

İSTANBUL KANALININ SİYASİ FİZİBİLİTESİ

MENSUR AKGÜN & SYLVIA TİRYAKI

Ağustos 2011 | GPOT PB no. 27

ABSTRACT Popularly referred to as the “crazy” project, Turkish Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan’s Istanbul Canal Project has been debated vigorously upon its proposal prior to the 2011 elections in the country. While some questioned its economic and ecological feasibility, others carried the discussion towards the Project’s political implications. In addition to these aspects, we, in this policy brief, discuss the Project through a historical perspective - one that also includes the dynamics of the 1936 Montreux Convention. We argue that the feasibility of the Canal Project is valid only after certain changes are made in the application of the Montreux Convention. However, this may lead to an outcome in which the signatories would question the legitimacy of the Convention under today’s conditions.

Giriş

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan tarafından 29 Nisan günü yapılan seçim konuşmasında yer alan ve “çılgın” sıfatı ile anılan Karadeniz ile Marmara’yı birbirine bağlayacak İstanbul Boğazı by-pass projesi pek çok soruyu ve eleştiriyi beraberinde getirdi. Kimileri projenin neden olabileceği ekolojik tahribattan, kimileri ise yaratabileceği rant ekonomisinin sonuçlarından söz etti.

Bazıları da bu projeye ayrılması muhtemel kaynağın daha etkin bir şekilde kullanılabileceğini vurguladı. Ama Başbakan’ın açıklaması nihayetinde bir seçim vaadi olmasına rağmen, siyasi rakipleri dışında hemen herkes tarafından ciddiye alındı. Hatta kanalın geçmesi muhtemel

bölgede arsa spekülasyonları dahi başladı. Ardından da Boğazların statüsü konusunda hassasiyeti olan ülkenin Ankara’daki temsilcisi beyanat verdi.

Yapılacak kanal üstünde ne kadar çalışıldığını, fizibilitesinin hangi aşamada olduğunu henüz bilmiyoruz. Fakat, biz de Başbakan’ın açıklamalarını ciddiye alıyoruz ve temelde İstanbul Boğazını by-pass edecek bir su yolunun inşasının yerinde bir karar olacağına, kaza riskini azaltacağına inanıyoruz. İstanbul şehrinin güvenliğini doğal olarak önemsiyoruz.

Denizcilik Müsteşarlığının verilerine göre, 2010 yılında İstanbul Boğazı’ndan 50.871 adet gemi geçiş yapmış. Karadeniz havzası ülkelerinin ticari kapasitelerinin artması ile bu sayının ve kaza riskinin yükseleceğini söyleyebiliriz. Ayrıca Novorossisk limanı

başta olmak üzere, Karadeniz kıyılarından dünya pazarlarına taşınan petrol ve diğer tehlikeli maddelerin İstanbul Boğazı'ndan geçtiği göz önüne alındığında, bu yolu by-pass edecek yeni bir güzergahın açılmasının öneminin kendiliğinden ortaya çıkacağına inanıyoruz.

Hemen belirtelim ki Türkiye boğazlarından geçişi düzenleyen tüzüğün, trafik ayırım şamalarının ve radar sistemlerinin (VTS) varlığına rağmen kaza riskinin ortadan kalktığını söylemek mümkün değil. Dümen kilitlenmesi, motor arızası, insan hatası gibi nedenlerle de büyük maddi zarara yol açmayan, dolayısıyla kamuoyunun dikkatinden kaçan kazalar alınan her türlü önleme karşın halen yaşanmakta. İstanbul Boğazı'nın morfolojik özellikleri de kazalara zemin hazırlayacak nitelikte.

Yine de, böylesi bir projenin hayata geçirilmesinin doğurabileceği hukuki ve siyasi sonuçların dikkate alınması gerekiyor. Bu sonuçların ilk akla geleni ise müstakbel kanalın Boğazlar bölgesinden geçişi düzenleyen Montreux Sözleşmesi'ni zorlayacak olması.

Amaç

Bilindiği gibi, 20 Temmuz 1936'da Lemana Gölü kıyısındaki görkemli Montreux Palace Hotel'de imzalanan ve 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerini alan Montreux Boğazlar Sözleşmesi barış, savaş ve yakın bir savaş tehdidi altında ticaret ve savaş gemilerinin "Boğazlar" adı verilen, ama aslında Marmara Denizini de

kapsayan geniş bir coğrafyadan geçişini düzenlemektedir.

Sözleşme, özellikle barış zamanında savaş gemilerinin geçişine getirdiği kısıtlama ve bildirim yükümlülükleri ile Türkiye'nin güvenliğini büyük ölçüde garanti altına almakta, Karadeniz-Akdeniz stratejik dengesinin korunmasını temin etmekte, yakın savaş tehdidi durumunda Türkiye'ye önemli bir siyasi rol biçmektedir.

Sözleşme'nin denge kurucu anlayışı Rusya Federasyonu'nun da çıkarlarına hizmet etmekte, 45.000 tonun üstündeki kıyıdaş olmayan bir savaş gücünün Karadeniz'de varlık göstermesini engellemektedir. Sözleşmenin "çökmesi" halinde, bundan Türkiye kadar Rusya Federasyonu da zarar görecektir.

Montreux Boğazlar rejiminin çökme tehlikesi ise, 1983'den bu yana uygulamada olan uğraksız geçiş

ücretinin hesaplama yönteminin değiştirilmeye çalışılması ve bunun sonucunda doğabilecek itirazların Montreux rejimini çöküşe sürüklenme ihtimalinden kaynaklanmaktadır.

Bilindiği gibi; Boğazlar bölgesinden transit geçişte sağlık denetimi, fenerler ve kurtarma hizmetleri için üç çeşit vergi ve rüsum alınmaktadır. Karadeniz'den Boğazlara giren ve transit geçiş yapan örneğin 10.000 net tonluk bir ticaret gemisi Türkiye'ye 4.881 USD ödeme yapmak zorundadır. Bu miktarın böylesi bir kanalın inşasının ve işletmesinin finansmanı için yeterli olması - benzeri kanallardan alınan geçiş ücretleri de göz önüne alındığında - pek mümkün görünmemektedir.

Karadeniz'den Boğazlara giren ve transit geçiş yapan örneğin 10.000 net tonluk bir ticaret gemisi Türkiye'ye 4.881 USD ödeme yapmak zorundadır. Bu miktarın böylesi bir kanalın inşasının ve işletmesinin finansmanı için yeterli olması - benzeri kanallardan alınan geçiş ücretleri de göz önüne alınmadığında - pek mümkün görünmemektedir.



Bu konu her ne kadar daha sonra yapılması şart olan detaylı ekonomik fizibilite çalışmasının ardından netlik kazanacak olsa da, eldeki veriler kanal inşaatı için uygulamanın sunduğu imkanların yeterli olmadığı yönündedir.

Kaldı ki Türkiye Boğazlarından transit geçen gemiler, bu ücretleri tüm geçiş için ödemektedirler. Başka bir deyişle, İstanbul Boğazı geçişinin maliyeti ödenen meblağın sadece bir kısmıdır. Transit geçiş iki yönlüdür, üstelik İstanbul Boğazı'nın yanı sıra Çanakkale Boğazını ve Marmara Denizi'ni de kapsamaktadır.

Ayrıca, caydırıcı geciktirmelerin, Boğaz girişlerinde suni bekletmelerin de mümkün olmadığını, 1994'de Bakü-Ceyhan hattı için denenen sistemin başarısızlığa uğradığını en başta vurgulamamız gerekmektedir. Boğazlar geçişi Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve meslek kuruluşları tarafından yakından takip edilmekte, trafik ayırım şemaları ve VTS sistemleri ile geçişe ilişkin gereken teknik düzenlemeler yapılmaktadır.

Montreux Sözleşmesi'nin ticari gemilerin geçişini düzenleyen hükümleri değişmediği takdirde caydırıcı tedbirlerin alınması yöntemiyle kanal geçişinin İstanbul Boğazı ile rekabet edebilmesi imkansıza yakındır. Türkiye açısından önemli sayılması halinde kanalın İstanbul Boğazı'na alternatif kabul edilmesi, Boğaz'ın doğabilecek tüm siyasi, hukuki ve ekonomik sorunlara rağmen transit geçişlere tümünden kapatılması doğal olarak mümkündür.

Ancak bu durumda dahi elde edilecek mali kaynak artmayacaktır. Kanalın finansmanı

geçiş ücretlerine dayandırılması halinde gündeme gelebilecek tek olasılık Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin harfiyen uygulanması olacaktır. Bunun gerçekleşmesi halinde transit geçiş ücretleri kat ve kat artacak, yukarıda örneğini verdiğimiz 10.000 tonluk ticari geminin geçişi için ödenmesi gereken meblağ 4 Ağustos 2011 tarihli altın kuruna göre 59.976 USD'a yükselecektir.

Biz bu kısa çalışma çerçevesinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi Ek 1'de yer alan, ancak

Biz bu kısa çalışma çerçevesinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi Ek 1'de yer alan, ancak 1983'de uygulanmasından vazgeçilen Altın Frank üstünden ödeme yapılmasının kabulü halinde Boğaz geçişinin pahalı hale gelebileceğini, kanal geçişinin rekabetçi bir fiyatlama politikasıyla finansmanın mümkün olabileceğini vurgulamaya çalışıyoruz.

1983'de uygulanmasından vazgeçilen Altın Frank üstünden ödeme yapılmasının kabulü halinde Boğaz geçişinin pahalı hale gelebileceğini, kanal geçişinin rekabetçi bir fiyatlama politikasıyla finansmanın mümkün olabileceğini vurgulamaya çalışıyoruz.

Ancak bu bir fizibilite çalışması değil. Asıl hedefi İstanbul Kanalı projesi önündeki engellere dikkat çekmek ve Montreux Sözleşmesi ile kurulan ve Türkiye'nin güvenlik ihtiyaçlarını karşıladığı varsayılan bir rejimin çökebileceğini gündeme getirmek.

Hatırlatma

İmparatorluk Türkiye'si 1484 yılında Odesa yakınlarındaki Akkerman kalesini alınca, Karadeniz kıyılarının tamamında kontrolü ele geçirmiş, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişi tüm yabancı bayraklı gemilere kapatmıştı. 1535 yılında Fransa, 1602'de ise İngiltere, İmparatorluk hakimiyetinde olan denizlerde ticaret yapma hakkı elde etmişse de, bu hak Karadeniz'e geçiş için kullanılmamıştır.



Bab-ı Ali 1484'den sonra yaptığı tüm anlaşmalarda kapalılık ilkesini "ecdattan mevrus" bir hak olarak kaydettirmiştir. Avusturya'ya Pasarofça Antlaşması ile 1718'de tanınan geçiş hakkı da 1783 yılına kadar uygulamaya konmamıştır. Boğazların tüm yabancı bayraklı gemilere kapalı olması prensibi ancak Rusya ile 1774'de imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesinde ticari gemilere tanınan geçiş serbestisiyle değişmiştir.

1802'de Fransa'ya verilen ayrıcalık, ardından İngiltere'ye de tanınmış, ticaret gemilerinin geçişi için konmuş olan bayrak kısıtlaması İmparatorluk'un zayıflamasına ve Karadeniz kıyılarının Rusya Çarlığı tarafından kontrol edilmeye başlanmasına paralel olarak erozyona uğramıştır. Yabancı bayraklı savaş gemilerinin geçişine ise ilk kez 1798'de Napolyon'un Mısır seferi sırasında müsaade edilmiştir.

Çanakkale ve İstanbul Boğazlarını yöneten rejim 5 Ocak 1809'da İngiltere ile imzalanan Kale-i Sultani Antlaşması ile çok taraflı bir nitelik kazanmış, Bab-ı Ali Boğazların yabancı savaş gemilerine kapalı olacağı prensibini İngiltere'ye resmen taahhüt etmiştir. Böylece Boğazlar rejimi bir iç hukuk sorunu olmaktan çıkıp devletler arası konu haline gelmiştir. Bu anlayış 1841'de Londra, 1856'da Paris, 1871'de Londra ve 1878'de Berlin'de imzalanan çok taraflı bağitlarla teyit edilmiştir.

I. Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Türkiye, 30 Ekim 1918'de Mondros limanında imzaladığı ateşkes sözleşmesinin ilk maddesiyle Boğazlarını savaş gemilerine açmış, 10 Ağustos 1920'de imzaladığı Sévres Antlaşması'nın 37. maddesiyle de tam serbestlik ilkesini kabul etmiştir. 24

Temmuz 1923'de imzalanan Lozan Antlaşması'na ek Boğazlar Sözleşmesi'nde de genel kural olarak geçiş serbestisi benimsenmiş, savaş gemilerinin geçişine getirilen göstermelik kısıtlamalarla Türkiye'nin, ama özellikle de Sovyet Rusya'nın çıkarları korunmaya çalışılmıştır.

Ancak Lozan Boğazlar Sözleşmesi aynı zamanda Boğazlar bölgesinin askersizleştirilmesini ve rejimin Türkiye yerine bir uluslararası komisyon tarafından yönetilmesini de getirmiştir. Lozan'da kurulan rejim ise 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile değiştirilmiştir. Yeni rejimle Türkiye başta askersizleştirmek olmak üzere kaybettiği bir çok egemenlik hakkını geri kazandığı gibi, güvenliğini de büyük ölçüde garanti altına almıştır.

Lozan'da kurulan rejim ise 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile değiştirilmiştir. Yeni rejimle Türkiye başta askersizleştirmek olmak üzere kaybettiği bir çok egemenlik hakkını geri kazandığı gibi, güvenliğini de büyük ölçüde garanti altına almıştır.

29 madde, dört ek ve bir protokolden oluşan Montreux Sözleşmesi birinci maddesinde imzacıların genel kural olarak geçiş serbestisi ilkesini kabul ettiklerini belirtmekte, ondan sonra gelen kısımlarında ise ticaret ve savaş

gemilerinin, barış, savaş ve pek yakın savaş tehdidinde Boğazlar olarak tanımlanan bölgeden nasıl geçeceğini kayda bağlamaktadır. Ayrıca savaş gemilerinin hem bir seferde geçebilecek, hem de toplam miktarlarına getirdiği kısıtlama ile Türkiye'yi Akdeniz-Karadeniz dengesinin kilit oyuncusu haline getirmiştir.

Montreux Sözleşmesi'nin ticari gemilerin geçişini düzenleyen kısmında kalan 2. maddesi İstanbul Kanalı projesi açısından özellikle önemlidir. Buna göre barış zamanında ticaret gemilerinin, gündüz ve gece, bayrak ve yükü ne olursa olsun, bir sonraki madde de belirlenmiş sağlık



kurallarına uymak koşuluyla Boğazlardan geçişte ulaşım özgürlüğünden tam olarak yararlanacakları söylenmiştir. Ayrıca bu gemilerin sözleşmenin bir numaralı ekinde belirlenen vergi ve harçlardan başka hiç bir ücret talep edilemeyeceği kayda geçirilmiştir.

Kısacası bu madde var olduğu sürece Türkiye'nin caydırıcı önlemlerle Boğazlarını kapatmasına, mesela petrol, gaz gibi tehlikeli yük taşıyan gemileri daha fazla ücret talep edeceği kanala yönlendirmesine imkan bulunmamaktadır. Türkiye bu tür gemilerin ortaya çıkarttığı riskleri gerekçe göstererek ancak her iki su yolundan geçişte de eşit ücret alması koşuluyla inşa edeceğe kanala yönlendirebilir. Bunun içinse İstanbul Boğazı'ndan geçişte aldığı ücreti Montreux Sözleşmesi'nin orijinal halinde var olan miktara yükseltmesi, yani Altın Frank esasına dönmesi gerekmektedir.

Altın Frank

Montreux Sözleşmesi'nin bir numaralı ekinde Boğazlar bölgesinden transit geçecek ticaret gemilerinin gidiş ve dönüşleri altı ayı geçmemesi halinde bir defaya mahsus olarak ton başına sağlık denetimi için 0,075, fener ve şamandıra hizmetleri için 800 tona kadar 0,42, 800 tondan büyük olunması halinde ise 0,21, kurtarma hizmetleri diye özetleyebilecek tüm diğer hizmetler için de 0.10 Altın Frank ödemesi karara bağlanmıştır.

Türkiye 1983 yılına kadar geçiş ücretlerini tedavülden kalkmış olan bu para biriminin gerçek değerine yakın bir miktar üstünden almış, ancak 1983 yılında Merkez

Bankası'nın verdiği 1 Altın Frank = 0,8063 Dolar değeri günümüze kadar sabitlenmiştir. Bu da yukarıda sözünü ettiğimiz gibi, Türkiye'nin transit geçişten çok düşük bir ücret almasına yol açmaktadır. Hükümet, Ocak ayından itibaren Altın Frank esasına geri döneceğini söylemekle birlikte henüz bir teşebbüse geçmemiştir.

Boğazlardan geçiş ücretinin Altın Frank üstünden alınması Montreux Sözleşmesi'nin maddeleri ve ekleri açısından

Kısacası bu madde [Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesi] var olduğu sürece Türkiye'nin caydırıcı önlemlerle Boğazlarını kapatmasına, mesela petrol, gaz gibi tehlikeli yük taşıyan gemileri daha fazla ücret talep edeceği kanala yönlendirmesine imkan bulunmamaktadır.

bakıldığında meşrudur. Fakat Montreux Sözleşmesi günümüzde hukuki bağlayıcı bir metin olmaktan çok Türkiye tarafından uygulanan ve uygulamadan yararlanan belli başlı aktörlerin rızasına dayanan Boğazlar rejiminin temel normlarını belirleyen bir bağit olarak kullanılmaktadır. Türki-

ye'nin sözleşmenin ruhuna değil de harfine uygun bir yoruma geri dönmeye kalkması tüm rejimin çöküşünü beraberinde getirebilir.

Sözleşme metninde yer alan pek çok kavram ve tanım günümüz gerçeklerini ile yansıtmamakta, sözleşmenin imzalanmasından sonra ortaya çıkan uluslararası hukuk normlarıyla her alanda örtüşmemektedir. Ek 1'in harfiyen yorumlanması imzacılardan birinin ya da bir kaçının tadil isteği ile ortaya çıkmasına yol açabilir.

Sözleşmesi'nin 29. maddesi böylesi bir değişikliğe imkan tanımaktadır. Buna göre sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık sürenin bitmesinden üç ay önce, imzacı devletlerden herhangi biri sözleşmenin bir ya da bir kaç maddesini değiştirilmesini önerebilir.



Sonuç

Pandoranın kutusu açıldığı anda da sözleşmenin ayakta kalmasına çok fazla imkan bulunmamaktadır. Yukarda vurgulandığı gibi; Sözleşme'nin pek çok maddesi hukuki ve teknik açıdan ömrünü doldurmuştur. Milletler Cemiyeti'ne yapılan atıflardan, eklerde geçişi yasaklanan silah tiplerine kadar günümüzde anlam ifade etmeyen sözleşme, masaya yatırıldığında değişmesi kaçınılmaz olan maddeler vardır.

Üstelik 28. Maddenin ikinci paragrafında Sözleşme'nin 1. maddesindeki geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesinin süresiz olduğu belirtilmiştir. Boğazlar konusunda yaptığı hukuki analizler bir klasik haline gelmiş olan Prof. Dr. Sevin Toluner'e göre bu hükümlerle "akit taraflar, Montreux düzeninin ortadan kalkması halinde, milletler arası örf ve adet hukukunun öngördüğü geçiş serbestisi ilkesini saklı tutmak niyetinde olduklarını açıklamışlardır".

Sözleşmenin 1. Maddesinde savaş ve ticaret gemileri arasında bir ayırım yapılamadığı düşünüldüğünde ise barış zamanında geçiş özgürlüğü ilkesinin Montreux'nün çökmesi halinde savaş gemilerini de kapsadığı söylenebilir. Kaldı ki, 22 Ekim 1946 tarihinde Korfu Kanalı'ndan geçerken Arnavutluk tarafından döşenen mayınlara çarpan iki Birleşik Krallık destroyerleri ile ilgili 9 Nisan 1949 tarihli kararında Uluslararası Adalet Divanı, savaş gemilerinin uluslararası su yollarından geçişte zararsız geçiş hakkından yararlanabileceği hükmüne varmıştır.

Özetlersek; İstanbul Kanalının finansmanı var olan şartlar altında ancak Altın Frank esasına geçilmesi ile mümkün görünmektedir. Fakat bu geçiş büyük bir olasılıkla sancılı olacak, Türkiye'nin yoğun diplomatik enerjisini talep edecektir.

Kanalın inşaatı ciddi bir hukuki analizi, diplomatik çabayı ve siyasi vizyonu da gerekli kılmaktadır. Bu kısa çalışma çerçevesinde gündeme getirilen ve Türkiye'nin çıkarlarını koruyan Montreux Sözleşmesi'nin çökme olasılığı ciddiye alınması gereken bir olasılıktır.

Daha fazla bilgi için

- Gürpınar, A. N. (2011). Türk Boğazlarından Geçiş Ücreti: Altın Frak "Franc Germinal". *Anadolu Nümismatik Bülteni*, 16, 3-18.

[http://www.gpotcenter.org/dosyalar/PB27_attachment_Gurpınar.pdf]

- Toluner, S. (1984). *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi*. İstanbul: Filiz Kitabevi.

- Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği. (1999). *Türkiye - Rusya İlişkilerindeki Yapısal Sorunlar Ve Çözüm Önerileri*. Yayın No. TÜSİAD-T/99-264. İstanbul: TÜSİAD.

[http://www.gpotcenter.org/dosyalar/PB27_attachment_Tusiad.pdf]

Bahsi geçen görüş ve sonuçlar tamamıyla yazar(lar)a ait olup Küresel Siyasal Eğilimler Merkezi (GPOT Center) veya İstanbul Kültür Üniversitesi'ni bağlamaz.



MENSUR AKGÜN

Dr. Mensur Akgün Küresel Siyasal Eğilimler Merkezi'nin (GPoT) Direktörü'dür. Kendisi ayrıca hali hazırda öğretim üyeliği yaptığı İstanbul Kültür Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nün eski Başkanı'dır. GPoT'taki çalışmalarının haricinde; hali hazırda danışmanlık yaptığı Türkiye Ekonomik ve Sosyal Etüdler Vakfı'nın (TESEV) 2002 ile 2009 yılları arasındaki Dış Politika Programı Direktörü'dür. Daha öncesinde Referans Gazetesi'nde de köşe yazarlığı yapmış olan Dr. Akgün, Star Gazetesi için yazılar kaleme almaktadır. Kendisinin uluslararası ilişkiler ve Türk Dış Politikası üzerine yayınlanmış birçok çalışması vardır.

SYLVIA TİRYAKİ

Dr. Sylvia Tiryaki, Küresel Siyasal Eğilimler Merkezi'nin (GPoT) kurucu ortağı ve Yardımcı Direktörü'dür. Kendisi ayrıca "Uluslararası Hukuk" ve "Siyasal Düşünce" üzerine dersler verdiği İstanbul Kültür Üniversitesi'nin Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Başkan Yardımcılığı görevini sürdürmektedir. Kendisi 2003 ile 2008 yılları arasında Türkiye Ekonomik ve Sosyal Etüdler Vakfı'nın (TESEV) Dış Politika Programı'nda Kıbrıs Proje Direktörü ve Kıdemli Araştırma Görevlisi olarak çalışmıştır. Türk Dış Politikası, Kıbrıs, Orta Doğu, Kuzey Afrika, Ermenistan ve Avrupa Birliği konuları kendisinin uzmanlık alanları arasındadır.



ABOUT GPoT

GLOBAL POLITICAL TRENDS CENTER

Global Political Trends Center (GPoT) is a nonprofit, nonpartisan research institution established under the auspices of Istanbul Kültür University in 2008.

Our mission is to conduct high quality, independent and innovative research and education, acting as a link between policy-making institutions, academia, civil society and the media.

The Center aims to achieve this by routinely bringing together opinion leaders, government officials and other policy-makers, analysts and members of the media from Turkey, the region and elsewhere. Our activities range from conducting projects and research that analyze the contemporary social, political and economic trends in regional and international politics and producing policy recommendations, contributing to public debate through roundtable discussions and international conferences to publishing policy briefs and monographs, among others.

In accordance with its mission, GPoT Center has been active in virtually all fronts concerning not only Turkish foreign policy but the current regional and international agenda, including Turkey's European Union accession process, the Cyprus issue, NATO, the Turkish-Armenian reconciliation process, issues in the Middle East and North Africa, national and regional democratization, as well as the Arab-Israeli Conflict.

CONTACT DETAILS

Global Political Trends Center (GPoT)
Istanbul Kültür University
Atakoy Campus, Bakirkoy
34 156 Istanbul, Turkey

www.gpotcenter.org
info@gpotcenter.org
Tel: +90 212 498 44 65
Fax: +90 212 498 44 05

