



# ULUSLARARASI TİCARET VE ENERJİ KORİDORLARI MÜCADELESİNDE YENİ DÖNEM

ORSAM

## GİRİŞ

**U**luslararası siyasette son dönemlerde yaşanan enerji krizleri ve artan ticari kaygılar, ülkelerin yeni ticaret rotaları oluşturma gayretlerini de beraberinde getiriyor. Bu açıdan Kuzey Koridoru, Orta Koridor, Güney Koridoru gibi koridorlara Kalkınma Yolu Projesi ve Avrupa Ekonomik Koridoru gibi

oluşumlar da eklenmiş bulunuyor. Türkiye, Irak ve Körfez'i birbirine bağlamak amacıyla projelendirme aşamasına 2010 yılında başlanan ve liman kısmı 2013 yılında gündeme gelen Kalkınma Yolu Projesi, siyasi açıdan son dönemde daha fazla ön plana çıkmıştır.

Hindistan'ın ev sahipliğinde gerçekleşen ve Rusya ile Çin'in katılmadığı G20 Zirvesi'n-

BAE, G20 üyeliği bulunmamasına rağmen Hindistan Başbakanı Narendra Modi'nin daveti üzerine zirveye katılarak, IMEC mutabakatına imza atan ülkeler arasında yer almıştır.

de tanıtılan Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) Projesi, uluslararası toplumun anında ilgisini çeken bir konu hâline gelmiştir. ABD Başkanı Joe Biden'ın "tarihî bir ekonomik koridor" olarak nitelendirdiği proje, açıkça ifade edilmese de 2013 yılında duyurulan ve küresel ekonomi ve ticarete yön vermeyi amaçlayan Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne alternatif oluşturma girişimi olarak değerlendirilebilir. Şu an için, bahsi geçen proje yalnızca siyasi bir niyet beyanı olarak mevcuttur. ABD'nin yanı sıra Avrupa Birliği'nin de desteğini alıyor gözükmesine rağmen, kısa vadede gerçekleştirilmesi mümkün olmayan bir projedir. Bununla birlikte, Hindistan'dan Avrupa'ya uzanması planlanan bu projede, koridorun Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail, Yunanistan gibi ülkelerden geçmesi öngörülmektedir ve bu bağlamda deniz, demir ve kara yolları gibi farklı taşıma modları ve güzergâhları kullanılacaktır. Bu nedenle, projenin başarılı bir şekilde hayata geçirilebilmesi için geniş çaplı uluslararası anlaşmaların gerekliliği kaçınılmazdır.

### DİKKAT ÇEKİCİ VERİLER

Öte yandan, G20 zirvesinde kabul edilen mutabakat belgesine imza atmamış olan Ürdün,

İsrail, Yunanistan gibi ülkeler, "IMEC" projesinin planlanan güzergâhlarının geçişine dair henüz taahhütte bulunmamışlardır. Özellikle projenin kilit bir paydaşı olan Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) gibi ülkeler, G20 üyeleri arasında yer almaktadır. Ancak BAE, G20 üyeliği bulunmamasına rağmen Hindistan Başbakanı Narendra Modi'nin daveti üzerine zirveye katılarak, IMEC mutabakatına imza atan ülkeler arasında yer almıştır. Bu tutum, Körfez bölgesinin çok taraflılık politikası ile Hindistan ve ABD'nin Çin ile rekabetinin bir yansıması olarak anlaşılabilir. Çünkü Çin'in Körfez ülkeleri ile olan ilişkileri son derece güçlüdür. 2022 yılında Çin, 430 milyar dolarlık ticaret hacmi ile Arap ülkelerinin başlıca ticaret ortağı hâline gelmiştir. Özellikle Körfez enerjisinin ana akım yönü Çin ve Uzakdoğu'dur. Suudi Arabistan ve BAE gibi Körfez'in önde gelen ülkeleri ile Çin ve Hindistan arasındaki ticaret hacimleri dikkat çekicidir. 2022 yılında BAE ve Çin arasındaki petrol dışı ticaret hacmi 70 milyar doları aşmış, Çin ve Suudi Arabistan arasındaki ticaret hacmi ise 108 milyar doları geçmiştir.

Hindistan ile Körfez ülkeleri arasındaki ticaret hacmi de önemlidir. 2022 yılında BAE ve Hindistan arasındaki ticaret hacmi yaklaşık 85 milyar dolar

seviyesine ulaşmış, Suudi Arabistan ile Hindistan arasındaki ticaret hacmi ise 47 milyar dolar civarında olmuştur. Bu nedenle, Körfez bölgesi için hem Çin hem de Hindistan'ın vazgeçilmez ticaret ortakları olduğu görülmektedir. Bu durum, Körfez'in pragmatik bir yaklaşım benimseyerek ABD, Çin ve Hindistan arasındaki rekabete taraf olmadan en fazla faydayı elde etmeye çalıştığını göstermektedir. Başka bir deyişle, Körfez bölgesi tam bir denge politikası izlemektedir.

## İSRAİL KONUSU MUAMMA

Öte yandan, ABD ve Hindistan, Çin'in bölgesel etki politikalarını hedeflemiş durumdadır. Bu bağlamda, Ortadoğu ve Körfez bölgesi dışında, özellikle Çin'in Afrika'daki etkinliği ve yatırımları önemli bir odak noktası hâlini almıştır. Bu bağlamda, 55 üyeli Afrika Birliği, son zirvede Avrupa Birliği ile eşit statüde kabul edilerek G20'ye daimî üye olarak dâhil edilmiştir. Dahası, Çin'in uzun bir süredir üzerinde çalıştığı "Trans-Afrika Koridoru"na destek verilmesi dikkat çekicidir. Bu noktada, ABD ve Hindistan'ın Çin'e karşı pozisyonlarını her alanda sıkılaştırdığı gözlenmektedir.

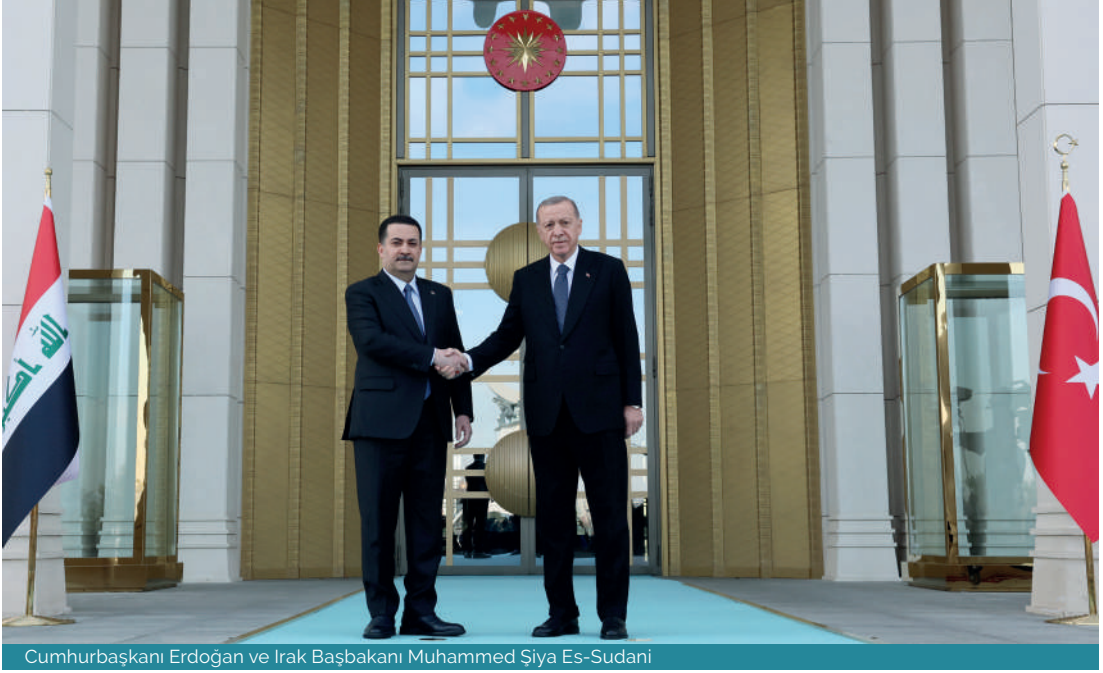
ABD'nin IMEC projesi ile İsrail ve Arap ülkeleri arasındaki normalleşmeyi teşvik etmeyi

amaçladığı görülmektedir. Bu çerçevede, BAE, Suudi Arabistan ve Ürdün'den sonra İsrail'e ulaşacak koridorun, Avrupa'ya geçiş noktası olarak Hayfa Limanı'nın kritik bir rol oynayacağı planlanmıştır. Bu sayede İsrail ile bahsi geçen ülkeler arasında doğrudan bir ulaşım hattı kurulması hedeflenmektedir. Ancak hâlâ bu ülkeler arasında tam bir anlaşma sağlanmamıştır. Ayrıca projenin işlerliği bakımından, İsrail'in Hayfa Limanı'nın kapasitesi bir yana bu ülkenin limanlarının "en fazla gecikme verenler" arasında olması göz önünde bulundurulmalıdır; bu durum, projenin istikrarlı ve aktif bir şekilde çalışmasının önündeki potansiyel engellerden biri olarak gözlemlenmektedir.

## ERDOĞAN'IN PROJE VURGUSU

Çin ve Rusya'nın katılmadığı zirvede, ABD ve Hindistan tarafından bu tür bir girişimin başlatılması, özellikle Çin'in küresel siyasetteki etkisini sınırlama amacını taşıdığı şeklinde yorumlanabilir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi olarak adlandırılan ve 2013 yılında başlatılan bu girişimin, beklenen hızda ilerlemese de belirli bir noktaya ulaştığı gözlemlenmektedir. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın IMEC projesi ile ilgili yaptığı açıklamalarda, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne atıfta bulun-

Körfez bölgesi için hem Çin hem de Hindistan'ın vazgeçilmez ticaret ortakları olduğu görülmektedir. Bu durum, Körfez'in pragmatik bir yaklaşım benimseyerek ABD, Çin ve Hindistan arasındaki rekabete taraf olmadan en fazla faydayı elde etmeye çalıştığını göstermektedir



Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Irak Başbakanı Muhammed Şiya Es-Sudani

ması dikkat çekicidir. Erdoğan, "Türkiyesiz bir koridor olmaz" ifadesini kullanarak, Türkiye ve Irak tarafından başlatılan Kalkınma Yolu Projesi'ne vurgu yapmıştır. Ayrıca, Katar ve BAE'nin bu projeyi desteklediğini belirten Erdoğan, projeye ilişkin çalışmalara 60 gün içinde başlanması talimatını vermiştir. Bu açıklamalar, adeta "hazır bir proje mevcutken, gereksiz maceralara atılmayın" mesajını iletmektedir. Bu bağlamda, Kuşak ve Yol İnişiyatı'nın rotası veya IMEC projesi ne olursa olsun, Kalkınma Yolu Projesi, altyapı olanakları ve uygulanabilirlik açısından her iki taraf için de bir alternatif hâline gelebilir.

### AVRUPA EKONOMİK KORİDORU

IMEC aslına bakıldığında iki koldan oluşacaktır; doğu kolu Hindistan'ı Basra Körfezi'ne, kuzey kolu da Körfez'i Avrupa'ya bağ-

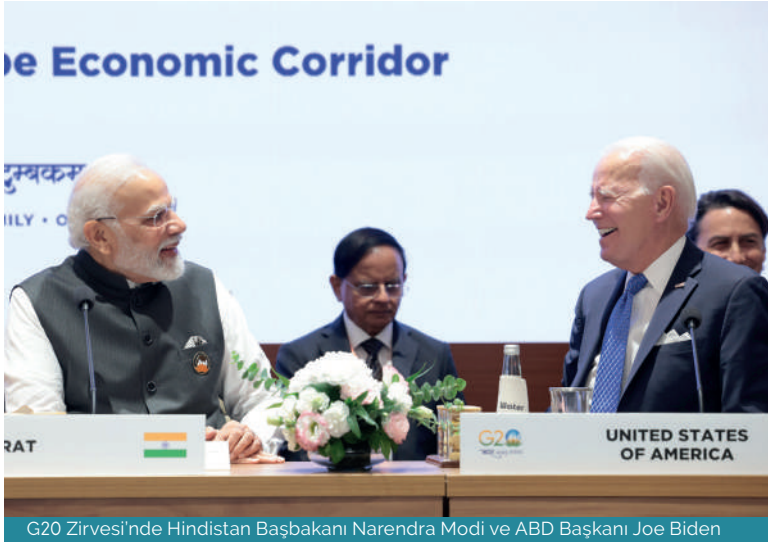
layacaktır. Doğu rotası Hint Okyanusu'nu geçerek Mumbai'den Dubai'ye ve Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki (BAE) Cebel Ali'ye ulaşacaktır. Kuzey kolu ise hem kara hem de deniz yollarını birleştirecektir. Bir kara demiryolu güzergâhı Suudi Arabistan, Ürdün ve İsrail'den geçecek, ardından bir deniz yolu Hayfa'yı Pire, Yunanistan'a bağlayacak ve daha sonra Yunanistan'dan Avrupa'ya yine demiryolu üzerinden karadan ulaşacaktır. Demiryolu bağlantısı Hindistan ve Avrupa arasındaki ticaretin artmasını teşvik edecektir.<sup>1</sup> Proje hayata geçirilirse Hindistan ile Avrupa arasındaki ürün ticaretinde kullanılan mevcut güzergâhın süresi yaklaşık yüzde 40 kısalmış olacaktır.<sup>2</sup>

IMEC'in temel amaçları Hindistan, BAE, Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail ve Avrupa arasında mal ve hizmetlerin transit geçişi için

<sup>1</sup> "Gaming Out the Consequences of an India-Middle East-Europe Economic Corridor", *The Hill*, 15 Eylül 2023.

<sup>2</sup> "Hindistan'dan Avrupa'ya Uzanacak Yeni Rotada Türkiye Kilit Rolünü Bekliyor", *Anadolu Ajansı*, 18 Eylül 2023.





G20 Zirvesi'nde Hindistan Başbakanı Narendra Modi ve ABD Başkanı Joe Biden

mevcut deniz ve kara yolu taşımacılığı rotalarını tamamlayacak güvenilir ve ekonomik bir demir yolu ağı sunmak, yeni yatırımları teşvik ederek ekonomik büyümeyi desteklemek, temiz enerji gelişimini ve ihracatını kolaylaştırmak ve gıda güvenliği ile tedarik zincirlerini güçlendirmek şeklinde duyurulmuştur. Mutabakat zaptında bu projenin "sadece limanlar ve demiryolları ile ilgili olmadığı, yerel tedarik zincirlerine, temiz enerjiye ve iş gücüne yapılan yatırımlar da dâhil olmak üzere medeniyetleri ve kıtaları birbirine bağlayan bir proje olduğu" değerlendirilmiştir. Beyaz Saray ise yaptığı açıklamada koridorun "mevcut ticaret ve üretimi, gıda güvenliğini ve tedarik zincirlerini geliştireceğini, özel sektör de dâhil olmak üzere

ortakların yeni yatırımlarını başlatacağını ve kaliteli istihdam yaratılmasını teşvik edeceğini" vurgulamıştır. Yeni koridor, enerji güvenliğini ve temiz enerjinin gelişimini arttırmak için yenilenebilir enerji ve temiz hidrojenin kablolar ve boru hatları aracılığıyla taşınmasını kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Ayrıca dijital ekonomiyi teşvik etmeyi ve fiber-optik kablolar aracılığıyla dijital veri taşımacılığını geliştirmeyi hedeflemektedir. Proje duyuru belgesinde koridor, "kıtalar ve medeniyetler arasında yeşil ve dijital bir köprü" olarak tanımlanmaktadır.<sup>3</sup>

Başkan Joe Biden'ın projenin Çin ile rekabeti değil kalkınmayı hedeflediğini söylemesine rağmen, özellikle de Kuşak ve Yol Girişimi'nin üçüncü foru-

IMEC'in temel amaçları Hindistan, BAE, Suudi Arabistan, Ürdün, İsrail ve Avrupa arasında mal ve hizmetlerin transit geçişi için mevcut deniz ve kara yolu taşımacılığı rotalarını tamamlayacak güvenilir ve ekonomik bir demir yolu ağı sunmak, yeni yatırımları teşvik ederek ekonomik büyümeyi desteklemek, temiz enerji gelişimini ve ihracatını kolaylaştırmak ve gıda güvenliği ile tedarik zincirlerini güçlendirmek şeklinde duyurulmuştur.

<sup>3</sup> "Koridorun Amerika'da, İran ve Rusya ile bağlantıları", *AkharinKhabar*, Eylül 2023.

Proje, ABD'nin bölgedeki nüfuzunu sağlamlaştırmayı ve Kuşak ve Yol Girişimi ile rekabet eden ekonomik bir alternatif sunarak Çin'in Körfez Arap ülkelerini kendine çekme çabalarına karşı koymayı amaçlamaktadır.

mu yaklaşırken, projenin siyasi boyutunu görmezden gelmek mümkün değildir. Washington'ın İsrail ile başta Suudi Arabistan olmak üzere Arap ülkeleri arasındaki ilişkileri normalleştirme çabalarını sürdürmesi de projeye jeopolitik bir boyut katmaktadır. Yeni ekonomik koridor planı, özellikle farklı kıtalardaki ülkeler arasındaki bağlantıları güçlendirme hedefi açısından Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile benzerlikler taşımaktadır. Ancak Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, yeni koridora kıyasla ölçek olarak çok daha büyüktür. Geçtiğimiz Mayıs ayında (2023) Japonya'da yapılan bir toplantıda G7 liderlerinin Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne karşı 2027 yılına kadar 600 milyar doları seferber etme taahhüdünde bulduklarını belirtmek gerekir ancak iki ay içinde açıklanması beklenen toplam bütçe konusunda belirsizlik devam etmektedir.

Çin, Kuşak ve Yol Girişimi'ni 2013 yılında duyurmuş, girişim çerçevesinde 150'den fazla ülke ve 30'dan fazla uluslararası kuruluşla anlaşmalar imzalamış, toplamda yaklaşık bir trilyon dolarlık yatırım ve üç binden fazla proje gerçekleştirmiştir. Çin, Kuşak ve Yol Girişimi'ni 2049 yılına kadar tamamlamayı hedeflemekte-

dir.<sup>4</sup> İlginçtir ki yeni ekonomik koridor planına imza atan ülkelere bazıları aynı zamanda Suudi Arabistan ve BAE gibi Kuşak ve Yol Girişimi'nin de bir parçasıdır. Ancak bazı gözlemciler, Çin'in mevcut ekonomik zorluklar nedeniyle Kuşak ve Yol Girişimi'nin uygulanmasını yavaşlattığına dair göstergeler olduğuna inanmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılan tek G7 ülkesi olan İtalya, Çin ile Tayvan arasında artan gerilim ve ABD'nin Batılı müttefiklerini Çin'e karşı mobilize etme çabası karşısında girişimden çekileceğini açıklamıştır. Uzmanlar, ABD ve Avrupa'daki karar alıcılar için yeni ekonomik koridorun arkasındaki başlıca jeopolitik hedeflerin Çin'in küresel altyapı girişimleriyle rekabet etmek, etkisini sınırlamak ve Washington'ın Ortadoğu'daki etkisini arttırmak olduğunu düşünmektedir. Bu projeyi sadece ekonomik terimlerle sunmak, altında yatan motivasyonları ve stratejik hedefleri anlamak için yeterli değildir. Aşağıdakiler de dâhil olmak üzere başka kilit stratejik hedefler de vardır:

**1. ABD Nüfuzunun Pekiştirilmesi:** Proje, ABD'nin bölgedeki nüfuzunu sağlamlaştırmayı ve Kuşak ve Yol Girişimi ile rekabet eden ekonomik bir

<sup>4</sup> "ممر اقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: تحدي للصين", *DW Arabic*, 17 Eylül. 2023.

alternatif sunarak Çin'in Körfez Arap ülkelerini kendine çekme çabalarına karşı koymayı amaçlamaktadır. Başta Suudi Arabistan ve BAE olmak üzere Çin-Körfez Arap ilişkilerinin sürekli gelişmesi Washington'da önemli endişelere yol açmıştır. Bu durum kısmen iki taraf arasındaki iş birliğinin ticari ilişkilerin ötesine geçerek savunma ve güvenlik alanlarına doğru genişlemesinden kaynaklanmaktadır. ABD'nin bu alandaki yasal ve mevzuat düzenlemelerinin karmaşıklığı ve Çin'in silah satışlarıyla ilgili, özellikle de insan haklarıyla ilgili koşullarının eksikliği de burada rol oynamıştır. Ayrıca Körfez Arap ülkeleri, Washington'ın bölgenin güvenliğine olan taahhütlerine olan güvenlerinin azalması nedeniyle uluslararası ortaklıklarını çeşitlendirmektedir.

**2. Washington'ın Müttefikleriyle Stratejik Ortaklığına Olan Bağlılığının Teyidi ve Bölgede Büyüyen Güven Boşluğunu Kapatma Çabası:** Bazı müttefikler, ABD'nin 2011 yılında Mısırlı müttefiki Hüsnü Mübarek'i terk ettiğini düşünmüş ve Yemen'deki savaş sırasında Körfez'deki petrol tankerlerine ve tesislerine yapılan saldırılardan sonra kendilerini savunmasız hissetmişlerdir. Biden yönetimi Avrupa Ekonomik Koridoru Projesi'ne sponsor olarak ABD'nin "geri çekilmeyeceğini ve Çin, Rusya ya da İran tarafından doldurulacak bir boşluk bırakmayacağını" ifade etmek istemiştir. Küresel ticaret, tedarik zincirleri ve enerji kaynakları için hayati önem taşıyan su yolları nedeniyle önemli bir bölge olan Ortadoğu'daki varlığını sürdürmeyi amaçlamaktadır. Hâlihazırda ABD'li yetkililer de Biden başta olmak üzere, net bir şekilde ABD'nin Ortadoğu'dan çekilmeyeceğini ifade etmişlerdir.

**3. İsrail'in Bölgeye Entegrasyonu:** Biden yönetiminin öncelikle takip ettiği bir hedeftir.

İsrail ile BAE, Bahreyn, Fas ve Sudan arasında İbrahim Anlaşmalarının imzalanmasının ardından 2023 yılında ABD'nin dikkati Suudi Arabistan ile İsrail arasındaki ilişkileri normalleştirme girişimlerine yönelmiştir. Avrupa Ekonomik Koridoru Projesi bu yönde atılmış önemli bir adımdır ve İsrail Başbakanı Binyamin Netanyahu tarafından, "Ortadoğu, İsrail ve Avrupa'nın çehresini değiştirebilecek ve tüm dünyayı etkileyebilecek" "tarihimizdeki en büyük iş birliği projesi" olarak nitelendirilmiştir. Veliht Prens Muhammed bin Selman da ortak çıkarları ilerleteceğine, ekonomik bağlantıyı arttıracığına, katılımcı ülkelere ve bir bütün olarak küresel ekonomiye fayda sağlayacağına inandığı projeye büyük heyecan duyduğunu ifade ederek, projenin müzakere edilmesi ve uygulanmasının desteklenmesi ve kolaylaştırılmasında ABD'nin oynadığı rolü takdir etmiştir.

**4. Hindistan, Körfez Ülkeleri ve İsrail Arasındaki Ortaklığı Güçlendirerek İran'ı İzole Etmek:** ABD bu taraflar arasında ekonomik bir ittifak kurarak İran'ın Hindistan'a yakınlaşma girişimlerini engellemeyi amaçlamaktadır. Buna Hindistan'ı, İran'ın Hindistan ve Avrupa arasında bir Kuzey-Güney koridoru oluşturma projesinde kritik bir düğüm noktası olan Umman Denizi'ndeki Çabahar Limanı'na yatırım yapmaktan vazgeçirmek de dâhildir. Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru, Tahran'ın Asya ve Avrupa arasındaki küresel ticaret rotasında önemli bir geçiş noktası olmasını umduğu İran'ın projesini pratikte geçersiz kılmaktadır.

**5. Hindistan'ın Çin ile Rekabet Etme Kapiliyetini Arttırmak:** Bu ölçekteki geniş ulaşım altyapısı Hindistan'ın küresel rekabet gücünü önemli ölçüde arttırmaktadır. Bu dönüştürücü projeye yatırım yapmak, Hindistan'ın ekonomik faaliyetlerini ve istihdam ya-

ratımını büyük ölçüde teşvik edecektir. Daha da önemlisi önerilen koridor, küresel tedarik zincirlerini Hint malları için daha esnek hâle getirecek ve rekabet güçlerini artıracaktır. Proje hayata geçirildiği takdirde Hindistan ve Avrupa arasındaki nakliye maliyetlerini azaltacak ve iki ülke arasındaki ticareti %40 oranında hızlandırarak Hindistan'ın Çin'i geçmesi bile ona paralel bir küresel ekonomik güç olarak yükselmesine katkıda bulunacaktır. Ayrıca proje, Körfez Arap ülkeleriyle ticari ilişkilerin arttığı bir dönemde, ABD'nin Körfez'deki ortakları ile Çin yerine Hindistan arasındaki ticari ilişkileri güçlendirecektir.<sup>5</sup>

Bu çerçevede ABD'nin amacı, Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru gibi bağlantı projeleriyle Ortadoğu'nun jeopolitiğini yeniden şekillendirmek, Körfez ülkelerinin Amerika'nın bölgesel güvenliğe bağlılığı konusundaki şüphelerini hafifletmek, İran'la gerilimi azaltmak ve Basra Körfezi'ndeki ABD liderliğini güçlendirmektir. Bu koridor, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile rekabet içinde tanımlanan ABD-Hindistan-BAE-İsrail ve G7 liderliğindeki Küresel Altyapı ve Yatırım Girişimi (PGI) gibi diğer güç ittifaklarını tamamlamaktadır.

### HİNDİSTAN AÇISINDAN İMEC PROJESİ

Proje, Hindistan'ı Güneydoğu Asya, Ortadoğu ve Avrupa arasındaki ticaret yollarının merkezine yerleştireceğinden ve ülkeye stratejik ve ekonomik avantajlar sağlayacağından dolayı Hindistan projeden önemli ölçüde fayda sağlayacaktır. Koridor tedarik zincirlerini güvence altına alacak, yeni iş fırsatları yaratacak ve ticareti artıracaktır.

Yeni koridor hem ekonomik hem de stratejik açıdan Pakistan ve Afganistan'ın sorunlu bölgelerini atlayarak Hindistan, Körfez, Ortadoğu ve Avrupa arasındaki mal hareketini kolaylaştıracaktır. Koridorun Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile rekabet etmesi büyük olasılıktır. Hindistan, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin önemli bir bileşeni olan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) nedeniyle Çin ile yaşanan bir anlaşmazlıkla karşı karşıyadır. Bu anlaşmazlık, CPEC'in Pakistan'ın yönetiminde bulunan ancak Hindistan, Pakistan ve Çin arasında bölünmüş olan tartışmalı Himalaya topraklarından, yani Keşmir'den geçmesi nedeniyle ortaya çıkmıştır. Hindistan, kuzey Keşmir'in Pakistan tarafından yasa dışı olarak işgal edildiğini iddia etmekte ve CPEC'e katılan herhangi bir ülkenin "Hindistan'ın egemenliğini ve toprak bütünlüğünü doğrudan ihlal edeceğini" savunmaktadır. 2016 yılında Hindistan, benzer bir girişimi gerçekleştirmek amacıyla İran ile bir anlaşma imzalamıştır. Ancak bu proje, bir dizi engelle karşılanmış ve ABD'nin İran'a yönelik uyguladığı yaptırımların etkisiyle daha da zorlaşmıştır. Ayrıca, Hindistan ve Çin arasında 2020'de bir sınır çatışması yaşanmış ve bu çatışma, her iki tarafın asker kayıpları yaşadığı bir duruma dönüşmüştür. Bu nedenle Çin Devlet Başkanı Şi Cinping, Delhi zirvesine katılmamıştır.<sup>6</sup>

Hindistan'a önemli bir rol veren bu projenin zorluklarına rağmen, jeopolitiği göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. Hindistan'a en büyük destek ABD, Suudi Arabistan ve İsrail'den gelmektedir. 8 Eylül 2023 tarihinde Suudi Arabistan ve ABD yönetimi, demiryolu hatları inşa etmenin, enerji güvenliğini artırmanın ve temiz enerji geliştirme çabalarını desteklemenin yanı sıra kablolar ve boru

<sup>5</sup> "ممر الهند الشرق الأوسط", *The New Arab*, 16 Eylül 2023.

<sup>6</sup> "Can India's Eurasian Trade Corridor Give China a Run for Its Money?", *The Christian Science Monitor*, 15 Eylül 2023.





Hindistan'ın ev sahipliği yaptığı G20 Zirvesi

hatları aracılığıyla yenilenebilir enerji ve temiz hidrojen taşınmasını kolaylaştıran yeşil kıtalararası koridorlar kurmak için bir mutabakat zaptı imzaladıklarını duyurmuştur. Bu aynı zamanda fiber optik kablolar kullanılarak dijital veri aktarımı yoluyla dijital ekonominin geliştirilmesini, ticari alışverişin artırılmasını ve demiryolları ile limanları birbirine bağlayarak mal akışının hızlandırılmasını da içermektedir. Biden yönetimi 2021'den bu yana Çin'in dünya çapında, özellikle de Körfez ve Ortadoğu'da artan etkisine karşı koymak için büyük altyapı projeleri önermeye çalışmaktadır. Bu bağlamda ABD tarafından Hindistan'ın öne çıkarıldığı dikkat çekmektedir. ABD, Hindistan-Ortadoğu-Avrupa koridorunun Hintlilerin İran ve Rusya'dan bağımsız olarak Batı Asya'daki faaliyetlerine daha fazla odaklanmalarını sağlayacağını ummaktadır.

Haziran 2021'de İngiltere'nin Cornwall kentinde düzenlenen G7 Zirvesi sırasında Joe Biden, 2053 yılına kadar gelişmekte olan ülkelere özellikle altyapı ve kalkınma projelerini geliştirmelerinde yardımcı olmayı amaçlayan ve toplam değeri 40 trilyon doları bulan "Daha İyi Bir Dünya İnşa Et, B3W" adlı stratejik bir girişimi tanıtmıştır. Amaç, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla bu ülkeler üzerinde kontrol kurma çabalarına karşı koymaktır. Ocak 2023'ten bu yana ABD Hindistan, Suudi Arabistan, BAE ve İsrail ile görüşmelere başlamıştır. Biden yönetimi, ekonomik kalkınmayı güçlendirmek, küresel tedarik zincirlerini güvence altına almak ve bölgesel bağlantıyı teşvik etmek için bu ülkelerde çeşitli sektörlerde yatırım yaparak ekonomik koridorlar geliştirmeye yönelik bir vizyon ortaya koymuştur. Projenin duyurulması da bu kapalı kapılar ardında yapılan

Basra Körfezi bölgesinde ticareti artırmak ve stratejik Hürmüz Boğazı'nı bypass etmek için ulaşım rotaları geliştirme fikri Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) üyesi ülkeler arasında yıllardır tartışılmaktadır.

görüşmelerin bir sonucu olarak görülmektedir. Bu görüşmeler, ABD, Hindistan, İsrail ve BAE'yi içeren I2U2 grubu çerçevesinde 2022 yılında varılan dördümlü anlaşmaların bir uzantısıdır. Başkan Biden, Temmuz 2022'de İsrail'e yaptığı ziyaret sırasında bu üç ülkenin liderleriyle sanal bir toplantı gerçekleştirmiştir. Ortak bildirimde su, enerji, ulaşım, uzay, sağlık ve gıda güvenliği gibi alanlarda ortak yatırımlara ve yeni girişimlere odaklanıldığı vurgulanırken, I2U2 grubunun oluşumunun arkasında stratejik hedefler olduğu açıklanmıştır. ABD Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Ned Price, dört taraf arasındaki görüşmelerin Ortadoğu ve Asya'da ticaret, iklim değişikliği, enerji ve deniz güvenliğini kapsayan ekonomik ve siyasi işbirliğini derinleştirmeyi içerdiğini belirtmiştir. Suudi Arabistan'ın girişime katılması, Biden yönetiminin Suudi Arabistan ile İsrail arasındaki ilişkileri normalleştirmek için son aylarda yoğunlaşan diplomatik çabalarıyla aynı zamana denk gelmektedir. 2024 yılında ABD seçim kampanyaları başlamadan önce iki taraf arasında bir "barış anlaşması" imzalanması hedeflenmektedir. Sonuç olarak Hindistan'ın perspektifinden bakıldığında Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru, Hindistan'ın İran üzerinden Rusya'ya alternatif ticaret yolları arama-

sına ve Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin ablukasını aşmasına da yardımcı olmaktadır. Her halükârda, bu proje gerçekleşirse Basra Körfezi bölgesi ile Güney Asya arasındaki ticareti dönüştürecek ve Ortadoğu ülkelerini bir demiryolu ağıyla birbirine ve sonrasında onları bir liman aracılığıyla Hindistan'a bağlayacaktır.

## İRAN AÇISINDAN İMEC PROJESİ

Basra Körfezi bölgesinde ticareti artırmak ve stratejik Hürmüz Boğazı'nı bypass etmek için ulaşım rotaları geliştirme fikri Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) üyesi ülkeler arasında yıllardır tartışılmaktadır. Bu fikri hayata geçirmek için 2016 yılında Basra Körfezi çevresinde bir demiryolu koridoru geliştirilmeye başlanmış ve KİK Demiryolu Ağı oluşturulmuştur. Konsey üyesi ülkeler arasında yapılan anlaşmaya göre, her ülkenin kendi demiryolu ağını bağımsız olarak inşa etmesi ve tamamlaması gerekiyordu. Nihayetinde, tüm ulusal hatlar tamamlandıktan sonra, bu ulusal demiryolu ağları birbirine bağlanarak KİK Demiryolu Ağı kurulacaktı. Bu şekilde, KİK'in altı üye ülkesini 2177 kilometrelik bir demiryolu hattı üzerinden birbirine bağlayacak bir Arap demiryolu ağı öngörülmüştür. Lojistik altyapısının

inşası ve geliştirilmesi için böyle bir projenin tasarlanması, Hürmüz Boğazı'nı bypass ederek İran'ın Avrupa'ya petrol ihracatı konusunda Basra Körfezi sularındaki rolünü azaltırken, Arap ülkelerinin bölgede sürdürülebilir kalkınmaya doğru ilerlemek için en hedefli ve temel girişimlerinden biriydi. Ancak KİK üyesi tüm ülkeler bu iddialı projeyi başarıyla tamamlayamamıştır. Covid-19 salgınının yayılması, bölgenin petrol kaynaklarına ekonomik bağımlılığı, düşen petrol fiyatları, Basra Körfezi'ndeki Arap ülkeleri arasında yeterli siyasi koordinasyon ve yakınlaşma eksikliği ve uluslararası bir koridorun başlatılması için gereken birleşik yasal bir çerçevenin olmaması gibi faktörler, Körfez Demiryolu Koridoru Projesi'nin planlandığı şekilde ilerlemesinin nedenleri arasında yer almıştır.

Bununla birlikte, durum KİK üyesi ülkeler arasında farklılık göstermektedir. Birleşik Arap Emirlikleri ve Suudi Arabistan bu süre zarfında sistematik demiryolu ağları geliştirme ve uygulama konusunda başarılı olmuş ve önemli aşamalar kaydetmiştir. İran'a göre, Basra Körfezi bölgesindeki bu iki Arap ülkesinin lojistik hazırlığı, bir üyenin İbrahim Anlaşmalarına katılımı ve diğerinin de bu anlaşmaya dâhil olma ihtimaliyle birleşince, ABD ve İsrail'i yeni bir koridor oluşturmak için stratejik bir plan tasarlamaya sevk etmiştir. Bu plan aynı anda İran'ı izole etmeyi ve Çin'in bölgedeki etkisini sınırlandırmayı amaçlamaktadır. Bölgeyi bir demiryoluyla birbirine bağlama fikri 2021'de İsrail tarafından I2U2 Zirvesi sırasında gündeme getirilmiştir. Nihayetinde, Eylül 2023 başında düzenlenen G20 Zirvesi'nde, Hindistan, Suudi Arabistan, BAE ve İsrail, ABD'nin desteğiyle Avrupa ülkeleri, İsrail, Ürdün, Körfez Arap ülkeleri ve Hindistan arasın-

da ticari geçişi kolaylaştıracak yeni doğu-batı denizyolu-demiryolu koridorunu tanıtmıştır. Bu koridorun görünürdeki ve operasyonel hedefi, Güney Asya'yı Ortadoğu'ya bağlayarak güzergâh üzerindeki ülkeler arasında ticareti ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmektir. Ancak bu proje bir yönüyle Çin'i hedef alırken diğer taraftan da İran'ı izole etme çabalarını da yansıtmaktadır. Koridorun bir önemli hedefi de İran'ı önemli bir transit güzergâhından dışlamak ve küresel taşımacılığın stratejik Hürmüz Boğazı'na bağımlılığını azaltmaktır. Bu, İran'ın kritik durumlarda Boğazı kapatma tehdidini zayıflatacaktır. Ayrıca Körfez Arap ülkeleri ve İsrail'i güvenli bir otoyola kavuşturacak ve uluslararası ticaretin merkezine taşıyacaktır. Bu bağlamda, G20 ülkeleri arasında yeni transit koridorunu şekillendirecek yeni bir anlaşmanın oluşturulmasının İran'ın jeopolitik ve jeostratejik alanını bir ölçüde kısıtladığı görülmektedir.<sup>7</sup> Bu faktörlere dayanarak, yeni koridorun İran'ın ulusal çıkarları ve güvenliği açısından önemli bir sorun teşkil ettiği söylenebilir.

Ayrıca İsrail-Suudi Arabistan normalleşmesinin bu proje ile teşvik edilmesi İran açısından da bir diğer sorun alanıdır. İsrail'in ulusal güvenlik danışmanı Tzachi Hanegbi, bu koridoru İsrail ile Suudi Arabistan arasındaki ilişkilerin normalleşmesi için her iki tarafın da önemli çabalar sarf ettiğine dair anlamlı bir işaret olarak görmektedir. Biden yönetimi, İran'ı çevreleme ve Çin'in Ortadoğu'daki genişlemesine karşı koyma planının bir parçası olarak bu koridorun hayata geçirilmesini istemektedir. İran'a göre bunlar, ABD'nin Riyad'a Çin ile derinleşen ilişkilerini azaltması ve İsrail ile ilişkilerini normalleştirilmesi karşılığında bir güvenlik anlaşması ve Riyad'ın askerî olma-

<sup>7</sup> "کریدور ہندی-عربی-اسرائیلی و"، *Iran Diplomacy*, 20 Eylül 2023.

Avrupa Ekonomik Koridoru'nun temelde ABD ve AB tarafından da destekleniyor olması, Hindistan'ın bu hamleyi Çin ve Pakistan'a karşı gerçekleştirmek istediğini ortaya koymaktadır. Çin-Hindistan ekonomik nüfuz mücadelesinin yanında Çin-Pakistan siyasi/askerî mücadelesinin sonucunda, Hindistan gerek bir BRICS üyesi gerekse de G20 dönem başkanı olarak önemli bir pozisyon elde etmiştir



yan nükleer gelişimine destek vermesi için uyguladığı baskılar gibi görünmektedir. Zaman içinde bu koridorun Riyad ve Tel Aviv arasındaki ilişkilerin normalleşmesini kolaylaştıracak ekonomik ve psikolojik koşullar yaratması umulmaktadır. Ayrıca IMEC projesi, jeopolitik satranç tahtasında çok önemli bir yere sahip olduğu için geçtiği bölgelerdeki güç dinamiklerini etkileme kabiliyetine sahiptir. Hindistan, Ortadoğu ve Avrupa'yı birbirine bağladığı için ittifakları değiştirebilir ve yeni ittifaklar kurabilir.<sup>8</sup>

## SONUÇ

Avrupa Ekonomik Koridoru'nun temelde ABD ve AB ta-

rafından da destekleniyor olması, Hindistan'ın bu hamleyi Çin ve Pakistan'a karşı gerçekleştirmek istediğini ortaya koymaktadır. Çin-Hindistan ekonomik nüfuz mücadelesinin yanında Çin-Pakistan siyasi/askerî mücadelesinin sonucunda, Hindistan gerek bir BRICS üyesi gerekse de G20 dönem başkanı olarak önemli bir pozisyon elde etmiştir. Avrupa Ekonomik Koridoru'nun oluşturulması fikri ayrıca, ABD tarafından Körfez ülkeleri ve İsrail'i bir araya getireceği için de desteklenmektedir, dolayısıyla İran karşıtlığı da gündeme alınabilecektir. Putin ve Şi Cinping'in zirveye katılmaması da ilgili hamlenin Rusya ve Çin tarafından doğrudan istenmedik bir stratejik

<sup>8</sup> "The Geopolitical Chessboard: IMEC's Role in Shaping New Balance of Power", *The Emirates Policy Center*, 19 Eylül 2023.

gelişme olarak yorumlamasını beraberinde getirebilir. Avrupa Ekonomik Koridoru'nun oluşturulmasından sorumlu bir çalışma grubunun 60 gün içerisinde bir taslak oluşturacağı ifade edilse de koridorun finansmanının

hangi ülke, ülkeler ve kuruluşlar tarafından sağlanacağına dair bilgi verilmemiştir. Dolayısıyla bütün bu parametreler, Kalkınma Yolu Projesi karşısında Avrupa Ekonomik Koridoru'nun fizibilitesini de ortaya koymaktadır.



### ORSAM

Kollektif çalışma.



### Telif Hakkı

**Ankara - TÜRKİYE ORSAM © 2023**

Bu çalışmaya ait içeriğin telif hakları ORSAM'a ait olup, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kaynak gösterilerek kısmen yapılacak makul alıntılar dışında, hiçbir şekilde önceden izin alınmaksızın kullanılamaz, yeniden yayımlanamaz. Bu çalışmada yer alan değerlendirmeler yazarına aittir; ORSAM'ın kurumsal görüşünü yansıtmamaktadır.

### Ortadoğu Araştırmaları Merkezi

**Adres** : Mustafa Kemal Mah. 2128 Sk. No: 3 Çankaya, ANKARA

**Telefon** : +90 850 888 15 20

**Email** : info@orsam.org.tr

**Fotoğraflar** : Anadolu Ajansı (AA)