



## KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ BAĞLAMINDA İSRAİL'İN “RED-MED” VE “BÖLGESEL BARIŞ İÇİN DEMİRYOLU” PROJELERİ

Ferhan ORAL

Çin'in Kuşak-Yol Girişimi kapsamında Asya'dan Avrupa'ya kadar uzanan coğrafyada yaptığı altyapı yatırımları arasında liman projelerinin yanı sıra demiryolu projeleri de yer almaktadır. Bu projeler, taşıma rotaları arasında en düşük maliyetli olan deniz yoluna<sup>1</sup> alternatif olmak yerine “intermodal (karma)” şeklinde adlandırılan ve değişik taşıma modlarının bir arada kullanıldığı modelin bir parçası olarak ele alınmaktadır. Çin'in bu yatırımlara yönelmesi sadece ekonomik açıdan değil; deniz ulaşımı için düğüm noktası olan bölgelerdeki güvenlik risklerini azaltma kaygısından da kaynaklanmaktadır. Ayrıca projeler

sayesinde bölge ülkeleri arasındaki ilişkilerin de geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda çalışmada, Çin tarafından inşa edilmesi ve işletilmesi planlanan, Süveyş Kanalı'nı “by-pass” edecek “Red-Med Demiryolu Projesi” ile henüz geliştirme aşamasında olan, kim tarafından yapılacağı veya işletileceği henüz kesinlik kazanmayan; fakat Çin'in ilgileneceği düşünülen “Bölgesel Barış İçin Demiryolu” projeleri incelenmektedir. Bu projenin de Hürmüz Boğazı'nı “by-pass” etmesi beklenmektedir.

Projelere geçmeden önce demiryolu taşımacılığında yaşanan son dönemdeki eğilimler ve avantajlardan kısaca bahsetmek gerekirse, öncelikle dünya genelinde karayolu ulaşımının

<sup>1</sup> Cem Saatçioğlu-Mehmet S. Saygılı, “Intermodal Taşımacılıkta Denizyolu-Demiryolu Entegrasyonunun Ekonomik ve Çevresel Açından Değerlendirilmesi”, *Journal of ETA Maritime Sciences*, 1(2), 2013, s. 21.

doyum noktasına ulaşması ve çevre duyarlılığının artmasıyla, son 20 yılda demiryolu ulaşımına daha fazla önem verilmeye başlandığı belirtilmelidir. Demiryolu taşımacılığının öneminin artmasındaki temel faktörler; çevreye duyarlı bir taşıma türü olması, karayolu trafiğini hafifletmesi, diğer taşıma türlerine göre kaza riskinin daha düşük olması şeklinde sıralanabilir.<sup>2</sup>

Denizden ve havadan yapılan nakliyatın kapasite problemi göz önünde bulundurulduğunda, demiryolu taşımacılığında, özellikle de Çin ile Avrupa gibi kıtalararası kargo transferi yapılan güzergâhların bundan avantaj sağladığı söylenebilir. Bu kapsamda Çin Milli Demiryolu Şirketi istatistiklerine göre, 2020 yılının ilk üç ayında Çin ile Avrupa arasında taşınan yük miktarında bir önceki yılın aynı dönemine göre %24'lük bir artış olmuştur.<sup>3</sup> Buna ek olarak Covid-19 salgını nedeniyle iptal edilen deniz ve hava yolu taşımacılığı ve limanlardaki sıkışıklıktan kaynaklanan gecikmelerle, demiryoluyla nakliyenin deniz taşımacılığına göre süratini dikkate alan bazı ülkeler ithalat/ihracat için karma ulaşım ile taşımacılığa geçmiştir.

Taşıma yöntemleri arasındaki geçiş kolaylığı ve düşük maliyet avantajının yanında çevre dostu yaklaşımı nedeniyle karma taşımacılık ve bağlantılı olarak demiryolu projeleri her geçen gün önemini artırmakta ve sektörün bu yönde yeni projeler geliştirmesine sebep olmaktadır.<sup>4</sup> Her ne

kadar çalışmada ele alınan her iki proje de salgın öncesi tasarlanmış ve taşıma yollarındaki değişim eğiliminden bağımsız olsalar da demiryolu taşımacılığında gelişimin sağlayacağı diğer avantajların öngörüldüğü ifade edilebilir. Bu bağlamda her iki projeye ilgili gelişmeler, sağlayacağı düşünülen avantajlar ve bölge siyasetinin projelere etkileri aşağıda incelenmektedir.

## Red-Med Demiryolu Projesi

İsrail, Kızıldeniz'den Akdeniz'e Süveyş Kanalı üzerinden ulaşım alternatif olarak görülen ve Akabe Körfezi'nin kuzey ucunda yer alan Kızıldeniz'deki tek limanı olan Elyat'ı, Akdeniz'deki Aşdod ve Hayfa Limanlarına demiryoluyla birleştirecek "Red-Med" isimli demiryolu projesini 2014 yılında karara bağlamıştır. Söz konusu proje, aynı yılın Mart ayında İsrail Hükümeti tarafından onaylanmıştır.<sup>5</sup> Çinli bir şirket öncülüğünde inşa edilmesi ve işletilmesi öngörülen proje, aşağıda detaylarından bahsedilen Elyat Körfezi'nin genişletilmesini de gerektirecektir. Projenin işlevsel hale gelmesinin 10 yıl sürmesi beklenmekte<sup>6</sup> ve mevcut durumuna yönelik bilgi açık kaynaklarda yer almamaktadır.

Çin'in böyle bir alternatif arayışında olması boşuna değildir. Zira Arap Baharı'yla birlikte Mısır'da Hüsnü Mübarek'in 2011 yılında devrilmesi sonrasında, Çin kargo gemilerinin Süveyş Kanalı'nda ciddi şekilde gecikmeler yaşaması, 2013 senesinde de Muhammed Mursi'nin yönetimden

<sup>2</sup> Saatçioğlu-Saygılı, a.g.m., s. 24.

<sup>3</sup> "2020 Trends in Freight Transportation, and the COVID-19 Impact", *Logistics Bureau*, <https://www.logisticsbureau.com/2020-trends-in-freight-transportation-and-the-covid-19-impact/>, (Erişim Tarihi: 10.03.2021).

<sup>4</sup> "Covid 19 Salgını ve Demiryolu Yük Taşımacılığı", *Ray Haber*, <https://rayhaber.com/2020/05/covid-19-salgini-ve-demiryolu-yuk-tasimaciligi/>, (Erişim Tarihi: 10.03.2021).

<sup>5</sup> Salem Y. Lakhfal-Souad H'Mida, "The Red-Med Railway Project a Serious Competitor to the Suez Canal for Cargo Containers?", *Independent Journal of Management & Production*, 8(3), 2017, s. 898.

<sup>6</sup> Zafrir Rinat, "Israel Approves Controversial Rail Route to Eilat", *Haaretz*, <https://www.haaretz.com/despite-flak-govt-oks-eilat-rail-route-1.5345518>, (Erişim Tarihi: 23.02.2021).

uzaklaştırılması sonucunda çıkan karışıklıklar, Süveyş Kanalı'nı kullanan gemilerin güvenlik risklerini artırmış<sup>7</sup> ve hatta bazı Çin gemileri bölgede saldırıya uğramıştır.<sup>8</sup>

Son olarak 24 Mart 2021 tarihinde Çin'den Hollanda'ya gitmek üzere yola çıkan ve uzunluğu 400, genişliği ise 59 metre olan 200.000 ton ağırlığındaki "Ever Given" adlı konteyner gemisi, Süveyş Kanalı'nın kuzeyinde karaya oturarak kanaldaki trafiği olarak durdurmuştur.<sup>9</sup> Dolayısıyla gemi kazaları, bölgede meydana gelebilecek güvenlik risklerinden biridir. Bahse konu olay, sadece Süveyş Kanalı trafiğini engellemekle kalmamış; kanalın kapalı kaldığı gün başına küresel ticarete günlük 9,6 milyar dolarlık zarara da sebep olmuştur.<sup>10</sup>

Elyat'tan Aşdod'a karayoluyla olan mesafeyi 4-5 saatten 2 saate düşürmesi planlanan demiryolu projesi, biri yolcu diğeri kargo olmak üzere çift hatlı olarak tasarlanmış olup; saatte 250-300 km hıza sahip olacak trenlerle, Çin'in İsrail'i bir ihracat merkezi haline getirme hedefiyle desteklenecektir. Aynı zamanda Çin'den gelen konteynerlerin İsrail'in iç kısımlarına demiryoluyla taşınmasına da olanak sağlanacaktır.<sup>11</sup>

## Harita 1: Red-Med Demiryolu Projesine İlişkin Harita



**Kaynak:** "Journal-Neo.org: Saudi Arabia Might Recognize Israel Because of NEOM", *Dehai*, [http://dehai.org/dehai/dehai\\_hagers/225095](http://dehai.org/dehai/dehai_hagers/225095), (Erişim Tarihi: 23.02.2021).

Hâlihazırda Red-Med Hattı'yla ilgili en büyük sorun, Elyat Limanı'nın Asya-Avrupa güzergâhında sefer yapan konteyner gemilerinin girişine uygun olmamasıdır. Bu tip gemilerin ortalama boyutu son dönemlerde oldukça artmıştır. Üstelik daha da artma eğilimindedir. Bu da limanın altyapısının geliştirilmesi gerektiği anlamına gelmektedir.<sup>12</sup>

Bununla birlikte demiryolu projesi, Ürdün'ün Akabe Limanı'na doğru genişletildiği takdirde, Kızıldeniz'den Akdeniz'e nakledilecek kargo miktarı da büyük ölçüde artacaktır. Tel-Aviv yönetimi, Ürdün'ün Red-Med Projesi'ne dâhil edilmesini uygun bulmuş olup; demiryolu hattı projesinin tamamlanmasına müteakip güzergâhın Ürdün'ün Akabe Limanı'na da uzatılması planlanmaktadır.<sup>13</sup>

<sup>7</sup> "PRC China's Silk Road Strategy: A Footnote in the Suez, but Looking to Israel", *Centre for Chinese Studies*, <https://www.sun.ac.za/ccs/?p=10342>, (Erişim Tarihi: 23.02.2021).

<sup>8</sup> 31 Ağustos 2013 tarihinde Çin'e ait Panama bayraklı COSCO Asia isimli konteyner gemisi, Mısır'ın Port Said Limanı'nın 30 mil güneyinde Süveyş Kanalı girişinde roketatar saldırısına uğramış ve saldırıyı üstlenen El-Furkan Tugayları, saldırı gerekçesini "Süveyş Kanalı'nın, Müslümanlara saldıran haçlı uçak gemileri için güvenli bir geçit haline gelmesi" olarak açıklamıştır. Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. "Al Furkan Brigades Claim 2 Attacks on Ships in Suez Canal, Threaten More", *Threat Matrix*, [https://www.longwarjournal.org/archives/2013/09/al\\_furkan\\_brigades\\_claim\\_two\\_a.php](https://www.longwarjournal.org/archives/2013/09/al_furkan_brigades_claim_two_a.php), (Erişim Tarihi: 12.03.2021).

<sup>9</sup> "One of the World's Biggest Ships Got Stuck Sideways in the Suez Canal, Blocking Traffic", *The Washington Post*, <https://www.washingtonpost.com/nation/2021/03/24/suez-canal-ever-given-stuck/>, (Erişim Tarihi: 25.03.2021).

<sup>10</sup> "Suez Canal Blockade: 'Ever Given' Ship Blocking Suez Canal Dey Cost Traders \$9.6bn Daily", *BBC News*, <https://www.bbc.com/pidgin/tori-56541085>, (Erişim Tarihi: 28.03.2021).

<sup>11</sup> "PRC China's...", *a.g.m.*

<sup>12</sup> Mordechai Chaziza, "The Red-Med Railway: New Opportunities for China, Israel, and the Middle East", *BESA Center*, <https://besacenter.org/wp-content/uploads/2016/12/Chaziza-Mordechai-Red-Med-Canal-China-BRI-PP-385-11-Dec-2016.pdf>, (Erişim Tarihi: 23.02.2021).

<sup>13</sup> *Aynı yer.*

Red-Med Projesi, Uzak Doğu-Avrupa ticareti için Süveyş Kanalı'yla rekabet etmek amacıyla dizayn edilmemiş olmakla birlikte, teorik olarak projenin konteyner taşımacılığında transit sürelerinde ve maliyette Süveyş Kanalı'na alternatif oluşturabileceği öngörülmektedir.<sup>14</sup>

Süveyş Kanalı'nın gemi yükünü hafifletecek bu proje tamamlandığında, deniz ticareti açısından taşıma hacmi ve sürati artarken; birim başına nakliye masrafı ise azalacaktır. Ancak Elyat Limanı'nın kapasitesinin de artırılmasıyla, Akdeniz'de halen büyük konteyner gemilerini tercih eden Mısır ve Türkiye gelişmeden olumsuz etkilenebilir.

## Bölgesel Barış için Demiryolu Projesi

2016 yılının Ağustos ayı sonunda İsrail'in Akdeniz'deki liman kenti Hayfa'dan ülkenin kuzeydoğusunda Bet Şean'a uzanan tren hattının ilk testi yapılmış, yıl sonuna doğru da tam kapasiteyle hizmete başlamıştır. Bahse konu olan hat, mevcut durumda kullanılmayan ve 20. yüzyılın başında Hayfa ile Şam'ı birleştiren tarihi Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz kısmının yeniden canlandırılması şeklinde yorumlanmıştır. İsraili yetkililer tarafından gelecekte bu güzergâhın Ürdün sınırına kadar uzatılarak buradaki hatla birleştirilmesinin planlandığı ifade edilmiştir.<sup>15</sup>

2017 yılının Mart ayında dönemin İsrail Ulaştırma Bakanı Yisrael Katz, Ürdün ve Suudi Arabistan üzerinden demiryoluyla Akdeniz'e bağlantı kurulmasına ilişkin fikrini, dönemin Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Başkanı Donald Trump'ın Ortadoğu Özel Temsilcisi Jason Greenblatt'a açıklamıştır.

Ticari malların İsrail'in Akdeniz'deki Hayfa Limanı'ndan, Ürdün üzerinden geçerek Suudi Arabistan'ın Körfez'deki Dammam Limanı'na erişimini sağlayacak olan bu projeye, Washington yönetimi olumlu yaklaşmıştır.<sup>16</sup> Ayrıca Filistin'in işgal altındaki Batı Şeria bölgesiyle, Arap Dünyası'na da erişim imkânı sağlanacağı ifade edilen proje sayesinde Filistin'in de demiryolu sistemine bağlanması gündeme gelebilir. Bu durumda tüm bölgede hatırı sayılır bir ekonomik kalkınmanın gerçekleşeceği öngörülmektedir.

Projeye göre, bölgede Osmanlı ve İngiliz döneminde açılan ve o zaman Hicaz Demiryolu olarak bilinen hattın Hayfa'ya giden kısmı kullanılacaktır. Son dönemde mevzu bahis güzergâhın bir parçası olarak yeniden inşa edilen ve Hayfa'dan Ürdün sınırına yakın Bet Şean'a sağlanan bağlantının Ürdün'ün kuzeyinde İrbid'e, kuzeyde Şam'a, doğuda Bağdat'a, güneydoğuda Riyad ve Basra Körfezi'ne ve güneyde de Cidde ve Kızıldeniz'e uzanan Ürdün Demiryolu'yla bağlantısının tesis edilmesi planlanmıştır.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Lakkhal-H'Mida, a.g.m., s. 913.

<sup>15</sup> "Train Makes Inaugural Trip on New Line in Northern Israel", *Haaretz*, <https://www.haaretz.com/israel-news/business/train-makes-inaugural-trip-on-new-northern-israel-line-1.5430747>, [Erişim Tarihi:11.03.2021].

<sup>16</sup> "Israel Proposes Freight Rail Link to Jordan, Saudi Arabia", *Reuters*, <https://www.reuters.com/article/uk-israel-transportation-jordan-idUKKBN1771YA?edition-redirect=uk>, [Erişim Tarihi:10.03.2021].

<sup>17</sup> "Opinion: Israeli Hard-Liner Proposes Railway Link to Arab Destinations: 'It can be a Game-Changer'", *The Washington Post*, <https://www.washingtonpost.com/blogs/post-partisan/wp/2017/05/11/israeli-hard-liner-proposes-railway-link-to-arab-destinations-it-can-be-a-game-changer/>, [Erişim Tarihi: 12.03.2021].



İsraili Bakan, 2017 yılının Ekim ayında proje için destek arama çabaları kapsamında Japonya'ya yaptığı ziyarette konuyu gündeme getirmiş ve bir haber ajansına verdiği mülakatta, projeyi "Avrupa, Akdeniz ve Körfez ülkeleri arasında ticari malların doğu-batı arasında taşınmasına olanak sağlayacak ve üç kıtayı bağlayacak nihai kapı" olarak tanımlamıştır.<sup>18</sup>

### Harita 2: Arap-İsrail Projesi için Önerilen Rota



**Kaynak:** "Israel invites Japan to Spearhead Rail Project to Saudi Arabia", *Nikkei Asia*, <https://asia.nikkei.com/Economy/Israel-invites-Japan-to-spearhead-rail-project-to-Saudi-Arabia2>, [Erişim Tarihi:10.03.2021].

2018 yılının Ekim ayı sonunda ise İsrail Başbakanı Binyamin Netanyahu'nun, ülkesinin diplomatik ilişkilere sahip olmadığı Umman'a yaptığı ve sebebinin açıklanmadığı ziyaretten iki hafta sonra, yine aynı ülkeyi bu kez Katz ziyaret ederek, Akdeniz'le Körfez'i demiryoluyla birleştirmeyi hedefleyen "Barış İçin Demiryolu Projesi"ni tanıtmıştır. Katz'ın ideolojik ve siyasi ihtilafların ötesinde olduğunu belirttiği proje, İsrail'in "Avrupa'yla karadan kurulacak bir köprü" haline gelmesine ve Ürdün'ün

de "bölgesel nakliye merkezi" olmasına hizmet edecektir.<sup>19</sup>

### Harita 3: İsrail Dışişleri Bakanı Katz'ın Umman Ziyareti Sonrası Açıklanan Güzergâh Planı



**Kaynak:** "Israel Builds Railway to Forge New Alliance", *The Times*, <https://www.thetimes.co.uk/article/israel-builds-railway-to-forge-new-alliance-p6drwjh56>, [Erişim Tarihi: 10.03.2021].

İsrail'de daha sonra Dışişleri Bakanı olan Katz, Birleşik Arap Emirlikleri'nin (BAE) başkenti Abu Dabi'de 30 Haziran-1 Temmuz 2019 tarihlerinde icra edilen Birleşmiş Milletler (BM) Çevre Konferansı'na katıldığı esnada ziyaret ettiği BAE'li yetkililerle yaptığı görüşmelerde de yine aynı projenin tanıtımını yapmıştır.<sup>20</sup>

İsrail Dışişleri Bakanlığı'na göre, bölgesel barışa katkı sağlayacak şekilde Akdeniz ile Körfez arasında kurulacak bağlantı sayesinde daha kısa, daha

<sup>18</sup> "Israel Invites Japan to Spearhead Rail Project to Saudi Arabia", *Nikkei Asia*, <https://asia.nikkei.com/Economy/Israel-invites-Japan-to-spearhead-rail-project-to-Saudi-Arabia2>, [Erişim Tarihi:10.03.2021].

<sup>19</sup> "Rail from Israel to Gulf 'Makes Sense,' Israel's Transport Minister Says in Oman", *The Times of Israel*, <https://www.timesofisrael.com/rail-from-israel-to-gulf-makes-sense-says-transportation-minister-in-oman/>, [Erişim Tarihi:10.03.2021].

<sup>20</sup> "Israel Foreign Minister Visits Abu Dhabi", *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/israel-foreign-minister-visits-abu-dhabi-/1520646>, [Erişim Tarihi:10.03.2021].

hızlı, daha ucuz ve daha emniyetli ticaret rotaları oluşturulacaktır. Ayrıca Katz tarafından proje sayesinde Ürdün, Filistin, Suudi Arabistan ve hatta Irak ekonomilerinin güçleneceği değerlendirilmiştir. İsrail, Suudi Arabistan ve Körfez ülkelerindeki mevcut altyapı sayesinde, bahse konu inisiyatifin kısa zamanda hayata geçirilebileceği öngörülmektedir. İsraili yetkililer, ticaret hacmindeki artış vesilesiyle yaklaşık 10 yıllık bir sürede kâra geçileceği ve Hürmüz Boğazı ile Babül Mendeb Boğazı'nda İran'dan kaynaklanan güvenlik risklerinin bertaraf edileceği kanaatinde dir.<sup>21</sup>

Filistin devletinin kurulmasına zemin hazırlayacağı şeklindeki yorumlara karşı çıkan Katz'a göre, tasarı bir barış planı olmayıp; güneyde Batı Şeria'da Cenin'e indirilmesi planlanan hat sayesinde Filistinlilere de ekonomik fayda sağlayacaktır. Kurulacak kara köprüsü aracılığıyla Hayfa-Dammam arası denizden olan mesafe 6169 km iken; demiryolu hattıyla bu mesafe 1763 km'ye düşecektir. Ayrıca İrbid'e Akaba üzerinden olan mesafe 1446 km'den 120 km'ye ve Bağdat'a Basra Körfezi üzerinde olan mesafe de 7782 km'den 2145 km'ye düşecektir.<sup>22</sup>

#### Harita 4: İsrail Dışişleri Bakanlığı Resmi Twitter Hesabında Yer Alan Videoda Gösterilen Görsel-1



**Kaynak:** @IsraelMFA, "Israeli Foreign Minister @Israel\_Katz's Vision for A Connected Middle East, Where Game-Changing Transportation and Economic Incentives Build Stability and Peace:", *Twitter*, <https://twitter.com/israelmfa/status/1158390734065737734?lang=pl>, (Erişim Tarihi: 17.03.2021).

#### Harita 5: İsrail Dışişleri Bakanlığı Resmi Twitter Hesabında Yer Alan Videoda Gösterilen Görsel-2



**Kaynak:** @IsraelMFA, "Israeli Foreign Minister...", *a.g.m.*

Projenin doğuda Ürdün sınırına yapılacak bağlantısının yanı sıra güneyde Afula'dan bir hatla Jalamah'dan Batı Şeria'daki Cenin bölgesine ulaşarak Filistin'in batıya erişimini sağlayacağı ve ekonomik açıdan faydalı olacağı belirtilmektedir. Bununla birlikte 2019 yılının Şubat ayında Filistinli yetkililer, projeye katılmayı reddettiklerini bildirmişler ve işgali güçlendirecek ekonomik çözümlere ve İsrail'le bağları

<sup>21</sup> "Israel-Saudi Arabia-United Arab Emirates Railway Project", *Railway Pro*, <https://www.railwaypro.com/wp/israel-saudi-arabia-united-arab-emirates-railway-project/>, (Erişim Tarihi:10.03.2021).

<sup>22</sup> "Opinion: Israel...", *a.g.m.*

normalleştirecek adımların atılmasına izin verilmeyeceğini ifade etmişlerdir.<sup>23</sup>

## Sonuç

Dünya genelinde düşük kaza riski, çevre duyarlılığı ve olumsuz hava koşullarından daha az etkilenme gibi nedenlerden ötürü demiryolu taşımacılığının da bir parçası olduğu karma taşımacılığa yönelik eğilim hız kazanmaktadır. Ayrıca çevre bilincinin gelişmesine paralel olarak konteyner taşımacılığındaki deniz-demiryolu entegrasyonu da giderek artmakta ve bu da pazar talebini büyütülmektedir.<sup>24</sup> Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'nde de bu eğilim göze çarpmakta ve Asya'dan Avrupa'ya yapılan deniz nakliyatına alternatif veya tamamlayıcı rotalar ve boru hattı projeleriyle deniz nakliyatında karşılaşılan risk ve tehditler aşılmaya çalışılmaktadır.

Çalışmada ele alınan ilk proje olan Red-Med'le ilgili olarak İsrail'in Çin'le son dönemde artan ticari bağları; bu kapsamda ülkede yaptığı altyapı yatırımları ve teknoloji alanında ekonomik ilişkileri geliştirme çabaları ABD'nin tepkisini çekmektedir. Tel-Aviv, Washington tarafından Pekin yönetimiyle angajmanını sınırlandırması konusunda baskılara maruz kalmaktadır.<sup>25</sup> Ancak bu baskılar, henüz İsrail'in Çin'le yaptığı anlaşmaları etkileyecek veya iptal ettirecek boyuta ulaşmamıştır. Red-

Med Projesi de İsrail'in ABD'ye rağmen Çinli şirketlere yaptırmayı planladığı bir projedir. Söz konusu projenin Çin'in Kuşak-Yol Girişimi kapsamında bazı Asya ve Afrika ülkelerinde yaptığı yatırımlardan farkı, İsrail'in Çin'in borç tuzağına düşmeyecek şekilde projeler yürütmesidir.

Red-Med Projesi, Süveyş Kanalı'nın önemsizleştirilmesine olanak tanıyacaktır. Yüksek kapasitedeki konteynerler konusunda gerekli standartlara ulaştığında da maliyet açısından Kızıldeniz'den Akdeniz'e nakledilecek kargo için alternatif bir güzergâh olacaktır. Buna ek olarak proje sayesinde geçtiğimiz günlerde gerçekleşen Ever Given konteyner kazası gibi nedenlerle Süveyş Kanalı'nın kapanması başta olmak üzere, terörizm ve bölgedeki iç karışıklıklardan kaynaklanan sorunlar gibi riskler de bertaraf edilecektir.

Ayrıca bahse konu olan sorunlar sebebiyle kanal kapandığında, gemilerin Akdeniz'e ulaşımı için Afrika'nın güneyinde Ümit Burnu'nu dolaşma zorunluluğunun yaratacağı maliyet de azalacaktır. Dahası proje, İsrail'in komşularına bağımlı olmasının önüne geçerek ülkeyi deniz nakliyatı açısından da bağımsız kılacaktır.

Barış İçin Demiryolu Projesi'yle ise üç kıtanın kesişim noktasında yer alan İsrail'in Türkiye tarafından yerine getirilmekte olan kara köprüsü rolünü azaltacağı, Kızıldeniz üzerinden taşınan malların demiryoluyla doğrudan limanlara götürülmesini sağlayarak

<sup>23</sup> "PA Refuses Participation in Israel-Arab Railway", *Middle East Monitor*, <https://www.middleeastmonitor.com/20190216-pa-refuses-participation-in-israel-arab-railway/>, (Erişim Tarihi: 11.03.2021).

<sup>24</sup> Saatçioğlu-Saygılı, a.g.m. s. 24.

<sup>25</sup> "Israel Is Stuck between the Superpowers", *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2020/12/israel-is-stuck-between-the-superpowers/>, (Erişim Tarihi:08.02.2021).

Hürmüz Boğazı'na bağımlılığı ortadan kaldıracığı ve bunun da Ürdün ile Filistin'in ekonomilerini kalkındıracağı söylenebilir.<sup>26</sup>

Ortadoğu'da son dönemde yaşanan gelişmelerle birlikte ele alındığında, projenin Trump'ın Netanyahu'yla birlikte 28 Ocak 2020 tarihinde Beyaz Saray'da açıkladığı ve Filistin Sorunu'nun çözümünü sağlayacağı iddia edilen "Yüzyılın Anlaşması" adlı planla uyumlu olduğu görülmektedir.<sup>27</sup> Yine bununla bağlantılı olarak kâğıt üzerinde ülkeler arasındaki işbirliğiyle barış ve huzur ortamını sağlamak; gerçekte ise İran'ın artan etkinliğini sınırlandırmak adına İsrail'in BAE ve Bahreyn'le yaptığı normalleşme anlaşmaları<sup>28</sup> kapsamında bölge ülkeleriyle arasını düzeltme çabalarına rağmen Filistin Sorunu çözülmeden projenin tam anlamıyla hayata geçirilmesi zor görünmektedir. Halen İsrail'de yapılan parlamento seçimleri sonrası devam eden hükümet kurma çabaları tamamlandığında, kurulacak koalisyon hükümetinin de konuyla ilgili köklü değişiklik yapması beklenmemektedir.

Bilindiği gibi, Doğu Akdeniz'deki barış ve istikrar, ekonomik değer yaratarak ve bölgedeki jeopolitik ilişkileri geliştirerek gerçekleştirilebilir. Politik girişimler ve değişik alanlardaki yararlı görüşmeler, kalıcı barışın sağlanması için önemlidir. Fakat yeterli olmayabilir.

Zira sadece adaletin sağlandığı bir barış devamlı kılınabilir.

Son olarak meselenin Türkiye boyutu ele alındığında, en son yaşanan gemi kazasıyla Süveyş Kanalı'nın kapanması, Çin'in Kuşak-Yol Girişimi çerçevesinde Orta Koridor'un ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun önemini ortaya çıkarmıştır. 2019 yılının Kasım ayında ilk yük treninin Kafkasya üzerinden Türkiye rotasıyla Avrupa'ya geçmesinin ardından 2020 yılı sonunda, Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nı kullanan trenin de Çin'e ulaşması, denizyoluna alternatif geliştirme çabasındaki Çin ve Türkiye'nin ticari ilişkileri kapsamında atılan bir diğer adım olarak öne çıkmıştır. İstanbul-Tahran-İslamabad Demiryolu Hattı Projesi'nin de gerçekleşmesiyle, Pekin'in alternatif bir güzergâh üzerinden Akdeniz'e ulaşma hedefi de gerçekleşecektir.

Bu kapsamda Türkiye'de bulunan ve halen demiryolu bağlantısı olmayan limanların en kısa sürede demiryolu bağlantısının yapılmasının ve özel sektörün de konuyla ilgili teşvik edilmesinin, küresel deniz ticareti bakımından önemli olduğu ifade edilebilir. Bu sayede gemilerin yüklem-boşaltma hızında da artış sağlanacak, gemiler için Türkiye tercih sebebi olacak ve güvenlik bakımından önemli bir adım atılacaktır.

Her iki projenin de hayata geçirilmesi halinde, İsrail'in bölgedeki ekonomik gücü ve etkinliği artacaktır. Böylece deniz nakliyatı açısından diğer ülkelere olan bağımlılığı azalacaktır. Bu

26 "Tracks for Peace' Would Cut Out Strait of Hormuz and Link Jordan, Iraq, Saudi Arabia", *Jewish Press*, <https://www.jewishpress.com/news/middle-east/jordan/tracks-for-peace-would-cut-out-strait-of-hormuz-and-link-jordan-iraq-saudi-arabia/2017/04/06/>, [Erişim Tarihi: 12.03.2021].

27 "U.S. Backs Plan for Rail Linking Israel with Middle East", *The Jerusalem Post*, <https://www.jpost.com/Israel-News/US-backs-plan-for-rail-linking-Israel-with-Middle-East-571149>, [Erişim Tarihi: 12.03.2021].

28 FULL TEXT: The Israel-UAE-Bahrain Abraham Accords Peace Agreement", *Haaretz*, <https://www.haaretz.com/middle-east-news/premium-full-text-the-israel-uae-bahrain-abraham-accords-declaration-1.9159509>, [Erişim Tarihi: 12.03.2021].



bağlamda bölge ülkeleriyle ilişkilerini geliştiren ve Doğu Akdeniz'de Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'yle (GKRY) Afrodit Doğal Gaz Sahası'ndaki anlaşmazlığını çözen İsrail'in her ne kadar son dönemde Türkiye'yle ilişkilerin yumuşaması yönünde sinyaller verse de bunu İran'ı çevrelemek adına yaptığı ifade edilebilir.<sup>29</sup> Dolayısıyla yaşanacak gelişmelerin, İsrail'in Türkiye'yle Doğu Akdeniz ve deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşmalar konusundaki istek ve hevesini azaltabileceği açıktır. Türkiye ve İran'a karşı elini güçlendiren İsrail'in Ortadoğu'daki etkinliği de bu sayede artacaktır.

<sup>29</sup> "Israel Needs a Reset With Turkey to Contain Iran", *Haaretz*, <https://www.haaretz.com/middle-east-news/premium-israel-needs-a-reset-with-turkey-to-contain-iran-1.9650545>, ve (Erişim Tarihi: 28.03.2021).

## YAZAR

1972 yılında Denizli’de doğdu. 1994 yılında Deniz Harp Okulu’ndan mezun oldu. 24 yıllık meslek hayatı süresince değişik denizaltı gemileri ve karargah görevlerinde çalıştı. Çalıştığı karargah görevleri arasında, Bosna-Hersek AB Gücü Sivil-Asker İşbirliği Başkanlığı, Genelkurmay Başkanlığı Plan Prensipler Başkanlığı, Avrupa Müttefik Kuvvetleri Yüksek Karargahı (SHAPE) Harekat-İstihbarat Başkanlığı ve Çok Uluslu Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi yer almaktadır. Sosyoloji ve Denizcilikte Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi alanlarında yüksek lisans sahibi olup, halen Dokuz Eylül Üniversitesi’nde Denizcilikte Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi alanındaki doktora eğitimine devam etmektedir. Oral’ın ulusal hakemli dergilerde yayınlanmış ve yayın aşamasında birer makalesi bulunmaktadır. Başlıca çalışma alanları arasında NATO ve Deniz Güvenliği bulunan Oral, İngilizce ve temel seviyede Fransızca bilmektedir.



# ANKASAM

## STRATEJİK BAKIŞ

ÇANKAYA MAHALLESİ, CEMAL NADİR SOKAK, NO: 9, 06690, ÇANKAYA - ANKARA/TÜRKİYE  
TEL: +90 312 474 00 46 · FAKS: +90 312 474 00 45 · E-POSTA: info@ankasam.org

COPYRIGHT © 2021

Bu yayının tüm hakları Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi'ne (ANKASAM) aittir. 5846 sayılı fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kaynak göstererek yapılacak makul alıntılar dışında ANKASAM'ın izni olmaksızın yayının tümünün veya bir kısmının elektronik veya mekanik (fotokopi, kavit ve bilgi depolama, vd.) yollarla basımı, yayını, çoğaltması veya dağıtımı yapılamaz. Bu çalışmada yer alan görüş ve değerlendirmeler yazarına ait olup, kurumsal olarak ANKASAM'ın resmi görüşünü yansıtmaz.

PARA İLE SATILAMAZ