T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTA DOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTA DOĞU COĞRAFYASI VE JEOPOLİTİĞİ ANABİLİM DALI

BOĞAZ JEOPOLİTİĞİ: HÜRMÜZ BOĞAZI ÖRNEĞİ

Doktora Tezi

İSMAİL TUNCAY DÜNDAR

İstanbul, 2024

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

ORTA DOĞU VE İSLAM ÜLKELERİ ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

ORTA DOĞU COĞRAFYASI VE JEOPOLİTİĞİ ANABİLİM DALI

BOĞAZ JEOPOLİTİĞİ: HÜRMÜZ BOĞAZI ÖRNEĞİ

Doktora Tezi

İSMAİL TUNCAY DÜNDAR

Tez Danışmanı: Prof. Dr. MEHMET ÜNLÜ

İstanbul, 2024

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER ..... **i**

ÖN SÖZ ..... **v**

ÖZET ..... **vi**

ABSTACT ..... **vii**

TABLOLAR LİSTESİ ..... **viii**

HARİTALAR LİSTESİ ..... **ix**

KISALTMALAR ..... **x**

GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM **6**

BOĞAZLAR VE JEOPOLİTİK **6**

1.1. Boğazlar 6

1.1.1. Uluslararası Boğazlar 6

1.1.1.1. Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri 7

1.1.1.1.1. Uluslararası Boğazlardan Transit Geçiş Rejimi 8

1.1.1.1.2. Uluslararası Boğazlardan Zararsız Geçiş Rejimi 9

1.1.2. Ulusal Boğazlar 10

1.2. Boğaz Jeopolitiği 10

1.3. Jeopolitik Teoriler 13

1.3.1. Klasik Jeopolitik 16

1.3.1.1. Klasik Jeopolitik Teoriler 19

1.3.1.1.1. Hayat Alanı (Lebensraum) Teorisi 19

1.3.1.1.2. Kara Hâkimiyet Teorisi 21

1.3.1.1.3. Deniz Hâkimiyet Teorisi 23

1.3.1.1.4. Hava Hâkimiyet Teorisi 23

1.3.1.1.5. Kenar Kuşak Teorisi 24

1.3.2. Eleştirel Jeopolitik 25

İKİNCİ BÖLÜM **30**

HÜRMÜZ BOĞAZI JEOPOLİTİĞİ **30**

2.1. Hürmüz Boğazı'nın Coğrafi Konumu 41

2.2. Hürmüz Boğazı'nın Tarihi 43

2.2.1. Hürmüz Adının Kökeni 43

2.2.2. Hürmüz'ün Tarih Boyunca Dünya Çapındaki Şöhreti 44
2.2.3. Hürmüz Boğazı'nın Eski Hükümdarları 44
2.2.4. Portekizlilerin Hürmüz Boğazı'nı İşgali 46
2.2.5. Portekizlilerden Sonra Hürmüz Boğazı 48
2.3. Hürmüz Boğazı'nın Doğal Coğrafya Özellikleri 49
2.3.1. Hürmüz Boğazı'nın Çevresindeki Adalar 50
2.3.1.1. Hürmüz Adası 50
2.3.1.2. Keşm Adası 50
2.3.1.3. Lark Adası 51
2.3.1.4. Hengam Adası 52
2.3.1.5. Ebu Musa Adası 53
2.3.1.6. Büyük Tunb Adası ve Küçük Tunb Adası 54
2.3.1.7. Hark Adası 55
2.3.1.8. Kiş Adası 55
2.4. Hürmüz Boğazı'nın Beşeri ve Siyasi Coğrafya Özelliği 55
2.4.1. Hürmüz Boğazı'nın Çevresindeki Şehirler ve Şehirleşme 56
2.5. Hürmüz Boğazı Jeopolitiğinin Klasik Jeopolitik Açıdan İncelenmesi 56
2.6. Hürmüz Boğazı'nın Eleştirel Jeopolitik Analizi 58
2.7. Medya Jeopolitiği ve Hürmüz Boğazı 62
2.8. Gambot Diplomasisi, Hürmüz Boğazı ve ABD 63
2.9. Hürmüz Boğazı Etki Ülkeleri 65
2.9.1. İran 65
2.9.1.1. Coğrafi Konumu 71
2.9.1.2. Yüzey Şekilleri 71
2.9.1.3. İklim Özellikleri 72
2.9.1.4. Beşerî Coğrafya 73
2.9.1.5. Tarım Coğrafyası 75
2.9.1.6. Sanayi 81
2.9.1.7. Ticaret 84
2.9.1.8. Ulaşım 84
2.9.1.9. İran'ın Ekonomik Gücü 88
2.9.1.10. İran'ın Askeri Gücü 89
2.9.1.11. İran'daki Diller ve Halklar 97
2.9.2. Irak 98
2.9.3. Suudi Arabistan 101
2.9.4. Bahreyn 103
2.9.5. Kuveyt 106

2.9.6. Katar 108
2.9.7. Birleşik Arap Emirlikleri 111
2.9.8. Umman 116
2.10. Hürmüz Boğazı Bölgesinde Meydana Gelen Savaşlar 118
2.10.1. İran-Irak Savaşı 118
2.10.2. Tanker Savaşları 121
2.10.3. I. Körfez Savaşı (1991) 122
2.11. İran'ın Hürmüz Boğazı'ndaki Askeri Kapasitesi 124
2.11.2. Hürmüz Boğazı'ndaki Eylemlerin Nedenleri 129
2.11.3. Hürmüz Boğazı'ndaki İran Mayınları 130
2.11.4. Hürmüz Boğazı'ndaki Gemisavar Seyir Füzeleri 131

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 133

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN ENERJİ JEOPOLİTİĞİ 133

3.1. Petrol 133
3.1.1. İran Petrolü 135
3.1.1.1. İran Petrol Endüstrisinin Uluslararası Kontrol Dönemi (1901-1979) 135
3.1.1.2. İran'da Millileştirilmiş Petrol Dönemi (1979-) 136
3.1.1.3. İran Petrol Üretimi ve Rezervleri 137
3.1.1.4. İran Petrol Arıtımı ve Tüketimi 138
3.1.1.5. İran Petrol ve Petrol Ürünleri Ticareti 138
3.1.2. Irak Petrolü 139
3.1.3. Suudi Arabistan Petrolü 139
3.1.3.1. Suudi Arabistan'ın Ham Petrol Üretim ve Fiyatlandırma Politikası 140
3.1.3.2. Suudi Arabistan Petrol Rezervleri ve Üretim Kapasitesi 140
3.1.4. Bahreyn Petrolü 141
3.1.5. Kuveyt Petrolü 142
3.1.6. Katar Petrolü 143
3.1.7. Birleşik Arap Emirlikleri Petrolü 144
3.1.8. Umman Petrolü 145
3.2. Doğal Gaz 145
3.2.1. İran Doğal Gazı 145
3.2.2. Bahreyn Doğal Gazı 147
3.2.3. Suudi Arabistan Doğal Gazı 147
3.2.3.1. Suudi Arabistan Master Gaz Sistemi 147
3.2.4. Katar Doğal Gazı 148
3.2.5. Birleşik Arap Emirlikleri Doğal Gazı 149

3.2.6. Umman Doğal Gazı 150
3.3. Hürmüz Boğazı ile İlgili Başlıca Aktörler 151
3.3.1. Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi (KİK) 151
3.3.2. Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) 153
3.3.2.1. OPEC Uluslararası Kalkınma Fonu 154

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM 156

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN JEOPOLİTİK GELECEĞİ 156

4.1. Hürmüz Boğazı'ndaki Sorunlar 156
4.1.1. İran ve Birleşik Arap Emirlikleri Arasında Üç Ada Sorunu 156
4.2. İran Nükleer Programı 156
4.3. İran Nükleer Tesisleri 158
4.4. İran ve Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi Devletleri İlişkileri 159
4.5. İran'ın Hürmüz Boğazı'nı Kapatma İhtimalinin Bölgesel ve Küresel Etkileri 160
4.6. Hürmüz Boğazı'na Alternatif Rotalar 162
4.6.1. Tapline (Trans-Arabian Pipeline Company / Trans-Arap Boru Hattı Şirketi) 164
4.6.2. Petroline (Doğu-Batı Boru Hattı) 164
4.6.3. Sumed (Süveyş-Akdeniz Boru Hattı) 164
4.6.4. Abu Dabi Ham Petrol (Habshan-Fujairah) Boru Hattı Projesi 165
4.6.5. Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı 165
4.6.6. Kalkınma Yolu Projesi 166

SONUÇ VE ÖNERİLER 168

KAYNAKÇA 172

ÖN SÖZ

Doktora sürecinin ders aşamasında COVİD-19 pandemisinin ortaya çıkması tezin yazım aşamasını geciktirmişti. Çünkü 2020 yılının son aylarında 3 gün ara ile babaannem ve dedem vefat etmişti. 6 yaşlarında dedem ve babaannem ile kaldığımda dedemin bir atlası dikkatimi çekmişti. Atlası merak eder, inceler, haritalara bakardım. Komşu ülkeler arasında karasal olarak en büyüğü ve yaklaşık olarak Türkiye'nin iki katı büyüklüğündeydi. Hürmüz Boğazı konusunu seçme sebebim küçüklükteki atlaslara olan merakım ve Farsça bilgimden dolayı İranla ilgili bir tez konusu seçme düşüncem nedeniyle ortaya çıkmıştır. Tezde kullanılan Türkçe ve İngilizce kaynakların yanı sıra Farsça kaynakların da kullanılması tezi zenginleştirdiği düşünülmektedir.

Boğaz Jeopolitiği: Hürmüz Boğazı adlı tezimde kitaplarından oldukça yararlandığım ilk tez danışmanım Prof. Dr. Ramazan Özey'e teşekkür ederim. Kendisi emekli olması nedeniyle tez danışmanlığını bırakmak zorunda kalmıştı. Tezin ilerlemesinde beni teşvik eden, şekillenmesine vesile olan tez danışmanım Prof. Dr. Mehmet Ünlü'ye teşekkür ederim. Tez süresince yardımları ve yol göstericiliği için Doç. Dr. Ali Osman Kocalar'a teşekkür ederim. Ders süresince kendisinden "Eleştirel Jeopolitik" dersi aldığım Doç. Dr. Münür Bilgili'ye teşekkür ederim. Kendisinden jeopolik ve eleştirel jeopolitik ile ilgili ufuk açıcı bilgiler elde ettim. Ayrıca tez savunmama katıldıkları için Prof. Dr. Mehmet Bayartan'a ve Prof. Dr. Muzaffer Bakırcı'ya teşekkür ederim.

Son olarak destek ve yardımlarını esirgemeyen aileme teşekkür ederim.

İsmail Tuncay DÜNDAR

İstanbul, 2024

ÖZET

Dünyadaki tüm devletlerde ülkelerin güç kazanma faktörleri jeopolitik bileşenlere dayanmaktadır ve bölgesel ve küresel politikalarında bu jeopolitik bileşenden güçlü bir şekilde etkilenmektedir. Bu jeopolitik bileşenlerden bazıları da ülkelerin jeopolitik yapısında çok önemli faktörler olarak değerlendirilen deniz yolları, boğazlar ve kanallardır. Günümüzde teknoloji alanında yaşanan gelişmelerle birlikte uluslararası boğazların jeo-ekonomik rolü de oldukça ilgi görmüş ve büyük güçlerin çıkarlarını güvence altına almak amacıyla bu bölgelere girmesiyle birlikte bunların stratejik boyutu daha da artmıştır.

Ülkeler enerji kaynaklarının aktarımı alanında deniz ve deniz iletişimine daha bağımlı hale gelmişlerdir. Enerji kaynakları gibi objektif jeo-ekonomik kaynaklara erişim mekanizmalarından biri; üretim noktalarının ve büyük güçlerin deniz coğrafi bağlantısına sahip olmasıdır. Bu bakımdan bazı deniz boğazları bu ihtiyacın karşılanması açısından giderek önem kazanmakta ve enerji aktarımındaki yeri doldurulamaz rolleri bulunmaktadır. Öyle ki bunlar kullanılmadığı takdirde ulaşım ve enerji ticareti imkânı ciddi anlamda sekteye uğrayacaktır. Bu bakımdan bu önemli boğazlardan ve deniz geçitlerinden biri de enerji kaynaklarına erişim ve taşımadaki rolü nedeniyle stratejik önemi giderek artan Basra Körfezi'ndeki Hürmüz Boğazı'dır.

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'ne sınır ülkeleri ve diğer ülkelerin mal ve enerji ticaretinde doğrudan ve dolaylı bağımlılığının yanı sıra iletişim ve askerî açıdan rolü nedeniyle jeopolitik ve stratejik bir öneme sahiptir.

Araştırmanın bulguları, bu boğazın küresel ölçekte enerji aktarımındaki benzersiz işlev ve yetenekleri nedeniyle dünya siyasi coğrafyasında benzersiz bir yer olarak değerlendirilebileceğini ve önümüzdeki yıllarda stratejik öneminin giderek artacağını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Boğazlar, Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi, Klasik Jeopolitik, Eleştirel Jeopolitik.

ABSTACT

In all states in the world, the power gaining factors of countries are based on geopolitical components and their regional and global policies are strongly influenced by this geopolitical component. Some of these geopolitical components are sea routes, straits and canals, which are considered to be very important factors in the geopolitical structure of countries. Today, with the developments in the field of technology, the geo-economic role of international straits has attracted considerable attention, and their strategic dimension has increased even more as great powers have entered these regions to secure their interests.

Countries have become more dependent on the sea and maritime communications for the transfer of energy resources. One of the mechanisms of access to objective geo-economic resources such as energy resources is the maritime geographical connectivity of production points and great powers. In this regard, some sea straits are becoming increasingly important in meeting this need and have an irreplaceable role in energy transfer. In fact, if they are not used, transportation and energy trade will be severely hampered. In this respect, one of these important straits and sea passages is the Strait of Hormuz in the Persian Gulf, which is becoming increasingly strategically important due to its role in accessing and transporting energy resources.

The Strait of Hormuz has a geopolitical and strategic importance due to the direct and indirect dependence of the countries bordering the Persian Gulf and other countries in the trade of goods and energy, as well as its role in communication and military aspects.

The findings of this study show that this strait can be considered as a unique place in the world political geography due to its unique functions and capabilities in energy transfer on a global scale and its strategic importance will gradually increase in the coming years.

Keywords: Straits, Strait of Hormuz, Persian Gulf, Classical Geopolitics, Critical Geopolitics.

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Klasik jeopolitiğin özellikleri 19
Tablo 2. Modern jeopolitik sınıflandırma 29

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1. Hürmüz Boğazı fiziki haritası. 43

KISALTMALAR

ARAMCO : Arabian American Oil Company (Arap Amerikan Petrol Şirketi)

BMDHS : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

BAE : Birleşik Arap Emirlikleri

BP : British Petroleum (İngiliz Petrolü)

DMO : Devrim Muhafızları Ordusu

EIA : ABD Enerji Enformasyon İdaresi

GSYİH : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

IEA : Uluslararası Enerji Ajansı

İAEA : İran Atom Enerjisi Ajansı

İİKK : İslami İran Kara Kuvvetleri

KİK : Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi

KBBS : Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

MENA : Middle East and North Africa (Orta Doğu ve Kuzey Afrika)

NATO : North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)

OPEC : Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)

UAD : Uluslararası Adalet Divanı

UAEA : Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı

GİRİŞ

Denizcilik ve deniz ticareti, her zaman ticaret dünyasında en kritik iletişim yöntemi olarak kabul edilmiştir. Ekonomi ve ticaretle uğraşan siyasi birimler, deniz ve deniz taşımacılığına giderek daha fazla bağımlı hale gelmiştir. Bu bağlamda, dünya deniz ticareti hacmi 1970'den 2000'e gelene kadar iki katına çıkmıştır. Günümüzde uluslararası ticarette malların taşınmasında deniz taşımacılığının payı yaklaşık %90'dır. Ticaret malları hareketinin böylesine büyük bir oranının deniz taşımacılığına dayanması, uluslararası ticaret ve deniz taşımacılığının ayrılmaz bir bütün olduğunu göstermektedir. Bu nedenle deniz ticaretinin dünya ticaretinde vazgeçilmez ve etkili bir unsur olduğu ve ulusların kaderinde gittikçe artan bir öneme sahip olduğu söylenebilir. Ayrıca, denizin askeri operasyonlar için güç ve lojistik taşıma yetenekleri ve özellikle denizaltı gücünün artan önemi, denizlerin karaya göre stratejik konumunu daha da artırmıştır. Bunun yanı sıra, deniz yollarının büyük öneme sahip boğazlar ve geçitler üzerinden geçmesi ve ticaretin devamlılığının bu bölgelerdeki barış ve istikrara bağlı olması göz ardı edilmemelidir. Günümüzde dünya ticareti ve küresel siyasi coğrafyada bu noktalar çok büyük bir öneme sahiptir ve dünya ticaretinin büyük bir kısmı bu boğazların açık olmasına bağlıdır. Eğer bu boğazlar kapanırsa, mal taşımacılığının ekonomik maliyeti karşılanamaz hale gelecektir. Bu nedenle deniz ticaretinin genişlemesiyle birlikte stratejik boğazlar, deniz taşımacılığında kritik bir rol oynamaktadır. Bu bölgeler, genellikle Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Doğu Asya gibi önemli sanayi bölgeleri ile büyük enerji kaynaklarına sahip bölgeler arasında yer almakta ve bu bölgelerden ticari mallar, önemli madenler ve petrol taşınmaktadır. Bu boğazlar, küresel ekonomi ve ana aktörler için hayati öneme sahiptir. En önemli su yolları genellikle dar ve sığ geçitlerdir; jeomorfolojik kısıtlamalarla sınırlı olmakla birlikte, birçoğu istikrarsız ve çatışmalı ülkeler arasında yer almakta ve erişim riski taşımaktadır. Bu boğazlardan biri de küresel ölçekte petrol ve enerji transferinde önemli bir yere sahip olan Hürmüz Boğazı'dır.[1]

Hürmüz Boğazı, dünya üzerindeki en verimli ekonomik ve enerji boğazıdır. Bu sebeple, İran, dış baskılara karşı koyarak bu boğazı bir baskı aracı veya stratejik bir avantaj olarak kullanabilmektedir. Uluslararası boğazlar stratejik açıdan en önemli

[1] İhsan Leşgeri Tefreşi, "Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik", *Mecmua-i Meqalat-i Dehomîn-i Humayuş-i Milli-yi İlmi-yi Pejohiş-i Halic-i Fars*, 2014, s. 227-229.

noktalarda yer almaktadır. Hem Basra Körfezi'nde stratejik bir pozisyonda hem de Doğu Asya'da petrol geçişi için hayati bir arter olan Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'nin farklı noktalara bağlantısını sağlar. Hürmüz Boğazı, ekonominin üç ana bölgesi olan Kuzey Amerika, Avrupa Birliği ve Güneydoğu Asya'yı birbirine yakınlaştırmada kritik bir rol oynamaktadır. Bu nedenle diğer boğazlar, stratejik önem açısından Hürmüz Boğazı'ndan daha sonra gelir. Her boğaz, kendi stratejik bölgesinde önemli bir rol oynamaktadır. Dolayısıyla, uluslararası boğazların incelenmesi ve bunların modern dünya ekonomisindeki jeopolitik ve jeo-ekonomik rolü, giderek daha fazla uluslararası önem kazanmaktadır.[2]

Bazı coğrafi yerler çok önceden beri küresel denklemlerde etkili ve stratejik bir role sahip olmuştur. Bölgesel ve bölge dışı güçler, bu alanları kendi kontrolleri altına alabilmek ve güçlerini artırmak veya sürdürmek için her zaman gözetlemişlerdir. Bir yer için stratejik konum, olayların bölgesel, kıtasal veya küresel yankılara sahip olduğu ve bir iletişim merkezi veya askeri güçlerin ve savunma tahkimatlarının yoğunlaşması olarak kullanılabilen bir konumdur. Yerlerin stratejikliğini değerlendirmeye yönelik en önemli göstergeler şunlardır: İletişim pozisyonuna sahip olmak; değerli doğal ve ekonomik kaynaklara sahip olmak; Boğazlara veya uluslararası su yollarına yakın konuma sahip olmak; İki veya daha fazla önemli alan arasında yer almak; Askeri statüye sahip olmak; Deniz lokasyonuna sahip olmak ve açık sulara erişim imkanına sahip olmak.[3]

Boğazlar, ülkelerin hem ulusal gücünü hem de dış politikasını, askeri ve deniz stratejilerini etkileyen konumlara sahip olması ve kıyı ülkelerinin trafiği kontrol etmesine olanak sağlaması nedeniyle stratejik değere sahiptir. Ayrıca boğazların farklı iletişim, siyasi, güvenlik ve ekonomik işlevleri vardır. Boğazların ilk işlevi, iletişim işlevi ve iki yer veya su alanı arasında ticari ve ekonomik, askeri iletişim kurma ve yolcu ve ticari mal taşıma yeteneğidir. Ayrıca boğazlar uzun zamandan beri ülkeler arası ticari malların ve ekonomik ilişkilerin geçiş yeri olmuştur. Dolayısıyla, boğazlar dünya ticaretinin refahında önemli bir rol oynadığından, ekonomik işlevleri de dünya ticaretinin büyümesinin büyük bir kısmının boğazlardan geçmeye bağlı olması şeklinde tanımlanmaktadır. Boğazların siyasi işlevi de iletişim, ekonomik ve jeostratejik

[2] İbrahim Abbasi, Sagri Talebi ve Seyyid Ali Necat, "Ehemmiyet-i Istratejiki-yi Tenge-i Hormuz Der Muqayese Ba Tengeha-yi Beynelmileli-yi Cehan" *Pejohişha-yi Sîyasî,* 2015, C.5, No.13, s. 9.

[3] Meysem Mirzaî Tebar, "Tenge-i Hormuz ve Neqş-i Istratejik-i Ân Der Gozer-i Târih", *Feslname-i Tehessosi-yi Mutalaat-i Halic-i Fars*, No.4, s. 73-74.

değerlerine göre belirginleşmektedir. Bu söz konusu işlevlerin her birinin, boğaza kıyısı olan ülkelerin ulusal gücünü ve dış politikasını etkileyecek bir role sahip olduğu ve diğer ülkelerle ilişkilerinde onlar için güçlü bir araç olabileceği ve onları üstün bir konuma getirebileceği anlamına gelmektedir. Hürmüz Boğazı uzun zamandır Güneybatı Asya ve dünya için stratejik bir nokta olarak görülmektedir. Tarihsel çalışmalar, Hürmüz Boğazı'nın farklı dönemlerde stratejik öneme sahip olduğunu ve büyük güçlerin ona hâkim olmak için yarıştığı bir yer olduğunu, günümüzde de bu rolünün hâlâ korunduğunu göstermektedir. Tüm dünya ülkeleri, bu boğazın ülkelerin ekonomisindeki kilit öneminin bilincindedir.[4]

Coğrafi açıdan bakıldığında boğaz, birbirine bitişik iki büyük su kütlesini doğal bir şekilde birleştiren dar bir kanaldır. Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi ile Umman Denizi'ni birleştiren bir deniz kanalıdır. İran boğazın kuzey kıyısında, Umman ise güney kıyısında yer almaktadır. Boğazlar, Fransa'yı ayıran Dover Boğazı gibi iki komşu kara parçasını ayırabilir. Bu durumda ayrılık coğrafi olmaktan ziyade siyasidir. Boğazlar bitişik kara parçalarını da birbirine bağlayabilir. Hürmüz Boğazı İran ve Umman'ı birbirinden ayırsa da aynı zamanda onları birbirine bağlayan ve ilişkileri üzerinde büyük etkisi olan bir kanaldır.[5]

Coğrafi faktörler, coğrafi konum da dahil olmak üzere çok yönlüdür. Herhangi bir ülkenin coğrafi konumu, dış politikasında önemli bir role sahiptir. Spykman'a göre bir ülkenin coğrafi konumu esasen dış politikasına karşılık gelir. Boğazlara komşu olmak coğrafi konumlardan biridir. Boğazlar, bölgeleri birbirine bağlamaya hizmet ettikleri için ekonomik, askeri ve stratejik açıdan önemlidir. Bu nedenle boğazlar eski çağlardan beri büyük güçlerin ilgi odağı olmuştur. Hürmüz, Malakka, Dover, Cebelitarık, Süveyş ve Singapur Boğazları dünyanın anahtarı olarak görülmektedir. Boğazlar, başta petrol olmak üzere ticari mal ve emtianın taşınması için önemlidir ve kapanmaları dünya ekonomisinde krizleri tetikler. Boğazlar aynı zamanda komşu toprakları birbirine bağlamanın en kısa yoludur. Ülkelerin ulusal gücünü ve dış politikasını etkilerler ve denizcilik ve kıta stratejilerinde odak noktasıdırlar. Boğazlar, komşu devletlerin içlerinden geçen hareketleri kontrol etmelerini sağlar ve bu nedenle stratejik öneme sahiptirler. Dünyadaki stratejik boğazlar arasında Hürmüz Boğazı özel bir öneme sahiptir. Petrol tankeri trafiği nedeniyle dünyanın en önemli geçiş noktasıdır;

[4] Tebar, "Tenge-i Hormuz ve Neqş-i Istratejik-i Ân Der Gozer-i Târih" s. 74-75.
[5] Asghar Jafari Valdani, "The Geopolitics of the Strait of Hormuz and the Iran-Oman Relations", *Iranian Review of Foreign Affairs,* 2012, Vol.2, No.4, s. 8.

dünya deniz petrol taşımacılığının %40'ından fazlası bu boğazdan geçmektedir. Dünyadaki dokuz önemli denizcilik boğazından biridir. Her gün 15 petrol tankeri bu boğazdan geçmektedir. Bu petrol tankerleri Hindistan, Çin, Japonya, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'ne günlük ortalama 17,4 milyon varil petrol taşımaktadır. Buna karşılık Malakka ve Bab el-Mendeb Boğazları ile Süveyş Kanalı'ndan geçen petrol miktarı sırasıyla günlük 13, 3,5 ve 3,9 milyon varildir. Bu karşılaştırma Hürmüz Boğazı'nın önemini ortaya koymaktadır.[6]

Araştırmanın Konusu ve Amacı

Hürmüz Boğazı, dünya enerji ticaretinin kritik noktalarından biridir ve jeopolitik önem taşır. Bu çalışma, Hürmüz Boğazı'nın jeopolitik önemini, tarihsel ve güncel bağlamda incelemeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, boğazın coğrafi konumu, stratejik önemi, küresel enerji piyasalarına etkisi ve bölgesel güç dinamikleri ele alınmıştır. Hürmüz Boğazı, petrol ve doğal gaz taşımacılığı için hayati öneme sahiptir. Özellikle Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika gibi büyük tüketici pazarlarına yapılan enerji sevkiyatlarının büyük bir kısmı bu boğazdan gerçekleşmektedir. Hürmüz Boğazı'ndaki herhangi bir kesinti, küresel enerji fiyatlarında ciddi dalgalanmalara yol açabilir. Bu nedenle, boğazın güvenliği, enerji piyasalarının istikrarı için vazgeçilmezdir. Hürmüz Boğazı, İran ve Körfez Arap ülkeleri arasında stratejik bir çekişme alanıdır. İran, boğazın doğusunda yer almakta ve boğaz üzerindeki kontrolünü artırmak için çeşitli askeri ve diplomatik girişimlerde bulunmaktadır. Bu durum, bölgedeki diğer ülkeler ve uluslararası toplum tarafından yakından izlenmektedir. Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi (KİK) ülkeleri, boğazın açık ve güvenli kalması için çeşitli önlemler almaktadır. Hürmüz Boğazı, uluslararası deniz hukuku açısından da önemli bir statüye sahiptir. Boğaz, uluslararası sularda yer almaktadır. Ancak, bölgedeki siyasi gerginlikler, bu geçiş haklarının uygulanmasını zaman zaman zorlaştırmaktadır. Özellikle İran'ın, boğazı kapatma tehditleri, uluslararası ticaret ve güvenlik açısından büyük endişe yaratmaktadır. Hürmüz Boğazı, jeopolitik önemi ve küresel enerji ticaretindeki rolü nedeniyle dünya siyasetinde kritik bir yer tutmaktadır. Boğazın güvenliği hem bölgesel hem de uluslararası aktörler için stratejik bir öncelik olmaya devam etmektedir. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı'nın jeopolitiği, gelecekte de coğrafya, uluslararası ilişkiler ve enerji politikaları açısından önemli bir araştırma konusu olmaya

[6] Valdani, a.g.m., s. 10-11.

devam edecektir. Bu bağlamda araştırmanın amacı Hürmüz Boğazı'nın jeopolitik açıdan öneminin ortaya konulmasıdır.

Araştırmanın Yöntemi

Bu araştırmada yöntem olarak doküman analizi kullanılmıştır. Doküman analizi farklı paradigma, felsefi yaklaşımlar ve teorik çerçeveler ile desteklenmeye çalışılmıştır. Bu tezde sorulan sorulara cevap verebilmek için nitel bir metodoloji en uygun yaklaşım olacaktır. Bu süreç sayesinde her bir argüman, verilerin incelenmesi yoluyla öznel olarak analiz edilebilmekte ve bu da yapılan varsayımlara destek sağlamaktadır. Ayrıca bu çalışma, Hürmüz Boğazı'nın geçmiş ve güncel sorunlarını, bakış açılarını ve koşullarını anlatan kitaplar, dergiler, makaleler, gazeteler ve ansiklopediler de dahil olmak üzere geniş bir kaynak seçkisini içermektedir.

Araştırmanın Önemi

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi ile Umman Körfezi'ni birbirine bağlayan dar bir suyoludur. Boğazın dar yapısı, enerji nakil hatlarının güvenliği açısından kritik bir bölge olmasını sağlamaktadır. Dünyadaki petrol ihracatının yaklaşık %20'si bu boğazdan geçmektedir. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı'nın kontrolü, enerji güvenliği açısından kritik bir öneme sahiptir.

BİRİNCİ BÖLÜM

BOĞAZLAR VE JEOPOLİTİK

1.1. Boğazlar

Coğrafi olarak boğazlar, iki deniz bölgesini birbirine bağlayan dar suyolları şeklinde tanımlanır. Ancak, bir suyolunun boğaz sayılabilmesi için doğal olması zorunludur. Örneğin, Panama ve Süveyş gibi yapay dar suyolları uluslararası hukukta boğaz değil, kanal olarak sınıflandırılır.[7]

Boğazlar bazen çok kısa olup gerçek bir deniz eşiği oluşturur, bazen de çok uzun olup deniz koluna dönüşürler. İki deniz arasında ulaşım yolu sağlayan, iki kıtanın en yakın noktaları arasında geçit sunan ve belirli bir deniz havzasının anahtarı olan boğazlar, ekonomik ve stratejik açıdan büyük öneme sahiptir. Boğazların karasuları veya açık deniz kapsamına alınması genişliklerine bağlıdır. Karadan itibaren 12 deniz mili mesafe karasuları içinde sayılır. Her iki kıyısı aynı devletin sınırlarında bulunan boğazlar 24 deniz milinden dar ise karasuları kapsamındadır; 24 deniz milinden genişse, her iki kıyının 12 deniz mili açığından sonraki bölge açık deniz olarak kabul edilir. Kanallar ise insan eliyle açılan ve iki denizi birbirine bağlayan dar suyollarıdır.[8]

Boğazlar, sahip oldukları belirli özelliklere göre, ulusal hukuk veya uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde düzenlenir. Bu nedenle, hukukun ulusal ve uluslararası yapısına bağlı olarak, boğazlar "ulusal boğazlar" ve "uluslararası boğazlar" olarak iki kategoriye ayrılır.[9]

1.1.1. Uluslararası Boğazlar

Uluslararası boğazların belirlenmesinde, Uluslararası Adalet Divanı'nın (UAD) 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası kararında[10] vurgulandığı üzere, "coğrafi durum" önemli bir kriterdir. Coğrafi durum esasına göre, iki açık denizi birbirine

[7] Kudret Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi,* Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, 1999, s. 25.
[8] Salih Güngör, "Türk Boğazları ve Geçiş", (*Yayınlanmamış Doktora Tezi,* İstanbul Üniversitesi Deniz Bil. Ve İşl. Ens., 1999), s. 2-3.
[9] Sami Doğru, "Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2013, C.12, No.2, s. 125.
[10] International Court of Justice, *Corfu Channel Case, Judgement of April 9th, 1949: I.C.J.Reports 1949*, s. 28-29.

birleştiren suyolları, uluslararası boğaz statüsüne sahiptir. İkinci olarak, bahsedilen suyolunun uluslararası deniz seyrüseferi için kullanılıp kullanılmadığıdır.[11]

15 Mayıs 1946'da iki İngiliz savaş gemisi, Yunanistan'ın Korfu adasını Arnavutluk anakarasından ayıran Korfu Boğazı'nın Kuzey Kanalı'nda seyrederken Arnavutluk'un topçu ateşine maruz kalmıştır. Savaş gemileri zarar görmemiş ve ateşe karşılık vermemiştir ancak İngiltere bu durumu protesto etmiştir. İngiltere, bu suların uluslararası trafiğe açık olduğunu iddia ederken, Arnavutluk boğaz sularının kendisine ait olduğunu ve bu boğazlardan geçişin Arnavutluk'un iznini gerektirdiğini belirtmiştir. Bazı diplomatik yazışmaların ardından İngiltere, boğazlardan savaş gemileri gönderme hakkını teyit etmiş ve bunlara ateş açılması halinde karşılık verecekleri uyarısında bulunmuştur. İlk olaydan birkaç ay sonra, 22 Ekim 1946'da 4 savaş gemisinden oluşan bir İngiliz filosu rutin bir görev için Korfu Boğazının kuzeyinden geçmiştir. Saranda Körfezi yakınlarında iki savaş gemisi boğazlara döşenmiş olan mayınlara çarparak infilak etmiş ve ağır hasar görmüştür. UAD, Kuzey Korfu Boğazı'nın, barış zamanında bir kıyı devleti tarafından geçişin yasaklanamayacağı uluslararası yollar sınıfına ait olarak değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varmıştır. Dolayısıyla, UAD'nin görüşüne göre, boğazlardan geçiş hakkının uygulanması için belirleyici kriterler, boğazların açık denizin iki bölgesini birbirine bağlayan coğrafi durum ve uluslararası seyrüsefer için kullanılıyor olmasıdır.[12] Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (BMDHS) münhasır ekonomik bölge kavramının tanımlanmasıyla, sözleşme bir açık denizi bir münhasır ekonomik bölgeye veya iki ayrı münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlayan suyollarını uluslararası boğaz olarak kabul etmiştir.[13]

1.1.1.1. Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri

Uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkından farklı bir kavram da kıyı devletinin karasularından zararsız geçiştir. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nden önce geçerli olan zararsız geçişin uluslararası teamül hukuku tanımı,

[11] Doğru, a.g.m., s. 126.
[12] Ana G. López Martín, *International Straits Concept, Classification and Rules of Passage,* Heidelberg: Springer Science and Business Media, 2010, s. 10-12.
[13] 1982 BMDHS, mad.37.

1958 Karasuları ve Bitişik Bölgeye ilişkin Cenevre Sözleşmesi'nin 14. maddesinde yer alan tanımdı.[14]

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (1958 KBBS) kapsamında boğazlara sadece bir alt paragraf ayrılmıştır. Buna karşın, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde toplam on iki madde ile münhasıran uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazların rejimine ayrılmıştır. Hiç şüphesiz, uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar BMDHS kapsamında yeni bir önem kazanmış ve bu suyollarının uluslararası hukuktaki öneminin altını çizmiştir.[15]

1.1.1.1.1. Uluslararası Boğazlardan Transit Geçiş Rejimi

Transit geçiş rejimi BMDHS'nin 37. maddesinde tanımlanmıştır. Açık denizlerin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizlerin veya münhasır ekonomik bölgenin başka bir bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar için geçerlidir. Transit geçiş yapan gemi ve uçakların görevleri, aşağıdakileri gerektirecek şekilde daha da netleştirilmiştir[16]:

Boğaz boyunca veya üzerinden gecikmeksizin ilerlemek;

Boğaza kıyısı olan devletlerin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Şartı'nda yer alan uluslararası hukuk ilkelerini ihlal edecek herhangi bir tehdit veya güç kullanımından kaçınmak.

Mücbir sebepler ya da tehlikeli bir durum nedeniyle gerekli olmadıkça, normal sürekli ve hızlı transit geçiş yöntemleri dışında herhangi bir faaliyetten kaçınmak ve

Bu bölümün diğer ilgili hükümlerine uymak.[17]

Son olarak, zararsız geçiş rejiminde denizaltıların su üstü geçişi yapmaları ve bayraklarını göstermesi gerekirken, transit geçişte denizaltı geçişinden açıkça

[14] William L. Schachte, "International Straits and Navigational Freedoms" *Ocean Development and International Law*, 1993, C.24, s. 182.
[15] Nilufer Oral, "Navigating the Oceans: Old and New Challenges for the Law of the Sea for Straits Used for International Navigation", *Ecology Law Quarterly*, 2019, C.46., No.1, s. 170.
[16] Oral, a.g.m., s. 172.
[17] 1982 BMDHS, mad.39(1)(a)–(d).

bahsedilmemektedir. Sürekli ve hızlı transit geçişin normal yöntemlerine yapılan atıf, muhtemelen denizaltılar için su altından geçiş anlamına gelmektedir.[18]

Fakat iki açık denizi veya münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlayan uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkını kullanabilmek için, bu boğazın bir ülkenin ana karası ile bir adası arasında yer almaması ve bu adanın yakınlarında benzer kolaylıklara sahip bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin bulunmaması gerekmektedir (madde 38/1). Anlaşmaya göre, böyle bir coğrafi durumun mevcut olduğu boğazlarda, kıyı devleti tarafından askıya alınamayacak bir zararsız geçiş rejiminin uygulanması zorunludur (madde 45/1, a).[19]

1.1.1.1.2. Uluslararası Boğazlardan Zararsız Geçiş Rejimi

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 38/2. maddesi kapsamında transit geçiş şu şekilde tanımlanabilir: "Transit geçiş, açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile diğer kısmı arasında bulunan ve özel bir sözleşme ile hukuki statüsü belirlenmemiş, tamamen kıyı devletlerinin karasularına dâhil olan bir boğazdan kesintisiz ve hızlı bir şekilde geçiş yapmak amacıyla, deniz ulaşımı ve hava uçuş hakkının, Sözleşme'nin 'Uluslararası Seyrüsefer İçin Kullanılan Boğazlar' başlıklı III. Kısım hükümleri çerçevesinde kullanılmasını ifade eder." Transit geçiş, denizden ve bu tür coğrafi konumdaki boğazların hava sahasından geçiş hakkını içerir. Bu hak hem ticaret hem de savaş gemilerinin yanı sıra uçaklar için de geçerlidir; bu geçiş, sürekli ve hızlı olmak şartıyla denizden ve havadan ulaşımı kapsar ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ile kıyı devletinin uçuş kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilmelidir. Denizaltılar ise su altından geçiş yapabilir. Kıyı devleti bu geçişi askıya alamaz.[20]

1958 KBBS, uluslararası boğazlardan geçişin ayrım yapılmaksızın zararsız geçiş olduğunu belirlemiştir (Madde 16/4). BMDHS ise, zararsız geçiş rejiminin yalnızca bir devletin karasuları ile açık deniz veya münhasır ekonomik bölge arasında bulunan uluslararası boğazlarda geçerli olduğunu kabul etmiştir (Madde 45/1, b). Yukarıda

[18] Oral, a.g.m., s. 172.
[19] Özersay, a.g.e., s. 36.
[20] Doğru, a.g.m., s. 129-130.

kısaca belirtildiği gibi, burada bahsi geçen zararsız geçiş, bir devletin karasularından zararsız geçişte olduğu gibi askıya alınabilir bir niteliğe sahip değildir.[21]

1.1.2. Ulusal Boğazlar

Kıyı devletinin iç hukukuna göre belirlenen geçiş rejimi, ulusal boğazlardan yapılan geçişlerde uygulanır. Eğer bir boğazın iki kıyısı da aynı devlete aitse, bu kıyılar arasındaki mesafe büyük önem taşır. Çünkü iki kıyı arasındaki mesafenin kıyı devletinin karasularının iki katından fazla olması halinde, ortada bir açık deniz bölgesi oluşur. Ancak, tarihsel haklar mevcutsa, bu açık denizalanı kıyı devletinin karasuları veya iç suları rejimine dâhil edilebilir. Ancak, yukarıda belirtilen kriterlere tam olarak uyan bir boğaz, eğer bir anlaşmanın konusu olmuşsa uluslararası boğaz olarak kabul edilmektedir.[22] Ulusal boğazlara verilebilecek en tipik örneklerden biri, Karadeniz ile Azak Denizi'ni birleştiren Kerç Boğazı'nın Sovyetler Birliği'nin dağılmasından önceki dönemindeki halidir. Aynı şekilde, Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasında olan ve tamamı Danimarka sınırları içinde bulunan Büyük Belt Boğazı da ulusal boğazlara örnek olarak gösterilebilir.[23]

1.2. Boğaz Jeopolitiği

Stratejik konum, sahibine potansiyel olarak dünyayı kontrol etme gücü veren bir konumdur. Yani bölgesel, kıtasal ve küresel yansımaları olan, iletişim merkezi veya askeri güçlerin ve savunma tahkimatlarının yoğunlaşması olarak kullanılabilecek bir nokta olmalıdır. Coğrafi bir faktör olarak stratejik boğazlar, sahip olduğu iletişim, ekonomik, askeri ve jeopolitik değerleri nedeniyle bölgesel ve küresel güç dengelerinde etkin rol oynamakta ve boğazı yöneten hükümetler ve güçler bunu kendi dış politikalarında bir araç olarak kullanmaktadır. Boğazın kullanımı ile kıyı ülkesinin gücü arasında doğrudan bir ilişki vardır. Yani boğazın kıyı devleti ne kadar güçlü ve kudretli ise, boğazı bölgesel ve küresel ilişkilerde dış politika uygulama aracı olarak kullanma ihtimali de o kadar yüksektir. Uluslararası deniz yolları; suyolları, boğazlar ve burunlar gibi farklı mekanizmalardan oluşur. Dünya'da bu tür yaklaşık 200 yer vardır, ancak yalnızca birkaçı stratejik öneme sahiptir. Boğazlar, sığ derinliğe ve dar genişliğe sahiptir, bu koşullar nedeniyle güvenli ulaşımı oldukça zayıf hale getiren, aynı zamanda

[21] Özersay, a.g.e., s. 29.
[22] Özersay, a.g.e., s. 26.
[23] Doğru, a.g.m., s. 125.

deniz ticareti miktarındaki artış ve geminin boyutunun artması ile birlikte geçiş kapasitesinin zorlandığı noktalar olarak tanımlanabilir. Boğazların çoğu, deniz taşımacılığı riskini artıran, erişim ve kullanımlarını engelleyen siyasi açıdan istikrarsız ülkelere komşudur. Son yıllarda terör tehdidi, petrol taşımacılığı rotalarına daha fazla odaklanmıştır; stratejik geçitler, mayınlanabilir veya askeri güçler, füze sistemleri veya topçular tarafından kapatılabilir. Boğazlar küresel ekonomik coğrafyanın asil topuğudur.[24]

Boğazların gemi trafiği, başta petrol olmak üzere stratejik malların taşınması açısından önemi büyüktür. Uluslararası deniz yolları; güzergâhlar, burunlar ve boğazlarla ilgili belirli mevkilerden geçmekle sınırlıdır. Bundan dolayı deniz ticaretinde kullanılan boğazların alternatif güzergahı yoktur, güzergâh değiştirildiği takdirde ekonomik açıdan daha maliyetli bir sonuç ortaya çıkar. Bu rotaların çoğu Batı Avrupa gibi önemli sanayi bölgeleri arasında yer alıyor. Bu rotalar aracılığıyla gelişmekte olan ülkelerden gelen petrol ürünleri gelişmiş ülkelere aktarılmaktadır. Bu darboğazlar özellikle küresel ekonominin ana oyuncuları için hayati önem taşıyor. Öte yandan en önemli stratejik geçiş noktaları dar ve sığ geçişlerdir ve bunların çoğu çatışmaların yaşandığı ve istikrarsız ülkelerde bulunmaktadır. Okyanuslar ve denizler arasındaki gemi geçişinin ana güzergâhı olan ve petrol dâhil dünya ticaretinin önemli bir kısmını kapsayan önemli boğazlar, hem içinde yer alan kıyı ülkeleri hem de ana kullanıcılar açısından stratejik ilgi odağıdır. Bu konu, bu boğazları dünya ticaretinin kritik noktaları haline getirmiştir. Günümüzde enerji ticareti başta olmak üzere dünya ticaret yolunun bir parçasını oluşturan boğazlar stratejik boğazlar olarak değerlendirilmektedir. Bu geçiş pozisyonları her zaman özel bir öneme sahiptir, çünkü bunlar uluslararası iletişimin aracılarıdır ve enerji alışverişi ve hareket akışını engelleme veya açma gücüne sahiptirler. Hint Okyanusu'ndaki boğazlar deniz ticaretinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Günümüzde Hint Okyanusu bölgesi, Güney, Güneydoğu ve Uzak Doğu'daki hızlı büyüyen ekonomiler ile petrol zengini Basra Körfezi bölgesi arasında yer alması nedeniyle bölgede büyük miktarda ticareti kolaylaştıracak stratejik bir konum sunmaktadır. Hint Okyanusu bölgesi, uluslararası deniz ticareti için dört önemli ve kritik suyoluna sahiptir: Hürmüz Boğazı (İran ve Umman sınırı), Malakka Boğazı (Endonezya ve Malezya sınırı), Babülmendep Boğazı (Cibuti ve Yemen sınırı) ve Süveyş Kanalı Mısır'dır. Bunlar deniz petrol ticaretinde önemli rotalardır. Bu

[24] Abbasi vd., a.g.m., s. 10.

güzergahlar sadece birçok ülke için stratejik ve ekonomik açıdan hayati kaynaklar olmakla kalmaz, aynı zamanda küresel ticaret ve enerji tedariki açısından da kritik bir rol oynar.[25]

Uluslararası petrol taşımacılığında önemli bir faktör olan boğazlar etkili bir rol üstlenecektir. Çünkü ülkelerin ekonomik büyümesi ve buna bağlı olarak bu ülkelerin petrol talebinin artması, petrol ticareti hacmini artırmış ve dolayısıyla denizcilik faaliyetlerinin gelişmesinde ve hızlanmasında yadsınamaz bir role sahip olmuştur. Her gün 100 milyon tondan fazla petrol, petrol tankerleriyle deniz yoluyla taşınmaktadır; bunun yaklaşık yarısı Ortadoğu'dan Japonya, Çin, ABD ve Avrupa'ya gönderilir. Dolayısıyla bu açıdan bakıldığında boğazların rolü uluslararası ticaretle bağlantılıdır. Petrolün deniz yoluyla akışının jeostratejisi, günde 35 milyon varilden fazla petrolün geçtiği 6 ana geçidi içermektedir; bunlardan ikisi, Hürmüz Boğazı ve Malakka Boğazı en önemlileridir. Çünkü petrolün %60'ından fazlası bu iki boğazdan transit geçiş yapmaktadır. Mal ticaretinin neredeyse %80'i denizler vasıtasıyla, boğazlar ve kanallar üzerinden gerçekleşmektedir. Buradan yola çıkarak petrol ve petrol ürünleri ticaretinin yarıdan fazlasının açık denizler ve petrol tankerleri aracılığıyla yapıldığını söylemek gerekir. Bu nedenle stratejik deniz yolları enerji arz güvenliğinde önemli rol oynamaktadır. Çünkü bu boğazlarda yaşanacak herhangi bir rahatsızlık ve sonrasında petrol tankerlerinin geçişinde yaşanacak sorunlar petrolün transferini etkileyecek ve enerji arz güvenliği ciddi bir sorunla karşı karşıya kalacaktır. Transit boğaz olarak büyük ilgi gören uluslararası boğazlar, aktarılan petrol hacmi açısından suyolları arasında oldukça stratejik bir role sahiptir. Uluslararası enerji piyasası güvenilir ve emniyetli ulaşıma bağlıdır. Enerji aktarım yollarından herhangi birinin engellenmesi, daha yüksek toplam enerji maliyetlerine yol açacaktır. Ayrıca suyolları her zaman korsanların, terör saldırılarının ve savaş, çatışma gibi siyasi sorunların tehdidi altındadır. Ayrıca denizlere petrol sızıntısına neden olan deniz kazaları da bu tür taşımacılığın enerji güvenliğini tehdit eden tehlikeler arasındadır. Günümüzde dünya ticareti rotası üzerinde bulunan boğazlar önemsenmektedir. Ve herhangi bir nedenle bloke edilirlerse, malı üreten ülkelere ek maliyetler getirecektir. Bu bakımdan, yakınlarında bulunan kıyı ülkeleri için olağanüstü bir jeopolitik ve jeoekonomik konum sağlayan birtakım

[25] Nesrin Hanîha ve Morteza Qurçi, "Cihanî Şoden, İqtisad-i Pesafordizm ve Tengeha-yi Beynelmilelî", *Feslname-i Beynelmilelî ve Haricî,* 2009, s. 4.

uluslararası boğazlar, küresel coğrafyanın en kilit noktaları arasında değerlendirilmektedir.[26]

1.3. Jeopolitik Teoriler

"Jeo-politik" terimi on dokuzuncu yüzyılın son yılı olan 1899 yılında İsveçli siyaset bilimci Rudolf Kjellén tarafından icat edilmiştir. 1890'larda yeni icat edilen pek çok sözcük gibi, "jeopolitik" de bir yenilik duygusu uyandırmak için tasarlanmış portmanto bir ifadeydi. Bu, yeni bir yüzyıl için yeni bir tür çalışma olacaktı; dünyadaki ulus-devletleri, bunların sınırlarını, bölgesel kapasitelerini ve diğer devletlerle ilişkilerini anlama olanağı sunan bir çalışmaydı.[27]

Jeopolitik, siyasi gücün fiziksel ve siyasi coğrafya temel alınarak mevcut ve gelecekteki ilişkilerini inceler. Jeopolitik, geçmiş, şimdiki zaman ve gelecekteki iktidar dinamiklerini araştıran bir alandır. Politika ve coğrafyanın, demografi ve ekonomiyle ilişkisini vurgulayarak, özellikle bir ulusun dış politikasına olan etkisini inceleyen bir disiplindir. Uluslararası ilişkilerde, coğrafi faktörlerin güç dinamikleri üzerindeki etkisini ele alır.[28] Coğrafya ile siyaset arasındaki ilişkiyi anlamak amacıyla kullanılan bir devlet teorisi olarak tanımlanan jeopolitik, 20. yüzyıl boyunca dünya siyasetinin yapısal değişimine ve siyasi felaketlerine paralel bir dönüşüm geçirmiştir.[29]

Jeopolitik hakkındaki tüm açıklamalar incelendiğinde, devlet, coğrafi unsurlar ve siyaset terimlerinin tanımlarında ortak bir kullanım olduğu fark edilir. Jeopolitiğin kurucusu R. Kjellen, jeopolitiği şu şekilde tanımlar: "Jeopolitik, devletin coğrafi konumuyla ilişkisini inceleyen bir disiplindir." Jeopolitik, siyasi coğrafyanın insan faktörleriyle etkileşime girdiği bir durumdur. Kısacası, siyasi coğrafyanın sosyal, ekonomik, politik, askeri ve kültürel güçlerle etkileşime girmesi olarak tanımlanabilir. Basitçe söylemek gerekirse, jeopolitik coğrafyanın siyasete yön verme sürecidir.[30]

Jeopolitik düşüncenin şekillenmesinde belirleyici bir faktör, insanlığın coğrafya ile uzun yıllar süren mücadelesinde attığı önemli adımlardı. Kutuplar dışında, dünya

---

[26] Abbasi vd., a.g.m., s. 12-14.

[27] Michael Heffernan, "On The Origins of European Geopolitics, 1890-1920", Klaus Dodds ve David Atkinson (Ed.), *Geopolitical Traditions: A Century of Geopolitical Thought* içinde (27-51), Londra: Routledge, 2000, s. 27.

[28] Ramazan Özey, *Jeopolitik Tanımlar, Teoriler ve Değişimler,* 1. Baskı, Ankara: Pegem Akademi Yayınevi, 2017, s. 1-2.

[29] Murat Yeşiltaş, "Jeopolitik", Şaban Kardaş ve Ali Balcı (Ed.), *Uluslararası İlişkilere Giriş* içinde (351-365), 5. Baskı, İstanbul: Küre Yayınları, 2016, s. 351.

[30] Suat İlhan, *Türklerin Jeopolitiği ve Avrasyacılık,* 1. Baskı, Ankara: Bilgi Yayınevi, 2005, s. 29.

haritası net bir şekilde çizilebilir hale gelmiş ve astronomik ölçümlerin geliştirilmesiyle deniz aşırı seyahatler güvenli bir şekilde gerçekleştirilebilir hale gelmişti. Uluslararası sistemde, devletlerarası ilişkilerin artık bölgesel değil, küresel bir perspektifle ele alınabileceği bir ortam oluşmuştu.[31]

Yirminci yüzyılın başlarında, Kjellen ve diğer emperyalist düşünürler, jeopolitiği, Batı'nın emperyal bilgisinin bir parçası olarak fiziksel çevre ile politika arasındaki ilişkiyi inceleyerek geliştirmiştir. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Almanya'da, Jeopolitik Dergisi'nin kurucusu emekli General Karl Haushofer, muhafazakâr-milliyetçi düşüncenin desteklenmesi için bu kavramı kullanmıştır. Daha sonra, Nazi dış politikasının hayat alanı (Lebensraum: Alman ulusu için daha fazla "yaşam alanı" arayışı) siyasetini meşrulaştıran bir terim olarak İngilizceye aktarılmıştır. Hitler'in saldırgan ve yayılmacı politikalarıyla ilişkilendirilmesi ve totaliter rejimlerle olan tartışmalı ilişkisi nedeniyle jeopolitik, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uzun bir süre akademide ciddi bir itibar kaybına uğramış ve durgun bir döneme girmiştir.[32]

Yirminci yüzyılın başlarında, jeopolitik disiplininin temellerini atan akademisyenler, ülkenin dış politikası ile coğrafi konumu arasındaki ilişkiye odaklanmışlardır. Özellikle büyük devletlerin dış politikalarında hangi coğrafyanın stratejik önem taşıdığını anlamaya çalıştılar. Alfred Thayer Mahan, "Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi" adlı eserinde jeopolitik tezini ilk kez ortaya koymuştur. Mahan, denizlerin önemini vurgulayarak, deniz gücüne sahip ülkelerin küresel üstünlük elde edeceği tezini öne sürmüştür. Bu tez, zaten deniz gücüne sahip olan İngiltere'nin dünya çapında üstünlüğüyle kanıtlanmıştı. Mahan'a göre, ABD'nin İngiltere'nin dünya çapındaki nüfuzunu devralabilmesi için, deniz gücü açısından İngiltere'yi yenmesi gerekiyordu. 20. yüzyılın ardından yaşanan İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ABD, deniz gücü bağlamında İngiltere'nin elindeki gücü kendi bünyesine katmıştır. Mahan'ın jeopolitik tezinin özü, denizleri kontrol eden gücün dünya genelinde kontrolü ele geçirdiğidir. Mahan, özellikle deniz ticaret yollarının önemini vurgulamıştır.[33]

Rudolf Kjellen, "Devlet Olarak Bir Yaşam Biçimi" adlı çalışmasında jeopolitiği, devleti "somut bir alanda yerleşen, sürekli genişleyen ve evrim geçiren, coğrafi ve

[31] Burak Samih Gülboy, "Jeopolitik Düşüncenin Doğuşu ve Gelişimi", M. Cem Oğultürk ve Güngör Şahin (Ed.), *Jeopolitik Düşünce* içinde (13-29), 1. Baskı, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2020, s. 15-16.
[32] Yeşiltaş, a.g.e., s. 351.
[33] Dinmuhammed Ametbek, "İran Dış Politikasının Jeopolitik Kodları", *ANKASAM Balgat Çalışmaları,* No:3, Ankara: 2017, s. 11.

biyolojik öğelerin bir karışımı" olarak tanımlamıştır. Friedrich Ratzel'e göre, jeopolitik devletin etrafını, komşularını ve özellikle bulunduğu coğrafi ortamla olan ilişkilerini araştırır ve coğrafi çevreyle etkileşimden kaynaklanan sorunları çözme amacını taşır. Bununla birlikte, Ratzel jeopolitiği, "coğrafi olarak açıklanan siyaset" olarak nitelendirir ve bağımsız bir araştırma konusu olmayan "ara disiplin" olarak kabul eder. Daha çok siyasete yakın olan ve siyasi koşullara ve bunların coğrafi bakış açısıyla analizine odaklanan bir alan olarak tanımlanır.[34]

Jeopolitik bakış açısı olmaksızın, çağımızın ve günümüzün birçok önemli sorununun açıklaması eksik kalır. Ayrıca, güvenlik, politika ve hatta planlama öncelikleriyle ilgili kararlarda, düşüncenin farklı disiplinlerden geçmesi ve bütünlük içinde ele alınması için jeopolitik değerlendirme gereklidir. Jeopolitik bilimsel bir zemin ve düşünce ortamı oluşturmuş ve birçok politika ve eyleme yön vermiştir. Sağlam jeopolitik analizler, coğrafi ve beşerî unsurları dikkate alan yorumlarla geleceği aydınlatır. Günümüzün birçok olayını jeopolitik açıdan geniş kapsamda değerlendirmek kaçınılmazdır. Avrupa Birliği (AB), sadece ekonomik bir birlik değildir; jeopolitik açıdan da ele alınmalıdır. AB'nin planladığı bütünleşmenin siyasi, sosyal ve hatta askeri sonuçları ortaya çıkmıştır. Bu olaylar coğrafi bir temele dayanır ve jeopolitik öneme sahiptir. NATO da jeopolitik bir olgudur; ancak, askeri yapısı nedeniyle entegrasyona değil, yakın iş birliğine olanak tanır. Doğu Bloku'nun ve SSCB'nin dağılmasının ardından ortaya çıkan durumun açıklanması ve yeni politikaların geliştirilmesi, yalnızca jeopolitik derinlik ve kapsamıyla mümkündür.[35]

Jeopolitik, dünyaya bakmanın yollarını sağlar ve sonuç olarak oldukça görseldir; haritaları, tabloları ve fotoğrafları kolaylıkla kapsar. Bu terimin uzmanlar arasında fikir birliği sağlayacak bir tanımını yapmaya çalışmanın pek bir anlamı olmasa da bu kısa girişin amacı için iki farklı jeopolitik anlayışı yeterli olacaktır. Birincisi, jeopolitik birçokları için "demir perde", "Üçüncü Dünya" ve "haydut devlet" gibi coğrafi tanımlar, metaforlar ve şablonlar kullanarak küresel manzaraya dair güvenilir bir rehber sunmaktadır. Bu terimlerin her biri doğası gereği coğrafidir çünkü yerler bu şekilde tanımlanır ve etiketlenir. Daha sonra dış politika ve güvenlik politikalarının oluşturulmasında tavsiye ve bilgi vermek için kullanılabilecek basit bir dünya modeli

[34] Ali Hasanov, *Jeopolitik,* Azad Ağaoğlu ve Fuad Şammedov (çev.), 1. Baskı, İstanbul: Babıali Kültür Yayıncılığı, 2012, s. 200.
[35] İlhan, *Türklerin Jeopolitiği ve Avrasyacılık,* s. 24-25.

oluşturulmasına yardımcı olur. Bu jeopolitik fikri gazetelerde, radyolarda, dergilerde ve televizyon haberlerinde günlük kullanım açısından en önemli olanıdır ve bu da hükümetleri ve ülkeleri "Londra", "Washington" veya "Moskova" gibi basit tanımlayıcılara indirgeme eğilimindedir. İkinci olarak, dikkatimizi jeopolitiğin akademik ve popüler bir pratik olarak gerçekte nasıl işlediğine odaklayabiliriz. Yani "demir perde" ve "şer ekseni" gibi etiketlerin belirli bir sezgisel değere sahip olduğunu varsaymak yerine, bunların yerler, topluluklar ve bunlara eşlik eden kimliklere ilişkin belirli anlayışları nasıl ürettiğini sorgulamaya devam edebiliriz. Örneğin "Üçüncü Dünya" terimi sadece Afrika, Asya ve Latin Amerika'daki pek çok yerin coğrafi bir tanımı olarak kullanılmakla kalmamış, aynı zamanda ABD ve "Birinci Dünya" ile Sovyetler Birliği ve "İkinci Dünya"yı küresel bir rekabete dâhil eden soğuk savaşın siyasi coğrafyalarının üçgenleştirilmesine de yardımcı olmuştur.[36]

Jeopolitik, tarihsel ve kavramsal değişim seyrini, devlet olgusunu ve dünya siyasetinin coğrafi-mekânsal biçimlenmesini göz önünde bulundurarak üç farklı jeopolitik anlayışı değerlendirebiliriz. Bu kapsamda ilk olarak, jeopolitik düşünceyi devletin ötesinde ele alan ve devletin gücünü maksimize etmeye odaklanan bir bakış açısı mevcuttur. Bu, zamanın coğrafya paradigmasına uygun olarak geliştirilen klasik jeopolitik olarak tanımlanabilir. İkincisi, Soğuk Savaş döneminde ulusal güvenlik ve çıkarlar etrafında şekillenen neo-klasik jeopolitik düşüncenin egemen olduğu ideolojik jeopolitiktir. Bu dönemde, jeopolitik teriminden kaçınmak için jeo-strateji terimi tercih edilmiş ve ekonominin rolü artarken jeo-ekonomi kavramı da jeopolitik çalışmalara dâhil edilmiştir. Üçüncü olarak, Uluslararası İlişkilerde post-modern dönüşle birlikte ortaya çıkan eleştirel jeopolitik, devletin yapısını ve jeopolitik söylemleri sorgulayarak küresel siyaseti etkileyen coğrafya temsillerini eleştiren bir yaklaşımdır. Ancak eleştirel jeopolitik, ana akım jeopolitik paradigmayı sorgulayan bir akademik pozisyondur, bir jeopolitik türü değildir.[37]

1.3.1. Klasik Jeopolitik

Jeopolitik terimi, klasik dönemde genellikle iki şekilde kullanılmıştır. İlk olarak, coğrafyanın devletlerin siyasi karakterini nasıl etkilediği anlamında kullanılırken, diğeri ise Alman Ulusal Sosyalistlerin faşist hedeflerinin haklı gösterilmesinde kullanılmıştır.

[36] Klaus Dodds, *Geopolitics: A Very Short Introduction,* Oxford: Oxford University Press, 2007, s. 4-5.
[37] Yeşiltaş, a.g.e., s. 352.

Birincisi çevresel determinizm özelliği taşırken, ikincisi ise Alman faşizmiyle ilişkilendirilmiş milyonlarca ölümle sonuçlanmıştır. "Jeopolitik" terimi, ilk kez İsveçli siyaset bilimci Rudolph Kjellen tarafından 1899 yılında kullanılmıştır. Kjellen, jeopolitiği, doğal coğrafi faktörlerin devletleri nasıl etkilediği anlamında kullanmıştır; bu kullanım daha sonra Alman coğrafyacı ve generali Karl Haushofer tarafından geliştirilmiş ve Alman yayılmacılığının ana doktrini olarak kabul edilmiştir.[38]

İngiliz senatörlüğü yapmış ve coğrafyacı akademisyen olan Sir Halford Mackinder, 1904'te "heartland-rimland" (çekirdek bölge) teorisini Amerikalı Amiral Alfred Mahan'ın "deniz gücünün üstünlüğü" modelinden esinlenerek geliştirmiştir. Mackinder'a göre, Rusya'nın Almanya ile birleşmesi ve bunların öncülüğünde geliştirilecek demir yolu ağı, İngiltere için son derece tehlikeli olacaktı, çünkü dünya imparatorluğunun sonunu getirebilirdi. Bu nedenle, Mackinder Avrasya kıtasının kontrolünü dünyanın kontrolü için hayati bir ön şart olarak görmüş ve bu bağlamda Mackinder, şu manifestosunu ortaya koymuştur: "Doğu Avrupa'ya hükmeden Merkez Bölge'ye hâkim olur; Merkez Bölge'ye hâkim olan Dünya Adası'na hâkim olur; Dünya Adası'na hükmeden ise Dünya'ya hâkim olur." Mackinder, Alman egemenliğini engellemek için çalışmış olmasına rağmen, realist formülü sonraki yıllarda Nazi Almanya'sı için önemli bir kılavuz olmuştur.[39]

Klasik jeopolitik, 1870-1945 yılları arasında emperyalist ülkeler arasındaki rekabetin en yoğun olduğu dönemde ortaya çıkan ve gelişen bir paradigmadır. Bu paradigmanın önde gelen figürlerinin teorileri, sonraki jeopolitik çalışmaları doğrudan etkilemiştir. Klasik jeopolitik paradigmayı şekillendiren kişilerin ana hedefi, sanayi merkezli hızlı modernleşme, kültürel dönüşüm ve toplumsal devrimler çağında içerde etkili bir yeniden yapılanma ile dışarıda genişleyerek hayatta kalma dengesini nasıl sağlayacaklarına coğrafi bir bakış açısıyla odaklanmaktır. Bu nedenle, odakları doğrudan coğrafi konulardan ziyade devletle ilgilidir. Örneğin, Amerikalı Alfred T. Mahan "ulusal mükemmeliyete giden yolun" ne olduğuna odaklanırken, Alman Friedrich Ratzel devletin genişlemesinin yollarını araştırarak "devlet ile coğrafya arasındaki en iyi ilişki"yi teorize etmiştir. Halford Mackinder ise İngiliz imparatorluğunun güçlendirilmesi ve yeniden yapılandırılması için reform

[38] Necati Anaz, "Siyasi Coğrafya'da Yeni Eğilimler ve Popüler Jeopolitik", Necati Anaz ve Mehmet Özkan (Ed.), *Batı Medyasının Ortadoğu Tasavvuru Popüler Jeopolitik, Oryantalizm ve Uluslararası İlişkiler* içinde (17-38), 1. Baskı, İstanbul: İlke Yayıncılık, 2012, s. 20.
[39] Anaz, a.g.e., s. 21.

arayışındadır. Klasik jeopolitikte öncelikli hedef, devletin ve liderlerin kendi ülkelerini yeniden yapılandırarak emperyal rekabette öne geçmelerini sağlayacak bilgiyi oluşturmaktadır. Bu sebeple, jeopolitik başlıca bir devlet bilimi olarak gelişmiştir. Bu nedenle, devlet-merkezcilik klasik jeopolitiğin temel özelliklerinden biridir. Klasik jeopolitiğin yanı sıra üç ayırt edici özelliği bulunmaktadır. İlk olarak, klasik jeopolitik, coğrafyanın anlamını ve bu önemin nedenini açıklayan sağlam varsayımlardan oluşan bir düşünce sistemidir ve siyaseti değişmeyen mekânsal kategorilere (merkez alan, çevre alan, kalpgâh, kenar kuşak vs.) indirgeyen özcü bir yaklaşımı benimser. Bu düşünce biçiminde, Batı-Doğu, geri-modern gibi özcü ve etno-merkezci mekânsal kategoriler, dar bir problematik eksenine yerleştirilerek farklılıklar kesinlik içeren bir öze dönüştürülür. Bu nedenle, klasik jeopolitik paradigmada sürekli bir mekânsal öz arayışı bulunur. İkinci olarak, klasik jeopolitik, her türlü siyasi ve toplumsal varoluşu mekânsal konumlanışın bir türevi olarak gören coğrafi determinizm anlayışına sahiptir. Diğer bir ifadeyle, klasik jeopolitik düşüncesi, çevrenin (mekân ve coğrafya) devletlerin davranışlarını (siyasal, kültürel ve gündelik) şekillendiren belirleyici bir unsur olduğunu ileri sürer. Bu eğilim, mekânı her zaman geçerli bir değişmez etken olarak siyasi üretim sürecine dâhil eder. Bu yaklaşıma göre, mekânsal konumlanış değişmediği sürece siyaset, coğrafyanın kurallarına tabi olur. Üçüncü olarak, klasik jeopolitik, ulus-devleti merkezine alan ideolojik bir yapıya sahiptir, bu da emperyalizm, muhafazakârlık ve ırkçılık düşüncelerinden ayrılamaz. Başlangıçta, klasik jeopolitik tarafından iddia edilen coğrafi ve mekânsal belirlemeler ve ayrımların tamamı ideolojiktir. Örneğin, Alman Haushofer'in jeopolitik modelini temsil eden dünya haritasında, sömüren ve sömürülen dünya şeklinde haritalandırılmış ırksal bir hiyerarşi bulunurken, Mackinder'in Avrasya (Sibirya) merkezli dünya siyaseti kurgusu, Almanya ile Rusya arasındaki potansiyel bir ittifakı engellemeye dönük siyasi bir gündemi yansıtır. Ayrıca, erken dönem Alman, İngiliz, İtalyan, Amerikan ve Japon jeopolitik modellerinde açık bir emperyalist ve muhafazakâr ideoloji egemendir.[40]

Klasik dönem jeopolitik düşüncesi, jeostratejiyi dönemin araçlarına uygun olarak karada ve denizde ölçeklendirir; bu jeopolitik anlayışı, belirlenmiş bölgeler üzerinde hâkimiyetin ve kontrolün sağlanması ve yürütülmesi anlamına gelir. Bu bağlamda, "güç" terimi, askeri yeteneklerin yanı sıra onlara bağımlı, tamamlayıcı ve destekleyici yeteneklerin bir bütünü olarak anlam kazanır. Bu çerçevede, bir devlet

[40] Yeşiltaş, a.g.e., s. 353-355.

sadece hedeflediği coğrafya ile değil, bulunduğu coğrafyanın yapısıyla da düşünülür ve analiz edilir. Örneğin, "Çevrelenmiş Almanya" veya "Dalgaları Yöneten İngiltere" gibi. Klasik döneme ait yazılarda, coğrafya ve stratejinin uyumlu hale getirilmesi, coğrafi terimlerin küresel stratejilere uygun olarak tekrar adlandırılmasını beraberinde getirir. Bu terimler, günümüzde bile devam eden bir süreç olmasına rağmen, ilk kez stratejik bağlamda düşünülür ve kullanılır. Ayrıca, farklı stratejilerde aynı terimin farklı isimlendirmelerle kullanılması da dikkat çeker. Örneğin, okyanuslar "mavi su" olarak adlandırılırken, iç denizler "yeşil su" ve nehirler "kahverengi su" olarak tanımlanır. Almanya, 1897'den sonra inşa etmeye başladığı yeni donanmasını "Açık Deniz Filosu" olarak tanımlar. Kıtalar, Avrupa'ya olan yakınlıklarına göre yeniden sıralanır, örneğin Yakın Doğu, Uzak Doğu, Orta Doğu gibi. Gelecek nesillerde, coğrafi tanımı yapan devlete göre bu bölgelerin coğrafi kavramlarının değişebileceği gözlemlenecektir. Örneğin, "Alman Yakın Doğusu", "İngiliz Yakın Doğusu" ve "ABD Orta Doğusu" tanımlarının coğrafi kapsamları farklı olabilir.[41]

Tablo 1. Klasik jeopolitiğin özellikleri

Yazarın ayrıcalıklı konumu	"Her şeyi gören" ve "her şeyi bilen"
Eril bakış açısı	Bölgelere değer ve anlam verilir
Beyaz, erkek, elit ve Batılı konumlu bilgi	Dış politikayı haklı çıkarmak için kullanılan evrensel "gerçekler"
Etiketleme/sınıflandırma	Halkın desteğini artırmaya yönelik bir slogan
"Nesnel" teoriye veya tarihe çağrı	Bölgesel devlet siyaseti
Basitleştirme	Egemenlik

Kaynak: Colint Flint, Introduction to Geopolitics, New York: Routledge, 2006, s. 17.

1.3.1.1. Klasik Jeopolitik Teoriler

1.3.1.1.1. Hayat Alanı (Lebensraum) Teorisi

Friedrich Ratzel, 1897'de Siyasi Coğrafya (Politische Geographie) kitabını yayımlayarak, dönemin Darwinist görüşlerine dayanan evrim modelini devlet teorisine entegre etmiştir. Ratzel, devleti bir canlı organizma olarak düşünmüş ve "biyolojik devlet" tezinde, evrime uyum sağlayan devletlerin devamlılığını sürdürebileceğini savunmuştur. Evrime uyum sağlayamayanların ise yok olmaya mahkûm olduğunu öne

[41] Gülboy, a.g.e., s. 20-21.

sürmüştür. Bu çerçevede, evrime uyumlu devletlerin, yok olmaya mahkûm olanların alanlarını ve kaynaklarını kullanma hakkına sahip olduklarını belirtmiştir. Bu durum, daha sonra "Hayat Alanı" (Lebensraum) kavramıyla tanınacak olan bir kavramla açıklanmaktadır. Ratzel'in bu soyut kuramı aslında 1890'larda Alman iktisatçılar arasında öne çıkan "Merkezî Avrupalı" tezinin bir yansımasıydı. Bu tez, gümrük birlikleri aracılığıyla merkezi Avrupa'da bir ortak Pazarın kurulmasını öngörerek Alman İmparatorluğu'nun Avrupa'daki egemenliğini sağlamayı öneriyordu. Ratzel'in görüşleri, Balkanlar, Çin ve Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki Alman etki girişimlerinin fikirsel temelini oluşturuyordu.[42]

Ratzel, eserlerinde, güçlü ve başarılı bir devletin var olan sınırlarından asla memnun kalmayacağını; topraklarını sürekli genişletme ve "yaşam alanını güvence altına alma arayışında" olacağını öne sürmektedir. Bu sebeple, devletlerin sürekli yaşam alanı arayışı, Ratzel'e göre en temel değişmez jeopolitik yasalardan biridir. Aksi takdirde, yok olma ve tarih sahnesinden silinme riskiyle karşı karşıya kalacaklardır. Bu jeopolitik ilke, Alman jeopolitik okulu içinde Almanya'nın mevcut topraklarının dışına doğru genişlemesini (Lebensraum) öngören bir siyasi stratejinin ortaya çıkmasına öncülük etmiş ve Hitler'in dış politikasının ana yönelimini oluşturmuştur. Klasik jeopolitiğin bu temel prensibini organik devlet jeopolitik düşünce tarzı olarak tanımlamak mümkündür. Söz konusu jeopolitik geleneğin, doğal koşulları devletlerarasındaki ilişkilere uygulayarak toprak genişlemesini veya fethi bir hayatta kalma sorunu olarak ele aldığı ve emperyal siyaseti coğrafi argümanlarla meşrulaştırdığı ifade edilebilir.[43]

Almanya'da coğrafya bölümlerinin kurulması, ancak 1871'deki Alman birleşmesinden sonra gerçekleştiği için coğrafya bu sürece sonradan entegre edilmiştir. Gerçekte, coğrafya disiplini devlet tarafından desteklenmiş ve dönüşümünde devlet, coğrafyanın temel araştırma konusu haline gelmiştir. Bu durum, Friedrich Ratzel'in siyasi coğrafyanın önde gelen isimlerinden biri olarak kabul edilmesini sağlayan Politische Geographie adlı eserinin 1897'de yayımlanmasıyla pekiştirilmiştir. Ratzel, devletlerin mekansal genişlemesine dair "yedi yasa" ortaya koymuştur. Sınırlar, devletin büyümesi ve güçlenmesinin taşıyıcısı olarak kabul edilir ve devletin tüm dönüşümlerinde önemli bir rol oynar. Temelde, toplumların kültürü arttıkça, devletlerin

[42] Gülboy, a.g.e., s. 18.
[43] Yeşiltaş, a.g.e., s. 353.

doğal olarak genişlediğini savunur. Bu nedenle, devletler sadece sınırlarla sınırlı olmamalıdır; aksine Ratzel, daha esnek sınırların olduğu bir dünya tasarlar. Büyüyen devletler, "toprak ilhakları ve birleşmeleri" gibi siyasi açıdan değerli konumlar elde ederler. Bu yüzden, bir devletin toprakları herhangi bir zamanda, kültürel gelişme sona erene kadar sadece "geçici bir dinlenme evresi"ni temsil eder. Ratzel, bu süreci tarihsel olarak fetihçi devletlerin "toprak hırsı" olarak görür. Kendi dönemi için, bu süreci iki bağlamda açıklar. İlk olarak, Avrupalı devletler, sömürgecilik döneminde, kültürel üstünlüklerinin doğal bir yansıması olarak "daha az medeniyetleşmiş" halkların aleyhine genişlemiştir. İkincisi, "kalabalık Avrupa'da", Almanya ve İtalya'nın güçlerini sağlamaları, önceki küçük devletlerin, Fransa ve Avusturya gibi mevcut büyük devletlerle eşit hale gelebilmek için daha küçük devletlerle birleşmeleri olarak yorumlanmıştır. Ratzel'e göre, bu nedenle, on dokuzuncu yüzyılın sonunda dünya siyasi haritası, yeni büyük ulusların doğuşuna uygun olacak şekilde hâlâ dinamiktir.[44]

Ratzel'in etkisi altında olan başka bir jeopolitikçi, Hitler'in düşünsel öncüsü kabul edilen Karl Haushofer'dir. Haushofer'a göre, bir devletin büyüklüğü için geniş bir alan gereklidir. Ayrıca, bir devlet toprak kazanmazsa, yok olma riskiyle karşı karşıyadır. Ona göre, siyasi coğrafya sabittir, jeopolitik ise sürekli değişen bir alandır ve siyasi durum genellikle sabit kalamaz. Almanya, tarih boyunca sınırlarını genişletmek amacıyla Avrupa'da güçlü bir devlet olarak ortaya çıkmıştır.[45]

1.3.1.1.2. Kara Hâkimiyet Teorisi

İngiliz jeopolitik geleneğinin önemli bir figürü olan Halford Mackinder, coğrafyacı, iktisatçı ve politikacıdır. Mackinder, Heartland olarak bilinen kara hâkimiyet teorisini geliştirmiştir, bu terim yeryüzünün kalbi veya Kalpgah anlamına gelir. İngiltere'nin jeopolitik düşüncesinde temel bir rol oynayan Mackinder'a göre, Britanya İmparatorluğu'nun uluslararası sahnede başarılı olabilmesi için ideolojik ve coğrafi olarak yeniden yapılanması ve düzenlenmesi gerekmektedir. Alman organik devlet okuluyla karşılaştırıldığında, Mackinder devletin oluşumuna daha az önem verir

[44] Colin Flint ve Peter J. Taylor, *Siyasi Coğrafya: Dünya Ekonomisi, Ulus Devlet ve Yerellik,* Fulya Ereker (çev.). Ankara: Nobel Yayıncılık, 2014, s. 2-3.
[45] Özey, *Jeopolitik Tanımlar, Teoriler ve Değişimler*, s. 18.

ve İngiliz İmparatorluğu'nun başarısı için "coğrafya tasavvurunun" yeniden düşünülmesinin kritik olduğunu savunur.[46]

Halford Mackinder, 1904 yılında İngiltere'de Kraliyet Coğrafya Derneği'nde Tarihin Coğrafi Miğferi (The Geographical Pivot of History) başlıklı sunumunu gerçekleştirmiştir. Bu sunumda, demiryollarının kara güçlerinin menzilini artırdığı ve deniz gücünün eski hâkimiyetini kaybetmeye başladığı belirtiliyordu. Mackinder, "kalpgâh" (heartland) olarak adlandırdığı bölgenin, yaklaşık olarak Polonya ile Batı Rusya arasında yer aldığını ve bu bölgenin kontrolünün Avrupa ve Asya'nın tamamını, hatta Afrika'da üstünlük kurmak için kritik olduğunu vurgularken, böyle bir kontrolün denizci devletleri stratejik olarak bu üç kıtadan dışlayabileceğini öne sürmekteydi.[47]

Mackinder, başlangıçta, dünya genelinde toprak ve denizin mevcut ulaşım teknolojileriyle ilişkili bir dünya ve siyasi düzen modeli önermektedir. Ulaşımı deniz kuvvetlerinden farklı olarak kara gücüyle sınırlı olan, Sibirya'nın merkezi ve Orta Asya'nın kuzeyini içeren ve Avrasya'nın tamamını "doğal güç alanı" olarak adlandırdığı "eksen bölge" olarak göstermiştir. Bu koşullar, demiryollarının ortaya çıkmasıyla birlikte kara gücünün tamamen harekete geçirilebilir hale gelmesiyle, 20. yüzyılın başlarında hayati öneme sahipti. Bu, deniz gücü ile kara gücü arasındaki dengeyi değiştirmiştir; eksen bölgesine hâkim olan güçlerin, deniz güçlerinin elinde bulunan bölgelere göre daha kolay bir şekilde istila edilebileceğini belirtmektedir. Bu nedenle, dünya hâkimiyeti, eksen bölgesine hâkim olan güce bağlıdır. Mackinder, görüşlerini ilk kez sunduğunda, bölgenin hâkimi Rusya idi, ancak daha sonra yaptığı ünlü revizyonda, Rus-Alman ittifakından korktuğunu belirttiği daha geniş bir alanı "heartland" olarak yeniden adlandırmıştır. Bu, uzun ömürlü olan "heartland tezi"dir. Mackinder'in İngiliz İmparatorluğu'nu kurtarmak için önerdiği siyasi coğrafya yöntemi, herhangi bir Alman-Rus kara gücünün yerleşimini önlemeyi amaçlamaktadır. Mackinder'in bu önerisi, sadece demiryolu ağlarının dünya çapında yayılmasına dayanmaktadır ve hava gücünü dikkate almamaktadır, ancak bu tezin 1945 sonrasında bile geçerli kabul edilmesi dikkat çekicidir. Sovyetler Birliği'nin II. Dünya Savaşı sonrasında elde ettiği başarı, bu başarıya dayalı olarak heartland'a yayılmasını içeriyordu ve Mackinder'in korktuğu güç yapısını kapsıyordu. Bu şekilde, İngiliz İmparatorluğu'nun bekasını sağlamak için ortaya konan model, İngiliz İmparatorluğu'nun bu süreçten kopmasına rağmen, farklı

[46] Yeşiltaş, a.g.e., s. 353-354.
[47] Gülboy, a.g.e., s. 19.

amaçlar için temel bir stratejik araç hâline gelmiştir. Yeni amaçlar, Amerika'ya aitti ve Sovyetler Birliği'ne karşı Soğuk Savaş güç dengesini sürdürmekle ilgiliydi. Bu nedenle, 1947'deki ölümünden sonra Mackinder, ABD strateji planlamacıları için bir "Soğuk Savaş peygamberi" olmuştur. Askeri altyapı, demir yollarından kıtalar arası balistik füzelere dönüşürken, bu basit coğrafi model, Mackinder'in ifadesiyle "doğal güç alanı"na karşı daha fazla nükleer silah stoklamak için bir gerekçe olmaya devam etmiştir. Bu nedenle, Sir Halford Mackinder'ın 20. yüzyılın en etkili coğrafyacısı olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz.[48]

1.3.1.1.3. Deniz Hâkimiyet Teorisi

Amerikalı Amiral Alfred Thayer Mahan, küresel egemenlik için deniz üstünlüğü teorisini geliştirdi. 1891'de ABD Donanması'ndan Amiral Alfred Thayer Mahan, "Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi" (The Influence of Sea Power Upon History) adlı kitabını yayımlamış ve bu, "deniz gücü" kavramının sadece askeri bir terim olmanın ötesinde tartışılabilir bir kavram haline gelmesine yol açmıştır. Ayrıca, donanmanın sadece bir askeri güç olmadığı, aynı zamanda devletin stratejik bir aracı olduğu da anlaşılmıştır. Mahan, ABD yönetiminin dikkatini çekmek için yazdığı bu kitap çerçevesinde, "okyanus geçme" yeteneğine sahip donanmalara sahip devletlerin politik ve ekonomik etki alanlarını genişletme yeteneklerini vurgulamıştır. İlginç bir şekilde, etkisi ABD'de ancak Theodore Roosevelt döneminde belirginleşse de Mahan'ın görüşleri ilk andan itibaren İngiltere, Almanya ve Japonya gibi ülkelerde hükümetler ve toplumlar düzeyinde büyük yankı uyandırmıştır.[49]

1.3.1.1.4. Hava Hâkimiyet Teorisi

Deniz ve kara hakimiyet teorilerinin yanında Amerikan Havacı Albay Hausy Scitaklian hava hâkimiyet teorisini ortaya koymuştur. Bu teorinin temelinde "Havaya hâkim olan, dünyaya da hâkim olur" ifadesi yer almaktadır.[50] Bu teori, özellikle Amerikan havacıları tarafından geliştirilmiştir. Albay Hausy Scitaklian'ın eserleri bulunmaktadır. Teorilerin hayata geçirilmesinin hava üstünlüğü ile sağlanabileceğini iddia etmişlerdir.[51]

---

[48] Flint vd., *Siyasi Coğrafya: Dünya Ekonomisi, Ulus Devlet ve Yerellik*, s. 3-5.
[49] Gülboy, a.g.e., s. 17-18.
[50] Özey, *Jeopolitik Tanımlar, Teoriler ve Değişimler,* s. 17.
[51] Suat İlhan, "Jeopolitik ve Tarihle İlişkileri" *Belleten,* 1985, C.49, No.195, s. 615.

Teorinin uygulanabilirliği, ilk uçağın üretiminden günümüz uzay çalışmalarına kadar kapsam ve içerik olarak önemli ölçüde gelişmiştir. Hatta teori, günümüz uzay çalışmalarıyla birlikte farklı bir anlam kazanarak "Uzay Jeopolitiği" diye bir kavramın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Teorinin temel felsefesi şu şekilde özetlenebilir: "Havaya hâkim olan bir devlet, tüm dünyaya da hâkim olur. Bu nedenle havacılıkta her zaman üstün olmak gerekir." Hava jeopolitiğinin öncülerinden biri olarak kabul edilen Alexander P. de Seversky'nin de belirttiği gibi, modern savaşlar bir ulusun tüm gücünün kullanılmasını gerektirir. Bu noktada, bir ulusun askeri güçleri genellikle üç kuvvet olarak gruplandırılır: kara, deniz ve hava kuvvetleri. Kara gücü, geleneksel ve tarihsel olarak, yalnızca rakibin kara güçlerine karşı en yaygın kullanılan güç bileşeni olmuştur. Kara gücünün tek başına paralel operasyonlar yürütme kabiliyeti son derece sınırlı olmakla kalmaz, aynı zamanda önemli hasar ve can kaybına yol açmadan uygulanma olasılığı da düşüktür. Öte yandan deniz gücü, stratejik hedeflerle doğrudan ya da yakından ilgili ağırlık merkezlerine karşı, eğer hedefe deniz yoluyla ulaşılabiliyorsa kullanılabilir. Dünyada pek çok yer bu kategoriye girse de bazıları girmez. Devletlerin büyük çoğunluğunun ve kıyısı olan ülkelerin ağırlık merkezleri genellikle denizden uzakta yer alır. Deniz gücü kara gücünden daha hızlı harekete geçebilir ve daha fazla ağırlık merkeziyle mücadele edebilir, ancak çoğu durumda paralel operasyonlar yürütme kabiliyeti çok sınırlıdır. Ayrıca kara gücüne kıyasla çok daha az yıkıma ve kayba yol açan operasyonlar yürütebilir. Ancak nerede olursa olsun, hava gücü stratejik hedeflerle doğrudan ilgili olan hemen hemen tüm ağırlık merkezlerine karşı etkili bir şekilde kullanılabilir. Kısa süreler içinde birçok hedefe saldırabildiğinden, hava gücü kullanımı paralel operasyonlar için son derece elverişlidir. Hava gücü, en az yıkım ve can kaybıyla istenilen sonuçlara ulaşılması hedeflendiğinde de faydalı olabilir. [52]

1.3.1.1.5. Kenar Kuşak Teorisi

Nicolas Spykman, bir diğer Amerikan jeopolitik teorisyeni olarak bilinir. 1944'te yayımlanan "Barışın Coğrafyası" (The Geography of Peace) adlı eserinde, Mackinder'in heartland teorisine karşı "kenar kuşağı" (rimland) tezini ortaya atmıştır. Spykman,

[52] Selim Kurt, "Importance of the Arctic in the Framework of Air Power Theory" *International Journal of Politics and Security*, 2021, C.3, No.1, s. 53-54.

dünyayı Mackinder'in jeopolitik bölgelerine benzer şekilde sınıflandırmıştır, ancak merkezden çevreye değil, çevreden merkeze bir gelişimi daha uygun görmektedir.[53]

1.3.2. Eleştirel Jeopolitik

Eleştirel jeopolitik, son on yılda jeopolitiği dünya siyasetinin açık ve okunaklı bir gerçekliği olarak değil, sosyal, kültürel ve siyasi bir pratik olarak araştırmaya çalışan coğrafya ve uluslararası ilişkiler alanlarındaki bir dizi akademisyenin çalışmalarından ortaya çıkmıştır. Eleştirel jeopolitik, Soğuk Savaş jeopolitiğinin temelini oluşturan etno-sentrik uygulamaların epistemolojik sınırlarını sorgulamaya açan post-modern eleştirilerden beslenmektedir. Uyumsuz ve muhalif sesler, Soğuk Savaş söyleminin güç stratejileri, ayrıcalıklı kılma ve ötekileştirme, içerme ve dışlama, özetle jeopolitiğin jeo-politiği üzerine feminist, post-kolonyal ve post-yapısalcı perspektifleri dile getirmişlerdir. Hepsi de ortodoks temsillerin ötesine işaret eden bu çeşitli post-modernizmlerden beslenen eleştirel jeopolitik, çeşitli şekillerde bu kitabın bölümlerini bilgilendiren beş argüman ileri sürmüştür.[54]

Sosyal teorinin çeşitli kollarından oluşan eleştirel jeopolitik, coğrafi söylemlerin, uygulamaların ve perspektiflerin dünyayı ölçme, tanımlama ve değerlendirme biçimlerini ele almaya çalışmıştır. Jeopolitik artık devlet yönetimi ve Büyük Güçler (uluslararası ilişkilerin yönetimi ve diplomasi uygulamalarını etkileyen fikirler) çalışması olarak da görülmemektedir. Bunun yerine artık coğrafya, bilgi, güç ve siyasi ve sosyal kurumların etkileşimiyle ilgilenen ve bunlardan etkilenen entelektüel bir alanı tanımlıyor olarak algılanmaktadır. Eleştirel jeopolitik yazarlar jeopolitiğin güç-bilgi ile sosyal ve siyasi ilişkiler arasındaki ilişkiyle ilgilenen bir söylem olduğunu ileri sürmüşlerdir. Böyle bir pozisyonun benimsenmesi John Agnew, Gearoid O Tuathail ve Simon Dalby gibi yazarların dünya siyasetinin kara ve deniz güçleri arasında küresel siyasetin temel bölünmesi gibi bir dizi ilahi "gerçek" açısından değil, temelde yorumlayıcı bir temelde anlaşılması gerektiğini öne sürmelerine yol açmaktadır. Dolayısıyla, eleştirel jeopolitik yazarları için asıl önemli olan görev, siyaset ve coğrafyaya ilişkin genellikle iyi tanımlanmamış varsayım ve anlayışları tekrarlamak yerine dünya siyaseti teorilerini yorumlamaktır.[55]

---

[53] Özey, *Jeopolitik Tanımlar, Teoriler ve Değişimler,* s. 17.
[54] Gearóid Ó Tuathail ve Simon Dalby (Ed.), *Rethinking Geopolitics*, Londra: Routledge, 1998, s. 2.
[55] Klaus Dodds, *Global Geopolitics: A Critical Introduction,* Essex: Pearson Education Limited, 2005. s. 28-29.

Uluslararası veya küresel siyasetin geleneksel kategorilerine meydan okumak, coğrafi bilginin rolü ve sosyal ve siyasi pratikler üzerindeki etkisinin eleştirel bir değerlendirmesinin bir parçasıdır. 1980'lerde eleştirel jeopolitik ve jeopolitik ekonominin ortaya çıkışı, siyasi coğrafyanın ampirist bir geçmişten (olguların kendi adına konuştuğunu varsayan) teorik olarak bilgilendirilmiş bir araştırma alanına doğru kaydığının bir göstergesidir. Eleştirel jeopolitik, uluslararası ilişkilerin eleştirel teorileriyle ittifak halinde, içinde yaşadığımız dünyanın muğlaklığını, olumsallığını ve belirsizliğini kabul eden dünya siyaseti teorileri geliştirmeye çalışmıştır. Eleştirel jeopolitiğin çıkış noktası, jeopolitik ve uluslararası politikaya ilişkin geleneksel bakış açılarının, en başta bu konumların temelini oluşturan varsayımları görmezden geldiğini savunmaktır. Eleştirel düşünce, mevcut durumların nasıl ortaya çıktığı ya da gücün belirli bağlamları sürdürmek için nasıl işlediği gibi sorular sorar. Eleştirel jeopolitik yazarlar, realist gözlemcilerin aksine, uluslararası politikanın gözlemlenebilir gerçeklerini kaydeden tarafsız ve nesnel bir araştırmacı varsayımının yanlış olduğunu savunurlar. Realizmin araştırma perspektifi, nesnel olmaktan uzak bir şekilde, çoğu zaman devletlerin güç politikalarını meşrulaştıran bir görüşün sunulmasına katkıda bulunur. Buna karşılık, dünya siyasetine eleştirel yaklaşımlar, çağdaş yapılara ve güç ilişkilerine meydan okunmadığı ya da bunlar sorgulanmadığı sürece, akademik yaklaşımların mevcut uygulamalara göz yumma riski taşıdığını öne sürer. Eleştirel jeopolitik akademisyenler artık dünya siyasetine yaklaşımlarının bilinçli bir şekilde dünya hakkındaki kavramsal ve metodolojik varsayımlar bütünü içinde yer aldığını kabul etmektedir. Dünya siyasetine ilişkin teoriler, tanımlamaya ve açıklamaya çalıştığımız dünyadan kopuk değildir ve eleştirel teorisyenler bu noktayı kabul ederek ilerici sosyal ve siyasi değişim ve bunun nasıl teşvik edilebileceğine ilişkin pratik fikirlerin geliştirilmesine katkıda bulunabilirler. Eleştirel jeopolitiğin analitik çerçevesi, söylem analizi, uluslararası ekonomi politik, feminist yaklaşımlar ve postmodern sosyal teori gibi kaynakların bir karışımından türetilmiştir. Eleştirel jeopolitik literatürü üzerindeki en büyük etki, söylemdeki iktidar-bilgi bağının araştırılması gerektiği yönündeki Foucaultcu ısrar olmuştur.[56]

O Tuathail ve Agnew'in belirttiği gibi, coğrafyanın her zaman siyaset ve ideoloji sorunlarıyla yakından bağlantılı olan sosyal ve tarihsel bir söylem olduğu iddiasıdır, coğrafya iktidar bilgisinin bir biçimidir. Daha önceki yazıların aksine, jeopolitik artık

[56] Dodds, *Global Geopolitics: A Critical Introduction*, s. 30-31.

dünyayı görmek için tarafsız bir teknik ya da araç olarak görülmüyor; bunun yerine dünyayı belirli şekillerde temsil etmek için kullanılabilecek bir söylem olarak görülüyor. Böylece, eleştirel jeopolitiğin ilk ve en kayda değer kaynağı jeopolitik ve uluslararası ilişkiler söylemlerinin incelenmesinden türetilmiştir. Böyle bir pozisyon, dünya algılarının, olayları ve koşulları açıklamaya çalışanlar tarafından getirilen bir dizi varsayım, kural ve sözleşmeden türetildiğini ima eder. Söylemlerin, siyasi davranışın yapılandırıldığı, düzenlendiği ve yargılandığı kuralları ve gelenekleri etkilediği görülmektedir. Eleştirel jeopolitik, söylemlerin, belirli politika kararlarının gerekçelendirilmesine yardımcı olan dünya hakkındaki belirli basit coğrafi anlayışların harekete geçirilmesinde önemli bir rol oynadığını savunmuştur. Örneğin siyasi konuşmalar, dünya siyasetindeki etkili aktörlere belirli fikirlerin tanıtılması için olanaklar sunar. Sembolizm, metaforlar ve mecazların kullanımı, belirli koşullara ilişkin siyasi anlayışların şekillendirilmesinde çok önemli olabilir. Eleştirel jeopolitik, jeopolitiğin hem bir söylem biçimi hem de siyasi bir pratik olarak kavramsallaştırılması gerektiğini savunur. Jeopolitik söylem, yerler ve bölgeler için coğrafi önemin inşasına katılır ve bu da daha geniş maddi çıkarlarla ilişkilendirilebilir. Söylem ve temsil pratiklerinin önemi, eleştirel jeopolitiğin ayırt edici özelliklerinden biri olmuştur. Birçok makale ve kitap, dış politika uzmanlarının ve akademisyenlerin küresel siyasi alanı nasıl tasvir ve temsil ettiklerini araştırmıştır. Bu kişilerin resmi jeopolitik muhakemeleri, dünya siyasetinin belirli vizyonlarına veya bakış açılarına katkıda bulunduğu görülebilir.[57]

Jeopolitik, devlet yönetiminin bilge adamlarının jeopolitik geleneği tarafından normalde tanımlanıp anlaşılanlardan çok daha geniş bir kültürel olgudur. Tüm dış politika uygulamalarını çerçeveleyen coğrafi politika olarak jeopolitik, belirli bir devlet yönetimi ekolü değildir; daha ziyade bizzat devlet yönetiminin hem maddi hem de temsili mekânsal pratikleri olarak daha iyi anlaşılabilir. Sonuç olarak, jeopolitiğin eleştirel incelenmesi devletin belirli kültürel mitolojilerine dayandırılmalıdır. Eleştirel jeopolitik, devletin jeopolitik tasavvuruyla, onun temel mitleriyle ve ulusal istisnacı bilgilerle yüzleşir ve bunları analiz eder.[58]

Eleştirel jeopolitik, mekânın sonsuz çeşitliliğine ve mekânın potansiyel siyasi senaryolarının çeşitliliğine tanıklık eder. Dolayısıyla, eleştirel jeopolitik açısından ikinci

[57] Dodds, *Global Geopolitics: A Critical Introduction*, s. 31-33.
[58] Tuathail vd., a.g.e., s. 3.

önemli nokta şudur; devletlerin günlük yaşamını belirleyen sınır çizme uygulamalarına ve bu uygulamaların performansına özellikle odaklanır. Geleneksel coğrafya ve jeopolitikten farklı olarak, sınırları belirleyen kavramlar, devletin sınırlarındaki somut sınırların yanı sıra bunların güvenli iç ve kaotik dış arasındaki kavramsal sınırlarını da inceler. Eleştirel jeopolitik, devletin "dışı" ile ilgili değil, "'içerisi" ve "dışarısı", "burası" ve "orası", "yerli" ve "yabancı" sınırlarının oluşumuyla ilgilidir.[59]

Eleştirel jeopolitik, devlet haritalarıyla olduğu kadar anlam haritalarıyla da ilgilenir. Sınır çizme pratikleri hem kavramsal hem de kartografik, hayali ve gerçek, sosyal ve estetiktir. Eleştirel jeopolitik, tüm bu pratiklerin iç içe geçmesini analiz etmekle, kimlik, ulus ve tehlikenin belirli kavramsal mekânsallaştırmalarının devletlerin manzaralarında kendilerini nasıl gösterdiğini ve belirli siyasi, sosyal ve fiziki coğrafyaların da benlik ve öteki, güvenlik ve tehlike, yakınlık ve uzaklık, kayıtsızlık ve sorumluluk gibi belirli kavramsal, ahlaki ve estetik anlayışları nasıl çerçevelediğini ve kışkırttığını incelemekle özellikle ilgilenir.[60]

Eleştirel jeopolitik, jeopolitiğin tekillikten ziyade çoğulluk olduğunu iddia eder. Toplumlar arasında yayılan çoğul temsil pratiklerini kapsar. Geleneksel jeopolitik kavramını reddetmeden, liderler ve danışmanları tarafından yürütülen devlet yönetimi pratiğini geniş bir sosyal ve kültürel olgu olan jeopolitikle tamamlar. Bu nedenle, jeopolitik elitist ve popüler formlara sahip, merkezli değil merkezsiz uygulamalara sahiptir.[61]

Eleştirel jeopolitik, jeopolitiği inceleme pratiğinin asla politik olarak tarafsız olamayacağını savunur. Eleştirel jeopolitik bir jeopolitik biçimidir ancak jeopolitik tarihinde ve daha genel olarak dış politika uygulamalarında bulunan nesnelci perspektifçiliği bozmayı amaçlayan bir jeopolitiktir. Bu, uluslararası politikanın dramını yorumsuz anlaşılır bir gösteri olarak zahmetsizce temsil etme iddiasında olan geleneksel jeopolitiğin hilesi bozmak için müdahale eden "konumlandırılmış bir bilgidir". Jeopolitiği "konumlandırılmış akıl yürütme" olarak kavramsallaştırırken eleştirel bir

[59] Yeşiltaş, a.g.e., s. 359.
[60] Tuathail vd., a.g.e., s. 4.
[61] Yeşiltaş, a.g.e., s. 359.

bakış açısı aynı zamanda jeopolitiğin daha geniş sosyo-mekânsal ve tekno-bölgesel gelişme ve kullanım koşullarını teorileştirmeye çalışır.[62]

Tablo 2. Modern jeopolitik sınıflandırma

Jeopolitik Söylem	**Önemli İsimler**	**Hâkim Kavramları**
Emperyalist Jeopolitik	Alferd Mahan	Deniz gücü
	Friedrich Ratzel	Lebensraum (Hayat sahası)
	Halford Mackinder	Karagücü/Kalpgah
	Karl Haushofer	Karagücü/Kalpgah
	Nicholas Spkyman	Kenar Kuşak / Demokratik Jeopolitik
Soğuk Savaş Jeopolitiği- Neo-Klasik Jeopolitik-İdeolojik Jeopolitik	George Kennan	Çevreleme
	Sovyet ve Amerikan siyasi ve askeri liderler	Hâkimler ve uydular olarak Birinci/ İkinci/Üçüncü Dünya
	Henry Kissinger	Reelpolitik/Üçgen Diplomasisi
	Zbigniev Brzezinski	Santranç Tahtası
Yeni Dünya Düzeni Jeopolitiği	Mikhail Gorbachev	Yeni siyasi düşünce
	Francis Fukuyama	Tarihin sonu
	George Bush	Amerikan merkezli yenidünya düzeni
	Samuel Huntington	Medeniyetler Çatışması
	George W. Bush	Haydut Devletler, Şeytan Üçgeni
	Ahmet Davutoğlu	Merkez Ülke, Stratejik Derinlik
Eleştirel Jeopolitik	Gerard O' Tuathail	Jeopolitik Tahayyül
	John Agnew	Jeo-iktidar

Kaynak: Murat Yeşiltaş, "Jeopolitik", s. 361.

[62] Tuathail vd., a.g.e., s. 5-6.

İKİNCİ BÖLÜM

HÜRMÜZ BOĞAZI JEOPOLİTİĞİ

Hürmüz Boğazı dünyanın en stratejik uluslararası nakliye hatlarından biridir. Dünya petrol tüketiminin %20'sini karşılamaktadır. Şu anda Basra Körfezi'nde çıkarılan petrolün %41'inden fazlası bu suyolundan ihraç edilmektedir. Basra Körfezi'ni Hint Okyanusu'na ve açık denizdeki uluslararası nakliye hatlarına bağlayan Hürmüz Boğazı, Batı'nın ve Uzak Doğu'da yer alan ülkelerin ekonomik arteri sayılıyor.[63]

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'nden çıkan tek suyoludur. Petrol taşıyan tüm tankerler, Basra Körfezi limanlarından petrol almak veya teslim etmek için buradan geçmek zorundadır. İran, boğazın kuzey kıyısını kontrol ederken, Umman ve Birleşik Arap Emirlikleri güney kıyısını kontrol eder. Boğazın tamamı yalnızca 180 kilometre uzunluğunda ve en dar noktası ise yalnızca 45 kilometre genişliğindedir. Büyük gemiler için kullanılan iki nakliye şeridi içerir. Kanalların her biri 3,2 kilometre genişliğinde ve aralarında 3,2 kilometrelik tampon bölge bulunuyor. Kuzey kanalı İran kıyılarından yalnızca birkaç düzine kilometre uzaktadır. Sahilde birkaç büyük şehir ve birçok küçük kasaba vardır. Boğaz yakınındaki kıyı arazisinin çoğu Zagros dağlarının başlangıcını takiben düz kumsallardan oluşur. Dağ sırtları karadan birkaç yüz kilometre içerilere kadar uzanır ve aralarında vadiler bulunan yükseklikleri yaklaşık 2.000 metreye kadar ulaşır. Boğazın en doğu kısmının karşısındaki arazi oldukça düzdür, ancak yine de yaklaşık 1.500 metreye kadar bazı yükseklikler mevcuttur. İklim genellikle sıcaktır ve değişen sıcaklıklara sahiptir. İç kesimlerde kum fırtınalarının meydana gelmektedir. Körfezde ve 1 ila 2 mil iç kesimlerdeki yüksek nem, önemli miktarda bulut örtüsüne yol açabilir.[64]

Bu boğaz, sanayileşmiş ülkeler kadar kıyı ülkeleri için de giderek önem kazanıyor. Çünkü ülkelerin ekonomik çarkı, enerji güvenliğinin yanı sıra Hürmüz Boğazı'ndan petrol ihracatına da bağlıdır. Bu boğaz, İran'ın askeri ve savunma politikalarında, karşılıklı baskının bir aracı olarak, bölge dışı müdahaleci güçlerin baskılarına karşı burayı kapatmakla tehdit ettiği dünyanın hayati, ekonomik arteridir. Hürmüz Boğazı'ndan günlük aralarında petrol tankerleri ve ticari gemilerin de

[63] İrec Efşar Sistani, *Nigah Be Halic-i Fars, Tahran*: 1999, s. 3.
[64] Caitlin Talmadge, "Closing Time: Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz", *International Security*, 2008, Vol.33, No.1, s. 86.

bulunduğu yaklaşık 55 gemi geçmektedir. Bu boğaz, Basra Körfezi bölgesinden tüm dünyaya petrol ve gaz aktarımının en uygun yoludur. Basra Körfezi'ndeki petrol ihraç eden ülkelerin, bölgesel ve bölge dışı çatışmalar nedeniyle Hürmüz Boğazı'nın kapatılması olasılığına ilişkin endişeleri nedeniyle, bölgedeki bazı Arap ülkeleri tarafından kullanılacak olan enerjinin boru hatları aracılığıyla Akdeniz, Kızıldeniz ve Umman Denizine aktarılmasına yönelik alternatif planlar yapılıyor.[65]

Buna göre deniz yoluyla petrol geçişinin büyük bir kısmı Hürmüz ve Malakka Boğazı'ndan geçtiği için bu iki boğaz diğer boğazlara göre çok daha önemlidir. Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'ndeki petrol yataklarına erişimi nedeniyle dünyanın en önemli stratejik geçididir. Bu boğaz dünyadaki en önemli ulaşım darboğazı olup, bölge ülkeleri ve dünya ülkeleri ihracat ve ithalat açısından ona bağımlıdır. Diğer boğazlara göre üstünlüğünün en önemli nedeni Basra Körfezi'nin stratejik bölgesinde yer almasıdır, bu da en kanıtlanmış enerji rezervlerini barındıran bir bölge olarak bu boğazın önemini artırmaktadır. Hürmüz Boğazı'nın bu stratejik bölgedeki rolü, Basra Körfezi'ni birbirine bağlayan ve bu bölgenin enerjisini dünyaya aktaran bir bağlantı görevi görmesidir. Bu nedenle bölgede yer alan ülkeler ve dünya ülkeleri açısından oldukça önemli bir yere sahiptir ve uluslararası enerji piyasasında önemli bir rol oynamaktadır. Bahsedilen jeopolitik özelliklerinden dolayı Hürmüz Boğazı diğer boğazlara göre daha fazla petrol tankeri kapasitesine sahip olup, bu yönüyle dünya ülkeleri açısından ekonomik verimlilik açısından en uygun güzergâh olarak değerlendirilmektedir. Petrol geçişine genel bir bakış açısından bakıldığında, Hürmüz Boğazı, ABD ve İngiltere'nin Pasifik Okyanusu'na giriş çıkış noktasıdır ve Malakka Boğazı, Hint Okyanusu ile Pasifik Okyanusu'nu birbirine bağlamaktadır. Her ikisi de dünyadaki en stratejik suyollarıdır. [66]

Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'ni Umman Denizi'ne bağlayarak Basra Körfezi'nden açık sulara erişim sağlar. Hürmüz Boğazı'nın kuzey kısmı İran'ın, güney kısmı ise Umman'ın elindedir. Ayrıca kıyı alanlarının büyük bir kısmı İran'da bulunmaktadır ve her iki ülkenin karasularını da kapsamaktadır. Hürmüz Boğazı uluslararası bir suyolu olarak özel bir stratejik değere sahiptir, bu boğaz Güneybatı Asya'da, Basra Körfezi ile Umman Denizi'ni birbirine bağlayan Basra Körfezi'nin

[65] Muhammed Reza Hafeziniya, "Tenge-i Hormuz, Kodam Istrateji: Besten Ya Nebesten", *Encümen-i Jeopolitik-i İran,* 2011, s. 2.
[66] Hanîha vd., a.g.m., s. 242.

irişinde Hint Okyanusu'nun suları gelişimi boyunca yer almaktadır. Arap Yarımadası ile İran Platosu arasındaki en kısa mesafeli denizalanıdır.[67]

Dünyanın en önemli stratejik boğazlarından biri olan Hürmüz Boğazı, İran'ın güney kıyılarındaki en uzun kıyı şeridine sahiptir. Siyasi, ekonomik ve güvenlik açısından büyük avantaj ve öneme sahip olan bu boğaz, önemli bir stratejik avantaj olarak İran'ın Basra Körfezi ve Umman Denizi'ndeki rolünü ve konumunu artırmaktadır. Çünkü Basra Körfezi Hürmüz Boğazı'nda güvenlik sağlanmadıkça öneminin önemli bir kısmını kaybeder. Bir bölgenin stratejik konumu, ülkenin hedeflerine ulaşmak için kullanabileceği olumlu özellikler anlamına gelir. Dolayısıyla Hürmüz Boğazı, ülkenin stratejik hedeflerine ulaşmasına yardımcı olacak, çeşitli coğrafi, ekonomik ve güvenlik boyutlarıyla öne çıkan seçkin stratejik bileşenlere sahiptir.[68]

Boğazlar, ülkeler arası ilişkilerdeki stratejik ve etkili rolü nedeniyle, boğazı yöneten kıyıdaş ülkelerin diğerleriyle ilişkilerinde bir güç aracı görevi görmekte ve bu ülkeleri üstün bir konuma getirmektedir. Günümüzde bilim ve teknoloji alanında kaydedilen ilerlemelere rağmen boğazlar ülkeler arası ilişkilerde hâlâ etkili ve rol oynayan özelliğini korumaktadır. Bu faktör, söz konusu ülkelerin aktif ve verimli bir dış politika izlemelerine yol açacak ve diğer ülkelerle müzakerelerde mutlaka gerekli ayrıcalıkları elde edebileceklerdir.[69]

İran'ın Hürmüz Boğazı'nda uluslararası prestijinin güçlenmesinde ve yükselmesinde en önemli faktörlerden biri de içinde yer alan kıyılar ve adalardır. Bu adalar Basra Körfezi'nin en derin kısımlarında yer almaktadır. Dünyanın ihtiyaç duyduğu ham petrolün büyük bir kısmı bu adalardan geçmekte olup, petrol tankerlerinin Hürmüz Boğazı'na giriş çıkış yerleridir. Hürmüz Boğazı adaları tarih boyunca İran için değerli unsurlar olmuştur. Safevi devletinin ortaya çıkışı bu bölgedeki sömürgecilerin varlığıyla aynı zamana denk gelmiş ve aynı zamanda bu stratejik adalara hâkim olma çabaları da başlamıştır. İran'ın Safevi, Afşariye, Zendiye, Kaçar hükümetleri ve son dönemde Pehlevi rejimi, bu adaları sömürge yönetiminden kurtarmak için hükümetlerin iç ve dış zayıflığı nedeniyle başarı ile başarısızlık arasında gidip gelen birçok adım

[67] Abbasi vd., a.g.m, s. 22.
[68] Hamza Âlemi, "Neqş-i Tenge-i Hormuz Der Hıfz-i Emniyet-i Millî-yi İran", *Neşriye-i Pîşgâmân,* 2011, s. 14.
[69] Meysem Mirzaî Tebar, "Berresi-yi Netâyic-i İnsidâd-i Tenge-i Hormuz", *Payanname-i Karşinasi-yi Erşed-i Danişgah-i Terbiyet-i Moderris,* 2011, s. 26.

atmıştı. Hürmüz Boğazı'ndaki adalara yönelik işgal, geçmiş hükümetlerde ya merkezi hükümet tarafından ya yapılmamış ya da nadiren yapılmıştır. Rus ve İngiliz güçlerinin o dönemdeki sömürge politikaları, güçlü bir donanmaya sahip olmayan İran hükümetinin bu adalara istikrar ve güvenliği sağlamak amacıyla müdahale etmesine izin vermiyordu.[70]

Boğaz, temel olarak coğrafi bir olgudur ve iki büyük açık su bölümünü doğal olarak birbirine bağlayan dar bir su geçişini ifade eder. Hürmüz Boğazı, Asya'nın güneybatısında, İran'ın güneyinde ve Umman'ın kuzeyinde, Hint Okyanusu suları boyunca ve Basra Körfezinin girişinde yer alan dünyanın en önemli boğazlarından biridir. Hürmüz Boğazı, Arap Yarımadası ile İran Platosu arasındaki en kısa deniz alanıdır. Hürmüz Boğazı hilal şeklinde olup, yayı kuzeye ve İran platosunun içlerine doğru yer almaktadır ve bunun sonucunda kıyı şeridinin büyük bir kısmı İran kıyılarında yer almaktadır. Boğazın genişliğinin 30 km'lik mesafe boyunca 21 ila 24 deniz mili arasında değişmektedir. İran ve Umman'ın kıyı suları arasında 12 deniz mili mesafe bulunmaktadır ve aralarında açık deniz yoktur. Bu nedenle iki ülke adil bir çizgi çizme konusunda anlaşmıştır. Basra Körfezi'nin en derin kısmı yaklaşık 100 metreye ulaşan Hürmüz Boğazı civarındadır. Hürmüz Boğazı'nın derinliği, boğaz tabanının kuzeyden güneye doğru dik eğimi nedeniyle değişiklik göstermektedir. Bu nedenle Lark Adası yakınındaki su derinliği yaklaşık 36 metre iken ve Musandam Adası yakınındaki güney kıyısındaki su derinliği yaklaşık 150 metreye ulaşmaktadır. Hürmüz Boğazı, coğrafi açıdan küresel veya bölgesel kontrol gücü sağlayan, stratejik öneme sahip coğrafi noktalardan biridir. Hürmüz Boğazı'nın jeopolitik değerleri onu tarih boyunca dünya güçlerinin ilgi odağı haline getirmiştir. Tarih boyunca Hürmüz Boğazı, Güney, Güneydoğu ve Doğu Asya ile İran Platosu, Mezopotamya, Akdeniz ve Avrupa arasındaki bağlantı olmuş ve söz konusu bölgelerde bulunan medeniyet merkezlerini birbirine bağlamıştır.[71]

Ülkeler enerji kaynaklarının aktarımı alanında deniz ve deniz bağlantılarına daha bağımlı hale gelmişlerdir. Bazı deniz boğazları bu ihtiyacın karşılanması açısından giderek önem kazanmakta ve enerji aktarımındaki yeri doldurulamaz rolleri bulunmaktadır. Öyle ki bunlar kullanılmadığı takdirde enerjinin taşınması ve ticaretinin imkânı ciddi şekilde sekteye uğrayacaktır. Bu bakımdan bu önemli boğazlardan ve

[70] Abbasi vd., a.g.m, s. 24-25.
[71] Zeyneb Elsadat Masûmizâde, "Tarihçe-i Siyasî-yi Tenge-i Hormuz", *Neşriye-yi Yad,* 2006, s. 145-147.

deniz geçitlerinden biri de enerji kaynaklarına erişim ve taşımadaki rolü nedeniyle stratejik önemi giderek artan Basra Körfezi'ndeki Hürmüz Boğazı'dır. Bu boğazın küresel ölçekte enerji aktarımındaki benzersiz işlev ve yetenekleri nedeniyle dünya siyasi coğrafyasında yeri doldurulamaz bir yer olarak değerlendirilebileceği ve gelecekte stratejik öneminin giderek daha da artacağı görülmektedir.[72]

Deniz ve deniz ticareti, ticaret alanında her zaman en temel bağlantı yolu olarak kabul edilmiş, bugün ise gerçeklik alanında; ekonomi ve ticaret alanındaki siyasi birimler deniz ve deniz bağlantılarına her zamankinden daha fazla bağımlı hale gelmiştir. Bu bağlamda dünya deniz ticaretinin hacmi 1970'den 2000'e iki katına çıkmıştır.[73]

Halihazırda uluslararası ticaret alanında taşınan malların dolaşımında deniz taşımacılığının payı yaklaşık %90'dır. Malların hareketinin böyle bir yüzdesinin deniz taşımacılığına bağlı olduğu göz önüne alındığında, uluslararası ticaret ve deniz taşımacılığının ayrılmaz iki kısım olarak önemi ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla deniz ticaretinin dünya ticaretinde gerekli ve etkili faktörlerden biri olduğu ve ulusların kaderindeki öneminin her geçen gün arttığı ileri sürülebilir. Ayrıca denizin askeri operasyonlar için kuvvet ve lojistik aktarma kabiliyetleri ve en önemlisi denizaltı gücünün öneminin artması ve denizaltıların önemli kabiliyetleri; denizlerin karaya göre konumunu arttırmıştır. Bugün, kuvvetlerini dünya çapında rahatlıkla hareket ettirebilen ve gerekli durumlarda müttefiklerine destek verebilen Amerika'nın deniz üzerindeki üstünlüğünün bir örneği olarak, deniz kuvvetleri dünyanın her yerinde bulunabilecek iyi hareket kabiliyeti imkanlarına sahiptir. Öte yandan deniz yolu ağının birçok durumda yetenekleri ve coğrafi konumu nedeniyle oldukça önemli olan boğazlardan ve geçitlerden geçtiği ve ticaret akışının barış ve huzur içinde devamının bu noktalara bağlı olduğu dikkate alınmalıdır. Günümüzde bu noktalar dünya ticaretinde ve dünya siyasi coğrafyasında oldukça önemli bir rol oynamıştır ve aslında dünya ticaretinin büyümesinin büyük bir kısmı bu boğazların açık olmasına bağlıdır ve bu boğazların kapatılması durumunda, mal taşımanın ekonomik maliyetleri karşılanabilir düzeyde olmayacaktır. Bu nedenle, deniz ticaretinin giderek genişlemesiyle birlikte, dünyanın

[72] Tefreşi, "Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik", s. 227.
[73] Hanîha vd., a.g.m., s. 230.

stratejik darboğazları olan önemli uluslararası boğazlar, deniz taşımacılığında hayati bir rol oynamaktadır. [74]

Dünya ticaretinde kullanılan deniz boğazlarının alternatif rotası yoktur veya bu rotalardan ayrılıp alternatif deniz rotalarını kullanmak ekonomik olmayacaktır. Çünkü bu yerler coğrafi konum açısından genellikle Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Doğu Asya gibi önemli sanayi bölgeleri ile büyük enerji kaynaklarına sahip bölgeler arasında yer alır ve bunlardan ticari mallar, mineraller ve çok önemli petrol malzemeleri elde edilecektir. Bu darboğazlar küresel ekonomide, özellikle de ana aktörler açısından çok kritiktir. Öte yandan en önemli suyolları genellikle jeomorfolojik sınırlamalarla sınırlanan dar ve sığ geçitlerdir; bunların birçoğu, erişimin ve kullanımın riskle ilişkilendirildiği istikrarsız ve çatışmalı ülkeler arasında yer alır. Söz konusu bu boğazlardan biri de küresel ölçekte petrol başta olmak üzere enerji aktarımı alanında benzersiz bir role sahip olan Hürmüz Boğazı'dır.[75]

Birçok jeopolitik düşünürün görüşlerine bakıldığında güç kazanmak için dünyadaki önemli ve stratejik yer ve mekânları tespit etmenin önemi vurgulanmaktadır. İçsel özü tasvir etmek, jeopolitik düşünürlerin paradigmalarının ve fikirlerinin önemli bir parçasıdır ve bu şekilde teorilerinin önemli bir kısmı da dünyadaki bu önemli coğrafi alanların bilgisine adanmıştır. Öyle ki jeopolitik teoriler hakkındaki çalışmalar ve araştırmalar, dünya siyasi coğrafya haritasında önemli yer ve mekânlara dikkat edilmesi ve bunların indekslenmesinin her zaman jeopolitik düşünürlerin en önemli zihinsel meşguliyetlerinden biri olduğunu göstermektedir. Yani onların gözünde önemli bölgeler, dünya güçlerinin gözünde stratejik bölgeler olarak tanımlanıyordu. Bu jeopolitik düşünürlerin, bu bölgelerin özelliklerini ve göstergelerini kendi düşünceleri doğrultusunda teorileştirdikleri ve o ülkenin diğer rakiplere karşı üstünlüğünün nedenlerini ortaya koymak için devlet adamlarını dünyanın önemli bölgelerine hâkim olmaya ve onları kontrol altına almaya teşvik ettikleri açıktır. 20. yüzyılda siyasi coğrafya uzmanlarının bu reçetesi sadece görüş alanıyla sınırlı kalmamış, birçok durumda dünya güçleri tarafından uygulamaya konulmuştur. Çünkü bu önemli coğrafi alanların bir hükümet tarafından hâkimiyeti ve kontrolü, o hükümet için gücün doğuşu

[74] Muhammed Hesen Nâmî, *Tengeha ve Abrahhay-i Cihan,* Tahran: İntişarat-i Sazman-i Coğrafyayiy-i Nirûhay-i Mesleh, 2010, s. 17.
[75] Tefreşi, *Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik,* s. 228.

haline gelebilir ve dolayısıyla güvenlik sağlayabilir ve rakiplere karşı avantaj sağlayabilir.[76]

Aslında bu mekânlar her zaman küresel ölçekte önemli siyasi-tarihsel süreçler ve akımlar üretme kabiliyetine sahip bölgelerden oluşmuş ve bu coğrafi mekânların kontrol edilmesi, etkilenmesi ve nüfuzu her zaman küresel güçlerin hayati önceliklerinden biri olarak görülmüştür. Çıkarlarının sağlanması ve hegemonyanın devam etmesi bu alanları etkileme yeteneklerine bağlıdır. Dolayısıyla felsefi açıdan bakıldığında bu bölgelerin küresel ölçekte önemli akımların üretiminin yaratıcısı olan coğrafi mekânlar olduğu açıktır. [77]

Temel olarak boğaz, iki büyük su kütlesini doğal olarak birbirine bağlayan dar bir su geçididir. Boğazlar iki ana kategoriye ayrılmaktadır: birinci kategori, tamamı Hürmüz Boğazı'nı da kapsayan bir veya daha fazla hükümetin karasuları içerisinde yer alan boğazlar, ikinci kategori ise suları açık denizin bir parçası olan boğazlardır. Bu boğazlarda gemiler serbest geçiş hakkına sahipken, uluslararası düzenlemelere göre birinci tip boğazlarda gemiler zararsız geçiş hakkına sahiptir. Genel olarak dünyada bölgesel ve yerel öneme sahip yüzlerce boğaz bulunmasına karşın, geçen gemi sayısı ve bunun hacminin yüksekliği nedeniyle bunlardan yalnızca birkaçı uluslararası deniz ticaret yolu üzerinde yer almaktadır.[78]

Okyanuslar ve denizler arasında gemilerin geçiş güzergahı olan ve petrol dâhil deniz ticaretinin önemli bir kısmını kapsayan önemli boğazların hem komşu kıyı ülkelerinin hem de ana kullanıcıların ilgi odağında olduğu açıktır. Bu sorun, bu boğazları dünya ticaretinin hassas noktaları haline getirmiştir. Tarih boyunca bu boğazlar boyunca inşa edilen tahkimatlar ve liman şehirleri, bir yandan deniz ticareti için vazgeçilmez önem taşırken, diğer yandan da ticaret ve savaş gemilerinin izlenmesi açısından kıyı ülkeleri için stratejik bir avantaj olarak değerlendirilmektedir. Önemli boğazlar tarih boyunca farklı jeopolitik ağırlıklara sahip olmuş, teknolojinin ilerlemesi ve dünyanın jeopolitik yapısındaki rekabet düzeninin değişmesiyle birlikte bu noktaların önemi de değişmiştir. Soğuk Savaş'ın bitiminden sonra yalnızca askeri değeri olan bazı stratejik boğazların önemini yitirdiği görülüyor. Bunun yerine günümüzde enerji ticareti

[76] Kudretullah Ahmedyan ve Tahmuras Golami, "Asyay-i Merkezi ve Qefqaz, Ersey-i Tearuz-i Menafe-i Rusiye ve Gerb"**,** *Mutalaat-i Avrasyay-i Merkezi*, 2009, s. 17.
[77] Tefreşi, *Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik,* s. 230.
[78] Ali Reza Kişverdûst, *Caygahhay-i Rahberdiy-i Gîtî,* Reşt: İntişarat-i Bazergan, 2010, s. 119.

akışının güvenliğinin bir kısmını sağlayan boğazlar stratejik boğazlar olarak değerlendirilmektedir. Yani tüm ülkelerin acil olarak petrol tüketme ihtiyacı olduğundan, günümüzde enerjinin geçişi için yapılan deniz geçitleri bu akışın devamında çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu mesele, 2007 yılında dünyanın toplam petrol üretiminin günde 85 milyon varil olduğunu ve bunun yaklaşık yarısının deniz yoluyla tankerlerle taşındığını bildiğimizde kendini gösteriyor.[79]

Bu nedenle enerji piyasası tamamen deniz taşımacılığına bağımlıdır. Deniz ticaretinin gelişmesine paralel olarak dünya denizlerinin yoğun trafik güzergâhları üzerinde yer alan dar kanallar ve boğazlar, bu dar yollardan çok sayıda geminin geçmesi nedeniyle enerji ticareti güvenliğinin önemli bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Enerji güvenliğinin devamı, petrol tankerlerinin bu boğazlarda düzenli hareket etmesiyle ilgili olup, bu noktaların kapatılması, geçici de olsa bloke edilmesi enerji maliyetlerini artırabilmektedir. Dolayısıyla bu boğazlar dünya siyasi coğrafyasında benzersiz ve nadir görülen olgular olarak değerlendirilmekte ve dünya siyasi coğrafyasının kilit noktaları olarak değerlendirilmektedir. Bu bakımdan dünyada günde 35 milyon varilden fazla petrolün geçtiği altı önemli darboğaz ve boğaz bulunmaktadır. Petrolün deniz yoluyla geçişinin %60'ından fazlası Hürmüz ve Malakka Boğazı'ndan geçtiği için bu iki boğaz en önemli boğazlardır ve Hürmüz Boğazı da sadece dünyanın enerji deposu sayılan Basra Körfezi'ndeki petrol sahalarına erişimi olması nedeniyle dünyadaki en önemli deniz geçiş noktasıdır.[80]

ABD Enerji Bilgi İdaresinin istatistiklerine göre 2009 yılında Hürmüz Boğazı'ndan günlük ortalama 15,5 milyon ton ham petrol geçmiştir. Bu miktar dünyada taşınan petrolün üçte birine eşdeğerdir. İran, Katar, Suudi Arabistan, Kuveyt ve Irak'ın ihraç ettiği ham petrolün büyük kısmı ile Katar'ın sıvılaştırılmış gaz ihracatının tamamı Hürmüz Boğazı üzerinden dünya pazarlarına ihraç edilmektedir. Hürmüz Boğazı'nda bir sorun yaşanırsa, bunun yerine geçebilecek alternatif güzergahlar çok azdır. Dolayısıyla bu durumda 15,5 milyon varil petrol piyasadan çekilecektir. Suudi Arabistan, petrol üreten ve ihraç eden ülkeler (OPEC) içerisinde kritik koşullarda acil durum kapasitesi üretebilen tek ülkedir. Bu arada bu ülke muhtemelen ihracata yönelik 2 milyon varil ilave petrol üretme kabiliyetine sahiptir ve Hürmüz Boğazı kapatılırsa dünya pazarından

[79] Tefreşi, *Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik,* s. 231.
[80] İhsan Leşgeri Tefreşi, *Mekanha ve Istratejik-i Cihan,* Tahran: Neşr-i İntihab, 2012, s. 121.

eksilecek olan 14 milyon varillik petrol açığını kapatamayacaktır. Ayrıca Suudi Arabistan'ın acil durum kapasitesi coğrafi olarak tamamen Hürmüz Boğazı üzerinden dünya pazarına erişime bağlıdır.[81]

Bu durumlar, Ortadoğu petrol ihracatının, özellikle de Basra Körfezi petrol ihracatının kesintiye uğraması riskinin göz ardı edilemeyeceğini göstermektedir. 1951 yılından bu yana neredeyse tamamı Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesinde olmak üzere çok sayıda petrol kesintisi yaşanmıştır. Örneğin 1973-1974 yılları arasındaki petrol ambargosu, petrol fiyatlarında büyük bir artışa neden olmuş, bu durum dünya ekonomisinin enerji maliyetlerini değiştirmiş ve enerji ithalatına bağımlılığı ilk kez önemli bir stratejik konu haline getirmiştir.[82]

1979'da İslam Devrimi'nin gerçekleşmesi ve ardından yaşanan İran-Irak savaşı, petrol arzında azalmaya ve dünya pazarlarında kaygıya yol açmış, başta Hürmüz Boğazı olmak üzere petrol ihracatındaki darboğazların kırılganlığını bir kez daha ortaya çıkarmıştır. Irak'ın Kuveyt'i işgal etmesi ve 1990'daki Basra Körfezi Savaşı, petrol sahalarının güvenliği ve erişim yollarının güvenliği konusunu bir kez daha gündeme getirmiş ancak etkisi 1973-1974 yılları arasındaki petrol kesintisi ve 1979 yılındaki petrol kesintisi kadar ciddi olmamıştır. Öte yandan deniz ticareti dünya çapında büyürken, hiçbir yerde Asya'daki kadar artan bir taleple karşı karşıya kalmamıştır. Yani 1980'li yılların başında dünya ticaret sahnesinde önemli olaylar yaşanmıştır. Öyle ki tarihte ilk kez Pasifik Okyanusu'nun iki yakası arasındaki ticaret Atlantik Okyanusu'nun iki yakası arasındaki ticaretle eşitlenmiştir.[83]

Bu kapsamda bölge dinamik ekonomik büyümesi ve dünya ticaretinde artan payı ile tanınmaktadır. Öyle ki, 2010 yılına kadar dünya toplam üretiminin %34'ü Doğu Asya, %26'sı Batı Avrupa, %25'i Kuzey Amerika bölgelerindeydi. Ayrıca Doğu Asya'nın deniz ticaretindeki payının yaklaşık %40 olduğu hesaplandığında, sırasıyla Batı Avrupa'yı %37 ve Kuzey Amerika'yı %20 oranları ile geride bıraktığı görülüyor. Tüm bu durumlar, Avrupa ve Amerika'nın yanı sıra Doğu ve Güneydoğu Asya'nın da

[81] Tefreşi, *Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik,* s. 231.
[82] Mustafa Azeri ve Elinaz İbrahimi, *Çeşmendaz-i Enerji Der Havermeyane ve Emniyet-i İqtisadiy-i Cumhuriy-i İslamiy-i İran,* Tahran: Muessese-i Tehqiqatiy-i Tedbir-i İqtisad, 2007, s. 87.
[83] Tefreşi, *Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik,* s. 233.

Hürmüz Boğazı'ndaki enerji güvenliğine giderek daha fazla bağımlı olduğunu göstermektedir.[84]

Bu deniz darboğazındaki birkaç deniz mayını bile Japonya, Singapur, Malezya, Tayland gibi ülkelerde ticaret ve enerji güvenliğini bozmaya yetiyor. Dolayısıyla Güneydoğu Asya ülkelerinin ekonomisinin tamamen deniz taşımacılığına dayandığı ve Basra Körfezi petrolünün ithalatının onlar için son derece önemli olduğu açıktır. [85] Dünya Enerji Örgütü'nün öngörüsü, 2020 yılına kadar Hürmüz Boğazı'ndan yapılan ihracatın ikiye katlanarak günde yaklaşık 3,2 milyon varile ulaşacağını gösteriyor. Bunun için de 2020 yılında petrol tankerlerinin geçiş oranının üç katına çıkması gerekiyor.[86]

Körfez ülkeleri (Bahreyn, İran, Irak, Kuveyt, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri) dünya petrolünün yaklaşık %30'unu üretirken, dünya ham petrol rezervlerinin %57'sine (715 milyar varil) sahiptir. İran'ın tek başına dünya petrol rezervlerinin yüzde 11,1'ini (132,0 milyar varil petrol) ve doğal gaz rezervleri yüzde 15,3'ünü elinde tuttuğu tahmin ediliyor. (970,8 trilyon fit küp) Basra Körfezi bölgesinde, petrolün yanı sıra, toplam kanıtlanmış dünya gaz rezervlerinin %45'ini oluşturan devasa doğal gaz rezervleri de (2.462 trilyon fit küp) bulunmaktadır.[87]

İran'ın kıyı şeridi özellikle önemlidir çünkü tanker ve nakliye yolları İran'ın kara kütlesine, Basra Körfez'inde kontrol ettiği adalara ve büyük deniz üslerine çok yakın geçmektedir. Basra Körfezi, en dar noktasında (Hürmüz Boğazı), kuzeyde İran ve güneyde Umman olmak üzere yalnızca 34 mil genişliğe kadar daralır. Boğaz'daki önemli geçişler, gelen ve giden tanker trafiği için 2 mil genişliğindeki kanalların yanı sıra 2 mil genişliğindeki tampon bölgeden oluşuyor.[88]

Körfez'in stratejik önemi de zamanla önemli ölçüde artacaktır. Enerji Bilgi İdaresi'nin Uluslararası Enerji Görünümü 2006 adlı raporunun referans vaka tahminine göre, Körfez petrol üretiminin 1990'da günde yaklaşık 18,7 milyon varile, 2000'de 21,7 milyon varile ve 2003'te 23,7 milyon varile ulaştığı karşılaştırıldığında 2010'da günde

[84] Hanîha vd., a.g.m., s. 246.
[85] Tefreşi, *Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik,* s. 233.
[86] Azeri vd., a.g.e., s. 85.
[87] Anthony H. Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", *Center for Strategic and International Studies*, Washington, 2007, s. 2.
[88] Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", s. 2.

yaklaşık 28,3 milyon varile, 2020'de 31,1 milyon varile ve 2030'de 36,8 milyon varile ulaşması bekleniyor. Bu, Körfez petrol üretim kapasitesini 2000'de %28 olan dünya toplamının 2020'ye kadar %33'üne günlük (107,6 milyon varil) ve 2030'da %36'a (123,3 milyon varil) çıkaracaktır. Bu artışın büyük bir kısmı Asya'ya gidecek olsa da aynı zamanda ABD ve Avrupa'nın Körfez'e dolaylı bağımlılığında da keskin bir artış yaşanacak. Asya, Körfez petrolüne o kadar bağımlıdır ki Asya'nın ABD ve Avrupa'ya ihraç edilecek malların üretiminde kullandığı enerjinin büyük bir kısmı Körfez petrol ihracatından kaynaklanmaktadır. Körfez ihracatında gerçekte meydana gelecek kesin artış tam olarak tahmin edilemez, ancak diğer fiyat ve ekonomik büyüme durumlarına ilişkin parametrik modelleme, önümüzdeki yirmi yılda önemli artışların oldukça muhtemel olduğunu gösteriyor.[89]

Hürmüz Boğazı küresel petrol piyasasının önemli bir anayoludur. Basra Körfezi petrol ihracatçıları (Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar), 2011 yılında Boğaz'dan günde yaklaşık 17 milyon varil petrol nakletti; bu, Enerji Bilgi İdaresi'ne göre küresel petrol pazarının yaklaşık %20'sine ve deniz ticaretinin %35'ine denk geliyor. Ortalama olarak her gün 14 ham petrol tankeri Basra Körfezi'nden Boğaz yoluyla ayrılıyor ve bu ham petrol ihracatının %85'inden daha fazlası Çin, Japonya, Hindistan ve Güney Kore dâhil Asya ülkelerine gidiyor. Amerika Birleşik Devletleri, Basra Körfezi ülkelerinden günde 1,8 milyon varil petrol ithalatı yapmaktadır; bu, ABD tüketiminin yaklaşık %10'udur. Ayrıca, dünyadaki sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ticaretinin dörtte birinden fazlası, yani küresel doğal gaz tüketiminin yaklaşık %2,6'sına denk gelen kısım Boğaz'dan geçmektedir. Basra Körfezi aynı zamanda dünyanın yedek petrol üretim kapasitesine de ev sahipliği yapıyor. Küresel yedek petrol üretim kapasitesine ilişkin mevcut tahminler günde 2 ila 3 milyon varil civarında olduğu yönündedir. OPEC üyeleri, piyasa yönetimi stratejilerinin bir sonucu olarak yedek kapasiteye sahiptir. Temel olarak bu yedek kapasitenin tamamı, Basra Körfezi'ndeki petrol üreticilerinin (çoğunlukla Suudi Arabistan'ın, küçük miktarları da Kuveyt ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin) elinde bulunuyor. Yedek kapasite, arz kesintilerini dengelemek için kullanılabilecek petrol piyasasına yönelik bir tampon olarak görülüyor.

[89] Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", s. 3.

Ancak konumu göz önüne alındığında, bu yedek kapasitenin Hürmüz Boğazı'ndaki aksamayı telafi etmesi mümkün olmayacaktır.[90]

Basra Körfezi'ni Umman Körfezi'ne ve Umman Denizi'ne bağlayan tek suyolu olan Hürmüz Boğazı, yaklaşık 182 mil uzunluğunda ve en dar kesiminde yalnızca 21 mil genişliğindedir. Boğazın kuzey kıyısı İran, güney kıyısı ise Umman ve Birleşik Arap Emirlikleri tarafından kontrol ediliyor. Nakliye koridoru, her biri 2 mil genişliğinde gidiş geliş tanker yolları bulunan ve bunları ayıran eşit genişlikte tamponun olduğu 6 mil genişliğinde dar bir koridordur. Hürmüz Boğazı, günlük 16,5-17 milyon varil petrol akışı nedeniyle dünyanın en önemli petrol geçiş noktasıdır. Bu, deniz yoluyla ticareti yapılan tüm petrolün kabaca yüzde 40'ına (ya da dünya çapında ticareti yapılan petrolün yüzde 20'sine) tekabül ediyor. Petrol akışı 2006'da günde ortalama 16,5 milyon varilin üzerindeydi; OPEC'in üretimi kesmesinin ardından 2007'de günde 16 milyon varilin biraz üzerine düştü, ancak 2008'de Basra Körfezi'ndeki arzın artmasıyla yeniden yükseldi. Hürmüz Boğazı'ndan ihraç edilen petrolün büyük kısmı Asya, ABD ve Batı Avrupa'ya gidiyor. Şu anda Japonya'nın petrol ihtiyacının dörtte üçü bu Boğaz'dan geçiyor. Her gün ortalama 7'si gelen ve 7'si giden olmak üzere, her biri 2 milyon varile kadar petrol taşıma kapasitesine sahip çok büyük ham petrol taşıyıcılarının dâhil olduğu, yaklaşık 90 gemi boğazdan geçmektedir.[91]

İran, Hürmüz Boğazı'ndan günde yaklaşık 2,4 milyon varil petrol ihraç ediyor. Bu petrolün satışı İran rejimine bütçesinin yaklaşık üçte ikisini sağlıyor. Yetersiz rafinaj kapasitesi nedeniyle İran, günlük 66 milyon insanının tükettiği 17 milyon galon benzinin yaklaşık üçte birini ithal etmek zorunda kalıyor. Daha da kötüsü, enerji ürünlerine şimdiye kadar uygulanan cömert fiyat sübvansiyonları nedeniyle İranlılar Ortadoğu'da benzine en düşük fiyatı ödüyor. İran hükümeti talebi yapay olarak öyle bir seviyeye çıkarmıştır ki, 2007'de uygulamaya konulan sevilmeyen karne programına rağmen ülke hâlâ bölgedeki en yüksek benzin tüketimine sahip ülkedir.[92]

2.1. Hürmüz Boğazı'nın Coğrafi Konumu

[90] Kenneth Katzman ve Diğerleri, "Iran's Threat to the Strait of Hormuz", *CRS Report for Congress, Congressional Research Service*, 2012, s. 13.
[91] J. Peter Pham, "Iran's Threat to the Strait of Hormuz: A Realist Assessment" *American Foreign Policy Interests*, 2010, C.32, No.2, s. 65.
[92] Pham, a.g.m., s. 69.

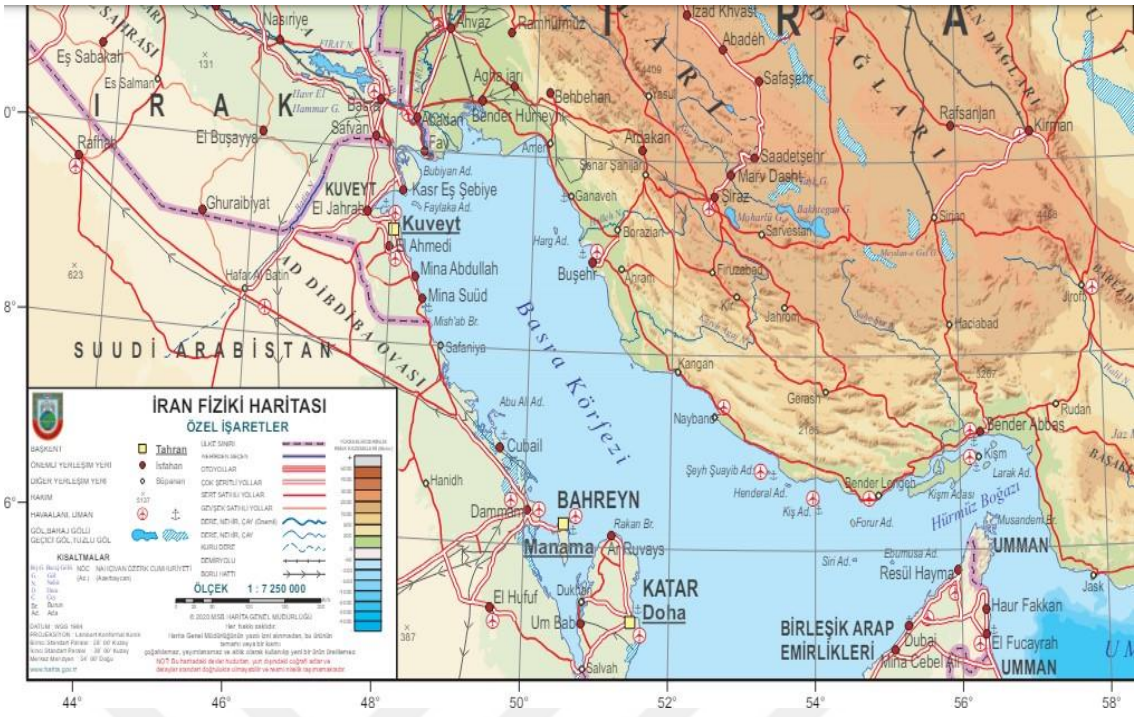
Hürmüz Boğazı, dünya petrol rezervlerinin önemli bir kısmına sahip olan ülkeler tarafından çevrelenmiştir. Suudi Arabistan, İran, Irak ve Kuveyt gibi ülkeler, petrol üretiminde ve ihracatında kritik rol oynamaktadır.

Hürmüz Boğazı, uluslararası bir suyolu olarak özel bir stratejik değere sahiptir. Bu boğaz, Güneybatı Asya'da, Hint Okyanusu'nun gelişmiş suları boyunca, Basra Körfezi'nin girişinde yer almaktadır. Hürmüz Boğazı, iki farklı hukuki niteliğe sahip olan Basra Körfezi ile Umman Denizi'ni birbirine bağlayan, Arap Yarımadası ile İran Platosu arasındaki en kısa deniz alanıdır. Hürmüz Boğazı hilal şeklinde olup, yayı kuzeye ve İran platosunun içlerine doğru bakmaktadır ve bunun sonucunda en büyük kıyı alanı İran ülkesinde bulunmaktadır. Bu boğazın şekli karadaki suyun gelişimini ve Basra Körfezi ağzında sözde körfezin oluşumunu göstermektedir.[93]

Coğrafi olarak boğaz, Basra Körfezi'nde Musandam Yarımadası'nın batı yakasındaki Ra's Şeyh Mes'ud'dan İran kıyılarının güneyindeki Hengam Adasına kadar kuzeye çekilen bir çizgiyle ve Umman Körfezi'nde ise bir çizgiyle sınırlanmıştır. Musandam Yarımadası'nın doğu yakasındaki Ra's Dabbah'tan İran kıyısındaki Al Kuh Burnu'na kadar uzanır, hat boyunca uzunluğu 187 kilometredir.[94]

Ancak askeri ve stratejik açıdan söz konusu alan, Basra Körfezi'ndeki boğaza komşu adaları (Keşm, Lark, Ebu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb Adaları) işgal eden alanla birleştiğinden tek bir birim oluşturur. Boğazın batı birimini, Lange limanının batısındaki Bastane limanını Dubai limanının doğusuna bağlayan varsayımsal bir hat olarak düşünmek daha doğru olacaktır. 1982 tarihli Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi açısından Hürmüz Boğazı, İran ve Umman'ın iki karasuları arasındaki, boğazın ana yayının yaklaşık on altı kilometre içerisinde yer alan girişim alanıdır.[95]

[93] Muhammed Reza Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz,* Tahran: İntişarat-i Semt, 2015, s. 182.
[94] R.K.Ramazani, *The Persian Gulf and Strait of Hormuz,* The Netherlands: Sijthoff and Nordhoff International Publisher, 1979, s. 1.
[95] Muhammed Reza Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz,* s. 183.


İRAN FİZİKİ HARİTASI
ÖZEL İŞARETLER
Tahran
İsfahan
ÖLÇEK 1 : 7 250 000
IRAK
SUUDİ ARABİSTAN
KUVEYT
Kuveyt
BAHREYN
Manama
KATAR
Doha
BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ
Dubai
UMMAN
Basra Körfezi
Hürmüz Boğazı
Bender Abbas
Kirman
Şiraz
Bushehr
Abadeh
Safashahr
Saadetshahr
Marv Dasht
Rafsanjan
Sirjan
Jiroft
Haciabad
Jahrom
Firuzabad
Arsanjan
Sarvestan
Borazjan
Ganaveh
Asaluyeh
Kangan
Nayband
Gerash
Rudan
Kish
Bandar Lengeh
Larak Ad.
Kish Ad.
Forur Ad.
Henderal Ad.
Shaykh Shuayb Ad.
Abu Ali Ad.
Rakan Br.
Ar Ruways
Dukhan
Um Bab
El Hufuf
Salwah
Cubail
Hanidh
Dammam
Safaniya
Mish'ab Br.
Kasr Eş Şebiye
Faylaka Ad.
Bubiyan Ad.
Ghuraibiyat
El Jahra
Ahmedi
Mina Abdullah
Mina Suud
Hafar al Batin
AD DIBDIBA OVASI
Rafha
El Buşayye
Safwan
Basra
Abadan
Bandar Hümeyni
Fav
Amiri
Agha Jari
Behbehan
Yasuj
Ramhurmuz
Ahvaz
Nasiriye
Eş Sabakan
Es Salman
Hammar G.
Hammar L.
Arvand Rd.
Izad Khvast
Arsanjan
Siri Ad.
Resül Hayma
Haur Fakkan
El Fucayrah
Mina Cebel Ali
Musandem Pen.
Jask
Bazmusa Ad.
Qeshm
Hormuz
Sirri Ad.
Sirri
Abu Musa
Tunb Kochak
Tunb Bozorg
Lavan
Kharg
Bushehr
Asaluyeh
Genaveh
Borazjan
Arsanjan
Sarvestan
Jahrom
Firuzabad
Kangan
Nayband
Gerash
Rudan
Bandar Abbas
Kish
Bandar Lengeh
Larak Ad.
Kish Ad.
Forur Ad.
Henderal Ad.
Shaykh Shuayb Ad.
Abu Ali Ad.
Rakan Br.
Ar Ruways
Dukhan
Um Bab
El Hufuf
Salwah
Cubail
Hanidh
Dammam
Safaniya
Mish'ab Br.
Kasr Eş Şebiye
Faylaka Ad.
Bubiyan Ad.
Ghuraibiyat
El Jahra
Ahmedi
Mina Abdullah
Mina Suud
Hafar al Batin
AD DIBDIBA OVASI
Rafha
El Buşayye
Safwan
Basra
Abadan
Bandar Hümeyni
Fav
Amiri
Agha Jari
Behbehan
Yasuj
Ramhurmuz
Ahvaz
Nasiriye
Eş Sabakan
Es Salman
Hammar G.
Hammar L.
Arvand Rd.
Izad Khvast
Abadeh
Safashahr
Saadetshahr
Marv Dasht
Rafsanjan
Sirjan
Jiroft
Haciabad
Jahrom
Firuzabad
Arsanjan
Sarvestan
Borazjan
Ganaveh
Asaluyeh

2.2.2. Hürmüz'ün Tarih Boyunca Dünya Çapındaki Şöhreti

Hürmüz Adası, Basra Körfezi'ndeki en ünlü adalardan biridir ve yalnızca İran ülkesi için değil, aynı zamanda Portekizli Albuquerque gibi dünya sömürgeciler için de önemli ve değerli olmuştur ve burayı dünya ticaretinin anahtarı olarak görmüştür. Hürmüz Adası, Lark Adası'nın kuzeyinde, Keşm Adası'nın kuzeydoğusunda, Bender Abbas'ın 18 km güneydoğusunda ve Ras Musandam ile Bender Abbas arasında Basra Körfezi sularının ortasında yer almaktadır. Bu ada oval şekilli ve 40 kilometrekarelik alanıyla İran'dan 3 mil uzakta bulunuyor. Hürmüz Adası'nın çapı 5,5 ila 8 km arasında değişmekte olup uzunluğu 9 km, genişliği ise 8,5 km'dir. Adanın en yüksek noktası deniz seviyesinden 210 metre yükseklikte olup, ada çevresindeki denizin derinliği 7 ila 8 metredir. Bu adanın ekonomik, ticari ve askeri faaliyetlerinin geçmişi onu dünya çapında önemli ve ünlü kılmıştır. Hürmüzgan vilayetlerine ve Hürmüz Boğazı'na nominal bir kimlik kazandıran bu küçük ada, dünya güçlerinin her zaman imrendiği bir adadır. 14. yüzyılın başlarına kadar Hürmüz, Minab Nehri'nin başlangıcına yakın ve Basra Körfezi kıyısında bulunan prestijli bir limandı. Bugünkü Minab Limanı onun kalıntılarının yakınında inşa ediliyor. Hürmüz limanı, İran, Hindistan, Arabistan ve Basra Körfezi kıyılarının ana ticaret merkeziydi ve aynı zamanda Basra Körfezi kıyılarının ve adalarının bir kısmını kapsayan bir bölgenin başkenti olarak kabul ediliyordu. Hürmüz Kralı olarak bilinen Meluki hanedanı oraya hükmediyordu. Bu hanedanın kralları bazen Pers krallarına bağlıydı ve bazı zamanlar da bağımsızlık iddiasında bulunarak kendilerini kral olarak adlandırıyorlardı.[98]

Yeni Hürmüz şehri 13. yüzyılda bu adada kurulmuş ve iki yüzyıl boyunca zamanının ünlü şehirlerinden biri olmuştur. Hürmüz'ü ziyaret eden birçok denizci, turist ve coğrafyacı onun büyüklüğünden, zenginliğinden ve gücünden bahsetmiştir. Hürmüz limanının (eski şehir) dünya denizcilik tarihindeki rolü o kadar önemlidir ki, uzak geçmişten kalan seyahatnamelerin çoğunda belki de bu nedenle hazine adası olarak anılır.[99]

2.2.3. Hürmüz Boğazı'nın Eski Hükümdarları

[98] Cehangir Kaimmekamî, "Meseley-i Hormuz Der Revabit-i İran ve Portuqal", *Mecmua-i Makalat-i Halic-i Fars,* Defter-i Mutalat-i Siyasî ve Beynelmilelî-yi Vezaret-i Harice, 1990, s. 459.
[99] İskender Dildem, *Sultecuyan ve İsti'margeran Der Halic-i Fars,* Tahran: Muessese-i İntişarat-i Novin, 1984, s. 34.

Bugünkü Basra Körfezi ve Umman Denizi'ni de kapsayan Fars Denizi kıyılarında Aryanların varlığından ve İranlıların egemenliğinden önce, yani milattan 3000 yıl önce, Hürmüz Boğazı'nın güney bölgesinde, Umman'da eski çağlarda Magan adı verilen Muqedderi hanedanı hüküm sürüyordu.[100] Bu hanedan çok ileri düzeydeydi ve Basra Körfezi dünyanın en eski deniz ve ticaret yolunu oluşturuyordu. Çünkü Umman Krallığı, Hindistan ile Mezopotamya arasında aracı görevi görüyordu. Hint Vadisi'nin M.Ö. 1500 civarında Hint-Avrupa halkları tarafından fethinden önce ve M.Ö. 1200 yılında Mezopotamya'nın Asurlular tarafından ele geçirilmesinden önce, Sümer, Akkad, Babil, Elam ve Asur gibi Mezopotamya devletleri, Akdeniz ile Basra Körfezi arasındaki ticaret yolunun Hint Okyanusu'na ulaşması için Hürmüz Boğazı suyolu üzerinde egemenliklerini korumaya çalışmış ve Basra Körfezi'nin sularında Akkad'lı Sargon birinci dünya imparatorluğunu kurmuştur. Ana vatanları Karun ve Kerhe vadileri olan ve muhtemelen Basra Körfezi kıyılarına yerleşen ilk uygar halk olan Elamlılar, Mezopotamya'da hatırı sayılır bir süre hâkimiyet kurabilmişler ve oradaki insanları Akdeniz kıyılarına göç etmeye zorlamışlardır. Fenikeliler, Şamat ve Lübnan'da devlet oluşturdular ve Bahreyn ve Basra Körfezi'nin çeşitli bölgelerini işgal ettikten sonra, yok oluşlarına kadar Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'na hâkim olacak, Hindistan'a kadar uzanan Akdeniz ticaret yolunu kontrol altına alacaklardır.[101]

Basra Körfezi bölgesindeki ülkeler ve milletler yüzyıllar boyunca ovanın eski uygarlıkları ve Hint, Yangtze, Dicle, Nil ve Fırat nehirleri arasında aracılık yapmış, Doğu ve Batı imparatorlukları arasında bir köprü oluşturmuşlardır. Mısırlı, Yunanlı, Sümerli, Hintli, Fenikeli ve İranlı denizciler çok eskiden beri Basra Körfezi sularında yelken açıyorlar. İranlılar ilk başta Fenikelileri denizcilik işlerinde kullandılar. Elde edilen tarihi kanıtlar, M.Ö. 3. ve 4. yüzyıllarda dahi İranlılar, Mısırlılar, Hintliler ve Habeşliler arasındaki ticari ilişkilerin Basra Körfezi üzerinden kurulduğunu göstermektedir. M.Ö. 330-640 yılları arasında Basra Körfezi Fenikelilerin hâkimiyeti altındaydı. İranlılar bu tarihte onların saltanatına son verdiler. Medlerin yok olması ve yeni Ahameniş hanedanının yükselişiyle birlikte Pers Denizi üzerindeki kontrol yoğunlaştı. Darius, M.Ö. 514'te Akdeniz kıyılarını fethetmek amacıyla, Silaks Kariandi adlı Yunan amiralinin iş birliğiyle birçok deniz üssü kurdu; bunlardan biri muhtemelen şimdiki Keşm Adası'nda ve Hürmüz Boğazı'nın ağzındaydı. Darius ve oğlu Serhas'ın

[100] Salim Elcebir Essabah, *Emarat-i Halic-i Fars ve Mesele-i Neft*, Tahran: Muessese-i Mutalaat ve İntişarat-i Tarihî, 1988, s. 13.
[101] Muhammed Reza Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 206-207.

Süveyş Kanalı'nı kazarak Yunanistan ve Mısır'a yaptığı askeri sefer, Ahamenişlileri o dönemde Hint Okyanusu, Kızıldeniz, Akdeniz, Hürmüz Boğazı ve onun deniz üsleri gibi dünyanın önemli suyolları üzerinde fiilen hâkim kıldı. Daha kesin bir bilgi vermek gerekirse, Ahamenişler M.Ö. 536'da Hürmüz Boğazı'nın güney kıyılarını, yani Umman'ı ele geçirdiler. Ahameniş hükümetinin gücünün azalması ve rakip bir gücün, yani Yunanistan'ın ortaya çıkmasıyla Büyük İskender, Doğu'yu işgal etmeye başladı.[102]

Büyük İskender, İndus Nehri kıyısındaki toprakları ele geçirdikten sonra İndus Nehri'ni geçerek Umman Denizi ve Basra Körfezi'ne ulaşmaya ve bu sayede fethini Güney Arabistan, Yemen ve Kuzey Afrika topraklarına genişletmeye karar verdi.[103] Büyük İskender, ünlü amirali Nisarak veya Nisar Khos'u, İndus Nehri'nin ağzından başına kadar Pers Denizi'ni araştırmak üzere görevlendirmiştir. Nisar Hos, Hindistan'dan Dicle'ye kadar denizin tüm kıyılarını gezerek, Basra Körfezi hakkında önemli bilgiler kaydetmiştir. Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı bölgesi, İskender'in soyundan gelen Selevkos hükümetinin hayatta kalmasına kadar onların kontrolü altındaydı. Selevkos hanedanının ortadan kalkmasıyla İran'da Partlar adı verilen yeni bir hanedan iktidara geldi. Tarzal liderliğindeki bu yeni güç, bir deniz filosu oluşturarak Arabistan kıyılarını, Basra Körfezi'ni ve Hürmüz Boğazını ele geçirmeyi başardı. Part devletinin ortadan kalkmasıyla İran platosunda Sasaniler adında yeni bir güç ortaya çıktı. Basra Körfezi bölgesi ve Hürmüz Boğazı'nda Sasani egemenliğinin pek çok izi bulunmaktadır. Hürmüz şehri, Hürmüz Boğazı'nın kuzeyinde, bugünkü Minab Nehri civarında, Erdeşir Sasani hükümdarlığı döneminde inşa edilmiştir.[104]

6. yüzyılda Enuşirvan Sasani büyük bir filo oluşturarak Umman'ı ve Arabistan'ın güney kıyılarını geçtikten sonra Aden'e ulaşarak adı geçen tüm bölgeleri kontrolü altına aldı. Sasani döneminde İran gemiciliği özel bir önem taşıyordu ve Basra Körfezi bölgesini ve Hürmüz Boğazı'nı yöneten rakipsiz güç olarak görülüyorlardı.[105]

2.2.4. Portekizlilerin Hürmüz Boğazı'nı İşgali

Vasco Da Gama liderliğindeki Portekiz filosu 1498'de Hindistan'ın Kalküta limanına demir attı. Bu tarihte Hürmüz'ün ve onun atlarının ve Basra Körfezi'nin

[102] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 208-209.
[103] İskender Dildem, a.g.e., s. 19.
[104] Ali Rezmara, *Coğrafya-i Nizami-yi Halic-i Fars*, Tahran: İntişarat-i Bica, 1941, s. 84.
[105] Kaimmekamî, a.g.m., s. 464.

incilerinin ünü her yerdeydi ve Hindistan'a ve Portekiz'e de ulaşmıştı.[106] Portekizliler, Basra Körfezi bölgesine hâkim olmak için saldırılarına başladı. Basra Körfezi bölgesine ve Hürmüz Boğazı'na hâkim olmak istemelerinin ana motivasyonu, Hürmüz Adası'nın zenginliği ve ihtişamı, Basra Körfezi'nin deniz kaynakları ve Maskat'ın stratejik konumu olmuştur.[107]

Portekiz, hedeflerine ulaşmak ve Basra Körfezi ile Hint Okyanusu'na hâkim olmak için Hürmüz Adası'nı fethetti. Albuquerque komutasındaki Portekiz filosu, Hürmüz Adası'nı fethetmek amacıyla 1506'da Basra Körfezi'ne doğru yola çıktı. Portekizliler, Basra Körfezi'nin anahtarı olarak Hürmüz Boğazı'nın gerçek önemini, Hürmüz ve topraklarının değerini bu gezi sırasında anladılar ve burayı ele geçirmeye çalıştılar. Albuquerque'nin adayı ele geçirme hedefi, Avrupa ile Asya arasındaki deniz ve ticaret yollarını kontrol etmek, Basra Körfezi ile Hint Okyanusu'nu kontrol altına almaktı.[108] Portekiz ile Hürmüz kralı arasındaki savaşta bu bölge halkının büyük bir direnişi olmuş ancak topçuların varlığı sayesinde Portekizliler Hürmüz'ü fethetmeyi başarmışlardır. Portekiz'in Hürmüz'e yaptığı saldırıda, o zamana kadar Basra Körfezi'nden Kızıldeniz'e kadar birçok liman ve adaya sahip olan ve aynı zamanda İran'ın merkezi hükümetine bağlı olan Hürmüz kralı, Portekiz kralına haraç vermek zorunda kaldı. 1507'de Portekizliler orada bir kale inşa etmeye başladı. Albuquerque, Hürmüz krallarının Portekiz kralına verdiği haraçla yetinmedi ve Hürmüz'ün deniz geçişini Portekiz filosunun kontrolüne verdi. Bundan sonra Basra Körfezi'ne gitmek isteyen tüm gemilerin Portekiz temsilcilerine bir miktar para ödeyerek Hürmüz Boğazı'ndan geçiş izni alması gerekiyordu. Portekizliler ayrıca Basra Körfezi'nin köşelerinde birçok ticari ofis kurarak bu bölgedeki ticareti kontrol altına aldılar.[109]

Şah İsmail Safevi, Portekiz filosunun Basra Körfezi'nden ayrıldığı haberini aldıktan sonra, İran'ın egemenliğini yeniden sağlamak için Hürmüz'e saldırdı ve güçlerini Bender Abbas'tan Hürmüz'e gönderdi. Albuquerque, Şah İsmail'in kararını öğrenince kuvvetlerini tekrar Basra Körfezi'ne göndererek İran askerlerinin saldırısını önledi ve Safevi Şahını Hürmüz'ün ele geçirilmesi konusunda uyardı. Nihayet 1515 yılında Şah İsmail Safavi'nin elçisi ile Portekiz temsilcisi arasında İran'ın Hürmüz

[106] Kaimmekamî, a.g.m., s. 458.
[107] Humayun Elehi, *Halic-i Fars ve Mesail-i Ân,* Tahran: İntişarat-i Qums, 1989, s. 30.
[108] Ahmed İktidari, "Hormuz ve Ceng-i Deryayi-i İmam Kuli Han-i Serdar-i Şah Abbas", *Mecmua-i Makalat-i Halic-i Fars, Defter-i Mutalat-i Siyasî ve Beynelmilelî-yi Vezaret-i Harice,* 1990, s. 867.
[109] İktidari, a.g.m., s. 907.

Adası'nı Portekiz kolonisi olarak tanımasını öngören bir anlaşma imzalandı. Basra Körfezi'nin anahtarı olan Hürmüz'ün fethi, Portekizlilerin Basra Körfezi'ndeki konumunu sağlamlaştırmış ve bundan sonra Portekizliler, Basra Körfezinin diğer bölgelerine hâkim olmayı düşünmeye başlamışlardır.[110]

Portekiz'in Basra Körfezi'ndeki gücünün azalmasına çeşitli nedenler katkıda bulunmuştur. Bu sebeplerin en önemlileri Osmanlı Türklerinin Basra, Bağdat ve Mısır'da güç kazanması ve kontrol altına alması; Bu bölgede halk ayaklanmalarına neden olan Portekizlilerin halka karşı davranış ve zulmü; Basra Körfezi'nde ülkenin askeri kuvvetlerinin zayıflamasına yol açan Portekiz'de egemenliğin değişmesi ve devredilmesi; 1613'ten itibaren İngiliz kuvvetlerinin ve 1623'ten itibaren Hollandalıların aktif varlığı ve Safevi hükümetinin yükselişi de dâhil olmak üzere bölgeye yeni rakiplerin gelişi.[111]

2.2.5. Portekizlilerden Sonra Hürmüz Boğazı

Portekizlilerin Hürmüz'den kovulmasından sonra bu efsanevi şehrin gücü azaldı. İran hükümeti, donanmasının zayıflığı nedeniyle İran'ın gümrük güvenliğini sağlayamaması ve Hürmüz'ün askeri tahkimatlarının imhası emri çıkarılması nedeniyle Hürmüz gümrüklerini kademeli olarak Gambrun'a devretti. İran hükümeti Gambron'da yeni bir kale inşa etti ve bu şehre Bandar Abbas adını verdi. Portekizlilerin sınır dışı edilmesi ile Şah Abbas'ın 1720'deki ölümü arasında, Hürmüz Boğazı'nın egemenliği Safevi hükümetine verildi. Ancak yeni ortaya çıkan iki Avrupalı güç olan İngiltere ve Hollanda arasında, Hürmüz Boğazı'nın kontrolü konusunda bir rekabet vardı. Son olarak Şah Abbas'ın ölümü ve her iki ülkenin zayıflamasına neden olan İngiliz-Hollanda Savaşı ile Hürmüz Boğazı hızla önemini yitirdi. Safevi İmparatorluğu'nun yıkılmasından sonra Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nda oluşan güç boşluğu ve bölgede güçlü bir Avrupalı gücün bulunmaması, boğazın güney kıyılarında korsanlık olgusunun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Umman ve Maskat yöneticileri de İran'ın merkezi yönetiminin zayıflaması üzerine Hürmüz Boğazı'nı kontrol altına almaya ve önemli adaları ve limanları ele geçirmeye çalıştı. İngiltere, Hürmüz Boğazı ve Basra Körfezi'ndeki korsanları bastırma ve köle ticaretiyle mücadele etme bahanesiyle, İran merkezi hükümetinin zayıflığı ve 1763'te Kerim Han Zand'ın Buşehr'de yeni ticari

[110] Kaimmekamî, a.g.m., s. 488.
[111] Masûmizâde, a.g.m., s. 159.

tesisler kurmalarına olanak tanıyan kararnamesi neredeyse iki yüzyıl boyunca Basra Körfezi'nde bulundu. Bu tarihten itibaren İngilizlerin bölgedeki davranışları ticari ve ekonomik olmaktan çok siyasi bir nitelik taşıyordu ve asıl hedefi Hindistan'ın güvenliği üzerindeki rolü ve etkisi amacıyla Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nı kontrol altına almaktı.[112]

Sözde korsanların bastırılmasının ardından İngiltere, 1853 yılında Hürmüz Boğazı üzerinde egemenliğini tesis ederek Hürmüz, Keşm, Hengama, Bender Abbas, Musandam ve Ras Al Khaimah adaları gibi stratejik noktaları ele geçirdi. İngiltere, Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'na da stratejik ve askeri önem veriyor, burayı bir kale ve Hindistan'ın girişi olarak görüyordu. Bu 200 yıl boyunca İngiltere, Basra Körfezi'ni İngiliz gölü haline getirmiş, Basra Körfezi ile Hürmüz Boğazı'nı kontrol altına almıştı.[113]

2.3. Hürmüz Boğazı'nın Doğal Coğrafya Özellikleri

Hürmüz Boğazı'nın derinliği birçok yerde farklıdır ve boğazın tabanı kuzey ve güney yönünde simetrik ve dengeli bir eğime sahip değildir. Hürmüz Boğazı'nın dağlık ve kayalık sahili açısından dik eğimi güney sahilindedir. Dolayısıyla en derin noktası güney sahili civarında yer almaktadır. Lark Adası civarında su derinliği 36 metre, Al-Musandam Adası civarında ise 144 metredir. Geçidin derinliği doğu-batı yönünde de farklıdır, yani batıdan doğuya doğru gidildikçe suyun derinliği artar; bu şekilde dip eğimi körfezden boğaza doğru olup, boğazdan Umman Denizi'ne doğru eğim aniden dikleşmektedir. Basra Körfezi'nde boğazın batı kesiminde ortalama su derinliği 25 metre olup, derin kısımları nadiren 73 metreyi aşar. Buna göre Basra Körfezi genel olarak kıtasal bir plato olarak bilinir. Hürmüz Boğazı bölgesinde İran veya Umman'ın egemenliği altında olan irili ufaklı birçok ada bulunmaktadır; Güney kıyısında birkaç küçük ve kayalık ada vardır; bunların kayalık olması ve gemi trafik ayırım planlarının geçtiği Hürmüz Boğazı'nın derin eksenine yakın olması bakımından iyi bir stratejik ve kontrol değerine sahiptir ve bu nedenle bir kısmı askeri üs olarak kullanılmaktadır. Hürmüz Boğazı bölgesinin kuzey ve batı kısmında, hepsi İran'ın egemenliği altında olan, büyük stratejik değere sahip birçok büyük ada bulunmaktadır. Bu adalar: Keşm,

[112] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 227.
[113] Dildem, a.g.m., s. 100-105.

Hürmüz, Lark, Hengan Ebu Musa, Küçük Tunb, Büyük Tonb vb. adalar Hürmüz Boğazı'nda özel öneme sahiptir.[114]

2.3.1. Hürmüz Boğazı'nın Çevresindeki Adalar

Hürmüz Boğazı'nda kıyı ülkelerine ait irili ufaklı çok sayıda ada bulunmaktadır. Hürmüz Boğazı'nın güney kesiminde ve Reus Al-Jebal yarımadasının sonunda Musandam Küçük Adaları, Selameh, Benatha, Küçük Quwein ve Büyük Quwein, Em al-Feyarin bulunmaktadır. Bu adalar Umman'ın egemenliği altındadır. Sadece Hürmüz Boğazı'ndaki gemi trafiğinin kontrol edilmesi ve izlenmesi amacıyla stratejik öneme sahip olan bu yapılar, kimi zaman askeri, operasyonel ve kontrol üsleri haline gelmişlerdir. Hürmüz Boğazı'nın orta ve kuzey kesiminde tamamı İran'ın egemenliği altında olan çok sayıda büyük ada bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri şunlardır: Keşm, Hürmüz, Lark, Büyük Tunb, Küçük Tunb ve Ebu Musa.[115]

2.3.1.1. Hürmüz Adası

Bu adanın ekonomik, ticari ve askeri faaliyetlerinin geçmişi onu dünya çapında önemli ve ünlü kılmıştır. Bu ada her zaman ilgi odağı olmuştur ve İran, Hindistan, Suudi Arabistan ve Basra Körfezi kıyıları için büyük bir ticari role sahiptir. İngiltere, sömürgeci bir güç olarak bu adadaki varlığını sadece ticari ve ekonomik amaçlarla değil, Hindistan'ın güvenliğini sağlamaya yönelik siyasi amaçlarla da sürdürmüştür. Bu ada, Basra Körfezi sularında, Musandam Valiliği ile Bender Abbas arasında, 40 kilometrekarelik yüzölçümüyle, İran'dan 3 mil uzakta bulunuyor. Bu ada İran İslam Cumhuriyeti açısından stratejik öneme sahiptir.[116]

2.3.1.2. Keşm Adası

Keşm kelimesi yerdeki suyolu anlamına gelir. Coğrafi olarak İran kıtasının platosunda yer alan bu ada, geçmişte ticaret amacıyla Hindistan ve Güneydoğu Asya'ya giden tüccarların ve gemilerin bağlantı noktasıydı. En yüksek noktası deniz seviyesinden yaklaşık 131 metre yükseklikte olup, Hürmüz Boğazı'nın kuzey kenarında yer alır. Keşm Adası, Hormozgan Eyaletine bağlı şehirlerden biridir ve Hengam, Lark

[114] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 185-187.
[115] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 203.
[116] Hafeziniya, "Tenge-i Hormuz, Kodam Istrateji: Besten Ya Nebesten", s. 164.

ve Hormoz Adaları bu valiliğe bağlı olup, bu adanın bağımsız bir valiliği bulunmaktadır.[117]

1.491 kilometrekarelik alana sahip olan ve Basra Körfezi'ndeki ikinci büyük ada olan Keşm Adası Bahreyn'in yaklaşık 2,5 katı büyüklüğündedir. Keşm Adası'nın uzunluğu 115 km olup genişliği 10 ile 35 km arasında değişmektedir. Bu adanın irili ufaklı on bir adet demirleme yeri vardır ve gemiler adaya yanaşabilmektedir. Birinci Dünya Savaşı sırasında bu adanın limanları İngiltere'nin savaş gemileri ve sivil gemiler tarafından kullanılmış olup, 85 köyden oluşmaktadır. Hassas konumundan dolayı iktidardakiler tarafından kullanılmıştır. Ahamenişliler, Partlar, Sasaniler, Al-Boyeh, Portekizliler ve İngilizler sömürge döneminde burayı yönetmişler ve askeri ve idari tesisler kurmuşturlar.[118]

2.3.1.3. Lark Adası

Hürmüz Boğazı'nda İran İslam Cumhuriyeti hükümetinin en ileri noktası olan Lark Adası, İran'ın topraklarına 26 mil uzaklıkta yer alıyor. En yüksek noktası 155 metre, uzunluğu 11 kilometre, genişliği ise 7,5 kilometredir. Bu adada Hollandalı ve Portekizlilerin izleri vardır. Tatlı su olmadığından nüfusu çok azdır. "Tiab" ve "Kuh-i Bâlâ" adlı iki yerleşimde 475 kişi yaşıyor. Adada tuz kubbeleri olduğu için suyu tuzludur. Bu adanın sakinleri boğazın güney kıyılarıyla balıkçılık ve ticari ilişkilerle geçimini sağlıyor ve Umman'daki Salameh Adası ile bağlantıları daha fazladır. Bu ada ile Umman'ın boğazın güney kıyısındaki Quyyin Adası arasındaki mesafe 38 km, Al-Ghanm Adası ile 51 km, Saree Burnu ile 49,75 km, Bender Abbas ile 34,75 km, Hamang Adası ile 45 ve Keşm Adası ile 8,75 km uzaklıktadır. Adanın iç yükseklikleri ve boğazdaki coğrafi konumu, bu adayı Hürmüz Boğazı'nın destek ve ön savunma hattı haline getirmiştir. Bu ada, çevredeki Hengam ve Hürmüz gibi adaların da yardımıyla Bender Abbas şehrini savunma rolünü de üstleniyor. Bu adanın ekonomik, ticari ve askeri faaliyetlerinin tarihi çağı, onu dünya çapında önemli ve ünlü kılmıştır. Hürmüzgan ili ve Hürmüz Boğazı'na isim kimliği kazandıran bu ada, dünya güçlerinin her zaman gıpta ettiği bir adadır. Hürmüz Adası oval şekilli ve 40 kilometrekarelik alanıyla İran kıyılarının 3 mil açığında yer alır. Adanın merkezindeki yüksek noktası deniz seviyesinden 210 metre yüksekte olup çevredeki adalar ile Bender Abbas ve

[117] Ali Golvayî Lengerûdî, *Tenge-i Hormuz ve Halic-i Fars, Menteqe-i Istratejik***,** Gilan: İntişarat-i Yana, 2023, s. 24-25.
[118] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 204-205.

Minab kıyıları ile Hürmüz Boğazı'nın iyi bir şekilde izlenmesini sağlamaktadır. Hürmüz aslında neredeyse eşmerkezli bir yapıya sahip olan ve tüm suyollarının merkezden çevreye aktığı bir tuz kubbesidir. Bu adada demir içeren evaporit oluşumlar, Miyosen ve Pliyosen çökelleri ve volkanik kayalar bulunmaktadır ve kırmızı toprak madeninden demir içeren malzemelerin çıkarılması eski çağlardan beri aktiftir. Kırmızı toprak, gemilerin gövdesini boyamak ve kuyu açmak için kullanılır. Bu adanın tarihi durumu Keşm ve diğer boğaz adalarına benzemekle birlikte özel önemi güçlerin dikkatini her zaman üzerinde yoğunlaştırmıştır. Ünlü Portekiz kalesi bu adanın Hürmüz Boğazı bölgesinde yer almaktadır. 2005 yılı nüfus sayımına göre adanın nüfusu bir liman kasabasında yaşayan ve çoğunluğu balıkçı olan 5.741 kişidir. Bu ada, yüksek coğrafi konumu, tarihi, sadık ve fedakâr nüfusu ve güney kıyısından bir kilometre kadar büyük gemilerin yaklaşma ihtimali nedeniyle İran İslam Cumhuriyeti için özel bir öneme sahiptir.[119]

2.3.1.4. Hengam Adası

İran platosundan 14 mil, Keşm Adası'nın güney ucundan 2 kilometre uzaklıkta bulunan Hengam Adası, 9,8 kilometre uzunluğa ve 3-6 kilometre genişliğe ve 50 kilometrekarelik bir alana sahiptir. Lark Adası ve Büyük Tunb Adasına uzaklığı yaklaşık 45 km, Ras Al-Musandam Adasına ise 52,5 km'dir. Bu ada da diğer adalar gibi yabancı ülkelerin işgali ve etkisi altına girmiştir. En yüksek noktası 106 metre yüksekliğinde olup Mitra Zirvesi olarak bilinmektedir. Kıyıları yeterince derindir ve özellikle kuzeydoğu kıyılarında gemiler kıyıya yanaşabilmektedir. Hengam Adası ile Keşm Adası arasındaki mesafe aynı zamanda gemilerin deniz fırtınalarına karşı yerleşmeleri için de iyi bir sığınak oluşturur. Ülke bölümleri açısından Hengam Adası, nüfusu balıkçılık ve ticaretle uğraşan yaklaşık 475 kişi olan Keşm'e tabidir. Bu adada toplam altı yerleşim yeri bulunmaktadır. Hengam Adası, Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nın kıyı savunma sisteminin bir parçasıdır ve deniz operasyonlarının başlangıç noktası ve denizaltılar için uygun bir üs olabilir. Hengam Adası, Keşm Adası için bir destek noktası veya ileri mevzi olup, taktiksel olarak iki şekilde savunulabilir: Uzak ve yakın savunma: Uzak savunma, Hürmüz Boğazı'ndan geçenleri rahatsız etmek ve düşman gemilerinin girmesini engellemek anlamına gelir. Basra Körfezi ve yakın savunma Adanın kendisini korumak açısından bu ada Hürmüz'ün anahtarıdır ve ülkenin

[119] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 207-209.

savunma planlarında buna özel dikkat gösterilmesi gerekmektedir. Bu nedenle bu ada geçmişte sömürgeci ülkelerin odak noktası olmuştur.[120]

2.3.1.5. Ebu Musa Adası

Bu ada aşağı yukarı Basra Körfezi sularının ortasında yer almakta olup İran sınır hattına ve Bender Lange yakınlarına uzaklığı 64 km'dir. Kaçar döneminde İran, bir donanma oluşturarak ülkenin bölünmelerinde değişiklikler yapmanın yanı sıra kıyı ülkeleriyle ilişkiler kurarak bu adalardaki üstün konumunu korumaya çalıştı. Büyük Tunb Adası, İran'ın Hürmüz Boğazı'ndaki savunma hattının bir parçasını oluşturması nedeniyle jeostratejik açıdan önemlidir. Ebu Musa Adası, altı adadan en batıdaki ada ve İran'ın savunma hattının en güney noktasıdır. Bu üç ada, İran'ın savunma yayında yer alması nedeniyle İran'ın ulusal güvenliği açısından özel önem taşımaktadır. Bu adalar, Hürmüz Boğazı veya Basra Körfezinin stratejik bölgesinin darboğazı üzerindeki göreceli üstünlükleri veya gerektiğinde savunma bariyerinde konuşlandırılan silahlarla Hürmüz Boğazı'nın darboğazını ele geçirebilir. Bu adalar, boğazın savunma kalesi olması nedeniyle özel bir stratejik öneme sahiptir. Ebu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb adaları Hürmüz Boğazı'nda bir savunma kalesi oluşturarak İran İslam Cumhuriyeti'ne boğaza hâkim olmak için askeri kullanım olanağı sağlıyor. Boğaza bakan ve boğazdan her türlü geçişin izlenebilmesine olanak sağlayan Lark Adası ve boğazdaki askeri üslerin bulunduğu Keşm Adası gibi kenar adalar destekleyici rol oynuyor.[121]

Denizcilere yol gösterici olarak kullanılan helva adı verilen en yüksek yeri 110 metre kadardır; İran platosunun kıyısından uzaklığı 38 deniz mili, Dubai limanından uzaklığı ise 30,2 deniz milidir (56 km). Abu Musa Adası'nda tatlı su ve yerel gıda tesisleri yoktur ve çoğunlukla ada dışından sulama yapılıyor. Siyasi açıdan Ebu Musa İran hükümetinin bir parçasıdır. Demografik açıdan Ebu Musa Adasında iki nüfus vardır; bir grup askeri, sivil ve devlet hizmetleri için adada yaşayan yerli olmayan İranlılardan oluşuyor ve ikinci grup ise güneybatı kıyısındaki yaklaşık yedi yüz kişiden oluşan ve çoğunluğu İran kökenli olan ada sakini, kendilerini Birleşik Arap Emirlikleri vatandaşı saydığı ve söz konusu ülke ile ilişkilerinin olduğu, kendilerine önemli bir aylık emekli maaşı ödendiği için her hafta Ebu Musa valisinin denetiminde Birleşik

[120] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 209-210.
[121] Abbasi vd., a.g.m., s. 26.

Arap Emirlikleri'nden bir gemi onlara su, yiyecek ve ekipman getiriyor. Adada bulunan Emirlik Polisi'ne bağlı bir polis karakolu bu grubun güvenliğinden sorumludur. Ebu Musa Adası, Basra Körfezi'nde oldukça hassas bir stratejik konuma sahiptir. Bu ada, Tunb Adaları ile birlikte Hürmüz Boğazı için iyi bir savunma desteği ve Basra Körfezi'nin deniz koridorlarında İran için iyi bir kontrol ve izleme noktasıdır. Ayrıca bu adalar, Basra Körfezi'nin güney kıyıları için iyi bir gözlem ve kontrol platformları olup, üzerlerindeki egemenlik, askeri, siyasi ve ticari açıdan bölgenin kontrol gücünü güçlendirmektedir. Bu adaların tarihi, hepsinin İran egemenliği altında olduğunu göstermektedir ancak İngiliz sömürgeciliği ve bu adalar üzerindeki kontrol döneminde, İran'ın bu adalar üzerindeki egemenliği Bahreyn'e benzer şekilde geçici olarak iptal edilmiş, ancak İngiltere'nin adalardan çekilmesinden sonra bu adalar üzerindeki egemenlik geçici olarak kaldırılmıştır. 1971 yılında Süveyş'in doğusu ve bölgede güç boşluğu tehdidi ve Sovyet ajanı olarak Irak'ın gözünün üzerlerinde olması, Soğuk Savaş döneminin jeopolitik mülahazaları çerçevesinde ve söz konusu adaların yeniden ele geçirilmesine zemin hazırlayarak İran'ın bu adalar üzerindeki egemenliği söz konusu adalar üzerinde yeniden kurulmuştur.[122]

2.3.1.6. Büyük Tunb Adası ve Küçük Tunb Adası

Büyük Tunb Adası ve Küçük Tunb Adası, İran'ın uluslararası ticaretinde ve enerji ihracatında önemli bir rol oynuyorlar. Çünkü dünyada ihtiyaç duyulan ham petrolün büyük bir kısmı bu iki stratejik adadan geçiyor. Bu adalar Keşm Adası'nın güneyinde Hürmüz Boğazı'ndan petrol gemilerinin geçiş noktasında yer almaktadır. Bu iki ada, İran'ın Basra Körfezi'ndeki egemenliğini genişletmiştir. Bu adalar birbirinden 12 milden daha az bir mesafede yer aldığından ve "Kıyı Suları ve İzleme Bölgesi" kanununa göre tek bir ada olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle İran'ın iç suları arasında sayılıyorlar.[123]

Birbirine 12 kilometre uzaklıkta bulunan Büyük Tunb ve Küçük Tunb adaları, tuz oluşumlarının tektonik faaliyetleri sonucu oluşmuş olup, Büyük Tunb ilçenin merkezidir ve nüfusu 2006 yılında 155 kişidir. Büyük Tunb'un en yüksek yeri 57 metre, Küçük Tunb'un ise 35 metre olup; Büyük Tunb'un yerli sakinleri göç etmiştir ve şu anda adadaki balıkçılık binalarının ve diğer tesislerin bir kısmı adada konuşlanmış askeri

[122] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 210-212.
[123] Abbasi vd., a.g.m., s. 25-26.

güçler tarafından kullanılmaktadır. Bu iki ada, Ebu Musa ile birlikte Hürmüz Boğazı ve ülkenin güney kıyılarının savunma ve koruma sisteminin bir parçasını oluştururken, ayrıca Basra Körfezi'nin derin sularındaki ve ayrıca Basra Körfezi'ndeki coğrafi konumları da dikkate değerdir. Uluslararası nakliye ayırma planının iki dönüş koridoru özel bir stratejik öneme sahiptir.[124]

2.3.1.7. Hark Adası

Hürmüz ve Keşm adaları gibi askeri ve ticari açıdan ayrıcalıklı bir konuma sahip olan bu ada, sömürge döneminde önce Portekizliler, ardından Fransızlar ve İngilizler tarafından işgal edilmiştir. Hark Adası, doğal avantajları ve derin kumsalları ile okyanusa giden petrol tankerlerinin yanaşması için demirleme yeri oluşturmaya oldukça uygundur. Bu adada eski eserler ve tamamen taştan yapılmış yapılar görülebilmektedir. Ada, bir zamanlar kötü hava koşulları nedeniyle ülkenin sürgünlerinden biri olarak kabul edilmiştir ancak petrol zengini Geçsaran bölgesine yakınlığı ve yakınlarda petrol kaynaklarının bulunması nedeniyle, yakın zamanda büyük bir ham petrol ihracat tesisi kurulmuştur.[125]

2.3.1.8. Kiş Adası

Kiş Adası, Keşm Adası'ndan sonra Basra Körfezi kıyısındaki tüm adalardan daha geniş, büyük bir kısmı düz ve tarıma elverişli olan Bender Lenge şehrinin adalarından biridir. Kiş Adasında uygun bir demirleme yeri ve tatlı su kuyuları bulunmaktadır. Kiş'in yüzölçümü yaklaşık 85 kilometrekare olup, oval şekillidir ve bu adanın arazisi nispeten düz olduğundan en yüksek noktası 37 metre yüksekliğindedir ve buraya bir deniz feneri yerleştirilmiştir. Bu adanın yakınında inci avcılığı yapılabilecek bir yer vardır. Eski eserleri arasında Tarihi Kiş Çarşısı ve Tarihi Came Camii'ni sayabiliriz.[126]

2.4. Hürmüz Boğazı'nın Beşeri ve Siyasi Coğrafya Özelliği

Hürmüz Boğazı'nın kuzey ve güney kıyılarının topoğrafyası, boğazın her iki yakasında insan yerleşimlerinin oluşmasında etkili rol oynamış, durumun eşitsizliği nedeniyle insan yerleşimleri ve nüfus dağılımı daha da kötüleşmiştir aynı zamanda eşit

[124] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 212-213.
[125] Lengerûdî, a.g.e., s. 26-27.
[126] Lengerûdî, a.g.e., s. 27.

değildir. İlginçtir ki arkeologların araştırmalarına göre Hürmüz Boğazı yakınındaki Musandam bölgesinde yakın zamanda Mafrak ve Demir Çağı'na ait 4 bin mezar keşfedilmiştir. El Musandam yarımadasının ucu siyasi açıdan Umman ülkesinin topraklarının bir parçası olarak kabul edilir ve bu kısmın kentsel bir noktası yoktur ve merkezi el-Khasab'tır. Hürmüz Boğazı'nın kuzey kıyısında İran'a ait çok sayıda kentsel ve kırsal yerleşim yeri bulunmaktadır; Ana kentsel noktalar şunlardır: Hormozgan eyaletinin siyasi ve idari merkezi olarak Bender Abbas, Minab, Cask, Keşm, Bender Hemîr, Bender Lenge. Hürmüz Boğazı'nın kuzey kıyısı, 2005 yılı istatistiklerine göre 661.325'i kentsel olmak üzere 1.403.674 kişilik bir nüfusa sahip olan, Hormozgan Eyaleti adı verilen İran'ın ulusal bölümlerinin birimlerinden birini oluşturmaktadır. Hormozgan ilinde Bender Abbas, Bender Lenge, Minab, Keşm, Cask, Ebu Musa, Bastak, Parsiyan, Beşagerd, Haci Abad, Hemîr, Rodan ve Sirik olmak üzere on üç şehir ve 33 ilçe, 80 ksaba, 2.272 köy ve 15 ada bulunmaktadır.[127]

2.4.1. Hürmüz Boğazı'nın Çevresindeki Şehirler ve Şehirleşme

Boğazın kuzey kıyısı, daha geniş düzlük alanı nedeniyle boğazın içinde çok sayıda kentsel alan ve kırsal yerleşime sahiptir; Güney kıyısı küçük, kayalık ve ada alanı nedeniyle kentsel alanlardan ve büyük kırsal yerleşimlerden yoksun olsa da güney kıyısındaki en yakın kentsel alanlar Ras Al Khaimah ve Umm Al Quwain, Ajman, Sharjah, Dubai ve Khor Fakkan'dır. Geçidin en dar kısmından uzakta; Elbette köy sayılan Debah ve Şaam yerleşim yerleri günümüzde kentsel bir görünüm kazanmıştır. Hürmüz Boğazı'nın kuzey kıyısında İran'a ait çok sayıda kentsel ve kırsal yerleşim yeri bulunmaktadır; Ana kentsel noktalar şunlardır: Hormozgan eyaletinin siyasi ve idari merkezi olarak Bender Abbas, Minab, Cask, Keşm, Bender Hemîr, Bender Lenge. Hürmüz Boğazı'nın kuzey kıyısı, 2005 yılı istatistiklerine göre 661.325'i kentsel olmak üzere 1.403.674 kişilik bir nüfusa sahip olan, Hormozgan Eyaleti adı verilen İran'ın ulusal bölümlerinin birimlerinden birini oluşturmaktadır. Hormozgan ilinde Bender Abbas, Bender Lenge, Minab, Keşm, Cask, Ebu Musa, Bastak, Parsiyan, Beşagerd, Haci Abad, Hemîr, Rodan ve Sirik olmak üzere on üç şehir ve 33 ilçe, 80 ksaba, 2.272 köy ve 15 ada bulunmaktadır.[128]

2.5. Hürmüz Boğazı Jeopolitiğinin Klasik Jeopolitik Açıdan İncelenmesi

[127] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 213-214.
[128] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz*, s. 213-214.

Hürmüz Boğazı'nın tarih boyunca taşıdığı önem, Mackinder'in ünlü teorisinden esinlenerek daha da netleşecektir. Bu teoriye göre, Hürmüz Boğazı'na erişim elde eden her gücün Basra Körfezi'ni elde edeceğini ve Basra Körfezi'ne erişim elde eden herhangi bir gücün de geniş enerji kaynaklarını elde edeceğini bunun sonucunda da büyük enerji kaynaklarına sahip olan her gücün dünya ekonomisine hâkim olacağı ortaya çıkacaktır. Bugün petrol ticaretinin yaklaşık yüzde 60'ının Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleşmesi, Hürmüz Boğazı'nın petrol tüketen ülkeler açısından hayati önemini ortaya koymaktadır. Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi ülkeleri açısından daha hayati bir önem taşımaktadır. Esas olarak petrol ihracatından elde edilen gelirler Basra Körfezi ülkelerinin ekonomik altyapısını oluşturmaktadır.[129]

Hürmüz Boğazı, Spykman ve Mackinder'in Batı ve Güney Avrupa ile Güney Asya'da yer alan yarımadanın kıyı ülkelerini ifade eden Heartland ve Rimland bölgelerine ilişkin teorileri de dâhil olmak üzere jeopolitik teorilerde önemli bir konuma sahiptir. Klasik jeopolitik teorilerde, Basra Körfezi küresel rimland konumunda yer alır; bu nedenle Hürmüz Boğazı rimland'ın merkezidir ve kuzey, güney, batı ve doğu kısımlarını birbirine bağlar. Kenar kuşak teorisine göre Hürmüz Boğazı'nın kontrolü, bahsi geçen dört parçanın kontrol edilmesi anlamına gelecektir. Bu nedenle tarih boyunca büyük güçler arasında önemi her zaman artan bir konu olmuştur. Son iki yüzyıldır büyük önem taşıyan Hürmüz Boğazı, dünyadaki enerji naklinin en önemli geçidi olarak değerlendirilmektedir. Uluslararası hukuk açısından güvenlik ve kontrolün uygulanması, kuzeyde İran ve güneyde Umman olmak üzere her iki komşu ülkenin sorumluluğundadır. Hürmüz Boğazı bu iki ülkenin jeopolitiğine özel önem sağlamıştır. Dolayısıyla İran, tarihi boyunca, Hürmüz Boğazı üzerinde daha fazla güç ve kontrole sahip olmuş, Hürmüz Boğazı'nın coğrafi bölgesinde her zaman daha aktif bir rol oynamıştır.[130]

İran İslam Cumhuriyeti, jeopolitik özellikleri ve ayrıcalıkları itibarıyla uluslararası politikada özel bir yere ve konuma sahiptir. Üç özelliğe ve konum imtiyazına sahip olmak, İran'ı küresel ve bölgesel denklemlerde önemli ve etkili ülkeler arasına yerleştirmek için yeterlidir. İran'ın bölgesel konumunun Avrasya'daki konumuyla bağlantısı ünlü stratejist Mackinder'in temel stratejisiydi. 2. Dünya Savaşı sonrası dönemde İran'ı dünyanın ilgi odağı haline getirmiştir. Mackinder'ın fikirlerinden

[129] Masûmizâde, a.g.m., s. 147.
[130] Abbasi vd. a.g.m., s. 23.

ilham alan İran, kara ve deniz güçleri için savunma rolü bulmuştur. İran'ın ikinci benzersiz özelliği, İran'ı açık sulara bağlayan Basra Körfezi ve Umman Denizi kıyılarına sahip olmasıdır ve ünlü jeopolitikçi Spykman'a göre İran, aynı zamanda denizcilik konumuna da sahiptir. Böylesine önemli bir özelliğe sahip olması İran'ı diğer komşu ülkelerden ve hatta Güneybatı Asya bölgesinden ayırmıştır. Üçüncü özellik ise stratejik Hürmüz Boğazı'na sahip olmasıdır ve bu ülke dünyadaki en iyi ekonomik ve enerji darboğazı haline getiren geçişin konumundan yararlanmaktır. Dolayısıyla İran'ın değer açısından yüksek bir stratejik değere sahip Hürmüz Boğazı'nın sahibi olması İran'ın bunu bir baskı unsuru olarak veya dış baskıları etkisiz hale getirmek için kullanabileceği bir fırsat sağlar. Uluslararası boğazlar en stratejik noktada bulunmaktadır. Basra Körfezi'nin stratejik bir noktası olan Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi petrolünün farklı yerlere geçişi için hayati bir arter görevi görmektedir. Doğu Asya'nın stratejik noktasında yer alan Malakka Boğazı, ekonominin üç ana coğrafi bölgesi olan Kuzey Amerika, Avrupa Birliği ve Güneydoğu Asya'nın birbirine yakınlaştırılmasında önemli bir rol oynamakta olup, diğer boğazlar da stratejik konum açısından Hürmüz Boğazı ve Malakka Boğazı'ndan sonra gelmektedir. Bu boğazların her biri kendi stratejik alanlarında önemli bir geçiş rolü üstlenmektedir. Bu anlamda uluslararası boğazların ve bunların günümüz dünya ekonomisindeki jeopolitik ve jeoekonomik rolünün incelenmesi uluslararası önem kazanmıştır.[131]

2.6. Hürmüz Boğazı'nın Eleştirel Jeopolitik Analizi

Eleştirel jeopolitik, bulgusal araştırma amaçları için jeopolitiği resmi, pratik, popüler ve yapısal jeopolitik olarak ayırır. Resmi jeopolitik, genellikle "jeopolitik düşünce" veya "jeopolitik gelenek" olarak kabul edilen şeyi ifade eder. Belirli yer ve bağlamlarda jeopolitik düşünceyi şekillendiren entelektüeller, kurumlar ve güçler sorunsalıdır. Pratik jeopolitik, dış politikanın gündelik pratiğinde yer alan coğrafi siyasetle ilgilenir. Yaygın coğrafi anlayış ve algıların dış politika kavramsallaştırma ve karar alma süreçlerini nasıl şekillendirdiğini ele alır. Bunun yakın zamandaki iyi bir örneği, "Balkanlar" coğrafi kavramının, ABD dış politika yapıcılarının Bosna İç Savaşı'na nasıl yaklaştıklarını, kavramsallaştırdıklarını ve yanıt verdiklerini koşullandırmaya nasıl yardımcı olduğu ve bunun bölge ve Avrupa güvenliği için zarar verici sonuçlarıdır. Popüler jeopolitik, popüler kültürü şekillendiren çeşitli medya

[131] Abbasi vd. a.g.m., s. 9.

tarafından yaratılan ve tartışılan coğrafi politikaları ifade eder. Dijkink'in "ulusal kimlik ve jeopolitik vizyonlar" olarak adlandırdığı, kişinin kendi sınırlarının ötesindeki yerler ve halklara ilişkin belirli kolektif ulusal ve ulus ötesi anlayışların sosyal inşasını ve sürdürülmesini ele alır. Yapısal jeopolitik, tüm devletlerin dış politika uygulama biçimlerini koşullandıran yapısal süreçlerin ve eğilimlerin incelenmesini içerir. Günümüzde bu süreçler, daha önce de belirttiğimiz gibi, küreselleşme, bilgiselleşme ve tekno-bilimsel uygarlığımızın başarılarının dünya çapında ortaya çıkardığı risklerin çoğalmasını içermektedir.[132]

Jeopolitik, imgeleri çağrıştıran bir kelimedir. Bir anlamda bu kelime; savaş, imparatorluk ve diplomasi fikirlerini kışkırtır: jeopolitik, devletlerin toprakları kontrol etme ve bunlar için rekabet etme pratiğidir. Jeopolitiğin imajlar yarattığı bir başka anlam daha vardır: jeopolitik, teoride, dilde ve pratikte, toprak parçalarını ve insan kitlelerini sınıflandırır. Örneğin Soğuk Savaş, Batılı hükümetlerin bakış açısından "Demir Perde" ve "özgür dünya" ve komünizm "tehdidi", Sovyetler Birliği'nin bakış açısından ise Amerika'nın "emperyalizmi" gibi coğrafi temelli imgeler aracılığıyla kışkırtılan ve meşrulaştırılan toprakların kontrolü üzerine bir çatışmaydı.[133]

Post-yapısalcılık çerçevesinde ele alınan eleştirel jeopolitik, coğrafi bilgi üretimi (yani dünya siyasetinin mekânsallaştırılması) ile tanımlama gücü (yani "tek" bir dünya ve "tek" bir hakikatin inşası ve bunun doğallaştırılması) arasındaki bağlantıyı araştırmayı ve ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. Geraroíd Ó Tuathail ve John Agnew, coğrafya alanında öncü iki akademisyen jeopolitiği 'devlet entelektüellerinin uluslararası politikayı belirli türden yerler, insanlar ve dramalarla karakterize edilen bir "dünya" olarak temsil edecek şekilde "mekânsallaştırdığı" söylemsel bir pratik olarak' kavramsallaştırmaktadır. Başka bir deyişle, "coğrafya doğal bir veri değil, bir güç-bilgi ilişkisidir". Eleştirel jeopolitik çerçevesindeki çalışmalar, mekânın temsilini analiz etmeyi ve içerisi/dışarısı çizgisinde tehditlerin ve kimliklerin inşasını saptamayı amaçlamaktadır. Gerçekten de jeopolitik söylemler sistematik olarak "içeriyi/bizi" "barış ve istikrar alanı", "dışarıyı/onları" ise "çatışma ve güvensizlik alanı" olarak temsil etme eğilimindedir. Böylece ikili kimlikler, "içerisi/biz/tehdit edilen" ve "dışarısı/onlar/tehdit eden" ayrımıyla ifade edilen söylemsel bir çerçeveyle

[132] Gearóid Ó Tuathail, "Understanding Critical Geopolitics", Colin S. Grey ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Geopolitics, Geography and Strategy* içinde (107-124), New York: Routledge, 2013, s. 110.
[133] Colin Flint, *Introduction to Geopolitics,* New York: Routledge, 2006, s. 13.

pekiştirilmektedir. Jeopolitik temsiller, güvenliğin yansıtılmasına ilişkin etkili söylem içinde çerçevelenmiştir. Bu söylem, güvenliğin sistematik olarak kendi sınırlarının ötesine yansıtılması gerektiğini öne sürmektedir. Temel fikir, risk ve tehditlerle mümkün olduğunca uzakta, kaynağında ve mümkün olan en kısa sürede mücadele etme ihtiyacıdır. Projeksiyon sadece askeri müdahalelerle sınırlı olmayıp askeri olmayan konularla da (yasadışı göç, uyuşturucu kaçakçılığı, korsanlık gibi) ilgilidir ve bu da deniz dahil olmak üzere dış sınırların ötesinde şiddet kullanma tekelinin kullanılmasını meşrulaştırmaktadır. Ayrıca güçlü bir normatif bileşen, yani kişinin kendi değer ve normlarını yansıtması da söz konusudur, liberal düzenin oldukça mesihçi doğası nedeniyle özellikle Batı'da gelişmiş bir uygulamadır. Bu retorik, Batılı devletler, AB ve NATO tarafından son on buçuk yılda yayınlanan hemen hemen her güvenlik politikası belgesinde bulunabilir. Kimlikler içeriden dışarıya sembolik ve coğrafi bir hat boyunca inşa edilmektedir. Bir "biz" ve bir "onlar" vardır ve süregelen ekonomik ve toplumsal küreselleşmeye rağmen, bir gerçeklik ve imge olarak coğrafya, kimlik inşası ve politika yapımında hala belirleyici bir faktördür. Dahası, tehditler de çoğunlukla bu ikili karşıtlıklar üzerinden inşa edilmektedir. Güvenliğin yansıtılmasına ilişkin hâkim söylem, "biz-istikrarlı-güvenli" ve "onlar-istikrarsız-tehlikeli" gibi basit jeososyal temsillere dayanan jeopolitik bir alt söylemle desteklenmekte ve bu da güvenliğin ("biz"in) "onlar"ın topraklarına/alanına, yani kendi sınırlarının/karasularının ötesine müdahaleler (güvenlik ve normların yansıtılması) yoluyla elde edileceği fikrini normalleştirmektedir. Başka bir deyişle, kişinin kendi güvenliği "biz"in "onlar"ı etkileme kabiliyetine bağlıdır.[134]

Denizin kolektif imgelemde temsil edilme biçimi paradoksal olmasa da her zaman karışık olmuştur. Deniz bir yandan büyüleyici enginlik, sınırsız özgürlük, kaynak zengini alan, cesaret ve (denizcilerin) dayanışması gibi olumlu anlamlar taşır. Öte yandan deniz, öngörülemezlik, bilinmezlik, misafirperver olmayan bir ötekilik, sonsuzluk ve kuralsızlık gibi olumsuz çağrışımlarla bağlantılı olarak tehlikeli bir ortam olarak da temsil edilmektedir. Denizin hem olumlu hem de olumsuz temsilleri, deniz jeopolitiğinin "bize karşı onlar" çerçevesine katkıda bulunma eğilimindedir. Deniz "boş" bir özgürlük alanıdır ve aynı zamanda devlet dışı suçlu aktörlerin çoğalmasına yatkın, düzenlenmemiş bir alandır. Deniz, insanlar için bir kaynaktır ama aynı zamanda

[134] Basil Germond, *The Maritime Dimension of European Security Seapower and the European Union,* Londra: Palgrave Macmillan, 2015, s. 25-26.

misafirperver olmayan bir ortamdır. Deniz, karanın ötekisidir. Karanın istikrarıyla karşılaştırıldığında deniz öngörülemez, yaşanmaz ve büyük ölçüde yönetilemezdir, dolayısıyla hayallerde esas olarak maceracılar veya kahramanlar için bir yerdir. Bu temsil Antik Çağ'dan bu yana edebiyatta tekrar tekrar yer almıştır. Deniz aynı zamanda 'biz' ve uzaktaki 'onlar' arasında bir sınır alanıdır. 'Boş' bir alan, olarak temsil edilen deniz, güç projeksiyonunun kolaylaştırıldığı bir araç olarak inşa edilmiştir. Bu temsiller "okyanusun uçsuz bucaksız genişliğinin ötesinde uzanan toprakların sistematik olarak sömürgeleştirilmesini, sömürülmesini ve tahakküm altına alınmasını sağlayan bir iktidar/bilgi sistemini desteklemeye ve oluşturmaya hizmet etmiştir". Özetle, hâkim deniz jeopolitiği söylemi temel olarak denizde meşru şiddet kullanma tekeli (ya da denizde iyi düzen), denizlerin özgürlüğü ve denizlerin idaresi gibi liberal ilkelerle çerçevelenmiştir. Pratikte ise klasik güç ve kuvvet projeksiyonu, denizde meşru şiddet kullanma tekelinin kullanılması ve norm ve değerlerin teşvik edilmesi gibi meşrulaştırılmış projeksiyon faaliyetlerine dönüşmektedir. Denizcilik jeopolitiği, bölgesel özelliklerin yanı sıra belirli ulusal çıkarlara ve stratejik kültürlere dayanan çeşitli alt söylemlerin doğmasına neden olmuştur. Yukarıda tartışılan egemen denizcilik jeoiktidarı söyleminden etkilenmelerine rağmen, yerden yere ve zaman içinde evrimleşmişlerdir. Dört alt söylem daha yakından ilgiyi hak ediyor: eşmerkezli daireler, küresel erişim/ileri mevcudiyet, arka bahçe ve dar geçitler alt söylemleri.[135]

"Eş merkezli çemberler", "ileri mevcudiyet" ve "deniz arka bahçesi" stratejilerinin uygulanması, bir dereceye kadar, belirli deniz kilit noktalarının kontrolüne bağlıdır. Bu mevkiler (genellikle boğazlar, kanallar ya da yarımadalar) okyanusların belirli bölümlerine erişim sağlar. Genellikle önemli deniz iletişim hatları boyunca yer alırlar. Örnek olarak Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı, Bab-el-Mendeb Boğazı, Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Ümit Burnu ve Horn Burnu verilebilir. Kutuplardaki buzulların erimesiyle birlikte Bering Boğazı'nın jeostratejik öneminin de artması muhtemeldir. Geçiş noktalarının stratejik önemi, bir ulaşım ve iletişim aracı olarak denizin kendi kullanımını güvence altına almak için bu geçiş noktalarını kontrol etme ya da en azından başka kimsenin kontrol edemeyeceğinden emin olma ihtiyacını vurgulayan özel bir jeopolitik alt söylem doğurmuştur. Bunun yakın zamandaki bir örneği Çin'in "inci dizisi" söyleminde bulunabilir; bu söylem Çin'den Hint Okyanusu'na uzanan deniz yolunu Çin'in ekonomik ve enerji güvenliği için hayati önemde göstermekte ve böylece

[135] Germond, a.g.e., s. 26-28.

Çin'in Spartly Adaları, Kamboçya, Tayland, Myanmar, Bangladeş, Sri Lanka, Maldivler ve Pakistan'da deniz tesisleri edinmesini (ya da bu tesislere erişimini) meşrulaştırmaktadır.[136]

2.7. Medya Jeopolitiği ve Hürmüz Boğazı

Popüler kültürde yer alan ve kendini gösteren jeopolitik düşünce tarzları; medya, sinema, romanlar ve karikatürler aracılığıyla açığa çıkar.[137] Popüler jeopolitik, medya ve diğer popüler kültür eserlerinin rolleri üzerinden insanların çevresinde gerçekleşen olayları ve coğrafyalarını geniş kitlelere yönelik kültürel materyaller yardımıyla nasıl algıladıklarını ve yorumladıklarını inceler. Örneğin, bir gazete veya televizyon kanalının yayın akışında kırmızı ve beyaza boyanmış Türkiye haritasını kullanması, izleyici veya okuyucunun zihnine sınırları belirgin bir ülke kavramını yerleştirir ve bu aynı zamanda 'ben' ve 'öteki' haritasını da oluşturur. Popüler jeopolitik, günlük ve farkında olmadan yapılan eylemlerin jeopolitik kültüre ve mekânsal tahayyüllere nasıl dönüştüğünü araştırır. Sinema filmleri, romanlar, karikatürler, internet, müzik ve diğer yazılı, sözlü ve görsel medya ürünleri popüler jeopolitiğin çalışma alanına girer.[138]

Medya, siyasi ve ekonomik gücün yanı sıra kültürel hakimiyet kurma peşinde olan ve gerçekleri kendi çıkarlarına göre şekillendiren devletler için stratejik bir silah haline gelmektedir. Uluslararası medya, çeşitli kültürlere ait jeopolitik algılar oluşturan ve bunları dünya çapında yayma yeteneğine sahip olan medyadır. Bu nedenle, yumuşak güçlerini artırmak ve dünya kamuoyunu etkilemek isteyen tüm devletler, uluslararası medyaya ilgi göstermektedir.[139] Dahası, tartışmanın büyük bir kısmı Arap gazeteleri, İran sineması, Çin televizyonu ve Moskova Radyosu yerine Hollywood, BBC World Service ve Voice of America gibi İngilizce medyaya atıfta bulunularak örneklendirilmiştir.[140]

Medya, jeopolitik kavramları geniş kitlelere aktarıp, ülkeleri ve bölgeleri belirli çerçeveler içinde tanımlayarak kişi, mekân ve olaylar hakkında algılar oluşturmaktadır. Mesela; Ortadoğu genellikle savaş, çatışma ve terörle özdeşleştirilirken, Afrika kıtası

[136] Germond, a.g.e., s. 31.
[137] Yeşiltaş, a.g.e., s. 360.
[138] Anaz, a.g.e., s. 27.
[139] Canan Eyigün, "Medyanın Jeopolitiği Üzerine Bir Değerlendirme", *Karadeniz İletişim Araçları Dergisi,* C.10, No.2, s. 202.
[140] Dodds, Geopolitics Very Short Introduction, s. 146.

açlık, susuzluk, yoksulluk ve iç savaşlarla anılmakta ve tehlikeli bölgeler olarak nitelendirilmektedir. Demokrasi, insan hakları ve özgürlüklerin savunucusu olarak kendini tanıtan ABD ve Avrupa ülkeleri ise medyanın desteğiyle dünya kamuoyunun ilgisini çeken bölgeler olmaktadır.[141] Ortadoğu ve İslam dünyasındaki pek çok radikal için Lübnan'ın bombalanması, Afganistan, Bosna, Çeçenistan, Irak ve Filistin dahil olmak üzere bir dizi yerde Müslüman topluluklara yönelik Yahudi-Hıristiyan saldırganlığının daha geniş bir görsel ve metinsel kataloğuna dahil edilecektir.[142]

2.8. Gambot Diplomasisi, Hürmüz Boğazı ve ABD

Gambot diplomasisi, uluslararası politika açısından, saldırgan deniz gücü işaretleri sergileyerek dış politika hedeflerinin takip edilmesi olarak tanımlanır ve kabul edilebilir şartların yerine getirilmemesi halinde savaş tehdidini ima eder. Gambot diplomasisi, 19. yüzyılda bazı emperyalist güçler tarafından meşhur bir şekilde kullanılan bir taktiktir. (https://channel16.dryadglobal.com/gunboat-diplomacy-iran-ramps-up-aggression-in-strait-of-hormuz, 12.06.2024)

Reagan Yönetimi'nin 1987 baharında ortaya koyduğu stratejik, siyasi ve ekonomik hedeflere ulaşılması, Amerikalıların gambot diplomasisi politikasına başlamasını gerektirmiştir. James Cable gambot diplomasisini "uluslararası bir anlaşmazlığın ilerletilmesinde ya da kendi devletlerinin toprakları ya da yargı yetkisi içindeki yabancı uyruklulara karşı avantaj sağlamak ya da kaybı önlemek için savaş eylemi dışında sınırlı deniz gücü kullanımı ya da tehdidi" olarak tanımlar. Deniz kuvvetleri dört kriter karşılandığında sınırlı olarak kabul edilir. İlk olarak, "kuvvet kullanma eylemi ya da tehdidi, kapsamı her iki taraf için de açık olan belirli bir amaca sahip olmalıdır." Bu durumda Earnest Will Operasyonu, deniz gücünün amacı Kuveyt'e ait gemilere yönelik İran saldırılarını caydırmaktı. İkinci olarak, saldırgan tarafından kullanılan güç seviyesi, politikanın mağduru tarafından tahammül edilebilir olarak değerlendirilmelidir. Eğer mağdur saldırganın güç kullanımını tahammül edilemez bulursa, mağdurun sınırsız güçle karşılık vermesi tehlikesi vardır. Üçüncü olarak, kullanılan güç seviyesi, amacına ulaşması için makul bir beklentiye sahip olmalıdır. Son

[141] Eyigün, a.g.m., s. 208.
[142] Dodds, *Geopolitics Very Short Introduction,* s. 150.

olarak, “kullanılan güç, istenen sonuca ulaşmak için gereken minimum güç olmalıdır.”[143]

Kuveyt tankerlerinin yeniden bayraklandırılması yoluyla ABD, İran'ın Emirliğin deniz taşımacılığına yönelik saldırılarını caydırmayı ve bu yolla İran'ın baskısına karşı ılımlı Körfez ülkelerine destek verdiğini göstermeyi amaçlıyordu. Bunlar Nisan 1988'e kadar büyük ölçüde başarılmış olan sınırlı hedeflerdi. Earnest Will Operasyonu'nun ilk dokuz ayında Amerikan bandıralı gemilere yapılan saldırıların azlığı göz önüne alındığında, bu sınırlı hedeflerin Tahran için tolere edilebilir olduğu görülmektedir. Ancak koruma planının genişletilmesiyle Amerikan politikası, Earnest Will Operasyonu'na dahil olmasının ilk nedeni olan Kuveyt gemilerine yönelik saldırılardan uzaklaşmış oldu. Yeni Amerikan politikası kriz eşiğini düşürdü ve 1988 baharında savaş alanında yaşanan gerilemelerle birlikte Tahran tarafından tahammül edilemez olarak görülmeye başlanmıştır. Bu durum Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa daha doğrudan müdahil olma tehlikesini arttırdı ki bu, amaçlı güç kullanımında büyük bir tehlikedir. Sınırlı deniz gücü “kapsamı her iki tarafça da bilinen kesin bir amaca sahip olmalıdır.” Amerikan politikasının hedeflerinin Amerikan bandıralı gemilerin korunmasına odaklandığı Earnest Will Operasyonu'nun ilk dokuz ayının aksine, yeni Amerikan politikası ne tanımlanmış ne de sınırlandırılmıştı. Yeni Amerikan politikasının başarısı için İran'ın gemiciliğe yönelik tüm saldırılarının durdurulması gerekiyordu ki bu da Saddam Hüseyin'in Irak'ın gemicilik karşıtı kampanyasını Iraklı müttefiklerini destekleyen gemilere yönelik eşzamanlı saldırılardan korkmadan sürdürmesine olanak sağlayacaktı. Dolayısıyla, koruma planının tüm tarafsız gemileri kapsayacak şekilde genişletilmesi Irak'ın savaş çabalarına etkili bir şekilde hizmet etti ve Amerika'nın tarafsızlık iddialarının aleyhine işledi. Bu durum İran'ın ABD'nin İran-Irak Savaşı'nda artık savaşan taraf olduğu yönündeki algılarını güçlendirmiş olabilir ki bu da ABD'nin güç kullanımının sınırlı kalması aleyhine işleyen bir faktördür. Bundan böyle Amerika'nın İran-Irak Savaşı'na müdahil olma düzeyi, pratik amaçlar doğrultusunda, eski Savunma Bakanı Weinberger tarafından “deliler” ve “korsanlar” olarak tanımlanan İran Devrim Muhafızları komutanlarının takdirine bağlı olacaktı. Amerika'nın İran-Irak Savaşı'na müdahalesinin doruk noktasını oluşturan trajedi, Devrim Muhafızları güçleriyle çatışma sırasında yaşanacaktı. 3 Temmuz 1988'de Devrim Muhafızlarına ait küçük teknelerin tarafsız gemileri tehdit ettiği ihbarını alan

[143] James Cable, *Gunboat Diplomacy 1919-1991,* s. 20-23.

Amerikan savaş gemileri, İran'a ait birkaç gemiyle küçük çaplı bir su üstü çatışmasına girmiştir. Bu çatışma orijinal sınırlı Earnest Will koruma planı kapsamında gerçekleşmeyecekti ve USS Vincennes'in bir İran uçağını düşürerek 290 kişinin ölümüne neden olmasıyla sona ermiştir.[144]

2.9. Hürmüz Boğazı Etki Ülkeleri

Boğaza etki eden ülkeleri İran, Irak, Suudi Arabistan, Bahreyn, Kuveyt, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri, Umman olarak sıralayabiliriz.

2.9.1. İran

Persis veya Persia terimi, tam olarak bir ülke veya halkın değil, Pars veya Fars'ın güneybatısındaki bir eyaletin adını ifade eder ve adını aldığı körfezin doğu kıyısında yer alır. Persler (Farslar), genellikle ülkenin tamamı için bu terimi kullanmamışlardır. Ancak, bunun yerine kendi dil ve kültürlerini ifade etmişlerdir; benzer şekilde, Toskana dilinin İtalyanca, Kastilya dilinin İspanyolca veya İngilizce'nin Londra bölgesindeki kontluklarda konuşulan dil gibi, bölgesel Pars lehçesi ülkenin egemen kültürel ve politik dili olmuştur. Perslerin (Farsların) genellikle kullandığı terim ise İran'dır ve bu terim, 1935 yılında onlar tarafından tüm dünyada kabul edilmiştir.[145]

Ulusal birliği ve dayanışmayı sağlamak ve ülkelerin bir çerçeve oluşturmak bakımından, ülkelerin isimleri oldukça önemlidir. "İran" ismi, bu coğrafyada hâkim olan kavmin eski çağ tarihçilerine göre kökenine dayanmaktadır. M.Ö. 2. binyılda İran coğrafyasına gelen ve yerel küçük kavimleri kendi bünyelerinde eriterek, coğrafyaya yeni bir kimlik kazandıran bu kavim "Aryailer" olarak bilinir. Aryailer, bölgede yeni bir kültür oluşturarak bu coğrafyanın yerleşik topluluğu haline gelmiştir. İran ismi belirli bir tarih, kültür ve coğrafi birikime sahiptir. İran'ın ismini aldığı Aryailer, ayrıca Aryanha, Arinha ve Ariyanha olarak da bilinirler.[146]

İran, yirminci yüzyılın ortalarında Orta Doğu ülkelerinden biri olarak tanınmaya başlamadan çok önce, yaklaşık 2500 yıl boyunca Batı dünyası tarafından Persia olarak biliniyordu. Asya'nın batısında yer alan bu kadim ülke, doğusunda Hint alt kıtası, Orta

[144] Stephen Andrew Kelley, Better Lucky Than Good: Operation Earnst Will As Gunboat Diplomacy, *(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,* Naval Postgraguate School, Monterey, California, 2007*)* s. 74-76.
[145] Bernard Lewis, *Ortadoğu,* Selen Y. Kölay (çev.), 13. Baskı, Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2017, s. 33
[146] Muhammed Reza Hafeziniya, *İran Jeopolitiği ve Siyasi Coğrafyası,* Kaan Dilek (çev.), 1. Baskı, Ankara: İraniyat Yayınları, 2017, s. 20-21.

Asya ve Çin; batısında Mezopotamya ve Akdeniz; kuzeyinde Rusya; güneyinde ise Basra Körfezi ve Arap Yarımadası arasında stratejik bir konuma sahiptir. İki büyük ticaret yolunun kesişme noktasında yer almaktadır. İran'ın kuzey ve orta kesimlerinden geçen "İpek Yolu" ve Güney Asya'dan Basra Körfezi'ne uzanan "Baharat Yolu" olarak adlandırılan yol, yüzyıllar boyunca bölgesel bir imparatorluk olarak İran'ın komşularıyla kültürel, ticari ve nüfus alışverişi için verimli bir zemin oluşturmuştur. Hint-Avrupalı çobanların İran platosuna ilk kez girdiği M.Ö. 2000 yılından yirminci yüzyılın sonlarına kadar İran, fetih ya da barışçıl yerleşim yoluyla farklı etnik, kültürel ve dilsel nüfusa ev sahipliği yapmıştır. Sâsânî İmparatorluğu'nun İslam'ın fetihçi Arap ordularının eline geçtiği yedinci yüzyılın ortalarına kadar olan dönemin büyük bir kısmında İran (ya da daha doğru bir ifadeyle Pers İmparatorluğu), Yunanlılarla başlayıp Romalılar ve ardından geç antik çağın Bizans İmparatorluğu ile devam eden batıdaki rakiplerinin birçoğundan siyasi bir topluluk olarak daha uzun yaşamayı başarmıştır. Yıkıcı yenilgilere, göçebe istilalarına, etnik hegemonyalara, dini kimliğindeki değişikliklere ve tekrar eden iç karışıklıklara rağmen İran belki de dünya tarihinde en çok istilaya uğrayan ve devrime en yatkın ülkelerden biridir ve kalıcı sonuçları olan tartışmalı bir değerdir. İslami fetih ve Safevi devletinin yükselişi arasında İran, kısmen coğrafya ve ekoloji ancak aynı zamanda Farsça dilinin ve yüksek kültürünün yaygınlığı nedeniyle birleşik bir siyasi varlıktan çok kültürel bir varlık olarak hayatta kalmıştır. Dokuzuncu yüzyılın başlarında Arap alfabesini benimseyen İran, temel kültürel paradigmalarının, mitlerinin ve anılarının çoğunu korumuştur.[147]

İran halkı hem Şiilikle hem de İslam öncesi tarihleriyle, özellikle Sasaniler, Ahamenişler ve Partlar gibi hükümdarlıklarla özdeşleşmiştir. Bu, ebeveynlerin çocukları için seçtiği isimlerde de belirgindir: Şiiliğin etkisiyle Ali, Mehdi, Rıza, Hüseyin, Hasan ve Fatima gibi isimler yaygındır; Şair Firdevsi ve onun Şehname adlı eseri aracılığıyla antik İran'ın etkisi ise İsfendiyar, Rüstem, Suhrab, Erdeşir, Kâve, Behram ve Atussa gibi isimlerde görülür. Bu destan, 10. yüzyıla ait olmasına rağmen, modern çağda hala yaygın olarak okunmaktadır. Ulusal kimlik, modern çağın bir ürünü gibi görünse de Firdevsi'nin Şehnamesinde İran'a yapılan göndermeler binleri aşar ve destan, İran ulusunun tarihi olarak okunabilir. Diğer bazı Ortadoğu topluluklarında

[147] Abbas Amanat, *Iran: a Modern History*, Londra: Yale University Press, 2017, s. 14-15.

olduğu gibi, İranlılar arasında ulusal bilincin modern çağdan önceye dayandığı açıktır.[148]

İran tarihi şiddet ve dramlarla doludur; istilalar, fatihler, savaşlar ve devrimler. İran'ın birçok ülkeden daha uzun bir tarihi olması ve birçok ülkeden daha büyük olması nedeniyle bu dramın daha fazlası vardır. Ancak İran tarihinde bundan daha fazlası var. İran'ın içinde olduğu kadar İran dışında ve dünya çapında da bazı şeyleri değiştiren dinler, etkiler, entelektüel hareketler ve fikirler vardır. İran dünyanın en eski medeniyetlerinden biridir ve en başından beri dünyanın en düşünceli ve karmaşık medeniyetleri arasında yer almıştır. İran uygarlığının şu ya da bu şekilde gezegendeki hemen hemen her insana dokunmuş yönleri vardır. Ancak bunun nasıl gerçekleştiğinin hikâyesi ve bu etkilerin tam önemi çoğu zaman bilinmiyor ve unutuluyor. İran paradokslar, çelişkiler ve istisnalarla doludur. İranlı olmayanların çoğu burayı sıcak çöllerden oluşan bir ülke olarak düşünür, ancak etrafı yüksek ve soğuk dağlarla çevrilidir. Zengin tarımsal illere ve yemyeşil subtropikal ormanlarla dolu diğer illere sahiptir. Geniş iklim farklılıklarını yansıtan İran, çok çeşitli ve renkli bir flora ve fauna yelpazesine sahiptir. Irak ve Afganistan, Rusya ve Basra Körfezi arasında kalan İranlılar, Arapça konuşulan Orta Doğu'nun ortasında bir Hint-Avrupa dilini konuşmaktadır.[149]

İran, dünyanın en büyük 16. ülkesi olup, sınırları kuzeybatıda Ermenistan ve Azerbaycan, kuzeyde Hazar Denizi, kuzeydoğuda Türkmenistan, doğuda Afganistan, güneydoğuda Pakistan, batıda Türkiye ve Irak, güneyde ise Basra Körfezi ve Umman Denizi ile çevrilidir. Ayrıca, Kuveyt, Suudi Arabistan, Bahreyn, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri ve Umman ile deniz sınırı bulunmaktadır. Batı ve Doğu Asya ülkeleri ile Orta ve Güney Asya ülkeleri arasında bir geçiş ülkesi olan İran, Hint ve Türk medeniyeti ile Arap ve Kafkas potası arasında köprü konumunda olan bir Ortadoğu ülkesidir. Ülkenin Hazar, Orta Asya, Kafkas ve Basra enerji kaynaklarına yakınlığı, jeopolitik önemini daha da arttırmaktadır.[150] Sınır, her ülkeyi komşu ülkeden ayıran en önemli unsurdur ve bir ülkenin topraklarının nereye kadar uzandığını gösterir. İran, komşularıyla yaklaşık 8755 kilometrelik ortak siyasi sınırı olan, 15 ülkeyle kara veya deniz sınırı bulunan geniş bir ülkedir. İran, Irak'la en uzun, Ermenistan'la ise en kısa

[148] Ervand Abrahamian, *Modern İran Tarihi,* Dilek Şendil (çev.), 6. Baskı, İstanbul: İş Bankası Kültür Yay., 2019, s. 2.
[149] Michael Axworthy, *A History of Iran: Empire of The Mind*, New York: Basic Books, 2008, s. XI-XII.
[150] Emin Atasoy, *Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası,* 2. Baskı, İstanbul: Ezgi Kitapevi, 2010, s. 433-438.

sınıra sahiptir.[151] İran'ın yüzölçümü 1.648.196 km²dir. Bu yüzölçümü ile ikinci büyük Ortadoğu ülkesidir.[152] Topraklarının doğu yarısını büyük çöller (Deşt-i Kevir ve Deşt-i Lut) kaplar. Bu nedenle ülke yüzölçümü fazla olsa da ideal hayat alanı sınırlıdır.[153]

Coğrafi bir terim olarak "İran", kuzey ve kuzeydoğuda Hazar ve Aral denizleri havzaları ve batıda, güneyde ve güneydoğuda Hint Okyanusu havzası ile sınırı olan yüksek bir platoyu ifade eder. İran platosu, aşırı derecede kuru iklime sahip olan bu tür iç havzalardan biridir. Birkaç dağlık alan dışında, burada sadece sulama yoluyla tarım yapılabilir; bu nedenle en önemlileri dışında tüm nehirler dağlardan çıkar çıkmaz sulama kanallarına ayrılır. Medeniyet, zorunlu olarak platoyu kesen dağların eteklerinde yoğunlaşmıştır. Aynı nedenlerle İran'ın coğrafi sınırları siyasi ve etnik sınırlar ile örtüşemez. Ülkenin iç kısımlarının neredeyse tamamının yerleşik uygarlığa uygun olmaması, İranlıları okyanus ve Aral-Hazar havzalarına komşu bölgelere yerleşmeye zorlamıştır. Etnik anlamda "İranlılar" terimi, iyi bilindiği gibi Aryanların Hindistan'dakilerle yakından akraba olan kolu anlamına gelir. Hint ve İran edebiyatlarının en eski anıtları dil açısından o kadar benzerdir ki, İranlılar ve Hintlilerin tarihin ilk zamanlarındaki ortak ataları tarafından konuşulan dili genel anlamda yeniden yapılandırmak için bile bir girişimde bulunulmuştur. H. Oldenberg, "Aus Indien und Iran" adlı kitabında şöyle diyor: "Tarihte tek bir kelimesi bile korunmayan bu dilin, Hindukuş'un güneydoğusunda Vedaların lehçesine ve aynı bu dağların güneybatısında Avesta'nın lehçesine dönüşme sürecini bireysel ayrıntılara kadar takip edebiliriz.[154]

İran'ın tüm dağ sıraları arasında en gelişmiş olanı Zagros sistemidir. Bu, dağ sıraları, kuzeybatıdan güneydoğuya kadar uzanıyor ve ülkenin toplam alanın yaklaşık yarısı olan batı kısmının tamamını kaplıyor. Kuzey Zagros'tan doğu yönünde ayrılan Talış ve Elbruz silsileleri daha dar olmasına rağmen aynı derecede yüksek ve aynı zamanda nispeten kesintisizdir. İran'ın genel coğrafi özelliklerini incelediğimizde ülkenin dört ana bölüme ayrıldığını görebiliriz: Mezopotamya ve Basra Körfezi alçak düzlüklerinin bir parçası olan küçük dış ovalarını (esas olarak Huzistan bölgesi) içeren Zagros sistemi; Elburz dağ sıraları ve ona birleşik Hazar ovası; doğu ve güneydoğu

[151] Şirket-i Çap ve Neşr-i Kitabhay-i Dersi-yi İran, *Coğrafyay-i İran: Paye-i Dehom-i Dovre-i Dovvom-i Mutevessite,* 6.Baskı, Tahran: Şirket-i Çap ve Neşr-i Kitabhay-i Dersi-yi İran, 2021, s. 19.
[152] Ramazan Özey, *Dünya Denkleminde Ortadoğu Coğrafyası Ülkeler, İnsanlar, Sorunlar,* 6. Baskı, İstanbul: Aktif Yayınevi, 2015, s. 344.
[153] Ramazan Özey, *Ortadoğu'nun Jeopolitiği,* 1. Baskı, Ankara: Pegem Akademi Yayınevi, 2017, s. 230.
[154] Vasilii Vladimirovich Barthold, *An Historical Geography of Iran,* Svat Soucek (çev.), New Jersey: Princeton University Press, 1984, s. 3-4.

yüksek arazilerinin kenar kısmı ve iç kısımlar. Tek bir büyük fiziksel bölge olarak Zagros'un sadece İran'da değil tüm Ortadoğu'da bulunabilecek en görkemli kıvrımlı yapılardan ve yüksek zirve kümelerinden bazılarını içerdiği için İran'ın tüm batı kısmına hâkim olduğu söylenebilir.[155]

İran dünyanın en dağlık ülkelerinden biridir ve topografyası ülkenin siyasi, ekonomik ve sosyal tarihinin şekillenmesine yardımcı olmuştur. Dağlar, üzerinde büyük tarımsal ve kentsel yerleşimlerin yer aldığı çok sayıda geniş, yüksek havzayı veya platoyu çevreler. Nüfus merkezlerini birbirine bağlamak için dağlar boyunca büyük otoyollar ve demiryolları inşa edilen yirminci yüzyıla kadar, bu havzalar birbirlerinden nispeten izole olma eğilimindeydi. Tarihsel olarak ulaşım, dağlardaki boşluklardan ve geçitlerden geçen rotaları takip eden kervanlar aracılığıyla sağlanıyordu. Dağlar aynı zamanda Basra Körfezi ve Hazar Denizi'ne kolay erişimi de engelliyordu.[156]

Modern İran'ın çoğu, tarımı sürdürmek için gereken yağışın sekiz inçten az olduğu yüksek bir çölden oluşuyor. Dağlarda, batı sınırında Zagros'ta ve kuzeyde Elbruz'da yağışlar ovalara göre daha yoğundur, ancak yağışlar çoğunlukla tarıma daha az faydalı olan kış aylarında düşer. Sonuç olarak, tarım büyük ölçüde vahalarda ya da sulama yoluyla bunların uzantılarında yoğunlaşmıştır. Borular ve pompalar bulunmadan çok önce, ilk Persler suyu kaynaklardan ekinlerin yetiştirilebileceği yerlere kadar uzun mesafelere götüren ve "ghanat" olarak bilinen olağanüstü bir yeraltı kanal sistemi icat etmişlerdir. Bu kanallardan bazıları, toprağı kazmak ve suyun akmasını sağlamak için yüz metre kadar dikey kuyuların kazılmasını gerektiriyordu. Tarımın yapılamadığı yerlerde nüfus, hayvan gütmeye dayalı göçebelikle varlığını sürdürüyor, kışın ova otlaklarından yazın yayla çayırlarına büyük dağ engellerini aşarak yüzlerce kilometre yürüyordu. İran'ın doğudaki geniş alanları, deniz seviyesinden yaklaşık bin metre yüksekte, neredeyse hiç yağış almayan, çoğunlukla tuz çölünden oluşuyor. Sıcaklıklar, Basra Körfezi boyunca kuzeydeki dağlık bölgelerdeki ortalama aylık ortalama -10°C ile 20°C arasında büyük farklılıklar gösterir. Körfez'in kıyı kesimlerinde yaz sıcaklığı

[155] W.B.Fisher (Ed.), *The Cambridge History of Iran. Vol. 1*, Cambridge: Cambridge University Press, 1968, s. 6-7.

[156] Glenn E. Curtis ve Eric Hooglund (Ed.), *Iran: A Country Study*, Washington: Federal Research Division Library of Congress, 2008, s. 84.

bazen yüksek nemle birlikte 53°C'ye ulaşırken, kuzeydeki Hazar Denizi boyunca uzanan yemyeşil tropikal kıyı şeridi, İran'ın kayak merkezlerine komşudur.[157]

Güneybatı Asya'da, Hazar Denizi ile Basra Körfezi arasında yer alan İran, 1.648.000 kilometrekarelik bir alana sahiptir; bu, Amerika Birleşik Devletleri kıtasının yaklaşık beşte biri kadardır. İran dünyanın on yedinci büyük ülkesidir. Kara sınırlarını yedi ülkeyle, deniz sınırlarını ise dokuz ülkeyle paylaşıyor. Kuzeyde Ermenistan, Azerbaycan Cumhuriyeti ve Türkmenistan; batıda Türkiye ve Irak, doğuda Afganistan ve Pakistan bulunmaktadır. Yaklaşık 1.700 kilometre uzunluğundaki İran'ın güney sınırı tamamen Basra Körfezi ve Umman Körfezi'nin kuzey kıyılarından oluşuyor. İran, Basra Körfezi'ndeki deniz sınırlarını Bahreyn, Kuveyt, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri ile paylaşıyor; Umman Körfezi'ndeki deniz sınırı Umman Sultanlığı ve Birleşik Arap Emirlikleri ile sınırlıdır. İran'ın ayrıca sularını Azerbaycan Cumhuriyeti, Kazakistan, Rusya ve Türkmenistan ile paylaştığı Hazar Denizi boyunca 740 kilometrelik kıyısı bulunuyor.[158]

Eskiden Persia olarak bilinen İran, büyük miktarlarda petrol üreten ilk Orta Doğu ülkesiydi ve halihazırda dünyanın üçüncü büyük rezervlerine sahiptir. Ana petrol sahaları İran'ın güneybatısındaki Zagros Dağları'nın etekleri boyunca bir hat oluşturur. İngiliz yapımı boru hatları, Abadan'daki (Şattülarap suyolu üzerindeki) büyük rafineriyi iç petrol sahalarına bağlamıştır. Artık İran'dan yapılan ham petrol ihracatının neredeyse tamamı, süper tankerlerin derin sulara yükleme yapmasına olanak tanıyan Harg Adası'ndaki yeni bir terminalden geçiyor. İran aynı zamanda Rusya'nın ardından ikinci sırada yer alan geniş doğal gaz rezervlerine sahiptir. Petrol, kuru ve engebeli bir habitatın 71 milyonluk nüfusu için tarıma dayalı bir geçim kaynağı sağlamayı zorlaştırdığı bir ülke olan İran için önde gelen gelir kaynağıdır. Yüksek, engebeli dağlarla çevrili kurak platolar ve havzalar, İran'ın karakteristik yer şekilleridir. Çevreleyen dağ sıraları, nem taşıyan havanın iç kısımlara ulaşmasını engelleyerek klasik bir yağmur gölgesi çölü yaratıyor. İran'ın yalnızca yüzde 10'u tarımla uğraşır. Kuzeybatıda kış aylarında kuru tarıma izin verecek kadar yağmur yağar, ancak yoğun tarımı desteklemek için yeterli yağmurlar çoğunlukla yüksek volkanik Elburz Dağları ile Hazar Denizi arasındaki yoğun nüfuslu ova şeridine düşer. Bu alçak ovanın batı

[157] William R. Polk, *Understanding Iran: Everything You Need To Know, From Persia To The Islamıc Republic, From Cyrus To Ahmadinejad*, New York: Palgrave Macmillan Press, 2009, s. 6-8.
[158] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 84-85.

yarısı, yılda 100 cm'den fazla yağış alır ve ıslak pirinç, pamuk, portakal, tütün, ipek ve çay gibi çeşitli subtropikal mahsuller üretir. İran'ın başka yerlerinde tarım esas olarak sulamaya bağlıdır. Sulanan arazilerin çoğu, Elburz ve Zagros Dağları'nın eteklerindeki hafif eğimli alüvyon yelpazeleri (nehirlerin oluşturduğu üçgen çökeltiler) üzerindedir; başkent Tahran (nüfusu 12,5 milyon) Elburz'un güneyinde bu bölgelerden birinde yer alıyor. Ghanatlar (yer altı eğimli tünelleri) ülkenin sulanan alanlarının büyük bir kısmına su sağlar. Petrol ve ünlü halılarından sonra İran'ın en çok gelir sağlayan ve üçüncü en önemli ihracatı ise şamfıstığıdır. Sığırlar, kendileri için yem yetiştirmek için yeterli nemin olduğu bölgelerde, koyun ve keçiler ise daha kuru alanlarda yetiştirilir. Çiftlik hayvanlarının çoğu yarı göçebe dağ halklarına (Kaşkay, Bahtiyari, Lurlar, Kürtler ve diğerleri) aittir.

2.9.1.1. Coğrafi Konumu

Mevcut İran devleti yaklaşık 1.648.000 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır ve 25° ile 40° Kuzey enlemleri ile 44° ve 63° Doğu boylamları arasında uzanır. Büyük Britanya'nın altı katından daha büyük ve Batı Avrupa'nın en geniş ülkesi olan Fransa'nın yaklaşık üç katı büyüklüğündedir. Fiziksel olarak İran, deniz seviyesinden 1.000 ila 4.000 fit yükseklikte bulunan bir dizi iç havzayı çevreleyen bir dağ sıraları kompleksinden oluşur. Bu dağ sıraları kuzeyde deniz seviyesinden dik bir şekilde yükselir ve güneyde çok düz ve son derece alçak Mezopotamya ovasından eşit şekilde aniden batıya doğru yükselir.[159]

2.9.1.2. Yüzey Şekilleri

İran'ın topografyası yüksek iç havzaları çevreleyen engebeli dağlardan oluşur. Ana dağ sırası, ülkeyi kuzeybatıdan güneydoğuya doğru ikiye bölen ovalarla serpiştirilmiş bir dizi paralel sırttan oluşan Zagros Dağları'dır. Zagros'taki birçok zirvenin yüksekliği deniz seviyesinden 3.000 metreyi aşıyor ve ülkenin güney-orta bölgesindeki en az beş zirvenin yüksekliği 4.000 metrenin üzerindedir. Zagros zinciri İran'ın güneydoğusuna doğru devam ettikçe ortalama yükseklik önemli ölçüde azalarak 1.500 metrenin altına iner. Dar ama yüksek bir sıradağ olan Elburz Dağları, Hazar Denizi kıyısını çevreliyor. Elburz'un merkezinde bulunan Volkanik Demavand Dağı (5.600 metre), ülkenin en yüksek zirvesi ve Hindukuş Sıradağları'nın batısında Avrasya

[159] Fisher (Ed.), a.g.e., s. 3.

kara kütlesindeki en yüksek dağdır. İran'ın merkezi, topluca Merkezi Plato olarak adlandırılan birkaç kapalı havzadan oluşur. Bu platonun ortalama yüksekliği yaklaşık 900 metredir, ancak üzerinde yükselen bazı dağların yüksekliği 3.000 metreyi aşmaktadır. Platonun doğu kısmı iki çölle, Deşt-i Kevir ve Deşt-i Lut ile kaplıdır. Bazı dağınık vahalar dışında bu çöllerde yerleşim yoktur. İran'ın dikkate değer iki ovalık alanı vardır: güneybatıda Huzistan Ovası ve kuzeyde Hazar Denizi kıyı ovası. Huzistan Ovası, Mezopotamya Ovası'nın ortalama 160 kilometre genişliğindeki düz, kabaca üçgen şeklindeki bir uzantısıdır. Yaklaşık 120 kilometre içeride uzanıyor ve aniden Zagros'un ilk etekleriyle buluşuyor. Huzistan Ovası'nın büyük bir kısmı bataklıklarla kaplıdır. Hazar kıyı ovası hem daha uzun hem de daha dardır. Hazar kıyısı boyunca yaklaşık 640 kilometre uzanır, ancak en geniş genişliği 50 kilometreden azdır. Huzistan'ın güneyinde, Zagros Dağları'nın kıyıyla buluştuğu yerde, Basra Körfezi ve Umman Körfezi kıyılarında geniş alanlar vardır. Buşehr şehrinin doğusunda ve batısında ve Hürmüz Boğazı boyunca oldukça geniş kıyı ovaları bulunmaktadır, ancak her iki bölgede de yıllık yağışlar Huzistan Ovası ve Hazar kıyı ovasını karakterize eden çeşitli tarımı sürdürmek için çok düşük ve güvenilmezdir. İran'ın büyük nehirleri yoktur. Gemi ulaşımına elverişli tek nehir, kuzeyde Şattülarap ile Ahvaz'a doğru yaklaşık 180 kilometre boyunca birleştiği yer olan Hürremşehr'den küçük teknelerin geçebildiği Karun'dur. Karun ve Dez ve Karkheh gibi diğer birçok kalıcı nehir ve dere, güneybatı Zagros Dağları'ndan kaynaklanır. Ancak, Karun ve onun ana kolu Dez dışında, bu suyollarının çok azı Basra Körfezi'ne ulaşır. Örneğin Karkheh, İran-Irak sınırı boyunca uzanan bataklıkların ana besleyicisidir. Daha kuzeyde, nehirlerin çoğu kışın ve ilkbaharda sığ tuz gölleri oluşturan, yaz aylarında ise kuru yataklar haline gelen iç havzalara akar. Başlıca kalıcı tuzlu su kütleleri arasında en büyüğü kuzeybatıdaki Urmiye Gölü'dür ve balıkları veya diğer birçok su yaşamını destekleyemeyecek kadar tuzludur. İran-Afganistan sınırı boyunca birbirine bağlı birkaç tuz gölü de bulunmaktadır.[160]

2.9.1.3. İklim Özellikleri

İran değişken bir iklime sahiptir. Kuzeybatı ve batıda kışlar soğuk geçer, aralık ayından şubat ayına kadar yoğun kar yağışı ile birlikte donma noktasının altında sıcaklıklar görülür. İlkbahar ve sonbahar nispeten ılıman geçer; ilkbaharın başlarında ve

[160] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 85-86.

sonbaharın sonlarında yağmur yağar. Yazlar kuraktır; günler sıcak olabilir, ancak geceler ılık ve serindir. Tahran'da ve ülkenin orta kesiminde kışlar batıya göre daha az şiddetli, yazlar ise daha sıcak geçer. Hazar kıyı ovası boyunca kışlar genellikle ılık geçer ve nadiren don görülür; yazlar sıcak ve nemlidir. Güneyde kışlar ılıman, yazlar ise çok sıcak geçer; Basra Körfezi kıyısında temmuz ayında ortalama günlük sıcaklık 40°C'yi aşar. Huzistan Ovası'nda yaz sıcağına yüksek nem eşlik eder. İran'ın iklimi genel olarak kuraktır; Nispeten az olan yıllık yağışların çoğu Ekim'den Nisan'a kadar düşer. Ülkenin büyük bölümünde yıllık yağış ortalaması 250 milimetre veya daha azdır. Orta Platonun bazı havzaları 100 milimetre veya daha azını alıyor. Bu kurak koşullar, İran'ın çoğu bölgesinde tarımın sulamaya bağlı olması gerektiği anlamına geliyor. Nispeten bol miktarda yağış alan iki bölge vardır: Zagros'un yüksek dağ vadileri ve Hazar kıyı ovası. Her ikisinde de yağış miktarı yıllık ortalama en az 500 milimetredir. Hazar kıyı ovasının batı kesiminde yağış miktarı yıllık 1.300 milimetreyi aşıyor ve yıl boyunca nispeten eşit bir şekilde dağılıyor.[161]

2.9.1.4. Beşerî Coğrafya

İran Orta Doğu'nun bir parçası olmasına rağmen, nüfusunun büyüklüğü onu bölgedeki diğer ülkelerin çoğundan ayırmaktadır. 2007 yılında İran ve Türkiye hariç Orta Doğu 128,8 milyon kişiye ev sahipliği yapıyordu. İran'ın nüfusu 65.4 milyondu ve bu rakam bölgenin geri kalanının yarısından fazlaydı. İran'ın nüfusu, en büyük iki Arap komşusu olan Irak ve Suudi Arabistan'ın nüfusunun iki katından fazladır. Her iki ülkenin hükümetleri de bu nüfus farklılıklarının bölgesel güç dengesi açısından endişe verici olduğunu tespit etmiştir. Ancak İran'ın nüfus artış hızı 1980'den bu yana dramatik bir şekilde yavaşlamıştır. İran şu anda Lübnan ve İsrail de dâhil olmak üzere Orta Doğu'daki tüm ülkeler arasında en yavaş nüfus artış hızına sahip ülkedir. Nüfus artış hızının bu yavaşlığı, 1980'lerin başındaki durumla belirgin biçimde çelişiyor. 1979 Devrimi'nin hemen ardından doğurganlık oranları hızla arttı ve doğurganlık çağındaki kadın başına altı çocuğun çok üzerine çıktı. Nüfus artış oranları hızlandı ve nüfus artışı 1970'lerin başlarında yılda yüzde 2,9'dan 1981'de yüzde 4,4'ün üzerine çıktı; bu, o dönemde dünyadaki en hızlı nüfus artış oranlarından biriydi.[162]

[161] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 87.

[162] Keith Crane, Rollie Lal ve Jeffrey Martini, *Iran's Political, Demographic, and Economic Vulnerabilities,* Pittsburgh: Rand Corparation, 2008, s. 59.

Ortaya çıkan siyasi düzenin ötesinde, ancak onunla ilgisiz olmayan bir şekilde devrimden sonraki ilk on yıl, kalıcı sonuçları olan demografik patlamaya tanık olmuştur. İran'ın 1960'larda başlayan hızlı nüfus artışının en son aşaması ve yirminci yüzyılın sonlarında Orta Doğu'daki bir modelin parçası olarak, 1976-1986 yılları arasında ülkenin toplam nüfusu 33,7 milyondan 49,4 milyona çıkarak yıllık yüzde 9,3'lük bir artışla yakın İran tarihinin en büyük artışını göstermiştir. Yirminci yüzyılın başında İran'ın tahmini nüfusu 8 milyondu ve 1956'da 18,9 milyona ulaşmıştı. Dikkat çekici bir şekilde, yirmi birinci yüzyılın başında 68 milyonu aşarak yirminci yüzyıl boyunca on bir kattan fazla bir artış gösterdi. 2010 yılında doğum oranı resmi olarak yüzde 1,8'dir ve 1980'lerdeki yüzde 4,2'lik oranın çok altındadır. 1975 ve 1985 yılları arasında yirmi yaşından küçük İranlılar toplam nüfusun yüzde 50'sinden fazlasını oluşturarak bölgedeki en genç nüfuslardan birini olmuştur. Bu durum yirmi birinci yüzyılın başında yüzde 35'in altına düşmeden önce on yıl daha devam etmiştir.[163]

Doğurganlık oranlarındaki artış kısmen ideolojik ve dini baskılardan kısmen de kamu politikalarından kaynaklanmıştır. İslam Devrimi'nin hemen ardından, başta Ayetullah Ruhullah Humeyni olmak üzere İranlı yetkililerin savunduğu İslam yorumu, çocukların Tanrı'nın bir armağanı olduğu ve doğum kontrolünün engellenmesi gerektiği yönündeydi. İran-Irak savaşı sırasında birçok siyasi ve dini lider nüfusun artırılmasını savunmuştur. Hükümet, aile büyüklüğüne göre gıda ve diğer tüketim malları için bir karne programı benimseyerek İranlıları daha fazla çocuk sahibi olmaya teşvik etmek için ekonomik teşvikler sağlamıştır. İslam Devrimi'nden sonraki ilk on yıl boyunca İran hükümetinin bir aile planlaması programı yoktu.[164]

Ekim-Kasım 2006 on yıllık nüfus sayımının ön verilerine göre İran'ın toplam nüfusu 70.049.262 idi. Bu rakam, Ekim 1996'da yapılan bir önceki ulusal nüfus sayımında sayılan 60.055.488 kişilik toplam nüfusa göre yüzde 16,6'lık bir artışı ya da yıllık ortalama yüzde 1,66'yı göstermektedir. İran'ın nüfus artış hızı, yirminci yüzyılın en yüksek seviyesi olan yıllık yüzde 3,2'ye ulaştığı 1986'dan bu yana istikrarlı bir şekilde düşmektedir. Sağlık Bakanlığı'nın 1988'den bu yana uyguladığı çok aktif doğum kontrol programı sayesinde nüfus artış hızı 2006'da yüzde 1,1'e geriledi. Doğurganlık oranı 1979 ile 2007 yılları arasında kadın başına doğan 7,0'dan 1,7'ye düştü. 2007'de doğum oranı 1000 kişi başına 16,6 ve ölüm oranı 1000 kişi başına 5,6 idi. Yine 2007'de

[163] Amanat, a.g.e., s. 1051-1052.
[164] Crane vd. a.g.e., s. 60-61.

nüfusun tahmini yüzde 23,2'si 14 yaş ve altı, yüzde 5,4'ü 65 yaş ve üstü ve yüzde 71,4'ü 15 ila 64 yaş arasıydı. 2006'da bu yüzdeler sırasıyla 26,1, 4,9 ve 69,0 idi. 2006 nüfus sayımında nüfusun yüzde 50,9'unu erkekler, yüzde 49,1'ini ise kadınlar oluşturuyordu. 2006 nüfus sayımına göre İran'ın ortalama nüfus yoğunluğu kilometre kare başına 42 kişidir. Ancak kuzeybatıdaki Doğu Azerbaycan vilayetleri, Hazar kıyısındaki Gilan ve Mazenderan ile Tahran'da nüfus yoğunluğu önemli ölçüde daha fazladır. Doğu İran'ın büyük bir kısmı daha seyrek nüfusludur; bazı bölgelerde kilometrekare başına 10'dan daha az kişi yaşamaktadır. Ayrıca 2006 nüfus sayımına göre nüfusun yüzde 68,4'ü, nüfusu en az 5.000 olan, birleşik yerler olarak tanımlanan kentsel alanlarda yaşıyordu. Başkent ve en büyük şehir olan Tahran'ın 2006 yılında toplam nüfusu 7.160.094 iken, diğer altı şehrin Meşhed, İsfahan, Tebriz, Kerec, Şiraz ve Kum'un nüfusu 1 milyonu aştı. 1996 yılı itibariyle, diğer 48 şehrin her birinin nüfusu 100.000'in üzerindeydi. En kalabalık il, 2006 ön nüfus sayımı verilerine göre 13.328.011 nüfusla Tahran'dır. En az nüfuslu il ise 2006 yılında 543.729 nüfusuyla Ham'dır.[165]

Beyaz Devrim ve toprak reformunun zirvede olduğu 1966 yılında nüfusun yüzde 37'sinin kentli olması da kayda değerdir; bu oran, nüfusun yüzde 25'inden azının kentli olduğu 1950'lerin ortalarına göre büyük bir artış anlamına gelmektedir. İslam Devrimi'nin başlamasından hemen önce 1976 yılına gelindiğinde kentli nüfus yüzde 46'ya, on yıl sonra ise yüzde 54'e ulaşmış ve o tarihten bu yana da artmaya devam etmiştir. 2012 yılı itibariyle 78 milyonluk toplam nüfusun yüzde 71'i kentliydi ve bunların yüzde 30'u beş büyük şehirde yaşıyordu (yüzde 18'i büyük Tahran'da ve diğer yüzde 12'si dört büyük il merkezinde). Kentleşme kaçınılmaz olarak okuryazarlık oranlarını artırırken doğum oranlarını düşürmüştür. 1976'da altı yaşından büyük nüfusun sadece yüzde 44'ü okuryazardı; 1986'da okuryazarlık oranı yüzde 54'e ulaştı ve 2015'te genç yetişkinlerin yüzde 97'si okuryazar oldu. Bu oran Orta Doğu'nun geri kalanındaki yüzde 65'lik orandan çok daha yüksektir. Nüfus artışı ve kentleşme, İslam Devrimi'nin şekillenmesinde ve ilk on yılındaki konsolidasyonunda hayati öneme sahip güçlerdi.[166]

2.9.1.5. Tarım Coğrafyası

[165] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 88-89.
[166] Amanat, a.g.e., s. 1052.

Tarım geleneksel olarak İran'ın başlıca gıda, hammadde, döviz, istihdam ve gelir kaynağıydı. Tarım, 1960 yılında GSYİH'nin yüzde 23,5'ini oluşturuyor ve işgücünün yüzde 54'ünü istihdam ediyordu. Ancak 2006 yılına gelindiğinde GSYİH'deki payı yüzde 11,2'ye düşmüş ve tarım, işgücünün yüzde 20'sinden daha azını istihdam eder hale gelmiştir. İran'ın toplam 1,65 milyon kilometrekarelik yüzölçümünün yaklaşık yüzde 11'i ekilebilir arazidir; geri kalanı dağlar, nehirler, göller, yollar, yerleşim ve sanayi alanları ile kaplıdır ve tarıma elverişli değildir. Hazar Denizi kıyısındaki en verimli tarım arazisi, ülkenin toplam arazisinin yalnızca yüzde 5,5'ini oluşturuyor. Kuzey ve batıdaki engebeli dağlar et ve süt hayvancılığı için mera olarak kullanılmaktadır. Düzensiz yağış dağılımı nedeniyle, ülkenin sadece yüzde 10'u sulama olmadan tarımı destekleyecek yeterli nemi alıyor. İran, iç talebi karşılamaya yetecek tarım ürünleri üretmek için gerekli koşullara (arazi, su, alet ve işgücü) sahiptir. Yeterli ekilebilir arazi ve suya, tarım aletlerine ve deneyimli ve bilgili çiftçilere sahiptir. Bu kaynakların kullanılmasının önündeki engeller arasında verimsiz su dağıtımı, toprak erozyonu, düşük verimlilik seviyeleri, gübrelerin yetersiz veya yanlış kullanımı, yetersiz yatırım ve teknoloji, geliştirilmiş tohumun yetersiz kullanımı, arazi bozulması, aracıların hâkimiyeti ve yönetim uzmanlığı eksikliği yer almaktadır. Yirminci yüzyılın başlarından bu yana, sektördeki kamu ve özel yatırımların çoğu çiftçileri ihracata yönelik nakit mahsulleri tercih etmeye teşvik etmiştir. Sonuç olarak, bazı yıllarda ülke başta buğday olmak üzere temel ürünlerde kıtlık yaşamıştır. Bununla birlikte İran tarih boyunca tarım ürünleri ihracatçısı olmaya devam etmiştir. 1980'lerin başında devrimci hükümet, tarımda kendi kendine yeterliliği sağlamaya ve çiftlik toplulukları oluşturmaya odaklandı. İslam Cumhuriyeti'nin ilk beş yıllık ekonomik kalkınma planının yürürlüğe girmesinden bu yana büyük ölçekli çiftçilik, modern üretim yöntemleri, daha merkezi bir idari yaklaşım ve nispeten küçültülmüş devlet yatırımları tercih edildi. Tarımsal üretimin GSYİH içindeki payı 1992-2006 yılları arasında yüzde 16,4'ten yüzde 11,2'ye düşmesine rağmen, kişi başına gıda üretimi neredeyse iki katına çıkmıştır. İran'da devlet tarafından işletilen ve üreticilere düşük üretim ve fiyat dalgalanması risklerine karşı güvence sağlayan Tarım Ürünleri Sigorta Fonu, bölgedeki bu türden tek plandır.[167]

Tarım geleneksel olarak İran'ın ekonomik faaliyetlerinde önemli bir rol oynamıştır. 2004 yılında GSYİH'nın %14,1'ine katkıda bulunmuş ve ülkedeki

[167] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 168-169.

istihdamın %30'undan fazlasını, petrol dışı ihracatın %26'sını ve gıda arzının %80'inden fazlasını oluşturmuştur. İran, kuraktan (orta ova ve güney kıyısı), yarı kurak ve Akdeniz'e (batı ve kuzey eyaletleri) ve çok nemliye (Hazar Denizi) kadar değişen çok çeşitli iklim koşullarına sahiptir. İran önemli bir biyolojik çeşitliliğe sahiptir ve bitki türlerinin toplam sayısının tüm Avrupa'nınkinden daha fazla olduğu tahmin edilmektedir. İklimin çeşitliliği buğday, arpa, pirinç, antep fıstığı, hurma, erik, şeker kamışı, elma, kiraz ve kavun gibi çeşitli tarım ürünlerinin üretimini desteklemiştir. İran, dünyada antep fıstığı üretiminde birinci, badem üretiminde dördüncü, narenciye üretiminde ise sekizinci sırada yer almaktadır. Toplam 165 milyon hektarlık ülke alanının %29'unu dağlar veya dik yamaçlar, %21'ini çöller ve bozuk araziler, %30'unu meralar ve kenar araziler, %2'sini şehirler, %11'ini tarım arazileri ve %7'sini orman ve çalılıklar oluşturmaktadır. Düşük yağış seviyeleri ve iklimin kuraklığı her zaman tarımsal büyüme ve üretkenlik açısından büyük zorluklar olmuştur. Yıllık ortalama yağış yaklaşık 305 mm olup, çölde 125 mm'den Hazar Denizi kıyısındaki ovalarda yaklaşık 1.270 mm'ye kadar değişmektedir.[168]

İran'ın başlıca mahsulleri buğday, arpa, pirinç, antep fıstığı, şeker pancarı, şeker kamışı, pamuk tohumu, patates, baklagiller, çay, domates, safran ve soğandır. İran'ın ekili tarım arazilerinin yüzde 85,5'i başta buğday, arpa ve pirinç olmak üzere tahıllara ayrılmıştır. Bu ürünler ülkenin çeşitli bölgelerinde yetiştirilmektedir; yalnızca sulama altında yetiştirilen tek ürün pirinçtir. 2004 yılında 122.000 kilometrekarelik bir alanda yaklaşık 62,7 milyon ton ürün üretilmiştir. 2000'li yılların başında verim ve üretkenlikte önemli artışlar meydana gelmiştir. Bu dönemde, ekim yapılan toplam alan nispeten sabit kalmış, ancak ürünlerin dağılımı değişmiştir. Örneğin 1998 ve 2003 yılları arasında buğday ekim alanı yüzde 12, arpa ekim alanı yüzde 56 oranında azalırken, antepfıstığı ekim alanı yüzde 148, baklagil ekim alanı ise yüzde 239 oranında artmıştır. Pamuktaki düşüş dışında, diğer önemli ürünlerin üretimi 1988 ve 2003 yılları arasında önemli ölçüde artmıştır. Nispeten küçük tonajına rağmen, antepfıstığı mahsulü İran'a çok yüksek değer kazandırmaktadır; üretim 2003 yılında 310.000 tona ulaşmıştır. İran'ın başlıca hayvancılık ürünleri koyun eti, kuzu eti, sığır eti, dana eti, yumurta, tavuk ve ve inek sütü, keçi sütü ve koyun sütünden oluşmaktadır. Tarım Bakanlığı'na göre, kümes hayvanları ve canlı hayvan üretimi (kırmızı et, tavuk, süt ve yumurta) 1987 yılında 7,2

[168] Mehrdad Valibeigi, "Agriculture", *Iran Today: An Encyclopedia of Life in the Islamic Republic, Vol. 1 and 2,* Connecticut: Greenwood Publishing, 2008, s. 3.

milyon tondan 2004 yılında 8,8 milyon tona yükselmiştir. Aynı dönemde, hayvansal ürünlerin (kırmızı et ve süt) göreceli katkısı önemli ölçüde artarak 4 milyon tondan 7,1 milyon tona yükselmiştir. 2004 yılında toplam hayvan sayısı 63,6 milyon baş olmuştur (yüzde 58 koyun, yüzde 32 keçi, yüzde 9 sığır ve yüzde 1 manda ve deve). Toplam süt üretimi 6 milyon tondu. Her ne kadar hayvancılık ve kümes hayvanı yetiştirme teknikleri son yıllarda daha karmaşık hale gelmiş olsa da geleneksel serbest otlatma hâlâ hakimdir.[169]

2005 yılında İran'ın orman alanı toplam 11 milyon hektardı; bu da ülke yüzölçümünün yaklaşık yüzde 7'sine tekabül ediyordu. Yeterli yağış ve elverişli iklim, Hazar bölgesinde 1,5 milyon hektarlık yoğun orman oluşmasını sağlamıştır. Geri kalan ormanlar batı ormanları (3,6 milyon hektar), güney ormanları (434.000 hektar), çöl ormanları (620.000 hektar) ve diğer yerlerdeki ormanlar arasında dağılmıştır. Doğal Kaynaklar Bakanlığı tarafından denetlenen Hazar ormanları 2004 yılında yüzde 90'ından fazlası endüstriyel kullanım için olmak üzere 820.000 metreküp kereste ürünü üretmiştir. Her ne kadar ormanlar ve meralar kamulaştırılsa ve ormanlık arazinin yüzde 12'si görünüşte korunuyor olsa da özel sektör tarafından ormanların tahrip edilmesi rutin bir uygulamadır. Kısıtlı orman alanları, kötü yönetim ve tahribat, İran'ı kereste ve ağaç ürünleri ithal etmeye zorlamıştır. Ayrıca orman yangınları her yıl 20.000 hektar orman alanını yok etmektedir. 1954 ve 2004 yılları arasında İran'ın ormanlık alanlarının tahmini olarak yüzde 41'i kaybedilmiştir. İran ormanları ülke yüzölçümünün %7'sinden fazlasını kaplamaktadır. Bu ormanlar çoğunlukla Hazar kıyı bölgesinde, ülkenin batı ve güneybatısında yer almaktadır. Ticari ormancılık sadece Hazar kıyı bölgesinde yürütülmektedir. Ormanlar devlete aittir ve ormanların yönetiminden Orman ve Arazi Organizasyonu (FRO) sorumludur. Ormansızlaşma İran'da önemli bir sorun teşkil etmektedir. Bir Dünya Bankası raporuna göre, tarım, yakacak odun ve odun kömürü üretimi için yapılan arazi temizliği, İran'daki orman alanını 1960 yılında 17 milyondan 1990 yılında 12 milyona düşürmüştür. 1986-1992 yılları arasındaki tahminlere göre, ormansızlaşma hızı yılda 200.000 hektar (ha) civarındadır. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütüne göre 2004 yılında İran 743 metrik ton endüstriyel yuvarlak odun, 77

[169] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 168-170.

metrik ton odun yakıtı, 665 metrik ton ahşap bazlı panel, 240 ton odun hamuru ve 415 metrik ton kâğıt ve kâğıt tahtası üretmiştir.[170]

Hazar Denizi, Basra Körfezi, Umman Körfezi ve birçok nehir havzasına erişim, İran'a mükemmel balıkçılık geliştirme potansiyeli sağlamaktadır. Hükümet 1952 yılında ticari balıkçılığın kontrolünü üstlenmiştir. Devlete ait bir işletme olan Kuzey Sheelat Şirketi 1952 yılında, ikinci bir işletme olan Güney Sheelat Şirketi ise 1961 yılında kurulmuştur. Son yıllarda yasa dışı ve sezon dışı balıkçılık, endüstriyel ve tarımsal kirleticilerin boşaltılması, Hazar'a kıyısı olan diğer devletlerin aşırı avlanması ve diğer olumsuz koşullar Hazar'ın balık kaynaklarını tehlikeye atmıştır. 1990 ve 2004 yılları arasında İran'ın Hazar Denizindeki yıllık toplam avı 98.000 tondan 32.533 tona düşmüştür; buna 463 ton yüksek kaliteli havyar veren mersin balığı da dâhildir. İran, Basra Körfezi ve Umman Körfezi'nde 1.786 kilometrelik kıyı şeridine sahiptir. Bu güney suları balık ve diğer deniz kaynakları açısından zengindir. 2004 yılında güney kıyılarında avlanan balık miktarı 299,000 ton olmuştur. Bu, 1976'dan bu yana yıllık ortalama yüzde 12,6'lık bir artışı temsil ediyordu. Güneyde avlanan balıklar ya doğrudan evler ve restoranlar tarafından kullanılmaktadır ya da sanayi tarafından işlenip muhafaza edilmektedir. Balıkçılık altyapısının genişletilmesi, ülkenin güney sularından yılda tahmini 700.000 ton balık hasat etmesini sağlayacaktır. Ancak petrol endüstrisi ve diğer işletmelerden kaynaklanan kirliliğin artması bu bölgedeki balıkçılık endüstrisi için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Devrimden bu yana iç sulardan balık üretimine daha fazla önem verilmiştir. 1976 ile 2004 yılları arasında devlet ve özel sektör tarafından iç sulardan elde edilen toplam miktar 1.100 tondan 110.175 tona çıkmıştır.[171]

İran'ın Basra Körfezi'nde 1.800 km güney kıyısı ve Hazar Denizi'nin iç kesimlerinde 900 km kıyı şeridi bulunmaktadır. Ayrıca 1,5 milyon hektarlık iç göl ve nehir bulunmaktadır. Güneyde 200'den fazla balık türü bulunmaktadır ve bu da güney operasyonunu kuzey operasyonundan giderek daha önemli hale getirmiştir. Hazar Denizi'ndeki en önemli av, ünlü İran havyarının üretildiği karaca kaynağı olan Hazar mersin balığıdır. İran'ın balıkçılık endüstrisi büyük ölçüde Tarımsal Cihat Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren İran Balıkçılık Şirketi veya "Sheelat" olarak bilinen bir devlet kuruluşunun hâkimiyetindedir. Sheelat havyar üretimi ve ihracatını tamamen kontrol etmektedir. Balıkçılık büyük bir kaynaktır ve balıkçılık hızla büyüyen bir

[170] Valibeigi, a.g.m., s. 7.
[171] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 172-173.

endüstridir; Tarımsal Cihat Bakanlığı'na göre İran 2005 yılında 474.500 ton balık üretmiş ve 85 milyon dolarlık balık ihraç etmiştir. İran'ın 2004 yılındaki başlıca ithalat ortakları sırasıyla Birleşik Arap Emirlikleri, Brezilya ve İsviçre'dir. İran'ın 2004 yılındaki başlıca ihracat ortakları ise Birleşik Arap Emirlikleri, Almanya ve Irak'tı. 1922'de mersin balığı yetiştirme programı ile başlayan su ürünleri yetiştiriciliğinde de bir büyüme olmuştur. Yıllık yavru üretimi 1991'de 263 milyondu ve çoğunlukla hükümetin stok rehabilitasyon programlarının bir parçası olarak serbest bırakılıyordu.[172]

2006 yılında İran 15'ten fazla farklı radyoaktif olmayan metal ve 27 ametal mineral üretmiştir. En yüksek değeri veren madencilik ürünleri demir cevheri, dekoratif taşlar, çakıl ve kum, kömür, bakır cevheri ve kireçtaşı olmuştur. 2003 yılında aktif madenler tahmini 729 milyon ABD doları değerinde 99 milyon ton mineral üretmiştir. En hızlı büyüyen petrol dışı maden çıkarma endüstrisi bakırdır. Dünyadaki bakırın tahmini yüzde 4'ünün bulunduğu dünyanın en büyük ikinci yatağı olan Serçeşme yatağı, İran'ın güneydoğusunda yer alır. İsveç'in Svedala Şirketi ile 1997 yılında yapılan bir anlaşma bakır madenlerini gelişmesini ve yeni işleme tesisleri kurulmasını sağlamıştır. 2001 ve 2005 yılları arasında sektörün yıllık kapasitesi 173.000 tondan 300.000 tona çıkmıştır. 2006 yılında bakırın toplam ihracat yüzdesindeki payı %4 olmuştur. Devrimden bu yana hükümet, büyük ve stratejik madenlerden madenlerin çıkarılması, işlenmesi ve satışına ilişkin tekel haklarını elinde tutmuştur. İlgili devlet kurumlarının onayı ile özel sektörün belirli bir sınıftaki küçük madenlere sınırlı erişimine izin verilmiştir. Ancak 1998'den bu yana özel sektörün rolü artmıştır. Devlet ve özel mülkiyete ilişkin anayasal tanımların 2004 yılında Uzlaştırma Kurulu tarafından daha esnek bir şekilde yorumlanması ve 2005 yılında özelleştirme koşullarını belirleyen anayasanın 44. maddesinde yapılan değişikliğin özel sektörün madencilikteki rolünü artırması beklenmekteydi. 2003 yılında toplam 2.955 maden işletilmekteydi. Bunların 332'si kamu sektörü (bakanlıklar, devlet kuruluşları, İslam Devrimi vakıfları, bankalar ve belediyeler), 2.623'ü ise özel sektör (bireyler veya özel kuruluşlar) tarafından işletiliyordu. 2003-2004 yılları arasında madencilik sektörü, petrol ve gazdan sonra tüm sektörler arasında katma değer açısından ikinci en yüksek büyüme oranına (yüzde 12,7) sahip olmuştur. 2004 yılında sektördeki toplam istihdamın 88,000'den fazla olduğu tahmin edilmektedir. Enflasyona göre ayarlandığında, madencilik sektörlerindeki sermaye oluşumu 1986 ve 2003 yılları arasında sekiz kattan fazla artmıştır. Mart 2005'te

[172] Valibeigi, a.g.m., s. 6.

başlatılan dördüncü ekonomik kalkınma planı sırasında, hükümet madencilik ve ilgili endüstrilere 17 milyar ABD doları yatırım yapmayı planlamış, bunun 8,5 milyar ABD doları alet ve ara mal ithalatına tahsis edilecektir. İmalat sektörüyle olan verimsiz bağlantılardan dolayı madencilik için gerekli fiziki sermayenin çoğu nispeten yüksek fiyatlarla ithal edilmektedir. Ülkenin geniş metal ve ametal maden rezervleri göz önüne alındığında, madenciliğin diğer endüstrilerle dikey entegrasyonu, ülkenin hızla büyüyen iş gücü için önemli istihdam fırsatları sağlayacaktır. Nakliye maliyetlerindeki artış madencilik sektörünün daha da gelişmesinin önünde büyük bir engeldir. Nakliye maliyetleri 2001'den 2005'e dört kat arttı ve altyapı eksikliği (otoyollar, demiryolları, depolar ve liman tesisleri) ve petrol fiyatlarındaki artışlar nedeniyle daha da artması beklenmektedir. Ayrıca madencilik faaliyetleri yerli sanayinin ihtiyaçlarını karşılamaya yetecek miktarda bakır, çinko, kok kömürü ve altın gibi metalleri çıkaramamaktadır.[173]

2.9.1.6. Sanayi

Yüzyıllar boyunca İran ekonomisi tarım ve ticarete dayalıydı. Halı endüstrisi, bazı gıda işleme ve küçük bir kuyumculuk endüstrisi dışında bu durum 1900'lerin başına kadar böyle kalmıştır. Petrol dışında İran'da modern sanayi, Rıza Şah'ın ülkeyi modernleştirme programının bir parçası olarak güçlü bir sanayi yatırımı programı başlattığı 1930'ların ortalarına dayanıyor. İsfahan'daki birkaç özel tekstil fabrikası dışında 1930'larda kurulan sanayilerin neredeyse tamamı devlete aitti.[174]

İran'ın sanayileri arasında yerli küçük işletmeler (el sanatları, halı ve diğer hafif malların üreticileri) ve büyük ölçekli tüketim veya ara mal üreticileri yer almaktadır. Daha küçük sanayiler yerli işgücü, hammadde ve alet kaynaklarına dayanırken, daha büyük olanlar öncelikle ithal hammadde ve yatırıma bağlıdır. Küçük, hafif sanayi kuruluşları (yani, 10'dan az çalışanı olanlar) hem kırsal hem de kentsel alanlarda yer almaktadır. 2003 yılında yaklaşık 426,000 küçük imalat işletmesi faaliyet göstermekteydi. Bu işletmeler metal ürünler, tıbbi cihazlar ve ulaşım ekipmanları gibi dayanıklı mallar ile gıda ve içecek, tekstil, deri ve kâğıt ürünleri gibi dayanıksız mallardan oluşan 6 milyar ABD doları tutarında üretim yapmıştır. 2003 yılında küçük sanayiye yapılan toplam sermaye yatırımı 187 milyon ABD doları, sektörün katma değeri yaklaşık 3,2 milyar ABD doları olmuştur ve küçük sanayi o yıl 1 milyondan fazla

[173] Curtis vd. (Ed.), a.g.e, s. 167-168.
[174] Robert E. Looney, "Industrial Development", *Iran Today: An Encyclopedia of Life in the Islamic Republic, Vol.1 and 2*, Connecticut: Greenwood Publishing, 2008, s. 229.

işçi istihdam etmiştir. Ücretli ve maaşlı çalışanlar sektörün toplam işgücünün yüzde 51'ini oluştururken, bu oran 1977'de sadece yüzde 33'tü. Küçük imalat işletmelerinin neredeyse yüzde 100'ü özel sektöre aitti.[175]

1930'larda İran ekonomisine girmelerinden bu yana, büyük imalat işletmeleri çoğunlukla devlet tarafından işletilen ve genellikle petrol gelirleri ve dolaylı vergilerle finanse edilen kuruluşlar olmuştur. Hem küçük hem de büyük imalat işletmelerinin büyüme oranları, imalat sektörüne yapılan devlet yatırımları nedeniyle 1960'ların ortalarından bu yana önemli ölçüde artmıştır. 1990'ların başından bu yana hükümet, özel sektörün imalattaki rolünü artırmak için özelleştirme ve diğer teşviklerden yararlanmıştır. Başlıca imalat kuruluşu endeksleri (üretim, istihdam ve toplam ücret) bu dönemde önemli artışlar göstermiştir. 1996 nüfus sayımına göre büyük sanayi kategorisinde (10'dan fazla çalışanı olan) 13.371 kuruluş bulunmaktadır. Bu kategorideki 1.329 işyerinin 100'den fazla çalışanı vardı. 2003 yılına gelindiğinde, 100'den fazla çalışanı olan kuruluşların sayısı 1.797'ye yükselmiştir ve bunların 1.397'si özel sektöre aittir. En hızlı büyüme oranları dayanıklı mal imalatçıları arasında meydana geldi ve en büyük kazancı ulaşım araçları ve ekipmanları üretimi sağladı: Onun endeksi 1996'dan 2003'e kadar 100'den 650'ye yükselmiştir. Örneğin, 2003 yılından 2004 yılına kadar İran'da üretilen motorlu araç sayısı 531,461'den 753,378'e çıkarak yüzde 40'ın üzerinde bir artış göstermiştir. 2003 Yılında büyük imalat işletmelerindeki toplam işçi sayısı yaklaşık 1.026.000 idi; bu da o yılın toplam imalat istihdamının yaklaşık yarısıydı. İran'ın en önemli büyük sanayileri arasında petrokimya ve otomobil üretimi ile gıda işleme yer almaktadır. Devlet mülkiyetindeki Ulusal Petrokimya Şirketi'nin hâkim olduğu petrokimya endüstrisi, 2002 yılında 1,4 milyar ABD doları değerindeki üretimle hızla büyümüştür. Sektör önemli miktarda yabancı yatırım almıştır. Otomobil üretimi, Avrupa ve Asyalı üreticiler ile yapılan lisans anlaşmalarından yararlanmıştır. 2002 yılında en büyük tesis olan İran Khodro yaklaşık 260.000 adet üretti ve birkaç küçük tesis toplamda yaklaşık 240.000 araç üretti. İran, 1970'lerden bu yana yerli otomobilin başlıca modeli olan Paykan'ın üretimini 2005 yılında durdurdu. 2006 yılında Khodro, Paykan'ın yerine Samand modelini tanıttı. Tarım ürünlerinin işlenmesi de yerli

[175] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 173-176.

özel firmaların hâkim olduğu önemli bir endüstridir. Başlıca alt sektörler arasında tahıl işleme ve meyve ve sebze konserveciliği yer almaktadır.[176]

İran'ın ağır sanayi fabrikaları hem iç hem de dış pazarlar için çelik, alüminyum ve bakır gibi metal ürünler; metal olmayan ara mallar ve traktör ve inşaat ekipmanları gibi bitmiş sanayi ürünleri üretmektedir. 2000'li yılların başında İran'ın ağır imalat sanayii birçok ciddi zorlukla karşı karşıya kaldı. Birincisi, hammadde, yedek parça ve ekipman açısından büyük ölçüde ithalata bağımlıydı. İkincisi, üretim standartları uluslararası gerekliliklerin altındaydı ve bu nedenle fazla üretimin çok az bir kısmı ihraç edilebiliyordu. Üçüncüsü, ağır imalat endüstrilerinin Tahran Eyaleti'nde yoğunlaşması, hammadde ve bitmiş ürünler için yüksek nakliye maliyetlerine yol açıyordu. Bu sanayilerle ilgili diğer sorunlar ise yurtiçi rekabetin olmaması, düşük verimlilik oranları, düşük karlar, yetersiz iç yatırım ve yüksek döviz talebiydi. Ülkenin yıllık 550 milyon ton kapasiteli ilk modern çelik fabrikası 1972 yılında İsfahan'da açılmıştır. 2000'li yılların başında sektörün önemli bir parçası olmaya devam eden bu kompleks, sac ve metal şekillendirme fabrikalarını içeriyordu ve toplam 1 milyon ton kapasiteye sahipti. 1970'lerin başında 90.000 ton kapasiteli bir alüminyum fabrikası ve 120.000 ton kapasiteli bir bakır fabrikası kurulmuştur. 1970'lerde Doğu Avrupa ülkeleri ve Sovyetler Birliği ile yapılan ortak yatırımlar, endüstriyel makine üretimi ve montajı için çeşitli tesislerin kurulmasına yol açtı. Devrimin ardından ağır sanayideki genişlemenin çoğu Birleşik Krallık, Fransa, Almanya ve İtalya ile ortak yatırımlar yoluyla gerçekleşmiştir. Özel sektörün rolü de artmıştır; örneğin 2004 yılında özel sektör çelik üretiminin bir önceki yıla göre beş kat artarak yaklaşık 2 milyon ton olduğu bildirilmektedir. Ahvaz, İsfahan ve Mobarakeh merkezli çelik endüstrisi 1990'dan bu yana hızla büyümüştür. İran 2004 yılında 19 milyon ton çelik ve çelik ürünü üretmiştir (8.5 ton ham çelik ve 10.5 ton işlenmiş çelik ve çelik ürünleri). Dördüncü ekonomik kalkınma planının kapsadığı dönem için (Mart 2005-Mart 2010), İran çelik ve çelik ürünleri üretimini 36 milyon tona çıkarmayı planlamıştır. Bu hedefe ulaşmak için ortak yatırımlarda ve özel yatırımlarda önemli artışlar ve uygun hammadde ve makine ithalatı gerekecektir. Ancak 1995 ve 2002 yılları arasında yatırım seviyesi düşmüştür. Bu gerileme, 2000'li yılların başında sektörün büyümesinin diğer imalat sanayilerinin çok gerisinde kaldığını ve gelecekteki büyüme potansiyelinin belirsiz olduğunu göstermiştir. 2004 mali yılında büyük ve küçük ana metal sanayilerine yapılan yatırım 11 milyar ABD doları olmuştur.

[176] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 176-178.

İran çelik ürünlerinin yanı sıra alüminyum ve bakır ürünleri de üretmektedir. 1997 ve 2004 yılları arasında alüminyum çubuk üretimi 77.000 tondan 181.000 tona çıkmış ve bunun yüzde 60'ı ihraç edilmiştir. 2000'li yılların başında, ucuz enerji kaynaklarının mevcudiyeti, İran'ın alüminyum üretiminde özel ve yabancı ortak yatırımları çekme konusunda daha agresif olması için bir teşvik olmuştur. 2004 yılında İtalya'nın alüminyum üretimine yaptığı yatırım 345 milyon ABD dolarıydı.[177]

2.9.1.7. Ticaret

İran'ın uluslararası ticareti, 1920'lerin başında ithalatın iç pazarda serbestçe rekabet etmesiyle tutarlı bir büyüme eğilimine girdi. Ticaretin genişlemesinin birkaç sonucu oldu. Birincisi, İlk olarak, ulaşım altyapısının büyümesi yerli üretimi geride bıraktı. Bu gelişme, petrol ve gaz ihracatı ve sonrasında mal ve hizmet ithalatı için gereken altyapı iyileştirmelerine duyulan ihtiyacı yansıtmaktadır. İkincisi, tüketim malları için dağıtım kanallarına duyulan ihtiyaç hem ekonomik hem de siyasi güce sahip küçük bir zengin tüccar grubunun ortaya çıkmasına yol açmıştır. Üçüncüsü, ithalatın ve iç ticaretin büyümesiyle birlikte, ticaretle ilgili faaliyetleri kolaylaştırmak için finansal hizmetler hızla genişledi. Kambiyo şubeleri olan bankalar ve sigorta şirketleri ilk olarak kamu ve özel dış ticarete yanıt olarak büyümüş; daha sonra bu hizmetler parça ve makine ithalatını kolaylaştırmak için imalatçıların hizmetine sunulmuştur. Dördüncü olarak, önemli ticaret hacmi, ithalat vergilerini hükümetin önemli bir gelir kaynağı haline getirmiştir. Bu durum, karmaşık ticaret kanunlarının, ithalat vergisi standartlarının ve ithalat ve dış ticaret konusunda uzmanlaşmış devlet dairelerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Üyeliğinin sayısız kez reddedilmesinin ardından 1996'da başlayan Dünya Ticaret Örgütü üyeliği, 2005 yılının ortalarında İran'a birkaç yıl sürebilecek gözlemci statüsü için onay verdi. 2006 yılında ABD, İran'ın nükleer programının değiştirilmesini tam üyelik için bir koşul olarak belirledi.[178]

2.9.1.8. Ulaşım

İran'ın topografyası, büyüklüğü ve yetersiz iç suyolları, ulaşım olanaklarının sağlanmasını pahalı ve zorlu hale getirmektedir. Ulaşım sistemi genel ticari ihtiyaçları karşılayabilecek kapasitede olsa da belirli eksiklikler mevcuttur. Ulaştırma tesislerinin genişletilmesi esas olarak petrol ve gaz, askeri ve uluslararası ticaret sektörlerinin

[177] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 178-179.
[178] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 197.

ihtiyaçlarına yanıt olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılında ulaştırma sektörünün katma değeri yaklaşık 8 milyar ABD doları olup, bunun yüzde 89'unu kara taşımacılığı, yüzde 84'ünü ise su taşımacılığı oluşturmuştur. 1960 ve 1979 yılları arasında İran'ın karayolları ve otoyolları 42.000 kilometreden 63.000 kilometreye çıkmıştır. İran-Irak Savaşı sırasında karayolları 100.000 kilometreye çıkarılmış ve 2003 yılına gelindiğinde sistem 100.000'i asfalt olmak üzere 179.990 kilometreye ulaşmıştır. İran'daki yolların yaklaşık yüzde 36'sı ana yol (otoyol ve otoban) olarak sınıflandırılmıştır. 2004 yılında kamu yolları yaklaşık 348 milyon ton yük ve 404 milyon insana eşdeğer yük taşımıştır. Yaklaşık 281.000 ulaşım aracı (yüzde 76 kamyon, yüzde 6 otobüs) yük ve yolcu taşımıştır. 139'u uluslararası şirket ve 1.093'ü kooperatif olmak üzere 2.647 taşımacılık işletmesi bulunmaktaydı. 1989'dan bu yana yol yapımında büyük şehirlerin etrafındaki çevre yollarına ve büyük metropoller arasındaki çok şeritli otoyollara ağırlık verilmiştir. İran'ın üç tane ulusal otoyolu vardır, bunlar; batıda Türkiye sınırından doğuda Afganistan sınırına kadar uzanan ve Tebriz, Tahran ve Meşhed'i birbirine bağlayan kuzey İran boyunca uzanan A-1; batıda Irak sınırından doğuda Pakistan sınırına kadar uzanan güney İran boyunca uzanan A-2; ve orta İran'ı kuzeyden güneye kat eden Tahran-Kum-Esfahan-Şiraz otoyoludur. Devrimden sonra yolların genişletilmesi kırsal kalkınma, sanayi ve ticarete fayda sağlamış, ancak aynı zamanda özellikle Tahran ve diğer büyük şehirlere olmak üzere kırsaldan kente göçü de kolaylaştırmıştır. Motorlu taşıt kullanımının yaygınlaşması ve toplu taşıma sistemlerinin eksikliği, 1960'ların ortalarından bu yana hava ve gürültü kirliliğinin artmasına katkıda bulunmuştur. Benzin fiyatlarının devlet tarafından desteklenmesinin etkisiyle, kayıtlı motorlu taşıtların sayısı 1986 ile 2004 yılları arasında on dokuz kat artmıştır. 2004 yılında kayıtlı motorlu araç sayısı, 634.482'si binek otomobil olmak üzere 1.926.449'dur. 2006 yılında yurtiçi yüklerin yaklaşık dörtte üçü kamyonlarla taşınmıştır.[179]

Döviz kıtlığı, savaşın getirdiği mali yükler ve ticari yaptırımlar İran'ın 1980'lerde demiryollarını yeterince genişletmesini imkânsız kılmış, ancak 1990'larda demiryolu yatırımları artmaya başlamıştır. 1979'da 5.800 kilometre olan demiryolu hattına kıyasla 2006'da İran'da iyi durumda 8.367 kilometre demiryolu hattı vardı. Çoğu tek hatlı olan sistemin beş ana hattı Tahran'dan yayılmaktadır: Biri güneye, Basra Körfezi'nin başındaki Hürremşehr ve Abadan'a; ikincisi güneye, Bender Abbas'taki Hürmüz Boğazı'na; üçüncüsü güneydoğuya Kerman'a (2005'te Pakistan'ın demiryolu sistemine

[179] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 183-185.

zaten bağlı olan Zahedan'a daha doğuda inşa edilmekte olan bir güzergâhla birlikte); Dördüncüsü doğuda Meşhed'e uzanır ve Türkmenistan sınırında Orta Asya demiryolu sistemine bağlanır ve Hazar Denizi'nin doğu yakasına bir hat içerir ve beşincisi kuzeybatıda Tebriz'e ve Türkiye sınırına uzanır, burada Türkiye Devlet Demiryollarına bağlanır ve Azerbaycan'ın Nahçıvan bölgesine bir hat içerir. Ana demiryolu hatları doğudaki Meşhed şehrini kuzeybatıdaki Tebriz şehrine bağlar ve Hazar Denizi'ndeki Bender Türkmen limanını Basra Körfezi'ndeki Bender Humeyni limanına bağlar. 1991 ve 2003 yılları arasında demiryolu yolcu sayısı yılda 8 milyondan 16 milyona çıkmıştır. Dördüncü ekonomik kalkınma planı, kapsamlı yeni vagon alımları da dâhil olmak üzere, demiryolu yolcu sayısının 34 milyona çıkarılmasını öngörmektedir. Demiryolu ile taşınan yıllık yük hacmi 1991'den 2006'ya kadar önemli ölçüde artmış ve ülkenin yurtiçi yük sevkiyatının yaklaşık yüzde 25'ini oluşturmuştur. Taşınan toplam net yükün yaklaşık yüzde 61'ini petrol ve maden ürünleri oluştururken, bunu yüzde 18'lik payla endüstriyel malzeme ve ürünler takip etmiştir. Demiryolu ile taşınan endüstriyel malzeme ve ürünlerin hacmi 1991 yılından 2003 yılına kadar yüzde 81 oranında artmıştır. Demiryolu taşımacılığının yolculara ve işletmelere maliyeti otobüs ve kamyon taşımacılığından daha azdı. Sonuç olarak, demiryolları bazı amaçlar için aşırı kullanılmış ve devlete mali yük getirmiştir. Artan talebi karşılamak için 2000'li yılların başında uzmanlar İran'ın 30.000 ila 50.000 kilometre demiryoluna ihtiyacı olduğunu tahmin ediyordu. 2005 yılında Türkiye ve Orta Asya ülkelerinin İran'ın güney kıyılarına erişimini sağlayacak yeni Dostluk Hattı'nın açıldığı bildirildi. 1.000 kilometrelik bu demiryolu, İran'ın kuzeydoğusunu güneye bağlayarak Tahran'ı atlıyor ve 800 kilometre tasarruf sağlıyor. Dostluk Hattı, Türkmenistan'ı İran'ın ana demiryolu sistemine bağlayan mevcut bir hattı tamamlıyor. İran'ın kuzeydoğusunu güneydoğusuna bağlayan bu iki hat, yolcular ve imalat, madencilik ve çelik endüstrileri tarafından kullanılabilecek. 2006 yılında İran'ın kuzeydoğusundaki Khaf ile Afganistan'daki Herat arasında yeni bir demiryolu hattı inşa edilmekteydi. Zahedan ve İsfahan'ı Şiraz'a bağlayan hatların 2007 yılında tamamlanması planlanmıştır. Ermenistan ile yeni bir demiryolu bağlantısı planlama aşamasındaydı. Rusya'yı İran üzerinden Hindistan'a bağlayan iddialı Kuzey-Güney Koridorunun inşası İran'ın nükleer tartışmaları nedeniyle ertelenmiştir.[180]

[180] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 185-186.

İran'da altısı büyük ticari liman olmak üzere 14 liman bulunmaktadır; bunlardan dördü güneyde, Basra Körfezi ve Umman Körfezi'nde (Bender Humeyni, Buşehr, Bender Abbas ve Çabahar), ikisi ise Hazar Denizi'ndedir (Bender Enzeli ve Nov Şehr). 2004 yılında yaklaşık 6,450 gemi İran limanlarına giriş yapmıştır ve bunların yaklaşık yüzde 60'ı Basra Körfezi'ndedir. Toplam trafiğin üçte birinden fazlası (2,204 gemi) Bender Abbas'tan geçmiştir. Deniz taşımacılığının bu limanda yoğunlaşması, limanın stratejik önemini ve altyapısının aşırı kullanımını göstermektedir. 2004 yılında İran'ın ana ticari limanlarında yaklaşık 53 milyon ton yük boşaltılmış ve 30 milyon ton yüklenmiştir; yüklenen yükün yüzde 49'u petrol ürünlerinden oluşmuştur. 2004 yılında İran'ın en büyük denizcilik şirketi olan devlete ait İran İslam Cumhuriyeti Denizcilik (IRI Shipping), toplam 2.944 ton kapasiteli 82 gemiye sahipti. Üç bağlı kuruluşuyla (İran-Hindistan Denizcilik Şirketi, Hazar Denizi Denizcilik Şirketi ve Valfajr-8 Denizcilik Şirketi) birlikte IRI Shipping toplam 107 gemiye sahipti ve bu gemilerin yük kapasitesi 3.257 ton, yolcu kapasitesi ise 3.058 idi. Yaklaşık 18 denizcilik kooperatifi ve 290 özel deniz taşımacılığı şirketi de 2004 yılında faaliyet göstermiştir. 2006 yılında İran'da asfalt pistli 129 havaalanı vardı ve bunların 41'i 3000 metre veya daha uzundu. 2006 yılında İran'ın sahip olduğu dokuz uluslararası havaalanı 2004 yılında uluslararası uçuşlarda yaklaşık 4,3 milyon yolcuya hizmet vermiştir. Bu yolcuların yaklaşık yüzde 67'si iç hatlarda seyahat etmiştir. İran'dan yerli havayolları ile taşınan yolcular 40'tan fazla yabancı uluslararası havaalanından geçmiştir. İç hat uçuşlarında ise yaklaşık 9 milyon yolcu ülkenin havaalanlarından geçmiştir. 2006 yılında ulusal havayolu şirketi İran Air'in 35 uçaklık bir filosu vardı ve 7.500'den fazla personel istihdam ediyordu. Yurt içinde 25 noktaya ve yurt dışında 35 büyük şehre uçan İran Air, yaklaşık 5,6 milyon yolcu ve 41 milyon ton kargo taşımıştır. 2000'li yılların başında İran Air, şişirilmiş personeli ve yetersiz teknolojik yatırımları nedeniyle mali kayıplara uğradı. Örneğin, 2004 yılında işgücü maliyeti, çok daha az personelle sekiz kat daha fazla uçuş gerçekleştirdiği bildirilen Alman ulusal havayolu şirketi Lufthansa'nınkinden 48 kat daha fazlaydı. Mayıs 2005'te, İran'ın en büyük havalimanı olan yeni İmam Humeyni Uluslararası Havalimanı, uzun gecikmelerin ve yaklaşık 350 milyon ABD doları yatırımın ardından açıldı. Başlangıçta yıllık 6,5 milyon yolcu kapasitesine sahip olan havalimanının nihai tasarım kapasitesi 40 milyon yolcu ve 700.000 ton kargoydu. Ancak, havaalanı hizmetleri ve kara ulaşımı bu seviyelerde operasyona izin vermek için yetersizdi. Operasyonların ilk aşamasında havalimanına günde 200 ila 250 uçak iniş yapılabiliyordu. Bu aşamada uluslararası uçuşların kademeli olarak eklenmesi

planlandı. Projenin ikinci aşamasının sonunda havalimanının bölgedeki diğer büyük uluslararası havalimanları ile rekabet edebilecek duruma gelmesi planlandı.[181]

2.9.1.9. İran'ın Ekonomik Gücü

1998-1999 yıllarındaki petrol krizinden bu yana İran ekonomisi hızla büyümüştür. GSYİH 1999 ve 2006 yılları arasında yüzde 49 oranında, yıllık ortalama yüzde 5,8 oranında artmıştır; kişi başına düşen GSYİH ise yılda yüzde 5,3 oranında artmaktadır. Bu büyümenin bir kısmı petrol üretimindeki ve dünya piyasasındaki petrol fiyatlarındaki artıştan kaynaklanmıştır. 1999 ve 2006 yılları arasında petrol üretimi yüzde 13,3 oranında artmıştır, bu da petrol üretiminin dörtte birinden biraz daha fazladır. GSYİH'da artış. İran petrolünün ihraç fiyatları çok daha hızlı bir şekilde artarak 1999'da varil başına ortalama 16,81 dolardan 2006'da 59,82 dolara yükselmiştir. Sonuç olarak, petrol ihracat geliri 1999 ve 2006 yılları arasında üç kattan fazla artmıştır. Büyüme ile petrol üretimi ve ihracatındaki değişimler arasındaki korelasyona rağmen, İran ekonomisinin çeşitliliği ve karmaşıklığı enerji sektörünün ötesine uzanmaktadır. Yukarıda belirtildiği üzere, petrol ve doğal gaz GSYİH'nin yalnızca yüzde 23'ünü oluşturmaktadır. Hizmetler, toplamın yaklaşık yüzde 50'sini oluşturarak ekonomik çıktıya en büyük katkıyı yapan sektördür. Tarım ve imalat sektörleri ise GSYİH'nin sırasıyla yüzde 11,6 ve yüzde 11,2'sini oluşturmaktadır. İran'ın imalat sektörü Orta Doğu'daki diğer petrol ihracatçısı ekonomilere kıyasla daha güçlü olmasına rağmen, GSYİH'deki payı Brezilya, Çin, Hindistan ve Meksika gibi gelişmekte olan ülkelere kıyasla küçüktür.[182]

İlk olarak, son on yılda İran'ın makroekonomik performansı hem toplam hem de büyüme (%5,8) açısından nispeten yeterli olmuştur. Yüzyılın başından bu yana artan petrol fiyatları sayesinde İran dış borcunu önemli ölçüde geri ödemiş ve 1990'ların sonunda sermaye oluşumunda kişi başına düşen büyümeyi artırmıştır. İkinci olarak, enflasyon oranı resmi oranın iki katı olsaydı, son on buçuk yılda İran'ın fiyat endeksinin yaklaşık 950 kat artması gerekirdi; ancak sadece 42 kat artış gösterme eğilimindedir ve böylece 2006 yılı için %16'nın biraz altında olan resmi enflasyon rakamını korumuştur. Üçüncü olarak, eşitsizlik ve yoksulluk ölçütleri, birincisinin Gini katsayısı, ikincisinin ise belirlenmiş bir yoksulluk eşiği düzeyi ile ifade edilmesi bakımından oldukça

[181] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 186.
[182] Crane vd. a.g.e., s. 83-84.

farklıdır. 2000'li yıllardaki petrol patlamasına rağmen, İran'ın BM tarafından belirlenen kategorisinin ortalaması içinde, eşitsizlik seviyesi 0.43'te oldukça sabit kalmıştır. Dördüncüsü, İran'ın gerçek işsizlik oranı resmi oranın neredeyse iki katıdır. İran'da işsizlik 1981-1988, 1989-1992, 1993-1996 ve 1997-2000 dönemlerinde sırasıyla ortalama %15,9, %9,7, %9,1 ve %16,2 olarak gerçekleşmiştir. Bu oran 2002 yılında %16,2'den %14,7'ye ve 2004 yılında %11,2'ye düşmüştür. Bu resmi oranlar Dünya Bankası'nınkilerden önemli ölçüde farklı değildir. Son olarak, İran'ın petrol endüstrisi ABD yaptırımları ve arama, geliştirme ve rezervuarlardan petrolün zamanında ikincil ve/veya üçüncül olarak geri kazanımı için yeterli uluslararası yatırımın olmaması nedeniyle kesinlikle ağır stres altındadır. Petrol ihracatının değeri 2005 yılında GSYİH'nın yaklaşık %25'i ve hükümet bütçesinin %50'sidir. İran'ın çoğunluğu ülkenin güneybatısındaki Huzistan eyaletinde bulunan 40 üretim sahası (27 kara ve 13 açık deniz) vardır. İran'ın petrol sahalarının çoğunluğu yılda %10'un biraz altında bir doğal düşüş oranı sergilemektedir. Zamanlama genellikle kritik bir faktördür, çünkü basınç kaybı ve uzun süreli gecikme nihai geri kazanım kaybına yol açabilir. İran'ın petrol sahalarındaki petrol geri kazanım oranının, dünya ortalaması olan %35'e kıyasla yaklaşık %25 olduğu tahmin edilmektedir. Bununla birlikte, İran'ın petrol endüstrisinin 1980'lerde sekiz yıl süren uzun süreli savaşta kayda değer bir şekilde ayakta kaldığı için dirençli olduğu kanıtlanmıştır. Sübvansiyonlar konusunda ise İran ekonomisi bir ikilem arasında sıkışmış durumdadır. İran'ın petrol ve gaz endüstrisinde hem alt hem de üst yatırımlara yönelik ağır ABD yaptırımları karşısında, alt yatırım önceliklerinin üst yatırım öncelikleriyle yarışması ikilemiyle ilgilidir. Dolayısıyla sübvansiyon, benzin ve gıda ithalatı meselesi petrol endüstrisinden ve bir bütün olarak ekonomiden ayrı düşünülemez.[183]

2.9.1.10. İran'ın Askeri Gücü

1960'ların ortalarına kadar, İran'ın ulusal güvenlik stratejisinin bir iç odağı vardı. Temel amaç, 1920'lerin sonlarına doğru İran kırsalının bazı kısımlarında özerkliği koruyan aşiret gruplarının direnişine kesin bir son verecek güçlü bir ulusal orduyu geliştirmek ve konuşlandırmaktı. Son büyük aşiret isyanlarını bastırdıktan sonra ordu potansiyel dış tehditlere odaklanmaya başladı. 1968'de iki gelişme Basra Körfezi bölgesini birincil güvenlik kaygısı haline getirdi: İngiltere'nin Basra Körfezi

[183] Cyrus Bina, "Structural Analysis of Economy", *Iran Today: An Encyclopedia of Life in the Islamic Republic, Vol. 1 and 2*, Connecticut: Greenwood Publishing, 2008, s. 171-173.

şeyhliklerinden askeri güçlerini çekeceğini ve buradaki himayecilerine tam bağımsızlık vereceğini açıklaması ve Irak'ta Sünni Baas Partisi'nin darbe yapması. 1970'lerin başlarında İran, Kuzey Irak'ta Baas rejimine karşı çıkan Kürt ayaklanmasına askeri destek sağlıyordu ve ülkenin güney yarısını işgal eden monarşi karşıtı harekete karşı çıkmak için Umman'a bir birlik birliği göndermişti. Her ne kadar 1975'te imzalanan bir anlaşma Irak'la sorunları geçici olarak çözse de 1978-79 İslam Devrimi İran'ın iç ve dış güvenliğini zayıflatmıştır. Devrimden sonraki birkaç ay içinde karşı-devrimci gruplar, aşiretler ve çeşitli etnik azınlıklar hükümetin güvenlik güçleriyle silahlı çatışmalara giriyordu. Daha sonra Eylül 1980'de Irak kara birlikleri İran-Irak sınırının tamamını geçerek, İran'ın güvenlik politikası üzerinde kalıcı bir etkiye sahip olan, sekiz yıllık maliyetli bir yıpratma savaşını başlattı. 1979'dan sonra, iç istikrarsızlık ve dış baskıların birleşimi, dış tehditleri caydırmak ve iç otoriteyi savunmak için güçlü bir orduya dayanan bir devlet yapısının ortaya çıkmasına neden oldu. Hizipçi siyaset ve uluslararası toplumla giderek daha sorunlu hale gelen ilişkiler İran'ın güvenlik politikasını daha da karmaşık hale getirdi. İran-Irak Savaşı İran'a askeri bağımsızlığın hayati önem taşıdığını ve askeri başarıdaki en önemli faktörün hava hâkimiyeti olduğunu öğretti. Irak'la savaşı takip eden on yıllarda İran, askeri teknoloji ve eksik silah, araç ve uçak envanterlerini bir araya getirerek uluslararası silah ambargosuyla başa çıktı. Bu arada yavaş yavaş bölgesel hâkimiyeti sağlayabilecek bir füze gücü oluşturdu. İran'ın, potansiyel olarak nükleer silah üretimine uygun nükleer yakıtı işlemek için gizlice tesisler geliştirdiğinden endişe duyan uluslararası toplum, İran'ı uranyum zenginleştirme programını durdurmaya ikna etmek için çeşitli diplomatik ve ekonomik stratejiler uyguladı. Nükleer enerji programı üzerindeki tartışmalar İran'ın genel ulusal güvenlik politikasını güçlü bir şekilde etkilemiştir.[184]

Düzenli ordunun tahmini kuvvet seviyesi 2001'de 325,000'den 2007'de 350,000'e yükselmiştir. Bu sayının tahmini 220,000'i askere alınmıştır. İran-Irak Savaşı'nda savaş deneyimi kazanmış olan personelin çoğu 1990'ların ortalarında askerlikten ayrılmıştır. Uzmanlar İran'ın askeri eğitimini pek iyi değerlendirmiyor, dolayısıyla kara kuvvetlerinin potansiyel savaş performansı bilinmiyor. Devrimden sonra ordu yapısal bir yeniden örgütlenmeye gitti. İran İmparatorluk Silahlı Kuvvetleri'nin kara kuvvetleri, 500'den fazla helikopter ve hava yastıklı tekne tarafından desteklenen altı tümen ve dört özel muharebe alayında konuşlandırılmıştı. Devrimin

[184] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 257-258.

ardından ordunun adı İslami İran Kara Kuvvetleri (İİKK) olarak değiştirildi. İİKK 2006 yılında her biri üç zırhlı tugay, bir mekanize tugay ve dört ya da beş topçu taburundan oluşan dört zırhlı tümen; altı piyade tümeni; iki komando tümeni; bir hava indirme tugayı; bir özel kuvvetler tugayı; altı topçu grubu ve havacılık destek birimlerinden oluşuyordu. Devrim öncesinde İran, kara kuvvetleri için ABD, Birleşik Krallık (İngiltere), Fransa, Federal Almanya Cumhuriyeti (Batı Almanya), İtalya ve Sovyetler Birliği dâhil olmak üzere birçok ülkeden malzeme satın almıştı. İran-Irak Savaşı sırasında geleneksel tedarikçilerinin çoğuna erişimi kısıtlanan İran, Kuzey Kore, Çin, Brezilya, İsrail ve Sovyetler Birliği de dâhil olmak üzere çok çeşitli tedarikçilerden seçici alımlar yaptı. Bu ülkelerden satın alınan silahların çeşitliliği eğitim ve tedarik prosedürlerini büyük ölçüde karmaşıklaştırmıştır. Yine de 2000 yılına gelindiğinde İran, özellikle 72 savaş uçağı ve 108 ağır topçu silahı ekleyerek cephaneliğini yenilemek için çok şey yapmıştı. İran ordusu öncelikle Sovyet ana muharebe tanklarına güveniyor. Çin ve İngiltere'den gelen bazı tanklarla birlikte 100 adet yerli üretim Zülfikar tankı bulunmaktadır. Zırhlı birlikler, 1990'ların sonunda zırhlı kuvvetlerin büyüklüğü önemli ölçüde artmasına rağmen, yabancı tanklar için yedek parça eksikliğinden ve çoğu modelin eskimiş olmasından muzdariptir. Zülfikar tankları ve temel aldıkları Sovyet T-72'ler cephanelikteki en gelişmiş ana muharebe tanklarıdır. İran'ın 2006 yılında çoğu Sovyet modeli olan toplam 1.250 adet olan zırhlı personel taşıyıcılarına (ZPT) ve 1960'lardan kalma ABD yapımı M-113 ve bir Sovyet zırhlı aracı olan BMP'yi temel alan yerli üretim Boragh ZPT ile desteklenmektedir. İran'ın topçu birlikleri büyük ölçüde kundağı motorlu toplardan ziyade çekili toplara dayanmaktadır. Ağırlıklı olarak kullanılan çekili top türü, ilk olarak 1950'lerde Sovyetler Birliği ve Çin tarafından üretilen M-46 sahra topudur. Kundağı motorlu topların üçte ikisinden fazlası ABD yapımı M-107 ve M-109 obüsleridir. İran'ın çok namlulu roketatarlarının neredeyse tamamı 1960'larda Çin tarafından geliştirilen Tip 63 serisinden 107 mm ve 130 mm'lik parçalardır. İran menşeli bazı fırlatıcılar da hizmettedir. Kullanılabilir 1.700 uçaksavar topunun çoğu Sovyet yapımıdır. Karadan karaya roket cephaneliğinde modifiye edilmiş Sovyet Scud-B'leri ve yerli menşeli birkaç model bulunmaktadır. Ordunun havacılık birimleri tarafından uçurulan uçakların çoğu Pehlevi döneminden kalma ABD yapımıdır. İtalyan yapımı bazı helikopterler ve Rus yapımı 25 adet Mi-8 ve Mi-17 helikopteri de eklenmiştir.[185]

[185] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 264-266.

Basra Körfezi suyolunu savunma ihtiyacı nedeniyle donanma önemli bir muharip güçtür. Ancak 2007 yılında, üç kuvvet arasında her zaman en küçüğü olan donanmada, çoğu sınırlı deneyime sahip yaklaşık 18,000 personel (2,600 deniz havacılığı ve 2,600 deniz piyadesi dâhil) bulunmaktaydı. Donanma Bender Abbas, Buşehr, Khark Adası, Bender Enzeli, Bender Humeyni, Bender Mah Şehr ve Chabahar'da üsler işletmektedir. Donanmanın kabiliyetleri yetersiz kaynaklar nedeniyle sınırlı kalmıştır. Yedek parça sıkıntısı donanmayı diğer kuvvetlerden daha fazla sıkıntıya sokmuştur çünkü Batı donanma malzemeleri dünya silah piyasalarında diğer branşların malzemelerine göre daha az bulunmaktadır. Özellikle 1990'ların sonu ve 2000'lerin başındaki silah ithalatı kısıtlamaları amfibi savaş kabiliyetlerinin geliştirilmesini engellemiştir. Donanmanın bazı gemileri ve silahları 50 yaşın üzerinde olduğundan, modernizasyon kuvvetlerin hazır olması için elzemdir. 2001 yılında deniz kuvvetleri yetkilileri, İran'ın deniz kuvvetlerinde kendi kendine yeterliliği sağlamak için roketatarlarla donatılmış deniz araçlarının yanı sıra gelişmiş gambotlar, muhripler ve füze fırlatıcı fırkateynler inşa etmeye başlayacağını duyurdu. Ancak bu plan on yılın ortasına kadar gerçekleşmedi. 2005 yılında, Çin yapımı C-802 karadan karaya füzeleri (ilk olarak 1990'larda satın alındı, şimdi İran'da üretiliyor) taşıyan 10 kadar Fransız yapımı Kaman füze devriye botu hizmetteydi. Üç adet 30 yıllık Alvand güdümlü füze fırkateyni, dört adet 35 yıllık mayın tarama gemisi ve iki adet 35 yıllık Bayandor korveti de hizmetteydi. Tüm bu gemilerin operasyonel kabiliyetleri zayıf olarak değerlendiriliyordu. Donanmanın sabit kanatlı savaş uçağı yoktu ve keşif uçaklarının hepsi en az 30 yaşındaydı. Tüm donanma hava teçhizatı parça sıkıntısı ve yetersizlik bakımdan muzdariptir. İran'ın Çin ve Rus teknolojisini kullanarak stratejik açıdan hayati önem taşıyan Hürmüz Boğazı'nı kapatmak için kullanılabilecek sofistike mayınlar ürettiğine inanılıyor. 2005 yılında donanmada Sovyet döneminden kalma üç adet Kilo sınıfı saldırı denizaltısı vardı. Kadir adı verilen yeni tip bir mini denizaltı 2005 yılında sınırlı üretime geçmiştir.[186]

İran'ın düzenli donanmasında 18.000 aktif görevli denizcinin yanı sıra İran Devrim Muhafızları Ordusu Donanması'nda 20.000 denizci daha bulunuyor. İran'ın Körfez'de, özellikle de Hürmüz Boğazı'nda deniz savaşını başlatabileceği konumları eksik değildir. Donanmanın, büyük bir deniz hava istasyonu ve boğazın hemen kuzeyindeki Bandar Abbas'ta bulunan operasyon karargâhı da dâhil olmak üzere, kıyı

[186] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 266-267.

boyunca üsleri vardır. İran'ın ayrıca boğaza bakan yaklaşık bir düzine yerel limanı vardır ve İran Devrim Muhafızları Ordusu Donanması'nın boğaza yakın adalarda askeri karakolları vardır: Abu Musa, Larak ve Sirri. İran bu adaları kıyıdaki devriye araçları için ileri üs olarak kullanmaktadır. Larak'ın boğaza bakan güney kıyısının uydu görüntülerinde önceden incelenen füze ve hava savunma sahaları da görülür. İran, batıdaki kanalların arasında yer alan Büyük Tunb ve Küçük Tunb adında iki ada üzerinde de hak iddia etmektedir. Ayrıca İran, kıyıdan yaklaşık bir düzine kilometre açıkta, boğazın hemen bitişiğinde yer alan büyük nüfuslu bir ada olan Keşm'i de kontrol ediyor.[187]

2000'li yılların başlarında İran'ın hava kuvvetleri, tahminen 52.000 aktif personel (hava savunma birimlerine atanmış 15.000 dâhil) ve eskimiş bir savaş uçağı filosuyla nispeten küçüktü. İran-Irak Savaşı'nda ciddi kayıplar yaşadıktan ve ABD teçhizatına erişimini kaybettikten sonra İran, 1990'ların başında, Devrim'den bu yana bu tür malzemelerin ana tedarikçisi olan Rusya'dan savaş uçakları satın alarak savaş uçağı filosunda bazı iyileştirmeler yaptı. 1990'ların sonu ve 2000'lerin başındaki silah ithalatındaki azalmalar, hava kuvvetlerinin ve karada konuşlu hava savunmalarının modernleştirilmesinde başarısızlıkla sonuçlandı. 1970'lerde Şah'ın istikrarlı bir şekilde takviye yapmasının ardından, hava kuvvetleri yaklaşık 450 modern uçağa ve yaklaşık 100.000 personele sahipti; bu da onu İran'ın üç kuvveti arasında en gelişmişi haline getiriyordu. Yeni ekipmanların çoğu Amerika Birleşik Devletleri'nden geldiğinden, İran'ın uçaklarının önemli bir kısmı muhtemelen Devrim'den sonraki ilk on yılda yedek parça için yamyamlık edildi. Bu dönemde hava kuvvetleri de yeniden düzenlendi ve boyutları önemli ölçüde küçültüldü. İran 1980'lerin sonlarında bazı Çin ve Kuzey Kore uçakları satın aldı ve 1991'de çoğunlukla MiG-27, MiG-29, MiG-31, Su-24 ve Su-25 serisi Sovyet yapımı avcı ve saldırı jetlerinden oluşan son büyük ölçekli savaş uçağı alımını yaptı. Birkaç Su-25 savaş uçağının 2003 yılında DMO'ya teslim edildiği bildirildi. 2000'li yılların başında İran hava kuvvetlerinin en önemli muharip unsuru 30 adet Su-24 Fencer ve 25 MiG-29A Fulcrum savaş uçağından oluşuyordu. Sovyet döneminden kalma bu uçakların tahminen yüzde 80'i o dönemde kullanılabilir durumdaydı. Hava kuvvetleri ayrıca Rus yapımı yedi adet Su-25 Frogfoot kara saldırı uçağına sahipti. 2005 yılında İran'ın elinde sadece 150 kadar ABD yapımı eski uçak kalmıştı. Bunlar arasında 65 adet F-4D/E önleme uçağı ve 60 adet F-5E/F avcı uçağı

[187] Talmadge, a.g.m., s. 86-87.

bulunmaktaydı ve bunların yaklaşık yüzde 60'ı 2002 yılında hizmete elverişli olarak değerlendirilmişti. İran, ABD'nin silah ambargosuna rağmen, üçüncü taraflar aracılığıyla yedek parça satın alarak ABD yapımı savaş uçaklarının bakımını uzun süredir yapmaya çalışmaktadır. Bildirildiğine göre 2004 yılında İran, Çin'in Chengdu Uçak Şirketi tarafından geliştirilen J-7 tasarımının bir yükseltmesi olan bir dizi Super-7 avcı uçağı sipariş etti. Rusya ile 2005 yılında yapılan bir silah anlaşması MiG-29 savaş uçakları ve Mi-8 helikopterlerinin modernizasyonunu öngörüyordu. MiG-29'ların bir kısmı Basra Körfezi Savaşı sırasında Irak hava kuvvetleri tarafından İran'a sığınmak için uçurulmuştu. İran kalan savaş uçaklarını ve helikopterleri 1990'ların başında satın aldı. Hava kuvvetlerinin havada yakıt ikmali kabiliyeti sınırlıdır. 2007 yılında yaklaşık 14 askeri hava üssü faaliyetteydi. Hava kuvvetleri muharip güçleri dokuz kara taarruz avcı filosu, beş avcı filosu ve bir keşif filosu şeklinde örgütlenmişti. Hava kuvvetlerinin ana bakım tesisi Tahran yakınlarındaki Mehrabad Hava Üssü'nde bulunmaktadır. Yakındaki İran Uçak Sanayii hava kuvvetleri bakım birimini desteklemiş ve yedek parça sağlamıştır. Daha az önemli birkaç tesis ise güneydeki ve Tahran yakınlarındaki hava üslerinde yer almaktadır.[188]

1979'da monarşinin yıkılmasıyla Şah'ın generallerinin çoğu İran'ı terk etti, idam edildi ya da tasfiye edildi. Sonuç olarak, Irak'la savaş sırasında subay kadrosu tükendi ve İran saha güçlerini yeniden organize etmekte zorlandı. İran Devrim Muhafızları Ordusu 1979'un başlarında, özellikle ordu içinde devrik Şah'a sadık unsurların karşı devrimci darbesini önlemeye adanmış yaklaşık 10.000 kişilik bir güç olarak ortaya çıktı. Paralel bir askeri ve savunma gücü olarak Devrim Muhafızları'nın bağımsız bir genelkurmay ve ilgili askeri idari personele ihtiyacı vardı. Yıllarca süren deneme yanılma, DMO'yu İran ordusuna rakip bir güce dönüştürdü, ancak her iki güç de teorik olarak tek bir savunma bakanlığının altındaydı. Düzenli ordunun üyelerinin aksine, Devrim Muhafızları'nın rütbeleri başlangıçta Humeyni destekçileri arasından seçilmişti. Bu kişiler daha sonra Devrim'den sonra hizmetlerini uzatmak için özel tazminat aldılar. Zamanla Devrim Muhafızları, genişleyen bir faaliyet yelpazesiyle Devrimin başarılarını korumakla görevli çok yönlü bir askeri güce dönüştü. Buna karşın düzenli ordu, anayasada belirtildiği üzere İran'ın toprak bütünlüğünü ve siyasi bağımsızlığını koruma temel işlevini korudu. 1982'den 1989'a kadar varlığını sürdüren Devrim Muhafızları Bakanlığı altında Devrim Muhafızları Ordusu (DMO), İran'da silah sistemi tedarikinde

[188] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 267-269.

lider kurum haline geldi. 2000'li yılların başında silah sistemi alımlarının çoğu düzenli ordu yerine DMO'nun yetki alanına girmeye devam etmiştir. 1980'lerden bu yana DMO, askeri eğitim ve tatbikatlarda ve hiçbir özel sektör müteahhidinin çalışmak istemediği bölgelerde gaz boru hatlarının döşenmesi gibi askeri olmayan faaliyetlerde rol oynamıştır. DMO'nun bir istihbarat kolu hükümetin resmi güvenlik kurumu olan İstihbarat ve Güvenlik Bakanlığı ile iş birliği yapmaktadır. Devrim Muhafızları'nın kara ve deniz asimetrik savaşı konusundaki eğitimi, İran'ın 2000'li yılların başında bu tür savaşı askeri doktrinine daha kapsamlı bir şekilde dâhil etmesi nedeniyle onu değerli bir varlık haline getirdi. DMO'nun 2007 yılında 125,000 aktif personeli olduğu tahmin edilmektedir. Kudüs Kolordusu, DMO'nun karanlık bir istihbarat ve askeri örgütüdür. Doğrudan Devrim Rehberine karşı sorumlu olan Kudüs Ordusunun 2003 yılında ABD'nin Irak'ı işgal etmesinden bu yana DMO ve İstihbarat ve Güvenlik Bakanlığı güçleriyle birlikte Irak'ta aktif olduğundan ve 1990'larda Batılı hedeflere yönelik birçok büyük terör saldırısında rol oynadığından şüphelenilmektedir. Kudüs Ordusunun ajanları Orta Doğu, Güney ve Orta Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa'da rapor edilmiştir.[189]

Tarihsel olarak, düzenli silahlı kuvvetlerin tedarikinde ithal malzemenin rolü geniş, hayati ve tartışmalı olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ABD yapımı silahların üstünlüğü, destek sistemleri ve yedek parçalar için ABD'ye bağımlılığa yol açmıştır. Yabancı teknik danışmanlar silah operasyonları ve bakımı için vazgeçilmez olduğundan, 1980'de ABD askeri iş birliğinin kesilmesi İran için zor oldu. Irak'la savaştan sonra İran askeri donanımını güçlendirme ve çeşitlendirme ihtiyacı hissetti, ancak kapsamlı bir yığınak için gerekli fonlardan yoksundu. İran-Irak Savaşı'nın maliyeti, ABD'nin ekonomik yaptırımları, dalgalanan petrol gelirleri ve akılcı olmayan ekonomi politikaları nedeniyle 1980'lerin sonunda İran'ın askeri tedarik bütçesi savaş öncesi büyüklüğünün yaklaşık yarısıydı. İran büyük ölçüde düşük dereceli silah ithalatına bağımlı olmak zorunda kaldı. 1980'ler boyunca İran, ABD askeri teçhizatı için yedek parçaların yanı sıra ilave ABD füzelerinin üçüncü taraflarca satın alınması yoluyla ABD ambargosunu bir şekilde delmeyi başardı. Doğrulanmamış raporlarda İsrail'in İran'a Sidewinder havadan havaya füzelerinin yanı sıra radar ekipmanı, havan ve makineli tüfek mühimmatı, sahra telefonları, M-60 tank motorları ve top mermileri ve C-130 nakliye uçakları için yedek parça satmayı kabul ettiği iddia edildi. 1980'ler ve 1990'larda İran'a doğrudan ya da dolaylı olarak silah tedarik eden diğer ülkeler arasında

[189] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 269-270.

Suriye, Fransa, İtalya, Libya, Brezilya, Cezayir, İsviçre, Arjantin ve Sovyetler Birliği (daha sonra Rusya) vardı. Alımların çoğu uluslararası silah pazarlarında yapıldı. Ambargolara rağmen Batı Avrupa ülkelerinden gelen bazı malzemeler İran'a ulaştı. Batı Avrupa devletleri, siyasi ilişkilerin zor olduğu dönemlerde bile İran ile iletişim kanallarını açık tutmak istemişlerdir. 2000 yılından sonra İran silah ithalatını gelişmiş silah ve füze teknolojisine odaklamaya devam etti. 2000'li yılların başında Çin'in, özellikle İran'a satılmak üzere, füze devriye botlarında kullanılmak üzere birkaç yeni tip taktik güdümlü füze geliştirdiği bildirildi. İran 2004 yılında Kuzey Kore ile Taepo-Dong 2'nin satın alınması için görüşmelere başladı. 4,000 ila 6,500 kilometrelik tahmini menzili onu İran'ın ilk kıtalararası balistik füzesi yapacaktı. Rusya ile 2005 yılında yapılan silah anlaşmasının önemli bir bölümü 700 milyon maliyetli 29 adet TOR-MI füze savunma sisteminin teslimatı ve kurulumunu öngörüyordu. TOR-MI, geleneksel radar sistemleri tarafından tespit edilmekten kaçınan alçaktan uçan füzeleri tespit eder. Ayrıca sabit ve döner kanatlı uçaklara ve insansız hava araçlarına karşı da çalışır.[190]

İran-Irak Savaşı ve ardından gelen Batı silah ambargosu, İran'ın savunma sanayisinin tamamen yeniden örgütlenmesini ve genişlemesini teşvik etmiştir. İthalat 2000'li yılların başında düşük seviyelerde kalırken, yerli silah üretimi askeri tedarikte genişleyen bir rol oynadı. 1981'in sonlarında devrim hükümeti ülkenin tüm askeri sanayi kuruluşlarını, askeri fabrikaların gözetim kurumu olarak Askeri Savunma Teşkilatı'nın yerini alan Savunma Sanayii Örgütü'nün yetkisi altına soktu. Ancak 1983 yılında DMO kendi askeri tesislerini kurma yetkisini alarak Savunma Sanayii Örgütü'nün tekeline son verdi. Ertesi yıl DMO tesisleri çeşitli silah ve askeri malzeme üretmeye başladı ve bu işlev 2000'li yıllarda da devam etti. 1990'lardan itibaren İran, bazıları Sovyet Scud-B roketi gibi ithal teknolojiye dayanan, bazıları ise tamamen İran silah endüstrisi tarafından geliştirilen çeşitli roketler, füzeler ve çoklu roketatarlar üretti. Hindistan ile 2003 yılında imzalanan bir karşılıklı savunma anlaşması, İran'ın yerli uçak, tank ve top üretimi için teknik yardım sözü verdi. Savunma Sanayii Örgütü'nün füze geliştirme ve üretim kolu, merkezi Arak'ta bulunan ve 13 büyük üretim tesisinde İran ordusu ve ihracat için çok çeşitli silah, mühimmat ve ekipman üreten Havacılık ve Uzay Sanayii Örgütü'dür. Havacılık ve Uzay Sanayii Örgütü uzun menzilli Shihab-3 füzesinin geliştirilmesinden sorumludur. Yerli üretim karadan karaya füzelerin 2005 yılında cephanelikte olduğu bildirilmiştir; Oghab, Shahin ve Nazeat, sonuncusu Çin

[190] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 272-273.

teknik yardımı ile geliştirilmiştir. İran Helikopter Destek ve İmalat Sanayi 2002'den bu yana, tümü ABD firması Bell Helicopter'in tasarımlarına dayanan Shabaviz 2075 nakliye helikopteri, Shabaviz 2061 keşif helikopteri ve Shabaviz 2091 saldırı helikopterinden az sayıda üretti. İran Helikopter Destek ve İmalat Sanayii ayrıca 1970'lerde ve 1980'lerde satın alınan ABD yapımı Chinook nakliye helikopterlerini de yeniden inşa etmiştir. 2001 yılında İran, ABD F-5'in geliştirilmiş bir versiyonu olan Azarakhsh savaş uçağının üretimine başladı. Planlara göre 2000'li yılların başında bu uçaktan 30 adet üretilecekti. İran'ın, ilk ürünü 2005 yılında Oadir mini denizaltısı olan önemli bir denizaltı üretim altyapısı geliştirdiğine inanılmaktadır. 2006 yılında bu tür iki geminin var olduğu biliniyordu. 1990'lı yıllardan itibaren İranlı liderler, yerli ve yabancı teknolojinin birleşimine dayalı olarak füze kapasitesinin genişletilmesini ulusal güvenliğin yüksek önceliği olarak belirtmişlerdir. İran'ın füze kabiliyeti edinme arzusu Irak'tan algılanan bir tehditten değil, daha ziyade 1991'den beri İran'ı tehdit olarak gören bölgesel bir güç olan İsrail'den kaynaklanmaktadır. 2004 yılında Savunma ve Silahlı Kuvvetler Lojistik Bakanı Ali Shamkhani, İran'ın çok verimli bir şekilde seri üretebileceğini söylediği Shihab-3 füzesinin potansiyel hedefinin İsrail olduğunu açıkça ifade etmiştir. Shamkhani ayrıca görevinin saldırgan askeri stratejiler tasarlamak değil, "savunma yetenekleri" geliştirmek olduğunu vurguladı. 2004 ve 2005'te diğer siyasi ve askeri liderlerin Şihab-3'ün amacına ilişkin açıklamaları da benzer şekilde belirsizdi. 2000 yılında tamamen faaliyete geçen yerli üretim Şihab-3, İsrail'e ulaşabiliyor. 2004 yılında İranlı yetkililer Şihab-3 füzesinin menzilinin 2.000 kilometreye çıkarıldığını iddia etmişti; bu, önceki versiyona göre önemli bir gelişmeydi. Son yıllarda İran, Kuzey Kore ve Rusya'nın desteğiyle, menzilleri 300 ve 500 kilometre olan ve Basra Körfezi'ndeki herhangi bir başkente ulaşabilen kendi Scud-B ve Scud-C karadan karaya füzelerini inşa etmeye ve geliştirmeye başladı. 2006 yılında İran'ın cephaneliğinde bu türden 300 füze bulunduğu tahmin edilmektedir. Çin'in 1990'larda İran'a büyük miktarlarda füze güdüm cihazı sattığı bildirilmektedir. 2004 yılında test edilen Shihab-3 füzeleri, menzili yaklaşık 1,300 kilometre olan Kuzey Kore Nodong'un bir varyasyonudur. Menzili yaklaşık 2,500 kilometre olarak tahmin edilen bir Shihab-4 varyantının 2006 yılında erken üretim aşamasında olduğu bildirilmiştir. Bir Shihab-5 varyantı ise yaklaşık 3,400 kilometre menzile sahip olacaktır.[191]

2.9.1.11. İran'daki Diller ve Halklar

[191] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 274-275.

İran, çeşitli Hint-İran, Sami ve Türk dillerini konuşan heterojen bir nüfusa sahiptir. En büyük dil grubunu, 1996 yılında nüfusun yüzde 75'inden fazlasını oluşturan Hint-İran dillerini konuşanlar oluşturuyor. Hint-İran dillerini konuşanlar arasında ülkenin resmi dili olan Farsçayı ve çeşitli lehçelerini konuşanlar; Batı İran'daki Kürtler tarafından konuşulan, Kurmanci adı verilen bir dizi ilgili lehçenin konuşmacıları; Zagros'un merkezinde yaşayan Bahtiyarilerin ve Lurların dili olan Lurca dilini konuşanlar ve güneydoğu İran'da yaşayan yarı kabile halkı olan Beluçların dili olan Beluçca. Nüfusun yaklaşık yüzde 20'si Türkçenin çeşitli lehçelerini konuşmaktadır. Sami dillerini konuşanlar arasında Araplar ve Süryaniler bulunmaktadır.[192]

2.9.2. Irak

Dicle ve Fırat nehirleri Irak'ın güneydoğusundan Basra Körfezi'ne doğru akar ve Basra'nın hemen kuzeyindeki Şattül Arap'ta birleşir. İki büyük nehrin zengin kıyıları ve kolları son derece verimli, tarıma elverişli bir plan oluşturmuş ve medeniyetin gelişmesine zemin hazırlamıştır. Nehirler sık sık büyük taşkınlara yol açarak ekinleri ve nehir kenarındaki kasabaları tahrip eder. Arazinin çoğunu tarıma elverişli hale getirmek için muazzam sulama sistemleri gerekmektedir. Buna ek olarak, Irak'ın güneyi, Irak tarihinin birçok noktasında önemli bir sorun olan toprak aşırı tuzlanmasına yol açan zayıf doğal drenajdan muzdariptir. Irak'ın en zengin doğal kaynağı, yüzeyin altında bulunan siyah altındır: günümüz Irak ekonomisinin yüzde 95'inden fazlasını oluşturan galonlarca petrol. 2000 yılı itibariyle Irak'ın 310 milyar varilden fazla petrol rezervine sahip olduğu tahmin edilmektedir ki bu dünyanın en büyük ikinci rezervidir. Irak'ın tek deniz kıyısı Basra Körfezi'ndeki 58 km küçük bir kara şeridi dir ve Perslerin M.Ö. 539'da başlayan Mezopotamya işgali sırasında bu şekilde adlandırılmıştır. Irak'ın başlıca limanları iki nehrin birleştiği Basra ve Umm Qasr'dır. Irak'ın küçük kıyı şeridi petrol ihracatı için ancak yeterli erişim sağlamaktadır ve limanlar nispeten sığdır. Irak'ın 1989'da Kuveyt'i işgalinin en azından bir kısmı Kuveyt'in kârlı limanlarına erişim arzusuna dayanıyordu. Batıda Suudi Arabistan, Ürdün ve Suriye Irak'la sınır komşusudur. İran doğuda, Türkiye ise kuzeyde yer almaktadır. Kuveyt, Basra Körfezi'nde Irak'ın güneybatı sınırındadır. Irak 18 ile ayrılmıştır. Irak topraklarının çoğu tarıma elverişli değildir ve koyun ve keçi sürüleri için mera olarak kullanılır. Çöl çoğunlukla Türkiye ve İran sınırları boyunca yükselen bir dağ silsilesine dönüşen

[192] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 91.

düzlüklerden oluşmaktadır. Dicle ve Fırat nehirlerinin kıyıları boyunca uzanan bölge tarıma elverişlidir. Ancak tarım, sulama sistemlerinden gelen nehir suyuna bağlıdır. Geçmişi Sümer dönemine kadar uzanan karmaşık sulama sistemleri halen dış bölgelere su sağlamaktadır. Tahmin edilebileceği gibi, sel büyük bir endişe kaynağı ve yıkıcı olabilir, ancak 1950'lerde başlayan sel kontrol projeleri yıkıcı etkilerin azaltılmasına yardımcı olmaktadır. Musul yakınlarındaki geniş tarlalarda tahıl ve sebze yetiştirilmesine rağmen Irak'ın başlıca mahsulleri hurma ve pamuktur. Irak, Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan tarihi ticaret yolları üzerinde yer almaktadır. Erken uygarlığın merkezinde yer alması Irak'ın dünyanın zenginliğine, kültürüne ve ihtişamına erişimini sağlamıştır. Irak'ın iklimi çoğunlukla kuru ve sıcaktır, ancak ülke içinde seyahat ederken hava koşullarında belirgin zıtlıklar vardır. Güney Irak, özellikle yaz aylarında kuzeyden çok daha fazla yağış alır. Şattü'l-Arap'ta yemyeşil hurma bahçeleri yetiştirilmektedir.[193]

Irak hükümeti de dâhil olmak üzere çoğu coğrafyacı, ülkenin coğrafyasını dört ana bölge üzerinden tartışmaktadır: batı ve güneybatıdaki çöl; yukarı Dicle ve Fırat nehirleri arasındaki inişli çıkışlı yaylalar; kuzey ve kuzeydoğudaki dağlık bölgeler ve Dicle ve Fırat'ın içinden aktığı alüvyonlu ova. Irak'ın resmi istatistik raporları toplam yüzölçümünü 438.446 kilometrekare olarak vermektedir. Fırat Nehri'nin batı ve güneybatısında uzanan bir alan olan çöl bölgesi, Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan'ın bazı bölümlerini kapsayan Suriye Çölü'nün bir parçasıdır. Kırsal göçebelerin seyrek olarak yaşadığı bölge, seyrek kumlu alanların serpiştirildiği geniş, taşlık bir ovadan oluşur. Sınırdan Fırat'a kadar uzanan ve yılın büyük bir bölümünde kuru olan suyolları geniş bir yelpazeye yayılmıştır. Bazı vadilerin uzunluğu 400 kilometreden fazladır ve kış yağmurları sırasında kısa süreli ama şiddetli seller taşır. Samarra'nın kuzeyinde Dicle ve Hit'in kuzeyinde Fırat nehirleri arasında kalan yayla bölgesi Al Jazirah (ada) olarak bilinir ve iki nehir arasında Suriye'nin batısına ve Türkiye'ye doğru uzanan daha geniş bir alanın parçasıdır. Bölgedeki su derin vadilerde akar ve sulama aşağı ovadakinden çok daha zordur. Bu bölgenin büyük bir kısmı çöl olarak sınıflandırılabilir. Kuzeydoğu yaylaları Musul'dan Kerkük'e çizilen bir hattın hemen güneyinden başlar ve Türkiye ve İran sınırlarına kadar uzanır. Geniş, dalgalı bozkırlarla ayrılan yüksek arazi, İran ve Türkiye sınırlarının yakınında yerini 1.000 ila yaklaşık 4.000 metre arasında değişen dağlara bırakır. Birkaç vadi dışında, dağlık alan sadece eteklerde ve bozkırlarda otlatmaya uygundur; ancak yeterli toprak ve yağış, tarımı mümkün kılmaktadır. Musul

[193] Courtney Hunt, *The History of Iraq*, Washington: 2005, Greenwood Press, s. 2-3.

ve Kerkük yakınlarındaki büyük petrol yatakları da buradadır. Alüvyonlu ova Bağdat'ın kuzeyinden başlar ve Basra Körfezi'ne kadar uzanır. Burada Dicle ve Fırat nehirleri birçok yerde ova seviyesinin üzerinde uzanır ve tüm alan iki nehrin kanalları ve sulama kanalları ile iç içe geçmiş bir deltadır. Taşkın halindeki nehirler tarafından beslenen aralıklı göller de güneydoğu Irak'ı karakterize etmektedir. İki nehrin Al Qurnah'ta birleştiği noktanın hemen üzerinde yer alan ve Dicle'nin doğusunda İran sınırının ötesine uzanan oldukça geniş bir alan (15.000 kilometrekare) Hawr al Hammar olarak bilinen, yüzyıllardır süren sel baskınlarının ve yetersiz drenajın sonucu oluşan bir bataklıktır. Büyük bir kısmı kalıcı bataklıktır, ancak bazı kısımları kış başlarında kurur ve diğer kısımlar yalnızca büyük sel yıllarında bataklık haline gelir. Dicle ve Fırat nehirlerinin birleşme noktalarının üzerindeki suları yoğun bir şekilde silt yüklü olduğundan, sulama ve oldukça sık yaşanan sel baskınları delta alanının büyük bir kısmında büyük miktarlarda siltli balçık biriktirmektedir. Rüzgarla taşınan silt, toplam tortu birikimine katkıda bulunur. Delta düzlüklerinin bir yüzyılda yaklaşık yirmi santimetre kadar yükseldiği tahmin edilmektedir. Bazı bölgelerde, büyük seller otuz santimetreye kadar çamurun geçici göllerde birikmesine yol açmaktadır. Dicle ve Fırat nehirleri de büyük miktarlarda tuz taşımaktadır. Bunlar da bazen aşırı sulama ve taşkınlar nedeniyle araziye yayılmaktadır. Yüksek su tablası ve zayıf yüzey ve yüzey altı drenajı tuzları toprak yüzeyine yakın yerlerde yoğunlaştırma eğilimindedir. Genel olarak, toprağın tuzluluğu Bağdat'ın güneyinden Basra Körfezi'ne doğru artmakta ve Al Amarah'ın güneyindeki bölgede verimliliği ciddi şekilde sınırlamaktadır. Tuzluluk, Irak'ın merkezinde, Bağdat'ın güneybatısında yer alan ve Bahr al Milh (Tuz Denizi) olarak bilinen büyük göle de yansımaktadır. Ülkede Bahr al Milh'in kuzeyinde iki büyük göl daha bulunmaktadır: Buhayrat at Tharthar ve Buhayrat al Habbaniyah. Fırat nehri Türkiye'den doğar, Suriye'de Nahr (nehir) al Khabur tarafından büyütülür ve kuzeybatıda Irak'a girer. Burada sadece kış yağmurları sırasında batı çölünün vadileri tarafından beslenir. Daha sonra genişliği iki ila on altı kilometre arasında değişen bir geçitten geçerek Ar Ramadi'deki ovaya dökülür. Buradan sonra Fırat, 1914 yılında nehri Hindiye Kanalı'na yönlendirmek için inşa edilen Hindiye Barajı'na kadar devam eder; bugünkü Şattül Hillah 1914'ten önce Fırat'ın ana kanalıydı. Al Kifl'in aşağısında nehir As Samawah'a kadar iki kanalı takip eder ve burada Al Qurnah'ta Dicle'ye katılmak üzere tek bir kanal olarak yeniden ortaya çıkar. Dicle de Türkiye'de doğar, ancak Irak'taki birkaç nehir tarafından önemli ölçüde çoğalır; bunların en önemlileri Habur, Büyük Zap, Küçük Zap ve Uzaym'dır; bunların hepsi Bağdat'ın yukarısında Dicle'ye

katılır ve Diyala, şehrin yaklaşık otuz altı kilometre aşağısında ona katılır. Kut Barajı'nda suyun büyük bir kısmı, bir zamanlar Dicle'nin ana kanalı olan Şattülarap'a yönlendirilir. Böylece Dicle'den gelen su, iki ana kanalın Al Qurnah'ta birleştiği noktanın çok yukarısında Şattül-Garraf üzerinden Fırat'a karışmaktadır. Hem Dicle hem de Fırat bataklık alanında bir dizi kanala ayrılır ve nehirlerin akışı Al Qurnah'ta bir araya geldiklerinde önemli ölçüde azalmaktadır. Ayrıca bataklıklar alüvyon kapanı görevi görür ve Şattülarap güneye doğru akarken nispeten alüvyonsuzdur. Ancak Basra'nın aşağısında Karun Nehri İran'dan Şattülarap'a girmekte ve okyanusa giden gemilerin Basra'daki limana ulaşması için sürekli bir kanal açma sorunu yaratan büyük miktarlarda alüvyon taşımaktadır. Ancak bu sorunun yerini nehir trafiğinin önündeki daha büyük bir engel, yani savaşın başından beri Şattülarap'ta paslanmakta olan birkaç batık geminin varlığı almıştı. Dicle ve Fırat'ın suları ülkenin yaşamı için elzemdir, ancak aynı zamanda onu tehdit de edebilir. Nehirler Eylül ve Ekim aylarında en düşük seviyeye inmekte, Mart, Nisan ve Mayıs aylarında ise en düşük seviyenin kırk katı kadar su taşıyabilmektedir. Dahası, bir mevsimin taşkını bir başka yılınkinden on ya da daha fazla kat daha büyük olabilir. Örneğin 1954'te Bağdat ciddi bir tehdit altındaydı ve Bağdat'ı koruyan setler Dicle'nin taşmasıyla neredeyse devriliyordu. Suriye'nin Fırat üzerinde bir baraj inşa etmesinden bu yana su akışı önemli ölçüde azalmış ve 1980'lerin ortalarında sel artık bir sorun olmaktan çıkmıştır. Yirminci yüzyılın ortalarına kadar suların kontrolüne yönelik çabaların çoğu öncelikle sulama ile ilgiliydi. 14 Temmuz 1958 devriminden önce taşkın kontrolü ve drenaj sorunlarına bir miktar önem verilmişti, ancak 1960'lar ve 1970'lerdeki kalkınma planları giderek bu konulara ve Dicle ve Fırat'ın yukarı kesimlerinde ve Dicle'nin kuzeydoğudaki kollarında sulama projelerine odaklanmıştı. Savaş sırasında hükümet yetkilileri yabancı ziyaretçilere, barış anlaşmasının imzalanmasıyla birlikte sulama ve taşkın sorunlarının hükümet tarafından öncelikli olarak ele alınacağını vurgulamışlardır.[194]

2.9.3. Suudi Arabistan

Suudi Arabistan, Arap Yarımadası'nın yüzde 80'ini kaplamaktadır. Yaklaşık yüzölçümü 2,217,949 kilometrekaredir. Toplam alanın yüzde 1'inden azı tarıma elverişlidir ve 1990'ların başında nüfus dağılımı doğu ve batı kıyı bölgelerindeki kasabalar, yoğun nüfuslu iç vahalar ve geniş, neredeyse boş çöller arasında büyük

[194] Helen Chapin Metz (Ed.), *Iraq a Counrty Study*, Washington: 1990, Federal Research Division Library of Congress, s. 48-50.

farklılıklar gösteriyordu. Suudi Arabistan yedi ülke ve üç su kütlesi ile sınırlanmıştır. Arap Yarımadası, jeolojik yapısı Alpler ile eşzamanlı olarak gelişen stabil kristal kayalardan oluşan eski bir masiftir. Jeolojik hareketler tüm kütlenin doğuya doğru eğilmesine, batı ve güney kenarlarının ise yukarı doğru eğilmesine neden olmuştur. Büyük Yarık adı verilen fayın yarattığı vadide Kızıldeniz oluşmuştur. Yarımadada, Büyük Rift fayının doğu hattı, Akabe Körfezi ile Aden Körfezi arasında Kızıldeniz'e paralel uzanan dik ve yer yer yüksek yamaçta görülebilir. Bu yamacın doğu yamacı nispeten yumuşaktır ve faylanma meydana gelmeden önce var olan eski kara kütlesinin açıkta kalan kalkanına doğru alçalmaktadır. İkinci bir alçak yamaç olan Cebel Tüveyk, Riyad bölgesi boyunca kuzeyden güneye doğru uzanır. Kızıldeniz yamacındaki bölgenin kuzey yarısı Hicaz, daha engebeli güney yarısı ise Asir olarak bilinir. Güneyde Tihamah adındaki kıyı ovası denizden dağlara doğru kademeli olarak yükselir. Asir güneye doğru dağlık Yemen sınırlarına kadar uzanır. Orta plato Necd, doğuda Cebel Tüveyk'e ve biraz ötesine kadar uzanır. Ad Dahna olarak bilinen uzun ve dar bir çöl şeridi Necd'i, Basra Körfezi boyunca kumlu kıyıya doğru doğuya eğimli olan doğu Arabistan'dan ayırır. Necd'in kuzeyinde daha büyük bir çöl olan An Nafud, yarımadanın kalbini kuzey Arabistan bozkırlarından izole eder. Necd'in güneyinde dünyanın en büyük kum çöllerinden biri olan Rub al Khali yer alır.[195]

Körfez petrolü boru hatları ve gemilerle taşınıyor. Körfez bölgesinde üretilen petrolün çoğu, okyanuslarda dolaşan süper tankerlerle pazara taşınıyor. Bu gemiler, Körfez boyunca yer alan terminallerden petrol yüklüyor. Ham petrolün bir kısmı Körfez ülkelerindeki petrol sahalarından boru hatlarıyla Akdeniz ve Kızıldeniz kıyılarındaki tanker terminallerine taşınıyor. Çıkarılan ham petrolün giderek artan bir kısmı, yerel kullanım ve ihracat amacıyla Körfez ülkelerinde rafine ediliyor. Petrokimya endüstrileri üretici ülkelerin çoğunda mevcuttur ve en büyük gelişme Suudi Arabistan'dadır. Endüstriler birincil enerji kaynağı olarak yerel doğal gazı kullanıyor. Yaklaşık 2,1 milyon kilometrekare yüzölçümüyle Arap medeniyetinin ve İslam inancının anavatanı olan Suudi Arabistan, Arap Yarımadası'nın büyük bir bölümünü kaplıyor. Suudi Arabistan'ın petrol rezervleri dünya toplamının dörtte birinden fazlasını oluşturuyor. Dünyanın en büyüklerinden olan ülkenin petrol sahalarının çoğu, bitişik deniz yatağı da dâhil olmak üzere ülkenin doğu kenarlarında yer alıyor. Suudi Arabistan petrolünün bir

[195] Metz (Ed.), *Saudi Arabia, a Country Study,* Washington: 1993, Federal Research Division Library of Congress, s.50-52.

kısmı ülke içindeki ve Bahreyn yakınındaki rafinerilerde işleniyor, ancak üretimin çoğu hem Körfez'e hem de Kızıldeniz'e uzanan yükleme terminalleri kullanılarak ham halde tankerlere bırakılıyor. Gelecekte beklenen talebi karşılamak için Körfez'de Jubail'de ve Kızıldeniz'de de Yanbu'da dev rafineri ve petrokimya tesisleri geliştirilmiştir.[196]

2.9.4. Bahreyn

Bahreyn şeyhliği (şeyh veya emir olarak adlandırılan bir hükümdar tarafından yönetiliyor; nüfusu 800.000), Körfez'de, Katar Yarımadası ile Suudi Arabistan arasında, ana adasının modern bir geçitle bağlandığı küçük bir takımadada bulunuyor. Petrol üreticisi olmasının yanı sıra Bahreyn, petrol rafinerisi, deniz ticareti, gemi onarımı, hava taşımacılığı, işletme yönetimi, uluslararası bankacılık ve alüminyum üretiminin merkezidir. Suudi Arabistan gibi Bahreyn de petrolle finanse edilen bir refah devletidir. Ancak dev komşusunun aksine Bahreyn'in petrol rezervlerinin yirmi yıl içinde tükenmesi bekleniyor. Bahreyn, ABD Donanması'nın Beşinci Filosuna ev sahipliği yapıyor ve bu küçük ülkeyi kritik bir bölgede ABD'nin hayati bir stratejik müttefiki haline getiriyor.[197]

İki nesil süren ekonomik ve sosyal değişimler Bahreyn'deki mezhepsel gerginliklerin azaltılmasında başarısız olmuştur. El Halife ve onların tarihi siyasi müttefikleri Sünni Müslümanlardır. Ancak Bahreyn nüfusunun en az üçte ikisi kendilerini Şii Müslüman olarak tanımlıyor. El Halife 1780'lerde burayı İran'ın kontrolünden aldığında takımadaların asıl sakinleri Şiilerdi. Al Halife Şiilere zulmetmemiş olsa da onları siyasi iktidardan dışlamayı alışkanlık haline getirmiştir. Şiiler genellikle ikincil siyasi statülerine içerlemişlerdir; bu içerleme zaman zaman dini çekişme olayları olarak alevlenmektedir. Şii din adamlarının hükümeti kontrol etmesiyle sonuçlanan 1979 İran Devrimi, Bahreyn'deki Şii-Sünni gerilimini arttırma eğilimindeydi çünkü İran'daki olaylar Bahreyn'deki Şii aktivistleri kendi toplulukları için daha adil bir siyasi temsil talep etmeye teşvik etmiştir. İran Devrimi ve ardından gelen İran-Irak Savaşı (1980-1988) Bahreyn'in siyasi istikrarının ve ekonomik refahının genel bölgesel güvenliğe ne kadar bağlı olduğunu göstermiştir. Hükümet, 1981 yılında Kuveyt, Umman, Katar, BAE ve Suudi Arabistan ile birlikte Körfez İşbirliği Konseyi'ne (KİK) katılarak bu krizlerin yayılma etkilerini kontrol altına almaya çalışmıştır.

[196] Hobbs, *World Regional Geography*, Kaliforniya: 2009, Cengage Learning, s. 259.
[197] Hobbs, a.g.e., s. 260.

Bahreyn, üyeliğinin bir sonucu olarak, İran'dan destek aldığından şüphelenilen yerel muhalif grupların faaliyetlerini izlemek için Körfez İşbirliği Konseyi'nden istihbarat yardımı almış ve bölgesel ekonomik kalkınma planlarına dâhil edilmekten kâr elde etmiştir. Buna ek olarak, gelişmiş ABD silahlarının satın alınması yoluyla askeri kapasitesini artırma programı için KİK onayı almıştır. 1991 yılındaki Basra Körfezi Savaşı sırasında Bahreyn, Irak'a karşı savaşmak üzere Suudi Arabistan'a asker gönderen ve ABD Donanması'nın liman tesislerini kullanmasına izin veren KİK koalisyonuna katılmıştır.[198]

Bahreyn (anlamı Arapça "iki deniz" anlamına gelen kelimeden gelir) Basra Körfezi'nin ortasında, Arap Yarımadası'nın kıyısına yakın bir yerde bulunan otuz üç adadan oluşan bir takımadadır. Adalar Suudi Arabistan'ın doğu kıyısından yaklaşık yirmi dört kilometre, Katar'dan ise yirmi sekiz kilometre uzaklıktadır. Adaların toplam yüzölçümü 694 kilometrekaredir. Alanın yüzde 83'ünü oluşturan en büyük ada 572 kilometrekarelik yüzölçümüyle Bahreyn'dir. Bahreyn kuzeyden güneye 48 kilometre uzunluğundadır; kuzeydeki en geniş noktasında doğudan batıya 16 kilometredir. Bahreyn'in büyük bir kısmının etrafında Basra Körfezi'nin Bahreyn Körfezi olarak bilinen nispeten sığ bir girişi bulunmaktadır. Bahreyn'e bitişik deniz tabanı kayalıktır ve özellikle adanın kuzey kesiminde geniş mercan resifleriyle kaplıdır. Adanın büyük bir bölümü alçak ve çorak bir çöldür. Kireçtaşından oluşan çıkıntılar alçak tepeler, kısa kayalıklar ve sığ vadiler oluşturur. Kireçtaşı çeşitli yoğunluklarda tuzlu kumla kaplıdır ve yalnızca en dayanıklı çöl bitki örtüsünü, özellikle de dikenli ağaçları ve çalılıkları destekleyebilir. Kuzey kıyısı boyunca beş kilometre genişliğinde, üzerinde hurma, badem, incir ve nar ağaçlarının yetiştiği verimli bir şerit vardır. İç kesimlerde, adanın en yüksek noktası olan 134 metreye kadar yükselen ve adını zirveyi sık sık saran dumanlardan alan Jabal ad Dukhan'ı (Duman Dağı) oluşturan bir yamaç bulunmaktadır. Ülkedeki petrol kuyularının çoğu Cebel-i Dukhan'ın çevresinde bulunmaktadır. Başkent Manama (Al Manamah), Bahreyn adasının kuzeydoğu ucunda yer almaktadır. Ana liman olan Mina Salman da başlıca petrol arıtma tesisleri ve ticaret merkezleri gibi adada yer almaktadır. Geçitler ve köprüler Bahreyn'i komşu adalara ve Suudi Arabistan anakarasına bağlamaktadır. İlk olarak 1929 yılında inşa edilen en eski geçit Bahreyn'i ikinci büyük ada olan Al Muharraq'a bağlamaktadır. Ada sadece altı kilometre

[198] Helen Chapin Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, Washington: Federal Research Division Library of Congress, 1994, s. 113-114.

uzunluğunda olmasına rağmen, ülkenin ikinci büyük şehri Al Muharraq ve uluslararası havaalanı burada yer almaktadır. Bir geçit de Al Muharraq'ı, büyük bir gemi onarım ve kuru havuz merkezinin bulunduğu küçük Cezirat al Azl adasına bağlamaktadır. Cezirat el Azl'ın güneyinde, petrol ihracat terminalinin bulunduğu Sitrah adası, iki adayı ayıran dar kanalı geçen bir köprü ile Bahreyn'e bağlanmaktadır. Bir petrol limanı olan Sitrah, Bahreyn'in tüm petrol üretimini gerçekleştirmenin yanı sıra Suudi Arabistan'ın kuzeydoğusundaki petrol sahaları için de bir ihracat merkezidir. Bahreyn'in batı kıyısındaki Umm an Nasan adasına giden geçit, Suudi anakara kasabası Al Khubar'a kadar devam etmektedir. Umm an Nasan, Emir'in özel mülkü ve kişisel av koruma alanıdır. Diğer önemli adalar arasında Sitrah'ın kuzeybatısındaki Nabi Salah; Umm an Nasan'ın kuzeyindeki Cidde ve en büyüğü Katar kıyılarına yakın Hawar olan bir grup ada yer almaktadır. Nabi Salah, adanın geniş hurma bahçelerini sulamak için kullanılan birkaç tatlı su kaynağı içerir. Kayalık Cidde adacığı devlet hapishanesine ev sahipliği yapmaktadır. Hawar ve yakınındaki küçük adalar Bahreyn ve Katar arasında bir toprak anlaşmazlığına konu olmaktadır. Hawar on dokuz kilometre uzunluğunda ve yaklaşık bir buçuk kilometre genişliğindedir. Diğer adalar ıssızdır ve çeşitli göçmen kuşlar için yuvalama alanlarıdır. Katar ile adaların mülkiyeti konusunda yaşanan anlaşmazlık 2001 yılında Uluslararası Adalet Divanı'nın adaları Bahreyn'e vermesiyle çözülmüştür. Küçük ve kayalık olan bu adalarda sadece birkaç balıkçı ve taş ocağı işçisi yaşamaktadır, ancak bu adaların petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip olduğuna inanılmaktadır.[199]

Bahreyn'de iki mevsim yaşanır: aşırı sıcak bir yaz ve nispeten ılıman bir kış. Yaz aylarında, Nisan'dan Ekim'e kadar, öğleden sonra sıcaklıkları ortalama 40°C'dir ve haziran ve temmuz aylarında 48°C'ye ulaşabilir. Yoğun sıcaklık ve yüksek nemin birleşimi bu mevsimi rahatsız edici hale getirmektedir. Buna ek olarak, yerel olarak qaws olarak bilinen sıcak ve kuru güneybatı rüzgârı, yaz aylarında Bahreyn'in çorak güney ucundan Manama'ya doğru periyodik olarak kum bulutları savurur. Sıcaklıklar kış aylarında, Kasım ayından mart ayına kadar, 10°C ile 20°C arasında değişmektedir. Ancak nem oranı kışın genellikle yüzde 90'ın üzerine çıkar. Aralık ayından mart ayına kadar güneydoğudan gelen ve şemmal olarak bilinen hâkim rüzgarlar adaların üzerine nemli hava getirir. Mevsim ne olursa olsun, günlük sıcaklıklar takımadalar boyunca

[199] Laura S. Etheredge (Ed.), *Persian Gulf States: Kuwait, Qatar, Bahrain, Oman and The United Arab Emirates,* New York: 2011, Brittanica Educational Publishing, s. 23.

oldukça eşittir. Bahreyn çok az yağış alır. Yıllık ortalama yağış miktarı yetmiş iki milimetredir ve genellikle kış aylarıyla sınırlıdır. Adaların hiçbirinde kalıcı nehir ya da akarsu bulunmamaktadır. Kış yağmurları kısa süreli sağanak yağışlar şeklinde yağar, yılın geri kalanında kuru olan sığ vadileri sular altında bırakır ve ulaşımı engeller. Yağmur suyunun çok az bir kısmı sulama ya da içme için saklanmaktadır. Ancak Bahreyn'in kuzey kesiminde ve komşu adalarda çok sayıda doğal kaynak bulunmaktadır. Yeraltı tatlı su yatakları da Bahreyn Körfezi'nin altından Suudi Arabistan kıyılarına kadar uzanmaktadır. Antik çağlardan beri bu kaynaklar yerleşimcileri takımadalara çekmiştir. Artan tuzlanmaya rağmen, kaynaklar Bahreyn için önemli bir içme suyu kaynağı olmaya devam etmektedir. Ancak 1980'lerin başından bu yana, deniz suyunu evsel ve endüstriyel kullanıma uygun hale getiren tuzdan arındırma tesisleri, günlük su tüketim ihtiyacının yaklaşık yüzde 60'ını karşılamaktadır.[200]

2.9.5. Kuveyt

Kuveyt, 2 Ağustos 1990'da Irak güçlerinin ülkeyi istila ve işgal etmesiyle dünyanın dikkatini çekmiş ve Şubat 1991'de ABD liderliğindeki koalisyon güçlerinin askeri müdahalesi ve nihai zaferiyle sonuçlanan bir dizi olayın katalizörü olmuştur. 1993 yılında işgalin ve sonrasında yaşananların Kuveyt halkı, ekonomisi ve siyaseti üzerinde kalıcı bir etkisi olacağı anlaşıldı. Bir zamanlar küçük bir körfez şeyhliği olan ve yerel olarak inci dalışı ve tekne yapımı merkezi olarak bilinen Kuveyt, İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde büyük ölçüde muazzam petrol gelirleri sayesinde uluslararası öneme sahip oldu. Ancak özerk bir siyasi varlık olarak tarihi çok daha eskidir ve on sekizinci yüzyıla kadar uzanmaktadır. O dönemde Kuveyt kenti, Arabistan'ın orta kesimlerinden gelen göçmenler tarafından, o zamanlar Arabistan'ın Beni Halid kabilesinin egemenliği altındaki az nüfuslu bir balıkçı köyüne yerleştirilmiştir. Al Sabah ailesinin üyeleri o zamandan beri Kuveyt'i yönetmektedir. 1977'den beri Kuveyt, Şeyh Cabir el Ahmed el Cabir el Sabah ve onun halefi olarak atanan Şeyh Saad el Abd Allah as Salim el Sabah, başbakan ve veliaht prens tarafından yönetilmektedir.[201]

Dünyanın kanıtlanmış petrol rezervlerinin yüzde 8'i Kuveyt'te (nüfus 2,8 milyon) bulunmaktadır. 17.900 kilometrekare yüzölçümüne sahip olan Kuveyt

[200] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, s. 117-118.
[201] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, s. 47.

dünyanın beşinci en büyük kanıtlanmış petrol kaynakları deposuna sahiptir (Suudi Arabistan, Kanada, İran ve Irak'tan sonra). Petrolle bağlantılı olarak Kuveyt'in hem kullandığı hem de ihraç ettiği büyük miktarda doğal gaz bulunmaktadır. Petrol gelirleri Kuveyt'i tekne yapımcılarının, denizcilerin, küçük tüccarların ve inci avcılarının olduğu yoksul bir ülkeden, olağanüstü müreffeh, tamamen kentleşmiş bir refah devletine dönüştürmüştür. Kuveyt neredeyse tamamen fosil yakıt ürünlerine bağımlı olduğundan, alternatif enerji gibi gelişmelere ve elbette kendi rezervlerinin sonunda tükenmesine karşı savunmasızdır.[202]

Yüzölçümü ABD'nin Hawaii eyaletinden biraz daha büyük olan Kuveyt, batıda ve kuzeyde Irak, doğuda Basra Körfezi ve güneyde Suudi Arabistan ile sınırlıdır. Kuveyt, Basra Körfezi'nin en kuzeybatı köşesinde yer almaktadır. En uzak noktalarında kuzeyden güneye yaklaşık 200 kilometre ve doğudan batıya 170 kilometredir. Kabaca bir üçgen şeklinde olan Kuveyt, 195 kilometrelik sahiliyle doğuda körfezle sınır komşusudur. Kuveyt Körfezi'nin batı ucundaki Al-Jahra vahası ve güneydoğu ve kıyı bölgelerindeki birkaç verimli alan dışında Kuveyt büyük ölçüde çöldür. Kuveyt toprakları içinde dokuz körfez adası bulunur; bunlardan ikisi, Bubiyan (en büyüğü) ve Warbah, büyük ölçüde ıssızdır ancak stratejik olarak önemlidir. Kuveyt Körfezi'nin girişinde yer alan Faylakah adasında yoğun yerleşim vardır ve tarih öncesi çağlardan beri yerleşim bulunmaktadır. Faylakah, Büyük İskender'in kuvvetleri tarafından inşa edilen eski bir Yunan tapınağının bulunduğu yerdir. Kuveyt'in en önemli coğrafi özelliği, kıyı şeridini yaklaşık kırk kilometre boyunca girintili çıkıntılı hale getiren, Kuveyt limanı için doğal koruma sağlayan ve eyaletin kıyı şeridinin neredeyse yarısını oluşturan Kuveyt Körfezi'dir. Körfez boyunca uzanan 2.200 mil karelik (5.700 km kare) bir alan, 1969 yılında siyasi bir sınır üzerinde anlaşmaya varılana kadar Kuveyt ve Suudi Arabistan tarafından tarafsız bir bölge olarak paylaşılmıştır. Şu anda her iki ülke de bölgenin yarısını (Tarafsız Bölge ya da Bölünmüş Bölge olarak adlandırılır) yönetmektedir, ancak tüm bölgedeki petrol üretiminden elde edilen geliri eşit olarak paylaşmaya devam etmektedirler. Suudi Arabistan ile olan sınır belirlenmiş olsa da Irak ile olan sınır ihtilaflı olmaya devam etmektedir. Kuveyt'in nüfusu ağırlıklı olarak

[202] Hobbs, a.g.e., s. 267.

Arap'tır. Ancak, tüm nüfusun üçte ikisini oluşturan misafir işçilerin büyük oranı nedeniyle Kuveytliler kendi ülkelerinde azınlık durumundadır.[203]

Kuveyt sıcak ve kuru bir çöl iklimine sahiptir. Yağış miktarı ülke genelinde yılda 75 ila 150 milimetre arasında değişmektedir; gerçek yağış miktarı yılda 25 milimetre ile 325 milimetre arasında değişmektedir. Yaz aylarında günlük ortalama yüksek sıcaklıklar 42°C ila 46°C arasında değişmektedir; kaydedilen en yüksek sıcaklık 51,5°C'dir. Yazlar uzundur ve özellikle haziran ve temmuz aylarında kuzeybatı rüzgarlarının şehirleri kumla kapladığı dramatik toz fırtınaları ile noktalanır. Daha nemli olan yaz sonlarında zaman zaman keskin, kısa gök gürültülü fırtınalar olur. Kasım ayına gelindiğinde yaz sona erer ve daha soğuk kış havası başlar, sıcaklıklar geceleri 3°C'ye kadar düşer; gündüz sıcaklığı ise 20°C'nin üzerindedir. Don nadiren görülür; yağmur daha yaygındır ve çoğunlukla ilkbaharda yağar. Arazi yakın bir jeolojik dönemde oluşmuştur. Güneyde kireçtaşı, yüzeyin altında uzanan uzun, kuzey yönelimli bir kubbe halinde yükselir. Kuveyt'in en önemli doğal kaynağı olan başlıca petrol yatakları bu oluşumun içinde ve altında yer almaktadır. Batıda ve kuzeyde kireçtaşının üzerinde 210 metreden daha derinlere kadar kum, çakıl, silt ve kil tabakaları yer alır. Bu yatakların üst kısımları, en son kanalı ülkenin batı sınırını oluşturan geniş sığ vadi Wadi al Batin olan büyük bir vadi tarafından biriktirilen tortu kütlesinin bir parçasıdır. Ar Rawdatayn jeolojik formasyonunun batı tarafında 1960 yılında bir tatlı su akiferi keşfedilmiş ve Kuveyt'in başlıca su kaynağı haline gelmiştir. Su kaynağı geniş çaplı sulamayı desteklemek için yetersizdir, ancak ülkenin ihtiyaçlarının çoğunu karşılayan damıtılmış su kaynağını tamamlamak için kullanılmaktadır. Kullanılmakta olan diğer tek akifer, Kuveyt şehrinin güney ve doğusundaki Ash Shuaybah sahasının kireçtaşının üst kısmındaki geçirgen bölgede yer almaktadır. Ar Rawdatayn akiferinden gelen suyun aksine Ash Shuaybah akiferinden gelen su acıdır. Bu sudan günde milyonlarca litre ticari ve evsel amaçlar için pompalanmaktadır. Kuveyt nüfusunun büyük bir kısmı Kuveyt şehrinin kıyı başkentinde yaşamaktadır.[204]

2.9.6. Katar

Katar dünyanın üçüncü büyük doğal gaz rezervine sahiptir (nüfusu 800.000). Katar, 2003 yılında Saddam Hüseyin'in Irak'ına karşı yapılan savaşta kendisini hayati

[203] Laura S. Etheredge (Ed.), a.g.e., s. 49.
[204] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, s. 48-51.

bir ABD müttefiki olarak kabul ettirdi ve Amerikan savaş uçaklarının ve savaş gemilerinin orada konuşlanmasına izin verdi. Katar aynı zamanda açık eleştirileriyle birçok Körfez otokrasisini ve ABD'yi kızdıran ve El Kaide'nin video ve ses kasetlerinin medya ifade aracı olarak hizmet veren uydu televizyon kanalı El Cezire'nin de evidir.[205]

Aşırı yaz sıcağının kavurduğu çorak bir yarımadada yer alan Katar, 1960'ların ortalarından 1980'lerin ortalarına kadar, esas olarak incicilikle tanınan fakir bir İngiliz himayesinden modern altyapı, hizmet ve endüstrilere sahip bağımsız bir devlete dönüşmüştür. Devlet, petrol gelirlerinden sağlanan finansmanla çoğunlukla yabancı işgücü ve uzmanlık kullanılarak inşa edilmiştir. Petrolün ekonomiye hâkim olduğu diğer devletlerde olduğu gibi Katar'ın kaderi de dünya petrol piyasasının kaderini takip etmiştir. 1980'lerin sonu ve 1990'ların başı, kalkınma projelerinin iptal edildiği ya da ertelendiği göreceli bir kemer sıkma dönemiydi. Ancak bu yıllar aynı zamanda Katar'ın neredeyse tamamen petrole dayalı bir ekonomiden, dünyanın en büyük doğal gaz sahası olan Kuzey Sahası'ndan çıkarılan doğal gazla desteklenecek bir ekonomiye geçmeye başladığı önemli bir geçiş dönemiydi. 1990'ların başı dış ilişkilerde de bir dönüm noktası olmuştur. Çünkü 2 Ağustos 1990'da Irak'ın Kuveyt'i işgali bölgesel ve küresel dengeleri değiştirmiştir. Katar, Kuveyt'in kurtuluşu için savaşmak üzere birlikler göndermiş ve bölgede yabancı güçlerin varlığına karşı önceki muhalefetini tersine çevirerek ABD, Kanada ve Fransız hava kuvvetlerine ait savaş uçaklarının Doha'dan operasyon yapmasına izin vermiştir. Bu durum Katar'ı, işgalin ardından Arap dünyasını bölen büyük yarılmanın Irak karşıtı tarafına yerleştirdi ve ülkenin daha önce Filistin Kurtuluş Örgütü'ne verdiği tam desteği zayıflatmıştır.[206]

Katar, Arap Yarımadası'ndan Basra Körfezi'ne doğru yaklaşık 160 kilometre kuzeye uzanan bir yarımada üzerinde 11.437 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Genişliği 55 ile 90 kilometre arasında değişen arazi çoğunlukla düz (en yüksek noktası 103 metredir) ve kayalıktır. Kıyıdaki tuz tavaları, batı kıyısı boyunca uzanan ve altında Dukhan petrol sahasının bulunduğu yüksek kireçtaşı oluşumları (Dukhan antiklinali) ve güneydoğuda körfezin bir girişi olan ve yerel İngilizce konuşanlar tarafından İç Deniz olarak bilinen Khawr al Udayd'ı çevreleyen devasa kum tepeleri dikkate değer özellikler arasındadır. Katar'a ait adalar arasında en önemlisi Halul'dur. Doha'nın yaklaşık 90 kilometre doğusunda yer alan bu ada, çevredeki açık deniz sahalarından gelen petrol

[205] Hobbs, a.g.e., s. 261.
[206] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, s. 153.

için bir depolama alanı ve yükleme terminali olarak hizmet vermektedir. Hawar ve hemen batı kıyısındaki komşu adalar Katar ve Bahreyn arasında bir toprak anlaşmazlığına konu olmaktadır. Başkent Doha, ortasının doğu kıyısında geniş bir liman üzerinde yer almaktadır. Diğer limanlar arasında Umm Said, Al Khawr ve Al Wakrah bulunmaktadır. Al Khawr'ın kuzeyindeki Ras Laffan'da büyük bir liman ve doğal gaz yükleme terminali planlanmasına rağmen, yalnızca Doha ve Umm Said ticari gemiciliği idare edebilecek kapasitededir. Mercan kayalıkları ve sığ kıyı suları, kanalların taranmadığı bölgelerde seyrüseferi zorlaştırmaktadır. Katar kara sınırını, 1993 yılında Khawr al Udayd bölgesinde anlaşmazlık yaşamaya devam ettiği Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ile paylaşmaktadır. Suudi Arabistan ile olan sınır 1965 yılında belirlenmiş ancak hiçbir zaman sınırlandırılmamıştır. Katar'ın kuzeybatı kıyısı Bahreyn'den otuz kilometreden daha az uzaklıktadır. Doha ülkenin başkenti ve başlıca idari, ticari ve nüfus merkezidir. 1993 yılında yaklaşık 1.000 kilometrelik asfalt yol sistemi ile diğer şehirlere ve kalkınma alanlarına bağlanmıştır. Doha'nın uluslararası havaalanı, her türlü uçağı alabilecek kapasitede yaklaşık 4.500 metrelik bir ana piste sahiptir. Uzun yaz mevsimi (Haziran'dan Eylül'e kadar), 40°C'yi aşan sıcaklıklarla birlikte yoğun sıcaklık ve dönüşümlü kuruluk ve nem ile karakterize edilir. Sıcaklıklar Kasım'dan Mart'a kadar ılımlı seyreder, ancak kış sıcaklıkları enlem için nispeten serin olan 17°C'ye kadar düşebilir. Yıllık ortalama 100 milimetre olan yağış miktarı ihmal edilebilir düzeydedir, kış aylarıyla sınırlıdır ve kısa süreli, bazen şiddetli fırtınalar halinde düşer ve genellikle küçük vadileri ve genellikle kuru vadileri sular altında bırakır. Yarımadaya zaman zaman ani ve şiddetli toz fırtınaları inmekte, güneşi engellemekte, rüzgârın zarar vermesine neden olmakta ve ulaşım ve diğer hizmetleri anlık olarak aksatmaktadır. Yağışların azlığı ve çoğu içme ya da sulama için uygun olmayacak kadar yüksek mineral içeriğine sahip sınırlı yeraltı suyu, tuzdan arındırma projeleri başlayana kadar ülkenin nüfusunu ve destekleyebileceği tarımsal ve endüstriyel gelişmeyi kısıtlamıştır. Yeraltı kaynaklarından su temin edilmeye devam edilse de suyun çoğu deniz suyunun tuzdan arındırılmasıyla elde edilmektedir.[207]

Katar yarımadası, kuzeyden güneye yaklaşık 160 km, doğudan batıya 80 km uzunluğundadır ve genellikle dikdörtgen şeklindedir. Yarımadanın anakaraya bağlandığı doğu Suudi Arabistan ile sınırı paylaşır ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin kuzey ve batısındadır. Ada ülkesi Bahreyn, Katar'ın yaklaşık 40 km kuzeybatısında yer

[207] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, s. 162-163.

almaktadır. Bahreyn ile olan toprak anlaşmazlığı 2001 yılında Uluslararası Adalet Divanı'nın Hawar Adaları'nı (Katar kıyılarının hemen açıklarında) Bahreyn'e vermesi ve Katar'a Jan Adası ve Al-Zubarah kasabası (Katar anakarasında) üzerindeki harap kaleyi vermesiyle çözülmüştür. O yıl Katar ayrıca Suudi Arabistan ile nihai bir sınır belirleme anlaşması imzalamıştır. Katar vatandaşları ülkelerinde azınlık konumundadır: toplam nüfusun sadece yedide birini oluşturmaktadırlar. Katar ekonomisi, çoğu diğer Arap ülkelerinden ve Pakistan, Hindistan ve İran'dan gelen büyük miktarda yabancı işçiye bağımlıdır. Nüfusun onda birinden fazlası Filistinlidir. Katar'ın yüzölçümünün büyük bir kısmı, doğudan merkezi bir kireçtaşı platosuna doğru yükselen düz, alçak çöllerden oluşmaktadır. Tepeler batı ve kuzey kıyıları boyunca yaklaşık 40 metreye kadar yükselir ve Abu al-Bawl Tepesi 103 m ülkenin en yüksek noktasıdır. Kum tepeleri ve tuz düzlükleri, güney ve güneydoğu sektörlerinin başlıca topografik özellikleridir. Katar'ın 560 km'den fazla kıyı şeridi vardır; Suudi Arabistan ile olan sınırı yaklaşık 60 km uzunluğundadır. Kalıcı tatlı su kaynakları bulunmamaktadır. Katar'daki topraklar az miktarda organik madde içerir ve genellikle kireçlidir ve tarımsal açıdan verimsizdir. Rüzgârın savurduğu kum tepeleri yaygındır ve ana kaya üzerindeki toprak dağılımı hafif ve düzensizdir. Toprak tuzluluğu kıyı bölgelerinde ve sulama düzenlemelerinin yetersiz olduğu tarım bölgelerinde yüksektir ve tuzluluğun artmasına neden olur. İklim Haziran'dan Eylül'e kadar sıcak ve nemlidir, gündüz sıcaklıkları 50°C ulaşır. İlkbahar ve sonbahar ayları olan Nisan, Mayıs, Ekim ve Kasım ılımandır, ortalama 10°C ve kışlar biraz daha serindir. Yağış azdır, yılda 75 mm'den az yağış düşer.[208]

2.9.7. Birleşik Arap Emirlikleri

Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Asya, Afrika ve Avrupa arasındaki merkezi konumundan faydalanarak gelişmiş havaalanı ve liman tesisleri inşa etmektedir. Dubai ve Abu Dabi'deki konut ve ticari gelişmeler manzarayı önemli ölçüde değiştirmiştir. BAE, büyük ölçüde yabancı işgücünün de yardımıyla ekonomisini petrol endüstrisinin ötesinde başarılı bir şekilde çeşitlendirmektedir. Dubai, dünyanın en büyük alışveriş merkezine, dünyanın en yüksek binasına ve ABD donanma gemilerinin kullanmasına izin verilen devasa bir limana sahip, köklü bir uluslararası ticaret ve bankacılık merkezidir. Yedi emirliğin en büyüğü ve en zengini olan Abu Dabi, bir finans merkezi olarak bölgesel üstünlük kurmayı umuyor. Aynı zamanda bir dizi yeni müze, galeri ve

[208] Etheredge (Ed.), a.g.e., s. 108-109.

sahne sanatları merkeziyle Orta Doğu'nun en büyük kültür merkezlerinden biri olmayı hedefliyor. Daha muhafazakâr komşularının aksine BAE kendisini güneşi seven uluslararası turistler ve alışverişçiler için bir yer olarak tanıtmıştır. Dubai, emirlikler arasında en liberal olanıdır. Birleşik Arap Emirlikleri, bir zamanlar Ateşkes Devletleri olarak bilinen ve 1971'e kadar İngiliz himayesi altında olan yedi şeyhlikten oluşan gevşek bir konfederasyondur: Abu Dabi, Acman, Dubai, Füceyre, Şârika, Resü'l-Hayme ve Ümmü'l-Kayveyndir. Bunlardan yalnızca üçü petrol üretiyor ve yalnızca Abu Dabi büyük miktarlarda petrol pompalıyor. BAE son derece kuraktır ve petrol çağından önce yalnızca balıkçılık, inci avcılığı, denizcilik, hayvancılık ve kaçakçılık ve korsanlıkla desteklenen biraz tarıma dayalı yetersiz bir geçim ekonomisini desteklemekteydi. Bugün BAE, gelişmiş havaalanı ve liman tesislerinin inşasıyla Asya, Afrika ve Avrupa arasındaki merkezi konumundan yararlanıyor. Dubai ve Abu Dabi'deki konut ve ticari gelişmeler manzarayı çarpıcı biçimde değiştirmiştir. BAE, ezici çoğunluğu yabancı işgücünün yardımıyla, ekonomilerini petrol endüstrisinin ötesinde başarılı bir şekilde çeşitlendiriyor. Dubai, dünyanın en büyük alışveriş merkezine, dünyanın en yüksek binasına ve ABD donanma gemilerinin kullanmasına izin verilen devasa bir limana sahip, köklü bir uluslararası ticaret ve bankacılık merkezidir. Yedi emirliğin en büyük ve en zengin birimi olan Abu Dabi, bir finans merkezi ve petrol endüstrisinin merkezi olarak bölgesel üstünlük sağlamayı umuyor ve federasyonun güney ve doğu sınırlarında Suudi Arabistan ile komşudur. Aynı zamanda yeni müzelere, galerilere ve sahne sanatları merkezlerine ev sahipliği yaparak Ortadoğu'nun en büyük kültür merkezlerinden biri olmayı arzuluyor.[209]

Dağlık Musandam Yarımadası'nın yakınında yer alan liman kenti Dubai, Dubai Emirliği'nin başkentidir ve gökdelenler ormanında yüzlerce çok uluslu şirketi barındıran bölgenin en önemli ticaret ve finans merkezlerinden biridir. Daha küçük emirlikler olan Şârika, Acman, Ümmü'l-Kayveyn ve Resü'l-Hayme de İran'ın kuzeyine doğru çıkıntısı Basra Körfezi'ni Umman Körfezi'ne bağlayan Hürmüz Boğazı'nı oluşturan yarımadayı kaplamaktadır. Federasyonun yedinci üyesi Füceyre, Umman Körfezi'ne bakmaktadır ve birliğin Basra Körfezi'ne cephesi olmayan tek üyesidir. Yüzölçümü Portekiz'den biraz daha küçük olan Birleşik Arap Emirlikleri kuzeybatıda Katar, batı ve güneyde Suudi Arabistan, doğu ve kuzeydoğuda ise Umman ile komşudur. Emirlikler 1990'ların başından bu yana İran ile üç adanın mülkiyeti konusunda anlaşmazlık yaşamaktadır:

[209] Hobbs, a.g.e., s. 261.

bunlar Ebu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb adalarıdır. Buna ek olarak, Suudi Arabistan ile olan sınır hiçbir zaman tanımlanmamıştır, ancak Suudi Arabistan 1998 yılında sınır bölgesindeki Shaybah petrol sahasında üretime başlayana kadar bu bir sorun teşkil etmemiştir.[210]

BAE'nin petrol kaynakları onu dünyanın en zengin ülkelerinden biri haline getirmektedir. Ancak petrol ve ürettiği gelirler adil bir şekilde dağıtılmıyor. Petrol ihracatından elde edilen gelirler esas olarak petrolün yüzde 80'inden fazlasının bulunduğu Abu Dabi hükümetine tahakkuk ediyor. Diğer üç emirlik olan Dubai, Resü'l-Hayme ve Şârika BAE'nin petrol üretiminin geri kalanını karşılamaktadır. Bununla birlikte, BAE'nin kuruluşundan bu yana Abu Dabi federal bütçeye önemli yıllık katkılarda bulunmuştur. Petrolden yoksun emirliklerdeki kalkınma projelerine yapılan federal harcamalar, bu emirliklerin genel petrol zenginliğinden az da olsa faydalanmasını sağlıyor. BAE'nin petrolle beslenen ekonomik büyümesi binlerce yabancı işçinin yardımıyla gerçekleşmiştir. Vatandaşlar 1993 yılında BAE'de yaşayan 2 milyon kişinin sadece yüzde 12'sini oluşturuyordu ve işgücünün sadece yüzde 7'sini teşkil ediyordu. Yabancı işçiler diğer Arap ülkelerinden ve Afganistan, Bangladeş, İngiltere, Hindistan, İran, Pakistan, Filipinler, Sri Lanka, Tayland, Türkiye, Amerika Birleşik Devletleri ve Batı Avrupa'dan gelmektedir. Böylesine büyük ve çeşitli bir yabancı topluluğun varlığı Abu Dabi ve Dubai şehirlerinde kozmopolit bir atmosfer sağlamaktadır. Yöneticiler, ülkelerinin küçük boyutu ve nüfusunun nispeten büyük petrol gelirleriyle birleştiğinde BAE'yi bölgesel siyaset bağlamında savunmasız hale getirdiğinin bilincinde olmuştur. BAE, 1980'ler boyunca Irak'ın savaş çabalarına mütevazı krediler sağlayarak ve Dubai'nin İran'a aktarılan mallar için önemli bir giriş limanı olarak hizmet vermesine izin vererek İran-Irak Savaşı'nda (1980-88) tarafsızlığını korumaya çalışmıştır. BAE ayrıca 1981'de kurulan ve altı petrol üreticisi Arap Yarımadası devletinden oluşan kolektif bir güvenlik ve işbirliği birliği olan Körfez İşbirliği Konseyi'ne (KİK) katılmıştır. Irak'ın 1990'da KİK üyesi Kuveyt'i işgal etmesinin ardından BAE, Irak'a karşı çıkan ve sonunda onu yenilgiye uğratan uluslararası askeri koalisyona katılmıştır. 1992'de Basra Körfezi'ndeki tartışmalı adalar

[210] Etheredge (Ed.), a.g.e., s. 130.

nedeniyle İran'la yaşanan gerilim BAE'nin ABD ile askeri işbirliğini genişletmesine neden olmuştur.[211]

Ülkenin neredeyse tamamı çöldür ve geniş kum alanları içerir. Dünyanın en büyük kum tepelerinden bazıları Al Liwa vahalarında yer almaktadır. Önemli vahalar Abu Dabi'nin yaklaşık 160 km doğusundaki Al Ayn'dadır. Musandam Yarımadası'nın doğu kısmı boyunca, Acar Dağları'nın kuzey uzantısında yükseklikler en yüksek noktasında yaklaşık 2.000 metreye kadar yükselir. Basra Körfezi kıyısı sığlıklarla parçalanmış ve küçük gemilere barınak sağlayan adalarla doludur. Bununla birlikte, doğal derin su limanları yoktur. Hem Dubai'nin Raşid Limanı hem de Dubai şehrinin 32 km güneybatısındaki devasa Jabal Ali Limanı, Abu Dabi, Şârika ve Resü'l-Hayme emirliklerindeki büyük limanlar gibi insan yapımıdır. Umman Körfezi kıyısı daha düzenlidir ve üç doğal limana sahiptir: bunlar Diba al Hisn, Kalba ve Khawr Fakkan limanlarıdır. Birleşik Arap Emirlikleri'nde ne çok yıllık akarsular ne de düzenli olarak oluşan yüzey suyu kütleleri vardır. Az miktarda düşen yağış, dağlardan mevsimsel vadi şeklinde akarak iç kesimlerdeki tuz düzlüklerinde son bulur ve bu düzlüklerin drenajı ülkenin sürekli yer değiştiren kumulları tarafından sık sık engellenir.[212]

BAE 22°50' ve 26° kuzey enlemleri ile 51° ve 56°25' doğu boylamları arasında yer almaktadır. Kuzeybatıda Katar ile on dokuz kilometrelik bir sınırı, batı, güney ve güneydoğuda Suudi Arabistan ile 530 kilometrelik bir sınırı ve güneydoğu ve kuzeydoğuda Umman ile 450 kilometrelik bir sınırı paylaşmaktadır. Katar ile olan kara sınırı, 1993 yılında BAE'nin Khawr al Udayd bölgesinde anlaşmazlık yaşamaya devam ettiği bir sınırdır. BAE'nin toplam yüzölçümü yaklaşık 77.700 kilometrekaredir. Basra Körfezi'ndeki bazı adalar üzerindeki ihtilaflı hak iddiaları, bu adaların çoğunun büyüklüğü hakkında kesin bilgi olmaması ve özellikle Suudi Arabistan ile olan kara sınırlarının çoğunun sınırlandırılmamış olması nedeniyle ülkenin tam büyüklüğü bilinmemektedir. En büyük emirlik olan Abu Dabi, BAE'nin toplam alanının yüzde 87'sini (67.340 kilometrekare) oluşturmaktadır. En küçük emirlik olan Acman ise sadece 259 kilometrekarelik bir alanı kaplamaktadır. BAE, Basra Körfezi'nin güney kıyısı boyunca 1.400 kilometreden fazla uzanmaktadır. Kıyıların çoğu iç kesimlere kadar uzanan tuz tavalarından oluşur. Körfezde çok sayıda ada bulunmaktadır ve bunlardan bazılarının mülkiyeti hem İran hem de Katar ile uluslararası anlaşmazlıklara

[211] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies,* s. 203-204.
[212] Etheredge (Ed.), a.g.e., s. 130-131.

konu olmuştur. Küçük adaların yanı sıra birçok mercan kayalığı ve değişken kum setleri de seyrüsefer için tehdit oluşturmaktadır. Güçlü gelgitler ve zaman zaman yaşanan rüzgâr fırtınaları kıyıya yakın gemi hareketlerini daha da zorlaştırmaktadır.[213]

BAE ayrıca Al Batina sahili olarak bilinen Umman Körfezi boyunca yaklaşık 90 kilometre boyunca uzanmaktadır. Yer yer 2.500 metreye kadar yükselen Batı Al Hacer Dağları, Al Batinah sahilini BAE'nin geri kalanından ayırır. Musandam Yarımadası'nın Basra Körfezi kıyısındaki BAE-Umman sınırından başlayan Batı Al Hacer Dağları, güneydoğuya doğru yaklaşık 150 kilometre boyunca Umman Körfezi'ndeki en güneydeki BAE-Umman sınırına kadar uzanır. Bu dağ silsilesi Doğu Al-Hacer Dağları olarak Umman'a doğru 500 kilometreden fazla devam eder. Dağ yamaçları kıyıya doğru uzanma eğilimindedir. Bununla birlikte Umman Körfezi'nde Diba al Hisn, Kalba ve Khawr Fakkan'da küçük limanlar bulunmaktadır. Dağların kıyıya yaklaşmadığı Al Füceyre civarında kumlu plajlar vardır. Abu Dabi'nin güney ve batısında, geniş, inişli çıkışlı kum tepeleri Suudi Arabistan'ın Rub al Khali (Boş Bölge) bölgesiyle birleşmektedir. Abu Dabi'nin çöl alanı, kalıcı yerleşimler ve tarım için yeterli yeraltı suyuna sahip iki önemli vaha içermektedir. Geniş Al Liwa Vahası güneyde, Suudi Arabistan ile tanımlanmamış sınırın yakınındadır. Al Liwa Vahası'nın yaklaşık 200 kilometre kuzeydoğusunda ise Abu Dhabi-Umman sınırının her iki tarafında uzanan Al Buraymi Vahası yer almaktadır. Britanya, 1971'de bölgeden çekilmeden önce, federasyonun oluşumunu engelleyebilecek toprak anlaşmazlıklarını önlemek amacıyla yedi emirlik arasındaki iç sınırları çizmişti. Genel olarak emirliklerin yöneticileri İngiliz müdahalesini kabul etti, ancak Abu Dabi ile Dubai ve ayrıca Dubai ile Şârika arasındaki sınır anlaşmazlıkları durumunda, çelişkili iddialar BAE bağımsız hale gelene kadar çözülmemiştir. En karmaşık sınırlar, emirliklerden beşinin bir düzineden fazla bölge üzerinde yargı yetkisine itiraz ettiği Batı Al Hacer Dağları'ndaydı. BAE'nin iklimi genel olarak sıcak ve kuraktır. En sıcak aylar, kıyı ovasında ortalama maksimum sıcaklığın 48°C'nin üzerine çıktığı Temmuz ve Ağustos aylarıdır. Batı Al Hacer Dağları'nda, artan rakımın bir sonucu olarak sıcaklıklar oldukça soğuktur. Ocak ve Şubat aylarında ortalama minimum sıcaklıklar 10°C ile 14°C arasındadır. Yaz aylarının sonlarında, Şarkî olarak bilinen nemli güneydoğu rüzgârı kıyı bölgesini özellikle rahatsız edici hale getiriyor. Kıyı bölgelerinde ortalama yıllık yağış miktarı 120 milimetreden azdır, ancak bazı dağlık bölgelerde yıllık yağış miktarı genellikle 350 milimetreye ulaşır. Kıyı

[213] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, s. 204.

bölgesindeki yağmurlar kısa süreli yağar, yaz aylarında sağanak yağmurlar yağar ve bazen kuru vadi yataklarında su baskınlarına neden olur. Bölge zaman zaman şiddetli toz fırtınalarına maruz kalmakta ve bu da görüş mesafesini ciddi ölçüde azaltabilmektedir.[214]

2.9.8. Umman

Umman Sultanlığı'nın büyük bir kısmı Hint Okyanusu ve Umman Denizi'nin güney kıyısı boyunca uzanır ve küçük, müstakil bir kısmı Hürmüz Boğazı ve Körfez sınırındadır. Nüfusun çoğunluğu yağışın fazla olduğu dağlık bölgelerde yaşar. Umman'ın kıyı bölgesi kuraktır ve çoğu insan yeterli miktarda yağış alan dağlık iç bölgelerde yaşamaktadır. Başkent Maskat (900.000 nüfus) uzun zamandır Orta Doğu ile Güney Asya arasındaki ticarette hayati bir liman olmuştur. Ham petrol şu anda Umman'ın ihracatının neredeyse tamamını sağlıyor ancak ulaşılması en kolay petrolün hâlihazırda kullanıma sunulması nedeniyle üretim 1997'den bu yana düşmektedir. Ülkenin, Körfez ülkeleri tarafından üretilen petrolün büyük kısmının taşındığı Hürmüz Boğazı üzerindeki stratejik konumu, onu, başta tarihi bağları bulunan İngiltere ve ABD olmak üzere sanayileşmiş ülkeler için endişe konusu haline getiriyor. Bu Batılı güçler, Körfez bölgesinden devam eden petrol akışını tehdit eden herhangi bir askeri acil durum durumunda Umman'daki üs tesislerine erişim hakkına sahiptir. Müttefik kuvvetler, Umman'ın 1991 Körfez Savaşı'nda Irak'a karşı Birleşmiş Milletler koalisyonuna katılmasının ardından ve yine 2003'te ABD liderliğindeki Irak işgalinde bu üsleri kullanmıştır.[215]

Umman, Arap Yarımadası'nın güneydoğu çeyreğinde yer alır ve resmi tahminlere göre toplam yüzölçümü yaklaşık 300.000 kilometrekaredir. Arazi alanı çeşitli topoğrafik özelliklerden oluşur: çölle kaplı düz veya engebeli arazi, kara kütlesinin yüzde 82'sini oluşturur; dağ sıraları, yüzde 15'ini ve kıyı ovası, yüzde 3'ünü oluşturmaktadır. Umman Körfezi, Umman Denizi ve Suudi Arabistan'ın Rub al Khali (Boş Bölge) ile çevrili olan sultanlık, Umman'ın izolasyonuna katkıda bulunmuştur. Tarihsel olarak ülkenin dünyanın geri kalanıyla teması sadece yabancı topraklara erişim sağlamakla kalmayıp aynı zamanda Umman'ın kıyı kentlerini birbirine bağlayan deniz yoluyla olmuştur. Modern çöl taşımacılığıyla bile geçilmesi zor olan Rub al Khali,

[214] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, s. 207-208.
[215] Hobbs, a.g.e., s. 262.

sultanlık ile Arabistan'ın iç kesimleri arasında bir bariyer oluşturmuştur. Musandam Yarımadası'ndan Umman'ın en doğu noktasındaki Sur şehrine kadar kıyı ile çöl arasında bir kuşak oluşturan Al Hacer Dağları da başka bir engel oluşturmuştur. Bu coğrafi engeller Umman'ın iç kesimlerini yabancı askeri saldırılardan uzak tutmuştur. Doğal özellikler ülkeyi yedi farklı bölgeye ayırmaktadır: bunlar, Kuzey Musandam Yarımadası'nı içeren Ruus al Jibal; Al Batinah kıyı ovası; Muscat-Matrah kıyı bölgesi; Aljabal al Akhdar'ın (Yeşil Dağ) dağ eteklerini ve çöl kenarlarını kapsayan Umman'ın iç kısmı; Dhofar'a kadar güneydeki çorak kıyı şeridi; güneydeki Dhofar bölgesi; ve Masirah açık deniz adasıdır. En kuzeydeki bölge olan Ruus al Jibal, Musandam Yarımadası'ndan Hisn Diba'daki Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) sınırına kadar uzanır. Basra Körfezi'ni Umman Körfezi'ne bağlayan Hürmüz Boğazı ile sınır komşusudur ve BAE'ye ait bir toprak şeridi ile sultanlığın geri kalanından ayrılmıştır. Bu bölge, Batı Al Hacer Dağları'nın en kuzey ucunu oluşturan alçak dağlardan oluşmaktadır. Elphinstone (Khawr ash Shamm) ve Malcom (Ghubbat al Ghazirah) adlı iki giriş, kıyı şeridini Hürmüz Boğazı'ndan yaklaşık üçte biri kadar ayırır ve bir noktada sadece birkaç yüz metre kara ile ayrılmaktadır. Kıyı şeridi son derece engebelidir ve 16 kilometre uzunluğunda ve 1.000 ila 1.250 metre yüksekliğindeki uçurumlarla çevrili Elphinstone Girişi sık sık Norveç'teki fiyortlarla karşılaştırılmıştır. Ruus el Cibal'i Umman'ın geri kalanından ayıran BAE toprakları neredeyse güneydeki sahil kasabası Şinas'a kadar uzanmaktadır. Al Batinah olarak bilinen dar, iyi nüfuslu bir kıyı ovası, sultanlığa yeniden girilen noktadan yaklaşık 140 kilometre güneydoğudaki As Sib kasabasına kadar uzanır. Ovalar boyunca, üst kısımlarında yoğun nüfus bulunan bir dizi vadi, Batı Al Hacer Dağları'ndan güneye doğru iner. Kuyular ve bir yeraltı kanal (falaj) sistemi tarafından sulanan bir vahalar şeridi, ovanın uzunluğu boyunca, yaklaşık on kilometre içeriye doğru uzanır. As Sib'in güneyinde kıyı karakter değiştirir. As Sib'den Ras al Hadd'a kadar yaklaşık 175 kilometre boyunca çoraktır ve neredeyse tüm uzunluğu boyunca uçurumlarla sınırlanmıştır; ekim yapılmaz ve çok az yerleşim yeri vardır. Bu kıyıdaki derin sular seyrüseferi nispeten kolaylaştırsa da çok az doğal liman ya da güvenli demirleme yeri vardır. En iyi iki liman, yüzyıllar önce şehirlerin büyümesini kolaylaştıran doğal limanların bulunduğu Muskat ve Matrah'tadır.[216]

Kıyı bölgelerinin batısında orta Umman'ın yaylaları yer almaktadır. Al Hajar Dağları iki sıra oluşturur: Batı Al Hacer Dağları ve Doğu Al Hajar Dağları. Dağlar,

[216] Metz (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies*, s. 259-261.

Maskat ile iç kesimler arasındaki geleneksel rotayı oluşturan bir vadi olan Wadi Samail (dağ bölgesindeki en büyük vadi) tarafından bölünmüştür. Ortalama yükseklik yaklaşık 1.200 metredir, ancak ayrı bir alan olarak kabul edilen ancak aslında Batı Al Hacer Dağları'nın bir parçası olan Al Jabal al Akhdar olarak bilinen yüksek sırtın zirveleri bazı yerlerde 3.000 metreden daha yüksektir. Al Jabal al Akhdar, eşsiz bir yaban keçisi türünün tek yuvasıdır. Batı Al Hacer Dağları'nın arkasında, Rub al Khali'nin yanal sıradağları ile ayrılan iki iç bölge, Az Zahirah ve iç Umman bulunmaktadır. Doğu Al Hacer Dağları'na bitişik olan Ash Şarkiya ve Jalan kumlu bölgeleri de çöle sınırdır. Jalan'dan Ras Naws'a kadar uzanan ıssız kıyı şeridinin belirli bir adı yoktur. Alçak tepeler ve çorak araziler uzun mesafeler boyunca denizle buluşur. Bu kıyının ortasında ve kıyıdan yaklaşık 15 kilometre açıkta çorak Masirah adası yer alır. Yaklaşık 75 boyunca uzanan ada, Umman Denizi'nden Umman Körfezi'ne giriş noktasının yakınında stratejik bir konuma sahiptir. Konumu nedeniyle, 1980 yılında Amerika Birleşik Devletleri ve Umman arasında imzalanan ve en son 1990 yılında yenilenen bir erişim anlaşmasının ardından, önce İngilizler ve daha sonra Amerika Birleşik Devletleri tarafından kullanılan askeri tesislerin bulunduğu yer haline gelmiştir. Umman nüfusunun yarısından fazlasını Araplar oluşturmaktadır. Buna ek olarak, son birkaç yüzyılda İran ve Pakistan'dan Umman'a göç eden çok sayıda etnik Beluç da ülkede, özellikle de Al Batinah'ta yaşamaktadır. Muskat-Matrah kentsel bölgesinde uzun zamandır önemli sayıda etnik Fars ve Güney Asya kökenli tüccar bulunmaktadır.[217]

2.10. Hürmüz Boğazı Bölgesinde Meydana Gelen Savaşlar

2.10.1. İran-Irak Savaşı

1979 yılında, Ayetullah Humeyni'nin düşüncelerinden ilham alan bir halk hareketi ile İran şahı devrilmiştir. Bu devrimden sonra kurulan İran İslam Cumhuriyeti yönetimi, Ortadoğu genelinde İslami devrim çağrıları yapıyordu. İran ve Irak arasındaki anlaşmazlıklar, eski Arap ve Pers uygarlıkları arasındaki kültürel çekişmelerden, sınır ve seyrüsefer haklarına, kamusal hayatta milliyetçilik ve dinin rolü üzerine farklı yorumlara kadar uzanmaktaydı.[218]

[217] Etheredge (Ed.), a.g.e., s. 78-79.
[218] William L. Cleveland, *Modern Ortadoğu Tarihi,* Mehmet Harmancı (çev.), İstanbul: Agora Kitaplığı, 2008, s. 460.

Humeyni sözünü yerine getirmiş ve Kasım 1979 ve Şubat 1980'de petrol zengini Suudi eyaleti Hasa'nın Şii kasabalarında onlarca kişinin ölümüne yol açan geniş çaplı ayaklanmalar patlak vermiştir. Benzer karışıklıklar 1979-80 yılları arasında Bahreyn'de de meydana gelirken, Kuveyt sürekli bir terörist ve yıkıcı kampanyanın hedefi olmuştur. Yine de yıkıcı çabaların ana itici gücü Irak'a yönelikti. Bunun iki temel nedeni vardı. Birincisi, Şiiler Irak'ın toplam nüfusunun yaklaşık yüzde 60'ını oluşturuyordu ve üçte birinden daha az olan Sünni azınlığın uzun süredir kendilerine karşı uyguladığı ayrımcılığa derinden içerliyorlardı; Tahran'daki devrimci rejim, bu Şii topluluğun İran örneğini taklit ederek Sünni hükümete karşı ayaklanacağına dair umutlar besleyebilirdi. İkinci olarak, Irak'ın Körfez'deki en büyük ve en güçlü Arap devleti olarak konumu göz önüne alındığında, devrimci rejim tarafından İran'ın bölgesel hegemonya arayışının önündeki ana engel olarak görülüyordu. Haziran 1979'da devrimci rejim Irak halkını ayaklanmaya ve 1968 yazından beri Irak'ı yöneten laik Baas rejimini devirmeye çağırmaya başladı. Birkaç ay sonra Tahran, Iraklı Kürtlere (1975'te askıya alınan) desteğini yeniden başlatarak, 1975 Cezayir Anlaşmasını ihlal ediyordu. Irak'taki yeraltı Şii hareketlerine yardım sağlayarak ve önde gelen Iraklı yetkililere karşı terörist saldırılar başlatarak kampanyasını tırmandırmıştır. Bu saldırılar, 1 Nisan 1980'de Irak Başbakan Yardımcısı Tarık Aziz'in Bağdat'ta halka açık bir konuşma yaptığı sırada hayatına yönelik başarısız bir suikast girişimiyle zirveye ulaşmıştır.[219]

17 Eylül 1980'de Saddam Hüseyin, Cezayir Anlaşması'nı geçersiz ve hükümsüz ilan ederek kınamış ayrıca dünyaya "Şattülarap suyolunun yasal statüsünün tarihsel olarak her zaman olduğu ve hiçbir zaman vazgeçilmemesi gereken haline, yani Irak'ın tam egemenlikten kaynaklanan tüm haklardan yararlanmasına izin veren bir Arap nehrine geri dönmesi gerektiğini" duyurmuştur. Buna göre Şattülarap sınırı artık nehrin ortasından değil, doğu kıyısından geçecekti. Irak diktatörü bu açıklamasıyla kendisini İran'la savaştan ayıran son çizgiyi de aşmış oldu. İran hükümetini nehrin yeni statüsünü onaylamak üzere müzakerelere davet etmiştir. Gizliden gizliye, ordusunun zayıflığının farkında olan İran rejiminin müzakereleri kabul edeceğini, pes edeceğini ve Cezayir Anlaşması'nın Irak'taki intikamı olacak adaletsiz bir anlaşmaya tabi olmayı kabul edeceğini ummuştur.[220]

[219] Efraim Karsh, *The Iran-Iraq War 1980-1988*, Oxford: Osprey Publishing, 2002, s. 12-13.
[220] Pierre Razoux, *The Iran-Iraq War,* Nicholas Elliott (çev.) London: The Belknap Press of Harvard University Press, 2015, s. 13.

22 Eylül 1980'de Saddam Hüseyin, İran'ı işgal etmek gibi feci bir karar almıştır. Devam eden sınır çatışmaları, İran'ın propaganda kampanyaları ve Saddam'ın fırsatçılığı sonunda Iraklı diktatörün modern Ortadoğu tarihindeki en uzun çatışmalardan birini kışkırtmasına yol açmıştır. Irak'ın işgali başlangıçta etkileyici kazanımlar elde etmiş; İran'ın Hürremşehr şehri düşmüş ve önemli sanayi şehirleri Abadan ve Ahvaz kuşatılmış ve izole edilmiştir. Saddam gösterişli bir şekilde "gasp edilen her karış toprak yeniden Arap kontrolüne geçene kadar" savaşma arzusunu ilan etmiş ve petrol zengini Huzistan vilayeti üzerinde üstü kapalı bir iddiada bulunmuştur. Bununla birlikte, Saddam'ın hırsları askeri zekâsının önüne geçmiştir çünkü kuvvetleri kısa süre içinde kötü planlama ve beklenmedik derecede sert İran direnişinden kaynaklanan lojistik zorluklarla karşılaşmıştır.[221]

Savaşın ilk ayında, Irak kuzeyden güneye 600 kilometrelik bir hatta İran topraklarının 26 bin kilometre karelik bir kısmını ele geçirmiştir. Ancak, Irak'ın kayıpları beklenenden fazlaydı ve İran'ın direnişi de umulandan güçlüydü. Saddam Hüseyin, işgalin İran halkı üzerindeki etkisini doğru hesaplayamamıştı. Halk, Humeyni rejiminin aleyhine dönmek yerine onu desteklemiş, hükümetin ilk yenilgilerini atlatarak bir karşı saldırı için yeniden toparlanmasını sağlamıştır. Ayrıca, Şah döneminde toplanan silahlar birçok açıdan Irak silahlarından daha üstündü ve İran silahlı kuvvetleri, devrim karmaşasında tahmin edilenden daha güçlüydü. İran, Kasım 1981 ile Mayıs 1982 arasında düzenlediği karşı saldırılarla Irak birliklerini sınırın ötesine itmiş ve Irak'ı savunmaya mecbur etmiştir. Bunu takip eden altı yıl boyunca savaş, genellikle Irak topraklarında sürmüş, 1982'den 1988'e kadar olan dönemde savaş, sıkıcı bir misilleme mücadelesi şeklinde devam etmiştir.[222]

İran'ın 598 sayılı BM kararını tam olarak hangi noktada kabul etmeye karar verdiğini belirlemek zordur. Temmuz 1988'de bir İran uçağının ABD donanmasına ait bir gemi tarafından kazara düşürülmesi Ayetullah Humeyni'yi savaşı sona erdirme zamanının geldiğine ikna eden katalizör olmuş gibi görünüyor. Uçağın düşürülmesi Humeyni'yi ve devletin önde gelen üyelerini, İran'ı ABD askeri gücünün demir yumruğuyla doğrudan karşı karşıya getirebilecek uğursuz bir Amerikan komplosunun gelişmekte olduğuna ikna etmiş gibi görünüyor. Şüphesiz İran uzun zamandır çatışmanın uluslararası bir hale gelmesinden korkuyordu ama şimdi Saddam'ın İran'ı

[221] Ray Takeyh, "*The Iran-Iraq War: A Reassessment" Middle East Journal,* 2010, C.64, No.3 s. 366.
[222] Cleveland, a.g.e., s. 461-462.

fethetmedeki yetersizliği nedeniyle ABD'nin bu işi kendi başına bitirmeye karar verdiğini hissediyordu. Rafsancani, "Küresel Küstahlığın zaferimizi engellemeye karar verdiği çok açık" uyarısında bulunmuştur. Etkili bir gazete komplo temasını vurgulayarak "Bu hiçbir şekilde bir kaza değildi ve bize göre bu bir bildiridir" demiştir. Basra Körfezi'nde ABD ile devam eden çatışmaların hemen ardından gelen bu uçak olayı, diğer olaylarla birlikte İran'a karşı yeni ve daha güçlü bir Amerikan askeri kampanyasının başlangıcı olarak görülmüştür. Savaşın sona ermesini kolaylaştıran bir diğer faktör de Irak'ın ısrarla kimyasal silah kullanmasıydı. Halepçe kentindeki Kürt nüfusa karşı ayrım gözetmeksizin kimyasal madde kullanılması Tahran'da büyük tedirginliğe neden olmuştur. Yönetici seçkinler arasında benzer önlemlerin İran'ın kent merkezlerine karşı da kullanılabileceğine dair yaygın bir korku vardı. Rafsancani, "Iraklılar sürekli kimyasal silah kullanıyordu ve bunun bir örneği de insanların sonbahar yaprakları gibi düştüğü Halepçe'ydi. Benzer suçların Tebriz ve Kirmanşah gibi şehirlerimize karşı işlenmesi halinde bunun büyük bir olay olacağını düşündük." İran'ın çeşitli saldırılarını başarıyla etkisiz hale getiren Irak'ın kimyasal silah saldırıları, çatışmanın sona erdirilmesi kararında etkili olmuştur.[223]

Birleşmiş Milletler himayesindeki ateşkes, 20 Ağustos 1988'de yürürlüğe girerek uzun süren savaşı sona erdirmiştir. Her iki taraf da amaçlarına ulaşamamıştı. Saddam Hüseyin'in saldırısı, İran hükümetini devirmeyi hedeflerken aksine güçlendirmişti. Ayetullah Humeyni ise Saddam Hüseyin'in iktidarda kaldığı sürece İran'ın bir ateşkesi kabul etmeyeceği sözünü geri almak zorunda kalmıştı. Sınır meselesi ise, Saddam Hüseyin'in on yıl önce yırttığı Cezayir Anlaşmasının yeniden yürürlüğe girmesini teklif etmesine kadar çözülmeden kalmıştı. Sonuç olarak, görünürde hiçbir şey değişmemişti.[224]

2.10.2. Tanker Savaşları

1984 yılının şubat ayına gelindiğinde İran'ın askeri ilerlemesi durmuştur. Karada kilitlenen çatışmalar, Mart 1984'ten itibaren Basra Körfezi'ne yayılmıştır. Petrol ihracatında sorun yaşayan Irak, İran'ın petrol ihracatını engellemek için Basra Körfezi'ndeki İran tankerlerine saldırmıştır. İran da buna karşılık olarak Irak'a petrol ihracatında yardımcı olan Körfez ülkelerinin tankerlerini hedef almıştır. Bu tanker

[223] Takeyh, a.g.m., s. 381-382.
[224] Cleveland, a.g.e., s. 464.

savaşları dört yıl sürmüş ve taraflara milyarlarca dolar zarar vermesine rağmen savaşın sonucunu değiştirmemiştir. Sadece İran ve Irak değil, tüm Körfez ülkeleri bu savaş nedeniyle ekonomik zarar görmüştür. Düşen petrol fiyatlarıyla birlikte, petrol zengini Körfez ülkeleri 1990'lara borçlu girmiş: 1991'de Körfez ülkelerinin toplam dış borcu 56,8 milyar dolara ulaşmıştır ve bu borcun 29 milyar doları, Irak'a en çok destek veren Suudi Arabistan'a aitti.[225]

2.10.3. I. Körfez Savaşı (1991)

O dönemin Kuveyt Emiri Şeyh Cabir El Ahmet El Sabah, Irak-İran Savaşı esnasında rejimine tehdit olarak gördüğü İran'a karşı Saddam'a milyarlarca dolar kredi vermiştir. Savaş bittikten sonra ise Saddam, tüm Sünniler adına savaştığını ileri sürerek El Sabah ailesinden bu borcu silmelerini talep etmiştir. Kuveyt Emiri bu talebi reddedince, kendini bir savaşın içinde bulmuştur. Saddam, 2 Ağustos 1990'da Kuveyt'e girmiş, 8 Ağustos'ta bu ülkeyi ilhak ettiğini ve 28 Ağustos'ta Kuveyt'i 19. vilayet olarak ilan ettiğini duyurmuştur.[226]

Kuveyt'in ilhakı Irak'ın en acil ekonomik sorunlarını çözecekti: Körfez'e ulaşımı sağlanacak, Kuveyt'e borcu ödenmeyecek, yeniden yapılanma ve asker harcamalar için gerekli fon elde edilecekti. Irak ve Kuveyt birlikte dünyanın petrol rezervinin yüzde 20'sine sahiptiler ki, bu da yeni, büyük Irak'a petrol sanayi içinde büyük etkinlik sağlayacaktı. Ancak Irak, aynı zamanda büyük bir askeri güçtü ve muhtemel ekonomik gücüyle birleştiği zaman Basra Körfezi'ne hâkim olacak, petrol üreten ülkelerin petrol politikalarını o belirleyecekti. Ancak Washington, Hüseyin'in petrol üreten Körfez'e hâkim olması ihtimali karşısında dehşete düşmüştü ve Kuveyt'in işgalinin hemen ardından müdahale etmekte gecikmedi. Amerika'nın askeri tepkisinin ilk aşaması savunmaya yönelikti; Suudi Arabistan'ı Irak saldırılarından korumayı üstlenmişti. Devrin bazı politikacıları, Irak'ın Kuveyt'i işgalini Suudi Arabistan'a saldırısının başlangıcı sayıyorlardı ve Suudi ordusunun, silahlanmaya milyarlarca dolar harcamış olmasına rağmen, daha büyük ve daha deneyimli Irak ordusu karşısında tutunamayacağı apaçıktı. Bu yüzden Suudi hükümeti, ABD'ye resmen başvurarak krallığın savunulması için asker göndermesini istedi. Bu noktada Çöl Kalkanı Operasyonu devreye girdi ve 1990 Ekim ayına kadar 200 bin Amerikan askeri Suudi Arabistan'da konuşlandırıldı. Bu

[225] Birol Başkan, "Körfez'in İran Sorunu: Güvenlik İkileminde Çoklu İlişkiler", *Akademik Ortadoğu Dergisi*, s. 49.
[226] Emine Zeynep Daban ve Cihan Daban, "Saddam Hüseyin Dönemi Irak Dış Politikası: Irak-İran Savaşı, Kuveyt'in İşgali ve ABD'nin Irak'a Müdahalesi", *Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 2018, C.2, No.1, s. 97.

arada Bush yönetimi, Irak'a karşı uluslararası bir koalisyon oluşturmaya başladı. BM Güvenlik Konseyi aracılığıyla çalışarak Irak'ın Kuveyt'ten çekilmesini isteyen kararlar çıkarttı; Irak'a ve Kuveyt'e girip çıkan bütün mallara ambargo koydurttu. İngiltere, Fransa, İtalya, Hollanda ve Kanada, Çöl Kalkanı Operasyonu'na asker tahsis ettiler. Sovyetler Birliği de Soğuk Savaş sonrası diplomasisinin bir göstergesi olarak Irak'a yöneltilen uluslararası eleştirilere katılmış ve Bağdat'a silah sevkiyatını durdurmuştur.[227]

Birleşmiş Milletler (BM), 2 Ağustos'ta Irak'ın acilen Kuveyt'ten çekilmesini talep etmiş ve bu amaçla 660 sayılı kararı almıştır. Devamında, 6 Ağustos'ta ekonomik yaptırımlar getiren 661 sayılı kararı uygulayacağını açıklamıştır. 25 Ağustos'ta gemilere yönelik deniz ablukasını içeren 665 sayılı kararı ve tüm ekonomik yaptırımların BM Güvenlik Konseyi denetiminde olduğunu belirten 666 sayılı kararı kabul etmiştir. Ardından, 670 sayılı kararla hava ablukası uygulamasını başlatmıştır. Bu kararların ardından, 29 Kasım 1990'da hukuksal dayanağı tartışmalı olan 678 sayılı kararı alarak, Irak'a BM kararlarına uyması için 15 Ocak 1991'e kadar süre tanımıştır. Irak bu karara uymadığı takdirde, BM Antlaşması'nın 7. Bölümü dikkate alınarak, Uluslararası Barış ve Güvenliği yeniden sağlamak amacıyla kuvvet kullanımı yapılacaktır. Bu önemli karar sonrası Saddam yönetimiyle görüşmeler gerçekleştirilmiş, ancak bu görüşmelerden olumlu bir sonuç elde edilememiştir.[228]

Birleşmiş Milletler'in belirlediği 15 Ocak 1991 tarihine kadar Iraklılar Kuveyt'ten çekilmemişti. 16 Ocak'ta Irak'a karşı hava saldırıları başlamıştır. Koalisyon güçleri, peş peşe kırk iki gün ve gece boyunca Irak'ı askeri tarihin en yoğun bombardımanına maruz bıraktılar. Bombalama kampanyası başlangıçta askeri hedeflere odaklanmış, ancak daha sonra elektrik santralleri, iletişim merkezleri, su yolları, otoyollar, köprüler ve demiryolları gibi sivil yaşam için kritik öneme sahip altyapılar da vurulmuştur. Irak'ın tüm altyapısı çökertildi. Kuveyt'teki Irak birlikleri de bombalandığı için Kuveyt'teki tesisler de büyük zarar görmüştür.[229]

3 Nisan 1991'de BM Güvenlik Konseyi'nin aldığı 687 sayılı kararla, Körfez Savaşı ateşkesinin koşulları belirlenmiştir. Bu koşullara göre Irak, Kuveyt'in tam egemenlik hakkını kabul etmiş ve sahip olduğu biyolojik, nükleer ve kimyasal silahlardan vazgeçmiştir. Ayrıca, uzun menzilli füzelerin imha edilmesini de kabul

[227] Cleveland, a.g.e., s. 527-528.
[228] Daban vd., a.g.m., s. 98.
[229] Cleveland, a.g.e., s. 531.

etmiştir. Bu füzelerin denetlenmesi amacıyla, Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı ve BM tarafından oluşturulacak bir komisyonun ortak çalışmaları da kararlaştırılmıştır.[230]

2.11. İran'ın Hürmüz Boğazı'ndaki Askeri Kapasitesi

İran, Körfez'de, düşük seviyeli yıpratma savaşları da dâhil olmak üzere çok çeşitli asimetrik savaşlarda komşularına meydan okuyabilecek geniş bir alışılmadık güçler karışımı oluşturmuştur. Bunlar arasında düzenli kuvvetler ve Devrim Muhafızları'ndaki geniş bir yelpazedeki unsurların yanı sıra İstihbarat Bakanlığı'ndaki bazı unsurlar yer alıyor. İstihbarat Bakanlığı, 2006 yılında yaklaşık 15.000 sivil personel çalıştırıyordu. Başlıca görevleri arasında Orta Doğu ve Orta Asya'da istihbarat toplama ve operasyonların yanı sıra iç istihbarat ve din adamlarının ve hükümet yetkililerinin izlenmesinin yanı sıra İslam Cumhuriyeti'ne karşı komploların önlenmesine yönelik çalışmalar yer alıyordu. İran Hava kuvvetleri her türlü görevde savunmasız olmaya devam ediyor ancak İran üsleri, sensör kapsama alanı ve karadan havaya füze kapsama alanı yakınında hava savunması daha iyi durumda. Deniz kuvvetleri arasında, Körfez dışında hareket eden gemileri taciz edebilen veya engellemeye çalışabilen üç tane kilo sınıfı denizaltısı, mayın dökmek için ve serbest yüzen mayınları serbest bırakmak için kullanılabilecek gemiler ve çok çeşitli mayınlar yer alıyor. Bunlar aynı zamanda, her biri 2-4 CSS-N-4/YJ-1/ "Sardine" gemisavar füzesine sahip 11 Fransız tasarımı Kaman sınıfı füze devriye botu da dâhil olmak üzere yaklaşık 140 hafif devriye ve kıyı savaşçısını içeriyor. Bunlar, 42 ila 50 kilometre menzile sahip, 165 kilogram savaş başlığına sahip, aktif radarlı, deniz sathına yakın seyreden, katı yakıtlı füzelerdir ve sivil gemileri, tankerleri ve açık deniz tesislerini taciz etmenin yanı sıra donanma gemilerine saldırmak için de kullanılabilir. İran'ın Rusya ve Çin tarafından sağlanan çok daha gelişmiş füzeleri de olabilir ve kendi gelişmiş gemisavar ve sabit hedefli füzelerini geliştirdiği iddia edilebilir.[231]

2.11.1. Basra Körfezinde İran Tehdidi

İran, 2006 baharında bu tür güçler için daha gelişmiş silahlar denediğini iddia etmişti. Bunlar arasında, yüzey savaşçılarının yanı sıra İran Devrim Muhafızları Ordusunda görevli Tuğamiral Ali Fadavi'nin hiçbir düşman savaş gemisinin tespit edemeyeceği ve "hiçbir savaş gemisinin onun yüksek hızı nedeniyle kaçamayacağını"

[230] Tayyar Arı, *Irak, İran, ABD ve Petrol,* Alfa Yayınları, 2. Basım, İstanbul: 2007, s. 525.
[231] Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", s. 4-5.

iddia ettiği denizaltılardan ateşlenebilen ve sonardan kaçan gemisavar füzesi de vardı. İran ayrıca, radar ve füzesavar füzelerinden kaçabileceğini iddia ettiği "büyük gemilere ve denizaltılara" saldırmak için çok büyük savaş başlığına ve son derece yüksek hıza sahip Kowsar adlı yeni bir füzeyi test ettiğini de iddia etti. Bu tür testler gerçek olsa da İran geçmişte silah geliştirmeleriyle ilgili o kadar çok abartılı iddialarda bulundu ki, bu iddialar gerçek dünya yetenekleri ciddi olmaktan ziyade ABD askeri eylemini caydırmak ve İran halkına güven vermek için tasarlanmış gibi görünüyor. Bu eylemleri, 2006 yazının sonlarında denizaltından fırlatılan yeni gemi savar füzeleri test ederek takip etti. İran Devrim Muhafızları Ordusunda çok sayıda Boghammar yüksek hızlı devriye botu var ve diğer devriye botları geri tepmesiz silahlar, roketatarlar, taşınabilir karadan havaya füzeler ve anti-zırh güdümlü silahlara sahip. Devrim Muhafızları Ordusu, mayın döşeme ve açık deniz tesislerine baskınlar da dâhil olmak üzere çeşitli tatbikatlarda alışılmadık operasyonlarda rutin olarak küçük sivil gemileri ve gemileri kullanıyor. Bu gücün Bendar Abbas ve Hürremşehr'de, Larak, Abu Musa, Al Farsiyah ve Sirri adalarında ve Halul petrol platformunda tesisleri vardır. İran'ın Bendar Abbas, Buşehr, Harg Adası, Bendar Enzeli, Bender İmam Humeyni, Bender Mahşehr ve Çabahar'daki ana deniz üslerindeki ek tesislerden yararlanabilir. Bu kuvvetler hızla dağılabilir ve mağaralara ve sertleşmiş mevzilere sığınabilir. Küçük gemilerin normal deniz koşullarında bile çoğu radarla tespit edilmesi çok zordur ve sivil gemiler kolaylıkla bayrak değiştirip ticari trafiğe karışabilir.[232]

Bu hafif deniz kuvvetleri, Basra Körfezi ve Umman Körfezi'ndeki petrol ve gemicilik trafiğini tehdit etme, önemli açık deniz tesislerine baskın yapma ve Körfez kıyısındaki hedeflere baskınlar düzenleme potansiyel yetenekleri nedeniyle özel bir öneme sahiptir. Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi ülkeleri, tuzdan arındırma ve kıyı enerji tesislerine yönelik her türlü saldırıya ve enerji tesisleri ile elektrik şebekelerindeki kritik yüksek kapasiteli, uzun teslim süresine sahip yedek parçalara yönelik hassas saldırılara karşı son derece savunmasızdır. Bu savunmasızlık, İran'ın, Devrim Muhafızları "intihar" uçakları, gelecekteki İnsansız Hava Araçları ve hassas seyir füzeleri kullanarak hassas silahlarla sürpriz bir baskınla çok başarılı hava saldırıları gerçekleştirmesine de olanak tanıyabilir. İran Devrim Muhafızları ve/veya Özel Kuvvetler ile Güney Körfez topraklarının derinliklerine inen kıyı baskınları düzenlemesi de mümkündür. İran, tüm bu varlıklarını feda etmeye, büyük misillemelere

[232] Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", s. 5.

maruz kalmaya ve potansiyel olarak kendi petrol tesislerinin ve ihracat gelirlerinin çoğunu kaybetmeye istekli olsa bile, birkaç günden iki haftaya kadar bir süreden daha fazla Körfez'i kapatamaz. Kronikleşmiş olan ekonominin kötü yönetimi, onu birkaç rafineriye, ürün ve gıda ithalatına aşırı derecede bağımlı hale getirdi. Böyle bir "savaştan" kazandığından çok daha fazlasını kaybedeceği neredeyse kesindir. Uluslararası Enerji Ajansı'nın son araştırmasına göre, mevcut ve Körfez üzerinden gelecekteki petrol ihracatı trafiğinin hacmi istikrarlı bir şekilde artıyor ve önümüzdeki yıllarda istikrarlı bir şekilde büyüyecek küresel stratejik öneme sahip bir hedef sunuyor.[233]

İran'ın deniz yetenekleri, silahlı kuvvetlerinin iki ana kolu arasında bölünmüş durumdadır: İran İslam Cumhuriyeti Donanması ve İran Devrim Muhafızları Donanması. İran İslam Cumhuriyeti Donanması, altı Korvet sınıfı (yani hafif fırkateyn) gemi gibi daha büyük kıyı savaş gemilerini kontrol ediyor. Aynı zamanda İran'ın 1990'larda Rusya'dan satın aldığı üç Kilo sınıfı denizaltıyı da işletiyor. Siyasi açıdan daha güçlü olan İran Devrim Muhafızları Donanması, İran'ın muhafazakârlarıyla müttefik olarak kabul edilen ve iç güvenlikte ve Orta Doğu'daki İran yanlısı hareketlere destekte rol oynayan İran Devrim Muhafızları Ordusu'nun bir koludur. İran İslam Cumhuriyeti Donanması, daha büyük gemileriyle Umman Körfezi'nin daha açık sularında devriye gezmek üzere görevlendirildi; İran Devrim Muhafızları Donanması, hafif filosuyla Hürmüz Boğazı ve Basra Körfezi'nin yakın sularında görevlendirildi. İran'ın, demirli mayınlar, MDM-3 gibi uçaklardan atılabilen gelişmiş mayınlar ve diğer türler de dâhil olmak üzere farklı türlerde 5.000 kadar mayına sahip olduğuna inanılıyor. Mayınların suya yerleştirildikten sonra tespit edilmesi ve temizlenmesi zor ve zaman alıcı bir iş olabilir. ABD ve koalisyon güçlerinin mayın temizleme operasyonlarını sürat tekneleri, mini denizaltılar ve kıyıya konuşlu seyir füzeleri gibi diğer İran kuvvetlerine karşı koymaya çalışırken gerçekleştirilirse daha zorlu hale gelebilir.[234]

Devrim Muhafızları Donanması, sahip olduğu küçük filosu ve 1988'de İran-Irak savaşının sona ermesinden bu yana geliştirdiği "sürü" gibi alışılmadık taktikleri nedeniyle "asimetrik savaş" açısından daha büyük bir tehdit olarak algılanıyor. Sürü, bir savaş gemisi veya petrol tankeri gibi gizli bir hedefe yaklaşmak ve saldırmak için farklı

[233] Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", s. 6.
[234] Katzman vd. a.g.m., s. 4-5.

üslerden fırlatılan düzinelerce, hatta yüzlerce seyir füzesi veya diğer silahlı küçük teknelerin konuşlandırılmasıyla karakterize edilir. Çok sayıda ABD'li gözlemci, özellikle Hürmüz Boğazı'nın nispeten yakın sınırları içinde bu tür taktiklerin kullanılmasından özellikle endişe duyuyor. Bu taktiği gerçekleştirmek için, diğerlerinin yanı sıra, Devrim Muhafızları Donanması birçok farklı sınıftan çok sayıda, genellikle daha küçük gemiyi kontrol ediyor. Bunlar arasında şunlar yer alıyor: 1990'larda satın alınan ve C-802 deniz sıyırma seyir füzeleriyle donatılmış, Çin tarafından tedarik edilen 10 Hudong sınıfı füze devriye botu; Yine Çin tarafından üretilen ve 2006 yılında teslim alınan 9 adet C-14 füze botu; Çin yapımı başka bir tekne, seyir füzeleri ve torpidolarla silahlandırılabilen MK-13 devriye aracı; PEYKAAP adı verilen yaklaşık 40 İran yapımı devriye aracı ve 30-40 İsveç yapımı Boghammer hızlı devriye botu. İran'ın ayrıca İtalya'da tasarlanan (Fabio Buzzi Design) ancak İran'da üretilen belirtilmemiş sayıda küçük teknesi vardır. İran'ın üç adet Kilo sınıfı denizaltısından veya yaklaşık bir düzineye kadar mini veya cüce denizaltısından fırlatılan torpidolar, bir savaş gemisine potansiyel olarak yıkıcı hasar verebilir. İran'ın Rus yapımı Kilo sınıfı üç denizaltısını Hürmüz Boğazı'nın dışına yerleştirme kararı, gemilerin bir çatışma sırasında Umman Körfezi'nde faaliyet gösteren yüzey gemilerini tehdit etmek için kullanılacağını gösteriyor. Devrim Muhafızları Donanması, İran kıyılarına yerleştirilmiş çok sayıda CSS-C-2 "Seersucker" bataryası ile Çin yapımı C-801 ve C-802 gemisavar füzelerini kontrol ediyor. Bu füzeler İran kıyılarının herhangi bir yerine kolaylıkla konuşlandırılabilir. İran tarafından desteklenen ve silahlandırılan Lübnan Hizbullahı, C-802, 2006 İsrail-Hizbullah savaşında bir İsrail donanma gemisine ciddi hasar verdi.[235]

31 geminin battığı ve diğer 50 geminin de toplam kayıpla sonuçlandığı tanker savaşı, elbette İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana ticari gemilerin ve denizcilerin yaşadığı en büyük kayıptı. Çatışma sırasında Irak, saldırılarını büyük ölçüde İran savaş bölgesi içindeki İran bayraklı veya kiralık gemilere odaklarken, İran, çoğu kendisinin veya Irak'ın ilan ettiği askeri bölgelerin dışında bulunan 32'den fazla ülkenin gemisine saldırmıştır.[236]

İran İslam Cumhuriyeti Donanması, Batı'nın desteğine erişim olmaksızın, Batı yapımı eski gemileri sürdürmeye çalışmanın doğasında olan sorunlardan muzdariptir. İran İslam Cumhuriyeti Donanması'nın yüzey gemilerinin çoğu ABD, Fransız ve İngiliz

[235] Katzman vd., a.g.m., s. 5-6.
[236] Pham, a.g.m., s. 65-66.

tasarımlarının birleşimidir ve çoğu otuz yaşın üzerindedir. Bu gemileri yabancı gemi tamirhanelerine ya da bakım tesislerine gönderme olanağı bulunmayan İran, otuz yıl boyunca bu gemileri elinden geldiğince iyi durumda tutmak zorunda kaldı. İran İslam Cumhuriyeti Donanması'nın füze silahlı yüzey muharip gemilerinin yaklaşık yarısı maddi açıdan çok kötü durumda ve bu da onların hazırlık durumlarını ve operasyonel dayanıklılıklarını sınırlıyor. Teorik olarak gemisavar seyir füzeleri, İran anakarasına, adalara ve hatta petrol platformlarına yerleştirilebilecek çeşitli küçük mobil fırlatıcılar kullanılarak gemileri hedeflemek için kullanılabilir. İran rejimi, Saddam Hüseyin'e karşı savaş sırasında kullandığı kısa menzilli C-201 "İpekböceği" füzelerini 1990'ların ortalarından itibaren geliştirerek Çin'den C-801 ve C-802 füze sistemlerini ithal etti. Tahran'ın gemisavar seyir füzelerini Hürmüz Boğazı'ndaki gemilere karşı aynı şekilde kullanması akla yatkın olsa da ufuk ötesi tutarlı hedeflemenin zorluğunun dikkate alınması gerekiyor. Füze bataryalarını çalıştıran İran Devrim Muhafızları Donanması birimlerinin bu beceride ne ölçüde ustalaştığı, deniz analistleri camiasında hâlâ tartışılıyor. Dahası gemisavar füzelerin arazi takip yetenekleri bulunmadığından, bataryalarının boğaz sularına doğrudan ve engelsiz erişime sahip olacakları bir yere yerleştirilmesi gerekiyor, bu da onları ve operatörlerini saldırılara karşı savunmasız hale getiriyor. Belki de İran kuvvetlerinin oluşturduğu en korkutucu tehdit, İran Devrim Muhafızları Donanması'nın ya doğrudan satın alma yoluyla (yalnızca Çin gibi olağan askeri tedarikçilerinden değil aynı zamanda İtalya'nın Fabio Buzzi Design gibi sivil sürat teknesi üreticilerinden) ya da tersine mühendislik yoluyla elde ettiği geniş küçük tekne envanterini içermektedir. İran Devrim Muhafızları Donanması sadece gemilere sahip olmakla kalmıyor, aynı zamanda çok daha büyük savaş gemileri ve diğer gemiler etrafında agresif manevra yapma yeteneklerini defalarca sergileyen yüksek motivasyonlu savaşçılardan oluşan bir havuza da sahiptir.[237]

Irak'ın 1990'da Kuveyt'i işgal etmesi ve her iki ülkenin de petrol ihracatını geçici olarak durdurması sırasında, dünya petrol fiyatı, gelecekte petrol kıtlığı olacağı beklentisiyle iki katından fazla artmıştı. Küresel arz fazlasının Suudi üretimiyle birleşmesi birkaç ay içinde fiyatın düşmesine yardımcı olduysa da fiyat neredeyse bir yıl boyunca işgal öncesi seviyeye dönmedi. Boğazın tıkanması, küresel kapasite

[237] Pham, a.g.m., s. 66-68.

fazlasının daha düşük ve petrol fiyatlarının daha yüksek olduğu bir dönemde, Körfez'deki petrol akışına çok daha büyük bir tehdit oluşturacaktır.[238]

2.11.2. Hürmüz Boğazı'ndaki Eylemlerin Nedenleri

Tarihsel olarak İran, boğazı kapatmanın, askerî açıdan kendine zarar vereceğinin farkındaydı. Böyle bir hamle sadece İran'ı hayati önem taşıyan petrol gelirinden mahrum etmekle kalmayacak, aynı zamanda uluslararası müdahaleye de davetiye çıkaracaktır. 1980-88 İran-Irak Savaşı sırasında bile İran, petrol tankerlerinin Arap ülkelerinden geçişini engellemeye çalıştığında bile itidalli davranmıştır. Esas olarak batı körfezindeki, Şattülarab'a yakın gemicilere saldırdı. İran yalnızca Birleşik Arap Emirlikleri sularında az sayıda mayın döşedi. Boğaz ve çevresindeki faaliyetleri, izinsiz gemi bindirmeleri ve Irak'a gidecek kargoların denetimleriyle sınırlıydı. İran, 3 fırkateyninin, 2 korvetinin ve 10 hızlı füze botunun herhangi birinden mayın döşeyebilir. İran'ın ayrıca Basra Körfezi'nde özel mayın döşeme yeteneklerine sahip görünen 3 gemisi ve ayrıca hâlâ çalışır durumda olan 3 adet RH-53D Sea Stallion mayın döşeme helikopteri var. Ayrıca İran'ın mayın döşemeye uygun 200'den fazla küçük devriye ve kıyı savaşçısı bulunuyor. Bunlar daha hızlıdır, radarla tespit edilmesi daha zordur ve esas olarak roket, geri tepmesiz tüfek ve hafif silahlı saldırılar için kullanışlıdır. İran, tanker savaşları sırasında mayın döşemek için bu türden küçük gemileri kullanmıştır. İran'ın Rusya'dan aldığı nispeten modern 3 tip-877 kilo sınıfı dizel-elektrik denizaltısı var. Denizaltılar 18 torpido veya 24 mayın taşıyabiliyor. İran'ın ayrıca mayın döşeme kapasitesine sahip en az 1 adet cüce denizaltısının olduğu söyleniyor, ancak bu konuda çok az ayrıntı biliniyor. İran'ın denizaltılarla ilgili operasyonel sicili genel olarak sorunlu ve aynı zamanda onların onarımı da gecikmiş durumdadır.[239]

İran'ın boğazda mayın döşemek için denizaltılarını kullanması çeşitli faktörlerden dolayı zor olacaktır. Birincisi, boğazın su altı coğrafyası denizaltıların pek çok karakteristik avantajını etkisiz hale getiriyor. Kilo sınıfı denizaltılar minimum 45 metrelik bir çalışma derinliği gerektiriyor ve boğazdaki suyun yalnızca birkaç yerde 80 metreden daha derin olması, gizlenme veya koruma amaçlı dalış gibi taktiklerin kullanımını sınırlıyor. Ayrıca körfez sularının yüksek tuz içeriği ve diğer faktörler,

[238] Talmadge, a.g.m., s. 82-83.
[239] Talmadge, a.g.m., s. 89.

sonarı bozan ısı akımları yaratıyor. Sonuç olarak, denizaltıların gemileri tespit etmek için kendi konumlarını açığa çıkarmadan pasif sonar kullanması daha zordur. Denizaltılar gizli iken alakasız platformlar bulunması daha kolay halde iken de kullanışlı platformlar haline geliyor. Her iki durumda da denizaltı avcı gemisi savaş güçleri bir avantaj elde ediyor ve körfezdeki ABD denizaltı savunma harbi devriyelerinin İran denizaltılarının mayın döşeme faaliyetlerini tespit etmesi muhtemeldir. İran'ın bu sorunları fark etmiş olabileceğine ve denizaltılarını Umman Körfezi'ne taşımayı planladığına dair kanıtlar var.[240]

2.11.3. Hürmüz Boğazı'ndaki İran Mayınları

Mayın döşemek, İran'ın boğazdan geçişi engellemeye çalışabileceği bir başka yol. Ülkede bir dizi Sovyet, Batı ve İran yapımı demirli ve sürüklenen temaslı mayın bulunduğu düşünülüyor. Amerikalı uzmanlar İran'da bunlardan en az 2000'inin bulunduğunu tahmin ediyor. İran ayrıca eski Sovyet gemisavar mayınlarının Çin yapımı ve Kuzey Kore yapımı versiyonlarının önemli bir miktarını satın aldı ve kendisine ait manyetik olmayan, akustik, serbest yüzen ve uzaktan kumandalı mayınlarını üretebildiğini iddia etti; belki de bu yeteneği geliştirmede Çin'in yardımından yararlanmıştı.[241]

İran'ın en az 2000 mayına sahip olduğu düşünülüyor. Tarihsel standartlara göre bu büyük bir stok değil. Örneğin, İngilizler ve Amerikalılar, Birinci Dünya Savaşı'nda Kuzey Denizi'ni Alman denizaltılarına karşı kapatmak için 70.000'den fazla mayın döşediler; ABD ve Sovyetler Birliği de Soğuk Savaş sırasında yüz binlerce mayın stokladı. Ancak az sayıdaki mayın bile varlıkları bilindiğinde yüzey trafiğini durdurmayı başardı. 1972'de Amerika Birleşik Devletleri, Kuzey Vietnam'ın Haiphong Limanı'na giren ve çıkan tüm trafiği, başlangıçta yalnızca 36 akustik-manyetik mayının düşürülmesiyle derhal durdurdu. 1991'de Iraklılar, Kuveyt kıyılarına yalnızca 1.000 mayın döşeyerek ABD'nin amfibi istilasını engellemeyi başardılar; bunlardan 2'si daha sonra ABD savaş gemilerini vurdu ancak batırmadı. 1950'de Kuzey Koreliler, 50 mil kare alana yalnızca 3.000 mayın döşeyerek ABD'nin Wonsan'a çıkmasını geciktirdiler.[242]

[240] Talmadge, a.g.m., s. 90.
[241] Pham, a.g.m., s. 68.
[242] Talmadge, a.g.m., s. 90.

İran'ın sahip olduğu 2.000 mayının yaklaşık yarısını, Rusya'dan 3 adet kilo sınıfı denizaltını satın almasıyla elde etti. İran'ın farklı türdeki mayın stoklarını ve boğazda hangi türleri kullanacağını tahmin etmekten daha fazlasını yapmak zor. Boğazın nispeten sığ ve akıntılar güçlü olması, sürüklenen mayınların nakliye hatlarından kolaylıkla uzaklaştırılabileceği ve İran'ın kendi kuvvetleri için tehlike oluşturabileceği anlamına geliyor. Gerçekten de 1980'lerde batı körfezinde bulunan İran mayınları, doğuya demirli mayınlar olarak hayatlarına başlamış, ancak dalgalı sularda zincirlerinden kurtulmuşlardı. İran'ın mümkünse boğazda kullanmak üzere demirli veya dip mayınları edinmeye çalışacağı makul bir varsayımdır.[243]

2.11.4. Hürmüz Boğazı'ndaki Gemisavar Seyir Füzeleri

İran, ABD'ye veya Hürmüz Boğazı'ndaki diğer trafiğe saldırmak için iki temel araca sahip olacak. Bunlardan ilki, ABD ana gemilerine yakın mesafeden, belki de gruplar halinde saldırılar düzenlemek için hızlarına ve neredeyse görünmezliklerine güvenen küçük tekneler olan deniz terörizmi olacaktır. İran'ın bu tür gemilerden oluşan geniş envanteri, nakliye kanallarındaki adaların kontrolü, motive İran Devrim Muhafızları Ordusu Donanması savaşçılarının stoku ve denizde taktik yaratıcılığa yönelik genel eğilimi göz önüne alındığında bu tehdit ciddidir. Düşmanlıklar başladıktan sonra İran'ın çok sayıda geminin komutası ve kontrolünün birden fazla yere dağılmış olması da muhtemelen bir sorun olacaktır. ABD gemilerine en fazla zarar verme yeteneğine sahip silah seyir füzeleridir ancak bunlar yalnızca İran'ın radarla görülebilen daha büyük gemilerinde taşınabiliyor. İran'ın daha küçük gemilerinin ne kadar gizli ve çok sayıda olursa olsun, yalnızca roket ve silah taşıma ihtimalleri var. ABD Donanması, potansiyel küçük tekne taktiklerinin çok iyi farkındadır ve tatbikatları buna göre yürütmektedir. Mürettebat, saldırganları görsel olarak tespit etmek ve onlara katmanlı savunma ve doğrudan ateş yoluyla karşılık vermek üzere eğitilmiştir. Hellfire füzeleriyle donanmış deniz helikopterleri bu açıdan özellikle yararlı olacaktır. ABD Donanması ayrıca yaklaşan küçük gemilerin tespit edilmesine yardımcı olmak için Aegis kruvazörlerine ve muhriplerine yüksek çözünürlüklü termal görüntüleme cihazları da ekliyor. Mayın harbi yetenekleri gibi, İran'ın gemisavar seyir füzesi yetenekleri de 1980'lerden bu yana gelişti. Bununla birlikte, açık kaynak literatürü bu yeteneklere ilişkin farklı tahminler sunmaktadır. İran'ın envanterindeki füzelerin türü,

[243] Talmadge, a.g.m., s. 91.

sayısı ve performans özelliklerine ilişkin önemli belirsizlikler mevcuttur; İran'ın bu füzeleri fırlatabileceği kaç bataryasının olduğu ve bataryaları ve füzeleri deniz, kara ve hava platformları arasında nasıl tahsis ettiği bilinmiyor. Eski Batılı modellerden oluşan İran envanterinin çok çeşitli olması, Çin ve diğer ithal ürünler ve yabancı füzelerin yerli kopyaları ve modifikasyonları, tahmin girişimlerini karmaşık hale getiriyor. Pek çok açık kaynaklı materyalin bu füzeleri tanımlarken kullandığı terminoloji belirsizdir ve kaynaklar birbiriyle çelişmektedir. İran'ın da kafa karıştırmaya ve abartmaya teşvikleri var.[244]

[244] Talmadge, a.g.m., s. 99-100.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN ENERJİ JEOPOLİTİĞİ

Ortadoğu petrol ihracatının ana geçidi olan Hürmüz Boğazı, günlük yaklaşık 17 milyon varil petrol akışıyla dünya petrol taşımacılığının en kritik noktalarından biridir. 2011 yılında, Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol, deniz yoluyla taşınan dünya petrol ticaretinin %35'ini ve genel olarak dünya petrol ticaretinin %20'sini oluşturmuştur. Bu ülkeler aynı zamanda büyük doğal gaz rezervlerine sahiptir. Küresel sıvılaştırılmış gaz talebinin yaklaşık %65'i Hürmüz Boğazı üzerinden ihraç edilmektedir. Hürmüz Boğazı'nın dünya enerji ihracatında en çok kullanılan boğaz olduğu söylenebilir.[245]

3.1. Petrol

Birinci Dünya Savaşı sonrasında petrolün varlığı ve değeri anlaşılınca, ekonomik unsurlar bölgeye yönelik rekabetin ana parametresi haline gelmiştir. Günümüzde, dünya enerji kaynakları içinde petrol ve doğal gazın payı yaklaşık %70'e ulaşmışken, bu enerji kaynaklarından petrolün %70-80'i, doğal gazın ise %50'si Orta Doğu'da yer almaktadır. Dünya genelinde petrolden dolayı yılda yaklaşık 4 trilyon dolarlık (petrolün varil fiyatı 55-60 dolar olduğunda) bir ticaret hacmi oluşmaktadır. Bu paranın 1 trilyon doları üretici ülkelere, 2 trilyon doları ise şirketlere gitmektedir. Bu işlemlerin %80'i BP, Shell, Exon-Mobil, Chevron-Texaco ve Total-Elf gibi beş büyük şirket tarafından gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, dünya petrol tüketiminin %25'ini tek başına ABD yapmaktadır. Bu oran, Avrupa, Rusya ve Orta Asya ülkelerinin toplam tüketimiyle veya Çin ve Japonya'nın da dahil olduğu Asya-Pasifik bölgesinin tüketimiyle aynıdır. ABD ithalatının %25'ini bölgeden sağlarken, Japonya %70'ini, Avrupa ülkeleri ise yaklaşık %55-60'ını bölgeden karşılamaktadır. Ayrıca, petrol fiyatlarındaki 20 dolarlık artış, dünya genelinde gayri safi yurt içi hasılalarda %1'lik bir düşüşe, enflasyonda ise %1'lik bir artışa neden olmaktadır.[246]

Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesi küresel petrol ve doğal gaz gündeminde önemli bir role sahiptir. Petrol ve doğal gaz kaynakları muazzam olduğu gibi sorunları ve zorlukları da fazladır. Bölge stratejik olarak Avrupa, Asya ve Afrika arasında yer

[245] Zeki Koday, Saliha Koday ve Çağlar Kıvanç Kaymaz, "Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* 2017, C.21, No.3, s. 893-894.
[246] Arı, a.g.e., s. 48-49.

almaktadır. Jeolojik zenginlikleri bir ülkeden diğerine farklılık gösterse de bölgedeki tüm ülkeler petrol ve doğal gaz zenginliklerinden değişen oranlarda faydalanmaktadır. Orta Doğu ve Kuzey Afrika (MENA) bölgesini, Batı Asya ve Kuzey Afrika'daki Arap ülkeleri ile İran'ı kapsamaktadır. MENA'nın petrol ve gaz kaynakları ile teyit edilmiş rezervlerine ilişkin istatistik ve bilgi sıkıntısı bulunmamaktadır. Dünyanın kanıtlanmış petrol rezervleri 1653 milyar varil petrole eşittir. BP'ye (2012) göre Orta Doğu'nun kanıtlanmış rezervleri 795 milyar varildir, buna 65 milyar varillik Kuzey Afrika rakamını da eklemek gerekir. Bu da MENA kanıtlanmış rezervlerinin toplam rakamını 860 milyar varile eşit kılmaktadır ki bu da küresel kanıtlanmış petrol rezervlerinin %52'sine tekabül etmektedir. Venezüella'nın ekstra ağır yakıtı göz ardı edilirse, MENA'nın kanıtlanmış petrol rezervleri dünyanın %56'sına ulaşmaktadır. Bu, MENA'nın küresel petrol sektöründe oynadığı çok önemli rolü ve rezervlerinin dünya toplumu için stratejik değerini göstermektedir. Ancak bu tür kanıtlanmış petrol rezervi rakamlarının doğruluğu son zamanlarda sorgulanmaktadır. Gerçek şu ki, tüm faktörler göz önünde bulundurulduğunda Suudi Arabistan dünyanın en değerli petrol rezervlerine sahip ülkesi olmaya devam etmektedir. MENA'nın kanıtlanmış petrol rezervleri 860 milyar varil petroldür ve buna eşdeğer 581 milyar varil doğal gaz olduğunu tahmin edilmektedir. Her ne kadar doğal gaz rezervleri hala petrol rezervlerinden biraz daha az olsa da bu rezervler her geçen yıl önemli ölçüde artmakta ve uzak olmayan bir gelecekte kanıtlanmış petrol rezervlerine eşit olması beklenmektedir. Bu nedenle, MENA bölgesinin kümülatif kanıtlanmış petrol ve gaz rezervleri 1441 milyar varilin üzerinde petrol eşdeğerine, yani kanıtlanmış küresel rezervlerin %48'ine ulaşmıştır.[247]

Basra Körfezi bölgesindeki önemli petrol rezervleri on yıllardır bölgeyi dünyanın en önemli enerji tedarikçileri arasına sokmuştur. Benzer şekilde geniş doğal gaz rezervleri de Basra Körfezi'nin gelecekte en azından prensipte önemli bir bölgesel ve küresel gaz tedarikçisi olarak rol oynayabileceğini göstermektedir.[248] ABD Enerji Enformasyon İdaresi ve benzerleri tarafından bildirilen Körfez toplam petrol ve doğal gaz rezervleri, Körfez'in ve Orta Doğu'nun uzun süredir devam eden önemli bir hidrokarbon rezervi sahibi ve üreticisi olarak devam eden önemli rolünü yansıtan, devam eden ve bol miktarda hidrokarbon kaynak tabanına işaret etmektedir. Petrol,

[247] Hisham Khatib, "Oil and Natural Gas Prospects: Middle East and North Africa", *Energy Policy*, 2013, No.64, s. 1-3.
[248] Laura El-Katiri, "Energy Sustainability in the Gulf States: The Why and the How", *Oxford Institute for Energy Studies*, 2013, s. 3.

bölgenin en önemli enerji kaynağı olmaya devam ederken onu doğal gaz rezervleri takip etmektedir. 2011 yılında sekiz Körfez ülkesi; Suudi Arabistan, İran, Irak, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Umman ve Bahreyn birlikte 789 milyar varilden biraz fazla petrole, yani kanıtlanmış dünya ham petrol rezervlerinin yaklaşık %48'ine sahipti. Bu ülkelerin toplam ihracatı, ticareti yapılan dünya ham petrolünün %40'ına tekabül etmekte olup, diğer tüm üretici bölgelerden daha fazladır.[249]

3.1.1. İran Petrolü

2004 yılında İran dünyadaki toplam ham petrolün yüzde 5,1'ini (günlük 3,9 milyon varil) üreterek 25 milyar ila 30 milyar ABD doları gelir elde etmiş ve ülkenin başlıca döviz ve istihdam kaynağı olmuştur. 2006 üretim seviyelerinde petrol gelirleri GSYİH'nın yaklaşık yüzde 18,7'sini temsil ediyordu. Ancak hidrokarbon sektörünün İran ekonomisi için önemi çok daha büyük olmuştur. Petrol ve gaz endüstrisi, kamu kalkınma projelerini, hükümetin yıllık bütçesini ve çoğu döviz kaynağını doğrudan etkileyerek ekonomik büyümenin motoru olmuştur. Örneğin 2004 mali yılında sektör, toplam hükümet gelirlerinin yüzde 25'ini ve hem ihracat hem de döviz gelirlerinin toplam yıllık değerinin yüzde 85'ini oluşturmuştur. Ancak, petrol ve gaz gelirleri ham petrolün uluslararası piyasadaki değerinden etkilenmektedir. Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) kota seviyesinde (Aralık 2004), uluslararası piyasada ham petrol fiyatındaki bir dolarlık değişikliğin İran'ın petrol gelirlerini 1 milyar ABD doları değiştireceği tahmin edilmektedir.[250]

3.1.1.1. İran Petrol Endüstrisinin Uluslararası Kontrol Dönemi (1901-1979)

İran'ın petrol endüstrisinin tarihi 1901 yılında İngiliz spekülatör William D'Arcy'nin güney İran'ın petrol kaynaklarını araştırmak ve geliştirmek için bir imtiyaz almasıyla başlamıştır. Petrolün 1908 yılında keşfedilmesi, 1909 yılında Londra merkezli Anglo-Persian Oil Company'nin kurulmasına yol açmıştır. İngiliz hükümeti 1914 yılında şirketin çoğunluk hisselerini satın alarak İran petrol endüstrisinin doğrudan kontrolünü ele geçirmiş ve bu kontrolü 37 yıl boyunca elinden bırakmamıştır. Anglo-Persian Oil Company 1935'ten sonra Anglo-Iranian Oil Company olarak anılmaya başlanmıştır. 1933 yılında imzalanan 60 yıllık bir anlaşma, ihraç edilen her ton ham petrol için İran'a dört İngiliz sterlini sabit ödeme yapılmasını öngörüyor ve İran'ın petrol

[249] El-Katiri, a.g.m., s. 8.
[250] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 275.

ihracatını kontrol etme hakkını reddediyordu. 1950 yılında devam eden halk talebi, petrol endüstrisinin millileştirilmesi için Meclis'te bir oylama yapılmasına neden olmuştur. Bir yıl sonra Başbakan Muhammed Musaddık hükümeti Ulusal İran Petrol Şirketi'ni kurmuştur. İngiliz ve ABD istihbarat teşkilatları tarafından gerçekleştirilen 1953 darbesi Musaddık hükümetini devirmiş ve yeni bir petrol anlaşmasının yolunu açmıtır. 1954 yılında yeni bir anlaşma ile kârlar NIOC ile Anglo-Iranian Oil Company'nin yerini alan çok uluslu bir konsorsiyum arasında eşit olarak paylaştırılmıştır. İran 1973 yılında konsorsiyumla 20 yıllık yeni bir imtiyaz anlaşması imzalamıştır. 1950'lerin sonlarından itibaren İran'ın uluslararası petrol anlaşmalarının çoğu beklenen sonuçları vermemiş; belirlenen bölgelerde petrol çıkarmayı başaran petrol şirketleri bile ülkenin toplam petrol üretimine çok az katkıda bulunmuştur. 1978-79 İslam Devrimi sırasında Ulusal İran Petrol Şirketi ile anlaşmaları olan en büyük beş uluslararası şirket toplam petrol üretiminin sadece yüzde 10,4'ünü gerçekleştiriyordu. Bu dönemde İran'ın petrol endüstrisi diğer endüstrilerden, özellikle de imalattan kopuk kalmıştır. Bu ayrışma, ülkenin genel sanayi ekonomisindeki verimsizlikleri artırmıştır.[251]

3.1.1.2. İran'da Millileştirilmiş Petrol Dönemi (1979-)

Devrimin ardından Ulusal İran Petrol Şirketi, İran'ın petrol endüstrisinin kontrolünü ele geçirmiş ve İran'ın uluslararası petrol anlaşmalarını iptal etmiştir. 1980 yılında petrolün aranması, üretimi, satışı ve ihracatı Petrol Bakanlığı'na devredildi. İran'ın devrim sonrası petrol politikası başlangıçta döviz ihtiyacına ve doğal kaynakların uzun vadede korunmasına dayanıyordu. Ancak İran-Irak Savaşı'nın ardından bu politika yerini daha agresif bir yaklaşıma bıraktı: ihracatı maksimize etmek ve ekonomik büyümeyi hızlandırmak. 1998'den önce İran yabancı petrol şirketleriyle herhangi bir petrol anlaşması imzalamamıştır. Cumhurbaşkanı Muhammed Hatemi'nin (1997-2005 arası görevde) ilk yönetiminin başlarında hükümet ülkenin petrol ve gaz endüstrisini geliştirmeye özel önem verdi. Petrol, nesiller arası sermaye ve ekonomik kalkınmanın vazgeçilmez temeli olarak tanımlandı. Böylece, 1997 ve 2004 yılları arasında İran mevcut petrol sahalarının kapasitesini genişletmek ve yeni sahalar ve yataklar keşfetmek ve araştırmak için 40 milyar ABD dolarından fazla yatırım yapmıştır. Bu projeler ya yabancı şirketler veya yerli müteahhitlerle ortak yatırımlar şeklinde ya da

[251] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 160-161.

Ulusal İran Petrol Şirketi tarafından doğrudan yatırım yoluyla finanse edilmiştir. Kanun uyarınca, petrol keşfine yönelik yabancı yatırımlar yalnızca Ulusal İran Petrol Şirketi'nin masrafları geri ödemesi ve bir petrol sahasının tam mülkiyetini elinde tutması gereken geri alım anlaşmaları şeklinde mümkündü. Ham petrolün potansiyel alıcılara pazarlanması NIOC ve Nicoo adlı bir devlet kuruluşu tarafından yönetiliyordu. Nicoo İran petrolünü Afrika'ya, NIOC ise Asya ve Avrupa'ya pazarlıyordu.[252]

3.1.1.3. İran Petrol Üretimi ve Rezervleri

Toplam petrol üretimi 1976'da günde 6,6 milyon varil ile zirve seviyesine ulaştı. 1978'e gelindiğinde İran, OPEC'in ikinci büyük ham petrol üreticisi ve ihracatçısı ve dünyanın dördüncü büyük üreticisi haline geldi. 1980'lerdeki uzun süreli düşüşün ardından, ham petrol üretimi 1987'de istikrarlı bir şekilde artmaya başladı. 2006'da İran günde 4,0 milyon varil üretip 2,5 milyon varil ihraç ediyordu. Dünya üretiminin yüzde 5,1'ini gerçekleştirerek OPEC'in en büyük ikinci üreticisi konumuna geri döndü. Tahminlere göre İran 2005 yılında günde 4,5 milyon varil üretim kapasitesine sahipti; üretim kapasitesinin 2010 yılına kadar günde 5 milyon varile çıkabileceğine, ancak bunun ancak yabancı yatırımda önemli bir artış sağlanacağına inanılıyordu. İran'ın uzun vadeli sürdürülebilir petrol üretim oranının günde 3,8 milyon varil olduğu tahmin ediliyor. 2006 yılında İran, 132,5 milyar varil ham petrol rezervi bildirdi; bu, OPEC'in kanıtlanmış rezervlerinin yaklaşık yüzde 15'ini ve dünya kanıtlanmış rezervlerinin yüzde 11,4'ünü oluşturuyordu. Dünya ham petrol rezervleri tahmini 2001 ile 2006 yılları arasında 1.154 milyar varil ile neredeyse sabit kalırken, Buşehr yakınlarında yeni bir sahanın keşfedilmesiyle İran'ın petrol rezervlerine ilişkin tahmin yüzde 32 oranında yukarı doğru revize edildi. 2000'li yılların başında Çin, Fransa, Hindistan, İtalya, Hollanda, Norveç, Rusya, İspanya ve Birleşik Krallık'tan önde gelen uluslararası petrol firmaları, İran'ın petrol ve gaz sahalarını geliştirmek için anlaşmalar yaptı. 2004 yılında Çin, İran'dan petrol ve gaz satın almanın yanı sıra İran'ın Yavaran petrol sahasını geliştirmeye yönelik büyük bir anlaşma imzaladı. Bu anlaşmanın değerinin 25 yıl boyunca 150 milyar ila 200 milyar ABD Doları arasında olacağı tahmin edilmektedir. Hindistan ile İran'ın güneyinde petrol ve doğal gaz arama ve üretme konusunda daha mütevazı ancak önemli bir anlaşma imzalanmıştır. 2006 yılında İran'ın petrol üretiminin çoğunluğunu sağlayan mevcut kara petrol sahalarında üretim düşüş oranı yüzde 8,

[252] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 161-162.

mevcut açık deniz sahalarında ise yüzde 10 olmuştur. 2005-2006 yıllarında çok az keşif, iyileştirme ya da yeni sahaların kurulması gerçekleşmiştir.[253]

3.1.1.4. İran Petrol Arıtımı ve Tüketimi

2006 yılında İran'ın rafinerilerinin toplam kapasitesi günlük 1,64 milyon varil idi. En büyük rafineriler aşağıdaki kapasitelere sahiptir: Abadan, günlük 400.000 varil; İsfahan, günlük 265.000 varil; Bender Abbas, günlük 232.000 varil; Tahran, günlük 225.000 varil; Arak, günlük 150.000 varil ve Tebriz, günlük 112.000 varil. 2004 yılında toplam rafine ürünlerin yüzde 69'u boru hatlarıyla, yüzde 20'si kamyonlarla, yüzde 7'si demiryoluyla ve yüzde 4'ü tankerlerle taşınmıştır. Petrol rafinasyonu sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), benzin, kerosen, fuel oil ve madeni yağlar gibi çok çeşitli petrol ürünleri üretmektedir. 1981 ile 2004 yılları arasında yurt içi petrol ürünleri tüketimi günde 0,6 milyon varilden günde 1,1 milyon varile çıkmıştır. Tüketimdeki bu artışın büyük kısmı 1980 ile 2001 yılları arasında meydana gelmiştir. 1981 ve 2004 yılları arasında benzin tüketimi yılda yüzde 6 oranında artmış, ancak yerli üretim bu ürüne olan talebin sadece yüzde 75'ini karşılamıştır. Ülke 2004 yılında 1,6 milyar ABD doları değerinde benzin ithal etmiştir. 2006 yılı itibariyle benzinin yüzde 41'i ithal edilmiştir. İthal edilen benzinin çoğu Orta Doğu ve Venezüella'dan çok yüksek fiyatlarla satın alınmaktadır. İran 2007 yılına kadar benzin üretimini günde 8 milyon litreye çıkarmak için 100 milyon ila 150 milyon ABD Doları arasında yatırım yapmıştır.[254]

3.1.1.5. İran Petrol ve Petrol Ürünleri Ticareti

2006 yılında ham petrol ihracatı 2,5 milyon varil/gün ya da ülkenin ham petrol üretiminin yaklaşık yüzde 62,5'i kadardı. Devrimden sonra ABD'nin İran'a uyguladığı ticaret ambargosu ve NIOC'nin pazarlama stratejisi nedeniyle ham petrol ihracatının yönü değişmiştir. Başlangıçta, İran'ın devrim sonrası ham petrol ihracat politikası döviz gereksinimlerine ve doğal kaynakların uzun vadeli korunması ihtiyacına dayanıyordu. Ayrıca hükümet diğer gelişmekte olan ülkelerle petrol ticaretini genişletti. Devrim öncesinde petrol ihracatında Avrupa, Japonya ve ABD'nin payı ortalama yüzde 87'den 2000'lerin başında yüzde 52'ye gerilerken, Doğu Asya'ya yapılan ihracatın payı (Japonya hariç) önemli ölçüde artmıştır. Ham petrol ihracatının yanı sıra İran petrol

[253] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 161-162.
[254] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 163.

ürünleri de ihraç etmektedir. 2006 yılında 282,000 varil petrol ürünü ihraç etmiştir, bu da toplam petrol ürünü üretiminin yaklaşık yüzde 21'ine denk gelmektedir.[255]

3.1.2. Irak Petrolü

1984 yılında Irak, 65 milyar varil kanıtlanmış rezervin yanı sıra 49 milyar varil de "yarı kanıtlanmış" rezerv olduğunu iddia etmiştir. Kasım 1987'de Irak'ın devlete ait Petrol Arama Şirketi resmi rezervleri 72 milyar varil olarak hesapladı, ancak şirketin müdürü Haşim el Harasan bu rakamın yakın gelecekte 100 milyar varile yükseltileceğini belirtti. 1987 sonlarında Petrol Bakanı Celabi, Irak'ın rezervlerinin "100 milyar varil kesin, 40 milyar varil muhtemel" olduğunu ve bunun 1987'deki oranla 140 yıllık üretim anlamına geldiğini söyledi. Batılı petrol jeologları, tahminlerinde biraz daha muhafazakâr olsalar da genellikle Irak'ın değerlendirmesiyle hemfikirdi; bazıları Irak'ın tüm Orta Doğu Ülkeleri arasında yeni keşifler için en büyük potansiyele sahip olduğunu söyledi. Petrolün yanı sıra Irak'ın yaklaşık 850 milyar metreküplük doğal gaz rezervi olduğu tahmin ediliyordu ve bunun neredeyse tamamı petrolle ilişkiliydi. Bu nedenle doğal gazın çoğu petrol kuyularından dışarı atılıyordu. 1987 yılında üretilen tahmini 7 milyon metreküplük doğal gazın 5 milyon metreküpü yakılmıştır. Irak'ın 1986-90 Beşinci Beş Yıllık Planı, şimdiye kadar boşa harcanmış bu varlığın değerlendirilmesine yönelik projeler içeriyordu.[256]

3.1.3. Suudi Arabistan Petrolü

Suudi Arabistan dünyanın en önemli petrol üreticisidir. Dünya üretiminin yaklaşık yüzde 13'ünü ve 1991'de toplam OPEC üretiminin yüzde 35'ini oluşturan nispeten yüksek üretim seviyeleri ve daha da önemlisi küçük iç ihtiyaçları göz önüne alındığında, krallığın uluslararası ham petrol piyasalarındaki hakimiyeti tartışmasızdır. Bu rolü oynamakta isteksiz olsa da Suudi Arabistan, uluslararası petrol talebi ve arzını dengeleyen "salıncak üretici" haline gelmiştir. Bu nedenle, sınırlar dahilinde, Suudi petrol üretim politikaları uluslararası fiyatlar üzerinde derin bir etkiye sahip olabilir. Krallık 1970'lerin başından bu yana zaman zaman bu hakimiyetini petrol fiyatlarını etkilemek için, genellikle de uzun vadeli petrol tüketimini sürdürme ve sanayileşmiş dünyada ekonomik istikrarı sağlama hedeflerini ilerletmek için kullanmıştır. Petrol sektörü en önemli yerli üretim sektörüdür; petrol gelirleri 1991 yılında toplam bütçe

[255] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 163-165.
[256] Metz (Ed.), *Iraq a Country Study*, s. 83.

gelirlerinin yüzde 73'ünü oluşturmuştur. Sektörün geliştirilmesi için yapılan harcamalara ilişkin kesin istatistikler mevcut değildir, ancak bazı tahminler bu rakamın yıllık 5 milyar ila 7 milyar ABD Doları ya da toplam bütçe harcamalarının yüzde 10'undan az olduğunu göstermektedir. Büyük bir kısmı bütçeye tahsis edilen Saudi Aramco'ya tahakkuk eden ihraç petrol gelirleri 1991 yılında toplam ihracatın yüzde 90'ını oluşturmuştur.[257]

3.1.3.1. Suudi Arabistan'ın Ham Petrol Üretim ve Fiyatlandırma Politikası

Suudi Arabistan'ın 1986'dan bu yana petrol piyasasındaki tutumu her iki hedefi de gerçekleştirmeye çalıştığını göstermektedir. 1980'lerin başında petrol fiyatları, 1970'lerde üretici hükümetler tarafından yapılan kamulaştırmaların ardından çok uluslu petrol şirketlerinin eski dikey entegre sisteminin çökmesi nedeniyle hızla yükseldi. Fiyat artışlarının diğer nedenleri 1979 İran Devrimi sırasında ve sonrasında İran'ın ihracatının kesintiye uğraması ve 1980-88 İran-Irak Savaşı sırasında İran ve Irak petrol sektörlerinin yıkıma uğraması ve bunun zaten düşük olan yedek üretim kapasitesini daha da kötüleştirmesiydi. 1980'lerin başındaki yüksek petrol fiyatları, Üçüncü Dünya'da, Sibirya'da, Kuzey Denizi'nde ve Alaska'da OPEC dışı petrol arzının hızla büyümesini teşvik etmiştir.[258]

3.1.3.2. Suudi Arabistan Petrol Rezervleri ve Üretim Kapasitesi

Suudi Arabistan dünyadaki petrol ve gaz rezervlerinin "ana damarı" olarak tanımlanmaktadır. 1990 yılı tahminlerine göre krallığın toplam petrol rezervi 261 milyar varildir. Saudi Aramco, Getty Oil Company ve Arabian Oil Company tarafından kontrol edilen Bölünmüş Bölge'deki rezervler haricinde ülke sınırları içindeki tüm rezervleri kontrol ediyordu. Toplam petrol rezervleri petrolün keşfedildiği 1938 yılından bu yana düzenli olarak artmıştır. 1970'ler ve 1980'ler boyunca, toplam petrol rezervi tahminleri 1972'deki 137 milyar varilden yaklaşık yüzde 91 oranında artmıştır. Mevcut rezervlerin kapsamlı bir şekilde yeniden değerlendirilmesi Suudi Arabistan'ın dünya rezervlerindeki payını yüzde 25,8'e yükseltmiştir. 1992 üretim seviyelerinde, bu petrol rezervleri neredeyse seksen dört yıl boyunca petrol üretimine olanak sağlayacaktır. 1980'lerin ortalarına kadar keşfedilen petrolün tamamı Doğu Vilayeti'nde bulunmuştu. Aramco, bazıları 1970'lerde Rub al Khali'de olmak üzere kırk yedi petrol sahası bulmuştu. Doğu

[257] Metz (Ed.), *Saudi Arabia, a Country Study*, s. 98-99.
[258] Metz (Ed.), *Saudi Arabia, a Country Study*, s. 104.

Vilayeti'nin Al Ahsa bölgesinde yer alan dünyanın en büyük petrol sahası Al Ghawar, en geniş yerinde 250 kilometre uzunluğunda ve 35 kilometre genişliğindedir. Saha o kadar geniştir ki Ain Dar, Shadqam, Al Hawiyah, Al Uthmaniyah ve Harad gibi ayrı alt bölümlere isimler verilmiştir. 1948 yılında keşfedilen saha 1951 yılında üretime başlamıştır. 1990 yılına gelindiğinde Al Ghawar'ın 219 akan kuyusu vardı. Suudi Arabistan ayrıca Kuveyt ve Bölünmüş Bölge yakınlarındaki körfezde bulunan dünyanın en büyük açık deniz sahası As Saffaniyah'a da sahipti. As Saffaniyah 1951 yılında keşfedilmiş, 1957 yılında üretime başlamış ve 1990 yılına gelindiğinde 223 akan kuyuya sahip olmuştur. Al Ghawar'dan önce keşfedilen dört saha olan Ad Dammam, Abu Hadriyah, Abqaiq (Buqayq olarak da görülür) ve Al Qatif'ten sadece Abqaiq ve Al Qatif 1990 yılında hala üretim yapıyordu. Abqaiq'te kırk yedi adet akan kuyu vardı. Al Ghawar'dan sonra, özellikle 1960'larda ve 1970'lerin başında keşfedilen başlıca üretim sahaları açık denizdedir ve Bölünmüş Bölge'deki Manifah, Abu Safah, Al Barri, Az Zuluf, Al Marjan ve Al Khafji'yi içerir. Suudi Arabistan 1983 yılında 555 üretim kuyusuna sahipken 1990 yılında toplam 789 üretim kuyusuna sahip olmuştur.[259]

3.1.4. Bahreyn Petrolü

Bahreyn ekonomisinin bir başka önemli yönü hakkında daha az tartışma var. Bahreyn "petrol sonrası ekonomiye" geçmeye zorlanan ilk Körfez ülkesidir. Bahreyn 1932'den beri sınırlı petrol rezervlerini kullanmaktadır. Hâlâ bir petrol ihracatçısıdır ancak rezervleri artık sınırlıdır ve üretimi Körfez standartlarına göre göstermelik seviyelere düşmüştür. Bahreyn şu anda sadece 350 milyon varil kanıtlanmış kurtarılabilir petrol rezervine sahiptir. Bu toplam Bahreyn'e dünyadaki toplam petrol rezervlerinin yüzde birinden çok daha azını vermektedir ve Bahreyn son yıllarda günde 40.000 varilden biraz fazla üretim yapmıştır. Bu üretim seviyesi bile Bahreyn'in petrol sahası ve gaz enjeksiyon sisteminde büyük bir çalışma gerektirmektedir ve şu anda en fazla 25 yıl sürdürülebilmektedir. Bahreyn'in yerli petrol üretiminin çoğu, Bahreyn Hükümeti ile Caltex Petroleum Corporation arasında 60/40 oranında ortak bir girişim olan Bahreyn Rafinerisi tarafından rafine petrol ürünlerine dönüştürülmektedir. Bu rafineri, Bahreyn'in yerli petrol üretiminin yaklaşık %94'ünü büyük ölçüde Hint alt kıtasına ve Pasifik Kıyılarına ihraç etmektedir. Bahreyn Rafinerisi Bahreyn ekonomisinde kritik bir rol oynamaktadır ve büyük ölçüde Suudi petrolüne bağımlıdır.

[259] Metz (Ed.), *Saudi Arabia, a Country Study*, s. 106.

Günde 245.000 varil kapasiteye sahip olan rafineri, petrolünün %80'ini Suudi Arabistan'dan aldığı için ancak kapasitesine yakın çalışabiliyor. Suudiler Bahreyn'e piyasa fiyatlarından günde yaklaşık 200.000 varil hafif ham petrol sağlıyor. Bahreyn ayrıca Saudi Aramco tarafından işletilen ve Suudi sularında bulunan ancak Bahreyn ve Suudi Arabistan tarafından ortaklaşa paylaşılan Abu Sa'afa sahasından ham petrol satışından da petrol geliri elde etmektedir. Sahanın üretim kapasitesi günde 140.000 varildir ve Bahreyn uluslararası ham petrol piyasasında satmak üzere günde 100.000 varil almaktadır. Abu Sa'afa sahasından elde edilen gelir 1994 yılında Bahreyn hükümetinin gelirlerinin %36'sını oluşturuyordu. Bunun sonucunda Bahreyn'in petrol ticaretinin GSYİH'ye oranı sürekli olarak düşmüştür. Bahreyn'in petrol zenginliğine getirilen bu sınırlamalar ekonomik istikrar ve kalkınma açısından kritik önem taşımaktadır. Aynı zamanda, petrol ve petrol ürünleri 1994 yılında Bahreyn'in 3,5 milyar dolarlık ihracatının yaklaşık %64'ünü oluşturmaya devam etmiştir ve 1996 yılına kadar bu oranda çok az değişiklik olacağı tahmin edilmektedir. Petrol aynı zamanda ihracat gelirlerinin %64'ünü, hükümet gelirlerinin %54'ünü ve GSYİH'nın %16'sını oluşturmaya devam etmektedir.[260]

3.1.5. Kuveyt Petrolü

1973'te Kuveyt hükümeti, Ulusal Meclis'in baskısıyla petrol üretimine günde 3 milyon varil limiti koydu. 1976'da üretim tavanı günde 2 milyon varile düşürüldü. 1980'li yıllarda dünya pazarında talebe göre petrol fazlası ortaya çıkmaya başladı ve petrol fiyatları dramatik bir şekilde düştü. Petrol arzı fazlası arttıkça Kuveyt'in üretim tavanı günlük 1,5 milyon varile daha da düşürüldü, ancak fiili üretim önemli ölçüde daha düşüktü. Ancak petrol fiyatları ve gelirleri düştükçe Kuveyt, OPEC'in üretimini sınırlama çabalarına giderek daha fazla direndi. 1986'da Kuveyt isteksizce OPEC'in günlük 1,25 milyon varillik limitini kabul etti. 1989'da OPEC'in günlük 1,1 milyon varilin biraz altındaki seviyesini reddetti. 1990'ın başlarında Kuveyt günde yaklaşık 2 milyon varil üretiyordu; bu, Irak hükümetinin ağustos ayında Kuveyt'i işgal etme kararında belirttiği bir faktördü. 1950'li ve 1960'lı yıllarda Kuveyt ekonomik açıdan çok küçüktü. Bir petrol kuyusundan daha fazlası: gelirlerinin çoğunun kaynağı petroldü ve ihracatının büyük kısmı petrolden, çoğunlukla da ham petrolden oluşuyordu. Ancak 1970'lerde yetkililer rafinaj kapasitesini artırdı ve 1980'lerde rafine ürünler ham petrol

[260] Anthony H. Cordesman, *Bahrain, Oman, Qatar and The UAE,* Colorado: Westview Press, 1997, s. 59-62.

ihracatına göre değer kazandı. 1980'lere gelindiğinde Kuveyt hidrokarbon kaynaklarını kontrol ediyordu ve dünyanın en büyük şirketleri arasında yer alan uluslararası bir petrol şirketi olan Kuwait Petroleum Corporation kurmuştu. Kuwait Petroleum Corporation, bağlı ortaklıkları aracılığıyla petrol endüstrisinin her alanında ve dünyanın birçok ülkesinde yer aldı. Kuveyt'in petrol endüstrisine girmesinden bu yana yalnızca yirmi beş yıl geçmiş olduğu göz önüne alındığında, bu dikkate değer bir başarıydı.

3.1.6. Katar Petrolü

Katar, Körfez'deki birçok komşusuna kıyasla nispeten küçük bir petrol gücüdür. Katar'ın petrol ihracatı gelirlerinin sınırlarını zaten göstermiştir. Katar'ın petrol üretiminin 1979'daki günlük 508,000 varilden 1994'te tahmini olarak 413,000 varile düşmüştür ve 1991-1994 yılları arasında aylık 395,000 ila 415,000 varil arasında üretim yapılmıştır. 1995 yılında ticari kaynaklar Katar'ın 3,3-4,3 milyar varil (dünya toplamının %0,4'ü) kanıtlanmış petrol rezervine sahip olduğunu tahmin etmektedir. ABD Enerji Bakanlığı son zamanlarda biraz farklı tahminler yayınlamıştır. Ocak 1995 itibariyle ABD Enerji Bakanlığı, Katar'ın kanıtlanmış kurtarılabilir petrol rezervlerinin 3,7 milyar varil olduğunu tahmin etmiştir. Bu tahmin 1980'lerde yapılanlardan biraz daha yüksekti ve petrol geri kazanım oranlarını iyileştirmek için geliştirilmiş petrol geri kazanım tekniklerinin potansiyelini dikkate alıyordu. Ancak üretim 1995 yılında son 10 yılın en yüksek seviyesi olan günlük 470,000 varile yükselmiştir. Katar'ın iç talebi de düşüktü ve toplam petrol üretiminin yaklaşık %97'sini ihraç edebiliyordu. Uluslararası Enerji Ajansı da Katar'ın petrol rezervlerine ilişkin benzer tahminlerde bulunmaktadır. Tespit edilmiş petrol rezervlerini 3,9 milyar varil olarak tahmin etmekte ve muhtemel keşfedilmemiş rezervler için herhangi bir tahminde bulunmamaktadır. Bu durum Katar'ı İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan ve BAE standartlarına göre küçük bir petrol gücü haline getirmektedir. Katar'ın ticari petrol üretimi şu anda bir kara ve üç açık deniz sahasından gelmektedir. Dukhan petrol sahası Katar'ın en eski, en büyük ve tek kara sahasıdır. Tahmini olarak 2 milyar varil geri kazanılabilir ham petrol içermektedir. Saha dört yapıya bölünmüştür: Khatiyah, Fahahil, Jaleha ve Diyab. Açık deniz üretimi 1990'larda belirgin bir şekilde azalırken, Dukhan'ın kara üretimi 1991'de günlük 190.000 varilden 1994'te günlük tahmini 270.000 varile yükselmiştir. Bu artış kısmen sahanın güney kanadında yer alan Diyab yapısının Ekim 1992'de faaliyete geçmesinden kaynaklanmıştır. Diyab yapısı, Katar'ın petrol üretim seviyelerini günde 400.000 varilin

üzerinde tutabilmesinin temel nedenidir. Katar'ın açık deniz üretimi 1964 yılında, Dukhan sahasının faaliyete geçmesinden 15 yıl sonra başlamıştır. Katar'ın başlıca üç açık deniz petrol sahası bulunmaktadır: Günde 12.000 varillik Id al-Shargi sahası, günde 40.000 varillik Maydan Mahzam sahası ve günde 90.000 varillik Bul Hanine sahası.[261]

3.1.7. Birleşik Arap Emirlikleri Petrolü

BAE, yerli nüfusuna oranla büyük petrol ve gaz kaynaklarına sahiptir ve üretimi artırarak ve alt ve üst akım operasyonlarını genişleterek petrol ve gaz gelirlerini artırabilir. BAE 1990 yılı sonu itibariyle yaklaşık 12,6 milyar varil petrol üretmiştir, ancak rezerv/üretim oranı 75/1'dir. 1994 yılı itibariyle ABD Enerji Bakanlığı BAE'nin 98,1 milyar varile varan ve dünya toplam rezervlerinin %9,8'ine denk gelen toplam kanıtlanmış rezervlere sahip olduğunu tahmin etmektedir. BAE 1993-1995 yılları arasında 2,2 ila 2,4 varil/günde petrol ve petrol eşdeğeri üretmiştir. BAE'nin ham petrolü için en büyük pazarı, ham petrol ihracatının yüzde 80'inden fazlasını oluşturan Uzak Doğu'ydu. Sadece Japonya günde yaklaşık 1,2 milyon varil BAE ham petrolü ithal ediyordu ve Japonya'nın toplam petrol ithalatının yaklaşık yüzde 27'si BAE'den geliyordu. Japonya ayrıca BAE'den büyük miktarlarda sıvılaştırılmış doğal gaz ithal etmiştir. BAE'de üretim Emirliklere göre düzenlenmiştir. Federal anayasaya göre her emirlik kendi petrol ve gaz geliştirme, üretim ve pazarlamasında tam sorumluluk ve yetkiye sahiptir. Uygulamada, sözleşmeler ve anlaşmalar Abu Dabi, Dubai, Ras Al-Hayme ve Şarika'nın (petrol ve gaz üreten Emirlikler) yönetici Şeyhleri ile müzakere edilmek zorundadır. Petrol üretiminin yaklaşık yarısını ulusal petrol şirketleri, geri kalanını ise uluslararası şirketler gerçekleştirmektedir. BP %14, Total %13, Exxon %2, Mobil %2, Shell %4 ve diğerleri %16 paya sahiptir. BAE'nin rezervlerinin Emirliklere göre nasıl bölündüğü konusunda bazı belirsizlikler mevcuttur. Bazı tahminlere göre Abu Dabi'nin 92,2 milyar varile kadar kanıtlanmış petrol rezervi ve 182,8 trilyon fit küp gaz rezervi olduğu tahmin edilmektedir. Dubai'nin kanıtlanmış petrol rezervinin 4 milyar varil, gaz rezervinin ise 4,6 trilyon fit küp olduğu tahmin edilmektedir. Ras el Hayme 0,4 milyar varile kadar kanıtlanmış petrol rezervi ve 1,200 trilyon fit küp gaz rezervi, Şarika ise 1,5 milyar varile kadar kanıtlanmış petrol rezervi ve 10,7 trilyon fit küp gaz rezervi tahmininde bulunmuştur. Bu rakamlar Abu Dabi'ye BAE'nin toplam rezervlerinin yaklaşık yüzde 94'ünü verecektir. Tahminler, Abu Dabi'nin BAE'nin petrol

[261] Cordesman, *Bahrain, Oman, Qatar and The UAE,* s. 243-249.

rezervlerinin %94'üne, Dubai'nin %4,1'ine, Şarika'nın %1,5'ine ve diğerlerinin %0,4'üne sahip olduğunu göstermektedir. Abu Dabi'nin BAE'nin gaz rezervlerinin %92,1'ine, Dubai'nin %2,2'sine, Şarika'nın %5,1'ine ve diğerlerinin %0,6'sına sahip olduğunu göstermektedir. BAE'nin geniş bir iç boru hattı ağı vardır, ancak bu ağı ihracat için kullanmamaktadır. En büyüğü Abu Dabi'de olmak üzere 14 petrol ve gaz ihracat terminali bulunmaktadır. Abu Dabi'nin kıyıda dört, adalarda üç ve açık denizde iki terminali vardır. Dubai'de iki kıyı ve bir açık deniz terminali; Şarika'da bir kıyı ve bir açık deniz terminali bulunmaktadır.[262]

3.1.8. Umman Petrolü

Petrol ve doğal gaz Umman'ın ekonomik kalkınmasının ve istikrarının anahtarıdır. Umman petrol kaynaklarını ancak 1962 yılında kullanmaya başlamıştır, ancak o zamandan bu yana Umman'ın kalkınma ve büyümesinin çoğunu petrol sağlamıştır ve 2000 yılının çok ötesine kadar da ekonomisinde kritik bir rol oynayacaktır. Umman petrole olan bağımlılığını 1975'te GSYİH'sının %67'sinden 1990'da %49'a ve 1993'te kâğıt üzerinde %38'e düşürmüş olabilir, ancak petrol ihracatı hala hükümet harcamalarının ve ekonomik büyüme yatırımlarının çoğunu finanse etmektedir. Umman'ın kanıtlanmış petrol rezervlerinin çoğu Umman'ın kuzey ve orta bölgelerinde yer almaktadır. Umman'ın rezervlerinin büyüklüğü konusunda bazı tartışmalar vardır, ancak Umman'ın son keşifleri Umman'ın petrol rezervlerini 270 milyon varil artırmış ve muhtemelen toplamda 5 milyar varilin biraz üzerinde bir rakama ulaşmıştır. Kuzeydeki Yibal, Natih, Fahud, al-Huwaisah, Lekhwair ve Shibkah sahaları tahmini olarak toplam 1,8 milyar varil rezerv içermektedir. Bu bölgede bulunan ham petrolün çoğu hafiftir ve graviteleri 32-38° API aralığındadır. Daha ağır petrol ise güney bölgesinde, 19 API ham petrol içeren 400 milyon varillik Amal Eastern High sahası yakınlarında bulunmaktadır. Umman 1990 yılı sonu itibariyle toplam 3,3 milyar varil petrol üretmiştir ve 18/1 gibi orta düzeyde bir rezerv/üretim oranına sahiptir. Umman petrolünün tamamı harmanlanır ve Muskat üzerinden ihraç edilir. Umman petrolü büyük ölçüde Asya pazarlarına gitmektedir.[263]

3.2. Doğal Gaz

3.2.1. İran Doğal Gazı

[262] Cordesman, *Bahrain, Oman, Qatar and The UAE,* s. 243-249.
[263] Cordesman, *Bahrain, Oman, Qatar and The UAE,* s. 147-148.

Petrol arama ve çıkarmayla bağlantılı doğalgaza ek olarak, İran'ın 2006 yılındaki 32,3 trilyon metreküp kanıtlanmış doğalgaz rezervinin tahminen yüzde 62'si bağımsız doğalgaz sahalarında bulunuyordu; bu miktar Rusya'nınkinden sonra ikinci sırada yer alıyor. 2006 yılında yıllık üretim 105 milyar metreküpe ulaşmıştır ve en hızlı büyüme önceki 15 yılda gerçekleşmiştir. 2006'da doğalgaz yurt içi enerji tüketiminin yaklaşık yüzde 50'sini oluşturuyordu; bunun nedeni, yurt içi gaz fiyatlarının büyük oranda sübvansiyona tabi tutulmasıydı. 1979'dan beri İranlı ve yabancı petrol firmalarının yaptığı altyapı yatırımları, İran gaz endüstrisini destekleyecek boru hattı kapasitesini artırdı. 1979-2003 yılları arasında doğalgaz rafinerilerine ve yerli tüketicilere ulaştıracak boru hatlarının uzunluğu 2.000 kilometreden 12.000 kilometreye çıktı. Aynı dönemde artan iç tüketime bağlı olarak doğalgaz dağıtım boru hatlarının uzunluğu 2.000 kilometreden 45.000 kilometreye çıktı. Gaz işleme tesisleri Ahvaz, Dalan, Kangan ve Marun'da, Basra Körfezi'nin kuzeyinde, büyük gaz sahalarına yakın bir koridorda yer almaktadır. İran'ın en büyük doğalgaz sahası olan Güney Pars, önemli miktarda yabancı yatırım almıştır. Hem ihracata hem de yurt içi tüketime yönelik üretim yapan Güney Pars'ın 2015 yılında tam üretime ulaşması bekleniyor. Güney Pars'ın üretimi, Basra Körfezi'nde Kangan'ın güneyinde 1998 yılında kurulan petrokimya ve doğalgaz işleme tesisleri ve liman tesislerinden oluşan bir kompleks olan Pars Özel Ekonomik Enerji Bölgesi'nin temelini oluşturuyor. 1980'lerde İran, petrol, kömür, odun kömürü ve diğer fosil yakıtlı enerji kaynaklarını çevre açısından daha güvenli olan doğalgazla değiştirmeye başlamıştır. 2004 yılında ortalama yüzde 54 olan doğalgazın hane halkı enerji tüketimindeki payının 2009 yılına kadar yüzde 69'a çıkması öngörülüyor. İran'da genel olarak doğalgaz tüketiminin 2005 ile 2009 yılları arasında yılda yüzde 10'dan fazla artması bekleniyor. Uluslararası petrol fiyatlarının artması ve artmaya devam edeceğinin öngörülmesiyle birlikte, 2000'li yılların başında doğal gaza yönelik uluslararası talep ve doğal gazın üretimine ve tüketici pazarlarına taşınmasına yönelik yatırımlar artmıştır. İran, petrol üretimini sabit tutarken doğalgaz üretim kapasitesini 2015 yılına kadar 300 milyar metreküpe çıkarmayı hedeflemiştir. Bu kapasiteye ulaşmak için hükümet, 2015 yılına kadar petrol ve gaz sektöründe 100 milyar ABD doları tutarında ortak yatırım planlamıştır. 2004 yılında İran, Fransa ve Malezya ile doğalgaz üretimi ve ihracatına ilişkin bir sözleşmenin yanı sıra Avrupalı ve Asyalı şirketlerle de doğalgaz kaynaklarının genişletilmesi ve pazarlanması için başka bir anlaşma imzalamıştır. 2005 yılında İran Türkiye'ye doğalgaz ihraç etti ve pazarını Ermenistan, Çin, Japonya, diğer Doğu Asya ülkeleri, Hindistan, Pakistan ve Avrupa'ya

genişletmesi bekleniyordu. Ermenistan'a uzanan yeni hattın ilk bölümü 2007 baharında açılırken, Hindistan ve Pakistan'a uzanan ve çok tartışılan büyük boru hattı henüz müzakere aşamasındaydı.[264]

3.2.2. Bahreyn Doğal Gazı

Bahreyn ayrıca 48 trilyon fit küp gaz rezervine sahiptir ve yılda yaklaşık 272 milyar fit küp gaz üretmektedir. Khuff sahasında yaklaşık 14 trilyon feet küp gaz rezervi bulunmaktadır ve bu sahanın mevcut üretim hızıyla 50 yıllık ömrü olduğu tahmin edilmektedir. Ancak bu gaz rezervleri çok küçüktür. Bahreyn'in gaz ihraç etme gibi bir planı yoktur ve gelecekte petrolle ilgili olmayan ekonomik büyüme için düşük maliyetli enerji üssü olarak kullanmayı planlamaktadır.[265]

3.2.3. Suudi Arabistan Doğal Gazı

Suudi sahalarında, çözünmüş gaz rezervuardaki ham petrol ile basınç altında ilişkilidir. Rezervuara bir üretim kuyusuyla girildiğinde, basınç, ilişkili gazla karışmış ham petrolün serbestçe yüzeye çıkmasına neden olur. Örneğin Al Ghawar sahasında her bir varil petrol için 15 metreküp gaz çıkarılırken, As Saffaniyah sahasında her bir ham petrol varili için 26 metreküp gaz üretilmektedir. Çok sayıda gaz-petrol ayrıştırma tesisinde, ilişkili gaz ham petrolden ayrıştırılmaktadır. Ayrıca, sadece doğal gaz içeren bir dizi saha keşfedilmiştir. 1970'lerin sonunda hükümet, ilişkili gaz da dahil olmak üzere toplam gaz rezervlerinin 2,4 trilyon metreküp ya da bilinen dünya gaz yataklarının yaklaşık yüzde 3'ü olduğunu tahmin etmiştir. 1991 yılına gelindiğinde Saudi Aramco'nun sahalarındaki gaz rezervlerinin yaklaşık 5,1 trilyon metreküp, Bölünmüş Bölge'deki gaz rezervlerinin ise 170 milyar metreküp olduğu tahmin ediliyordu. Rezervlerin mevcut üretime oranı 1980'lerin ortalarından bu yana 100 ila 115 yıl arasında nispeten sabit kalmıştır.[266]

3.2.3.1. Suudi Arabistan Master Gaz Sistemi

Ana gaz sisteminin yapısı, petrolün yan ürünü olarak ilişkili gazı ve ilişkili olmayan gazı toplayan gaz toplama tesisleri ve boru hatları sistemi hem orijinal tasarımını hem de 1980'lerin ikinci yarısında yapılan değişiklikleri yansıtmaktadır.

[264] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 165-166.
[265] Cordesman, *Bahrain, Oman, Qatar and The UAE*, s. 62-63.
[266] Metz (Ed.), *Saudi Arabia, a Country Study*, s. 107.

Başlangıçta ana gaz sisteminin ham petrolle birlikte üretilen gazı dağıtması ve işlemesi öngörülmüştü. Ancak 1980'lerin ortalarında ham petrol üretiminin azalması, Saudi Aramco'yu krallığın ilişkisiz gaz kaynaklarını geliştirerek sistemin gaz beslemesini tamamlamaya zorlamıştır. Ana gaz sisteminin mevcut yapısı Khurays, As Saffaniyah, Al Ghawar ve Az Zuluf sahalarındaki altmış gaz-yağ ayrıştırma tesisi; Al Barri, Shadqam ve Al Uthmaniyah'ta bulunan üç gaz işleme tesisi; NGL'yi Shadqam'dan Yanbu'ya besleyen doğu-batı doğal gaz sıvıları (NGL) boru hattı ve Yanbu ve Al Juaymah'taki iki gaz fraksiyon tesisinden oluşmaktadır. Saudi Aramco ayrıca ana gaz sistemine günde yaklaşık 57 milyon metreküplük ilişkisiz gaz toplama kapasitesi eklemiştir. Ayrıca, en yüksek talebi karşılamak için Abqaiq gaz kapağından günde yaklaşık 13 milyon metreküpe kadar ve acil kullanım için Qatif depolama rezervuarından günde 1,7 milyon metreküpe kadar üretim yapabilen tesisler kurmuştur. Sistem günde yaklaşık 170 milyon metreküp işlenmemiş gaz toplama kapasitesine sahipti. 1992 yılında ana gaz sistemi tam kapasite ile çalıştığında yaklaşık 600,000 varil NGL üretebilmiştir; bu miktar 315,000 varil propan, 165,000 varil bütan ve 120,000 varil doğal gazdan oluşmaktadır. Suudi Arabistan rafinerileri 40.000 varil/gün daha likit petrol gazı (LPG-propan ve bütan) üretmiştir. Suudi Arabistan Krallığı, dünya deniz yoluyla yapılan LPG ticaretinde yüzde 30'luk pazar payıyla dünyanın en büyük LPG ihracatçısı konumundaydı. Sistemin etkileyici yeteneklerine rağmen, bazı eksiklikleri vardı. Sistem yeterli gaz toplama tesislerinden yoksundu; sonuç olarak önemli miktarda gaz alev alıyor ya da yeniden enjeksiyonda kullanılıyordu. Ayrıca, gaz toplandıktan sonra yeterli işleme tesisi de yoktu. Bu nedenle, günlük yaklaşık 170 milyon metreküp ham gazın sadece 113 milyon metreküpü işlenebilmiştir.[267]

3.2.4. Katar Doğal Gazı

Katar'ın doğal gaz rezervleri Rusya ve İran'dan sonra üçüncü sırada yer alıyor ve Katar hükümeti ülkenin ekonomik geleceğinin büyük ölçüde sahip olduğu geniş gaz potansiyelinin geliştirilmesine bağlı olduğuna inanıyor. Ancak bu geliştirme zorlu bir görevdir. Bir milyon ton gaz ihraç kapasitesini devreye sokmanın maliyeti yaklaşık 1 milyar dolar ve Katar hangi projeyi ne zaman hayata geçireceği konusunda zor seçimler yapmak zorunda. EIA'ya göre, Katar'ın Kuzey Kubbesi ya da Kuzey Sahası dünyanın en büyük ilişkili olmayan gaz sahasıdır ve 225 ila 380 trilyon fit küp gaz rezervine ve

[267] Metz (Ed.), *Saudi Arabia, a Country Study*, s. 109.

yaklaşık 162 trilyon fit küp üretilebilir rezerve sahiptir. Buna ek olarak, Katar'ın Dukhan sahası tahmini 5 Tcf ilişkili ve 0,5 Tcf ilişkisiz gaz içermekte olup, toplam gaz rezervlerini yaklaşık 237 Tef veya 40 milyar varil petrol eşdeğerine yükseltmektedir. 396 İlave sahalar Katar'ın toplam üretilebilir gaz rezervini 250 trilyon fit küp'e kadar çıkarabilir. Bu da Katar'a dünya gaz rezervlerinin yaklaşık %5'ini sağlayacaktır ve Katar toplam gaz rezervleri açısından dünyanın üçüncü büyük ülkesidir. IEA'ya göre Katar daha da büyük rezervlere sahiptir. IEA, Katar'ın en az 250 trilyon küp fit (7,070 ila 7,170 milyar metreküp) gaz rezervine ya da dünyadaki toplam arzın yaklaşık %5'ine sahip olduğunu tahmin etmektedir. Yaklaşık 269 milyar metreküp Dukhan ve Edd El Shargi/Maydan'daki ilişkili gaz sahalarında yer almaktadır. Katar kaynakları, Katar'ın 380 trilyon fit küp'e yaklaşan rezerve sahip olduğunu iddia etmektedirler.[268]

3.2.5. Birleşik Arap Emirlikleri Doğal Gazı

Abu Dabi Milli Petrol Şirketi, Das tesisi 1977'den bu yana sıvılaştırılmış doğal gazın (LNG) ve sıvılaştırılmış petrol gazının (LPG) çoğunu Japonya'ya gönderen Abu Dabi Gaz Sıvılaştırma Şirketi'nin yüzde 51'ine sahipti. 1988 yılında Das tesisi açık deniz sahalarından yaklaşık 2,5 milyon ton LNG üretti. Abu Dabi Milli Petrol Şirketi, ayrıca Ar Ruways tesisinde karadaki Bu Hasa, Bab ve Asab sahalarında üretilen ilgili gazdan propan, bütan ve yoğuşma suyu çıkaran Abu Dabi Gaz Endüstrisi'nin de yüzde 68'ini elinde tutuyor. Abu Dabi'nin rafinajı, Umm an Nar ve Ar Ruwaysdeki tesislerde de Abu Dabi Milli Petrol Şirketi tarafından kontrol edilmektedir. Toplam rafinaj kapasitesi 1991 yılında 185,000 varil/gün olup, bunun 100,000 varil/gün'ü ihracata ayrılmıştır. Pazarlama ve dağıtım Abu Dabi Petrol Şirketi tarafından yürütülmektedir. Dhabi National Oil Company for Distribution, bir Abu Dabi Milli Petrol Şirketi iştirakidir. Avrupa ve Japonya'daki rafinerileri ve benzin istasyonlarını satın almak için Abu Dabi Milli Petrol Şirketi ve Abu Dabi Yatırım Otoritesi bir ortak girişim kurmuştur: Uluslararası Petrol Yatırım Şirketi. Uluslararası Petrol Yatırım Şirketi, 1989 yılında Madrid merkezli bir rafineri şirketinin yüzde 20 hissesine sahipti. Dubai hükümeti, açık denizdeki petrol sahalarından gelen gazı işlemek için 1975 yılında Dubai Doğal Gaz Şirketini (Dugas) kurmuştur. 1990'ların başında şirket ayrıca kıyıdaki Margham sahasından ilgili gazı işlemeyi de planladı. Dugas'ın yabancı ortağı, Kanadalı Sunningdale Oils'in bir yan kuruluşu olan Scimitar Oils (Dubai) idi. Mina Jabal Ali'deki

[268] Cordesman, *Bahrain, Oman, Qatar and The UAE,* s. 250-251.

Dugas işleme tesisleri, günde 20.000 varil doğal gaz sıvısı (propan, bütan ve daha ağır sıvılar) ve 2,1 milyon metreküp kuru gaz (metan) kapasitesiyle 1980 yılında devreye girmiştir. Kuru gaz, büyük bir elektrik enerjisi ve tuzdan arındırma tesisine yakıt sağladığı Dubai Alüminyum Şirketi'ne (Dubai) borularla taşınıyor. Doğal gaz sıvılarının küçük bir kısmı yerel olarak şişelenip tüketilmekte, ancak büyük bir kısmı Japonya'ya ihraç edilmektedir. Mina Jabal Ali'de 48.000 tona kadar tankerleri taşıyabilen özel bir gaz terminali 1980 yılında açılmıştır. Emirliğin gaz rezervlerinin 125 milyar metreküp olduğu tahmin ediliyor. 1969'da Şarika emiri, Crescent Oil Company olarak bilinen küçük ABD petrol şirketlerinden oluşan bir konsorsiyuma açık denizde arama ve üretim için kırk yıllık bir imtiyaz vermiştir. Petrol 1973 yılında Abu Musa adası açıklarındaki Mübarek sahasında keşfedilmiş ve üretim 1974'te başlamıştır.[269]

3.2.6. Umman Doğal Gazı

Gaz gelecekteki gelirler için önemli bir kaynaktır. Şu anda yılda sadece 122,1 milyar feet küp gaz üretilmektedir ve bu da Umman hükümetinin gelirinin %77'sine karşılık %3'ünü sağlamaktadır. Ancak Umman, kapsamlı bir arama programının sonucu olarak 1992'den bu yana tahmini gaz rezervlerini neredeyse iki katına çıkarmıştır ve gazın gelecekteki gelirlerin önemli bir kaynağı olması muhtemeldir. ABD Enerji Bakanlığı'na bağlı Enerji Bilgi Ajansı Umman'ın şu anda 22-25,3 trilyon fit küp kanıtlanmış rezervi olduğunu ve en az 14,5 trilyon fit küp geri kazanılabilir rezervi olduğunu tahmin etmektedir. Bu miktarın yaklaşık üçte biri, çoğu Natih ve çevresindeki sahalarda bulunan ilişkili gazdır. Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) biraz farklı hesaplamalar kullanmaktadır, ancak Umman'ın 600 milyar metreküplük kanıtlanmış rezervi ve 640 milyar metreküplük nihai rezervi olduğunu tahmin etmektedir. Bu rezervlerin en az 200 milyar metreküplük kısmı LNG ihracatını desteklemek için kullanılabilir. IEA, Umman'ın yıllık 6,2 milyon ton LNG ihracat potansiyeline sahip olduğunu ve bu üretimi 2000'den 2020 ve sonrasına kadar sürdürebileceğini tahmin etmektedir. Ne ABD Enerji Bakanlığı ne de IEA tahminleri Umman'ı gaz rezervleri açısından dünyanın ilk 20 ülkesi arasında göstermemektedir. Umman'ın dünya rezervlerinin sadece yaklaşık %2'sine sahiptir. Aynı zamanda, son zamanlarda yapılan tüm tahminler Umman'ın önemli bir LNG ihracatçısı olabileceğini ve bir petrokimya endüstrisini destekleyebileceğini göstermektedir. Umman'ın henüz keşfedilmemiş

[269] Metz (Ed.), *Persian Gulf State Country Studies,* s. 220-222.

bölgelerde çok daha büyük gaz rezervlerine sahip olabileceğine dair göstergeler de mevcuttur. Umman'ın rezervlerine ilişkin Ummanlıların tahminleri halihazırda 27,4 trilyon fit küpe ulaşmış olup Umman'ın merkezi sahalarında 11 ila 14 trilyon fit küp bulunmaktadır. Bazı uzmanlar Umman'ın 33-35 trilyon fit küp potansiyel rezervi olduğunu düşünmektedir.[270]

3.3. Hürmüz Boğazı ile İlgili Başlıca Aktörler

3.3.1. Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi (KİK)

1980'de İran-Irak Savaşı'nın başlamasından birkaç ay sonra, bölgedeki savaşmayan altı ülke (beş körfez devleti ve Suudi Arabistan) 1981'de Körfez İşbirliği Konseyi'ni (KİK) oluşturmak için bir araya gelmiştir. Körfez İşbirliği Konseyi'nin ekonomik, sosyal ve siyasi amaçları olmasına rağmen asıl amacı savunma amaçlı bir askeri ittifak oluşturmaktı. Körfez İşbirliği Konseyi liderleri, kesin bir İran askeri zaferinin, İran'ın devrimci hükümetinin İslam devrimini yayma çabasını körükleyeceğinden korkuyorlardı. Eş zamanlı olarak Körfez İşbirliği Konseyi devletleri, modern uçaklar, zırhlı araçlar, hava savunma sistemleri ve füze silahlı deniz gemileri satın alarak bireysel askeri çabalarını hızlandırdı. KİK üyeleri, yabancı güçlerin doğrudan müdahalesi olmaksızın kolektif bir öz savunma sistemi inşa etmeye kararlıdır. Ancak hem siyasi hem de pratik nedenlerden dolayı KİK'in askeri hedeflerine (teçhizatın standartlaştırılması, eğitimin koordinasyonu, kuvvetlerin entegrasyonu ve ortak planlama) ancak sınırlı ölçüde ulaşılabilmiştir. Körfez ülkeleri ayrıca azalan petrol gelirleri nedeniyle askeri alımlarını kısıtlamak zorunda kalmıştır. Basra Körfezi Savaşı'nın hemen ardından KİK ile kuzey körfezin askeri istikrarını sağlamak için Kuveyt'e Mısır ve Suriye birliklerinin yerleştirilmesi konusunda anlaşmaya varıldı. Ancak 1993 yılına gelindiğinde bu plandan vazgeçilmiş gibi görünüyordu. Bunun yerine Kuveyt ve diğer körfez devletlerinin çoğu yeni bir güvenlik çerçevesi geliştirmek için Batı ile iş birliğine yöneldi. Birleşik Devletler, muharip birlikler için Birleşik Devletler teçhizatının önceden konuşlandırılmasına, liman erişimine ve ortak tatbikat ve eğitime izin veren anlaşmalar imzaladı. İngiltere ve Fransa da askeri işbirliği düzenlemelerini müzakere etti. Sonuç olarak, ABD ve İngiltere'nin deniz kuvvetleri varlığının devam etmesi beklense de bölgeye kalıcı yabancı kuvvetler konuşlandırılmadan Batı'nın stratejik şemsiyesi yayılmış oldu. 1993 yılı başlarında,

[270] Cordesman, *Bahrain, Oman, Qatar and The UAE,* s. 155.

Körfez Savaşı'nın sona ermesinden iki yıl sonra, bölgede şiddetin yeniden başlama tehlikesi azalmış olsa da karşıt taraflar arasında bir uzlaşma sağlanamamıştı. Irak küçük düşürücü yenilgisinden sonra tam olarak toparlanamamıştır; yine de küçülmüş ordusu ve hava kuvvetleri KİK'in birleşik güçlerini gölgede bırakmaktadır. İran'ın askeri gücü Irak'la sekiz yıllık mücadelesi sırasında tükenmiştir ve toparlanması yavaş ilerlemektedir. Küçük körfez devletleri arasındaki geleneksel rekabetler ve bölgesel anlaşmazlıklar hala devam etmekle birlikte gerginlik kaynağı olarak giderek azalmıştır. Genellikle İran'la bağlantılı olan yıkım ve terör olayları, dış güçler tarafından manipüle edilen yabancı işçiler tarafından bozulma potansiyeli gibi azalmıştır. Polis, mevcut rejimlerin istikrarını tehdit edebilecek iç muhalefeti titizlikle kontrol etmektedir. Bununla birlikte, körfezdeki muhafazakâr yönetici ailelerin bazı üyelerinin demokratik reformlara karşı direnişi, gelecekte istikrarsızlık ve kargaşa olasılığını artırmaktadır.[271]

KİK'in 1981'de kurulma şeklinin, otuz yıl sonra örgütün üye devletleri arasında ilk ciddi bölünmeler ortaya çıkmaya başladığında önem kazanan iki mirası vardı. Bunlardan ilki, 2011 yılı itibariyle bölgesel diplomaside elli yıllık bir geçmişe sahip Kuveyt Emiri ve 2015 yılında Suudi Arabistan Kralı Abdullah'ın ölümünden sonra Körfez siyasetinin en yaşlı devlet adamı olan Şeyh Sabah'ın oynadığı önemli roldü. Suudi Arabistan, BAE, Bahreyn'den oluşan "KİK-3" ile Katar arasında 2014 ve 2017 yıllarında yaşanan diplomatik anlaşmazlıklarda Şeyh Sabah, on yıl önce 2004 yılında Katar ve Suudi Arabistan arasında ikili bazda yaptığı gibi, gerginliği azaltma ve sorunları diyalog yoluyla çözme girişimlerinde önemli bir rol oynamıştır. 2017'de Katar ablukasının patlak vermesinin ardından Şeyh Sabah, krizin, inşasına büyük bir özenle yardımcı olduğu bölgesel yapılar üzerindeki etkisinden yakınırken, çözüm çağrılarına öncülük etmiştir. KİK'in oluşumunun ikinci önemli mirası, dış krizlere yanıt olarak bir araya gelme hızının, üye devletler ve KİK'in yeni kurumsal çerçevesi arasındaki ilişkilerin doğasını açık ve bir dereceye kadar tanımsız bırakmasıydı. Gerçekten de KİK'in kuruluşundaki acelecilik, altı üye devleti, altı yönetici aileden hiçbirinin kabul etmeye hazır olmadığı bir egemenlik paylaşımını içerecek bütünleştirici bir sürece kilitlemeye çalışmadığı için, muhtemelen bu kadar uzun süre ayakta kalmasının ardında yatan esneklik derecesini "aynı fikirde olmamayı kabul etme" yeteneğini içinde barındırmıştır. Merkezi Riyad'da bulunan bir Sekreterlik kurulmasına rağmen, Avrupa Komisyonu benzeri ulusal üstü bir karar alma kurumu yoktu ve üye hükümetler

[271] Metz (Ed.), *Persian Gulf Studies Country Studies,* s. 321-323.

neredeyse tüm siyasi ve ekonomik karar alma konularında yerel sorumluluklarını sürdürmüşlerdir. Sonuç olarak altı üye devlet daha yakın siyasi entegrasyon, parasal birlik veya güvenlik koordinasyonu gibi ulusal egemenlik konularını ilgilendiren "önemli" konularda sürekli olarak uzlaşmaya varamamıştır. Daha fazla entegrasyona yönelik ilerleme daha teknokratik biçimler almış ve daha az "politik" sektörlerde yoğunlaşmıştır. KİK'in kurulmasından birkaç ay sonra altı üye, petrol ve sanayi süreçlerini koordine etmeyi ve ortak bir iç sınır boyunca işgücü ve sermayenin serbest akışı için çalışmayı taahhüt eden bir Birleşik Ekonomik Anlaşma imzalamıştır. Sağlık, İskân ve İçişleri gibi belirli bakanlıklardaki altı KİK mevkidaşı da düzenli olarak bir araya gelmeye ve sektöre özgü politika yaklaşımlarının koordinasyonunu sağlamak için çalışmaya başlamıştır. Bu bakanlık toplantıları, ulusal düzeydeki çıkarların bölge genelindeki ortak çıkarlara üstün gelme eğiliminde olduğu yıllık devlet başkanları zirvesinden genellikle daha somut sonuçlar elde etmiştir. Bununla birlikte, Birleşik Ekonomik Anlaşma'da yer alan hedeflere yönelik teknokratik ilerleme bile yavaş ve duraksamalı olmuştur; zira gümrük birliğinin (2003'te) ve ortak pazarın (2008'de) hayata geçirilmesi yirmi yıldan fazla sürmüş ve ortak dış tarife üzerinde anlaşmaya varılması (2014'te) için altı yıl daha geçmesi gerekmiştir. KİK için ironik olan, Körfez siyasetinin dokusunu parçalayan 2014 ve 2017 siyasi krizlerinin tam da ekonomik ve teknokratik iş birliğinin anlamlı bir sonuç üretmeye başladığı anda meydana gelmiş olmasıdır. 2014 yılında alınan yüzde 5'lik ortak dış gümrük tarifesi kararı, daha derin bir ekonomik entegrasyon için temel oluşturmayı amaçlıyordu ve bunu 2016 yılında Riyad'daki KİK Sekretaryası'nda bir Ekonomik ve Kalkınma İşleri Komisyonu'nun kurulması izledi. Yine de 2009'da BAE'nin merkez bankasının Abu Dabi yerine Riyad'da kurulması kararına kızarak projeden aniden çekilmesiyle sona eren, iki on yıllık bir parasal birlik ve ortak bir KİK para birimi girişiminin yüksek profilli patlaması, KİK'teki tüm karar alma mekanizmalarının tek tek devletlerin ve yöneticilerin kaprislerine karşı savunmasızlığını gösterdi. BAE'li yetkililer, Sekretaryası Riyad'da bulunan KİK'in Suudi merkezli yapısına ilişkin endişeleri gidermek için bankanın Abu Dabi'de yer alması için yoğun bir kampanya yürütmüştü ve Ekonomi Bakanı Sultan bin Said el Mansuri, projeden çekilme kararının siyasi olduğuna dair hiçbir şüphe bırakmamıştır.[272]

3.3.2. Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC)

[272] Mehran Kamrava, *Routledge Handbook Of Persian Gulf Politics*, New York: Routledge, 2020, s. 417-418.

Kökeni ve Amaçları: İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan ve Venezüella tarafından 1960 yılında Bağdat'ta kurulmuştur. Başlıca amaçları şunlardır: üye ülkelerin petrol politikalarını birleştirmek ve çıkarlarını bireysel ve toplu olarak korumak için en iyi araçları belirlemek; zararlı ve gereksiz dalgalanmaları ortadan kaldırmak amacıyla uluslararası petrol piyasalarında fiyatların istikrarını sağlamanın yollarını ve araçlarını tasarlamak; ve üretici ülkeler için istikrarlı bir gelir, tüketici ülkelere verimli, ekonomik ve düzenli bir petrol arzı ve petrol endüstrisine yatırım yapanlara sermayeleri için adil bir getiri sağlamak. OPEC üyelerinin dünyanın bilinen ham petrol rezervlerinin %75'ine sahip olduğu ve bunun yaklaşık üçte ikisinin Orta Doğu'da bulunduğu tahmin edilmektedir.[273]

Üyeler: (2005) Cezayir, Endonezya, İran, Irak, Kuveyt, Libya, Nijerya, Katar, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve Venezüella. Üyelik başvuruları, önemli miktarda net ham petrol ihracatına sahip olan ve temelde üye ülkelerinkine benzer çıkarları olan herhangi bir ülke tarafından yapılabilir. Gabon 1973 yılında ortak üye, 1975 yılında ise tam üye olmuş, ancak 1996 yılında katkı payını karşılamakta güçlük çektiği için üyelikten çekilmiştir. Ekvador 1973 yılında Örgüte katılmış ancak 1992 yılında ayrılmıştır.[274]

Organizasyon: Ana organlar Konferans, Guvernörler Kurulu ve Sekreterya'dır. Yılda en az iki kez toplanan en üst makam olan Konferans, normalde ilgili petrol, maden veya enerji bakanının başkanlığında her üye ülkeden gelen delegasyonlardan oluşur. Usule ilişkin konular dışındaki tüm kararlar oybirliğiyle alınmalıdır.[275]

3.3.2.1. OPEC Uluslararası Kalkınma Fonu

OPEC Uluslararası Kalkınma Fonu, gelişmekte olan ülkelere (OPEC üyeleri dışındaki) ve yararlanıcıları gelişmekte olan ülkeler olan uluslararası kalkınma ajanslarına avantajlı koşullarda mali yardım sağlamak amacıyla 1976 yılında kurulmuştur. Fon, 1980 yılında dâimi özerk bir uluslararası ajansa dönüştürülmüş ve OPEC Uluslararası Kalkınma Fonu olarak yeniden adlandırılmıştır. Fon, bir Bakanlar Konseyi ve bir Yönetim Kurulu tarafından yönetilmektedir. Her üye ülke Konsey'de kendi maliye bakanı tarafından temsil edilmektedir. Fonun başlangıçtaki bağış tutarı

[273] Barry Turner (Ed.), *The Statesman's Yearbook 2007,* New York: Palgrave Macmillan, 2006, s. 76.
[274] a.g.e., s. 76.
[275] a.g.e., s. 76.

800 milyon ABD dolarıdır. 2004 yılı başında taahhüt edilen katkıların toplamı 3,435 milyon ABD Doları idi. Fon toplam 5.845,7 milyon ABD Doları tutarında 1.024 kredi vermiştir. Proje finansmanı için 4,582-6 milyon ABD Doları, 724.2 milyon ABD Doları dahil.[276]

[276] a.g.e., s. 76.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN JEOPOLİTİK GELECEĞİ

4.1. Hürmüz Boğazı'ndaki Sorunlar

4.1.1. İran ve Birleşik Arap Emirlikleri Arasında Üç Ada Sorunu

İran, Körfez'deki adalar ve açık denizdeki petrol ve doğalgaz kaynaklarının kontrolü konusunda komşularıyla uzun süredir ciddi toprak anlaşmazlıkları yaşıyor. 1980-1988 yılları arasında İran-Irak Savaşı, 1987-1988 yılları arasında Körfez'deki tanker hareketleri nedeniyle ABD ile bir "tanker savaşı" ve 1990-1991 yıllarında Irak'ın Kuveyt'i işgalinin yarattığı risklerle karşı karşıyaydı. Şah zamanından bu yana, İran ile Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) arasında, Hürmüz Boğazı'na giden ana tanker rotalarının yakınındaki üç stratejik öneme sahip adanın (Ebu Musa, Büyük Tunb Adası ve Küçük Tunb Adası) mülkiyeti konusunda bir anlaşmazlık yaşanıyor. Üç ada, ilk olarak 1970'lerin başında İngiltere'nin Körfez'den çekilmesinin ardından Şah tarafından ele geçirilmiş, ardından 1992'de İran birlikleri tarafından işgal edilmiştir. 1995'te İran Dışişleri Bakanlığı adaların "İran'ın ayrılmaz bir parçası" olduğunu iddia etmişti. İran o zamandan beri Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi'nin anlaşmazlığın Uluslararası Adalet Divanı tarafından çözülmesi yönündeki 1996 yılındaki önerisini reddetmiştir; bu, BAE tarafından desteklenen bir seçenek. KİK, 31 Aralık 2001'de BAE'nin Ebu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb Adaları üzerindeki egemenliğine verdiği desteği yineleyen bir bildiri yayınlamış, İran'ın adalar üzerindeki iddialarını "geçersiz" ilan etmiş ve BAE'nin "üç adadaki egemenliğini barışçıl bir şekilde yeniden kazanma hususundaki tüm tedbirlerini" desteklemiştir. İran, Eylül 2006'da BAE'nin Uluslararası Adalet Divanı'nın tahkim teklifini bir kez daha reddetmiştir ve gelecekte bir çatışma veya ihtilaf riski devam etmektedir. Ayrıca İran ve Katar, Kuzey sahasının mülkiyetini talep etmiş ve sorun hiçbir zaman tam olarak çözülmemiştir.[277]

4.2. İran Nükleer Programı

İran'ın resmi pozisyonu nükleer silah geliştirmeye yönelik bir programı olmadığı ve bu tür silahları asla kullanmayacağı yönündedir. Ancak sivil nükleer enerji programının bazı yönleri, özellikle de uranyumun nükleer yakıta dönüştürülmesi için

[277] Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", s. 3.

geliştirdiği tesisler, inşa edilip faaliyete geçmelerinden çok sonra, 2002 yılına kadar Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'na (UAEA) açıklanmadı. Bu açıklama eksikliği, ABD ve Avrupa Birliği üyesi ülkelerde ve başka yerlerde, İran'ın elektrik enerjisi üretmek için nükleer reaktörler geliştirmesini, gizli nükleer silah geliştirme faaliyetlerine bir kılıf olarak kullandığı şüphesini uyandırdı. Ancak İran bu iddiaları reddetti. 2007 sonu itibariyle, İran'ın askeri doktrininin nükleer silah kullanımına ilişkin bir senaryo içerdiğini doğrulayan herhangi bir belgesel kanıt yoktu. Ancak İran'ın bir nükleer silah programı olsaydı, bunun varlığından sadece çok sınırlı sayıda siyasi ve askeri liderin haberdar olması gerekirdi. Devrimden önce Şah hükümeti, Basra Körfezi'ndeki Buşehr'de bir nükleer enerji santrali inşa etmek için Alman şirketi Siemens ile sözleşme imzaladı. Devrim projeyi durdurduğunda ilk reaktörün yüzde 85'i tamamlanmıştı ancak İran-Irak Savaşı'nda ciddi hasar gördü. İslam Cumhuriyeti 1980'lerin sonunda yeniden çalışmaya başlama girişiminde bulunduğunda Siemens katılmayı reddetti ve İran, tesisi tamamlamak için Rusya'ya yöneldi. İran ve Rusya hükümetleri arasında 1995 yılında varılan ve tahmini 800 milyon ABD Doları tutarındaki anlaşma, Orta Doğu'da bir nükleer pazar kurması nedeniyle Rusya için cazipti. İstasyonda 1.000 megavatlık hafif su reaktörü bulunacak ve Rusya 2.000 ton uranyum yakıtı sağlayacaktı. Başlangıçta 1999 yılında tamamlanması planlanan ilk reaktörün tamamlanması birkaç kez ertelendi ve bu da İran ile Rusya arasında sürtüşmeye neden oldu. Anlaşmaya 2005 yılında yapılan bir ek, Rusya'nın tesisi işletmek için birkaç yüz İranlıyı eğitmesini öngörüyordu. Rusya'dan planlanan yakıt teslimatlarının gecikmesi ve İran'ın geç ödemeleri, Buşehr'in açılışını en az 2008 yılına kadar daha da geciktirdi. Bu arada İran, çok sayıda ek nükleer enerji santrali inşa etme planlarını duyurdu.[278]

1990'lı yılların başlarında, nükleer faaliyetlere ilişkin şeffaflık eksikliği İran'ın uluslararası izolasyonunda önemli bir faktördü. Ekim 2003'te İran, ithal santrifüj parçaları kullanarak küçük miktarlarda uranyum zenginleştirdiğini ve bu faaliyetleri Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'na (UAEA) bildirmeden plütonyum ayrıştırma deneyleri yaptığını kabul etti. İran, imzacısı olduğu Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Anlaşması (NPT) kapsamındaki yükümlülüklerini ciddi bir şekilde ihlal ettiğini hiçbir zaman kabul etmedi ve sürekli olarak nükleer programının enerji üretmeye yönelik olduğu için anlaşma kapsamında izin verilebilir olduğunu iddia etti. Devam eden denetimlere rağmen UAEA, İran'ın uyumluluğuna ilişkin tüm soruları

[278] Curtis vd. (Ed.), a.g.e, s. 285-286.

çözemedi. Bu arada İranlı muhafazakârlar NPT'den çekilmeyi savunuyordu; eski Cumhurbaşkanı Muhammed Hatemi bu baskıya direndi, ancak 2005'te Hatemi'nin yerine geçen muhafazakâr Cumhurbaşkanı Mahmud Ahmedinejad daha kararsız bir tutum sergiledi. İran 2005 ve 2006'da nükleer teknoloji hakkının tanınmaması halinde çekilme tehdidinde bulundu. 2005 yılında İranlı yetkililerin ve İngiltere, Fransa ve Almanya'nın nükleer mesele konusunda karşılıklı bir anlaşmaya varamamaları, örtbas etme çabalarının devam ettiği yönünde uluslararası bir izlenim yarattı. Ahmedinejad, Ağustos 2005'te göreve geldikten kısa bir süre sonra, İran'ın İsfahan nükleer dönüşüm tesisindeki uranyum zenginleştirme faaliyetlerini durdurma yönündeki tek taraflı taahhüdünü sona erdirdi; Şubat 2006'da bu faaliyetin yenileneceği duyuruldu. İran, nükleer tesislerin inşasını, sözde planlama aşamasında olan 30 nükleer santralde kullanılmak üzere yurt içinde çıkarılan uranyumun işlenmesi ihtiyacını öne sürerek haklı çıkardı. Bu tesisleri inşa etme kararı ulusal destek gördü ve rejim içindeki hem reformist hem de muhafazakâr gruplar tarafından onaylandı. İran'a nükleer teknoloji kazandırma projesinin gizli doğası, mevcut teknolojideki sınırlamalar, ABD veya İsrail'in askeri müdahalesinden duyulan korku ve ABD'nin bölgedeki askeri varlığı bir araya gelerek Buşehr nükleer projesinin hızla tamamlanmasını kilit bir hedef haline getirdi. Buşehr reaktörü ulusal gururun bir sembolü haline geldiği için projenin tamamlanması da önemliydi. Ancak Rusya'nın Batı ile ilişkilerini tehlikeye atma endişesi projeyi yavaşlattı.[279]

4.3. İran Nükleer Tesisleri

Uluslararası kaygılar Buşehr sahasına değil, İran'ın varlığını ancak 2002'de, Pakistan'ın önde gelen nükleer bilimcisi A. Q. Khan'ın İran'a nükleer silah yapımı konusunda çok önemli bilgiler sağladığının ortaya çıkmasından sonra doğruladığı diğer birkaç nükleer tesise odaklandı. İran, daha önce belgelenmemiş tesislerini 2002 yılında UAEA'ya sunduğu bir raporda açıkladı, ardından 2003 ve 2004 yıllarında tesislerin UAEA denetimine açılmasını kabul etti. UAEA'ya göre, bu tesislerin birçoğu nükleer yakıt döngüsüne dâhil olmuş veya dâhil olabilir; bu nedenle, ürünlerinin silah sınıfı yakıt üretiminde kullanılmak üzere yönlendirilmemesini sağlamak için IAEA'nın izlemesi gerekiyor. IAEA, 2005 yılında İran'ın atom bombasının patlayıcı çekirdeğinin hazırlanmasına ilişkin kısmi belgelere sahip olduğunu keşfettiğinde, bu tür bir saptırma

[279] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 286-287.

hakkındaki endişeler azalmadı. İran nükleer tartışmalarının merkezinde yer alan İsfahan'da üniversite araştırmaları ve yüksek oranda zenginleştirilmiş uranyum yakılması için tasarlanmış reaktörlerin yanı sıra Çin yapımı bir uranyum hekzaflorür dönüştürme tesisi olduğu bilinmektedir. (Uranyum heksaflorid hem enerji hem de silah üretimi için uranyum zenginleştirmede anahtar bir bileşiktir). İsfahan reaktörleri İran'ın en büyük nükleer araştırma tesisi olan Nükleer Teknoloji Araştırma Merkezi'ne hizmet vermektedir. Dönüşüm tesisinin yarattığı tehdidin yanı sıra, bilim adamlarının 1990'larda Çin'den askeri düzeyde plütonyum talep etmiş olabileceği ve nükleer tesisin bir bölümünün UAEA tarafından gözlemlenemeyecek şekilde yeraltında gizlendiğine inanıldığı için İsfahan dikkatleri üzerine çekti. İran'daki başlıca bölünebilir madde üretim merkezi olan Muallim Kaleyah 2006-7 yıllarında yoğun bir uluslararası inceleme altında tutulmuş ve UAEA tarafından sıkı bir şekilde korunmuştur. Tahran'ın kuzeybatısındaki dağlık bir bölgede stratejik bir konuma sahip olan merkezin daha önce nükleer silah geliştirmeye yönelik olası bir tesis olduğundan şüpheleniliyordu. 2005 yılında Tahran'ın güneybatısındaki Arak yakınlarında bir ağır su üretim tesisi inşaatın son aşamasındaydı. Ağır su, bomba sınıfı plütonyum üreten bir reaktörü besleyebilir. Arak tesisinin varlığı tek başına nükleer silahların yayılmasının önlenmesine ilişkin uluslararası kuralların ihlali anlamına gelmese de tesisin potansiyel rolü 2002 yılında keşfedilmesinin ardından inşaatın durdurulması için uluslararası bir çağrı yapılmasına neden oldu.[280]

4.4. İran ve Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi Devletleri İlişkileri

Hatemi'nin seçilmesinden sonra İran komşu Arap ülkeleriyle ilişkilerini geliştirmek için de yoğun çaba sarf etti. Bu ilişkiler Rafsancani döneminde çözülmeye başlamış ve Kuveyt, Umman, Katar ve Suudi Arabistan ile ikili ilişkilerde önemli ilerlemeler kaydedilmişti. Suudi dış politika uzmanlarına göre, Suudilerin İran'a yönelik tutumu 1995 yılında Suudi hükümetinin kendi Şii azınlığıyla ilişkilerini geliştirmeye karar vermesinin ardından değişmeye başladı. Suudi liderler Şii azınlığı potansiyel bir güvenlik tehdidi olarak görmekten vazgeçtikçe, İran'ı da bu azınlık arasında bir yıkım kaynağı olarak daha az algılamaya başladılar. Bu yeni tutum daha sonra ilişkilerin gelişmesinin önünü açtı. Yeni samimiyetin sembolik göstergesi, iki devlet başkanının karşılıklı resmi ziyaretlerde bulunması oldu. 1997 sonu ve 1998 başında imzalanmıştır.

[280] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 287-288.

Bu alışılmadık görüş alışverişini Mayıs 1998'de kapsamlı bir işbirliği anlaşması ve Nisan 2001'de iki ülke arasında bir güvenlik anlaşması izledi. İran'ın diğer Arap ülkelerinin çoğuyla ilişkileri de 1990'larda iyileşti. Sünni monarşinin güvenlik tehdidi olarak gördüğü Bahreyn'in çoğunluk Şii nüfusu arasındaki huzursuzluk 1980'ler boyunca ve 1990'ların başında devam etmişti ve hükümet İran'ın Bahreyn'deki Şii muhaliflere gizli destek verdiğinden şüpheleniyordu. Suudi Arabistan'ın Şii azınlıkla yakınlaşması, Bahreyn hükümeti üzerinde Şii çoğunluğun bazı taleplerini karşılaması için baskı oluşturdu. 1990'ların ortalarında mezhepsel gerilimlerin azalmasıyla birlikte Bahreyn yöneticilerinin İran'ın olası yıkıcı faaliyetlerine ilişkin endişeleri önemli ölçüde azaldı ve bu durum 1990'ların sonlarına doğru nispeten dostane ilişkilere yol açtı. Hatta İran baş düşmanı Irak'la daha iyi bir ilişki kurdu ve iki ülke 1980'lerde girdikleri savaştan kalan mahkumların çoğunu ya da tamamını takas etti. Ayrıca 1997 ve 2002 yılları arasında birçok üst düzey diplomatik toplantı gerçekleştirdiler. Irak'ta 2003 yılında yaşanan çatışmanın ilk aşamalarında İran tarafsız bir tutum benimsedi. İran'la ilişkileri ciddi anlamda iyileşmeyen tek Basra Körfezi Arap ülkesi, Basra Körfezi'ndeki üç ada, Abu Musa ve iki Tunb'un egemenliği konusunda tartışmayı sürdüren Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) oldu. Adalar konusundaki anlaşmazlık, BAE'nin İran'ı 1971'de Ebu Musa'nın ortak egemenliğine ilişkin anlaşmayı ihlal etmekle suçladığı ve aynı zamanda İran'ın Tunblar'daki işgaline son vermesini talep ettiği 1992 yılına kadar uykudaydı. Anlaşmazlık, İran-BAE ilişkilerinde rahatsızlık yaratmaya devam etse de iki ülke arasındaki ticareti etkilemedi. Başta Dubai Emirliği olmak üzere BAE, İran'a her yıl birkaç milyar ABD doları değerinde tüketim malları ihraç ediyor.[281]

4.5. İran'ın Hürmüz Boğazı'nı Kapatma İhtimalinin Bölgesel ve Küresel Etkileri

İran'ın Hürmüz Boğazını kapatma tehditleri, İran'ın petrol ihracatından elde ettiği geliri azaltabilecek çok taraflı yaptırımların benimsenme ihtimalinin artmasıyla karşı karşıya kaldığı için ortaya çıkmıştır. Daha önce, Birleşmiş Milletler ve çok taraflı yaptırımlar, İran'ın enerji sektöründeki yatırım ve mali bağlantıları hedef alarak onu geliştirme kabiliyetini baltalayarak İran'ın nükleer programını geliştirme kabiliyetini

[281] Curtis vd. (Ed.), a.g.e., s. 243-244.

azaltmaya çalışıyordu ancak bu eylem İran'ın petrol ihraç etme kabiliyetini doğrudan hedef almıyordu.[282]

İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatması küresel enerji güvenliği kabuslarının başında geliyor. Basra Körfezi petrolünün yaklaşık yüzde 90'ı, İran kıyısının karşısındaki bu dar suyolundan geçen tankerlerle bölgeden geçiyor ve kara boru hatları yeterli alternatif ihracat rotaları sunmuyor. Boğazın uzun süre kapatılması, dünya petrolünün yaklaşık dörtte birinin piyasadan çekilmesine neden olacak ve bu da OPEC'in parlak günlerinden bu yana görülmemiş türden bir arz şokuna neden olacak. Boğaz fiziksel olarak barikatla kapatılmasa bile, bölgedeki askeri çatışma, arz kesintisi beklentisiyle fiyatların hızla yükselmesine ve piyasalar ticaret akışının yeniden sağlandığından emin olana kadar yüksek kalmasına neden olabilir. 2006 yılında Hürmüz Boğazı'ndan günde yaklaşık 17 milyon varil petrol geçmiştir. Suudi Arabistan üzerinden doğudan batıya, Kızıldeniz'deki Yanbu limanına kadar uzanan tek bir boru hattı alternatifi var. Kapasitesi yalnızca günde 5 milyon varil civarında ve bunun yaklaşık dörtte biri kullanımda, geriye günlük 4 milyon varil kalıyor; bu da boğazın kapanmasını telafi etmeye yetmemektedir. Birleşik Arap Emirlikleri, petrolünü Umman Körfezi'ndeki bir limana taşıyacak bir boru hattı inşa etmeyi planlıyor ancak bu boru hattı günde yalnızca 1,5 milyon varil taşıyacak. Diğer Basra Körfezi ülkeleri periyodik olarak, boğazı bypass etmelerine ve petrolü Umman'a boşaltmalarına olanak sağlayacak, günde 5 milyon varillik daha büyük bir boru hattı inşa etme konusundaki ilgilerini dile getiriyor. Potansiyel güzergahına ilişkin ayrıntılar henüz çözülmemiştir ve inşa edilmesinin on yıldan fazla süreceği tahmin edilmektedir.[283]

Çoğu gözlemci, İran'ın, Boğaz yoluyla yapılan ticarete bağımlılığı nedeniyle, suyolunu fiili olarak kapatmaya çalışmaktan ziyade, İran politikasına ilişkin uluslararası tartışmayı şekillendirme niyetinde olduğuna inanıyor. Petrol ihracatı, İran hükümetinin mali sağlığı ve bir bütün olarak İran ekonomisi için hayati önem taşıyor. İran, yalnızca petrol ihracatı için değil, aynı zamanda bazı ihtiyaç duyulan gıda ve tıbbi ürünlerin nakliyesi için de Boğaz'a güveniyor. Ancak İran, ithalatını Cask Limanı gibi Boğaz dışındaki limanlar veya Pakistan veya Irak üzerinden yerleşik kara ticaret yolları aracılığıyla yeniden yönlendirme girişiminde bulunabilir. Ayrıca İran, Boğazlardaki trafiği tehdit ederek, komşuları ve müşterileri de dâhil olmak üzere diğer ulusları

[282] Katzman vd. a.g.m., s. 1.
[283] Talmadge, a.g.m., s. 82.

yabancılaştırma riskiyle karşı karşıya kalabilir. Basra Körfezi'nden gelen petrolün çoğu Asya ülkelerine gidiyor. Çin, İran'ın en büyük müşterisi ve İran, Çin'in üçüncü büyük petrol ithalatı kaynağıdır.[284]

Bazı uzmanlar, İran'ın Boğaz'ı tamamen kapatmak yerine, Körfez'deki gemi taşımacılığını aksatmak, tehdit etmek, taciz etmek ve başka şekilde ciddi istikrarsızlık yaratmak için kullanmasının daha muhtemel olduğuna inanıyor. Boğazı kapatma girişimine benzer şekilde, bu düşük yoğunluklu taktik ve operasyonların kullanılması, ABD ve ortaklarının İran'a karşı ekonomik, diplomatik veya askeri baskıyı artırma konusunda iki kez düşünmesine neden olabilir.[285]

4.6. Hürmüz Boğazı'na Alternatif Rotalar

Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol, dünya ticaretinde yapılan tüm petrolün yaklaşık %40'ını oluşturur ve normalde Hürmüz Boğazı üzerinden nakledilen günlük 17 milyon varil veya daha fazla petrol doğuda Asya'ya özellikle Japonya, Çin ve Hindistan'a ve Süveyş Kanalı ve Sümed Boru Hattı aracılığıyla batıya gidiyor. Hürmüz Boğazı'nın herhangi bir şekilde kapatılması durumunda, daha uzun alternatif yolların kullanılması gerekecektir.[286]

Alternatif güzergâhların ve iletim hatları böyle bir kapasiteyi karşılayamamaktadır ve bunlar üzerinden yapılan ihracat artışı bu bölgenin ihtiyaç duyduğu üretim kapasitesinin çok altında kalmaktadır. Öyle ki, o zamana kadar dünyanın enerji ihraç eden yirmi büyük limanının yarısından fazlasının Basra Körfezi'nde yer alacağı öngörülmektedir. 2006 yılında Basra Körfezi petrolünün yaklaşık %93'ü Hürmüz Boğazı'ndan geçiyordu ve 2025 yılına gelindiğinde yalnızca Basra Körfezi petrol ihracatı, mevcut gemi trafiğinin iki buçuk katı trafiğin yanı sıra limanların ve yükleme tesislerinin kapsamlı şekilde geliştirilmesini gerektirecektir. Bu konu Hürmüz Boğazı'nın artan önemini göstermektedir. Dolayısıyla bu bölge bir kontrol ve baskı noktası olarak deniz ulaşım ağının hassas bir bölümünü oluşturmaktadır.

[284] Katzman vd. a.g.m., s. 4.
[285] Katzman vd. a.g.m., s. 6.
[286] Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", s. 2.

Çünkü belirtildiği gibi petrolün buradan geçişini durdurmak dünyayı zor bir krizle karşı karşıya bırakacaktır.[287]

Bu örneklerden hareketle Hürmüz Boğazı'nda deniz taşımacılığının güvenliğinin ve sürekli açıklığının sağlanması dünya güçlerinin önemli önceliklerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Bu arada bölgedeki Arap ülkeleri de ihracatlarını garanti altına almak ve Hürmüz Boğazı'na olan bağımlılığı azaltmak için Basra Körfezi'nin güney kesiminde sürekli yeni boru hatları inşa etmeye çalışıyor. Tapline, Irak-Suriye-Lübnan boru hattı bu girişimler arasında yer alıyor. Ancak Basra Körfezi ülkelerinin, ihtiyaç duyulan malların ithalatı ve kendi ürünlerinin ihracatı açısından giderek Hürmüz Boğazı'na daha bağımlı hale geldiğini de belirtmek gerekir. Öyle ki bu süreçteki herhangi bir kesinti bu ülkeleri birçok sorunla karşı karşıya bırakacaktır. Dolayısıyla Hürmüz Boğazı önem açısından bölgesel ve küresel boyutlara sahiptir.[288]

İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatma tehditleri nedeniyle, petrol ihraç eden ülkeler ham petrollerini ihraç etmek için alternatif ulaşım yolları inşa etme arayışına girmişlerdir. Bu alternatif güzergahlar, Sumed olarak bilinen Süveyş-Akdeniz boru hattı, Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz'deki Yanbu limanına giden Doğu-Batı Boru Hattı (Petroline) ve Suudi Arabistan üzerinden Kızıldeniz'e giden Abqaiq-Yanbu doğal gaz sıvı hattı ile sınırlıdır. Kuzey Irak'ı (Kerkük bölgesi) Türkiye'ye (Akdeniz'deki Ceyhan limanı) ya da Suriye'ye bağlayan iki boru hattıdır. Kızıldeniz'deki Yanbu limanının kapasitesi yaklaşık 5 milyon varil/gün, Sumed boru hattının kapasitesi ise sadece yaklaşık 2,5 milyon varil/gündür.[289] Ancak Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi (KİK) Umman üzerinden Umman Körfezi'ndeki bir limana kadar yeni bir stratejik boru hattı inşa etmeyi kabul etmiştir.[290] Bu taşıma kapasiteleri Hürmüz Boğazı'nın toplam günlük petrol transit hacmine kıyasla oldukça yetersizdir. Günümüz koşullarında Hürmüz Boğazı'nın kapatılması durumunda, bölgenin İran dışındaki tüm petrol ve gaz üretiminin pazara sunulması için alternatif yollara erişim ve kapasitesi yetersiz kalacaktır.[291]

---

[287] Hafeziniya, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz,* s. 429.

[288] Tefreşi, "Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik", s. 234.

[289] Yusuf Sayın ve Fatih Kılıç, "The Strait of Hormuz and Iran's International Relations" *Eurasian Research Journal,* 2020, C.2, No.1, s. 35.

[290] Cordesman, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", s. 2.

[291] Pham, a.g.m., s. 65.

4.6.1. Tapline (Trans-Arabian Pipeline Company / Trans-Arap Boru Hattı Şirketi)

Miktar olarak petrolün varlığı tespit edildikten sonra, Akdeniz'e uzanan bir boru hattının avantajları açıkça görülmüş ve yaklaşık 3.200 kilometrelik deniz yolculuğundan ve Süveyş Kanalı geçiş ücretlerinden tasarruf sağlanmıştır. Aramco'nun yüzde yüz iştiraki olan Trans-Arabian Pipeline Company (Tapline) 1945 yılında kurulmuş ve boru hattı 1950 yılında tamamlanmıştır. Maliyetleri düşük tutmak ve operasyonları tankerlerle rekabet edebilir hale getirmek için birçok yenilik gerekiyordu. Tapline, Lübnan'ın Sidon yakınlarındaki As Zahrani limanını, Aramco sahalarından petrol boru hattına bağlandığı Suudi Arabistan'daki Al Qaysumah'a (1.200 kilometreden fazla bir mesafe) bağlamıştır. Başlangıçta 320.000 varil olan kapasite genişletilerek 1970'lerin ortalarında 480.000 varile çıkarılmıştır. Suudi yetkililerle yaşanan vergi sorunları ve Ürdün, Irak ve Lübnan'dan kaynaklanan transit geçiş ücretleri Tapline'ı yıllarca uğraştırmıştır. Hat 1970'lerde birkaç kez hasar görmüş ve devre dışı kalmıştır. Tapline'ın işletme maliyetleri artarken, süper tankerler deniz taşımacılığı masraflarını azaltıyordu. 1975 yılına gelindiğinde Tapline artık Sidon üzerinden Suudi ham petrolünü ihraç etmek için kullanılmıyordu. 1982 yılında hat tekrar hasar görmüştür. 1983 sonlarında Tapline Suriye ve Lübnan'daki faaliyetlerini durdurmak için resmi bildirimde bulunmuş, ancak az miktarda ham petrolün Ürdün'deki bir rafineriye geçici de olsa tedarik edilmeye devam edeceği bildirilmiştir.[292]

4.6.2. Petroline (Doğu-Batı Boru Hattı)

Ham petrol taşımak için inşa edilen Petroline, Basra Körfezi'ndeki Abqaia'dan Kızıldeniz'deki Yanbu'ya kadar uzanan bu petrol boru hattı, 1981 yılında tamamlanmıştır. Bu boru hattı, Avrupa'ya olan mesafeyi büyük ölçüde kısaltmış ve körfez ve Hürmüz Boğazı'ndan geçişi ortadan kaldırmıştır. Petroline, Suudi Arabistan devletine ait bir şirket olan Genel Petrol ve Maden Örgütü (Petromin) tarafından inşa edilmiştir. Aramco büyük bir gaz toplama sistemi ve Petroline'e paralel olarak doğal gaz sıvılarının taşınması için bir boru hattı inşa etmiş ve bu doğal gaz hattı da 1981 yılında Yanbu'ya ulaşmıştır. (https://www.britannica.com/place/Saudi-Arabia/Economy#ref484605, 12.06.2024)

4.6.3. Sumed (Süveyş-Akdeniz Boru Hattı)

[292] Metz (Ed.), *Saudi Arabia, a Country Study*, s. 100.

SUMED boru hattı Mısır'da yer almakta ve Kızıldeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlamaktadır. SUMED boru hattı ham petrolü Mısır üzerinden kuzeye taşımaktadır ve günde 2,5 milyon varil kapasiteye sahiptir. Süveyş Kanalı ve SUMED boru hattı üzerinden Avrupa'ya yönelik kuzey yönlü petrol akışları 2018 ve 2020 yılları arasında düşmüştür. 2023'ün ilk yarısında, Süveyş Kanalı ve SUMED boru hattından kuzeye akan ham petrol, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki talebin pandemi kaynaklı düşük seviyelerden yükselmesiyle 2020'ye göre %60'tan fazla artmıştı. Ayrıca, 2022'nin başlarında Batı'nın Rusya petrolüne uyguladığı yaptırımlar küresel ticaret kalıplarını değiştirerek Avrupa'nın Süveyş Kanalı ve SUMED boru hattı aracılığıyla Orta Doğu'dan daha fazla, Rusya'dan ise daha az petrol ithal etmesine yol açmıştır. (https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61025, 12.06.2024)

4.6.4. Abu Dabi Ham Petrol (Habshan-Fujairah) Boru Hattı Projesi

Habshan-Fujairah boru hattı olarak da bilinen Abu Dabi ham petrol boru hattı projesi, Abu Dabi Hükümeti'ne ait olan Uluslararası Petrol Yatırım Şirketi (IPIC) tarafından başlatılmıştır. Haziran 2012'de tamamen faaliyete geçmiştir. Proje, ham petrol arzını güvence altına almayı ve Hürmüz Boğazı üzerinden petrol taşımacılığını azaltmayı amaçlamaktadır. Boru hattı Habshan'dan başlayıp BAE'nin Fujairah kentinde son bulmakta ve 380 km'lik bir mesafeyi kapsamaktadır. Abu Dabi Şirketi'nin kara petrol operasyonları için kara petrol operasyonları tesislerinden ham petrolü, açık deniz yükleme tesisleri aracılığıyla ihracat için ana petrol terminaline taşır. 48 inç çapındaki boru hattı günde yaklaşık 1,5 milyon varil ham petrol ihraç edecek şekilde tasarlanmıştır ve bu da BAE'nin toplam ham petrol ihracatının yarısından fazlasına denk gelmektedir. Bu boru hattının maksimum kapasitesi 2012 yılında 1,8 milyon yükselmiştir. Ham petrol Abu Dabi'nin ana sahasından Fucayra'daki bir ham petrol rezervuarına taşınıyor. Daha sonra petrol Basra Körfezi dışındaki tankerlere yükleniyor. (https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/abu-dhabi-pipeline/, 12.06.2024)

4.6.5. Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı

Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, 27 Ağustos 1973 tarihinde, Türkiye ile Irak hükümetleri arasında imzalanan bir anlaşma kapsamında, Kerkük ve diğer üretim sahalarındaki ham petrolü Ceyhan Deniz Terminali'ne taşımak amacıyla yapılmıştır. Çapı 40 olan ve 986 km uzunluğundaki bu ilk hat 1976'da faaliyete geçmiş ve ilk tanker yüklemesi 25 Mayıs 1977'de yapılmıştır. İlk boru hattına paralel olarak 1985 yılında

yapımına başlanan ikinci boru hattı ise 1987'de tamamlanmıştır. 46 inç çapındaki bu hat, yıllık taşıma kapasitesini 70,9 milyon tona çıkarmıştır. 19 Eylül 2010'da Türkiye ve Irak arasında Kerkük-Yumurtalık Ham Petrol Boru Hattı Anlaşması ve ilgili protokollerin yenilenmesi ve 15 yıl süreyle uzatılması için bir değişiklik anlaşması imzalanmıştır. Boru hattının Türkiye'deki kısmının sahibi ve işletmecisi Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ)'tır. Bu hat, küresel ham petrol arzının yaklaşık %0,5 ile %1'ini oluşturmaktadır. (https://enerji.gov.tr/bilgi-merkezi-transit-boru-hatlari, 12.06.2024)

4.6.6. Kalkınma Yolu Projesi

Fav Limanı'nın inşasıyla birlikte geliştirilmesi planlanan ve Basra'dan Türkiye sınırına kadar uzanacak olan 1200 km'lik demir ve kara yolu projeleri, Irak'ın Nasıriye, Divaniye, Necef, Hille, Kerbela, Bağdat, Selahaddin (Tikrit), Beyci ve Musul gibi önemli şehirlerinden geçerek bölgesel bağlantıları güçlendirmeyi hedeflemektedir. Körfez İşbirliği Konseyi üyeleri olan Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) de bu projeye destek vermektedir. Bu ülkeler aynı zamanda kendi demir yolu projeleri üzerinde çalışmakta olup, bu projelerin Kalkınma Yolu Projesi ile entegrasyonu, Avrupa'ya ulaşımı daha da kolaylaştırabilir. Kalkınma Yolu Projesi'nin karşılaştığı engeller arasında, Irak'ta güvenlik durumunun iyileşmesine rağmen IŞİD gibi terör örgütlerinin faaliyetlerinin devam etmesi bulunmaktadır. Ayrıca, milis grupların varlığı ve PKK gibi terör örgütlerinin Musul, Kerkük, Sincar, Mahmur gibi bölgelerdeki faaliyetleri güvenlik riskleri yaratmaktadır. Son ziyaret sırasında, PKK'nın Irak'ta yasaklı örgüt olarak tanımlanması ve Irak'ın bu konuda Türkiye ile iş birliği yapma olasılığı olumlu bir adım olarak değerlendirilmektedir. Irak'ın devlet yapısının tam olarak oturmamış olması, hükûmet içindeki grupların dış bağlantıları ve Erbil ile Bağdat arasındaki uzlaşmazlıklar, özellikle bütçe ve petrol gelirlerinin paylaşımı gibi konular, projenin ilerlemesini engelleyebilir. Bu durum, projenin gerçekleştirilmesi için aşılması gereken önemli zorluklara işaret etmektedir. Türkiye, Irak'ın karşı karşıya olduğu sorunların farkında olup, bu duruma uygun stratejiler geliştirmektedir. Bu proje, Ortadoğu'dan Avrupa'ya bir geçiş köprüsü oluşturmanın yanı sıra Türkiye'nin Körfez ülkeleri ile olan bağlantılarını da güçlendirmeyi hedeflemektedir. Türkiye'nin son dönemde izlediği bu vizyon, Körfez ülkelerinin çok bağlantılı ve çok taraflı politikalarıyla uyum içindedir. Özellikle, geçmişte ilişkileri gergin olan BAE ve Suudi Arabistan gibi ülkelerle ilişkileri yeniden yapılandırma çabaları, bu uyumu daha da

pekiştirmektedir. Kalkınma Yolu Projesi'nin çok taraflı faydalar sağlaması hedeflenmektedir. Böylece proje kapsamındaki ülkeler arasındaki ilişkiler daha da güçlenebilir. Bu strateji, bölgesel istikrar ve ekonomik kalkınma için önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir. (https://www.orsam.org.tr/tr/kalkinma-yolu-projesi-ortadoguya-yeni-umut/, 12.06.2024)

SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya siyasi coğrafyasında stratejik yerler ve bölgeler, ülkeler için büyük önem taşır. Bu yerler, önemli küresel geçişlerin kanalları olarak bilinir. Petrol ve doğal gaz gibi enerji üretim merkezlerinin artan önemi ile bu merkezlere coğrafi erişim yolları, dünya siyasi coğrafyasının yapısında kritik bir rol oynamaktadır. Güneybatı Asya ve özellikle Basra Körfezi, enerji üretim merkezlerinin konumlandığı ana bölgelerdir.

Basra Körfezi petrolüne olan yoğun bağımlılık ve Hürmüz Boğazı'nın enerji ulaşımında doğal ve düşük maliyetli bir geçiş noktası olması, bu bölgenin stratejik önemini artırmaktadır. Boğazın jeopolitik önemi, petrol ihracatındaki herhangi bir aksaklığın tüm dünyayı etkileyecek ekonomik sonuçlara yol açacağı anlamına gelir.

Suyolları, ekonomik ve askerî açıdan, dünya siyaseti ve ülke stratejilerinde küresel kararların alınmasında ya da çeşitli etkilerin ortaya çıkmasında önemli roller oynar. Bu nedenle, doğal geçiş noktaları olan boğazlar ve mesafeleri kısaltmak amacıyla inşa edilen kanallar, yüzyıllar boyunca önemini korumuştur. Dünyada hakimiyet kurmayı amaçlayan büyük güçlerin izledikleri stratejilerde denizler, boğazlar ve kanallar her zaman kritik bir rol oynamıştır.

Uluslararası boğazlar, dünyaya enerji sağlanmasında oynadıkları önemli rol nedeniyle dünya ekonomisinde çok stratejik öneme sahiptir. Küresel pazarların büyümesi ve deniz ticaretinin gelişmesi, bu boğazların güvenliğinin kritik bir parça haline gelmesine neden olmuştur. Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'nden gelen malzeme ve enerji taşımacılığının büyük bir kısmını gerçekleştiren tek çıkış noktası olarak stratejik bir konum elde etmiştir.

Modern siyasi coğrafyada uluslararası boğazların özel bir yeri vardır. Bu boğazların stratejik avantajlarına sahip olmak, ülkelerin ulusal güvenliğini artırabilir. Basra Körfezi çevre ülkelerinin uluslararası sistemde güçlenmesi için bu jeopolitik ve jeoekonomik bileşenlerin dikkate alınması ve kullanılması önemlidir. Bu bölgede güvenlik sağlandığında, bölge ülkelerin milli güvenliği de sağlanacaktır.

Kanal ve boğazlar, yer aldıkları ülkeler için özel bir öneme sahiptir. Güçlü ülkeler için savaş zamanlarında geçişlerin kısıtlanması ve ülke topraklarının savunulmasında bir avantaj sağlarken, zayıf ülkeler için ise toprak savunmasında bir

dezavantaj oluşturabilir. Bu bağlamda, halen süregelen boğaz ve kanal geçişleri ile ilgili krizlerde, ülkeler dış saldırılara karşı kendilerini savunmak için boğazlar, kanallar ve körfezlerde uzun vadeli askeri stratejiler belirlemekte ve uygulamaktadır.

Hürmüz Boğazı, tarih boyunca bölgesel ve küresel ilişkilerde her zaman yüksek değer ve öneme sahip olmuştur. Hürmüz Boğazı birçok ülkenin ticari ve ekonomik alışverişleri için iletişim kanalıdır. Her gün milyonlarca varil petrol ve milyonlarca ton petrol ve petrol dışı malın Hürmüz Boğazı'ndan ihraç ve ithal edilmesi nedeniyle Batı Avrupa, Amerika, Doğu Asya ve Güneydoğu Asya ile Basra Körfezi'ne kıyısı olan tüm ülkeler dahil dünyanın birçok ülkesinin ekonomisi, onun güvenliğine ve açık kalmasına bağlıdır. Hürmüz Boğazı'nın stratejik rolü, bu bölgeyi her türlü güvensizliğin, krizin ve savaşın birçok küresel denklemi etkileyebileceği bir konuma getirmiştir. Dolayısıyla burada herhangi bir güvensizliğin oluşması dünya ekonomisinde krize neden olacak ve bu durum ülke ekonomilerini de olumsuz etkileyecektir.

Petrol dünyanın birincil enerji kaynağıdır ve yakın gelecekte de öyle olmaya devam edecektir. Çin, AB, Hindistan ve Türkiye gibi sanayileşmiş ve gelişmekte olan ülkeler petrol kullanımlarını arttırdıkları sürece petrole olan talepleri de her geçen gün daha da artacaktır. Bu bağlamda gelecekte su yollarından kesintisiz akış hayati önem kazanacaktır.

Tarihi belgeler, İranlıların Hürmüz Boğazı'na özel bir önem verdiğini göstermektedir. Birkaç yüzyıl boyunca Umman, İran topraklarının bir parçasıydı ve Boğaz iki ülke arasında bir güzergâh görevi görmüştür. Boğaz, İran ticaretinin ekonomik, stratejik ve güvenlik açısından ana arteri olması nedeniyle İran ve Umman için önemli bir rol oynamaktadır. İran'ın petrol ihracatının tamamı ve dış ticaretinin %80'i bu Boğaz üzerinden gerçekleştirilmektedir. Hürmüz Boğazı, Umman'ın Basra Körfezi ülkeleriyle ticaret yapabilmesinin tek yoludur. Boğaz, İran ve Umman'ı bölgede ve dünya genelinde daha önemli hale getirmiştir. Dünyadaki deniz petrol taşımacılığının yaklaşık %40'ı bu boğazdan geçmektedir. Dolayısıyla Boğaz, İran ve Umman'ın yanı sıra sanayileşmiş ülkelerin güvenliğinde de kilit bir rol oynamaktadır. Bu nedenle Hürmüz Boğazı'ndaki petrol ve gaz sahalarının işletilmesi ve iki ülkenin gazının Pakistan, Hindistan ve Çin'e taşınması, bir Asya enerji ağı kurma hayalinin gerçekleşmesine yardımcı olabilir.

Sonuç olarak, dünya siyasi coğrafyasında stratejik yerler ve bölgeler, enerji üretim merkezleri ve uluslararası boğazlar, ülkeler için büyük öneme sahiptir. Hürmüz Boğazı ve Basra Körfezi gibi bölgeler, dünya ekonomisinin ve enerji güvenliğinin merkezinde yer alır. Bu bölgelerin stratejik önemi, küresel enerji akışının güvenliği ve istikrarı için kritik bir rol oynar. Uluslararası boğazların güvenliği, deniz ticaretinin ve küresel ekonominin sürdürülebilirliği açısından hayati öneme sahiptir. Ülkelerin ulusal güvenlik stratejilerinde bu jeopolitik bileşenlerin dikkate alınması, bölgelerin güvenliğini sağlamada ve ulusal gücü artırmada önemli bir rol oynar.

KAYNAKÇA

A) Kitaplar

Abrahamian, Ervand, *Modern İran Tarihi,* Dilek Şendil (çev.), İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2019.

Abrahamian, Ervand, *A History of Modern Iran,* New York: Cambridge University Press, 2008.

Âlemi, Hamza, "Neqş-i Tenge-i Hormuz Der Hıfz-i Emniyet-i Millî-yi İran", Neşriye-i Pîşgâmân, 2011.

Amanat, Abbas, *Iran: a Modern History*, Londra: Yale University Press, 2017.

Ametbek, Dinmuhammed, "İran Dış Politikasının Jeopolitik Kodları", Ankara: Ankasam Balgat Çalışmaları, 2017.

Anaz, Necati, "Siyasi Coğrafya'da Yeni Eğilimler ve Popüler Jeopolitik", Necati Anaz ve Mehmet Özkan (Ed.), *Batı Medyasının Ortadoğu Tasavvuru Popüler Jeopolitik, Oryantalizm ve Uluslararası İlişkiler* içinde. 1. Baskı, İstanbul: İlke Yayıncılık, 2012, s. 17-38.

Arı, Tayyar, *Irak, İran, ABD ve Petrol,* 2. Basım, İstanbul: Alfa Yayınları, 2007.

Atasoy, Emin, *Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası,* 2. Baskı, İstanbul: Ezgi Kitabevi, 2010.

Axworthy, Michael, *A History of Iran: Empire of The Mind,* New York: Basic Books, 2008.

Azerî, Mustafa ve Elinaz İbrahimi, *Çeşmendaz-i Enerji Der Havermeyane ve Emniyet-i İqtisadiy-i Cumhuriy-i İslamiy-i İran,* Tahran: Muessese-i Tehqiqatiy-i Tedbir-i İqtisad, 2007.

Barthold, Vasilii Vladimirovich, *An Historical Geography of Iran,* Svat Soucek (çev.), New Jersey: Princeton University Press, 1984.

Cable, James, *Gunboat Diplomacy 1919–1991: Political Applications of Limited Naval Force,* 3.Baskı, London: Macmillan Press, 1994.

Clevelend, William L., *Modern Ortadoğu Tarihi,* Mehmet Harmancı (çev.), İstanbul: Agora Kitaplığı, 2008.

Cordesman, Anthony H., *Bahrain, Oman, Qatar and The UAE,* Colorado: Wastview Press, 1997.

Crane, Keith, Rollie Lal ve Jeffrey Martini, *Iran's Political, Demographic, and Economic Vulnerabilities,* Pittsburgh: Rand Corparation, 2008.

Curtis, Glenn E. ve Eric Hooglund (Ed.), *Iran: A Country Study*. Washington: Federal Research Division Library of Congress, 2008.

Dildem, İskender, *Sultecuyan ve İsti'margeran Der Halic-i Fars,* Tahran: Muessese-i İntişarat-i Novin, 1984.

Dodds, Klaus, *Global Geopolitics: A Critical Introduction,* Essex: Pearson Education Limited, 2005.

Dodds, Klaus, *Geopolitics: A Very Short Introduction,* Oxford: Oxford University Press, 2007.

Elehi, Humayun, *Halic-i Fars ve Mesail-i Ân,* Tahran: İntişarat-i Qums, 1989.

Essabah, Salim Elcebir, *Emaret-i Halic-i Fars ve Mesele-i Neft,* Tahran: Muessese-i Mutalaat ve İntişarat-i Tarihî, 1988.

Etheredge, Laura S. (Ed.), *Persian Gulf States: Kuwait, Qatar, Bahrain, Oman and The United Arab Emirates,* New York: Brittanica Educational Publishing, 2011.

Fisher, W.B. (Ed.), *The Cambridge History of Iran Vol.1*, Cambridge: Cambridge University Press, 1968.

Flint, Colin, *Introduction to Geopolitics,* New York: Routledge, 2006.

Flint, Colin ve Peter J. Taylor, *Siyasi Coğrafya: Dünya Ekonomisi, Ulus Devlet ve Yerellik,* Fulya Ereker (çev.), Ankara: Nobel Yayıncılık, 2014.

Flint, Colin ve Peter J. Taylor, *Political Geography: World Economy, Nation State and Localty*, New York: Routledge, 2018.

Germond, Basil, *The Maritime Dimension of European Security Seapower and the European Union,* Londra: Palgrave Macmillan, 2015.

Gülboy, Burak Samih, "Jeopolitik Düşüncenin Doğuşu ve Gelişimi", M. Cem Oğultürk ve Güngör Şahin (Ed.), *Jeopolitik Düşünce* içinde. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2020, s. 13-29.

Hafeziniya, Muhammed Reza, *Halic-i Fars ve Neqş-i Istratejik-i Tenge-yi Hormuz,* Tahran: İntişarat-i Semt, 2015.

Hafeziniya, Muhammed Reza, *İran Jeopolitiği ve Siyasi Coğrafyası*, Kaan Dilek (çev.), Ankara: İraniyat Yayınları, 2017.

Hasanov, Ali, *Jeopolitik,* Azad Ağaoğlu ve Fuad Şammedov (çev.), İstanbul: Babıali Kültür Yayıncılığı, 2012.

Heffernan, Michael, "On The Origins of European Geopolitics, 1890-1920", Klaus Dodds ve David Atkinson (Ed.), *Geopolitical Traditions: A Century of Geopolitical Thought* içinde. Londra: Routledge, 2000, s. 27-51.

Hobbs, Joseph J., *World Regional Geography*, Kaliforniya: Cengage Learning, 2009.

Hunt, Courtney, *The History of Iraq*, Washington: Greenwood Press, 2005.

İlhan, Suat, *Türklerin Jeopolitiği ve Avrasyacılık,* Ankara: Bilgi Yayınevi, 2005.

Kamrava, Mehran, *Routledge Handbook Of Persian Gulf Politics,* New York: Routledge, 2020.

Karsh, Efraim, *The Iran-Iraq War 1980-1988,* Oxford: Osprey Publishing, 2002.

Kişverdûst, Ali Reza, *Caygahhay-i Rahberdiy-i Gîtî,* Reşt: İntişarat-i Bazergan, 2010.

Lengerûdî, Ali Golvayî, *Tenge-i Hormuz ve Halic-i Fars, Menteqe-i Istratejik,* Gilan: İntişarat-i Yana, 2023.

Lewis, Bernard, *Ortadoğu,* Selen Y. Kölay (çev.), 13. Baskı, Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2017.

Martín, Ana G. López, *International Straits Concept, Classification and Rules of Passage,* Heidelberg: Springer Science and Business Media, 2010.

Metz, Helen Chapin (Ed.), *Iraq, a Counrty Study,* Washington: Federal Research Division Library of Congress, 1990.

Metz, Helen Chapin (Ed.), *Saudi Arabia, a Country Study,* Washington: Federal Research Division Library of Congress, 1993.

Metz, Helen Chapin (Ed.), *Persian Gulf States: Country Studies,* Washington: Federal Research Division Library of Congress, 1994.

Nâmî, Muhammed Hesen, *Tengeha ve Abrahhay-i Cihan,* Tahran: İntişarat-i Sazman-i Coğrafyayi-yi Nirûhay-i Mesleh, 2010.

Nurbehş, Huseyn, *Halic-i Fars ve Cezâyir-i İranî,* Tahran: İntişarat-i Şinasi, 1983.

Özersay, Kudret, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi,* Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, 1999.

Özey, Ramazan, *Dünya Denkleminde Ortadoğu Coğrafyası Ülkeler, İnsanlar, Sorunlar,* 6. Baskı, İstanbul: Aktif Yayınevi, 2015.

Özey, Ramazan, *Ortadoğu'nun Jeopolitiği.* 1. Baskı. Ankara: Pegem Akademi Yayınevi, 2017.

Özey, Ramazan, *Jeopolitik Tanımlar, Teoriler ve Değişimler,* 1. Baskı, Ankara: Pegem Akademi Yayınevi, 2017.

Turner, Barry (Ed.), *The Statesman's Yearbook 2007,* New York: Palgrave Macmillan, 2006.

Polk, William R., *Understanding Iran: Everything You Need To Know, From Persia To The Islamic Republic, From Cyrus To Ahmadinejad*, New York: Palgrave Macmillan Press, 2009.

Ramazani, R.K., *The Persian Gulf and Strait of Hormuz*, The Netherlands: Sijthoff and Noordhoff International Publisher, 1979.

Razoux, Pierre, *The Iran-Iraq War*, Nicholas Elliott (çev.), London: The Belknap Press of Harvard University Press, 2015.

Rezmara, Ali, *Coğrafyay-i Nizami-yi Halic-i Fars*, Tahran: İntişarat-i Bica, 1941.

Şirket-i Çap ve Neşr-i Kitabhay-i Dersi-yi İran, *Coğrafyay-i İran: Paye-i Dehom-i Dovre-i Dovvom-i Mutevessite*, 6. Baskı, Tahran: Şirket-i Çap ve Neşr-i Kitabhay-i Dersi-yi İran, 2021.

Tefreşi, İhsan Leşgeri, *Mekanha ve Istratejik-i Cihan*, Tahran: Neşr-i İntihab, 2012.

Tuathail, Gearóid Ó. ve Simon Dalby (Ed.), *Rethinking Geopolitics*, Londra: Routledge Press, 1998.

Tuathail, Gearóid Ó., "Understanding Critical Geopolitics", Colin S. Grey ve Geoffrey Sloan (Ed.), *Geopolitics, Geography and Strategy* içinde. New York: Routledge, 2013, s. 107-124.

Yeşiltaş, Murat, "Jeopolitik", Şaban Kardaş ve Ali Balcı (Ed.). *Uluslararası İlişkilere Giriş* içinde. İstanbul: Küre Yayınları, 2016, s. 351-365.

B) Makaleler

Abbasi, İbrahim, Sagri Talebi ve Seyyid Ali Necat, "Ehemmiyet-i Istratejiki-yi Tenge-i Hormuz Der Muqayese Ba Tengeha-yi Beynelmileli-yi Cihan" *Pejohişha-yi Sîyasî,* 2015, C.5, No.13, s. 8-29.

Ahmedyan, Kudretullah ve Tahmuras Golami, "Asyay-i Merkezi ve Qefqaz, Ersey-i Tearuz-i Menafe-i Rusiye ve Gerb"**,** *Mutalaat-i Avrasyay-i Merkezi*, 2009, s. 1-20.

Başkan, Birol, "Körfez'in İran Sorunu: Güvenlik İkileminde Çoklu İlişkiler", *Akademik Ortadoğu Dergisi*, s. 39-63.

Cordesman, Anthony H., "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", *Center for Strategic and International Studies,* 2007.

Emine Zeynep Daban ve Cihan Daban, "Saddam Hüseyin Dönemi Irak Dış Politikası: Irak-İran Savaşı, Kuveyt'in İşgali ve ABD'nin Irak'a Müdahalesi", *Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi,* 2018, C.2, No.1, s. 83-109.

Demir, Ali, "İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi", *Savunma Bilimleri Dergisi,* 2014, C.13, No.1, s. 107-140.

Diriöz, Ali Oğuz, "Hürmüz Boğazı ile İlgili Jeopolitik Riskler". *Akademik Orta Doğu Dergisi,* 2012, C.4, No.42, s. 84-93.

Doğru, Sami, "Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* 2013, C.12, No.2, s. 123-169.

Efe, Haydar ve Onur Bigaç, "Küresel Güçler İçin Güç Mücadelesi Bölgesi Olarak Orta Doğu'nun Stratejik Önemi ve Doğal Kaynakları", *1st International Conference on New Approaches in Social Sciences and Humanities,* 2018, s. 116-122.

Ekinci, Arzu Celalifer, "İran'ın Stratejik Kartı Olarak Hürmüz Boğazı'nın Önemi", *Akademik Orta Doğu Dergisi,* 2012, C.6, No.2, s. 21-39.

El-Katiri, Laura, "Energy Sustainability in the Gulf States: The Why and the How", *Oxford Institute for Energy Studies,* 2013.

Erkal, Hızır Yusuf, "Enerji Güvenliğine Yönelik Tehditler ve Enerji Güvenliği Politikalarındaki Değişim", *Kırşehir Ahi Evran Üni. İİBF Dergisi,* 2018, C.2, No.2, s. 63-78.

Elçi, İsmail Hakkı, "İran Jeopolitiğinin Enerji Politikasına Etkisi", *International Journal of Political Studies,* 2019, C.5, No.3, s. 153-173.

Eyigün, Canan, "Medyanın Jeopolitiği Üzerine Bir Değerlendirme", *Karadeniz İletişim Araçları Dergisi,* C.10, No.2, s. 201-217.

Hafeziniya, Muhammed Reza, "Tenge-i Hormuz, Kodam Istrateji: Besten Ya Nebesten", *Encümen-i Jeopolitik-i İran,* 2011, s. 1-6.

Hanîha, Nesrin ve Morteza Qurçi, "Cihanî Şoden, İqtisad-i Pesafordizm ve Tengeha-yi Beynelmilelî", *Feslname-i Beynelmilelî ve Haricî,* 2009, s. 227-256.

İktidari, Ahmed, "Hormuz ve Ceng-i Deryayi-i İmam Kuli Han-i Serdar-i Şah Abbas", *Mecmua-i Makalat-i Halic-i Fars,* 1990.

İlhan, Suat, "Jeopolitik ve Tarihle İlişkileri" *Belleten,* 1985, C.49, No.195, s. 607-624.

Katzman, Kenneth, Neelesh Nerurkar, Ronald O'Rourke, R. Chuck Mason, Michael Ratner, "Iran's Threat to the Strait of Hormuz", *CRS Report for Congress, Congressional Research Service,* 2012.

Khatib, Hisham, "Oil and Natural Gas Prospects: Middle East and North Africa." *Energy Policy*, 2013, No.64, s. 71-77.

Koday, Zeki, Saliha Koday ve Çağlar Kıvanç Kaymaz, "Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri", *Atatürk Üniversitesi SBE Dergisi,* 2017, C.21, No.3, s. 879-910.

Kurt, Selim, "Importance of the Arctic in the Framework of Air Power Theory" *International Journal of Politics and Security*, 2021, C.3, No.1, s. 51-73.

Masûmizâde, Zeyneb Elsadat, "Tarihçe-i Siyasî-yi Tenge-i Hormuz", *Neşriye-yi Yad,* 2006, s. 145-170.

Oral, Nilufer, "Navigating the Oceans: Old and New Challenges for the Law of the Sea for Straits Used for International Navigation", *Ecology Law Quarterly*, 2019, C.46. No.1, s. 163-190.

Pham, J. Peter, "Iran's Threat to the Strait of Hormuz: A Realist Assessment" *American Foreign Policy Interests,* 2010, C.32, No.2, s. 64-74.

Sayın, Yusuf ve Fatih Kılıç, "The Strait Of Hormuz And Iran's International Relations", *Eurasian Research Journal,* 2020, C.2, No.1, s. 29-59.

Schachte, William L., "International Straits and Navigational Freedoms" *Ocean Development and International Law,* 1993, C.24, s. 179-195.

Şener, Bülent, "Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar'ın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi", *International Journal of Social Science,* 2015, C.5, No.35, s. 327-349.

Takeyh, Ray, "The Iran-Iraq War: A Reassessment", *Middle East Journal,* 2010, C.64, No.3 s. 365-383.

Talmadge, Caitlin, "Closing Time: Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz", *International Security,* 2008, Vol.33, No.1, s. 82-117.

Tebar, Meysem Mirzaî, "Berresi-yi Netâyic-i İnsidâd-i Tenge-i Hormuz", *Payanname-i Karşinasi-yi Erşed*, Danişgah-i Terbiyet-i Moderris, 2011.

Tebar, Meysem Mirzaî, "Tenge-i Hormuz ve Neqş-i Istratejik-i Ân Der Gozer-i Târih", *Feslname-i Tehessosi-yi Mutalaat-i Halic-i Fars*, 2014, No.4, s. 73-85.

Tefreşi, İhsan Leşgeri, "Ehemmiyet-i Istratejik-i Tenge-i Hormuz Der İntiqal-i Menabe-i Enerji ve Bazsaht-i Reqabethay-i Jeoıstratejik", *Mecmua-i Meqalat-i Dehomîn-i Humayuş-i Milli-yi İlmi-yi Pejohiş-i Halic-i Fars,* 2014, s. 227-238.

Valdani, Asghar Jafari, "The Geopolitics of the Strait of Hormuz and the Iran-Oman Relations", *Iranian Review of Foreign Affairs,* 2012, Vol.2, No.4, s. 7-40.

C) Ansiklopedi Maddeleri

Bina, Cyrus, "Structural Analysis of Economy", *Iran Today: An Encyclopedia of Life in the Islamic Republic,* Vol. 1 and 2**,** Connecticut: Greenwood Publishing, 2008.

Looney, Robert E., "Industrial Development", *Iran Today: An Encyclopedia of Life in the Islamic Republic,* Vol.1 and 2**,** Connecticut: Greenwood Publishing, 2008.

Valibeigi, Mehrdad, "Agriculture", *Iran Today: An Encyclopedia of Life in the Islamic Republic*, Vol.1 and 2**,** Connecticut: Greenwood Publishing, 2008.

D)Tezler

Güngör, Salih, "Türk Boğazları ve Geçiş", *Yayınlanmamış Doktora Tezi,* İstanbul Üniversitesi Deniz Bil. ve İşl. Ens., 1999.

Kelley, Stephen Andrew, "Better Lucky Than Good: Operation Earnst Will As Gunboat Diplomacy", *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,* Naval Postgraduate School, Monterey, California, 2007.

E) Uluslararası Belgeler

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982.

F) Mahkeme Kararları

International Court of Justice, *Corfu Channel Case, Judgement of 09.04.1949: I.C.J. Reports 1949*, s. 28-29.