

KANAL
İSTANBUL'UN
EKONOMİSİ:
PROJE FİKRİ
NEDEN
YAPILABİLİR
DEĞİL?



Giriş

Türkiye'nin, 1960'ta Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulmasını takip eden dönemlerde önemli bir yatırım planlaması geleneği oluşmuştu. Yetmiş insan kaynağı ve kamu yararının temel ilke olduğu planlama öncelikleri, ülkenin yatırım kararlarına yön verdi. Hatta güncel **kamu yatırım programı ve projelerini hazırlama mevzuatı** da bu geleneğe yaslanıyor.

Kanal İstanbul proje fikri kamuoyunun gündemine ilk olarak 2011 yılında bir seçim vaadi olarak gelmişti. Ancak aradan geçen on yıla rağmen, hala kamu ve ilgili kurumlarla paylaşılmış bir **fizibilite raporu** bulunmuyor. Fizibilite raporu, bu ölçekteki bir yatırım kararının, **faraziyelere değil somut hakikatlere dayandırıldığı** ve proje fikrinin yapılabilir olduğu konusunda kuşku oluşmaması için elzem. Yetkililerin **yapılacak köprü sayısından, projenin toplam maliyetine ve tamamlanma süresine** kadar hemen her konuda kendi içinde **çelişen** söylemleri, bir fizibilite raporunun yalnızca kamuoyuyla paylaşılmadığına değil, aynı zamanda hiç bulunmadığına da işaret ediyor.

Kanal İstanbul'la amaçlananın bir su yolu inşa etmek olmadığını, **bunun öteden beri bir gayrimenkul projesi olarak kurgulandığını**, bütün piyasa ve kamu aktörleri ile yurttaşların öteden beri algıladıklarına dair yeterince delil var. Ancak bir gayrimenkul projesi olarak kurgulandığı gerçeği göz önünde bulundurulduğunda bile proje fikrinin yine de pek çok tutarsızlık içerdiği dikkat çekiyor.

Kanal İstanbul'un yapılabilirliği konusunda hangi hususların gözden kaçırıldığını ortaya koymak ve proje fikrinin kamusal fayda üretme kapasitesini sorgulamak bu kitapçığın temel amacı. Proje fikrine dayanak olarak sunulan çelişki ve tutarsızlıklar, bilimsel veriler ve uzman görüşleri ışığında tarafsız bir gözle ortaya konmaya çalışıldı. Bu bağlamda Dr. Mete Durdağ'ın Şubat 2021'de ANKA Enstitüsü'nde yayımlanan **"Kanal İstanbul Projesinin Fizibilite Etüdü: İlgili Mevzuata Göre Bu Proje Fizibil mi (Yapılabilir mi)?"** başlıklı raporu bu çalışma için temel başvuru kaynağı oldu. Ayrıca Prof. Dr. Uğur Emek, Prof. Dr. Doğanay Tolunay, Doç. Dr. Ümit Akçay, Dr. Atilla Yeşilada ve ekonomist Harun Şişmanyazıcı'nın da muhtelif çalışmalarına başvuruldu.



Türkiye'de kalkınma odaklı büyük projelerin yapılması geleneği hangi deneyimlere yaslanıyor?

1934 yılından itibaren uygulamaya konan Beş Yıllık Sanayileşme Planları ile başlayan ekonomi planlaması geleneği, 1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulmasıyla **Beş Yıllık Kalkınma Planları** üzerinden daha sistematik hale geldi. Periyodik olarak oluşturulan kalkınma planlarına ek olarak çeşitli düzeylerde ve ölçeklerde daha özelleşmiş (Güneydoğu Anadolu Projesi gibi) tematik planların da hazırlandığı ve uygulandığı görüldü. **Sağlıklı kamu yatırım programı ve projelerinin hazırlanması ve değerlendirilmesi** için idari ve yasal düzenleme ile teknik kapasitenin de oluşturulmasıyla birlikte **bir planlama geleneğinin** oluştuğundan söz edilebilir.

1980 yılında duyurulan **25 Ocak Kararları**'yla birlikte kamu kesiminin ekonomideki ağırlığının azaltılarak serbest piyasa ekonomisine geçilmesi stratejileri gündeme geldi. Buna bağlı olarak planlı ekonomi uygulamaları yerine, yönlendirici ve yol gösterici programlar hazırlanmaya başlandı.

2005 yılında kabul edilen Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile birlikte, **bütçe hazırlama süreçleri ve bütçenin stratejik programlarla uyumunda** yeni bir aşamaya geçildi. 2011'de Devlet Planlama Teşkilatı 'bürokratik vesayet' gerekçesiyle kapatıldı ve teşkilatın kurumsal kapasitesi **Kalkınma Bakanlığı**'na devredildi. 2018'de Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçilmesiyle birlikte, ekonomik programlar hazırlama yetkisi **Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı**'na geçti.

Günümüzde Orta Vadeli Programlar ve Yıllık Programlarla ekonominin yönlendirilmeye çalışıldığı görülüyor. Ancak **Cumhuriyet tarihi boyunca kazanılmış planlama deneyimlerinin, kurumsal dönüşümler sırasında ne ölçüde korunduğu tartışma konusudur.**



Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi nasıl bir çerçeve sunuyor?

Sınırlı kamu kaynaklarının verimli, ekonomik ve etkin kullanımı için uyulması gereken ilke, hedef, öncelik ve hesaplama yöntemlerini tarif eden **Bütçe Hazırlama Rehberi** ve **Kamu Yatırım Programı Hazırlama Rehberi** isimli iki doküman, her yıl Bütçe süreçleri başlarken Cumhurbaşkanlığı tarafından tüm kamu idarelerine gönderiliyor.

2020-2022 dönemi **Kamu Yatırım Programı Hazırlama Rehberi**, önerilecek kamu yatırımlarının Avrupa Birliği standartlarına uygun bir formatta hazırlanmış **fizibilite etüdlerine** dayandırılmasını şart koşuyor.

Kamu yatırımlarını düzenleyen yasal mevzuatın genel itibarıyla yeterli olduğunu ancak **uygulamada işlevsiz hale getirildiğini** savunan Dr. Durdağ, yaratılan kolaylaştırıcı istisna hükümlere rağmen Kanal İstanbul'un yatırım programına alınmamış olmasının bir sorunun varlığına işaret ettiğine dikkat çekiyor.



Bir fikrin proje olarak adlandırılabilmesi için hangi ön aşamaları geçmiş olması gerekir?

Bir fikrin kamu yatırımları bağlamında proje olarak değerlendirilebilmesi için bazı aşamalardan geçmiş olması gerekiyor. Bunlardan ilki, proje fikrinin bir **ön fizibilitesinin** yapılması. Bu aşamada projenin tamamını temsil edebilecek bir **örneklem** üzerinden bilimsel esaslara uygun bir analiz yapılarak fikrin uygulanmaya değer olup olmadığı test edilir. Proje fikrinin bir sonraki aşamaya geçebilmesi için, **üst ölçekli politikalarla uyumu ve sağlması muhtemel yararlar** gözetilerek yönetici tarafından değerlendirilmesi gerekir. Yöneticinin siyasi risk olarak projeye dönüşecek fikri sahiplenmesi sonrasında üçüncü aşamaya geçilir. Bu aşamada, proje fikrinin kapsamına aldığı sahada **ayrıntılı çevresel ve sosyal etki değerlendirmeleri** yapılır. Dördüncü aşamada ise, bu etki değerlendirmeleri

ışığında proje fikrinin **fizibilite etüdü ile finansal ve ekonomik maliyet-fayda analizleri** yapılır.

Bu dört aşamayı tamamlayan **proje fikri** artık bir **proje** olarak adlandırılabilir.

Uzmanların, **Kanal İstanbul'u bir proje olarak adlandırma çekincesinin** temelinde, bu aşamaların gereğince yerine getirildiği şüphesi var. Üst ölçekli politika belgeleriyle uyumsuzluğu, çevresel ve sosyal etki değerlendirmesinin yöntemi ve kapsamı itibarıyla yetersiz bulunması, henüz kamuoyuyla paylaşılmış bir fizibilite etüdünün bulunmaması ve fayda-maliyet analizlerindeki tutarsızlıklar bu kanaati tesis eden nedenler olarak gösteriliyor.



Kanal İstanbul, üst politika belgeleriyle uyumlu bir yatırım önerisi mi?

Kısa cevap; hayır!

Kanal İstanbul'un, üst politika belgelerinde vurgulanan **ulusal, sektörel, bölgesel ve proje bazındaki öncelikler** ile tamamen uyumsuz olduğu görülüyor.

11. Kalkınma Planı ve diğer üst politika dokümanlarında **bölgeler arası ve bölge içi gelişmişlik farklarının azaltılmasına** öncelik verilmesi hedeflenmişti. Ancak uzmanlar Kanal İstanbul ile, Türkiye'de, İstanbul ve Marmara Bölgesi lehine olan büyük bölgesel eşitsizliklerin yanında, mevcut kent içi eşitsizliklerin de artacağı öngörüsünde bulunuyor.

Uzmanlar ayrıca, devasa miktardaki kamusal kaynakların Kanal İstanbul'a tahsis edilecek olmasını, **sınırlı yatırım kaynaklarının sektörel dağılımını** öngören **ulusal plan ve programların** hilafına bir tercih olarak yorumluyor. Böylece tarım ve sanayi gibi üretim kapasitesini büyütecek ve çok daha yüksek katma değer yaratacak yatırımların dışlanmasının gündeme geldiğine dikkat çekiyor.

Ekonomistler, Kanal İstanbul Projesi'nin, kamu yatırım stokunu daha sağlıklı ve rasyonel bir yapıya kavuşturmak için vurgulanan **proje bazlı önceliklerin tümüne aykırı** olduğu görüşünde ortaklaşıyor.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın üst politika belgelerinde yer alan mega projeler arasında **Kanal İstanbul adının anılmadığı** görülüyor. Bakanlığın denizcilik sektörü özelinde 2023 yılı için saydığı 11 hedeften herhangi birinin **Kanal İstanbul'a ilişkin bir değerlendirme içermemesi** ve bu hedeflerden biri olan **İstanbul Boğazı'nda seyir güvenliğini arttıracak eylemler** arasında Kanal İstanbul'un olmaması da bu proje fikrinin aleyhine ve onu görmezden gelen bir perspektifin hakim olduğunu gösteriyor.



Şeffaflık ve mali saydamlık neden önemli?

Yurttaşlardan toplanan vergiler, **kamu kaynakları** olarak tarif edilen birikimin esasını oluşturuyor. Dolayısıyla yurttaşların bireysel olarak veya kendi adlarına işlem yapmakla yetkilendirdikleri kamu kurum ve kuruluşları eliyle bu kaynakların nerelere ve ne şekilde harcandığını **izleme ve denetleme** hakkı var. Demokrasilerin oluşmasındaki erken tartışmaların vergiler hakkında olması da bu meselenin merkezi rolüne işaret ediyor.

Hem kaynakları **toplumun tamamına fayda üretecek** doğru yatırımlara yönlendirmek ve hem de **israf ve yolsuzluk** gibi istenmeyen sonuçların

ortaya çıkmasını baştan engellemek için **izleme ve denetleme** süreçleri bu bakımdan çok kritik. Türkiye'deki kamu yatırım programını ilgilendiren mevzuatın da **can alıcı vurgusunun** kamu kaynaklarının kullanımında **mali saydamlık ve şeffaflığın sağlanması** üzerine olması bu bakımdan tesadüf değil. Yöneticilerin iyi niyetine havale edilemeyecek kadar büyük bütçeler söz konusu.

Sonuç olarak kamu kaynaklarının nerelere harcandığının kontrolü için harcamaların takip edilebilir olması gerekir. Bu da sistemin ne kadar şeffaf olduğu ile çok alakalı.



Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) modeli ne demek?

Bir kamu yatırımına, **kamu yönetimleri ile özel girişimcilerin maliyet, risk ve getirilerini paylaşacak biçimde ortak olması** KÖİ modelinin esasını oluşturuyor. Ortaklığın ne şekilde kurulacağı, maliyet, risk ve getirilerin ne şekilde paylaşılacağı gibi hususlar **sözleşmeyle belirleniyor**. 1980'li yıllarda başlayan neoliberal iktisadi paradigmayla birlikte dünya çapında **büyük altyapı projelerinin finansmanı** için bu modele sıkça başvuruldu. Özel sektörün desteklenmesi ve devletlerin ekonomik faaliyet sahasının sınırlandırılmasının, bu modelin esas motivasyonu olduğu görüldü. Uzun yıllar boyunca Dünya Bankası ve IMF gibi uluslararası kredi ve finans kuruluşlarınca da teşvik edildi.

Ancak son yıllarda bu yatırım modelinin **önemli açmazları** olduğunu gösteren pek çok **bilimsel çalışma** yapıldı. Bu çalışmaların ortaklaştığı konuların başında, KÖİ modelinin **ilave kaynak yaratmadığı** tespiti geliyor. **Kamu yatırım yükümlülüklerinin bütçe kontrolü dışında kalması** ise bir başka önemli eleştiri konusu. Bu metodla hayata geçirilen projelerin, **geleneksel yöntemle kıyasla çok daha pahalıya mal olduğu** da görülüyor. Hazine garantileri nedeniyle risk paylaşımının fiili olarak asla gerçekleşmediği ve **riskin tamamen kamuya yüklendiği** eleştirileri de modelin bir diğer açmazı olarak gösteriliyor. Şeffaf olmayan **ihale süreçlerinin nepotizm ve yolsuzluğa açık olduğu** da sıkça dile getiriliyor.



Yap-İşlet-Devret (YİD) yöntemi nasıl işliyor?

Esasında yaygın adıyla "Yap-İşlet-Devret" olarak isimlendirilen yöntem, kamu-özel işbirliği modelinin **bir alt uygulaması**. Yani kamu ve özel sektör arasında kurulacak işbirliğinin hangi esaslara göre yürütüleceğini tarif ediyor. Teorik olarak bir altyapının **kurulum maliyetini** karşılayan özel bir kuruluşun, bu altyapının **işletme imtiyazlarını** sınırlı süreliğine devralmasını ve sözleşmede tanımlanan süre sona erdiğinde bu alt yapıyı yeniden kamuya devretmesini ifade ediyor. Özel bir teşebbüsün asıl maksadının kar etmek olduğu düşünüldüğünde, **altyapının işletilmesi sırasında elde edeceği kazancın yatırım maliyetlerinden fazla olması beklenir**. Sonuç olarak, arada oluşan kar farkının ise uzun periyotta kamuya yüklendiği görülür.



Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) modelinin Türkiye uygulamasında ne tür sorunlarla karşılaşılıyor?

Türkiye'de büyük altyapı projelerinde bu modele başvurmanın norm haline gelmesine yönelik önemli eleştiriler dile getiriliyor:

Yatırımcıların cezbedilmesi için **verilen garantilerin gerçekteki kullanım oranlarının çok üzerinde olması** bu eleştirilerden ilki. Dolayısıyla yatırım maliyetlerinin özel sektör tarafından karşılanması avantajı, bu durumda istenen faydayı sağlamıyor. Çünkü garanti edilen kullanım oranına ulaşmayan yatırımlarda fark, kamu bütçesinden karşılanıyor. Bu da her yıl bütçeye önemli bir yük bindiriyor. Ayrıca yerel olarak yapılan yatırımların ulusal bütçeden karşılanması, yatırım yapılan tesisi kullanmayan yurttaşların da dolaylı olarak bu **bedele ortak olması** anlamına geliyor.

Verilen garantilere rağmen **yurttaşlardan alınan dramatik kullanım bedelleri** de bir diğer önemli eleştiri başlığı. Lokasyon seçimleri ve kapasitesi yönüyle bir proje doğru bir yatırım kararı gibi görünse de, yurttaşların karşılayamayacağı bedellerin tanımlanmasının projelerin atılmasına neden olduğu ve istenen etkinlik düzeyinde yarar üretmediği yorumları yapılıyor.

Sözleşmede belirlenen kullanım bedellerinin yüksek olduğu hallerde yurttaşların kullanım talebini arttırmak için, **daha düşük bir tutar üzerinden tahsilat yapılabilir**. Yasal adı **katkı payı** olan bu ödemeler de bütçeden karşılanıyor.

Bir diğer eleştiri, **garantilerin Türk Lirası yerine yabancı para birimleri cinsinden veriliyor olması**. Bu eleştiriye göre, döviz kurundaki dalgalanmalar nedeniyle borç miktarında devasa artışlar ortaya çıkıyor.

Anlaşmazlıklarda Türkiye mahkemeleri yerine uluslararası tahkimin adres gösterilmesi de bir başka eleştiri konusu. Bunun Türkiye'nin egemenlik sahasını daralttığını ve uzun vadede ulusal çıkarlara zarar vereceği yorumları yapılıyor.



Kanal İstanbul Projesi için nasıl bir finansman ve işletme modeli öngörülüyor?

Ortaklaştırılan söylemden anlaşıldığı kadarıyla, merkezi yönetimin öncelikli tercihinin **kamu-özel işbirliği** modeli ve **Yap-İşlet-Devret** yöntemi olduğu anlaşılıyor. Aynı zamanda bu modelle finansman sağlanamaması durumunda projenin **merkezi bütçeden** karşılanabileceği de dile getiriliyor.

ÇED Raporu'nda, 14 Numaralı Kararname ile Kanal İstanbul Projesi'nin Yap-İşlet-Devret modeliyle hayata geçirilmesinin kararlaştırıldığı bilgisi yer alıyor (3-267). Ancak rapora "kararname" ibaresinin sehven yazıldığı, kastedilenin 3996 Numaralı Kanun 14. maddesi olduğu anlaşılıyor. Buna göre Kanal İstanbul ve benzeri su yolu proje-

leri **Devlet İhale Kanunu'na tabi olmaktan çıkarılmış** ve bu iş ve işlemlerin nasıl yürütüleceği yetkisi Cumhurbaşkanı'na devredilmişti. Ancak Kanal İstanbul'u ilgilendiren asıl proje, aradan geçen zamana rağmen henüz ihaleye çıkmış değil.

Önemli bir detay: Kanal İstanbul hakkında bir yatırım kararının verilebilmesi için **kamu yatırım programı ve projelerinin hazırlanması mevzuatında** belirtilen şartların yerine getirilmiş olması gerekiyor. Bu şartların yerine getirilip getirilmediğine ilişkin herhangi bir sorgulamanın ise, konunun **ticari sır** kapsamında olduğu gerekçesiyle savuşturulduğu görülüyor.



Kamuyu ilgilendiren bir yatırımın ticari sır kapsamında değerlendiriliyor olmasının anlamı ne?

Demokrasilerde kamu kaynaklarını yönetme yetkisine sahip kişi ve kurumlar, kaynakların **ekonomik, verimli, etkili ve hukuka uygun** olarak kullanıldığına ilişkin bir **kamusal denetim** için her an bilgi sağlama yükümlülüğü altındadır. Ancak üst ölçekli yatırım kararlarına ilişkin şeffaflık endişeleri dile getirildiğinde, **konunun ticari sır kapsamında olduğu** gerekçesiyle, çoğu durumda talep edilen bilginin kamuoyuna sağlanmadığı görülüyor. Kanal İstanbul Projesi için de bu argümanın kullanıldığına pek çok defa tanık olundu.

Kamu yararı kavramı, modern hukukun en önemli dayanaklarından biri. Dolayısıyla özel kişi ve toplum çıkarının çatıştığı durumlarda, toplum yararının öncelenmesi pratikleri bu kavrama dayanıyor. Taraflardan birinin **kamu** olduğu durumlarda **ticari sır** konusunun gündeme gelmesi bu nedenle söz konusu olamaz. Kamu yararının bireylerin yararından daha üstün olduğu, Anayasa Mahkemesi kararlarında da defalarca kez teyit edildi.



Proje için güzergâh seçimi sırasında nasıl bir süreç izlendi?

Kanal İstanbul Projesi fikri üzerine çalışmaların ilk kez **90'ların sonunda** başladığı iddiaları dile getirilmiş olsa da, proje fikri hakkında ilk somut adımın **2008** yılında güzergâh seçimi için yapılan ön-çalışmalarla atıldığı söylenebilir. Bu dönemde Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülen sürecin **çok gizli** koduyla yürütüldüğünü ifade eden Dr. Durdağ, Kuzey Marmara Otoyolu'nun etütleri yapılmış gibi Kanal İstanbul etütlerinin yapıldığını ifade ediyor. Bu ön-çalışmanın tamamlanmasının ardından **Küçükçekmece-Durusu Hattı için 2010 yılında dönemin başbakanından olur alındığı** ve **2011 yılında "çılgın proje"** olarak lanse edildiği sırada da **güzergâhın çoktan belirlenmiş olduğu**

anlaşıyor. Durdağ, bu tarihten sonra proje güzergâhı üzerine yapıldığı söylenen bütün çalışmaların güzergâh seçimini yönlendirme yerine, halihazırda seçilmiş olan güzergâhı doğrulamayı amaçladığını belirtiyor.

Söz edilen dönemde Kanal İstanbul için seçilen güzergâhta yoğun bir **gayrimenkul spekülasyonu** yapıldığına dair ulusal basına yansıyan iddialar da bu görüşü destekler nitelikte. Ayrıca, TKGM'nin yıllara göre satış sayılarını paylaştığı ısı haritası da gayrimenkul hareketliliğinin arttığını gösteriyor.



Kanal kazısının doğal su yatağı olan bir alanda yapılacağı söylemi neden sorunlu?

Doğal su yatağı olarak tarif edilen yapıyla kastedilen **Sazlıdere Barajı**, İstanbul'un en önemli içme suyu rezervlerinden biri. Buradaki devasa su kaynağının kaybedilmesi görmezden gelinse bile barajın bir su yatağı haline getirilmesi için **mevcut suyun tahliye edilmesi**, kalan çamur içinde kazı yapılarak **yatağın genişletilmesi**, buradan çıkacak **hafriyatın tahliyesi**, kanal yatağının **betonla kaplanması** gibi bir çok operasyonun yerine tamamlanması gerekecek. Tepelik, kayalık alanlarda kilometrelerce uzunluğunda kazı yapılması, tonlarca dinamit patlatılması ve önceki adımdaki işlemlerin tekrarlanması gerekecek. Ayrıca özellikle Kü-

çükçekmece Gölü ve Kanal'ın Marmara Denizi'ne bağlanacağı kıyılarda, adına **dip taraması** denen yöntemle deniz tabanından balıkçı çıkarılması da gerekecek.

Sonuçta Kanal'ın işlevsel hale getirilebilmesi için en iyimser tahminlere göre toplamda **en az 1,2 milyar metreküp kazı malzemesi**, denizden çıkarılacak **200 milyon metreküp balıkçı** ve **en az 15 milyon metreküp zemin üstü malzemenin** hareketi söz konusu olacak.



Proje ilk ortaya atıldığından bu yana ne kadar farklılaştı?

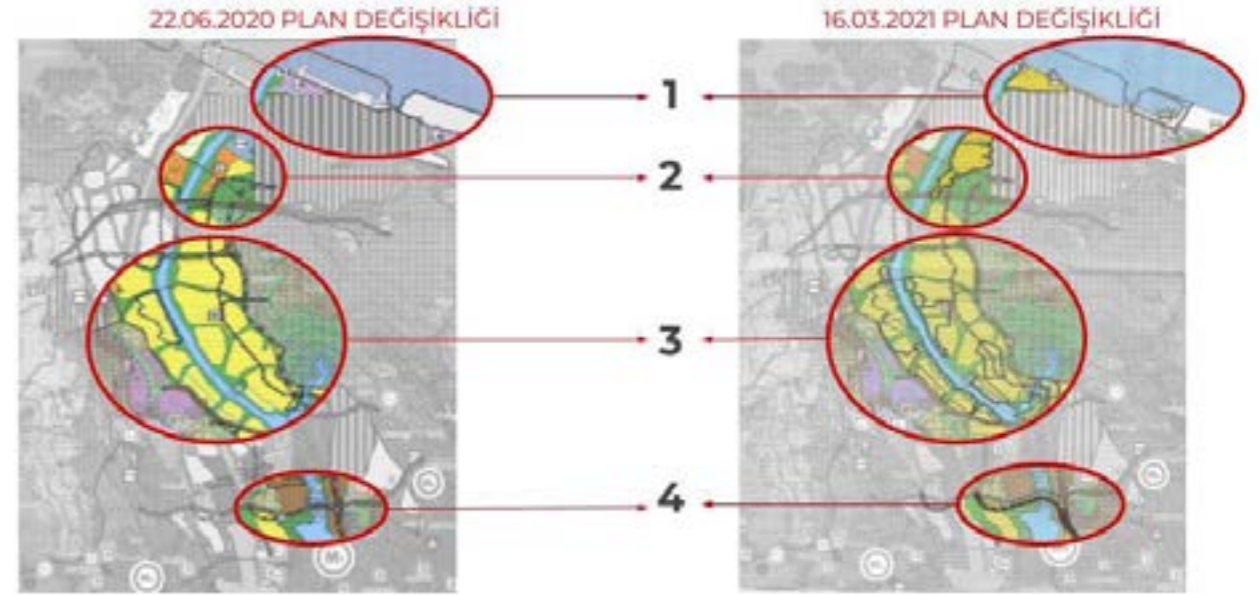
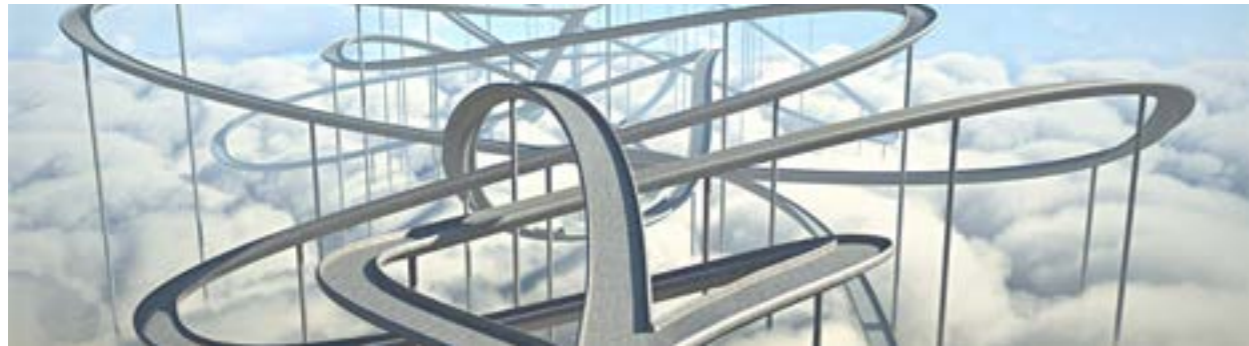
Kanal İstanbul Projesi, bir seçim vaadi olarak ilk kez ortaya atıldığı 2011 yılından bu yana çok farklı biçimlerde takdim edildi. Su yolunun **genişliği için 150 ila 300 metre, derinliği için ise 30 ila 20,75 metre** aralığında farklı büyüklükler dillendirildi. Kanal üzerine inşa edilecek **köprülerin sayıları, konumları ve tasarımları** hakkında da farklı zamanlarda çelişkili açıklamalar yapıldı. Sözcüleri, Kanal'ı aşmak için inşa edilecek köprü sayısına ilişkin 5 ila 11 arasında farklı sayılar telaffuz edildi.

Kanal kazısı sırasında çıkarılacak **1,2 milyar metreküp hacmindeki hafriyat atığıyla** ne yapılacağı konusunda da farklı zamanlarda farklı önerilerin gündeme getirildiği görüldü. Projenin ilk sunulduğu dönemlerde çıkarılacak hafriyatla Marmara Denizi açıklarına **3 adet yapay adanın** yapılacağı söylenmiş ancak bu öneri zamanla, Karadeniz kıyısına **deniz dolgusu** yapılması kararına evrilmişti.

Mekansal planlardaki **arazi kullanım kararlarında** da pek çok değişiklik yapıldı. **Lojistik, teknoloji geliştirme ve turizm** bölgelerinin **gelişme konut alanlarına** dönüştürüldüğü, özel proje alanları tanımıyla da alan kullanım kararlarının geleceğe havale edildiği görüldü.

Projenin toplamda ne kadar mal olacağı ise üzerinde en az anlaşılacak husus. Merkezi yönetimin temsilcileri tarafından farklı zamanlarda **birbirleriyle çelişen ve kendi içinde tutarsızlıklar içeren** pek çok farklı beyan basına yansıdı.

Uzmanlar, **proje önerisindeki her hayati değişiklikten sonra projenin hala yapılabilir olduğunun savunulmasının projenin yapılabilir olmadığına işaret ettiğine** dikkat çekiyor.



- 1 Kıyı Tesis Alanı küçültüldü.
Lojistik Bölge ve Teknoloji Geliştirme Bölgesi, Kentsel Gelişme (konut) Alanı'na dönüştürüldü.
- 2 Turizm Bölgesi, Kentsel Gelişme (konut) Alanı'na dönüştürüldü.
- 3 Özel Proje Alanlarının sınırlarında değişiklik yapıldı ve yeni Özel Proje Alanları tanımlandı.
Özel Proje Alanlarında %140 emsal artışı gerçekleştirildi. Bu, gizli bir nüfus artışının amaçlandığı anlamına geliyor. Özel Proje Alanlarında ne tür fonksiyonların tanımlanacağı bilgisi kamuya açıklanmadı.
- 4 Demiryolu güzergâhında yapılan değişiklikler başlangıçtaki plandan önemli bir sapma anlamına geliyor.

Nasıl bir arsa/arazi spekülasyonu süreci yaşandı?

Kanal İstanbul fikri ilk açıklandığından beri, bu konuda araçlara sahip olduğu halde, merkezi yönetimin **gayrimenkul satışlarıyla alakalı herhangi bir düzenleme yapmadığı görülüyor**. Bu nedenle 2011 yılından bu yana çok büyük bir **arazi spekülasyonu furyasının** yaşandığı, basına yansıyan "30 milyon m² arazinin el değiştirdiği" haberleri ile doğrulanıyor. Tapu ve Kadastro Paylaşım Sistemi (TAKPAS) üzerinden sorgulanabilen mülk sahipliği durumunun bu haberlerden sonra erişime kapatılmasının ortaya çıkan karmaşık ilişkilerle alakalı olduğu anlaşılıyor.

Ortaya çıkan arazi spekülasyonu resmi, **bunun bir ulaşım projesi olmadığı** ve Kanal güzergâhının gizli tutulduğu beyanına rağmen **belli aracılardan bu bilgilere çoktan ulaştığını** gösteriyor. Ayrıca arazi toplayan şahıs ve şirketlerin elde etmeyi umdukları **hak edilmemiş kazançları garantilemek için bir lobi şeklinde örgütlenip merkezi yönetime baskı yaptıkları** da görülüyor.



TOKİ bu süreçte nasıl bir rol üstleniyor?

Kanal İstanbul için belirlenen proje alanında yer alan **kamu arazilerinin %80'inin TOKİ'ye devredildiği**, kamulaştırma ve acele kamulaştırma kararı alınan tarla ve arsaların ise **TOKİ adına tescil edildiği** görülüyor. Üretilen kentsel arsaların TOKİ üzerinden satılarak **projenin finansmanına kaynak temin edilmesinin** amaçlandığı ve Yenişehir Rezerv Alanı için oluşturulan **imar planlarının uygulanmasında** da TOKİ'nin öncülük etmesinin istendiği anlaşılıyor.

TOKİ'nin imar planlarının uygulanmasındaki **öncü rolünün** nasıl kurgulandığı, **Ekim-Kasım 2021'de 4 etap halinde ihale edilen** 2.431 birimlik konut projesi ile belirmeye başladı. Henüz imar uygulama programı ve ruhsat tahsisi yapılmadan projelerin hazırlanıp ihale edilmesi **fiili durum yaratarak projeyi hayata geçirme girişimi** olarak değerlendirildi.

Kanal güzergâhı henüz resmi olarak duyurulmadan önce **bu bilgi dışarı sızdırıldığından**, kısa zamanda gayrimenkul değerlerinde **astronomik artışlar** gözlenmişti. Süreç içinde, metrekare başına 300-400 TL düzeyine fırlayan gayrimenkul bedellerine karşı TOKİ'nin arazi sahiplerine metrekare başına 22-25 TL teklif ettiği görüldü. Ancak değer artışları nedeniyle TOKİ ile uzlaşma görüşmelerinden istedikleri sonucu alamayan arazi sahiplerinin bu durumda "kamulaştırmatsız el atma" davasına gitmeyi değerlendirdikleri görülüyor. Dr. Durdağ, bu davalarda arazi bedeli olarak kamulaştırma için tescil edildiği tarihteki bedel yerine dava tarihindeki değer baz alındığını ve **arazi sahipleri lehine sonuçlanması muhtemel davalarla projenin finansman ihtiyacının önemli bir tutarda artacağını** belirtiyor.



Merkezi yönetim tarafından Kanal İstanbul Projesi'nin yapılma gerekçeleri ne şekilde tarif ediliyor?

İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin, projeye meşruiyet sağlayacak söylemin merkezine yerleştirildiği görülüyor. Burada iki farklı tez öne sürülüyor: ilki İstanbul Boğazı'nı kullanan **gemi sayısının, halihazırda Boğaz'ın taşıma kapasitesinin üstünde olduğu, geçen zaman içinde arttığı ve yapılan projeksiyonlara göre artış trendinin uzun vadede süreceği** hakkında. İkinci tez ise, Boğaz'daki gemi yoğunluğunun tehlike arz ettiği, **kaza riskinin gemi artışlarına bağlı olarak artma eğiliminde olduğu** hakkında. Böylece tehlikeli yük taşıyan gemi geçişlerinin neden olabileceği ciddi kazalarla ortaya çıkabilecek can, mal ve tarihi/kültürel mirasın kaybını önlemek için Kanal İstanbul'la **ikinci bir su yolunun yapay olarak inşa edilip**, gemi trafiğinin bir bölümünün buraya yönlendirilmesiyle riskin azaltılacağı iddia ediliyor. Hem **gemi trafiğinin ve hem de Boğaz'da meydana gelen kazaların azalma trendinde olması** yapılan projeksiyonları tartışmalı hale getiriyor. Ayrıca uzmanlar, **ilave tedbirlerle ve Kanal maliyetiyle kıyaslanmayacak kadar küçük bir harcamayla**, Boğaz'da seyir güvenliğinin kolaylıkla artırılabilmesine dikkat çekiyor.

Bir diğer gerekçe, Montrö Sözleşmesi gereği Türk Boğazları'nı kullanan uluslararası gemilerden geçiş ücreti alınmaması pratiğine karşı, Kanal İstanbul'la gemi geçişlerinden kazanç elde edilebileceği. **Halihazırda bedel ödemediği Boğaz'ı kullanan gemilerin, bunun yerine geçiş başına 100 bin dolar civarında bedel ödeyerek Kanal'ı kulla-**

nacakları, bu gerekçenin varsayımı olarak karşımıza çıkıyor. Ancak gemilerin bu bedeli ödemeye nasıl ikna edilecekleri hakkında henüz somut bir dayanak sunulmuş değil.

Bir başka gerekçe olarak da, **önerilen yeni fonksiyonlarla Türkiye'nin küresel ölçekte rekabet gücünün artacağı** öne sürülüyor. Ancak fonksiyon önerilerinin her plan revizyonunda değişmesi, rekabet alanları ve projenin vizyonunun tutarlılığını kuşkulu hale getiriyor. Ayrıca, **gelişme konut alanları lehine artan eğilim** de bu kuşkuları besliyor.

Son olarak, **"rezerv yapı alanı" tanımı** ile depreme karşı dayanıklı olarak inşa edilecek yapılarla, İstanbul'un depreme karşı kırılganlığının azaltılacağı savunuluyor. Ancak **mevcut-dayanaksız yapı stokunu kullanan İstanbullular yerine yeni bir nüfusun bu alana yerleşmeyeceğinin nasıl temin edileceği** konusunda ise, herhangi bir tedbir önerilmiş değil.

Dünyada gemi taşımacılığının geleceği hakkında yapılan sağlıklı değerlendirmeler bize ne söylüyor?

Dünya deniz taşımacılığı konusunda tanınmış araştırma şirketleri, meslek örgütleri ve milletlerarası örgütler, **küresel deniz taşımacılığının 2019-2030 arası dönemde kümülatif olarak %21.6; 2030-2040 arası dönemde %6.84; ve 2040-2050 arası dönemde ise %4.49 artacağı** öngörüsünde bulunuyor. Önümüzdeki yıllarda **küresel deniz taşımacılığındaki artış hızının giderek düşeceğini** gösteren bu projeksiyonlar, kuru yük taşımacılığına olan talep ve kuru yük gemisi inşaat ve sipariş verileriyle de destekleniyor. Dünyada yıllık inşa edilen gemi sayısına ilişkin Clarkson Research verileri de 2012 yılından bu yana inşa ve sipariş edilen kuru yük gemileri sayısının azalma eğiliminde olduğunu gösteriyor.

Dünya gemi trafiği hacmindeki bu eğilimin iki majör nedeni olduğu söylenebilir. İlki fosil yakıtların kullanımının azaltılmasına yönelik uluslararası taahhütler ile **kıtalararası akaryakıt boru hatlarının** tanker taşımacılığının önemli bir kısmını ikame etmiş olması, diğer neden ise **gemi tonajlarının, dolayısıyla yük taşıma kapasitelerinin artmış olması.**

Önümüzdeki yıllarda küresel deniz taşımacılığındaki artış hızının düşeceği projeksiyonlarının, Bakanlık'ın Kanal İstanbul için yaptığı projeksiyonlarla çeliştiğini belirten Dr. Durdağ, gemi tonajlarında son yıllarda gözlenen büyümenin giderek yaygınlaşacağı da dikkate alındığında, **İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapacak gemi sayısının artması değil, yerinde sayması, hatta düşmesi olasılığının gündeme geleceğini** ifade ediyor.



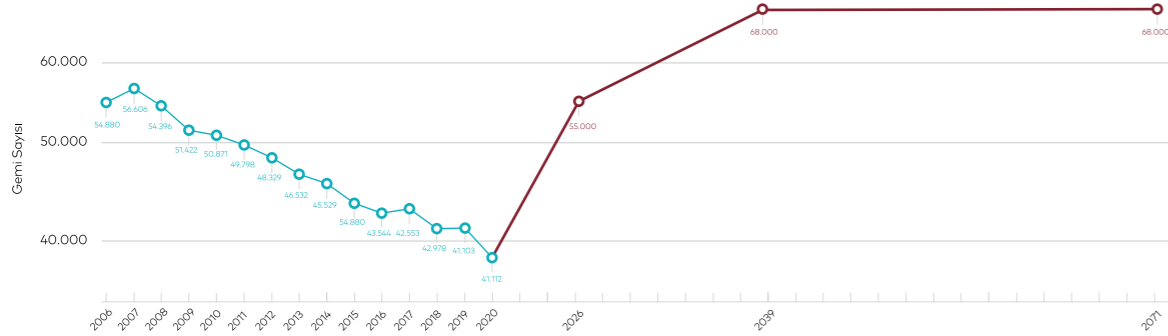
Kanal'dan geçen gemi sayılarının arttığı söylemi neden doğru değil?

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü istatistiklerine göre, İstanbul Boğazi'nden **bir yılda geçen gemi sayısının, 2006-2020 yılları arasında %30 oranında azaldığı** ve 2007 yılından bu yana da sürekli düşmekte olduğu görülüyor.

2020 yılında 38.404 geminin, İstanbul Boğazi'nin geçişi için kullandığı görülüyor. Oysa grafikten açıkça okunan **düşüş trendine** rağmen, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Kanal İstanbul'a ilişkin sunumlarında, **2026 yılında** bu sayının **55.000'e** çıkacağını, **2039 yılında 68.000** ulaşacak geçiş yapan gemi sayısının 2071 yılına kadar bu seviyede

kalacağı beklentisini modellediği görülüyor. Oysa bu beklentiyi destekleyecek ne ulusal, ne bölgesel ne de küresel bir eğilim mevcut.

Dr. Durdağ, Boğaz'dan geçen gemi sayısındaki bariz azalışa karşın gelecek yıllar için abartılı tahminler yapılmasını, Kanal İstanbul için uygulanması düşünülen kamu-özel işbirliği (KÖİ) modelini **yüksek gelir garantileri ile teşvik etmeyi** amaçlayan bir ortam hazırlığı olarak değerlendiriyor.



İstanbul Boğazi'ndeki gemi trafiğinin azalmasını destekleyen önemli küresel ve bölgesel gelişmeler neler?

Rusya'nın dış ticaret için **Karadeniz yerine Baltık Denizi limanlarına** ağırlık vermesi, küresel ısınmanın etkisinde **buzulların erimesiyle** Kuzey Buz Denizi'nde yeni **geçiş rotalarının ortaya çıkması**, dünya genelinde fosil yakıt kullanımının azaltılmasına yönelik verilmiş uluslararası taahhütler, **petrol rezervlerinin küresel ölçekte azalması** ve bunun yerine **yenilenebilir enerji kaynaklarının etkinliğinin artması**, **akaryakıt boru hatlarıyla** birim başına taşıma maliyetlerinin daha avantajlı hale gelmesi, gemi tonajlarının artması, Karadeniz'e ki-

yısı olan ülkelerin ekonomilerindeki durgunluk gibi yapısal nedenler **İstanbul Boğazi'nden geçen gemi sayılarının azalma trendini** açıklıyor. Ayrıca, Zonguldak yakınında yer alan 25 milyon ton kapasiteli Filyos Limanı inşaatının tamamlanmış olması da Boğaz trafiğinin hafiflemesine katkı sunacak.

Bakanlığın 2050 yılı için yaptığı geçiş projeksiyonlarının varsayımları, gemi trafiğinde bir artış öngördüğü için, **hatalı** olarak değerlendiriliyor.



Boğaz'a giriş için uzun bekleme süreleri ve beklemenin yüksek maliyetleri hakkında dile getirilen söylemlerdeki sorun ne?

Türkiye'nin tarafı olduğu **Montrö Sözleşmesi**, uluslararası gemilerin **Boğaz'ı serbestçe ve ücret ödemedi** geçebileceğini taahhüt ediyor. Dolayısıyla Kanal İstanbul'u kullanacak gemilerin (vaat edildiği gibi) yüksek geçiş ücretleri ödemeleri için Boğaz yerine Kanal'ı kullanmaya motive edilmeleri gerekiyor. İşte bu noktada **Boğaz geçişi için beklenmesi gereken sürenin neden olduğu maliyetin Kanal için önerilen geçiş bedelinden düşük** olduğunun kanıtlanmasına ihtiyaç var.

İlke olarak bir geminin denizde geçireceği süre kısaltıkça toplam taşıma maliyetinin de azaltacağı kabul edilir. Bu nedenle özellikle su yolu geçişlerinde bekleme süresinin kısalığı maliyetler açısından önemli bir gösterge olarak kabul edilir.

İlk olarak uzmanlar, **Boğaz'ın önerilen Kanal'dan 15 kilometre daha kısa** olduğunu hatırlatıyor. Bu da seyir halinde geçirilen süre açısından Boğaz'ı daha avantajlı bir konuma oturtuyor.

Uzmanların üzerinde durduğu ikinci konu ise, bekleme süreleri açısından **Kanal'ın Boğaz'dan daha avantajlı olamayacağı** hakkında. Resmi istatistikler halihazırda **tüm beklenmedik hava koşullarının etkisi de dahil olmak üzere**, bir geminin İstanbul Boğazı'nı kullanmak için **ortalama 14 saat** beklediğini söylüyor. Ayrıca **bekleme sürele-**

rinin 2010 yılından bu yana sürekli azaldığı bilgisi de göz önünde bulundurulduğunda, azalış trendinin sürmesi olası. Buna karşın ÇED raporunda, **Kanal İstanbul'a giriş için ortalama 15 saatten daha uzun bekleneyeceği** bilgisi yer alıyor. Buradaki en önemli detay, **gelecekte Boğaz'la aynı anda faaliyette olacak Kanal'ın, halihazırda tek başına faaliyet gösteren Boğaz'dan daha kısa bir bekleme süresi önerememiş olması.**

Deniz taşımacılığı analisti ve ekonomist Harun Şişmanyazıcı, bekleme süreleri dışında, maliyet üzerinden kurulan argümanın da geçersiz olduğunu dile getiriyor. Yapılan hesaplara göre beklemenin yol açtığı maliyetlerin, merkezi yönetimin varsayımlarında kullandığı bekleme bedelinin 15'te 1'i kadar olduğu görülüyor. Ayrıca Dr. Durdağ, **gemiler için bekleme maliyetinin, merkezi yönetimin hedef olarak belirlediği geçiş bedelinin en çok 4'te 1'i kadar olacağını** dile getiriyor.

Sonuç olarak Kanal, hem **gemileri Boğaz'da daha fazla bekletiyor** hem de gemilerin **bekleme nedeniyle katlanacakları maliyetin dört katı kadar bir bedeli** Kanal'dan geçiş için gemilerden tahsil etmek istiyor. Bu senaryoya göre Boğaz yerine Kanal'ı tercih edecek gemi sayısının sıfır olması beklenir.

İstanbul Boğazı'ndaki gemi kazaları gerçekten önemli bir sorun mu?

İstanbul Boğazı'nda **tek yönlü trafik** uygulamasına geçilmesi, tankerlerin Boğaz'ı **sadece gündüzleri** kullanabilmesi kuralı, 250 metrenin üzerindeki tankerlere **hem kılavuz kaptan hem de römorkör bulundurma zorunluluğu** getirilmesi ve **yeni kontrol teknolojilerinin** kullanılmasıyla birlikte **son 25 yıldır İstanbul Boğazı'nda ölümlü-trajik bir kaza yaşanmadı.**

İstatistikler, **son 25 yılda İstanbul Boğazı'nda yaşanan kaza sayısındaki düşüş oranının %40** olduğunu gösteriyor.

2004-2019 arasındaki 16 yılı kapsayan dönemde, Boğazı'nda **yalnızca 86 kaza** meydana geldi (yılda ortalama 5,4 kaza). Aynı dönemde İstanbul

Boğazı'nı kullanan gemi sayısının 779.011 olduğu düşünüldüğünde **geçişlerin kazayla sonuçlanma oranının 0.0001 olduğu** görülüyor. Üstelik **kazaya karışan gemilerin %82'si, 150 metreden küçüktü.** Boğaz'ı transit geçen gemiler tarafından yapılan kaza sayısı 2012-2017 yılları arasında daha da düşerek yılda 3 adede indi.

Bütün bu veriler doğrultusunda kaza riskinin alınan önlemlerle azaldığı, teknolojik imkanlar ve alınacak önlemlerle daha da azalacağı düşünüldüğünde kazalar için yeni bir su yolu yapmanın gerçekçi bir yaklaşım olmadığı görülüyor. Ayrıca, Kanal İstanbul'un "İşletme Risk Değerlendirme Raporu" da, **Kanal'da kaza sıklığı riskinin Boğaz'dakinden daha yüksek olacağına** işaret ediyor.



Kanal İstanbul'un ekonomik hedefleri, merkezi yönetim tarafından nasıl tarif ediliyor?

ÇED Raporu'nda Kanal İstanbul Projesi için, **Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılasına katkı, boğaz güvenliğini arttırıcı ve kaza maliyetlerini azaltıcı olumlu etki ve uluslararası ticareti destekleyici stratejik önem** olmak üzere üç farklı ekonomik hedef tanımlandığı görülüyor.

İlk hedefte, Kanal İstanbul'un, projenin tamamlanmasını takip eden **20 yıl boyunca Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılasına (GSYH) yıllık %0,43-%0,74 oranında ve toplamda 73,7 ila 126,4 milyar dolar arasında katkı yapmasının beklendiği** ifade ediliyor.

ÇED Raporu, son 25 yılda İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazaların toplam maliyetinin **596 milyon dolar** olduğunu tespit ediyor. Buna karşın, 2026'dan sonraki 25 yıl için gerçekleşecek kazaların maliyeti projeksiyonunda yaklaşık **251 milyar dolarlık** bir tutardan söz ediliyor (420 katlık bu artışın tutarlılığı sorgulanabilir). Kanal İstanbul Proje fikrinin hayata geçirilmesiyle **bu potansiyel maliyetin de kazanca dönüşeceği varsayıldığı** anlaşılıyor. Bu da projenin ikinci ekonomik hedefi olarak duyuruluyor.

Raporda üçüncü bir ekonomik hedefle, kanal kullanımı ve destekleyici entegre tesisler ve lojistik merkezleriyle sağlanacak **dolaylı kazanımlar** tarif ediliyor. Ancak **elde edilecek kazanıma ilişkin nicel bir öngöründe bulunulmuyor.**



Projenin maliyeti hakkında merkezi yönetim ne söylüyor? Gerçekte olan ne?

Proje fikrinin duyurulmasından bu yana geçen 10 yıllık süre zarfında merkezi yönetimden yetkili isimler projenin maliyeti hakkında birbiriyle ve kendi içinde çelişen çok farklı beyanlarda bulundular. Bu beyanların bazıları kronolojik olarak aşağıdaki tablodan görülebilir.

2009	PROJENİN İLK DİLE GELİŞİ (DÖNEMİN ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM)	(MALİYET TAHMİNİ PAYLAŞILMADI)
2011	PROJENİN İLK DETAYLI SUNUMU (DÖNEMİN BAŞBAKANI R.T. ERDOĞAN)	(PROJENİN YERİ VE MALİYETİ BİLGİLERİNİN GİZLİ OLACAĞI AÇIKLANDI)
30 KASIM 2017	ULAŞTIRMA BAKANLIĞININ "ÇED BAŞVURU DOSYASI"	65 MİLYAR TL O GÜNKÜ KURLA: 16,5 MİLYAR DOLAR
DOSYA ASKIYA ÇIKTIKTAN 1 GÜN SONRA	ULAŞTIRMA BAKANLIĞININ "ÇED BAŞVURU DOSYASI" REVİZYONU	MALİYET TUTARI DOSYADAN ÇIKARILDI
2018	UAB/ALTYAPI YATIRIMLAR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ RESMİ SUNUMU	118 MİLYAR TL O GÜNKÜ KURLA: 20 MİLYAR DOLAR
ARALIK 2019	ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANI MURAT KURUM'UN BEYANI	75 MİLYAR TL O GÜNKÜ KURLA: 12,7 MİLYAR DOLAR
ARALIK 2019	KANAL İSTANBUL ÇED RAPORU	75 MİLYAR TL O GÜNKÜ KURLA: 11,4 MİLYAR DOLAR
ARALIK 2019	KANAL İSTANBUL ÇED RAPORU EK-27	115 MİLYAR TL O GÜNKÜ KURLA: 17,5 MİLYAR DOLAR
13 OCAK 2020	DÖNEMİN ULAŞTIRMA BAKANI MEHMET CAHİT TURHAN'IN BEYANI	15 MİLYAR DOLAR O GÜNKÜ KURLA: 87,8 MİLYAR TL
8 MAYIS 2021	ULAŞTIRMA BAKANI ADİL KARAIŞMAİLOĞLU'NUN BEYANI	15 MİLYAR DOLAR O GÜNKÜ KURLA: 123,5 MİLYAR TL
GÜNÜMÜZ	MERKEZİ YÖNETİMDE SÖYLEM BİRLİĞİ	15 MİLYAR DOLAR GÜNCEL KURLA: 195 MİLYAR TL

Tablo 1. Merkezi Yönetimin Proje Maliyeti Hakkındaki Açıklamaları

Tablodan da izlenebileceği üzere, 2019'da paylaşılan ÇED Raporu'nda 75 milyar TL olarak zikredilen proje maliyetinin, aynı raporun 27. ekinde 115 milyar TL olarak yer aldığı görülüyor. Dr. Durdağ, Kanal kazısı ile kazı sonucunda çıkarılacak hafriyatın nakli ve bertarafı operasyonları için bile 75 milyar TL'nin yetemeyeceğini ifade ediyor. İfade edilen maliyet tutarının bu kadar mütevazı olarak açıklanmış olması Durdağ'a göre, altyapı aktarımları gibi işlemlerin DSİ, İBB, UAB/KGM, TCDD, BOTAS, İGDAŞ gibi idarelerin kendi bütçelerinden karşılayacaklarına olan inanç. Ancak fizibilite etüdünde analizlerin toplam maliyete dayandırılması gerekiyor. Dr. Durdağ, maliyetin bir kısmının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı dışındaki kamu idarelerinin bütçesinden karşılanması kararının, fizibilite analizlerini yanlış yönlendireceğine dikkat çekiyor.

Projenin gerçekte ne kadara mal olacağını, kamuyla açıkça paylaşılan bir fizibilite raporu bulunmadığı için tahmin etmek kolay değil. Ancak ÇED Raporu ile farklı ölçeklerdeki mekansal planlar, nasıl bir müdahalenin murat edildiği hakkında

bir fikir veriyor. Sonuçta en iyimser tahminler bile, sosyal ve çevresel maliyetler hariç, yalnızca doğrudan yatırımların 65 milyar dolarlık bir kaynak gerektireceği yönünde ortaklaşıyor. Zaten merkezi yönetim temsilcilerinin de Cannes'daki bir emlak fuarında bu rakamı açıkça telaffuz ettiği görüldü. Prof. Dr. Uğur Emek'in, 2008-2009 yılında Panama Kanalı genişletme inşaatı birim maliyetlerini baz alarak yaptığı çalışmada Kanal İstanbul'un 61,4 milyar dolara mal olacağı hesabı da bu durumu destekliyor.

Terkos Barajı'nda herhangi bir kayıp, kirlenme veya tuzlanma olmayacağı senaryosuna göre Kanal inşa edildikten sonra ortaya çıkacak yeni durumda İstanbul'un su açığının kompanse edilmesinin maliyeti güncel kurla 35 milyar TL kadar olacak. Ayrıca hafriyat için 200 Milyar TL; beton içinse 150 Milyar TL olmak üzere sadece kaba inşaat için en az 350 Milyar TL gerekeceği ÇED Raporu'nda belirtilen değerler üzerinden yaklaşık olarak hesaplanabilir.

UZUNLUK	EN	ALAN	KÖPRÜ MALİYET*	KURUM	YOL ADI
980	47	46.060	\$161.210.000	BAKANLIK	D-020 KARAYOLU KÖPRÜSÜ
1.230	57	70.110	\$245.385.000	BAKANLIK	KUZEY MARMARA OTOYOLU KESİM-2 GEÇİŞİ KÖPRÜSÜ
1.300	18	23.400	\$81.900.000	BAKANLIK	HIZLI TREN GEÇİŞ KÖPRÜSÜ
1.325	47	62.275	\$217.962.500	İBB	SAZLIBOSNA KARAYOLU KÖPRÜSÜ
1.550	57	88.350	\$309.225.000	BAKANLIK	KUZEY MARMARA OTOYOLU KESİM-7 GEÇİŞİ KÖPRÜSÜ
2.145	63	135.135	\$472.972.500	BAKANLIK	E80 (TEM/O3) OTOYOLU KÖPRÜSÜ
1.995	47	93.765	\$328.177.500	İBB	KÜÇÜKÇEKMECE-AVCILAR KARAYOLU KÖPRÜSÜ
3.500	63	220.500	\$771.750.000	BAKANLIK	D-100 (E-5) KARAYOLU KÖPRÜSÜ
14.025	399	739.595	\$2.588.582.500	TOPLAM	*1 m ² = 3500 Dolar

Tablo 2. Köprülerin İnşaat Maliyetleri (kaynak: Çiğdem Toker, Sözcü)

Proje kapsamında ne kadarlık bir istihdam sağlanacağı ifade ediliyor?

Projeyi destekleyen muhtelif kaynaklarda sayısı 1,5 milyonu bulan istihdam sağlama olanaklarından söz edilse de, gerçekte **ÇED Raporu'nda**, kanal ve kanal ile birlikte planlanan tesislerin proje hazırlık ve inşaat aşamalarında yaklaşık **5.000 kişinin istihdam edileceği** bilgisi yer alıyor. Altyapı aktarımları için idareler tarafından yürütülecek çalışmalar sırasında 3.000 ila 5.000 arasında ilave istihdam sağlanabileceği ifade ediliyor. Sonuçta **devasa ölçekteki bir yatırım kararının, inşaat**

süresiyle sınırlı ve azami 10.000 kişilik istihdam sağlama hedefinden fazlasını vaat edemediği bir tablo ortaya çıkıyor.

İnşaat tamamlandıktan sonraki **işletme aşamasında** ise, kanal ve diğer işletmelerde (limanlar vb.) çalışacak personel sayısının 500-800 aralığında olacağı bilgisi de yine Çed raporunda yer alıyor. Yani proje tamamlandıktan sonra, **azami 800 kişiye kalıcı iş olanağı** sağlanmış olacak.



Projenin makul bir sürede kendini geri ödeyeceği varsayımına dayanak olarak ne sunuluyor?

Merkezi yönetim tarafından, Kanal İstanbul'un işletme gelir ve giderleri mukayesinden projenin net olarak kâr edeceği iddia ediliyor. Boğaz'daki gemi trafiğinin büyük ölçüde Kanal'a yöneleceği, gemi başına ortalama 100 bin dolar geçiş bedeli tahsil edileceği, yüksek gayrimenkul gelir ve rant kazançları elde edileceği ve projenin toplam maliyetin 75 milyar TL olacağı **varsayımlarına** dayanan bu tahmini **fazla iyimser ve gerçek dışı** bulan uzmanlar; gemi geçiş sayılarının azalış trendinde olduğu, yanibaşında bedelsiz geçiş imkanı sağlayan Boğaz dururken Kanal'a yüksek geçiş bedeli ödenmek istenmeyeceği, halihazırda arazi spekülasyonları tarafından önemli bir bölümü toplandıği için Kanal güzergâhında yer alan arazi satışların-

dan elde edilecek rant gelirlerinin oldukça sınırlı kalacağı, gerçekte ortaya çıkacak inşa maliyetinin açıklananın 10 katından fazla olacağını, dolayısıyla projenin kendini geri ödemesinin oldukça güç olduğunda hemfikir.

Toplam maliyetin 20 milyar dolar + kredi faizleri olduğu ve diğer bütün değişkenlerin merkezi yönetimin öngördüğü gibi gerçekleştiği bir senaryoda bile **projenin kendini geri ödeme süresinin 40 yılı bulabileceğini** belirten Ekonomist Dr. Atilla Yeşilada, Bakanlık'ın **Kanal İstanbul'dan beklenen yıllık gelirin 700 milyon dolar olacağı** beyanını delil olarak gösteriyor.



Değişen ekonomik dengeler maliyetleri nasıl etkiliyor?

Pandeminin küresel ekonomide yarattığı dalgalanma, piyasa koşullarındaki belirsizlikler, enerji ve hammadde fiyatlarının küresel ölçekte artması ile ulusal ekonominin içinde bulunduğu kriz de düşünüldüğünde, projenin ölçeği itibarıyla büyük risk potansiyeli yarattığı görülüyor. Türkiye'deki mevcut istikrarsız maliye politikaları nedeniyle enflasyondaki artış ve döviz kurlarındaki önlenemez yükseliş **girdi fiyatlarını dramatik bir şekilde arttırıyor**. Uzmanlar, proje fikrinde ısrar edilmesi halinde mevcut ekonomik kriz koşullarının yurttaş aleyhine daha da ağırlaşacağını dile getiriyor.

GSYH'da büyüme oranlarının düşüklüğü, işsizlik oranlarının yükselişi, enflasyon ve döviz kurlarının artışı, bütçe açığının ve ödemeler dengesi cari açığının genişlemesi gibi makroekonomik istikrarsızlık yaratan unsurların halen sorun teşkil ettiği bir ortamda, Kanal İstanbul'un **kısa, orta ve uzun vadeli ekonomik dengeleri daha da bozacak** etkiler üreteceği vurgulanıyor.



Projenin ekonomik olmayan maliyetleri neden önemli? Bunların gözden çıkarılmasıyla aslında nelerden vazgeçilmiş olunuyor?

Kanal İstanbul için kamunun yüklenmesi gereken **ekonomik, sosyal ve çevresel maliyetler**, projenin gerekçesi için ortaya konan sorunları daha etkin bir yöntemle çözebilecek bir model mevcutsa, **projenin hayata geçirilmesi tercih edilmez**. İstanbul Boğazı'ndaki gemi geçişleri için, geride kalan 30 yılda alınan tedbirlerle kaza riskinin sıfıra yakınsayacak biçimde düşürüldüğü görüldü. Burada, "önceki yıllara göre nasıl bir yöntem uygulandı da bu kadar önemli bir gelişme kaydedildi?" sorusuna alınacak yanıt, gelişmeyi bir üst seviyeye taşımak için başvurulacak yol haritasını açık eder. Dolayısıyla karar alıcıların, herhangi bir soruna çözüm bulmak için, şehri boydan boya bir kanalla yarmaktan **daha kısa, doğrudan, akılcı ve etkili yöntemler** bulmaları kamusal sorumlulukları gereğidir.

Bilimsel çalışmalar, İstanbul ve çevresinin **önümüzdeki 30 yılda 7.0 ve daha büyük bir depremle karşılaşma olasılığının %65'e ulaştığını ve her yıl bu tehlikenin %2,5 arttığını** gösteriyor. Kuzey Anadolu Fay Hattı'na yakınlığı ve sivilaşma riski yüksek zayıf bir zeminde yer seçmesi nedeniyle Kanal İstanbul'un buraya yerleştirilecek 2 milyon ilave nüfus ile İstanbul'un depremsel kırılganlığını artırması bekleniyor. Ayrıca İstanbul'un en büyük yerleşim çekirdeğinin yapay bir adaya hapsedilecek olması, olası bir deprem ânı ve sonrasında afet alanına müdahale imkanını da lojistik olarak güçleştirecek. Türkiye ekonomisinin lokomotif

olan İstanbul'un böyle bir afetten sonra alacağı hasar tüm ülkeyi derinden etkileyecek. Sonuçta deprem konusunda bir risk değerlendirmesinin **yapı stokunun yenilenmesi** hususunu kapsamı dışında bırakarak Kanal İstanbul gibi bir projeyi gerçekleştirilmeye odaklanması **fırsat maliyetinin ölçeğini büyütüyor**.

Prof. Doğanay Tolunay'a göre proje fikri hayata geçirilirse **394.000 ağacın kesilmesi** gündeme gelecek. Toplamda ise Kanal çevresindeki kent- sel rezerv alanında kurulacak yeni şehirle birlikte **3.000 hektarın üzerinde orman alanının yok edilecek** olması önemli bir maliyet unsuru olarak karşımıza çıkıyor.

20 bin futbol sahası büyüklüğünde ve 200 bin ton buğday üretim potansiyeline sahip tarım alanlarının yok edilecek olması **30.000 kişilik tarımsal istihdam fırsatını** dışlıyor. Bu da projenin bir diğer önemli fırsat maliyeti.

Proje fikrinin **su kaynaklarına vereceği geri dönüşülemez zararlar** nedeniyle gelecekte yaşanması muhtemel bir **içme suyu krizini** tetiklemesi olası bir başka önemli ekonomik olmayan maliyet unsuru. İstanbulluların en büyük içme suyu rezervlerinden biri olan **Sazlıdere Barajı'nın kamu eliyle tamamen yıkılacak ve Terkos Gölü'nün güneydoğu havzasının projeden zarar görecek olması** ile Kanal'dan akacak tuzlu deniz suyunun İstanbul'un



yeraltı sularına karışarak bütün **içme suyu kaynaklarını tuzlandırarak kullanılamaz hale getirmesi** olasılığı bu maliyet unsuru- nu büyütüyor.

Küresel iklim değişikliğinin yaratacağı yıkıcı etkilere karşı **İstanbul'un mevcut kırılganlığını arttıracak** etkiler üretmesi ve süreci hızlandırması da proje fikrinin doğrudan ekonomik olmayan bir başka maliyet unsuru.

Derin deniz deşarjı ile **alt boğaz akıntısı** vasıtasıyla sadece ön arıtmadan geçirilmiş atıksuların Karadeniz'e aktarılması şeklinde işleyen ve **Boğaz'daki hassas akıntı rejimi üzerine kurgulanmış İstanbul'un kanalizasyon sistemi**, Kanal İstanbul'dan sonra **Boğaz akıntı dinamiği değişeceğinden** yeni baştan ele alınmayı gerektirebilir. Bu da önemli altyapı yatırım kararları almak anlamına gelecek.

Kanal kazısı ile çıkarılacak hafriyatın dolgu yapılması düşünülen Karadeniz kıyıları ve -sürüklenmelerle- Marmara Denizi içlerinde **deniz ekosistemlerini yok etme tehlikesi** barındırdığı görülüyor. Ayrıca hafriyat nedeniyle oluşacak mikro partiküllerin hava akımlarıyla Trakya'daki tarım alanlarına yayılıp buradaki **tarımsal üretimi sekteye uğratabileceği** olasılığı da konuşuluyor. Ayrıca yıllarca sürececek inşaat faaliyetleri sırasında çıkacak devasa karbon emisyonunun da **İstanbul'un hava kalitesini düşürmesi** bekleniyor.

Türkiye'nin İstanbul Boğazı'nı kullanan gemilerden daha fazla gelir elde etmesi mümkün mü?

Kanal İstanbul için yapıma gerekçelerinden biri olarak sayılan **geçiş yapan gemilerden ücret tahsiliyle gelir sağlanması** önermesi, İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerden alınan ücretlerin düşüklüğüyle temellendiriliyor. Boğazdan geçen gemilerden halihazırda, Montrö Sözleşmesi'nin I sayılı Ek'inde öngörülen vergiler ve harçlar tahsil ediliyor olsa da sözleşme metninin orijinalinde **geçiş ücretlerinin saf altın üzerinden fiyatlandırılması** kuralının yeniden devreye konması önerisiyle buradan sağlanacak **gelirlerin artması** söz konusu olacak. T.C. Merkez Bankası, Boğaz'dan geçişlerde, **Altın Frank** olarak söz edilen saf altın değeri yerine 1973 yılında sabitlenen 1 ons=42,2222 pari-

tesini kullanma kararı almıştı. Oysa altın ve dolar kuru serbest piyasada arz-talep koşullarına göre sürekli dalgalanıyor. Bu nedenle Altın Frank'ın Türk Lirası karşılığı belirlenirken altın/dolar paritesinin güncel değerinin esas alınması Türkiye lehine sonuç verecektir.

Prof. Uğur Emek, **sözleşmeye göre tahsil edilmesi gereken bedelin, mevcut tarifeden yaklaşık 22 kat daha fazla olduğunu** ve sözleşmede yer alan kuralın işletilmesi halinde Türkiye'nin Boğaz'dan gemi geçişleri ile **yıllık 3,6 milyar dolar** gelir elde edebileceğini söylüyor.



"İmar hakları üzerinden değer yaratılması" söylemindeki sorun ne?

Kamusal kaynakları inşaat sektörüne seferber ederek, kısa vadede yanıltıcı bir refah algısı yaratmak yeni bir buluş değil. Modern zamanlarda, toplumsal rıza üretmek isteyen yönetimler dünyanın her yerinde bu yönetime sıkça başvurdu. Geçtiğimiz 20 yılda devasa kaynakların aktarıldığı inşaatı dayalı büyüme modelinin Türkiye'de bugün artık iflas ettiğini, tüm yurttaşlar acı sonuçlarına katlanarak tecrübe ediyor. Ortaya çıkan ekonomik yükün ise topluma eşit biçimde dağılmadığı görülüyor. Bunun en büyük nedeni yatırımların bilimsel esaslara göre çeşitlendirilmesi yerine, sınırlı kamusal kaynakların **imar rantına dayalı büyüme modeline** aktarılması.

Dolaşımda olan her ekonomik değer kaynağının insan emeği olduğunu ve bu yönüyle ekonomik değeri toplumun ürettiğini dile getiren Doç. Dr. Ümit Akçay, **bir yerde imar hakları üzerinden sıfır-**

dan bir değer yaratıldığı iddiasına temkinli yaklaşmakta yarar olduğunu söylüyor. Değerin sıfırdan yaratılmadığını, tarihin de gösterdiği gibi ortada görünür olsun olmasın **bir aktarım mekanizmasının** bulunduğunu aktaran Doç. Dr. Akçay, bugün sermaye temsilcilerinin de giderek kaygıyla üzerinde durdukları **servet ve gelir eşitsizliğindeki artışın** arkasında, mevcut merkezi yönetimin desteklediği bu değer transferi rejiminin etkili olduğunu dile getiriyor.

Kanal İstanbul fikri de bu anlamda, **katma değer üreten** bir faaliyetler bütünü önermiyor. İnşaat süresiyle sınırlı, kapsamı dar bir istihdam yaratmaktan başka da bir ekonomik iddiasının olmadığı görülüyor. Sonuç olarak fırsat maliyeti oldukça yüksek olan Kanal İstanbul'un imar hakkı transferleri üzerinden değer yaratma iddiası da geçersiz görünüyor.



Sonuç olarak, Kanal İstanbul neden doğru bir yatırım kararı değil ve hayata geçirilmesi neden olanaksız?

Kanal'ın, Karadeniz ve Marmara'yı birbirine bağlayan mevcut Boğaz yolunu kısaltarak gemilere maliyet avantajı sağlayamaması, genişliği ve derinliği nedeniyle belli büyüklüğün üstündeki gemilere (en çok gelir getiren) hizmet verememesi, önerilen genişliği itibariyle yük gemilerinin çift yönlü ve aynı anda yolculuk etmesine imkan vermemesi gibi nedenlerle **ticaret gemilerinin ihtiyaçlarını karşılayamayacağı** anlaşılıyor. Dolayısıyla, Kanal İstanbul proje fikrinin, bir kamu projesi için gerekli olan **ihtiyaç-sorun-çözüm** dayanağından yoksun olduğu anlaşılıyor.

Büyüklüğü nispetinde bir kendini geri ödeme modeli önermediği için, Kanal İstanbul proje fikrinin herhangi bir **yapılabilirliği olmadığı** görülüyor. Dolayısıyla projeye bu haliyle finansman temin edebilmenin de mümkün olamayacağı anlaşılıyor.

İçerdiği bütün yapısal risklere rağmen, proje fikrinin yatırımcı çekebilmesinin önünde başka engeller de var. İlki, bir sonraki seçimde yönetime gelme olasılığı bulunan siyasi partilerin, bu kapsamda gelecek yatırımı **tiksindirici borç** kavramı çerçevesinde ele alacaklarını ve dolayısıyla mevcut yönetim tarafından taahhüt edilen borçların geri ödenmeyeceğini, **henüz proje hayata geçmeden** deklare etmiş olmasıdır. İkincisi ise, dünyanın büyük bankalarını, **halkın onay vermediği ve çevresel yıkıma neden olacak** projelere finansman sağlayamayacakları yönünde bağlayan pek çok



uluslararası sözleşmenin var olması. Uluslararası basında bu konuda banka temsilcileri tarafından yapılan temkinli açıklamalar da bu durumu doğruluyor.

Kanal İstanbul gibi yüksek hacimli finansman gerektiren bir proje fikrinin, Türkiye'nin olanakları dâhilinde merkezi bütçeden sağlanmasının da mümkün olmadığı ortada.

Yatırım Genelgesi'ne göre AB standartlarında bilimsel bir "ekonomik fayda-maliyet analizi" ile ekonomik fizibilitesi ortaya konamayan bir projenin kamu yatırım programına kabul edilemeyeceği ve KÖİ ile finanse edilemeyeceği yeterince açık biçimde tanımlanmış durumda. ÇED Raporu'nda işaret edilen gayrimenkul gelirleri, ekonomik fizibilite değerlendirmesi sırasında dikkate alınan bir gelir kalemi değil. Bu husus proje fikrinin ekonomik olup olmadığını değerlendirmek için oldukça önemli. Diğer taraftan Kanal'dan alınacak gemi geçiş bedellerinin gerçek dışı bir şekilde yüksek gösterildiği dikkat çekiyor. Ayrıca sosyal etkilere karşı alınacak tedbirlerin henüz hesaplanmamış maliyetleri ve döviz cinsinden verilecek garantilerle maliyetin katlanacağı da düşünüldüğünde bu yatırımın **toplumun sosyal ve ekonomik refahına katkı yapmayacağı, yani ekonomik fizibilitesinin olmadığı** anlaşılıyor.

Zaten kamu yatırım programı ve projelerini hazırlama mevzuatı çerçevesinde Kanal İstanbul'un

Kamu Yatırım Programı'na dahil edilmesi ve uygulama aşamasına geçilebilmesi için zorunlu olan şartların da henüz yerine getirilmediği anlaşılıyor. **2021 Yılı Yatırım Programı**'nda, 2013 yılında yapımına başlanan bir bölünmüş yol projesi için **1.000 TL** kaynak ayrılması dışında Kanal İstanbul'a ilişkin herhangi bir yatırım kararının yer alması **proje ısrarının yalnızca söylem düzeyinde kaldığını** gösteriyor.



[kanal.istanbul](https://www.youtube.com/kanal.istanbul)

[ipa.istanbul](https://www.ipa.istanbul)