

# KÜRESEL TİCARETTE YENİ GÜZERGAH ARAYIŞLARI: SÜVEYŞ KANALI'NA ALTERNATİFLER

BÜŞRA ZEYNEP ÖZDEMİR DAŞCIOĞLU

SETA | PERSPEKTİF

MAYIS 2021 · SAYI 310

- Süveyş Kanalı'na alternatif arayışlarının nedenleri nelerdir?
- Süveyş Kanalı'na alternatif olarak hangi projeler gündeme gelmiştir?
- Süveyş Kanalı'na alternatif projeler nasıl karşılanmaktadır?

## GİRİŞ: SÜVEYŞ KANALI'NA ALTERNATİF ARAYIŞLARI

Süveyş Kanalı Avrupa ile Güney Asya ve Okyanusya'da yer alan ülkeleri deniz yolu ile birbirine bağlayan en kısa rota olma özelliğiyle uzun yıllardır küresel ticarete büyük rol oynamaktadır. Dünyanın en önemli su yollarından biri olan bu kanal Akdeniz'den Kızıldeniz'e uzanarak her yıl yaklaşık 19 bin gemi geçişine aracılık etmektedir.<sup>1</sup> Ortadoğu'dan Avrupa ve Amerika'ya hareket eden petrol ve doğal gaz tankerlerinin de ana ulaşım yolu olan Süveyş Kanalı yalnızca enerjinin değil ekonominin pek çok alanının da kesintisiz faaliyeti gösterebilmesi açısından önem arz etmektedir.

Kullanıma açıldığı 1869'dan bu yana pek çok kez farklı sebeplerden dolayı gündemde yer alan kanal 23 Mart 2021'de ise Tayvanlı nakliye şirketi Evergreen Marine'e ait Ever Given isimli konteyner gemisinin karaya oturması ile yeniden dünya gündemini meşgul etmiştir. Kaza nedeniyle kanalın 29 Mart'a dek kapan-

1 Raúl Pérez González, "Suez Canal Crisis Revives Israeli-Russian Talks On Alternative Routes", Atalayar, 30 Mart 2021, <https://atalayar.com/en/content/suez-canal-crisis-revives-israeli-russian-talks-alternative-routes>, (Erişim Tarihi: 28 Nisan 2021).

ması hem Süveyş Kanalı otoritesinin hem uluslararası nakliye şirketlerinin hem de ihracatçı ve ithalatçı ülkelerin ciddi maddi kayıplar yaşamasına sebep olmuştur. Öyle ki Mısır'a yılda ortalama 5-6 milyar dolar gibi bir gelir sağlayan kanalın kapanmasının 400'e yakın geminin beklemesine neden olarak günlük 15 milyon dolar, uluslararası ticarete ise günlük 10 milyar dolar civarında zarar oluşturduğu tahmin edilmektedir.<sup>2</sup> Kaza sonrası yıllık küresel ticaretin yaklaşık yüzde 12'sine aracılık eden kanala alternatif projeler bir kez daha gündeme gelmiştir.

## SÜVEYŞ KANALI'NA ALTERNATİF OLARAK ÜRETİLEN PROJELER

Alternatifler arasında gündemi en çok yer işgal edenler ise İsrail'in yer aldığı projelerdir. Bunlardan ilki daha sonradan "Ben Gurion Kanalı" olarak isimlendirilen projedir. Akabe Körfezi'nin Akdeniz'e bağlanması öngören Ben Gurion Kanalı ilk kez 1800'lerin ortalarında İngiltere tarafından Hindistan'a alternatif bir

2 Mary-Ann Russon, "The Cost of the Suez Canal Blokage", BBC, 29 Mart 2021.

## BÜŞRA ZEYNEP ÖZDEMİR DAŞCIOĞLU

2013'te İzmir Ekonomi Üniversitesi İşletme Fakültesi Uluslararası İlişkiler ve Avrupa Birliği Bölümü'nde lisans eğitimini tamamlayan Büşra Zeynep Özdemir 2016'da aynı üniversitenin Sosyal Bilimler Enstitüsü'nden Sürdürülebilir Enerji alanında yüksek lisans derecesini "European Energy Union: A Further Step ahead or Reorganization?" isimli tez çalışması ile almıştır. Doktora eğitimine Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler programında devam eden Özdemir Ocak 2017'den bu yana SETA Vakfı'nda araştırma asistanı olarak çalışmaktadır.

rota üzerinden ulaşma düşüncesiyle öne sürülmüştür. Ancak dönemin teknolojik şartları projenin rafa kaldırılmasına neden olmuştur.<sup>3</sup> Proje Süveyş Kanalı'nın millileştirilmesinin ardından 1963'te ABD tarafından bir kez daha gündeme getirilmiş, bu kez Güney İsrail'de Mısır ve Ürdün'e yakın bir konumda bulunan Necef Çölü boyunca uygulanacak nükleer patlatmalarla deniz seviyesinde bir kanal inşa edilmesi önerilmiştir (Harita 1). O dönemde 575 milyar dolara mal olacağı öngörülen proje Arap devletlerinin çok büyük tepkisine neden olacağı düşüncesiyle yeniden rafa kaldırılmıştır.<sup>4</sup>

13 Ağustos 2020'de ABD Başkanı Donald Trump'ın ev sahipliğinde Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ile İsrail arasında İbrahim Antlaşması (Abraham Accord) olarak da bilinen barış antlaşmasının imzalanması ise projenin yeniden gündeme taşınmasının önündeki engeli kaldırmıştır. Zira BAE yönetimi Mısır ve Ürdün'ün ardından İsrail'i tanıyan üçüncü Arap ülkesi olmuştur. Bahreyn ve Suudi Arabistan'ın da İsrail ile barış antlaşması imzalamak üzere hazırlık yaptığı bilinmektedir.<sup>5</sup> Haziran 2021'de başlatılması planlanan proje ile Süveyş Kanalı'nın aksine Ben Gurion Kanalı'nın her iki istikamette de geçiş sağlayacak şekilde hizmet vermesi planlanmaktadır. Ayrıca kanal ile yalnızca yeni bir ticaret yolu değil rota boyunca inşa edilecek otel, restoran ve eğlence merkezleriyle yeni bir cazibe merkezi oluşturulması da hedeflenmektedir.<sup>6</sup>

Yine İsrail'in başrolde olduğu bir diğer proje Akabe Körfezi'nde yer alan Eliat Limanı'ndan Doğu Akdeniz'deki Aşdot Limanı veya Hayfa Limanı'na demir yolu inşa edilmesini öngörmektedir. Bu kapsamda gemilerle Eliat Limanı'na getirilen yüklerin trenlerle İsrail'in Akdeniz'deki limanlarına taşınması ve oradan da yeniden gemilere yüklenerek Avru-

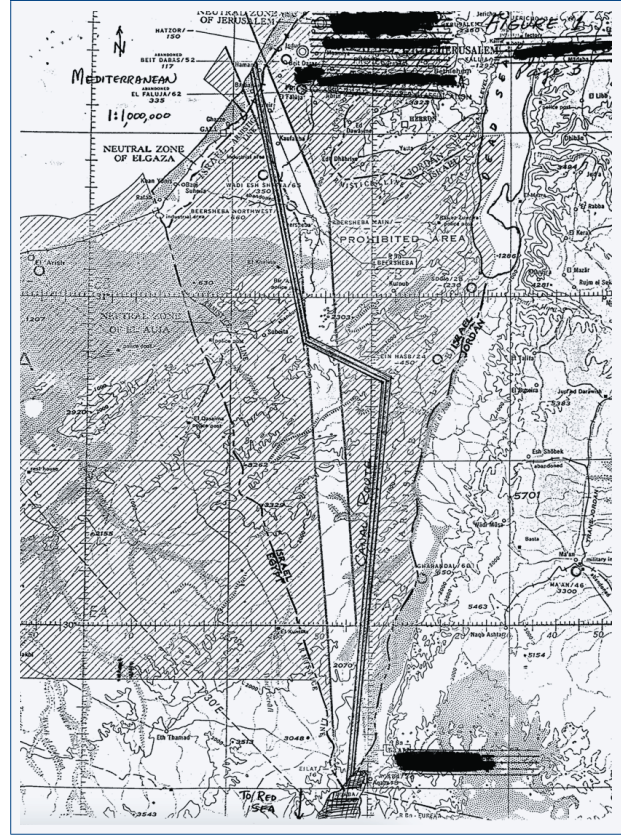
3 "All You Should Know about the Israeli Ben Gurion Canal Project", Frontier India, 11 Nisan 2021.

4 H. D. MacCabee, "Use of Nuclear Explosives for Excavation of Sea-Level Canal Across the Negev Desert (Canal Studies Filefolder)", U.S. Department of Energy Office of Scientific and Technical Information, 1 Temmuz 1963, <https://www.osti.gov/opennet/servlets/purl/453701.pdf>, (Erişim tarihi: 28 Nisan 2021).

5 Kemal İnat, "Sözde İbrahim Antlaşması ve Türkiye'nin Tavnu", *Türkiye*, 15 Ağustos 2020.

6 "All You Should Know about the Israeli Ben Gurion Canal Project".

HARİTA 1. ABD TARAFINDAN ÖNERİLEN İSRAİL KANALI PROJESİ (1963)



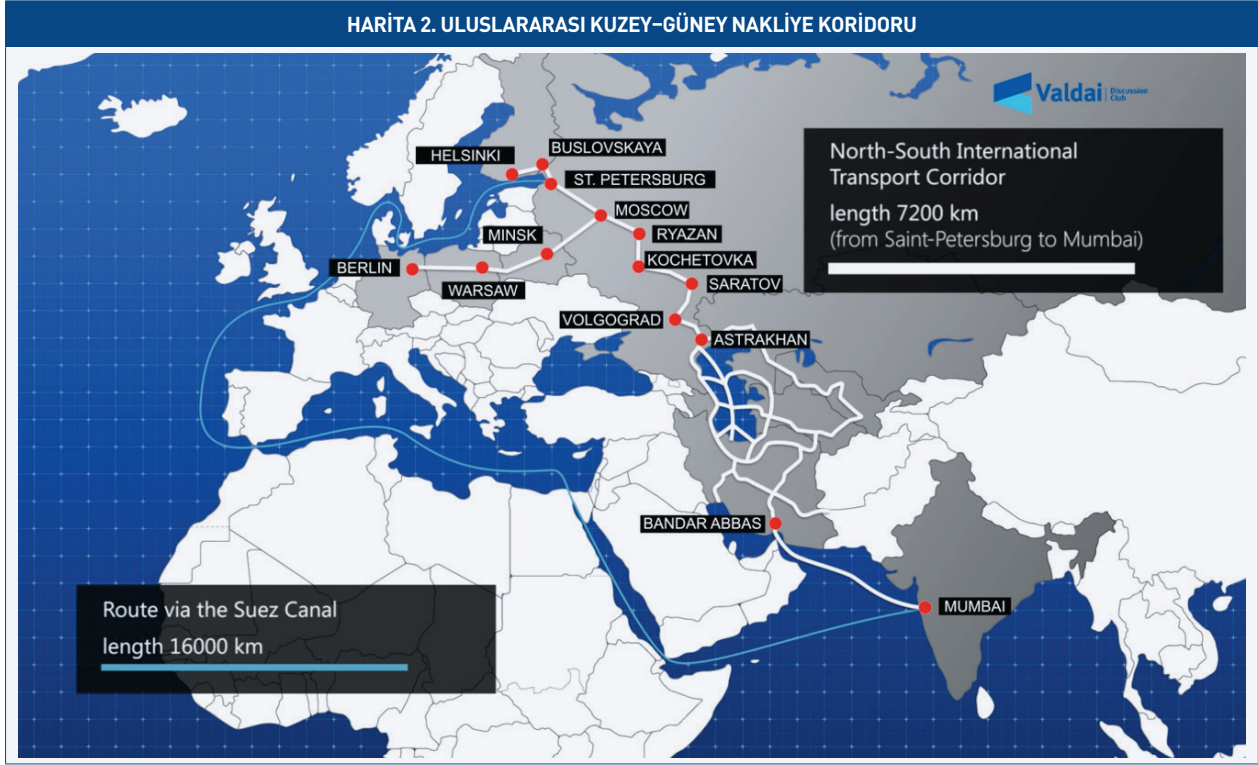
Kaynak: U.S. Department of Energy Office of Scientific and Technical Information

pa'ya gönderilmesi planlanmaktadır. İsrail kabinesi 2012'de söz konusu proje için oylama yapmış fakat ekonomik açıdan uygulanabilir bulunmadığı için proje gündemden çıkarılmıştır. 23 Mart 2021'de Süveyş Kanalı kazası sonrasında bu proje de yeniden gündeme taşınmıştır. Söz konusu demir yolunun Süveyş Kanalı'na kıyasla çok daha uygun maliyetli geçiş imkanı sunacağı ve İsrail limanlarının kazancını artıracığı öngörülmektedir.<sup>7</sup>

Rusya ve İran da uzunca bir süredir alternatif ticaret yolları üzerinde çalışmaktadır.<sup>8</sup> 2000'de iki ülke Hindistan'ı da dahil ederek Uluslararası Kuzey-Gü-

7 Israel Fisher, "Can Israel's Eliat Become an Alternative to Suez Canal?", *Haaretz*, 1 Nisan 2021.

8 "Suez Issue Reprised Interest in the North-South Corridor Being Built by India, Russia and Iran as an Alternative", *Business Insider India*, 5 Nisan 2021.



Kaynak: Valdai Discussion Club

ney Nakliye Koridoru (International North-South Transport Corridor) antlaşmasını imzalamıştır. Bu antlaşma 2002'de onaylanmasına rağmen proje henüz hayata geçirilmemiştir. Evergreen adlı geminin karaya oturmasıyla proje yeniden gündeme alınmıştır. Toplam 7 bin 200 kilometre uzunluğunda deniz, kara ve demir yolundan oluşacak şekilde planlanan koridorun Hint Okyanusu'nu Basra Körfezi aracılığıyla Hazar Denizi'ne ve oradan da Rusya ve Kuzey Avrupa'ya bağlaması öngörülmektedir. Kazakistan, Azerbaycan, Ermenistan ve Belarus'un da dahil edildiği projenin Süveyş Kanalı rotasına kıyasla daha kısa bir rota sunarak hem zaman hem de maliyet açısından tasarruf sağlaması beklenmektedir (Harita 2).<sup>9</sup>

Süveyş Kanalı'na alternatif olarak en çok tartışılan son proje Rusya'nın Kuzey Deniz Yolu'dur. Kuzey Deniz Yolu, Kara Denizi'nden Rus Arktik kıyısı boyunca Bering Boğazı'na kadar uzanan bir ticaret rotasıdır. Halihazırda kullanımda olan rota

Şangay'dan Rotterdam'a hareket eden bir geminin Süveyş Kanalı'na kıyasla alması gereken mesafeyi yüzde 20'den fazla ve taşıma maliyetini de yüzde 30-40 arasında azaltmaktadır. Benzer şekilde Tokyo'dan hareket eden bir gemi Hamburg'a Süveyş Kanalı ile 48 günde ulaşabiliyorken Kuzey Deniz Yolu ile 35 günde varabilmektedir (Harita 3).<sup>10</sup>

## ALTERNATİF PROJELERE YÖNELİK GÖRÜŞLER

Tanker kazasının ardından tartışılmaya başlanan projeler farklı çevrelerden pek çok tepki almaktadır. İsrail bilhassa Ben Gurion Kanalı ile gündemde kendisine alan açmıştır. Kanalın bölgede oluşturması planlanan cazibe merkezi ile Ürdün başta olmak üzere ekonomik açıdan zor durumda olan çevre ülkelerden destek alacağı düşünülmektedir. Ancak projenin hayata geçirilmesinin önünde teknik ve maddi

9 Muhammed Hanafi, "Russia, Iran again Promote Alternative to Suez Canal", Al-Monitor, 23 Nisan 2021.

10 Prakash Nanda, "Northern Sea Route: Can Russia's Arctic Game-Plan Outdo US' Strategy in the Indo-Pacific?", The Eurasian Times, 15 Nisan 2021.

HARİTA 3. KUZEY DENİZ YOLU



Kaynak: *The Economist*

engeller söz konusudur. Kanalin Süveyş Kanalı'na kıyasla yaklaşık 100 kilometre daha uzun olması ve inşası için çölün kazılması gerekliliği yapılan araştırmalara göre yalnızca inşa maliyetinin 50-100 milyar dolar arasında bir meblağa karşılık geleceğini göstermektedir. Söz konusu meblağı kimin finanse edeceği tartışmalıdır. Dahası 1963'teki teklifte belirtildiği şekilde nükleer patlatma yönteminin kullanılmasına muhtemel çevresel etkilerinden ötürü sıcak bakılmamaktadır. Henüz projenin detaylarına ilişkin ayrıntılı açıklamanın yapılmaması ise projeyi daha da tartışmalı hale getirmektedir.

Yine İsrail'in merkezde olduğu demir yolu projesinin de Süveyş Kanalı'na alternatif olamayacağı değerlendirilmektedir. Trenlerin devasa boyutlardaki kargo gemilerinin taşıdığı yükü taşımaktan uzak olması en önemli sorunlardan biridir. Standart bir kargo gemisi ortalama 20 bin konteyner taşıma kapasitesine sahipken demir yolu ile birkaç yüz konteynerden faz-

lasını taşımak mümkün görünmemektedir. Dahası İsrail'in Kızıldeniz'de yer alan Eliat Limanı'nın Süveyş'e alternatif oluşturabilecek büyüklükte bir kapasiteye sahip olmaması da en önemli sorunlardan biridir. Halihazırda tam kapasite faaliyet gösteren limanın iş hacminin artırılması için genişletme çalışmaları yapılması düşünülmektedir. Ancak söz konusu inşaatın önemli derecede olumsuz çevresel etkilerinin olması ihtimali projeyi zayıflatmaktadır.<sup>11</sup>

Rusya, İran ve Hindistan'ın en büyük paydaşlar olacağı Uluslararası Kuzey-Güney Nakliye Koridoru ise yirmi yıldan uzun bir süredir hayata geçirilememiş olması nedeniyle sorgulanmaktadır. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile kıyaslanan ve ondan çok daha önce geliştirilmesiyle öne çıkarılmaya çalışılan proje finansal kısmına da çok sayıda paydaşın dahil edilmesiyle Kuşak ve Yol'a göre daha güvenilir görülmektedir. Ancak

11 Fisher, "Can Israel's Eliat Become an Alternative to Suez Canal?".

Rusya ve Hindistan'ın görece yüksek yatırım kapasitesine karşılık İran'ın uzun yıllardır yaptırımlara maruz kalması ülkeyi ekonomik açıdan ciddi zorluklarla karşı karşıya bırakmaktadır. Dahası ABD'nin İran ile iş birliği yapan ülkelere de yaptırım uygulayabileceği tehdidi Hindistan açısından bir tercih yapma zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır. Böyle bir durumda Yeni Delhi yönetiminin alternatif ticaret güzergahlarına ihtiyaç duymasına rağmen çekingen davranarak projeyi uzatması olasılığı Trump yaptırımları sonrasında İran'dan petrol almayı bırakması düşünüldüğünde oldukça yüksektir. Buna karşılık Biden'ın Amerikan başkanı olmasıyla birlikte İran'a karşı uygulanan yaptırımların kaldırılması olasılığı ise bu projenin hayata geçirilme ihtimalini artırabilir.

Arktik bölgesinde alternatif bir ticaret rotası oluşturulması bölgeye kıyası olan ülkelerce uzun yıllardır değerlendirilen bir seçenektir. Bir dönem ABD'nin gündeminde yoğun olarak yer alan konu coğrafi koşullar başta olmak üzere çeşitli engeller nedeniyle gündemden çıkarılmıştır. Bölgenin kalın buz tabakaları ile kaplı olması ve bu durumun yük taşıma amaçlı kullanılan ticari gemilere engel teşkil etmesi bu seçeneğin rafa kaldırılmasında etkili olmuştur. ABD'nin Arktik projesinden uzaklaşması ise bölgede Rusya'ya geniş bir alan açmıştır. Son yıllarda küresel ısınmanın buzullarda erimeye neden olması ise Arktik'in buzla kaplı olduğu durumda bile buz kırma teknolojileri geliştiren Rusya için büyük fırsatlar sunmaktadır. Öyle ki 2018'de yaklaşık 30 milyon tonluk yük taşımaya aracılık eden rotanın 2024'te 80 milyon tonluk kapasiteye ulaşması Putin yönetiminin öncelikli hedeflerinden biridir.<sup>12</sup> Ayrıca Putin yönetiminin büyük önem atfettiği Kuzey Deniz Yolu Pekin yönetimi tarafından da desteklenmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Kutup İpek Yolu (Polar Silk Road) kapsamında değerlendirilen rotasını ilk kullanan ülkelerden biri yine Çin'dir. 2013'ten bu yana Çin, Kutup İpek Yolu ile Avrupa'ya çok sayıda sevkiyat gerçekleştirmiştir. Son olarak Japonya ve Güney

12 Emre Gürkan Abay, "Rusya Kuzey Deniz Yolu ile Süveyş Kanalı'na Alternatif Yaratmaya Çalışıyor", Anadolu Ajansı, 2 Nisan 2021.

Kore'nin de rotayı kullanan ve destekleyen ülkeler arasında yer aldığı bilinmektedir.<sup>13</sup>

Mısır ise tartışmaya konu Süveyş Kanalı'na alternatifleri dikkatle incelemektedir. Hayata geçirilmesi muhtemel projelere karşı Mısır kamuoyundaki genel kanı Süveyş Kanalı'nın etkisini yitirmesine neden olmayacakları yönündedir. Ben Gurion Kanalı, Mısır tarafından hem inşa maliyeti hem de faaliyete alınması halinde ortaya çıkarması muhtemel zaman ve yakıt israfı nedeniyle uygulanabilir görülmemektedir. Ayrıca Mısır projenin hayata geçirilmesi çalışmalarının hızlandırılması halinde Süveyş Kanalı'ndan elde ettiği gelire tehdit oluşturacağı gerekçesi ile İsrail'e karşı çıkmaya hazırdır. Rusya, İran ve Hindistan arasındaki Uluslararası Kuzey-Güney Nakliye Koridoru da 2002'den bu yana gözle görülür bir ilerleme kaydedilememesi nedeniyle tehdit olarak algılanmamaktadır. Halihazırda kullanılan Kuzey Deniz Yolu ise Süveyş'e alternatif oluşturmakla birlikte kanalın aracılık ettiği gemilerin sayısında bir azalmaya neden olmayacağı düşünülmektedir. Aksine kanal otoritesi kazaya rağmen 2021'de kanal gelirlerinin artmasını ve 2050'ye dek Süveyş Kanalı'nın küresel ticaretteki payının yüzde 12'den yüzde 28'e çıkmasını beklemektedir.<sup>14</sup>

Kahire yönetimi bu öngörülerini gerçekleştirebilmek ve gelecekte benzer kazaların meydana gelmesini önlemek amacıyla kanalın genişletilmesi konusunu gündemine almıştır. Kanal 2015'te 8,5 milyar dolarlık yatırımla genişletilmiş ve Sisi yönetimi tarafından "Yeni Süveyş Kanalı" olarak lanse edilmiştir. Ancak Ever Given kazası yapılan genişletme çalışmalarının yetersiz olduğunu gözler önüne sermiştir. Bu noktada Kahire-Pekin ilişkileri önem kazanmaktadır. Çin, Mısır'ın en önemli ticaret partneridir. Öyle ki Pekin yönetimi yurt dışındaki en büyük endüstri bölgelerinden birini Mısır'da kurmuştur.<sup>15</sup> 2008'de faaliyete alınan

13 Nanda, "Northern Sea Route: Can Russia's Arctic Game-Plan Outdo US' Strategy in the Indo-Pacific?"

14 "Ship Crisis Revives Russian, Israeli Talk of Alternatives to Suez Canal", *The Arab Weekly*, 30 Mart 2021; Hanafi, "Russia, Iran again Promote Alternative to Suez Canal".

15 John Calabrese, "Towering Ambitions: Egypt and China Building for the Future", *Middle East Institute*, 6 Ekim 2020.

Çin-Mısır Süveyş Ekonomik ve Ticari İş Birliği Bölgesi 2020 sonunda 1,25 milyar dolardan fazla yatırım almış, 4 bin doğrudan ve 36 bin de dolaylı istihdam sağlamıştır. İki ülke 2016'da da Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında iş birliklerini geliştirme kararı alırken Çin en fazla kullandığı rota olan Süveyş Kanalı'na yönelik ilgisini vurgulamıştır.<sup>16</sup> Kaza sonrası Süveyş Kanalı'nın genişletilmesi çalışmalarında da Çin'in aktif rol alması beklenmektedir. Geminin karaya oturduğu noktada yapılması planlanan genişletme ile hem kanalın güvenilirliğinin artırılması hem de ileride meydana gelebilecek kazaların önlenmesi planlanmaktadır. Kanal gelirleri Mısır'ın gayrisafi yurt içi hasılasında yaklaşık

16 "Five Years on, Suez Flagship Project Tells Story of Dynamic China-Egypt Cooperation", Xinhuanet, 24 Ocak 2021.

yüzde 2'lik bir paya sahip olsa da Kahire yönetimi gelecekte kanaldan elde ettiği geliri artırarak milli gelire katkısını yükseltmeyi hedeflemektedir.

Çin ise bir yandan Mısır'a yatırım yaparken diğer yandan Rusya'nın Kuzey Deniz Yolu'nu Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında değerlendirmektedir. Küresel ticaretteki payını kaybetmek istemeyen Pekin yönetimi yatırım yaptığı ülkeler gibi ticaret yollarını çeşitlendirerek ekonomik güvenliğini de artırmaya çalışmaktadır. Süveyş Kanalı'nın sorunsuz şekilde geçiş sunmasına ve Arktik bölgesinin ticaret yolu olarak kullanılmasına en fazla ihtiyaç duyan ülkelerden biri olarak Çin'in uluslararası ticareti kontrol etme çabalarının süreceği öngörülmektedir.