AVİM Yorum • No: 2021 / 24 • Nisan 2021

ÇİN-İRAN ANLAŞMASI VE SÜVEYŞ KANALI'NA ALTERNATİF YOL TARTIŞMALARI

Şevval Beste GÖKÇELİK

Misafir Araştırmacı

27 Mart günü Çin ile İran arasında uzun zamandır müzakere edilen ticaret, yatırım ve savunma anlaşması imzalandı. 25 yıl sürecek olan anlaşmanın ayrıntıları hakkında henüz kapsamlı bir bilgi paylaşılmamış olsa da Çin bu anlaşma doğrultusunda ABDnin uyguladığı yaptırımların etrafından dolaşarak İrandan petrol satın alabilecek ve karşılığında İranda yatırım yapacaktır.[1] Anlaşmayla ilgili olarak Çinden gelen açıklamaya göre İranla ilişkiler kalıcı ve stratejik bir biçimde gelişecektir. Anlaşmanın enerji ve altyapı gibi sektörlerdeki Çin yatırımlarını kapsaması beklenmektedir. İran basınına yansıyan haberlere göre ise anlaşma başarılı diplomasinin bir sonucu olarak değerlendirilmiş ve konuyla ilgili olarak İran Cumhurbaşkanı Hasan Ruhaninin danışmanı Bir ülkenin gücü, koalisyonlara katılma kabiliyetinde yatar, tek başına kalmakta değil şeklinde bir beyanda bulunmuştur.[2]

23 Martta Süveyş Kanalının iki yakası arasına sıkışan ve günler boyunca gemi trafiğini durduran kargo gemisi kitlesel bir kesintiye neden olmuştur. Tayvanlı Evergreen Shipping şirketi tarafından işletilen Ever Given konteyner gemisiyle ilgili olay, Süveyş Kanalının küresel tedarik rotası olarak önemini bir kez daha ortaya koymuştur. Gemi, kanaldaki geçiş yolunu tıkadığı her gün küresel ekonomiye günde 9 milyar dolar zarara neden olmuştur. Küresel ticaretin yüzde 15inin Süveyş Kanalından geçtiği göz önüne alındığında, bu şaşırtıcı bir sonuç değildir.[3] 2020 verilerine göre Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin de yüzde 80i Süveyş Kanalı üzerinden akmaktadır.[4]

Bu durum küreselleşen pazarların ne kadar savunmasız hale geldiğine dair bir uyarı olarak görülmelidir. Yaşananlar küresel ticareti ve onun yollarını korumanın ve tedarik hatlarını açık tutmanın önemini ortaya koymuştur. Süveyş Kanalının her iki ucunda da deniz trafiğinin yoğunlaştığı esnada, Çin Demiryolu Grubunun kargo bölümünün taleplerinde ve siparişlerinde artış görülmüştür. Bununla beraber Çin, demiryolu bağlantısının kapasitesini genişletmek ve teslim süresini azaltmakla kalmayıp, aynı zamanda Çinden Avrupaya daha fazla malın karadan akmasını sağlamak için maliyeti düşürmek adına yeni önerilerde bulunmuştur.[5] İran ise, Süveyş Kanalına alternatif olarak Hindistanı İrandan geçerek Rusyaya bağlayan kuzey-güney ticaret koridorunu yıllardır desteklemektedir. İranlı yetkililer açısından önerilen nakliye hattı zaman bakımından ve Süveyş Kanalına kıyasla yüzde 30 oranında maliyet tasarrufu sağlamasından dolayı iyi bir seçenek olarak görülmektedir.[6] Süveyş Kanalına alternatif olabilecek kimi projeleri savunan iki devlet

olan İran ve Çin arasında imzalanan anlaşma sonrasında Süveyşin yerine kullanılacak yeni bir yolun açılmasına ilişkin tartışmalar yoğunlaşmıştır. Bu ikili, anlaşmayla birlikte yakınlaşırken, aynı zamanda Kanalın Kızıldeniz girişine yakın stratejik noktalara yerleşmektedir. Bu, her iki ülkenin de Mısırın Hint Okyanusundan Süveyşe erişimi üzerindeki kontrolünü zayıflatabileceği ihtimalini gündeme getirmektedir.[7]

Çin ve İranın önderliğinde alternatif bir yol açılması olasılığı bu iki ülkenin çeşitli ayrıcalıklara sahip olabilecekleri hakkında kimi görüşleri ortaya çıkarmaktadır. 2014ten beri Yemende ülkenin kuzeybatısındaki Husi devrimci hareketi ile hükümet arasında şiddetli ve uzun süreli iç savaş ise birçok noktada İrana Kızıldenize erişim kontrolünü verme ihtimalini taşımaktadır.[8] Ayrıca İran, Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun (INSTC) hızlı bir şekilde etkisini arttırmanın kendisine bölge rekabeti açısından önemli bir koz sağlayacağına inanmaktadır. INSTC ek olarak, iki yıl önce açılan batı Çin ile İran arasındaki demiryolu bağlantısının etkinliğini arttırarak İranın Kuşak-Yolda kilit bir rol almasını sağlayarak, konumunu güçlendirecektir.[9]

İran-Çin stratejik ortaklık anlaşmasının imzalanması ile Süveyş Kanalındaki Ever Given olayı arasındaki olağanüstü kesişme, Kuşak-Yol Girişiminin lehine olacak ve Avrasya bütünleşmesine yenilenmiş bir bağ kazandıracaktır. Avrasyada yer alan kara demiryolu koridorları Kuşak-Yol Projesi adına önemlidir. En kilit kara koridoru Sincan-Kazakistan yoludur; daha sonra Rusya ve ötesini birbirine bağlayan yollar önem arz etmektedir. Önemli bir diğer rota ise Orta Asya ve İrandan Türkiyeye, Balkanlara ve doğu Avrupaya kadar uzanan hattır. Taşınan yükün hacmi konusunda deniz yolu ile rekabet etmek zaman alabilir, ancak nakliye süresindeki önemli azalma, kara ve demiryollarını işlevsel hale getirecektir.[10] Bütün bu gelişmelere yanıt olarak Batı, bölgede her iki gücün de kontrol edilmesini sağlamak amacıyla ilk olarak, İranın Yemende bir yer edinmesini engellemeye, ikinci olarak ise Çinin Afrika Boynuzunda daha fazla genişlemesini önlemeye çalışmalıdır. Aksi takdirde Batı için hasar, Ever Given konteyner gemisinin neden olduğundan çok daha büyük olabilir.[11]

**Fotoğraf: Süveyş Kanalı'nı tıkayan Ever Given gemisi. Kaynak: France 24*

[1] Jeremy Bowen, Çin-İran anlaşmasıyla kurulan 'stratejik ortaklık' Orta Doğu'yu nasıl etkileyebilir?, *BBC News Türkçe*, 31 Mart 2021, https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-56587801

[2] Çin ve İran 25 Yıllık İşbirliği Anlaşması İmzaladı, *Amerikanın Sesi*, 27 Mart 2021, https://www.amerikaninsesi.com/a/cin-ve-iran-25-yillik-isbirligi-anlasmasi-imzalad%C4%B1-/5830684.html

[3] Robert Tyler, The Next Suez Crisis: China and Iran, *The Euro-Gulf Information Centre*, March 31, 2021, https://www.egic.info/next-suez-crisis-china-iran

[4] Frank Chen, Suez Canal logjam boosts China-Europe rail link, *Asia Times*, March 30, 2021, https://asiatimes.com/2021/03/suez-canal-logjam-boosts-china-europe-rail-link/

[5] Chen, Suez Canal logjam boosts China-Europe rail link.

[6] Muhammad Khubaisah, Iran proposes alternative shipping line to Suez Canal, *Anadolu Agency*, March 28, 2021, https://www.aa.com.tr/en/middle-east/iran-proposes-alternative-shipping-line-to-suez-canal/2190717

[7] Tyler, The Next Suez Crisis: China and Iran.

[8] Ibid.

[9] James M. Dorsey, Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road, *InsideArabia*, July 21, 2020, https://insidearabia.com/flying-under-the-radar-iran-india-russia-alternatives-to-suez-and-belt-and-road/

[10] Pepe Escobar, China-Iran pasct paves way for alternative to Suez, *Asia Times*, April 2, 2021, https://asiatimes.com/2021/04/china-iran-pact-paves-way-for-alternative-to-suez/

[11] Tyler, The Next Suez Crisis: China and Iran.

Yazar Hakkında :

Şevval Beste Gökçelik 2019 yılında Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü □□□□ mezun olmuştur. Lisans mezuniyetini takiben 2019 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrasya Çalışmaları tezli yüksek lisans programına başlamıştır. 2018 yılında Erasmus programı kapsamında Università di studi degli Siena'da (Siena Üniversitesi) lisans ve yüksek lisans seviyesinde dersler almıştır.

Lisans öğrenimi sırasında Ocak 2019'da Türkiye Stratejik Analizler Merkezi'nde staj yapmış ve Türkiye □□ doğrudan ve dolaylı ilgilendirebilecek bölge dışı siyasi, ekonomik, askeri ve sosyokültürel gelişmelerin yakından takibini sağlamıştır. Burada 'Arap Baharı'nda Gençlik Örgütleri' adlı tez çalışmasını hazırlamıştır. Ayrıca TÜRKSAM Göçmen Bültenini hazırlamıştır. Yüksek lisans öğrenimi sırasında 2019 yılında Polonya'nın Krakow kentinde uluslararası tanıtım ve pazarlama alanında uygulamalı olarak staj yapmıştır.

Kasım 2020'de Misafir Araştırmacı olarak AVİM'e katılmıştır.

Atıfta bulunmak için: GÖKÇELİK, Şevval Beste. 2020. "ÇİN-İRAN ANLAŞMASI VE SÜVEYŞ KANALI'NA ALTERNATİF YOL TARTIŞMALARI." Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Yorum No.2021 / 24. Nisan 16. Erişim Kasım 21, 2020. https://avimbulteni.org/publicity/tr/Yorum/CIN-IRAN-ANLASMASI-VE-SUVEYS-KANALI-NA-ALTERNATIF-YOL-TARTISMALARI

Süleyman Nazif Sok. No: 12/B Daire 3-4 06550 Çankaya-ANKARA / TÜRKİYE

Tel: +90 (312) 438 50 23-24 • **Fax**: +90 (312) 438 50 26
@avimorgtr
https://www.facebook.com/avrasyaincelemelerimerkezi
E-Posta: info@avim.org.tr
http://avim.org.tr

© 2009-2025 Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) Tüm Hakları Saklıdır