LNG İhracatında dünyada ilk sırada yer almaktadır. Katar limanlarından Dev petrol tankerlerine yüklenen sıvılaştırılmış doğal gaz LNG Hürmüz Boğazı üzerinden çıkış yaparak dünya pazarına ulaşa bilmektedir. Şayet Katar dan çıkan LNG yüklü tankerler Hürmüz Boğazından geçemese ise sadece katar ekonomisi için değil bütün dünya doğal gaz piyasasınındı dalgalanmasına ve fiyatların yükselmesine sebep olur. Bu durum enerjiye bağımlı ülkelerin ekonomilerini olumsuz etkiler.

4-7 BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ (BAE)

BAE, Ortadoğu'da Arap Yarımadası'nın güneydoğusunda bulunan, doğuda Uman ve Uman Körfezi, güneyde ve güneybatıda Suudi Arabistan, kuzeybatıda Katar, kuzeyde de Basra Körfezi'yle çevrilidir. Toplam yüz ölçümü 77.700 $km^{2'}$dir ve ülkenin Basra Körfezi'nde 1.318 kilometre kıyı şeridi vardır. Ülkenin başkenti ve en büyük ikinci emirliği olan Abu Dabi, aynı zamanda ülkenin siyasi, endüstriyel ve kültürel merkezi konumundadır (Mustafa L. Bilge, bit.ly/3kplRB3).

Başkenti Abu Dhabi olan Birleşik Arap Emirlikleri, yedi emirlikten meydana gelen bir federasyondur. Onlar da Abu Dhabi, Dubai, Şarjah, Ras al-Khamiah, Ajman, Fujairah, Umm al-Qaiwain Emirlikleridir. Şeyh Khalifa bin Zayed al-Nahyan, ülkenin kuruluş tarihi 1971 yılından beri yönetimde bulunan babası Şeyh Zayed bin Sultan al-Nahyan'ın ölümü üzerine 2004 yılında ülkenin ve Abu Dhabi yönetimin"in başına geçmiştir. Ülkenin ikinci büyük emirliği Dubai'nin yöneticisi Şeyh Muhammed bin Rashid al-Maktoum ise ülkenin başbakanı konumundadır. Bağımsızlık öncesinde, Aşiretler Devleti (Trucial States) olarak tanınan ülke, 1971 yılına kadar İngiltere'nin himayesinde kalmıştır. 2 Aralık 1971'de Birleşik Arap Emirlikleri'nin kuruluşu ilan edilmiş, aynı gün Sheikh Zayed bin Sultan al-Nahyan ülkenin Başkanı seçilmiştir. Sheikh Khalifa'nın liberal, sosyal ve ekonomik politikaları sürdürmeye devam edeceği, dış politikada Batı'yı takip edeceği, emirlikler arasındaki ilişkileri sağlam bir zeminde tutacağı ve Abu Dhabi'nin BAE içindeki hâkim durumunu devam ettireceği tahmin edilmektedir (TETSIAD,2015, BAE).

4-7-1 BAE Nüfusu

BAE nüfusu sürekli artış göstermektedir.1980 yılında 1 milyon olan nüfus, 2020 yılında 9.8 milyona ulaşmıştır. BAE Federal Rekabet Edebilirlik ve İstatistik Kurumu'na göre, 2016 yılı sonunda ülke nüfusu yaklaşık 9 milyon 121 bine ulaştı. En büyük üç emirlik- Abu Dabi, Dubai ve Sharjah- nüfusun yaklaşık % 85'ine ev sahipliği yapmaktadır. Ülke nüfusunun % 69,05'i (6.298 milyon) erkek, % 30,95'i (2.823 milyon) kadındır (bit.ly/3otAaFM). Birleşmiş Milletler verilerine göre BAE'nin 2020'de 9.890.402 olarak tahmin edilen nüfusunun % 69'u (6.824 milyon) erkek, % 31'i (3.066 milyon) de kadındır (TETSIAD,2015, BAE).

Birleşik Arap Emirlikleri'nde, büyük çoğunluğunu yabancı işçilerin oluşturduğu nüfus çeşitliliğini gösteren yakın tarihli resmî bir veri bulunmamaktadır. Ancak ülkede 200'den fazla farklı millet mensubunun ikamet ettiği veya çalıştığı tahmin edilmektedir. Ülkede yaşayan en büyük yabancı işçi toplulukların başında Hintliler gelmekte, onları Pakistan, Bangladeş ve diğer Asya, Avrupa ve Afrika uyruklular izlemektedir. Birleşmiş Milletler, BAE'deki yabancı işçilerin sayısını 2020'de 8 milyon 587 bin, yani ülke toplam nüfusunun % 87'si olarak tahmin etmektedir(bit.ly/320OfcP). CIA World Factbook 2015 tahminlerine göre, yabancı işçilerin nüfus dağılımı şu şekildedir: Güney Asya % 59,4 (Hindistan % 38,2,

Bangladeş % 9,5, Pakistan % 9,4, diğerleri % 2,3) ve Mısır % 10,2, Filipinler % 6,1 ve diğerleri % 12,7 (The world factbook, 2021, bit.ly/3wN6veK).

Arapça, emirliklerin resmî dilidir. Ülkede çalışan veya ikamet eden 200'den fazla milliyetin varlığı nedeniyle, İngilizce, Hintçe, Urduca, Bengalce, Nepalce, Farsça, Rusça, Filipince gibi başka diller de vardır. İslamiyet, ülkenin resmî dinidir. CIA World Factbook'a göre, toplam nüfusun % 76'sını Müslümanların oluşturduğu tahmin edilmektedir (2005 tahminleri). Hristiyanlar nüfusun yaklaşık % 9'unu oluşturur, geri kalan nüfusun % 15'i Hinduizm, Budizm, Yahudilik ve diğer mezhepleri içerir. Devlet, çeşitli dinî inançların uygulanmasına izin vermektedir (The World Factbook, 2021, UAE).

Tablo 29:1960-2020 Yılları Arası BAE Nüfus Özellikleri

Yıl	Nüfus Miktarı	Medyan Yaş	Doğurganlık	Şehir Nüfusu	Şehir Nüfus Oranı %
1960	92.418	17.8	6.9	68.086	73.7
1980	1.019.509	26.2	5.5	841.303	82.5
2000	3.134.062	28.0	2.7	2.531.398	80.8
2020	9.890.402	32.6	1.3	8.542.144	86.4

Kaynak: 1- Worldometer (2021), https://bit.ly/3tAfQUX.
2- United Nations, World Population Prospects -2019, https://bit.ly/2OcemQR.

4-7-2 BAE Ekonomisi

Yaklaşık 60 yıl önce BAE'de petrolün keşfedilmesinden bu yana ülke, küçük çöl prensliklerinin yoksul bir bölgesinden yüksek yaşam standardına sahip modern bir devlete derin bir dönüşüm geçirdi. Hükûmet, istihdam yaratma ve alt yapı genişletme harcamalarını arttırdı. Ve kamu hizmetlerini daha fazla özel sektör katılımına açtı. Ülkenin % 100 yabancı mülkiyeti ve sıfır vergi sunan serbest ticaret bölgeleri, yabancı yatırımcıları çekmeye yardımcı olmaktadır. BAE, 2014 yılında Economist Intelligence Unit (EIU) (Ekonomist İstihbarat Birimi) tahminine göre 419.6 milyar dolarlık nominal GSMH'si ile Ortadoğu ve Körfez ülkeleri içinde Suudi Arabistan ve İran'dan sonra en büyük üçüncü ekonomiye sahiptir. Satın alma gücü paritesine göre 71.757 dolar kişi başına milli gelirle Katar'dan sonra ikinci sırada yer almaktadır.

BAE, petrol ve doğal gaz zengini ülkedir. Petrol fiyatlarındaki değişiklikler ekonomik gelirini doğrudan etkilemektedir. Nitekim, global finansal kriz ve akabinde petrol fiyatının düşmesinden dolayı cari

işlemler fazlası ve bütçe gelirleri azalmıştır. Ülke ekonomisi 2009 yılında % 5 küçülmüştür. 2011 yılında % 7 oranında büyüme yakalamış, 2012-2015 döneminde % 4-5'ler seviyesinde büyümüştür. Ancak 2016-2019 döneminde büyüme hızı tekrar düşüş eğilimine girerek % 3'ten % 1,7'ye kadar gerilemiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, Birleşik Arap Emirlikleri).

4-7-2-1 BAE Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı ve Rezervleri

BAE'de petrol ilk defa 1958 yılında Abu Dabi'de, ardından 1966 yılında Dubai'de keşfedilmiştir (Tablo;30). Daha sonraki yıllarda Şarjah ile Resul Kayme Emirliklerinde de küçük rezervler bulunmuştur. Ülkede hem petrolün üretimi hem de sahip olunan rezervlerin miktarı bakımından Abu Dabi Emirliği birinci sırada yer almaktadır. Bunun dışında, BAE dünya üzerindeki kanıtlanmış petrol rezervlerinin yaklaşık % 7'sine sahip bulunmaktadır (Usta Pamuk, 2020: 188). Ayrıca, 2016 yılında BAE'de günlük ham petrol üretimi 3.097 bin varil olmuş, böylece söz konusu ülke üretim açısından dünya sıralamasında 8. sırada yer almıştır. BAE, petrol ve doğal gaz kaynakları bakımından zengin bir ülkedir. Bu noktadan hareketle Bab petrol yatağının keşfedilmesinden 2015 yılına kadar BAE'de 63 petrol ve 23 doğal gaz yatağı keşfedilmiştir (Yin vd., 2018: 168). Ayrıca, 1963 yılında Abu Dabi açıklarında keşfedilmiş olan Upper Zakum yatağı, dünyadaki en büyük ikinci açık deniz petrol yatağı kabul edilmektedir (The US. and UAE Business Council, 2019: 3). Üzerinde önemle durulması gereken husus, bahsi geçen yatakların günlük üretim kapasiteleridir. BAE'de bulunan 13 petrol yatağının günlük üretim kapasitelerine dair gerekli verileri bulunan petrol sahaları üretim kapasitelerine göre sıraladığında, Bu Hasa petrol yatağının üretim kapasitesi günlük 550 bin varil olduğu ve bunu sırasıyla Upper Zakum günlük 500 bin varil, Sahil, Asab ve Shah (SAS) günlük 430 bin varil, Bab Murban günlük 360 bin varil, Lower Zakum günlük 300 bin varil, Umm Shaif günlük 230 bin varil, Bida Al-Qezman günlük 225 bin varil, Al-Dabbiya, Rumaitha ve Shanayel günlük 100 bin varil ve en sonda Satah günlük 20 bin varil ham petrol üretim kapasitesiyle takip ettiği anlaşılmaktadır. Doğal gaz bakımından BAE, 215 trilyon metreküp doğal gaz rezerviyle dünyadaki kanıtlanmış en büyük yedinci doğal gaz rezervine sahiptir (Torcat, 2016: 9). Fakat ne yazık ki, halihazırda BAE'deki doğal gaz yataklarının üretim kapasitelerine ilişkin veri bulunmamaktadır. Harita 10'da BAE'deki petrol ve doğal gaz yatakları gösterilmiştir.

Tablo 30: BAE'de Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Keşif ve Üretim Tarihi

Yatak Adı	Keşif Tarihi	Üretim Tarhi
Bab-Murban	1958	1963
Zakum	1964	1968
Bu Hasa	1966	1968
Fateh	1966	1968
Umm Al Dalkh	1966	1968

Kaynak: 1- U.S. Energy Information Administration-EIA (2017), Country Analysis Brief: Saudi Arabia.
2- Shammas, P. (2000), Saudi Arabia: Petroleum Industry Review, SAGE Journals.
3- Obaid, F., Kern, N. (2005), Saudi Arabia's Upstream and Downstream Expansion Plans for the Next Decade, CSİS.

ABD Enerji Enformasyon Kurumu'ne göre, BAE, 97 milyar 100 milyon varille dünyanın en büyük yedinci kanıtlanmış petrol rezervine sahip ve rezervlerinin çoğu (% 96 oranında) Abu Dabi'de bulunur. Diğer altı emirlik, BAE'nin ham petrol rezervlerinin sadece % 4'ünü oluşturur. BAE, dünyanın kanıtlanmış petrol rezervlerinin yaklaşık % 6'sına sahiptir. BAE 6 trilyon 91 milyar metreküp doğal gaz rezervine sahiptir. BAE, 2016 yılında KİK'in kanıtlanmış doğal gaz rezervi içindeki payı % 14,6 olmuştur (EIA;2020, bit.ly/3ClTmuh). Tablo 31'de yıllara göre BAE'nin kanıtlanmış ham petrol ve doğalgaz rezervleri gösteriliyor.

Tablo 31: Yıllara göre BAE'nin Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğalgaz Rezervleri.

Yıl	Ham Petrol Rezervleri Yıl / Milyon Varil	Doğal Gaz Rezervleri Yıl/Milyar M^3
1981	32.176	2.529
1986	97.203	5.414
1991	98.100	5.793
1996	98.100	5.784
2001	97.800	6.060
2006	97.800	6.040
2011	97.800	6.091
2016	97.800	6.091

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2**.**
2- Organization of Arab Petrolum Exporting Countries-OAPEC (2020), Crude Oil Reserves.

Harita 10: BAE'de Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Dağılım Haritası

Kaynak: Middle East Oil and Gas Infrastructure verilerinden yararlanılarak CBS ortamında hazırlanmıştır.

4-7-2-2 Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi

2016 verilerine göre Katar'ın ardından KİK'in en büyük ikinci petrol üreticisi BAE'dir (GCC-STAT, 2019: 28). Bu kapsamda, BAE 2016 yılında petrol üretimi bakımından Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü üyeleri arasında 4. sırada, küresel sıralamada ise 2016 yılında Çin'den sonra 8. sırada yer almıştır (EIA, 2017b: 3). OPEC verilerine göre 2016 yılında BAE'de günde 3.097 bin varil ham petrol üretilmiştir. Buna göre, BAE'nin günlük ham petrol üretim miktarı, KİK'in günlük ham petrol üretiminin % 16,8'ine tekabül etmiştir.

Basra Körfezi kıyısında yer alan ülkeler arasında, İran, Katar ve Suudi Arabistan'ın ardından BAE Doğal gaz üretimi açısından dördüncü sırada yer almaktadır. Katar ve Suudi Arabistan gibi BAE'de de doğal gaz üretimi 1981 yılından 2016 yılına kadar sürekli artış göstermiştir. Bu bağlamda, 2016 yılında BAE'de 61.862 milyon metreküp doğal gaz üretilmiştir. Buna göre, BAE'nin doğal gaz üretiminin KİK'in toplam doğal gaz üretimi içindeki payı % 15,2 olmuştur. Tablo 32'de Yıllara Göre BAE'nin Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim Miktarlıları gösterilmiştir.

Tablo 32: Yıllara Göre BAE'nin Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretim Miktarı (Gün/Bin Varil)

Yıl	Ham Petrol Gün/Bin Varil	Doğal Gaz Yıl/Milyon M^3
1981	1.502	9.075
1986	1.129	15.220
1991	2.027	25.810
1996	2.161	33.800
2001	2.115	44.940
2006	2.568	48.790
2011	2.564	52.308
2016	3.097	61.862

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2.
2- GCC-STAT (2018), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2016*, Aladad: 2, Masqat- Saltanat Eamaan.
3- GCC-STAT (2019), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017*, Aladad: 3, Masqat- Saltanat Eamaan.

4-7-2-3 Ham Petrol ve Doğal Gaz İhracatı

BAE günlük 2 milyon 414 bin varil ham petrol ihracat etmektedir. BAE'nin 2016 yılında günlük ham petrol ihracatı KİK'in toplam ham petrol ihracatı içindeki payı % 18 olmuştur. BAE'nin 2016 yılında en fazla ham petrol ihraç ettiği ülkeler arasında Asya-Pasifik ülkeleri ilk sırada yer almıştır. Anılan yılda, BAE ham petrol ihracatının % 98'i Asya-Pasifik ülkelerine gerçekleştirilmiş, bunu Afrika ülkeleri % 1,8 ve ABD % 0,2 ile takip etmiştir.

Doğal gaz ihracatı konusunda, Basra Körfezi'ndeki Arap ülkeleri arasında yalnızca Katar, BAE ve Umman doğal gaz ihracatı yapmaktadırlar. OPEC verilerine göre, 1981 yılından 1991 yılına kadar KİK'in bütün doğal gaz ihracatı BAE tarafından gerçekleştirilmiştir. Daha sonraki yıllarda da Umman ve Katar doğal gaz ihracatına başlamışlardır.

BAE 1981 yılından 2001 yılına kadar doğal gaz ihracatı açısından KİK üyesi ülkeler arasında lider durumundadır. 1991 yılına kadar KİK'in doğal gaz ihracatının % 100'ü BAE tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu tarihten sonra BAE'nin doğal gaz ihracatının, KİK'in toplam doğal gaz ihracatı içindeki payı azalmaya başlamış ve kendi yerini Katar'a bırakmıştır (H. Ahmed,2021)

2001 yıldan bu yana BAE KİK'in en büyük ikinci doğal gaz ihracatçısı konumundadır. Ayrıca, kanıtlanmış doğal gaz rezervi bakımından en büyük doğal gaz rezervine sahip olan ülkeler arasında yedinci sırada yer almaktadır (The U.S.-U.A.E. Business Council, 2019: 3). Gaz İhraç Eden Ülkeler Forumu'nun (GECF) bir üyesi olan BAE, tarihî açıdan Ortadoğu'da sıvılaştırılmış doğal gaz ihraç eden ilk ülke olmuştur. Tarihsel olarak, BAE'nin doğal gaz ihracatı 1981 yılından 2006 yılına dek sürekli artmış, 2006- 2016 arası dönemde dalgalı bir seyir izlemiştir. Uzun vadeli sözleşmeler ışığında, BAE'nin en çok doğal gaz ihracatı yaptığı ülke Japonya'dır. Japonya'yı Hindistan ve Brezilya takip etmektedir (EIA, 2020). BAE tarafından 2016 yılında 13.200 milyon metreküp doğal gaz ihraç edilmiş, bu da KİK'in toplam doğal gaz ihracatının % 9'una tekabül etmiştir. Tablo 33'te Yıllar İtibariyle BAE'nin Ham Petrol ve Doğal Gaz İhracatı gösterilmiştir.

Tablo 33 : Yıllar İtibariyle BAE'nin Ham Petrol ve Doğal Gaz İhracatı.

Yıl	Ham Petrol Gün/Bin varil	Doğal Gaz Yıl/Milyon M^3
1981	1.439	2.650
1986	1.128	4.430
1991	2.024	6.450
1996	1.943	12.150
2001	1.787	13.730
2006	2.420	16.780
2011	2.457	12.770
2016	2.408	13.200

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries - OPEC (2020), World Crude Oil Exports, https://bit.ly/2IXB9O2.
2- GCC-STAT (2020), Energy Statistics Data Portal, Crude Oil Exports (2010-2018), https://bit.ly/3qRCgzU.
3- GCC-STAT (2018), Nashrat 'Iihsa'at Alttaqa Lidual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia 2010-2015, Aladad: 1, Masqat - Saltanat Ûmman.

4-7-3 BAE ve Hürmüz Boğazı

2019 yılında BAE ekonomisi, GSYİH açısından dünyanın 28. sırasında yer almıştır. Toplam ihracatta 24., toplam ithalatta 22. sırada bulunmaktadır. Ekonomik Karmaşıklık Endeksi'ne (ECI) göre karmaşık ekonomi dünya ülkeler arasında 55. sırada yer almıştır (OEC, 2019, bit.ly/3nqJRpd).

Eski zamanlardan beri, BAE'deki emirlikler, uluslararası ticaretlerini yapmak için Hürmüz Boğazı'na bağlıydılar. 1971 yılında BAE'nin kurulması ve petrolünü uluslararası pazarlara ihraç etmeye başlamasıyla BAE'nin boğaza olan bağımsızlık oranı arttırılmıştır. Hürmüz Boğazı, BAE için stratejik olarak önemliydi çünkü petrole dayalı bir ülke olarak, 2012 yılından önce yaklaşık tüm petrol ürünlerini Hürmüz Boğazı'ndan ihraç ediyordu. İranlı yetkililerin boğazı kapatmaya yönelik sürekli tehditlerinden sonra BAE, boğazın kapatılmasının ülke ekonomisine % 100 doğrudan zarar vereceğini biliyordu. Bu nedenle BAE, Boğaz için bir alternatif bulmaya çalıştı. 2008 yılında BAE, Hürmüz Boğazı'nı atlayarak Umman Körfezi'ne petrol ihraç eden Habshan-Fujairah Petrol Boru Hattı'nı (Abu Dabi Ham Petrol Boru Hattı) inşa etmeye başladı.

Habshan'dan Fujairah'a 220 mil boyunca uzanan Abu Dabi Ham Petrol Boru Hattı (ADCOP) Haziran 2012'de faaliyete geçmiştir. Bu boru hattı, BAE'nin batı çölündeki zengin alanlarından Umman Körfezi'ne kadar uzanır. Petrol ürünleri dünya pazarlarına buradan ihraç edilir. 1.5 milyon varil/gün kapasiteli boru hattı, BAE'nin günlük üretiminin önemli bir bölümünü Hürmüz Boğazı'ndan geçmeden ihraç etmesine olanak sağlar (bit.ly/3DEPCoQ). Ancak 3 milyar dolarlık bir boru hattı inşa etmesine rağmen

-BAE, Hürmüz Boğazı'na olan bağımlılığından yüzde yüz kurtulamamıştır. Çünkü Birleşik Arap Emirlikleri petrol üretiminin % 66'sını ihraç ediyor ve ADCOP boru hattı bu miktarın sadece % 55'ini karşılıyor. Bu da toplam ham petrol ihracatının hâlâ % 40'ının Hürmüz Boğazı'ndan geçmesi gerektiği anlamına geliyor (bit.ly/3qNjmMR). Bu arada, BAE yetkilileri ADCOP boru hattının kapasitesini 1.8 milyon varil taşıyacak şekilde arttırmayı planlıyor. Bu da boru hattının BAE'nin günlük ham petrol ihracatının yaklaşık dörtte üç ihracat kapasitesine sahip olacağı anlamına geliyor (bit.ly/30COh3g).

BAE boğazı sadece ham petrol ve doğal gaz ihracatı için kullanmıyor. Sağlanan verilere göre BAE 25 farklı ürün ihraç etmekte ve ihracatın büyük bölümü Hürmüz Boğazı'ndan geçerek gerçekleşmektedir. BAE'nin genel ihracat için Hürmüz Boğazı'na bağımlılığını anlamak için ülkenin ihraç ettiği başlıca ürünlerine bakmalı ve ihracat süreçlerini varış noktasına göre analiz etmeliyiz.

2019 yılında BAE'nin ihraç ettiği başlıca ürünler şöyleydi: Ham Petrol % 21,1(57,2 milyar dolar), Rafine Petrol % 13(32,1 milyar dolar), Altın % 8,63 (21,4 milyar dolar), Mücevher % 5,53 (13,7 milyar dolar) ve Yayın Ekipmanı % 4,85 (12 milyar dolar). BAE'nin varış noktasına göre ihracatı şu şekildeydi: Hindistan % 10,8 (26,8 milyar dolar), Japonya % 9,67(24 milyar dolar), Suudi Arabistan % 7,22(17,9 milyar dolar), İsviçre % 6,9(15,1 milyar dolar) ve Çin % 5,92(14,7 milyar dolar) (OEC,2019, bit.ly/3nqJRpd).

Hürmüz Boğazı'nın BAE için stratejik önemini kanıtlayan bir diğer kanıt, ülkenin yaptığı muazzam ithalattır. 2019 yılında Birleşik Arap Emirlikleri 235 milyar dolar değerinde ürünler ithal ederek dünyanın 22 numaralı ticaret destinasyon ülkeleri arasında yer aldı. BAE'nin 2019'da ithal ettiği başlıca ürünler şunlardır: Altın % 13,5 (31,8 milyar dolar), Yayın Ekipmanı % 6,66 (15,7 milyar dolar), Mücevherat % 6,46(15,2 milyar dolar), Rafine Petrol % 6,36 (15 milyar dolar), % 4,6 Elmas (9,56 milyar dolar), Arabalar % 4,6 (9,55 milyar dolar). Birleşik Arap Emirlikleri'nin mal ve hizmet ithal ettiği başlıca ülkeler: Çin % 15,1 (35,5 milyar dolar), Hindistan % 12,2 (28.6 milyar dolar), Amerika Birleşik Devletleri % 7,26 (17,1 milyar dolar), Almanya % 4,13 (9.72 milyar dolar) ve Birleşik Krallık % 4,14 (9.52 milyar dolar) ve Singapur, Türkiye, Malezya, Tayland ve Güney Kore gibi diğer bazı ülkeler (OEC, 2019, bit.ly/3nqJRpd).

Yukarıdaki verilere bakarak, ihraç ve ithal edilen ürünlerin çoğunun Asya ve Avrupa ülkelerine yapıldığını görebiliriz. BAE'nin ürününü dış dünyaya ihraç etmek veya dış dünyadan ithal emek için sahip olduğu tek suyolu -Basra Körfezi'nden çıkmak için bildiğimiz gibi Hürmüz Boğazı'dır.

4-8 Umman Sultanlığı

Umman, Arap Denizi, Umman Körfezi ve Basra Körfezi'yle sınır komşusudur ve Suudi Arabistan, Yemen ve Birleşik Arap Emirlikleri'yle (BAE) karadan sınırları vardır. Yüz ölçümü toplam 309.500 kilometrekare olup, bunun yüzde 82'si çöl ve yüzde 15'i dağlıktır. Kara sınırları toplam 1.374 kilometredir. Suudi Arabistan'la 676 kilometre, BAE ile 410 kilometre ve Yemen'le 288 kilometre sınır komşuluğuna sahiptir. Umman Sultanlığının Hürmüz Boğazı'ndan Yemen'e kadar uzanan kıyılarının uzunluğu 1700 km'dir. Başkent Maskat, kuzey kıyısında yer almaktadır. Umman Körfezi'ne bakan şehir, modern ve geleneksel bir mimariye sahip, bir liman ve ticaret merkezidir.

Monarşiyle yönetilen Umman Sultanlığında Devlet Başkanlığı görevini 2020 yılına kadar Sultan Qaboos bin Said al-Said yürütmüştür. 1970 yılında kansız bir darbeyle iktidara geçen Sultan Qaboos bin Said, öncelikle iç güvenliği sağlamış ve zaman içinde güttüğü akılcı ve barışçı politikalarla Umman'ı hem Arap Devletleri Ligi'nin hem de uluslararası toplumun saygın bir üyesi yapmıştır. Sultan Qaboos 2020 yılı ocak ayında vefat edince yerine Haitham bin Tarık al Said geçmiştir. Sultanlık, idari açıdan Muskat, Dhofar ve Musandam adlı üç ana eyalet ile Al Batinah, Adh Dhahirah, Ad Dakhliyah, Ash Sharqiyah ve Al Wusta bölgelerinden oluşmaktadır. Bu eyalet ve bölgelerde toplam 59 vilayet bulunmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021, Umman).

4-8-1 Umman Nüfusu

2020 yılı resmî nüfus sayımına göre 4 milyon 442 bin 970 kişiye ulaşan Umman Sultanlığının toplam nüfusu, 2010 yılı sayımında 2.773.479 kişiydi. Yani ülkenin toplam nüfus 10 yıl içinde % 6,2 artmıştır. 2020 sayımında yabancı işçilerin nüfus, ülkenin toplam nüfusunun % 30'unu oluşturmaktadır. Tablo 34, 1960-2020 yılları arasında Umman'ın nüfus özellikleri verilmiştir.

2020 yılında erkeklerin oranı yaklaşık % 50,4'e, kadınların oranı ise % 49,6'ya ulaşmıştır. Aynı sayımda erkek yabancı işçilerin oranı % 78, kadın yabancı işçilerin oranı % 22 idi. Yabancı işçilerin nüfus içinde erkekler lehine cinsiyet oranındaki bu büyük fark, ailesiz gelen göçmen işçilerden kaynaklanmaktadır. Yabancı işçilerin çoğu Hindistan, Pakistan, Bangladeş, İran, Sri Lanka, Filipinler, Mısır ve Ürdün'den gelmişlerdir (Fanac, 2020, bit.ly/3olSXDa).

2020 nüfus sayımına göre, nüfusun yaklaşık % 90'ından fazlası 55 yaşın altındadır. Bunların % 30'u 15 yaş altı, % 17'si 15-24 yaş ve % 44'ü 25-54 yaş, % 4'ü 54-64 yaş arasındadır. Sadece % 3,38'i 65 yaş ve üzerindedir (bit.ly/2YkamfY). Umman hükûmeti, nüfus sayımında din bölümünü içermese de ABD Merkezi İstihbarat Teşkilatı'nın istatistiklerine göre Umman nüfusunun % 85,9'u Müslüman, % 6,5'i Hristiyan, % 5,5'i Hindu, % 0,1'i Budist ve % 0,1'den azı Yahudilerden oluşmaktadır. Diğer dinî

bağlantıların oranı % 1'dir, herhangi bir inanca bağlı olmayanların oranı ise sadece % 0,2'dir (Fanack, 2020, Oman).

Tablo 34 : 1960-2020 Yıllar Arasında Umman'ın Nüfus Özellikleri

Yıl	Nüfus Miktarı	Medyan Yaş	Doğurganlık	Şehir Nüfusu	Şehir Nüfus Oranı %
1960	551.740	18.0	7.2	90.485	16.4
1980	1.154.377	17.6	8.1	549.043	47.6
2000	2.267.973	20.9	3.9	1.623.172	71.6
2020	5.106.626	30.6	2.7	4.442.970	87.0

Kaynak: 1- Worldometer (2021), https://bit.ly/3tAfQUX.
2- United Nations, World Population Prospects -2019, https://bit.ly/2OcemQR.

4-8-2 Umman Ekonomisi

Umman ekonomisi devlet gelirinin % 68 ila % 85'i diğer Körfez ülkelerinde olduğu gibi büyük ölçüde hidrokarbona, yani petrol kaynaklarına dayanmaktadır. Ülkenin keşfedilmiş petrol varlığı 5.373 milyon varil olarak belirtilse de açıklanan üretim ve ihracat rakamları bunun daha fazla olduğunu ortaya koymaktadır. Ülke sürekli olarak petrol üretimini arttırabilmek için yeni yatırımları teşvik etmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı,2020).

Ekonomik yapılanması petrol gelirleri üzerine kurulan Umman'ın petrol zengini bir ülke olmadığı herkesçe bilinmektedir. Bu itibarla, ülkede petrol dışı ekonominin geliştirilmesi adına çalışmalar devam etmektedir. Bu kapsamda hazırlanan 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı, "yaratıcı bireylerden oluşan toplum," "rekabetçi bir ortamda bulunan ekonomi," "sürdürülebilir çevre," "sorumlu devlet kurumları" altında dört temel başlıktan oluşmaktadır. Söz konusu beş yıllık sürede GSYİH'nın en az % 3,5 büyümesi, petrol dışı alanlara yabancı yatırımın GSYİH'nın % 10'una ulaşması, aynı zamanda ekonominin çeşitlendirilmesi (economic diversification) hedeflenmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı,2021).

2019 yılında Umman ekonomisi, GSYİH açısından dünyanın 69., toplam ihracatta 57. ve ithalatta 67. sırada yer almıştır. Ekonomik Karmaşıklık Endeksi'ne (ECI) göre karmaşık ekonomi dünya ülkeler arasında 81. sırada yer almıştır**.** Petrol faaliyetleri, 2016 yılında devlet gelirlerinin ana kaynağı olup, toplam devlet gelirlerinin yaklaşık % 75,4'ünü oluşturmuştur. Ancak diğer Basra Körfezi ülkeleriyle karşılaştırıldığında Umman, daha az petrol rezervine ve daha küçük petrol üretimine sahiptir. Petrolün yanı sıra Umman Sultanlığında bakır, krom, manganez, altın, kurşun ve gümüş gibi çeşitli maden kaynakları bulunmaktadır (OEC, Oman, 2019).

4-8-2-1 Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Coğrafi Dağılımı

Umman'da 150'den fazla petrol yatağı bulunmaktadır. Ancak bunların çoğu oldukça küçük ve üretim maliyetleri açısından komşu ülkelerdeki petrol yatakları kadar elverişli değildir (Morton, 2012: 76). Umman ülkesindeki petrol ve doğal gaz yataklarının coğrafi dağılımına bakıldığında, ülkenin kuzeyinde yer alan Yibal, Natih, Fuhud, Al-Huwaysah, Al-Khuwayr ve Safah petrol yataklarında ülkenin toplam petrol rezervlerinin % 50'sinin bulunduğu anlaşılmaktadır (Metz, 1993: 275). Bahse konu olan yerler Umman'ın en büyük petrol yataklarıdır. Bu yataklarda 30-42 API değerleri arasında hafif ve orta ham petrol üretilmektedir. Umman'ın güneyinde yer alan Marmul, Nimr, Mukhaizna, Amin ve Amal gibi petrol yataklarında 14-22 API değerleri arasında ağır ham petrol üretilmektedir (Morton, 2012: 76). Umman sadece petrol üretimiyle sınırlı değildir. Umman'da yaklaşık 26 doğal gaz ve 2 kondensat yatağı bulunmaktadır (Middle East Oil and Gas Infrastructure, 2020).

Umman'da petrol üretiminin yanı sıra doğal gaz da üretilmektedir. Halihazırda Umman Petrol Geliştirme Şirketi (Petrol Development Oman) tarafından günde 110 milyon metreküp doğal gaz üretilmektedir (Dourian, 2019,). Tarihsel olarak, Umman'da ilk kez 1962 yılında Natih formasyonunda iyi miktarda doğal gaz bulunmuştur (Tablo35). Ardından 1989 yılında Saih Nihayda yatağında büyük miktarda doğal gaz, 1990 ile 1991 yılları arasında Umman'ın ortasında yer alan Barik ve Saih Rawl yataklarında bağımsız doğal gaz keşfedilmiş; bundan 3 yıl sonra Saih Rawl yatağının kuzeyinde yer alan Makarem yatağında doğal gaz bulunmuştur. Daha sonra, 2001 yılında Kawther ve Rabab doğal gaz yatakları keşfedilmiştir (Albawwaba Al'iielamia Saltanat Ûmman, 2020).

Ayrıca, petrol yataklarının bazılarında bağlı doğal gaz (Associated) bulunur. 80'li yılların sonlarında ve 90'lı yılların başlarında, Umman'ın doğal gaz rezervini 339.8 milyar metreküpe çıkartan bağımsız doğal gaz (Non- Associated) yatakları keşfedilmesinin ardından, Hürmüz Boğazı'na bakan Musandam vilsyrtinin açıklarında büyük miktarda kondensat içeren Bukha doğal gaz yatağı bulunmuştur (Al-Haji, 2020). Harita 11'de Umman'daki Petrol, Doğal gaz ve Kondensat yatakları gösterilmiştir.

Tablo 35: Petrol ve Doğal Gaz Yatakları

Yatak Adı	Keşif Tarihi	Üretim Tarhi
Yibal	1962	1967
Natih	1963	1967
Fahud	1964	1968

Kaynak: 1- U.S. Energy Information Administration-EIA (2017), Country Analysis Brief: Saudi Arabia.
2- - Obaid, F., Kern, N. (2005), Saudi Arabia's Upstream and Downstream Expansion Plans for the Next Decade, CSİS.
3 Shammas, P. (2000), Saudi Arabia: Petroleum Industry Review, SAGE Journals.

EIA'ya göre, Umman 2016 yılında 5.4 milyar 373 milyon varil tahmini kanıtlanmış petrol rezervine sahipti ve Umman, Ortadoğu'daki en büyük yedinci kanıtlanmış petrol rezervi sahibi olarak sıralamadaki yerini almıştır. Doğal gaz açısından Umman 5 milyar 373 milyon varil rezerviyle KİK ülkeleri arasında ham petrol ve doğal gaz rezervi olarak 5. sırada yer almaktadır. Bunun yanında Basra Körfezi kıyısında yer alan ülkeler arasında Bahreyn, ardından Umman en düşük ham petrol ve doğal gaz rezervine sahip ülkelerdir. Tablo 36'ta "Yıllara Göre Umman'ın Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri" gösterilmektedir.

Tablo 36: Yıllara Göre Umman'ın Kanıtlanmış Ham Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri.

Yıl	Ham Petrol Yıl / Milyon Varil	Doğal Gaz Yıl/Milyar M^3
1981	**2.908**	**76**
1986	**3.972**	**229**
1991	**4.471**	**479**
1996	**5.238**	**779**
2001	**5.900**	**830**
2006	**5.572**	**650**
2011	**5.500**	**515**
2016	**5.373**	**705**

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2.
2- Organization of Arab Petrolum Exporting Countries-OAPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/35YGo8M.
3- GCC-STAT (2019a), Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017, Aladad: 3, Masqat-Saltanat Ûmman.
4- Arab Monetary Fund, (2020, 25 December), Joint Arab Economic Reports 2000-2019, https://bit.ly/39bLIYs.

Harita 11: Umman'da Petrol ve Doğal Gaz Yataklarının Dağılım Haritası

Kaynak: Middle East Oil and Gas Infrastructure verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

4-8-2-2 Ham Petrol ve Doğal Gaz Üretimi ve İhracatı

2016 verilerine göre Umman'da günlük 1 milyon varil ham petrol üretilmiştir. Aynı zamanda Umman, OPEC üyesi olmayan Ortadoğu'daki en büyük petrol üreticisidir (EIA, 2019: 3). Ayrıca, 2016 yılında KİK'in toplam ham petrol üretiminde Umman'ın payı % 5,4 olmuştur.

Doğal gaz ihracat konusunda, Basra Körfezi'ndeki Arap ülkeleri arasında yalnızca, Katar, BAE ve Umman doğal gaz ihracatı yapmaktadırlar. 2016 verilerine göre Umman yıllık 30.450 milyon metreküp doğal gaz üretmiştir. Ayrıca, 2016 yılında KİK'in toplam doğal gaz üretiminde Umman'ın payı % 7,5 olmuştur.

İhracat konusuna gelindiğinde, Basra Körfezi'ndeki Arap ülkeleri arasında yalnızca Katar, BAE ve Umman'ın doğal gaz ihracatı yaptığı anlaşılmaktadır. Umman günlük olarak 880 bin varil ham petrol ihraç ediyor. Umman, 2016 yılında KİK'in günlük ham petrol ihracatının % 7'sini teşkil etmektedir (OPEC, 2020). Umman, ham petrolünü en çok Asya ülkelerine, özellikle Çin ve Tayvan'a ihraç etmekte ve bu ülkeler için önemli bir petrol ihracatçısı konumunda bulunmaktadır (EIA, 2019: 5).

Umman 10 milyar 550 milyon metreküp doğal gaz ihracatı yapmaktadır. Umman, büyük bir doğal gaz rezervine sahip olup, aynı zamanda önemli bir sıvılaştırılmış doğal gaz ihracatçısıdır (Charabi, Al-Badi, 2015: 6). Eldeki verilere göre Umman'ın doğal gaz ihracatı 1996- 2006 yılları arasında yaklaşık 25 kat artmıştır. 2006 yılından bu yana Umman'ın doğal gaz ihracatında önemli dalgalanmalar olmuştur. 2016 yılında Umman'ın doğal gaz ihracatı 2011 yılına kıyasla yaklaşık % 3, 2006 yılına kıyasla % 18 oranında azalış göstermiştir. Umman 2016 yılında ihraç ettiği doğal gaz miktarıyla KİK'in toplam doğal gaz ihracatının % 7'sini oluşturmuştur. BAE gibi Umman da Gaz İhraç Eden Ülkeler Forumu'nun (GECF) üyesidir. Umman'ın doğal gaz ihracatının büyük bir kısmı Japonya, Tayvan ve Güney Kore'ye yapılmaktadır (EIA, 2014: 8). Umman'ın doğal gaz ihracatında en büyük paya sahip olan ülke Güney Kore'dir. Ancak Umman doğal gaza yönelik artan bölgesel talep nedeniyle ihracat yaptığı hedef ülke sayısını arttırmaya çalışmaktadır. Bu bağlamda, 2016 yılında Umman doğal gaz şirketi tarafından (Oman LNG) yayımlanan bildiriye göre Ürdün ve Kuveyt'e doğal gaz ihraç etmeye başlamıştır (EIA, 2019: 6). Tablo 37 Umman'ın ham petrol üretim ve ihracat miktarının yıllara göre dağılımı gösterilmektedir.

Tablo 37: Yıllara Göre Umman'ın Ham Petrol Üretim ve İhracat Miktarı (Gün/Bin Varil)

Yıl	Ham Petrol Gün/Bin Varil	Ham Petrol Gün/Bin varil	Doğal Gaz Yıl/Milyon M^3	Doğal Gaz Yıl/Milyon M^3
1981	338	328	1.950	**
1986	560	509	2.010	**
1991	708	643	3.050	**
1996	883	813	4.220	500
2001	883	840	13.870	7.430
2006	687	673	23.710	12.940
2011	885	738	26.046	10.930
2016	1.000	880	30.450	10.550

Kaynak: 1- Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2.
2- GCC-STAT (2018), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2016*, Aladad: 2, Masqat-Saltanat Eamaan.
3- GCC-STAT (2019), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017*, Aladad: 3, Masqat-Saltanat Eamaan.

4-8-3 Umman ve Hürmüz Boğazı

Umman'ın durumu İran gibi diğer Basra Körfezi kıyısında yer alan ülkelerden farklıdır. Umman, Hürmüz Boğazı'nın güney yarısının sahibidir; Umman'ın Umman Körfezi ve Arap Denizi'yle sınırları vardır. Umman'ın eksklavı olan Musandam Yarımadası doğrudan Hürmüz Boğazı üzerinde yer alır ve iki önemli körfezi karadan birbirine bağlar, onlar da doğu tarafında Umman Körfezi, batıda Basra Körfezi'dir.

2019 yılında Umman ekonomisi, GSYİH açısından dünyanın 69, toplam ihracatta 57. ve ithalatta 67. sırada yer almıştır. Ekonomik Karmaşıklık Endeksi'ne (ECI) göre dünya ülkeler arasında 81. sırada bulunmaktadır.

Petrol faaliyetleri, 2016 yılında devlet gelirlerinin ana kaynağı olup, toplam devlet gelirlerinin yaklaşık % 75,4'ünü oluşturmuştur. Ancak diğer Basra Körfezi ülkeleriyle karşılaştırıldığında Umman, daha az petrol rezervine ve daha küçük petrol üretimine sahiptir. Bu durum, Umman'ı, karmaşık ekonomiye sahip olmak için daha fazla odaklanmaya teşvik etmiştir. Umman'ın beş yıllık planı (2020-2025), ekonomik çeşitliliği sağlamaya odaklanan ve çaba gösteren plana dayanmaktadır. Ekonomik çeşitlendirme planı, Umman'ı petrol ve gaza dayalı gelir kaynaklarından uzaklaştırmayı amaçladı. Yüksek büyüme potansiyeli ve ekonomik getirisi yüksek olan beş sektör belirledi. Bunlar tarım ve balıkçılık, imalat, lojistik ve ulaşım, enerji ve madencilik ve de turizmdir (Times News Service,2019, bit.ly/3nBMe8O).

Umman'ın boğazdan ne kadar yararlandığını daha iyi anlamak için ihracat ve ithalat süreçlerini ürün ve varış noktalarına göre açıklamalıyız. 2019 yılında Umman'ın başlıca ürün ihracatı şu şekilde olmuştur: Ham Petrol % 47,8 (17.9 milyar dolar), Petrol Gazı % 14,4 (5.42 milyar dolar), Rafine Petrol % 6,97(2.61 milyar dolar), Yarı Mamul Demir % 2,39(899 milyon dolar) ve Azotlu Gübreler % 2,39(860 milyon dolar). Varış noktasına göre ihracat şu şekilde olmuştur: Çoğunlukla Çin % 46,2 (17.3 milyar dolar), Hindistan % 7,98(2.99 milyar dolar), Japonya % 6,47(2.43 milyar dolar), Güney Kore % 6,37(2.39 milyar dolar) ve Birleşik Arap Emirlikleri % 5,56 (2.08 milyar dolar) (OEC,2019 bit.ly/3CBo5U0).

Umman 2019 yılında 30 milyar dolarlık ithalat yaparak dünyanın 67 numaralı ticaret destinasyonu oldu. Aynı yıl Umman'ın ithal ettiği en önemli ürünler şunlardır: % 10,9 Araba (3.28 milyar dolar), Rafine Petrol % 4,16(1.25 milyar dolar), Yayın Ekipmanı % 3,84(1.15 milyar dolar), Altın % 2,67 (800 milyon dolar) ve Demir Cevheri % 2,47 (741 milyon dolar). Umman'ın ithal ettiği başlıca ülkeler şu şekildedir: Birleşik Arap Emirlikleri % 36,6 (10.9 milyar dolar), Çin % 10,1(3.02 milyar dolar), Japonya % 6,99(2.1 milyar dolar), Hindistan % 6,89 (2.07 milyar dolar) ve Birleşik Arap Emirlikleri Eyaletler % 4.96 (1,49 milyar dolar) (OEC,2019 bit.ly/3CBo5U0).).

Umman'ın coğrafi konumu ve ekonomik faaliyetleri-bazı faaliyetler dışında- ülkenin ihracat ve ithalatında Hürmüz Boğazı'na bağlı olmadığını göstermektedir. Bu nedenle uluslararası ticaretini sürdürmek için Umman Sultanlığı, doğrudan Hürmüz Boğazı'nda bulunan küçük bir liman dışında neredeyse tüm limanlarını Umman Körfezi ve Arap denizi üzerine inşa etmiştir (Ministry of Transport and Communications: bit.ly/3FB8OV5). Umman'ın başlıca limanları şunlardır:

1. Salalah Limanı (Dhofar vilayrti Arap denizi)

2. Sultan Kabus Limanı (Muskat- Umman Körfezi)

3. Duqm Limanı (Al Wusta Bölgesi-Arap denizi)

4. Sohar Limanı (Al Batinah Bölgesi- Umman Körfezi)

5. Kalhat Limanı (LNG Terminali) (Ash Sharqiyah Bölgesi- Umman Körfezi)

6- Umman'ın tek petrol limanı Mina Al Fahal Limani (Muskat- Umman Körfezi)

7- Khasab Limanı (Musandam Yarımadası-Hürmüz Boğazı)

Hürmüz Boğazı'nın yarısının Umman Sultanlığına ait olduğu bir gerçektir. Ancak bu, sultanlığın boğazdaki navigasyonlara müdahale edebileceği anlamına gelmez. Çünkü önceden bahsettiğimiz gibi 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre Boğazlardan geçişlerde gemi ve tankerler üzerinde

“Transit Geçiş” sistemi uygulanıyor ve bu sistem, herhangi bir navigasyon sürecinde ülke müdahalelerini sınırlıyor.

Hürmüz Boğazı’na olan yakınlık Umman’ın ülke siyasetini etkilemiştir. Basra Körfezi ülkeleri zengin petrol ülkeleridir. Petrol, bölge ülkelerinin çoğuna iyi bir yaşam kalitesi sağlamış ama bu refah seviyesi son 50 yılda pek çok çatışmayı ve savaşı da beraberinde getirmiştir. Bir yanda İran ile ABD arasında, diğer yanda İran ve diğer Körfez ülkelerinin kendi içlerinde yaşanan sürekli gerilim, Umman'ı, bu ülkeler bir çatışmaya girdiğinde ortaya çıkacak sorunlarla karşılaşmamak için bu ülkeler arasındaki dengeyi koruyacak bir duruma koymuştur. Bundan dolayı 2015 yılındaki ABD-İran Nükleer Anlaşmasında Umman'ın büyük bir rolü vardır. Umman bu anlaşmayı başarılı kılarak ulusal ve bölgesel güvenliği korumak istemiştir. Umman, güçlü savunma yetenekleri oluşturarak, ayrıca ABD ile güvenlik ittifakını güçlendirerek Körfez güvenliğine yönelik çift yönlü bir politika izlemektedir. Batılı ülkelerle başarılı bir ilişkisi bulunan, aynı zamanda KİK ülkeleri arasında İran’la uzun süreli ilişkisi olan tek ülke Umman'dır (Sumaya Almajdoub, 2016).

16/2/2020’de Umman Dışişleri Bakanı Yusuf bin Alawi bin Abdullah, Münih Güvenlik Konferansı’nda yaptığı açıklamada “Boğaz'ı koruyan gemiler ve farklı ülkelerden gelen savaş gemilerinin sayısının artması nedeniyle Hürmüz Boğazı'nda askerî bir çatışmanın patlak verme riski Körfez Bölgesi’ndeki herhangi bir yerde savaş çıkmasından daha büyüktür. Hürmüz Bölgesi’nde çok sayıda savaş gemisi var ve bir hata olabileceğinden endişe duyuyoruz” (Shark Ali,2020. bit.ly/3DsZmma) şeklinde açıklamalarda bulunmuştur.

4-9 HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN ULUSLARARASI GÜÇLER İÇİN STRATEJİK ÖNEMİ: ABD BİR ÖRNEK OLARAK

Hürmüz Boğazı, dünyanın en önemli ve hareketli su yollarından biridir. Uzun zamandır uluslararası ticaretin gelişmesine katkıda bulunmuş; bir yandan yabancı ülkelerin emellerine karşı savunmasız hâle getirilmiş, diğer yandan da bölgede hayati çıkarları olan sömürgeci devletler arasındaki çatışma ve rekabet odağı hâline getirilen önemli bir stratejik ticaret koridoru olmuştur.

ABD'nin Basra Körfezi'nden yaptığı petrol ithalatı sürekli olarak artıyordu; bu artış, Araplar ile Siyonist varlık arasındaki 1973 savaşından beri devam ediyordu. Petrol piyasaları; 1967'deki Altı Gün Savaşı, 1973 savaşı, 1979 İran İslam Devrimi, 1980'de İran-Irak Savaşı'nın patlak vermesi, 1991'deki ikinci Körfez Savaşı, Irak petrol ihracatının durdurulması ve Amerika'nın Irak'a karşı savaşı (2003) gibi büyük uluslararası olaylar nedeniyle kargaşalara tanık oldu (Taghrid a Ramz Hashim, 2009).

Amerika, 1998'deki petrol ithalatının % 15 ila 17'sini Hürmüz Boğazı'ndan yaptı. Buradan, her gün, ABD'nin doğu kıyısına 900.000'den, batı kıyısına 330.000'den fazla varil geçiyordu.

Suudi Arabistan, ABD'nin petrol ihtiyacının çoğunu Körfez Bölgesi'nden sağladı. (Suudi Arabistan, 1975'te ABD'nin petrol ihtiyacının % 20'sine kadarını tedarik etmiştir.) 1978'de bu oran % 25'e yükseldi, 1981'de % 20'ye ulaştı; 1992-1998 yılları arasında ABD'deki ekonomik yavaşlamanın yanı sıra ABD petrol depolama politikası ve enerji rasyonalizasyonu eğilimi nedeniyle ortalama % 11'e düştü. ABD'nin Basra Körfezi petrol ithalatı 1980'lerde % 50 iken, 1994'te % 59'a yükseldi.

1970'lerin başından İngilizlerin Basra Körfezi'ne gidişine (1971) kadar, Amerika Birleşik Devletleri'nin Basra Körfezi Bölgesi ve Hürmüz Boğazı'yla ilgili bütünleşmiş bir stratejisi bulunmuyordu. 1973 Ekimindeki "Petrol Krizi"'ne kadar ABD Başkanı Richard Nixon ile Dışişleri Bakanı Henry Kissinger'ın 1969-1974 yılları arasında, Körfez Bölgesi'yle ilgili kapsamlı bir politikaları yoktu. ABD Başkanı Richard Nixon, 18 Şubat 1970'te ABD Kongresi'nde yaptığı konuşmada, Amerika Birleşik Devletleri'nin dünyanın tüm özgür halklarını savunma sorumluluğunu üstlenemeyeceğini, sadece onlara yardım sağlayacağını ve ancak gerekli olması hâlinde müdahale edeceğini açıkladı (Taghrid a Ramz Hashim, 2009:69-77).

Yeni başkanın gelişinden sonra (Jimmy Carter 1977-1981), Amerika Birleşik Devletleri, ticari çıkarlarının konsolidasyonunu dayatmak ve akışını güvence altına almak için Basra Körfezi ile Hürmüz Boğazı'ndaki konumunu güçlendirmenin önemini fark etti. Petrolün yanı sıra Sovyetler Birliği'yle karşı karşıya gelerek, Arap petrol bölgelerine doğru yürüyüşünü sürdürdü, bunun için petrol yollarını korumaya çalıştı ve Hürmüz Boğazı başta olmak üzere uluslararası boğazları kontrol ederek kalıcı ada üsleri politikasına dayandırdı, aynı zamanda bölgede Sovyet askerî genişleme korkusu atmosferi yarattı. Carter

Doktrini'nin, Afganistan'a Sovyet müdahalesinin (1979) ardından Amerikan stratejik yönelimlerinde Basra Körfezi Bölgesi'ne ve Hürmüz Boğazı'na yönelik önemli bir stratejik değişimi doğruladığını söyleyebiliriz (Gabriel Collins, Jim Krane,2017:1-5)

Bu durumun, Basra Körfezi Bölgesi ile Hürmüz Boğazı'nın güvenliğinin Amerikan ulusal güvenliğini etkilediğini ve Sovyetler Birliği'nin herhangi bir girişiminin Amerika'yı doğrudan karşı karşıya getireceğini doğruladı. Umman'la anlaşmanın imzalanmasından (4 Haziran 1980) sonra ABD Salalah, Maskat, Tamarin ve Seeb şehirlerinde birkaç üs inşa etti. Seksenli yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nin stratejik yönelimi; bölgede barış ve istikrarı desteklemek, özellikle Körfez'de denizcilik tehdidi olması durumunda, Basra Körfezi Bölgesi ülkelerine ve Hürmüz Boğazı'na yönelik her türlü saldırganlığa karşı durmak üzerine kurulmuştur.

İran-Irak Savaşı (1980-1988) sırasında Amerika Birleşik Devletleri, hava sahasını korumak için Suudi Arabistan Krallığı'na dört adet erken uyarı uçağı göndererek Basra Körfezi devletlerini destekledi ve Basra Körfezi'nin kuzey bölgesindeki çatışmaları sınırlamak için savaş filosunu gönderdi. Savaşın ilk haftasında, ABD Başkanı (Jimmy Carter) Hürmüz Boğazı'nın kontrolünün sağlanması, çatışmanın uluslararası nakliye ve küresel petrol piyasaları üzerindeki ekonomik etkilerinin azaltılması konusunu görüşmek üzere altı ülkeyi (İngiltere, Fransa, Kanada, Japonya, Almanya, İrlanda) toplantıya çağırdı. ABD Başkanı Jimmy Carter, Ulusal Güvenlik Konseyi toplantısına başkanlık ederek petrol arzının açık kalması gerektiğini ve Hürmüz Boğazı'ndan petrol arzının askıya alınmasının uluslararası ekonomik durum için ciddi bir tehdit oluşturduğunu ilan etti (Taghrid a Ramz Hashim, 2009:69-77).

Soğuk Savaş'ın sona ermesinden sonra uluslararası sistemin tanık olduğu değişiklikler ve bunun sonucunda, rakip Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından ABD uluslararası ilişkiler üzerinde hegemonya kurdu; Sovyetler Birliği'nin dağılması ABD'nin kendi hegemonyasını Basra Körfezi Bölgesi ve Hürmüz Boğazı üzerinde dayatmaya yönelik politikasının hızlanmasına yol açtı.

31 Ocak 1990'da eski ABD başkanı (George H. W Bush 1989-1993), ABD Kongresi'nde yaptığı "Birliğin Durumu" konuşmasında, petrol kaynaklarını işgal etme arayışı hakkında şunları açıkladı: "Amerika Birleşik Devletleri yirmi birinci yüzyılın kapılarında duruyor ve yeni yüzyıl da ondan önceki yüzyıl kadar Amerikan olmalı çünkü yirminci yüzyıl bir Amerikan yüzyılı." Tabii ki bu, petrolün, rezervlerinin ve Petro dolarların tam kontrolü olmadan mümkün değildiler(bit.ly/2ZtXevG). 1991 savaşı, Irak'ın Kuveyt'e girmesinin ardından, Basra Körfezi Bölgesi'nin bir Amerikan askerî kuşağı ile çevrelenmesine yol açtı. Bazı siyasetçilere göre, 2003 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin Irak'ı işgali, enerji kaynaklarını kontrol etmek ve çoğu Hürmüz Boğazı'ndan geçen tüketen Batılı ülkelere petrolün gelmesini sağlamaktı.

2011 yılı konuşmasında ABD başkanı, ABD'nin Basra Körfezi'ndeki temel çıkarlarını belirledi: terörle mücadele, nükleer silahların yayılmasını durdurma, Hürmüz Boğazı'nda serbest ticaret hareketini ve çevresindeki alanın güvenliğini sağlama, Arap ülkeleri ile İsrail arasındaki barışı koruma. Aynı zamanda, ABD donanması Aralık 2011'de Basra Körfezi'nde, özellikle Hürmüz Boğazı'nda nakliyenin engellenmesine müsamaha göstermeyeceğini ilan etti. (Daniel Byman and Sara Bjerg Moller, 2016; 17-35)

En son olarak da ABD Başkanı Donald Trump 2017-2021yıllarında, Orta Doğu'ya, özellikle Basra Körfezi'ne ve Hürmüz Boğazı'na silahlı kuvvet göndermenin, Amerika Birleşik Devletleri ve bölgedeki güçlerinin çıkarlarını korumak ve Washington'un ortaklarına güven vermek olduğunu vurguladı.

Son on yılda ABD eskisi gibi körfez ülkeleri petrolüne bağımlı değil, OEC verilerine göre ABD ithal ettiği petrolün % 13,32'sini Körfez ülkelerinden ithal ediyor. Ancak dünyanın siyasi denkleminde en büyük kutuplardan biri olan ABD, müttefiklerinin çıkarlarını korumak zorunda, bu yüzden ABD'nin Basra Körfezi ülkelerinde bu kadar çok askeri üssü olduğunu görüyoruz.

4-9-1 Amerika Birleşik Devletleri'nin Körfez Bölgesi'ndeki Askerî Üsleri:

4-9-1-1 Bahreyn

4.700 ABD subayı ve kalıcı askerî varlık açısından Arap ülkeleri arasında ilk sırada Bahreyn yer almaktadır. Bu subayların 477'si ABD Beşinci Filosu ile bağlantılı ABD Savunma Bakanlığı'nın sivil çalışanlarıdır. Aynı zamanda Bahreyn'deki daimî ABD ordusu arasında ABD Ulusal Muhafızlarından 25 asker vardı. Bahreyn'deki ABD varlığı Al Watan Al Bahryve Şeyh İsa üssünde bulunmaktadır (Matthew Wallin, 2018:1).

4-9-1-2 Kuveyt

Kuveyt, ABD Savunma Bakanlığı'nın 199 sivil çalışanı da dahil olmak üzere (1998) daimî ABD askerî personelinin olduğu ülkeler arasında ikinci sırada geliyor. Kuveyt'teki en önemli üs Kuveyt'in başkentinin kuzeybatısında yeralmakta (Doha askerî kampı), Irak sınırına 60 km uzaklıkta bulunmaktadır. Doha kampına ek olarak, Kuveyt'te Araijan askerî kampı ve Al-Salem Hava Üssü de bulunmaktadır (Matthew Wallin, 2018:5).

4-9-1-3 Katar

61'i sivil olmak üzere ABD Savunma Bakanlığı'ndan yaklaşık 606 daimî çalışanı ve 545 askerî personeli ile Katar üçüncü sırada yer almaktadır.

Katar'da iki üs bulunuyor. Birincisi Katar'ın başkenti Doha'nın 30 km güneybatısında yer alan El-Udeyd üssü. ABD eyaletleri dışındaki en büyük ABD hava üssüdür. El-Udeyd üssü, Basra Körfezi ve

Hürmüz Boğazı'na yakın en önemli ABD askerî üslerinden biridir. İkincisi, askerî teçhizat deposu olarak kullanılan Doha'nın güneyindeki Al-Sailiya üssüdür(bit.ly/3FUuY5c).

4-9-1-4 Suudi Arabistan

Dördüncü sırada, ABD Savunma Bakanlığı Enformasyon Ofisi'nden alınan verilere göre, 314 askerî, 241 sivil personel dahil olmak üzere kalıcı olarak 555 kişinin bulunduğu Suudi Arabistan Krallığı yer almaktadır.

Suudi Arabistan'daki askerî üsler şunlardır: Dhahran'daki Kral Abdülaziz Hava Üssü, Cidde'deki Prens Abdullah bin Abdülaziz Hava Üssü, Taif'teki Kral Fahd Hava Kuvvetleri Üssü, Tebük'teki Kral Faysal Hava Üssü, Khamis Mushait'teki Kral Halid Hava Üssü, Al-Kharj'daki Sultan Hava Üssü, Riyad'daki Riyad Hava Üssü, Hafr Al-Batin Hava Üssü, Dammam'daki Abdul Aziz Deniz Üssü ve Jameel'deki Kral Fahd Deniz Üssü (bit.ly/3lcR3nm).

4-9-1-5 Birleşik Arap Emirlikleri

Birleşik Arap Emirlikleri, ABD'nin askerî varlık açısından beşinci sırada yer almaktadır. BAE'de ABD Savunma Bakanlığı'ndan 352'si askerî, 22'si sivil olmak üzere toplam 374 personel bulunmaktadır. Birleşik Arap Emirlikleri'nde iki Amerikan askerî üssü bulunmaktadır, onlarda (Al Dhafra ve Jabal Ali) dirlar (bit.ly/3D9ut5v).

4-9-1-6 Umman Sultanlığı

Umman, ABD askerî üslerinin bulunduğu Arap ülkeleri arasında altıncı sırada yer almaktadır. Umman'da yer alan Masirah Hava Üssü, 2009'dan beri ABD kuvvetleri tarafından askerî depo olarak kullanılıyor. Üs, aynı zamanda misyonu ABD askerî eğitimi, rehberlik ve hava desteği olan ABD Dyncop Şirketi'nin merkezidir. Umman Sultanlığında ABD Savunma Bakanlığı'ndan görevlendirilen 18 daimî personel bulunuyor.

Sonuç olarak, bölgede bu ABD üslerinin bulunması, Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nın genel olarak uluslararası güçler için, özellikle ABD için büyük stratejik öneme sahip olduğunu gösterdiğini söyleyebiliriz (Matthew Wallin, 2018:6).

4-10 Hürmüz Boğazının Alternatifleri

Hürmüz Boğazı'nın kapanması durumunda, Boğazı bypass etmek için yeterli alternatifler bulunmamaktadır. Ama aynı zamanda Basra Körfezi'ndeki bazı ülkelerin, kapanma durumunda alternatif olarak kullanabileceği senaryoları vardır. Bilindiği gibi Basra Körfezi tek çıkışa sahiptir; o da Hürmüz Boğazı'dır. Bu nedenle alternatiflerin çoğunlukla var olan boru hatlarına veya Basra Körfezi ülkelerinde kurulacak yeni boru hatlarına bağlı olacağı açıktır.

Hürmüz Boğazı'nı bypass etmek için muhtemel seçeneklerin çoğu şu anda işlevsel değildir. Basra Körfezi dışında Umman Denizi'ne sınırı olan Umman hariç, sadece Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve Irak'ın Basra Körfezi dışına ham petrol sevk edebilecek sınırlı boru hatları vardır. 2016'nın sonunda, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri'nden gelen toplam kullanılabilir ham petrol çıkış boru hattı kapasitesinin 6 milyon 6 bin varil/gün olduğu tahmin edilirken, iki ülke birlikte kabaca 2.7 milyon varil alternatif boru hattı kapasitesini kullanabilmişlerdir (EIA,2017, bit.ly/3l8v8Oa).

Irak, Kerkük'ten Türkiye'nin Ceyhan Limanı'na uzanan, çalışan bir ham petrol ihracat boru hattına sahiptir. Bu boru hattı birkaç kez tekrarlanan kesintilere maruz kalmış ve Irak'ın kuzeyinden yapılan ihracatı sınırlamıştır.

Suudi Arabistan Krallığı, diğer Körfez ülkelerine kıyasla doğu ve batıdaki limanlarının çokluğuna rağmen, petrolünü Hürmüz'den uzaklaştırmak için stratejik alternatifler sunmakla ilgilenen Körfez ülkeleri arasında ilk ülke olmuştur.

Al Tablilan, Suudi Arabistan'da krallığın kurucusu Kral Abdülaziz tarafından inşa edilen ilk boru hattıdır. Bu hat, krallığın doğu bölgesini Lübnan'ın Sidon kentindeki Akdeniz kıyılarına bağlamaktadır. Boru hattı 1.664 km uzunluğunda olup 150 milyon dolarlık bir maliyetle Suriye topraklarından geçmektedir. 1950 yılında tamamlanan hat, İsrail'in Suriye'deki Golan Tepeleri'ni işgal ettiği 1967 yılına kadar faaliyetine devam etmiştir.

Suudi Arabistan, İran-Irak Savaşı sırasında, özellikle 1982'de, doğu bölgesini Kızıldeniz kıyısındaki Yanbu şehrine bağlayan, biri ham petrol, diğeri sıvılaştırılmış gaz taşımak için belirlenmiş 1.200 km uzunluğunda iki "Doğu-Batı" boru hattı kurmuştur. Bu iki hat, Kuveyt'in işgalinden sonra 1992'de günde 4.5 milyon varil kapasiteye sahip olacak şekilde genişletildi. Yanbu şehrindeki depolama kapasitesi günde yaklaşık 12 milyon 5 bin varile sahiptir (EIA,2017, bit.ly/3l8v8Oa).

İran'ın Boğazı kapatma tehditleriyle bugün bu hatların önemi artmıştır. Ancak bu hatlar, Körfez ülkelerinin petrol ihracatındaki nakliye ihtiyaçlarının karşılanamaması bu ülkeleri yeni alternatifler aramaya itti. Bazıları yürürlüğe giren fikir ve proje önerileri şunlardır:

4-10-1 Suudi Arabistan Üzerinden Stratejik Alternatifler:

4-10-1-1 Birinci Alternatif; Suudi Arabistan'ın Yemen toprakları üzerinden Umman Denizi'ne erişimi. Proje fikri, Rubülhali Çölü'ndeki Shaybah petrol sahası ile diğer sahalardan çıkarılan petrolü Yemen toprakları üzerinden Arap Denizi kıyılarına taşımak için boru hatları döşenmesi. Bu hattın Umman ve BAE üzerinden uzatılması karşılığında Suudi Arabistan, bu ülkelerin petrol ihracatlarını yapabilmek için doğu-batı boru hattını kullanmalarına izin verecektir.

4-10-1-2 İkinci Alternatif; Körfez ülkelerine mal ithalatı için Hürmüz Boğazı'nı geçmenin başka bir yolu da uluslararası gemilerin yüklerini Kızıldeniz'deki Suudi Arabistan limanlarında boşaltıp, bu malları kara veya hava yoluyla Körfez Ülkelerine yeniden dağıtacaktır (Husain Wahid, 2015:237,270).

4-10-2 Birleşik Arap Emirlikleri Üzerinden Stratejik Alternatifler:

4-10-2-1 Habshan-Fujairah" Boru Hattı

BAE'deki Abu Dabi Emirliği ile Umman Denizi'nde bulunan Fujairah Limanı'nı 360 km'lik bir uzantı ile birbirine bağlar. Boru hattı kapasitesi günde bir milyon 800 bin varile ulaşıyor ancak günde 1.5 milyon varil pompalamaktadır. BAE, 2006 yılında planlaması yapılan projenin inşaatına 2008'de başladı ve 15 Temmuz 2012'de işletmeye açtı. 3.3 milyar ABD dolarından fazla maliyetle tamamlanan proje International Petroleum Investment Company tarafından yönetilmektedir. Bu devasa petrol boru hattının önemi, İran'ın, çıkarları tehlikeye girdiğinde, kapatmakla tehdit ettiği Hürmüz Boğazı'ndan geçmeden BAE petrolünü taşıma avantajına sahip olmasından dolayıdır (Husain Wahid, 2015:261-264).

4-10-2-2 Kuveyt Fujairah Hattı

Kuveyt ile Fujairah arasındaki mesafenin uzunluğu yaklaşık 1.480 km'dir. Tüm Körfez'i kapsayan bir hat inşa etme ihtimalini desteklemektedir. Ancak Kuveyt'ten Fujairah'ye kadar Körfez ülkelerinin sahip olduğu topografya, kumlu, düz ve engelsiz, dağlık olmayan bir arazidir.

4-10-2-3 Şarika ve Fujairah Emirlikleri Arasında Bir Boru Hattı İnşa Etmek

Sharika ile Fujairah Emirates arasında inşa edilmesi hâlinde boru hattının uzunluğu 100 km olacaktır. Petrol, Körfez ülkelerinin limanlarından Şarika Emirliği'ne gemilerle taşınabilir ve daha sonra boşaltılacak ve boru hatlarıyla Umman Körfezi'ndeki Fujairah Emirliği kıyılarına taşınacaktır. İthalatçı ülkeler gemilerine yüklemeyi buradan yapacaklardır (Taghrid a Ramz Hashim, 2009:135-139).

4-10-3 Irak'ın Stratejik Alternatifleri

15 Ocak 2012'de Irak Petrol Bakanlığı, İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatmasının ardından Irak'ın petrol ihracatından elde ettiği finansal gelirler üzerindeki etkisini açıkladı. İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatması hâlinde Irak'ın ihracat kapasitesinin dörtte birini Türk limanlarından ihraç ederek varil başına 300 dolara yükselen petrol fiyatlarıyla gelirlerini koruyabileceğini iddia etti.

Bu yorum bazı araştırmacılar tarafından reddedilmiştir. Güneydeki limanların Irak'ın akciğeri olduğunu ve Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasının Irak'ı ticari olarak boğmak anlamına geldiğini söylemişlerdir (Randa Talal Alrubiei,2018:33-50). Boğazın kapatılması durumunda Irak'ın boru hatları inşa etmesi gerekiyor ki bunun da olması imkânsızdır. Çünkü Irak'ın ihracatının % 98'i petroldür ve yaklaşık % 80'i Boğaz'ın kapatılmasıyla kaybedilecektir. Irak'ın bütçesi bu boru hatlarını inşa etmeye yetmeyecektir. Ayrıca Irak pazarı, mal ihtiyacının % 85'ini yurt dışından karşılıyor ve bunun yarısı da güneydeki limanlardan ithal ediliyor. Bu da arz talep dengesinde bir dengesizlik oluşturacaktır. Irak bu ihtiyaçlarını ülke içinden karşılayamayacak durumdadır.

Bu tehlikeler karşısında Irak'ın stratejik alternatifleri, Türkiye, Suriye, Ürdün ve Lübnan toprakları üzerinden petrol ihracatı için yeni satış noktalarının açılmasıdır. Ancak bu hatlar, bir yanda Irak ile Körfez ülkeleri arasındaki, diğer yanda Irak ile Türkiye arasındaki istikrarsız durum da dahil olmak üzere birçok engelle karşılaşacaktır. Suriye'deki durumun istikrarsızlığı, ülkenin mevcut siyasi istikrarsızlığı, en azından şu aşamada Irak alternatiflerini işe yaramaz hâle getirmektedir (Randa Talal Alrubiei, 2018:33-50).

SONUÇ

Deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin bel kemiği ve küreselleşmenin ana motorudur. Hacimce küresel ticaretin yaklaşık % 80'i ve değer olarak da % 70'inden fazlası deniz yoluyla taşınmaktadır. 20. yüzyılda uluslararası deniz ticareti (başta ham petrol ve diğer emtialar olmak üzere) önemli ölçüde artmıştır. Yükleme ve boşaltmanın yapıldığı limanlar, yüklerin depolandığı antrepolar ve limanlar arasında seyrüsefer yapan gemilerin geçmek zorunda olduğu uluslararası boğazlar ve su yollarının önemi her geçen yıl daha da artmaktadır. Nitekim, 2020 yılı Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'na (UNCTAD) göre 1970 yılında toplam deniz ticareti 2 milyar 605 milyon ton iken, bu sayı 2000 yılında 5 milyar 984 milyon tona çıkmış ve 2019 yılında 11 milyar 76 milyon tona ulaşmıştır (UNCTAD, 2020)

Bu gerçekler, denizlerin uluslararası ticarette büyük bir stratejik role sahip olduğunu kanıtlamaktadır. Boğazlar, çoğu zaman alternatifleri bulunmadığından denizler arasında en önemli geçiş noktaları olmuşlardır. Basra Körfezi'nin tek çıkış noktası olması nedeniyle Hürmüz Boğazı, uluslararası deniz ticaretinde en büyük paya sahiptir. Hürmüz Boğazı'ndan deniz yoluyla yapılan yıllık 554 milyar dolar değerindeki ticaretin büyük çoğunluğunu petrol oluşturur.

Mevcut konumuyla Hürmüz Boğazı'nın her iki yakası, Beşerî Coğrafya açısından da, Arap Yarımadası ile İran arasında, Fars- Arap dilleri ve Sunni- Şii dünyayı mezhepsel olarak da ayıran bir hattı oluşturmaktadır. Hürmüz Boğazı tropik kuşaktaki konumu, sıcak ve kurak iklim şartları nedeniyle yıl boyunca ulaşıma elverişli durumdadır.

Dar bir su yolu olan Hürmüz Boğazı, İran ile Umman arasında yer alır. Her iki ülkenin Boğazda 12 deniz mili sahaya sahip olması nedeniyle Hürmüz Boğazı'nda uluslararası karasuları statüsü kaybolmuştur; bu nedenle Boğaz yasal olarak özel deniz statüsüne sahiptir. İki açık denizi birbirine bağlayan Hürmüz Boğazı, deniz hukuku açısından uluslararası boğazlar kapsamına girmiştir. Hürmüz Boğazı'nın uluslararası boğaz niteliğinde bulunması ve bir açık deniz/ Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) ile (Umman Denizi) diğer bir açık deniz MEB ile Basra Körfezi'ni birbirine bağlaması ve herhangi bir adanın etrafından dolaşarak bu bağlantıyı aynı mesafede katetmenin mümkün olmaması nedeniyle, buradan yapılacak geçişlerde "Transit Geçiş" rejimi uygulanabileceği değerlendirilmektedir.

Hürmüz Boğazı'nın stratejik konumu sebebiyle, ilk çağlardan bugüne dek âdeta bölgesel ve uluslararası güçlerin dikkatini çekmiştir. Bunun dışında, Körfez'deki Arap ülkelerinin kendi komşu ülkeler ile yapmış oldukları ticaretin büyük bir kısmı Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleşmektedir. Ayrıca, bahsi geçen boğazın önemi coğrafi keşifler döneminde daha da artmış, bu da Hürmüz Boğazı'nı kontrol etmeye çalışan ülkelerin arasındaki rekabetin sertleşmesine neden olmuştur. Portekizler, Hollandalılar, Fransızlar

ve İngilizler hem Körfez Bölgesi'ni hem de Hürmüz Boğazı'nı kendi hegemonyaları altına almak için fazlaca gayret göstermişler; bu durum da bölgede ikamet eden nüfusu, sürekli bir yoksulluk içinde ve yabancı güçlerin kontrolü altında yaşamaya mahkûm etmiştir.

19. yüzyılın ilk yarısında Körfez Bölgesi'nde petrolün keşfedilmesi, Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemini olumlu yönde etkilemiştir. Bu bağlamda, dünyadaki büyük güçler küresel petrol ticaretinin en önemli kilit noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı'nı kontrol etmek için bir yarış içine girmişlerdir.

Basra Körfezi'nde yer alan ülkelerin (İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan, Katar, Bahreyn, BAE, Umman) neredeyse tamamı tüketici devletler kategorisine girmektedirler. Bahsi geçen devletlerin temel gıda ve tüketim malları ihtiyaçlarının büyük bir kesimi ithal edilerek deniz yoluyla (Hürmüz Boğazı) ülkelerine ulaşmaktadır. Bu çalışma, daha çok petrol, doğal gaz ve petrol ürünleri nakliyesi konusunda Hürmüz Boğazı'nın oynadığı role odaklanmıştır. Zira bilindiği gibi dünyanın en büyük petrol ve doğal gaz üreticileri Körfez Bölgesi'nde bulunmakta, bu devletler de kendi ekonomilerini iyileştirmek ve halkın refah düzeylerini yükseltmek için fosil enerji ihracatından elde edilen gelirlere ümit bağlamaktadırlar.

ABD Enerji Enformasyon Kurumu'na (EIA) göre 2018 yılında günlük 20.7 milyon varil petrol Hürmüz Boğazı'ndan geçmiş, bu da dünyadaki petrol akışının yaklaşık % 21'ine ve deniz yoluyla taşınan petrolün % 40'ına tekabül etmiştir. Hürmüz Boğazı dar bir boğazdır, yani boğazdan geçebilecek tankerlerin bir sınırı vardır. EIA'e göre her gün yaklaşık 200-300 tanker yani her 6 dakikada bir tanker boğazdan geçmektedir. Bu tankerlerin sadece 14 tanesi petrol yüklü olup, diğerleri boş ya da emtia taşımaktadırlar.

Basra Körfezi ülkelerinde petrol üretiminin artmasıyla genel olarak Hürmüz Boğazı'ndan ihraç edilen petrolün de arttığını görüyoruz. 2009'da Boğaz'dan günde yaklaşık 15.5 milyon varillik petrol ihracatı, 2010'da günlük 16 milyon varile yükseldi; 2016'da 20 milyona ve 2019'da günlük 20.9 milyon varil oldu. Ancak 2020'de günlük olarak 18.6 milyon varile düştü. Bu düşüşün nedenleri İran'ın petrol ihracatına yönelik alınan uluslararası yaptırım kararları ve COVID19 salgınıdır (EIA, 2019).

Görüldüğü gibi yıllara göre petrol akışının ortalamasında meydana gelen değişikliklerin sebebi bölgede yaşanan siyasi olaylar ve askerî çatışmalardır. Fakat burada üzerinde önemle durulması gereken husus şu ki, siyasi ve askerî hadiselere rağmen genel olarak Hürmüz Boğazı'ndan geçen yıllık petrol miktarının sürekli bir artış eğiliminde olmasıdır.

Hürmüz Boğazı'ndan ihraç edilen petrolün varış noktalarının 2000 yılı öncesinde, başta ABD ve Avrupa ülkeleri olmak üzere batılı ülkeler olduğunu söyleyebiliriz. Örneğin, 1977'den önce ABD, Basra Körfezi ülkelerinden ihraç edilen petrole bağımlıydı. O dönemde ABD'nin toplam petrol ithalatının yaklaşık % 70'i ve ham petrol ithalatının % 85'i Basra Körfezi ülkeleri tarafından sağlanmaktaydı.

1977'den bu yana, ABD'nin Basra Körfezi'nden yaptığı toplam petrol ve ham petrol ithalatının payı genel olarak azaldı. ABD'nin 2020'de toplam petrol ithalatının sadece % 10'u ve ham petrol ithalatının % 12'si Basra Körfezi ülkelerinden yapılmaktadır.

Son otuz yılda Hürmüz Boğazı'ndan ihraç edilen petrolün varış noktaları batı ülkelerinden doğu ülkelerine doğru yavaş yavaş değişmeye başlamıştır. 2018 yılı verilerine göre Hürmüz Boğazı'ndan ihraç edilen ham petrolün % 76'sı Asya ülkelerine yöneldi ve çoğu şu beş ülkeye (Çin, Hindistan, Japonya, Singapur, Güney Kore) ihraç edildi. Sadece % 24'ü Süveyş Kanalı'yla Akdeniz ve Avrupa ülkelerine ihraç edilmiştir.

Çin, ithal ettiği petrolün % 45'ini ve gazın % 27'sini Basra Körfezi'ndeki Hürmüz Boğazı'ndan geçerek ithal etmiştir. Hindistan'ın ithal ettiği rafine petrolün % 16'sı, gazın % 77'si ve mücevherlerin % 60'ı Körfez ülkelerinden Hürmüz Boğazı'nı geçerek olmuştur. Japonya'nın ithal ettiği ham petrolün % 80'den fazlası Körfez ülkelerinden olup, çoğu Hürmüz Boğazı'ndan geçmiştir. Güney Kore ise, ülkenin ham petrolünün % 54'ünden fazlasını, gazın % 45'ini, rafine petrolün % 27'sini Körfez ülkelerinden ithal etmiştir.

Bölgede meydana gelen (İran-Irak Savaşı, Birinci ve İkinci Körfez Savaşları, İran-ABD gerilimleri, İran'ın nükleer programı, İran'ın Boğaz'ı kapatma tehditleri gibi) tüm gerilimler ve savaşlar, Hürmüz Boğazı'ndaki seyir sürecini etkilemiştir. Sadece Irak-İran Savaşı'nda 451 tanker, Irak ve İran tarafından saldırıya uğradı (daha sonra Tanker Savaşı olarak adlandırılmıştır).

Hürmüz Boğazı dar bir boğazdır, CIA Library of Congress'e göre birkaç yüz mayınla kapatılabilir. Boğaz için en büyük tehdit İran'ın kapatma blöfüdür. İran liderleri, üzerlerindeki yaptırımlar artması durumunda Hürmüz Boğazındaki gemi trafiğini engelleyebileceklerini birçok kez açıklamışlardır. Ancak Boğaz'ın trafiğe kapatılması durumunda büyük bir ekonomik felaket yaşayacak ülkelerden biri de İran olacaktır. Bu nedenle bazı araştırmacılar İran'ın, bu kartı düşmanlarını tehdit etmek dışında asla yeltenmeyeceği iddia edilmektedir. Hürmüz Boğazı'ndan ihracat veya ithalat yapanlar dâhil tüm ülkeler, Boğaz'ın kapanmasının ekonomilerini ve ülkelerinin geleceğini olumsuz yönde etkileyeceği bilincindedir. Dolayısıyla her zaman Hürmüz Boğaz'ını güvenli bir şekilde geçmenin bir yolunu bulmaya çalışmışlardır.

Hâlihazırda bölgedeki ülkelerin petrole dayalı olan mevcut ekonomik durumunu sürdürebilmesi ve bu bağlamda Hürmüz Boğazı'nın baypas edilmesi için başka bir alternatif bulunmamaktadır. Çünkü bölgedeki petrol boru hatlarının taşıma kapasitesi çok sınırlı olup, petrol ihraç eden ülkelerin günlük ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Örneğin, 2018 yılında bölgede bulunan petrol boru hatlarının ham petrol taşıma kapasitesi 6 milyon 8 yüz bin varil olmuştur. Ancak bahsi geçen miktarın sadece % 44'ü (3 milyon varil) Hürmüz Boğazı'nı kullanmadan petrol boru hattıyla tüketici ülkelere gönderilmiştir. Bu konuyla

alakalı olarak, bölgede sadece Suudi Arabistan, ham petrolünün yaklaşık % 12'sini boru hattıyla nakledebilmekte ve geri kalan % 88'ini Hürmüz Boğazı vasıtasıyla küresel piyasaya sunmaktadır. Bunun dışında, Irak, İran ve BAE'nin petrol sevkiyatının neredeyse % 98'ini Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleştirebilmektedirler. Buna ilaveten Katar, Kuveyt ve Bahreyn'in başka alternatifleri olmadıkları için kendi petrol sevkiyatının % 100'ünü Hürmüz Boğazı üzerinden dünya emtia pazarına gönderebilmektedirler. Buna karşılık coğrafi konumu sayesinde Hürmüz Boğazı'na çok fazla ihtiyaç duymayan bölgedeki tek ülke Umman'dır. Zikredilen ülkenin kuzey ve kuzeybatısı Arap Yarımadası'nda olup, doğu ve kuzeydoğusu ise Umman Körfezi ve Arap Denizi'ne bakmaktadır.

Hürmüz Boğazı'nın önemini günümüz gerçeklerine göre şöyle maddeleyebiliriz:

1- Körfez limanlarına yapılan tüm ihracat ve ithalatlar Boğaz'dan geçmektedir.

2- Boğaz, dünya petrol ihracatının yaklaşık % 20'sini oluşturan uluslararası petrol ticaretinin önemli bir kısmına sahiptir.

3- Hürmüz Boğazı'nın daha önceki tarihsel dönemlerde Doğu ile Batı'yı birbirine bağlamada oynadığı stratejik bir rolü vardır.

4- Boğaz, antik dünyada Asya'nın doğusu, kaynak bakımından zengin güneydoğusu ile batıda Avrupa tüketim bölgelerinin ortasında bir konuma sahiptir.

5-Basra Körfezi çevresinde yer alan ülkeler (İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan, Katar, Bahreyn, BAE, Umman) ekonomilerini petrol ve petrol ürünleri üzerine inşa etmektedirler; bu ülkeler petrollerinin çoğunu Hürmüz Boğazı'nı kullanarak ihraç etmektedirler.

Günümüzde Hürmüz Boğazı jeopolitik, stratejik ve ekonomik önemi nedeniyle dünyanın ilgi odağı durumundadır. Dünyaya enerji sağlayan ve Arap Körfezi ülkeleri gibi komşu tüm ülkelere refah ve zenginlik getiren atardamardır. Boğaz üzerinde yer alan en büyük ülkelerden biri olan İran İslam Cumhuriyeti, Boğaz'ı, büyük bir baskı kartı olarak kullanmakta ve herhangi bir savaşa maruz kalması ya da ekonomik, sosyal ve politik yaşamının temellerini tehdit eden daha fazla uluslararası ekonomik yaptırımın dayatılması durumunda tüm Körfez ülkelerini ve dünyayı tehdit etmektedir.

Tüm bu gelişmeler bölgeyi, İranlı yetkililerin Hürmüz Boğazı'nı kapatması durumunda herhangi bir acil duruma hazırlıklı olmaya zorlamaktadır. İran, ihracat ve ithalatta Boğaz'dan büyük ölçüde faydalandığı mantığına dayanarak Hürmüz Boğazı'nı kapatmayı düşünmeyebilir. Aynı zamanda İran, Boğaz'ın kapatılması durumunda yasal sorunlarla karşılaşacağının farkındadır. Ancak petrol tankerlerinin denetleme ve parçalama işlemlerini abartarak boğazlardaki trafiği engelleyebilir ve petrol akışını azaltabilir.

Arap Körfez ülkelerinin, Boğaz'ın kapanması veya bozulması durumlarında yüzleşmeleri gereken büyük bir zorluk vardır. Bu nedenle, daha önce bahsedilen stratejik alternatiflerden herhangi birini uygulamanın hızı ve ciddiyetiyle pratik düşünmeye ihtiyaç vardır. Alternatifler, uygulama hızı, maliyetleri ve bu ülkelerin ihracatının aktarılmasındaki etkinliği açısından öncelik derecesine göre düzenlenmelidir.

Bu alternatiflerin uygulanması ve bu stratejik projelerin Körfez ülkeleri fikrinin hayata geçirilmesi için siyasi bir iradeye ihtiyacı vardır. Şu anda bölgedeki en önemli ve stratejik nokta Hürmüz Boğazı'dır. Çünkü petrol ve petrol ihracatı bu ülkelerde hayatın belkemiğidir. Petrol ihracatının tamamına yakını Boğaz'la gerçekleşmektedir. Boğaz'ın istikrarına yönelik herhangi bir tehdit bu ülkelerin varlığına yönelik bir tehdit demektir.

KAYNAKÇA

Abdulwahab, AL Qasab (2000), Almuhit Alhindi Watathiruh fi Alsiyasa Alduwlia Walaqalimia, Bait Alhikma, s.20, Baghdad.

Abbas, J. (2008), Madhiq Hurmuz, Sahifa Alqabs Alkuaytiati, Aleadad 12703 , alsana 37-2, s.30-37.

Abi-Add, N. (1998), Natural Gas Reserves: Development & Production in Qatar, *Observatoire Mediterraneen De L'energie*, Fransa.

Adnan, S. (2009*), Madhiq Hurmuz Alwade Aljiwpulitiki Walsiraat Al eqlimia* "Dirasa Siasiya", Markaz Dirasat Alkhalij Alarabi, Jamiea Albasra, Basra.

Ahmed, H. (2021), *Körfez İşbirliği Konseyi'ne (KİK) Üye Ülkelerin Petrol ve Doğal gaz kaynakları*, (Yüksek Lisans Tezi) Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya anabilim dalı, Coğrafya bilim dalı, Istanbul.

Akengin, H. (2012), *Siyasi Coğrafya İnsan ve Mekân Yönetimi* (2. Baskı): Pegem Akademi, Ankara.

Al Chetron, (2018), Strait Of Hormuz, https://alchetron.com/Strait-of-Hormuz (bit.ly/3nDrYUf) or (bit.ly/3lUPuL9) adresinden alındı.

AL Hsainawy, J. B. (2018), *Tadaeiat İghlaq Madhiq Hurmuz Al siasiya Waliqtsadiya Walbadail Almumkina*, Mjala Hamwrabi, Aleadad; 37.

Al Jitawi, K. (1989), *Alyaman Aldiymuqratiat Alshaebiatu / Alkhasayis Aljuywbultikiat Lilmawqie Aljughrafii Waithrih*, Fi Ealaqatiha Alduwalia, Risalat Majister, Kuliya Altarbiya, Jamia Albasra, Ghair Manshura.

Al Msry, H. A. (1982), *Alealaqat Alsiyasia Walaiqtisadia Bayn Aleiraq Wamintaqa Alkhalij Alarabi*, Dar Alhadatha, T; 1.

Al Remawi, H. (1998), *Muqadima fi Aljughrafiya Alsiyasia*, Dar Wayil Lilnashr, T 1, Uman.

Al Suweydi, M. (1981,1983), *Alsirae Alduwaliu Hawl Albahr Alaqalimi Waljarf Alqariyi fi Alkhalij Alearabi, Dirasat fi Aljughrafia Alsiyasia, Risala Majister*, Muqadima ila Kuliya Aladab, Jamiea Baghdad.

Petzet, A. (2013), "*The Strategic Strait of Hormuz," Oil and Gas Journal*, <http://find.galegroup.com.ezproxy.library.tufts.edu/gtx/start.do?prodId=AONE&userGroupName=mlin m tufts> (accessed February 6, 2013).

Al-Ansari, N. (2021), Topography and Climate of Iraq, Luleå University of Technology,Research Gate.

Alfaraj, M. N., Nebrija E. L. & Ferguson M. D. (1998), "*The Challenge of Interpreting 3-D Seismic in Shaybah Field*", *GeoArabia*, Volume: 3, No: 2, Page 209- 226.

Al-Haji, A. (2020), 14 Ocak), "*Rihlat Ûmman Mae Alnaft Walghaz*", Independent-Arabic, https://bit.ly/35KXS8t adresinden alındı.

Aljawareen, A. (2020), *Current State and Projectıons of the Marıtıme transport sector for economıc development ın ıraq*, International Journal of Economics, Business and Accounting Research (IJEBAR),Vol 4, Issue2,104-107.

Almahri, S.B.S (1972), *Aleulum Albahria Eind Alarab*, Tahqiq Ibarahim Khuri, Aljuz; 2.

Al-Mubarak, M. S. (1976), *The Brıtısh Wıthdrawal from the Arabıan Gulf and ıts regıonal polıtıcal consequences in the gulf*, MASTER OF ARTS, the Graduate Council of the North Texas State University.

Alomar, I. (2006), Economy and Political History of Middle Eastern Oil, Munich Personal RePEc Archive, Online at https://mpra.ub.uni-muenchen.de/18796/ MPRA Paper No. 18796, posted 30 Nov 2009 14:00 UTC

Alrubiei, R. T. (2018), *Al tahdidat Al yaraniat lighalq madiq hurmz wa'athariha ealaa 'iimdadat Al naft Al eiraqii*, kuliyat Al eulum Alsiyasiati, Jamieat Alnahrayni,aleiraqi, s 33-50

Amri Kazemi, A. (2009*), Atlas of Geopark & Geotourism Resources of Iran*, Tehran, Geological survey of Iran publication.

Arab Monetary Fund, (2020, 25 December), Joint Arab Economic Reports 2000-2019, https://bit.ly/39bLIYs adresinden alındı.

Asghar, J. (1997), Historical view on Abumusa and Tunbs islands, Tehran: Foreign Ministry, Chap and Entesharat Institute.

Bahman AGHAI DIBA: "Is Iran Legally Permitted to Close the Strait of Hormuz?", Payvand, 21 Aralık, (2013), http://www.payvand.com/news/11/dec/1216.html adresinden alındı.

BBC NEWS, (2008), US-Iranian naval dispute, http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/7184400.stm bbc.in/3HFjhkh adresinden alındı.

BBC NEWS, (2015), Iran nuclear crisis: What are the sanctions? (bbc.in/30J2kVJ) adresinden alındı

Berenjkoob, M. (2013), *Design of the point absorber wave energy converter for Assaluyeh port*, Iranica Journal of Energy & Environment 4 (2): 130-135.

Betancourt-Torcat, A. (2016), "An Introduction to UAE Energy Production: OPEC and Challenges", *Reserach Gate*, 2- 44.

Bouoiyour, J. & Selmi, R. (2019), "*The Qatar - Gulf Crisis and Risk Management in Oil and Gas Markets*", *HAL Id: hal-02101633*, Page 1-24. Doi: 10.13140/RG.2.2.26173.72161.

Peniston, B. (2013), No Higher Honor, http://www.navybook.com/nohigherhonor/ (bit.ly/3xnnGUx) adresinden alındı.

Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "Hormuz". Encyclopedia Britannica, 21 Feb. 2012, https://www.britannica.com/place/Hormuz. Accessed 12 July 2021.Encyclopædia Britannica, Musandam Peninsula, (bit.ly/3cB8A3U) adresinden alındı.

Brown, E. (1994), *The International Law of the Sea*, Volume I Introductory Manual (England: Darmouth Publishing Company).

Byman, D. & Moller, S. B. (2016) *The United States and the Middle East:Interests, Risks, and Costs Sustainable Security*: Rethinking American National Security Strategy.

Central Intelligence Agency, The world factbook, (2021). *Bahrain*. In The world factbook. https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/bahrain/ adresinden alındı.

Central Intelligence Agency, The world factbook, (2021), *Iran*. In The world factbook. Retrieved from https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/iran/ adresinden alındı.

Central Intelligence Agency, The world factbook, (2021), *Iraq*. In The world factbook. Retrieved from https://ww w.cia.gov/the-world-factbook/countries/iraq/ adresinden alındı.

Central Intelligence Agency, The world factbook, (2021), *Kuwait*. In The world factbook. Retrieved from https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kuwait/ adresinden alındı.

Central Intelligence Agency, The world factbook, (2021), *Qatar*. In The world factbook. Retrieved from https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/qatar/ adresinden alındı.

Central Intelligence Agency, The world factbook, (2021), *Saudi-Arabia*. In The world factbook. Retrieved from https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/saudi-arabia/ adresinden alındı.

Central Intelligence Agency. (2021), *UAE*, In The world factbook. Retrieved from https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/united-arab-emirates/ adresinden alındı.

Charabi, Y. & Al-Badi, A. H. (2015), "*Sultanate of Oman Renewables Readiness Assessment*", International Renewable Energy Agency *(IRENA)*, Page 1-66.

CNN, (2019), U.S. Navy vessels in Bahrain for evaluation after collision, bit.ly/3cBcM3M adresinden alındı.

Collins, G. Krane, J. (2017), *Carter Doctrine 3.0: Evolving U.S. Military Guarantees for Gulf Oil Security*, Rıce Unıversıty's baker Instıtute for publıc Polıcy.

D. T. Potts, (2012), Hormuz i. pre-ıslamıc perıod (www.iranicaonline.org. Retrieved Mar 31, 2021). bit.ly/3FDxWKT adresinden alındı.

Demir, A. (2014), "*İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi*". Savunma Bilimleri Dergisi, 13(1), 107-140.

EIA, YearlyReport, (2021), *Background Reference: Iran*, (bit.ly/3xL4sZb) adresinden alındı.

EL swaryah, N. & EL Sharaa, I. (2005), *Eurubat Al juzur Al'Eimaratiat Al thalath ('abu musaa, watunib alkubraa, watunb alsughraa)*, dirasat Al eulum Al 'iinsaniat walaijtimaeiati, almjlld 32, aleadad 2.

Enviromentan and Social Impact Assessment, (2014), KAZ oil terminnal Projet, Iraq, (bit.ly/3EqTSJw) adresinden alındı.

ÖNALP, E. (2010), Pîrî Reis'in Hürmüz Seferi ve İdamı Hakkındaki Türk ve Portekiz Tarihçilerinin Düşünceleri, Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt 29, Sayı 47, Sayfalar 1 – 21

Evans, M. (2010). *The Law of the Sea*, in M.D. Evans (ed.), International Law, Oxford,University,Press, 3. Baskı.

Fallahi, S. (2015). *Umman Körfezi ile Basra körfezi Arasındaki geçiş Rejimleri*, Yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler enstitüsü, kamu hukuku Anabilim dalı.

Fanack Foundation–a Dutch not-for-profit organisation (NGO)

Fanack (2020), Chronicle of the Middle East & North Africa: *Iran* . Online at: https://fanack.com/iran/

Fanack (2020), Chronicle of the Middle East & North Africa: *Iraq* . Online at: https://fanack.com/iraq/

Fanack (2020), Chronicle of the Middle East & North Africa: *Qatar*. Online at: https://fanack.com/qatar/

Fanack (2020), Chronicle of the Middle East & North Africa: Saudi Arabia. Online at: https://fanack.com/saudi-arabia/

Fanack (2020), Chronicle of the Middle East & North Africa: *BAE*. Online at:https://fanack.com/bae/

Fanack (2020), Chronicle of the Middle East & North Africa: *Oman*. Online at:https://fanack.com/oman/.

Fanack (2020), Chronicle of the Middle East & North Africa: *Bahrain*. Online at: https://fanack.com/bahrain/

Fanack(2020), Chronicle of the Middle East & North Africa: *Kuwait*. Online at: https://fanack.com/kuwait/

Floor, W. (2011), *The Persian Gulf in History*, Rudolph (Rudi) Matthee, Iranian Studies 44.

Fodasun, (2016), *Jazira Qishmm*, (bit.ly/3r4TuvU) adresinden alındı.

Fred M. S. (2013), Nation Shapes: *The Story Behind the World's Borders.* ABC-CLIO. pp. 457 (https://bit.ly/37W49yD).

Fuccaro, N. (2009), *History of city and state in the gulf of Persian gulf*, university of London.

GCC-STAT (2018), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia*, *2016*, Aladad: 2, Masqat- Saltanat Eamaan

GCC-STAT (2019), *Taqrir 'Iihsa'at Alttaqa fi Dual Majlis Altaeawun Lidual Alkhalij Alearabia-2017*, Aladad: 3, Masqat- Saltanat Ûmman.

GCC-STAT (2020), Energy Statistics Data Portal, *Crude Oil Exports* (2010-2018), https://bit.ly/3qRCgzU adresinden alındı.

Günel, K. (2008), Coğrafyanın Siyasal Gücü. İstanbul: Çantay Kitabevi.

HaberJournal,(2014), *Dünya havacılık tarihindeki en büyük facialar*, bit.ly/3oSOhoB adresinden alındı.

Hashim, N.J. & Aabddin, A. Z. (2016), *Muashirat Altabaeia Alaiqtisadia Lilearaq,Dirasat fi Aljughrafia Alsiyasia*, Markaz Almustansiria Lildirasat Alarabia Walduwlia, Aljamiea Almustansiria, s. 12-45.

Matsunaga H. (2019), *The Reconstruction of Iraq after 2003*, MENA Development report, World Bank group.

Histories of City and State in the Persian Gulf: Manama Since 1800. Cambridge University Press. (2009), s. 60. ISBN 9780521514354.

Ibrahim, K. & Jalal, A. (2000), Saltanat Hurmuz Alarabia; Saytara Saltanat Hurmuz Alarabia Eala Alkhalij Alarabii, Mujalad; 1, tabe; 1, Markaz Dirasat Alwathaiq, Alİmarat, s. 200-209.

International Convention for the Safety of Life at Sea ,(SOLAS),1 November (1974), erişim için bkz:https://www.imo-org/About/Convention/listofconventions/pages/International-Convention-forthe-safety-of-life-at-sea(SOLAS),1974-aspx[30.80.2014]

International Court of Justice Reports of Judgements Advistory Options and Orderes, (1949), s. 28-29.

Iraq Limanlar Genal Şirketi (2015), Dirasa Alkhuta Alraiysia Liqitae Almawani fi aljumhuria Aliraq.

ITE Transport and Logistics, (2016), *A guide to Iran's oil exporting ports*, bit.ly/3BESYHx adresinden alındı.

JALINUST, A. (2007). Vahid BARARIARAYE: The Three Island (Abu Musa, the Greater, Lesser Tunb Islands) Integral Parts of Iran, The International Jornal of International Affairs, vol. XIX, No: 4

Jalilvand, D. (2013),*Irans Gas Exports:Can ve past failure become future success*?, The Oxford Institute for Energy studies,University of Oxford.

KRASKA, J. (2013), Legal Vortex in the Strait of Hormuz,Virginia Journal of International Law, http://ssrn.com/abstract=2246016 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2246016 adresinden alındı.

Sıngh, J. "Growing South Asian Interests in the Persian Gulf Region: Problemsand Opportunities," Strategic Analysis 23, (9) (December, 1999), Available from CIAO Net (Accessed February 4, 2013).

Joyner, Christopher C. (1990), *The Persian Gulf War: Lessons for Strategy*, Law, and Diplomacy, Greenwood Publishing Group.

Karsh, Efraim (25 April 2002), The Iran–Iraq War: 1980–1988. Osprey Publishing. pp. 1–8, 12–16, 19–82. ISBN 978-1-84176-371-2.

Kassler, P., Purser, B.H., Togt, C., Varney, G.R. (1973), *Bathymetry of the Persian Gulf map. In: Purser, B.H. (Ed.), The Persian Gulf*. Holocene Carbonate Sedimentation and Diagenesis in a Shallow Epicontinntal Sea. Springer-Verlag.

Khaleefah, A. & shakir, A. (2016), *(Public - private partnership) and analysis of experience of the implementation and joint operation for the Iraqi ports sector*,Report ofMinister of planing of Iraq.

Khalid, M. & Shnikat, K. (2012), *Ruya Shamila Li'abead Alsirae fi Qadia Aljuzur Alarabia Althalath " Tunb Alkubraa, Tunb Alsughraa ،'Abu Musaa*, Qism Aleulum Al'asasia, Kuliya Alsalt Aljamieia, Jamiea Albalqa' Altatbiqia, Qism Aleulum Al'iinsania, Kuliya Al'amir Abdallah Bin Ghazi Lileulum Watiknulujia Almaelumat, Jamieat Albalqa' Altatbiqia. Mujalad; 5, Eadad;1.

Khalid, S. (2012), Mukhtasar Altaarikh Alsiyasii Lilkhalij Alarabii Mundh Aqdam Hadarath ila Sene 1971, s.27-35.

Kiliwi, L. K. & Aljabiri, J. (2008), *Altahadiyat Alaqilimiat Walduwaliat Alati Tuajih Almashrue Alnawawia Alayrany Dirasat Jywbultikiat*, Risala Majister Muqadima Ila kuliya Aladab, Jamia Alqadisiya ,Ghair Manshura.

Koday, Z. Koday, S. Kaymaz,Ç. (2017), *Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi*

Krane, J., Wright, S. (2014), "*Qatar Rises Above its Region: Geopolitics and the Rejection of the GCC Gas Market"*, The London School of Economics and Political Science, Page 1-22.

Krane, J., Wright, S. (2014), "*Qatar Rises Above its Region: Geopolitics and the Rejection of the GCC Gas Market*", The London School of Economics and Political Science, Page 1-22.

Kurt, H. (2009), *Suudi Arabistan*, TDV İslâm Ansiklopedisi, https://islamansiklopedisi.org.tr/suudi-arabistan adresinden alındı.

Kraska, James, Legal Vortex in the Strait of Hormuz, (March 25, 2013), Virginia Journal of International Law, http://ssrn.com/abstract=2246016 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2246016 adresinden alındı.

Kuwait Oil Company (2020, 22 December), "Brief History of Kuwait Oil Company". (https://bit.ly/3ayNrri) adresinden alındı.

Kuwiat Institute For Scientific Rserach (2019), *Kuwait's Energy Outlook*: Kuwait.

Lehmis, M. (2008), *Almawaqie Aljughrafi Walaiqtisadi Lilnaft Aliraq Ruyah Mutanaqidatan Dirasah fi Aljughrafia Alsiyasiya*, Mwjala Kuliya Altarbia, Aleadad Tasie ,Jamiea Almustansiria ,Qism Aljughrafia, s. 377-400.

Library of Congress, Federal Research Division, (2009), Iran: a country study, Fifth Edition, First Printing.

Library of Congress – Federal Research Division,(2006), Country Profile: Iraq.

Longmans, G. (1912), *The Periplus of the Erythraean Sea*: travel and trade in the Indian Ocean.

Mackintosh, T. S. (2003), *The Travels of Ibn Battutah*, New Edition by Mackintosh, T. S. (Author Ibn Battutah).

Mahmud, M. (1983), *Aljughrafia Alsiyasia*, Maktaba Alanjlu, Alqahira.

Mamlkat Albahrayin-Alhayyat Alwatania Lilnaft Walghaz (2007), *'Iihsa'at Alnaft Walghaz*, Altaqrir Alsanawi: Manama.

Martín, A.G.L, (2010), *International straits: Concept, classification and rules of passage*, university Complutense of Madrid.

Mashhadani, I. (1995), *Jughrafia Alkhalij Alarabi* -1979, Baghdad.

Mehdi, M. (2018), *Iraqi Oil: industry evolution and short and medium-term prospects*, Oxford Institute for Energy Studies.

Metz, H. C. (1993), *Persian Gulf States: Country Studies*, Washington D.C.: Federal Research Division, Library of Congress. Military History Fandom, Capture of Ormuz (1507) (bit.ly/3FROGyv) adresinden alındı.

Ministry of Ports , (2012), Data Collectıon Survey on Port Sector Development plan ın Iraq,(2012) Republic of Iraq, General Company for Ports of Iraq (GCPI), JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)

Ministry of road and Urban development, Ports and Maritime Organization:2021, https://shahidrajaeeport.pmo.ir/en/frmaboutshahidrajaeeport/affiliatedports/qeshmports/introducingtheport (bit.ly/3vbaOQe) adresinden alındı.

Mojtahedzadeh, P. (2007), *Boundary Politics and International Boundaries of Iran*,Universal Publishers, USA.

Muawalla, M. (1993), *Jughrafia Alkhalij Alarabi Wakhalij Uman Wadual Sharqayi Aljazira Alarabia*, s. 325-355.

Mustafa L.B. ,(1992), *Birlesik-Arap-Amirlikleri*, TDV İslâm Ansiklopedisi /https://islamansiklopedisi.org.tr/birlesik-arap-emirlikleri. bit.ly/3kplRB3 adresinden alındı.

Mutevella, M. (1993), *Al jughrafia Al siyasia*, Maktaba Alanjlu Almisria, s.5

Myersö, A. (2007), *Iraqs Oil Sector:Past,present and Future*, James A. Baker III Inistitute for public policy,Rice University.

Nasir, A. (2013), *Madhiq Hurmuz Walsirae Alamriki Alirani*, Dar Alfarabi, Lubnan-Bayrut, Altabea Al'uwlaa.

Nibur, K. (2007), *Rahlat fi Aljazira Alarabia Wabuldan Ukhraa fi Alsharq* - Taramba Eabr Almundhir.

Obaid, F. & Kern, N. (2005), *Saudi Arabia's Upstream and Downstream Expansion Plans for the Next Decade*, CSİS.

OER Service, History of Western Civilization II, The Discovery of Oil in the Middle East, bit.ly/3cwtpO6

Orang, K. & Motamedi, H. (2018), *Structural Framework and Tectono-Stratigraphic Evolution of the Eastern Persian Gulf*, Offshore Iran.

Organization of Arab Petrolum Exporting Countries-OAPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/35YGo8M adresinden alındı.

Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2 adresinden alındı.

Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020), Crude Oil Reserves, https://bit.ly/2IXB9O2 adresinden alındı.

Organization of the Petrolum Exporting Counries-OPEC (2020, 28 October), “Oil and Natural Gas Resereves, Producation, Export & Exports By Destination”. https://bit.ly/2IXB9O2 adresinden alındı.

Osman, SH. (1990), *Almuhit Alhindi fi Easr Alsiyada Alislamia*, Alkuait, s.17.

Özellikleri ve Jeopolitik Önemler ,Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 2017 21(3): 879-910

Özey, R. (2012), *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği* (3. Baskı). İstanbul: Aktif Yayınevi.

Özey, R. (2014), *Dünya ve Türkiye Ölçeğinde Siyasi Coğrafya*. İstanbul: Aktif Yayınları.

Pazarcı, H. (2005), *Uluslararası Hukuk Dersleri*, İkinci Kitap, Turhan Yayınevi, Ankara, 2005.

PBC Online, Edwin drake, (to.pbs.org/3E65LUS)

Pham, J. Peter. (2010), "*Iran's Threat to the Strait of Hormuz: A Realist Assessment". American Foreign Policy Interests*, 64-74.

Qasab, N. (2001), *Aljughrafia Alsiyasia*, Dar Alnashr Liltibaea, Almawsil.

Qatar General Petroleum Corporation- QGPC (1992), *Oil and Gas Industry in Qatar*, The Public Relations Department: Doha.

Qatar Petrolum (2007), *Annual Report*: Doha.

Qatar Petrolum (2015), *Annual Review*: Doha.

Qatar Petrolum (2018*), Annual Review*: Doha.

R.K.Ramadani (1984), *Tarjamat Abd Alsaahib Alshaykhu, Alkhalij Alarabi Wamadiq Hurmuz, Manshurat Markaz Dirasat Alkhalij*, Alsilsila Alkhasa 75, Jamiea Albasra, Albasra.

Alfred, R. (2000), 1908: Mideast Oil Discovered — There Will Be Blood, (bit.ly/3FzxQnJ) adresinden alındı.

Ratner, M. (2018), *Iran’s Threats, the Strait of Hormuz, and Oil Markets: In Brief*, US Congressional Research Service.

Ratner M. (2018), *Iran's Threats, The Strait of Hormuz, and Oil Markets: In brief*". Current Politics and Economics of the Middle East, 2018, p. 139-150

Raza, G. & Al azizy, E. (2018), *Study and analysis of the security structure of the Persian Gulf and the Strait of Hormuz in line with the security model of deterrence with emphasis on the regional and international strategic role of the Islamic Republic of Iran*, Quarterly Journal of New Attitudes in Geography Human, Year 2, Number 2.

Report Of US. Energy Information Administration, (2018), *Country Analysis Brief:Iran*.

Republic of Iraq, General Company for Ports of Iraq (GCPI), Ministry of Transport (MOT), 2016, Data Collectıon Survey On Port Sector Development Plan In Iraq, Fınal Report.

Rezai, H. (2010), *Distribution and Abundance of the Corals around Hengam and Farurgan Islands, the Persian Gulf, Journal of the Persian Gulf*, (Marine Science)/Vol.1/No.1.

Denison, R. (2005), *Everettelee Degolyer 1886—1956*, national academy of sciences washington d.c. https://www.noga.gov.bh/noga/ar/oil-gas-history.aspx bit.ly/3xbdX3p

Ronald, O. (1988), *Naval Institute*, proceedings Magazines, (bit.ly/317kKzm) adresinden alındı.

Rogers, D. (2021), *Iraq's Al Faw port to become largest in Middle East* (bit.ly/3FfyIxk) adresinden alındı.

Sadun, S. (1981), *Jazr Alkhalij Alarabii Dirasat fi Aljughrafia Alaqlimia*, Dar Alhuriya Liltibaea, Baghdad.

Salem J. Hussein, (2013), *An analysis of the efficiency and competitiveness of Umm Qasr port in Iraq*, World Maritime University.

Salman, M.H. (2004), *December Aspects of Portuguese Rule in the Arabian Gulf*, The University of Hull.

Sartori, N. (2018), "*The Gulf Cooperation Council's Shift to Gas. Avoiding Another Fossil Fuel Trap*", Istituto Affari Internazionali (IAI), Issue: 18, Page 2-14.

Shammas, P. (2000), "*Saudi Arabia: Petroleum Industry Review*", Energy Exploration and Exploitation, Volume: 18, Issue: 1, Page 1-87.

Shammas, P. (2000), *Saudi Arabia: Petroleum Industry Review*, SAGE Journals.

Sharikat Naft Alkuayiti (2014), *Barnamaj Nabadh Litaeziz Altharwa Alwataniya, Altawzie Aljughrafi Lihuqul Alnaft Walghaz Altabieii Bilkuayit*: Alkuayit.

Sorkhabi, R. (2010), "*70 Years of Oil History*", *GEOEXPRO,* Volume: 7, No: 1, Page 42-46.

Almajdoub, S. (2016), Discrete Diplomacy: Oman and the Iran Nuclear Deal. bit.ly/3kTt78k adresinden alındı.

T.C. Manama Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, (2021), *Bahreyn Ülke Raporu,* https://www.deik.org.tr/uploads/bahreyn-ulke-raporu2aralik2020.pdf

T.C. Manama Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği,(2021), Bahreyn Ülke Raporu, bit.ly/3cUYmM0)

T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü, *Kuveyt Ülke Profili,* (2020). (https://www.deik.org.tr/uploads/kuveyt-ulke-profili-2020.pdf)

T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü, (2021), *Umman Ülke Profili* (https://ticaret.gov.tr/data/5ef34c4113b876a1ec56ae1b/Umman% 20% C3% 9Clke% 20Profili.pdf)

T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü,(2020), *Umman Ülke Profili,* https://www.deik.org.tr/uploads/umman-ulke-profili-2020.pdf

T.C. Ticaret Bakanlığı, Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler, Genel Müdürlüğü, (2020), Temmuz *Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Profili,* https://www.deik.org.tr/uploads/bae-ulke-profili-2020.pdf

T.C. Ticaret Bakanlığı , Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü, (2020), *Kuveyt Ülke Profili,* (bit.ly/3czI7nl).

T.C. Ticaret Bakanlığı,(2021), *Katar Ülke Profili,* (https://ticaret.gov.tr/data/5fa9240113b8762e4ca1a800/Katar% 20% C3% 9Clke% 20Profili.pdf)

T.C. Ticaret Bakanlığı ,(2021), *Umman Ülke Profili,* https://ticaret.gov.tr/data/5ef34c4113b876a1ec56ae1b/Umman% 20% C3% 9Clke% 20Profili.pdf

Hashim, T. R. (2009). *Madhiq Hurmiz drasa fi Aljughrafia Alsiyasiati*, Risalat Majister, Ghair manshura, Kuliya Altarbia Lilbanat Jamiea Alkufa.

Tazmini, Ghoncheh (2017), *"The Persian–Portuguese Encounter in Hormuz: Orientalism Reconsidered"*. Iranian Studies. 50 (2): 271–292.

T.C Ticaret Bakanlığı Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü, (2021), IRAK Ülke Profili, (https://ticaret.gov.tr/data/5efddfdd13b876a83c6f2fba/Irak%20%C3%9Clke%20Profili.pdf).

TETSIAD - Türkiye Ev Tekstili Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği,(2021), *BAE Ülke Raporu*, (https://www.tetsiad.org/files/raporlar/bae.pdf).

The national news,(2021), an overland route to rival suez the wild ambition of iraqs al faw port, https://www.thenationalnews.com/mena/iraq/2021/08/08/an-overland-route-to-rival-suez-the-wild-ambition-of-iraqs-al-faw-port/ adresinden alındı.

The Observatory of Economic Complexity (OEC) (2019), Bahrain, https://oec.world/en/profile/country/bhr adresinden alındı.

The Observatory of Economic Complexity (OEC),(2019), Iran, https://oec.world/en/profile/country/irn adresinden alındı.

The Observatory of Economic Complexity (OEC), (2019), Iraq, https://oec.world/en/profile/country/irq adresinden alındı.

The Observatory of Economic Complexity (OEC) (2019) ,Kuwait, https://oec.world/en/profile/country/kwt adresinden alındı.

The Observatory of Economic Complexity (OEC) (2019),Oman, https://oec.world/en/profile/country/omn adresinden alındı.

The Observatory of Economic Complexity (OEC), (2019),Qatar, https://oec.world/en/profile/country/qat adresinden alındı.

The Observatory of Economic Complexity (OEC), (2019),Saudi Arabia https://oec.world/en/profile/country/sau adresinden alındı.

The Observatory of Economic Complexity (OEC), (2019), UAE, https://oec.world/en/profile/country/are adresinden alındı.

The Oxford Institute For Energy Study (2020), *Medium Term Oil Supply Outlook in The Middle East & North Africa, Kuwait Targeting Heavy Oil Groth*, Issue: 120, s. 1-34.

The Telegraph, 2012, Iran-threatens-new-war-games-in-the-oil-lanes-of-the-Gulf, bit.ly/3qYXoH0

The U.S. and U.A.E. Business Council, (2019), *The U.A.E. Oil & Gas Sector*: Washington D.C.

The U.S. and U.A.E. Business Council, (2019), *The U.A.E. Oil & Gas Sector*: Washington D.C.

The world fact Book ,(2020), https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/iraq adresinden alındı

Times News Service,(2019), Oman's next 5-year plan to focus on Tanfeedh goals. (bit.ly/3FDf0wa) adresinden alındı.

Toluner, S. (1996), *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta Yayınevi, İstanbul.

Tollast, T. & Aldroubi, M. (2021), *An overland route to rival Suez: the wild ambition of Iraq's Al Faw port*, bit.ly/3hSR5iy adresinden alındı.

Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (2007), *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*. İstanbul: Çantay Kitabevi.

Türkiye Müteahhitler Birliğİ, (2019), Ülke Bilgi notları, Katar Devleti (bit.ly/3rcjkhC).

U.S. Energy Information Administration - EIA (2013), *Country Analysis Brief; Kuwait:* Washington D.C. bit.ly/3rckkm3 adresinden alındı.

U.S. Energy Information Administration - EIA (2014), *Background Reference of Oman:* Washington D.C. bit.ly/3rX7HeZ adresinden alındı.

U.S. Energy Information Administration - EIA (2015), *Country Analysis Brief; Qatar:* Washington D.C. bit.ly/3dGO1ni adresinden alındı.

U.S. Energy Information Administration - EIA (2016), *Country Analysis Brief; Kuwait:* Washington D.C. bit.ly/3GzQe0f adresinden alındı.

U.S. Energy Information Administration - EIA (2017), *Country Analysis Brief; Saudi Arabia*: Washington D.C. https://nangs.org/analytics/download/910_d4757d777c0cb12ca314f968d6c8bd70 adresinden alındı.

U.S. Energy Information Administration - EIA (2017), *Country Analysis Brief; United Arab Emirates:* Washington D.C. (bit.ly/3dKNYa0) adresinden alındı.

U.S. Energy Information Administration - EIA (2017), *WORLD OIL TRANSIT CHOKEPOINTS*, Washington D.C (bit.ly/30jlWiV) adresinden alındı.

U.S. Energy Information Administration - EIA (2019), *Background Reference of Oman:* Washington D.C. (bit.ly/3dJfYuF) adresinden alındı.

U.S. Energy Information Administration - EIA (2019), The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint, Washington D.C. bit.ly/3DOQbfk

U.S. Energy Information Administration - EIA (2020), *Country Analysis Excutive Summery; United Arab Emirates:* Washington D.C. bit.ly/3pMwHmx

UNESCO, (2007), Qeshm Island, (bit.ly/3HGKK53) adresinden alındı.

United Nation Treaty Series, (1958), Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone,vol, 516, s. 205. Geneva.

United Nation Convention on of the Law Sea, (1982), (A/CONF.62/122) adresinden alındı.

United Nations, World Population Prospects, (2019), (https://population.un.org/wpp/) adresinden alındı.

Usta Pamuk, N. (2020), *Birleşik Arap Emirlikleri'nde Petrol Gelirlerinin Yerleşmeye Etkisi*, Doktora Tezi, İstanbul, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Vosoughi, M. (2009), *The Persian Gulf in History, The Kings of Hormuz*: From the Beginning until the Arrival of the Portuguese, P 89-104.

Wahid, H. (2015), *Almawqie Aljughrafi Li Madhiq Hurmuz Wa'atharuha fi Rasm Alsiyasa Alduwlia*, Majala Kuliya Altarbia Alsiyasia, Jamiea Babil, Qism Aljughrafiya, Mijalad; 21, Aleadad; 88, s. 452-456.

Wallin, M. (2018), *U.S. Military Bases and Facilities in the Middle East*, Amerıcan Securıty Project.

World port source,Port of Bandar Abbas : bit.ly/3FXVRFn http://www.worldportsource.com/ports/commerce/IRN_Port_of_Bandar_Abbas_3514.php adresinden alındı.

Worldport source,Kuwait,PortofShuwaikh. http://www.worldportsource.com/ports/review/KWT_Port_of_Shuwaikh_1591.php adresinden alındı.

Woods, John E. , Kennedy, Hugh , Khadduri, Majid , Chambers, Richard L. and Blake, Gerald Henry.(2021), "Iraq". Encyclopedia Britannica,. https://www.britannica.com/place/Iraq. Accessed 12 July 2021 (bit.ly/3rgP3yl) adresinden alındı.

World Oil Review (2017), Annual Report, Volume: 1, Rome: Italy.

World Oil Review- (2020), https://www.eni.com/assets/documents/eng/scenari-energetici/WORLD-OIL-REVIEW-2020-vol1.pdf

World Port Scorce ,2020, *King Abdulaziz Port Dammam*: (bit.ly/3wA4odV) adresinden alındı.

World Port Scorce, 2020, *King Fahad Industrial Port in Yanbu*: (bit.ly/3wwkNjs) adresinden alındı.

World Port Scorce, 2020, *King Fahad Industrial Port Jubail*: (bit.ly/3koqEm9) adresinden alındı.

World Port Scorce, 2020, *Jeddah Islamic Port*: (bit.ly/3khGKy3) adresinden alındı.

World Port Scorce, 2020, *King Abdul Aziz Port*: (bit.ly/3mW5nlv) adresinden alındı.

Worldometer:2021, Bahrain https://www.worldometers.info/gdp/bahrain-gdp/ adresinden alındı.

Worldometer:2021, Qatar https://www.worldometers.info/oil/qatar-oil/ adresinden alındı..

Worldometer:2021, Saudi Arabia Population, Online at, https://www.worldometers.info/world-population/saudi-arabia-population/ adresinden alındı.

Worldometer:(2021), Iraq, https://www.worldometers.info/world-population/iraq-population/(t.ly/y6Ko) adresinden alındı.

Worldometers, (2021), https://www.worldometers.info/world-population/iraq-population, < t.ly/y6Ko>) adresinden alındı.

Yazdani, Y. & Khani, M.Z. (2015). *Lark Historical Island Book* , Andisheh Excellence Publications,Tehran.

Yazdi, A. (2013), *Qeshm Island of Iran, Natural Academy of Geotourism Development*, Department of Geology, Kahnooj Branch, Islamic Azad University, Kahnooj, Iran.

Yin, S., Bai, & G., Gao, L. (Ed.) (2018), *A Facies and Palaeogeography-Based Approach for Analysis of Petroleum Systems in United Arab Emirates*, Journal of Palaeogeography, Volume: 7, Issue: 2, Page 168-178.

Zubada, A. (2016), *Mustaqbal Altnmya fi Almumalakt Alarabiya Alsaeudaya Baed Nudhub Alnaft (Aldarasa fi Aljughrafya Altanmiya)*, Risalat Majster, Saudiya, Jamiat Alnajah Alwutanaya, Kuliyat Aldirasat Alealya, Qism Aljaghrafya, Ghayir Manshura.