

ÇILGIN KANAL İSTANBUL GERÇEKTEN DE FAYDALI VE PARA BASACAK BİR PROJE Mİ ?
2011'de açıklanan kanal İstanbul projesi uzun süredir gündemde kendine yer buluyor.
Peki neden ayakları yere basmayan bir proje kanal İstanbul?



Sayın cumhurbaşkanımız hemen her gün meydanlarda kanal İstanbul'dan bahsediyor **"bu projeyi illa yapacağız"** diye üstüne basa basa dillendiriyor.

Onu dinleyenler de haklı olarak kanal İstanbul'un çok faydalı ülkemize para kazandıracak bir proje olduğuna inanıyor ve savunuyorlar.

Peki kanal İstanbul gerçekten faydalı bir proje mi? Gerçekten **"para basacak"** bir proje mi?

Kanal İstanbul... bir şekilde 2011 yılından beri gündemimizde olan sözde çılgın proje. Şimdi yeni bir seçim döneminde yeniden gündemde yeniden tartışılıyor. maliyeti ile tartışılıyor vereceği zararlar ile tartışılıyor ama kanal İstanbul projesi'ni ortaya atanlar bundan gelir elde edeceğimizi para basacağımızı söylüyor.

Bunların hepsini şimdi tek tek inceleyeceğiz.

Öncelikle kanal İstanbul nedir? Nerede yapılacaktır?

Kanal İstanbul projesi İstanbul boğazına alternatif bir geçiş koridoru oluşturmak için İstanbul'un batısında Trakya yarımadasını ikiye bölerek açılacak yapay bir kanal.

Kanal İstanbul'un kuzey-güney istikametinde uzunluğu 45-48 km uzunluğunda olacak. Genişliği ise 145-155 metre olacak.

Şimdi iktidar diyor ki; **"İstanbul boğazından tanker geçişleri tehlikeli oluyor bu yüzden kanal İstanbul'u yapacağız ve İstanbul'u bu tehlikeden kurtaracağız..."**

Öyle mi?

Bakınız İstanbul boğazı'nın en dar yerinde dahi genişliği (Rumeli Hisarı-Anadolu Hisarı arası) 700 metredir.

Şimdi en dar yeri 700 metreden geçerken tehlike arz eden tankerler AKP'nin yapacağı ve genişliği 150 metre olan kanal İstanbul'dan daha rahat geçecek öyle mi? Diren matematik diren geometri...

Yine kanal İstanbul'u yapmak isteyenler diyor ki; *"bu tankerler ve gemi kazaları şehri tehlikeye atıyor boğaz kenarında yaşayan halkı tehlikeye atıyor..."*

Peki eyvallah.

Ama yine kanal İstanbul'u yapmak isteyenler diyor ki; *"kanal İstanbul'un kıyısında yeni şehir yaşam alanları yapacağız..."*

Bu ne perhiz bu ne lahana turşusudur abicim?

İstanbul boğazı kenarındaki vatandaş için tehlike arz eden geçişler kanal İstanbul'un kıyısında kuracağınız yeni şehirlerde oturan vatandaş için tehlike arz etmeyecek mi?

Üstelik yukarıda da bahsettiğim üzere kanal İstanbul sadece 150 metre genişliğinde İstanbul boğazı ise 700 metre genişliğinde. hangisi daha tehlikeli olur?

Geçelim...

Kanalın coğrafi avantajı olacak mı?

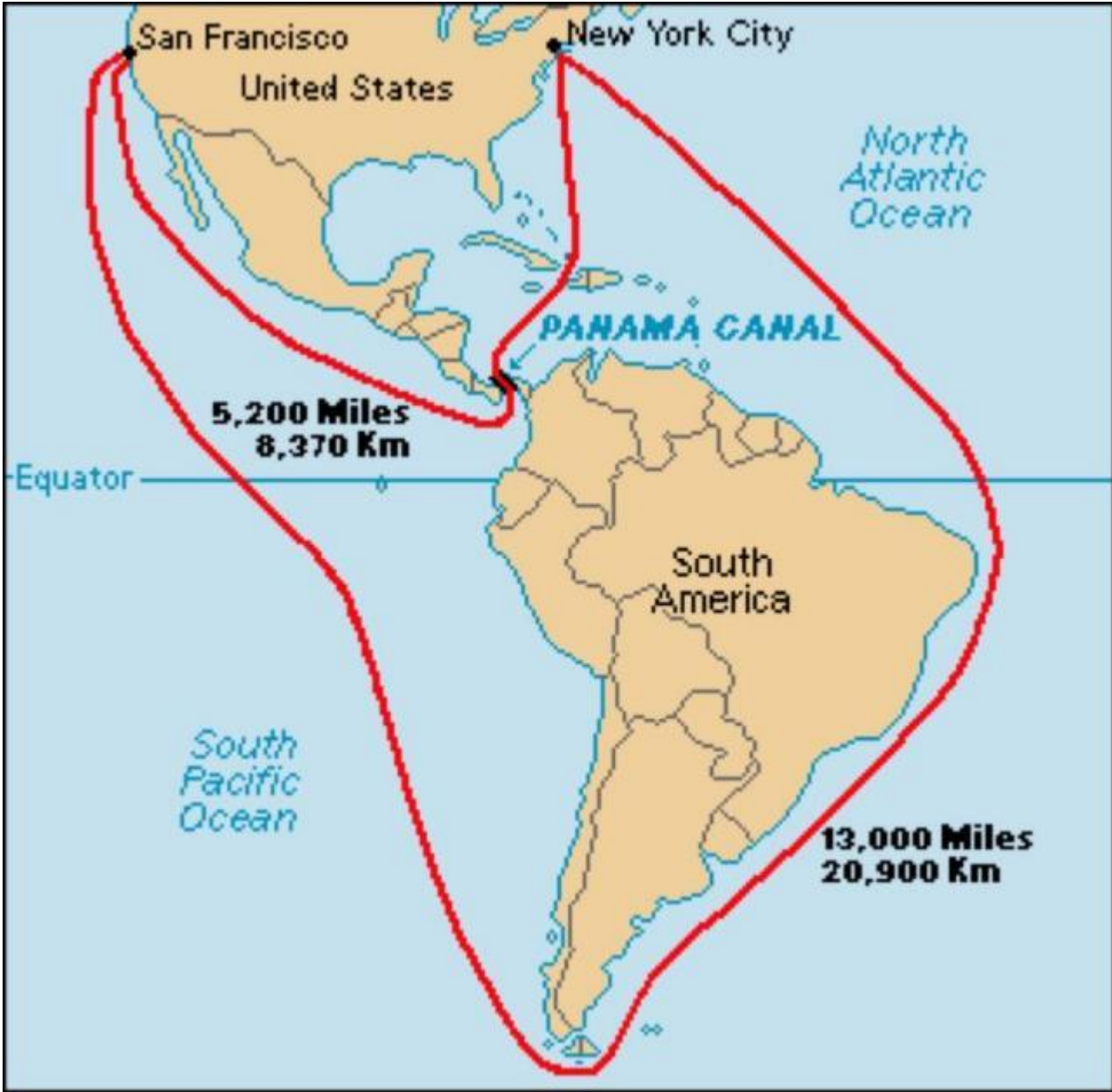
Kanal İstanbul'u yapacak olanlar diyor ki; *"İstanbul boğazı'ndan geçen gemilerden para alamıyoruz ama kanal İstanbul'dan geçen gemilerden para alacağız para basacağız yılda 8 milyar dolar gelir elde edeceğiz..."*

Öyle mi? İnceleyelim.

Bakınız bir kanal neden yapılır? Amacı nedir? Onu irdelemekle başlayalım.

Bu tip kanallar uzun yolları kısaltarak zamandan ve yakıttan tasarruf sağlamak için yapılırlar.

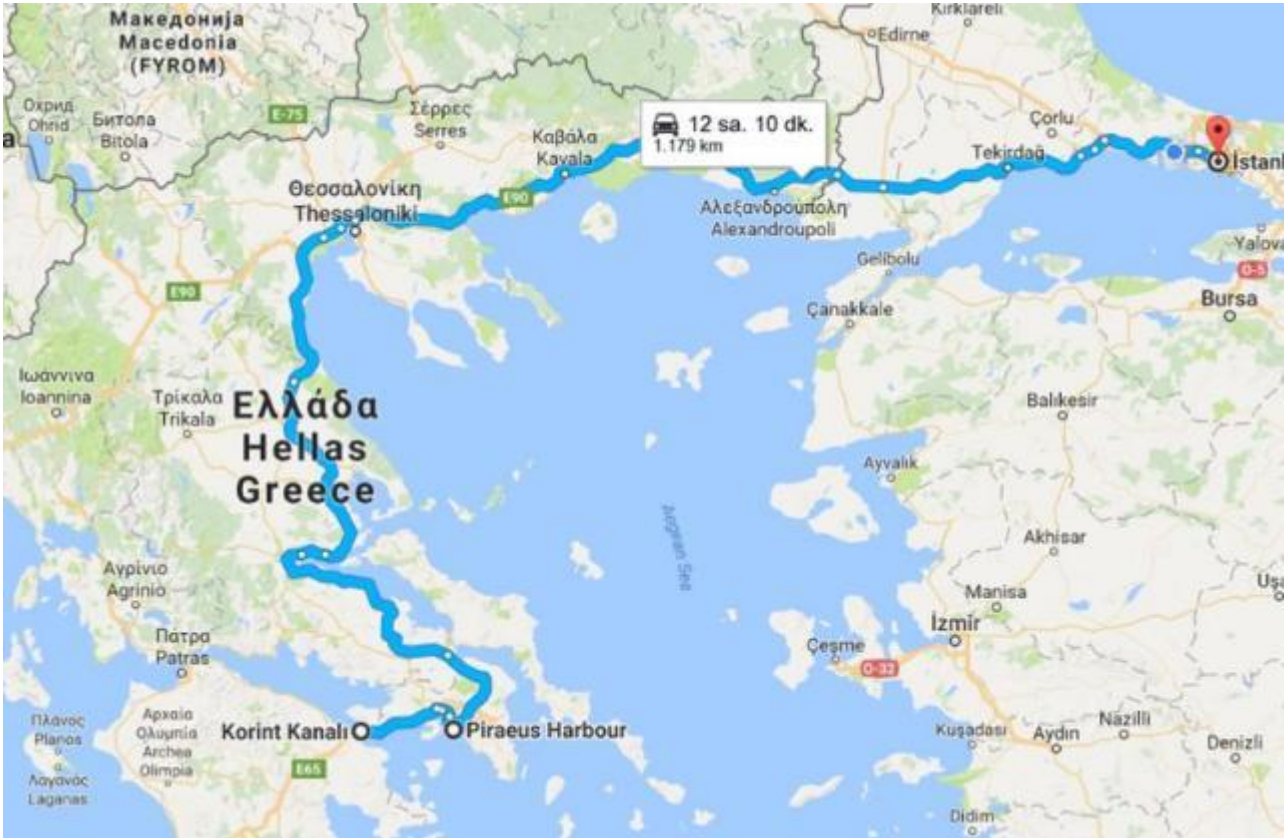
Örneğin Panama kanalı neden yapıldı? Pasifik'ten atlantik'e geçecek gemiler binlerce mil yol katedip güney Amerika kıtasını dolanmasın diye yapıldı. büyük fayda...



Süveyş kanalı aynı şekilde Hint okyanusu'ndan akdeniz'e oradan da atlantik'e geçecek gemiler afrika'nın en güney ucunu dolanıp binlerce mil yol ve zaman kaybetmesin diye yapıldı.



Yunanistan'da Korint kanalı var. pire limanı'na gidecek gemiler Mora yarımadasını dolanmasın diye yapıldı faydası büyük.



Almanya'da kiel kanalı var. Hamburg limanı'na gidecek gemiler Jutland yarımadasını dolaşmasın diye yapıldı...



Bakın bu kanalların hepsinin yol ve zamandan büyük tasarruf sağladıkları aşikar.

Peki kanal İstanbul? Yol ve zamandan bir kazanım olacak mı?

İstanbul boğazı'nın uzunluğu: 30 km.

Kanal İstanbul'un uzunluğu: 45 km.

Cevap: hayır.

Gelelim para mevzusuna

Biz şu an İstanbul boğazı'ndan geçen gemilerden para alabiliyor muyuz? Evet.

2017 yılında transit gemi geçişleri sırasında verilen fener tahlisiye ve kılavuzluk hizmetlerinden 2017 yılında 312 milyon 11 bin 630 lira gelir elde edilmiştir. kaynak

Yani kanal İstanbul'u yapmak isteyenlerin söylediği "**boğaz geçişlerinden para alamıyoruz**" safsatası koca bir yalandır.

Bu gelir az mı? Çok az.

Dünyanın en önemli su yollarından elde edilen bu gelir gerçekten çok az ve bu elde edilen gelirin hemen hemen tamamı zaten boğazların güvenliği işletmesi fener bakımları vb giderler için harcanıyor yani bu gelirin vatandaşa bir katkısı olmuyor.

Peki kanal İstanbul ile bu elde edilen gelirin artması söylendiği gibi yıllık 8 milyar dolara çıkması mümkün mü?

Şu konjonktürde mümkün değil. neden?

Çünkü Türkiye'nin taraf olduğu Montreux sözleşmesine istinaden transit gemilerin yukarıda bahsettiğimiz fener tahlisiye ve kılavuzluk hizmetleri ücretini ödeyerek İstanbul boğazından geçmeleri mümkün.

Şimdi bu su yolunu kullananların böyle bir hakkı bulunurken neden gidip daha uzun daha dar ve üstelik daha pahalı bir geçişi tercih etsinler?

Sen bu satırları okuyan arkadaşım diyelim ki bir geminin kaptanısın.

Karadeniz'den akdeniz'e açılacaksın önünde geçmek için iki seçenek var.

Birinci seçenek daha kısa (30 km) daha geniş (700 mt) ve daha ucuz.

İkinci seçenek daha uzun (45 km) daha dar (150 mt) ve daha pahalı...

Hangisini kullanırsın?

Peki Türkiye İstanbul boğazını kapatıp transit gemileri kanal İstanbul'dan geçmeye mecbur bırakabilir mi? Böyle bir şansımız imkanımız var mı?

Bakın yine Montreux boğazlar sözleşmesine göre İstanbul ve Çanakkale boğazları "**Türk karasuları**" statüsündedir. yani bu antlaşma geçerli olduğu sürece İstanbul ve Çanakkale boğazları'nın tapusu Türklere aittir.

Lakin rahatlıkla "**dış güçler**"(!) Olarak tanımlayabileceğimiz bir kuruluş var. [uluslararası denizcilik örgütü](#) (İMO).

Bu kuruluş dönem dönem bu boğazlar konusunu gündeme getirir ve "**boğazların Türk denetiminden alınıp uluslararası bir teşkilata bırakılması gerektiği**" gerekçesi ile Türkiye ile davalık olur. örneğin bu uluslararası denizcilik örgütü en son 1996 yılında boğazlar konusunu gündeme getirmiş ve boğazların uluslararası bir komisyona devri için lobicilik faaliyetlerinde bulunmuş.

Yani sözün özü bu iş hassas bir nokta arkadaşlar.



Montrö antlaşmasını duyuran gazete manşeti

Türkiye'nin boğazlar konusunda atacağı herhangi bir adım Montreux antlaşması ile boğazlar üzerinde elde ettiğimiz hakların uluslararası boyutlarda tartışmaya açılmasını gündeme getirebilir...

Bunun da tarihte örneği var:

Yine Montreux sözleşmesine istinaden transit gemilerden aldığımız fener tahlisiye ve kılavuzluk hizmetleri ücretlerinin "**altın frank**" üzerinden ödenmesi kayda alınmıştır.

Doları biliyoruz euro'yu biliyoruz Sterlin dinar falan da biliyoruz.

Bu altın frank ne ola ki? Bu altın frank o dönem kıymetli bir para olan frank'ın altın paritesini gösteren kurdur.

Türkiye 1982 yılında (kenan evren darbe dönemi-cunta dönemi) bir karar alıyor. bu karara göre tedavülden kalkmış olan altın frank yerine transit geçiş ücretini dolar üzerinden alacağını beyan ediyor ve bu karardan sonra transit geçiş ücretleri 10 misli artıyor.

Aslında işin hakkı bu. kazanmamız gereken para bu.

Yani Türkiye 1936 Montreux sözleşmesine göre hakkı olan parayı istiyor.

Aslında Türkiye bu hakkı olan parayı 1936 yılından 1953 yılına kadar bu geçişlerden alıyor (AKP'lilerin beğenmediği tek parti CeHaPe dönemi). 1953 yılında demokrat parti iktidarında altın frank kuru düşükten hesaplanıyor ve Türkiye ciddi anlamda bir gelir kaybına uğruyor.

Takip eden yıllarda da 1982'ye kadar bunu kimse sorgulamıyor. ne çoban sülü ne halkçı Ecevit bu konuya fırsat bulamıyor. ta ki 1982'ye kadar...

İşte 1982'de Türkiye resti çekiyor ve tedavülden kalkan altın frank yerine boğaz geçiş ücretlerinin dolar üzerinden alınacağını ilan edince uluslararası denizcilik örgütü dünyayı ayağa kaldırıyor. başta ABD İngiltere ve Yunanistan olmak üzere bütün dünya Türkiye'nin aldığı bu karara itiraz ediyor. hatta sovyet birliği Türkiye'yi resmen tehdit ediyor. Türkiye bu restlerin hepsine göğüs geriyor. ta ki 1983 senesine kadar.

1983 senesinde iktidara gelen ANAP ve başbakan Turgut özal ilk iş olarak ne yapıyorlar biliyor musunuz?

1982 senesinde Bülend ulusu başbakanlığındaki darbe hükümetinin aldığı bu kararın kanun haline getirilmesini erteliyor bu uygulamayı yürürlüğe koymaktan vazgeçiyorlar.

Aslında işin komiği ne peki onu biliyor musunuz?

Bu kararı uygulamaya koymaktan vazgeçen kişi olan Turgut özal 1982 yılında bunu gündeme getirip tasarıyı hazırlayan kişi yani başbakan'ın danışmanı bu altın frank olayını hükümetin kulağına fısıldayan kişi...

Boğazlardan para kazanamayışımızın sebeplerinden biri "*düşük altın frank kuru ile geçiş ücreti*" uygulayan Adnan Menderes ve demokrat parti.

İkinci sebep ise ANAP ve Turgut özal.

Anlıyorsunuz değil mi? Basit anlatmaya çalışıyorum. şu yukarıdaki saçmalığı anlayabildiniz umarım...



Turgut

Özal ve İbrahim Tatlıses

Şimdi biz boğazlardan para kazanamıyoruz az kazanıyoruz ya. bu kurnazlar araştırmış bulmuş bu altın frank olayını 2011'de gündeme getirmiş.

Enerji bakanı Taner yıldız "*altın frank'a geçeceğiz*" [diyor](#).

Dönemin başbakanı Tayyip Erdoğan "*çılgın*" kanal İstanbul projesini [açıklıyor](#).

Akp'nin altın frank açıklaması: 7 ocak 2011.

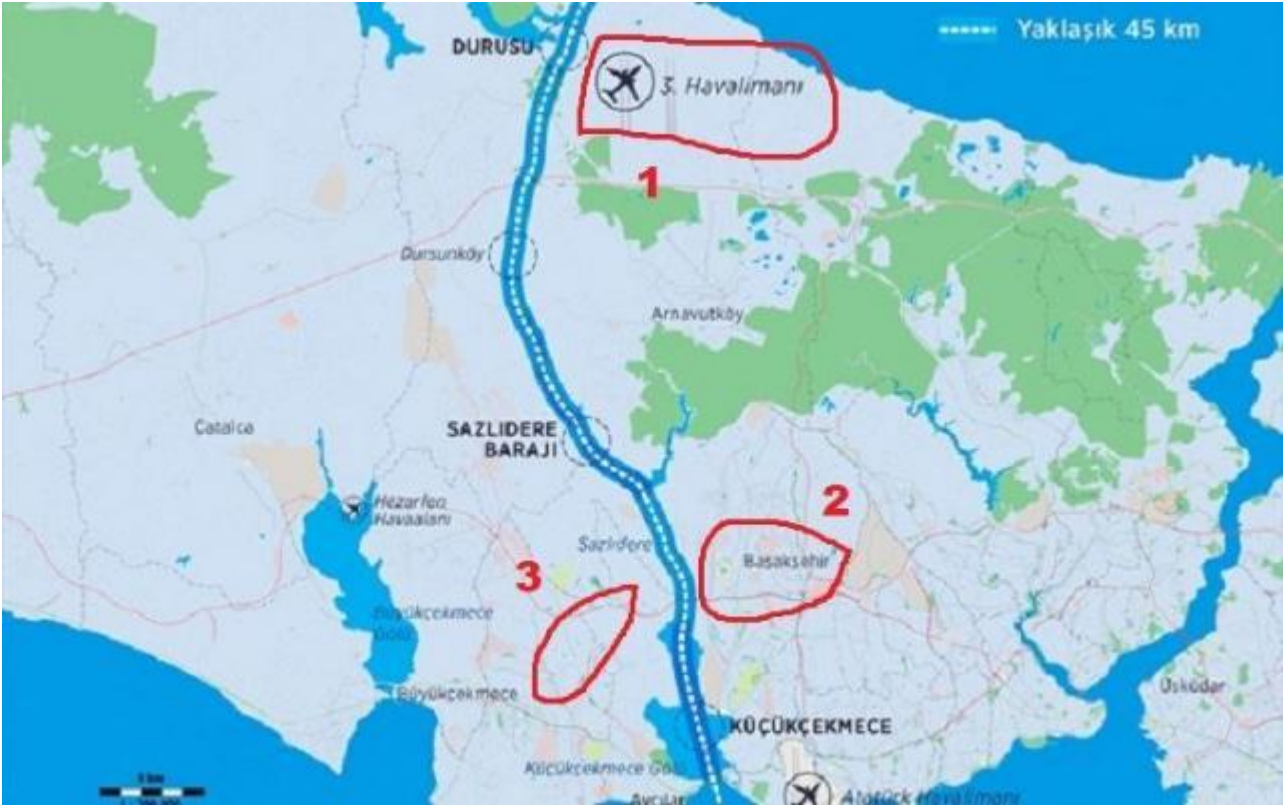
Akp'nin kanal İstanbul açıklaması: 27 nisan 2011.

Yani AKP boğazlardan geçiş gelirlerinin arttırılmasının pek mümkün olmadığını anlıyor ve 4 ay sonra apar topar çılgın proje açıklıyor.

Sanırım para-gelir olayına da yeterince değindik. bunu da geçelim.

Bir başka husus da kanal İstanbul'un güzergahı ve ekolojik denge sorunu

Önce kanal İstanbul'un güzergah haritasına bir bakalım.



Haritada görülen 1 numaralı bölge dünyanın en birinci çılgın projesi olan ve kiskanılan 3. havalimanı. 2 ve 3 numaralı bölgeler de yerleşim nüfusunun oldukça yoğun olduğu bölgeler.

Şimdi yazının başında değindiğimiz boğaz geçişinde tehlike arz eden tanker geçişleri bu 3 bölge için tehlike arz etmeyecek mi?

Mazallah kanal İstanbul'dan geçen dev bir tankerin kaza yapması patlaması durumunda bu 3 bölge felakete açık değil mi?

Misal bir tanker kazası olunca yükselen simsiyah dumanlar 3. havalimanı trafiğini tehlikeye atmayacak mı?

Ya da çıkan duman ve zehirli gazlar 2 ve 3 numaralı bölgelerdeki halkın sağlığını tehdit etmeyecek mi?

Hükümet diyor ki; "[çılgın proje ekolojik dengeyi bozmaz...](#)"

Bunu diyen kişi veysel Eroğlu.

Yani antik kent için "[birkaç yüzyıl daha toprak altında kalsa ne olur?](#)" Diyen "[dünyanın en çevreci bakanı benim](#)" diyen "[NASA da kim? Biz onlardan iyiyiz](#)" diyen "[heslerin bir zararı yok](#)" deyip sonra "[biz hesler konusunda hata yaptık](#)" diye itiraf eden bir bakan.

Yani böyle bir bakan ekolojik denge bozulmaz diyorsa kesinlikle o ekolojik denge bozulur.

Kaldı ki uzman raporları da kanal İstanbul'un ekolojik dengeyi tahrip edeceği [yönünde](#).

Kısaca anlatmaya çalıştığım üzere

(evet ancak bu kadar kısa oldu uzamasın diye çevre konusuna giremedim bile detaylı olarak)

Kanal İstanbul'un bize maliyetten başka bir katkısı olmayacak sevgili arkadaşlar.

[LINK : https://seyler.eksisozluk.com/cilgin-kanal-istanbul-gerçekten-de-faydalı-ve-para-basacak-bir-proje-mi](https://seyler.eksisozluk.com/cilgin-kanal-istanbul-gerçekten-de-faydalı-ve-para-basacak-bir-proje-mi)

[status draft]

[nogallery]

[geotag on]

[publicize off|twitter|facebook]

[category güvenlik]

[tags DENİZLERİMİZ DOSYASI, ÇILGIN KANAL, İSTANBUL, PARA, PROJE]