

Ahval, 6 Ocak 2020

Herhangi bir yatırımdan önce mutlaka bir fizibilite çalışması yapılır. Kanal İstanbul için böyle bir çalışmanın yapılmış olduğuna inanmak çok zor. Yapılmışsa güven sağlayan bir rapor değildir.

Fizibilite çalışması herhangi bir fikrin pratik ve yararlı olarak uygulanabilir olup olmadığının değerlendirilmesini kapsayan detaylı bir çalışmadır. Böyle bir raporun önemli birkaç boyutu var. Yapılacak işin teknik, mali, çevre, yasal, ekonomik vb. yanları incelenir.

Uzun vadeli ekonomik yararın hesaplanması çok yanlı bir iştir. En başta maliyet ve uzun süreli gelirler hesaplanır. Örneğin, kanal bölgesinde değer kazanan arsalardan ne tür bir gelir sağlanacağını kestirmek kolay değildir, ama en azından bir tahminde bulunmak olanaklı. Hesaplarda risk de olur; ama o da hesaplanır.

Ancak bir kanaldan sağlanacak en önemli gelir tabii ki geçişlerden elde edilecek gelirdir. Bunun hesaplanması ise şu an olanaksız. Tahmini olarak bile hesaplanamaz. Nedeni ise herkesin anlayacağı kadar basit.

Teorik olarak, elde edilecek gelir, geçecek gemilerin sayısıyla ve ödenecek geçiş ücretiyle doğrudan ilişkili. Bugünkü ve gelecekteki Boğaz geçişleri tahmin edilebilir, tonaja göre bir ücret saptanabilir ve bir rakama varılır.

Ancak bütün bu hesapları geçersiz kılan durum Montrö sözleşmesidir. Bugün, söz konusu iki sayı, yani geçecek gemilerin sayısı ve ücret, yaklaşık olarak da olsa, bilinmiyor ve bilinemiyor, bu konuda bir hesap yapmak da olanaksız.

1936 yılında on bir ülkenin imzaladığı sözleşme açıkça şunları yazıyor.

1- “Yük ne olursa olsun… denizden geçiş… hiçbir formalite (işlem) olmadan serbesttir”. Bu geçişte “hiçbir vergi alınmayacaktır.” Kılavuz almak ise isteğe bağlıdır. (Madde 1 ve 2) (Ek 1’de alınabilecek bazı harçlar ayrıca belirtilmiştir.)

2- Bu madde, yani serbest deniz geçişini sağlayan Madde 1, Montrö sözleşmesi değişse bile, “sonsuz süre” değişemez. (Madde 28).

3- Montrö sözleşmesinin bazı maddelerinin nasıl değişebileceği de ayrıntılı anlatılmaktadır. Bunun için yeni bir konferans gerekmektedir. Son karar için de oybirliği gerekmektedir. (Madde 29).

Kısacası, sözleşme boğazları geçen gemilere Türkiye’nin mali yük olacak yeni bir şartı ileri sürmeye olanak sağlamayacak biçimde kaleme alınmış.

Bu şartlarda kanaldan kaç gemi geçeceğini kestirmek olanaksızdır. Zorla kanaldan geçirtmek veya belli bir geçiş ücretini dayatmak da Montrö’ye göre yasal değildir. Bu yüzden, bedava geçiş

varken kaç geminin kanalı tercih edeceği bilinemez.

Eğer fizibilite raporu hazırlanırken bu konuda bir “tahminde” bulunulmuş ise, bu yaklaşım risk ötesi çok tehlikeli bir yoldur. Montrö sözleşmesi çerçevesinde ilgili devletlerden en azından bir güvence sağlanmadan ve dünya deniz seferlerinde öncü ülkelerin tercihleri bilinmeden “tahminde” bulunmak milyarlık bir yatırımı kumar masasında riske atmak gibi bir girişim olur.

Yatırımlar fizibilite raporundan sonra olur. Önce projeyi tamamlamak sonra geliri için düşünmeye başlamak herhalde “çılgın projelere ” özgü bir durumdur. İstim arkadan gelsin der gibi bir durum!

Kanal İstanbul çok yanlı bir girişimdir. Her ekonomik yatırımda da mutlaka bir risk vardır. Ama herhangi bir girişimin ekonomik fizibilitesi riski en az olan yanı olması beklenir. Çünkü verilerin ölçülebilirliği vardır. Örneğin çevre ile ilgili öngörüler sayılarla ifade edilemiyor. Bu alanda gelir-gider hesabı hesap makinesi ile olmuyor. Ekonomik fizibilite raporları ve gider-gelir işleri daha belli, açık ve şeffaf olur ve olmalıdır.

Şu andaki tablo, Kanal’ın gelir-giderinin, uluslararası boyutu da olan bir risk içerdiğidir. Aslında buna “risk” de denmez. Bu geliyorum diyen bir tehlikedir. Yarın gemilerini boğazlardan geçiren ülkeler, söz birliği ederek eğer gemilerini, Montrö sözleşmesinin lafzına ve ruhuna dayanarak yalnız “denizden” geçirmeye devam etme kararı alırlarsa ne olacak?

Bu ülkeler “deniz geçişini” kendi ekonomik çıkarına uygun görür, bir prensip kararı alır ve kanalı hiç kullanmazlarsa kanalın bedelini kim ödeyecek? O zaman bu kanal bölgesi, milyara mal olmuş romantik gezilerin yapıldığı bir alan olarak kullanılacak!

Veya gemi şirketleri Türkiye’ye dönüp, “Boğazı tehlikeye atmak istemediğiniz için bize Kanal’dan geçmemizi istiyorsunuz. Tamam, öyle olsun, ama hakkımız olan bedava geçişi de Kanal’da uygulayın” derlerse ne olacak? Böyle riskler almak çılgınlık değil midir?

En iyimser öngörü, trafik yükünün gemileri kanala yönelteceğidir. Ama bu olsa bile yararı sınırlı olacak çünkü gemiler kanalı seçtiklerinde Boğazdaki yük hafifleyecek ve gemilerin bir kısmı

yeniden Boğazı tercih edecek. Yani Boğaz geçişleri belli bir sayının altına düşmeyecek.

Fırsat maliyeti diye bir kavram var (opportunity cost): İktisadi bir seçim yapılırken vazgeçilmek zorunda kalınan ikinci en iyi alternatiftir. Yani, aynı para ile daha kârlı bir iş yapılabilecekse, yapılan seçimle kaybedilen kazanç anlamındadır. Sanırım bu hesap da yapılmadı.

Ama asıl soru başka: Bu yazdıklarımın bilinmiyor olması olanaklı mı? Bu riskler alınırken kârlı çıkanlar var herhalde. Bu da onların büyük riski. Bu fizibilite raporu sanırım ilerde sorgulanacaktır.

Yeni yılın, herkes için denge, barış ve sağlık getirmesini dilerim.

Ahval