7/2978

T.C.
ENERJİ VE TABİİ KAYNAKLAR BAKANLIĞI
Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

Ankara

Sayı : B.15.0.APK.0.23.300-1277
Konu : Yazılı Soru Önergesi

10957 9 AGUSTOS 2004

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: T.B.M.M Başkanlığının 06.07.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-6166 sayılı yazısı.

Kırklareli Milletvekili Sayın Mehmet S. KESİMOĞLU'nun tarafıma tevcih ettiği 7/2978 esas no'lu yazılı soru önergesi T.B.M.M. İç Tüzüğünün 99'ncu maddesi gereği Petrol İşleri Genel Müdürlüğü'nden alınan yazılı bilgiler doğrultusunda cevaplandırılarak ekte gönderilmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

Dr. Mehmet Hilmi GÜLER
Bakan

EKLER :
EK 1- Önerge Cevabı
(5 sayfa)

DAĞITIM:
Gereği : T.B.M.M.Bşk.
Bilgi : Başbakanlık

KIRKLARELİ MİLLETVEKİLİ MEHMET S. KESİMOĞLU'NUN
YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI
(7/2978-6170 esas no'lu)

Soru 1:

Son günlerde Boğazdaki tanker trafiği yoğunluğunu önlemek amacıyla Karadeniz kıyısındaki Kıyıköy ya da İğneada' dan Saroz Körfezine petrol boru hattı inşa edileceği haberleri basında yer almaktadır.

-Trakya Bypass petrol boru hattı projesi olarak bilinen bu proje ne zaman gündeme gelmiştir? Bu proje kimler tarafından hazırlanmıştır? 2000'li yıllarda enerji alanında yapılacak yatırımlar 5-10-20 senelik programlara dayanılarak hazırlanırken bu proje neden aniden gündeme alınmıştır? Projenin ilk hazırlık çalışmaları ne zaman yapılmıştır? Projenin amacı nedir?

Cevap 1:

Trakya Bypass petrol boru hattı projesi olarak bilinen "ham petrol boru hattı belge" talebi, Petrol İşleri Genel Müdürlüğüne **04.06.2004** tarihinde yerli bir şirket olan **ANADOLU İnşaat Makine Sanayi ve Dış Ticaret Anonim Şirketi** tarafından tevdi edilen dilekçeyle işleme konulmuş olup, halen Petrol İşleri Genel Müdürlüğünce incelenmektedir.

Ancak, söz konusu talepten önce **17.06.2003** tarihinde yukarıda anılan Şirketin talebiyle aynı güzergaha sahip, bu kez yabancı bir şirket olan **Thrace Development Company Şirketi tarafından** "ham petrol boru hattı belge" talebinde bulunulmuş olup, müracaat incelenmiş ve Kararname istihsali için 24.03.2004 tarihinde Bakanlar Kuruluna intikal ettirilmiştir.

Ayrıca, yine yerli bir şirket olan **TUN Oil Petrolcülük Ltd. Şti.** tarafından ham petrolün, Karadeniz'de, Karaburun, Yeniköy veya Kıyıköy mevkilerinden birinden başlayarak, Ambarlı ara terminaline ve Saroz Körfezi kıyısında son bulacak ve yabancı ülkelere geçişini sağlayacak 245-280 km.lik bir boru hattı ile taşınmasını amaçlayan, ham petrol boru hattı belgesi talebinde bulunmuş ve Şirketin tespit edilen eksiklikleri gidermesi beklendiğinden, bu müracaat da halen Petrol İşleri Genel Müdürlüğünce incelenmektedir.

Bahis konusu boru hattı projeleri şirketlerin, kendi öz sermayeleri ve yurtdışından temin edecekleri kredi ile gerçekleştirilecek olup, Devlet'e hiçbir mükellefiyet yüklememektedir.

Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, 6326 sayılı Petrol Kanunu'na göre "ham petrol boru hattı belge" taleplerini değerlendirmekte olup, yine aynı Kanun hükümleri gereğince belge talepleri Bakanlar Kurulunca neticelendirilmektedir.

Projelerin amacı, Boğazlardaki tanker trafiğini azaltmak, Hazar Bölgesi petrollerinin Türkiye üzerinden geçişini sağlayarak ülkeye yabancı sermaye girişini artırmak, Ülke ekonomisine ve stratejik önemine katkı sağlamak, petrolden kaynaklanan çevre kirliliği riskini asgariye indirmek, mevcut boru hatlarının ve tankerlerin kapasitesinin, Rusya ve Hazar Bölgesi petrollerinin taşınmasında yetersiz kalması nedeniyle alternatifler oluşturmaktır.

Soru 2:

Proje yatırım programına alınmış mıdır? Projenin hangi usulle yapılması planlanmaktadır? Proje için ne zaman ihaleye çıkılacaktır? Projenin olası başlangıç ve bitiş tarihi nedir? Proje maliyeti nedir?

Cevap 2:

Anılan projeler yukarıda da belirtildiği üzere Şirketlerin kendi öz sermayeleri ve temin edecekleri kredi ile gerçekleştirileceğinden, Devlet'in herhangi bir ihaleye çıkması ya da Yatırım Programına alınması söz konusu değildir.

"Belge" alınmasını müteakip **ANADOLU İnşaat Makine Sanayi ve Dış Ticaret Anonim Şirketi** 2 yıl, **Thrace Development Company Şirketi** 2,5 yıl, **TUN Oil Petrolcülük Ltd. Şti. de** 2-4 yıl çerisinde projelerin inşa edileceğini beyan etmişlerdir.

Anılan projelerin maliyetlerini ise; **ANADOLU İnşaat Makine Sanayi ve Dış Ticaret Anonim Şirketi** 447 milyon ABD Doları, **Thrace Development Company Şirketi** 613 milyon ABD Doları, **TUN Oil Petrolcülük Ltd. Şti. de** 1.052.978.072 ABD Doları olarak beyan etmişlerdir.

Soru 3:

Bu projenin Haziran 2003 tarihinde Türk Anadolu Şirketi tarafından Rusya Enerji Bakanlığına sunulduğu doğru mudur? Doğruysa Rusya Enerji Bakanlığı ile Bakanlığınız

arasında bu konuyla ilgili bir temas olmuş mudur? İki ülke arasında bu projenin yapılmasıyla ilgili bir mutabakat var mıdır?

Cevap 3:

Boru hatlarıyla ilgili Türk Anadolu Şirketi isimli bir müracaat bulunmamaktadır. Ancak, ANADOLU İnşaat Makine Sanayi ve Dış Ticaret Anonim Şirketinin Petrol İşleri Genel Müdürlüğüne tevdi ettiği müracaat dosyasında, Rusya ana boru hatları operatörü olarak **Transneft** Şirketiyle aralarında Ocak 2004 ve 14.06.2004 tarihlerinde imzaladıkları **ön niyet mektubu** sunulmuştur.

Söz konusu projelerin özel şirketlere ait olması sebebiyle, Bakanlığım ile Rusya Enerji Bakanlığı arasında projelerle ilgili herhangi bir anlaşma veya mutabakat zaptı bulunmamaktadır.

Soru 4:

Daha önce Boğazlardan tanker geçişi yoğunluğunun Samsun-Ceyhan hattı düşünülmesine rağmen neden Trakya güzergahı gündeme gelmiştir?

Cevap 4:

Trakya ile ilgili müracaatların yanısıra, Samsun-Ceyhan arasında yapılmak istenen ham petrol boru hatlarıyla ilgili olarak, Petrol İşleri Genel Müdürlüğüne tevdi edilmiş 2 adet müracaat bulunmaktadır. Bunlardan, yerli bir şirket olan **EKOİL Uluslararası Petrol San. Tic. A.Ş.'nin**, 760 km.lik, kapasitesi yılda 40 milyon ton, yatırım tutarı 859 Milyon Us/Dolar olan ve inşa süresi 3 yıllık "belge" müracaatı kararname istihsali için Bakanlar Kuruluna sunulmuştur.

Yine yerli bir şirket olan **ÇALIK Enerji San. ve Tic. A.Ş.'nin** 660 km.lik, kapasitesi yılda 70 milyon ton, yatırım tutarı 694,5 Milyon Us/Dolar olan ve inşa süresi 2 yıllık "belge" müracaatı Petrol İşleri Genel Müdürlüğünce incelenme aşamasındadır.

Soru 5:

Kaç ton kapasiteye sahip kaç tanker Saroz Körfezine ve Kıyıköy ya da İğneada'ya yanaşacaktır? Hattın petrol taşıma kapasitesi yıllık olarak nedir?

Cevap 5:

Anadolu İnşaat Makine Sanayi ve Dış Ticaret Anonim Şirketi, yaklaşık 300.000 ton kapasiteli gemilerle,

Thrace Development Company Şirketi, 100.000-500.000 ton ve üzeri kapasiteli gemilerle taşıma yapacağını belirtmiştir. Bu nedenle, tanker sayısı, tanker kapasitelerine göre değişiklik göstermektedir.

TUN Oil Petrolcülük Ltd. Şti. ise bilgi ve belgelerini henüz tamamlayamamıştır.

Anadolu İnşaat Makine Sanayi ve Dış Ticaret Anonim Şirketi, hattın maksimum ham petrol taşıma kapasitesinin 60 milyon ton/yıl, Thrace Development Company Şirketi 70 milyon ton/yıl, TUN Oil Petrolcülük Ltd. Şirketi ise 150 milyon ton/yıl olacağını beyan etmişlerdir.

Soru 6:

Petrolü boru hatları ile aktarmak tankerlerle aktarmaya göre ne derecede daha güvenlidir? Boru hattı taşımacılığında yangın/patlama riskinin tanker taşımacılığı ile hemen hemen aynı olduğuna dair bilimsel bulgular varken bu projenin güvenliği artıracağını iddia etmek mümkün müdür?

Cevap 6:

2003 yılında, tankerlerle boğazlardan 135 milyon ton ham petrol taşınmıştır. Bu miktar her yıl daha da artmaktadır. Tankerlerle taşımanın artan ihtiyacı karşılamakta yetersiz kalacağı görülmektedir. Tankerlerin, boğaz etrafındaki yoğun yerleşim de dikkate alındığında, boğazlarda yarattığı trafik, kaza riskleri ayrıca, diğer yolcu taşıyan gemiler içinde oluşturacağı riskler de göz önüne alındığında, boru hattı ile yapılacak taşımanın bu riskleri daha da azaltacağı düşünülmektedir

Soru 7:

Bu proje eğer yapılırsa Boğazlardaki tanker trafiği ne ölçüde azalacaktır? Proje eğer yapılırsa Boğazlarda azalan kaza riski ve yoğun tanker trafiği Karadeniz ve Ege Denizi'nde de oluşmayacak mıdır? Kıyıköy ya da İğneada'ya gelecek ve dönecek olan tankerler; İstanbul Boğazı'na giriş-çıkış yapan yoğun trafikle aykırı geçiş yaptıklarında kaza riski oluşmayacak mıdır? İstanbul Boğazı'nın kuzeyinde olacak olası bir kazada petrolün akıntı nedeniyle hemen Boğaz içerisine ulaşarak Boğaz içinde olmuş gibi etki yaratacak mıdır?

Cevap 7:

Proje gerçekleştiği takdirde, tam kapasiteyle çalışması durumunda 60 milyon ton/yıl ham petrol taşıyacak ayrıca, Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının da 2005 yılı içerisinde devreye gireceği ve 2008 yılına kadar 22,5 milyon ton/yıl ham petrol taşıyacağı da

düşünülürse, boğazlardaki tanker trafiğinin önemli ölçüde rahatlayacağı düşünülmektedir. Zaten, tanker trafiğinin en riskli olduğu yerler boğazlarımızdır. Açık denizlerde böyle bir sıkıntı yaşanmamaktadır.

Soru 8:

Bu projenin uygulanması halinde Kıyıköy ya da İğneada, yol güzergahı ve Saroz Körfezi'nde oluşacak ekolojik değişiklikler konusunda araştırmalar ve çevresel etki analizleri yapılmış mıdır? Yapılmışsa bu araştırma ve analizlerin sonuçları nelerdir?

Cevap 8:

Söz konusu "ham petrol boru hattı belge" müracaatları Petrol İşleri Genel Müdürlüğünce değerlendirilip, Kararname istihsali için Bakanlar Kuruluna gönderilmesi aşamasında, belgenin eki hususi şartlar ve kayıtlar kısmına; "Çevre Bakanlığı'ndan ÇED olumlu raporu alınmadan önce boru hattı ile ilgili hiçbir inşaat faaliyetine başlanılmayacaktır." şartı konulmaktadır. Ayrıca, Çevre ve Orman Bakanlığınca, "Çevresel Etki Değerlendirmesi" olumlu raporu alınmadan inşaat izni verilmemektedir.

Sonuç olarak, Thrace Development Company Şirketi ile Ekoil Uluslararası Petrol San. Tic. A.Ş. müracaatı anılan şartla Bakanlar Kuruluna gönderilmiş olup, Anadolu İnşaat Makine Sanayi ve Dış Ticaret Anonim Şirketi, TUN Oil Petrolcülük Ltd. Şti. ve ÇALIK Enerji San. ve Tic. Anonim Şirketinin müracaatları halen Petrol İşleri Genel Müdürlüğünce incelenmektedir.